

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

Ve CHAMBRE

A R R Ê T

**n°264.738 du 3 novembre 2025
A. 241.140/V-2039**

En cause : la COMMUNE DE FRASNES-LEZ-ANVAING
assistée et représentée par
M^{es} Sven Boullart et Jelle Snauwaert, avocats,
ayant leur cabinet à 9000 Gand,
Voskenslaan 419,
chez qui il est fait élection de domicile

contre :

la RÉGION FLAMANDE,
assistée et représentée par
M^e Veerle Tollenaere, avocate,
ayant son cabinet à 9000 Gand,
Koning Albertlaan 128,
chez qui il est fait élection de domicile

Partie intervenante :

la S.A. DE WERKVENNOOTSCHAP,
assistée et représentée par
M^e Ive Van Giel, avocat,
ayant son cabinet à 2180 Anvers,
Bist 47,
chez qui il est fait élection de domicile

I. Objet du recours

1. Le recours, introduit le 5 février 2024, vise l'annulation de l'arrêté du Gouvernement flamand du 23 novembre 2023 relatif à la fixation définitive du plan régional d'exécution spatiale 'Rond Ronse'.

II. Déroulement de la procédure

2. La partie adverse a déposé un mémoire en réponse et la partie requérante a déposé un mémoire en réplique.

La S.A. De Werkvennootschap a introduit une requête en intervention.

An Van den broeck, premier auditeur, a rédigé un rapport.

La partie adverse et la partie intervenante ont introduit une demande de poursuite de la procédure et déposé un dernier mémoire. La partie requérante a déposé un dernier mémoire.

Les parties ont été convoquées à l'audience du 25 mars 2025, laquelle a été reportée à la demande des parties à l'audience qui a eu lieu le 16 septembre 2025.

Jan Clement, président de chambre, a fait rapport.

Wouter De Rycke, avocat, *loco* Sven Boullart et Jelle Snauwaert, avocats, qui comparaît pour la partie requérante, Veerle Tollenaere, avocate, qui comparaît pour la partie adverse et Ive Van Giel, avocat, qui comparaît pour la partie intervenante, ont été entendus.

An Van den broeck, premier auditeur, a donné un avis conforme au présent arrêt.

Il a été fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Les faits

3.1. La ville de Renaix jouxte la commune de Frasnes-lez-Anvaing au sud.

Le Schéma de Structure d'Aménagement de la Flandre (ci-après : SSA) classe la N60 (Gand-Valenciennes) en voie primaire de catégorie I. La N60 est la voirie de liaison entre Gand/E17, Frasnes-lez-Anvaing/E429 et Péruwelz/E42 et constitue une artère importante vers et depuis les Ardennes flamandes. La route actuelle traverse le centre-ville de Renaix sans encore y avoir le statut de voie primaire.

3.2. Le 4 juillet 2014, le Gouvernement flamand fixe définitivement un plan régional d'exécution spatiale (ci-après : PRES) 'Missing Link N60 te Ronse'.

3.3. Par son arrêt n° 235.273 du 30 juin 2016, le Conseil d'État annule l'arrêté du Gouvernement flamand du 4 juillet 2014 relatif à la fixation définitive du PRES 'Missing Link N60 te Ronse'.

3.4. Le 14 juillet 2016, le Gouvernement flamand décide de lancer un nouveau processus de planification selon la procédure du processus intégré de planification pour résoudre, entre autres, la problématique de la mobilité autour de Renaix. Cette décision indique que le trafic de transit à travers le centre-ville de Renaix congestionne lourdement la viabilité du trafic et que le désenclavement défaillant de la région est l'un des maillons faibles du développement économique du sud-est de la Flandre.

Le processus intégré de planification est conçu comme un processus de planification spatiale qui ne prend pas uniquement en considération le problème de la mobilité dans la région, mais examine également comment plusieurs données spatiales peuvent être abordées simultanément à partir d'une approche plus intégrée et comment une plus-value sociale peut être réalisée. Il

s'agit dans ce cas plus particulièrement des données spatiales pour l'espace ouvert comme celles élaborées dans la vision spatiale pour l'agriculture, la nature et les forêts pour la région des Ardennes flamandes, en exécution du SSA. Cette vision spatiale constitue la base de la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole dans laquelle, entre autres, des zones naturelles et forestières supplémentaires sont délimitées en fonction de la réalisation des objectifs européens Natura 2000 et de la réalisation du Réseau écologique flamand (Vlaams ecologisch netwerk) et du Réseau intégral d'imbrication et d'appui (Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk), les zones agricoles à préserver sont fixées et les paysages patrimoniaux sont délimités.

En outre, on trouve également un volet urbanistique concernant un certain nombre de zones d'habitat et d'extension de l'habitat. Cela concerne des zones qui n'ont pas encore été réalisées sur le territoire de la ville de Renaix et qui sont situées en dehors de l'agglomération, délimitée par la province de Flandre orientale. Compte tenu de l'implantation plutôt périphérique en dehors de la ligne de délimitation de la zone de l'agglomération et dès lors que les zones ne sont pas nécessaires pour répondre aux besoins futurs en matière de logement, il est proposé de les affecter en zones d'espace ouvert.

3.5. Le 17 mai 2019, le Gouvernement flamand approuve la note de départ et la note de processus y afférente pour le PRES 'Rond Ronse'.

3.6. Les notes de départ et de processus approuvées par le Gouvernement flamand sont soumises à une consultation publique qui est organisée du 4 juin 2019 au 2 août 2019. Le 11 juin 2019, une séance d'information a lieu concernant les notes de départ et de processus. Le rapport sur les réactions et avis reçus est annexé à la note de départ.

3.7. Une première note d'orientation est établie, laquelle s'appuie sur la note de départ et tient compte de tous les avis et observations de la consultation publique et des séances de participation qui ont été organisées dans le cadre de la note de départ (ci-après : note d'orientation 1).

La note d'orientation 1 contient les éléments suivants :

- « - [U]ne description des incidences à examiner et de l'approche substantielle des évaluations des incidences, en ce compris la méthodologie.
- Une traduction des objectifs de planification figurant dans la note de départ en objectifs de planification affinés.
- Un aperçu des éventuelles alternatives de planification pour l'infrastructure linéaire. Ces alternatives de planification prennent en compte les enquêtes antérieures, les études réalisées par l'équipe "Rond Ronse" ainsi que les observations formulées dans le cadre de la consultation publique sur les notes de départ et de processus.
- Un aperçu des alternatives d'expansion forestière en vue de la réalisation des objectifs de conservation pour la région des Ardennes flamandes.
- La méthodologie qui sera utilisée pour mettre en œuvre le contrôle du caractère raisonnable. Ce contrôle permet d'opérer, dans la deuxième version de la note d'orientation, une distinction entre les alternatives raisonnables et celles qui ne le sont pas ».

3.8. La note d'orientation 1 est soumise à une consultation publique organisée du 9 juin 2020 au 7 août 2020. Une séance de participation publique est organisée le 29 juin 2020 sous la forme d'une séance de questions et réponses numérique.

3.9. Une deuxième note d'orientation est ensuite établie, laquelle s'appuie sur la note de départ et la note d'orientation 1 et tient compte de tous les avis et observations de la consultation publique et des séances de participation qui ont été organisées dans le cadre de la note de départ et de la note d'orientation 1 (ci-après : note d'orientation 2). Outre les aspects spatiaux à examiner et les évaluations des incidences y afférentes à prévoir, la note d'orientation 2 contient notamment de nouvelles alternatives de mobilité, le résultat du contrôle du caractère raisonnable des alternatives de mobilité, les schémas de structure pour les espaces ouverts et une nouvelle cartographie comportant des zones de recherche pour le boisement.

3.10. La note d'orientation 2 est soumise à une consultation publique organisée du 12 janvier 2021 au 12 mars 2021. Des séances de participation publique ont été organisées sous la forme de tables rondes numériques qui ont lieu les 26, 27 et 28 janvier 2021 et les 2, 4 et 9 février 2021.

3.11. Une troisième note d'orientation est ensuite élaborée, laquelle s'appuie sur la note de départ, la note d'orientation 1 et la note d'orientation 2 et comporte le traitement des consultations sur les aspects spatiaux à examiner, prévus dans la note d'orientation 2, ainsi que les évaluations des incidences devant ou non être réalisées, et – le cas échéant – leur méthodologie (ci-après : note d'orientation 3). La note d'orientation 3 contient également deux nouvelles alternatives de combinaisons.

3.12. Le 23 juin 2022, la province de Flandre orientale décide de déléguer le pouvoir de planification à la Région flamande en ce qui concerne le contournement sud classé comme voie secondaire.

3.13. Le 28 juin 2022 se tient la réunion plénière sur l'avant-projet de PRES 'Rond Ronse'.

3.14. Le 20 janvier 2023, le gouvernement flamand fixe provisoirement le projet de PRES 'Rond Ronse'.

3.15. Selon la note explicative du plan, le processus de planification pour le PRES 'Rond Ronse' se fonde sur l'objectif de trouver une solution durable à la problématique de la mobilité dans et autour de Renaix en exécution du SSA (objectif principal 1). Est également visée, dans une approche intégrée de ce processus de planification, la réalisation d'une valeur ajoutée sociale en améliorant la structure spatiale (objectif principal 2). Cette réalisation s'opère en anticipant les potentiels et les défis dans des domaines tels que l'espace, le paysage, l'écologie et l'environnement, l'agriculture et le patrimoine. En exploitant ces potentiels et en les transformant en synergies, les objectifs mutuels sont renforcés.

Les objectifs principaux 1 et 2 et les sous-objectifs sont exposés comme suit dans la note explicative du plan :

(traduction)

- « • Objectif principal 1. Résoudre la problématique de mobilité régionale
 - Sous-objectif 1.1. Réaliser une jonction supralocale de qualité
 - Sous-objectif 1.2. Améliorer la situation du trafic local en fonction de la viabilité et de la sécurité
 - Sous-objectif 1.3. Améliorer la multimodalité
- Objectif principal 2. Création d'une plus-value sociale par l'amélioration de la structure spatiale
 - Sous-objectif 2.1. Protéger et restaurer l'environnement.
 - Sous-objectif 2.2. Améliorer la qualité paysagère des Ardennes flamandes
 - Sous-objectif 2.3. Améliorer la qualité de la périphérie urbaine
 - Sous-objectif 2.4. Offrir une perspective d'avenir à l'agriculture ».

Le plan pourvoit ainsi à l'exécution :

- « • des dispositions directrices et obligatoires du schéma de structure d'aménagement de la Flandre concernant l'infrastructure linéaire et la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole
- de la décision du Gouvernement flamand du 8 mai 2009 relative à la délimitation des zones de la structure naturelle et agricole dans la région des Ardennes flamandes
- de la décision du Gouvernement flamand du 23 avril 2014 relative à la fixation des objectifs européens Natura 2000 pour la zone soumise à la directive habitats BE2300007 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen' (Forêts des Ardennes flamandes et autres forêts de Flandre méridionale)
- des objectifs de la politique du patrimoine immobilier, en déterminant des paysages patrimoniaux pour les éléments figurant dans l'atlas paysager établi au sens du décret sur le patrimoine immobilier, à savoir les vestiges dans l'atlas paysager :
 - Ardennes flamandes du Kluisbergen au Koppenberg
 - Muziekbos-Koekamerbos ».

L'objectif principal 1 est traduit dans le sous-plan 1 « Bovenlokale wegverbinding N60 en zuidelijke omleidingsweg » et l'objectif principal 2 dans le sous-plan 2 « Vlaamse Ardennen rond Ronse ».

3.16. Le sous-plan 1 opte pour « l'alternative plus G4 » qui consiste en le croisement de la crête des Ardennes flamandes en tunnel et au niveau du sol

jusqu'à la frontière régionale, en combinaison avec le contournement sud réalisé avec 2 passages souterrains à hauteur de la Aatstraat et du Roterij à Renaix.

3.17. Au cours de l'enquête publique, qui a été organisée du 10 mars 2023 au 8 mai 2023 sur le projet de PRES 'Rond Ronse', 640 réactions ont été recueillies, dont des avis rendus par la ville de Renaix et la commune de Frasnes-lez-Anvaing.

3.18. Le 9 octobre 2023, l'Agence flamande Natuur en Bos (Agence de la Nature et des Forêts) approuve l'évaluation adéquate et le test renforcé au regard de la protection de la nature.

3.19. Le 10 octobre 2023, l'équipe chargée de l'évaluation des incidences environnementales de l'Autorité flamande (ci-après : équipe RIE) juge suffisante la qualité du rapport d'incidence du plan sur l'environnement avec évaluation appropriée intégrée (ci-après : RIE du plan).

3.20. Le RIE du plan contient le tableau suivant « 3.1 Intervention du plan - schéma des effets des interventions » :

« 3.1.6 Interventions du plan – schéma des effets des interventions

Sur la base de l'intention du plan, le schéma des effets des interventions présenté dans les pages suivantes montre les principaux effets potentiels liés à la réalisation du plan. Le tableau montre les effets potentiels de toutes les parties du plan, donc non seulement de l'infrastructure routière supralocale et du boisement, mais aussi des autres réaffectations qui n'impliquent pas d'interventions physiques (pour l'instant). Ces réaffectations ne sont pas évaluées dans un premier temps ; elles ne le seront qu'au moment de l'évaluation de l'alternative de tracé finale retenue.

Le schéma des effets des interventions comprend à la fois les effets de la phase d'aménagement et de la phase d'exploitation. Les effets de la phase d'aménagement ne sont pas toujours traités dans le RIE du plan, car ils sont souvent temporaires et non significatifs par nature et/ou les détails concernant le (mode d') aménagement ne sont pas encore connus (lacunes dans les connaissances). Les effets pendant la phase d'aménagement sont [examinés] dans les RIE des plans dans la mesure où ils sont de très longue durée ou causent des dommages permanents.

Le schéma ci-dessous énumère les effets potentiels du plan sur les disciplines abiotiques sol, eau, bruit et air et sur les disciplines dites

réceptrices biodiversité, paysage, patrimoine architectural et archéologie et homme (mobilité, aspects spatiaux et santé). Les effets pertinents pour la recherche au niveau du plan (effets de la phase d'exploitation et effets négatifs permanents ou de longue durée de la phase d'aménagement) sont indiqués en gras. Les autres effets non indiqués en gras ne sont pas abordés (à ce stade) dans le RIE du plan.

Tableau 3-1 Schéma d'impact de l'intervention

Partie du plan / objectif	Effet potentiel	Discipline	sous-
------------------------------	-----------------	------------	-------

Objectif principal 1 : Résoudre les problèmes de mobilité régionale

Réalisation d'une liaison supralocale qualitative sur le plan de l'ingénierie de la circulation et de l'espace	Impact sur les flux de trafic et accessibilité	Mobilité humaine
	Impact sur la viabilité et la sécurité de la circulation routière	
	Effets sur la circulation pendant la phase d'aménagement	
	Émissions sonores de la circulation routière	Bruit
	Émissions sonores pendant la phase d'aménagement	
	Émissions de polluants par la circulation routière	Air
	Émissions de poussières pendant la phase d'aménagement	
	[...]	[...]

3.21. Le 22 novembre 2023, la section de législation du Conseil d'État rend l'avis 74.795/1 sur le projet de PRES ‘Rond Ronse’.

3.22. Par l'arrêté attaqué du 23 novembre 2023, le Gouvernement flamand fixe définitivement le PRES ‘Rond Ronse’.

Il ressort de l'article 1.2 des prescriptions urbanistiques et du plan graphique réglementaire qu'un tunnel d'une longueur d'environ deux kilomètres doit être percé entre la Rijksweg à Maarkedal et la Kapellestraat à Renaix, le long de la zone BE2300007 relevant de la directive habitats BE2300007 ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen’ (ci-après : ZPS Ardennes flamandes).

La route de contournement sud prévue dans le PRES longe la frontière sud de la ville de Renaix, à proximité immédiate de la zone BE32005

« Vallées de la Dendre et de la Marcq » (ci-après : ZPS Dendre) relevant de la directive « Habitats », qui se trouve en partie sur le territoire de la commune de Frasnes-lez-Anvaing.

IV. Intervention

4. La S.A. De Werkvennootschap a pour mission de réaliser de grands travaux d'infrastructure de manière accélérée et intégrée. Dans la procédure de planification relative au PRES 'Rond Ronse', elle fait partie de l'équipe de planification qui coordonne le processus intégré de planification. Elle est également impliquée dans la réalisation du PRES. La S.A. De Werkvennootschap justifie donc d'un intérêt à intervenir dans la présente procédure.

V. Examen du premier moyen

Point de vue des parties

5.1. Dans un premier moyen, la partie requérante invoque la violation de l'article 36^{ter}, § 4, du décret du 21 octobre 1997 'concernant la conservation de la nature et le milieu naturel' (ci-après : le décret concernant la conservation de la nature) et de l'article 4.2.8 du décret du 5 avril 1995 'contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement' (ci-après : le DCDE), ainsi que la violation du principe de prudence en tant que principe général de bonne administration.

5.2. La partie requérante expose qu'il n'a pas été tenu suffisamment compte des effets nocifs du PRES attaqué, notamment en ce qui concerne les dépôts d'azote dans les zones spéciales de conservation à proximité. Seules les émissions d'azote générées par les flux de trafic prévus ont été décrites et examinées. Toutefois, on peut également s'attendre à des émissions d'azote résultant des travaux liés à la construction du ring et de la route de contournement. La partie requérante fait valoir que, dans l'étude des incidences effectuée, les

émissions d'azote pendant la phase d'aménagement n'ont pas été calculées ni prises en compte. Ainsi, des travaux de grande envergure et de longue durée seront nécessaires à la construction d'un long tunnel situé juste à côté de la ZSC « Ardennes flamandes ». Le choix de l'emplacement du tunnel a déjà été arrêté dans le PRES attaqué, de sorte que les effets de ce choix devaient logiquement être analysés au niveau du plan.

La partie requérante conclut que les effets des émissions d'azote pendant la phase d'aménagement auraient dû être examinés dans le RIE du plan. En juger autrement revient à reconnaître que l'on ne peut pas garantir que la réalisation de l'initiative du plan ne peut entraîner aucune incidence négative significative.

6. Dans son mémoire en réponse, la partie adverse déclare que dans le RIE du plan, la phase d'aménagement a été prise en compte pour chaque discipline. Lorsque la partie requérante soutient que seule la phase d'exploitation, et non la phase d'aménagement, a été examinée dans le RIE du plan, elle néglige selon la partie adverse, le contenu du dossier et en particulier le RIE du plan lui-même. Sous le titre « 3.1.6 Interventions du plan – Schéma des effets des interventions » du RIE du plan, il est indiqué que le schéma des effets des interventions englobe à la fois les effets pendant la phase d'aménagement et les effets pendant la phase d'exploitation. Les effets présents durant la phase d'aménagement sont examinés dans les RIE du plan pour autant qu'ils soient de très longue durée ou qu'ils causent des dommages permanents. Cela ressort également du tableau « 3.1 Schéma des effets des interventions », dans lequel la phase d'aménagement est mentionnée. Dans l'ensemble du RIE du plan, la phase d'aménagement est prise en compte et examinée dans chaque sous-rapport. La partie requérante objecte que certains travaux seront de grande envergure et de longue durée, se référant à un tunnel situé à côté de la ZSC « Ardennes flamandes ». Elle ne prend pas le RIE du plan en compte dans cette observation. Elle affirme uniquement que la phase d'aménagement de ces travaux de longue durée n'aurait pas été prise en compte dans l'étude d'incidences effectuée. Cette affirmation n'est nullement correcte. La critique manque en fait et en droit. La

partie adverse conclut que l'évaluation appropriée intégrée dans le plan RIE exclut de manière suffisamment concrète et étayée tout doute scientifique raisonnable quant à l'existence d'effets significatifs sur les zones spéciales de conservation.

7. Le point de vue exposé dans la requête en intervention de la partie intervenante est identique à celui de la partie adverse.

8. Dans son dernier mémoire, la partie adverse affirme que les incidences notables probables sur l'environnement du plan ont été prises en compte dans le RIE du plan. En effet, le principe de « tiering » ou de hiérarchisation s'applique ici dans les évaluations des incidences (sur l'environnement), selon lequel l'étude des effets (plan stratégique, PRES, projet, ...) est réalisée à chaque fois au niveau approprié. Le « tiering » est la délimitation de l'examen en fonction du niveau du programme, du plan ou du projet, qui peut être stratégique, opérationnel, ou axé sur l'exécution. Une telle approche par palier est fondée sur l'article 4.3 de la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 'relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement'. Pour chaque RIE et pour chaque discipline, il convient d'examiner à chaque fois le niveau de détail et d'approfondissement souhaitable. Un degré de précision trop élevé fait grimper les coûts et la durée du processus du RIE, sans apporter de contribution significative au processus décisionnel. Le contenu d'un RIE doit donc être aligné sur le contenu et le degré de précision du programme, du plan ou du projet. Le degré de précision d'un RIE relatif à un plan est donc nécessairement inférieur à celui d'un RIE relatif à un projet, puisque tous les détails concrets d'aménagement ne sont pas encore connus et qu'un PES doit pouvoir offrir la flexibilité nécessaire pour s'adapter à des développements futurs incertains. En l'occurrence, la méthode d'exécution de l'aménagement de la route n'est pas encore complètement établie. Une évaluation plus détaillée des effets des travaux pendant la phase d'aménagement doit donc être réalisée au niveau du projet, ce qui correspond également à l'objectif d'un RIE relatif au projet, qui sera mené à ce moment.

Selon la partie adverse, le RIE du plan contient d'ailleurs bel et bien une évaluation des effets relatifs à la phase d'aménagement. En effet, il est estimé que les travaux réalisés durant la phase d'aménagement entraîneront des effets temporaires, non permanents, qui ne sont donc pas considérés comme pertinents pour un examen plus approfondi dans le cadre du RIE du plan et ne nécessitent donc pas d'examen plus approfondi. Il en ressort que les experts en RIE estimaient que, pour cette discipline, les effets survenant durant la phase d'aménagement ne seront pas susceptibles d'entraîner des incidences notables sur l'environnement, qui devront être examinées au niveau du plan. La partie requérante ne parvient nullement à démontrer que ce point de vue ne serait pas correct. Les effets temporaires présents durant la phase d'aménagement feront l'objet d'une étude d'incidences environnementales détaillée dans le cadre d'un RIE relatif au projet. Au niveau du projet, il conviendra de réexaminer les incidences environnementales notables probables. La méthode d'exécution concrète sera alors connue et les effets pourront être examinés et évalués utilement. Le RIE relatif au projet a une raison d'être claire et distincte. Le point de vue de la partie requérante vide de sa substance cette raison d'être et rend inopérant l'instrument du RIE relatif au plan, en cherchant, à tort, à faire examiner dès le niveau du plan des effets qui doivent être analysés au niveau du projet.

9.1. Dans son dernier mémoire, la partie intervenante reproduit les arguments évoqués au point précédent. Elle ajoute que l'alternative de tracé G4 présente le compromis le plus favorable grâce au percement du tunnel sous la N60 à hauteur de larges parties de la ZSC « Ardennes flamandes », dont l'effet positif est encore renforcé par la diminution de la circulation dans la rue du Sable. Pour atteindre ce résultat permanent favorable durant la phase d'exploitation, une phase d'aménagement est évidemment nécessaire, laquelle entraîne des effets temporaires. L'étude du RIE au niveau du plan vise toutefois à s'assurer que ces effets temporaires ne sont pas irréparables – lire : de nature permanente. La phase d'aménagement n'a pas de caractère distinctif pour le choix de l'alternative. La partie requérante démontre encore moins que l'impact de la phase de chantier pourrait entraîner des incidences environnementales notables. Une telle preuve n'existe d'ailleurs pas ; au contraire même, l'aménagement d'un tunnel au moyen

de techniques sans tranchée (tunnel percé) est en effet réalisé à l'aide de moteurs électriques plutôt que de moteurs thermiques. L'électricité nécessaire sera fournie par le réseau public et n'aura aucun impact local en ce qui concerne l'eutrophisation.

9.2. Dans son dernier mémoire, la partie intervenante fait valoir que la partie requérante se réfère à des effets négatifs sur la ZSC « Ardennes flamandes » en Région flamande, alors qu'elle ne subit aucune nuisance. Les zones spéciales de conservation situées en Région wallonne ont été évaluées dans le RIE du plan. Aucune critique n'est formulée à cet égard dans le moyen. Selon la partie intervenante, la partie requérante manque à son obligation d'exposer les moyens. Il s'ensuit qu'elle ne justifie pas d'un intérêt au moyen, lequel est dès lors non seulement non fondé, mais de surcroît irrecevable.

Appréciation

10.1. L'article 36^{ter}, § 4, première phrase, du décret concernant la conservation de la nature dispose ce qui suit :

« § 4. L'autorité chargée de statuer sur [...] un plan [qui est soumis à une évaluation appropriée] ne peut [...] approuver le plan [...] que si le plan [...] ne cause aucune détérioration significative des zones spéciales de conservation concernées ».

L'article 2, 30°, du décret concernant la conservation de la nature définit la « dépréciation significative des caractéristiques naturelles d'une zone spéciale de conservation » comme suit :

« 30° dépréciation significative des caractéristiques naturelles d'une zone spéciale de conservation : une dépréciation qui entraîne des conséquences mesurables et démontrables pour les caractéristiques naturelles d'une zone spéciale de conservation, dans la mesure où il existe des conséquences mesurables et démontrables pour l'état de conservation de ou des espèces ou habitats pour lesquels la zone spéciale de conservation est désignée ou pour l'état de conservation de ou des espèces citées à l'annexe III du présent décret, pour autant qu'il s'agisse de la zone spéciale de conservation concernée ».

10.2. L'article 4.2.8, § 1^{er}*bis*, 6°, du DCDE (décret flamand 'contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement') indique notamment ce qui suit :

« Le plan-MER doit contenir au moins les données suivantes :
[...]

6° une description et une évaluation étayée des incidences notables probables sur l'environnement du plan ou du programme et des autres solutions raisonnables examinées, le cas échéant, sur la santé et la sécurité de l'homme, l'aménagement du territoire, la biodiversité, la faune et la flore, les réserves d'énergies et de matières premières, le sol, l'eau, l'atmosphère, les facteurs climatologiques, le bruit, la lumière, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, le paysage, la mobilité, et la cohésion entre les facteurs cités. La description des incidences sur l'environnement comprend les effets directs et, le cas échéant, les effets indirects, secondaires, cumulatifs et synergiques, permanents et temporaires, positifs et négatifs, à court, à moyen et à long terme, du plan ou du programme. [...] ».

10.3. Ainsi que le confirme l'arrêt n° 252.314 du 3 décembre 2021 du Conseil d'État, il ressort de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qu'une évaluation appropriée ne saurait comporter de lacunes et doit contenir des constatations et des conclusions complètes, précises et définitives, de nature à dissiper tout doute scientifique raisonnable quant aux effets des plans ou des projets qui sont envisagés sur le site protégé concerné (C.J.U.E. 7 novembre 2018, affaires jointes C-293/17 et C-294/17, ECLI:EU:C:2018:882, point 98 ; C.J.U.E., 25 juillet 2018, Grace et Sweetman, affaire C-164/17, ECLI:EU:C:2018:593, point 39). Cette même jurisprudence indique que le juge national – afin de s'assurer que toutes les exigences précitées sont remplies – doit procéder à un examen approfondi et complet du bien-fondé scientifique de l'évaluation appropriée.

11.1. Dans le moyen, la partie requérante se plaint de ce que, dans le RIE du plan et l'évaluation appropriée intégrée, les émissions d'azote pendant la phase d'aménagement n'ont pas été calculées et n'ont pas été prises en compte.

Ainsi qu'il a été indiqué (point 3.22), l'infrastructure routière prévue par le PRES attaqué se situe à proximité immédiate de la ZSC « Ardennes flamandes » et de la ZSC « Dendre ».

11.2. L'exception visée au point 9.2 par la partie intervenante ne peut être admise, ne serait-ce que parce que – comme il ressort du point précédent – le moyen a une portée générale et que les éléments de l'affaire montrent que la ZSC « Dendre » se situe en partie sur le territoire de la partie requérante.

12. Dans l'étude d'incidence sur laquelle se fonde le PRES attaqué, il est reconnu que « [l]ors la phase d'aménagement [...] les travaux d'aménagement [...] sont une source d'émissions atmosphériques et de nuisances dues à la poussière ». Toutefois, ces effets ne sont « pas considérés comme pertinents au niveau du plan » parce qu'ils « sont de nature temporaire et n'entraînent pas d'effets négatifs permanents ». Le tableau « 3.1.6 Interventions du plan – schéma des effets des interventions » confirme que dans l'étude d'incidences effectuée, les effets temporaires durant la phase d'aménagement « ne sont pas abordés ».

La seule explication donnée dans l'étude d'incidences réalisée pour le PRES attaqué, afin de considérer les effets précités comme non pertinents au niveau du plan, est qu'ils ne se produiront que temporairement. Le Conseil d'État estime toutefois qu'il ne peut être exclu *a priori* que des effets temporaires causent des dommages permanents, par exemple lorsque, à la suite des émissions de travaux d'aménagement de grande envergure s'étalant sur plusieurs années, un point de basculement écologique est atteint.

Il peut assurément être admis, avec la partie adverse, que le degré de précision de l'évaluation des incidences au niveau du plan est moins élevé que celui de l'évaluation des incidences au niveau du projet. Force est cependant de constater que le simple fait que les effets ne se produiront que temporairement ne constitue pas une justification acceptable pour les considérer – comme ce fut le cas en l'espèce – comme étant non pertinents, dans leur ensemble, au niveau du plan.

Ce point de vue est confirmé par l'obligation, découlant de l'article 4.2.8, § 1^{er}*bis*, 6°, du DCDE (point 10.2), d'évaluer de manière étayée les effets temporaires d'un plan.

Il n'est pas porté atteinte à ce dernier constat par les éléments invoqués dans le dernier mémoire des parties adverse et intervenante, tels que le fait que les détails concernant la (méthode de) construction de la nouvelle infrastructure ne sont pas encore connus, ou encore l'allégation selon laquelle des moteurs électriques seront utilisés pour le percement du tunnel.

13. Le premier moyen est fondé dans la mesure indiquée.

VI. Étendue de l'annulation

14. Les parties adverse et intervenante soulèvent à juste titre que le PRES attaqué se compose de deux sous-plans pouvant être considérés indépendamment.

La partie requérante confirme dans son mémoire en réplique pouvoir obtenir entière satisfaction avec une annulation partielle, limitée au sous-plan 1 du PRES attaqué.

L'annulation à prononcer se limite dès lors au sous-plan 1 'Bovenlokale wegverbinding N60 en zuidelijke omleidingsweg'.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

- 1. La requête en intervention introduite par la S.A. De Werkvennootschap est accueillie.**
- 2. Le Conseil d'État annule le sous-plan 1 « Bovenlokale wegverbinding N60 en zuidelijke omleidingsweg » (cartes 1a et 1b) de l'arrêté du**

gouvernement flamand du 23 novembre 2023 portant fixation définitive du plan régional d'exécution spatiale 'Rond Ronse'.

Le Conseil d'État rejette le recours pour le surplus.

- 3. Le présent arrêt sera publié par extrait dans les mêmes formes que l'arrêté partiellement annulé.**
- 4. Les dépens du recours en annulation, liquidés à un droit de rôle de 200 euros, à une contribution de 24 euros et à une indemnité de procédure de 770 euros due à la partie requérante, sont mis à la charge de la partie adverse.**

Les dépens de l'intervention, liquidés à la somme de 150 euros, sont mis à la charge de la partie intervenante.

Le présent arrêt a été prononcé à Bruxelles, le trois novembre deux mille vingt-cinq, par le Conseil d'État, Ve chambre, composée de :

Jan Clement,	président de chambre
Luc Donnay,	conseiller d'État,
Inge Vos,	conseiller d'État,
assisté de	
Frank Bontinck,	greffier.

Le greffier

Le président

Frank Bontinck

Jan Clement