



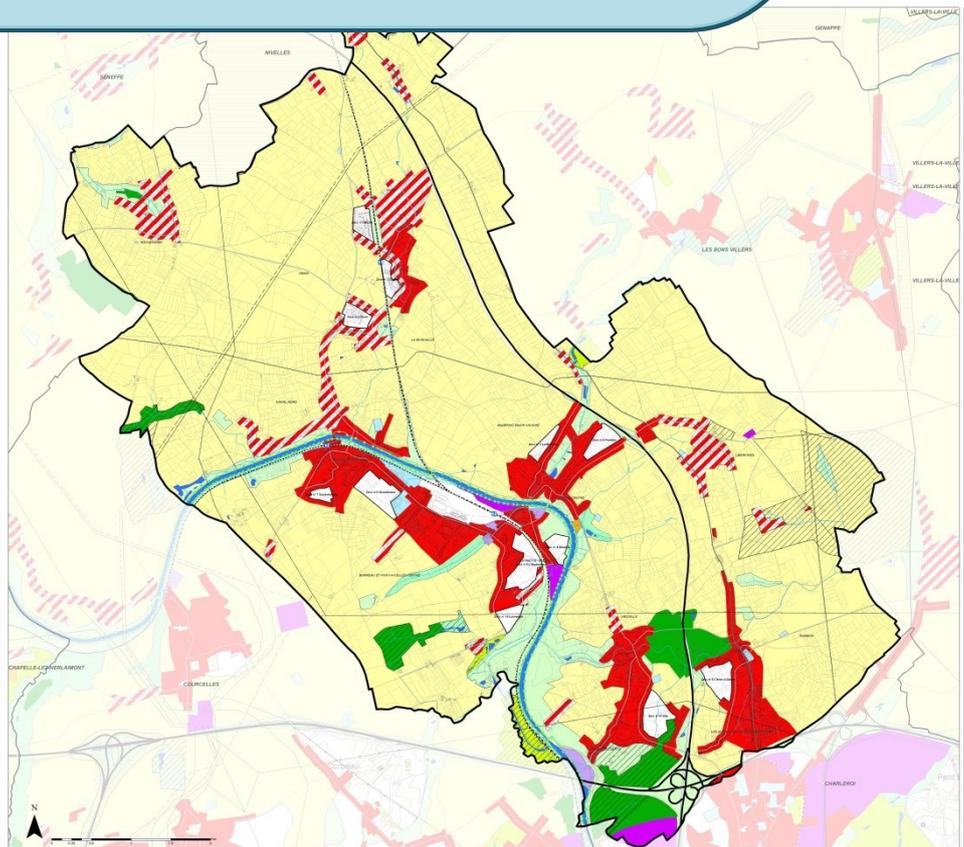
COMMUNE DE PONT-A - CELLES

SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

OPTIONS ET MESURES D'AMENAGEMENT :

- **OBJECTIFS ET ORIENTATIONS TERRITORIALES**

ADOPTION DEFINITIVE



Directeur de projet : **SERGE PEETERS, Administrateur**

Ont participé à l'élaboration de ce document :

- **Bénédicte DULUC – Géographe et Urbaniste**
- **Paul PLAK – Ingénieur civil urbaniste, Chef de projets, Administrateur**
- **Diana MATALA – Architecte et urbaniste, Chef de projets**
- **Léa BUSELEZ – Géographe et urbaniste**
- **Benoit BAUDRIER – Ingénieur en Génie de l'Aménagement**
- **Camille BAAR – Bio-ingénieur**
- **Ambre COQUILLAT - Urbaniste**
- **Delphine GILSON - Géologue**

Table des matières

1	INTRODUCTION	4
1.1	La structure du volet 2 du SSC – OPTIONS ET MESURES D'AMÉNAGEMENT	5
1.2	La cartographie du présent rapport.....	6
2	LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL	7
2.1	METHODOLOGIE	8
2.1.1	Représenter la volonté du Collège	8
2.1.2	Tenir compte de la réalité communale	8
2.1.3	Tenir compte du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)	8
2.1.4	Tenir compte de la volonté des habitants	8
2.1.5	Schéma de Structure de 1994.....	9
2.1.6	Tenir compte des autres outils communaux élaborés récemment ou parallèlement.....	9
2.2	Constat général	10
2.2.1	Généralités	10
2.2.2	Evolutions et projets	10
2.3	Option politique générale	14
3	LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT	17
3.1	OBJECTIF 1 : Maîtriser et orienter l'urbanisation afin d'assurer un développement harmonieux du territoire et limiter l'étalement urbain par une utilisation parcimonieuse du sol assurant le maintien du caractère rural de l'entité.	18
3.1.1	Résumé spécifique du constat	18
3.1.2	La déclinaison en sous-objectifs	20
3.1.3	Orientations territoriales	21
3.2	OBJECTIF 2 : Favoriser la création et assurer la pérennité des activités économiques locales et des équipements tout en garantissant la mixité des fonctions.	23
3.2.1	Résumé spécifique du constat	23
3.2.2	La déclinaison en sous-objectifs	25
3.2.3	Orientations territoriales	26
3.3	OBJECTIF 3 : Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans le cadre d'une politique de développement durable	28
3.3.1	Résumé spécifique du constat	28
3.3.2	La déclinaison en sous-objectifs	30
3.3.3	Orientations territoriales	32
3.4	OBJECTIF 4 : Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et des équipements	34
3.4.1	Résumé spécifique du constat	34
3.4.2	La déclinaison en sous-objectifs	36
3.4.3	Orientations territoriales	38

1 INTRODUCTION



1.1 LA STRUCTURE DU VOLET 2 DU SSC – OPTIONS ET MESURES D'AMÉNAGEMENT

La première partie de l'étude (**PHASE 1**), « *Analyse de la situation existante de fait et de droit – diagnostic¹* », a permis d'identifier la structure actuelle du territoire de la commune, les constats, les projets et les tendances.

Le présent rapport est la suite de l'étude, il décrit notamment les options et les mesures d'aménagement. Il est structuré en trois grandes parties :

PHASE 2 : LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL est adopté par le Collège Communal suite aux constats établis dans la **PHASE 1 – «Analyse de la situation existante de fait et de droit»**. Elle est présentée sous forme d'une **OPTION POLITIQUE GÉNÉRALE**

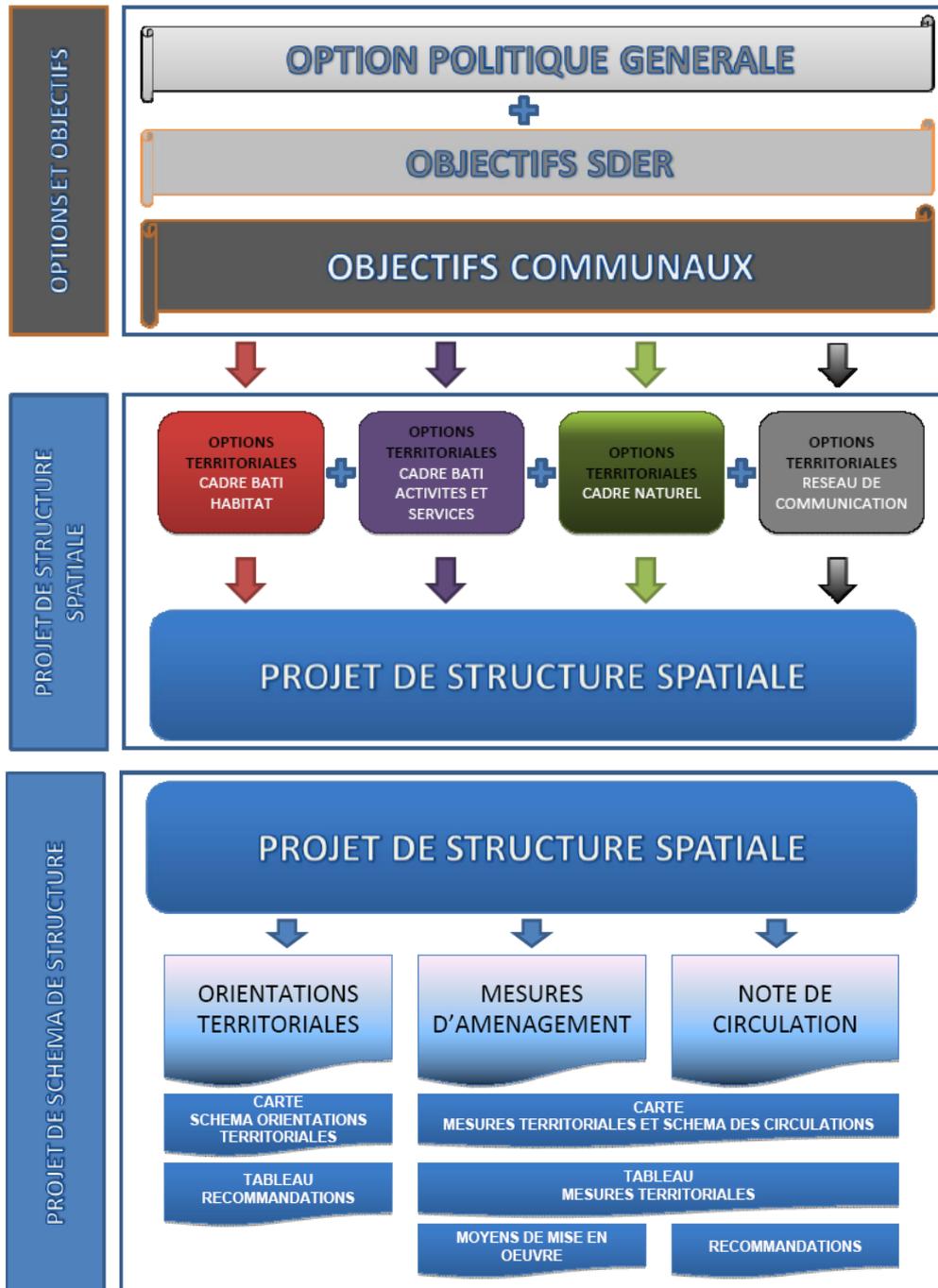
- Cette « **OPTION DE POLITIQUE GÉNÉRALE** » a été retranscrite en quatre objectifs au regard des quatre composantes du territoire :
 - Cadre bâti – habitat,
 - Cadre bâti - activités et services;
 - Cadre naturel – réseau écologique, structure paysagère, agriculture et sylviculture;
 - Réseau de communications.
- Chaque objectif est présenté en 3 parties :
 - La motivation des objectifs a été réalisée en partant d'une brève synthèse de la situation existante, appelée « **CONSTAT** », tout en mettant l'accent sur les éléments qui influencent fortement la politique d'aménagement du territoire à Pont-à-Celles, ainsi que sur base de l'« Option politique générale » qui a été retenue ;
 - Les objectifs ont été déclinés en **SOUS-OBJECTIFS qui aident à la détermination des mesures et des orientations territoriales** ;
 - Les objectifs ont été aussi déclinés en **OPTIONS TERRITORIALES** qui servent de base à l'élaboration du **PROJET DE STRUCTURE SPATIALE** (vision de la commune pour les 20 ans à venir)
 - Les objectifs ont été déclinés en options territoriales. Les options territoriales ont été retranscrites sur des schémas et expliquées au regard des quatre composantes du territoire. La superposition des différentes options territoriales conduit à l'élaboration du projet de structure spatiale.

PHASE 3 : La transcription du projet de structure spatiale en **OUTILS DU SCHÉMA DE STRUCTURE**

- **SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES**
 - Il s'agit d'« un plan d'affectation par zone plus précis que celui établi par le Plan de Secteur ». Le Schéma de Structure Communal consiste donc à affiner ledit plan en proposant des divisions géographiques plus détaillées de certaines zones, et ce dans le but de contribuer à la concrétisation des objectifs.
 - Par analogie au Plan de Secteur, une distinction entre les zones qui sont destinées à l'urbanisation (habitat, activité économique, etc.) et celles qui ne le sont pas (agricole, forestière, naturelles, etc.) est réalisée.
 - Les zones ainsi affinées bénéficient de recommandations communes et, le cas échéant, particulières - présentées sous forme de tableau.
 - Tout comme dans le cadre du Plan de Secteur, certains périmètres sont ajoutés en surimpression des zones d'affectation. Ces surimpressions apportent des recommandations complémentaires. Il s'agit, notamment, de périmètres de protection dus à un intérêt paysager, écologique ou patrimonial, et des contraintes physiques.
 - Est également introduite une notion de « phasage » du développement local, l'aménagement de certains espaces apparaissant comme plus prioritaire que celui d'autres (ZACC).
- **MESURES D'AMÉNAGEMENT ET LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**
 - La « **boîte à outils** ». Il s'agit d'une liste non exhaustive qui pourra être étoffée au gré des évolutions et des opportunités. Dans cette partie, l'auteur de projet rassemble donc les **moyens d'exécution** qui pourront être utilisés pour contribuer à la réalisation du projet, et il identifie les sources de **subsides potentiels**, les **acteurs** qui pourront être mobilisés, les **programmes régionaux pertinents** etc.
 - Les mesures sont expliquées au regard des quatre composantes du territoire :
 - Cadre bâti – habitat,
 - Cadre bâti - activités et services;
 - Cadre naturel – réseau écologique, structure paysagère, agriculture et sylviculture;
 - Réseau de communications. Cette partie est accompagnée d'une note de circulation: il s'agit d'une note et d'un schéma illustratif des orientations concernant les déplacements motorisés et non motorisés. Cette note tient compte du Plan Communal de Mobilité (non approuvé actuellement).

La PHASE 4 : UNE ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT des différentes options et mesures d'aménagement proposées.

¹ Voir le dossier complet constitué d'un classeur A4, de 15 cartes grand format et d'un atlas A3.



1.2 LA CARTOGRAPHIE DU PRÉSENT RAPPORT

Pour une meilleure compréhension du rapport, il y a lieu de se référer à la cartographie suivante :

- Carte n°16 : «Schéma des orientations territoriales », échelle 1 :10.000
- Carte n°17 A: « Mesures d'aménagement», échelle 1:10.000
- Carte n°17 B: Schéma des circulations», échelle 1:10.000

2 LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL



2.1 METHODOLOGIE

Cette partie du Schéma de Structure Communal doit :

- **Représenter la volonté du Collège;**
- **Tenir compte de la réalité communale ;**
- **Tenir compte du « Schéma de Développement de l'Espace Régional » SDER;**
- **Tenir compte de la volonté des habitants (résultats de l'enquête réalisée dans le cadre du Schéma de Structure) ;**
- **Tenir compte des autres outils communaux élaborés auparavant (SSC de 1994, Plan Communal de Mobilité, Programme communal de Développement Rural).**

2.1.1 Représenter la volonté du Collège

Plusieurs réunions de travail ont été organisées avec les membres du Collège. Le présent rapport expose la synthèse des éléments discutés lors de ces réunions.

2.1.2 Tenir compte de la réalité communale

La première partie de l'étude, l'« analyse de la situation existante de fait et de droit – diagnostic² », a permis d'identifier la structure actuelle du territoire de la commune, les constats, les projets et les tendances. La conclusion de cette première phase soulève les questions principales qui se posent pour l'avenir de Pont-à-Celles. Elle pointe, plus particulièrement, au regard du fort potentiel foncier, la **nécessité de mener une politique foncière et d'habitat volontariste et stratégique. Il s'agit pour la commune de pouvoir continuer à envisager un développement démographique et territorial compatible avec le caractère rural de la commune.**

2.1.3 Tenir compte du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)³

Les objectifs de développement établis dans le cadre du SDER serviront de base à l'élaboration des options de développement, à Pont-à-Celles. Pour rappel, les 8 objectifs du SDER sont les suivants :

1. Structurer l'espace wallon;
2. Intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie;
3. Mettre en place des collaborations transversales;
4. Répondre aux besoins primordiaux;
5. Contribuer à la création d'emplois et de richesses;
6. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité;
7. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources;
8. Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs.

2.1.4 Tenir compte de la volonté des habitants

Dans le cadre de la Phase 1, un « toutes-boîtes » (6.500 courriers) a été envoyé aux citoyens. Il a été accompagné d'un questionnaire invitant les personnes qui le souhaitent, à faire part de leurs opinions et remarques par écrit.

L'objectif de l'enquête était d'obtenir une première analyse subjective de la commune et de saisir le ressenti des habitants sur chaque thème abordé dans le SSC ainsi que sur le développement futur de la commune. Avec un taux de réponse d'environ 4,7%, cette enquête a pu cibler les différents points que les habitants désiraient améliorer. Toutefois, il convient de rappeler ici que celle-ci n'a pas de valeur de représentativité absolue. En fonction de leur pertinence, certaines conclusions ont été introduites et analysées dans le cadre du diagnostic de la commune.

² Voir le dossier complet constitué d'un classeur A4, de 15 cartes grand format et d'un atlas A3.

³ Le SDER est actuellement en procédure de révision.

2.1.5 Schéma de Structure de 1994

Le Schéma de Structure de 1994 avait mis en avant les objectifs suivants :

- Option 1 : Respect et valorisation du caractère rural de la commune ;
- Option 2 : Pont-à-Celles est une commune résidentielle, pas une cité-dortoir ;
- Option 3 : Sauvegarde et valorisation du « patrimoine vert », réduction de la pollution ;
- Option 4 : Faciliter et améliorer la sécurité des déplacements ;
- Option 5 : Améliorer le service adapté à la population locale.

De nombreuses mesures proposées dans le cadre de ce SSC sont venues concrétiser en totalité ou en partie les objectifs retenus. Ainsi, le diagnostic réalisé nous a permis de noter une nette amélioration de la qualité des espaces publics (de nombreuses places de villages ont été refaites) et des voiries, une amélioration des réseaux liés à l'assainissement, une amélioration des conditions de mobilité. L'application du SSC, grâce à l'identification de lieux de développement stratégique, a en outre permis de maîtriser et d'orienter l'urbanisation vers les noyaux d'habitat existants et d'éviter un trop grand gaspillage de terres agricoles et d'ainsi préserver les paysages à la fois bâtis et non-bâtis.

Aujourd'hui, de nombreux projets et évolutions ayant trait au contexte pont-à-Cellois imposent une révision du document et une nouvelle réflexion sur la stratégie à mener pour les 20 prochaines années : modifications du Plan de Secteur, projet de revitalisation urbaine de l'Arsenal, contexte démographique, PCDR, potentiel des ZACC, etc.

2.1.6 Tenir compte des autres outils communaux élaborés récemment ou parallèlement

En 2010, la commune a approuvé son PCDR dont les grands objectifs sont les suivants :

1. Augmenter le taux d'emploi, notamment par le développement durable des filières énergétique et agro-touristique ainsi que par la mise en réseau des acteurs locaux, indépendants et agriculteurs ;
2. Valoriser l'existant (infrastructures, organisations,...) pour permettre davantage de liens entre nos villages et faciliter l'accès au logement ;
3. Faire la démonstration d'une ruralité innovante au travers d'un patrimoine spécifique (agricole, naturel, archéologique, industriel), de nos paysages et de nos villages ;
4. Réussir une réduction (mesurée et perceptible) de notre empreinte écologique globale ;
5. Appliquer une communication adéquate, de qualité, accessible à tous et diversifiée, grâce à la coordination de l'existant ;
6. Amener les Pont-à-Cellois à participer davantage aux activités culturelles du Pays de Geminiacum et à mieux reconnaître le potentiel local.

Les conclusions et les objectifs de cet outil ont été mis en parallèle avec les objectifs du Schéma de Structure Communal afin d'assurer l'interconnectivité entre ces deux outils.

Le PCM a été réalisé en 2001 mais il n'a pas été approuvé. Les objectifs du PCM ont été mis en parallèle avec l'objectif du SSC concernant la mobilité.

L'analyse réalisée dans le cadre de la phase « Diagnostic » des deux outils que sont le PCDR et le PCM permet aux acteurs de l'aménagement local (Conseillers Communaux, Agents Administratifs, membres de la CCATM, etc.) de prendre conscience de certaines réalités qui n'avaient jusqu'ici jamais fait l'objet d'une évaluation (ni quantitative, ni qualitative) à l'échelle de l'entité :

- Évolution de l'urbanisation;
- Caractéristiques et qualités du patrimoine bâti, naturel et paysager;
- Potentiel foncier disponible au sein des zones destinées à l'urbanisation;
- Localisation des parcelles publiques;
- Accessibilité des bâtiments publics.

2.2 CONSTAT GÉNÉRAL

2.2.1 Généralités

Au 1^{er} janvier 2013, la commune de Pont-à-Celles comptait **16.830 habitants** pour une superficie totale de **55,73 km²**, soit une densité de population de **302 habitants par km²**.

La commune est limitée par les communes suivantes :

- Nivelles au nord;
- Les Bons Villers, à l'est;
- Seneffe et Courcelles, à l'ouest;
- Charleroi, au sud.

Les principaux éléments structurants du territoire sont les trois axes routiers majeurs qui traversent la commune :

- La N586 qui relie Nivelles et Charleroi ;
- L'A54-E420 qui permet de relier selon un axe nord-sud, Bruxelles et Charleroi ;
- L'A15-E42 qui connecte la commune au niveau régional, selon un axe est-ouest à Liège et Mons.

Il existe également un échangeur (échangeur 21) au niveau de Luttre.

D'un point de vue physique, le relief de la commune de Pont-à-Celles est caractérisé par de grands plateaux limoneux entrecoupés de faibles dépressions creusées par le réseau hydrographique (Piéton et affluents). L'altitude varie de ± 114 m au niveau des berges du canal à 175 m au sud de Thiméon. Les pentes naturelles les plus fortes avoisinent les 7,5 % ; les pentes artificielles atteignent les 20 % et se situent aux abords de Viesville. Les zones de très fortes pentes n'étant pas reprises en zones urbanisables au Plan de Secteur, aucun périmètre à risques d'éboulement n'est défini sur le territoire.

Il y a peu de risques naturels sur le territoire.

Le **réseau hydrographique** qui irrigue l'entité est composé de 21 cours d'eau, dont une voie navigable majeure, le canal Charleroi-Bruxelles. Les autres cours d'eau sont non navigables ; le plus important est le Piéton (1^{ère} catégorie) dont le cours décrit une large boucle sur le territoire et suit le tracé du canal. Le Piéton compte de nombreux affluents, principalement en rive gauche.

Les paysages ruraux et villageois de Pont-à-Celles se traduisent par la dominance des terres agricoles. Les terres cultivées et les cultures permanentes occupent 53,3% de la superficie communale et les prés et pâtures concernent 22,5%. Si l'on rajoute à cela, les 4,9% occupés par les forêts ainsi que par les surfaces en eau et les terres vaines et vagues, on obtient environ 80,7% des surfaces communales qui ne sont pas artificialisées. Ces paysages participent pleinement au **caractère rural et à la bonne perception** de l'ambiance et du cadre de vie de la commune **par ses habitants**.

2.2.2 Evolutions et projets

Les modifications du Plan de Secteur

Par décision du Conseil d'État, la zone d'activité économique mixte localisée au nord du village de Viesville à l'ouest de l'A54 a été abrogée le 17/02/2011 et devient ainsi une zone agricole au Plan de Secteur.

Par ailleurs, il existe également un projet de révision du Plan de Secteur pour la ZAEM de Courcelles qui viendrait s'étendre sur le territoire de Pont-à-Celles. Il s'agit d'un projet de l'IGRETEC dans le cadre du plan prioritaire ZAE du Gouvernement wallon. Une demande de modification du Plan de Secteur a donc été introduite dans ce sens. Actuellement, la ZAEM de Courcelles s'étend sur 100 ha. L'extension souhaitée serait de près de 180 ha dont 40 ha sur Pont-à-Celles. Elle totaliserait au final une surface de près de 280 ha.

A la demande du Collège Communal ce projet n'a pas été intégré dans le présent SSC.

Enfin, le 19 juillet 2007, le gouvernement wallon a arrêté la décision de réviser le Plan de Secteur de Charleroi (planche 46/4 et 46/8) en vue d'inscrire (sur Pont-à-Celles) :

- Relatif aux zones d'affectation :
 - Une zone d'espace vert.

- Relatif aux périmètres :
 - Un périmètre de réservation, d'une largeur de 300 mètres, en surimpression aux zones du Plan de Secteur sur les deux tracés projetés pour la desserte de la nouvelle gare de Gosselies et leur raccordement à la ligne 140 d'une part et à la ligne 124 d'autre part sur le territoire des communes de Charleroi, Les Bons-Villers et Pont-à-Celles.
 - Un périmètre de réservation, d'une largeur de 300 mètres, en surimpression aux zones du Plan de Secteur sur les deux tracés projetés pour la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46/4S sur le territoire des communes de Charleroi et de Pont-à-Celles.
- Relatif aux tracés :
 - Le tracé de l'autoroute E42, de son intersection avec la ligne de chemin de fer 140 à son intersection avec l'A54, sur le territoire des communes de Charleroi, Fleurus et Pont-à-Celles.
 - Le tracé de l'A54, du point où il diverge du tracé inscrit au Plan de Secteur de Charleroi au nord de l'autoroute E42, à son intersection avec la N568 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles.
 - L'échangeur A15-A54 sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles.

Et, en vue de supprimer :

- Le tracé de l'A54, inscrit au Plan de Secteur de Charleroi, du point où il diverge du tracé existant au nord de l'autoroute E42 à son intersection avec la N568, sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles.
- L'échangeur A15-A54 inscrit au Plan de Secteur de Charleroi, sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles.

L'établissement et la révision du Plan de Secteur projetés par le Gouvernement Wallon a pour but de permettre le développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que de l'activité économique à proximité de l'aéroport.

Les tracés retenus par le RW figurent sur la carte du « Schéma des orientations territoriales » pour assurer la conformité avec le Plan de secteur actuel. Aujourd'hui, cette révision est en cours de procédure. Toutefois, il convient de noter que les tracés retenus pour le projet ne suscitent ni l'adhésion de la commune, ni celle des riverains.

La revitalisation urbaine de l'Arsenal

Le site de l'Arsenal correspond à un ancien atelier de révision de tout le matériel et notamment des locomotives à vapeur de la SNCB, abandonné depuis 2002. Toutefois, sa conception a débuté dès 1999, suite à la décision de la SNCB de désaffecter le site à moyenne échéance. Il occupe une surface au sol de 11 ha environ. Sa position centrale au sein de l'entité en fait un lieu privilégié du développement urbain de la commune tant du point de vue des activités économique, commerciale et sociale que de l'habitat.

Le périmètre est principalement destiné à accueillir les activités suivantes :

- Des constructions résidentielles denses avec possibilité de commerces, de bureaux et de services,
- Des constructions d'équipements communautaires (scolaires, sportifs et/ou culturels) et de services publics (éventuellement des commerces et des logements),
- Des constructions mixtes en ordre continu destinées aux équipements communautaires ainsi qu'à l'activité artisanale et commerciale de petite et moyenne surface,
- Des logements
- Les voiries et places publiques et les aires de parcages,
- Les espaces verts et d'isolement,
- Les constructions et installations ferroviaires ainsi qu'une zone de chemin de fer à assainir.

Le contexte démographique

Pour ce qui est de la **démographie**, lors de la réalisation du Schéma de Structure Communal en 1994, la population de la commune était de 15.850 habitants domiciliés dans la commune. En 2015, soit 21 années plus tard, la population de la commune s'élevait à 17.121 habitants, soit une augmentation annuelle moyenne de 60 habitants.

Dans le rapport d'analyse de la situation de fait et de droit, l'auteur de projet du SSC de 1994 notait qu' : « *après un important développement démographique dans les années 1970, le phénomène marquant des années 1980 était, soit une stagnation, soit une diminution de la population dans tous les villages, à l'exception du centre : Pont-à-Celles qui maintenait à lui seul le niveau constant de population dans l'entité* ».

Il observait également que « *la tendance des deux années auparavant (1992-1993) semblait être une augmentation de la population : Luttre (y compris Liberchies) paraissait tenir le flambeau de cette reprise* ».

Cette croissance s'est confirmée jusqu'à la fin des années 1990 / début des années 2000, période pendant laquelle s'est installée une certaine stagnation, puis de nouveau à partir de 2004, il a été constaté une reprise de la dynamique démographique. Plus généralement, si l'on observe la courbe de tendance sur les 20 dernières années, il ressort que la population de Pont-à-Celles n'a cessé de croître (à des rythmes plus ou moins soutenus) sans doute ce constat est-il à mettre en corrélation avec le fait que la commune offrait un potentiel foncier important couplé à une position géographique intéressante (proximité des grandes villes et de la campagne, bonne accessibilité : gare, autoroute).

Cette croissance démographique s'accompagne d'une augmentation de la demande en logements accélérant de fait la pression immobilière et foncière sur le territoire. Le **développement de nouvelles constructions peu ou mal intégrées aux paysages existants, souvent associé à la disparition des espaces verts ou naturels**, est l'une des préoccupations majeures de la population.

Cette pression se fait ressentir à la fois sur les **prix de l'immobilier** (augmentation des prix de vente et de location), la **dynamique territoriale** (étalement urbain/zone monofonctionnelle), et la **qualité architecturale** (banalisation des constructions).

Les réserves foncières et besoins en superficie à bâtir

Selon les prévisions d'IWEPS la commune peut voir augmenter sa population à l'horizon 2026 d'environ 600 ménages supplémentaires.

A Pont-à-Celles, la densité de logements est de 16 log/ha⁴. Autrement dit, un logement occupe actuellement en moyenne une superficie de ± 6 ares ou 625 m². Cette norme de densité permet de traduire le nombre de nouveaux logements nécessaires en termes de superficies occupées au sol par la résidence, si aucune mesure de densification n'est prise.

On peut donc conclure que le besoin exprimé en superficie à bâtir est d'environ 38 ha à l'horizon 2030.

Actuellement, selon les estimations faites par notre bureau d'études sur base de la matrice cadastrale du 1^{er} janvier 2010 ainsi que sur base d'une vérification sur le terrain de chaque parcelle en 2011, les réserves foncières situées en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural sont assez nombreuses : **207 ha**⁵.

En plus des réserves foncières en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural, Pont-à-Celles se caractérise aussi par la présence de 12 zones à Aménagement Communal Concerté (ZACC), les ZACC du Buzet, de la Station, et

⁴ Issu du ratio entre le nombre d'hectares en terrain résidentiel à l'occupation du sol (soit 471 ha) et le nombre total de logements (soit 7.589).

⁵ N'ont été conservées que les parcelles non bâties de plus de 150 m².

d'Obaix sont déjà urbanisées. L'ensemble des réserves foncières dans les ZACC totalise une superficie de **36,5 ha** (surface totale des ZACC = 88,23 ha).

À savoir également que sur ces **243 ha** (Réserves foncières en zones d'habitat et d'habitat à caractère rural + réserves foncières en ZACC), 17,35 ha sont concernés par une zone d'aléa d'inondation faible à moyen. Aucune parcelle n'est concernée par une zone d'aléa d'inondation élevé.

Globalement peu de contraintes physiques sont présentes au niveau des périmètres des diverses ZACC situées à Pont-à-Celles.

La conclusion de l'analyse de la situation existante en 2011 de la commune soulève les questions principales qui se posent pour l'avenir de Pont-à-Celles. Elle pointe plus particulièrement les éléments suivants :

- **Maîtriser et orienter l'urbanisation afin d'assurer un développement harmonieux du territoire et limiter l'étalement urbain par une utilisation parcimonieuse du sol, assurant ainsi le maintien du caractère rural de l'entité ;**
- **Favoriser la création et assurer la pérennité des activités économiques locales et des équipements tout en garantissant la mixité des fonctions ;**
- **Préserver et valoriser le caractère agricole de la commune ;**
- **Améliorer la mobilité en général.**

Le Schéma de Structure a notamment pour ambition d'améliorer la vision « transversale » (articulations entre les différentes politiques sectorielles qui touchent au cadre de vie : urbanisme, logement, environnement, mobilité, ruralité, énergie, etc.) des acteurs locaux.

2.3 OPTION POLITIQUE GÉNÉRALE

« Encourager de manière maîtrisée et stratégique le développement socio-territorial et économique de la commune Pont-à-Celles en tenant compte de la croissance démographique :

- ❖ **Le renforcement de la structure spatiale existante (pôle principal/pôles secondaires) combiné à la production d'espaces socialement mixtes et multi-fonctionnels ;**
- ❖ **Une utilisation innovante du caractère rural de la commune comme levier de développement. »**

Avantagée par une localisation géographique lui octroyant une grande accessibilité (proximité autoroute, chemin de fer, canal et itinéraires RAVeL), la commune de Pont-à-Celles s'inscrit pleinement dans l'aire d'influence formée par les plus grands pôles urbains régionaux, à savoir Bruxelles, Charleroi, Mons ou encore Namur.

Elle joue elle-même une fonction par rapport à ses communes voisines dans l'armature urbaine locale. Ainsi, grâce à sa gare ou encore à l'Athénée Royal, elle est un pôle d'attraction complémentaire pour des communes telles que Chapelle-lez-Herlaimont, Les Bons Villers, etc.

Il s'agit donc d'une commune résidentielle rurale ayant des activités de services et commerciales à dominante locale (communale et intercommunale) avec des opportunités de développement économiques et démographiques à travers le projet de réaffectation de l'Arsenal.

Il apparaît primordial de favoriser le maintien des habitants de la commune et d'éviter que certaines classes d'âge ou certaines catégories sociales, notamment les personnes âgées et les jeunes couples pont-à-Cellois, ne se voient obligés de quitter la commune faute de logements adaptés (taille, prix, etc.), d'équipements ou de services qui leurs soient accessibles. Il est tout aussi important de pouvoir continuer à accueillir de nouvelles populations dans le but de pérenniser le dynamisme de la commune, à condition que celles-ci soient représentatives d'une certaine mixité.

Par ailleurs, la commune doit garder son caractère agricole et vert, principale caractéristique de son cadre de vie ; c'est pourquoi son urbanisation doit être maîtrisée et centrée autour des zones d'habitat déjà existantes.

Dans la suite de ce rapport, cette « Option générale » a été retranscrite en objectifs communaux.

Pour chaque objectif, sont présentées :

- **Les sous-objectifs** et quelques exemples de mesures et orientations territoriales
- **Les options territoriales**, qui tiennent compte des facteurs suivants :
 - De la localisation des pôles principaux et secondaires, de la volonté de densifier ceux-ci, et de les identifier plus clairement;
 - De la présence et de l'accessibilité à des équipements;
 - De l'accessibilité en transports en commun;
 - De la capacité du réseau routier, de l'accessibilité de certaines zones éloignées de grands axes et de la nécessité de traverser d'autres quartiers;
 - De la possibilité de raccorder les habitations à un système d'égouttage satisfaisant;
 - De la proximité éventuelle avec des zones moins compatibles avec de l'habitat;
 - De la protection du milieu écologique, des caractéristiques paysagères et du patrimoine.

Afin de pouvoir aborder l'élaboration du Schéma des orientations territoriales, c'est-à-dire la traduction concrète de la politique d'aménagement et d'urbanisme, il convient donc de mener une approche schématique sur la structure spatiale souhaitée et recherchée.

Cette traduction est réalisée à partir des schémas et tableaux par thématique ou par croisement de différentes thématiques.

OBJECTIF	DOMAINE	OBJECTIFS COMMUNAUX	OBJECTIFS DU SSC DE 1994	OBJECTIFS DU PCDR DE 2010	OBJECTIFS SDER
OBJECTIF 1	STRUCTURATION DU TERRITOIRE : HABITAT, PATRIMOINE ET ESPACES PUBLICS	Maîtriser et orienter l'urbanisation afin d'assurer un développement harmonieux du territoire et limiter l'étalement urbain par une utilisation parcimonieuse du sol assurant le maintien du caractère rural de l'entité.	Respect et valorisation du caractère rural de la commune.	Davantage de liens. Une ruralité innovante. Réduire l'empreinte écologique.	Structurer l'espace wallon. Intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie. Répondre aux besoins primordiaux
OBJECTIF 2	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES	Favoriser la création et assurer la pérennité des activités économiques locales et des équipements tout en garantissant la mixité des fonctions.	Pont-à-Celles est une commune résidentielle, pas une cité-dortoir. Améliorer le service adapté à la population locale.	Augmenter le taux d'emploi. Davantage de liens. Réduire l'empreinte écologique. Une communication de qualité.	Contribuer à la création d'emplois et de richesses. Répondre aux besoins primordiaux
OBJECTIF 3	CADRE NATUREL	Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans le cadre d'une approche innovante de la ruralité et du développement durable.	Respect et valorisation du caractère rural de la commune. Sauvegarde et valorisation du patrimoine vert, réduction de la pollution.	Une ruralité innovante. Réduire l'empreinte écologique. Une communication de qualité.	Valoriser le patrimoine et protéger les ressources naturelles.
OBJECTIF 4	DÉPLACEMENTS	Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et des équipements.	Faciliter et améliorer la sécurité des déplacements.	Réduire l'empreinte écologique.	Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité.

3 LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT



3.1 OBJECTIF 1 : MAÎTRISER ET ORIENTER L'URBANISATION AFIN D'ASSURER UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DU TERRITOIRE ET LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN PAR UNE UTILISATION PARCIMONIEUSE DU SOL ASSURANT LE MAINTIEN DU CARACTÈRE RURAL DE L'ENTITÉ.

3.1.1 Résumé spécifique du constat

Développement urbain

Le territoire de la commune de Pont-à-Celles se caractérise par la présence de 8 entités dont l'évolution historique et urbaine a été fortement différenciée : Pont-à-Celles, Buzet, Obaix, Liberchies, Rosseignies, Thiméon, Luttre, Viesville.

Les villages de Pont-à-Celles, sont restés très ruraux et relativement peu urbanisés jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle. Le développement des villages se faisait alors en fonction des paramètres physiques du territoire tels que la proximité d'un cours d'eau, à l'écart de zones trop humides, une forte pente à respecter ou encore le regroupement de volumes construits pour économiser les bonnes terres agricoles. L'activité économique principale était alors l'agriculture et complémentaiement, la clouterie.

Dans la deuxième partie du 19^{ème} siècle, des disparités sont apparues dans le développement des différents villages de l'entité en raison des éléments suivants :

- La construction du chemin de fer ;
- La construction du canal ;
- L'implantation de la gare et de l'arsenal.

Ainsi, Luttre et Pont-Celles ont connu un véritable « boom » urbain avec l'apparition de nouveaux quartiers proches de la gare. Buzet a également connu ce phénomène autour de la gare mais de manière plus restreinte et circonscrite. Thiméon et, dans une moindre mesure, Viesville ont connu une croissance mais de manière plus dispersée dans l'espace et plus restreinte en nombre que Luttre et Pont-à-Celles. Cette croissance est plutôt liée à un développement économique propre (four à chaux et laminoir) et à l'installation de populations se déplaçant vers Gosselies et Luttre.

A l'inverse, les autres entités bâties n'ont pas été touchées par ce « boom » économique et urbain ; les cas les plus caractéristiques étant Rosseignies et les hameaux du nord de Buzet, trop éloignés des zones concernées.

À partir des années 1960, les villages de Pont-à-Celles ont connu un essor urbain, à des degrés divers (variable en type, ampleur et localisation).

Ainsi, Viesville et Pont-à-Celles ont surtout connu un développement à travers la construction de logements sociaux et ce dans des zones assez proches des noyaux principaux d'habitat plus anciens. Une cité s'est également construite à Luttre. A cette même époque, Thiméon connaît une grande croissance en matière de logements privés avec un développement en périphérie de la zone initialement habitée. Luttre et Pont-à-Celles ont également connu ce type de développement urbain dans la partie nord de leur territoire.

Dans les années 1980, on assiste à la poursuite de ces constructions privées en périphérie présentant des cas de figure particuliers :

- Une progression le long d'axes de voiries relativement importants au niveau local : Pont-à-Celles/Obaix, Viesville/Luttre, ou régional : Luttre en direction de l'accès à l'autoroute ;
- Un développement sous forme de lotissements : les Marlaire et le Haut-Bois à Thiméon, les Grands Près à Liberchies ; tous ces derniers étant par ailleurs situés à proximité immédiate de l'accès à l'autoroute ;
- Le développement de la construction dans les zones les plus rurales du nord de la commune , avec en première ligne, Rosseignies qui attire de nombreux « bruxellois » en quête d'un logement à un prix modéré et proche d'un accès direct à la capitale pour aller travailler.

Il convient de bien rappeler le caractère irrémédiable des transformations qui affectent le profil rural particulier et intéressant de l'habitat et du paysage à Pont-à-Celles. Par ailleurs, ce phénomène a gagné les autres parties nord de la commune telle que Buzet qui a été le premier village à avoir reçu une demande de mise en œuvre d'une zone d'extension d'habitat.

A Pont-à-Celles, le développement résidentiel s'est donc traduit dans un premier temps par une certaine densification et concentration du logement et des équipements autour des noyaux villageois du sud de l'entité. Puis dans un second temps, il s'est réalisé dans les villages et hameau de la partie nord du territoire au gré des

opportunités foncières. **Il y a donc eu un renversement de polarités dans la dynamique du développement territorial du sud au profit du nord.**

Ce développement industriel et urbain a également profondément marqué le profil socio-économique des différentes entités si bien que des disparités apparaissent à travers l'analyse de différents indicateurs socio-économiques tels que les revenus, le taux de chômage, le ratio propriétaires/locataires, etc.

Selon le principe de mixité sociale, garant d'un développement territorial durable, il convient de rééquilibrer le développement territorial et socio-économique de Pont-à-Celles.

Structure territoriale

Envisager le développement harmonieux de la commune ne peut se faire sans avoir établi au préalable une hiérarchie de ces villages au sein de la structure territoriale et les liens qu'ils entretiennent entre eux.

Pour procéder à cette analyse, deux grandes notions sont mises en avant :

- La notion de pôle : généralement, le pôle est le lieu où siègent les pouvoirs (politiques, administratifs, économiques, etc.). Plus la concentration des pouvoirs et la mixité des fonctions sont importantes, plus le pôle est hiérarchiquement important.
- La notion de densité de l'habitat : il s'agit d'une notion relative qui permet le calcul du ratio entre le nombre de logements et une superficie.

Au regard de ces deux définitions, on peut aisément définir le **pôle de Pont-à-Celles / Luttre en tant que pôle urbain principal de l'entité**. C'est au sein de ce noyau, dont la particularité est d'être bicéphale, que l'on retrouve les densités d'habitat les plus fortes ainsi qu'une concentration élevée de services, d'équipements et de commerces (Administration communale, Poste, banques, ect). Ainsi, pour Pont-à-Celles centre, les densités varient entre 16,1 et 18,5 log/ha et pour Luttre, ces dernières tournent autour de 17,5 log/ha. Par ailleurs, avec le projet de réaménagement de l'Arsenal, programme mixte couplant l'habitat, les équipements et les activités économiques et services de proximité, la commune souhaite affirmer et **renforcer très nettement le caractère central et polarisant de Pont-à-Celles**.

Il existe également des pôles que l'on peut qualifier de secondaires en ce sens qu'ils regroupent les mêmes caractéristiques en terme de services, d'équipements et de commerces que le pôle principal mais dans une proportion ou une diversité moindre. On retrouve sous cette catégorie Thiméon et Viesville ainsi que Obaix/Buzet. Concernant les densités d'habitat de ces pôles secondaires, elles ne sont pas homogènes. Pour Thiméon et Viesville, elles sont élevées (respectivement 16 et 14 log/ha) car historiquement ces pôles correspondaient à des zones résidentielles qui s'étaient développées à une époque où Charleroi représentait un bassin d'emploi important. Ainsi, les cités et logements ouvriers (relativement denses) y sont relativement nombreux. En revanche, pour Obaix (12,7 log/ha) et Buzet (13,6 log/ha), les densités sont plus faibles, car il ne s'agit plus de pôles villageois qui se sont développés stratégiquement autour de la halte SNCB, mais sur le mode de l'habitat pavillonnaire ou mitoyen. La problématique principale de ces pôles secondaires réside dans la nécessité de **conserver voire de réaffirmer** des lieux de centralité forts et polarisants en raison de la dispersion de l'habitat ; d'où la **nécessité de recréer des espaces publics de qualité**.

On notera la présence de **pôles villageois ou hameaux, dispersés** sur le territoire, **de taille plus ou moins importante**. Les deux principaux villages sont Rosseignies et Liberchies dont les densités actuelles oscillent entre 8,3 log/ha pour le premier et 12,8 log/ha pour le second. Par ailleurs, la commune compte sur le territoire des petits hameaux dispersés et déconnectés des noyaux structurants dont les densités restent inférieures à 10 log/ha. Le nombre de services, d'équipements et de commerces disponibles dans ces entités reste relativement limité voire inexistant ; la vocation première de ces villages et hameaux étant l'accueil résidentiel. **Il est donc important de garantir le cadre de vie de ces quartiers résidentiels**.

Logements

Du point de vue de la typologie des logements, le parc de logement communal est dominé par des logements de type « maisons unifamiliales séparées et des maisons unifamiliales mitoyennes » (34% chacune). Viennent ensuite les maisons unifamiliales jumelées (22%). Les immeubles représentent 5 % du parc de logement mais c'est à Pont-à-Celles qu'ils sont le plus nombreux et le projet de l'Arsenal devrait renforcer cet état de fait. Ainsi, le type de logement varie fort d'un village à un autre : à Obaix le taux de maisons unifamiliales séparées atteint 56% contre 24 % à Pont-à-Celles où la typologie dominante est la maison unifamiliale mitoyenne. À Thiméon, Viesvilles et Luttre, le taux de maisons unifamiliales séparées est inférieur à 40 %.

Actuellement, la commune dispose de 452 logements sociaux, soit près de 7 % des logements. 14 nouveaux logements (inscrits dans le plan communal de logement 2009-2010) vont être érigés. Ce nombre s'avère cependant insuffisant pour répondre à la demande. Il existe donc une pénurie de logements sociaux, petits et moyens, notamment ceux accessibles aux jeunes ménages ainsi qu'aux familles avec enfants.

La commune a donc besoin de nouveaux petits logements (privés et sociaux) destinés aux cellules familiales de 2 à 3 personnes (notamment des appartements) pour pouvoir répondre à la demande actuelle.

3.1.2 La déclinaison en sous-objectifs

OBJECTIF 1 : MAÎTRISER ET ORIENTER L'URBANISATION AFIN D'ASSURER UN DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DU TERRITOIRE ET LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN PAR UNE UTILISATION PARCIMONIEUSE DU SOL ASSURANT LE MAINTIEN DU CARACTÈRE RURAL DE L'ENTITÉ.

SOUS-OBJECTIFS	OPTIONS TERRITORIALES ET MESURES
<p>S.O.1.1. Utilisation parcimonieuse du sol</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer la centralité et confirmer la hiérarchie existante : regrouper en priorité les nouveaux logements ainsi que les équipements et services autour du pôle urbain principal de Pont-à-Celles/Luttre et des pôles secondaires. ▪ Compléter et densifier prioritairement les noyaux d'habitat existants ainsi que les lieux centraux situés à proximité des équipements de première nécessité. ▪ Gérer les réserves foncières pour garantir une meilleure maîtrise du marché immobilier. ▪ Assurer un développement durable en luttant contre la dispersion de l'habitat et en densifiant les zones destinées à l'urbanisation. ▪ Privilégier et valoriser des matériaux respectueux de l'environnement et s'inscrire, avec le soutien de la Région wallonne, dans une réforme des permis de bâtir qui tendrait à l'utilisation de nouvelles technologies en matière de consommation énergétique. ▪ Favoriser la construction de logements moyens et d'appartements à proximité des lieux accessibles par les transports en commun et qui sont proches des commerces et services. ▪ Prévoir un certain pourcentage de mixité des fonctions dans chaque zone.
<p>S.O.1.2. Réaliser un cadre de vie convivial</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protéger le patrimoine bâti. ▪ Les zones en cours d'urbanisation devront faire l'objet d'un schéma d'ensemble afin de respecter une certaine structure permettant de créer une ambiance spatiale invitant à la convivialité tout en respectant la vie privée. ▪ Dans le centre des villages, aménager des espaces à vocation publique (places, parcs, etc.) : <ul style="list-style-type: none"> ❖ Place du Bois-Renaud, ❖ Place de Buzet, ❖ Place dans le cadre du projet de l'Arsenal, ❖ Place du Marais, ❖ Place du centenaire. ▪ Préserver l'identité et les caractéristiques des différents villages et quartiers.
<p>S.O.1.3. Assurer l'accès à un logement pour tous</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer des logements pour les jeunes ménages qui cherchent un logement adéquat (confort et dimension). ▪ Inciter à la création de logements intergénérationnels. ▪ Privilégier les projets garantissant la mixité sociale (au sein d'un quartier ou d'un immeuble à appartements) pour éviter la création de « ghettos » afin d'atteindre les 10 % de logements publics sur l'ensemble du territoire. ▪ Privilégier des projets permettant de simplifier les parcours résidentiels à travers une offre en logements diversifiée (locatif privé et social, acquisitif privé et social).
<p>S.O.1.4. Initier et soutenir des projets de logements à haute performance environnementale</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les constructions mitoyennes seront encouragées car elles rencontrent davantage les préoccupations énergétiques que l'habitat pavillonnaire. ▪ Encourager, au sein des nouvelles constructions, de bâtiments basse énergie ou passifs. ▪ La commune doit veiller à la performance énergétique de son propre patrimoine bâti pour servir d'exemple et de promotion, en vue d'encourager ses habitants.

S.O.1.5. Mettre en place une politique communale coordonnée de communication, d'information et de sensibilisation.	<ul style="list-style-type: none">▪ Susciter une large prise de conscience des enjeux de l'aménagement de l'espace par la réalisation d'un outil de vulgarisation du Schéma de Structure Communal.▪ Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation. Développer la concertation dès le premier stade d'élaboration des projets de construction. Il faudrait susciter la qualité plutôt que de sanctionner.▪ Assurer un suivi régulier du travail du SSC - vulgarisation, notamment à l'intention des professionnels du secteur (architectes, géomètres, notaires, etc.), des nouveaux habitants et des jeunes générations.
S.O.1.6. Lutter contre les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none">▪ Faire réaliser des mesures de bruit régulièrement et de façon ciblée.▪ Tenir un tableau de l'évolution des zones exposées aux nuisances sonores (autoroute, chemin de fer, éoliennes, aéroport).▪ Sensibiliser les utilisateurs sources d'activités bruyantes.▪ Informer la population.

3.1.3 Orientations territoriales

L'organisation des structures bâties villageoises doit reposer sur une meilleure identification des centres qui doivent jouer un rôle polarisant dans la structure spatiale projetée. La volonté est d'identifier clairement des périmètres au sein desquels une plus forte densité est ponctuellement acceptable et dans lesquels les services et équipements de proximité s'implantent de manière prioritaire. C'est également dans ces périmètres qu'on cherchera préférentiellement à diversifier l'offre en logements (habitation unifamiliale, appartement, petit collectif et habitat groupé) afin de répondre au mieux aux divers besoins de la population actuelle et à venir.

Cette identification faite, il est dès lors possible de mieux contrôler l'urbanisation future des villages en cherchant à densifier de manière raisonnable les cœurs des villages et en évitant la dispersion de l'habitat.

Les deux principaux villages de la commune sont Pont-à-Celles centre et Luttre. Ceux-ci concentrent le plus d'habitants et d'équipements et forment ainsi un pôle principal à deux têtes. Il existe également trois noyaux de type secondaire : Thiméon, Viesville, Obaix/Buzet dont la vocation bien que largement résidentielle regroupe un certain nombre d'équipements, de services et de commerces de proximité.

Le Schéma présentant le développement urbanistique de Pont-à-Celles part des principes suivants :

Renforcer la structure spatiale existante

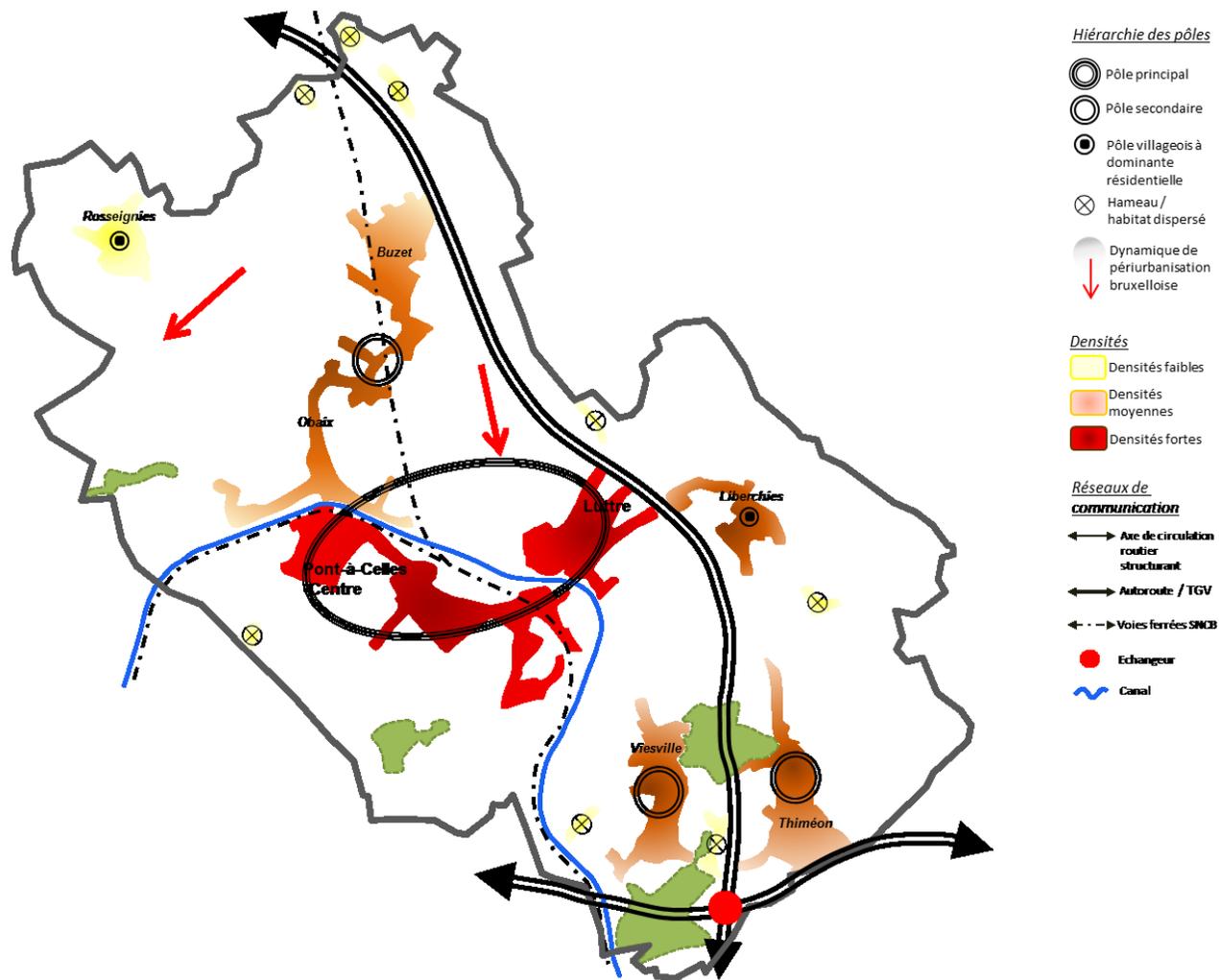
- Il faut permettre en priorité une densification des centres de Pont-à-Celles et de Luttre car ces derniers sont proches des commerces, des équipements et des transports en commun. Il s'agit d'une densification « raisonnée » car elle doit être garante d'une certaine qualité du cadre de vie. Le projet de l'Arsenal s'inscrit parfaitement dans cette dynamique qui a pour objet de renforcer la dimension polarisante de Pont-à-Celles.
- Il convient également d'encourager la diversité des fonctions à vocation locale afin de pouvoir renforcer les effets « polarisants » des noyaux de type secondaire.
- Les nouvelles populations arrivant sur le territoire doivent prioritairement pouvoir s'installer dans ces zones.

Rééquilibrer le développement socio-urbain

- Il faut permettre le développement de projets intégrant des valeurs de mixité sociale : cette démarche doit à la fois être promue au sein de nouveaux quartiers (par exemple mise en œuvre d'une ZACC, mais également au sein de quartiers déjà existants lors d'opérations de réhabilitation ou de rénovation urbaine, la mixité pouvant alors être conçue à l'échelle du bâtiment.

Garantir le cadre rural des quartiers résidentiels

- Les quartiers présentant de faibles densités de bâti sont destinés à la construction peu dense d'habitations résidentielles, dont l'implantation et le gabarit permettent de préserver les ouvertures paysagères. Vu la richesse paysagère et la configuration du terrain, il faut conserver un maximum d'éléments contribuant à préserver la valeur esthétique des sites.



3.2 OBJECTIF 2 : FAVORISER LA CRÉATION ET ASSURER LA PÉRENNITÉ DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOCALES ET DES ÉQUIPEMENTS TOUT EN GARANTISSANT LA MIXITÉ DES FONCTIONS.

3.2.1 Résumé spécifique du constat

Équipements et services

Il faut avant tout prendre en compte les équipements en relation avec la population de Pont-à-Celles et la structure de l'entité. En effet, les équipements, par leur quantité et leur taille sont globalement adaptés au nombre d'habitants et à la structure de l'entité, à savoir, une commune étendue ayant une centralité autour du pôle Pont-à-Celles/Luttre. Certains équipements sont également en partie décentralisés dans les noyaux villageois pour offrir une proximité aux habitants.

Concernant l'accueil de la petite enfance, il est assuré par une crèche et une MCAE ainsi que par des services publics et privés constitués d'accueillantes

Les équipements scolaires fondamentaux communaux et libres constituent des équipements de proximité au service des habitants. À ce titre, le réseau scolaire permet un très bon maillage du territoire et vient structurer l'offre en équipement dans les villages de l'entité. Certaines des écoles connaissent néanmoins des problématiques de déplacements et de sécurisation des abords à l'heure de pointe du matin et de l'après-midi, notamment pour les établissements se trouvant le long de la rue de l'Église comme l'Athénée ou Notre Dame de Celle. Par ailleurs, la commune dispose également d'un établissement de promotion sociale.

L'accueil extra-scolaire, structuré par les écoles est aussi très efficace. Il est complété par de nombreuses instances et associations œuvrant pour l'éducation et la sensibilisation des plus jeunes à la citoyenneté et à l'environnement : Conseil communal des Jeunes, club des Jeunes, le Bus des Quartiers. Le service communal de la Jeunesse, « Atout Jeunes » s'adresse tant aux jeunes qu'aux parents et à la famille. Atout Jeunes fait également partie du **Plan de Cohésion Sociale** (PCS) de la Région Wallonne, et à ce titre organise des activités intergénérationnelles

La commune organise également des plaines de vacances et des stages durant les congés scolaires.

L'offre d'accueil pour les personnes âgées se décline sous la forme de 3 structures adaptées, réparties sur Pont-à-Celles, Luttre et Thiméon. Des services d'aide aux personnes âgées sont proposés par le CPAS offrant notamment des repas à domicile, et une assistance dans la mobilité.

Le CPAS de la commune de Pont-à-Celles offre des aides aux plus démunis et propose notamment des actions d'aide au logement, des offres d'emploi en collaboration avec l'ALE, la Maison de l'Emploi et le Forem. Il gère également la maison communale de l'accueil de l'enfance de l'Île aux Enfants.

La dynamique et l'initiative culturelle et associative de Pont-à-Celles peuvent s'appuyer sur la structure du Pays de Geminiacum (à cheval sur la Commune des Bons Villers). Il s'agit d'un outil de développement territorial dont le but est de faire émerger des projets (économique, culturel, associatif), en associant les forces vives de ces différents domaines au processus de réflexion.

Dotée d'infrastructures telles que le Musée de Liberchies, l'Espace Django Reinhardt et accueillant sur son territoire des événements tels que le PAC Rock ou encore le festival Django Reinhardt, la commune peut rayonner au-delà de ses frontières communales. Toutefois, l'offre de proximité semble aujourd'hui souffrir d'une certaine décentralisation vers les communes les plus proches (Charleroi et Nivelles) en raison du manque d'une salle culturelle permettant à la fois la création et la présentation de projets culturels locaux.

En matière sportive, le même type de constat peut être fait mais dans une moindre mesure. En effet, le Hall Omnisports permet de répondre à une large palette de sports et d'accueillir tant la population scolaire que les membres des associations ou club sportifs.

Plusieurs maisons de village sont présentes sur le territoire : Buzet, Viesville, Liberchies, Luttre et Rosseignies. Ces salles sont gérées par la commune. Plus d'une dizaine d'autres salles privées ou paroissiales sont aussi disponibles sur le territoire communal.

La dynamique culturelle, couplée aux ressources paysagères, fait potentiellement de Pont-à-Celles un petit pôle touristique local qu'il convient de mettre en valeur et d'exploiter. La structure du Pays de Geminiacum, son

espace d'accueil, le GAL Transvert et ses initiatives de développement (éditions de cartes de promenades, sentiers, valorisation de produits locaux, etc.) sont les piliers essentiels pour l'émergence d'un tourisme vert familial et/ou de week end. Par ailleurs, la mise en œuvre des propositions du PCDR en matière de développement touristique est une véritable opportunité pour la commune. Le Schéma de Structure s'attachera donc à ne pas venir freiner la mise en place des mesures proposées par ce dernier mais bien au contraire à les faciliter.

Le redéploiement stratégique et la création d'infrastructures sportives, culturelles et administratives dans le centre des villages ou dans des lieux déjà bien urbanisés sont un préalable nécessaire à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire peu consommatrice d'espaces naturels ou agricoles.

Ce parti pris urbanistique est d'autant plus efficient s'il s'inscrit en cohérence avec la réorganisation des cheminements de circulations douces (piétons et cyclistes) et le réaménagement d'espaces publics.

Activités économiques

La moitié des déplacements domicile-travail s'effectuent pour les habitants de Pont-à-Celles au sein de la province de Hainaut. Bruxelles représente la deuxième destination pour les travailleurs (22,65%), suivi de la province du Brabant Wallon (21,06%).

Au niveau des différents arrondissements constituant la province du Hainaut, nous constatons que 91% des déplacements au sein de la province se font vers l'arrondissement de Charleroi. A plus grande échelle, soit au niveau des communes de l'arrondissement de Charleroi, c'est bien évidemment la commune de Charleroi qui recrute, de loin, le plus grand nombre de travailleurs (58%). Vient ensuite, en deuxième position, la commune de Pont-à-Celles elle-même avec 23%.

Notons que +/- 53% des personnes travaillant à Pont-à-Celles habitent la commune. Les autres pourcents proviennent essentiellement de la province du Hainaut.

Le **revenu moyen par habitant** était de 16.330€ en 2010 à Pont-à-Celles. Ce revenu est supérieur au revenu moyen de la province et de la Région wallonne. **L'indice de richesse** de la commune de Pont-à-Celles est de 105.

Du point de vue des activités commerciales, il apparaît que l'offre dite de proximité est de moins en moins en adéquation avec la taille de la commune (nombre d'habitants) et sa localisation. Une demande croissante se fait sentir notamment dans le centre de Pont-à-Celles. L'arrivée de nouveaux habitants devrait accentuer les besoins. Par ailleurs, le commerce de proximité, indispensable à la vie de l'entité, doit être maintenu au sein des villages.

En revanche, pour une offre plus diversifiée, la proximité géographique de la commune avec la ville de Charleroi laisse entrevoir une évasion commerciale au profit de cette dernière lorsque la demande s'oriente vers un certain type d'enseignes nationale ou internationale⁶ totalement absentes à Pont-à-Celles. La commune de Nivelles et dans une moindre mesure les communes de La Louvière et de Mons exercent une attractivité économique sur les habitants de Pont-à-Celles.

Au Plan de Secteur, la commune de Pont-à-Celles compte aujourd'hui 42 ha affectés en **zones d'activités économiques**, soit à peine 0,74 % du territoire.

⁶ Par exemple H&M, ZARA, C&A, etc.

3.2.2 La déclinaison en sous-objectifs

OBJECTIF 2 : FAVORISER LA CRÉATION ET ASSURER LA PÉRENNITÉ DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOCALES ET DES ÉQUIPEMENTS TOUT EN GARANTISSANT LA MIXITÉ DES FONCTIONS.

SOUS-OBJECTIFS	OPTIONS TERRITORIALES ET MESURES
<p>S.O.2.1. Assurer la pérennité et maîtriser le développement de l'ensemble des équipements (scolaires, sportifs, culturels, administratifs)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les équipements et services divers tels que les écoles, crèches, équipements sportifs, culturels ou de soins de santé, doivent répondre à la demande quant à leur capacité, leur qualité, leur coût, leur répartition et leur accessibilité. ▪ Aménager des locaux publics adaptés à la garde d'enfants et les mettre à disposition. ▪ Créer une salle culturelle polyvalente sur le site de l'Arsenal. ▪ Créer une maison médicale. ▪ Création de logements type « résidence-service ». ▪ Maintenir et créer des équipements de proximité dans les villages : plaines de jeux, locaux pour les associations, etc.
<p>S.O.2.2. Assurer le développement d'activités économiques au sein de l'entité</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutien aux petits commerces de proximité : mettre en parallèle le développement de commerces intégrés aux centres des villages, avec le développement de l'habitat. ▪ Compléter l'offre dans le secteur de l'Horeca.
<p>S.O.2.3. Assurer une meilleure intégration et une utilisation optimale des infrastructures techniques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promouvoir une charte paysagère en concertation avec les organismes gestionnaires, afin d'assurer une bonne intégration esthétique et paysagère des activités économiques ou des infrastructures techniques existantes ou à venir. ▪ Compléter le réseau d'égouttage de la commune en accord avec le PASH. ▪ Développement d'énergies renouvelables (solaire, biomasse) pour produire l'électricité.
<p>S.O.2.4. Accentuer le potentiel 'touristique' de la commune</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en valeur les périmètres d'intérêt paysager et localiser les points de vue remarquables (hors des zones considérées comme sensibles d'un point de vue écologique). ▪ Valoriser les chemins de terre existants et réhabiliter les chemins disparus et leurs abords dans le but de favoriser la circulation des piétons en améliorant les circulations et le cadre des sentiers. ▪ Etablir le lien culture/environnement pour valoriser le patrimoine local (sentiers, vallons, paysages, bâti, etc.); ▪ Sensibiliser les touristes potentiels aux richesses paysagères du territoire ainsi qu'aux éléments composant le patrimoine bâti et non-bâti; ▪ Proposer un tourisme respectueux de l'environnement et du cadre de vie en concertation avec les agriculteurs, les associations et les communes voisines.
<p>S.O.2.5 Favoriser l'implication de tous les acteurs dans la dynamique sociale villageoise</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offrir aux habitants des infrastructures polyvalentes destinées à accueillir la vie associative et à organiser des activités associatives, culturelles ou touristiques. ▪ Créer une école des devoirs ▪ Augmenter l'offre en terrains de jeux sur le territoire communal et en assurer la gestion en impliquant les habitants et les autres acteurs locaux.

3.2.3 Orientations territoriales

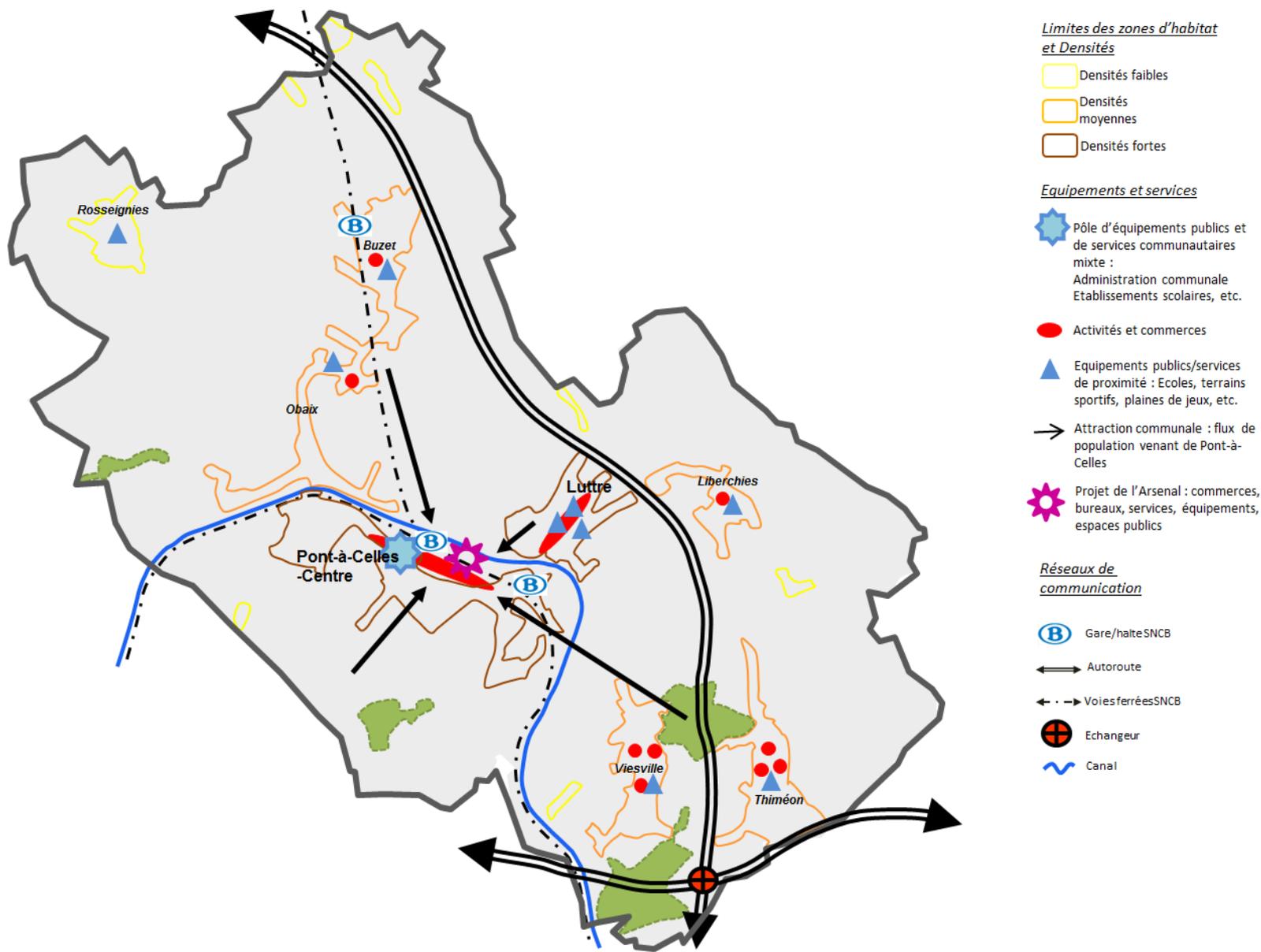
Le Schéma présentant le développement des activités et des équipements de Pont-à-Celles part des principes suivants :

Assurer une mixité d'activités sur le territoire communal

- Poursuivre la démarche engagée visant à renforcer le pôle communal d'équipements publics, de services et de commerces de proximité de Pont-à-Celles via le projet de l'Arsenal.
- Renforcer, dans les centres de Viesville, Thiméon et Obaix-Buzet les activités économiques et les équipements publics, et encourager la diversité des fonctions à vocation locale afin de réaliser des zones « polarisatrices » notamment dans ces pôles secondaires.
- Soutenir le développement ciblé de zones d'activités économiques stratégiques.
- Préserver le caractère « rural » de la commune – soutenir l'agriculture et la sylviculture.

Offrir aux habitants des infrastructures polyvalentes

- Créer des équipements publics dans les centres des villages.
- Les équipements et services divers tels qu'écoles, crèches, équipements sportifs, culturels ou de soins de santé doivent répondre aux besoins des habitants.



3.3 OBJECTIF 3 : PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL DANS LE CADRE D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

3.3.1 Résumé spécifique du constat

Structure physique

Le relief de la commune de Pont-à-Celles est caractérisé par de grands plateaux limoneux entrecoupés de faibles dépressions creusées par le réseau hydrographique (Piéton et affluents).

L'aléa sismique est élevé à Pont-à-Celles qui se trouve en zone sismique 4 (accélération maximum). Les nouvelles constructions doivent respecter la norme européenne pour la conception de constructions résistant aux séismes (Eurocode 8 en vigueur en 2011).

La majorité des sols superficiels sont des sols de type limoneux qualifiés de sols des plateaux, qui sont considérés comme des très bons sols pour l'agriculture. Les vallées sont occupées par des sols de types sols sur matériaux limoneux, sols sablo-limoneux et sols limono-sableux qui sont également aptes à la culture.

Pont-à-Celles se situe dans les sous-bassins de la Sambre (majorité du territoire) et de la Senne (nord-ouest). Le réseau hydrographique est composé de 21 cours d'eau, dont le canal Charleroi-Bruxelles. La qualité des eaux des cours d'eaux est très mauvaise, cependant elle s'améliore progressivement suite à la mise en place des collecteurs d'épuration.

Pont-à-Celles est signataire et partenaire des Contrats de Rivière de la Senne et de la Sambre.

Les problèmes d'inondation rencontrés sont essentiellement dus à des écoulements de boues provenant des champs et au débordement de certains cours d'eau notamment dans la vallée du Tintia, du bois Couriau et du Buzet.

Réseau écologique

Le maillage écologique de la commune de Pont-à-Celles n'est pas très riche, notamment dans le nord de la commune où de grandes superficies agricoles sont presque complètement dépourvues d'éléments de liaison ou d'ilots relais. Le sud de la commune supporte plus d'éléments de maillage, des bois aux caractéristiques différentes, des vergers, des anciennes voies de chemin de fer recolonisées, etc. De plus, il est à noter la présence de barrières écologiques notamment les voies de chemin de fer, le canal et l'autoroute. Cependant, les abords du canal participent à la construction du réseau écologique.

La commune de Pont-à-Celles possède quelques sites d'intérêt biologique : 3 SGIB, 2 réserves naturelles et 2 sites ISIWAL. Il est, cependant, à noter l'absence de site Natura 2000 ou de zone humide d'intérêt biologique.

Les zones boisées sont peu nombreuses (2,1% du territoire communal), peu étendues et dispersées, essentiellement dans la partie sud de la commune. Celles-ci sont séparées entre-elles par de grandes zones ouvertes, essentiellement constituées de zones de cultures.

Excepté le parc du Prieuré, il y a peu de parcs ou d'espaces verts urbains. Par contre, la commune de Pont-à-Celles dispose de plusieurs espaces semi-naturels. Sont également répartis sur le territoire communal, 34 arbres isolés, 4 groupes d'arbres, 12 haies et 19 alignements.

Des écosystèmes fragiles mais pouvant être riches biologiquement sont encore présents à Pont-à-Celles tels que des carrières et sablières, des marais, de nombreux plans d'eau, ou des friches industrielles.

En termes d'outils en faveur de l'environnement, la commune possède un PCDR et un PCDN. De plus, elle participe à la certification forestière et aux conventions 'Combles et clochers' ainsi que 'Bords de route'. Son territoire est concerné par les contrats de rivière Senne et Sambre. La commune est également engagée dans la charte Biodiver'Cités et dans le Plan Maya.

Enfin, d'un point de vue environnemental, deux asbl « importantes » concernent le territoire communal de Pont-à-Celles, il s'agit de l'asbl « Pays de Geminiacum » et du GAL Transvert. Il existe encore d'autres asbl qui ont, notamment, pour but de faire découvrir le patrimoine naturel de l'entité.

Périmètres d'intérêt paysager

Le paysage est caractérisé par 3 éléments principaux, le relief, la végétation et le bâti.

- Le relief de la commune est marqué par le réseau hydrographique et l'activité humaine. Il détermine des vallées, des versants et des crêtes ou plateau;
- La végétation est importante dans la commune, et elle est étroitement liée au relief, aux activités humaines et aux saisons;
- Les terres urbanisées représentent 10,4% de la superficie communale.

A Pont-à-Celles, les périmètres d'intérêt paysager (PIP), au Plan de Secteur, couvrent un territoire plus large et totalement différent que ceux relevés par ADESA. En effet, ceux-ci concernent environ 5% de la superficie communale au Plan de Secteur, contre 0,64% pour les entités paysagères relevées par ADESA. D'autres périmètres d'intérêt paysager ont également été relevés par l'ancien Schéma de Structure Communal et le Plan Communal de Développement de la Nature.

Deux lignes de vue remarquables et quatre points de vue remarquables ont été identifiés sur le territoire de la commune de Pont-à-Celles. Dans l'ancien Schéma de Structure Communal, un certain nombre de points de vue ainsi que des vues ont également été recensés.

Le territoire communal est constellé de villages et hameaux présentant un intérêt paysager varié. La commune de Pont-à-Celles dispose d'un patrimoine bâti relativement intéressant.

Cependant, la commune compte également plusieurs éléments mal intégrés dans le paysage tels que des lignes à haute tension; des hangars; des bâtiments industriels abandonnés; ou encore, des antennes relais GSM.

De plus, au cours des dernières décennies, le développement urbain s'est effectué le long de routes, ce qui s'est traduit par un étalement des villages et parfois, une entrée en conurbation de certains d'entre eux. Cette urbanisation s'est faite, la plupart du temps, sans grande réflexion d'un point de vue implantation et qualité architecturale des édifices.

En conclusion, la commune de Pont-à-Celles possède de grandes potentialités par rapport à son paysage. Cependant, de nombreux éléments viennent le gêner, il est donc nécessaire de contrôler et de maîtriser le développement urbain futur de l'entité.

Analyse subjective

Parmi les éléments marquants du paysage, les habitants évoquent à la fois des éléments du paysage naturel et des éléments liés au patrimoine architectural de la commune.

Les éléments particulièrement appréciés par les habitants sont avant tout liés au patrimoine naturel, à la présence de « verdure », à l'« aspect rural » et à l'existence d'un environnement boisé associé au « calme du canal ». Les aménagements publics réalisés ces dernières années sont également souvent cités comme des éléments positifs du paysage local pont-à-cellois.

En revanche, les éléments jugés comme ayant un impact négatif par les habitants sont principalement liés à l'urbanisation de la commune et notamment à « l'accroissement incessant de l'habitat » et à la création de « nouveaux lotissements ».

La présence de l'autoroute et de pylônes électriques sont cités comme étant des éléments portant atteinte au paysage. Les éoliennes sont vues par beaucoup comme des éléments qui retranscrivent « l'effort environnemental » fait par la commune.

La moitié des personnes interrogées ont évoqué des difficultés liées au cadre physique, notamment liées aux inondations lors de fortes pluies.

Les pollutions les plus évoquées font référence principalement à des « dépôts sauvages d'immondice », des « incinérations de déchets ménagers » et des « feux de jardins ».

Les pollutions de l'eau sont identifiées principalement en référence à l'entretien des cours d'eau (Tintia, Buzet, Piéton) et du canal.

Certaines nuisances sonores sont évoquées et font principalement référence à la circulation routière avec notamment l'autoroute, le viaduc de Viesville. La proximité de l'aéroport de Gosselies est également évoquée.

3.3.2 La déclinaison en sous-objectifs

OBJECTIF 3: PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL DANS LA CADRE D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE MISE EN VALEUR DU PAYSAGE

SOUS-OBJECTIFS	PCDR	OPTIONS TERRITORIALES ET MESURES
<p>S.O.3.1. Conservier et consolider le maillage écologique existant</p>	<p>CT02 : Soutenir la dynamique du PCDN.</p> <p>MT19 : Valorisation écologique et paysagère du bief n°8 de l'ancien canal.</p> <p>LT06 : Acquisition de terrains en vue d'une meilleure protection du milieu naturel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réactualiser le Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN). ▪ Préserver et renforcer le maillage écologique de la commune. ▪ Préserver les espèces végétales locales. ▪ Protéger les arbres et haies remarquables ainsi que réaliser des balades sur ce thème. Communiquer la liste sur le site internet de la commune. ▪ Poursuivre les actions menées par le contrat de rivière Senne et le contrat de rivière Sambre. ▪ Protéger et entretenir les berges des cours d'eau. ▪ Préserver les milieux humides et si nécessaire les rouvrir par débroussaillage et désenrésinement. ▪ Interdire la plantation de résineux à proximité des cours d'eau. ▪ Creuser et entretenir régulièrement les fossés et les bassins d'orage existants, les avaloirs et les cours d'eau.
<p>S.O.3.2. Surveiller et réduire l'impact anthropique sur l'environnement</p>	<p>MT04 : Formation d'une EFT spécialisée dans l'entretien écologique.</p> <p>MT05 : Amélioration de la gestion des déchets verts.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Éviter et nettoyer les dépôts clandestins (y compris de déchets verts) et sensibiliser la population au tri sélectif, au recyclage ainsi qu'aux consommations alternatives. ▪ Limiter l'usage de produits toxiques pouvant porter atteinte à la faune et/ou à la flore. ▪ Suppression des rejets d'eaux usées dans les cours d'eau. ▪ Éviter les eaux de pluies dans le réseau d'égouttage.
<p>S.O.3.3. Préserver, réhabiliter et mettre en valeur le paysage de la commune et son caractère champêtre. Et ce, plus particulièrement dans les zones présentant un intérêt paysager ainsi qu'au sein des paysages visibles depuis les points de vue remarquables</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre à jour les périmètres d'intérêt paysager ainsi que les points et lignes de vue remarquables. ▪ Dans le cadre du SSC prévoir des mesures particulières dans les zones d'intérêt paysager ainsi qu'au sein de points et lignes de vue remarquables pour assurer la préservation du paysage. ▪ Maintenir et/ou créer une ligne de vue dégagée vers les éléments remarquables. ▪ Intégrer les agriculteurs dans ce travail de préservation et de mise en valeur du paysage puisque ceux-ci gèrent près de 76 % du territoire communal. ▪ Limiter, notamment dans le cadre du traitement des permis, l'impact visuel des parcs d'activité économique ainsi que des éléments dénaturant le paysage, par des accroches au paysage ou des rideaux verdurissants. ▪ Éviter et/ou supprimer les monocultures de résineux qui referment les paysages. Et, préférer les lisières ondulantes. ▪ Préserver et mettre en valeur la structure et les caractéristiques du patrimoine bâti existant ainsi que préserver l'identité et les caractéristiques des villages

SOUS-OBJECTIFS	PCDR	OPTIONS TERRITORIALES ET MESURES
<p>S.O.3.4. Promouvoir une agriculture durable</p>	<p>MT06 : Valorisation du secteur agricole.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valoriser le secteur agricole (fiche PCDR MT06). ▪ Favoriser la diversification des types de cultures, l'agriculture durable et les filières qui s'y rapportent. ▪ Mettre en place des mesures particulières de gestion pour les zones agricoles situés dans des sites d'intérêt biologique. ▪ Mettre en place des aménagements spécifiques le long de certaines parcelles agricoles pour éviter le ruissellement diffus et l'érosion hydrique (coulées de boues). ▪ Encourager la mise en œuvre des primes agri-environnementales. ▪ Soutenir le secteur apicole.
<p>S.O.3.5. Promouvoir une sylviculture durable</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préserver les bois typiques de la région tout en les gérant de manière durable. ▪ Protéger les bois existants non repris au Plan de Secteur et, veiller au respect du zonage prévu par le Plan de Secteur en évitant le déboisement de certaines zones. ▪ Participer à la certification forestière PEFC, surtout en ce qui concerne les propriétaires privés. ▪ Soutenir la filière bois au niveau de la commune.
<p>S.O.3.6. Accentuer le potentiel touristique de la commune</p>	<p>CT09 : Valoriser le site du Castellum à Liberchies.</p> <p>CT10 : Dynamisation du musée de Liberchies.</p> <p>MT09 : Réalisation de randonnées pédestres, cyclistes et équestres avec guidage GPS/MP3.</p> <p>MT11 : Mise en valeur du canal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre le travail de promotion du tourisme. ▪ Réaliser des randonnées pédestres, cyclistes et équestres avec guidage GPS/MP3 (fiche PCDR MT09). ▪ Créer des aménagements sur les chemins et sentiers qui pourront consister en des installations matérielles (bancs, tables, poubelles, abris, barrières, escaliers, murets, graviers, asphalte végétal, éclairage, etc.) ou en des plantations (arbres, arbrisseaux, haies, etc.). ▪ Mettre en valeur le canal (fiche PCDR MT11).
<p>S.O.3.7. Risques naturels</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lutter contre les problèmes d'inondations.

3.3.3 Orientations territoriales

Le **périmètre d'intérêt paysager** délimite un espace au sein duquel les éléments du paysage se disposent harmonieusement. Les actes et travaux peuvent y être accomplis pour autant qu'ils s'intègrent parfaitement au site bâti et non bâti et qu'ils ne mettent pas en péril la valeur esthétique du paysage.

Les vues exceptionnelles seront préservées via la détermination de périmètres de points-lignes de vue remarquables qui peuvent se définir à partir de points fixes d'observation ou le long de parcours. Dans ces périmètres, les constructions ou les plantations ne pourront mettre en péril les vues les plus remarquables.

Il est nécessaire que ces points-lignes de vue soient rendus accessibles au public (aménagement des espaces publics, cheminements d'accès, signalétique appropriée, etc.).

Sur base d'un relevé de terrain et de l'analyse de la situation existante (étude ADESA, PIP du Plan de Secteur, etc.), il ressort que certains périmètres d'intérêt paysager qui figurent en surimpression au Plan de Secteur ne sont plus d'actualité. Ainsi, il est proposé de déclasser quelques-uns de ces périmètres. D'autres, par contre, devront être classés afin de bénéficier d'une protection.

L'ensemble de ces périmètres d'intérêt paysager retenus correspond essentiellement à des paysages ouverts composés de zones de cultures et de prairies.

Des points-lignes de vue remarquables ont également été relevés. La plupart d'entre-eux se situent au sein de périmètres d'intérêt paysager ou alors, ils offrent une vue vers ceux-ci.

Parmi ces points de vue, il en existe de deux types : munis ou dépourvus d'aménagement. Il est à noter que par aménagement, on entend banc, panneau explicatif, etc.

Enfin, il est à préciser que des mesures plus particulières devront également être proposées pour prévenir le mitage et la fermeture des paysages. Plus spécifiquement, l'urbanisation linéaire doit être enrayée, et le boisement ainsi que l'implantation d'équipements doivent être décidés en concertation avec les différentes autorités responsables afin d'éviter la fermeture des perspectives notamment le long des axes de circulation.

Le **réseau écologique** de la commune de Pont-à-Celles est composé de divers éléments, à savoir :

- **Des zones forestières :**
 - o Celles-ci correspondent aux zones forestières du Plan de Secteur.
 - o Quelques parcelles peuvent **être reconverties en zones forestières**, et ce, pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante.
- **Des zones agricoles :**
 - o Celles-ci correspondent aux zones agricoles du Plan de Secteur.
 - o Quelques parcelles **peuvent être reconverties en zones agricoles**, et ce, pour des raisons topographiques, pédologiques, paysagères ou de situation existante.
- **Des zones naturelles, de parcs, d'eau et d'espaces verts :**
 - o Celles-ci correspondent aux zones naturelles, de parcs, d'eau et d'espaces verts du Plan de Secteur.
 - o De plus, quelques parcelles **peuvent être reconverties en zones naturelles, de parcs, d'eau ou d'espaces verts**.
- **Des surimpressions d'intérêt biologique :**
 - o Il s'agit de **sites de grand intérêt biologique** ou de **réserves naturelles**. Parmi ces zones, certaines ne sont actuellement pas reprises en zone d'espace vert, naturelle ou forestière au Plan de Secteur. Ceci signifie qu'elles pourraient « perdre » leur intérêt écologique en cas de mauvaise gestion. Une mesure à mettre en œuvre serait de reprendre certains de ces sites en **zone naturelle**; les critères de sélection de ces dits sites seraient basés sur divers éléments tels que l'intérêt écologique, le type de propriétaire (public de préférence) ou encore la présence de contraintes physiques (par exemple, forte pente).
- **Des surimpressions de liaisons écologiques :**
 - o Ces zones se retrouvent, la plupart du temps, le long de cours d'eau et aux abords d'axes de circulation (routes – voies ferrées). Ces zones ne sont pas toujours d'un immense intérêt biologique et correspondent, essentiellement, à des prairies. Il s'agit d'espaces « tampons » dont l'intérêt biologique peut être amélioré au moyen de mesures adéquates; par exemple, en reprenant en **zone d'espaces verts** les zones qui, actuellement, ne sont pas reprises en zone d'espaces verts, naturelle ou forestière au Plan de Secteur.
- **Des zones de haies ou d'alignements d'arbres :**
 - o Il s'agit de haies ou d'alignements d'arbres déjà existants (relevé non exhaustif), à compléter et/ou à créer. Ce maillage vert est à préserver. Il est, essentiellement, situé en zone agricole.

Ces divers éléments ont été recensés sur base d'un relevé de terrain, de l'analyse de la situation existante de la commune ainsi que de photographies aériennes.



Valeur paysagère du site

-  Point de vue remarquables
-  PIP proposé par Agora
-  PIP du plan de secteur
-  PIP à déclasser selon le SSC

Cadre naturel

-  Espaces verts à préserver
-  Barrière écologique
-  Liaison écologique liée au cours d'eau
-  Autre liaison écologique

Réseaux de communication

-  Autoroute
-  Voies ferrées SNCB
-  Echangeur
-  Canal

3.4 OBJECTIF 4 : SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS, FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE, AINSI QU'AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET L'USAGE DES ESPACES ET DES ÉQUIPEMENTS

3.4.1 Résumé spécifique du constat

La commune de Pont-à-Celles bénéficie d'une bonne accessibilité régionale grâce aux deux autoroutes traversant son territoire et présentant des échangeurs en accès direct ou immédiat au territoire communal. L'autoroute A54 permet de relier Bruxelles et Charleroi et l'autoroute A15 permet de connecter Liège et Mons. Au niveau plus local de la commune, la N586 est la voirie la plus sollicitée. Elle permet de relier, de manière parallèle à l'autoroute, Charleroi et Nivelles. Ce réseau structurant est complété par un réseau local principal relativement dense qui permet de relier ensemble les différents villages de la commune.

En matière de sécurité routière, le nombre d'accidents de la route reste globalement stable avec environ 35 accidents avec lésions corporelles enregistrés chaque année. Il s'agit essentiellement de blessés légers, les personnes blessées gravement ou décédées restent, heureusement, très peu nombreuses.

L'offre de stationnement se caractérise par une diffusion sur l'ensemble du territoire puisqu'en grande majorité elle se situe le long des voiries. Toutefois, il existe des espaces de stationnement hors voirie. Il s'agit essentiellement de parkings liés à des équipements, comme notamment en gare de Luttre qui représente un pôle générateur de déplacements important et qui, en conséquence, dispose d'un vaste parking. Malgré une offre importante de stationnement à l'échelle communale, la pression de stationnement demeure élevée. Sur certains tronçons, en l'absence de stationnement formalisé en voirie, des véhicules se stationnent sur les trottoirs, ce qui gêne les piétons et les oblige à marcher sur la voirie.

La commune de Pont-à-Celles dispose de trois gares et haltes sur son territoire : Luttre, Pont-à-Celles et Obaix-Buzet. La gare de Luttre est située au croisement de deux lignes : la ligne 117 entre La Louvière et Charleroi et la ligne 124 reliant Bruxelles et Charleroi. Cette gare présente l'offre la plus attractive sur le territoire communal : plusieurs destinations, temps de parcours réduits, services plus développés. Les deux autres gares, quant à elles, disposent d'offres beaucoup plus limitées, ce que regrettent fortement les usagers notamment les week-ends. L'attractivité de la gare de Luttre pose des questions pour son accessibilité. En effet, les modes doux sont sollicités mais les conditions de sécurité restent encore trop limitées. Le parking est actuellement saturé et un report du stationnement est observable sur les voiries d'accès à la gare. Un projet d'extension du parking devra permettre de diminuer la pression de stationnement aux abords de la gare.

L'offre du réseau TEC s'oriente principalement vers Charleroi. Les deux autres pôles urbains voisins que sont Nivelles et La Louvière sont moins accessibles par le réseau TEC. En effet, les lignes reliant Charleroi et Pont-à-Celles présentent des fréquences importantes et offrent ainsi une alternative intéressante aux déplacements réalisés de manière individuelle en voiture. Par contre, la desserte du territoire communal par le réseau TEC apparaît inégale à l'échelle communale. Les villages situés dans la moitié sud de la commune bénéficient d'une desserte plus importante. Cette situation s'explique par l'attractivité de Charleroi dans le réseau TEC. Des liaisons existent vers Nivelles et Les Bons Villers qui doivent être préservées.

Le réseau TEC assure une desserte des gares de la commune. L'intermodalité bus-train est davantage encouragée en gare de Luttre car la desserte TEC y est fortement supérieure que dans les autres gares de la commune. Ainsi, la gare de Luttre apparaît comme un véritable pôle d'échanges. Les conditions d'accueil des voyageurs du réseau TEC restent cependant très restreintes car peu d'arrêts sont équipés d'abris de bus de qualité.

A Pont-à-Celles, la principale infrastructure de qualité pour les déplacements cyclables est le RAVeL. Celui-ci s'étend sur les deux berges du canal et offre des cheminements cyclables sécurisés en dehors de toute circulation automobile. Les aménagements cyclables en voirie restent encore trop peu nombreux. Il est néanmoins possible d'identifier des pistes, des bandes cyclables et des sens uniques limités. Malheureusement, ils ne présentent pas de réelle continuité permettant d'offrir un cheminement complètement sécurisé. Des espaces de stationnement sont présents sur plusieurs sites du territoire et notamment au niveau des gares. Ainsi, la gare de Luttre, en regroupant l'ensemble des modes de transport présents sur le territoire, correspond à un véritable pôle d'échanges multimodal. Celui-ci représente un véritable atout pour la mobilité des habitants et notamment des navetteurs effectuant les trajets domicile-travail en train.

Les aménagements piétonniers sont de qualité hétérogène sur l'ensemble du territoire communal. Des trottoirs de bonne qualité sont présents dans le centre des villages de l'entité. En dehors de ces espaces, la situation est plus

contrastée : absence de trottoirs, revêtements peu praticables, largeur réduite, etc. Les traversées piétonnes, quant à elles, présentent une bonne qualité générale sur l'ensemble du territoire communal. Elles s'accompagnent généralement d'aménagements tels que des plateaux, de la signalisation ou des effets de revêtement qui permettent de renforcer la visibilité des traversées et donc de les sécuriser.

Les aménagements PMR, quant à eux, sont trop peu développés puisque seuls quelques passages-piétons sont équipés de bateaux ou de dalles podotactiles sur l'ensemble du territoire communal.

Des itinéraires de loisirs dédiés aux modes doux sont également présents sur la commune. Il existe, en effet, un itinéraire VTT et 16 promenades qui couvrent l'ensemble du territoire communal.

Il est possible de dissocier deux types d'espaces publics sur Pont-à-Celles : les espaces verdurisés et les espaces minéraux. Ces derniers sont plus nombreux car la commune a, depuis plusieurs années, initié des opérations de réaménagement des espaces publics. L'accent a été mis sur des espaces minéralisés permettant de répondre, en partie, aux besoins de stationnement des activités riveraines et des habitants. Le parc du Prieuré représente le principal espace vert de la commune. Il est également mobilisé pour certains événements tels que PACRock. Quelques terrains de jeux sont également présents sur la commune : terrains de pétanque, terrains de basket, etc.

3.4.2 La déclinaison en sous-objectifs

OBJECTIF 4 : SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS, FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE, AINSI QU'AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET L'USAGE DES ESPACES ET DES ÉQUIPEMENTS

SOUS-OBJECTIFS	PCM	OPTIONS TERRITORIALES ET MESURES
S.O.4.1. Favoriser une mobilité durable		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maîtriser l'étalement urbain. ▪ Augmenter la proximité, l'accessibilité et la répartition des fonctions (logement, travail, loisir) sur l'ensemble du territoire de la commune. ▪ Développer l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports en commun. ▪ Prévoir des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs et la rénovation des voiries existantes.
S.O.4.2 Organiser et sécuriser les déplacements motorisés	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements vers l'extérieur de l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Favoriser le covoiturage vers Nivelles, Bruxelles, Charleroi, Namur. ○ Guider les conducteurs (signalisation) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guider le trafic par l'axe rue de Ronquières – Case du Bois • Équilibrer l'usage de l'espace dans les centres <ul style="list-style-type: none"> ○ Rendre l'axe Église-Arsenal plus convivial ○ Poursuivre le réaménagement des traversées de villages ○ Villages et quartiers en zone 30 ○ Délimiter et prioriser les zones de stationnement : court terme à proximité immédiate, long terme à 100 m ○ Définir des zones de stationnement de poids lourds ○ Prendre une série de mesures localisées pour résoudre des problèmes de sécurité ou d'inconfort. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hiérarchiser le réseau routier. ▪ Sécuriser les centres de villages ▪ Sécuriser et fluidifier les axes rue des Écoles – rue de l'Église – rue de l'Arsenal et rue Neuve – rue de Liberchies – rue du Commerce – rue Roosevelt – avenue de la Gare. ▪ Sécuriser les carrefours et les sections accidentogènes. ▪ Organiser le stationnement dans les villages. ▪ Étendre l'offre de stationnement en gare de Luttre ▪ Développer le covoiturage.
S.O.4.3. Faciliter les déplacements à pied et ceux des PMR	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements dans l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Faciliter les déplacements dans l'entité, sans voiture. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaison cyclo-pédestre entre Pont-à-Celles et Luttre, parallèle au chemin de fer. ▪ Liaison cyclo-pédestre entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles ▪ Liaison cyclo-pédestre Bois Loué – Pont-à-Celles. ▪ Liaison cyclo-pédestre halte d'Obaix-Buzet / quartier Grandes Genettes • Équilibrer l'usage de l'espace dans les centres <ul style="list-style-type: none"> ○ Assurer la continuité des cheminements piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécuriser les itinéraires piétons. ▪ Assurer la continuité des cheminements piétons au sein des villages. ▪ Améliorer la praticabilité des trottoirs. ▪ Assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite. ▪ Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau piéton de loisir.

<p style="text-align: center;">S.O.4.4 Encourager les déplacements à vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements vers l'extérieur de l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Brancher l'entité sur le réseau RAVeL ○ Brancher l'entité sur les pistes cyclables extérieures • Déplacements dans l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Faciliter les déplacements dans l'entité, sans voiture. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaison cyclo-pédestre entre Pont-à-Celles et Luttre, parallèle au chemin de fer. ▪ Liaison cyclo-pédestre entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles ▪ Liaison cyclo-pédestre Bois Loué – Pont-à-Celles. ▪ Liaison cyclo-pédestre halte d'Obaix-Buzet / quartier Grandes Genettes ▪ Liaison cyclable Rosseignies-Obaix ▪ Liaison Thiméon – Viesville - Luttre • Équilibrer l'usage de l'espace dans les centres <ul style="list-style-type: none"> ○ Équiper les écoles et gares de parkings pour vélos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuivre le développement d'un maillage cyclable continu pour les déplacements utilitaires. ▪ Développer l'intermodalité vélo – train et vélo – bus. ▪ Faciliter les déplacements à vélo dans les villages. ▪ Inciter l'usage du vélo. ▪ Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau cyclable de loisirs.
<p style="text-align: center;">S.O.4.5 Améliorer l'offre des transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déplacements vers l'extérieur de l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Favoriser l'utilisation du train (ligne 124) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'intermodalité à la gare de Luttre ▪ Rétablir une desserte régulière de la halte d'Obaix-Buzet. ▪ Établir une liaison TEC entre Rosseignies et la halte d'Obaix-Buzet (et éventuellement supprimer celle entre Rosseignies et Nivelles ?) ▪ Valoriser la halte de Pont-à-Celles comme point de connexion avec Luttre et comme point d'embarquement pour les habitants locaux • Déplacements dans l'entité <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer les transports en commun locaux <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liaison TEC (Rosseignies) – Obaix-Buzet – Pont-à-Celles ▪ Prolonger certaines liaisons TEC Gosselies – Luttre jusqu'à Pont-à-Celles 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'offre en transports en commun routiers (TEC). ▪ Améliorer la desserte des villages de l'entité et leur liaison vers le noyau Pont-à-Celles-Luttre, mais aussi vers Gosselies, Nivelles et Les Bons Villers (villages de Rèves, Frasnes-Lez-Gosselies). ▪ Connecter le réseau TEC (bus) au métro léger de Charleroi. ▪ Renforcer les services du taxi social du CPAS. ▪ Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente en gare et aux arrêts de bus de l'ensemble du territoire communal. ▪ Renforcer l'intermodalité train-bus. ▪ Améliorer l'offre ferroviaire (SNCB). ▪ Encourager l'utilisation du train.

3.4.3 Orientations territoriales

Circulation routière

A Pont-à-Celles, les interventions doivent principalement viser à sécuriser le centre des villages et des zones urbaines. Il s'agit de redonner plus de convivialité à ces espaces et de les rendre plus agréables pour les habitants. Afin d'atteindre cet objectif, il est recommandé de mettre en œuvre des effets de portes à l'entrée des villages. Ces aménagements doivent indiquer aux automobilistes l'entrée dans le village et les faire ralentir. Ainsi, les vitesses pratiquées dans le centre des villages sont plus adaptées au contexte urbain environnant.

L'axe reliant Pont-à-Celles et Luttre doit faire l'objet d'une attention particulière afin de connaître une situation plus sécurisée qu'actuellement. En effet, cet axe composé des rues des Écoles, de l'Église et de l'Arsenal connaît une circulation importante et des situations de congestion à certains moments de la journée. Plusieurs facteurs viennent en effet se combiner le long de cet axe et leur accumulation génère des difficultés de circulation. Parmi ces facteurs, il est possible de mentionner un profil de voirie réduit mais suffisant, du stationnement débordant sur la voirie, la présence de plusieurs écoles, etc. Cet axe doit retrouver une fonction plus locale et accueillir moins de circulation. Pour ce faire, il conviendra de réorienter le trafic de transit vers les rues de Ronquières et de la Case du Bois qui sont moins urbanisées et présentent un profil plus large.

Le stationnement constitue une problématique importante sur le territoire communal. En effet, la population communale présente un taux de motorisation supérieure à la moyenne belge, ce qui génère une pression de stationnement relativement importante dans les villages. L'offre en espace de stationnement doit donc être réévaluée afin d'éviter un débordement du stationnement sur d'autres espaces (voirie ou trottoir). Le stationnement sur les trottoirs doit être évité dans la mesure du possible afin de garantir la qualité des cheminements piétons dans les zones urbaines et ainsi inciter davantage la mobilité douce pour les déplacements de courtes distances.

De plus, l'offre de stationnement en gare de Luttre doit être développée afin de répondre à la demande générée. En effet, la gare de Luttre représente un pôle générateur de déplacements importants à l'échelle communale et supra-communale. L'offre ferroviaire y est attractive à destination de Bruxelles, Charleroi, et Nivelles qui sont les principaux pôles d'emploi des habitants de Pont-à-Celles.

Compte-tenu de la répartition des déplacements domicile-travail qui se concentrent essentiellement vers Bruxelles, Charleroi et Nivelles, le covoiturage apparaît comme une solution intéressante pour lutter contre un usage individuel de la voiture. Un parking de covoiturage peut ainsi être envisagé à proximité d'un échangeur afin de permettre rapidement l'accès au réseau autoroutier. Une localisation à proximité immédiate de l'échangeur 21 de l'A54/E420 semble optimale car elle est relativement centrale sur le territoire communal.

Des efforts en termes de sécurisation des déplacements doivent également être mis en œuvre.

Transport en commun

Les améliorations envisagées pour les transports en commun visent essentiellement à répondre à deux enjeux majeurs pour la mobilité du territoire.

Premièrement, il s'agit de profiter pleinement de la bonne desserte de la commune par le réseau ferroviaire. En effet, Pont-à-Celles dispose de trois gares/haltes sur son territoire qui offrent des liaisons conséquentes vers Bruxelles, Nivelles et Charleroi. Toutefois, l'offre en halte d'Obaix/Buzet doit être renforcée en heure de pointe et le week-end pour permettre aux habitants des villages d'Obaix, de Buzet et de Rosseignes de prendre le train pour leurs déplacements domicile-travail et domicile-école.

Afin d'inciter l'utilisation du train, il convient d'améliorer le rabattement vers les gares de la commune. Celui-ci peut s'effectuer par l'ensemble des modes de déplacement. Pour les modes doux (piétons et vélos), il conviendra d'assurer de cheminements d'accès aux gares de qualité et de proposer des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos et les deux roues. Le rabattement en voiture doit pouvoir également s'effectuer dans de bonnes conditions en proposant notamment des espaces de stationnement suffisamment dimensionnés en gare. La gare de Luttre, par l'offre ferroviaire qu'elle concentre, génère de nombreux déplacements et ses capacités de stationnement doivent être réévaluées en conséquence afin de ne pas décourager les usagers du train. Dans le cas d'une intermodalité bus (TEC) – train, il est primordial que les conditions de correspondances soient optimales : temps d'attente réduits, espaces d'attente de qualité, affichage en temps réel, etc. Dans cette optique, une liaison bus doit être créée entre Rosseignes et la halte d'Obaix/Buzet afin d'offrir aux habitants de ce village la possibilité d'utiliser uniquement les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens.

Le deuxième enjeu pour les transports en commun est de rapprocher les villages de l'entité avec Pont-à-Celles, regroupant des commerces, des services et des équipements. Actuellement, l'offre TEC est déséquilibrée sur le territoire communal avec de bonnes fréquences entre Thiméon, Viesville, Luttre et Pont-à-Celles. Par contre, les villages de Buzet et d'Obaix disposent d'un nombre réduit de passages de bus, ce qui ne permet pas des liaisons de qualité entre ces villages et Pont-à-Celles. Le village de Rosseignes est, quant à lui, uniquement desservi par une ligne le reliant à Nivelles. Par conséquent, les mesures à mettre en œuvre doivent surtout viser à

l'amélioration des liaisons entre les villages situés au nord de l'entité (Buzet, Obaix et Rosseignes) et Pont-à-Celles

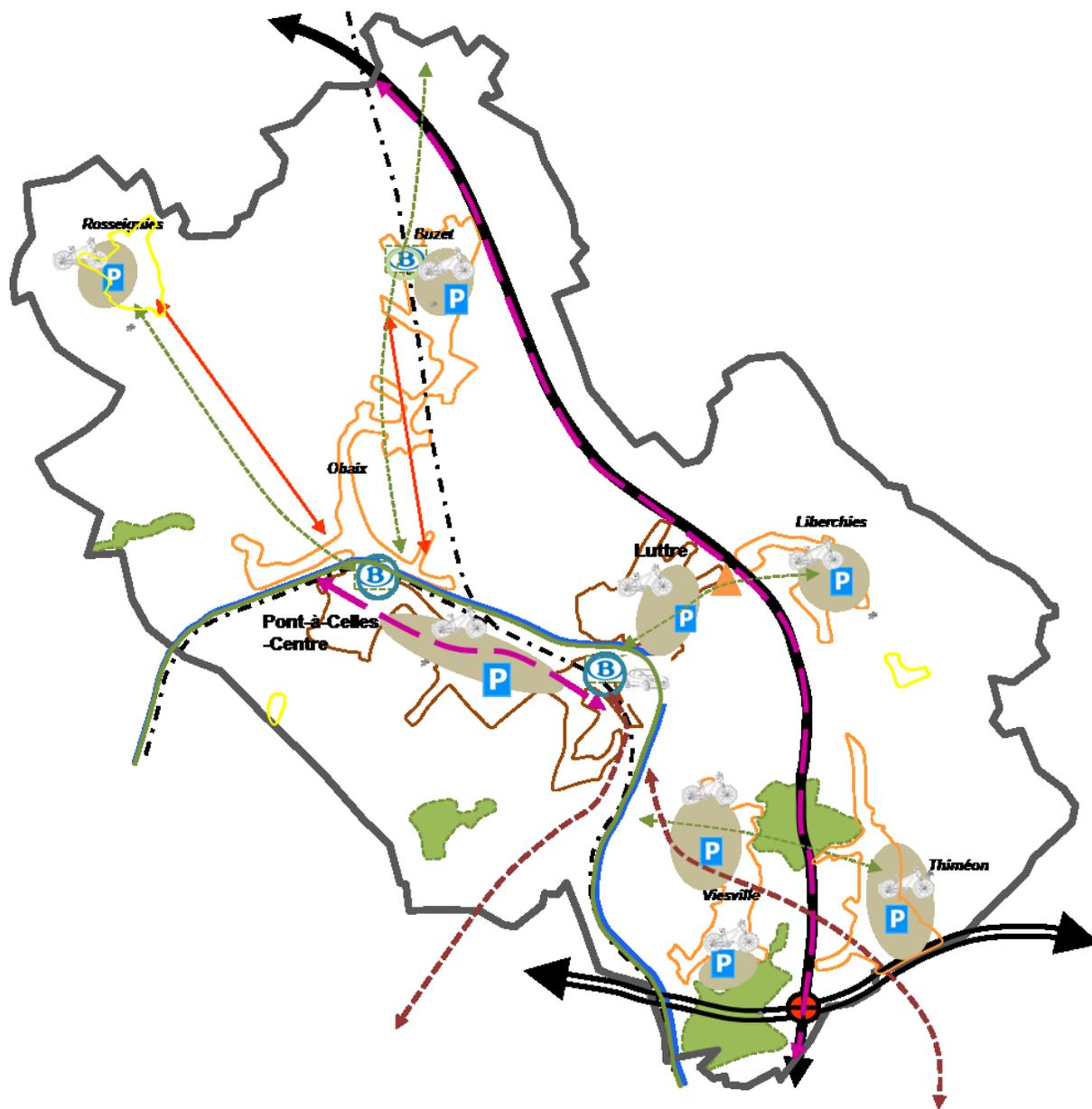
Modes doux

Le réseau cyclable envisagé ici vise à développer l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires entre le domicile et le lieu de travail ou l'école. Les déplacements domicile-travail des habitants de Pont-à-Celles s'effectuant essentiellement à destination de Bruxelles, Charleroi ou Nivelles, le vélo peut être un des modes utilisés au cours de la chaîne de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. Le rabattement vers les gares de la commune semble une optique particulièrement intéressante et peut permettre, pour certains ménages, d'éviter l'achat d'une deuxième voiture.

Ainsi, les liaisons cyclables à mettre en œuvre doivent permettre de relier les villages de l'entité à Pont-à-Celles et à Luttre. Ces liaisons doivent permettre le rabattement vers les commerces, services, équipements, écoles et gares de la commune. Le RAVeL peut notamment être utilisé par les habitants de Thiméon et de Viesville pour rejoindre Luttre.

À l'échelle des villages de la commune et en continuité avec les liaisons qui les connectent entre eux, il s'agira d'encourager l'utilisation du vélo par la mise en œuvre de plusieurs types d'aménagements cyclables et d'espaces de stationnement. Ces derniers sont particulièrement nécessaires aux abords des principaux pôles générateurs de déplacements tels que les écoles, les commerces et services et les gares.

Pour les déplacements de loisirs, il est envisagé de profiter du potentiel offert par les anciennes voies ferrées présentes sur et aux abords du territoire communal. À terme, ces futurs itinéraires pourront être intégrés au réseau RAVeL en venant se connecter sur des tronçons RAVeL existants : ligne 119 Jumet – Gosselies, ligne 112A Courcelles – Souvret et participer ainsi au maillage de la Wallonie par le RAVeL.



Hiérarchie des voiries

-  Sécuriser les centres de villages
-  Organiser le stationnement
-  Etendre les capacités de stationnement en gare de Lutterre
-  Organiser le covoiturage

Transport en commun

-  Améliorer l'intermodalité en Gare
-  Renforcer la desserte de la halte d'Obaix/Buzet
-  Renforcer les liaisons entre Villages du nord et Pont-à-Celles

Mode doux

-  Faciliter et encourager les déplacements vélo
-  Ancienne voie ferrée mobilisable pour les itinéraires de loisir

Réseaux de communication

-  Gare/halte SNCB
-  Autoroute
-  Voies ferrées SNCB
-  Echangeur
-  Canal
-  Ravel