

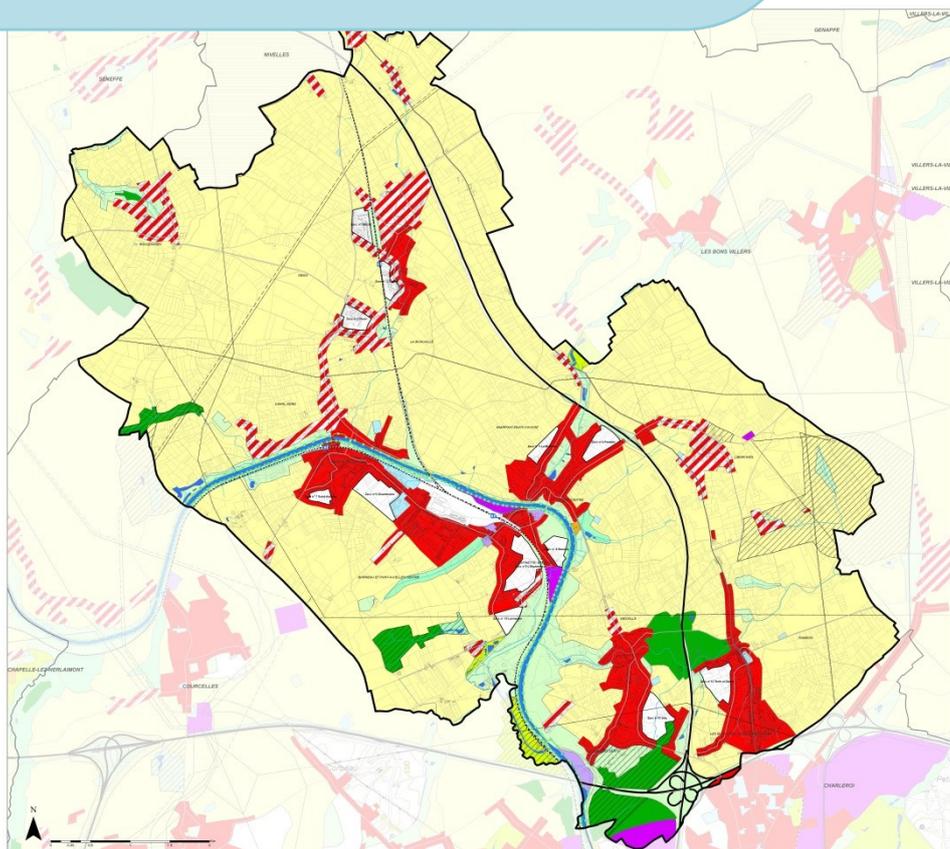


COMMUNE DE PONT- A- CELLES

## SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

- *RESUME NON TECHNIQUE*

**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

<b>1</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>5</b>
1.1	Contexte général de la commune.....	6
1.2	Situation de droit (2011).....	9
1.3	Le projet du Schéma de Structure .....	10
1.4	Situation existante.....	17
1.4.1	Cadre bâti - Habitat.....	19
1.4.2	Cadre bâti - Activités et services.....	22
1.4.3	Cadre naturel.....	25
1.4.4	Réseau de communications .....	28
1.5	Les objectifs de développement .....	31
1.6	Les orientations territoriales et les mesures d'aménagement .....	36
1.6.1	SCHEMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES.....	36
1.6.2	MODIFICATIONS DU PLAN DE SECTEUR (PROPOSITIONS) .....	46
1.6.3	MESURES D'AMENAGEMENT CADRE BATI ET CADRE NATUREL .....	47
1.6.4	NOTE DES CIRCULATIONS (mesures concernant le réseau des circulations).....	49
1.7	Conclusion .....	53



# 1 RESUME NON TECHNIQUE



## 1.1 CONTEXTE GÉNÉRAL DE LA COMMUNE

La commune de Pont-à-Celles est située dans la province du Hainaut, entre Charleroi et Nivelles, dans l'arrondissement administratif de Charleroi.

L'entité actuelle est le résultat de la fusion le 1<sup>er</sup> Janvier 1977 des anciennes communes de Pont-à-Celles, de Buzet, d'Obaix (y compris le hameau de Rosseignies), de Luttre, de Liberchies, de Viesville et de Thiméon. Il y a, au total, 7 villages.

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 axes routiers principaux de l'entité sont les suivants :

- 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 au niveau régional selon un axe est-ouest Liège et Mons.

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

La commune de Pont-à-Celles dispose de trois arrêts : la halte de Pont-à-Celles nord, la gare de Luttre-Pont-à-Celles et la halte<sup>1</sup> d'Obaix-Buzet. Ces arrêts sont situés sur deux lignes différentes, ce qui multiplie les possibilités de liaisons ferroviaires au départ et depuis l'entité. La halte de Pont-à-Celles est desservie par la ligne 117 qui relie les gares de La Louvière-sud et Charleroi-sud. Les gares de Luttre et d'Obaix-Buzet, quant à elles, se situent sur la ligne 124 qui connecte les gares de Bruxelles-nord et Charleroi-sud.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la commune de Pont-à-Celles comptait **16.856 habitants** pour une superficie totale de **55,73 km<sup>2</sup>**, soit une densité de population de **303 habitants par km<sup>2</sup>**.

En raison de sa proximité avec le Brabant Wallon, la commune de Pont-à-Celles bénéficie d'indicateurs sociaux économiques plutôt favorables tels que :

- 87,7 % de la population active est occupée (faible taux de chômage) ;
- Un revenu moyen par habitant supérieur au revenu moyen de la province et de la Région Wallonne ;
- Un indice de richesse de 105, soit 5 points de plus que la moyenne belge (100) et 17 de plus que la moyenne wallonne (88).

Toutefois, derrière ces chiffres se cachent des disparités géographiques entre les villages nord et sud relativement marquées.

La commune de Pont-à-Celles compte environ **800 entreprises actives** sur le territoire communal. Les secteurs d'activités les plus représentés à cette date étaient : le commerce de gros et de détail, l'immobilier et l'agriculture.

Pont-à-Celles se situe dans la région agro-géographique du plateau limoneux brabançon, à l'interface du plateau limoneux hennuyer. Elle appartient plus particulièrement à la région agricole limoneuse de la moyenne Belgique. La combinaison des sables et du limon confère ainsi aux sols de la commune de Pont-à-Celles des propriétés remarquables pour supporter des cultures exigeantes comme celle de la betterave ou du blé.

Près de 70,6% des superficies communales sont affectées en zone agricole au Plan de Secteur, et on constate à l'occupation du sol que ce chiffre est d'environ 76%. Ces zones agricoles s'étendent sur tout le territoire communal.

Près de 2,9 % des superficies communales sont affectées en zone forestière au Plan de Secteur (164 ha). Les différentes zones boisées sont essentiellement situées au sud de la commune (bois de Courriaults et des Manants).

---

<sup>1</sup> A la différence de la gare, la halte est un point d'arrêt dépourvu de bâtiment voyageurs et de présence permanente de personnel ; les infrastructures ferroviaires y sont généralement très réduites.

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.

Pont-à-Celles se situe dans les sous-bassins de la Sambre (majorité du territoire) et de la Senne (petite zone du côté de Rosseignies).

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<sup>ère</sup> 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 plans d'eau de la commune prennent place en fond de vallées sont généralement des étangs artificiels à fonction de loisirs ou d'agrément.

La commune possède quelques sites d'intérêt biologique répartis sur l'ensemble de la commune :

- 2 Sites de grand intérêt biologique (65 ha, soit 1,16 % du territoire communal);
- 2 réserves naturelles;
- 2 sites ISIWAL.

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

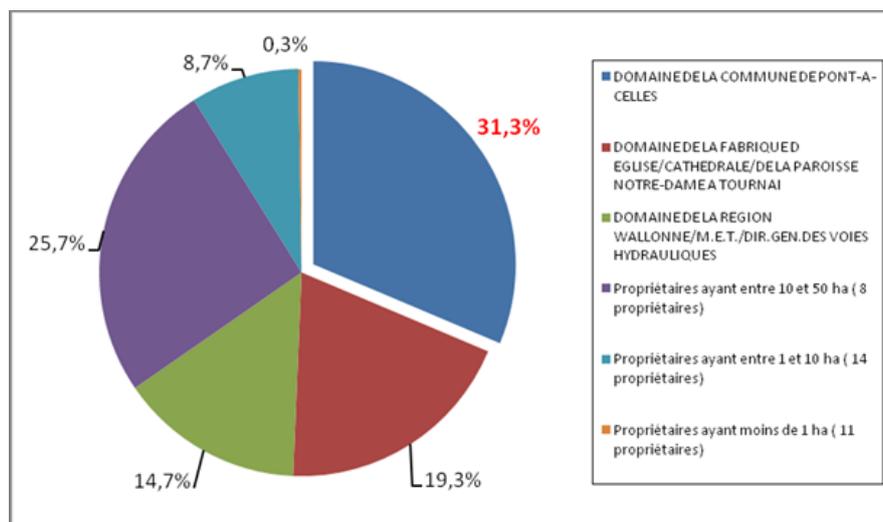
A Pont-à-Celles, la densité de logements est de 16 log/ha<sup>2</sup>. Autrement dit, un logement occupe actuellement en moyenne une superficie de ± 6 ares ou 625 m<sup>2</sup>. Cette norme de densité permet de traduire le nombre de nouveaux logements nécessaires en termes de superficies occupées au 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.

---

<sup>2</sup> Issu du ratio entre le nombre d'hectare en terrain résidentiel à l'occupation du sol (soit 471 ha) et le nombre total de logements (soit 7.589).

La surface totale des propriétés publiques est d'environ 569,30 hectares, soit près de 10,14 % de la superficie totale de la commune. Le principal propriétaire public est la commune de Pont-à-Celles avec près de 31,3 % des terrains publics, soit 178 ha environ.



Graphique des propriétaires publics à Pont-à-Celles  
(Source : Matrice cadastrale 1.01.2010)

Parmi ces propriétés, certaines ne présentent que peu d'intérêt sur le plan foncier dans la mesure où elles sont déjà entièrement occupées (bâtiments publics : écoles, ...) ou parce qu'elles sont situées hors des zones urbanisables.

Nous avons effectué une estimation de la surface des terrains situés en zone urbanisable (résidentielle) au Plan de Secteur et qui ne sont pas encore bâtis.

Actuellement, selon les estimations faites par notre bureau d'études sur base de la matrice cadastrale du 1<sup>er</sup> 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<sup>3</sup>.

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 d'Aménagement Communal Concerté (ZACC), les ZACC du Buzet, de la Station, et 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).

A 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.

<sup>3</sup> N'ont été conservées que les parcelles non bâties, de plus de 150 m<sup>2</sup>.

## 1.2 SITUATION DE DROIT (2011)

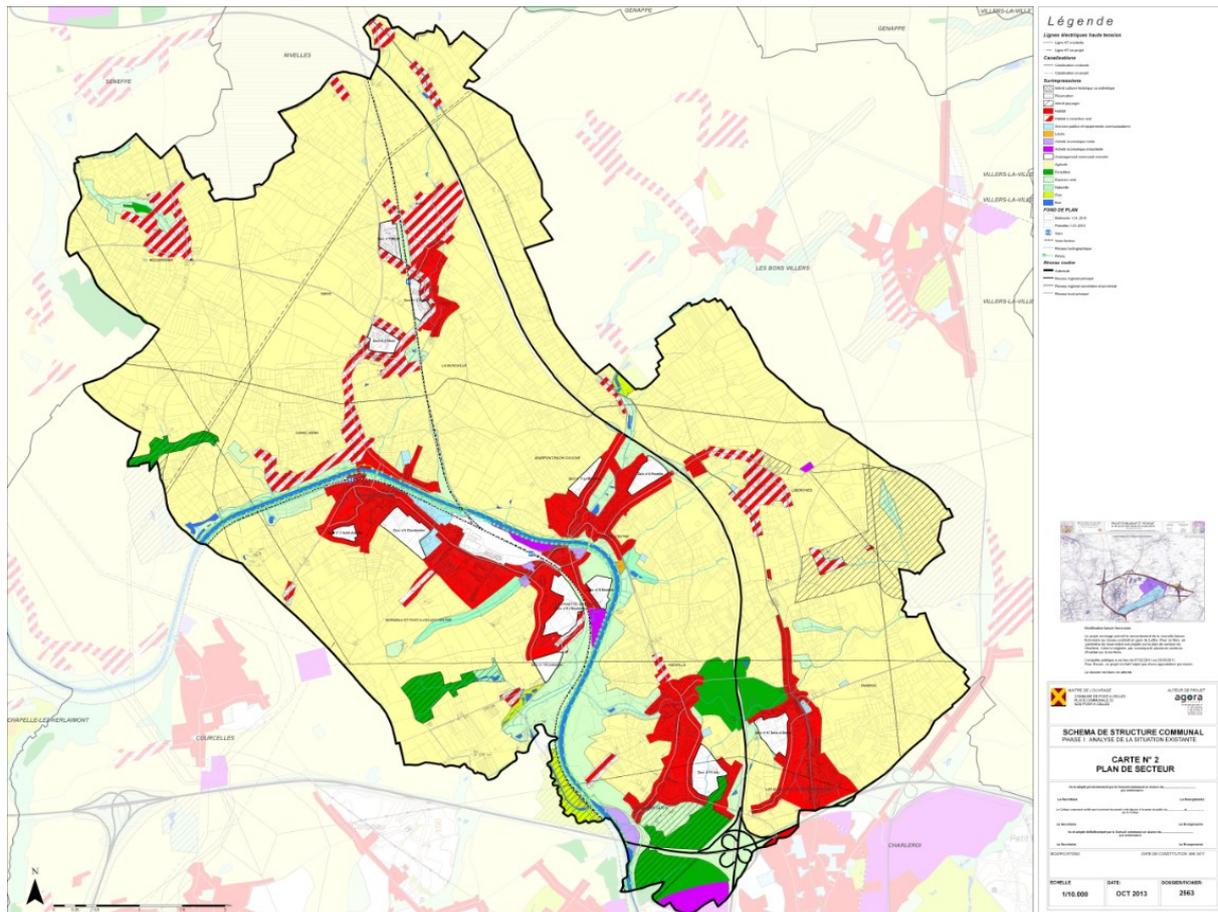
Situation existante de droit sur la commune		Remarques et description
PCA	<input checked="" type="checkbox"/>	PCA du « Domaine du Moulin » PCA du site dit « de l'Arsenal »
RGBSR	<input type="checkbox"/>	
Schéma Directeur	<input checked="" type="checkbox"/>	1 Schéma Directeur
Périmètre de revitalisation urbaine	<input checked="" type="checkbox"/>	Une partie du site de l'Arsenal
Périmètre de rénovation urbaine	<input type="checkbox"/>	
Zone d'initiative privilégiée	<input type="checkbox"/>	
Zone de protection en matière d'urbanisme (ZPU)	<input type="checkbox"/>	
SAR (ancien SAED)	<input checked="" type="checkbox"/>	3 sites : Arsenal SNCB, Etablissements Poty, Union des Coopérateurs.
Périmètre de reconnaissance économique	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone de Luttre (Artisanat + Industrie)
Captages	<input checked="" type="checkbox"/>	1 zone de prévention de captage a été arrêtée en 2005 à Viesville-Thiméon.
Bois soumis	<input checked="" type="checkbox"/>	La superficie des bois soumis sur le territoire communal s'élève à 63,73 ha (données provenant de la matrice cadastrale du 1er janvier 2008), soit 0,01% de la superficie communale et 55,2% des surfaces boisées communales.
Remembrement	<input checked="" type="checkbox"/>	Trois périmètres concernent la commune : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rèves : en exécution</li> <li>▪ Frasnes-lez-Gosselies : terminé</li> <li>▪ Luttre : en exécution</li> </ul>
Monument et site classés	<input checked="" type="checkbox"/>	10 biens et sites classés, 1 site archéologique
Arbres et haies remarquables	<input checked="" type="checkbox"/>	34 arbres isolés, 4 groupes d'arbres, 12 haies, 19 alignements.
Natura 2000	<input type="checkbox"/>	
Réserves naturelles	<input checked="" type="checkbox"/>	Il existe deux réserves naturelles privées : Viesville et Biernimont.
Zones humides d'intérêt biologique	<input type="checkbox"/>	
Cavité Souterraines d'Intérêt Scientifique	<input type="checkbox"/>	
PCDR	<input checked="" type="checkbox"/>	1 <sup>er</sup> PCDR en 1995, révision en 2010
PCDN	<input checked="" type="checkbox"/>	Depuis 2000
Parc Naturel	<input type="checkbox"/>	
PCM	<input checked="" type="checkbox"/>	Depuis 2001 (non approuvé)
Contrat de Rivière	<input checked="" type="checkbox"/>	2 contrats de rivière : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sambre et affluents</li> <li>▪ Senne et affluents</li> </ul>
Combles et Clochers	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Pont-à-Celles a adhéré le 6 mai 1996
Convention fauchage tardif / bords de routes	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Pont-à-Celles a adhéré le 17 juillet 1995

## 1.3 LE PROJET DU SCHÉMA DE STRUCTURE

Depuis le milieu des années 1990, le développement de la commune de Pont-à-Celles est encadré par deux outils de planification.

- D'une part, le Plan de Secteur, premier document de référence en matière d'aménagement, qui par sa logique, a amplifié un phénomène d'urbanisation linéaire, le long des axes de communication. Ce type de développement, parce que consommateur d'espaces et économiquement coûteux, ne répond plus aux exigences relatives aux principes du développement durable.
- D'autre part le SSC, adopté en 1994, qui a permis de ralentir les effets négatifs du premier en promouvant un développement de l'habitat plus réticulaire (en réseau) et compact autour des noyaux d'habitat existants.

La mise en œuvre de ce premier Schéma de Structure Communal a précisément permis de remédier à certaines tendances, parfois directement engendrées par le Plan de Secteur.



Comme impression générale, à la lecture du Plan de Secteur, nous constatons :

- La prédominance des terrains à vocation agricole, avec une très grande zone agricole répartie de manière relativement uniforme sur tout le territoire et souvent directement en contact avec les zones d'habitat ;
- L'existence de plusieurs zones d'habitat concernant Pont-à-Celles, Luttre, Viesville et Thiméon ;
- La présence de « zones d'habitat à caractère rural » correspondant principalement aux villages de Buzet, Obaix, Liberchies ainsi qu'au hameau de Rosseignies et aux quelques maisons implantées le long de la chaussée de Nivelles au Nord du territoire ;
- Les zones non urbanisables qu'elles soient forestières, d'espaces verts, naturelles ou de parc sont relativement peu nombreuses à l'échelle du territoire. Elles sont majoritairement localisées dans la partie sud de la commune et notamment de part et d'autre des berges du canal Bruxelles-Charleroi. Deux massifs forestiers sont implantés au sud de Viesville et entre Viesville et Thiméon ;
- Une grande zone dédiée à des activités économiques mixtes au Nord de Viesville (qui a été abrogée).

Bien que l'organisation spatiale historique du territoire favorise le développement autour des noyaux de Pont-à-Celles et Luttre par rapport aux autres villages de la commune, il n'en reste pas moins que le Plan de Secteur permet souvent une urbanisation longiligne laissant en creux de vastes espaces de ZACC souvent vides. La poursuite de ce mode de développement des villages et hameaux, basé globalement sur l'opportunisme foncier et la proximité des réseaux le long des axes de communication, risque d'accentuer, à plus ou moins court terme, les conflits entre le besoin primordial de loger les nouvelles populations et de pérenniser le dynamisme économique de la commune et celui tout aussi nécessaire de protéger les ressources naturelles et paysagères.

Plus globalement, continuer l'urbanisation telle quelle engendrerait des problèmes liés à la ressource en eau (pollutions diffuses d'origine anthropique, étirement des réseaux, difficulté de desserte en eau potable, risque d'inondations, etc.), à la gestion des déchets (rentabilité des collectes). Elle risque aussi de porter atteinte aux paysages (banalisation ou dégradation) et à la richesse de la biodiversité (réduction des espaces de nature ordinaire, fragmentation écologique) alors que Pont-à-Celles mise une partie de son développement sur le tourisme vert.

Par ailleurs, laisser faire un développement de l'habitat sur le seul mode du « 4 façades pavillonnaire », en contradiction avec les principes de mixité des formes urbaines et de densification des noyaux villageois, risquerait d'entraîner d'une part la perte du caractère rural des villages et d'autre part des surconsommations d'espaces pouvant être valorisés pour l'agriculture et la sylviculture. Ce type de développement a donc des incidences plus ou moins directes sur les dynamiques agricoles et les réserves foncières agricoles. Cette tendance s'exerce surtout autour des villages de la commune.

Enfin, la logique de l'urbanisation linéaire actuellement à l'œuvre n'est pas créatrice de densité et donc de notion de pôle. Aussi, faut-il rappeler que le développement de l'urbanisation dans des secteurs éloignés des lieux de centralité ou de polarité engendre un éloignement de la population des services, commerces et équipements. Par conséquent, cela entretient la dépendance vis-à-vis de la voiture individuelle et entraîne de fait une augmentation des émissions de polluants et gaz à effet de serre. Si écologiquement l'impact est indéniablement négatif, il l'est également socialement car il rend vulnérables, énergétiquement et économiquement, les ménages les plus précaires. Pour aller plus loin dans la réflexion, il convient de noter que des équipements, comme les transports en commun, ne peuvent fonctionner de manière optimum que sur une logique de réseau et donc de centralité et de densité. Ainsi, dans une perspective de développement « au fil de l'eau », la gare de Luttre-Pont-à-Celles et son quartier ne sauraient être valorisés.

La mise en œuvre du premier Schéma de Structure Communal a précisément permis de remédier à certaines tendances en partie induites par le Plan de Secteur.

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 ainsi de 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.

Les différentes pressions qui s'exercent sur l'environnement sont ainsi essentiellement liées au développement de l'urbanisation (développement des activités économiques et de l'habitat) et des nouvelles infrastructures. Toutefois, une analyse transversale des aspects les plus importants de la situation environnementale met en évidence que les sensibilités environnementales et les pressions qui s'exercent sur le territoire Pont-à-Cellois ne sont pas homogènes. Ainsi, certains secteurs cristallisent des enjeux plus importants que d'autres.

L'objet du Schéma de Structure Communal est donc de définir une politique d'aménagement du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal. Ce projet doit respecter les dispositions du Plan de Secteur et tenir compte des moyens communaux.

Le but de cette étude est d'avoir une meilleure vue et une programmation de la mise en œuvre de différentes réserves foncières présentes sur le territoire.

L'élaboration du SSC a commencé en mars 2010. Celle-ci est structurée en 4 grandes parties principales et 2 parties de synthèse.

## 1. L'ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE

- L'inventaire de la situation existante se présente sous forme de cartes et de rapports d'analyses. Il permet d'évaluer les potentialités, les déficiences ainsi que les contraintes rencontrées sur le territoire communal. Il a comme conclusion un « diagnostic » de la commune.
- Il s'agit d'une compilation des données existantes sur la commune, visant à établir une « vue » objective de la commune. Cette analyse sur l'évolution et les tendances doit notamment mettre en lumière les atouts et les faiblesses du territoire, ainsi que les menaces et les opportunités.
- L'analyse est faite selon 8 thèmes particuliers :
  - Thème 1 : Présentation générale (l'occupation du sol, la situation existante de droit, la population).
  - Thème 2 : Cadre physique (la structure physique du territoire, la structure paysagère, la structure écologique).
  - Thème 3 : Cadre bâti et logement (la structure du bâti et le patrimoine, le logement).
  - Thème 4 : Déplacements et espace public.
  - Thème 6 : Infrastructures techniques.
  - Thème 5 : Equipements et services.
  - Thème 7 : Economie (les activités économiques, l'agriculture, la sylviculture).
  - Thème 8 : Besoins des terrains et réserves foncières (la détermination des besoins, les disponibilités foncières).
- Chaque thématique (à l'exception des « Thème 1 : Présentation générale » et « Thème 8 : Foncier ») est structurée en 3 parties distinctes :
  - Analyse objective : présentation sur base des données statistiques et générales.
  - Analyse subjective : présentation sur base de ce que disent les habitants, les conclusions suite à l'analyse des questionnaires et des ateliers thématiques.
  - Une synthèse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces par thème analysé et des conclusions.
- 15 Cartes
  - Carte n°1 : Localisation de la commune, échelle 1 :15.000°
  - Carte n°2 : Plan de Secteur, échelle 1 :20.000°
  - Carte n°3 : Occupation du sol, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°4 : Situation de droit – Particularités, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°5 : Situation de droit – Foncier, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°6 : Structure physique, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°7 : Structure paysagère, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°8 : Structure écologique, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°9 : Structure du bâti 1 - Typologie, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°10 : Structure du bâti 2 - Typologie du bâti et patrimoine, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°11 : Déplacements et activités économiques, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°12 : Agriculture et sylviculture, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°13 : Infrastructures techniques, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°14 : Synthèse 1 - Contraintes et potentialités – Situation de droit et milieu humain, échelle 1 :10.000°
  - Carte n°15 : Synthèse 2 - Contraintes et potentialités – Cadre naturel, échelle 1 :10.000°

## 2. LES ORIENTATIONS TERRITORIALES servent de base à l'élaboration du PROJET DE STRUCTURE SPATIALE (vision de la commune pour les 20 ans à venir) :

- Suite aux constats établis dans la Phase – « Diagnostic », le Collège a pris une « OPTION POLITIQUE GENERALE ».
- Cette « OPTION POLITIQUE GENERALE » a été retranscrite au regard des différents objectifs du SDER, par rapport aux réalités communales qui ont été transformées en objectifs et sous-objectifs communaux.
- Afin de pouvoir élaborer un projet de structure spatiale, c'est-à-dire une vision à 20 ans de la commune, 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 :
  - Cadre bâti – habitat ;
  - Cadre bâti - activités et services;
  - Cadre naturel – réseau écologique, structure paysagère, agriculture et sylviculture;
  - Réseau de communications.

- La superposition des différentes options territoriales conduit à l'élaboration **du projet de structure spatiale**.
- **Schéma des orientations territoriales (Carte à l'échelle 1 :10.000 et recommandations)**
  - Il s'agit d'« **un plan d'affectations 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 exposés dans le cadre des Objectifs et Options.
  - 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, naturelle, 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'affectations. 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).

### **3. LES MESURES D'AMÉNAGEMENT ET LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE (carte à l'échelle 1 :10.000 et recommandations)**

- 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 : identification des sources de **subsidés** potentiels, les **acteurs** qui pourront être mobilisés, les **programmes régionaux pertinents**, etc.
- Cette phase est présentée en 3 parties :
  - La première partie présente un tableau récapitulatif des diverses mesures prévues dans le cadre du SSC. Ces mesures y sont décrites de manière sommaire, tout comme les acteurs et moyens y étant associés. Le Schéma de Structure propose aussi une programmation à l'horizon de 20 ans maximum. Ainsi, dans ce tableau, la notion de programmation est envisagée de la manière suivante :
    - Court terme : 10 ans, soit 2015-2025 ;
    - Moyen terme : 10-15 ans, soit 2025-2030 ;
    - Long terme : plus de 15 ans, soit après 2030.
  - La deuxième partie présente une note plus détaillée concernant les principales mesures énoncées précédemment.
    - Le Schéma de Structure donne ainsi des indications concernant les sites traités et les moyens de mise en œuvre relatifs aux mesures concernant le **cadre bâti et le cadre naturel**.
    - Une note des circulations, dont les recommandations sont liées à la mobilité. Il s'agit d'une note et d'un schéma illustratif des orientations concernant les déplacements motorisés et non motorisés. Cette note tiendra compte du Plan communal de Mobilité (2001).

### **4. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES MESURES ET DES OPTIONS DU SCHEMA DE STRUCTURE**

Il s'agit donc de l'estimation des impacts environnementaux que l'application du SSC sur le territoire aura. Elle a pour but de :

- Vérifier que l'ensemble des thématiques environnementales ont été examinées et prises en compte lors de l'élaboration du SSC;
- Evaluer la portée et les effets environnementaux des objectifs et des mesures du SSC;
- Proposer des ajustements éventuels aux objectifs et aux mesures du SSC afin que ceux-ci rencontrent bien les différents enjeux environnementaux pour la commune et ses territoires voisins.

#### **Les Synthèses**

### **5. ANALYSE PAR VILLAGE**

Pour synthétiser les informations par unité territoriale, l'auteur de projet propose un résumé du SSC selon les villages. En effet, il paraît très important d'avoir une vue détaillée par entité afin de mieux cerner et identifier les impacts sur le territoire. Cette synthèse est structurée en trois parties, qui suivent la structure du projet du SSC, c'est-à-dire : la situation existante, les options et mesures.

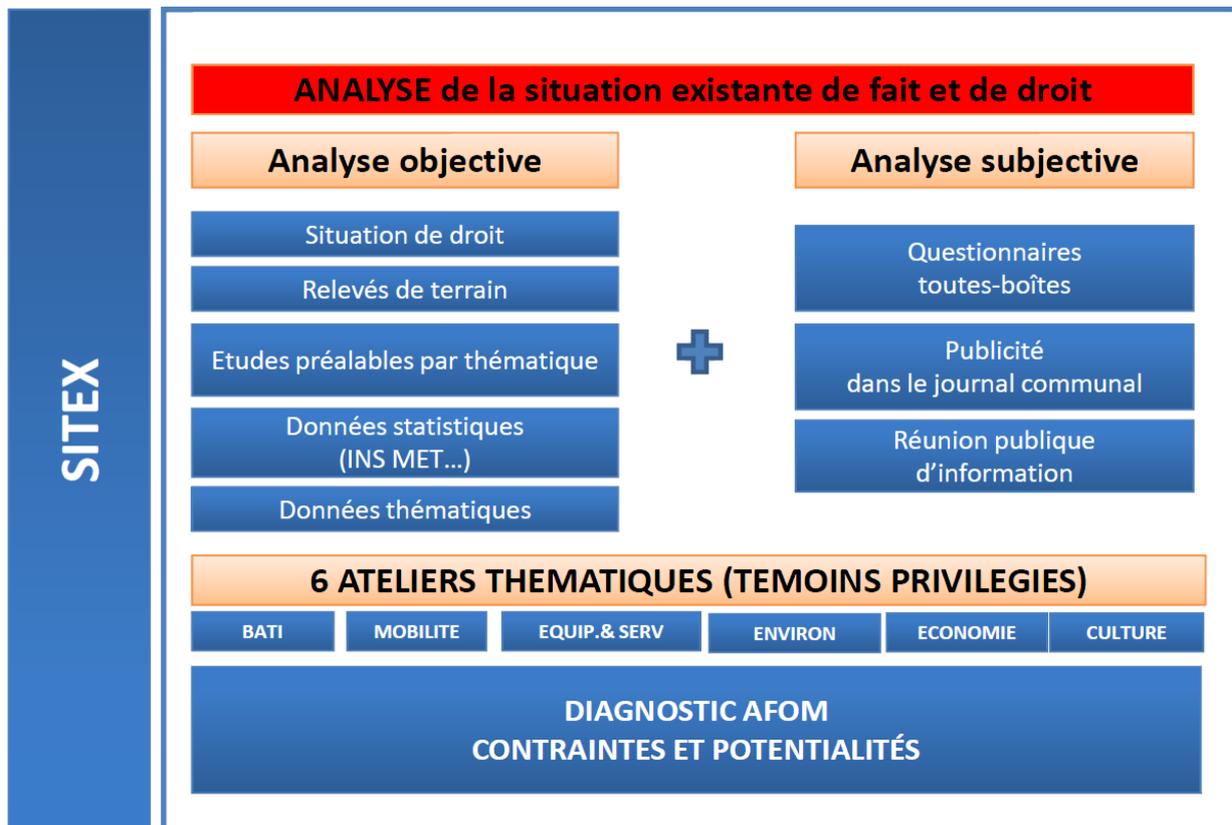
Par conséquent, l'analyse présente 2 fiches distinctes par village :

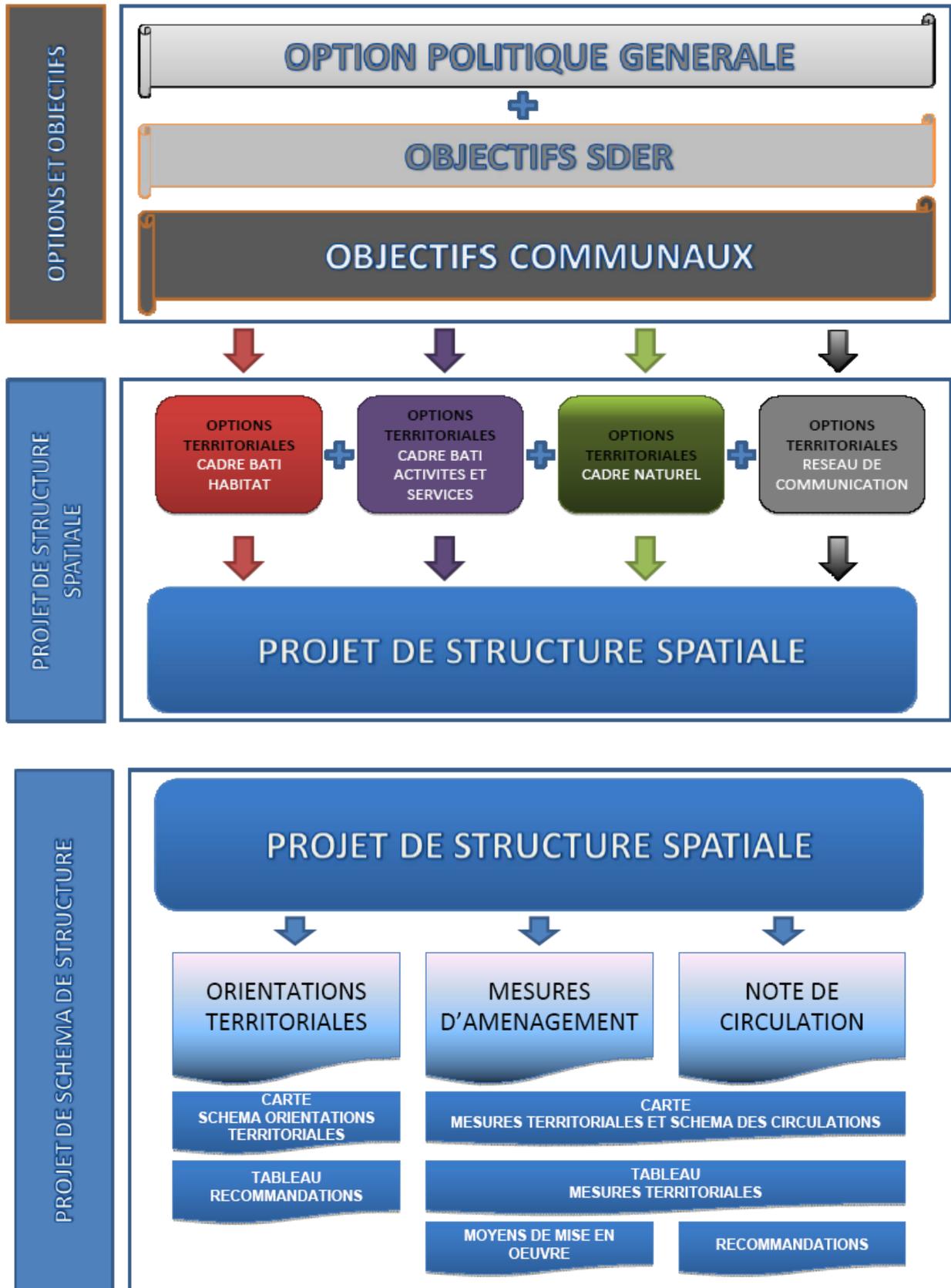
- **Situation existante** : Une synthèse cartographique de la situation existante est proposée par le biais de quatre cartes :
  - Les contraintes humaines : sur le fond plan de la photographie aérienne sont présentées les différentes contraintes humaines, les infrastructures techniques, la situation de droit ainsi que les propriétaires ;
  - Les contraintes physiques : les aléas d'inondation, les zones d'éboulements, les sites naturels protégés, etc.
  - Le Plan de Secteur ;
  - L'occupation du sol par parcelle.
  
- **Synthèse du SSC** : Une synthèse cartographique est obtenue par la superposition des éléments importants du projet du SSC, c'est-à-dire principalement des orientations territoriales et des mesures d'aménagement.  
 Cette carte est accompagnée d'un texte qui résume les objectifs, les options et les mesures d'aménagement pour le quartier/village. Ils sont déclinés selon les trois thématiques principales : cadre bâti, cadre naturel et mobilité.

Il s'agit donc déjà d'un résumé des options par village. Le « résumé non technique » (partie 6 du SSC) ne reprend pas le résumé de cette partie.

## 6. RESUME NON TECHNIQUE

Il s'agit de la synthèse générale du SSC





# EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

## RESUME SYNTHESE

### SYNTHESE PAR VILLAGE

- SITUATION EXISTANTE
- SYNTHESE DES OPTIONS ET MESURES DU SSC
- EVOLUTION DE LA DENSITE

### RESUME NON TECHNIQUE

- CADRE BATI HABITAT
- CADRE BATI ACTIVITES ET SERVICES
- CADRE NATUREL
- RESEAU DE COMMUNICATIONS

## 1.4 SITUATION EXISTANTE

« L'analyse de la situation existante de fait et de droit – Diagnostic de la commune » (Octobre 2010) est structurée en 8 thèmes. Il s'agit d'une compilation des données existantes sur Pont-à-Celles, visant à établir une « vue » objective de la commune. Cette analyse de l'évolution et des tendances a mis en lumière les atouts et les faiblesses du territoire ainsi que les menaces et les opportunités auxquelles il pourrait être confronté. Le lecteur désireux d'obtenir plus de détails sur cette situation environnementale peut donc se référer au rapport de la Phase 1 du SSC.

Le rapport et les cartes de la situation existante se focalisent sur les évolutions, les éléments explicatifs, l'interprétation des chiffres et des données en ayant à l'esprit que l'information n'est utile à détailler que si elle présente un intérêt pour la suite de l'élaboration du SSC.

Cette analyse fait une présentation de la commune sur base de :

- **L'analyse du terrain**, faite par nos spécialistes en fonction de chaque domaine étudié.  
Notre équipe a effectué plusieurs visites sur le territoire communal entre septembre 2010 et février 2011. Une base des données reprenant environ 3.000 photos a été élaborée à cette occasion. Elle couvre l'entièreté du territoire communal et les photos sont classables selon les différentes thématiques et selon la position géographique. Cette couverture photographique nous permet d'avoir à tout moment une vue directe sur le lieu analysé;
- **La cartographie existante** (sous format informatique ou papier – disponible auprès des administrations communales ou régionales);
- **Les données statistiques** (Direction Générale Statistique et Information Économique du SPF Economie (EX-INS), Service Public Wallon (SPW), etc.);
- **Les études précédentes** (ex : PCDR, SSC, RCU);
- **Les données de la situation de droit** disponibles à la Région Wallonne et à l'Administration Communale;
- **Une analyse subjective** – analyse des questionnaires envoyés auprès des habitants de la commune :
  - ❖ Un « toutes-boîtes » (au total 6.500 courriers) a été envoyé aux citoyens pour les informer du démarrage d'une vaste analyse de la structure de leur commune (Schéma de Structure Communal). Ce courrier 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, en plus d'impliquer les habitants dans la première phase de réalisation du SSC, était d'obtenir une première analyse subjective de la commune et de saisir le ressenti des habitants sur chaque thème abordé dans le SSC. Cette analyse est venue compléter le travail déjà effectué dans l'analyse de la situation existante et a permis de dégager certains objectifs pour les propositions à venir.
  - ❖ Le questionnaire reprenait 43 questions structurées en 9 thématiques, selon les thématiques développées dans le cadre du Schéma de Structure.
  - ❖ Le sentiment général qui s'est dégagé de l'analyse de ces questionnaires a été que les habitants sont pour la plupart attachés à leur commune et très satisfaits de leur cadre de vie. Ils sont soucieux de maintenir leur environnement naturel tout en bénéficiant de meilleurs aménagements pour leur commune.
  - ❖ L'échantillon se composait de 309 observations, soit un taux de retour de 4,7 %. La distribution du questionnaire par boîte aux lettres à l'ensemble des ménages de la commune limite cependant le nombre de réponses à une par foyer.
  - ❖ Même si le nombre de réponses est suffisant pour que l'analyse soit significative, la représentation parfaite de la population n'a pas été recherchée puisqu'il s'agit d'une enquête auprès de l'ensemble de la population et non d'un sondage.
  - ❖ Un certain nombre de besoins sont évoqués spontanément par les habitants et reviennent fréquemment dans leurs remarques. Ces besoins sont les suivants :

Besoins exprimés spontanément par les habitants	Nb	% obs.
Déplacements	93	30%
Equipement à la population	68	22%
Entretien	66	21%
Commerces et services	56	18%
Sécurité, lutte contre les incivilités	31	10%
Amélioration du cadre de vie, aménagement du territoire	19	6%
Autre	19	6%

La deuxième partie du Schéma de Structure « Objectifs et mesures d'aménagement » (Octobre 2013) a été établie au regard des 4 composantes du territoire, c'est-à-dire :

- Cadre bâti - habitat;
- Cadre bâti - activités et services;
- Cadre naturel - réseau écologique, structure paysagère, agriculture et sylviculture;
- Réseau de communication.

Pour assurer le parallèle avec cette phase, nous proposons qu'une présentation synthétique de la situation existante dans le cadre de ce « résumé non technique » soit faite aussi au regard de ces 4 composantes du territoire. Elles mettent en évidence la situation existante de la commune du point de vue général et environnemental.

### 1.4.1 Cadre bâti - Habitat

#### 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.



Vue panoramique du centre de Pont-à-Celles (Source : [www.globalview.be](http://www.globalview.be))

Les villages de Pont-à-Celles, sont restés très ruraux et relativement peu urbanisés jusqu'au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle. Le développement des villages se faisait alors en fonction des paramètres physiques du territoire tels que la proximité d'un cours d'eau, une situation 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 en complément, la clouterie.

Dans la deuxième partie du 19<sup>ème</sup> 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.

A 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 Marlaires 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, etc.). Ainsi, pour Pont-à-Celles centre, les densités varient entre 16,1 et 18,5 log/ha et pour Luttre, ces dernières sont d'environ 17,5 log/ha. Par ailleurs, avec le projet de réaménagement de l'Arsenal, programme mixte couplant habitat, équipements, 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 termes de services, d'équipements et de commerces que le pôle principal mais dans une proportion ou une diversité moindre. On trouve 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 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% pour chaque catégorie).

Viennent ensuite les maisons unifamiliales jumelées (22%). Les immeubles représentent 5 % du parc de logements 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 dominant de logements 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 d'environ 450 logements sociaux, soit près de 7 % des logements. 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.**



Luttre (Source : Agora)



Vue du village de Thiméon (Source : Agora)

### Analyse subjective

Le cadre bâti de la commune de Pont-à-Celles est globalement jugé de manière positive par la majorité des habitants.

Certains relèvent le caractère hétérogène des constructions dans la commune : « *Les habitations sont fort diverses ; on trouve de tout, ce qui n'est pas très homogène ni très rural* », et précisent que la commune dispose d'un « *cadre rural mais sans grande typicité* » du point de vue de l'architecture.

La présence d'un Règlement Communal d'Urbanisme est évoquée mais il est jugé « *obsolète* » par certains habitants, qui estiment qu'« *il y a beaucoup trop de nouvelles constructions* », tout en présentant « *un frein à la densification de l'habitat* ». Lors des ateliers thématiques, il est apparu que cet avis était très largement partagé tant chez les particuliers que chez les professionnels de la maîtrise d'œuvre et de l'immobilier. En effet, en l'état actuel, il ne permet pas d'incorporer les nouvelles techniques énergétiques à la construction ou rénovation de bâtiments (sans dérogation), ni d'apporter une nouvelle esthétique architecturale. Le RCU, en voulant pérenniser des styles anciens, se révèle aujourd'hui trop protecteur et pousse dans un sens à la banalité.

Bien que les logements moyens soient les plus présents dans la commune, cette offre de logements ne semble pas rencontrer pleinement la demande de la population. Il ressort de ces tableaux que plupart des habitants estime que la commune ne dispose pas de suffisamment de logements moyens adaptés aux ménages composés de 3 à 4 personnes. C'est principalement pour les jeunes et pour les personnes âgées que les besoins en logements sont le plus exprimés.

L'analyse de l'offre de logements à Pont-à-Celles montre également que la proportion de grands logements dans la commune est plus importante que dans la Région et qu'à l'inverse, le taux de petits logements est légèrement plus faible. Cette tendance se ressent dans la demande légèrement plus importante évoquée dans cette enquête pour des petits logements que pour des grands logements.

En termes de typologie, ce sont les maisons qui sont le plus demandées. Toutefois, la demande en appartement est loin d'être mineure et l'écart entre les deux catégories n'apparaît pas comme très marqué. Mis en relation avec le fait qu'historiquement Pont-à-Celles ne comptait que peu d'appartements, cette demande de la population pour des appartements ne doit pas être négligée car elle témoigne d'une certaine manière d'un changement de mode de vie.

## 1.4.2 Cadre bâti - Activités et services

### Activités économiques

#### Equipements 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. A ce titre, le réseau scolaire permet un très bon maillage du territoire et vient structurer l'offre en équipements 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'Eglise 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 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'Ile 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 (économiques, culturels, associatifs), 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 : Viesville, Liberchies, Luttre et Rosseignies. Ces sales sont gérées par la commune. Plus d'une dizaine d'autres salles privées ou paroissiales sont aussi présentes 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. Dans cette province, la population de Pont-à-Celles se déplace majoritairement dans les communes de l'arrondissement de Charleroi (91,19%) et plus précisément à Charleroi.

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

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 évocation commerciale au profit de cette dernière lorsque la demande s'oriente vers un certain type d'enseignes nationales ou internationales<sup>4</sup> totalement absentes à 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.



Vue aérienne du site de la gare de Luttre (Source : bing.com)



Photographie du Hall des sports, à Luttre

(Source : Agora 2010)

### Analyse subjective

Les habitants sont globalement **satisfaits des services publics** offerts dans la commune. Les services communaux sont particulièrement cités comme satisfaisants.

**En ce qui concerne les écoles**, les habitants reconnaissent le « *bon niveau des écoles* », ainsi que leur « *diversité* » et le « *choix offert* ». Cependant, la présence d'écoles apporte un certain nombre de difficultés pour un nombre important d'habitants en termes d'accessibilité et de sécurité aux abords des établissements. Ce constat est principalement lié aux difficultés de circulation aux abords des écoles « *dangerosité des abords* », « *engorgement de la rue aux heures d'entrée et de sortie* », « *pas de parking suffisant* ».

En effet, l'affluence de voitures aux heures de classes provoque des difficultés de circulation et de parcage à proximité des établissements scolaires. Lors des ateliers thématiques, il est apparu clairement que la rue de l'Eglise était un des « points noirs » en matière de déplacement des élèves et de sécurité pour ces derniers. Pour rappel, c'est dans cette rue que se trouvent l'école Notre Dame de Celle, l'école du centre ainsi que l'Athénée royal de Pont-à-Celles (environ 1.200 élèves).

<sup>4</sup> Par exemple H&M, ZARA, C&A, etc.

**L'offre en matière de sport** est satisfaisante pour une majorité de personnes. Cependant, de nombreux habitants observent que les espaces accueillant les clubs sportifs deviennent insuffisants : « Hall des sports surchargé », « il manque de locaux pour accueillir les différents sports ». De plus, l'offre sportive limitée dans la commune et l'attractivité des communes voisines poussent certaines personnes à pratiquer des activités dans ces communes « *[on est] obligés d'aller sur Nivelles* ». Ces réflexions ont été confirmées par les propos des personnes ressources pendant les ateliers.

**Les services aux personnes âgées** sont, pour une grande majorité d'habitants, jugés non satisfaisants. Parmi les infrastructures qui, selon les habitants, pourraient être développées, **des transports adaptés aux personnes âgées** figurent en première place. Pour cela il faudrait selon les répondants en premier lieu une adaptation des transports en commun existants, avec notamment « *des bus "plus bas" pour que les personnes plus âgées puissent y monter et, que [leur passage] soit plus fréquent* ». Il faudrait aussi une mise en place de « *navettes [...] entre les villages et des centres d'intérêts de la commune, magasins, églises, pharmacies...* ». Pendant les ateliers thématiques, il a été mis en avant qu'il existait déjà un service de taxi via le CPAS qui permet aux personnes âgées qui le souhaitent de se rendre là où elles le désirent pour des rendez-vous médicaux ou administratifs par exemple.

### 1.4.3 Cadre naturel



Photographie du finage autour de Buzet

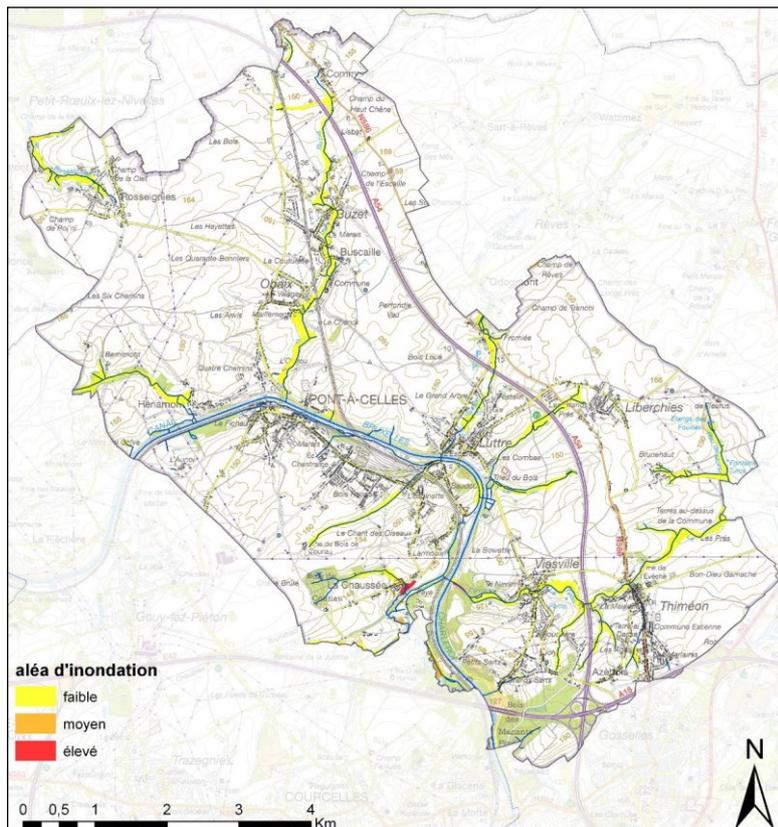
#### Structure physique

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.

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.

Carte de l'aléa d'inondation à Pont-à-Celles

(Source : cartographie Agora, données SPW 2010)

#### 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'îlots 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.

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.



*Photographie de la vallée du Tintia, depuis la rue du Vert Chemin*

### **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 gâcher, il est donc nécessaire de contrôler et de maîtriser le développement urbain futur de l'entité.



*Photographie d'un des étangs de la vallée de Rosseignies*



*Photographie du canal Charleroi-Bruxelles vers Charleroi*

### **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 est citée comme étant un élément 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.

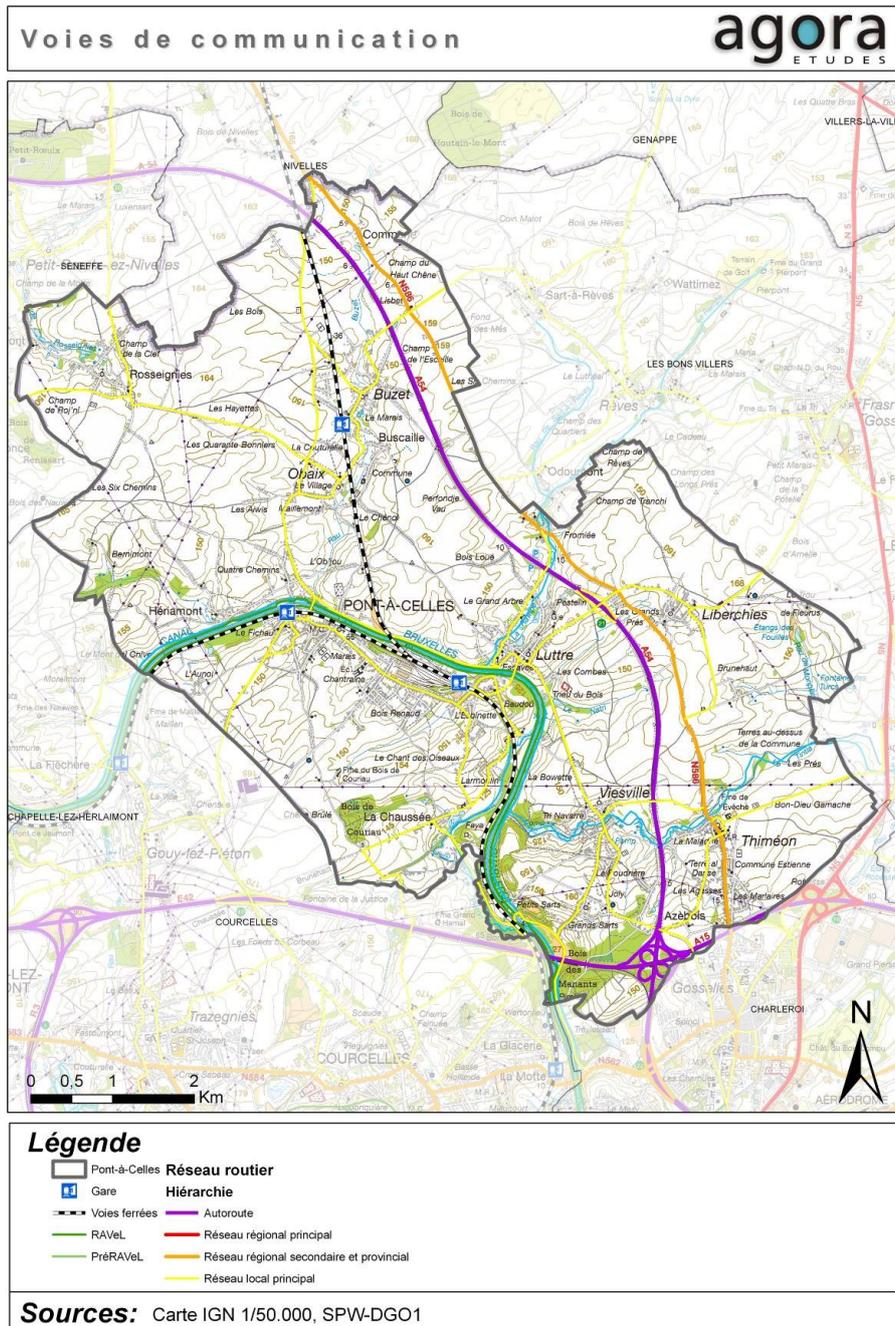
Les pollutions les plus évoquées font référence principalement à des « dépôts sauvages d'immondice », des « incinérations de déchets ménagers » et des « feux de jardins ».

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.

### 1.4.4 Réseau de communications

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 directs ou immédiats 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.



Réseau de voies de communication

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 est répartie 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. 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'abribus de qualité.



*Rue de Pont-à-Celles*



*Photographie, bâtiment-voyageurs de la gare de Luttre*

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 à 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 réaménagements 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.

### Analyse subjective

**Une grande majorité des habitants dit se déplacer en voiture**, principalement pour les achats, les loisirs et le travail. Les déplacements à vélo sont relativement fréquemment cités par les habitants, qui les privilégient principalement pour les déplacements liés aux loisirs.

La marche à pied est pratiquée par 23% des personnes ayant répondu. Bien qu'elle puisse être considérée comme un loisir en soi, elle est également très pratiquée pour les achats, ce qui implique l'existence d'une offre commerciale de proximité.

Les transports en commun sont, quant à eux, peu cités, et leur principale utilisation est liée aux déplacements pour le travail et les loisirs.

L'offre **en transports en commun ne satisfait pas la majorité des habitants** qui sont 59% à ne pas être satisfaits de la desserte existante. Selon eux, celle-ci devrait principalement être améliorée en termes de fréquence et d'horaires.

Il est fréquemment demandé une amélioration des liaisons vers Gosselies et vers Nivelles, avec notamment une augmentation du nombre de passage et des lignes plus directes, pour les bus et le train, afin d'assurer une « *meilleure connectivité entre les différentes entités* ».

Ainsi, les habitants demandent de plus grandes fréquences de liaisons vers les communes voisines notamment le soir et le matin, ainsi qu'en fin de semaine.

L'amélioration de l'aménagement des abribus et des arrêts est également citée fréquemment comme une amélioration envisageable des transports en commun.

L'entretien des revêtements, aussi bien des voiries que des trottoirs est souvent évoqué, en même temps que la largeur des trottoirs. A travers ces éléments, c'est le manque de sécurité et le confort des usagers qui sont souvent mis en avant. Ce même problème de sécurité est observé dans la circulation des deux roues qui ne bénéficient pas de suffisamment d'espaces aménagés pour leur circulation.

Parmi les difficultés de circulation les plus évoquées, la question du stationnement des automobiles, notamment sur les trottoirs est également très présente. En effet, de nombreux habitants mettent en avant la difficulté de se garer. Ces difficultés de stationnement sont principalement identifiées à proximité de la gare, où les habitants font état d'une « *utilisation anarchique de l'espace public* ».

La circulation des poids lourds est aussi citée comme une difficulté importante pour les usagers de la commune. En effet, pour certains, « *les rues ne sont pas adaptées au charroi des poids lourds [qui] traversent les villages* ».

Les endroits perçus comme particulièrement dangereux sont essentiellement les grands axes traversant l'entité, à savoir :

- Rue des Ecoles, rue de l'Eglise, rue de l'Arsenal ;
- Rue de Liberchies ;
- Chaussée de Nivelles (N586).

De manière générale, les abords des écoles sont perçus comme dangereux pour les enfants par de nombreux habitants.

De manière plus précise, pour ces axes, ce sont principalement les croisements et les carrefours qui sont cités comme dangereux, ainsi que la vitesse des voitures et le manque d'aménagements pour les piétons et les cyclistes.

Une majorité d'habitants estime les aménagements de promenades satisfaisants. A ce propos, certains reconnaissent « *des améliorations* » et citent les aménagements réalisés le long du canal

De manière générale, 51% des répondants estiment que la commune dispose de suffisamment de lieux de rencontre.

De nombreuses personnes évoquent les *maisons de village et les salles polyvalentes*, les *activités sportives et culturelles organisées*, ainsi que les *marchés* comme des espaces de rencontre particulièrement appréciés.

Pour certains, le « *succès des activités et cours proposés [notamment en matière sportive] témoigne des attentes des habitants en la matière* » et inciteraient donc à développer ce genre d'activités dans la commune.

L'Arsenal et la gare sont également fréquemment évoqués comme des lieux à réaffecter pour « *aménager des lieux de rencontre, des espaces de vie commune, afin d'éviter le mal-être d'une cité dortoir* ».

## 1.5 LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT

Suite aux constats établis dans la Phase « Diagnostic », le Collège a pris une OPTION POLITIQUE GENERALE.

L'« Option politique générale » prise est la suivante :

**« 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. »**

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	ACTIVITES ECONOMIQUES, EQUIPEMENTS 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	DEPLACEMENTS	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.

<b>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.</b>		
<b>S.O.1.1.</b>	Utilisation parcimonieuse du sol.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Compléter et densifier prioritairement les noyaux d'habitat existants ainsi que les lieux centraux situés à proximité des équipements de première nécessité.</li> <li>▪ Gérer les réserves foncières pour garantir une meilleure maîtrise du marché immobilier.</li> <li>▪ Assurer un développement durable en luttant contre la dispersion de l'habitat et en densifiant les zones destinées à l'urbanisation.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Prévoir un certain pourcentage de mixité des fonctions dans chaque zone.</li> </ul>
<b>S.O.1.2.</b>	Réaliser un cadre de vie convivial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Protéger le patrimoine bâti.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Dans le centre des villages, aménager des espaces à vocation publique (places, parcs, etc.) : <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Place du Bois-Renaud,</li> <li>❖ Place de Buzet,</li> <li>❖ Place dans le cadre du projet de l'Arsenal</li> <li>❖ Place du Marais,</li> <li>❖ Place du centenaire.</li> </ul> </li> <li>▪ Préserver l'identité et les caractéristiques des différents villages et quartiers.</li> </ul>
<b>S.O.1.3.</b>	Assurer l'accès à un logement pour tous	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer des logements pour les jeunes ménages qui cherchent un logement adéquat (confort et dimension).</li> <li>▪ Inciter à la création de logements intergénérationnels.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Privilégier des projets permettant de simplifier les parcours résidentiels à travers une offre en logements diversifiée (locatif privé et social, acquisitif privé et social).</li> </ul>
<b>S.O.1.4.</b>	Initier et soutenir des projets de logements à haute performance environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les constructions mitoyennes seront encouragées car elles rencontrent davantage les préoccupations énergétiques que l'habitat pavillonnaire.</li> <li>▪ Encourager, au sein des nouvelles constructions, de bâtiments basse énergie ou passifs.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>
<b>S.O.1.5.</b>	Mettre en place une politique communale coordonnée de communication, d'information et de sensibilisation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>
<b>S.O.1.6.</b>	Lutter contre les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faire réaliser des mesures de bruit régulièrement et de façon ciblée.</li> <li>▪ Tenir un tableau de l'évolution des zones exposées aux nuisances sonores (autoroute, chemin de fer, éoliennes).</li> <li>▪ Sensibiliser les utilisateurs sources d'activités bruyantes.</li> <li>▪ Informer la population.</li> </ul>

<b>OBJECTIF 2 : FAVORISER LA CRÉATION ET ASSURER LA PÉRENNITÉ DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOCALES ET DES ÉQUIPEMENTS TOUT EN GARANTISSANT LA MIXITÉ DES FONCTIONS.</b>		
<b>S.O.2.1.</b>	Assurer la pérennité et maîtriser le développement de l'ensemble des équipements (scolaires, sportifs, culturels, administratifs).	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Aménager des locaux publics adaptés à la garde d'enfants et les mettre à disposition.</li> <li>▪ Créer une salle culturelle polyvalente sur le site de l'Arsenal.</li> <li>▪ Créer une maison médicale.</li> <li>▪ Création de logements type « résidence-service ».</li> <li>▪ Maintenir et créer des équipements de proximité dans les villages : plaines de jeux, locaux pour les associations, etc.</li> </ul>
<b>S.O.2.2.</b>	Assurer le développement d'activités économiques au sein de l'entité.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Soutien aux petits commerces de proximité : mettre en parallèle le développement de commerces intégrés aux centres des villages, avec le développement de l'habitat.</li> <li>▪ Compléter l'offre dans le secteur de l'Horeca.</li> </ul>
<b>S.O.2.3.</b>	Assurer une meilleure intégration et une utilisation optimale des infrastructures techniques	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Compléter le réseau d'égouttage de la commune en accord avec le PASH.</li> <li>▪ Développement d'énergies renouvelables (solaire, biomasse) pour produire l'électricité.</li> </ul>
<b>S.O.2.4.</b>	Accentuer le potentiel 'touristique' de la commune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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).</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Valoriser les sentiers communaux et leurs abords dans le but de favoriser la circulation des piétons en améliorant les circulations et le cadre des sentiers.</li> <li>▪ Etablir le lien culture/environnement pour valoriser le patrimoine local (sentiers, vallons, paysages, bâti, etc.);</li> <li>▪ Sensibiliser les touristes potentiels aux richesses paysagères du territoire ainsi qu'aux éléments composant le patrimoine bâti et non-bâti;</li> <li>▪ Proposer un tourisme respectueux de l'environnement et du cadre de vie en concertation avec les agriculteurs, les associations et les communes voisines.</li> </ul>
<b>S.O.2.5.</b>	Favoriser l'implication de tous les acteurs dans la dynamique sociale villageoise	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Offrir aux habitants des infrastructures polyvalentes destinées à accueillir la vie associative et à organiser des activités associatives, culturelles ou touristiques.</li> <li>▪ Créer une école des devoirs.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>

<b>OBJECTIF 3: PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE NATUREL DANS LA CADRE D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE MISE EN VALEUR DU PAYSAGE</b>		
<b>S.O.3.1.</b>	Conservier et consolider le maillage écologique existant	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réactualiser le Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN).</li> <li>▪ Préserver et renforcer le maillage écologique de la commune.</li> <li>▪ Préserver les espèces végétales locales.</li> <li>▪ Protéger les arbres et haies remarquables ainsi que réaliser des balades sur ce thème.</li> <li>▪ Poursuivre les actions menées par le contrat de rivière Senne et le contrat de rivière Sambre.</li> <li>▪ Protéger et entretenir les berges des cours d'eau.</li> <li>▪ Préserver les milieux humides et si nécessaire les rouvrir par débroussaillage et désenrésinement.</li> <li>▪ Interdire la plantation de résineux à proximité des cours d'eau.</li> <li>▪ Creuser et entretenir régulièrement les fossés et les bassins d'orage existants, les avaloirs et les cours d'eau.</li> </ul>
<b>S.O.3.2.</b>	Surveiller et réduire l'impact anthropique sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eviter et nettoyer les dépôts clandestins (y compris de déchets verts) et sensibiliser la population au tri sélectif, au recyclage ainsi qu'aux consommations alternatives.</li> <li>▪ Limiter l'usage de produits toxiques pouvant porter atteinte à la faune et/ou à la flore.</li> <li>▪ Suppression des rejets d'eaux usées dans les cours d'eau.</li> <li>▪ Eviter les eaux de pluies dans le réseau d'égouttage.</li> </ul>
<b>S.O.3.3.</b>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mettre à jour les périmètres d'intérêt paysager ainsi que les points et lignes de vue remarquables.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Maintenir et/ou créer une ligne de vue dégagée vers les éléments remarquables.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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 verdurisants.</li> <li>▪ Eviter et/ou supprimer les monocultures de résineux qui referment les paysages. Et, préférer les lisières ondulantes.</li> <li>▪ Préserver et mettre en valeur la structure et les caractéristiques du patrimoine bâti existant ainsi que préserver l'identité et les caractéristiques des villages</li> </ul>
<b>S.O.3.4.</b>	Promouvoir une agriculture durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valoriser le secteur agricole (fiche PCDR MT06).</li> <li>▪ Favoriser la diversification des types de cultures, l'agriculture durable et les filières qui s'y rapportent.</li> <li>▪ Mettre en place des mesures particulières de gestion pour les zones agricoles situés dans des sites d'intérêt biologique.</li> <li>▪ Mettre en place des aménagements spécifiques le long de certaines parcelles agricoles pour éviter le ruissellement diffus et l'érosion hydrique (coulées de boues).</li> <li>▪ Encourager la mise en œuvre des primes agri-environnementales.</li> <li>▪ Soutenir le secteur apicole.</li> </ul>
<b>S.O.3.5.</b>	Promouvoir une sylviculture durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préserver les bois typiques de la région tout en les gérant de manière durable.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Participer à la certification forestière PEFC, surtout en ce qui concerne les propriétaires privés.</li> <li>▪ Soutenir la filière bois au niveau de la commune.</li> </ul>
<b>S.O.3.6.</b>	Accentuer le potentiel touristique de la commune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poursuivre le travail de promotion du tourisme.</li> <li>▪ Réaliser des randonnées pédestres, cyclistes et équestres avec guidage GPS/MP3 (fiche PCDR MT09).</li> <li>▪ 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.).</li> <li>▪ Mettre en valeur le canal (fiche PCDR MT11).</li> </ul>
<b>S.O.3.7.</b>	Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lutter contre les problèmes d'inondations.</li> </ul>

<b>OBJECTIF 4 : SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS, FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE, AINSI QU'AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET L'USAGE DES ESPACES ET DES ÉQUIPEMENTS</b>		
<b>S.O.4.1.</b>	Favoriser une mobilité durable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maîtriser l'étalement urbain.</li> <li>▪ Augmenter la proximité, l'accessibilité et la répartition des fonctions (logement, travail, loisirs) sur l'ensemble du territoire de la commune.</li> <li>▪ Développer l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports en commun.</li> <li>▪ Prévoir des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs et la rénovation des voiries existantes.</li> </ul>
<b>S.O.4.2.</b>	Organiser et sécuriser les déplacements motorisés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hiérarchiser le réseau routier.</li> <li>▪ Sécuriser les centres de villages</li> <li>▪ Sécuriser l'axe rue des Ecoles – rue de l'Eglise – rue de l'Arsenal</li> <li>▪ Sécuriser les carrefours et les sections accidentogènes.</li> <li>▪ Organiser le stationnement dans les villages.</li> <li>▪ Etendre l'offre de stationnement en gare de Luttre</li> <li>▪ Développer le covoiturage.</li> </ul>
<b>S.O.4.3.</b>	Faciliter les déplacements à pied et ceux des PMR	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sécuriser les itinéraires piétons.</li> <li>▪ Assurer la continuité des cheminements piétons au sein des villages.</li> <li>▪ Améliorer la praticabilité des trottoirs.</li> <li>▪ Assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite.</li> <li>▪ Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau piéton de loisir.</li> </ul>
<b>S.O.4.4.</b>	Encourager les déplacements à vélo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poursuivre le développement d'un maillage cyclable continu pour les déplacements utilitaires.</li> <li>▪ Développer l'intermodalité vélo – train et vélo – bus.</li> <li>▪ Faciliter les déplacements à vélo dans les villages.</li> <li>▪ Inciter l'usage du vélo.</li> <li>▪ Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau cyclable de loisirs.</li> </ul>
<b>S.O.4.6.</b>	Améliorer l'offre des transports en commun.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Améliorer l'offre en transports en commun routiers (TEC).</li> <li>▪ Connecter le réseau TEC (bus) au métro léger de Charleroi</li> <li>▪ Renforcer les services du taxi social du CPAS</li> <li>▪ Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente en gare et aux arrêts de bus de l'ensemble du territoire communal.</li> <li>▪ Renforcer l'intermodalité train-bus.</li> <li>▪ Améliorer l'offre ferroviaire (SNCB).</li> <li>▪ Encourager l'utilisation du train.</li> </ul>

## 1.6 LES ORIENTATIONS TERRITORIALES ET LES MESURES D'AMÉNAGEMENT

Pour une meilleure compréhension de cette partie du texte du résumé non technique, 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 17-B : Schéma des circulations», échelle 1 :10.000

### 1.6.1 SCHEMA DES 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 des orientations territoriales part des principes suivants :

#### ***Renforcer la structure spatiale existante***

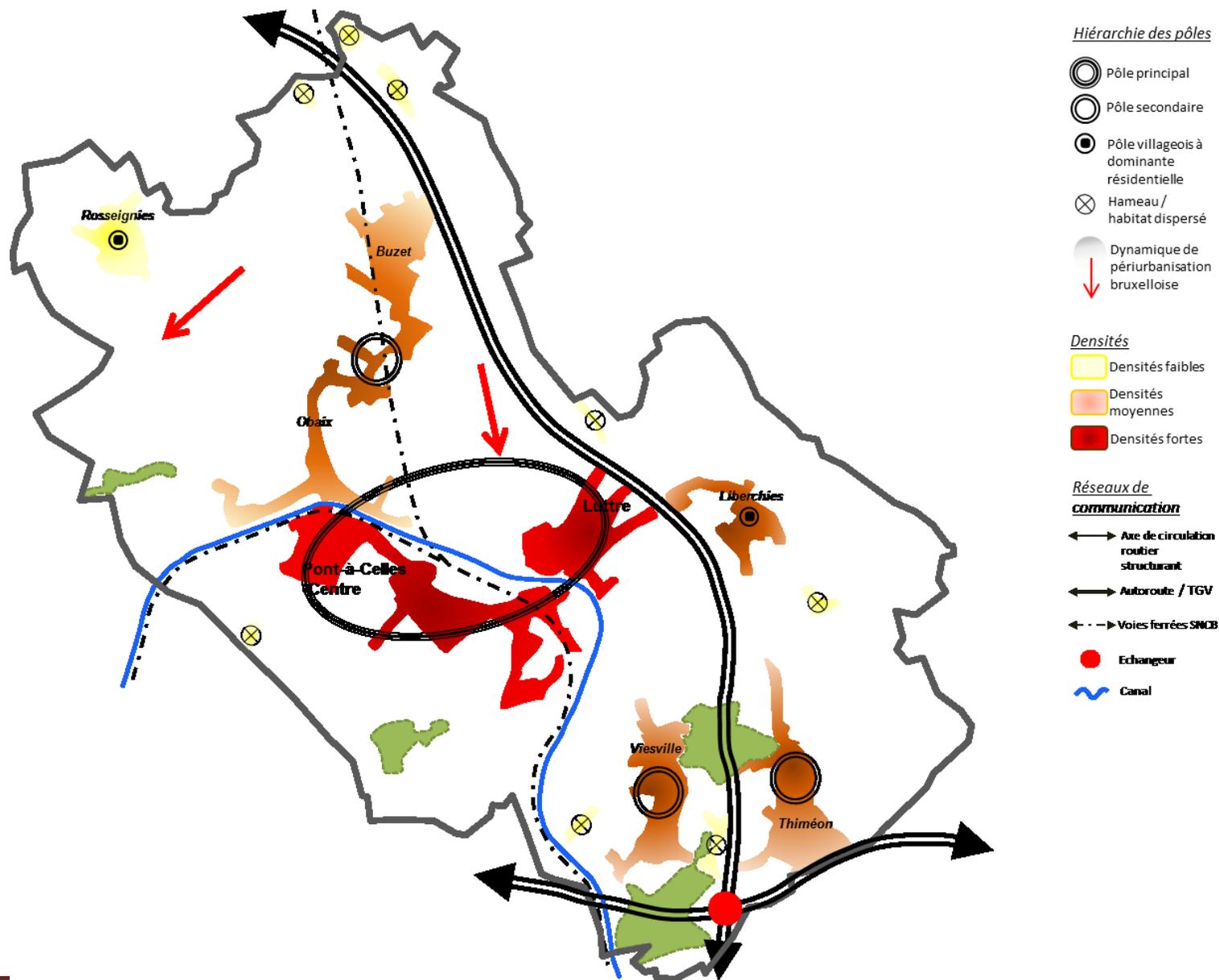
- Il faut permettre en priorité une densification des centres de Pont-à-Celles et de Luttre car ces derniers sont proches des commerces, des équipements et des transports en commun. Il s'agit d'une densification « raisonnée » car elle doit être garante d'une certaine qualité du cadre de vie. Le projet 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 (Thiméon, Viesville, Obaix/Buzet).
- 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.



**Le Schéma des orientations territoriales du SSC découpe, par conséquent, les zones d'habitat du plan de secteur en plusieurs zones en fonction des caractéristiques locales et des densités désirées.** A ce propos, il convient de préciser que la **densité** est exprimée en **nombre de logements à l'hectare** ; généralement, celle-ci décroît depuis les centres vers les quartiers périphériques et ce, en fonction de la hiérarchie des pôles/villages concernés. Cette décroissance peut cependant se voir « perturbée » par des caractéristiques locales (présence d'une vallée d'intérêt écologique, d'un chemin creux, d'une ou de plusieurs contraintes physiques, ...) qui justifient de revoir la **logique des densités d'habitat**, voire même parfois l'affectation envisagée.

**Concernant les densités proposées**

	DENSITES	DENSITE NETTE MINIMALE	DENSITE NETTE MAXIMALE
1	Zone d'habitat à densité forte +	30 log/ha	50 log/ha
2	Zone d'habitat à densité forte	20 log/ha	40 log/ha
3	Zone d'habitat à densité moyenne +	20 log/ha	30 log/ha
4	Zone d'habitat à densité moyenne	10 log/ha	25 log/ha
5	Zone d'habitat à faible densité	5 log/ha	15 log/ha

**Remarque :**

**La densité** est exprimée en nombre de logements à l'hectare.

Généralement, celle-ci décroît depuis les centres vers les quartiers périphériques et ce, en fonction de la hiérarchie des villages.

**La densité maximale :** Elle correspond à une densité que l'on ne pourra en aucun cas dépasser.

**La densité recommandée :** Il s'agit d'une valeur guide, à savoir une norme de référence.

- « La norme de densité n'est pas un chiffre à atteindre absolument ou un seuil à ne pas dépasser à tout prix. Il s'agit d'une valeur-guide qui pourra toutefois être imposée en cas de projet dépassant les limites tolérables.
- La Commune ne devrait accorder une **densité plus importante** qu'avec discernement et dans la mesure où elle serait dûment justifiée par la configuration des lieux.
- Toutefois, il ne faut **pas appliquer la densité de façon homogène** surtout au sein d'un même projet. En outre, il est nécessaire de décourager la répétition systématique de parcelles de même dimension; favoriser une implantation irrégulière plus proche du tissu bâti traditionnel, avec des constructions regroupées à certains endroits et des espaces plus aérés avec de grandes parcelles ailleurs, notamment en bordure des villages.
- En ce qui concerne les **zones nécessitant une réflexion d'ensemble de type RUE** (voir le rapport de Phase II - Partie 3 « Mesures et moyens de mise en œuvre » du SSC) **ou des projets qui comprennent des parcelles** (et/ou ensembles de parcelles) **d'au moins 2 hectares**, il faut aussi tenir compte, dans le calcul, des surfaces des voiries bordant le site, et décompter, préalablement au calcul, au moins 10% de la surface qui est à affecter à des espaces verts accessibles au public ; en plus, le contexte local peut aussi présenter certaines contraintes de sorte qu'il faille réserver davantage de zones non constructibles publiques ou privées (par exemple, dans le cas de zones inaptes à la construction) qui ne seront pas prises en compte dans le calcul de la superficie nette.

La **rénovation et la subdivision d'un bâtiment existant**, comme par exemple une ferme, en plusieurs logements est recommandée dans la mesure où elle permet de valoriser le bien existant, ce qui est également un des moyens de gérer de manière durable et parcimonieuse le territoire.

A l'exception des zones de centre, la transformation d'un hangar agricole en logements n'est cependant pas autorisée. On entend par hangar agricole un bâtiment servant généralement pour l'entreposage et qui a été ajouté à l'ensemble bâti formant l'exploitation d'origine. De plus, la transformation d'une exploitation agricole en logements doit s'envisager dans le respect de ses caractéristiques architecturales.

La division de l'immeuble doit être **privilegiée** de manière verticale, afin de permettre à chaque logement d'avoir un espace jardin privatif.

**La zone de densité forte + :**

**PONT-À-CELLES CENTRE ET LUTTRE**

Ces zones de très forte densité sont très circonscrites et concernent les centres du pôle principal : Pont-à-Celles et Luttre.

Ces zones d'habitat du Plan de Secteur (PS) contiennent les principaux services et espaces publics de l'entité. Elles disposent également de commerces de proximité, d'équipements communautaires et d'une bonne desserte en transports publics.

La densité nette actuelle varie entre 16 log/ha et 18,5 log/ha.

Les réserves foncières y sont relativement peu nombreuses.

Le SSC propose pour cette zone une fourchette de densité comprise entre 30 et 50 log/ha pour les nouveaux projets. La densification des activités y est aussi largement recommandée.

Par ailleurs, avec le projet de réaménagement de l'Arsenal, programme mixte couplant habitat, équipements, activités économiques et services de proximité, la commune souhaite affirmer et renforcer très nettement le caractère central et polarisant de Pont-à-Celles. Le Schéma de Structure propose donc la densification de cette zone avec un maximum de 50 log/ha pour les nouveaux projets (comme par exemple l'Arsenal).

Selon les disponibilités foncières existantes dans le centre de Pont-à-Celles et les opportunités de modifier le Plan de Secteur, la densité augmentera de manière considérable (plus de 10 log/ha), le but du SSC étant de concentrer le maximum d'habitat autour du pôle principal qui dispose de services et équipements.

**La zone de densité forte :**

**THIMEON, VIESVILLE, OBAIX-BUZET**

Ces zones de fortes densités regroupent les noyaux des pôles secondaires à savoir : Viesville, Thiméon, Obaix/Buzet.

Ces zones d'habitat du Plan de Secteur contiennent des services et espaces publics de l'entité. Elles disposent également de quelques commerces de proximité, d'équipements communautaires et d'une desserte en transports publics acceptable.

La densité nette actuelle varie entre 12,5 log/ha et 16 log/ha.

Les réserves foncières y sont relativement assez nombreuses.

Le SSC propose pour cette zone une fourchette de densité comprise entre 20 et 40 log/ha pour les nouveaux projets.

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.

Selon les disponibilités foncières présentées, les centres des villages pôles secondaires vont voir augmenter leur densité de manière raisonnée si les recommandations du SSC sont suivies (densité recommandée pour les nouveaux projets : 20-40 log/ha). De manière générale, les zones bâties des centres de villages vont être densifiées de maximum 3-5log/ha, en renforcent donc le rôle de centralité.

**La zone de densité moyenne + :**

**ZONES EN EXTENSION**

Il s'agit de zones périphériques ou en extension par rapport aux pôles principaux et secondaires. D'usage principalement résidentiel, ces zones de transition permettent de faire une digression progressive des densités dans le sens Centre→périphérie.

La densité nette actuelle varie entre 8 log/ha et 19,5 log/ha.

Le SSC propose pour cette zone une fourchette de densité comprise entre 20 et 30 log/ha pour les nouveaux projets.

Selon les disponibilités foncières présentées, ces villages vont voir augmenter leur densité de manière raisonnée si les recommandations du SSC sont suivies (densité recommandée pour les nouveaux projets : 15-25 log/ha). Ces zones sont principalement destinées à la résidence, mais d'autres activités peuvent s'y implanter à certaines conditions définies par le Schéma de Structure.

**La zone de densité moyenne :**

Il s'agit souvent de zones à caractère résidentiel développées de manière spontanée et progressive dans le temps, le long des voiries ou en marge des noyaux d'habitat structurants.

La densité nette actuelle varie entre 6 log/ha et 17 log/ha.

Le SSC propose pour cette zone une fourchette de densité comprise entre 10 et 25 log/ha pour les nouveaux projets.

**La zone de densité faible :**

HAMEAUX et VILLAGES de ROSSEIGNIES, LIBERCHIES.

Elles sont introduites pour des raisons urbanistiques, paysagères (développement tentaculaire). Ces zones sont déjà partiellement construites et sont destinées à la construction d'habitations résidentielles.

La densité nette actuelle varie entre 5 log/ha et 13 log/ha.

Le SSC propose pour cette zone une fourchette de densité comprise entre 5 et 15 log/ha pour les nouveaux projets.

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.

### **Concernant l'affectation et programmation de la mise en œuvre des ZACC**

Le schéma de structure propose non seulement les affectations futures mais aussi une programmation de mise en œuvre des ZACC.

La hiérarchie des priorités proposée est la suivante :

- **Priorité 0** – Urbanisation déjà faite.
- **Priorité 1** – Urbanisation envisagée à **court terme** 2015-2025.
- **Priorité 2** – Urbanisation possible à **moyen terme** 2025-2030.
- **Priorité 3** – Urbanisation possible à **long terme** après 2030.
- **Hors priorité** - Zone non destinée à l'urbanisation.

**La ligne directrice qui a été choisie quant à l'urbanisation de ces ZACC a été guidée par les principes suivants :**

- L'ouverture à l'urbanisation des ZACC ne doit pas permettre la mise en "compétition" de plusieurs sites entre eux. Ainsi, et ce afin de garantir le succès des opérations sur le site de l'Arsenal, il a été retenu de conditionner l'ouverture des ZACC de "priorité 1" au taux d'urbanisation et de remplissage des logements sur ce dernier. C'est pourquoi, l'urbanisation des ZACC 6,7 et 9 ne pourra débuter qu'à la condition que 80 % des logements prévus soient remplis.
- Afin de renforcer le rôle polarisant de Pont-à-Celles dans les années à venir, il est apparu pertinent de n'ouvrir à l'urbanisation que les ZACC se trouvant à proximité du noyau pont-à-cellois, à proximité des équipements, services, commerces et des transports en commun. De fait, les ZACC 6,7 et 9 sont celles qui sont apparues comme les plus stratégiques à l'horizon 2015-2025.
- Toutes les autres ZACC, localisées à proximité de noyaux urbains / ou villageois ont été classées en "priorité 3" : les réserves foncières à remplir dans chaque entité étant par ailleurs encore fort importantes avant d'envisager l'ouverture à l'urbanisation de grandes poches non bâties. Seules les ZACC 5, 8 et 10 ont été inscrites "hors priorité" en raison d'une localisation un peu éloignée ou présentant une rupture ou une extension dans le continuum urbain (les lisières agglomérées seraient encore repoussées, empiétant sur des terres arables) peu compatible avec le principe d'utilisation parcimonieuse de l'espace. Aussi, elles ont été affectées à des zones agricoles.

ZACC	SUP	DESCRIPTION	AFFECTATION	PRIORITE
<b>ZACC n°1 Buzet</b>	8,15 ha 1,69 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC, à de très rares exceptions, est déjà totalement urbanisée (permis d'urbanisation).</li> <li>▪ Elle ne présente aucune contrainte physique.</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b> <b>Zone d'habitat à densité moyenne</b></p> <p>Déjà urbanisée en partie Cette ZACC est déjà dédiée à l'habitat.</p>	<b>Priorité 0</b>
<b>ZACC n°2 Station</b>	5,44 ha 1,42 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une grande partie de cette ZACC est déjà urbanisée.</li> <li>▪ Elle est située à proximité d'un noyau d'habitat villageois et d'un axe de communication routier, rue de la Station et de la gare.</li> <li>▪ Elle ne présente aucune contrainte physique.</li> <li>▪ Très bonne accessibilité en transports en commun (TEC 70 + SNCB)</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b> <b>Zone d'habitat à densité moyenne</b></p> <p>Déjà urbanisée en partie. Cette ZACC est déjà dédiée à l'habitat.</p>	<b>Priorité 0</b>
<b>ZACC n°3 Obaix</b>	8,28 ha 5,79 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC est déjà partiellement urbanisée (permis d'urbanisation).</li> <li>▪ Près de 6 ha sont encore disponibles. La plupart des parcelles de réserves foncières se trouve dans la frange Sud de la ZACC.</li> <li>▪ Elle ne présente aucune contrainte physique.</li> <li>▪ Elle est située à proximité d'un noyau d'habitat villageois et est accessible en transports en commun (TEC 70).</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b> <b>Zone d'habitat à densité moyenne</b></p> <p>Déjà urbanisée en partie. Cette ZACC est déjà dédiée à l'habitat.</p>	<b>Priorité 0</b>
<b>ZACC n°4 Pestelin</b>	8,21 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC présente un potentiel de réserves foncières très important.</li> <li>▪ On y note une absence de contraintes physiques et humaines.</li> <li>▪ La très grande majorité des parcelles est détenue par des propriétaires privés.</li> <li>▪ Elle est à proximité du noyau d'habitat de Luttre.</li> <li>▪ Elle jouit d'une bonne accessibilité routière et autoroutière.</li> <li>▪ Elle est accessible en transports en commun (TEC 64).</li> </ul>	<p><b>Urbanisable:</b></p> <p><b>PARTIE SUD : Zone d'habitat à densité moyenne</b></p> <p><b>PARTIE NORD : Zone d'activité économique mixte</b></p>	<p><b>PARTIE SUD : Priorité 2</b></p> <p><b>PARTIE NORD : Priorité 1</b></p>
<b>ZACC n°5 La Marache</b>	5,54 ha 4,88 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ Mis à part une parcelle présentant des pentes de plus de 15% et des risques faibles de ruissellement, on y note une absence de contraintes physiques et humaines.</li> <li>▪ La très grande majorité des parcelles sont détenues par des propriétaires privés, toutefois un peu plus d'un hectare et demi appartient à des propriétaires publics divers.</li> <li>▪ Elle est située à proximité du noyau d'habitat de Luttre mais un peu en retrait du réseau viaire principal.</li> <li>▪ Elle n'est pas accessible en transports en commun.</li> </ul>	<p><b>Non urbanisable :</b></p> <p><b>Zone agricole</b></p>	<b>Hors priorité</b>

ZACC	SUP	DESCRIPTION	AFFECTATION	PRIORITE
ZACC n°6 Chantraine	16,52 ha 12,74 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ On y note une quasi-absence de contraintes physiques et humaines. Seuls trois grandes parcelles se situent cependant au sein d'un périmètre d'intérêt paysager relevé dans le cadre de l'ancien Schéma de Structure Communal. Il est à noter que deux de ces parcelles contiennent une haie remarquable et l'une d'elle possède également un arbre remarquable.</li> <li>▪ Cette ZACC se situe à proximité d'un noyau d'habitat dense ainsi qu'à proximité d'équipements et de services communautaires et scolaires.</li> <li>▪ Très bonne accessibilité en transports en commun (TEC 50, 167,73 + SNCB).</li> <li>▪ La commune de Pont-à-Celles y est propriétaire de 2,37 ha de terrain.</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b></p> <p><b>PARTIE SUD-EST :</b> <b>Zone d'habitat à densité forte+</b></p> <p><b>PARTIE NORD-OUEST</b> <b>Zone d'équipement communautaire</b></p>	Priorité 1 (pour les 2 parties)
ZACC n°7 Saint-Antoine	4,04 ha 3,30 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ Il n'y a pas de contraintes physiques, ni humaines.</li> <li>▪ Elle est accessible en transports en commun (TEC50/51).</li> <li>▪ Les réserves foncières sont exclusivement détenues par des propriétaires privés.</li> <li>▪ Il y existe un projet de promoteurs sur le site toutefois celui-ci est à l'heure actuelle en stand-by.</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b></p> <p><b>Zone d'habitat à densité moyenne+</b></p>	Priorité 1
ZACC n°8 Baudou	7,31 ha 6,82 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC est localisée entre une zone d'habitat et le canal.</li> <li>▪ Elle n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ Elle jouit d'une bonne accessibilité routière et elle se situe à proximité de la gare.</li> <li>▪ Cette ZACC est soumise à un aléa d'inondation de risque faible dans sa frange est.</li> <li>▪ Les réserves foncières y sont exclusivement détenues par des propriétaires privés.</li> <li>▪ Bonne accessibilité en transports en commun (TEC 64).</li> </ul>	<p><b>Non urbanisable :</b></p> <p><b>Zone d'espace vert</b> La ZACC n°8 Baudoux est située à proximité de la gare de Luttre-Pont-à-Celles. Vu que la ZACC présente des contraintes physiques, une modification du Plan de Secteur peut intervenir afin « d'échanger » la superficie de la ZACC avec la zone verte tangente (compensation).</p>	Hors priorité (proposition de déclassement en vue de compensation)

ZACC	SUP	DESCRIPTION	AFFECTATION	PRIORITE
<b>ZACC n°9 L'Espinette</b>	17,40 ha 16,32 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC est localisée à proximité de la ligne de chemin de fer.</li> <li>▪ Certaines réserves foncières sont concernées par des pentes supérieures à 15 %. Il s'agit, notamment, des parcelles attenantes à la voie ferrée.</li> <li>▪ Elle n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ Il n'y a pas de contraintes physique ou humaine majeures.</li> <li>▪ Elle est située à proximité du centre de Pont-à-Celles ainsi que de la gare.</li> <li>▪ Bonne accessibilité en transports en commun (TEC 50/51 et 64).</li> </ul>	<p><b>Urbanisable:</b></p> <p><b>PARTIE NORD :</b> Zone d'habitat à densité forte+</p> <p><b>PARTIE SUD :</b> Zone d'habitat à densité moyenne+</p>	<p><b>PARTIE NORD :</b> Priorité 1</p> <p><b>PARTIE SUD :</b> Priorité 2</p>
<b>ZACC n°10 Larmoulin</b>	6,75 ha 6,75 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC n'est pas urbanisée.</li> <li>▪ Elle se trouve un peu à l'écart d'un noyau urbain mais reste accessible en transports en commun (TEC 64)</li> <li>▪ Aucune contrainte de type physique n'est à mentionner, hormis une toute petite zone concernée par des pentes supérieures à 15 %.</li> <li>▪ Tous les terrains sont détenus par des propriétaires privés</li> </ul>	<p><b>Non urbanisable :</b></p> <p><b>Zone agricole</b></p>	<p><b>Hors priorité</b></p>
<b>ZACC n°11 Joly</b>	15,45 ha 12,03 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC est presque totalement inoccupée et est située entre une zone d'habitat et une zone forestière au Plan de Secteur.</li> <li>▪ Le long du cours d'eau qui la traverse, elle se caractérise par la présence de parcelles soumises à un aléa d'inondation faible. La zone d'inondation suit un axe Nord/Sud; celle-ci est longée, dans sa partie Sud, par une haie remarquable.</li> <li>▪ Toute la ZACC est couverte par une zone de prévention éloignée de captage (zone arrêtée).</li> <li>▪ Deux-trois parcelles sont concernées par des pentes de plus de 15%.</li> <li>▪ Les parcelles appartiennent dans une grande majorité à des propriétaires privés. Seuls deux hectares appartiennent à des propriétaires publics divers.</li> <li>▪ Bonne accessibilité autoroutière et accessible en transports en commun (TEC50/51)</li> </ul>	<p><b>Urbanisable :</b></p> <p><b>Zone d'habitat à densité moyenne+</b></p> <p><b>Urbanisation en 2 phases</b></p>	<p><b>PARTIE OUEST:</b> Priorité 2</p> <p><b>PARTIE EST :</b> Priorité 3</p>

ZACC	SUP	DESCRIPTION	AFFECTATION	PRIORITE
ZACC n°12 Terre Al Danse	12,96 ha 11,92 ha libres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cette ZACC est presque totalement inoccupée et est située entre une zone d'habitat et une zone agricole au Plan de Secteur.</li> <li>▪ Sur son côté Ouest, quelques m<sup>2</sup> sont concernés par un aléa d'inondation faible.</li> <li>▪ Toute la ZACC est couverte par une zone de prévention éloignée de captage (zone arrêtée).</li> <li>▪ Deux « petits bouts » de parcelles sont concernés par des pentes de plus de 15%.</li> <li>▪ Les parcelles appartiennent dans une grande majorité à des propriétaires privés. Seuls 4 hectares appartiennent à des propriétaires publics divers.</li> <li>▪ Accessible par les transports en commun (TEC 50/51).</li> </ul> <p><i>Le Tour de la Madeleine (reconnu au Patrimoine de l'UNESCO depuis décembre 2012) est une procession religieuse escortée par des sociétés « militaires ». Chaque année, le dimanche le plus proche du 22 juillet, fête de sainte Marie-Madeleine, 2000 marcheurs et pèlerins, ainsi que 150 cavaliers, accompagnés de 50 fanfares et batteries, partent de la chapelle de Heigne à Jumet pour un périple de 22 kilomètres à travers les communes avoisinantes.</i></p> <p><i>L'un des lieux de passage les plus importants du Tour de la Madeleine se situe dans la commune de Pont-à-Celles, dans le village de Thiméon, sur le lieu-dit de la « Tête Al'Dans ».</i></p>	<p><b>Urbanisable :</b></p> <p><b>PARTIE NORD EST :</b> Zone d'habitat à densité moyenne+</p> <p><b>PARTIE SUD-OUEST</b> Zone de densité moyenne</p> <p><b>UNE PETITE ZONE A L'OUEST</b> Une zone de parc est prévue pour le site consacré au « Tour de la Madeleine »</p>	<p><b>PARTIE NORD EST :</b> Priorité 2</p> <p><b>PARTIE SUD-OUEST</b> Priorité 3</p> <p><b>PETITE ZONE A L'OUEST :</b> Hors priorité</p>

#### Les zones non destinées à l'urbanisation

**Le schéma des orientations territoriales** se base sur le découpage du Plan de Secteur et n'opère pas d'affinages (découpage de zones plus fines) pour les autres zones urbanisables. Cependant, des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées pour chaque zone.

#### Les zones non destinées à l'urbanisation

**Le schéma des orientations territoriales** se base sur le découpage du Plan de Secteur et n'opère pas d'affinages (découpage de zones plus fines) pour les autres zones non-urbanisables. Des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées pour chaque zone.

Ces zones permettent de maintenir ou de développer des milieux naturels qui sont importants pour la conservation et le développement de la biodiversité. Elles permettent notamment de maintenir des zones particulièrement intéressantes au niveau écologique (zones humides, habitats forestiers typiques, etc.) et de contribuer au maillage écologique.

Cependant, elles garantissent le maintien de surfaces non artificialisées et, outre les impacts positifs sur les milieux naturels, elles préservent la qualité des paysages. Ces zones contribuent fortement au caractère rural et à un cadre de vie de qualité dans la commune.

Des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées par la présence des surimpressions.

Il y a 2 types de surimpressions :

### **Protection et valorisation du cadre naturel**

#### **PERIMETRE d'intérêt biologique et/ou écologique**

- Réserves naturelles (déjà protégées légalement).
- Sites de grand intérêt biologique : ces zones s'étendent principalement aux petits milieux intéressants (milieux humides, bois, etc.) répertoriés comme faisant partie du réseau écologique potentiel.

#### **PERIMETRE de liaison écologique**

- Ces zones se retrouvent, la plupart du temps, le long de cours d'eau et aux abords d'axes de circulation (routes). Ces zones ne sont pas toujours d'un grand 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.
- Parmi les zones munies de cette surimpression, plusieurs 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 les reprendre en zone d'espace vert. Les recommandations relatives à cette zone seraient d'application au sein de cette surimpression.

#### **PERIMETRE d'intérêt paysager**

*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.*

- Sur base d'un relevé de terrain et de l'analyse de la situation existante (étude ADESA, PIP du Plan de Secteur, etc.), il est ressorti que certains périmètres d'intérêt paysager 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.

#### **Points et lignes de vue remarquables (PVR et LVR)**

*Les vues exceptionnelles seront préservées via la détermination de périmètres de points/lignes de vues 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.*

- Les PVR et les LVR contribuent à l'intérêt paysager d'une contrée autant que les PIP. Certains points de vue acquièrent une valeur particulière car ils marquent l'entrée des villages, d'autres revêtent une valeur sociale parce qu'ils sont situés sur des voies de passage.
- Ces points de vue remarquables visent à maintenir des vues sur des paysages bâtis ou non-bâtis.
- Il s'agit tout d'abord de préserver les vues exceptionnelles par la détermination des périmètres de point de vue remarquable qui peuvent se définir à partir de points fixes d'observation ou le long de parcours.

## **2. Contraintes physiques**

#### **PERIMETRE de protection de captages**

- La Région Wallonne établit des zones de protection autour des captages : ces zones sont obligatoires pour les prises d'eau à des fins de consommation alimentaire.
- La carte « Contraintes physiques » reprend toutefois une zone théorique de protection autour de tous les captages connus de la commune. Ces zones sont soumises à une réglementation particulière afin de préserver les eaux souterraines de toutes sources de pollutions.

#### **PERIMETRE moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation.**

#### **PERIMETRE moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation:**

- Zones présentant des aléas d'inondation par débordement de cours d'eau renseignées par la Région Wallonne.

*L'urbanisation de ces zones n'est pas souhaitable. Dans le cas d'une demande de permis de bâtir, la commune doit informer les demandeurs des éventuels risques à construire sur les parcelles concernées : mauvaise portance du sol, nécessité de travaux de drainage, risques de dommages dus à des inondations, etc. Le SSC recommande aussi des contraintes à la construction.*

## 1.6.2 MODIFICATIONS DU PLAN DE SECTEUR (PROPOSITIONS)

Au regard du projet du PCA de l'Arsenal et des recommandations et projets cités dans le cadre du PCDR, il apparaît que l'inscription de trois nouvelles zones d'habitat au Plan de Secteur soit pertinente et justifiée. En plus, « l'échange » entre une zone verte et une ZACC pourra aussi contribuer au renouvellement urbain autour de la gare de Luttre.

Partie	Superf	Affectation actuelle au PS	Affectation future au PS	Affectation recommandée dans le SOT	Commentaires
<b><u>ZONE INDUSTRIELLE (Partie est) PAC-07</u></b>	2,6 ha	Zone d'activité économique industrielle	zone de services et d'équipements publics	zone de services et d'équipements publics	Il est projeté le réaménagement de la zone d'activité économique industrielle car, à ce jour, celle-ci n'est pas suffisamment mise en valeur au regard de sa localisation stratégique (proximité gare, autoroute et future site de l'Arsenal).
<b><u>ZONE INDUSTRIELLE (Partie ouest) PAC-04</u></b>	3,1 ha	Zone d'activité économique industrielle	zone d'habitat	densité forte +	Compte-tenu du potentiel foncier que représente cette zone et de la non-pertinence de conserver une affectation en ZAEI sur cette partie de la commune, le SSC recommande de mettre en cohérence la future situation de fait (nombreux projets possibles de logements, bureaux, équipements publics stationnement) avec la situation de droit et de régulariser l'existant.
<b><u>ZONE APAC PAC-06</u></b>	1,12 ha	Zone d'activité économique industrielle	zone d'habitat	zone d'habitat à densité forte +	Il est projeté le réaménagement de la zone d'activité économique mixte situé Rue Joseph Wauters 25 (actuellement APAC) car, à ce jour, celle-ci n'est pas suffisamment mise en valeur au regard de sa localisation stratégique (proximité gare, autoroute et future site de l'Arsenal) et il est à l'abandon.
<b><u>ZONE « FREINET » PAC-03</u></b>	6,32 ha	Zone des services et d'équipements communautaires	zone d'habitat	zone d'habitat à densité forte +	Les terrains acquis par la commune le long de la voie ferrée derrière l'allée Célestin Freinet
<b><u>ZONE BADOT (AU NORD DE LA ZACC N° 8) PAC-02</u></b>	6,98 ha	Zone d'espaces verts	zone d'habitat	zone de densité forte	Une zone verte située au bord du canal à Luttre est considérée comme propice à l'urbanisation, en vue de renforcer le pôle de gare. Il s'agit d'un changement du plan de secteur entre une zone non destinée à l'urbanisation et une zones destinées à l'urbanisation donc une compensation planologique est nécessaire. Vu que la ZACC 8 (située en limite sud de la zone) présente des contraintes physiques, elle pourra être utilisée comme superficie de compensation dans le cadre de la modification du Plan de Secteur.

Ces modifications permettent de répondre à plusieurs enjeux : la nécessité de promouvoir le renouvellement urbain dès que cela est possible, surtout dans un centre urbain, le besoin de répondre à une demande en logements et d'alléger les procédures administratives (baisse des dérogations) dans la délivrance des permis en mettant en adéquation la situation de fait et la situation de droit.

Deux précisions de la zone blanche du Plan de secteur viennent compléter la démarche de renouvellement urbain autour du centre principal Luttre-Pont-à-Celles.

- Précision de la zone sans affectation « blanche » en absence de l'approbation du PCAR ARSENAL
- Préciser la zone sans affectation « blanche » du Moulin Sibille et réaliser un SAR

Une série des autres modifications des affectations ou des surimpressions du Plan de secteur sont recommandées :

Modifications de l'affectation de certaines zones qui mériteraient d'être protégées via le Plan de Secteur pour des raisons écologiques

- Mesure 07 : Propositions de reconversion d'une zone non-urbanisable en zone non-urbanisable
- Mesure 08 : Propositions de reconversion d'une zone urbanisable en zone non-urbanisable

Modifications/Inscription des périmètres en surimpression du Plan de Secteur

- Mesure 09 : Modifications/Inscription des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue paysagers
- Mesure 10 : Inscription d'un périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique
- Mesure 11 : Les périmètres de réservation du Plan de Secteur

### 1.6.3 MESURES D'AMENAGEMENT CADRE BATI ET CADRE NATUREL

Outre l'exposé « stratégique » des objectifs d'aménagement détaillé, le **Schéma de Structure Communal** se veut être un **outil concret de gestion et de programmation**. A ce titre, il explique non seulement les objectifs à atteindre mais également le **volet plus opérationnel du projet communal d'aménagement du territoire**. Ce volet se décline en **mesures, moyens et recommandations** pour atteindre les objectifs fixés.

#### 1.6.3.1 *MESURES POUR LA STRUCTURATION DU CADRE BATI – HABITAT, EQUIPEMENTS ET ACTIVITES*

*Il s'agit des projets et mesures à prendre pour atteindre les objectifs de structuration et de protection du cadre bâti. Ce chapitre traite de la manière de mettre en œuvre des réserves foncières, des équipements et des activités économiques à développer à l'horizon de 15-20 ans. Ce chapitre donne aussi des recommandations concernant la protection du patrimoine bâti.*

L'analyse du potentiel foncier communal montre qu'il subsiste encore beaucoup de réserves foncières et parfois quelques ensembles de terrains de taille importante non encore urbanisés. Ces terrains constituent des réserves foncières que la commune doit gérer afin de ne pas les occuper de façon anarchique et d'assurer à ces futurs quartiers une structure cohérente.

- Parfois, de grandes parcelles ou des ensembles de terrains repris en zones d'habitat au Plan de Secteur dépassent 2 ha. En raison de leur dimension, il paraît nécessaire de réaliser une « réflexion d'ensemble » avant d'en autoriser l'urbanisation, pour assurer une urbanisation cohérente et éviter les dangers d'une urbanisation coup par coup.
- Elles pourraient :
  - faire l'objet d'un PCA si la Commune l'estime souhaitable – qui aura une valeur réglementaire ;
  - ou – faire l'objet d'un outil type RUE, plus léger mais qui n'a pas une valeur réglementaire.

Dans le cadre du Schéma de Structure, la principale mesure à proposer concerne le repérage et la délimitation de ces zones, ainsi que quelques principes généraux à respecter lors de leur aménagement. Ces principes ne sont toutefois que les amorces d'une réflexion pour la réalisation d'un plan ou schéma plus détaillé, ou d'un RUE, qui devrait être imposé en cas d'urbanisation de la zone.

NOM	Superficie	Village
PAC-01	2,75 ha	Pont-à-Celles
ZACC n°6	12,74 ha	Pont-à-Celles
ZACC n°7	3,3 ha	Pont-à-Celles
ZACC n°4	16,12 ha	Luttre
ZACC n°9	16,32 ha	Luttre
VIE-01	7,12 ha	Viesville
THI-01	9,21 ha	Thiméon
THI-02	5,62 ha	Thiméon
ZACC n°12	17,23 ha	Thiméon

Ces plans d'ensemble auront plusieurs objectifs :

- Donner une vision d'ensemble sur le développement du quartier;
- Répondre aux problématiques spécifiques de la zone en prenant en compte les questions de mobilité et d'accessibilité, ainsi que les contraintes physiques ou humaines ;
- Eviter le mitage du site via plusieurs projets individuels (existence de plusieurs propriétaires sur la même zone contigüe);
- Assurer un maillage des voiries cohérent avec le maillage existant.

**En plus de l'urbanisation des réserves foncières, le SSC recommande la réhabilitation des 5 sites :**

- Le site industriel situé Rue Joseph Wauters 25 (actuellement APAC) pourrait faire l'objet d'une procédure de SAR afin d'assurer sa reconversion.
- Le site du Moulin Sibille. Il pourrait être affecté au logement dans sa partie située en zone d'habitat.
- La station-service « Badot »
- L'imprimerie « Sterpin »
- L'Union des Coopérateurs

**Les autres mesures principales recommandées sont :**

**Amélioration/extension ou création des logements**

- Mesure CB 12 : Réaliser des actions immobilières d'initiative publique
- Mesure CB 13 : Créer un quartier pilote à empreinte écologique réduite (Fiche PCDR n° MT12)

Plusieurs mesures d'aménagement à caractère secondaire – mesures d'accompagnement ou déjà prévues dans le cadre des autres outils sont indiquées pour faire la correspondance entre les différents outils.

**Amélioration/extension ou création des équipements publics et des activités économiques 43**

- Mesure CB 14 : Créer un espace pour jeunes (PCDR. 4.1.5)
- Mesure CB 15 : Créer une salle culturelle (Fiche PCDR n° CT13)
- Mesure CB 16 : Valoriser le site du Prieuré (Fiche PCDR n° CT 14)
- Mesure CB 17 : Augmenter le nombre des places d'accueil disponibles pour les enfants de 0 à 3 a
- Mesure CB 18 : Créer des écoles des devoirs et des jeux (Fiche PCDR n° MT 7)
- Mesure CB 19 : Etre attentif aux besoins pour déterminer l'opportunité d'augmenter les places dans les structures d'accueil pour les personnes âgées : création d'une résidence-services. (Fiche PCDR n° MT
- Mesure CB 20 : Créer une maison médicale (PCDR. 4.1.4)
- Mesure CB 21 : Prévoir l'extension des cimetières (Thimeon et Rosseignies)
- Mesure CB 22 : Poursuivre la dynamisation du musée de Liberchies (Fiche PCDR n° CT 10)
- Mesure CB 23 : Mise en valeur des sites archéologiques de Liberchies

Plusieurs mesures d'aménagement à caractère secondaire – mesures d'accompagnement ou déjà prévues dans le cadre des autres outils sont indiquées pour faire la correspondance entre les différents outils.

**Amélioration/extension ou création des infrastructures techniques**

- Mesure CB 24 : Actions prévues dans le cadre des Contrats de Rivière

Plusieurs mesures d'aménagement à caractère secondaire – mesures d'accompagnement ou déjà prévues dans le cadre des autres outils sont indiquées pour faire la correspondance entre les différents outils.

### 1.6.3.2 MESURES POUR LA STRUCTURATION DU CADRE NATUREL

*Il s'agit de l'identification des sites naturels à protéger, des mesures d'aménagement pour réduire les risques qui pèsent sur le cadre naturel et donc pour protéger ce patrimoine naturel ainsi que des études encore à réaliser en la matière.*

- Mesure CN 01 : Classement des zones d'intérêt écologique ou paysager
- Mesure CN 02 : mise en place des haies et alignements d'arbres
- Mesure CN 03 : Règlement complémentaire sur la protection de la nature
- Mesure CN 04 : Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN)

Plusieurs mesures d'aménagement à caractère secondaire – mesures d'accompagnement ou déjà prévues dans le cadre des autres outils sont indiquées pour faire la correspondance entre les différents outils.

## **1.6.4 NOTE DES CIRCULATIONS (mesures concernant le réseau des circulations)**

*Ce chapitre propose une hiérarchisation des voiries et la structuration des principaux réseaux (modes doux : piétons, PMR et cyclistes, transports en commun). Plusieurs mesures d'aménagement y sont également précisées.*

### **1.6.4.1 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 Ecoles, de l'Eglise 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.

Certaines sections de voiries doivent faire l'objet d'un réaménagement qui vise à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers :

- la chaussée de Nivelles,
- l'axe rue des Ecoles – rue de l'Eglise – rue de l'Arsenal,
- la rue Bourbesée,
- la rue du Fraiche Chemin,
- la rue du Pont,
- la rue Fayat,
- la rue de la Liberté,
- la rue Vandervelde,
- la rue Liberchies.

Les carrefours de ces voiries devront faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie et de l'espace public.

Par ailleurs, il est recommandé de mettre en œuvre des effets de porte à l'entrée des villages afin d'indiquer aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une zone habitée et de les inciter à ralentir.

#### 1.6.4.2 *Transports 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 Rosseignies 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 Rosseignies 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 centre, 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 Rosseignies est, quant à lui, uniquement desservi par une ligne le reliant à Nivelles. Par conséquent, les mesures à mettre en œuvre doivent se focaliser sur l'amélioration des liaisons entre, les villages situés au nord de l'entité (Buzet, Obaix et Rosseignies) et Pont-à-Celles

#### 1.6.4.3 *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.

A 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. A 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.

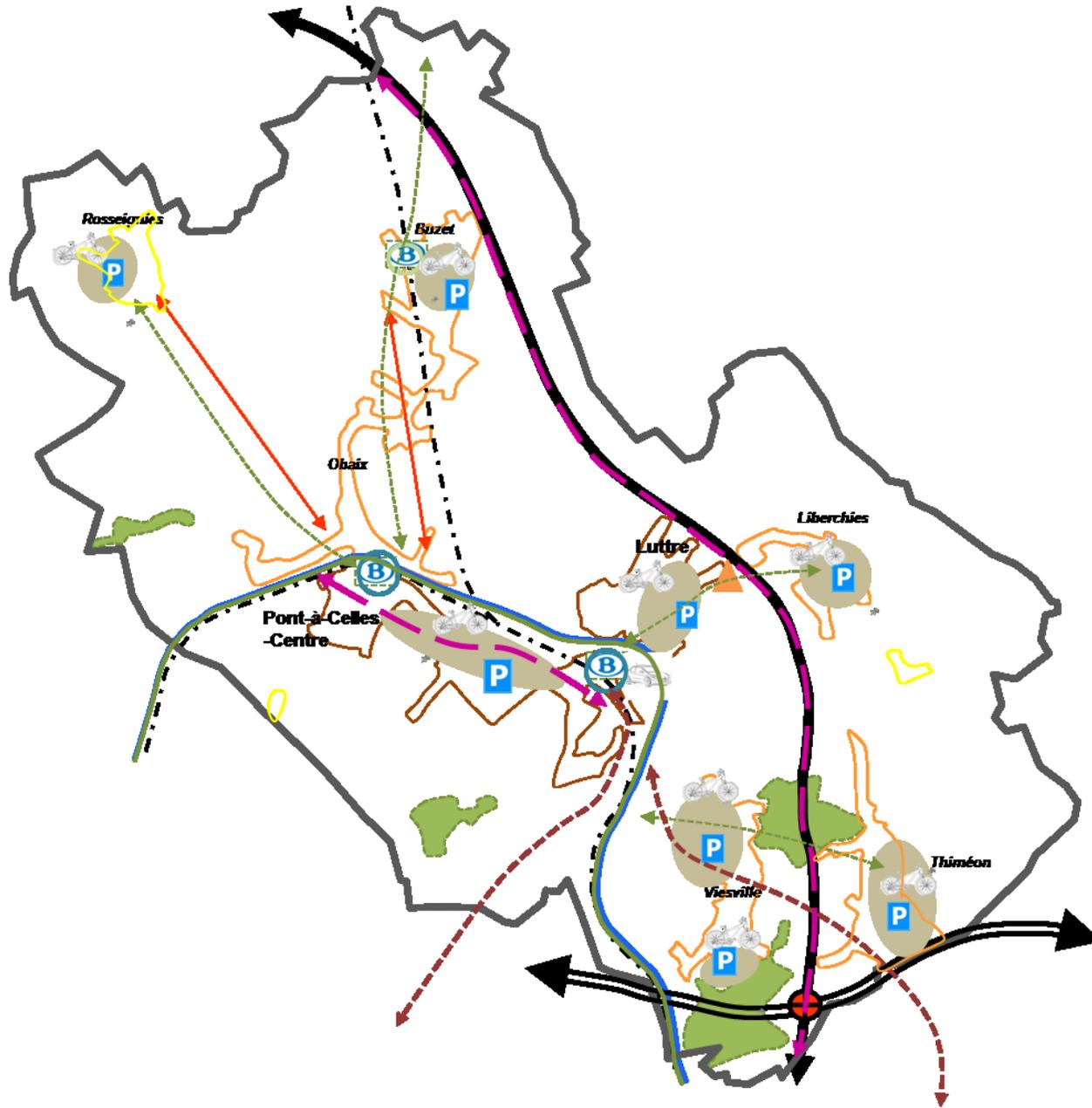
#### **1.6.4.4 AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC**

La commune de Pont-à-Celles a, depuis plusieurs années, initié et concrétisé plusieurs opérations de réaménagement de l'espace public dans les centres de villages. Cette dynamique doit se poursuivre et participer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Les futurs aménagements doivent correspondre à des espaces de convivialité et d'échanges entre les habitants. Ils devront répondre aux objectifs suivants :

- Accorder une place importante aux modes de circulation doux (marche, vélo);
- Favoriser les échanges sociaux et la convivialité des espaces;
- Minimiser les nuisances générées par la circulation automobile tout en garantissant l'accessibilité des espaces.

**Trois espaces publics peuvent faire l'objet d'un réaménagement : la place du Bois-Renaud , la place du Marais à Pont-à-Celles, la place du Centenaire à Luttre et la place Albert 1<sup>er</sup> à Buzet. À celles-ci, il convient d'ajouter la création d'une nouvelle place sur le site de l'Arsenal entre l'école industrielle et la rue de l'Arsenal.**



**Hierarchie des voiries**

-  Sécuriser les centres de villages
-  Organiser le stationnement
-  Etendre les capacités de stationnement en gare de Luttre
-  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 SNCF
-  Autoroute
-  Voies ferrées SNCF
-  Echangeur
-  Canal
-  Ravel

## 1.7 CONCLUSION

L'organisation des structures bâties villageoises de Pont-à-Celles repose sur une meilleure identification des villages les plus importants 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 que l'on cherchera préférentiellement à diversifier l'offre en logements (habitations unifamiliales, appartements, petit collectif et habitat groupé) afin de répondre au mieux aux divers besoins de la population actuelle et à venir.

Il s'agit aussi d'une densification afin d'éviter la multiplication de la villa gourmande en espace et donc ne répondant plus à la vision d'utilisation parcimonieuse de l'espace wallon, mais aussi de conserver les paysages ruraux constituant l'identité communale et formant l'un des atouts auquel les habitants sont le plus attachés.

Le Collège considère qu'il est primordial de favoriser le maintien des habitants de la commune et d'éviter que certaines classes d'âge ou certaines catégories sociales ne se voient obligées de quitter la commune faute de logements adaptés (taille, prix, etc.), d'équipements ou de services qui leur soient accessibles. Plusieurs projets de logements et des équipements publics sont prévus.

Si l'urbanisation profite au développement de la commune, il est cependant nécessaire d'élaborer une stratégie afin d'éviter le mitage des espaces, de réduire l'impact des nouvelles constructions et des nouveaux habitants sur l'environnement. Le SSC propose que 4 zones de réserves foncières fassent l'objet d'une réflexion urbanistique lors de leur mise en œuvre, afin d'éviter le morcellement des terrains et une urbanisation au « coup par coup » et que 4 autres sites font l'objet de modification du Plan de Secteur.

Un calendrier de mise en œuvre des 12 ZACC est fixé dans le cadre du SSC. Certaines ZACC sont déjà urbanisées et d'autres sont situées en zone non urbanisable, ce qui laisse 6 ZACC à mettre en œuvre. Les ZACC classées en priorité 1 et 2 (court et moyen terme) se situent près des centres urbains de Pont-à-Celles et de Luttre, autour de la gare de Luttre-Pont-à-Celles notamment (ZACC 4, 6, 7 et 9) et une partie de la ZACC 12 a Thimeon. En urbanisant ces secteurs, on permet aux futurs habitants d'avoir rapidement accès aux services et commerces, ce qui permet de réduire les distances à parcourir entre zones d'habitat et zones de services. Ils bénéficieront de plus d'une bonne desserte par les transports en commun, notamment du fait de la présence des gares SNCB. Ce secteur devrait être renforcé afin de promouvoir et de mettre en valeur l'usage du train, notamment dans les déplacements domicile-travail.

Cette stratégie permet ainsi de limiter l'usage de la voiture et de freiner la construction de nouveaux équipements, de nouvelles voiries et infrastructures coûteuses et nécessaires au transit entre les zones. Par le développement de ces ZACC, les noyaux urbains de Pont-à-Celles et de Luttre pourraient être renforcés et dynamisés.

Certaines ZACC sont proches de noyaux urbains plus secondaires offrant peu de services à la population riveraine. L'urbanisation de ces ZACC ne représente pas toujours une priorité, vu le nombre important des réserves foncières encore présentes dans les villages.

De manière générale, les contraintes physiques relatives à l'urbanisation des ZACC sont relativement faibles. On note tout de même la présence de quelques secteurs concernés par un aléa inondation et quelques pentes supérieures à 15% pouvant contraindre l'urbanisation (sans pour autant l'empêcher).

L'ordre de mise en œuvre des ZACC et les affectations futures est fait de manière raisonnée, en renforçant le noyau Pont-à-Celles-Luttre.

**Au regard de la situation existante et afin de répondre à l'objectif d'« 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 » la commune s'est engagée à prendre les mesures importantes liées à la création des équipements et au maintien des activités économiques en place.**

Les mesures relatives au cadre naturel concernent principalement les terrains non artificialisés. Ces mesures encouragent des pratiques de gestion durable et respectueuses de l'environnement, que ce soit au niveau de l'agriculture ou des exploitations forestières. De nombreuses mesures visent directement ou indirectement la protection et la mise en valeur des paysages de la commune. Les mesures ont également un impact positif sur la qualité des eaux de surface (cours d'eau, zones humides). Les mesures ayant des impacts positifs sur le cadre naturel contribuent également à l'amélioration de la qualité du cadre de vie.

Des mesures concernant les terrains artificialisés sont également proposées et visent à limiter l'impact que peuvent avoir les zones urbanisées sur l'environnement.

Des campagnes de sensibilisation importantes sur les enjeux et responsabilités locales dans une optique de développement durable de la commune permettront à ces mesures d'être plus facilement comprises, mises en œuvre et de perdurer dans le temps.

Si les mesures prises par le Schéma de Structure peuvent entraîner certaines incidences négatives sur l'environnement, liées principalement à l'urbanisation, l'objectif premier est de permettre un développement maîtrisé de la Commune.

Le Schéma de Structure Communal est le fruit d'une réflexion collective de longue haleine. La définition des objectifs et des affectations a fait l'objet d'une information et d'une consultation de la population. Les objectifs proposés visent à valoriser l'image de l'entité et à maintenir, voire à améliorer, la qualité de vie des habitants. Les mesures et actions permettront, quant à elles, de donner rapidement vie au projet et de traduire les options urbanistiques en actes concrets que les habitants pourront apprécier au quotidien. Il est important que l'ensemble de la population continue à être informée du projet de développement territorial et se l'approprié. Cette action d'information devrait également comporter un volet spécifiquement destiné à la jeune génération.

Plusieurs mesures pourront être prises comme par exemple réaliser un outil de vulgarisation du Schéma de structure. Cet outil aura pour objectif d'être un support compréhensible et lisible par tous et devra synthétiser l'intérêt, les enjeux et les règles essentielles de ce document. Le premier outil de vulgarisation sera un site internet mais il pourra également s'agir d'un jeu, d'une plaquette, de panneaux ou tout autre support didactique. Le public cible étant les personnes susceptibles de demander un permis d'urbanisme ou d'environnement.

Le Schéma de structure recommande aussi de suivre et publier régulièrement les indicateurs de suivi. Les indicateurs sont des mesures de l'état d'un sujet ou d'une ressource, qui permettent à la commune d'évaluer les résultats des actions eu égard aux objectifs d'aménagement du territoire et plus généralement de se forger une idée sur la manière dont la commune se développe. L'idée est donc de permettre la mise au point d'un « tableau de bord » qui correspond aux particularités locales.