

SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

6. Evaluation environnementale



VILLE D'OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE

agora
-urba.eu

Ont coordonné à cette étude :

- ▶ Serge Peeters, architecte – licencié en art de Bâtir
- ▶ Pauline Nelsy Dumartin – Urbaniste

agora
-urba.eu

Rue Montagne aux Anges, 26 - 1081 Bruxelles
Engelenbergstraat, 26 - 1081 Brussel
T. +32 2 779 13 55 - F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

- ▶ Pierre Juckler, Conseiller en Aménagement du Territoire et Urbanisme auprès de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

Table des matières

1	Évaluation environnementale	5
2	Rappel des objectifs du schéma de structure communal	7
3	Liens entre les objectifs du SSC et d'autres plans et programmes pertinents	9
3.1	Description des plans et programmes pertinents	9
3.1.1	Au niveau international	9
3.1.2	Au niveau européen	9
3.1.3	Au niveau national	14
3.1.4	Au niveau régional	15
3.1.5	Au niveau communal	20
3.2	Analyse des liens entre les objectifs du SSC et des plans et programmes pertinents	21
3.2.1	Du SCC de 1993 - 1997 à la présente révision	21
3.2.2	Au regard des documents régionaux	25
4	Situation environnementale	35
4.1	Cadre bâti – habitat	35
4.2	Cadre bâti - activités et services	36
4.3	Cadre naturel	37
4.4	Mobilité	38
5	L'évolution probable si la révision du SSC n'était pas mis en œuvre	41
5.1	cadre bâti - habitat	41
5.2	Cadre bâti – activités et services	41
5.3	Cadre naturel	42
5.4	Réseau de communication	43
6	Incidences environnementales	47
6.1	Méthode d'évaluation retenue et difficultés rencontrées	47
6.2	Évaluation environnementale des incidences du schéma des orientations territoriales	50
6.2.1	Zones urbanisables – Habitat	51
6.2.2	Les autres zones urbanisables	59
6.2.3	Les zones non-urbanisables	62
6.2.4	Les surimpressions	65
6.2.5	Les affectations et les priorités de mise en œuvre des ZACC	71
6.3	Évaluation environnementale des incidences des mesures d'aménagement générales du SSC	74
6.3.1	POUR LA STRUCTURATION DU CADRE BATI, DES ACTIVITÉS ET DES SERVICES	74
6.3.1.1	POUR MAÎTRISER L'URBANISATION ET LA DENSIFICATION DE L'HABITAT	74

6.3.1.2	POUR DIVERSIFIER L'OFFRE DES LOGEMENTS POUR REpondre A DES BESOINS SPECIFIQUES	76
6.3.1.3	POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE BATI	78
6.3.1.4	POUR AMÉLIORER, POUR L'EXTENSION OU LA CRÉATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS - DES ACTIVITES ECONOMIQUES	79
6.3.1.5	POUR AMELIORER LES INFRASTRUCTURES TECHNIQUES	80
6.3.1.6	POUR AMELIORER LA GESTION DE DECHETS	80
6.3.1.7	POUR AMELIORER LA GESTION DE L'ENERGIE	81
6.3.2	POUR LA STRUCTURATION DU CADRE NATUREL	82
6.3.2.1	POUR LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE ET LA PROTECTION DES COURS D'EAU	82
6.3.3	ANALYSE DE LA NOTE GÉNÉRALE DE CIRCULATION	84
6.3.3.1	CIRCULATION AUTOMOBILE.....	85
6.3.3.2	RÉSEAUX CYCLABLE ET PIÉTON	86
6.3.3.3	RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	88
6.3.3.4	Espaces publics.....	89
7	l'évolution probable si le schéma de structure communal n'était pas mis en œuvre et les impacts de la mise en œuvre du schéma de structure communal	90
7.1	L'ÉVOLUTION PROBABLE SI LE SCHÉMA DE STRUCTURE N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE	90
8	Mesures pour assurer le suivi de la mise en œuvre du SSC	97
8.1	MESURES TRANSVERSALES	97
8.2	INDICATEURS SECTORIELS.....	97
9	Conclusion.....	103

1 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La présente évaluation environnementale du Schéma de Structure Communal a été réalisée conformément à la Directive européenne 2001/42/CE (21/07/2001), relative à l'évaluation environnementale des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes, transposée en Droit wallon dans l'article 16 du CWATUP.

L'article 16 du CWATUP précise que le Schéma de Structure Communal est un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal.

Celui-ci doit indiquer pour l'ensemble du territoire communal :

- « 1° Les objectifs d'aménagement selon les priorités dégagées ainsi que l'expression cartographiée des mesures d'aménagement qui en résultent ;*
- 2° L'implantation des équipements et infrastructures ;*
- 3° Les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation ;*
- 4° Les modalités d'exécution des mesures d'aménagement ;*
- 5° Une description des objectifs de l'avant-projet de Schéma de Structure Communal, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;*
- 6° Les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le Schéma de Structure Communal n'est pas mis en œuvre ;*
- 7° Les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du Schéma ;*
- 8° Les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;*
- 9° Les incidences sur l'activité agricole et forestière ;*
- 10° Les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9° ;*
- 11° Une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées ;*
- 12° Les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du Schéma de Structure Communal ;*
- 13° Un résumé non technique des informations visées ci-dessus. »*

Dès lors, la présente évaluation environnementale vise les objectifs suivants :

- Vérifier que l'ensemble des thématiques environnementales ont été examinées et prises en compte lors de l'élaboration du SSC;
- Évaluer 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 ville et ses territoires voisins.

Il est évident que la présente évaluation environnementale ne peut prétendre traiter et analyser de façon détaillée et exhaustive toutes les caractéristiques environnementales de la ville à l'échelle micro.

2 RAPPEL DES OBJECTIFS DU SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

La Ville souhaite privilégier l'urbanisation de la vallée du centre d'Ottignies et organiser l'extension de Louvain-la-Neuve, tout en préservant les caractéristiques des noyaux villageois existants.

Cette urbanisation devra se faire suivant les principes du développement durable, en assurant la diversité de l'habitat, le mélange des fonctions et une mobilité intégrée au territoire.

CADRE BATI – HABITAT

Orienter et maîtriser l'urbanisation et la densification de l'habitat en assurant le développement équilibré des deux pôles urbains et le maintien des identités villageoises, en offrant un logement accessible pour tous.

CADRE BATI - ACTIVITES ET SERVICES

Affirmer son rôle majeur de pôle régional en assurant la diversité des fonctions sur l'ensemble du territoire.

RESEAUX DE COMMUNICATIONS

Accompagner l'arrivée du RER, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des équipements.

CADRE NATUREL

Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans la cadre d'une politique de développement durable.

3 LIENS ENTRE LES OBJECTIFS DU SSC ET D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES PERTINENTS

3.1 DESCRIPTION DES PLANS ET PROGRAMMES PERTINENTS

3.1.1 Au niveau international

Au niveau international, le **PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT (PNUE)** est la plus haute autorité environnementale pour les pays faisant parties des Nations Unies. Le Programme joue le rôle de catalyseur, de défenseur, d'instructeur et de facilitateur œuvrant à promouvoir l'utilisation avisée et le développement durable de l'environnement mondial.

Le PNUE héberge également les secrétariats de nombreuses conventions environnementales internationales, dont le Secrétariat de l'Ozone et le Fonds multilatéral du Protocole de Montréal et les secrétariats de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction, de la Convention sur la diversité biologique, la Convention sur les espèces migratoires ainsi qu'un nombre grandissant d'accords liés aux substances chimiques, dont la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers des déchets dangereux et la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants.

Les conventions et protocoles internationaux du PNUE sont traduits au niveau européen, national et/ou régional sous forme de directives, plans et règlements.

Ces conventions et protocoles internationaux étant, pour une grande partie, relayés tant au niveau européen que national et régional, l'analyse de la multitude de ces textes internationaux sort du cadre de la mission d'un Schéma de Structure Communal et sera abordée indirectement par l'analyse des liens entre les objectifs du Schéma de Structure et les plans et programmes nationaux, régionaux et locaux.

3.1.2 Au niveau européen

Le **SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE (SDEC)** a pour objectif principal de : « *définir à l'échelle de l'Union européenne des objectifs politiques et des principes généraux de développement spatial en vue d'assurer un développement durable équilibré du territoire européen et respectueux de sa diversité* ».

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire s'inscrit dans la continuité de l'objectif de l'Union européenne (UE) qui consiste à rechercher un développement équilibré et durable, notamment moyennant le renforcement de la cohésion économique et sociale.

Les trois objectifs politiques fondamentaux des politiques communautaires sont :

1. La cohésion économique et sociale ;
2. La préservation des bases naturelles de la vie et du patrimoine culturel ;
3. Une compétitivité plus équilibrée du territoire européen.

Les politiques de développement spatial contribuent au développement durable de l'UE par la promotion d'une structure spatiale et urbaine équilibrée.

Dans ce but, les ministres chargés de l'aménagement du territoire se sont mis d'accord dès 1994 sur trois objectifs ou principes directeurs :

1. Le développement d'un système urbain équilibré et polycentrique et une nouvelle relation ville-campagne ;
2. L'assurance d'une parité d'accès aux infrastructures et au savoir ;
3. Le développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.

Les objectifs du SDEC devraient être poursuivis conjointement par les institutions européennes, et les échelons politiques et administratifs nationaux, régionaux et locaux des différents pays membres.

La **STRATÉGIE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (SDD)** fixe un cadre politique au niveau de l'Union européenne (UE) pour permettre le développement durable, c'est-à-dire répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins.

« L'Union européenne établit une stratégie à long terme qui vise à concilier les politiques ayant pour objet un développement durable du point de vue environnemental, économique et social, afin d'améliorer de façon durable le bien-être et les conditions de vie des générations présentes et à venir ».

En 2006, la Commission européenne a adopté une « Nouvelle Stratégie en faveur du Développement Durable ». Cette nouvelle stratégie appuie la Stratégie adoptée en 2001 dont les principes directeurs sont :

- Promotion et protection des droits fondamentaux ;
- Solidarité intra et intergénérationnelle ;
- Garantie d'une société ouverte et démocratique ;
- Participation des citoyens ;
- Participation des entreprises et des partenaires sociaux ;
- Cohérence des politiques et gouvernance ;
- Intégration des politiques ;
- Exploitation des meilleures connaissances disponibles ;
- Principe de précaution ;
- Principe du pollueur-payeur.

La nouvelle SDD part du constat de l'aggravation de la situation en matière environnementale en Europe et renouvelle ses mesures à l'encontre de sept tendances non durables sur lesquelles une action est nécessaire. La présente stratégie énumère toute une série d'objectifs opérationnels et chiffrés et de mesures concrètes à l'échelle de l'UE en vue d'atteindre ces objectifs.

1) Le premier objectif spécifique à long terme de la stratégie est de limiter le changement climatique et ses effets, en respectant les engagements du protocole de Kyoto et dans le cadre de la stratégie européenne sur le changement climatique. Les domaines de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et du transport doivent, en outre faire, l'objet d'efforts particuliers.

2) Limiter les effets négatifs des transports et enrayer les déséquilibres régionaux est un autre objectif à long terme, en vue duquel il faut rompre le lien entre croissance économique et développement des transports, et développer davantage les transports respectueux de l'environnement et de la santé. La stratégie envisage, entre autres mesures, la tarification des infrastructures, la promotion des transports alternatifs à la route et des véhicules moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

3) En vue de promouvoir des modes de production et de consommation plus durables, il convient notamment de briser le lien entre croissance économique et dégradation de l'environnement et de tenir compte de ce que les écosystèmes peuvent supporter. À cette fin, l'UE doit, entre autres, promouvoir les marchés publics écologiques, définir avec les parties concernées des objectifs de performance environnementale et sociale des produits, accroître la diffusion des innovations environnementales et des technologies écologiques, et développer l'information et l'étiquetage approprié des produits et services.

4) La gestion durable des ressources naturelles constitue aussi un objectif. Il faut en effet éviter leur surexploitation et améliorer l'efficacité de leur utilisation, reconnaître la valeur des services écosystémiques et refréner la diminution de la biodiversité d'ici 2010. L'UE doit en particulier faire des efforts en matière d'agriculture, de pêche et de gestion des forêts, veiller à l'achèvement du réseau Natura 2000, définir et mettre en œuvre des actions prioritaires en matière de protection de la biodiversité et veiller à l'intégration des aspects liés à la mer et aux océans. Le recyclage et la réutilisation doivent également être soutenus.

5) La limitation des risques importants pour la santé publique est un autre objectif de la stratégie. La sécurité et la qualité des denrées doivent être assurées à tous les niveaux de la chaîne alimentaire. Les risques pour la santé et l'environnement dus aux produits chimiques doivent être éliminés avant 2020 et la recherche sur les liens entre la santé et les polluants environnementaux doit être développée. Les problèmes liés aux épidémies et à la résistance aux antibiotiques doivent être abordés, notamment pour se préparer à une éventuelle pandémie et pour lutter contre le VIH/sida, de même que ceux liés au style de vie.

6) Afin de lutter contre l'exclusion sociale et la pauvreté, et faire face aux conséquences du vieillissement démographique, l'UE doit favoriser le vieillissement actif de la population, les efforts en vue d'assurer la viabilité des systèmes de pension et de protection sociale, l'intégration des migrants légaux et le développement d'une politique communautaire de l'immigration, l'amélioration de la situation des familles et des enfants en particulier ainsi que l'égalité hommes-femmes.

7) La stratégie révisée prévoit également de renforcer la lutte contre la pauvreté dans le monde, de veiller au développement durable mondial et au respect des engagements internationaux. Dans ce but, l'UE doit, notamment, augmenter le montant de l'aide fournie aux pays défavorisés, renforcer la cohérence et la qualité des politiques d'aide au développement, ainsi que promouvoir une meilleure gouvernance internationale.

8) La société de la connaissance doit être un moteur de l'action en faveur du développement durable. Un effort particulier doit être fait dans le domaine de l'éducation et de la formation du plus grand nombre, afin de stimuler un changement de comportement et de doter les citoyens des compétences nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans la stratégie. Par ailleurs, l'innovation scientifique et technique doit être stimulée, notamment grâce aux programmes-cadres de recherche et de développement et en associant les universités, les instituts de recherche, les entreprises et les responsables publics.

9) Les instruments financiers et économiques sont aussi un moyen de donner naissance à un marché avec des produits et services moins polluants et de modifier les comportements des consommateurs. Ainsi, les prix doivent refléter les coûts environnementaux et sociaux réels, tandis que les mesures fiscales devraient s'appliquer à la consommation d'énergie et de ressources et/ou à la pollution.

10) Une meilleure communication permet de susciter l'engagement des citoyens et des entreprises. L'importance du dialogue systématique avec les consommateurs, ainsi que de la consultation des pays tiers, est soulignée afin de mobiliser les efforts de tous les acteurs. Des partenariats doivent être établis entre les différents acteurs, en ce compris les pouvoirs publics (européens et nationaux), les entreprises et les citoyens (y compris les organisations non gouvernementales).

La Commission s'est engagée à présenter tous les deux ans un rapport de situation sur la mise en œuvre de la SDD. La dernière évaluation publiée de la SDD est celle de 2011. Cette évaluation réalisée par Eurostat présente grâce à un système d'indicateurs les évolutions concernant les objectifs généraux qui ont été définis. Sur base de 11 indicateurs clés, le rapport statue que le bilan de l'évaluation des progrès depuis 2000 est mitigé. La consommation énergétique des transports s'est accrue depuis 2000. Cependant, la majorité des indicateurs relatifs au changement climatique et à l'énergie évoluent positivement depuis 2000. Des progrès constants ont été réalisés en ce qui concerne la désignation de zones protégées et la qualité de l'eau permettant de refréner la diminution de la biodiversité. Les forêts restent exploitées de manière durable.

Un **7ème plan d'action pour l'environnement** (PAE) intitulé "Bien vivre dans les limites de notre planète" est en cours d'examen. Il détaille des actions en faveur de l'environnement pour la période 2013 à 2020.

La proposition du 7ème PAE contient neuf objectifs qui s'appuient sur les axes suivants :

- Conserver le capital naturel ;
- Utiliser d'une manière efficace les ressources ;
- Prévenir des risques de santé liés à l'environnement ;
- Mieux utiliser et intégrer les politiques ;
- Renforcer la durabilité des villes.

La STRATÉGIE EUROPE 2020 est la stratégie de croissance sur dix ans de l'Union européenne. L'Union européenne s'est fixé 5 objectifs clés à atteindre d'ici la fin de la décennie. Ils touchent à l'emploi, à l'éducation, à la recherche et à l'innovation, à l'inclusion sociale et à la réduction de la pauvreté, ainsi qu'au changement climatique et à l'énergie.

Les objectifs et sous-objectifs sont les suivants :

- Emploi : Un emploi pour 75 % de la population âgée de 20 à 64 ans
- Recherche et développement : Investissement de 3 % du PIB de l'UE dans la recherche et le développement
- Changement climatique et énergies durables :
 - Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % (voire de 30 %, si les conditions le permettent) par rapport à 1990
 - Utilisation d'énergie provenant de sources renouvelables à hauteur de 20 %
 - Augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique
- Éducation
 - Abaissement du taux de sortie précoce du système scolaire à moins de 10 %
 - Un diplôme de l'enseignement supérieur pour au moins 40 % de la population âgée de 30 à 34 ans
- Lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale : Réduction d'au moins 20 millions du nombre de personnes touchées ou menacées par la pauvreté et l'exclusion sociale

La stratégie Europe 2020 prévoit sept initiatives phares:

1. Une Union de l'innovation ;
2. Jeunesse en mouvement ;
3. Une stratégie numérique pour l'Europe ;
4. Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ;
5. Une politique industrielle à l'ère de la mondialisation ;
6. Une stratégie pour des compétences nouvelles et des emplois ;
7. Une plateforme européenne contre la pauvreté.

La politique environnementale de l'Union européenne est comprise dans l'initiative phare « Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ». Elle complète ainsi la Stratégie en faveur du Développement Durable.

3.1.3 Au niveau national

Le **PLAN FÉDÉRAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PFDD) 2009-2012** aurait dû entrer en vigueur en 2009. Cependant, ce plan est resté au stade d'avant-projet notamment en raison de la nécessité de modification de la Loi dite de « 1997 ».

Le dernier plan en date, le plan fédéral de développement durable (PFDD) 2004-2008 a été adopté par le Conseil des Ministres le 24 septembre 2004. Il est articulé autour de six thèmes : la pauvreté, le vieillissement de la population, la santé, les ressources naturelles, les changements climatiques et les énergies propres et le transport.

De la sorte, le plan reprend les thèmes de la stratégie de développement durable de l'Union européenne.

Par conséquent, bien que le PFDD 2004-2008 ne soit plus en vigueur et considérant qu'aucun autre plan ne le remplace, nous procéderons tout de même à l'analyse des liens entre les objectifs du SSC et du PFDD en question ci-après.

Néanmoins, le gouvernement fédéral belge a approuvé en mai 2013 un projet d'arrêté royal fixant la Vision stratégique fédérale à long terme de développement durable (VLT).

Cette vision à long terme comprend 55 objectifs de développement durable que le gouvernement fédéral souhaite atteindre à l'horizon 2050, dans le cadre de sa politique de développement durable.

Ces objectifs visent à répondre à quatre défis majeurs :

1. la cohésion sociale dans une société où chacun disposera d'un accès égal à tous les domaines de la vie ;
2. une société résiliente qui adapte son économie aux défis économiques, sociaux et environnementaux ;
3. la préservation de l'environnement ;
4. une autorité publique fédérale qui assume sa responsabilité sociétale.

Une liste d'environ 80 indicateurs de développement durable allant de pair avec ces objectifs est également validée.

3.1.4 Au niveau régional

Le **SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER)** a été adopté le 27 mai 1999 par le Gouvernement wallon après avoir été soumis à une information publique et à diverses consultations.

Selon le premier paragraphe de l'article 13 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine et de l'énergie (CWATUP), le SDER « exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne ». Il s'agit d'un document d'orientation, donc non contraignant, qui doit inspirer la politique d'aménagement du territoire de la Région wallonne et notamment les révisions du Plan de secteur.

Sur base d'une analyse de la situation et des tendances pour l'avenir, le SDER détermine 8 objectifs principaux :

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

Le **PLAN D'ENVIRONNEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PEDD)** contient les lignes directrices à suivre à moyen et long terme lors de la prise de décisions par le Gouvernement wallon, l'Administration régionale, les entreprises pararégionales, les personnes privées chargées d'une mission de service public et, dans les matières d'intérêt régional, les provinces, communes et associations de communes.

Le plan contient notamment les éléments suivants :

- Les objectifs à atteindre pour les différentes composantes de l'environnement et les moyens d'action à développer ;
- Les éléments permettant d'intégrer l'environnement et la préservation des ressources naturelles dans le processus de développement de la Région et dans l'ensemble des politiques sectorielles régionales.

Le Plan répond ainsi à un des points essentiels du Plan d'Action 21 et du Vème programme européen.

Les objectifs principaux du PEDD sont :

- Le climat ;
- L'air ;
- Le bruit ;
- La radioactivité ;
- Les sols ;

- L'eau ;
- La conservation de la biodiversité ;
- La pêche ;
- La chasse ;
- Les déchets ;
- Le milieu urbain ;
- Le milieu rural ;
- L'agriculture ;
- La forêt ;
- Les activités industrielles ;
- Les ressources du sous-sol ;
- L'énergie et l'environnement ;
- Le transport, les infrastructures et l'environnement ;
- Le tourisme, les loisirs et l'environnement ;
- La santé ;
- L'éco-consommation ;
- L'emploi et l'environnement ;
- La sensibilisation, l'information, l'éducation et la formation.

Le **PLAN MARSHALL 2.VERT** est un plan dont l'objectif est la sortie de crise et le défi environnemental. Il couvre la période 2010-2014.

Le Plan Marshall 2.vert, tel que défini par les Gouvernements wallon et de la Communauté française, entend :

- Maintenir la priorité accordée à la création d'activités et d'emplois ;
- Ériger la formation et l'enseignement en fer de lance de l'accès à l'emploi ;
- Inscrire la Wallonie dans la révolution énergétique pour exploiter au mieux les promesses du développement durable.

Ce plan est articulé autour de 6 axes prioritaires définissant des actions, pour lesquels des objectifs quantifiés sont identifiés et consistent notamment en une amplification de la Recherche et de l'exploitation de ses résultats, le soutien à la création et à la croissance des entreprises et plus particulièrement les TPE et les PME, le développement d'un véritable secteur des technologies environnementales, l'allègement de la fiscalité qui pèse sur les entreprises, la création de nouvelles places d'accueil pour les enfants en bas âge ou encore l'amélioration de l'enseignement et de la formation des jeunes pour les faire davantage correspondre avec les besoins des entreprises.

Ces axes sont :

- Axe I : Le capital humain, un atout à valoriser.
- Axe II : Les pôles de compétitivité et les réseaux d'entreprises, un succès à amplifier.
- Axe III : Faire de la recherche scientifique un moteur d'avenir.
- Axe IV : Mettre en place un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité.
- Axe V : Les Alliances Emploi-Environnement, une stratégie d'avenir.
- Axe VI : Conjuguer emploi et bien-être social.

Le Plan Marshall 2022 complète et prolonge le Plan Marshall 2.vert qui reste en vigueur jusqu'en 2014.

Aux axes du Plan Marshall 2.vert s'ajoutent deux nouvelles lignes directrices :

- Le renforcement de l'enseignement et de la formation.
- La transition énergétique.

Le **PLAN AIR-CLIMAT** a été adopté, le 15 mars 2007, par le Gouvernement. Ce programme vise à remédier à la problématique globale de la pollution atmosphérique dont le réchauffement climatique est un des aspects centraux.

Les 7 et 8 mars 2007, les États de l'Union européenne se fixaient comme objectif d'atteindre une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici à 2020. Dans

le cadre du protocole de KYOTO, l'objectif de réduction des gaz à effet de serre pour la Belgique est de 7,5 %, par rapport aux émissions de 1990, pour la période 2008-2012.

En mars 2004, un accord de coopération relatif à la répartition de l'effort à accomplir était conclu entre les trois Régions. La Région wallonne s'engageait alors à réduire ses émissions de 7,5 % (au cours de la période allant de 2008 à 2012). À cette époque, les émissions de gaz à effet de serre de la Région wallonne se situaient déjà à 6,1 % au-dessous des niveaux de 1990.

Pour la période 2013-2020, l'objectif pour la Belgique est une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990.

Outre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique a des répercussions négatives sur notre environnement et notre santé. L'amélioration de la qualité de l'air figure aussi au premier rang des priorités de la Région. Un environnement sain, c'est aussi garantir à chaque citoyen de respirer un air pur, ce dernier constituant l'autre objectif poursuivi par le plan Air-Climat.

Un décret climat wallon a été adopté en 2013. Ce décret fixe les objectifs de réduction de gaz à effet de serre pour deux horizons spécifiques : -30 % d'ici 2020 et de -80 à -95 % en 2050. Le décret institue aussi le mécanisme qui encadre ces objectifs, principalement des « budgets carbone » quinquennaux ou quantité de GES que la Wallonie pourra émettre sur cinq ans. Les budgets pour les périodes 2013-2017 et 2018-2022 sont déjà fixés dans le décret. Le budget global est réparti en budgets sectoriels qui définit l'effort de réduction que chaque secteur (industries, résidentiel, tertiaire, agriculture, etc.) devra fournir. À chaque période budgétaire correspond ainsi un plan wallon « climat » qui propose une série de mesures sectorielles pour respecter les budgets alloués.

Un nouveau Plan wallon Air-Climat pour la période 2013-2017 a été lancé, correspondant à la deuxième période budgétaire instaurée par le décret climat.

Le **PLAN WALLON DES DÉCHETS « Horizon 2020 »** n'est pas encore adopté alors que le précédent Plan est arrivé à échéance en 2010. Tant que ce nouveau Plan n'a pas été adopté, le Plan Wallon des déchets Horizon 2010 continue à produire ses effets.

L'objectif général du Plan wallon des déchets « Horizon 2010 » est d'appliquer à la gestion des déchets, les principes et actions retenus par le Plan d'Environnement pour le Développement Durable en Région wallonne et les mesures ordonnées par le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets. Un tel objectif ne peut être atteint que grâce à un engagement politique profond, une délégation des responsabilités et des mesures concrètes à la fois ambitieuses et réalistes pendant une longue période.

Le **PLAN PLUIES** a été adopté, le 9 janvier 2003, par le Gouvernement wallon afin de lutter contre les inondations et leurs effets sur les sinistrés.

Ce plan présente des objectifs et des actions et approche la problématique suivant un découpage géographique cohérent dont l'unité est le sous-bassin versant. Il vise, en outre, la coordination entre les services des administrations concernées.

Le **PROGRAMME WALLON DE DÉVELOPPEMENT RURAL (PWDR)** été approuvé par la Commission européenne le 30 novembre 2007 pour la période 2007-2013. Il a pour objectif de permettre le soutien à la mise en œuvre de toute une série de mesures dans le secteur agricole et environnemental ainsi qu'en faveur du développement économique des zones rurales.

Ce programme est constitué de 3 axes, à savoir :

- Axe 1 : Amélioration de la compétitivité des secteurs agricoles et forestiers.
- Axe 2: Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural.
- Axe 3: Qualité de vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale.

Le Programme Wallon de Développement Rural suivant couvrira la période 2014-2020. Il assurera la continuité du programme actuel et intégrera l'évolution du cadre réglementaire européen, notamment la réforme de la Politique Agricole Commune de 2013.

3.1.5 Au niveau communal

La Ville dispose des outils planologiques suivants :

- PCDN depuis 1997
- PCM depuis 2004
- RGBSR à Céroux
- 2 schémas directeurs (La baraque, Jean des Bois)
- Périmètre de revitalisation urbaine « cœur de ville »
- 2 SAR (la tannerie, Agricultura)
- 2 sites NATURA 2000, couvrant 307Ha
- 2 réserves naturelles (le Bois des Rêves et le Bois de Lauzelle)
- Contrat rivière Dyles-Gette
- Convention fauchage tardif / bords de routes depuis 2006

(Voir le détail de tous ces outils dans le SSC)

Dans le cadre de cette évaluation environnementale, il est intéressant de rappeler que le territoire communal, il existe deux sites NATURA 2000, couvrant 307 Ha. Il s'agit d'une partie du Bois des Rêves et du Bois de Lauzelle.

La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve ne possède ni réserve naturelle domaniale, ni réserve naturelle agréée.

Cependant, on peut y observer deux réserves naturelles privées :

- 217 - Bois des Rêves;
- 207 - Bois de Lauzelle.

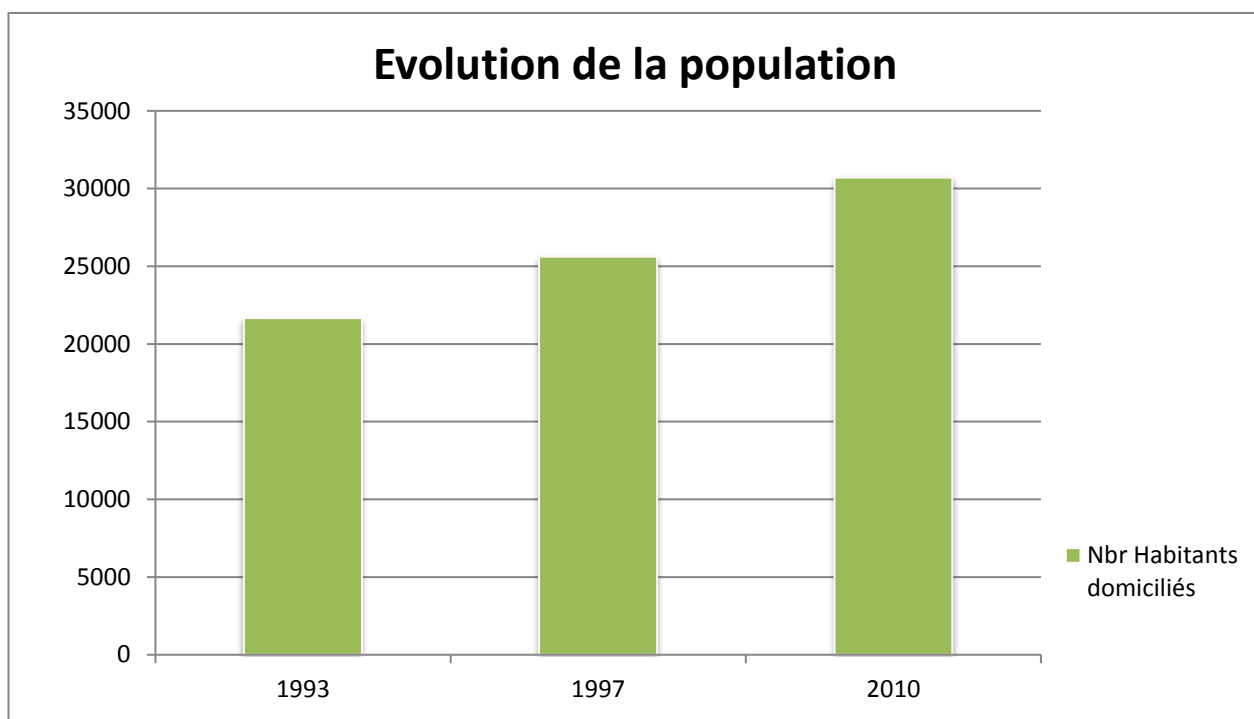
Ces deux réserves naturelles = SGIB & Natura 2000.

3.2 ANALYSE DES LIENS ENTRE LES OBJECTIFS DU SSC ET DES PLANS ET PROGRAMMES PERTINENTS

3.2.1 Du SSC de 1993 - 1997 à la présente révision

La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dispose d'un schéma de structure communal élaboré en 1993 et révisé partiellement en 1997. La Ville souhaite la révision totale de son outil de réflexion pour l'aménagement de son territoire pour le mettre à jour, après 17 ans d'application.

L'évolution démographique depuis la première version du SSC jusqu'à la présente révision :



+ 390 habitants/an

+ 565 habitants/an

En effet, la **+2,6%**

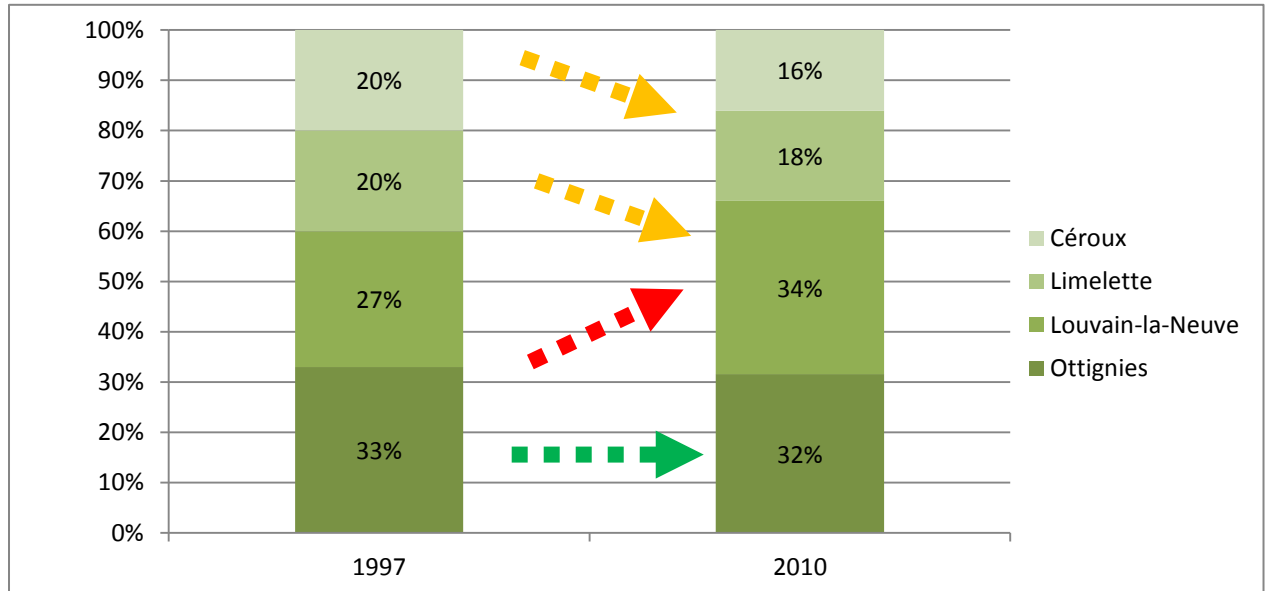
+1,4%

Prévision démographique des versions précédentes a été atteinte.

De plus, il y a lieu de relever l'option relative à *la croissance et à la répartition de la population stipulant qu'elle doit se faire en respectant les spécificités et les potentialités des différents quartiers de la ville [...]* Pour assurer un certain équilibre,

il ne faudrait pas que le nombre de résidents domiciliés à Louvain-la-Neuve dépasse le nombre d'habitants du reste de la commune.

On constate que cette option initiale n'est plus respectée, puisqu'il y a une augmentation plus importante de la population résidente à Louvain-la-Neuve que sur le reste de la ville.



On retrouve dans la présente révision, la volonté de privilégier l'urbanisation de la vallée du centre d'Ottignies et organiser l'extension de Louvain-la-Neuve, tout en préservant les caractéristiques des noyaux villageois existants.

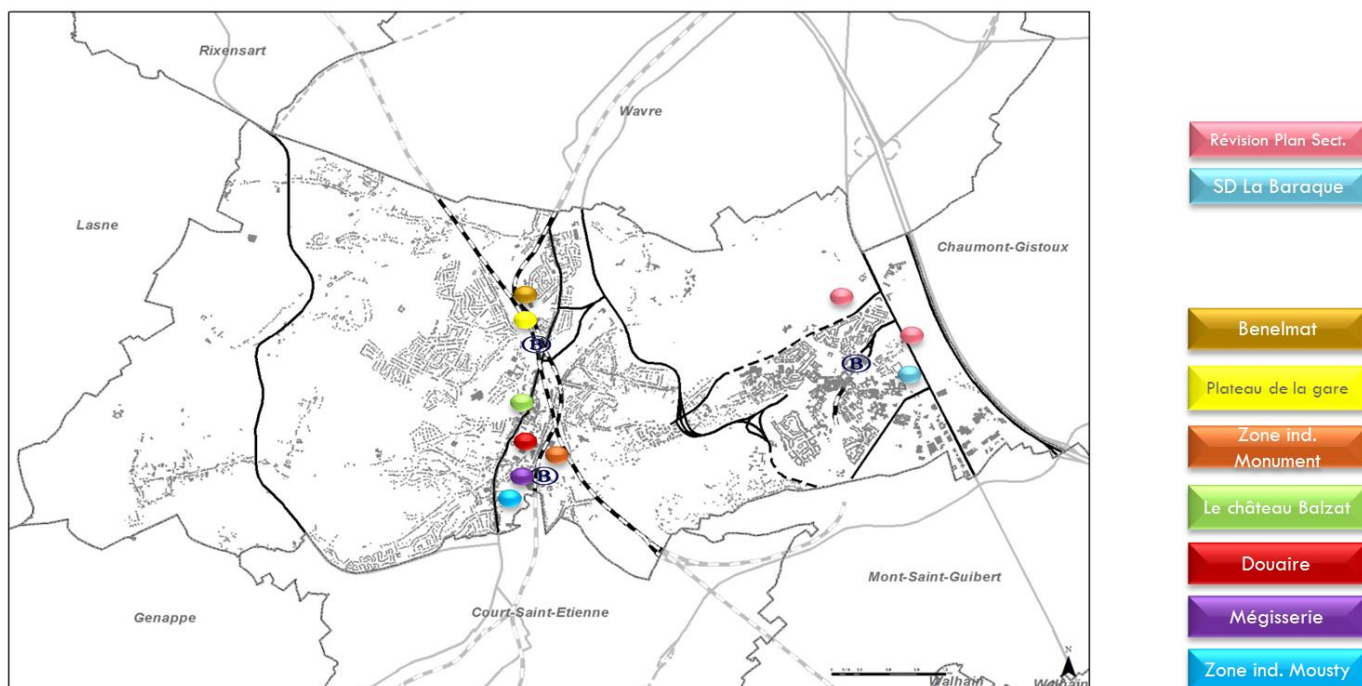
Cette évolution de la répartition démographique sur le territoire communale est aussi à mettre en parallèle avec la disponibilité foncière. Il s'agit ici d'attirer l'attention sur la grande capacité de construction que permet le Plan de secteur au niveau du plateau agricole



Parcelles sans bâtiment en zone d'habitat & d'habitat rural au Plan de secteur en grande partie sous la maîtrise du privé.

Or, le SSC de 1993 prévoyait déjà une légère urbanisation de ces zones, tout en préservant les caractéristiques des noyaux villageois existants. Cette volonté est répétée dans la présente révision.

C'est donc bien dans la vallée qu'il y a lieu de se tourner d'autant que c'est là que l'on retrouve le potentiel foncier le plus important.



En effet, il existe des sites anciennement industriels à reconvertir, des zones le long du chemin de fer en attente d'un renouveau et bien évidemment le centre d'Ottignies par l'implantation du centre commercial le Douaire offre aussi une belle réflexion de reconversion de zone monofonctionnelle.

La présente révision insiste sur les diverses réflexions qu'il y a lieu de mettre en place et donc certaines sont déjà en cours d'étude.

Lors de l'écriture du SSC de 1993, la Ville souhaitait pouvoir *accueillir une population diversifié tant en ce qui concerne l'âge des habitants que leur niveau socio-économique*. Force de constater que Louvain-la-Neuve accueille de plus en plus, une

population vieillissante et que le reste de la ville ne présente pas une population plus diversifiée.

La présente révision met bien en évidence la nécessité de mettre tout en œuvre pour

Quartier	Evolution	Attractivité pour les jeunes couples sans enfants	Présence de personnes âgées et très âgées	Profil du quartier
Ottignies centre	↑↑	↑↑	↑↑↑	Quartier urbain en croissance, attractif pour les jeunes et personnes âgées
Buston	↑	↓↓	↑	Quartier résidentiel en légère croissance composé de familles vieillissantes.
Clinique	↑↑	↓	↓↓	Quartier résidentiel en croissance soutenue essentiellement par la présence de famille avec enfant(s).
Petit Ry	≈	↓↓	↑↑	Quartier résidentiel en faible décroissance composé d'une population âgée.
Limelette	≈	↓↓↓	↑	Quartier résidentiel en faible décroissance composé de familles avec enfant(s) et de personnes âgées.
Céroux	≈	↓↓↓	↑↑↑	Quartier résidentiel en faible décroissance composé d'une population âgée.
Bruyère	↑	↑↑↑	↓↓↓	Quartier résidentiel très attractif pour les jeunes couples
Hocaille	↓↓↓	↑↑	↓↓	Quartier étudiantin ancien en décroissance et encore attractif pour les jeunes couples.
Biereau	↓↓↓	↑	↑↑	Quartier étudiantin ancien en décroissance et encore légèrement attractif pour les jeunes couples.
Lauzelle	≈	↓↓↓	↓↓	Quartier résidentiel en très faible croissance et composé essentiellement de familles avec enfant(s).

accueillir une population diversifiée dans la vallée.

Cette urbanisation devra se faire suivant les principes du développement durable, en assurant la diversité de l'habitat, le mélange des fonctions et une mobilité intégrée au territoire.

Le SCC de 1993 / 1997 et la présente révision mettent en évidence aussi la capacité du territoire à assurer une mobilité durable, notamment par la bonne couverture des transports en commun et plus spécifiquement aussi dans la vallée. Il y a lieu aussi de relever la mesure d'aménagement déjà prévue en 1993 d'organiser une promenade le long de la Dyle.

Néanmoins, le SSC de 1993 attirait déjà l'attention sur les problématiques de circulation dans le centre d'Ottignies et insistait sur la mise en place d'une voirie permettant la jonction entre la bretelle de la RN238 et l'avenue des Villas à la limite de Limelette et d'Ottignies. La présente révision insiste aussi sur la nécessité de réaliser la passerelle Masaya, reprise dans les accords avec la SNCB.

3.2.2 Au regard des documents régionaux

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall .2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
CADRE BATI – HABITAT										
Orienter et maîtriser l'urbanisation et la densification de l'habitat en assurant le développement équilibré des deux pôles urbains et le maintien des identités villageoises, en offrant un logement accessible pour tous.										
Utilisation parcimonieuse du sol	Développement d'un système urbain équilibré, polycentrique et d'une nouvelle relation ville-campagne. Maîtriser l'expansion urbaine en s'inspirant du concept de "ville-compacte" (ville des courtes distances).	Gestion durable des ressources naturelles.	Des bâtiments éco-énergétiques Gérer les ressources naturelles de façon plus responsable	Structurer l'espace wallon.	Revitaliser les centres urbains, de manière à réduire les besoins de déplacement Face aux pressions extérieures, le milieu rural, dans les zones susceptibles d'accueillir de nouvelles activités, se doit d'être géré avec parcimonie, et en acceptant que des affectations compatibles avec les activités agricoles, en concertation avec les divers secteurs intéressés. Réduction des consommations d'énergie dans le secteur domestique.	Sans lien.	La ville-compacte permet, grâce à la réalisation d'un réseau de transports en commun et d'un réseau de modes doux performants, de diminuer l'usage de la voiture pour les déplacements de courtes distances.	La limitation de l'expansion urbaine permet une gestion des déchets plus facile : organisation d'un réseau de collecte plus performant.	Diminuer l'impact de l'imperméabilisation des sols.	Protection et meilleure gestion des superficies dédiées aux activités agricoles. Aide au maintien et diversification des activités agricoles.
Cadre de vie convivial	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Le maintien et la protection de zones de calme et de quiétude. Renforcer la présence de la nature dans la ville et gérer ces espaces verts selon leurs fonctions écologiques et sociales. Revitaliser les centres urbains, de manière notamment à réduire les besoins de déplacement.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.
Accès à un logement pour tous	Sans lien.	Sans lien.	Des logements décents et abordables. Des bâtiments éconergétiques.	Répondre aux besoins primordiaux.	Réduction des consommations d'énergie dans le secteur domestique.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.
Projets de logements à haute performance énergétique	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	La maîtrise énergétique des bâtiments par les professionnels. Améliorer le niveau de performance énergétique des logements.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall.2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
CADRE BATI - ACTIVITES ET SERVICES										
Affirmer son rôle majeur de pôle régional en assurant la diversité des fonctions sur l'ensemble du territoire.										
Assurer la pérennité et maîtriser le développement de l'ensemble des équipements publics (scolaires, sportifs, culturels, administratifs).	<p>Parité d'accès aux infrastructures et au savoir.</p> <p>Favoriser la mixité des fonctions et des groupes sociaux, surtout dans les métropoles, afin de lutter contre l'exclusion sociale d'une partie de la population, réaménager et réaffecter les quartiers en crise ainsi que les friches industrielles.</p> <p>Diversification des activités en fondant leurs stratégies sur leurs spécificités et leurs besoins.</p>	<p>Faire face aux conséquences du vieillissement démographique.</p> <p>Un effort particulier doit être fait dans le domaine de l'éducation et de la formation du plus grand nombre.</p>	<p>Développer les services de proximité.</p> <p>Faire face aux conséquences du vieillissement de la population.</p>	Sans lien.	Sans lien.	<p>Augmenter les investissements dans les crèches et maisons de repos.</p> <p>Développer l'emploi dans les services de l'accueil de l'enfance et d'aide aux personnes.</p> <p>Amélioration de l'enseignement et de la formation des jeunes.</p>	Le maintien des équipements dans des lieux accessibles et proches permet d'améliorer la qualité de l'air (diminution de la part de la voiture dans les déplacements).	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall.2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
<p>Assurer le développement d'activités économiques à haute valeur ajoutée</p>	<p>Améliorer la base économique en se basant sur les potentialités spécifiques du territoire et en implantant des activités innovantes, diversifiées et créatrices d'emplois.</p> <p>Favoriser la mixité des fonctions et des groupes sociaux, surtout dans les métropoles, afin de lutter contre l'exclusion sociale d'une partie de la population, réaménager et réaffecter les quartiers en crise ainsi que les friches industrielles.</p> <p>Diversification des activités en fondant leurs stratégies sur leurs spécificités et leurs besoins.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Des emplois de qualité.</p>	<p>Contribuer à la création d'emplois et de richesses par l'anticipation des besoins du développement économique et la mise en œuvre de conditions nécessaires au bon développement économique.</p>	<p>Les nouvelles affectations (telles que PME, tourisme doux, services, etc.) doivent être traitées et organisées de telle sorte qu'elles se fassent sans impact significatif sur l'environnement et qu'elles garantissent le caractère de ruralité.</p>	<p>Maintenir la priorité accordée à la création d'activités et d'emplois.</p> <p>Privilégier la création d'emplois de proximité dans des TPE et des PME.</p> <p>Promouvoir les entreprises du secteur des technologies environnementales.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Amélioration de la compétitivité des secteurs agricoles et forestiers via la diversification des activités de l'économie rurale</p>

<p>Accentuer le potentiel touristique de la Ville</p>	<p>Développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.</p> <p>Gérer intelligemment les ressources telles que l'eau, le sol, l'énergie et les déchets, sauvegarder la nature et le patrimoine culturel.</p> <p>Définition de stratégies intégrées de préservation et de réhabilitation qui affectent les paysages et le patrimoine et par la sensibilisation du public sur la contribution des politiques d'aménagement du territoire à la défense de l'héritage des générations futures</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Valorisation du patrimoine naturel et culturel de la ville.</p> <p>Création d'emplois et de richesses : contribution à la création d'une filière touristique locale et d'emplois locaux.</p> <p>Structurer la filière touristique locale par la mise en œuvre de collaborations transversales : partenariats interprofessionnels ou public/privé.</p>	<p>La généralisation de l'éducation à la nature.</p> <p>L'objectif socioculturel consiste en une meilleure intégration des activités récréatives dans la forêt et en un développement de la connaissance de l'écosystème forestier par le grand public.</p> <p>Développement d'un tourisme de qualité qui s'intègre au tissu local et qui valorise l'environnement ; en particulier, le tourisme ne peut se développer à l'intérieur et autour des espaces protégés que si leur interaction est soutenable à long terme.</p> <p>Protection et la valorisation du patrimoine naturel et culturel, en tant que produit touristique et de loisirs. En particulier, le</p>	<p>Mettre en place un cadre propice à la création d'activités et d'emplois de qualité : par essence les emplois liés à l'activité touristique sont durables (quoique saisonniers) et non délocalisables.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Sans lien.</p>	<p>Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural.</p> <p>Qualité de vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale.</p>
---	---	-------------------	-------------------	--	--	--	-------------------	-------------------	-------------------	---

					<p>tourisme doit accepter les contraintes d'un tourisme soutenable, et apporter une contribution à la protection et à la valorisation des ressources naturelles et culturelles (dont il dépend pour une bonne partie).</p> <p>Amélioration de l'offre en hébergement, tant en termes de qualité que de quantité, dans le souci d'une insertion harmonieuse dans le cadre naturel ou bâti, ainsi que la prise en considération des possibilités de diversification et de création d'emplois que l'hébergement touristique constitue pour le milieu rural et en particulier pour les agriculteurs.</p>					
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall .2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
RESEAUX DE COMMUNICATIONS										
Accompagner l'arrivée du RER, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des équipements										
Diminuer les déplacements motorisés individuels	Gérer intelligemment les ressources telles que l'eau, le sol, l'énergie et les déchets, sauvegarder la nature et le patrimoine culturel, étendre les espaces naturels.	Développer davantage les transports respectueux de l'environnement et de la santé.	Maîtriser la demande de mobilité. Se déplacer autrement. Des véhicules moins polluants.	Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité.	La réduction des émissions wallonnes de CO2 de 7,5 % pour l'an 2012, par rapport au niveau de 1990. Revitaliser les centres urbains, de manière notamment à réduire les besoins de déplacement. Limitation de la croissance des consommations d'énergie dans le secteur des transports. Réduction de l'utilisation des modes de transport les plus polluants. Réduction de la demande de transports.	Sans lien.	Sans lien.	Appliquer à la gestion des déchets, les principes et actions retenus par le Plan d'Environnement pour le Développement Durable en Région wallonne.	Aménager les lits des rivières et des plaines alluviales en tenant compte des aléas météorologique et hydrologique, tout en respectant et en favorisant les habitats naturels, gages de stabilité.	Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural.

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall .2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
CADRE NATUREL										
Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans la cadre d'une politique de développement durable										
Conserver et consolider le maillage écologique existant	Développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel. Gérer intelligemment les ressources telles que l'eau, le sol, l'énergie et les déchets, sauvegarder la nature et le patrimoine culturel, étendre les espaces naturels.	Achèvement du réseau Natura 2000. Gestion durable des ressources naturelles.	Usage moindre des ressources naturelles. Protéger la biodiversité. Une politique forestière durable: lutter contre l'abattage illégal.	Valoriser le patrimoine et protéger les ressources.	Le développement d'un écosystème équilibré des cours d'eau, par la prise en compte non seulement de la qualité de l'eau mais aussi de l'ensemble de l'écosystème. La participation active de tous les acteurs et utilisateurs de l'eau, en particulier de tous les citoyens car les seules contraintes légales et financières ne peuvent garantir la maîtrise de notre capital hydrique et sa transmission intacte aux générations futures. Le maintien, la restauration et le développement des potentialités d'accueil de la vie sauvage sur l'ensemble du territoire. Le maintien et la restauration des éléments naturels constitutifs de nos paysages urbains et ruraux. L'amélioration de la qualité de l'eau afin de permettre le développement des populations piscicoles et ce, en continuant à amplifier les efforts d'épuration des rejets d'eaux usées. Le développement préférentiel des espèces naturelles indigènes. Renforcer la présence de la nature dans la ville et gérer ces espaces verts selon leurs fonctions écologiques et sociales. Augmentation des surfaces boisées.	Sans lien.	Sans lien.	Appliquer à la gestion des déchets, les principes et actions retenus par le Plan d'Environnement pour le Développement Durable en Région wallonne.	Aménager les lits des rivières et des plaines alluviales en tenant compte des aléas météorologique et hydrologique, tout en respectant et en favorisant les habitats naturels, gages de stabilité. Poursuivre la restauration et la gestion des eaux de surface et des zones naturelles de débordement.	Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural.

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall .2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
Surveiller et réduire l'impact anthropique sur l'environnement	Développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel Gérer intelligemment les ressources telles que l'eau, le sol, l'énergie et les déchets, sauvegarder la nature et le patrimoine culturel, étendre les espaces naturels. Redécouverte de la multifonctionnalité d'une agriculture orientée vers la qualité (sécurité alimentaire, produits du terroir, tourisme vert, valorisation du patrimoine et des paysages, utilisation des énergies renouvelables.	Limiter le changement climatique et ses effets, en respectant les engagements du protocole de Kyoto. La gestion durable des ressources naturelles. Le recyclage et la réutilisation doivent être soutenus.	Sans lien.	Sans lien.	La prévention : recherche systématique du déchet minimal. Renforcer et améliorer l'information du public en ce qui concerne l'évolution de l'état de l'environnement, notamment pour les paramètres qui peuvent avoir un effet direct sur la santé.	Renforcer la recherche verte. Développer l'économie verte.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.
Préserver, réhabiliter et mettre en valeur le paysage	Définition de stratégies intégrées de préservation et de réhabilitation qui affectent les paysages et le patrimoine et par la sensibilisation du public sur la contribution des politiques d'aménagement du territoire à la défense de l'héritage des générations futures.	Sans lien.	Sans lien.	Valoriser le patrimoine et protéger les ressources.	La protection des paysages typiques et diversifiés de nos régions et leur restauration là où ils ont disparu.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Sans lien.	Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural.

OBJECTIFS	SDEC	SDD	PFDD	SDER	PEDD	Plan Marshall .2Vert	Plan Air Climat	Plan wallon des Déchets	Plan Pluie	PWDR
Promouvoir une agriculture durable	Développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.	<p>Limiter le changement climatique et ses effets, en respectant les engagements du protocole de Kyoto.</p> <p>La gestion durable des ressources naturelles.</p> <p>Promouvoir des modes de production et de consommation plus durable afin que croissance économique ne soit plus synonyme de dégradation de l'environnement.</p> <p>La limitation des risques importants pour la santé publique via la diminution des quantités de produits phytosanitaires et chimiques utilisés.</p>	<p>Usage moindre des ressources naturelles.</p> <p>Protéger la biodiversité.</p>	<p>Une agriculture durable permet de répondre aux besoins primordiaux de la population tout en protégeant les ressources naturelles utilisées : terres agricoles, cours d'eau, nappes phréatiques, etc.</p> <p>L'émergence d'une filière locale de distribution de produits issus de cette agriculture permet de créer des emplois de proximité.</p>	<p>La préservation et l'amélioration de la qualité des sols, notamment par l'amplification des mesures préventives dans certains secteurs tels que l'air, l'agriculture et la sylviculture, les déchets, les infrastructures et les transports, par des mesures curatives.</p> <p>Le maintien des quatre fonctions de l'agriculture wallonne (économique, sociale, environnementale et culturelle), et de ses trois spécificités principales.</p> <p>La diversification des revenus agricoles, afin de tenir compte de leur érosion.</p> <p>L'augmentation de la biodiversité et l'accroissement du rôle positif de l'agriculture.</p> <p>Exploration des voies offertes par l'utilisation de carburants issus des sources d'énergies renouvelables (notamment les biocarburants), pour autant que ces voies donnent un bilan environnemental favorable.</p>	<p>Les pôles de compétitivité et les réseaux d'entreprises, un succès à amplifier : Agro-industrie.</p> <p>Développer les formations dans les métiers liés au développement durable.</p>	<p>Une agriculture moins intensive diminue le recours aux machines agricoles et donc aux énergies non renouvelables et polluantes.</p>	<p>Baisse du nombre de déchets spécifiques produits.</p>	<p>Diminuer et ralentir le ruissellement des eaux sur le bassin versant</p>	<p>Développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel</p>

4 SITUATION ENVIRONNEMENTALE

La description de la situation environnementale de la ville se base sur « *L'analyse de la situation existante de fait et de droit – Diagnostic de la commune* ». (Décembre 2010)

Cette analyse était structurée en 8 thèmes. Il s'agissait d'une compilation des données existantes, visant à établir une « vue » objective de la ville. 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 auxquels la ville pourrait être confrontée.

Le lecteur désireux d'obtenir plus de détails sur cette situation environnementale peut donc se référer au rapport de la Phase I du SSC.

La deuxième partie du schéma de structure « *Objectifs et mesures d'aménagement* » a été établie au regard des 4 composantes du territoire, c'est-à-dire :

1. Cadre bâti – habitat ;
2. Cadre bâti - activités et services ;
3. Cadre naturel ;
4. Réseau de communications.

Pour assurer le parallèle avec cette phase, nous proposons qu'une présentation synthétique de la situation environnementale soit également réalisée au regard de ces 4 mêmes composantes.

Elle mettra en évidence la situation existante de la ville du point de vue général et environnemental.

4.1 CADRE BÂTI – HABITAT

Le territoire d'Ottignies-Louvain-la-Neuve se compose de plusieurs entités : quatre entités principales dont deux villages (Céroux-Mousty et Limelette), Ottignies et Louvain-la-Neuve. Ces dernières sont elles-mêmes composées de plusieurs hameaux ou quartiers, à savoir : le Blanc-Ry, le Stimont, La Croix, le Petit-Ry, le Pinchart et Franquénies pour Ottignies et le Biéreau, les Bruyères, l'Hocaille, Lauzelle et la Baraque pour Louvain-la-Neuve.

On peut distinguer six types principaux de bâti caractérisant l'entité communale :

1. Les noyaux d'habitat ancien ;
2. L'habitat aggloméré ;
3. L'habitat contemporain ;
4. Les bâtiments universitaires ;
5. Les bâtiments avec un caractère commercial ;
6. Les bâtiments agricoles.

La ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est reprise au Plan de secteur n°09 Wavre-Jodoigne-Perwez.

On constate, à la lecture du Plan :

- 43,8 % du territoire en zone urbanisable (1.461 Ha) ;
- 4,9 % du territoire en ZACC (167 Ha) ;
- 51,8 % du territoire en zone non urbanisable (1729 Ha).

Comme impression générale, à la lecture du plan, nous constatons :

- La présence de deux vastes zones d'habitat : la première occupant la partie centrale du territoire, le long de la ligne SNCB et la seconde s'articulant autour du vieux centre d'Ottignies pour se diriger vers l'Est jusqu'à la RN4 ;
- La partie Ouest du territoire est dédiée à l'agriculture avec la présence d'une zone agricole majeure ;
- Des zones entières destinées aux services publics et équipements communautaires au cœur des zones d'habitat ;
- L'existence d'un grand massif forestier ;
- Des zones d'activités économiques concentrées et plutôt localisées à la marge du territoire.

4.2 CADRE BÂTI - ACTIVITÉS ET SERVICES

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

La pratique du sport est très aisée à Ottignies-Louvain-la-Neuve en raison des infrastructures communales disponibles et des nombreux clubs et associations évoluant sur la commune et proposant une offre très complète de disciplines. Toutefois, il est apparu que le Centre du Blocry, pilier du réseau, connaît des difficultés en termes de capacité d'accueil. Il manque désormais une grande salle pouvant accueillir des manifestations sportives de plus grande ampleur.

La vie culturelle à Ottignies-Louvain-la-Neuve est au centre du projet de ville depuis 1995, date à laquelle la Ville est devenue « Pôle culturel du Brabant wallon ». Elle s'articule autour d'une multitude d'acteurs et de projets dont la coordination revient au premier de ces acteurs : le Centre Culturel.

La ville dispose en effet de nombreux aménagements au cœur de ces espaces verts. Cette attractivité touristique se confirmant au fil des années, il convient de mentionner que celle-ci pourrait être « freinée » en raison de sa capacité d'hébergement.

4.3 CADRE NATUREL

Historiquement, le paysage d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a été marqué :

- Au 18^{ème} siècle, par une densification de l'espace bâti, ainsi que par la forte présence de forêts et de cultures ;
- Au 19^{ème} siècle, par une extension linéaire des villages le long des routes, des reboisements de résineux dans les forêts de feuillus, ou encore le désenclavement de la commune par la création de nouvelles routes et l'arrivée du chemin de fer ;
- Au 20^{ème} siècle, par la continuation de plantations de conifères dans les massifs feuillus, et surtout par l'urbanisation intensive, notamment par la création de Louvain-la-Neuve.

Actuellement, les surfaces boisées, ainsi que les surfaces des zones humides, des surfaces en eau et des milieux semi-naturels, représentent environ 13,7 % du territoire communal; tandis que les terres agricoles avec les prairies recouvrent près de 46,3 %. Au total donc, le paysage de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est à 60 % non artificialisé.

Au plan de secteur, on observe plusieurs périmètres d'Intérêt Paysager (PIP), mais ceux-ci ne concernent que 18 % de la superficie communale et ils correspondent, majoritairement, à des bois.

ADESA a recensé trois entités paysagères à Ottignies-Louvain-la-Neuve, il s'agit, essentiellement, de paysages ouverts. Celles-ci concernent 3,7 % de la surface communale. Étant donné la faible superficie couverte par ces entités paysagères et étant donné la qualité du paysage dans ces zones, il semble important de les préserver. ADESA a également recensé quatre lignes de vue remarquable.

Le réseau écologique de la ville est divisé en trois grandes zones :

- Des zones centrales, où la conservation de la nature est la priorité. Ce sont les milieux les plus intéressants d'un point de vue écologique, et qui doivent absolument faire l'objet d'une préservation. Ce sont des milieux semi-naturels, souvent biologiquement fragiles, qui sont traditionnellement concernés par la conservation de la nature.
- Des zones de développement (de la nature), c'est-à-dire des milieux présentant un intérêt pour la conservation de la nature (ou qui ne peuvent exprimer pleinement leur potentiel écologique). La pérennité de ces zones est compatible avec une exploitation économique moyennant certaines précautions ou (ré)aménagements. Certains de ces milieux assurent aussi un rôle de « tampon » entre des sites biologiquement fragiles et des activités économiques incompatibles avec leur préservation.
- Des zones de liaison (ou éléments de liaison) constituées d'éléments qui sont généralement des biotopes linéaires qui peuvent, par leur densité et leur continuité, constituer des habitats refuges ou des « couloirs de liaison » entre zones centrales et/ou zones de développement. Ces couloirs de liaison peuvent également être des éléments de surface (peupleraies, par exemple) ou des éléments ponctuels (par exemple, des arbres isolés). Ces couloirs permettent les échanges et les déplacements des espèces sauvages et favorisent ainsi leur survie.

Le réseau écologique de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est composé de nombreux éléments de grande qualité distincts répartis sur tout le territoire communal. À ce propos, une carte du réseau écologique de la commune a été élaborée dans le cadre du plan communal de la nature d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Il est à remarquer que la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve possède de nombreux sites d'intérêt biologique répartis sur l'ensemble de la commune : 5 sites de grand intérêt biologique (8,7 % de la surface communale), 2 sites Natura 2000 (9,2 % de la surface communale), 2 réserves naturelles privées, 6 sites du Survey National, et 3 sites ISIWAL.

En termes d'outils en faveur de l'environnement, la Ville ne possède pas de PCDR et elle ne participe ni à la convention 'Combles et clochers', ni à la certification forestière.

Par contre, elle a signé la convention 'Bords de route' (en 2006), et elle possède un PCDN ainsi qu'un PCDD. Ottignies-Louvain-la-Neuve se veut active dans le domaine du développement durable notamment du fait de sa participation au projet PALME, ou de sa maison du développement durable.

Enfin, le territoire communal est situé dans le périmètre du contrat de rivière Dyle-Gette qui est fort actif.

4.4 MOBILITÉ

La ville d'Ottignies – Louvain-la-Neuve bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à l'autoroute E411 reliant Bruxelles à Namur. Plusieurs axes structurants traversent le territoire communal et viennent renforcer son accessibilité : la N25, la N238, la N4, la N233, la N237, la N250 et la N275. L'ensemble de ces voiries offrent une bonne accessibilité aux principaux pôles de la ville : Université, hautes écoles, écoles secondaires, centres commerciaux, équipements, etc. et supportent d'importantes charges de trafic. Les voiries les plus sollicitées sont celles donnant accès à Louvain-la-Neuve : la N4, la N25, la N233 et la N250.

Sur le territoire d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, l'Université représente le principal pôle générateur de trafic. Les pôles secondaires sont constitués par la clinique, les écoles, le centre d'Ottignies avec ses commerces, les parcs scientifiques et, les gares et principalement celle d'Ottignies.

Une réflexion sur le stationnement est primordiale dans le cadre d'une bonne gestion de la circulation urbaine.

Les aménagements cyclables sont bien développés et sont variés sur le territoire communal. Des pistes et des bandes cyclables sont présentes et se concentrent essentiellement le long des grandes voiries. Des Sens Uniques Limités (SUL) et des espaces partagés cyclistes-piétons sont également aménagés. Cependant, quelques faiblesses apparaissent avec notamment des pistes cyclables trop étroites le long de la N4 et du stationnement illicite sur les pistes cyclables du boulevard du Nord. Ces aménagements sont complétés par des voies de liaisons et des voies vertes qui permettent de mailler efficacement le territoire communal. Deux itinéraires VTT viennent encore renforcer ce maillage. Cependant, il n'existe pas d'itinéraire de type RAVeL. Afin de prôner le développement des déplacements à vélo, de nombreux

espaces de stationnement pour les vélos sont répartis sur le territoire communal. Il s'agit essentiellement de ranges-vélos sauf en gares d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve où, en plus, des box fermés et sécurisés ont été installés.

En termes de transports en commun, la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve bénéficie d'une desserte importante. Trois gares sont présentes sur le territoire : Ottignies, Louvain-la-Neuve et Céroux-Mousty. La gare d'Ottignies constitue la plus importante gare du territoire avec le passage de trois lignes de chemins de fer : la ligne 139 Ottignies –, la ligne 140 Ottignies – Charleroi et la ligne 161 Bruxelles – Namur. La gare d'Ottignies représente donc un pôle de correspondances à l'échelle régionale.

L'offre TEC est également importante avec 19 lignes du réseau des bus TEC Brabant Wallon. Parmi ces lignes, certaines (lignes Rapido et Conforto) permettent de relier le territoire communal avec les principaux pôles régionaux et avec Bruxelles. D'autres lignes permettent de desservir les différents quartiers de la ville et de relier Ottignies – Louvain-la-Neuve avec les communes voisines. L'offre TEC est importante en semaine avec environ 160 bus qui arrivent et qui partent quotidiennement des gares routières d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve, en faisant ainsi des pôles structurants pour les bus. Les correspondances entre les réseaux SNCB et TEC sont donc faciles en gares d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve.

5 L'ÉVOLUTION PROBABLE SI LA RÉVISION DU SSC N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE

Dans le cadre de l'analyse de la situation existante, une série de menaces a été identifiée au niveau du développement territorial. Ces menaces peuvent toujours être présentes si la révision du SSC n'est pas mise en œuvre.

5.1 CADRE BÂTI - HABITAT

Occupation du sol, population et situation de droit

- Urbanisation dispersée sur les zones d'habitat actuellement au Plan de secteur.
- Risque d'étalement urbain et de constructions éloignées des équipements et services existants (à préciser que l'urbanisation est déjà encadrée par le SSC de 1993, mais ce n'est pas suffisant).

Cadre Bâti

- Mitage urbain et dispersion de l'habitat ;
- Dégradation du patrimoine bâti (façades sales et non mises en valeur) ;
- Création de zones non mixtes au profil social affiché ;
- Disparition totale de toute centralité et de lieux de rencontre.

Parc de logement

- Construction de logements de type maisons pavillonnaires 4 façades fortement consommatrices d'espace ;
- Forte augmentation des coûts de certains terrains à bâtir ;
- Raréfaction de l'offre en matière de logements sociaux ;
- Création de zones homogènes au niveau socioéconomique (« ghettos » de riches). Impossibilité pour les jeunes couples et les personnes seules de s'installer dans la commune ;
- Dégradation de l'habitat ancien.

Foncier

- Urbanisation non structurée ;
- Disparition du caractère semi-rural sur les plateaux de la commune au profit d'un caractère purement résidentiel.

5.2 CADRE BÂTI – ACTIVITÉS ET SERVICES

Équipement et services

- Manque de place pour l'accueil de la petite enfance ;
- Manque de structures adéquates et de places pour l'accueil et la prise en charge des personnes âgées ;
- Saturation des équipements sportifs ;
- Diminution de l'attractivité touristique car manque de lisibilité du potentiel existant ;

- Diminution de l'offre en hébergement ;
- Disparition progressive des chemins de marche et de promenades.

Activités économiques

- Risque de disparition des commerces de proximité dans certains villages ;
- Risque d'un développement commercial non maîtrisé ;
- Risque de disparition progressive des espaces agricoles en faveur de l'habitat ;

Infrastructures techniques

- Développement du réseau d'égouttage non structuré et non coordonné avec les projets futurs.

5.3 CADRE NATUREL

Structure physique

- Pollution accrue de l'air par le trafic motorisé ;
- Pollution des eaux de surface et souterraines par les rejets des eaux usées, l'utilisation de produits toxiques, les dépôts clandestins de déchets, etc. ;
- Accroissement de la pression sur les réseaux d'évacuation et de traitement des eaux usées ;
- Atteinte à la bonne qualité des eaux de surface ;
- Disparition des habitats forestiers typiques ;
- Disparition des clairières et, avec elles, de la flore de milieu ouvert ;
- Gestion non durable des bois et forêts devenant les portions « résiduelles » du territoire.

Structure paysagère

- Disparition des lignes et points de vue remarquables ;
- Le RCU protège les constructions existantes et les nouvelles constructions ce qui limite le risque de dégradation des paysages urbains.
- Banalisation des paysages bâtis ;
- « Mitage » du paysage.

Structure écologique

- Menaces sur les espèces animales et végétales par la pollution des milieux naturels, par les dépôts clandestins et les plantations exotiques mettant en péril la faune et la flore indigènes ;
- Disparition des anciens vergers, haies, espaces verts et habitats d'intérêt écologiques ;
- Fragmentation du réseau écologique.

Agriculture

- Disparition de sols agricoles de qualité ;
- Pression sur les terres agricoles : érosion, ruissellement, inondation, appauvrissement, contamination chimique et organique des sols.

5.4 RÉSEAU DE COMMUNICATION

Mobilité - Circulations automobiles

- Risques de congestion du trafic notamment dans la vallée de la Dyle et aux accès de Louvain-la-Neuve ;
- Problème de stationnement à l'échelle communale ;
- Augmentation du nombre d'accidents et de la gravité des accidents si aucun aménagement n'est effectué.

Mobilité - Circulation des modes doux

- Cheminements cyclistes et piétons peu développés et mal sécurisé ;
- Abords d'écoles moins bien sécurisés ;
- Pas d'amélioration de l'intermodalité piétons ou vélos/train et piétons ou vélos/bus ;
- Baisse du report modal vers les modes doux.

Mobilité - Circulation des transports en communs

- Risque énorme de ne pas prévoir l'arrivée du RER ;
- Disparition possible de certaines lignes en raison d'un manque de fréquentation ;
- Abords d'écoles moins bien sécurisés ;
- Pas d'amélioration de l'intermodalité bus/train ;
- Baisse de la part du report modal vers les transports en commun.

Espaces publics

- Manque de lieux de rencontre et de convivialité ;
- Espace public « grignoté » par l'espace dédié aux voitures ;
- Mauvaise mise en valeur des éléments patrimoniaux ;
- Préjudice pour la création d'une identité territoriale commune.

Depuis de nombreuses années, le développement de la ville est encadré par plusieurs 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 1997, 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 avait précisément permis de remédier à certaines des tendances dont certaines directement engendrées par le Plan de secteur, à savoir :

- Promouvoir le développement d'une commune résidentielle possédant un cadre de vie de qualité. Volonté de densifier les noyaux urbains et de limiter le développement linéaire le long de voiries existante.
- Valoriser le centre-ville à vocation mixte (habitat, commerce, artisanat, services et loisirs).
- Mener une politique de réhabilitation des zones en friche dans l'ancien bassin minier.
- Promouvoir le développement touristique du centre ancien. Ceci passe par la définition de différentes zones d'actions (zones d'actions prioritaires à but touristique, zones d'action non prioritaires).
- Promouvoir le développement économique de l'entité. Cela passe par la conservation de terrains appropriés pour les activités économiques.
- Assurer la protection et la valorisation du patrimoine bâti ont celui de l'intra-muros. Ceci se base essentiellement sur les prescriptions du RCU ainsi que sur
- Protéger et mettre en valeur l'ensemble du patrimoine naturel de la Ville. Cela passe par une vigilance accrue lors de la délivrance de permis relatifs aux actes autorisés dans les zones agricoles et en protégeant le fonctionnement individuel des exploitations en imposant si besoin un remembrement lors de grands travaux d'infrastructure.
- Assurer des moyens de communication sécurisés et des lieux publics agréables. Cela passe notamment par l'étude du plan de circulation du centre, réaménager les espaces publics, voiries, limiter le trafic de transit.
- Garantir des réseaux techniques d'utilité publique performants. Cela passe par la création d'un plan général d'égouttage, le refus de bâtir sur toute parcelle non raccordable au réseau, une programmation des travaux d'égouttage pour les lieux les plus critiques.

Aujourd'hui, les différentes pressions qui s'exercent sur l'environnement restent essentiellement liées au développement de l'urbanisation (développement des activités économiques et de l'habitat), du trafic routier et des nouvelles infrastructures.

Toutefois, l'analyse transversale des aspects les plus importants de la situation environnementale a mis en évidence que les sensibilités environnementales et les pressions qui s'exercent sur le territoire communal ne sont pas homogènes. Ainsi, certains secteurs cristallisent des enjeux plus importants que d'autres.

Les espaces en friche situés dans la vallée, dans l'ancien bassin industriel, doivent faire l'objet de reconversions profondes.

Les espaces autour de la vallée ont davantage été confrontés à l'urbanisation des années 60 caractéristique de la périurbanisation et donc de l'étalement urbain. Cette urbanisation a eu tendance à fragmenter les espaces agricoles.

Bien que l'organisation spatiale historique du territoire et le SSC favorisent le développement autour des noyaux d'habitat, il n'en reste pas moins que le Plan de secteur a souvent permis une urbanisation longiligne laissant en creux de vastes espaces vides. Ces derniers peuvent prendre la forme d'une ZACC, d'espaces agricoles ou encore d'intérieurs d'îlots non urbanisés en zone d'habitat du Plan de secteur.

Actuellement, le SSC n'est pas en mesure de contrecarrer la poursuite de ce mode de développement des villages et hameaux, basé globalement sur l'opportunité foncier et la proximité des réseaux le long des axes de communication. Ceci 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 ville et celui tout aussi nécessaire de protéger les ressources naturelles et paysagères.

Plus globalement, même à un rythme ralenti, une 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 la ville mise une partie de son image sur l'idée d'être une « ville à la campagne ».

Par ailleurs, laisser faire un développement de l'habitat sur le seul mode du 4 façades pavillonnaires, en contradiction avec les principes de mixité des formes urbaines et de densification des noyaux villageois, risquerait d'entraîner à la fois la perte du caractère rural des villages mais aussi de compromettre la mise en œuvre de projets de réhabilitation d'habitat ancien, notamment dans le centre d'Ottignies et à la gare d'Ottignies.

Le SSC actuel impliquerait des surconsommations d'espaces pouvant être, soit resté naturel, soit valorisés pour l'agriculture. 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 qui reste, malgré le SSC existant, le modèle principal de développement urbain, 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 à 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 vulnérable, énergétiquement et économiquement, les ménages les plus précaires. Pour aller plus loin dans la réflexion, il convient de noter que des équipements tels que 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 », les lignes TEC existantes ne sauraient avoir un rendement et une desserte sur l'ensemble du territoire performants et attractifs.

Ainsi, si le SSC n'est pas mis en œuvre, la poursuite des tendances observées pourrait avoir des conséquences dommageables, parfois irréversibles, sur les équilibres agro-environnementaux et paysagers, ainsi que sur la richesse environnementale, et sur les ressources naturelles liées à l'eau notamment.

La recherche d'un développement équilibré prenant en compte la qualité des ressources naturelles, des sites et paysages, est indispensable au maintien de la qualité du cadre de vie de la ville et permettra de préserver l'attractivité résidentielle et économique du territoire.

6 INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

6.1 MÉTHODE D'ÉVALUATION RETENUE ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Pour assurer l'objectivité du travail, cette évaluation environnementale a été élaborée par une équipe composée de personnes n'ayant pas travaillé sur les phases précédentes du SSC, mais uniquement sur la situation existante, ils ont donc une connaissance importante du territoire.

Ce chapitre traite des incidences probables sur l'environnement dans la ville suite à la mise en œuvre du schéma de structure communal. Plus précisément, ce chapitre analyse et présente les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement y compris sur la biodiversité, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages.

Cette analyse prend en compte les interactions entre ces facteurs dans les différentes mesures d'aménagement présentées dans le cadre du SSC. Ainsi, l'analyse permet d'identifier des recommandations à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les éventuels effets négatifs.

Le chapitre est divisé en deux selon les deux parties du schéma de structure :

- Schéma des orientations territoriales ;
- Mesures d'aménagement et moyens de mise en œuvre.

Concernant la méthodologie de travail, le tableau ci-après présente les différents domaines pour lesquels les incidences environnementales ont été analysées. Pour chaque domaine, une petite description permet de comprendre ce qui a été pris en compte dans l'analyse.

DOMAINE D'ANALYSE	ASPECTS PRIS EN COMPTE
Cadre bâti	Contraintes supplémentaires au niveau du cadre bâti.
	Impacts sur les réserves foncières.
	Risques de dommages dus aux aléas naturels (inondations, éboulements, etc.)
	Risques d'étalement urbain et création d'îlots urbanisés.
	Impact sur le nombre de logements.
	Impact sur la qualité du bâti.
	Impact sur les formes urbaines.
	Degré de participation à la revalorisation et mise en valeur des bâtiments de qualité architecturale de la commune.
Patrimoine	Évolution du nombre de nuisances liées à la mobilité.
	Mise en valeur d'éléments du patrimoine naturel, paysager, bâti et culturel.
Paysage	Préservation et mise en évidence des zones d'intérêt paysager et des éléments structurants du paysage.
	Impacts sur la qualité des paysages.
	Degré de dégradation du paysage lors de chantiers liés à la mobilité.
	Impact à la structuration et à l'embellissement du paysage.
Équipement	Impacts sur les repères visuels du territoire.
	Degré d'accessibilité des différents équipements par rapport aux modes de déplacement utilisés.
	Impact sur la lisibilité des équipements.
Social	Impact sur la fréquentation des équipements.
	Impacts sur les réserves foncières.
	Création d'espaces de rencontre, de détente, etc.
	Possibilités de sensibiliser et faire participer la population dans la mise en œuvre de la mesure.
	Impact en termes de mixité sociale.
	Impact en termes de mixité intergénérationnelle.
Économie	Degré d'intégration et de participation des PMR à la vie sociale.
	Impacts de la mesure sur le sentiment d'appartenance des habitants à la ville.
	Impacts sur les réserves foncières.
	Coûts pour la ville ou propriétaires privés de la mise en œuvre de la mesure (aménagement, entretien, formation, etc.)
Économie	Attractivité de la commune et possibilité de stimuler l'économie locale (commerces, HoReCa, etc.)
	Degré d'accessibilité des commerces et services de la commune et hors commune.
	Impacts sur les rendements agricoles et forestiers et possibilité de bénéficier de primes ou subsides.
Population/cadre de vie	Maintien ou augmentation de la qualité du cadre de vie.
	Possibilités de sensibiliser et faire participer la population dans la mise en œuvre de la mesure.
	Impact sur le nombre d'habitants.
	Degré d'implication des associations, des élèves et des personnes issues de la société civile dans les projets de mobilité.
	Degré de nuisances générées par la mobilité dans les zones d'habitat.
	Sentiment de sécurité/d'insécurité.
	Impact sur l'image de la ville à l'extérieur.
	Augmentation ou diminution de nuisances (odeurs, bruits, vandalisme).
Augmentation/diminution du trafic automobile.	
Mobilité	Apparition d'itinéraires alternatifs à la voiture.
	Promotion de l'intermodalité en général et des modes doux.

	Degré d'autonomie et de sécurisation offert aux PMR et aux personnes fragiles et/ou isolées par rapport à leurs besoins de mobilité.
	Évolution du nombre de véhicules motorisés individuels.
	Évolution du nombre de poids lourds.
	Évolution du nombre de conflits et accidents entre usagers de la route.
	Évolution du taux de saturation des voiries.
	Amélioration de l'accessibilité/sécurité de certains sites.
Sol	Impacts sur les sols (érosion, stabilité des berges, ruissellement, etc.).
	Conservation ou non de sols perméables (limitation de l'artificialisation des sols).
	Risques de pollution et d'acidification des sols.
Sous-sol	Risques de pollution du sous-sol.
Eaux de surface	Impacts sur les phénomènes de ruissellement.
	Effets sur la qualité physico-chimique et biologique des eaux.
	Effets sur la qualité des eaux de surfaces (berges, zones humides, etc.).
Eaux souterraines	Risques de pollutions et d'acidification des eaux souterraines.
	Effets sur l'infiltration des eaux en sous-sol (recharge des nappes souterraines).
	Prise en compte des zones de captage.
Biodiversité	Contribution au maillage écologique.
	Impact sur la sensibilisation des promeneurs à la richesse écologique.
	Protection des sites d'intérêts écologiques abritant des espèces animales et végétales « sauvages » (habitats, refuges, liaisons écologiques, etc.).
Air	Risques de pollution et de dégradation de la qualité de l'air.
	Préservation de sites qui contribuent au maintien de la qualité de l'air.
Énergie	Impacts sur l'utilisation des énergies à combustibles fossiles.
	Évolution du taux des besoins énergétiques liés aux déplacements motorisés individuels.
Déchets	Risques de dépôts clandestins de déchets.
	Incidences sur la gestion des déchets.

NB1 : L'analyse des incidences environnementales des différentes parties du SSC est faite sur base de tableaux reprenant les domaines pour lesquelles les incidences ont été identifiées.

NB2 : Dans les tableaux d'analyse, l'appréciation des effets positifs ou négatifs est réalisée de la manière suivante :



NB3 : Dans le cadre de ce chapitre, nous avons analysé les incidences générales par type de zone proposée dans le cadre du schéma des orientations territoriales. Parallèlement nous avons analysé de manière globale, les mesures d'aménagement sur la totalité du territoire communal.

6.2 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES INCIDENCES DU SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES

Le schéma de structure communal doit comprendre un plan 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, le schéma des orientations territoriales réalise 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.).

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. Il convient de remarquer que nous avons aussi inclus une notion de « phasage » au développement local, l'aménagement de certains espaces apparaissant comme plus prioritaire que d'autres (ZACC).

L'ensemble des entités est concerné par l'urbanisation de certains secteurs. De manière générale, l'urbanisation la plus dense se concentre dans les lieux centraux qui permettent un accès rapide aux services et commerces. Ainsi tous les villages seront touchés par différentes incidences qu'elles soient positives ou négatives. Nous pouvons d'ores et déjà mettre en exergue les incidences communes à toutes les zones urbanisées et donc à tous les villages.

Incidences positives :

- Une réponse à la demande en logements pouvant exister sur ce territoire ;
- Une diversification des formes urbaines et des typologies de logements favorisant une certaine mixité urbaine ;
- Une augmentation de la population sera bénéfique pour les commerces et l'activité économique de la ville.

Incidences négatives :

- Un risque de perte du caractère rural des villages ;
- Une hausse de la population induisant des besoins supplémentaires en équipements ;
- Une augmentation du trafic automobile impactant la qualité de l'air ;
- Une destruction d'espaces non bâtis et fragmentation des espaces naturels induisant une transformation voire une destruction de certains écosystèmes ;
- Une augmentation des surfaces perméables due à l'imperméabilisation des sols ;
- Une augmentation des besoins en énergie et en infrastructures ;
- Une augmentation des déchets ménagers à traiter.

6.2.1 Zones urbanisables – Habitat

Le schéma des orientations territoriales découpe les zones d'habitat en plusieurs zones en fonction des caractéristiques locales et des densités désirées.

Zone d'habitat à caractère « urbain » :	densité minimale de	30 lgts/Ha
Zone d'habitat résidentiel à caractère urbain :	densité maximale de	80 lgts/Ha
Zone d'habitat résidentiel dense :	densité maximale de	20 lgts/Ha
Zone d'habitat résidentiel :	densité maximale de	10 lgts/Ha
Zone d'habitat à caractère rural ou villageois :	densité maximale entre 5 et 7 à 8	lgts/Ha
Zone d'habitat type parc résidentiel :	densité maximale de	5 lgts/Ha

Dans le cadre de la présente révision du Schéma de structure, seule la zone d'habitat à caractère rural ou villageois a fait l'objet d'une modification de densité, légèrement à la baisse (densité maximale fixée à 7 ou 8 lgts/Ha), pour mieux correspondre avec ses caractéristiques d'occupation actuelle

L'aménagement de nouvelles zones urbanisées s'accompagne souvent d'impacts négatifs sur l'environnement, notamment en transformant des paysages jusque-là essentiellement ruraux, en artificialisant les sols, en augmentant le trafic automobile, etc.

Si l'urbanisation profite au développement de la ville, 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.

Ainsi, les zones centrales doivent être densifiées dans le but de ne pas trop augmenter les surfaces bâties et de concentrer les équipements de proximité. En réduisant le mitage, on diminue ainsi les besoins en infrastructures, en équipements de proximité, on réduit le trafic automobile, etc..

La ville dispose de zones très denses (supérieure à 60 log/Ha). Le centre de Louvain-la-Neuve a la particularité de disposer de peu de faubourg et de ne pas être étalé. Cette caractéristique semble être préservée à travers les zones de densité envisagées dans le cadre du schéma de structure.

Les incidences environnementales des zones d'activité économique mixte et de service, zones industrielles, zones d'aménagement différé à caractère industriel peuvent être importantes. En effet, l'activité économique étant crucial pour le développement de la ville, elle doit donc être accompagnée et soutenue afin de favoriser un bon accueil des entreprises tout en préservant l'environnement avoisinant (population, paysage, espaces naturel, etc.).

Les zones de loisir pourraient accueillir de nouvelles activités touristiques notamment une nouvelle offre en hébergement. D'un point de vue économique, cette initiative est tout à fait positive. Il sera important de contrôler l'urbanisation de ces zones afin de limiter au maximum les nuisances émanant de ces zones (rejets, déchets, bruits, etc.)

Zone d'habitat à caractère « urbain »		densité minimale de 30 lgts/Ha
<p>Ottignies</p> <p>Centre d'Ottignies :</p> <p>Dans la vallée, le « Cœur de ville » s'étend de la place du Centre au Douaire. Le centre futur d'Ottignies inclut le quartier de la gare d'Ottignies, étendant le centre au Nord jusque l'avenue de Masaya et au Sud jusqu'à la gare de Mousty. La zone à caractère urbain, pour sa part, englobe le fond de la vallée, depuis la Porte de Mousty jusqu'à la Porte de Limelette, le long des voiries régionales.</p> <p>Louvain-la-Neuve</p> <p>Centre de Louvain-la-Neuve :</p> <p>Il s'agit du centre urbain proprement dit comme de ses extensions vers les quartiers (Hocaille, Biéreau, Bruyères, Lauzelle, Courbevoie), là où la majorité des logements sont collectifs et où les constructions atteignent généralement une hauteur plus élevée.</p>		
Cadre bâti	<i>Urbanisation dense principalement dans les zones centrales déjà urbanisées. Les actions sur le cadre bâti concerneront davantage des travaux de rénovation et de réhabilitation que de nouvelles constructions.</i>	
Patrimoine	<i>Mise en valeur du patrimoine local par l'aménagement d'espaces publics de qualité et en renforçant les centralités.</i>	
Paysage	<i>Amélioration des paysages urbains. Mise en valeur du patrimoine bâti et des paysages associés.</i>	
Équipement	<i>Mise en valeur des équipements.</i> Nouveaux besoins en termes d'équipements dus à l'augmentation de population.	
Social	<i>Possibilité d'offrir des logements à des ménages diversifiés. Principe de mixité sociale mis en œuvre.</i>	
Économie	<i>Développement de commerces et de services de proximité. Revenus supplémentaires pour la ville en termes de fiscalité.</i>	
Population / cadre de vie	<i>Les aménagements d'espaces publics, le développement de commerces et de logements dans les centres de villages permettront d'animer ces lieux.</i>	
Mobilité	<i>L'accès aux commerces à pied est facilité dans cette zone, les aménagements favorisent la circulation des piétons et les cyclistes au détriment de celle des automobilistes. Certaines rues sont d'ailleurs réservées aux piétons.</i> Risque de diminution de la fluidité du trafic à certains carrefours. <i>Bonne desserte en transport public de ces zones. Les accès à la gare sont favorisés.</i>	
Sol	Artificialisation des sols.	
Sous-sol	Risque de pollution du sous-sol si mauvaise gestion des ruissellements	
Eaux de surface	Augmentation du ruissellement du fait de l'imperméabilisation des sols.	
Eaux souterraines	Difficulté de recharge de la nappe phréatique, du fait de l'imperméabilisation de sols.	
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales est privilégiée.</i>	
Air	<i>Opportunité de renforcer le maillage écologique.</i> L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles qui pourraient avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.	
Énergie	<i>Les nouvelles constructions pourraient tendre vers la HQE et ainsi réduire les besoins énergétiques des bâtiments.</i> Les besoins énergétiques augmenteront du fait de l'augmentation de la population et du nombre de logements.	
Déchets	L'arrivée de nouveaux habitants entraînera une augmentation des déchets ménagers à traiter.	

Zone d'habitat résidentiel à caractère urbain		densité maximale de 80 lgts/Ha
<p>Il s'agit des quartiers résidentiels de Louvain-la-Neuve.</p> <p>Ils se composent d'un tissu bâti relativement dense et possèdent des caractéristiques urbanistiques particulières qui justifient une zone propre dans la légende de la carte du schéma des orientations territoriales.</p>		
Cadre bâti	<i>Urbanisation dense principalement dans les zones centrales déjà urbanisées. Les actions sur le cadre bâti concerneront davantage des travaux de rénovation et de réhabilitation que de nouvelles constructions.</i>	
Patrimoine	<i>Mise en valeur du patrimoine local par l'aménagement d'espaces publics de qualité et en renforçant les centralités.</i>	
Paysage	<i>Amélioration des paysages urbains. Mise en valeur du patrimoine bâti et des paysages associés.</i>	
Équipement	<i>Mise en valeur des équipements.</i> Nouveaux besoins en termes d'équipements dus à l'augmentation de population.	
Social	<i>Possibilité d'offrir des logements à des ménages diversifiés. Principe de mixité sociale mis en œuvre.</i>	
Économie	<i>Développement de commerces et de services de proximité. Revenus supplémentaires pour la ville en termes de fiscalité.</i>	
Population / cadre de vie	<i>Les aménagements d'espaces publics, le développement de commerces et de logements dans les centres de villages permettront d'animer ces lieux.</i>	
Mobilité	<i>L'accès aux commerces à pied est facilité dans cette zone, les aménagements favorisent la circulation des piétons et les cyclistes au détriment de celle des automobilistes. Certaines rues sont d'ailleurs réservées aux piétons.</i> Risque de diminution de la fluidité du trafic à certains carrefours. <i>Bonne desserte en transport public de ces zones. Les accès à la gare sont favorisés.</i>	
Sol	Artificialisation des sols.	
Sous-sol	Risque de pollution du sous-sol si mauvaise gestion des ruissellements	
Eaux de surface	Augmentation du ruissellement du fait de l'imperméabilisation des sols.	
Eaux souterraines	Difficulté de recharge de la nappe phréatique, du fait de l'imperméabilisation de sols.	
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales est privilégiée.</i>	
Air	<i>Opportunité de renforcer le maillage écologique.</i> L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles qui pourraient avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.	
Énergie	<i>Les nouvelles constructions pourraient tendre vers la HQE et ainsi réduire les besoins énergétiques des bâtiments.</i> Les besoins énergétiques augmenteront du fait de l'augmentation de la population et du nombre de logements.	
Déchets	L'arrivée de nouveaux habitants entraînera une augmentation des déchets ménagers à traiter.	

Zone d'habitat résidentiel dense		densité maximale de 20 lgts/Ha
<p>Les zones résidentielles denses comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> les extensions résidentielles qui jouxtent la zone à caractère urbain du centre d'Ottignies (sur Mousty : quartier « Centenaire-Pâchis » ; sur Limelette, l'arrière de l'avenue Albert 1er ; sur Ottignies, quartier de la clinique Saint-Pierre) ; des anciens noyaux villageois (Stimont, Franquénies, La Croix, Blocry, Limelette-Place de l'Europe) ; les zones résidentielles denses distinctes des centres telles que les cités ou les ensembles groupés (Buston, Bauloy, La Boissette, Chapelle aux Sabots). 		
Cadre bâti	<i>Urbanisation relativement dense principalement dans les zones centrales déjà urbanisées.</i>	
Patrimoine	<i>Mise en valeur du patrimoine local notamment par l'aménagement d'espaces publics soignés et réfléchis.</i>	
Paysage	<i>Conservation des gabarits existant permettant d'éviter une trop grosse rupture paysagère concernant le cadre bâti</i> <i>Évolution de paysages ruraux villageois vers des paysages plus urbains qui peuvent parfois être mal perçus par la population (immeuble sur plusieurs étages parfois mal vus en zone rurale).</i>	
Équipement	<i>Mise en valeur des équipements.</i> Nouveaux besoins en termes d'équipements du fait de l'augmentation de population (coûteux pour la Ville).	
Social	<i>Possibilité d'offrir des logements à des ménages diversifiés, notamment aux personnes âgées ou seules, à revenus modeste, etc.</i> <i>Réponse au principe de mixité sociale.</i>	
Économie	<i>Développement de commerces et des services de proximité.</i> <i>Revenus supplémentaires pour la Ville en termes de fiscalité.</i>	
Population / cadre de vie	<i>Les aménagements d'espaces publics, le développement de commerces et de logements permettront d'animer ces zones.</i>	
Mobilité	<i>Les déplacements à pied sont facilités dans ces zones, les aménagements favorisent la circulation des piétons et des cyclistes au détriment de celle des automobilistes.</i> Risque non nul de diminution de la fluidité du trafic à certains carrefours. Bonne desserte en transport public.	
Sol	Artificialisation des sols.	
Sous-sol	Risque de pollution du sous-sol si mauvaise gestion des ruissellements.	
Eaux de surface	Augmentation du ruissellement du fait de l'imperméabilisation des sols.	
Eaux souterraines	<i>Difficulté de recharge de la nappe phréatique, du fait de l'imperméabilisation de sols.</i>	
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales est privilégiée.</i> <i>Opportunité de renforcer le maillage écologique.</i>	
Air	<i>La volonté de réduire l'usage de la voiture pourrait avoir un impact positif sur la qualité de l'air.</i> L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles qui pourraient avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.	
Énergie	<i>Les nouvelles constructions pourraient tendre vers la HQE et ainsi réduire les besoins énergétiques des bâtiments.</i> Les besoins énergétiques augmenteront du fait de l'augmentation de la population.	
Déchets	L'arrivée de nouveaux habitants entraînera une augmentation des déchets ménagers à traiter.	

Zone d'habitat résidentiel		densité maximale de 10 lgts/Ha
<p>Les zones résidentielles regroupent les quartiers périphériques où la fonction principale est le logement et où la densité est relativement plus faible.</p> <p>On y trouve notamment les lotissements résidentiels récents et déjà mis en œuvre.</p>		
Cadre bâti	<i>Urbanisation relativement faible dans un cadre urbain résidentiel peu dense. Préservation des gabarits.</i>	
Patrimoine	<i>La spontanéité de ce type d'urbanisation s'il existe un manque d'encadrement pourrait dévaloriser certains éléments du patrimoine local.</i>	
Paysage	<i>Incitation aux nouvelles plantations notamment dans le but de renforcer l'intégration paysagère des nouvelles constructions. Volonté de conserver les vues paysagères.</i>	
Équipement	<i>Nouveaux besoins en termes d'équipements du fait de l'augmentation de population (coûteux pour la Ville).</i>	
Social	<i>L'impossibilité de créer des immeubles à appartement ne permettra pas d'accueillir une grande diversité de population. Cela favorisera les familles au détriment de personnes seules ou âgées. Possibilité d'offrir des logements à de nouvelles familles.</i>	
Économie	<i>Développement de commerces et des services de proximité. Revenus supplémentaires pour la Ville en termes de fiscalité.</i>	
Population / cadre de vie	<i>La conservation du caractère rural de la zone permettra la conservation d'un cadre de vie agréable.</i>	
Mobilité	<i>Accessibilité moyenne aux transports en commun. Éloignement des zones équipées en services et en commerce accentue la dépendance aux véhicules motorisés.</i>	
Sol	<i>Artificialisation accrue des sols.</i>	
Sous-sol	<i>Risque faible de pollution</i>	
Eaux de surface	<i>Augmentation du ruissellement du fait de l'imperméabilisation des sols.</i>	
Eaux souterraines	<i>Difficulté de recharge de la nappe phréatique, du fait de l'imperméabilisation de sols.</i>	
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales sera privilégiée. Opportunité de renforcer le maillage écologique.</i>	
Air	<i>L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles qui pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.</i>	
Énergie	<i>Les nouvelles constructions pourraient tendre vers la HQE. Les besoins énergétiques augmenteront du fait de l'augmentation de la population.</i>	
Déchets	<i>L'arrivée de nouveaux habitants entraînera une augmentation des déchets ménagers à traiter.</i>	

Zone d'habitat à caractère rural ou villageois densité maximale entre 5 et 7 à 8 lgts/Ha	
<p>Cette aire reprend les caractéristiques de la zone d'habitat à caractère rural au Plan de secteur.</p> <p>On a identifié des entités ayant gardé un certain caractère villageois et se situant le plus souvent à proximité de vastes zones agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ferrières, • Limauges, • Rofessart, • Le Puits, • ainsi qu'une partie des extensions de Limelette (rue du Chamois et rue du Moulin à Eau). • De même qu'une partie de la rue des Prairies et le Chemin des Hayettes • Le vieux centre du quartier de la Baraque 	
Cadre bâti	<i>Limitation de l'urbanisation. Urbanisation relativement faible dans un cadre peu urbanisé.</i>
Patrimoine	<i>Opportunité de mettre en valeur les éléments du patrimoine local.</i>
Paysage	<i>Volonté de conserver les vues paysagères. Les nouvelles constructions ne devront pas former de ruptures dans les formes et les gabarits (construction de maisons individuelles et/ou groupées par deux)</i>
Équipement	<i>Mise en valeur des équipements. Nouveaux besoins en termes d'équipements du fait de l'augmentation de population (coûteux pour la Ville).</i>
Social	<i>L'impossibilité de créer des immeubles à appartements ne permettra pas d'accueillir une grande diversité de population. Cela favorisera les familles au détriment de personnes seules ou âgées. Difficulté de développer de la mixité sociale et intergénérationnelle dans des zones loin des centres d'activités et économiques. Possibilité d'offrir des logements à des ménages diversifiés.</i>
Économie	<i>Développement de commerces et des services de proximité. Revenus supplémentaires pour la Ville en termes de fiscalité.</i>
Population / cadre de vie	<i>La conservation du caractère rural de la zone permettra la conservation d'un cadre de vie agréable.</i>
Mobilité	<i>Accessibilité faible aux transports en commun. Dépendance importante à la voiture.</i>
Sol	<i>Peu de sols artificialisés.</i>
Sous-sol	<i>Risque faible de pollution</i>
Eaux de surface	<i>Faible risque de ruissellement.</i>
Eaux souterraines	<i>Infiltration de l'eau de ruissellement et recharge de la nappe plus aisée.</i>
Biodiversité	<i>Opportunité de renforcer le maillage écologique. La plantation d'essences locales et la conservation d'espace de respiration seront privilégiées.</i>
Air	<i>L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles ce qui pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Le non accès au réseau de gaz naturel pourrait amener à des choix d'utilisation d'autres combustibles fossiles encore plus polluants.</i>
Déchets	<i>Ces zones étant plus isolées, la possibilité de rencontrer plus de dépôts clandestins ne sera pas nulle.</i>

Zone d'habitat type parc résidentiel		densité maximale 5 lgts/Ha
<p>Quelques zones de parcs résidentiels figuraient dans le Plan de secteur jusqu'en 1999 (Bois de Morimont, Bois de l'Etoile). Elles sont maintenues dans le schéma de structure.</p> <p>La carte du schéma des orientations territoriales en ajoute quelques-unes, telles que Saint-Jean-des-Bois, un lotissement au Sud de Rofessart, un autre au Sud de Céroux, ainsi que les terrains situés en haut de la rue du Cimetière.</p> <p>Cette dernière zone est prévue afin de protéger des grandes propriétés boisées proches du centre d'Ottignies.</p>		
Cadre bâti	<i>Limitation de l'urbanisation. Urbanisation relativement faible dans un cadre peu urbanisé.</i>	
Patrimoine	<i>Opportunité de mettre en valeur les éléments du patrimoine local.</i>	
Paysage	<i>Volonté de conserver les vues paysagères. Les nouvelles constructions ne devront pas former de ruptures dans les formes et les gabarits (construction de maisons individuelles et/ou groupées par deux)</i>	
Équipement	<i>Mise en valeur des équipements.</i> Nouveaux besoins en termes d'équipements du fait de l'augmentation de population (coûteux pour la Ville).	
Social	<i>L'impossibilité de créer des immeubles à appartements ne permettra pas d'accueillir une grande diversité de population. Cela favorisera les familles au détriment de personnes seules ou âgées.</i> Difficulté de développer de la mixité sociale et intergénérationnelle dans des zones loin des centres d'activités et économiques. <i>Possibilité d'offrir des logements à des ménages diversifiés.</i>	
Économie	<i>Développement de commerces et des services de proximité.</i> <i>Revenus supplémentaires pour la Ville en termes de fiscalité.</i>	
Population / cadre de vie	<i>La conservation du caractère rural de la zone permettra la conservation d'un cadre de vie agréable.</i>	
Mobilité	Accessibilité faible aux transports en commun. Dépendance importante à la voiture.	
Sol	Peu de sols artificialisés.	
Sous-sol	Risque faible de pollution	
Eaux de surface	Faible risque de ruissellement.	
Eaux souterraines	Infiltration de l'eau de ruissellement et recharge de la nappe plus aisée.	
Biodiversité	<i>Opportunité de renforcer le maillage écologique.</i> <i>La plantation d'essences locales et la conservation d'espace de respiration seront privilégiées.</i>	
Air	L'arrivée de nouveaux habitants induira certainement l'arrivée de nouvelles automobiles ce qui pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de l'air.	
Énergie	<i>Le non accès au réseau de gaz naturel pourrait amener à des choix d'utilisation d'autres combustibles fossiles encore plus polluants.</i>	
Déchets	Ces zones étant plus isolées, la possibilité de rencontrer plus de dépôts clandestins ne sera pas nulle.	

RECOMMANDATIONS :

1. L'aménagement des zones devra prendre largement en compte les principes d'aménagement durable afin de réduire au maximum les impacts des nouvelles constructions sur l'environnement.
2. Malgré le caractère « faible densité », il est important, même dans ces zones, de tendre vers des constructions durables, voire autonomes, respectueuses du milieu.
3. Encourager la verdurisation des terrains en fortes pentes pour stabiliser les terrains et limiter les risques de ruissellement et d'érosion.
4. Structurer le paysage par la mise en évidence du relief et de la végétation.
5. Imposer la plantation d'espèces indigènes.
6. Renforcer les outils réglementaires communaux dans ce but.

6.2.2 Les autres zones urbanisables

Le schéma des orientations territoriales se base sur le découpage du Plan de secteur et n'apporte pas de précisions pour les autres zones urbanisables hors habitat et habitat à caractère rural. Cela étant, des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées pour chaque zone.

Zone d'activité économique mixte	
Ces zones sont majoritairement situées en périphérie de Louvain-la-Neuve, depuis la modification partielle du Plan de secteur adoptée en 2013. Une zone d'activité économique mixte existe également dans le centre d'Ottignies, autour du Douaire.	
Cadre bâti	<i>Construction de bâtiments avec souci d'intégration paysagère.</i>
Patrimoine	<i>Risque de dévalorisation de certains éléments du patrimoine environnant.</i>
Paysage	<i>Volonté d'une Intégration paysagère des zones surtout celles situées en fond de vallée et celles visibles des différents versants.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Risque de développer une zone peu accueillante, un ghetto industriel en fermant la zone à la population.</i>
Économie	<i>Possibilité d'accueillir des entreprises sur le territoire communal, de créer de l'emploi. Revenu fiscal supplémentaire pour la Ville. Opportunité de créer de nouveaux commerces de proximités.</i>
Population / cadre de vie	<i>La zone peut entraîner diverses nuisances pour la population environnante.</i>
Mobilité	<i>Proximité des infrastructures routières et ferroviaires. Création d'itinéraires piétons et cyclistes, promotion des modes doux et limitation du stationnement. Augmentation du trafic de camions (due à la présence d'entreprises) et de voitures individuelles (travailleurs).</i>
Sol	<i>Augmentation des surfaces artificialisées.</i>
Sous-sol	<i>Risque de pollution du sous-sol si le ruissellement n'est pas correctement géré.</i>
Eaux de surface	<i>La pose de toits végétalisés sera encouragée, ce qui permettra de limiter le ruissellement des eaux de pluie.</i>
Eaux souterraines	<i>L'artificialisation des sols réduira l'infiltration de l'eau. Le sol du parking sera traité avec un revêtement qui facilite l'infiltration de l'eau.</i>
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales sera privilégiée. Destruction des zones non bâties et des milieux en place.</i>
Air	<i>L'augmentation du trafic automobile et de camions aura un impact négatif sur la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Les nouvelles constructions nécessiteront des apports énergétiques plus ou moins importants selon les activités.</i>
Déchets	<i>L'arrivée de nouvelles activités entraînera une augmentation des déchets à traiter sur la zone. Des déchets spécifiques à certaines activités pourraient devoir faire l'objet d'un traitement spécifique.</i>

Zone d'activité économique industrielle	
<p>Il en subsiste 3 sur le territoire communal suite à la modification du Plan de secteur adopté fin 2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zone dite « du CSTC », à Limelette - La zone de Franquénies (anciens Bétons Lemaire) - La zone de Mousty (anciennement Agricultura) 	
Cadre bâti	<i>Construction de bâtiments avec souci d'intégration paysagère.</i>
Patrimoine	<i>Risque de dévalorisation de certains éléments du patrimoine environnant.</i>
Paysage	<i>Volonté d'une Intégration paysagère des zones surtout celles situées en fond de vallée et celles visibles des différents versants.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Risque de développer une zone peu accueillante, un ghetto industriel en fermant la zone à la population.</i>
Économie	<i>Possibilité d'accueillir des entreprises sur le territoire communal, de créer de l'emploi. Revenu fiscal supplémentaire pour la Ville. Opportunité de créer de nouveaux commerces de proximités.</i>
Population / cadre de vie	<i>La zone peut entraîner diverses nuisances pour la population environnante.</i>
Mobilité	<i>Proximité des infrastructures routières et ferroviaires. Création d'itinéraires piétons et cyclistes, promotion des modes doux et limitation du stationnement. Augmentation du trafic de camions (due à la présence d'entreprises) et de voitures individuelles (travailleurs).</i>
Sol	<i>Augmentation des surfaces artificialisées.</i>
Sous-sol	<i>Risque de pollution du sous-sol si le ruissellement n'est pas correctement géré.</i>
Eaux de surface	<i>La pose de toits végétalisés sera encouragée, ce qui permettra de limiter le ruissellement des eaux de pluie.</i>
Eaux souterraines	<i>L'artificialisation des sols réduira l'infiltration de l'eau. Le sol du parking sera traité avec un revêtement qui facilite l'infiltration de l'eau.</i>
Biodiversité	<i>La plantation d'essences locales sera privilégiée. Destruction des zones non bâties et des milieux en place.</i>
Air	<i>L'augmentation du trafic automobile et de camions aura un impact négatif sur la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Les nouvelles constructions nécessiteront des apports énergétiques plus ou moins importants selon les activités.</i>
Déchets	<i>L'arrivée de nouvelles activités entraînera une augmentation des déchets à traiter sur la zone. Des déchets spécifiques à certaines activités pourraient devoir faire l'objet d'un traitement spécifique.</i>

Zone de services publics et équipements communautaires	
On les retrouve sur l'ensemble de la ville. La plus importante zone se situe sur le quartier du Biéreau.	
Cadre bâti	<i>Recherche urbanistique pour l'intégration des bâtiments.</i>
Patrimoine	<i>Revalorisation d'éléments du patrimoine sportif et culturel communal.</i>
Paysage	<i>Impact sur les repères visuels du territoire.</i>
Équipement	<i>Agrandissement et développement des équipements existants.</i>
Social	<i>Réponse à des besoins de la population.</i>
Économie	<i>Coût important pour la Ville. Augmentation de l'attractivité de la ville.</i>
Population / cadre de vie	<i>Risque d'augmentation de certaines nuisances (bruit, trafic,...) et de diminution de la sécurité (routière) aux abords. Amélioration de l'offre en infrastructures et donc du cadre de vie.</i>
Mobilité	<i>Efforts particuliers sur l'accessibilité des sites, particulièrement des PMR et sur la sécurité des enfants aux abords des nouveaux équipements.</i>
Sol	<i>Artificialisation des sols.</i>
Sous-sol	<i>Peu de risque de pollution du sous-sol.</i>
Eaux de surface	<i>Augmentation du ruissellement due à l'imperméabilisation des sols.</i>
Eaux souterraines	<i>Difficulté de recharge de la nappe souterraine étant donné l'imperméabilisation des sols.</i>
Biodiversité	<i>Destruction des zones non bâties et des milieux en place.</i>
Air	<i>L'augmentation du trafic automobile aux abords de la zone entraînera une baisse sensible de la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Les nouvelles constructions nécessiteront un apport énergétique.</i>
Déchets	<i>Augmentation des déchets ménagers à traiter due à la fréquentation du site.</i>

RECOMMANDATIONS :

- 1. Des prescriptions d'intégration dans le paysage, énergétiques mais aussi d'aménagements durables (toitures vertes, surfaces de stationnement semi-perméables, ...) pourraient être établies pour les nouvelles constructions.**
- 2. Des prescriptions énergétiques et d'intégration de mesures de construction durables pourraient être établies sur les nouvelles constructions.**
- 3. Une attention particulière devra être apportée à la problématique de la mobilité autour de ces équipements.**

6.2.3 Les zones non-urbanisables

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 zones non-urbanisables. Des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées pour chaque zone.

Les zones non-urbanisables couvrent la plus grande partie du territoire communal et génèrent principalement des impacts positifs sur l'environnement.

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.

Ces zones sont généralement non-aedificandi et représentent donc une perte en réserve foncière. 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.

Ces zones, souvent situées loin des centres, constituent toutefois des endroits propices aux dépôts de déchets clandestins.

Zone agricole	
<i>La zone agricole s'étend principalement sur le plateau de Céroux et aux environs de Rofessart. Elle concerne également quelques terrains à proximité de Franquénies, ainsi que les terrains en limite Nord de Louvain-la-Neuve.</i>	
Cadre bâti	<i>Construction de bâtiments avec souci d'intégration paysagère et limitée aux exploitations agricoles.</i>
Patrimoine	<i>Mise en valeur des éléments patrimoniaux ruraux tels que les fermes remarquables.</i>
Paysage	<i>Intégration paysagère des bâtiments et des infrastructures.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Remise en valeur des paysages agricoles et de leur caractère accueillant. Possibilité d'immersion dans le monde rural par l'intermédiaire d'infrastructures touristiques.</i>
Économie	<i>Développement de l'économie lié à la possibilité de mettre en place des installations d'accueil du tourisme à la ferme. Les agriculteurs peuvent bénéficier de primes agro-environnementales.</i>
	<i>Coûts liés à l'intégration paysagère des bâtiments et des infrastructures. Les nouvelles exploitations d'élevages sont limitées aux activités de type 2.</i>

Population/ cadre de vie	<i>La conservation de zones agricoles permettra de conserver un cadre de vie de qualité.</i>
Mobilité	<i>Risque de dégradation des voiries par le charroi agricole.</i>
Sol	<i>Conservation des sols de bonne qualité pour l'exploitation agricole.</i>
Sous-sol	<i>Diminution du risque de pollution du sous-sol.</i>
Eaux de surface	<i>Volonté de diminution des pollutions des eaux de surfaces en limitant l'utilisation d'intrants. Conservation d'eaux de surface de qualité. Préservation des cours d'eau.</i>
Eaux souterraines	<i>Diminution des pollutions des eaux souterraines en limitant l'utilisation d'intrants.</i>
Biodiversité	<i>Intégration des exploitations dans la réalisation de liaisons écologiques.</i>
	<i>Respect des recommandations Natura 2000 et limitations des intrants.</i>
Air	<i>Amélioration de la qualité de l'air si mesures agri-environnementales appliquées.</i>
Énergie	<i>Respect des conditions édictées par le CWATUP concernant les modules de production d'électricité ou de chaleur ainsi que les unités de biométhanisation.</i>
Déchets	<i>La majorité des déchets de l'activité sont d'origine organique et donc biodégradables.</i>

Zone forestière	
<i>Ces zones concernent les grands massifs forestiers tels que</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>le bois de Lauzelle</i> • <i>le bois des Rêves</i> • <i>des superficies boisées plus petites, dont le rôle est important pour éviter une trop grande monotonie paysagère.</i> 	
<i>Certains espaces boisés sont repris en zones d'espaces verts (vallée de la Malaise).</i>	
Cadre bâti	<i>Construction de bâtiments limités à l'exploitation forestière.</i>
Patrimoine	<i>Possibilité de mise en valeur du patrimoine naturel et paysager forestier.</i>
Paysage	<i>Maintien du rôle paysager de la forêt.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Maintien du rôle social des forêts.</i>
Économie	<i>Contraintes dans le choix des espèces qui peut limiter les revenus à court terme.</i>
Population/ cadre de vie	<i>La conservation de zones forestières permettra de conserver un cadre de vie de qualité.</i>
Mobilité	<i>Adaptation nécessaire de certaines voiries au charroi forestier et risque de dégradations.</i>
Sol	<i>Conservation de sols non artificialisés et perméables.</i>

Sous-sol	<i>Préservation du sous-sol.</i>
Eaux de surface	<i>Maintien du rôle d'épuration naturelle des eaux. Conservation de zones humides.</i>
Eaux souterraines	<i>Rôle positif de filtre des forêts sur les eaux souterraines.</i>
Biodiversité	<i>Promotion d'une sylviculture soucieuse du respect de l'environnement.</i>
Air	<i>Les zones forestières participent à l'amélioration de la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Sans objet.</i>
Déchets	<i>Risque de développement de dépôts clandestins de déchets.</i>

RECOMMANDATIONS :

- Intégrer au maximum les nouvelles constructions dans l'environnement.
- Application des mesures agro-environnementales.
- Veiller à contrôler les éventuelles pollutions des eaux et du sol par les intrants.
- Contrôler l'apparition de dépôts de déchets clandestins.
- Organiser des itinéraires évitant les centres des villages pour les engins forestiers.
- Balisage des itinéraires et sensibilisation du public au rôle de ces zones.
- Opportunité de sensibilisation du public des villes et villages à l'intérêt de la nature en zones urbaines.
- Opportunité de sensibilisation du public au rôle des zones d'eau.
- Contrôler les activités liées aux zones d'eau (pêche, sport nautique, etc.) pour limiter la pression exercée sur le milieu.

6.2.4 Les surimpressions

Le schéma des orientations territoriales propose des surimpressions qui concernent à la fois les zones urbanisables et non urbanisables. Des recommandations et précisions supplémentaires sont indiquées pour chaque surimpression.

Les périmètres ajoutés en surimpression des zones d'affectations apportent des recommandations complémentaires.

Certains périmètres permettent de protéger des zones ayant un intérêt paysager et/ou écologique et ont donc des impacts globalement positifs sur les différents domaines de l'environnement analysés.

On peut toutefois noter que ces surimpressions peuvent entraîner des contraintes supplémentaires pour les propriétaires situés dans ces zones notamment (construction de nouveaux bâtiments, coûts d'entretien et de gestion, etc.).

Ces contraintes sont toutefois nécessaires pour assurer la protection des zones identifiées. Une sensibilisation de la population concernée est donc importante.

Périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique

Le Périmètre d'Intérêt Culturel, Historique et Esthétique vise à favoriser au sein d'un ensemble urbanisé l'équilibre entre les espaces bâtis ou non et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent. Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de protection.

Cadre bâti	Meilleure intégration des nouveaux bâtiments dans les périmètres identifiés. <i>Contraintes supplémentaires à la construction de bâtiments.</i>
Patrimoine	Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti.
Paysage	Préservation et protection de paysages urbains. La mise sous terre du réseau électrique améliorera la qualité paysagère.
Équipement	<i>Contraintes urbanistiques dans la construction de nouveaux équipements.</i>
Social	Amélioration du cadre de vie et possibilité de créer de nouveaux espaces de détente. Mise en valeur et éducation de la population (panneaux explicatifs).
Économie	<i>Coût dans l'entretien de certains aménagements.</i>
Population/ cadre de vie	Amélioration du cadre de vie en maintenant des Périmètres d'Intérêt Culturel, Historique et Esthétique.
Mobilité	L'espace public sera embelli et réaménagé dans certains cas.
Sol	<i>Risque de pollution du sol suite à la mise sous terre du réseau électrique.</i>
Sous-sol	<i>Risques de pollution du sous-sol.</i>
Eaux de surface	Sans objet.
Eaux souterraines	Sans objet.
Biodiversité	La préservation des éléments (arbres, haies, etc.) du paysage contribuera au maillage écologique de la commune. Nouvelles plantations éventuelles.
Air	Sans objet.
Énergie	Opportunité de tendre vers la HQE.
Déchets	Les Périmètres d'Intérêt Culturel, Historique et Esthétique peuvent faire l'objet de dépôts de déchets clandestins.

Périmètre d'intérêt paysager

La protection du paysage est un des enjeux majeurs pour l'aménagement du territoire de la ville.

Les zones de protection du paysage reprennent les zones d'intérêt paysager qui figuraient au Plan de secteur en les complétant par celles qui ont été mises en évidence dans la phase de diagnostic.

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.

Cadre bâti	Meilleure intégration du bâti dans le paysage. <i>Contraintes supplémentaires à la construction de bâtiments.</i>
Patrimoine	Préservation du patrimoine paysager et bâti.
Paysage	Préservation et protection des paysages d'intérêt.
Équipement	<i>Contraintes urbanistiques lors de la construction de nouveaux équipements.</i>
Social	Amélioration du cadre de vie et possibilité de créer de nouveaux espaces de détente.
Économie	<i>Coût dans l'entretien de certains aménagements.</i>
Population/ cadre de vie	Amélioration du cadre de vie en maintenant des paysages d'intérêt.
Mobilité	L'espace public sera embelli et réaménagé dans certains cas.
Sol	Préservation du relief naturel.
Sous-sol	Diminution des risques de pollution du sous-sol.
Eaux de surface	La préservation des éléments du paysage (arbres, haies, etc.) limite les risques de ruissellement.
Eaux souterraines	La bonne qualité des eaux de surface se répercute sur les eaux souterraines.
Biodiversité	La préservation des éléments (arbres, haies, etc.) du paysage contribuera au maillage écologique de la commune. De nouvelles plantations peuvent être réalisées pour améliorer la qualité des paysages.
Air	Le maintien d'une végétation importante et une limitation des constructions sont bénéfiques à la qualité de l'air de la zone concernée.
Énergie	Sans objet.
Déchets	Intégration des zones de ramassage dans l'environnement et le paysage local.

Périmètre d'intérêt biologique et/ou écologique Site NATURA 2000

Le territoire communal jouit d'un patrimoine écologique local qu'il est nécessaire de préserver :

- Natura 2000, zone humide d'intérêt biologique et réserve naturelle (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.

Cadre bâti	<i>Zone non-aedificandi.</i>
Patrimoine	<i>Protection d'éléments du patrimoine naturel.</i>
Paysage	<i>Les périmètres d'intérêt biologique et/ou écologique contribuent à la qualité des paysages.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Les activités de plein air y seront interdites.</i>
Économie	<i>Perte de réserves foncières et de terres agricoles.</i>
Population/ cadre de vie	<i>Coûts d'entretien et de gestion pour la Ville.</i>
Mobilité	<i>Amélioration de la qualité du cadre de vie en maintenant des périmètres d'intérêt biologique et/ou écologique.</i>
Sol	<i>Opportunité de développer de nouveaux itinéraires pour les modes doux balisés.</i>
Sous-sol	<i>Conservation de sols non artificialisés.</i>
Eaux de surface	<i>Préservation des sous-sols contre une pollution anthropique.</i>
Eaux souterraines	<i>Conservation d'eaux de surfaces de qualité. Protection des cours d'eau. Diminution des pollutions des eaux de surfaces en limitant l'utilisation de produits phytosanitaires et/ou fertilisants.</i>
Biodiversité	<i>Diminution des pollutions des eaux souterraines en limitant l'utilisation de produits phytosanitaires et/ou fertilisants. Protection de zones d'intérêt écologique dont certaines non reprises en zone d'espace vert, naturelle ou forestière. Ces zones sont principalement situées le long de cours d'eau et représentent des zones humides intéressantes.</i>
Air	<i>Augmentation de la qualité de l'air au droit du site.</i>
Énergie	<i>Sans objet.</i>
Déchets	<i>Risque non négligeable de dépôts clandestins.</i>

Périmètre d'ouverture paysagère

Les points de vue remarquables (PVR), sont des lieux de vue de type ponctuel appelé points de vue remarquables (PVR). Les lignes paysagères ou lignes de vues remarquables (LVR), sont des points de vue linéaires, d'où l'on jouit d'une vue particulièrement belle.

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 villes ou des villages; d'autres revêtent une valeur sociale parce qu'ils sont situés sur des voies de passage.

Cadre bâti	Contraintes dans la construction de bâtiments au sein des paysages concernés par les points de vue.
Patrimoine	Mise en valeur d'éléments du patrimoine par des vues ouvertes vers ceux-ci.
Paysage	Préservation et mise en valeur des points de vue remarquables.
Équipement	Contraintes dans la construction de nouveaux équipements.
Social	Possibilités d'y développer des lieux de rencontre (bancs). Mise en valeur et éducation de la population (panneaux explicatifs).
Économie	Coûts pour la Ville dans l'entretien des éventuels aménagements réalisés. Plus-value pour les habitations bénéficiant de ces vues. Contraintes pour les agriculteurs dans le choix des cultures (exclusion de culture haute taille).
Population/ cadre de vie	Amélioration général du cadre de vie.
Mobilité	Aménagement de nouveaux itinéraires pour les modes doux.
Sol	Maintien des sols peu urbanisés.
Sous-sol	Limitation des risques de ruissellement et de pollution par limitation de l'artificialisation des sols.
Eaux de surface	Mise en valeur d'éléments du maillage bleu.
Eaux souterraines	Sans objet.
Biodiversité	Maintien et renforcement du maillage écologique (bocage, arbres, haies).
Air	Sites peu urbanisés où la qualité de l'air y est supérieure.
Énergie	Sans objet.
Déchets	Risque de dépôts clandestins

RECOMMANDATIONS :

1. Sensibiliser la population à l'importance de préserver les bâtiments, monuments et sites d'intérêt.
2. Contrôler l'apparition de déversement de déchets ou autres.
3. Opportunité de sensibilisation du public, via des parcours de promenades, à l'importance du maintien de la biodiversité dans sa ville.
4. Dans la mesure du possible, gérer les zones de liaison écologique de la même manière que les périmètres d'intérêt biologique et/ou écologique.
5. Étudier l'impact paysager de toutes nouvelles constructions, et ce même en dehors des périmètres d'intérêt paysager identifiés.
6. Sensibiliser la population au respect des paysages de l'entité dans l'intérêt de tous.
7. Imposer la plantation d'espèces indigènes.
8. Sensibiliser la population aux risques de construire en bordure de cours d'eau
9. Prévoir des poubelles au niveau des points de vue remarquables aménagés de bancs publics pour éviter les dépôts de déchets clandestins.
10. Il est important que les propriétaires situés dans les périmètres de protection aient connaissance de la réglementation particulière sur la protection des eaux souterraines.

6.2.5 Les affectations et les priorités de mise en œuvre des ZACC

Nom de la ZACC	SUPERFICIE Ha	SUPERFICIE EN RESERVE FONCIERE Ha	Proximité de noyaux d'habitat et accessibilité	AFFECTATION FUTURE	PRIORITE DE MISE EN OEUVRE
1 Belle-Voie	16.49	14.37	Accessible en transports en commun	Zone résidentielle	2
2 Buston	5.17	4.68	Accessible en transports en commun	Zone d'habitat avec affinage à vocation d'activité économique mixte	1
3 Saint-Jean-des-Bois	33.66	6.43	Moyennement accessible en transports en commun	Zone d'habitat type parc résidentiel	3
4 Pinchart	12.63	11.81	Moyennement accessible en transports en commun	Zone résidentielle et zone à caractère villageois	2
5 Balbrière	10.83	10.52	Moyennement accessible en transports en commun	Zone résidentielle et zone à caractère villageois	2
6 Piroy	4.26	3.92	Accessible en transports en commun Distance par rapport à la gare: 600m	Zone résidentielle	2
7 La Boissette	14.76	8.94	Accessible en transports en commun Distance par rapport au centre: 700m	Zone résidentielle dense et zone résidentielle	2
8 Sablière	37.04	35.78	Peu accessible en transports en commun	Zone résidentielle	2
9 Les Iris	8.80	4.04	Entièrement occupée	Zone résidentielle	1
10 Franquénies	7.17	5.66	Difficilement accessible en transports en commun	Zone résidentielle dense	2
11 LLN Entrée 8A	10,46	8,77	Accessible aisément en transports en commun	Zone de service public et d'équipement communautaire avec périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte	1
12 Génistroit	5,61	4,53	Accessible en transports en commun	Zone de service public et d'équipement communautaire avec périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte	1

Hiérarchie des priorités :

Priorité 1 – Urbanisation envisagée à court terme 2015-2025

Priorité 2 – Urbanisation envisagée à moyen terme 2025-2030

Priorité 3 – Urbanisation envisagée à long terme après 2030

Les ZACC représentent des réserves foncières conséquentes, et permettent généralement de répondre à des besoins en termes de logements et d'équipements. Leur mise en œuvre peut avoir des impacts forts sur l'environnement. En transformant et en urbanisant l'ensemble d'une zone jusque-là destinée principalement à l'agriculture, c'est tout un milieu qui est profondément modifié.

L'arrivée de nouveaux habitants induira des aménagements qui devront être reliés aux réseaux déjà existants. Certaines ZACC sur le territoire de la ville sont également éloignées des transports en commun et/ou ne semblent pas s'inscrire dans un contexte urbain.

La ville dispose de nombreuses ZACC. Bien entendu, chacune d'entre-elle ne nécessite pas d'être développée à court-terme. C'est pourquoi un ordre de priorité a été établi, ordre qui semble tout à fait légitime au regard de leurs caractéristiques et de leur localisation.

Concernant les ZACC qui sont proposées à l'urbanisation, une analyse plus détaillée est faite dans le chapitre concernant les « mesures d'aménagement pour la structuration du cadre bâti ».

Peu de ZACC sont classées en priorité 1. Ces ZACC se situent essentiellement dans des zones déjà bâties et sont proches du centre, des commerces et services. Ainsi, leur urbanisation favorisera le rôle central, dynamisera l'économie locale et limitera les nouveaux besoins en infrastructures.

Cadre bâti	<i>Développement de logements inscrits dans une zone déjà urbanisée.</i>
Patrimoine	<i>Mise en valeur du patrimoine local par l'aménagement d'espaces publics.</i>
Paysage	<i>Transformation des paysages ruraux agricoles en faveur de paysages plus urbanisés.</i>
Équipement	<i>L'augmentation des logements et de la population entrainera des besoins supplémentaires pour la Ville en termes d'équipements.</i>
Social	<i>Possibilités de construire des logements diversifiés accessibles à des ménages aux revenus plus ou moins élevés, possibilité de construire des logements sociaux.</i>
Économie	<i>L'augmentation de la population permettrait davantage de rentrées fiscales pour la Ville et de développer quelques commerces de proximités et activités.</i>
	<i>Disparition de surfaces agricoles exploitées.</i>
	<i>Réponse à une demande d'une certaine population désireuse de s'installer dans la région.</i>
Population/cadre de vie	<i>L'arrivée de nouveaux habitants de façon plus ou moins massive (aménagement d'une zone complète) peut rencontrer le refus des habitants déjà installés qui préféreraient conserver la tranquillité du lieu.</i>
Mobilité	<i>Proximité du transport en commun.</i>
Sol	<i>L'aménagement entrainera une artificialisation des sols, elle sera construite sur une zone jusque-là agricole et de prairie.</i>
Sous-sol	<i>Risque de pression sur le sous-sol en termes de pollutions et de ruissellements.</i>
Eaux de surface	<i>L'aménagement induira une imperméabilisation des sols, qui aura tendance à augmenter le ruissellement dans la zone.</i>
Eaux souterraines	<i>L'aménagement induira une imperméabilisation des sols, qui aura tendance à augmenter le ruissellement dans la zone et à réduire l'infiltration de l'eau vers les nappes phréatiques.</i>
Biodiversité	<i>L'urbanisation de la zone impactera les espèces actuellement en place et transformera fortement les milieux.</i>
Air	<i>L'augmentation du trafic automobile due à l'arrivée de nouvelles populations entrainera une baisse de la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Les besoins énergétiques augmenteront en conséquence.</i>

Déchets	<i>L'arrivée de nouveaux habitants induira une augmentation des déchets ménagers à traiter.</i>
---------	---

Pour les autres ZACC, le SSC ne recommande pas l'urbanisation. Ces ZACC qui vont donc garder un caractère non urbanisable pour les 20 années à venir. Il s'agit là d'une mesure de maîtrise du développement foncier de la ville et de protection du cadre naturel et du réseau écologique. Les incidences de cette « non urbanisation » sont positives.

Cadre bâti	<i>Construction de bâtiments avec souci d'intégration paysagère et limitée aux exploitations agricoles.</i>
Patrimoine	<i>Remise en valeur d'éléments patrimoniaux paysagers.</i>
Paysage	<i>Intégration paysagère des bâtiments et des infrastructures. Conservation des paysages ruraux.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Sans objet.</i>
Économie	<i>Développement de l'économie liée à l'activité agricole. Les agriculteurs peuvent bénéficier de primes agro-environnementales.</i>
Population/ cadre de vie	<i>Coûts liés à l'intégration paysagère des bâtiments et des infrastructures.</i>
Mobilité	<i>La conservation et la création de zones agricoles permettra de conserver un cadre de vie de qualité.</i>
Sol	<i>Conservation des sols de bonnes qualités pour l'exploitation agricole. Conservation, amélioration de la qualité des sols.</i>
Sous-sol	<i>Risque très faible de pollution du sous-sol si limitation des intrants.</i>
Eaux de surface	<i>Diminution des pollutions des eaux de surfaces en limitant l'utilisation d'intrants. Conservation d'eaux de surface de qualité. Préservation des cours d'eau.</i>
Eaux souterraines	<i>Diminution des pollutions des eaux souterraines en limitant l'utilisation d'intrants. Meilleure pénétration de l'eau dans la nappe souterraine.</i>
Biodiversité	<i>Intégration des exploitations dans la réalisation de liaisons écologiques, plantations de haies. Pour les espaces verts : Favorise la biodiversité sur le site.</i>
Air	<i>Maintien d'une qualité de l'air supérieure grâce à la non-urbanisation de la zone.</i>
Énergie	<i>Respect des conditions édictées par le CWATUP concernant les modules de production d'électricité ou de chaleur ainsi que les unités de biométhanisation.</i>
Déchets	<i>L'activité agricole ne produit principalement que des déchets organiques biodégradables.</i>

RECOMMANDATIONS :

1. L'aménagement devra en grande partie se baser sur les principes d'aménagement et construction durables afin de réduire au maximum les impacts des nouvelles constructions sur l'environnement.
2. Renforcer les outils réglementaires communaux dans ce but.
3. Améliorer la liaison vers les transports en commun et diminuer la place de la voiture dans les nouveaux aménagements.

6.3 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES INCIDENCES DES MESURES D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRALES DU SSC

6.3.1 POUR LA STRUCTURATION DU CADRE BATI, DES ACTIVITÉS ET DES SERVICES

Le chapitre concernant la structuration du cadre bâti, des activités et des services traite des thématiques suivantes :

- Orientation et maîtrise de l'urbanisation et la densification de l'habitat ;
- Mise en valeur du patrimoine bâti ;
- Amélioration/extension ou création des équipements publics ;
- Amélioration/extension ou création des activités économiques.

6.3.1.1 POUR MAÎTRISER L'URBANISATION ET LA DENSIFICATION DE L'HABITAT

Les mesures d'aménagement visant à orienter et maîtriser la densification de l'habitat sont principalement liées à la réalisation des études de type « Réflexion d'ensemble » (type RUE et/ou modification du Plan de secteur). Le rôle de ces études est de donner une vision d'ensemble sur le développement du futur quartier. En effet, le SSC a identifié de nombreuses réserves foncières dont il est nécessaire d'étudier et de planifier le développement afin de :

- 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 ;
- Éviter le mitage du site via plusieurs projets individuels (existence de plusieurs propriétaires sur la même zone contiguë)
- Assurer un maillage des voiries cohérent avec le maillage existant.

Il s'agit donc de sites à urbaniser dans le futur, avec d'importantes incidences sur l'environnement. Il s'agit donc de réfléchir à la programmation du type d'affectation pour chaque site et à une estimation du nombre des logements possibles.

De manière générale, si la Ville met en œuvre l'ensemble des sites, nous pouvons estimer une augmentation importante de nouveaux logements pour les 20 années à venir.

Une série d'équipements publics sont prévus pour accompagner cette croissance importante.

Ces mesures sont nécessaires pour accompagner la croissance démographique communale et peuvent être mises en œuvre moyennant certaines recommandations.

Les incidences sur l'environnement touchent principalement les conditions de trafic, la saturation des infrastructures techniques, la qualité du sol, du sous-sol et des eaux de surfaces, la gestion de déchets ainsi que le respect du cadre bâti et du paysage local.

Notons toutefois que ces démarches peuvent avoir un coût pour les ménages, malgré des primes pouvant être accordées. Ces travaux peuvent aussi représenter un poids financier pour la Ville en fonction des subventions ou primes communales accordées aux ménages désireux d'effectuer des travaux.

Cadre bâti	<i>Le développement de cette zone aura des impacts positifs sur le développement la ville et apportera un "renouveau" au développement immobilier et à la densification du centre-ville.</i>
Patrimoine	<i>Sans objet.</i>
Paysage	<i>Aménagement de nouvelles formes urbaines. Reconversion de friches en des paysages plus urbains.</i>
Équipement	<i>Réponse aux besoins en équipements publics</i>
Social	<i>Création de lieux de rencontre et de convivialité Amélioration du contrôle social</i>
Économie	<i>La construction de nouveaux quartiers permettra de dynamiser l'économie locale (artisanat, BTP, etc.).</i>
Population/ cadre de vie	<i>Augmentation de la population dans une zone relativement urbanisée L'augmentation de la population permettrait davantage de rentrées fiscales pour la Ville et de développer quelques commerces de proximité et activités.</i>
Mobilité	<i>Proximité d'axes routiers importants et de transports en commun. Augmentation inévitable du trafic automobile</i>
Sol	<i>Imperméabilisation des sols si nouvelles constructions</i>
Sous-sol	<i>Risque de pression sur le sous-sol en termes de pollutions et de ruissellements.</i>
Eaux de surface	<i>L'aménagement urbain induira une imperméabilisation des sols, qui aura tendance à augmenter le ruissellement et à réduire l'infiltration de l'eau vers les nappes souterraines.</i>
Eaux souterraines	<i>Alimentation des nappes souterraines plus lente étant donnée l'imperméabilisation des sols.</i>
Biodiversité	<i>L'urbanisation perturbera fortement la faune et la flore présente actuellement et perturbera fortement les écosystèmes en place actuellement. Risque de destruction des milieux en place.</i>
Air	<i>L'augmentation du trafic automobile suite à l'arrivée de nouveaux habitants entraînera une baisse de la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>Les besoins énergétiques augmenteront en conséquence.</i>
Déchets	<i>L'arrivée de nouveaux habitants induira une augmentation des déchets ménagers à traiter.</i>

6.3.1.2 POUR DIVERSIFIER L'OFFRE DES LOGEMENTS POUR REpondre A DES BESOINS SPECIFIQUES

Le SSC recommande aussi une série de mesures plus ponctuelles et de moindre envergure ayant un rôle d'accompagnement et/ou de sensibilisation.

Ces types des mesures sont à réaliser en fonction des opportunités, il n'y a pas une programmation prévue.

Via le plan d'ancrage communal, plusieurs opérations immobilières pourront être programmées. Il s'agit d'opérations de petite envergure qui permettront de répondre aux besoins de catégories spécifiques de la population.

Quelques exemples :

- Réaliser des actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé.
- Créer des logements intergénérationnels.
- Créer des logements de transit et d'insertion pour répondre à une demande croissante.
- Favoriser la création de logements accessibles aux jeunes ménages.
- Favoriser la création de logements accessibles aux personnes âgées.
- Favoriser la création de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- Sensibiliser les constructeurs à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les nouveaux logements.

Cadre bâti	<i>Aménagement de nouvelles formes d'habiter.</i>
Patrimoine	<i>Sans objet.</i>
Paysage	<i>Évolution des paysages ruraux vers des paysages plus urbains.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Offre en logement diversifiée permettant d'accueillir différents types de ménages.</i>
Économie	<i>La construction de nouveaux logements permettra de dynamiser l'économie locale (artisanat, BTP, etc.).</i>
Population/cadre de vie	<i>Augmentation potentielle de la population et amélioration du cadre de vie.</i>
Mobilité	<i>Augmentation potentiel du trafic automobile mais il s'agit d'opérations ponctuelles et de moindre envergure</i>
Sol	<i>Imperméabilisation des sols si nouvelles constructions</i>
Sous-sol	<i>Impact non négligeable si mauvaise gestion du ruissellement.</i>
Eaux de surface	<i>Augmentation du ruissellement due à de nouveaux sols artificialisés.</i>
Eaux souterraines	<i>Alimentation des nappes souterraines plus lente étant donnée l'imperméabilisation des sols.</i>
Biodiversité	<i>Destruction des milieux en place.</i>
Air	<i>L'augmentation potentiel du trafic automobile impactera de façon négative la qualité de l'air.</i>
Énergie	<i>L'arrivée de nouvelles populations augmentera les besoins en énergie de la ville.</i>
Déchets	<i>Augmentation des déchets ménagers à traiter, nouvelle organisation de la collecte nécessaire.</i>

RECOMMANDATIONS :

1. Il semble primordial d'étudier la localisation de ces nouveaux logements afin de permettre une accessibilité au sein du quartier.

2. **La démarche visant à renforcer le logement accessible aux Personnes à Mobilité Réduite pourrait s'ouvrir sur une étude plus large visant à entreprendre un diagnostic d'accessibilité sur l'ensemble de la ville. En effet, s'il est possible de loger les Personnes à Mobilité Réduite, il s'avère indispensable de leur permettre de circuler dans l'ensemble de la ville (commerces, équipements, services publics, etc.).**

6.3.1.3 POUR LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE BATI

Le SSC recommande aussi une série de mesures de mise en valeur du patrimoine bâti en lien direct avec le développement touristique de la ville.

Il s'agit des mesures et recommandations plus ponctuelles et de moindre envergure ayant un rôle d'accompagnement et/ou de sensibilisation.

Quelques exemples :

- Réaliser un inventaire des biens immobiliers à classer ;
- Réaliser une étude paysagère sur le site et transformer les aménagements quand cela est nécessaire ;
- Dans une stratégie plus large de développement touristique, organiser des visites (par exemple lors de journées spécifiques) et promouvoir ce circuit de découverte (signalétique, brochure, points de vue remarquables, etc.) ;
- Réaliser des projets au sein d'anciens bâtiments industriels abandonnés afin de leur apporter une nouvelle jeunesse et de mieux les intégrer dans le paysage.
- Sensibiliser la population à l'importance de la valeur patrimoniale, économique et paysagère du sol et à sa nécessaire utilisation parcimonieuse.
- Réaliser des études d'impact paysager (vues de loin, à moyenne distance et rapprochée) de tout nouvel aménagement et, notamment, de toute nouvelle construction implantée dans les noyaux villageois anciens. Il devra y être recommandé un respect des modes d'implantation, des gabarits et des matériaux (ou au moins des couleurs) caractérisant l'architecture traditionnelle.
- Exiger une réflexion d'intégration paysagère lors des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement.

Cadre bâti	<i>Amélioration du cadre bâti par le biais d'une mise en valeur du patrimoine existant.</i>
Patrimoine	<i>Mise en valeur, conservation et protection du patrimoine.</i>
Paysage	<i>Mise en valeur des paysages urbains.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Sans objet.</i>
Économie	<i>Les primes à l'embellissement constituent un coût pour la collectivité.</i>
	<i>À terme, ce type d'initiatives peut favoriser le développement touristique de la ville et indirectement son développement économique.</i>
Population/ cadre de vie	<i>Amélioration générale du cadre de vie.</i>
Mobilité	<i>Sans objet.</i>
Sol	<i>Sans objet.</i>
Sous-sol	<i>Sans objet.</i>
Eaux de surface	<i>Sans objet.</i>
Eaux souterraines	<i>Sans objet.</i>
Biodiversité	<i>Sans objet.</i>
Air	<i>Sans objet.</i>
Énergie	<i>Sans objet.</i>
Déchets	<i>Sans objet.</i>

6.3.1.4 POUR AMÉLIORER, POUR L'EXTENSION OU LA CRÉATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS - DES ACTIVITES ECONOMIQUES

Le SSC recommande également une série de mesures concernant « les équipements et services divers tels qu'écoles, crèches, sport, culture ou soins de santé qui doivent répondre à la demande quant à leur capacité, leur qualité, leur coût, leur répartition, leur accessibilité ».

Cadre bâti	<i>Création de nouveaux bâtiments d'activités économiques.</i>
Patrimoine	<i>Sans objet.</i>
Paysage	<i>Modification des paysages ruraux.</i>
Équipement	<i>Sans objet.</i>
Social	<i>Diminution potentielle du chômage grâce à la création d'emploi dans la ville.</i>
Économie	<i>Les primes visant à favoriser l'installation d'activités économiques représentent un coût pour la Ville.</i>
	<i>Développement économique de la ville.</i>
Population/ cadre de vie	<i>L'extension du zoning entraînera des incidences négatives pour les riverains de la zone.</i>
Mobilité	<i>Augmentation du trafic sur la zone (camion et automobile).</i>
Sol	<i>Augmentation des surfaces bâties.</i>
Sous-sol	<i>Risque de pollution du sous-sol si le ruissellement est mal géré.</i>
Eaux de surface	<i>Augmentation du ruissellement.</i>
Eaux souterraines	<i>Difficulté de recharge de la nappe du fait de l'augmentation des surfaces bâties.</i>
Biodiversité	<i>Atteinte à la biodiversité et destruction de milieux en place.</i>
Air	<i>La qualité de l'air pourrait diminuer sur le site du fait de l'augmentation du trafic de véhicules à moteur.</i>
Énergie	<i>Augmentation de la consommation énergétique du fait de l'installation de nouvelles activités.</i>
Déchets	<i>Augmentation des déchets à traiter sur la zone.</i>

RECOMMANDATIONS :

1. Des prescriptions énergétiques et d'intégration de mesures de constructions durables pourraient être établies sur les nouvelles constructions.
2. Une attention particulière devra être apportée à la problématique de la mobilité autour de ces infrastructures.
3. Des prescriptions d'intégration dans le paysage, énergétiques mais aussi d'aménagements durables (toitures vertes, surfaces de stationnement semi-perméables, etc.) pourraient être établies pour les nouvelles constructions.
4. Inciter les entreprises à minimiser leurs impacts sur l'environnement (constructions durables, incitation auprès des employés pour l'utilisation des transports en commun et/ou des modes doux.

6.3.1.5 POUR AMELIORER LES INFRASTRUCTURES TECHNIQUES

Quelques exemples :

- Favoriser le raccordement à l'égout en zone collective et informer, sensibiliser et contraindre les riverains au raccordement à l'égout.
- Inciter de façon prioritaire, l'installation d'unités individuelles d'épuration des eaux usées, en zone d'assainissement autonome
- Mener une campagne d'information sur les devoirs de chacun pour la mise en conformité des installations d'épuration des eaux usées.
- Réaliser une gestion des ressources en eau.
- Protéger les nappes phréatiques contre les pollutions et la surexploitation.

RECOMMANDATIONS :

- 1. Joindre un document de sensibilisation à l'incitation d'installer de telles unités individuelles.**
- 2. Opportunité de mener cette campagne d'information par voie électronique plus respectueuse de l'environnement.**

6.3.1.6 POUR AMELIORER LA GESTION DE DECHETS

Quelques exemples :

- Poursuivre le développement des collectes sélectives.
- Sensibiliser la population à la réduction de la production de déchets.
- Valoriser les déchets verts.
- Lutter contre les dépôts de déchets clandestins et améliorer la propreté publique.
- Développer une collecte en porte-à-porte des déchets organiques et valoriser ces déchets.

RECOMMANDATIONS :

- 1. La collecte des déchets organiques pour le compostage communal nécessite une sensibilisation de la population.**
- 2. La Ville pourrait délivrer (location ou prêt) des bacs à compost accompagnés d'un guide d'utilisation.**
- 3. La Ville pourrait mettre en place des primes communales pour le vermicompostage et/ou pourrait créer des lieux prévu pour le dépôt de déchets verts (compost communal).**

6.3.1.7 POUR AMELIORER LA GESTION DE L'ENERGIE

Quelques exemples :

- Sensibiliser la population aux économies d'énergie.
- Sensibiliser et motiver la population et les entreprises locales pour favoriser des initiatives et des attitudes visant une utilisation rationnelle de l'énergie.
- Informer les demandeurs de permis de bâtir sur les audits énergétiques et les subventions possibles.
- Maintenir la prime communale pour la réalisation d'un audit énergétique.
- Diffuser et vulgariser les différentes réglementations en la matière dans le but de réaliser des économies d'énergie.
- Développer les systèmes de production d'énergie alternative à petite et grande échelle et sensibiliser la population à l'utilisation des énergies renouvelables.
- Promouvoir les énergies alternatives aux combustibles fossiles auprès de la population (installation de panneaux solaires, etc.).
- Promouvoir auprès des habitants les primes régionales, provinciales et communales existantes en matière d'énergie.
- Maintenir les primes communales pour l'installation de panneaux photovoltaïques ou d'un chauffe-eau solaire.

RECOMMANDATIONS :

1. **Opportunité de montrer l'exemple en appliquant ces mesures aux bâtiments publics.**
2. **Veiller à bien informer sur l'intégration paysagère et urbanistique des différentes possibilités de réduire sa consommation d'énergie.**

6.3.2 POUR LA STRUCTURATION DU CADRE NATUREL

Les mesures relatives au cadre naturel proposées par le SSC sont globalement positives. Celles-ci concernent principalement les terrains non artificialisés. Les mesures encouragent des pratiques de gestion durable et respectueuse 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 surfaces (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.

Au niveau des impacts négatifs, on peut noter que certaines mesures entraînent un coût pour l'économie de la Ville ou pour les particuliers ; elles restent cependant nécessaires et contribuent à l'amélioration du cadre naturel et donc, du cadre de vie. Des impacts en termes de production de déchets peuvent également être relevés ; il importe donc dans ce cas de procéder à une réflexion portant sur leur gestion dans le cadre de la mise en place des mesures concernées.

Pour éviter la répétition, un regroupement des incidences des mesures liées au cadre naturel a été effectué. Cette analyse n'est donc pas faite mesure par mesure, mais de manière globale en fonction du domaine principal.

Relevons que la présente révision prévoit de compléter les zones d'intérêt paysager à préserver en agrandissant la zone de Pinchart.

La présente révision propose d'aller plus loin en matière de protection du patrimoine naturelle. Comme identifié dans le PCDN, il y a des zones humides très intéressantes qui sont aujourd'hui catégorisées en zone forestière, en zone de Parc, zone d'espace vert, générant trop de passage humain pour participer à la régénération et au renouvellement d'espèces vivantes rare sur ces zones. Le schéma de structure propose une révision partielle du plan de secteur aux trois zones suivantes en zone naturelle : la zone de la cressonnière le long du Pinchart, la zone du chemin du lac le long de la Malaise au bois des Rêves et la zone autour de la Fourmilière le long du Petit-Ry au bois du Lauzelle.

6.3.2.1 POUR LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE ET LA PROTECTION DES COURS D'EAU

Quelques exemples :

- Préserver et renforcer le maillage écologique de la ville en favorisant les espèces végétales et cultures locales. Protéger et entretenir les milieux humides (interdiction de plantation de résineux à proximité...).
- Préservation et mise en valeur des terrils et des anciennes zones d'extraction qui présentent, bien souvent, un important intérêt biologique.
- Recensement et dépollution des sites pollués et ce, de préférence, sans trop porter atteinte aux sites présentant un grand intérêt biologique.

- Acquisition par la Ville de sites d'intérêt biologique.
- Définir un plan de gestion et d'entretien durable des zones d'intérêt afin d'en assurer la protection.
- Réalisation de conventions avec des propriétaires privés en vue d'encourager une gestion naturelle de certains sites d'intérêt biologique.
- Proposer des mesures de protection ainsi que des actions de valorisation et de développement telles que, par exemple, le classement, la distribution d'arbres, la sensibilisation de la population, la mise en place de vergers ou de jardins collectifs, etc.

RECOMMANDATIONS :

- 1. Réflexion sur la gestion des déchets verts issus de l'entretien des zones non bâties.**
- 2. Veiller au bon aménagement des espaces ouverts au public (collecte des déchets, etc.).**
- 3. Création de panneaux d'information au niveau des zones humides afin de promouvoir leur intérêt en termes de biodiversité et d'épuration des eaux.**
- 4. Sensibiliser aux avantages de la lutte biologique tout en évitant de promouvoir des espèces invasives.**

6.3.3 ANALYSE DE LA NOTE GÉNÉRALE DE CIRCULATION

Les mesures ayant trait à la mobilité sont très importantes car elles touchent à la fois à la qualité de vie, à l'aménagement du territoire et au développement économique. Elles sont un outil stratégique pour le développement territorial en général.

Parmi les différentes mesures annoncées dans le cadre du volet mobilité, aucune ne peut réellement être considérée comme étant préjudiciable à l'environnement. Globalement, nombreuses sont les mesures favorables à un report modal vers les modes doux et les transports en commun visant ainsi à contribuer à limiter les besoins énergétiques liés aux déplacements motorisés individuels et à limiter les émissions de polluants dans l'air.

D'un point de vue social, ces mêmes mesures concourent à la réduction des inégalités entre les personnes possédant leur propre véhicule et celles qui en sont dépourvues ou bien qui éprouvent des difficultés à se déplacer (PMR, personnes âgées, personnes isolées, etc.). Ainsi, elles facilitent les échanges entre les habitants de la ville mais également les échanges vers les communes extérieures. Globalement, elles permettent de rendre plus accessibles tout type d'équipements, de commerces et de services. Les mesures visant à la création ou au réaménagement des espaces publics participent aussi à cette dynamique générale d'amélioration du cadre de vie.

Le seul élément réellement « négatif » dans la mise œuvre de ces mesures est d'ordre économique et plus particulièrement financier en ce sens que la réalisation de certains des aménagements préconisés peuvent peser un poids important dans un budget communal souvent serré. Toutefois, il convient de noter qu'il sera parfois possible à la Ville de s'associer à la Région afin d'obtenir des subventions.

6.3.3.1 CIRCULATION AUTOMOBILE

Le principal enjeu du SSC en matière de mobilité, et plus particulièrement de circulation automobile est de réaliser la hiérarchisation du réseau viaire et de réaliser, comme le préconise le PCM, des liaisons de contournement vers des axes routiers régionaux. La hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la ville dans un cadre global et cohérent. Il s'agit de hiérarchiser à l'échelle du territoire communal, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes.

Le SSC propose donc une version actualisée du schéma de hiérarchisation du réseau routier en prenant en compte les recommandations du PCM en les traduisant par une carte et un texte à visée clairement pédagogique. Chaque rue ou route est classée dans une catégorie spécifique, depuis l'autoroute jusqu'à la desserte locale. Pour chaque catégorie, le rôle de la voirie (en fonction des flux à assurer) et ses caractéristiques générales (largeurs, vitesses, traitement paysager, etc.) ont été fixées.

Ce schéma de hiérarchisation est complété par une série de mesures potentiellement à mettre en place à savoir :

- L'organisation générale de la mobilité automobile sur la commune ;
- La création de nouvelles voiries ;
- Le réaménagement de voiries existantes ;
- L'aménagement d'effets de porte ;
- La pose de ralentisseurs dans les zones urbaines ;
- L'aménagement de carrefours.

COHÉRENCE AVEC LE PCM

La note de circulation s'inscrit en cohérence avec la structure spatiale proposée dans le chapitre relatif aux orientations territoriales, en tenant compte des centres et des quartiers à vocation plus ou moins résidentielle et des densités différenciées.

Le SSC s'inscrit par ailleurs intégralement dans la dynamique du plan communal de mobilité. Ainsi, il ne propose aucun aménagement allant à l'encontre de la philosophie du PCM. S'il n'apporte pas non plus d'éléments majeurs, il vient plutôt à renforcer ponctuellement des initiatives déjà mentionnées dans le PCM. Par ailleurs, il reprend la création de liaisons de contournement telle qu'envisagée dans le PCM.

AMÉLIORATIONS, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

L'objectif d'un tel document est non seulement d'identifier les travaux à entreprendre en priorité, mais aussi à plus long terme, de donner une ligne de conduite pour les travaux à réaliser. En effet, il est important que chaque intervention fasse référence aux caractéristiques spécifiques du niveau hiérarchique de la voirie concernée.

Dans cette optique, si le SSC ne propose pas de phasage qui permettrait de prioriser le commencement des travaux concernant les aménagements des carrefours et des effets de porte, il pourrait à tout le moins fournir une grille d'évaluation avec des critères permettant cette hiérarchisation.

Par ailleurs, le SSC ne propose pas de grands principes de cheminements à réaliser dans le cadre des futures zones à urbaniser telles que les ZACC. Cette information pourrait pourtant permettre d'anticiper et de réserver les parcelles qui s'avèreraient utiles pour l'urbanisation cohérente des intérieurs d'îlots. En amont, cette information pourrait être utile dans l'octroi des permis de construire.

Population/Cadre de vie Équipement	Par des mesures d'organisation, de gestion du trafic et d'aménagement des voiries, de réflexion d'ensemble sur la qualité de l'espace public, de protection des quartiers habités contre le trafic intrusif, et via l'amélioration globale de la sécurité routière.
	Par une planification de l'affectation des sols à structurer et densifier, une réduction à long terme du nombre de déplacements motorisés et une limitation des distances à parcourir.
Air, Énergie	Par des mesures de gestion du trafic et d'aménagement des voiries, de limitation à long terme du nombre de déplacements motorisés et des distances parcourues, et donc une réduction des consommations énergétiques, des rejets polluants (CO ₂ , poussières) et leurs incidences climatiques.
Sols	Imperméabilisation de l'emprise du sol du futur contournement
Paysage, Biodiversité, Déchets	Maintien et renforcement des qualités paysagères
	Réflexion sur les ambiances paysagères de tronçons de voiries à réaménager comme les effets de porte, carrefours, etc.
	Par une planification de l'affectation des sols à structurer, une réduction à long terme du nombre de déplacements motorisés et des vitesses, et donc une diminution de la pression sur les milieux naturels (bruits, rejets, accidents,...).
	Certains aménagements peuvent créer des effets de coupure entre milieux naturels pouvant compromettre leur développement.

6.3.3.2 RÉSEAUX CYCLABLE ET PIÉTON

Le principal enjeu du SSC en matière de mobilité, et plus particulièrement en matière de réseau cyclable et piéton, est d'assurer des liaisons entre les différents villages et les pôles afin de permettre aux travailleurs de rejoindre leur lieu de travail et aux écoliers d'accéder à leur établissement dans de bonnes conditions de sécurité et de manière rapide. Le SSC préconise également le prolongement de ces liaisons jusqu'aux gares afin d'inciter à une intermodalité vélo-train notamment pour les navetteurs qui travaillent à Bruxelles.

Le SSC propose donc une version actualisée du réseau cyclable et piéton en prenant en compte les recommandations du PCM et du schéma directeur Cyclable de Wallonie, et les traduisant par deux cartes et un texte à visée clairement pédagogique. Le principe de ce document est de dresser la logique du réseau des voies lentes sur base de l'identification des lieux potentiellement attractifs pour les piétons et les cyclistes (centres et équipements, gares et arrêts de bus). Il se traduit par l'expression d'un double réseau de déplacements basé d'une part sur les besoins utilitaires et d'autre part sur les itinéraires de promenade et de loisirs.

COHÉRENCE AVEC LE PCM

Le SSC s'inscrit par ailleurs intégralement dans la dynamique du plan communal de mobilité. En effet, il ne propose aucun aménagement allant à l'encontre de la philosophie du PCM.

AMÉLIORATIONS, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

Le schéma de structure offre une vue d'ensemble du réseau qui permettra d'orienter les interventions futures. Il faudra donc veiller à assurer la cohérence dans la mise en œuvre entre le SSC et le PCM.

En outre, le SSC propose un phasage concernant la priorité de mise en œuvre des cheminements cyclables. En revanche, le SSC ne propose pas de grands principes de cheminements à réaliser dans le cadre de futures zones à urbaniser telles que les ZACC. Cette information pourrait pourtant permettre d'anticiper et de réserver les parcelles qui s'avèreraient utiles pour une urbanisation cohérente des intérieurs d'îlots.

Population/Cadre de vie Équipement	Amélioration de la qualité de vie, de la sécurité routière et de la santé grâce à la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture.
	Sentiment d'insécurité possible sur certaines sections du réseau, notamment la nuit en raison de l'absence d'éclairage et de contrôle social.
	Risques de conflits avec le monde agricole en cas de réouverture de sections de chemins et de sentiers intégrés dans le parcellaire agricole
Air, Énergie	Réduction de la pollution automobile suite à l'augmentation attendue de la part modale des modes doux ; et diminution de la production de CO2 liée aux déplacements motorisés.
Eaux de surface, eaux souterraines	Prévention du ruissellement et des inondations grâce au maintien voire à la création de réseaux de chemins et sentiers dans le parcellaire agricole (ce réseau joue également le rôle d'obstacle à l'écoulement des eaux).
	Valorisation des cours d'eau et de leurs berges lorsque le réseau emprunte des sections en bordure de ces cours d'eau.
Paysage, Biodiversité, Déchets	Préservation et mise en valeur des éléments constitutifs du paysage liés aux chemins et sentiers : haies, alignements d'arbres,...
	Maintien et valorisation d'éléments de liaison présentant un intérêt naturel (chemin creux, talus,...) grâce à leur intégration dans le réseau de circulation lente.
	Risque de diminution de la valeur naturelle de certaines zones suite aux travaux d'aménagement et à une fréquentation plus importante.
	Risque de problèmes ponctuels tels que dépôts d'immondices et vandalisme.

6.3.3.3 RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le principal enjeu du SSC en matière de mobilité, et plus particulièrement en matière de transports en commun, est d'améliorer la couverture du territoire et de proposer des liaisons plus performantes vers les communes limitrophes. Cette attractivité devrait par ailleurs être renforcée dans le futur avec la mise en route du RER. Les connexions entre le réseau TEC et le réseau SNCB devront être renforcées afin de permettre aux habitants d'effectuer des trajets en utilisant uniquement les transports en commun.

Le SSC propose donc de restructurer dans un premier temps le réseau TEC en prenant en compte les recommandations du PCM, en les traduisant par une carte et un texte explicatif. Le principe de ce document est de dresser la logique du réseau TEC sur base de l'identification des pôles générateurs de trafics (centres et équipements, gares).

Il se traduit par la restructuration du réseau à deux échelles : communale et intercommunale.

Concernant les PMR, le SSC énonce les caractéristiques techniques des adaptations qui devront être appliquées aux nouveaux arrêts de bus ou lors de leur rénovation.

COHÉRENCE AVEC LE PCM

Le SSC s'inscrit par ailleurs intégralement dans la dynamique du plan communal de mobilité. Ainsi, il ne propose aucun aménagement allant à l'encontre de la philosophie du PCM.

AMÉLIORATIONS, MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

À l'instar de ce qu'il offre dans le volet cycles/piétons, le schéma de structure offre une vue d'ensemble du réseau qui permettra d'orienter les interventions futures en matière de transports en commun. Il faudra donc veiller à assurer la cohérence dans la mise en œuvre entre le SSC et le PCM. Si le SSC propose la mise en place d'un nouvel itinéraire distinct, il ne mentionne cependant aucunement à quelle échéance cela pourrait être réalisé, ni même dans quel ordre de priorité il conviendrait de mettre en œuvre les différents trajets.

Population/Cadre de vie Équipement	Augmentation de la fréquence de passage dans les quartiers résidentiels et amélioration globale de la sécurité routière par le report d'une partie du trafic en voiture vers les TEC.
	Amélioration de l'accessibilité et du stationnement près des équipements et services publics par l'augmentation de la desserte TEC.
	Localement : accroissement du niveau de pollution de l'air par la densification des centres ainsi que par la mise en place de bus à moteur diesel.
Air, Énergie	Réduction des consommations énergétiques, des rejets polluants (CO2, poussières) ainsi que de leurs incidences climatiques par l'adoption de mesures de fluidification du trafic en faveur des TEC.
	Risque d'accroissement de la pollution atmosphérique et sonore par le passage fréquent des bus.
Paysage	Amélioration de la qualité des espaces publics et de la qualité des espaces urbains par la réduction de la demande en stationnement dans les pôles villageois.
	Dépréciation possible du paysage urbain si le choix d'implantation et des matériaux du mobilier urbain est peu judicieux (arrêts de bus, signalisation, bancs, etc.).

6.3.3.4 ESPACES PUBLICS

La ville dispose d'ores-et-déjà de nombreux espaces publics dont certains présentent une grande qualité. Le mobilier urbain intégré aux nouveaux aménagements peut participer à l'identité territoriale de la ville.

De manière très générale, le SSC propose d'envisager la création ou le réaménagement de nouveaux espaces publics. Aucune carte n'est associée au texte qui reste très descriptif et global. Le principe de ce document est de montrer en quel sens le soin, apporté à l'aménagement des espaces publics, vient renforcer l'impact positif de toutes les mesures et préconisations citées dans les autres volets, à savoir : les transports collectifs, les modes doux et la circulation automobile.

Il doit pour cela respecter les principes suivants :

- Accorder une place importante aux modes de circulation doux (marche et 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.

Il indique également que ces aménagements peuvent concourir à la création d'une identité territoriale forte.

Thématique	INCIDENCES
Population/Cadre de vie Équipement	Développement des lieux de rencontres et de convivialité dans les centres.
	Sentiment d'insécurité si manque d'éclairage et de contrôle social.
Air, Énergie	Développement d'une conception d'espaces publics inscrite dans une approche de durabilité (plantation, éviter l'imperméabilisation des sols).
Patrimoine	Valorisation du patrimoine architectural aux abords des sites ou de bâtiments architecturaux.
	Risque d'incidences négatives sur les éléments importants si le choix du mobilier urbain n'est pas judicieux.
Paysage	Amélioration globale de la qualité des paysages urbains.

7 L'ÉVOLUTION PROBABLE SI LE SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE ET LES IMPACTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

7.1 L'ÉVOLUTION PROBABLE SI LE SCHÉMA DE STRUCTURE N'ÉTAIT PAS MIS EN ŒUVRE

Dans le cadre de l'analyse de la situation existante, une série de menaces a été identifiée au niveau du développement territorial.

	Thématique	EVOLUTION PROBABLE
CADRE BÂTI HABITAT	Occupation du sol, population et situation de droit	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Urbanisation dispersée sur les zones d'habitat actuellement au Plan de secteur ; ⇒ Risque d'étalement urbain et de constructions éloignées des équipements et services existants.
	Cadre Bâti	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mitage urbain et dispersion de l'habitat ; ⇒ Dégradation du patrimoine bâti (façades sales et non mises en valeur) ; ⇒ Création de zones non mixtes au profil social affiché ; ⇒ Disparition totale de toute centralité et de lieux de rencontre.
	Parc de logements	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Construction de logements de type maisons pavillonnaires 4 façades fortement consommatrices d'espace ; ⇒ Forte augmentation des coûts de certains terrains à bâtir ; ⇒ Raréfaction de l'offre en matière de logements sociaux ; ⇒ Création de zones homogènes au niveau socioéconomique (« ghettos » de riches). Impossibilité pour les jeunes couples et les personnes seules de s'installer dans la commune ; ⇒ Dégradation de l'habitat ancien.
	Foncier	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Urbanisation non structurée ; ⇒ Disparition du caractère semi-rural de la commune au profit d'un caractère purement résidentiel.
CADRE BÂTI ACTIVITES ET SERVICES	Équipements et services	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Manque de place pour l'accueil de la petite enfance ; ⇒ Manque de place dans les écoles et vétusté de certains équipements. ⇒ Pas de développement de l'offre en hébergement ; ⇒ Disparition progressive des chemins de marche et de promenades.
	Activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Risque de disparition des commerces de proximité dans certains villages ; ⇒ Risque de disparition progressive des espaces agricoles en faveur de l'habitat ; ⇒ Risque de disparition des petits exploitants au profit de gros propriétaires ; ⇒ Risque d'industrialisation massive de l'agriculture.
	Infrastructures techniques	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Développement du réseau d'égouttage non structuré et non coordonné avec les projets futurs. ⇒ La moitié des eaux usées de la commune ne sont pas épurées.

	Thématique	EVOLUTION PROBABLE
CADRE NATUREL	Structure physique	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Pollution accrue de l'air par le trafic motorisé ; ⇒ Pollution des eaux de surface et souterraines par les rejets des eaux usées, l'utilisation de produits toxiques, les dépôts clandestins de déchets, etc. ; ⇒ Accroissement de la pression sur les réseaux d'évacuation et de traitement des eaux usées ; ⇒ Atteinte à la bonne qualité des eaux de surface.
	Structure paysagère	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Disparition des lignes et points de vue remarquables ; ⇒ Dévalorisation et dégradation de certains paysages par l'absence de règles concernant la construction de bâtiments et la protection des éléments structurants du paysage ; ⇒ Banalisation des paysages bâtis ; ⇒ « Mitage » du paysage.
	Structure écologique	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Menaces sur les espèces animales et végétales par la pollution des milieux naturels, par les dépôts clandestins et les plantations exotiques mettant en péril la faune et la flore indigènes ; ⇒ Disparition des anciens vergers, haies, espaces verts et habitats d'intérêt écologique ; ⇒ Dégradation voire disparition des bois ou zones boisées non protégées au profit de zones d'habitat ou agricoles ; ⇒ Fragmentation du réseau écologique.
	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Disparition de sols agricoles de qualité ; ⇒ Pression sur les terres agricoles : érosion, ruissellement, inondation, appauvrissement, contamination chimique et organique des sols.
	Sylviculture	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Disparition des habitats forestiers typiques ; ⇒ Disparition des clairières et, avec elles, de la flore de milieu ouvert ; ⇒ Gestion non durable des bois et forêts devenant les portions « résiduelles » du territoire
	RESEAUX DE COMMUNICATIONS	Mobilité Circulations automobiles
Mobilité Circulation des modes doux		<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Cheminements cyclistes et piétons peu développés et mal sécurisés ; ⇒ Abords d'écoles moins bien sécurisés ; ⇒ Pas d'amélioration de l'intermodalité piétons ou vélos/train et piétons ou vélos/bus ; ⇒ Baisse du report modal vers les modes doux.
Mobilité Circulation des transports en communs		<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Disparition possible de certaines lignes de TC en raison d'un manque de fréquentation ; ⇒ Abords d'écoles moins bien sécurisés ; ⇒ Pas d'amélioration de l'intermodalité bus/train ; ⇒ Baisse de la part du report modal vers les transports en commun.
Espaces publics		<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Manque de lieux de rencontre et de convivialité ; ⇒ Espace public « grignoté » par l'espace dédié aux voitures ; ⇒ Mauvaise mise en valeur des éléments patrimoniaux. ; ⇒ Préjudice pour la création d'une identité territoriale commune.

Thématiques	Objectifs du SSC de 1997	Objectifs de la mise en œuvre du nouveau SSC	Si le SSC n'est pas mis en œuvre
Cadre bâti – Urbanisation	<p>Objectif : Respect et valorisation du caractère résidentiel de la commune, conserver un équilibre entre Ottignies et Louvain-la-Neuve – maintien du cadre rural (Céroux, Pinchart, Rofessart, rue du Blanc-Ry)</p> <p>Évolution notable : Maîtrise et orientation de l'urbanisation vers les noyaux d'habitat existants sur l'ensemble de la ville.</p>	<p><i>Objectif :</i> Maîtriser et orienter l'urbanisation afin d'assurer un développement harmonieux du territoire le long de la vallée de la Dyle, autour du centre urbain, des gares et limiter l'étalement urbain par une utilisation parcimonieuse du sol.</p> <p><i>Évolution probable :</i> Le SSC donne des recommandations concernant les types de constructions, la densité et les types d'activités acceptées dans ces zones. Il recommande ainsi la mitoyenneté des constructions, encourage la construction de collectifs s'intégrant dans le contexte urbanistique bâti et non bâti. Il encourage les petits ensembles localement plus denses, organisés autour d'un espace public pouvant constituer de petits lieux de rencontre et de référence dans les quartiers, et permettant de structurer davantage le territoire. Ces lieux de référence pourront accueillir du mobilier public (bancs, jeux, petites infrastructures sportives extérieures, etc.).</p> <p>Ces types de mesures et de recommandations sont généralement générateurs de diversité dans l'offre en logements : petits logements pour personnes seules ou âgées, à mobilité réduite, logements pour les familles. Ce type de construction favorise donc une mixité d'habitants.</p> <p>Le présent plan veille à donner une limite nette à la croissance de l'urbanisation afin de sauvegarder la zone rurale périphérique et d'assurer sa protection. Le SSC recommande que plusieurs sites fassent l'objet d'une modification du Plan de secteur afin de renforcer et développer de l'habitat autour des 2 centres. L'urbanisation du site des Bétons Lemaire proche du centre du centre d'Ottignies et de la gare est aussi un exemple d'un développement maîtrisé et renforçant les centralités existantes.</p> <p>La reconversion des Bétons Lemaire, SAR permettra de créer des nouveaux logements, de nouveaux équipements de nouveaux espaces verts, etc., un potentiel énorme pour la ville.</p>	<p>Evolution probable : Une urbanisation dispersée et la construction de maisons quatre façades uniquement présenteraient le risque de 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 (perte de rentabilité des collectes). Elle porterait atteinte aux paysages (banalisation ou dégradation) et à la richesse de la biodiversité (réduction des espaces de nature ordinaire, fragmentation écologique).</p> <p>Par ailleurs, laisser faire un développement de l'habitat sur le seul mode du quatre façades pavillonnaire, en contradiction avec les principes de mixité des formes urbaines et de densification des noyaux urbains, risquerait d'entraîner, d'une part la perte du caractère pour les 2 centres et d'autre part des surconsommations d'espaces pouvant être valorisés par 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 situées en zones agricole et forestière.</p> <p>Enfin, la logique de l'urbanisation linéaire actuellement à l'œuvre n'est pas créatrice de densité et va donc à l'encontre 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 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.</p>

Thématiques	Objectifs du SSC de 1997	Objectifs de la mise en œuvre du nouveau SSC	Si le SSC n'est pas mis en œuvre
		Cela permettra de faire de la Ville un modèle de développement durable. Des projets d'éco-quartiers pourront voir le jour.	
Activités économiques, services et infrastructures techniques	<p>Objectifs :</p> <p>Confirmer le rôle de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve comme pôle régional de développement dans des domaines très diversifiés. Améliorer l'offre en équipement commercial.</p> <p>Évolution notable :</p> <p>Création d'un pôle régional commerçant de référence : l'Esplanade.</p>	<p>Objectif :</p> <p>Favoriser la création et assurer la pérennité des activités économiques de ce pôle régional et des équipements tout en garantissant la mixité des fonctions.</p> <p>Évolution probable :</p> <p>Le schéma de structure soutient les mutations actuelles du territoire et notamment le renouvellement de la zone élargi autour du douaire et des Bétons Lemaire. Le schéma de structure prévoit pour ces zones une modification du Plan de secteur en zone d'habitat afin de développer des zones plus mixtes.</p> <p>Les périmètres d'affinage développés dans le présent schéma de structure, permet d'inscrire sein de la future zone d'habitat un périmètre à vocation d'activité économique mixte. Cela permet de conforter une certaine mixité de fonctions.</p> <p>La mise en œuvre du SSC permettra d'améliorer les services.</p>	<p>Évolution probable :</p> <p>La commune possède déjà des zones d'activités économiques.</p> <p>En l'absence d'un schéma de structure communal, nous ne développerions pas cette mixité des fonctions du territoire et nous limiterions le développement économique du centre d'Ottignies au profit de Louvain-la-Neuve.</p>
Cadre naturel	<p>Objectifs :</p> <p>Respect et valorisation du caractère rural de la commune. Sauvegarde et valorisation du patrimoine vert, réduction de la pollution.</p> <p>Évolution notable :</p> <p>Préservation des paysages bâtis et non bâtis (terres agricoles, etc.).</p>	<p>Objectif :</p> <p>Aller plus loin en matière de protection et valorisation du patrimoine naturel dans le cadre d'une politique de développement durable.</p> <p>Évolution probable :</p> <p>La recherche d'un développement équilibré, prenant en compte la qualité des ressources naturelles, des sites et paysages, est indispensable au maintien de la qualité du cadre de vie et permettra de préserver l'attractivité résidentielle et économique du territoire.</p> <p>Le SSC prévoit de nombreuses mesures pour réduire les risques identifiés lors de la situation existante. Les</p>	<p>Évolution probable :</p> <p>Si le SSC n'est pas mis en œuvre, la poursuite des tendances observées pourrait avoir des conséquences dommageables, parfois irréversibles, sur les équilibres agri-environnementaux et paysagers, ainsi que sur la richesse environnementale, et sur les ressources naturelles liées à l'eau notamment. On pourrait alors constater un maintien de certains rejets directs (eaux résiduaires « domestiques ») et indirects (activité agricole, effluents d'élevage, écoulements d'eau, etc.) ou encore déplorer une mise en œuvre seulement partielle ou très lente du PASH.</p> <p>Dégradation des berges, pollution de la nappe phréatique, dégradation des écosystèmes aux abords</p>

Thématiques	Objectifs du SSC de 1997	Objectifs de la mise en œuvre du nouveau SSC	Si le SSC n'est pas mis en œuvre
		<p>mesures recommandées par le SSC encouragent des pratiques de gestion durable et respectueuses de l'environnement, que ce soit au niveau de l'agriculture ou des exploitations forestières. La présente révision propose d'aller plus loin en matière de protection du patrimoine naturel. Comme identifié dans le PCDN, il y a des zones humides très intéressantes qui sont aujourd'hui catégorisées en zone forestière, en zone de parc ou en zone d'espace vert, générant trop de passage humain pour participer à la régénération et au renouvellement d'espèces vivantes rares sur ces zones. Le schéma de structure propose une révision partielle du Plan de secteur en affectant les trois zones suivantes en zone naturelle : la zone de la cressonnière le long du Pinchart, la zone du chemin du lac le long de la Malaise au Bois des Rêves et la zone autour de la Fourmilière le long du Petit-Ry au Bois de Lauzelle.</p> <p>Au sein des zones urbanisables au Plan de secteur, des périmètres à vocation d'espace vert ont été identifiés sur la Carte des orientations territoriales. Ces périmètres sont des sites d'intérêts paysagers, des liaisons douces, des parcs à vocation sociale et/ou écologique. Ils participent à la consolidation de la structure verte à l'échelle de la ville et à la densification verte des centres.</p> <p>Des mesures concernant les terrains artificialisés sont également proposés et visent à limiter l'impact que peuvent avoir les zones urbanisées sur l'environnement.</p>	<p>des cours d'eau sont aussi des conséquences possibles.</p> <p>Absence de reconnaissance de la valeur écologique de certains milieux, risques de dégradation de la structure naturelle et amplification du phénomène d'appauvrissement de la biodiversité sont autant de menaces</p>
Mobilité et espaces publics	<p><i>Objectifs :</i> Faciliter, améliorer la sécurité des déplacements : une maîtrise de la circulation automobile.</p> <p><i>Évolution notable :</i> Amélioration des espaces publics (secteur Cœur de Ville, Céroux-Mousty, Louvain-la-Neuve et Limelette) et des voiries. Amélioration des conditions de mobilité.</p>	<p><i>Objectif :</i> Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et des équipements.</p> <p><i>Évolution probable :</i> Bien que le PCM de 2004 est en cours de révision, le SSC recommande la réalisation de voirie de liaisons entre les principaux axes, des carrefours à améliorer et des mesures favorables à un report modal vers les modes doux et les transports en commun. Il souhaite</p>	<p><i>Évolution probable :</i> Les menaces identifiées lors de la situation existante risquent de s'accroître dans les années à venir si le SSC n'est pas mis en œuvre. Les indications reprises dans le SSC seront plus détaillées dans le cadre du futur PCM. Les problématiques liées à l'amélioration des transports en commun doivent être étudiées en concertation avec le TEC.</p>

Thématiques	Objectifs du SSC de 1997	Objectifs de la mise en œuvre du nouveau SSC	Si le SSC n'est pas mis en œuvre
		<p>notamment le déclassement de la RN4 en boulevard Urbain. Il vise ainsi à contribuer à limiter les besoins énergétiques liés aux déplacements motorisés individuels et, ainsi, à limiter les émissions de polluants dans l'air.</p> <p>Les mesures concernant le réseau des circulations douces sont également nombreuses. D'un point de vue social, ces types de mesures concourent à la réduction des inégalités entre les personnes possédant leur propre véhicule et celles qui en sont dépourvues ou bien qui éprouvent des difficultés à se déplacer (PMR, personnes âgées, personnes isolées, etc.). Ainsi, elles facilitent les échanges entre les habitants de la commune mais également les échanges vers les communes extérieures. Globalement, elles permettent de rendre plus accessibles tous types d'équipements, de commerces et de services. Les mesures visant au réaménagement des espaces publics participent aussi à cette dynamique générale d'amélioration du cadre de vie.</p> <p>Des mesures en faveur de l'amélioration de l'offre en transports en commun sont également proposées afin d'offrir à la population une alternative viable à la voiture individuelle, en renforçant l'intermodalité, notamment autour des deux gares.</p>	

8 MESURES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SSC

8.1 MESURES TRANSVERSALES

Réaliser un outil de vulgarisation du schéma de structure communal.

Création d'une publication qui aura pour objectif d'être un support compréhensible et lisible par tous et qui devra synthétiser l'intérêt, les enjeux et les règles essentielles de ce document. Il pourra s'agir d'un jeu, d'une plaquette, de panneaux ou de tout autre support didactique.

Le public cible étant les personnes susceptibles de demander un permis d'urbanisme ou d'environnement.

Cette mesure aura des incidences positives sur la communication et l'information de la population.

8.2 INDICATEURS SECTORIELS

Afin de mieux suivre l'évolution et l'application du SSC sur le territoire, nous recommandons la vérification périodique d'une série des indicateurs sectoriels. Le tableau ci-après présente une liste non-exhaustive d'indicateurs potentiels, groupés en fonction de l'objectif poursuivi.

Parmi eux, la Ville peut choisir une grille de vérification annuelle et une deuxième grille, plus détaillée à vérifier moins souvent, par exemple tous les 3 ans.

Nous recommandons à la Ville qu'elle s'équipe d'un système informatique S.I.G. (Système d'Information Géographique) afin que celle-ci consigne dans une seule base de données spatiale toutes les informations relatives à l'état et à la gestion de son territoire.

Grâce à cet outil, la Ville pourra aisément mettre en place les indicateurs listés ci-après, permettant ainsi d'assurer le suivi de la mise en œuvre du SSC par l'évaluation du niveau de réalisation de chaque objectif et sous-objectif fixés par le SSC.

Une telle mesure nécessite cependant la présence d'un coordinateur travaillant de manière transversale avec l'ensemble des services communaux et récoltant les informations nécessaires à la construction de ces indicateurs.

CADRE BATI – HABITAT

Orienter et maîtriser l'urbanisation et la densification de l'habitat en assurant le développement équilibré des deux pôles urbains et le maintien des identités villageoises, en offrant un logement accessible pour tous.

Indicateurs proposés et acteurs concernés :	
Évolution des densités bâties	Ville
Évolution du taux de surfaces perméables.	Ville
Nombre de points de vue paysagers renseignés sur le terrain par un panneau signalétique.	Ville
Évolution des superficies des zones non urbanisables.	Ville
Nombre de primes pour l'embellissement des façades.	Ville
Nombre de travaux sur l'espace public.	Ville
Évolution des budgets alloués à la qualité des espaces publics.	Ville
Évolution du nombre de bâtiments classés.	Ville
Nombre d'évènement festifs dans les villages et quartiers.	Ville
Nombre de logements inoccupés.	Ville
Nombre de logements sociaux.	Sociétés de logement social & Ville
Nombre de logements aménagés pour les personnes âgées.	Ville
Nombre de logements aménagés pour les PMR.	Ville
Prix moyen des logements (maisons et appartements).	Ville
Nombre de logements en fonction de leur typologie : 1, 2 ,3 ,4 ,5 chambres et +.	
Superficie moyenne des logements.	Ville
Taux de maisons mitoyennes par rapport aux maisons pavillonnaires.	Ville
Nombre de primes pour la rénovation des maisons.	Ville & RW
Superficie de toitures vertes sur les bâtiments publics.	Ville
Superficie de toitures vertes sur les bâtiments privés.	Ville
Nombre de primes et incitants fiscaux octroyées dans le domaine énergétique.	

CADRE BATI - ACTIVITES ET SERVICES

Affirmer son rôle majeur de pôle régional en assurant la diversité des fonctions sur l'ensemble du territoire.

Indicateurs proposés et acteurs concernés :	Ville
Évolution du budget alloué aux équipements de la ville.	
Évolution de la démographie et de la pyramide des âges : nombre d'habitants, nombre de naissances/décès.	
Nombre de places dans les écoles selon chaque catégorie : Maternelle, Primaire, Supérieure, Spécialisée.	
Nombre de places dans les crèches communales et privées.	
Nombre de places en maison de repos.	
Nombre de places créées pour chaque infrastructure susmentionnée.	
Nombre d'équipements d'intérêt intercommunal.	
Nombre d'associations sportives et culturelles.	
Nombre d'événements sportifs et culturels organisés.	

RESEAUX DE COMMUNICATIONS

Accompagner l'arrivée du RER, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des équipements.

Indicateurs proposés et acteurs concernés :	Ville (Cartographie SIG) + police
Évolution du budget alloué aux équipements de la ville.	
Proportion des surfaces urbanisées à proximité des axes de transport en commun par rapport à l'ensemble des zones urbanisées sur la commune.	
Longueur des aménagements cyclables réalisés.	
Longueur des aménagements piétons réalisés.	
Nombre de nouveaux logements construits/rénovés à moins de 300 m d'un arrêt de TC.	
Montant des travaux visant à adapter le profil des voiries et leur niveau hiérarchique.	
Montant des travaux visant à réduire la vitesse des véhicules.	
Nombre d'effets de porte aménagés.	
Nombre de carrefours dangereux réaménagés.	
Nombre d'accidents de la route.	
Gravité des accidents de la route.	
Montant des travaux réalisés pour une meilleure organisation du stationnement aux abords des écoles.	
Nombre de passages piétons sécurisés aménagés (plateaux, signalisation).	
Montant des travaux entrepris sur l'espace public.	
Nombre de projets réalisés sur l'espace public.	

Longueur de trottoirs élargis.	
Nombre de bâtiments publics accessibles aux personnes à mobilité réduite.	
Évolution des budgets dédiés à la mise en accessibilité de la ville pour les PMR.	
Longueur de trottoirs protégés du stationnement.	
Montant des travaux engagés pour le réaménagement des traversées des centres de village.	
Nombre de parkings à vélos sécurisés à proximité des arrêts de bus.	
Montant des subsides accordés aux associations proposant des initiatives en faveur du vélo.	
Nombre de panneaux de signalisation installés.	
Nombre de plans de déplacements scolaires et de plans de déplacements d'entreprise mis en place.	SPW
Fréquentation de la gare.	SNCB
Fréquentation des lignes TEC.	TEC
Montées/descentes des écoliers aux arrêts desservant les établissements scolaires.	
Nombre d'arrêts de bus aménagés.	TEC

CADRE NATUREL

Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans la cadre d'une politique de développement durable.

Indicateurs proposés et acteurs concernés :	Ville (Cartographie SIG)
Superficies des zones non bâties (zones agricoles, forestières, de parcs, naturelles et d'espaces verts) sur le territoire de la ville.	
Superficie des sites d'intérêt écologiques (Natura 2000, réserves naturelles, SGIB, ZHIB).	
Localisation des espèces invasives.	
Mise à jour la liste des arbres et des haies remarquables	
Mise en place d'une signalétique adaptée.	
Nombre de réalisation de curages des cours d'eau et fossés	
Qualité des eaux de surface des cours d'eau de la commune.	
Nombre d'interventions constatées suite à une pollution.	
Nombre de mesures agro-environnementales prises sur le territoire de la ville.	
Budget communal réservé pour le soutien aux projets environnementaux.	
Nombre d'interventions sur des sites sujets à des dépôts clandestins et localisation.	
Nombre de campagnes de sensibilisation.	
Nombre de procès-verbaux dressés pour infraction.	
Superficies des diverses affectations.	
Superficies des périmètres d'intérêt paysager.	
Nombre de points et lignes de vue aménagés.	
Évolution du nombre de bâtiments classés.	
Prescriptions des diverses zones du schéma d'orientation.	
Nombre d'exploitations agricoles.	
Taille des exploitations.	
Age des exploitants agricoles.	
Nombre de sièges d'exploitation présents dans la commune.	
Nombre de mesures agro-environnementales prises sur le territoire de la commune.	
Recenser les lieux présentant d'importants problèmes d'érosion et de coulées boueuses.	

9 CONCLUSION

Si les mesures prises par le schéma de structure peuvent entraîner certaines incidences négatives sur l'environnement, l'objectif premier est de permettre la structuration du territoire et un développement maîtrisé de la ville.

Aujourd'hui, les différentes pressions qui s'exercent sur l'environnement restent essentiellement liées au développement de l'urbanisation (développement des activités économiques et de l'habitat), du trafic routier et des nouvelles infrastructures.

Toutefois, l'analyse transversale des aspects les plus importants de la situation environnementale a mis en évidence que les sensibilités environnementales et les pressions qui s'exercent sur le territoire ne sont pas homogènes. Ainsi, certains secteurs cristallisent des enjeux plus importants que d'autres.

L'organisation spatiale de la ville, telle qu'elle est prévue actuellement, ne faciliterait cependant pas un développement tout à fait harmonieux et durable. En effet, l'urbanisation future aurait tendance à s'installer le long des voiries, comme le prévoit le Plan de secteur, ce qui provoquerait un mitage urbain et une dispersion de l'habitat. Dans ce cas de figure, le caractère « une ville à la campagne » de la ville serait perdu, la mixité sociale et les lieux de rencontres disparaîtraient au profit de maisons de type pavillonnaire à quatre façades.

À cette urbanisation tentaculaire viendrait s'ajouter une disparition des espaces naturels, des terres agricoles et de certains éléments du patrimoine paysager au profit de l'habitat. La voiture dominerait le paysage communal, au détriment des modes doux et des transports en commun.

Les risques de congestion du trafic et les polluants émis dans ce contexte augmenteraient en même temps que la qualité des eaux et des sols diminuerait.

Bref, si aucune stratégie de développement n'est élaborée, ces projections risquent de se réaliser et de dégrader le cadre de vie communal.

Dans ce but, le SSC propose une vision pour le développement raisonné de la ville, cela grâce à des objectifs et à une série de mesures permettant de répondre aux besoins de la ville pour son développement futur.

Les objectifs du SSC et les mesures à mettre en œuvre permettront notamment de concentrer l'habitat dans les deux pôles urbains (le centre d'Ottignies et Louvain-la-Neuve).

Ces noyaux pourront alors être redynamisés de manière durable et en harmonie avec les zones non urbanisables les entourant. Ces zones à valeur économique (agriculture et sylviculture), sociale (promenade, lieux de rencontre), écologique et paysagère seront revalorisées et peut-être même protégées. Certaines reconversions du Plan de secteur aideront à appuyer ces démarches.

Il reste des sites de réserves foncières importantes qui sont programmés à être mis en œuvre dans les 20 années à venir.

Une série d'équipements publics sont prévus pour accompagner cette croissance importante.

Ces mesures sont nécessaires pour accompagner la croissance démographique communale et peuvent être mises en œuvre moyennant certaines recommandations.

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

Afin de mieux suivre l'évolution et l'application du SSC sur le territoire, la vérification périodique d'une série des indicateurs sectoriels sera nécessaire.