

SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

7. Déclaration 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 MATIERES	
I.	Introduction 6
	Mise en situation..... 6
II.	Déclaration environnementale selon l'Article 17, §4 du CWATUP 6
III.	<i>Synthèse des avis obligatoires et réponses apportées</i> 7
1.	Les commissions d'avis..... 7
1.1.	Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD), avis du 11 janvier 2016 (1 ^{ère} enquête) et du 23 août 2016 (2 ^{ème} enquête) 7
1.1.1.	Premier avis..... 7
1.1.2.	Deuxième avis 10
1.2.	La Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM), avis du 12 septembre 2016. 10
1.2.1.	Les objectifs communaux..... 10
1.2.2.	La structure territoriale 13
1.2.3.	Affectation des zones urbanisables..... 14
1.2.4.	Périmètre d'ouverture paysagère 17
1.2.5.	Affectation des zones non urbanisables 17
1.2.6.	Proposition de reconversion des zones du plan de secteur 17
1.2.7.	Les zones d'aménagement communal concertées au plan de secteur 18
1.2.8.	Carte « mesures d'aménagement et circulation » 19
2.	La DGO4 24
2.1.	Structure territoriale 24
2.1.1.	Zone d'habitat à caractère rural..... 24
2.1.2.	Zone d'habitat résidentiel à caractère urbain 25
2.1.3.	Zone d'habitat à caractère villageois 25
2.1.4.	Zone d'activité économique mixte et zone d'activité économique industrielle 26
2.1.5.	Zone agricole 26
2.1.6.	Zone agricole à vocation d'espaces verts..... 26
2.1.7.	Zone forestière 27
2.1.8.	Zone de recouvrement de voie ferrée 27
2.1.9.	Surimpression..... 27
2.1.10.	Proposition de reconversion de zones du plan de secteur 28
2.2.	Carte « Schéma des orientations territoriales » 28
2.3.	Mesures d'aménagement et moyens de mise en œuvre..... 29
2.4.	Mesures d'aménagement à caractère normatif 31
2.5.	Mesures à caractère opérationnel 31

2.6.	Evaluations des incidences environnementales	32
2.7.	Résumé non technique	32
IV.	Synthèse des remarques suite aux enquêtes et réponses apportées.....	32
1.	Liste des observations individuelles et courrier collectif	32
2.	Remarques par thème	33
2.1.	L'enquête publique et le déroulement de la procédure	33
2.2.	La lisibilité et la compréhension des documents	37
2.3.	La mobilité.....	44
2.4.	L'évacuation des eaux et les inondations	52
2.5.	La préservation de la qualité de vie et de l'environnement « Ottignies-Louvain-la-Neuve, une ville à la campagne », la volonté de maîtriser la densification.....	53
2.6.	La démographie.....	55
2.7.	La typologie des logements.....	56
2.8.	Les infrastructures.....	57
2.9.	Les communes périphériques	59
2.10.	Le rôle de l'UCL dans la Ville	59
3.	Remarques par quartiers et projets	60
3.1.	Ferrières	60
3.2.	Plateau Ouest : Petit Ry.....	61
3.3.	ZACC Piroy (ZACC 6)	61
3.4.	Balzat, quartier des Villas	61
3.5.	Benelmat	62
3.6.	Limelette : avenue Albert 1 ^{er} et place de l'Europe.....	65
3.7.	Moulin de Franquénies	65
3.8.	Bétons Lemaire	67
3.9.	ZACC de Franquénies, (ZACC 10).....	67
3.10.	Blocry.....	67
3.11.	Ghelderode.....	68
3.12.	Extension de la dalle.....	68
3.13.	Athéna-Ferme de Lauzelle.....	69
3.14.	L'esplanade	70
3.15.	Gare	72
3.16.	Courbevoie	72
3.17.	Ancien hameau de la Baraque et poche d'habitat alternatif	73
3.18.	Rodeuhaie	73
3.19.	Génistroit	74

4. Remarques autres	75
5. Conclusion de l'analyse des réclamations	76
V. <i>Conclusions</i>	78
La manière dont la prise en compte des considérations environnementales a été intégrée dans la révision du schéma de structure communal	78

I. INTRODUCTION

La présente déclaration, outre les avis, observations et remarques déjà formulés lors des enquêtes, intègre également les modifications apportées au projet afin de rencontrer certaines observations justifiées qui contribuaient, notamment, à améliorer la précision et la qualité des documents, ainsi que la manière dont ont été prises en compte les considérations environnementales dans l'élaboration et l'évolution du projet de schéma de structure révisé.

Pour la clarté du document, les réponses apportées par la Ville sont insérées dans des cadres sous les réclamations.

MISE EN SITUATION

Ce qui suit constitue une brève mise en situation, pour de plus amples informations, il est loisible de se référer, entre autre, au diagnostic du Livre 1.b.

Le territoire de la Ville d'une superficie de 33 km², est composé de quatre entités dont trois issues de la fusion des communes de 1977, à savoir, Ottignies, Limelette et Céroux-Mousty auxquelles s'est ajoutée Louvain-la-Neuve. Au 1^{er} janvier 2015, la Ville comptait 31.221 habitants. La Ville est traversée par la Dyle et de nombreuses voies de communication : la Nationale 4, l'E411, les RN238 et RN237, trois lignes de chemin de fer (L140, L160 et L160D), ponctuées par trois gares (futurs RER) et quatre lignes de Rapidobus.

L'Ouest du territoire est essentiellement rural (33% de zone agricole), tandis que le Bois de Lauzelle (zone forestière) occupe sa partie Nord-Est, entre Ottignies et Louvain-la-Neuve. La zone d'habitat s'étend entre ces deux zones, et en partie centrale sur la Ville, de part et d'autres du chemin de fer.

Les zones industrielles se concentrent surtout à l'Est (E411 et N4).

On compte douze (12) ZACC sur le territoire communal ainsi que deux (2) sites Natura 2000 couvrant les sources et la vallée de la Dyle (9,2% du territoire, notamment le Bois de Lauzelle, le Bois des Rêves et le Bois de la Taille Martin).

II. DÉCLARATION ENVIRONNEMENTALE SELON L'ARTICLE 17, §4 DU CWATUP

La présente déclaration environnementale est requise en vertu de l'article 17, paragraphe 4, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine (CWATUP) qui précise :

Le conseil communal adopte définitivement le schéma accompagné d'une déclaration environnementale résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le schéma, les avis, réclamations et observations émis en application des paragraphes 2, (2bis – Décret du 27 octobre 2011, art. 42, 2°) et 3 ont été pris en considération. Il envoie le schéma, accompagné du dossier, au Gouvernement. Celui-ci peut annuler la décision du Conseil communal par arrêté motivé envoyé dans les soixante jours de la réception du dossier complet.

Le public est admis à prendre connaissance à la maison communale du schéma, ainsi que de la déclaration environnementale ou, le cas échéant, de la décision du Conseil communal. Il en est informé suivant les modes visés à l'article 112 de la Nouvelle loi communale.

Le schéma et la déclaration environnementale sont transmis à la Commission communale (CCATM), au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD) et, le cas échéant, aux autres personnes et instances consultées. – Décret-programme du 3 février 2005, art. 49)

La présente déclaration environnementale constitue en conséquence une synthèse des avis, observations et remarques reçues lors des enquêtes publiques relatives à la révision du schéma structure communal (SSC). Il est rappelé qu'une première enquête publique s'est tenue du 19 octobre au 30 novembre 2015. Suite aux nombreuses remarques reçues des habitants, ainsi qu'aux avis reçus du CWEDD, de la CCATM et de la Région wallonne, la Ville a décidé de procéder à des adaptations, précisions, corrections et modifications du projet de schéma structure, afin d'y intégrer autant que possible les remarques constructives formulées lors de la première enquête, et ce, sans pour autant remettre en cause les objectifs poursuivis par la Ville de revoir son schéma structure adopté en 1998. En conséquence, dans un souci de transparence vis-à-vis des citoyens et instances qui avaient examiné attentivement la première version du document, il a été décidé de soumettre à l'examen les documents retravaillés et d'organiser à cette fin une seconde enquête publique qui s'est tenue du 30 mai au 28 juin 2016.

III. SYNTHÈSE DES AVIS OBLIGATOIRES ET RÉPONSES APPORTÉES

1. LES COMMISSIONS D'AVIS

1.1. Le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD), avis du 11 janvier 2016 (1^{ère} enquête) et du 23 août 2016 (2^{ème} enquête)

1.1.1. Premier avis

Dès la remise de son premier avis, le CWEDD a estimé que le document répondait à l'article 16 du CWATUP et a souligné avoir, en ce qui concerne le contenu, apprécié différents points tels que :

- l'analyse historique, sur base de cartes, de l'évolution urbanistique de la Ville ;
- la mise en regard des chiffres de densité réelle et souhaitée ;
- la bonne description générale de la Ville ;
- la reprise de la légende du schéma structure actuel ;
- le principe de « l'analyse subjective », qui permet de comparer, dans le diagnostic, les souhaits et le ressenti de la population à la situation de fait.

Il a cependant exprimé différents regrets tels que :

- l'absence d'enseignement du schéma structure actuel : quelles sont ses réalisations ? Quels sont ses échecs ? Ses éventuels indicateurs de suivi ? De même que seul un bref commentaire qualitatif soit fourni dans l'évaluation environnementale ;
- le choix inexplicit des référentiels spatiaux et temporels différents de comparaison des caractéristiques du territoire communal avec des territoires supra-communaux (arrondissement de Nivelles, périphérie de Bruxelles, Région Wallonne,...) ;
- l'absence de référence du territoire écologique des plaines scaldiciennes et de l'aire biogéographique atlantique (carte Delvaux et Galoux) dans le diagnostic du patrimoine naturel, et donc l'absence

d'indication de la position particulière de la commune en situation centrale pour le premier référentiel et de transition pour le second ;

- le peu d'analyse, d'enseignements, d'enjeux territoriaux, tirés des nombreuses informations fournies dans le diagnostic (informations qui, en outre, sont parfois sans objet ou parfois redites). Pour exemple :
 - aucune conclusion ou proposition n'est tirée de l'absence de zone naturelle au Plan de secteur (PS). Se pose la question de savoir si certaines zones (Bois de Lauzelle) ne mériteraient pas une modification du PS ?;
 - l'absence de mise en cohérence avec le zonage du réseau écologique établi lors du PCDN ;
 - l'inutilité de différencier les spéculations culturelles d'une année particulière plutôt que de mettre en évidence des spéculations inappropriées par rapport au réseau écologique ;
- une dispersion générale du projet, à l'exception de la sphère environnementale. Il donnait comme exemple les développements, autant dans le diagnostic que dans les mesures, sur les activités agricoles et sylvicoles, en ce compris dans leurs aspects non territoriaux ;
- certaines contradictions dans les options et mesures. Ainsi, il est indiqué, dans les options, le souhait de ne plus modifier le Plan de secteur au détriment de la zone agricole, alors que, dans les mesures, cette option pourrait être contredite par le souhait, dans le domaine forestier, d'étendre la zone forestière. De plus, le CWEDD signalait que, à différents endroits, le document instaurait des zones non aedificandi en zones forestières ou de parc, alors que certains actes et travaux sont bien autorisés dans ces zones ;
- dans les mesures, il est relevé un déséquilibre entre les mesures liées à l'habitat, qui sont très précises, et les autres (par exemple : risques naturels), qui sont parfois tellement générales qu'elles s'apparentent plus à des options qu'à des mesures ;
- le peu de priorisation des mesures : un grand nombre sont prévues à court ou moyen terme ;
- dans l'évaluation environnementale :
 - une analyse très générale ;
 - l'absence de vérification des potentialités des zones proposées en périmètres d'espace vert ou d'ouverture paysagère ;
 - l'absence de vérification de la possibilité d'affecter certaines zones en zone naturelle ;
 - l'absence de vérification des liens du projet avec les plans et programmes supra-locaux et locaux pertinents, par exemple au niveau des communes voisines, du Brabant wallon ou même de la Région wallonne.

L'auteur de projet et le Collège communal ont examiné avec attention les différentes remarques du CWEDD sur la version initiale des documents soumis à la première enquête. Les documents et cartes du projet de SSC ont été retravaillés après la première enquête de manière à répondre à celles-ci.

En ce qui concerne la forme, le CWEDD a apprécié la richesse des illustrations dans tous les documents du projet, ainsi que la qualité de la cartographie.

Il a regretté néanmoins que :

- quelques informations soient notées comme « à compléter ultérieurement » ;
- les paragraphes relatifs au SDER, PCDN, PCDR, PCDD soient répétés à différents endroits du diagnostic pour écrire que c'était sans objet pour la commune.

Le texte a été retravaillé entre les deux enquêtes à l'exception du Livre 1-Diagnostic. En effet, vu l'importance et l'étendue du volume des données, ainsi que le temps qui y a déjà été consacré en début de mise en révision, le Collège communal n'a pas souhaité l'actualiser, afin de se concentrer sur le Livre 1b – Situation existante qui, en tant que résumé de ce diagnostic, est l'état de la situation existante qui sera le plus utilisé quotidiennement.

S'agissant de l'impact environnemental des options d'aménagement, le CWEDD estimait déjà dans son premier avis que « les options d'aménagement proposées dans le projet de schéma structure communal d'Ottignies-Louvain-la-Neuve étaient globalement de nature à générer des incidences favorables sur l'environnement à condition de prendre en compte différentes remarques :

- le CWEDD appuie l'option générale de renforcement des deux centres urbains (vallée de la Dyle et Louvain-la-Neuve) ainsi que la reconversion des anciens sites industriels dans la vallée de la Dyle, en parallèle avec la limitation des densités sur le plateau agricole ;
- toutefois, il regrette l'absence d'options et de mesures en concordance avec le zonage identifié dans le diagnostic du réseau écologique établi lors du PCDN qui aurait pu conduire :

- à des propositions de modifications d'affectations de certaines zones centrales comme le bois de Lauzelle, des anciennes sablières ou certains fonds de vallées ;

Cette remarque du CWEDD a été prise en considération dans les documents soumis à la seconde enquête, avec l'inscription dans les mesures et sur la carte de trois zones dont l'affectation en zone naturelle devrait être envisagée au plan de secteur.

- à l'inscription comme option de zones d'attention écologique dans les espaces verts, agricoles, forestiers, d'équipements communautaires (en particulier dans l'espace William Lennox) ;

La remarque est pertinente mais la mesure étant difficilement localisable, elle n'a pu être traduite dans les cartes.

- à imaginer des mesures pour ces zones visant la préservation des prairies permanentes et des boisements et l'encouragement de MAEC ou de certification forestière ;

Après l'avis du CWEDD sur le premier document, une analyse plus fine des parcelles éventuellement concernées a été réalisée par l'auteur de projet et soumise à l'avis du Collège. En fonction des affectations définies par le plan de secteur, en regard d'une évolution permanente des fonctionnements de l'exploitation agricole, de même qu'en regard de la question de l'écoulement des eaux de ruissellement, le Collège communal a conclu que les cartes du SSC n'étaient pas l'outil le plus adapté pour créer des distinctions au sein des parcelles agricoles en vue d'atteindre les objectifs énoncés par le CWEDD à ce sujet. La remarque a néanmoins été entendue et sera répercutée dans les études à mener au sujet de l'évolution des terres agricoles et forestières.

- à repenser l'ordre des priorités des ZACC. En effet, s'il s'agit de préserver la plage agricole, les ZACC 2 (Pinchart), 8 (Sablière) et 5 (Balbrière) devraient être moins prioritaires dans la mesure où elles sont plus périphériques, occupées actuellement en plage agricole et avec un intérêt paysager. Tandis que la 6 (Piroy) et la 7 (Boisette), par exemple, sont plus centrales et en zone plus dense.

Cette question a à nouveau été soulevée lors du second avis du CWEDD, la réponse y est donnée dans le suivi du deuxième avis (supra).

Le CWEDD émettait aussi des recommandations quant au schéma orientations, aux options et mesures :

- veiller à toujours lire le schéma options en parallèle avec la carte des mesures, puisque certains périmètres ne sont indiqués que sur cette carte, dont les périmètres d'intérêt paysager ou les périmètres moins propices à l'urbanisation (<1 lgt/Ha) ;

Des modifications ont été opérées dans le Livre 3 et le Livre 4 afin de clarifier l'ensemble et de faire correspondre les textes des livres avec les dénominations et les délimitations sur les cartes.

- fixer des espaces verts via des PCA, en particulier dans les tissus de forte densité ;

Cette remarque n'a pas été retenue, mais prise en compte via d'autres outils, tels que le PCA, le RUE ou encore le Schéma d'aménagement.

- jouer un rôle d'exemple en matière énergétique et de construction durable, dans le cadre des nouveaux équipements communaux envisagés : crèches, écoles, etc.

La volonté du Collège communal est, depuis plusieurs années déjà, que les bâtiments communaux soient des exemples en matière énergétique et de développement durable. En ce sens, il a été décidé d'inscrire au sein du Livre 4 dans la version finale qui sera soumise à l'adoption du Conseil communal, un point 1.1. Mesures d'aménagement dans le Cadre bâti et habitat et un point 1.2. Mesures d'aménagement dans le Cadre bâti - Activités et services. Ces mesures ne sont pas localisables et sont donc sans répercussions sur les cartes.

1.1.2. Deuxième avis

Par son second avis remis suite à la deuxième enquête, le CWEDD apprécie la qualité des documents remaniés soumis à cette enquête. Il apprécie également le progrès opéré en matière de réseau écologique, et salue les mesures MNP4 à MNP6 (proposition d'inscription de zones naturelles au Plan de secteur), ainsi que les propositions de création de corridors écologiques.

Cet avis rappelle toutefois sa recommandation concernant une modification de l'ordre de priorité des ZACC, en vue de plus retarder les ZACC 2 (Pinchart), 5 (Balbrière) et 8 (Sablière) par rapport aux ZACC 6 (Piroy) et 7 (Boisette), considérées comme plus centrales et plus denses.

Le Collège communal, par sa délibération du 08 septembre 2016, a décidé de confirmer sa décision antérieure, traduite dans le projet de schéma structure révisé, de ne pas favoriser actuellement la mise en œuvre des ZACC situées à l'Ouest de la Dyle, suite aux difficultés de mobilité rencontrées dans la vallée et pour lesquelles les solutions structurelles ne semblent pas pouvoir être mises en œuvre dans les prochaines années.

C'est la raison pour laquelle l'ensemble des cinq ZACC citées par le CWEDD a été repris en priorité 2, soit, en terme de réalisation, pas avant un horizon compris entre 10 et 15 ans. Par contre, pour renforcer l'importance des ouvertures paysagères au niveau des deux ZACC situées à la sortie du Petit-Ry, un périmètre d'ouverture paysagère avait été inscrit sur les cartes du SSC, soumise à la deuxième enquête, au sein de ces ZACC et des terrains proches repris en zone urbanisable au plan de secteur.

1.2. La Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM), avis du 12 septembre 2016.

Plusieurs observations soulevées par la CCATM ont également été formulées par d'autres réclamants. En conséquence, outre les réponses apportées ci-après, certaines des observations soulevées par la CCATM trouveront réponse dans la partie V de la présente déclaration. Par exemple, les thèmes relatifs au Livre 1b (démographie, vieillissement de la population, supra-communalité, connexion de zones, lisibilité des documents, ...), sont abordés dans le chapitre IV.2.1. *infra*, tandis que les remarques soulevées à propos du Livre 3 (définition de la densité, subdivision des logements, ...) sont traitées dans le chapitre IV.2. de la présente déclaration.

1.2.1. Les objectifs communaux

Dans son dernier avis, la CCATM réitère son avis de janvier 2016, par lequel elle déplorait que les documents soient peu concis. Elle estime que c'est sans doute lié à la durée de la procédure : six années pour réaliser la révision des documents Schéma

Structure et Règlement communal d'Urbanisme, ce qui les rend parfois décousus, et peu clairs.

Le RCU et le SSC sont des documents complets et complexes, mais ne le sont pas plus que d'autres. Ils comportent une table des matières détaillée permettant d'accéder à l'information recherchée.

Elle déplore également un manque d'analyse de la situation et des règlements existants, liée à un constat, celui des ambitions et des motivations claires et concises de la part de la Ville sur les objectifs de la révision de ces documents. Elle estime que les enjeux pour l'avenir devraient être clairement définis dans la situation existante.

Il existe un diagnostic fort vaste au sein du Livre 1, pour lequel la CCATM de l'époque avait considéré que trop d'informations nuisaient à la bonne compréhension du sujet. Il fut alors convenu que l'auteur de projet réalise un Livre 1b, destiné à constituer un résumé plus praticable de la quantité énorme de données collectées lors du diagnostic, et à permettre de mieux déterminer les enjeux auxquels la Ville se voyait confrontée, afin de pouvoir fixer les objectifs communaux pour encadrer son développement pour les 10 à 15 prochaines années. Le Livre 2, reprenant ces objectifs communaux, est divisé en plusieurs chapitres, notamment le point 3, lié aux enjeux ; le point 4, concernant les objectifs communaux ; et le point 5, relatif aux options territoriales.

Le Livre 1b, synthèse du Livre 1a « Situation existante et évaluation », date de la première phase entamée en 2010. Ce document est une compilation des données qui ont aujourd'hui plus de 5 ans et ce, même si les données relatives à la population ont été actualisées.

Ces données sont issues de sources publiques officielles, souvent en décalage et donc en retard par rapport à la situation du jour. Que ce soit d'un point de vue de temps ou d'argent, c'est également un choix du Collège communal de ne pas réinvestir dans une réactualisation permanente du diagnostic, alors que ce dernier intègre manifestement des éléments plus récents que ceux pris en compte lors du diagnostic du schéma structure actuellement en vigueur. Les remarques ont d'ailleurs été transmises à l'auteur de projet et le Livre 1b a été actualisé sur différents points par rapport à ce diagnostic débuté en 2010. La Région wallonne, qui encadre le processus de révision du schéma structure, n'a par ailleurs formulé aucune remarque négative sur le diagnostic, estimant même lors du premier comité de pilotage de l'étude que celui-ci était fort complet et richement illustré.

La CCATM estime que ces informations doivent être actualisées :

- Les données démographiques prennent en compte le nombre d'habitants domiciliés au lieu de prendre en compte les usagers de la ville et surtout, particulièrement à Louvain-la-Neuve. Il y a lieu de tenir compte du nombre de personnes présentes dans la commune et qui n'y résident pas, afin d'évaluer plus précisément les problèmes de mobilité, circulation, parcage, services, etc., et d'y répondre au mieux.

Les données démographiques sont des données objectives. Les usagers de la ville sont difficilement quantifiables avec précision, néanmoins, différentes études y font référence.

- Le vieillissement de la population n'est pas assez mis en évidence dans l'ensemble des documents (augmentation de 15% des personnes de plus de 60 ans d'ici 2030) alors qu'il faut en tenir compte dans l'aménagement du territoire (disponibilité de services communautaires, mobilité en général, constructions de biens évolutifs et modulables,..). Une estimation par classe d'âge devrait être réalisée afin de tendre vers des données de base plus précises, importantes pour estimer les besoins en matière de logements, équipements et services.

Le Collège communal rappelle à ce propos que presque tous les besoins spécifiques en équipements communautaires peuvent s'implanter en zone d'habitat. La MBE 3 prévoit de développer des structures en faveur des personnes âgées, témoignant du fait qu'il s'agit bien d'une mesure identifiée par le schéma structure, mais dont la localisation n'est pas déterminée à l'avance. La Ville entend continuer à développer l'offre d'accueil pour les personnes âgées sur son territoire, et est active sur plusieurs projets à cet effet. Le schéma structure préconise également au sein du livre 4, Titre 1.2, Cadre bâti - Activités et Services, d'accorder une priorité au développement des services à domicile et de proximité, afin de permettre aux personnes âgées de rester chez elle au maximum. Enfin, par rapport aux projections démographiques éventuelles, l'expérience récente de l'évolution démographique constatée sur le territoire communal depuis l'adoption du précédent schéma structure communal a montré que plusieurs facteurs interviennent dans l'évolution démographique, tels que par exemple l'offre de services, la disponibilité du logement selon les typologies, le prix du foncier, la situation du marché de l'emploi, l'offre commerciale, le prix des loyers. Parmi ces facteurs, nombreux sont ceux qui ne relèvent pas directement de choix que peut poser une Ville pour ses habitants, actuels ou futurs.

- La Ville doit être analysée comme une entité en relation étroite et complémentaire avec les communes avoisinantes, et non pas comme une entité séparée ; elle doit également être considérée comme un pôle provincial et régional. Son rôle dans l'ensemble de la région doit y être précisé. Dans la même logique, la CCATM déplore de manière globale que les documents se limitent à définir des zones, mais ne donne pas de solutions de connections entre les zones, ni de vision sur la manière de relier les grands pôles, les différentes fonctions et équipements, les différentes zones. Elle estime qu'il manque également les liens entre tous les autres documents et schémas, tels que le plan communal de mobilité.

Les options exprimées au sein du Livre 2 reconnaissent le rôle de pôle régional exercé par le territoire communal. Le Conseil communal a par ailleurs décidé en 2014, dans le cadre du projet de révision du SDER initié par le Ministre Henry, et en accord avec le Conseil communal de la Ville de Wavre, de solliciter la reconnaissance du tri-pôle Wavre/Ottignies/Louvain-la-Neuve au titre de pôle régional majeur. Les visions supracommunales en matière de mobilité ont fait l'objet d'un projet de plan provincial de mobilité. Les outils actuels mis en place par le Code encouragent les communes à se doter de visions stratégiques pour leur territoire communal. L'élaboration de ces documents s'effectue sous le regard et avec la participation de l'administration régionale de l'aménagement du territoire, chargée d'assurer une certaine transmission d'informations entre les communes. Néanmoins, la Région wallonne ne souhaite pas imposer aux pouvoirs communaux de s'accorder sur des visions communes et partagées entre communes voisines, et ce, au nom de l'autonomie communale relevant des prérogatives des Conseils communaux.

- Enfin, la complexité et la longueur des documents rendent la lecture difficile et lourde, ainsi que son analyse complexe. La CCATM avait remis un avis en juin 2015 comportant des tableaux synthétiques reprenant la comparaison entre les sous aires qui permettait une lecture plus aisée pour les autorités, les auteurs de projets et les partenaires. De tels tableaux comparatifs et simplifiés apportaient une vision analytique qui aurait dû être réalisée par l'auteur de projet.

Bien que les tableaux permettent une vue d'ensemble et peuvent, dans certains cas, faciliter la lecture et la compréhension des éléments, en l'espèce, cette présentation n'était pas adaptée puisqu'elle ne permettait pas d'apporter les nuances nécessaires.

1.2.2. La structure territoriale

L'avis de la CCATM du 19 janvier 2016 sur la première version des documents liés à la révision du schéma structure indiquait de clarifier les notions de densités et d'exprimer la densité par zone en densité nette au lieu de le faire en densité brute par projet.

Dans la version modifiée soumise à la deuxième enquête publique, toutes les densités sont exprimées uniquement en densités brutes. Ce choix a été opéré en se basant sur le fait que ces densités brutes sont beaucoup plus faciles à pratiquer et à expliquer à un demandeur ou à un développeur, en amont d'un projet, que les densités nettes, qui, elles, ne peuvent être calculées qu'une fois le projet global maîtrisé.

« Recommandations concernant l'application des normes de densité ». Nous demandons de ne pas y indiquer uniquement des recommandations relatives aux maisons unifamiliales mais d'élargir aux notions d'habitats de tous types.

De plus, le tableau récapitulatif des densités brutes autorisées n'indique pas si on se réfère à une densité brute moyenne ou à la densité brute par projet : il convient de préciser ce point.

Il y a également lieu de préciser si on se situe dans une zone où l'essentiel est de maîtriser la densité par le biais d'une densité maximale indicative et, dans les zones où la Ville souhaite renforcer la densité, une densité minimale indicative. « Indicative » étant une notion utilisée afin de ne pas imposer de limite précise sur la densité à atteindre ou à ne pas dépasser, mais bien de justifier de sa pertinence en fonction du projet et de son intégration dans le cadre bâti et non bâti.

Il a été expliqué ci-dessus pourquoi exprimer la densité en densité nette est trop compliqué à réaliser en amont des projets. Néanmoins, comme souligné, il convient de préciser que l'on parle de densité brute moyenne et non de densité brute par projet. Concernant la question des seuils, la Ville souhaite encadrer par des seuils maximums certaines zones, alors que dans d'autres, elle propose des minimums souhaités et ce, afin de favoriser les dynamiques de centre. Cependant, l'absence d'indication de seuil maximum ne signifie pas pour autant qu'aucune limite n'existe. Cela signifie simplement que les projets devront renforcer les caractéristiques de l'environnement et devront s'inscrire dans le cadre urbanistique défini par la Région wallonne. Enfin, le schéma structure communal étant un document à valeur indicative, et non réglementaire, le débat sur l'insertion éventuelle du terme « indicative » à côté des densités exprimées est jugé sans objet.

La CCATM estime que la recommandation relative à la subdivision des bâtiments est trop stricte car elle oblige à subdiviser horizontalement dans le centre de Louvain-la-Neuve et le centre d'Ottignies, et verticalement ailleurs, sans que cette différenciation ne soit justifiée. De plus, la création de tout nouveau logement, devra, selon le document, présenter une superficie minimale de 70m², ce qui semble bien trop

important pour une ville qui veut pouvoir accueillir des tranches d'âges 25-35 ans, peu présentes sur le territoire vu le coût des logements.

La recommandation relative à la subdivision des bâtiments existants a pour objectif d'assurer une meilleure qualité des logements créés. En imposant une superficie minimale de 70 m² dans le cas des divisions de bâtiments existants, la Ville entend éviter la multiplication de studios, kots et petits logements, ne répondant pas à une qualité suffisante pour accepter une densification du bâti existant. L'option prise est de favoriser une superficie plus importante dans les logements aménagés au sein d'un bâti plus ancien, qui présentent généralement des performances d'accessibilité PMR, d'isolation thermique et d'isolation acoustique, inférieures à celles des nouvelles constructions. Cette différenciation est également considérée comme de nature à plus diversifier l'offre de logements sur le territoire communal, et à offrir, à la fois, des prix de loyers et des superficies de logements plus variés aux ménages désireux d'habiter sur le territoire de la Ville. Dans son avis, la CCATM semble comprendre que la Ville veut imposer un minimum de 70 m² à tout logement or, il s'agit ici d'une indication relative aux bâtiments existants, ne concernant dès lors pas les bâtiments neufs.

1.2.3. Affectation des zones urbanisables

ZONE D'HABITAT À CARACTÈRE URBAIN

Il convient de modifier la formulation « limiter les équipements bruyants » par « trouver des implantations et localisations judicieuses en fonction de ce type d'équipements. ».

La Ville estime que la formulation proposée n'est pas meilleure, dès lors qu'il n'est pas plus simple de définir ce qu'est une localisation « judicieuse » pour ce type d'équipement, et que le risque de les rejeter en-dehors du tissu urbain en serait peut-être même augmenté. En conséquence, la formulation utilisée dans le document est maintenue.

La CCATM soutient également les diverses demandes émises lors de l'enquête publique, demandant que le quartier des Villas, situé au-dessus de la gare, soit inscrit en zone d'habitat à caractère résidentiel dense et ce, tant qu'aucune solution de mobilité n'est trouvée pour répondre aux divers problèmes d'accès à ce quartier.

La Ville considère qu'il est logique et cohérent que les abords de la gare, en ce que celle-ci constitue un pôle régional important des transports ferroviaires, soient repris en zone d'habitat à caractère urbain. Il n'en demeure pas moins que l'ampleur du développement sera conditionnée par les options de mobilité des projets.

L'objectif souhaité par la Ville, en inscrivant la zone de l'avenue des Villas en zone urbaine dont une partie est couverte par un périmètre d'affinage en équipements communautaires et de services, est de permettre une extension en équipement communautaire de ces parcelles idéalement desservies par la gare, tant au niveau des trains que des bus. Cela est d'autant plus cohérent que certains bâtiments de l'Athénée Paul Delvaux relevant des équipements communautaires sont actuellement implantés dans la zone d'habitat du plan de secteur.

ZONE D'HABITAT À CARACTÈRE RÉSIDENTIEL DENSE

Il convient de modifier les zones qui se situent en "zone d'habitat résidentiel" (10 lgt/Ha), proches des deux gares, d'Ottignies et de Louvain La Neuve, en zone d'habitat résidentiel dense (orange) (20 lgt/Ha) et ce, afin de garantir l'objectif de densification dans un périmètre de 1.5 km autour des gares. La notion de rayon autour d'une gare serait plus pertinente et efficace que celle de zonage.

Eu égard aux questions de mobilité, d'une part, et aux typologies bâties dans certains quartiers, d'autre part, la Ville estime que certaines parties de son territoire, pourtant proches des gares, ne permettent actuellement pas d'y envisager des densités de 20 lgt/Ha, généralement deux fois supérieures à leur densité actuelle.

Un périmètre ne tient pas compte de la topographie et, dès lors, des difficultés d'accès par certains modes de déplacement au départ ou vers les réseaux structurants. C'est la raison pour laquelle la ZACC « Piroy » a été maintenue en densité faible et a été reculée en priorité 2 dans le cadre de la révision actuelle du SSC, malgré sa grande proximité avec la gare d'Ottignies.

ZONE D'HABITAT À CARACTÈRE VILLAGEOIS

Cette zone est décrite de plusieurs manières différentes à différents endroits du document, ce qui induit plus de confusion que de clarté ; elle est indiquée entre 5 et 10 et entre 7 et 8 lgt/ Ha. Il convient en conséquence d'uniformiser cette description.

Dans la logique des objectifs communaux énoncés dans le Livre 2, la volonté politique est de ne pas aller au-delà de 7-8 lgt/Ha dans ces zones d'habitat, dès lors qu'actuellement, ces hameaux présentent des densités bâties nettement en-dessous de ces chiffres, plus proches de 5 lgt/Ha que de 10. Densifier plus ces zones à caractère villageois nuirait à la préservation de leurs caractéristiques typologiques, en même temps que cela modifierait sensiblement la mobilité et la présence de l'automobile au sein des voiries, détériorant alors la qualité de vie des habitants.

L'ensemble du quartier de la Baraque (habitat alternatif), est repris dans cette zone. La densité y est actuellement de 30 lgt/Ha et son avenir est donc menacé, alors qu'il est primordial de maintenir la spécificité de ce quartier historique qui répond aux attentes des habitants.

Il convient donc de supprimer de la cartographie le vieux quartier de la Baraque et le quartier alternatif. De plus, un morceau de la zone du talus (appelé « la frite ») est indiqué en espaces verts, alors que, cette zone est déjà construite. Il convient, en conséquence, de supprimer la partie verte sur cette zone (Cfr. Schéma général d'aménagement du quartier de la Baraque - 2014).

Cette remarque émise dans le cadre de la première enquête avait fait l'objet d'une modification dans les textes soumis à la deuxième enquête.

ZONE D'HABITAT À VOCATION D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MIXTE

Cette zone peut se décliner soit en commerce, soit en bureaux et services. Or, dans le texte proposé, on ne parle que de la vocation commerciale et non pas de la vocation de bureaux et services. Il apparaît nécessaire de corriger cette discordance afin de

permettre la mixité indispensable, notamment, sur le site de Benelmat et celui de Courbevoie.

Suite à cette remarque relevée à l'issue de la première enquête, les documents et cartes soumis à la deuxième enquête ont été adaptés en ce sens.

Le site de Benelmat : La notion de mixité est prévue mais pas plus expliquée. Il convient d'y définir les enjeux, d'y localiser des fonctions économiques, en complémentarité aux logements et ce, en raison de sa proximité avec le chemin de fer.

Le site de la Courbevoie : il est avant tout résidentiel. Or, cela ne transparaît pas dans les documents.

Il a été répondu à ces remarques suite à la première enquête.

ZONE D'HABITAT DE SERVICES PUBLICS ET ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Sur la carte, cette zone est en bleu sur fond rouge, c'est-à-dire, une priorité donnée à l'équipement par rapport à l'habitat, "sauf s'il est démontré que l'équipement n'aurait plus de place...". "Au sein des zones d'habitat,... de développer ponctuellement des équipements". Ces deux phrases sont contradictoires et cela sème la confusion. En effet, la première phrase induit que les équipements pourraient être majoritaires sur cette zone. Or, il n'est pas acceptable que l'on ne puisse pas implanter du logement dans ces zones et que l'on abandonne l'idée de mixité nécessaire au quartier. Ceci vaut principalement pour la zone du Blocry.

Il a été donné suite à cette remarque formulée lors de la première enquête et le texte a, à cet égard, été en partie adapté pour la deuxième enquête.

ZONE D'HABITAT À VOCATION D'ESPACES VERTS

Il est dommage de consacrer ces périmètres uniquement aux espaces verts sans que l'on puisse y implanter, par exemple, une zone maraîchère en lien avec la Ville ou toute autre fonction préservant les qualités paysagère et verte de ces périmètres. Il est important d'y permettre l'implantation d'autres éléments qui en respectent les caractéristiques. Il est, en conséquence, demandé d'ouvrir la possibilité à des fonctions qui mettraient ces espaces verts en valeur.

Ce périmètre ne doit pas couvrir des constructions actuelles, ce qui empêche la concrétisation de projets déjà en cours (par exemple, autour de la ferme du Biéreau).

Suite à la remarque de la CCATM, la Ville a décidé d'ajouter un paragraphe relatif aux espaces verts, potagers et maraîchers dans le document qui sera soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

Dans le quartier de la Baraque, le périmètre recouvre des zones pour lesquelles des nouvelles poches d'habitat unifamilial ou groupé sont reprises au schéma général. La cartographie des zones vertes doit dès lors être revue.

Des modifications ont été opérées afin que les cartes soumises à l'adoption définitive par le Conseil communal soient strictement conformes à la carte du schéma général de la Baraque tel qu'adopté précédemment par le Conseil en 2014.

Une petite zone de ce périmètre est indiquée dans la zone Athéna. Il convient de la supprimer car elle va faire l'objet, ultérieurement, d'une étude spécifique et d'un RUE. De plus, ce périmètre englobe également le PCA du Stimont alors que c'est une zone à construire. Il convient d'opérer des modifications en ce sens.

Suite à la première enquête, les modifications ont été opérées sur les cartes qui seront soumises à l'adoption définitive du Conseil communal.

1.2.4. Périmètre d'ouverture paysagère

Il n'y a aucune explication, la CCATM demande des détails.

Suite aux déplacements de parties de texte d'un Livre à l'autre opérés en dernière minute avant la deuxième enquête et ce, pour donner suite à une injonction tardive de la DGO4, le texte relatif aux périmètres d'ouverture paysagère avait disparu des documents soumis à l'enquête. Les explications relatives à ce périmètre ont été réintroduites dans le document (Livre 3 - chapitre 5), soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

1.2.5. Affectation des zones non urbanisables

Le texte mentionne une zone de non aedificandi dans un périmètre de 100 mètres autour des sites Natura 2000. Ce point est très contraignant pour l'édification de la future zone Athena, en conséquence, il doit être modifié.

La réponse a été apportée suite à la première enquête pour le texte soumis à la deuxième enquête.

1.2.6. Proposition de reconversion des zones du plan de secteur

De manière générale, il paraît essentiel à la CCATM de ne pas aller uniquement dans la direction de la transformation d'anciens sites industriels en logements. La fonction de logement doit absolument être une des fonctions mais ne doit pas être prioritaire et ce, afin de maintenir une mixité et d'éviter d'alourdir les problèmes de mobilité découlant d'une séparation logement-travail. Il est donc essentiel d'y mêler services et équipements.

Pour exemple, sur le site des Bétons Lemaire, outre la fonction de logement, les fonctions de bureaux, PME et petits artisans pourraient être privilégiées afin de garantir la mixité des fonctions sur l'ensemble du territoire d'Ottignies. De même, au regard des projets en cours de développement, il apparaît judicieux de développer des études afin d'évaluer l'impact de l'ensemble de ces projets de développement (CP Bourg, Douaire, parking des Droits de l'Homme, etc.) sur la qualité de vie des habitants, d'envisager l'implantation d'industries légères pour favoriser le travail au sein du territoire d'Ottignies et ainsi éviter le phénomène de ville-dortoir.

La proposition de reconversion de ces zones vise à les affecter en zones d'habitat, permettant donc, outre les logements, l'implantation de petites entreprises, de services et d'équipements. Les objectifs exprimés dans la révision du SSC poursuivent une volonté de développement durable, donc, également d'organisation d'une mixité des fonctions au sein d'une même zone et ce, notamment, afin de réduire les besoins de déplacements entre le lieu de résidence, le lieu de travail, les commerces, les services et les équipements communautaires.

Concernant l'impact plus détaillé des projets, il est estimé que le SSC n'est pas l'outil le plus adapté pour répondre à ce type d'interrogation, dès lors que chaque projet au sein de ces périmètres dont l'affectation devrait être modifiée devrait, vu la taille des zones, faire l'objet soit d'un rapport des incidences environnementales (RIE), d'un rapport urbanistique et environnemental (RUE) ou, d'une études d'incidences sur l'environnement (EIE).

1.2.7. Les zones d'aménagement communal concertées au plan de secteur

D'une manière générale, la proportion d'équipements, services, institutions, écoles, commerces, et leur répartition sur le territoire en fonction du nombre de logements n'est envisagée nulle part dans le Schéma Structure. Cette lecture et analyse manquent afin de mieux cerner les zones où ces équipements font défaut.

Réponse sera apportée plus loin dans la déclaration, au sein des thèmes démographie, logement et infrastructure.

ZACC 1 : BELLE VOIE

Il existe un PCA sur cette zone, est-ce logique que ce soit une ZACC ? Quid du coin bleu ciel dans la ZACC qui n'est pas mentionné dans le texte. Il est nécessaire d'assurer une cohérence entre carte et texte.

La cohérence est assurée sur les cartes dès lors que le Plan de secteur prime sur le PCA. Les parties concernées par la superposition des deux périmètres portent principalement sur des fonds de parcelles non bâtis. Le coin bleu ciel est extérieur à la ZACC, car il existe en zone bleue sur le plan de secteur.

ZACC 2 : BUSTON

Il y a une contradiction entre le texte et la carte, il est nécessaire de la corriger.

Une modification a été apportée dans le texte du Livre 3 qui est proposé à l'adoption définitive, afin de le faire correspondre avec la représentation sur la carte soumise à l'enquête.

C'est un lieu stratégique, il faut pouvoir accepter de l'équipement communautaire sur cette zone. Il y a lieu de rester cohérent au schéma structure et de modifier le RCU en conséquence (au RCU est en zone 1.7 alors qu'il devrait être en zone d'équipements communautaires).

La carte du SSC propose d'affecter cette ZACC en zone d'habitat avec surimpression d'activités économiques mixtes pour les parties bordant le chemin de fer (les parties où des équipements liés aux activités de la SNCB sont implantées ou projetées). La partie face au parc, le long de la rue Louis Sablon, n'a pas de surimpression sur la teinte de la zone d'habitat. C'est pour ce motif que le RCU reprend toute la ZACC en aire 1.7

ZACC 4 : PINCHART

Cette ZACC est en priorité 2. Il faudrait la mettre en priorité 3. En cas de mise en œuvre de la zone, il faut préserver la qualité paysagère et l'ouverture paysagère importante de ce lieu.

La remarque a fait l'objet d'une réponse *supra*, dans le suivi de l'avis du CWEDD.

ZACC 5 : BALBRIÈRE

- Cette ZACC est en priorité 2, alors que c'est une zone paysagère importante à préserver. Au minimum, il faudrait qu'elle soit en zone à caractère villageois. L'idéal serait de préserver en grande partie la qualité paysagère de ce site, en lui attribuant un caractère non bâti.

La remarque a fait l'objet d'une réponse *supra*, dans le suivi de l'avis du CWEDD. Une partie de la ZACC est par ailleurs reprise en zone à caractère villageois sur la carte présentée lors de la deuxième enquête.

ZACC 6 : PIROY

Cette ZACC est en priorité 2, il faudrait la mettre en priorité 1, vu la proximité de la gare, et également la densifier en 20 lgt/Ha au lieu de 10 lgt/Ha.

La remarque a fait l'objet d'une réponse *supra*, dans le suivi des remarques du CWEDD.

ZACC 11 ET 12

La notion de « boulevard urbain » doit être clarifiée et décrite.

La Ville, suite à la remarque déjà formulée lors de la première enquête, estime qu'il serait prématuré d'inclure dans le SSC des prescriptions ou mesures précises sur la notion de « boulevard urbain », dès lors qu'il n'en existe pas de définition reconnue. Les voiries concernées sont localisées en bordure de zones urbanisables ou de ZACC qui doivent faire l'objet de RUE. C'est dans le cadre de ces RUE que la Ville impose aux auteurs d'étude, la présentation de plusieurs propositions d'aménagement de ces voiries en boulevards urbains, selon plusieurs typologies.

Le texte mentionne qu'il ne s'agit que de zones de services publics et d'équipements communautaires. Il convient d'ajouter la possibilité d'y développer le parc scientifique (ZAEM) conformément à la récente modification du plan de secteur.

Suite à une remarque formulée lors de la première enquête, le texte avait été modifié avant la deuxième enquête, afin de correspondre à la définition fixée pour ces deux ZACC dans la décision ministérielle autorisant la modification du plan de secteur.

1.2.8. Carte « mesures d'aménagement et circulation »

D'une manière générale, il convient de modifier les éléments suivants de la carte :

- Toutes les traversées des boulevards urbains doivent être sécurisées, ajouter un **MM(x)** sur le boulevard Baudouin afin de définir les mesures importantes liées à ces nouveaux boulevards urbains.

Cette voirie n'est pas considérée comme devant être étudiée en boulevard urbain, et ce, au vu de l'urbanisation qui s'est déjà déroulée sur ses deux bords et des faibles potentiels de développement supplémentaires à proximité immédiate.

- Ajouter une mesure de mobilité indispensable au niveau du quartier du Blocry, et également une autre, au rond-point N4/N25. Ce sont deux points d'engorgement évidents où des embouteillages quotidiens, dans le premier cas, rendent la circulation et la vie du quartier extrêmement difficile, et dans le

deuxième, entraîne un engorgement important aux heures de pointe. Ces deux zones où se manifestent des problèmes de mobilité doivent trouver une réponse dans le Schéma Structure.

Ces ajouts ont été opérés après la première enquête (MM09), et, à ce propos, deux carrefours à aménager ont été indiqués, tant sur les cartes que dans le texte soumis à la seconde enquête.

- Ajouter l'axe rue des Wallons/place des Wallons/place des Sciences en zone de revitalisation/redynamisation urbaine afin de permettre la transformation et la rénovation des espaces publics, des bâtiments existants parfois vétustes, l'implantation de nouveaux commerces, etc. Cette vision à long terme manque dans le document alors qu'il doit impérativement considérer le vieillissement des bâtiments et des espaces publics afin de garder un cadre de vie agréable et adapté aux règles de sécurité actuelles.

La remarque, déjà formulée lors de la première enquête, n'a pas été retenue dans les documents dès lors qu'il n'y a pas, au SSC, d'identification de zones de revitalisation en tant que telles. Si la Ville partage cette intention louable, elle considère que d'autres voiries ou espaces publics sur le territoire communal sont dans des situations comparables, et que l'outil schéma structure n'est sans doute pas le plus adapté pour répondre, pour l'instant, à cette question.

DÉVELOPPEMENT DU SITE DU DOUAIRE

On y indique la connexion du Centre avec le petit centre commercial de Mousty, mais il faut également assurer une connexion fonctionnelle et visuelle et un lien direct entre le centre commercial du Douaire et la place du Centre, afin de former un seul centre urbain.

La remarque n'est pas retenue, dès lors que le texte soumis à la deuxième enquête précise bien que l'axe commercial envisagé doit relier la place du Centre au petit centre commercial de Mousty, en passant par le Douaire.

Supprimer les parkings de la place du Cœur de Ville afin de redonner à cette place sa fonction centrale d'accueil et de lieu d'échanges et de vie, indispensable à la place qui se situe au cœur des implantations administratives et commerciales principales d'Ottignies.

La remarque n'est pas retenue, car elle ne correspond pas à l'échelle du document SSC. Elle fait, par contre, partie des points à traiter dans le cadre de l'étude du schéma général d'aménagement pour le centre d'Ottignies, initiée par ailleurs par la Ville.

RECONVERSION DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE FRANQUENIES

Il faut envisager des mesures de concertation avec la Commune de Court-Saint-Etienne afin de gérer les mesures de mobilité et les mesures d'aménagement.

Il existe des mesures de collaboration. A titre d'exemple, c'est sur base d'une collaboration entre Ottignies-Louvain-la-Neuve et Court-Saint-Etienne, et sous le regard de la DGO4 et de la DGO1, qu'une étude a été menée en 2015 sur les mesures de mobilité et d'accessibilité aux projets dans la vallée sur les deux communes.

RECONVERSION DU SITE BENELMAT

Il serait nécessaire de définir le pourcentage de logements, commerces, loisirs activité artisanale ou industrielle et de service de la zone car il n'y a pas d'objectif communal chiffré.

La Ville n'a pas la volonté de figer la répartition des fonctions par avance, mais elle souhaite une mixité effective des fonctions au sein du programme de développement futur sur ce site.

La reconversion de ce site et son aménagement sont compris comme liés et conditionnés à la construction du viaduc de Masaya. Or, la CCATM considère que l'aménagement de ce quartier peut être réalisé indépendamment et doit être conditionné à l'aménagement d'accès de type mode doux prioritairement. L'accent doit être mis sur la liaison avec la gare.

Suite à cette remarque formulée lors de la première enquête publique, et avant la seconde enquête, les documents et cartes ont été modifiés pour que ces deux projets ne soient plus liés entre eux. La MM10 identifie maintenant la question du pont de l'Europe.

Les problèmes de mobilité liés au quartier des Villas et du centre d'Ottignies sont indépendants de l'aménagement de ce quartier, sauf en ce qui concerne les zones tampons entre les deux, gabarits et densités aux abords du futur viaduc de Masaya, dans le cas où il se réaliserait.

Supprimer la phrase "en évitant tout impact dans le lotissement contigu " et indiquer que l'impact doit être analysé.

Le texte a été adapté en conséquence à l'issue de la première enquête. Cette remarque n'est plus pertinente.

La zone de l'avenue Albert 1^{er} qui se situe entre le site Benelmat et le PCAR des Droits de l'Homme doit être comprise et intégrée dans la zone de renouvellement urbain, afin d'éviter de limiter le zonage uniquement aux nouvelles parcelles et de permettre que les parties construites actuellement aient les mêmes conditions/opportunités.

La remarque n'a pas été retenue en considérant que le bâti existant au niveau du clos de la Rivière n'avait pas pour vocation, à court ou moyen terme, d'être détruit et reconstruit, étant donné qu'il s'agit d'un permis de lotir encore en vigueur.

MM01

La carte des mesures d'aménagement prévoit deux traversées cyclables prioritaires le long de la N4. La CCATM demande que ces traversées soient réalisées en aérien et non en souterrain afin de correspondre aux nouveaux aménagements dans le cadre du déclassement de la N4 en boulevard urbain.

Suite à la première enquête, la Ville a pris acte de cette remarque et considère que les deux modes de traversée doivent pouvoir être envisagés. Le SSC n'a donc pas été modifié sur ce point.

MBH10 : (EXTENSION DE LA DALLE DE LOUVAIN-LA-NEUVE VERS LE LAC)

REMARQUE DE LA VILLE : AFIN D'ÉVITER TOUTE ÉQUIVOQUE L'INTITULÉ DE CETTE REMARQUE EST MODIFIÉ COMME SUIT : LIAISON DE LA DALLE VERS LE LAC

La dalle ne doit pas s'étendre jusqu'à la boucle du lac à proximité du bois de la Palette. Cette partie est mise en zone extension de dalle alors que le raccord avec le quartier des Bruyères devrait être hors dalle. Il convient de revoir ce point.

La description faite en ce qui concerne la mesure vise à étudier la finalisation de la dalle vers le lac et à assurer la transition entre le lac, le centre urbain sur dalle et les quartiers riverains. Cela n'implique pas, à ce stade, que la dalle se poursuive au même niveau ni jusqu'au bord du lac ni jusqu'aux quartiers riverains.

MBE1 ET MBE2

Le texte est dépassé, trop précis et ne correspond pas à la zone envisagée. Il convient de supprimer ce texte.

Suite aux remarques formulées lors de la première enquête, le texte a été revu dans le sens des remarques avant la deuxième enquête.

MBE3

Il faut envisager d'augmenter le nombre de places d'accueil à Louvain-la-Neuve.

Suite aux remarques formulées lors de la première enquête, le texte a été remanié afin de répondre aux demandes de places d'accueil dans les centres tant pour la petite enfance que pour les personnes âgées.

MM03

La mesure de mobilité devrait aller jusqu'au boulevard du Nord et ne pas s'arrêter à mi-chemin. Il convient de modifier le texte à cet égard.

Suite à la modification intervenue au plan de secteur, c'est entre le rond-point de Lauzelle et celui de l'entrée dans le parc Athéna que l'urbanisation doit se développer. Cela n'empêchera toutefois pas d'éventuellement étendre l'aménagement de voirie jusqu'au boulevard du Nord et ce, selon les résultats des études de réaménagement.

CARTOGRAPHIE

La CCATM demande que :

- la cohérence entre le zonage du SSC et les limites des aires du RCU soit assurée ;

Cette cohérence est assurée autant que possible mais n'est pas obligatoire partout.

- les limites des zones d'habitat du SSC et aires résidentielles du RCU correspondent avec les limites parcellaires existantes lorsque ces zones sont déjà urbanisées ;

Cette correspondance est assurée autant que possible mais est difficilement réalisable à cette échelle. Or, l'échelle des documents du SSC est imposée par celle du plan de secteur, et cela ne permet pas d'apporter la précision souhaitée.

- les cartographies soient établies en cohérence avec les différents documents urbanistiques qui couvrent le territoire communal (PCA, schémas directeurs, permis de lotir...);

Ces indications figuraient sur les cartes du RCU soumises à la seconde enquête. Une seconde carte a expressément été établie pour identifier les endroits où des PCA, des permis de lotir ou des schémas généraux existent.

- le plan de Mobilité datant de 2003 soit revu et d'élargir sa révision à l'ensemble du territoire et pas seulement à Louvain-la-Neuve. La CCATM demande aussi de vérifier la répercussion des densités prévues par zones sur les différents types de mobilité, et de vérifier si les mesures de mobilité prévues vont dans le même sens et sont adéquates à la situation projetée ;

Le PCM d'Ottignies a été réalisé sur base des hypothèses de développement établies lors de la révision du SSC en 1997-98. L'actualisation du PCM pour Louvain-la-Neuve s'est imposée dès lors que la révision du Plan de secteur a ouvert à l'urbanisation des nouvelles superficies importantes sur Louvain-la-Neuve, et que la construction du P+R décidée par le Gouvernement wallon est susceptible de générer de nouveaux comportements de mobilité dans cette partie du territoire communal. L'étude PLM GARE menée en 2013-14 pour les alentours de la gare d'Ottignies a permis d'actualiser les données du PCM sur Ottignies, et d'intégrer les données liées aux potentiels projets de développement immobiliers répertoriés ces dernières années au niveau de la vallée sur Court-St-Etienne et sur Ottignies.

- évaluer les besoins actuels et futurs en commerces, équipements publics, activités économiques et de définir le pourcentage de logements, loisirs, activité artisanale ou industrielle ou de service par zones.

Ce détail de programmation n'a pas été souhaité au sein de chacune des zones car l'évolution de la démographie, des modes de travail, des commerces, des typologies de logement, ... rendent ces besoins très difficilement planifiables à l'échelle de 10 ou 15 ans, ce qui correspond à la durée de vie d'un SSC.

2. LA DGO4

Avis du 08 janvier 2016 suite à la première enquête et avis du 22 août 2016 suite à la seconde enquête.

La DGO4 a, dans son second avis, formulé une série de remarques, certaines liées à la forme (erreurs, coquilles, terminologie, localisation dans les documents, ...), et d'autres, liées au contenu du document. Les remarques formulées ont fait l'objet d'une réunion Ville/DGO4 le 17 octobre 2016 afin d'évoquer les éventuelles divergences de vision. Dans son premier avis, la DGO4 a formulé différentes remarques :

- mesures d'aménagement MM01 et MM03 : déclassement du boulevard de Lauzelle et de la N4 et aménagement en boulevard urbain ;
- au vu de la proximité avec la future gare RER et du centre-ville, une densification de la zone de la Baraque semble indispensable ;
- la zone d'habitat à caractère rural du SSC n'est pas définie dans le chapitre relatif à la structure territoriale ;
- les différentes surimpressions sur la carte des orientations territoriales ne sont pas toutes définies ou reprises en légende ;
- la parcelle comprenant le service travaux et les services de la DGO1 devrait être reprise dans les propositions de modification de Plan de secteur ;
- un périmètre de réflexion d'ensemble (mesure type MBH reprise dans la carte des mesures territoriales) devrait être défini sur la zone à l'Ouest du centre sportif du Blocry ;
- la proposition de modification du Plan de secteur pour une affectation d'habitat à caractère rural du Génistroit ne semble pas opportune.

Les réponses aux éléments soulevés dans les deux avis de la DGO4 trouvent réponse ci-après.

2.1. Structure territoriale

La DGO4 voudrait que la transformation d'un hangar en plusieurs logements soit autorisée en habitat à caractère rural et en zone d'habitat à caractère villageois, mais précise que la densité telle que prévue ne le permet pas vu les faibles densités préconisées.

Concernant les densités, les chiffres restent ceux du SSC actuel et conservent une valeur indicative. Le texte soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal inclus cette modification mineure.

2.1.1. Zone d'habitat à caractère rural

La densité de la zone d'habitat à caractère rural est trop faible. D'après la conception urbanistique et les prescriptions urbanistiques, il s'agit des noyaux centraux des villages. Le texte ne doit pas faire référence à la zone de centre villageois. Il serait opportun de définir un noyau plus dense pour les villages de Céroux et de Rofessart. On pourrait y prévoir une densité de 15 logt/Ha afin de répondre aux objectifs 5.1 « renforcer les deux centres urbains et les noyaux villageois existants » et 6.4 « encourager la diversité des fonctions à vocation locale afin d'y réaliser un espace

polarisant, notamment au cœur des villages de Céroux et Rofessart ». Actuellement la carte « Structure territoriale» ne traduit pas ces deux objectifs.

La Ville marque son accord pour ajouter dans le texte final qui sera soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal, une prescription rédigée comme suit : « dans les noyaux centraux ruraux ou villageois, la densité pourra être plus élevée et aller jusqu'à 15 lgt/Ha maximum ». Concernant la carte « Structure territoriale », il est difficile de représenter ces deux objectifs sur une carte devant se rapprocher du Plan de secteur et rester lisible. Ces périmètres avaient déjà été représentés sur la carte « Mesures territoriales et schéma circulations » soumise à la deuxième enquête.

Sur les documents, la carte « Mesures territoriales et schéma circulations » prévoit un périmètre de centre villageois. Toutefois, ce périmètre ne prévoit ni prescriptions, ni densité à respecter. Il s'agit d'une mesure très générale qui sera sans conséquence sur la structure territoriale.

Le texte final soumis à l'adoption définitive du Conseil communal, intègre dans le Livre 4 « Mesures », l'ajout suivant : « dans ces zones, des densités plus élevées que celles autorisées par l'affectation définie sur la carte du schéma orientations territoriales peuvent être développées, dans le cadre de projets visant à renforcer le pôle multifonctionnel (logements/ commerces/ services/ emplois) de ces périmètres de centre villageois ».

Selon la DGO4, la délimitation de la zone d'habitat à caractère rural sur Céroux paraît inadéquate.

Suite à cette remarque, il a été décidé de réduire légèrement le périmètre de cette zone de sorte à ne plus inclure le fond des jardins de parcelles situées rue Nicaise et ce, pour se concentrer sur les abords immédiats de la Place communale de Céroux. La carte « Mesure » soumise à l'adoption définitive par le Conseil communal intègre cette petite modification.

2.1.2. Zone d'habitat résidentiel à caractère urbain

La DGO4 signale qu'il n'y a, dans la zone d'habitat résidentiel à caractère urbain, qu'une seule et non trois zones relatives à l'habitat alternatif.

La rectification a été opérée dans le texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La DGO4 estime qu'au vu de la proximité avec la future gare RER et du centre-ville, le quartier de la Baraque devrait être inclus dans la zone d'habitat résidentiel à caractère urbain et non en zone d'habitat à caractère villageois.

Cette opinion n'est pas partagée par la Ville, qui souhaite préserver les spécificités de l'ancien quartier de la Baraque.

2.1.3. Zone d'habitat à caractère villageois

« Le Puits » n'est pas repris en zone d'habitat à caractère villageois sur la carte « Schéma orientations territoriales », alors qu'il est mentionné comme tel dans le texte.

Le texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal a été modifié, de sorte à le retirer de la liste, vu qu'il se situe en zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur.

Dans cette zone, contrairement à ce qui est mentionné dans le texte, on retrouve deux poches d'habitat alternatif et non trois.

La rectification a été opérée dans le document final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

Le texte relatif à la conception urbanistique et aux prescriptions est identique à la zone d'habitat à caractère rural. La seule différence est l'affectation au Plan de secteur et la présence, ou non, de lotissements et d'habitats groupés. La DGO4 soulève dès lors la question de savoir pourquoi créer deux zones. Pour une meilleure compréhension, il est proposé de créer une seule zone et de préciser qu'à Céroux et Pinchart, la présence de lotissements et d'habitats groupés n'est pas autorisée.

La distinction opérée sur la carte traduit la volonté de la Ville de distinguer les zones d'habitat à caractère rural du Plan de secteur de certaines parties du territoire communal reprises en zone d'habitat « ordinaire » au plan de secteur, afin d'en souligner et d'en préserver les caractéristiques typologiques plus proches de celles d'un habitat villageois rural que d'un habitat citadin.

2.1.4. Zone d'activité économique mixte et zone d'activité économique industrielle

La représentation et l'intitulé des périmètres d'affinage ne sont pas conformes à leur représentation sur la carte « Schéma orientations territoriales ». Il est nécessaire de mieux faire correspondre les trames dans le texte avec celles représentées sur la carte orientations.

L'opération a été réalisée dans le document final qui sera soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal, en parallèle à une réorganisation de l'ordre des périmètres dans le texte, de sorte à les retrouver dans la même succession que celle reprise dans la légende de la carte.

2.1.5. Zone agricole

Pour la zone agricole, l'article 452/31 du CWATUP permet de boiser à certaines conditions et le Code rural ajoute des conditions supplémentaires.

La Ville a intégré la remarque et a modifié le texte pour le rendre plus ouvert, « le boisement est admis conformément aux dispositions du CWATUP et du Code rural ». Cette modification a été intégrée dans le document final qui sera soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.1.6. Zone agricole à vocation d'espaces verts

Cette zone est à supprimer. La zone agricole permet la création d'une zone paysagère de qualité. La définition du CWATUP est : « la zone agricole est destinée à l'agriculture au sens général du terme. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage ».

Le souhait de la Ville est de maintenir ce périmètre d'affinage vert en zone agricole pour les deux zones représentées sur la carte : l'ancienne briqueterie de la rue du même nom, et la partie du chemin creux entre le Charnois et la rue des Vergers. Le

texte présenté à l'adoption définitive par le Conseil communal *a été légèrement modifié pour expliciter le périmètre d'affinage proposé sur ces deux zones.*

2.1.7. Zone forestière

Il y a lieu de supprimer la phrase « certains espaces boisés sont repris en zone d'espaces verts (vallée de la Malaise) ».

Cette suppression a été opérée dans le texte final qui sera soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La définition de la zone forestière est à revoir car, conformément au CWATUP, elle est destinée à la sylviculture et à la conservation de l'équilibre écologique. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage.

La définition de la zone forestière selon le CWATUP a été rectifiée dans le texte soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La reconversion d'une zone forestière en zone agricole est interdite par le CWATUP. Il faut donc supprimer le texte « la reconversion en zone agricole est admise conformément aux dispositions de l'article 35 du Code rural relatif à la délimitation des zones agricoles et forestières ».

La suppression de cette phrase conformément au prescrit du CWATUP a été effectuée dans le texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.1.8. Zone de recouvrement de voie ferrée

Sur la carte « Schéma orientations territoriales », il ne s'agit pas d'une zone mais d'un périmètre de surimpression.

Le texte relatif à cette zone a été déplacé dans le chapitre relatif aux périmètres de surimpression (Livre 3), dans le document soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.1.9. Surimpression

Les différentes surimpressions sur la carte des orientations territoriales ne sont pas toutes définies ou reprises en légende. Par exemple, la surimpression « ouverture paysagère » n'est pas définie et ne comporte aucune recommandation. Il faudrait une clarification et plus de cohérence entre les différents documents.

Le texte concernant les prescriptions sur l'ouverture paysagère avait disparu entre les deux enquêtes, lors d'opérations liées aux cartes. Il a été réinscrit dans le Livre 3, les prescriptions relatives à l'ouverture paysagère. Les prescriptions des périmètres du centre seront dédoublées pour être également placées dans le Livre 4 « Mesures ». Les prescriptions ont également réorganisées pour correspondre à la légende de la carte « Schéma orientations territoriales » et figurent dans le texte, dans le même ordre d'apparition que celui repris dans cette légende. Toujours dans un souci de cohérence, les points relatifs à la carte « Mesures » ont été déplacés dans le Livre 4 « Mesures ». Il a en outre été créé, en fin du Livre 3 « Structure territoriale », une section dans laquelle ont mentionnés, une première fois, les périmètres d'ouverture paysagère et les zones moins propices à l'urbanisation, qui sont reportées sur la carte « Mesures » pour des raisons de lisibilité. Ces informations ayant en effet un impact

sur le projet de structure territoriale, la Ville estime pertinent de déjà mentionner leur existence au sein du Livre 3 relatif à la « Structure territoriale ».

2.1.10. Proposition de reconversion de zones du plan de secteur

Ce point pourrait se trouver dans le chapitre « mesures d'aménagement ». Il en va de même pour le point relatif aux documents et schémas d'aménagement communaux dont la révision, l'actualisation ou l'élaboration est recommandée.

La Ville souhaite maintenir les étoiles indiquant des propositions de reconversion de zones du Plan de secteur sur la carte illustrant le projet de structure territoriale, dès lors que le diagnostic et les options ont révélé sans doute une certaine inadéquation des affectations actuelles de ces zones ou de certains périmètres. S'agissant du point relatif aux documents et schémas d'aménagement communaux dont la révision, l'actualisation ou l'élaboration est recommandée, la Ville a accepté de déplacer le point 8 du Livre 3 et d'en faire le point 3.5 dans le Livre 4. La remarque a été prise en considération et le point 8 du Livre 3 a été déplacé dans le Livre 4, où il est développé sous le point 3.5.

La proposition de modification du Plan de secteur pour une affectation d'habitat à caractère rural du Génistroit ne semble pas opportune. En effet, la préservation de ces quelques habitations coincées entre l'autoroute et une zone d'activité économique en plein développement, et plus encore la construction de nouvelles habitations que génèrerait inévitablement cette modification, ne pourra à terme que générer des nuisances et plaintes lors du développement de la zone d'activité économique ;

La Ville a, suite à la première enquête, signalé qu'elle entendait être cohérente avec les décisions prises par le Conseil communal. Lors de la consultation de la Ville concernant le projet de modification du Plan de secteur pour promouvoir l'usage du RER en gare de Louvain-la-Neuve, le Conseil communal s'était prononcé contre le passage en zone industrielle du hameau du Génistroit, pour le maintien des habitations existantes le long de la rue du Génistroit, et pour le passage des terrains compris entre la rue du Génistroit et l'E411 en zone d'habitat à caractère rural, et ce dans la continuité de la zone d'habitat (à caractéristiques plutôt rurales anciennement) du hameau de Mêmes.

La zone comprenant le Service travaux et la DGO1 devrait être reprise dans les propositions de modification de Plan de secteur afin de pouvoir, à terme, régulariser la situation de ces bâtiments situés en zone non urbanisable.

La Ville considère que les installations et bâtiments actuels de la DGO1 et du Service travaux ayant fait l'objet de permis délivrés en bonne et due forme lors de leur construction, il n'est pas nécessaire d'entreprendre une modification du Plan de secteur à cet endroit. Si des projets de nouvelles constructions ou de transformations de ces équipements devaient intervenir, ils se dérouleraient suivant les procédures prévues pour les dérogations audit plan de secteur.

2.2. Carte « Schéma des orientations territoriales »

La dénomination et la représentation des sous-zones doit être sans ambiguïté par rapport au zonage du Plan de secteur ; ce qui n'est pas le cas actuellement pour la sous-zone « habitat à caractère rural ».

La Ville fait remarquer que la zone d'habitat à caractère rural est représentée conformément au plan de secteur.

La carte « Schéma orientations territoriales » ne traduit pas les objectifs fixés par la Ville. De plus, la structure territoriale des villages formant l'entité est contraire à la politique régionale. Par exemple, à Rofessart, la densité prévue dans le cœur du village (7logt/ha) est moins dense que celle prévue dans les extensions (10 logt/ha).

Il a été répondu à la question de la densité plus forte dans les noyaux villageois. (*cfr. supra*, au point III.2.A.a)

La légende de la carte est complexe.

Dans le texte soumis à adoption définitive par le Conseil communal, des modifications ont été adoptées pour que le texte du Livre 3 se lise dans le même ordre que celui d'apparition des termes dans la légende de la carte du schéma orientations territoriales.

Pour certaines modifications de plan de secteur, un périmètre est dessiné. Il serait préférable de supprimer ce périmètre et de le remplacer par une étoile, comme dans les autres cas. La délimitation exacte du périmètre nécessitant une révision de Plan de secteur devra faire l'objet d'une étude ultérieure.

La Ville entend la remarque mais souhaite maintenir la distinction entre les parties où figure une étoile sans périmètre (qui concerne les zones pour lesquelles l'ensemble est proposé en modification de plan de secteur) et les zones pour lesquelles une partie seulement de l'affectation est proposée en modification de plan de secteur. Même si effectivement le contour précis des parties à modifier n'est pas encore délimité avec exactitude, cela permet de dissocier les parties à modifier de celles où aucune modification n'est souhaitée. Par contre, le périmètre proposé pour le Génistroit a été corrigé pour être identique sur les deux cartes.

Il faudrait réaliser des plans d'ensemble pour les sites non urbanisés ayant une superficie importante : il y aurait lieu de représenter cartographiquement ces sites et d'y prévoir des accès futurs afin de ne pas hypothéquer, à l'avenir, leur urbanisation.

Au vu des zones concernées et du nombre d'éléments qui devront être évalués dans les projets de développement sur ces sites, la Ville ne souhaite pas représenter actuellement sur des schémas ou des cartes ce genre de dispositions, qui risqueraient de soulever beaucoup de questions et d'oppositions de propriétaires s'estimant pénalisés par celles-ci.

2.3. Mesures d'aménagement et moyens de mise en œuvre

CADRE BÂTI ET HABITAT

L'avant-projet de PCAR des Droits de l'Homme a été adopté par le Conseil communal en décembre 2014. Il convient en conséquence de supprimer le terme « provisoire ».

Le terme provisoire a été supprimé du texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

Les mesures d'aménagement MBH2 et MBH3 (reconversion des sites industriels de Mousty et Franquénies) sont à mettre en œuvre via un PCAR. Pour le site de Franquénies, une procédure SAR est également en cours (voir information dans les mesures paysagères).

Ce changement a été opéré pour la version soumise à adoption définitive.

Un périmètre de réflexion d'ensemble devrait être défini sur la zone à l'ouest du Centre Sportif du Blocry. Cette étude devrait également aborder la question de la mobilité (accès et stationnement liés au centre sportif).

La Ville a déjà examiné cette remarque suite à l'avis remis par la DGO4 après la 1^{ère} enquête. Elle avait alors décidé de ne pas s'imposer un périmètre de réflexion d'ensemble préalable pour ces terrains, dès lors qu'il est difficile aujourd'hui d'évaluer les besoins éventuels liés aux deux grands équipements communautaires qui bordent les terrains concernés (Centre sportif et école communale de Blocry), sans parler du projet d'un éventuel centre sportif de Haut Niveau plus étendu que la 1^{er} projet introduit et portant sur la salle d'athlétisme. La contrainte d'un périmètre de réflexion d'ensemble préalable risquerait par ailleurs de porter préjudice à un projet de prolongation éventuelle de la route de Blocry, sur base des études de mobilité engagées par ailleurs. Les prescriptions concernant l'affinage du Plan de secteur relatives à la zone ont toutefois été modifiées entre les deux enquêtes, pour intégrer ces problématiques diversifiées autour de cette zone.

Les ZACC à mettre en œuvre le sont via la réalisation d'un RUE et non d'un PCA.

Le texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal a été corrigé sur ce point.

La mesure MM01 et MM03 sont en partie des redites. Le déclassement du boulevard de Lauzelle et de la N4 ainsi que l'aménagement en boulevard urbain répond aux remarques déjà formulées à différentes reprises. Néanmoins, ces mesures ne s'accompagnent d'aucune recommandation ou mesures précises sur ce que doit être ce boulevard et sur ce que cela implique en termes urbanistiques : création d'un front bâti, accès, traitement des zones de recul, etc. Ce point est pourtant fondamental pour pouvoir l'intégrer dès la première demande de permis d'urbanisme le long de ces axes structurant.

Effectivement, il y a des similitudes entre les deux mesures s'appliquant à des voiries différentes et pouvant se développer de manière indépendante en fonction de la temporalité des développements urbanistiques attendus sur leur rive non bâtie. Il y a donc lieu de corriger l'erreur au sein du texte relatif à la MM03 a été corrigé dans le texte final soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La Ville estime que le SSC n'est pas l'outil le plus approprié pour discuter des éventuelles contraintes urbanistiques à fixer pour les boulevards urbains. Elle tient par ailleurs à faire remarquer que le point de la présentation de plusieurs scénarios d'aménagements de ces boulevards fait partie des impositions définies par la Ville

pour les projets de RUE à réaliser tant pour le futur quartier Athéna Lauzelle que pour les projets à développer le long de la RN4 entre la sortie 8A et la rue du Génistroit. Et que la question des capacités de flux automobile à gérer ou à maintenir sur ces deux voiries est posée explicitement dans la cadre du PCM en cours d'étude.

2.4. Mesures d'aménagement à caractère normatif

MODIFICATIONS DU PLAN DE SECTEUR

La DGO4 estime que ce point est à développer. Toutes les propositions de la carte « Schéma orientations territoriales » doivent être développées et motivées.

La Ville a pris en compte cette remarque et l'auteur de projet a intégré des explications sur ces éléments dans le document final présenté pour l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.5. Mesures à caractère opérationnel

2.5.1. PÉRIMÈTRE NÉCESSITANT UNE RÉFLEXION D'ENSEMBLE

Il ne s'agit pas d'une mesure à caractère opérationnel.

La Ville et le bureau d'études estiment que la réalisation de plans d'ensemble relève de mesures liées à l'opérationnel.

Ces éléments ont déjà été décrits précédemment et la DGO4 note que la liste de la page 56 est incomplète par rapport aux pages 13 et 14.

Les deux listes ont été rendues cohérentes. Le document final a été modifié et complété pour adoption définitive.

2.5.2. LES SITES À RÉAMÉNAGER

Les sites à réaménager (SAR) doivent être cartographiés sur la carte « Mesures territoriales et schéma circulations ».

Une trame de couleur spécifique leur a été appliquée sur la carte « Mesures territoriales et schéma circulations » présentée à l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.5.3. OPÉRATIONS DE RÉNOVATION URBAINE ET DE REVITALISATION URBAINE

Les zones devant faire l'objet d'une rénovation urbaine et d'une revitalisation urbaine sont à représenter sur la carte « Mesures territoriales et schéma circulations ».

Vu le fait qu'actuellement il n'existe aucun périmètre reconnu pour ces opérations de rénovation et de revitalisation urbaine, et vu le fait qu'aucun projet de périmètre précis ne peut être déterminé pour l'instant, dès lors que l'étude du schéma général d'aménagement du centre d'Ottignies est en cours de réalisation avec participation citoyenne, la Ville entend la remarque de la DGO4. Une indication « R » liée à la notion de rénovation ou de revitalisation urbaine a été intégrée sur la carte « Mesures » pour signaler que la zone du vieux centre d'Ottignies est proposée pour ce type d'opérations.

2.5.4. SCHÉMA DIRECTEUR, PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT RÉVISIONNEL

Il s'agit d'une situation de droit. Aucune mesure d'aménagement n'est proposée, ce point est à supprimer.

La Ville a maintenu les périmètres sur les cartes, afin de pouvoir repérer l'existence de situations particulières de droit à ces deux endroits.

2.6. Evaluations des incidences environnementales

Ce chapitre est manquant et le contenu du dossier ne répond donc pas aux prescrits de l'article 16 du CWATUP.

Il semblerait que l'exemplaire du dossier transmis à la DGO4 ne contenait pas le Livre 6 relatif à l'évaluation environnementale. La Ville s'était étonnée, mais le document a entretemps été transmis par courriel. Par ailleurs, il figurait bien dans le dossier soumis à l'adoption provisoire par le Conseil ainsi que dans le dossier soumis à l'enquête publique (tant en version papier qu'en version numérique), et dans le dossier transmis au CWEDD, qui a d'ailleurs remis un avis positif sur ce volet environnemental.

Toutefois, lors de la réunion du 17 octobre avec la Ville, la DGO4 a mentionné certains éléments du Livre 6 pour lesquels elle qu'un peu plus de développements relatifs à leur évaluation environnementale était souhaité.

Ces développements complémentaires ont été inclus dans le document finalisé du Livre 6 soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal.

2.7. Résumé non technique

Les objectifs du schéma structure doivent être brièvement décrits.

Le bureau d'étude a réalisé cela dans le RNT finalisé qui est présenté à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La structure territoriale page 9 ne correspond pas à celle décrite dans les options.

Le bureau d'étude a remédié à ces divergences entre documents dans la version finale soumise à l'adoption définitive par le Conseil communal.

La structure du résumé non technique pose question et est à revoir.

Le document a été remanié suite à la réunion Ville/ bureau d'étude/ DGO4. Le Livre 5 soumis à adoption définitive tient compte de cette remarque.

IV. SYNTHÈSE DES REMARQUES SUITE AUX ENQUÊTES ET RÉPONSES APPORTÉES

1. LISTE DES OBSERVATIONS INDIVIDUELLES ET COURRIER COLLECTIF

A l'issue de la première enquête organisée du 19 octobre au 30 novembre 2015, le Collège communal, en séance du 3 décembre 2015, a acté avoir reçu 101 lettres individuelles ainsi que 74 lettres individuelles identiques, une lettre collective signée par 24 personnes ainsi qu'une autre signée par 67 personnes.

A l'issue de la seconde enquête organisée du 30 mai au 28 juin 2016, le Collège communal, en séance du 28 juillet 2016, a acté avoir reçu 36 lettres individuelles ainsi qu'une lettre collective signée par 54 personnes. Cette délibération a été modifiée suite à une erreur matérielle mineure par la délibération du Collège communal du 22 décembre 2016.

Avant de s'intéresser plus en détail aux avis et remarques émis lors des enquêtes publiques, il est important de souligner divers éléments :

- le SSC doit être conforme au Plan de secteur ;
- il s'agit d'un "document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal" (art. 16 à 18 du CWATUP). En ce sens, son objectif est d'anticiper les demandes et les besoins dans l'intérêt général ;
- l'objectif d'un tel outil n'est pas de fixer des contraintes, il peut même être de tenter de ne pas en fixer ;
- ce n'est pas un outil de définition ;
- ce n'est pas un outil qui a vocation à remplacer tous les outils plus spécifiques. Certaines remarques émises dans le cadre de l'enquête publique relèvent d'autres documents tels que le Plan de Mobilité, le RUE, le schéma d'aménagement, etc. ;
- l'échelle du plan est fixée par le CWATUP et correspond à celle du plan de secteur. Cette échelle ne permet pas de descendre à la précision d'une parcelle car les limites des zones ne peuvent être précisées à une échelle plus fine qu'1/10000.

S'agissant des réclamations, il convient de souligner que :

- certaines sont arrivées hors délai ;
- nombreuses sont les réclamations de la seconde enquête à avoir été adressées à la Ville sans avoir tenu compte des modifications opérées suite aux remarques formulées lors de la première enquête.

2. REMARQUES PAR THÈME

A l'examen des courriers reçus, un premier classement par thème des réclamations a été opéré. Ce classement révèle que les remarques et réclamations s'articulent principalement autour de neuf thèmes :

- l'enquête publique et le déroulement de la procédure ;
- la lisibilité et la compréhension des documents ;
- la mobilité ;
- l'évacuation des eaux et les inondations ;
- la préservation de la qualité de vie et de l'environnement « Ottignies-Louvain-la-Neuve, une ville à la campagne » ;
- la démographie ;
- les infrastructures ;
- les communes périphériques ;
- le rôle de l'UCL dans la Ville.

Un second classement de courriers et remarques, par quartier et/ou projet, a également été opéré. Il est détaillé plus loin sous le point 3 du présent chapitre.

2.1. L'enquête publique et le déroulement de la procédure

S'agissant de l'enquête publique et du déroulement de la procédure, 18 courriers évoquent ces questions.

2.1.1. LA PREMIÈRE ENQUÊTE PUBLIQUE ET SES SUITES

Parmi les réclamations reçues par la Ville, nombreux ont été les commentaires au sujet de la première enquête et des suites qui lui ont été réservées.

Les réclamants soulignent :

- qu'ils voudraient avoir accès aux remarques des autres réclamants, aux PV de réunions, aux travaux préparatoires, aux résultats des enquêtes spéciales des autorités auprès des acteurs centraux, ainsi qu'aux états d'avancement des projets SNCB et mobilité ;

Le projet de schémas soumis à la seconde enquête est à considérer comme une nouvelle version des documents constituant le projet de SSC, résultant de l'adaptation de la première version afin d'intégrer autant que faire se peut les observations et avis

émis suite à la première enquête. Cette adaptation s'est faite sans modifier les options et objectifs fondamentaux du SSC exprimés dans la version initiale.

La déclaration environnementale a, comme expliqué *supra*, entre autres, pour objectif, d'une part, de faire la synthèse des observations formulées lors des deux enquêtes et de présenter les réponses qui y sont apportées dans le document finalisé soumis à l'adoption définitive par le Conseil communal et d'autre part, de résumer la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées.

- que certains ont déposés des réclamations qui n'auraient pas été enregistrées;

En effet, les réclamations arrivées hors délais n'ont pas été enregistrées.

- qu'ils aimeraient être informés des modifications afin de savoir ce qui a été pris en compte et ce qui ne l'a pas été ainsi que les motifs de ces décisions ;

L'examen des courriers reçus fait apparaître rapidement que plusieurs observations et remarques émises lors de la seconde enquête sont similaires, voire identiques, à des remarques qui avaient déjà été formulées lors de la première enquête. A cet égard, il est important de relever que plusieurs réclamants de la première enquête ont été entendus par les représentants du Collège, et que des modifications des documents écrits et cartographiques ont été réalisées suite à leurs remarques jugées pertinentes. Pour rappel, la première enquête s'est déroulée fin 2015, avec une forte participation citoyenne. Après l'enquête, les documents et observations formulées par les citoyens ont été transmis pour avis à la CCATM, à la Région Wallonne (DG04) et au CWEDD, ainsi qu'aux membres du Collège communal.

Par la suite, les documents ont été complétés, affinés et précisés. Certains passages des documents ont fait l'objet d'une réécriture, et il y a eu plusieurs adaptations locales sur les cartes pour intégrer autant que possible les remarques et avis. Cependant, pour une question de lisibilité et de longueur des textes, il a été jugé trop compliqué de présenter en consultation, dans le cadre de la seconde enquête, une version des documents avec indications des modifications intervenues après la première enquête.

Face à la question de savoir si toutes les observations ont été intégrées dans les documents remaniés soumis à la seconde enquête, la réponse ne peut être positive. En effet, ces documents communaux ont pour vocation de donner un cadre élaboré dans l'intérêt général, et non de s'adapter aux exigences de chacun. Les réclamations n'ont pas de caractère contraignant pour les autorités communales puisqu'elles ne peuvent agir que dans l'intérêt général. Par ailleurs, certaines observations se trouvaient parfois en contradiction avec d'autres observations formulées.

Enfin, la présente déclaration environnementale a, comme expliqué *supra*, pour ambition de constituer une synthèse des réclamations tant pour la première enquête que pour la seconde, et de permettre aux réclamants de trouver une réponse à leurs questions.

2.1.2. LA SECONDE ENQUÊTE PUBLIQUE

Au sujet de la seconde enquête, il y a également eu de nombreuses réactions, la plupart concernant la publicité.

Comme précisé *supra*, une seconde enquête a été réalisée suite au remaniement des documents initiaux qui n'étaient plus identiques à ceux soumis à la consultation organisée fin 2015. C'est le Collège communal qui, dans un souci de transparence, a décidé de soumettre la nouvelle version des documents à une seconde enquête publique. A cet égard, l'enquête ne portant plus sur des documents inédits et

méconnus du public, c'est la procédure ordinaire, telle que prévue par le Code, qui a été appliquée. Sur ce point, la publicité et le délai d'enquête ont été organisés dans le respect des dispositions et objectifs définis par le CWATUP.

Les réclamants soulignent que :

- il n'est pas aisé de voir les modifications apportées depuis la première enquête. Ainsi, ils auraient souhaité que ces modifications soient mises en avant ou répertoriées (certains estiment que si tel n'a pas été le cas, c'est dans un but purement dissuasif) ;

A ce propos, il est rappelé que certains passages ont été totalement réécrits et que, pour d'autres, il s'agissait de modification de forme ou de terme. Qu'en outre, les cartes ont été modifiées pour répondre à de nouvelles demandes formulées par la Région wallonne suite à des décisions de justice intervenues entre la première et la seconde enquête dans des procédures de recours relatives à des schémas de structure. Il était dès lors très difficile de mettre les changements en avant. Si tel avait été le cas, il en aurait résulté des difficultés de lecture ainsi que des problèmes de clarté. En outre, la loi n'impose à l'autorité aucune obligation de procéder au suivi des modifications directement dans le corps du texte.

- ils n'ont pas eu la possibilité de consulter les annexes auxquelles les documents renvoient ;

D'une part, de nombreux documents étaient aisément accessibles en ligne sur le site de la Ville. D'autre part, des documents régionaux comme, par exemple, le plan de secteur, sont disponibles sur le portail cartographique de la Région wallonne. Il est rappelé par ailleurs que la nouvelle carte des affectations du SSC (carte de la structure territoriale) a été établie sur la base stricte des affectations au plan de secteur, que le schéma structure affine au niveau des densités et de certains périmètres d'affinage. Par ailleurs, le document en version papier était disponible à la consultation et ce, tant à Ottignies qu'à l'antenne communale de Louvain-la-Neuve, pendant toute la durée des deux enquêtes. Les dossiers papiers étaient accessibles aux mêmes heures que l'accès du public aux services administratifs. La seule différence d'ouverture concernait le samedi matin, qui ne se fait qu'à Ottignies. La Ville avait organisé une consultation numérique et quatre réunions d'information pour la première enquête, ce qui est très au-dessus du prescrit légal de publicité. Lors de la seconde enquête, la Ville a remis en ligne tous les documents remaniés, et a organisé une nouvelle réunion d'information durant la période d'enquête et ce, conformément à la loi.

- certains accords oraux (faisant suite à la réunion d'information du 15 février 2016 en présence des représentants du Collège communal et du service Urbanisme) n'ont été que partiellement respectés ;

Les documents ont été adaptés au mieux, en tenant compte, comme expliqué *supra*, du fait qu'il s'agit de donner un cadre et non de s'adapter aux desideratas de chacun. La Ville se doit d'agir dans le souci de l'intérêt général.

- contrairement à la première enquête :
 - * il n'y a eu que peu de publicité s'agissant de la seconde enquête ;

Comme expliqué *supra*, la procédure a été respectée.

*il n'y a eu qu'un petit encart informatif dans le *Proximag* du 8 juin 2016 et sur le site de la Ville mais dans la rubrique « Actualité », qui n'est généralement pas utilisée à cette fin ;

Le Collège communal considère que la rubrique « Actualité » sur le site de la Ville est particulièrement adaptée à cette fin et permet de toucher un plus grand nombre de personnes, dès lors que c'est la page qui apparaît en premier quand un internaute se connecte sur le site de la Ville. Quant à la remarque relative au seul petit encart dans le *Proximag*, elle est infondée, dès lors qu'il y a également eu publication de l'avis d'enquête dans des quotidiens régionaux.

- il n'y a eu qu'une seule réunion d'information (le 16 juin 2016), n'ayant réuni qu'une trentaine de personnes ;

L'information a été diffusée conformément aux prescrits de l'article 4 du CWATUP. La deuxième enquête étant principalement motivée par une volonté de transparence vis-à-vis du fait que les documents avaient été modifiés suite à la première enquête, le Collège communal a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'organiser plusieurs réunions d'informations, dès lors que les options générales expliquées dans le cadre de la première enquête n'avaient pas fait l'objet de modifications importantes.

- il n'y a pas eu de « courrier toute boîte ». Même les personnes ayant répondu à la première enquête n'ont pas été informées personnellement de la seconde, (Ce qu'ils estiment les avoir induits en erreur) ;

Le CWATUP n'impose pas l'envoi d'un courrier toute boîte. De plus, le Collège communal a considéré que la mise en ligne de l'avis d'enquête et de tous les documents sur le site internet de la Ville constituait une réelle opportunité pour les citoyens d'être pleinement informés.

- Les citoyens s'interrogent quant au fait de savoir s'ils doivent comprendre que les seules modifications apportées aux documents peuvent être qualifiées de négligeables.

Le CWATUP est clair à ce propos : à partir du moment où les documents ne sont plus inédits et méconnus de la population, la procédure simple peut être appliquée. En l'espèce, c'est en effet cette procédure qui a été privilégiée. Si certains estiment que c'est une conséquence du peu de modifications apportées, la Ville a déjà expliqué qu'à l'inverse, vu le nombre de changements opérés (précisions, corrections, adaptations), les documents auraient été illisibles si chaque modification avait dû être mise en parallèle avec la version soumise à la première enquête.

- Enfin, les réclamants soulignent l'article 79 du CWATUP qui prévoit que : « L'enquête publique est annoncée tant par voie d'affiches que par un avis inséré dans les pages locales de trois quotidiens d'expression française ou allemande selon le cas. S'il existe un bulletin communal d'information ou un journal publicitaire distribués gratuitement à la population, l'avis y est inséré ».

Or, il apparaît que selon eux, l'avis n'aurait été publié que dans deux quotidiens.

L'avis d'enquête publique est bien paru dans deux quotidiens (il est paru dans La Dernière Heure du lundi 30 mai 2016 et dans l'Avenir du 31 mai 2016) mais il est également paru dans le magazine hebdomadaire régional toute boîte, Proximag. Le raison d'être de la règle est que l'information soit diffusée. En l'espèce, elle l'a été plus que si elle était simplement parue dans 3 quotidiens car, outre les publications susmentionnées, l'information a été diffusée sur le site internet de la Ville et a, par

ailleurs, fait l'objet de plusieurs articles de presse dans différents journaux. La population disposait dès lors de suffisamment de moyens d'information, et même au-delà du strict prescrit légal.

- Un autre point invoqué à ce propos est que, outre la question de la publicité, certains réclamants suspectent la Ville, au vu des dates, d'avoir voulu éviter certaines contestations. Ils s'appuient sur le fait que la réunion a eu lieu mi-juin, en période « pré-estivale », 12 jours avant la date limite pour remettre les réclamations à la Ville.

Ici aussi la procédure a été respectée. En effet, pour éviter que les enquêtes publiques ne soient faussées par les périodes estivales, le CWATUP, en son article 4, prévoit une suspension des délais d'enquête publique entre le 16 juillet et le 15 août. En l'espèce, l'enquête s'est déroulée du 30 mai au 28 juin, soit avant la fin de l'année scolaire, et a duré 30 jours. S'agissant de la date de la réunion, celle-ci s'est, comme de coutume, déroulée aux alentours de la mi-enquête, de sorte à permettre aux habitants de prendre connaissance des documents et plans avant la réunion d'information, de pouvoir poser leurs questions lors de celle-ci, et de disposer encore d'environ deux semaines après la réunion pour formuler leurs observations écrites.

- Ils estiment que rien n'a été mis en place pour faciliter l'accès du public à des informations complètes afin d'appréhender correctement les documents soumis à la seconde enquête.

Comme mentionné *supra*, tous les documents ont été mis à la disposition des citoyens au sein des deux antennes communales et en ligne, sur le site de la Ville. Ils étaient donc accessibles en tout lieu et en tout temps. La diffusion et la mise à disposition des documents a donc été au-delà du prescrit légal. La procédure prescrite par le CWATUP a été respectée.

2.2. La lisibilité et la compréhension des documents

- Plusieurs réclamants soulignent la complexité et la longueur des documents qui rendent leur lecture difficile et lourde.

Le RCU et le SSC sont des documents complets et complexes mais ils ne le sont pas plus que d'autres. A ce propos, la Ville souligne que cette remarque n'a pas été formulée par les instances régionales appelées à examiner le dossier.

- Certains estiment que la présentation aurait dû se faire sous forme de tableau.

Si, en effet, les tableaux permettent une certaine vue d'ensemble et, dans certains cas, des comparaisons plus aisées entre différentes données pour différentes zones, ce type de présentation s'accompagne aussi d'une réduction forcée des informations qui y sont reprises. Si, pour certaines personnes et dans certains cas, des tableaux peuvent faciliter une certaine lecture et la compréhension des éléments, en l'espèce, l'auteur de projet et la Ville ont estimé que cette présentation n'était pas adaptée à l'objet, dès lors qu'elle ne permet pas d'apporter les nuances nécessaires.

- Les schémas sont difficiles à lire et les couleurs peu différenciables.

Un certain nombre de schémas et couleurs ont été retravaillés suite à la première enquête publique. Les couleurs reprises sur les différentes cartes soumises à la seconde enquête sont suffisamment distinctes et différenciables.

Analyse des remarques liées à la rigueur Livre par Livre :

- un réclamant relève des lacunes dans l'évaluation des résultats des RCU et du SSC précédents. Il estime que la procédure de révision aurait été menée sans chercher à évaluer les résultats des précédents outils. De même, il pointe la durée de la procédure et l'absence de rapport sur le suivi.

La Ville prend acte de cette remarque et souligne que le diagnostic du Livre 1 a notamment pour vocation de répondre à cette question. Concernant la durée de la procédure, la Ville tient à mentionner que le diagnostic a pris un certain temps en début d'étude et qu'à cette période, il y a eu de nombreux échanges entre le bureau d'études et la CCATM. C'est le Collège communal qui avait décidé, fin 2011, de suspendre, après la fin du diagnostic, l'étude de la révision des documents communaux en attendant le résultat des élections communales prévues pour 2012. Ce n'est qu'après l'installation des nouveaux Conseil et Collège communal que l'ordre de reprise de l'étude a été donné au printemps 2013, allongeant de ce fait de plus d'un an le délai global. Par ailleurs, le résultat de la participation lors de la première enquête publique a conduit à une analyse détaillée des nombreuses observations formulées, et à retravailler les documents et cartes entre les deux enquêtes.

- le **Livre 1b** constitue une belle synthèse mais sa partie descriptive est trop large alors que la partie analyse et enjeux fait défaut. Certaines lacunes sont relevées :

- * concernant la démographie : pas d'estimation par classe d'âges, basé sur prolongation de la tendance, or c'est important en ce qui concerne des logements,

- * : on ne parle pas du nombre de personnes présentes dans la commune mais n'y résidant pas, or c'est important en ce qui concerne la mobilité,

- * on parle des réserves foncières mais pas des données du potentiel foncier (ex : terrains inoccupés).

Concernant les questions liées à la démographie, aux données et à l'évaluation prospective, des réponses sont données ci-après au point IV.2.F.. Par ailleurs, les documents ont été transmis au CWEDD et à la Région wallonne, qui n'ont pas formulé de remarques de ce type sur le dossier.

- le **Livre 2** : objectifs communaux :

- * au lieu de se focaliser sur les constats, on devrait synthétiser les enjeux d'avenir, il faudrait une conclusion de l'analyse de la situation actuelle ainsi que des questions qui se posent pour demain,

La remarque n'est pas jugée significative, dès lors que le Livre 2 est divisé en plusieurs points, dont notamment le point 3 lié aux enjeux, le point 4 concernant les objectifs communaux, et le point 5 qui aborde les options territoriales.

- * les données démographiques devraient être dans la première partie,

Il s'agit d'une considération relative à la présentation du document, dès lors que les données figurent dans le texte, la remarque n'est pas retenue.

- * il est question de diminuer les déplacements motorisés individuels mais cet objectif n'est pas quantifié,

Le schéma structure est un outil d'organisation territoriale. Un des objectifs poursuivis est de rapprocher la population des transports en commun. La politique de la mobilité dépend de nombreux facteurs, dont plusieurs sur lesquels la politique communale ne

dispose pas de moyens d'action. Le SSC n'est pas considéré comme l'outil le plus adapté pour fixer des objectifs chiffrés permettant de répondre à cette remarque.

* il y a des répétitions entre les différents livres,

Avoir plusieurs éléments de référence est un souhait et ce, dans un souci de praticabilité ultérieure du document. Grâce à ces références répétées, il n'est pas nécessaire pour le lecteur de devoir systématiquement prendre connaissance du Livre 1.b. pour pouvoir comprendre le Livre 2.

* il manque des précisions,

Différentes propositions de précisions à apporter dans le texte ont été rencontrées par des modifications opérées après la première enquête publique. Par exemple, au sein du Livre 2, plusieurs remarques issues de la première enquête dans lesquelles étaient proposés des compléments de texte à intégrer ont été retenues notamment en ce qui concerne les espaces verts.

- le **Livre 3** : - structure territoriale :

* le découpage en zone se fonde sur le schéma 1997, or il a, depuis lors, subi des modifications,

Le schéma structure adopté en 1997 est le document de base de travail pour la révision entamée. La révision du Plan de secteur intervenue sur Louvain-la-Neuve nécessitait d'adapter le projet de développement territorial pour intégrer ces changements. L'étude du diagnostic, ainsi que l'annonce de l'arrivée du RER dans les prochaines années et l'examen des données de mobilité du PLM Gare, ont conduit à une réévaluation des options du développement territorial datant de 1997. Certaines ont été renforcées, d'autres modifiées, et de nouvelles ont été formulées. Sur base de ces éléments, le zonage n'a pas été fondamentalement bouleversé, mais adapté aux nouvelles options de structure territoriale définies dans le Livre 2.

* la révision a pour but de modifier la densité mais on ne dit pas comment estimer ces densités,

La Ville rappelle que la révision du schéma structure communal n'a pas pour but de modifier la densité. L'objectif de la révision n'est pas la recherche de la densification sur le territoire communal, mais bien l'encadrement de l'urbanisation future qui ne manquera pas de continuer à progresser, c'est-à-dire la gestion et la planification territoriale. Les explications relatives à la densité sont données au Livre 3, point 1.2.

Toujours concernant la densité, certains souhaiteraient que la densité par zone soit exprimée en densité nette,

Exprimer la densité en densité nette est plus difficile à établir en amont des projets. Néanmoins, comme souligné par certains, il convient de préciser que l'on parle de densité brute moyenne et non de densité brute par projet. (cfr. *supra*)

*la capacité d'accueil de nouveaux logements n'est pas estimée par zone en tenant compte des densités préconisées,

Il n'a pas été jugé opportun d'estimer la capacité d'accueil par zone, dès lors que la vocation de la révision du SSC n'est pas de définir un nombre de logements à créer, mais bien d'organiser, sur le territoire, les zones où l'urbanisation devrait se localiser préférentiellement, à la fois pour faire face au défi démographique régional, et pour inscrire le développement de la Ville dans une dynamique de développement durable.

: - affectation des zones SSC :

*la description des zones se fait sous forme de tableau : la lecture en est difficile ; trop complexe ; trop de pages ; etc.,

Ce commentaire n'est pas partagé par tous. Par ailleurs, les documents ont, comme expliqué *supra*, été validés tant par le CWEDD que par le Région wallonne. De plus, comme relevé *supra*, certains réclamants préconisent l'utilisation de tableaux et estiment que la Ville n'en a pas utilisé assez.

*manque de rigueur dans la dénomination des rubriques. Il en faudrait une pour les prescriptions en s'assurant d'un contenu légal devant respecter les dispositions du Plan de secteur et une pour les recommandations, (ex : Livre 3, page 21, concernant L'esplanade et son extension jusqu'à la station-service Total, on parle de « zone d'habitat à vocation d'activité économique », or, dans le plan de secteur, on parle de zone d'habitat (art. 26 CWATUP : la « zone d'habitat » est principalement destinée à la résidence). La destination prévue n'est donc pas la même),

Le schéma structure propose de définir certains périmètres à vocation spécifique, et non pas définir des zones d'affectation particulière. Il faut distinguer le prescrit du Plan de secteur relatif à la zone d'habitat, des recommandations et prescriptions du schéma structure concernant la surimpression d'un périmètre à vocation d'activité économique mixte sur certaines portions de la zone d'habitat.

Dans le même ordre d'idée, un réclamant signale que lorsque l'on parle de « zone d'habitat à vocation d'activité économique mixte », plutôt que de parler de zone moins favorable à la résidence, il serait plus judicieux de parler de zone permettant, à côté de la résidence, de développer une fonction économique,

Cette remarque issue de la première enquête a été prise en considération et le texte a été modifié avant la seconde enquête (cfr. Livre 3, point 2.3., les périmètres d'affinages permettant de continuer à développer une activité économique).

*autre interrogation soulevée au sujet des zones, celle de la zone d'habitat à vocation d'espaces verts. A ce propos, un réclamant se demande pourquoi le terrain du site de la Ferme du Douaire n'y est pas repris alors qu'il répond aux critères. En outre, concernant les aires classées, il remarque que ces aires ne sont pas correctement reprises sur la carte du SSC (ex : la zone classée correspondant au site de la Ferme du Douaire ne reprend que les bâtiments de la Ferme du Douaire et pas l'ensemble du site classé de la Ferme du Douaire constitué de la ferme proprement dite et des prairies annexes),

La carte a été adaptée pour reprendre les biens classés sur base des périmètres établis par la Région. Concernant le terrain non bâti à côté de la ferme du Douaire, la Ville considère que l'espace vert de la prairie Orban juste à côté relève bien de l'affinage en espaces verts, tandis que la prairie de l'autre côté de la rangée d'arbres au Sud de la ferme doit rester inscrit, dans la zone d'habitat du centre d'Ottignies.

* un réclamant signale également qu'il y a de nombreuses incohérences entre la carte du SSC (schéma orientations territoriales) et la carte du RCU (carte des aires) puisque les zones n'ont pas toujours la même superficie et forme.

Certaines différences à ce sujet ne sont pas irrégulières, dès lors qu'il n'y a aucune obligation de correspondance. De telles différences sont possibles, puisque l'une des cartes concerne les affectations du sol et l'autre, les modalités d'urbanisation. Il s'agit de choses différentes, ne devant pas obligatoirement coïncider.

* un réclamant signale que le parc des Tambourins aux Bruyères n'est pas mentionné dans la zone de parc.

Cette remarque de la première enquête a été prise en compte et intégrée dans la cartographie ayant fait l'objet de la seconde enquête.

* un réclamant souhaiterait que les alinéas 1 et 2 de la page 24 soient corrigés et complétés en ce sens que les constructions autorisées dans ce périmètre respectent les prescriptions urbanistiques et qu'il soit veillé à la bonne intégration desdites constructions dans l'environnement.

Il souhaite qu'on accepte les aménagements de chemins et sentiers de promenades et dès lors, qu'il soit prévu que l'on veillera à ce que de tels espaces ouverts au public soient présents dans les nouveaux quartiers à urbaniser.

Le fait de veiller à la bonne intégration des espaces verts existants ou potentiels est prévu (Cfr. Livre 3, Structure territoriale, zone d'habitat à vocation d'espaces verts). Il s'agit d'un choix de maintenir des espaces vert dans des zones le plus souvent urbanisées et donc d'y freiner la construction. S'agissant des aménagements de chemins, de sentiers et promenades, les documents le prévoient. Quant au fait de veiller à prévoir des espaces ouverts au public dans les nouveaux quartiers à urbaniser, le SSC ne souhaite pas en faire un principe absolu. Cela n'empêche pas que cela soit tout de même recommandé pour les nouveaux quartiers. En effet, aujourd'hui, les projets urbanistiques à grande échelle doivent viser dans la mesure du possible à consacrer au minimum 10% de leur superficie à des espaces verts, si possible ouverts au public. Il s'agit là d'un principe déjà appliqué de longue date.

La question est également abordée ci-après au pt. VI. 1. E de la présente déclaration.

- le **Livre 4** : mesures d'aménagement :

*sous forme de tableaux ; lecture difficile,

*la carte des mesures d'aménagements est difficile à lire,

*ajouter des plans faciliterait la compréhension,

Comme expliqué *supra*, ce commentaire est considéré comme subjectif et non relevant, n'étant pas partagé par tous les réclamants. Par ailleurs, les documents et cartes ont été examinés par le CWEDD et la Région wallonne, qui n'ont pas formulé ce type de remarques.

*interrogation sur la cohérence entre SSC, PCDN et plan de mobilité (nécessité d'évaluer les besoins actuels et futurs),

Les documents communaux existants ont été pris en considération par l'auteur du projet. Néanmoins, une certaine hiérarchie entre documents, ainsi que la coordination entre les objectifs poursuivis par les différents plans, doit être établie. Il a également été décidé d'éviter de lier trop fortement des documents issus d'études menées dans des procédures différentes et susceptibles d'évoluer dans des temporalités différentes. De tels liens directs et forts nécessiteraient des révisions de plusieurs documents à chaque fois, ce qui n'est pas le but recherché lors de l'élaboration d'études thématiques spécifiques (PCDN, PCM, Plan cyclable, ...)

* le Livre 4 est à étoffer en précisant les moyens et outils de mise en œuvre concrets, la priorisation et la planification des actions ainsi qu'une estimation budgétaire,

Les moyens et outils de mise en œuvre figurent dans le document. Il faut rappeler que la majorité des terrains sont des propriétés privées. Concernant une éventuelle priorisation des moyens et outils, il est répondu que l'objectif du SSC est d'identifier les mesures à garder à l'esprit, et non d'imposer un ordre de réalisation, qui pourrait entraver la mise en œuvre d'une mesure par rapport à une autre.

- le **Livre 5** : résumé non technique :

*manque de rigueur, d'une réelle synthèse,

*manque de clarté, compliqué,

Ce commentaire est considéré comme relativement subjectif et non relevant, dès lors que les documents ont été examinés par le CWEDD et la Région wallonne, qui n'ont pas formulé de remarque à ce propos. Cependant, certains éléments du contenu du Livre 5 ayant été pointés dans l'avis de la DGO4 suite à la seconde enquête, le contenu et le texte de ce Livre ont été modifiés après celle-ci de manière à intégrer les corrections et modifications demandées par la Région. Le Livre 5 modifié fait partie du document finalisé proposé à l'adoption définitive par le Conseil.

- le **Livre 6** : évaluation environnementale :

* très, voir trop développé, très descriptif,

Ce Livre a pour vocation de répondre au prescrit de l'article 16 du CWATUP. La remarque est considérée comme subjective et non pertinente, dès lors que les documents ont été plus amplement développés suite à la demande du CWEDD dans le cadre de son premier avis. Les documents remaniés et soumis à la seconde enquête ont ensuite été réexaminés par le CWEDD et la Région wallonne, qui n'ont plus formulé de remarques spécifiques à cet égard.

*postérieur au schéma alors que le but est d'y apporter un correctif,

Il est répondu à cette remarque que l'évaluation environnementale a été faite en parallèle à la finalisation du projet de schéma structure communal, et que son but n'est pas d'y apporter un correctif, mais d'en analyser les incidences probables sur l'environnement. En outre, le CWATUP prévoit que la déclaration environnementale permet, en fin de procédure, de compléter l'ensemble du document.

*il aurait fallu vérifier les répercussions de la densité prévue, voir si les mesures préconisées sont correctes,

Le CWEDD et la Région wallonne ne partagent pas cette opinion.

- Autres remarques

* dans la définition de « logement » au Livre 3, il faudrait différencier les maisons des studios/ appartements. Dans le même ordre d'idée, un réclamant voudrait que, concernant l'application des normes de densité, la notion de maison unifamiliale soit distinguée de sorte à pouvoir y aménager un logement secondaire.

La Ville relève que, en matière de calcul du nombre de logements, le CWATUP ne fait pas de distinction entre les différents types (maison, studio, appartement, kots...). C'est pourquoi la Ville ne souhaite pas distinguer les maisons unifamiliales des autres types de logements, pour ce qui est du calcul de la densité, notamment eu égard aux répercussions possibles en matière de mobilité ou de stationnement.

* concernant le périmètre d'affinage économique, on parle de L'esplanade comme d'un complément aux autres commerces mais, pour respecter cela, il faut maintenir les anciens commerces. Néanmoins, la définition du périmètre d'affinage dit que l'objectif est de permettre aux centres commerciaux de continuer à croître.

L'intention communale n'est pas de remplacer l'un par l'autre, mais de permettre aux deux types de commerce de continuer à se développer et à se compléter. Les expériences des centres commerciaux hors des villes montrent un impact négatif pour les commerces des villes. Or, sur le territoire communal, que ce soit avec la galerie du Douaire ou avec le centre commercial de L'esplanade, les deux types d'offre commerciale en centre-ville se complètent. Pour exemple, la rue Charlemagne est en lien direct avec la création de L'esplanade, et contribue à l'attractivité commerciale de la dalle piétonne. En conséquence, la présence d'un centre commercial et de commerces de ville ne sont pas incompatibles.

*concernant le périmètre d'affinage d'équipements communautaires, certaines zones n'ont pas pu être localisées ni sur la carte des orientations ni sur celle des mesures d'aménagement. Par exemple : « en limite Sud-Ouest et Est du Biéreau, quartier universitaire, ces zones permettront de développer un tissu mixte avec du logement étudiant »,

La remarque relève de la première enquête publique et a été prise en considération. En effet, pour la seconde enquête, les termes « avec du logement étudiant » ont été ajoutés dans le Livre 3. Par ailleurs, les hachures des zones incriminées sont bien présentes sur la carte du schéma orientations territoriales.

*contradiction dans les chiffres, on parle de 18,9% de terrains artificialisés résidentiels mais de 29% de terres urbanisées,

Il ne s'agit pas de contradiction car on ne parle pas de la même chose. Les terres urbanisées comprennent également et, entre autre, des parcelles urbanisées pour des fonctions autres que la résidence, tels que, par exemple, les équipements communautaires, le commerce et les activités économiques.

*on parle de réseau séparatif de collecte des eaux usées pour Louvain-la-Neuve mais on précise entre parenthèses que le problème de l'engorgement des collecteurs reste à résoudre, dès lors, quelles sont les mesures à prendre ?

Le schéma structure attire l'attention des autorités, mais aussi des futurs développeurs, sur le fait que le réseau d'égouttage existant pourrait se trouver en difficulté si tous les projets d'urbanisme que rend possible la modification du Plan de secteur se réalisent et ce, sans porter d'attention à cette question. En pratique, les mesures seront à déterminer avec l'IBW, la Ville et les promoteurs lors des études préalables aux développements urbanistiques sur ces zones.

*on précise que le total des réserves foncières est de 67,16ha, 68% sont à l'Ouest de la vallée de la Dyle, quid de l'Athena ?

Les chiffres ont été vérifiés avec le bureau d'études, et adaptés dans les documents soumis à l'adoption définitive.

* de nombreux chiffres utilisés datent de 2006, il faudrait les actualiser (ex : revenu moyen par habitant, nombre de logements, d'entreprises,...),

Certains chiffres ont été actualisés. Les données sont issues de sources publiques officielles, souvent en décalage et donc en retard par rapport à la situation du jour.

* quid des sites réaménagés pour les gens du voyage ?

Notre Ville fait partie des bons élèves en la matière, notamment quant à la question de la mise à disposition de terrains pour les gens du voyage. Un terrain communal est réservé à cette fin rue de la Sapinière.

2.3. La mobilité

Il s'agit d'un point qui se trouve au cœur des préoccupations des réclamants puisqu'il se retrouve dans une vingtaine de courriers. Il faut néanmoins souligner que de nombreuses remarques émises, bien que pertinentes, ne relèvent pas du schéma structure.

En effet, le SSC n'est pas l'objet le plus pertinent pour répondre à toutes ces questions. La Ville en prend note et, pour la plupart, elles trouveront à être étudiées dans le cadre d'autres documents comme, par exemple, dans le cadre de l'actualisation du plan de mobilité sur Louvain-la-Neuve ou dans les études d'incidences sur l'environnement requises pour des projets de développement sur les sites de grandes superficies.

2.3.1. PLAN DE MOBILITÉ

Nombreux sont les réclamants qui soulignent le fait que l'on se base sur un plan de mobilité datant de 2003 et que, par ailleurs, le plan actuellement en cours de révision ne l'est que pour Louvain-la-Neuve alors qu'il est également des plus nécessaires pour Ottignies, notamment au vu des problèmes déjà rencontrés et des projets immobiliers pour l'avenir. A cet égard, ils estiment que le plan de mobilité devrait être réalisé avant la délivrance de nouveaux permis.

Un plan local de mobilité des abords de la gare (PLM Gare) a été réalisé en 2012-2013 dans le cadre de l'aménagement du rond-point de la gare. Ce plan a déjà intégré certaines valeurs au sujet du potentiel foncier dans la vallée et sur les plateaux. Ce

PLM a été réalisé en parallèle avec l'étude menée en partenariat Ville/SNCB pour le Master Plan de la gare. Dans le cadre de ces deux études, des données concernant le développement potentiel sur les plateaux (principalement le potentiel dans les ZACC et au PCA du Stimont) et dans la vallée (terrain Benelmat, projets dans le Centre près du Douaire, potentiel de la zone Bétons Lemaire, certains projets connus dans le centre de Court-Saint-Etienne,...) ont été injectées dans les hypothèses de calcul. Les nouveaux chiffres renforcent le constat de 2003 et, par exemple, la nécessité d'assurer une liaison Est-Ouest tant au Nord qu'au Sud d'Ottignies (MM07 et MM06), ainsi que la nécessité d'une liaison transversale (pont Masaya MM05) à proximité de la gare pour éviter l'engorgement complet de l'avenue des Combattants et ainsi maintenir une accessibilité suffisante à la gare par les bus et les modes doux.

2.3.2. CIRCULATION, STATIONNEMENT ET ENGORGEMENT

Les réclamants soulignent le fait que les quartiers périphériques ont tendance à devenir des centres et que les nombreux projets de lotissements ne font qu'augmenter le trafic. Ils estiment que les liaisons routières sont insuffisantes.

Le SSC identifie les mesures de mobilité liées aux potentialités d'urbanisation identifiées par rapport au Plan de secteur. De nombreuses mesures ne dépendent pas du SSC, ni même des autorités communales, et ne relèvent pas de leur compétence.

Pour mettre l'accent sur la densification autour des gares et renforcer la légitimité des projets d'urbanisation de Courbevoie et d'Athéna-Lauzelle, un réclamant demande à la Ville d'ajouter une option dans le volet « Utilisation parcimonieuse du sol ». Densifier prioritairement, dans un rayon de 1500 mètres autour des gares RER, de manière à réduire la dépendance à la voiture individuelle. Ces espaces seront valorisés en y implantant suffisamment de logements et d'activités.

Suite à la première enquête, la Ville n'a pas marqué son accord quant à l'ajout de cette option. En effet, les conditions de mobilité ou d'accessibilité automobile rencontrées à ce jour, pour certaines parties du territoire communal, ne permettent pas de densifier actuellement tous les terrains situés à cette distance des trois gares du territoire communal. La zone Athéna-Lauzelle fait l'objet d'une condition spécifique au Plan de secteur modifié en vertu de laquelle l'UCL est autorisée à la densifier. Le Collège communal a décidé de maintenir le projet de SSC inchangé sur ce point.

La Ville étant engorgée, les problèmes de stationnement s'accumulent partout ; ce qui est notamment récurrent aux abords des écoles.

La problématique ne relève pas du SSC.

Il va y avoir congestion de la rue du Monument et de la chaussée de La Croix si on utilise les voiries envisagées comme raccourci vers Louvain-la-Neuve.

La problématique ne relève pas de l'échelle du SSC. Le plan de mobilité ne prévoit par ailleurs pas de considérer ces deux voiries comme des raccourcis vers Louvain-la-Neuve. Des mesures ont déjà été prises, sur base du PCM, afin de dissuader le transit venant du Sud d'Ottignies de rechercher l'itinéraire rues de la Station/du Monument/chaussée de La Croix pour se rendre à Louvain-la-Neuve.

Il faudrait prévoir la gratuité des parkings du centre pour les habitants de Louvain-la-Neuve, renégocier les tarifs des parkings privés, réserver prioritairement l'accès à Louvain-la-Neuve aux seuls habitants, réaffirmer le caractère piéton de Louvain-la-Neuve, revoir la circulation dans les quartiers par une multiplication de poches de parkings.

Plusieurs de ces remarques (tarification et gestion) ne relèvent pas du SSC. La Ville précise que le caractère piéton de Louvain-la-Neuve est toujours affirmé.

Il faudrait prévoir une liaison avec le Sud de Rixensart.

Une mesure existe à ce propos sur la carte (MM07).

2.3.3. MOBILITÉ DOUCE

Un réclamant se réjouit de voir certaines améliorations en matière de pistes cyclables mais estime que cela reste marginal et qu'il est important de faciliter l'intermodalité entre les moyens de mobilité douce entre eux, et entre les moyens de transports en communs, de même qu'entre les moyens de mobilité douce et les transports en commun.

Un des objectifs du projet de développement territorial communal traduit la volonté de favoriser tant la mobilité douce que les transports en commun, en favorisant l'implantation des nouveaux habitants dans la vallée ou près du centre de Louvain-la-Neuve, vu l'excellente desserte de ces lieux par les bus et trains.

Quant à l'intermodalité entre mobilité douce et transport en commun, le SSC reprend les leviers du plan communal cyclable, qui traduit la volonté de la Ville de soutenir le développement des aménagements cyclables sur le territoire communal. A l'heure actuelle, plusieurs éléments concrétisent déjà cette volonté, tels que la mise en place d'emplacements vélos aux abords des gares, la passerelle surplombant la gare d'Ottignies, celle de la gare des bus de Louvain-la-Neuve, etc. Suite au PCM de 2003 et à la reconnaissance comme « Ville cyclable », plus de 30 km de voies cyclables ont été améliorées ou aménagées ces dernières années, ce qui a permis d'enregistrer une hausse de 5% du nombre d'utilisateurs du vélo sur le territoire communal.

Pour certains, la question de la mobilité douce n'est pas assez développée, ils pensent qu'il faudrait augmenter le caractère vert et piétonnier de la Ville.

Le Livre 4 en son point 4.1 §2 va en ce sens : la priorité doit être donnée aux modes doux en proposant un partage de l'espace permettant de garantir la sécurité des cyclistes et des piétons.

Au point 4.2 du même Livre, il est précisé, notamment, la volonté de mettre en œuvre des aménagements cyclables visant à sécuriser les déplacements à vélo et ainsi permettre une utilisation plus développée de celui-ci à l'échelle communale.

Un réclamant s'interroge quant au projet de voie cyclable entre le quartier des Villas et le quartier du Petit-Ry. Il s'agit, selon lui, d'un ancien projet abandonné suite à de vives oppositions. Il risque d'affecter la zone boisée, de l'artificialiser et, en outre, ce qui semble le plus interpellant, ferait double emploi avec la rue du Petit-Ry qui a été aménagée en zone 30 et est dès lors appropriée pour les cyclistes.

Un tel projet n'est pas abandonné mais s'élabore que progressivement. Il n'y a pas de double emploi avec la rue du Petit Ry. Cette dernière, bien qu'aménagée en zone 30, est une rue empruntée par les automobilistes, ce qui ne sera pas, comme son nom l'indique, le cas de la voie cyclable. La localisation proposée est située au droit d'un collecteur enterré d'égouttage, ce qui signifie que la présence d'arbres n'y est pas

possible pour des raisons techniques liées aux possibilités d'intervention à ménager sur le tracé de la conduite enterrée.

Toujours concernant les traversées cyclables, la carte des mesures d'aménagement en prévoit deux prioritaires le long de la N4. Un réclamant signale qu'il faudrait que ces traversées ne soient pas souterraines et qu'elles s'intègrent dans les aménagements en surface.

La Ville prend acte de cette position mais ne la partage pas. En effet, la sécurité des traversées en dénivelé (inférieur ou supérieur) pour les usagers faibles est sans commune mesure avec les traversées de plain-pied sur la voirie automobile. En conséquence, la Ville ne modifie pas le document.

De nombreux espaces publics et cheminements vieillissent et demandent une rénovation. De plus, les usages changent (mobilité alternative favorisant l'usage du vélo) et de nombreux espaces piétons doivent être réétudiés dans un partage des modes de déplacement.

Un réclamant demande que le SSC insiste explicitement sur le fait que la Ville devrait apporter une vigilance particulière à la problématique de la rénovation qualitative et fonctionnelle des espaces publics ; la qualité des espaces publics étant une condition incontournable pour la réussite de Louvain-la-Neuve en tant que ville favorisant les modes de déplacements doux.

La Ville partage le point de vue exprimé quant à la nécessité de conférer et/ou de conserver de la qualité dans les aménagements des espaces publics. Mais elle insiste sur le fait que la remarque vaut sur tout le territoire communal, et pas uniquement sur Louvain-la-Neuve. Suite à la première enquête, une phrase sur cette option a été ajoutée dans les documents avant la seconde enquête.

Un réclamant s'étonne qu'il n'y ait pas de mesure d'aménagement visant à l'amélioration des abords du complexe sportif du Blocry et à l'entrée du quartier de l'Hocaille, alors que c'est une préoccupation majeure des habitants et usagers du quartier. Il souhaiterait que la prolongation de la route du Blocry et le réaménagement de la porte de l'Hocaille se retrouvent dans les mesures.

Cette remarque formulée lors de la première enquête a été prise en compte par la Ville, qui a modifié les documents avant la seconde enquête afin d'inscrire une mesure de mobilité supplémentaire relative à la prolongation de la route de Blocry et à l'aménagement d'un carrefour au droit de son raccordement sur le boulevard de Lauzelle (MM09). Concernant la question des problèmes rencontrés avec l'entrée de la porte de l'Hocaille et les activités du centre sportif, la Ville n'accepte pas de la lier à l'éventuelle prolongation de la route de Blocry, dès lors que cette question spécifique fait partie d'une des impositions de l'étude d'actualisation du PCM.

Toujours à propos du Blocry, un réclamant estime qu'un périmètre de réflexion d'ensemble (mesure type MBH reprise dans la carte des mesures territoriales) devrait être défini sur la zone à l'Ouest du centre sportif. Cette étude se devant d'aborder également la question mobilité (accès et stationnement lié au centre sportif).

Vu la situation de ces terrains, en contiguïté immédiate avec une école, côté Ouest, et le centre sportif du Blocry, côté Est, la Ville ne souhaite pas conditionner impérativement l'urbanisation de ces terrains à l'établissement préalable d'un plan général. En effet, les besoins particuliers de ces deux programmes d'équipements communautaires sont tellement spécifiques qu'il n'est pas jugé opportun de devoir établir un schéma général ou un plan d'aménagement de cette zone avant de pouvoir répondre à une demande spécifique d'extension éventuelle de ces équipements. Par ailleurs, concernant la question de la mobilité à l'entrée du quartier de l'Hocaille, la Ville a inscrit explicitement le point dans les objectifs à traiter dans le cadre de l'actualisation du plan communal de mobilité pour le territoire de Louvain-la-Neuve.

La carte des mesures d'aménagement prévoit l'aménagement d'un carrefour permettant l'accès à la zone N4 – E411 depuis la sortie 8A. A cet égard, un réclamant rappelle qu'un permis a été délivré en date du 12 septembre 2013 par le Ministre Henry pour la réalisation de l'accès au RER. Ce permis comporte la réalisation d'un pertuis permettant de relier l'avenue Jean Monnet aux futurs développements à localiser entre la N4 et la E411. Le chantier en cours (tourne-à-droite devant AGC en sortant de l'autoroute) est la première phase de la réalisation de l'accès à cette zone. En conséquence, il est demandé que la mesure soit nuancée : (a) le type d'accès a déjà été étudié, (b) la faisabilité technique de l'aménagement d'un carrefour depuis la sortie 8A n'ayant pas été démontrée, (c) une solution alternative est en chantier (pertuis sous sortie 8a).

La remarque avait été formulée lors de la première enquête publique. Dans sa décision du 25 février 2016, le Collège communal a marqué son accord pour modifier le texte tout en maintenant la mesure visant à réfléchir à organiser l'accessibilité aux nouvelles zones urbanisables et ZACC comprises entre l'E411 et la N4 au départ de la sortie 8A. Les documents soumis à la seconde enquête reprennent ces modifications.

Il est également souligné que la carte ne fait aucun état d'une des mesures les plus prioritaires pour l'ensemble de l'entité de LLN (et d'une partie de Mont saint-Guibert), à savoir la réalisation d'un tunnel pour la N25, à hauteur de la N4, pour désengorger le rond-point actuel en surface.

Il est en conséquence demandé qu'une mesure soit ajoutée en vue de réaliser de manière prioritaire un ouvrage d'art (tunnel) sur la N25, à hauteur de la N4.

Cette remarque a été formulée lors de la première enquête et intégrée dans les documents soumis à la seconde enquête. La mesure ne peut cependant être décrite dans le SSC d'Ottignies-LLN, dès lors qu'elle se situe hors du territoire communal. Elle est néanmoins indiquée sur la carte des mesures d'aménagement car, effectivement, le problème a des répercussions sensibles sur la mobilité au sein du territoire communal.

2.3.4. GARE

Certains réclamants en font une priorité en matière de mobilité.

Comme expliqué *supra*, le SSC n'est pas le document approprié pour s'occuper de ces questions. Certaines relèvent du plan de mobilité, d'autres du projet de PCAR des

Droits de l'Homme, d'autres encore, de la compétence de la SNCB. La Ville souligne néanmoins que plusieurs remarques sont pertinentes et qu'elle en prend bonne note.

A cet égard, dans le Livre 4 point 4.3., la Ville acte que différentes mesures sur le territoire communal sont reprises dans la note approuvée par le Gouvernement wallon du 7 novembre 2013, au sujet de la priorisation des travaux à financer par la SNCB et les pouvoirs publics. Ce point précise en outre qu'il faudra veiller à améliorer sensiblement l'offre ferroviaire, tant en termes de plage horaire desservie que de cadences.

Plusieurs remarques sont formulées à propos de la gare d'Ottignies :

- Proposition d'un kiss and ride via l'avenue Albert 1^{er} ;
- Demande de prévoir un accès direct aux quais à partir du rond-point de l'avenue Demolder et avenue des Villas via une seconde passerelle, éventuellement jusqu'à la rue de la Pépinière ;
- Un réclamant voudrait pouvoir faire demi-tour et qu'un dépose minute soit créé au passage à niveau côté Limelette,
- Il est également demandé que les accès aux quais soient rendu plus aisés.

La Ville prend bonne note de ces remarques, mais constate qu'elles ne relèvent pas du SSC. Elles pourront par contre être intégrées dans les réflexions préalables d'autres projets, en particulier dans le cadre du PCAR des Droits de l'Homme.

Au sujet de la gare de Louvain-la-Neuve, un réclamant souligne le fait que, contrairement à ce qui est indiqué, aucun quai supplémentaire n'est prévu dans la gare actuelle et que ce projet est uniquement envisagé dans une éventuelle nouvelle arrière-gare. (*cf. infra*)

La Ville prend note de cette observation, déjà formulée lors de la première enquête.

Elle fait remarquer que ce point (4.3 du Livre 4) reprend un élément d'une note approuvée par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013 qui mentionne explicitement l'éventualité de la création d'un quai supplémentaire à Louvain-la-Neuve.

La Ville a cependant pris note de la réaction d'INFRABEL lors de la première enquête publique, précisant que, en tant qu'opérateur ferroviaire, la création d'un 4^{ème} quai en gare de Louvain-la-Neuve n'était pas considérée comme nécessaire à l'exploitation ferroviaire, tant avec que sans la réalisation de l'arrière-gare éventuelle.

A ce jour, le maintien de l'option d'un quai supplémentaire à Louvain-la-Neuve mentionné dans la note du Gouvernement wallon précitée fait l'objet de discussion en cours au niveau Fédéral, dans le cadre du PPI SNCB.

Concernant les deux gares, Ottignies et Louvain-la-Neuve, un réclamant se demande si celle de Louvain-la-Neuve ne fait pas double emploi.

Cette remarque est considérée comme non pertinente, en se basant sur le fait que Louvain-la-Neuve est une ville moderne et nouvelle devant, de par son statut, mais aussi de par sa population et son rayonnement extérieur, être desservie par une gare. La gare d'Ottignies est, quant à elle, localisée à un croisement ferroviaire important,

idéalement situé à l'échelle provinciale et régionale, permettant un accès rapide vers plusieurs grandes villes du pays. La fréquentation de la gare d'Ottignies atteste par ailleurs qu'elle est une des gares les plus importantes de Wallonie.

2.3.5. VIADUC MASAYA

Certains s'interrogent quant aux conséquences de sa création et quant à la manière dont il sera en pratique utilisé.

Concernant le viaduc Masaya, il est important de signaler que la nécessité de créer un ouvrage de franchissement juste au Nord de la gare est apparue dès les années 70, et est inscrite dans le schéma structure communal depuis 1993, soit depuis plus de 20 ans.

Le plan communal de mobilité de 2003, ainsi que le PLM Gare de 2013, confirment la nécessité de voir ériger un ouvrage de ce type dans cette zone. Un tracé indicatif de cet ouvrage figure également sur les plans du permis unique délivré à la SNCB pour la mise à quatre voies de la ligne 161 dans le cadre du projet RER.

S'agissant de la manière dont il sera en pratique utilisé et de ses répercussions dans les quartiers voisins, il appartiendra à l'étude d'incidences, nécessaire pour un tel projet, d'examiner les impacts sur les quartiers riverains et de proposer d'éventuels aménagements qui permettront de réduire les nuisances qu'occasionnerait l'ouvrage.

Certains estiment également que ce viaduc favorisera l'usage des véhicules or, s'il est créé, c'est justement en réponse à l'augmentation du nombre de véhicules.

Le but premier de la construction de ce viaduc est de faciliter la communication avec les quartiers or, selon certains, c'est justement ce caractère excentré qui leur a permis de se préserver.

Les réclamants sont plusieurs à estimer que les problèmes de mobilité vont s'accroître avec la création de ce viaduc puisqu'ils pensent que cela va engendrer une circulation de transit en plus de la circulation locale. En outre, la circulation sera déviée vers le quartier des Villas plutôt que par le Centre (notamment concernant les véhicules se rendant à la Clinique). Dès lors, au lieu de diminuer les problèmes, ils vont être déplacés voire augmentés.

A cet égard, les documents du schéma structure mentionnent la volonté communale de protéger les quartiers contre le trafic de transit (cfr. Livre 4, point 4.1, §2). Les nouveaux aménagements doivent s'intégrer au réseau existant, mais ne doivent pas devenir des itinéraires de transit qui se substitueraient aux voiries de niveaux supérieurs.

Les quartiers résidentiels doivent être protégés du trafic de transit afin d'y garantir la convivialité. Les voiries qui seront créées devront présenter un profil de voirie adéquat au regard de leur rôle et de leur hiérarchie.

Certains pensent aussi qu'en égard au calcul coût (pas seulement financier) et bénéfices, ce viaduc n'est pas nécessaire. Il existe des alternatives telles que l'élargissement du pont de l'Europe, le prolongement de la chaussée de Bruxelles, la création d'un tunnel,... A cet égard, un réclamant n'hésite pas à suspecter la Ville de

créer volontairement la situation en vue d'une intervention de la Région wallonne, qui débloquerait des fonds pour réaliser l'infrastructure.

L'élargissement du pont de l'Europe n'a pas été retenu comme la meilleure des solutions par le plan de mobilité de 2003, tandis que la création d'un tunnel sous les voies au Nord de la gare est inenvisageable eu égard à la topographie des lieux de part et d'autres des voies de chemin de fer au niveau de la gare. Les alternatives éventuelles au viaduc seront étudiées dans le cadre de la future étude d'incidence que nécessite un tel projet.

Un réclamant signale également que le viaduc n'est pas inscrit dans la demande de permis RER et qu'il n'est pas nécessaire à son fonctionnement, notamment puisqu'il ne donnera pas accès aux quais.

Comme expliqué *supra*, le tracé d'un viaduc est bien inscrit sur le permis RER, en pointillés, et à ce stade, rien n'empêcherait qu'il puisse également donner accès aux quais. Le permis unique délivré à la SNCB pour la mise à quatre voies de la ligne 161 prévoit bien, par ailleurs, un cautionnement pour la réalisation de cet ouvrage d'art.

2.3.6. BOULEVARD DU SUD, AVENUE DES COTEAUX ET RUE DES FANFARES

La carte des mesures d'aménagement prévoit la réalisation d'un ouvrage d'art carrossable au-dessus du boulevard du Sud reliant l'avenue des Coteaux à la rue des Fanfares. Un réclamant pense que cette mesure risque d'augmenter le trafic de transit entre les quartiers et estime qu'elle est contraire aux principes directeurs de Louvain-la-Neuve qui prône d'éviter les connexions automobiles entre quartiers.

La Ville a exprimé, suite à la première enquête, qu'elle ne souhaite pas supprimer la mention de cette mesure. Elle avait été demandée par les services techniques et de secours dans le cadre de la création du boulevard du Sud et des permis de lotir Bruyères, et reste toujours opportune à cet égard.

2.3.7. PROPOSITIONS

Les réclamants ont émis différentes propositions :

- prendre des mesures plus fortes pour limiter l'utilisation des véhicules dans la Ville telles que des ramassages scolaires, la mise en place de mini-bus,...,
- envisager des actions préventives en amont des projets d'urbanisation,
- essayer de résoudre les problèmes plutôt que de les exporter,
- travailler en concertation avec les communes périphériques.

La Ville estime que le volet plus détaillé des questions de mobilité a été abordé dans le cadre du PCM adopté en 2003. Une étude PLM Gare a été menée en 2013 au sujet de l'impact des projets immobiliers identifiés pour la vallée de la Dyle, qui complète et actualise déjà une partie des enjeux de mobilité pour le centre d'Ottignies. Le Conseil communal a aussi décidé de lancer l'actualisation du PCM pour le territoire de Louvain-la-Neuve, et ce, suite aux grands projets en cours dans le centre urbain, aux projets attendus et à la modification de Plan de secteur décidée par le Gouvernement Wallon en 2013.

Le schéma structure se réfère donc à de nombreuses reprises aux données issues du PCM et du PLM Gare. Il a été considéré que le volet plus détaillé des dispositions et mesures de mobilité relève des documents de mobilité dont dispose déjà la Ville et des documents futurs qu'elle ne manquera pas de demander à tout initiateur de projets urbanistiques d'une certaine ampleur. L'échelle du schéma structure n'est pas considérée comme celle de l'outil le plus adapté à ces notions, et la Région et le CWEDD n'ont d'ailleurs pas contredit cette vision.

2.4. L'évacuation des eaux et les inondations

La plupart des réclamations en la matière évoquent le fait que les documents sont basés sur un diagnostic de 2010.

Les données sont issues de sources publiques officielles, souvent en décalage et donc en retard par rapport à la situation du jour. Cependant, cette situation est logique. Cela n'empêche pas la Région et le CWEDD de reconnaître la qualité de l'étude. En outre, que ce soit d'un point de vue temps ou argent, c'est également un choix de ne pas réinvestir dans une réactualisation permanente du diagnostic, alors que ce dernier intègre manifestement des éléments plus récents **que ceux pris en compte lors du diagnostic du schéma structure actuellement en vigueur**. Les remarques ont d'ailleurs été transmises à l'auteur de projet et le Livre 1.b. a été actualisé pour la seconde enquête publique sur différents points par rapport à ce diagnostic de 2010.

Concernant l'interdiction d'urbanisation, un courrier fait remarquer qu'elle ne vaut pas pour les zones « d'aléas d'inondations », mais qu'elle se limite aux zones « à risque élevé ».

Les réclamants estiment que rien n'est prévu à cet égard, alors que les projets de constructions vont engendrer une augmentation de la surface bétonnée. Ils pensent que les risques liés aux inondations ont été sous-estimés et rappellent, à l'appui de leurs dires, les derniers événements de débordements de la Dyle.

La Ville fait remarquer que, à cet égard, la législation wallonne ne permet pas d'interdire toute construction en zone d'habitat au sein des périmètres d'aléas d'inondations. Néanmoins, la Ville a souhaité inscrire au niveau du schéma structure communal (carte des mesures territoriales) des périmètres moins, peu ou pas propices à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation, et ce, afin d'attirer l'attention des habitants et/ou des développeurs potentiels sur les contraintes spécifiques liées à ces terrains. Il est en outre prévu, au Livre 3, différentes recommandations pour ces terrains. Il n'en demeure pas moins que tous projets d'envergure, y compris dans les zones non-inondables, devront respecter des critères spécifiques en matière de récolte et de maintien ou de temporisation des eaux de ruissellement au sein de leur périmètre, afin d'éviter des afflux importants immédiats vers les fonds de vallons et vers les cours d'eau en cas d'orage.

Ils soulignent également que les égouts de la Ville sont trop faibles et que certains bâtiments n'y sont pas raccordés.

Il est fait remarquer à cet égard que le Livre 6.3.1.5 donne divers exemples pour améliorer les infrastructures techniques, tels que : 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, etc.

Un citoyen souligne également que ce n'est que tardivement qu'il a su qu'il y avait un lien entre « les zones d'habitat à vocation d'espace vert » et les zones inondables déterminées par la Région. Il estime que ce lien est contestable notamment eu égard au fait que dans la zone « Mousty-Franquénies », l'étang voisin à la Ferme du Moulin classé en telle zone a été loti et bâti en 2009.

La cartographie reprise sur les cartes du schéma structure se limite à reproduire les zones d'aléas d'inondations telles qu'elles ont été établies par la Région wallonne. Dans le cas particulier évoqué de l'étang voisin, il s'agissait de bassin d'aquaculture, non repris au Plan de secteur comme plan d'eau, et dont la demande de comblement n'avait pas fait l'objet d'opposition de la part du gestionnaire du cours d'eau voisin, le Ry Angon, qui avait été explicitement consulté, à l'époque, par l'Administration communale.

2.5. La préservation de la qualité de vie et de l'environnement « Ottignies-Louvain-la-Neuve, une ville à la campagne », la volonté de maîtriser la densification

La première question à cet égard porte sur les incidences sur l'environnement, un réclamant s'interroge sur le moment où l'étude d'incidences doit être réalisée.

Une étude d'incidences n'est pas obligatoire pour le SSC. Des éléments relatifs à l'environnement doivent néanmoins figurer dans le SSC, même au stade de projet. Ces éléments figurent à l'article 16 du CWATUP.

Le Livre 6 du projet de schéma structure communal soumis à la seconde enquête publique répond aux exigences du CWATUP sur ce point, ainsi que l'a fait remarquer le CWEDD dans son avis.

Dans un souci de préservation de la nature, un réclamant se demande s'il est nécessaire d'ouvrir à l'urbanisation la ZACC de Pinchart.

La Ville précise que la ZACC a été mise en priorité 2, c'est-à-dire que son développement n'est pas une priorité à l'heure actuelle. D'autre part, les ZACC Pinchart et Balbrière font l'objet d'une surimpression de périmètre d'ouverture paysagère, de manière à insister spécialement sur la nécessité de maintenir des bandes naturelles et des ouvertures paysagères au sein d'éventuels futurs projets de développement dans ces ZACC.

De même, un réclamant estime que la sablière du Corbeau mériterait un classement en réserve naturelle.

La Ville reconnaît l'intérêt biologique du lieu et rappelle qu'une partie du terrain se situe en zone d'espace vert au plan de secteur. Une partie de l'ancienne sablière est donc directement protégée. Par ailleurs, dans le cadre des discussions menées avec le nouveau propriétaire autour du projet de réaménagement du site, la Ville a exprimé sa volonté de protéger les parties les plus intéressantes d'un point de vue écologique,

par exemple en partenariat avec Natagora ou d'autres organismes de protection de la nature.

A cet égard, le bois de Lauzelle a un rôle dans le réseau écologique et est un espace forestier à vocation sociale. Pour certains, son statut de zone naturelle au Plan de secteur limite les actes et travaux, ce qui pourrait nuire à sa bonne gestion et limiter son utilisation pédagogique.

La Ville entend maintenir le projet de changement d'affectation en zone naturelle d'une partie du Bois de Lauzelle. Le but de cette démarche n'est pas de supprimer, mais bien de renforcer la protection de certaines parties pour éviter qu'une exploitation forestière éventuelle ou de loisirs n'empiètent dans une zone de haut intérêt biologique. Cette démarche d'augmentation de la protection de zones biologiques de grand intérêt s'inscrit dans une recommandation du CWEDD formulée suite à la première enquête, et est partagée par les contacts pris avec le Département Nature et Forêts.

En matière de préservation de leur qualité de vie et celle de l'environnement, les réclamants voudraient que la Ville ne soit pas dans une politique d'attirer toujours plus de monde au détriment des espaces naturels, ils en veulent pour preuve qu'aucune compensation n'est prévue pour les zones vertes devenant des zones d'habitation (Certains parlent de projets tels que : « Manhattan sur Dyle » ou « Ottignies Bruxelles Sud ») ;

La Ville tient à faire remarquer que le seul endroit où une zone verte est proposée pour devenir une zone d'habitat se trouve dans la proposition du PCAR Droits de l'Homme, et qu'une compensation planologique visant à transformer des terrains urbanisables en terrains non urbanisables est imposée au sein du territoire communal.

Par ailleurs, la Ville se doit de respecter le Plan de secteur dans les affectations proposées par le schéma structure communal. C'est en ce sens que, en regard des zones vertes figurant sur la carte des affectations des schémas de structure précédents, elle a inscrit des périmètres d'affinage en espace vert au sein de terrains localisés en zone d'habitat au plan de secteur, et ce afin de maintenir certaines zones urbanisables en espace vert et d'y freiner la construction.

Ils craignent également une urbanisation massive au détriment des caractéristiques spécifiques de chaque quartier, de l'environnement, du cadre de vie,... Ils soulignent à cet égard, que même certains quartiers non visés par l'urbanisation intensive pourraient le devenir, par dérogation, au vu du manque de précision et de rigueur dans les textes (par exemple : dérogation accordée aux projets remarquables, innovateurs, prestigieux).

A cet égard, la Ville rappelle que le schéma structure donne toute une série d'indications et de recommandations. Le Livre 6, en son point 8, précise que les mesures prises par le schéma structure ont pour objectif premier de permettre la structuration du territoire et un développement maîtrisé de la Ville. Le SSC propose une vision pour le développement raisonné de la Ville et cela grâce à des objectifs et à une série de mesures permettant de répondre aux besoins de la Ville pour son développement futur.

En matière d'environnement, une autre question a été soulevée lors de la première enquête et concernait l'évaluation de la problématique des déchets. Le Livre 1b ne tient compte que des déchets enlevés dans le cadre de la gestion communale et conclut à une diminution des quantités. Un réclamant estime cependant qu'il aurait été intéressant d'inclure, dans cette analyse, les déchets produits dans les ensembles collectifs de Louvain-la-Neuve et d'évaluer aussi bien l'évolution des quantités que celle des méthodes de tri.

Sur ce point, la Ville se doit de préciser qu'elle ne dispose pas des données chiffrées en matière de collecte des déchets des immeubles collectifs, organisée directement par le privé avec des sociétés spécialisées, sur base des dispositions légales et réglementaires applicables sur le territoire communal. L'objet de la remarque ne peut donc être rencontré dans le cadre des réponses apportées aux observations formulées lors de l'enquête publique.

2.6. La démographie

Un réclamant souligne l'absence d'objectif volontariste en termes d'accueil ainsi qu'une absence d'analyse de la capacité d'accueil.

A cet égard, la Ville souligne que l'essentiel est de savoir où localiser préférentiellement les nouveaux habitants et ce, dans les meilleures conditions. La ville étant extrêmement attractive, le schéma de structure a pour objectif d'encadrer et contraindre le développement immobilier dans une volonté de l'inscrire dans le développement durable du territoire communal, mais aussi régional.

Certains estiment que les projections démographiques sont excessives, que la Ville approche de la saturation par sa forte densité de population.

Les données reprises dans le SSC sont issues des rapports du bureau du plan, qui est fédéral, et de chiffres issus de certaines études menées par le département Démographie de l'UCL. La Ville s'en inspire et rappelle que le marché immobilier suit l'évolution démographique.

En ce sens, un réclamant souligne aussi que si l'on résume les valeurs affichées dans le Livre 2, on constate que la croissance de la population ralentit considérablement. Ce ralentissement est en contradiction avec le rapport du Livre 1b.

Un certain ralentissement, observé ces dernières années, s'explique par l'achèvement du développement des derniers lotissements à Louvain-la-Neuve, aux Bruyères, ainsi que par le manque de nouveaux terrains à urbaniser suite à la modification du CWATUP substituant le permis d'urbanisation à l'ancien permis de lotir.

Il est également soulevé qu'il n'est pas justifié de se baser sur la croissance démographique attendue à Nivelles.

Précisons à ce sujet qu'il ne s'agit pas de la Ville de Nivelles, mais bien de l'arrondissement (judiciaire) de Nivelles, dans lequel se situe la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Un autre point soulevé concerne le vieillissement de la population, qui, pour certain, n'est pas assez mis en avant alors qu'il influe sur certaines questions cruciales telles que celles relatives aux services et aux infrastructures.

Le CWATUP autorise que tout ce qui concerne les besoins spécifiques en équipement communautaire puisse s'implanter en zone d'habitat du plan de secteur. Par ailleurs, la MBE 3 du schéma structure prévoit expressément de développer, sur le territoire communal, des structures en faveur des personnes âgées, sans limiter leur localisation dans des endroits déterminés à l'avance. Les mesures proposées dans le SSC prévoient également de donner la priorité aux services à domicile et de proximité, afin de permettre aux personnes âgées de rester chez elle si elles le souhaitent.

2.7. La typologie des logements

Il est nécessaire de satisfaire une population de tout âge. En conséquence, il est important que les logements créés dans du bâti ancien ne se résument pas seulement à la création de kots et studios.

En ce sens, il a été décidé suite à la première enquête, d'introduire dans le Livre 3 soumis à la seconde enquête, une recommandation quant à la superficie minimale relative à la subdivision des bâtiments existants et ce, afin d'assurer une qualité et une diversité en matière de logements.

Un réclamant se demande pourquoi la possibilité de créer des logements secondaires pour les propriétaires de grandes maisons n'est pas prévue et ce, indépendamment de la densité.

Donner cette possibilité serait contraire à certains objectifs de la Ville. Cela entraînerait, entre autres, le départ du territoire communal des ménages avec enfants, faute de pouvoir encore trouver des maisons offrant de nombreuses chambres. Par ailleurs, il y aura une augmentation de prix liée au potentiel plus élevé des loyers cumulés à retirer du bien ainsi divisé, ainsi que des difficultés supplémentaires en matière de mobilité et de stationnement.

Afin d'assurer une mixité au sein des habitats, il est suggéré de mélanger les habitats à prix élevé et ceux à prix modéré.

C'est également le souhait de la Ville. En ce sens, l'accès au logement « par tous » fait l'objet d'une option explicite du SSC dans le Livre 2. Par ailleurs, une mesure spécifique en vue de tendre au minimum vers les 10 % de logements publics figure explicitement au sein du Livre 4, liant les projets immobiliers importants à cet objectif de contribuer à accueillir du logement accessible au droit de chaque projet nouveau, par le biais de partenariats préalables avec les opérateurs de logements publics.

Un réclamant s'interroge sur la question des logements accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette question est également importante pour la Ville. Néanmoins, concernant ces personnes, chaque handicap étant spécifique, il est extrêmement difficile de prévoir à l'avance des logements adaptés. Le schéma structure n'est pas non plus l'outil le plus adapté pour répondre à ce type de question.

Toujours concernant les habitations, certains pensent qu'il y a de nombreux logements une ou deux chambres et que l'on ne prend pas assez en compte les besoins des familles ne pouvant se contenter de petits logements.

Le SSC n'est pas l'outil le plus adapté pour influencer sur la typologie des logements nouveaux. Des discussions à ce propos ont néanmoins lieu entre la Ville et les développeurs, afin d'arriver à diversifier l'offre dans le cadre de la création de nouveaux logements. La mesure, énoncée ci-avant, concernant la superficie minimale envisagée en cas de division d'une habitation existante, a également pour objectif de pouvoir offrir certains logements de plus grande superficie au départ du bâti existant, en complémentarité avec l'offre de logements neufs à propos desquels on observe effectivement, depuis plusieurs années, une tendance à la diminution des superficies moyennes proposées.

2.8. Les infrastructures

Les réclamants soulignent que dans le cadre des projets de construction, il est important de tenir compte des infrastructures dont nous disposons.

Ils insistent sur le fait, qu'à l'heure actuelle, les crèches, maisons de repos, établissements scolaires sont déjà saturés et que les files d'attente ne cessent d'augmenter.

A cet égard, ils souhaitent que la Ville prévoit les infrastructures avant d'autoriser des constructions supplémentaires et ce, en tenant compte tant des besoins actuels que des besoins futurs.

La Ville entend privilégier le développement de telles structures aux endroits où cela s'avère utile et nécessaire, mais elle continuera à le faire en profitant des opportunités qui se présentent dans le cadre des projets immobiliers ou urbanistiques. Elle fait remarquer que ce type d'équipements est difficilement planifiable à l'échelle de 10 ou 15 ans, ce qui correspond à la durée de vie approximative d'un SSC, et qu'il serait encore plus difficile d'identifier des terrains à consacrer spécifiquement à cet usage sur une carte de schéma structure.

La question de la prévision des équipements a toujours représenté une préoccupation de la Ville. Néanmoins, face aux nombreuses zones de développement potentiel et aux difficultés à disposer d'argent public pour investir dans des équipements de type hôpital, maisons de repos, bâtiments scolaires ou infrastructures sportives, la Ville entend rester à l'écoute des besoins des habitants et continuer à privilégier la décentralisation des équipements au sein des nouveaux développements, plutôt que fixer dans une carte de schéma structure des lieux précis pour la localisation d'équipements qui ne pourraient voir le jour avant de nombreuses années du fait d'un développement retardé pour la zone concernée.

La Ville a toutefois inscrit dans le schéma structure (Livre 2, point 5.2.) plusieurs mesures relatives aux équipements (MBE) tels que crèches, extensions du centre sportif du Blocry, nouvel hôpital, de même qu'elle a inscrit des périmètres d'affinage en équipements communautaires à proximité des équipements scolaires, sportifs, hospitalier ou de cimetière afin de favoriser les possibilités d'extension de ces équipements communautaires à proximité immédiate de leur localisation.

Les réclamants souhaitent une ville pourvoyeuse d'emplois et de services.

Notre territoire communal est un important pourvoyeur d'emplois et de services : le parc scientifique, la clinique, les écoles, les administrations publiques, l'Université, les centres commerciaux, le cinéma, le théâtre, ... La volonté communale inscrite dans les objectifs du schéma structure est de continuer à développer la mixité des fonctions au sein du territoire communal, et de la renforcer au sein des nouveaux projets urbanistiques de renouvellement urbain.

S'agissant des activités économiques, un réclamant se demande pourquoi multiplier les commerces proches du Douaire et établir un cordon de bâti mixte. A l'inverse, un autre souhaite une connexion fonctionnelle et visuelle ainsi qu'un lien direct entre le centre commercial et la place du Centre.

L'objectif poursuivi par la Ville est d'accentuer l'activité commerciale et de créer un axe privilégié de commerce entre la place du Centre et Mousty afin d'offrir une certaine complémentarité au niveau de l'offre.

Concernant le projet de transfert de la Clinique à Louvain-la-Neuve, un réclamant s'interroge : pourquoi dupliquer une infrastructure performante alors qu'elle constitue un pôle d'emploi considérable et qu'elle est bien intégrée à son environnement. Il s'interroge aussi sur la question de savoir à quoi serviraient alors les bâtiments de l'actuelle Clinique.

La mesure est reprise au SSC, d'une part, parce que la clinique actuelle date déjà d'une quarantaine d'années et que sa direction a manifesté à plusieurs reprises sa volonté de réfléchir à une nouvelle clinique plus adaptée aux normes médicales actuelles. D'autre part, l'Université a également fait part d'un souhait de relocaliser à Louvain-la-Neuve certaines activités actuellement installées à Woluwé. Ces deux demandes, relatives à un équipement nécessitant des terrains de superficie relativement importante, ont conduit la Ville à inscrire une mesure à ce propos dans le nouveau SSC, même si, actuellement, la localisation ne peut pas encore être déterminée précisément.

Toujours au sujet de la Clinique, un réclamant souligne que la mesure MBE1 prévoit, à long terme, la création d'une nouvelle clinique, il signale approuver cette option de la Ville de mettre cet équipement au programme dans le SSC mais demande néanmoins à modifier le texte descriptif et celui de la rubrique outil/moyen. Il propose de mettre :

- description : « il est proposé la création d'un hôpital moderne, de manière à répondre aux besoins du secteur médical en mouvement. Une localisation projetée est la ZACC de Génistroit à Louvain-la-Neuve ;
- programmation : moyen à long terme

Le texte avait été modifié en ce sens entre les deux enquêtes. Concernant la localisation de l'hôpital, la Ville ne souhaite pas privilégier, pour l'instant, une implantation plutôt qu'une autre, dès lors qu'un tel programme nécessite une étude d'incidences qui devra étudier plusieurs alternatives de localisation.

2.9. Les communes périphériques

Plusieurs réclamants regrettent que les possibles connexions avec les communes périphériques ne soient pas plus exploitées et ce, que ce soit concernant la mobilité, les possibles inondations ou autre.

Les options reconnaissent le rôle de pôle régional exercé par le territoire communal. Le Conseil communal a décidé en 2014, dans le cadre du projet de révision du SDER initié par le Ministre Henry, et en accord avec la ville de Wavre, de solliciter la reconnaissance du tri-pôle Wavre/ Ottignies/ Louvain-la-Neuve au titre de pôle régional majeur.

Par ailleurs, il arrive aux communes périphériques de s'associer. A titre d'exemple, et comme mentionné *supra*, c'est en collaboration entre Ottignies-Louvain-la-Neuve et Court-Saint-Etienne, et sous le regard de la DGO4 et de la DGO1, qu'une étude quant aux mesures de mobilité et d'accessibilité à la vallée de la Dyle a été commanditée en 2015.

Il faut également souligner qu'en matière d'inondation, la Dyle et ses affluents directs font l'objet de concertation entre plusieurs communes périphériques : Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, Court-Saint-Etienne et Grez-Doiceau. Par ailleurs une concertation régulière a été mise en place avec les communes de Genappe, Court-St-Etienne, Wavre et Grez-Doiceau dans le cadre de la problématique des inondations. La Ville fait également partie du contrat de rivière Dyle-Gette.

Notons enfin que plusieurs sujets évoqués quant à cette thématique dépendent de la politique régionale.

Un réclamant pense qu'il faudrait accentuer le potentiel touristique de la Ville, faire un effort « marketing » en ce sens.

Le projet de SSC comporte une mesure en vue d'améliorer la communication sur le potentiel touristique de la Ville. Louvain-la-Neuve, ville étudiante, culturelle (théâtre, musée, cinéma,...) et multiculturelle attire également les touristes. De nombreuses activités sont mises en place, notamment, pour assurer l'attractivité de l'ensemble de la Ville notamment via l'office du tourisme ou la mise en place de plusieurs initiatives telles que par exemple : Louvain-la-Neige, Louvain-la-plage, Wallonie Food-Truck festival, la fête de la Communauté Française, le Welcome Spring Festival, Ebullition, la fête de la pomme, le bal aux lampions, Diagonale-fête de la BD, ...

Un réclamant s'interroge quant aux interactions avec les villes voisines et entre le parc scientifique de Louvain-la-Neuve et Axis Parc.

La Ville est très soucieuse des interactions avec les villes voisines mais ne se positionne pas comme concurrente des villes voisines. Les interactions existent et sont envisagées dans un objectif de complémentarité avec ces dernières. Notamment, les interactions en termes de mobilité font l'objet d'une des questions soumises par la Ville aux auteurs du projet du PLM de Louvain-la-Neuve dont l'étude a commencé fin 2016.

La Ville partage le souhait de renforcer les liens entre les zones d'activités économiques et les centres-villes. Elle souhaite d'ailleurs renforcer le maillage modes doux entre les parcs de Louvain-la-Neuve et le centre piétonnier, mais ne reçoit pas toujours le soutien qu'elle espère de la part des opérateurs des parcs d'entreprises.

2.10. Le rôle de l'UCL dans la Ville

Différents réclamants insistent sur la nécessité d'une approche coordonnée avec l'UCL. Ils pensent que la Ville et l'UCL doivent se concerter et que ses besoins et ses

prévisions d'extensions doivent être abordés et pris en compte, que ce soit au niveau académique ou de sa population étudiante.

La Ville, au travers du SSC, soutient et valorise la fonction universitaire et d'enseignement supérieur à Louvain-la-Neuve. Dans le cadre de la présente révision du SSC, la Ville a imposé à l'auteur de projet de rencontrer l'UCL afin de la sonder sur ses projets futurs, en amont même de la démarche. Lors de ces rencontres, aucun besoin universitaire spécifique, hors des zones prévues au plan de secteur, n'a été mentionné par l'UCL.

Un réclamant manifeste sa satisfaction de voir qu'un schéma directeur pour Louvain-la-Neuve a été réalisé par les services de l'UCL mais regrette qu'il n'ait pas été fait plus tôt, de manière à précéder le SSC.

La Ville prend acte de cette observation.

3. REMARQUES PAR QUARTIERS ET PROJETS

3.1. Ferrières

- Livre 1B : la réserve foncière à Ferrière est de 10,07 Ha dont 5,82 facilement urbanisables car touchant une voirie équipée. Or, ce n'est pas le cas, les surfaces sont précisées dans le PCA et sont dépendantes d'une voirie à créer. La voirie existante n'est pas équipée.

Les chiffres ont été vérifiés et actualisés dans le document final. La voirie existante étant bordée de maisons, elle est considérée comme équipée.

- Livre 2 : il fait allusion à l'existence des PCA mais dans le paragraphe qui les décrit, il n'y a rien au sujet du PCA de Ferrières,

La Ville fait remarquer qu'il n'y a pas plus de détails au sujet des autres PCA.

- Livre 3 : « structure territoriale », situe Ferrières dans une zone d'habitat à caractère villageois avec une série d'options, mais certaines sont en contradiction avec le PCA. En outre, cette dénomination de caractère « villageois » est renseignée comme « recouvrant et élargissant le concept de zone à caractère rural du Plan de secteur », mais les documents, notamment le RCU, ne mentionnent que des zones à caractère rural,

Le SSC prévoit de considérer ces zones d'habitat à caractère villageois selon des critères similaires à ceux des zones d'habitat à caractère rural du Plan de secteur, sans pour autant remettre en question l'existence du PCA. A son niveau, le RCU différencie la zone d'habitat à caractère rural soumise au RGBSR de Céroux (1/51) des zones d'habitat à caractère rural ou villageois du Puits, de Pinchart et de Rofessart (1/52) et de la zone d'habitat à caractère villageois de Ferrières (1/53) ayant fait l'objet d'un PCA.

- Livre 4 : « Les mesures d'aménagements », mentionne « quartier de Ferrières à Céroux : problématique de l'égouttage intercommunal : prévoir l'installation d'une station d'épuration collective. Un bassin d'orage sera créé en contrebas dans les prairies avoisinantes ». Or, ces aménagements ne peuvent pas être envisagés tels quels, ils sont une des nombreuses conditions relatives au futur lotissement de Ferrières et sont régis par le PCA. Il n'y a dès lors pas de raison de traiter ces aménagements distinctement d'un éventuel projet de lotissement ; projet qui déterminera largement le dimensionnement et la localisation de ces aménagements.

Le SSC reproduit les conditions préalables à l'urbanisation au sein de ce hameau sur base des éléments mis en évidence dans le cadre du PCA. La mise en œuvre s'opérera effectivement dans le cadre de l'étude liée aux projets de lotissements.

3.2. Plateau Ouest : Petit Ry

Concernant le « Petit-Ry », cette zone est classée « zone d'habitat résidentiel », néanmoins un réclamant souligne que dans les faits, ce quartier n'est pas protégé de la densification. Il cite pour exemple le projet « Jardin Petit-Ry 2 ».

L'identification du terrain en MBH8 ne signifie aucunement l'intention de densifier à cet endroit. Il ne s'agit que de repérer des terrains relativement grands qui à l'heure actuelle ne sont pas ou peu urbanisés. En outre, l'inscription ne remet pas en cause la densité prévue par le plan.

3.3. ZACC Piroy (ZACC 6)

S'agissant de la ZACC du Piroy, il y a une pré-affectation à une urbanisation (très) dense et ce, sans envisager d'autres possibilités.

La ZACC du Piroy se situe en zone d'habitat résidentiel classique, il y a une volonté de la Ville de ne pas encourager à court ou moyen terme, la densification dans ces zones, notamment eu égard aux problèmes de mobilité.

Il y a un terrain de quatre hectares, actuellement exploité comme terrain agricole, qui est, dès à présent, destiné à une urbanisation plus ou moins dense, sans autres possibilités, alors qu'il est admis dans le projet SSC que le sol de la ZACC est favorable à l'agriculture. En outre, le quartier est déjà très résidentiel et les espaces naturels y sont comptés.

Aujourd'hui, la Région wallonne demande que toutes les ZACC soient identifiées sur la carte et soient affectées dans une couleur. Vu la proximité de la gare, la couleur relative à l'habitat semble aujourd'hui être la plus adaptée, notamment eu égard aux enjeux en matière de mobilité. Il est par ailleurs erroné de parler de densification forte puisque la densité de 10 logt/Ha est maintenue sur tout le plateau du Petit-Ry.

Notons que la mise en œuvre n'est désormais envisagée qu'au-delà de 2025, ce qui permet d'envisager d'autres possibilités d'affectation lorsque leur mise en œuvre sera étudiée.

3.4. Balzat, quartier des Villas

Les réclamants insistent sur le fait que les projets d'urbanisation intensive du quartier des Villas affecteront aussi tout le plateau Ouest de Limelette.

Les autorités souhaitent donner une affectation « équipement en zone urbaine » au complexe du château Balzat. Certains s'y opposent, trouvant cela trop large et manquant de précisions.

D'autres pensent aussi que si le quartier de la gare est destiné à une urbanisation intensive, c'est pour régler le problème Balzat puisque ce dernier se situerait alors dans l'aire transférée à la gare.

Quelques-uns estiment en outre que, malgré que ce quartier soit près de la gare, il est mal desservi. Le trafic est persistant et ce, que ce soit par rapport à la gare, à la clinique ou à l'Athénée. Ils pensent qu'il faut d'abord une solution en terme de mobilité et ce, d'autant plus que les problèmes risquent de s'aggraver avec la construction du « Village Bien Etre » sur le site. Ils proposent au minimum que cette zone soit une zone

« résidentielle dense » comme la plupart des autres habitations le long de l'Athénée Paul Delvaux.

Il y a une cohérence dans ce périmètre d'affinage qui est aussi repris au niveau de l'Athénée Paul Delvaux. L'objectif est de permettre une extension en équipement communautaire de ces parcelles idéalement desservies par la gare, tant au niveau des trains que des bus.

Il est aussi apparu logique et cohérent que les abords de la gare, qui est un pôle régional important, soient en zone d'habitat à caractère urbain. Il n'en demeure pas moins que comme mentionné *supra*, l'ampleur du développement sera conditionnée par les options de profil des projets.

Certains pensent également que les zones proches de la gare et qui se situent en zone d'habitat résidentiel (10 logt/Ha) devraient être en zone résidentielle dense (20 logt/Ha), pour pouvoir garantir l'objectif régional de densification dans un périmètre de 1,5 km autour de la gare. Ils estiment en conséquence, que la notion de rayon autour de la gare serait plus efficace que celle de zonage.

Le sujet a été évoqué *supra* et il est considéré que cette partie proche des gares ne permet actuellement pas d'envisager 20 logt/Ha, notamment eu égard aux questions de mobilité.

S'agissant des risques d'inondation, certains soulignent que le projet Balzat porte sur un bâti constitué d'une barre unique, à raison d'un sous-sol unique et contigu, sous dalle, et que, dès lors, tous les espaces verts présentant un intérêt pour diminuer le coefficient de ruissellement sont supprimés et imperméabilisés. Ils estiment que cette approche anti-écologique n'est pas à la hauteur des risques d'inondations.

Le SSC n'est pas l'outil adapté pour définir les caractéristiques techniques du projet Balzat évoqué par les riverains. Ces éléments font l'objet des données à fournir dans le cadre des demandes de permis et sont vérifiés à cette occasion.

Ils précisent que cette intensification de l'urbanisation aggraverait les risques sur l'ensemble de la Ville mais aussi sur toutes les communes en aval de la Dyle et ce, jusqu'à la Région flamande (non informée en opposition à l'article 17§2bis du CWATUP).

La question des intempéries a été évoquée *supra* (point V. 1.D). Quant à la remarque concernant la non information de la région voisine, elle ne peut être retenue dès lors que territoire communal ne jouxte pas celui de la Région flamande.

3.5. Benelmat

Certains estiment qu'il faudrait définir le pourcentage de logements, de commerces, de loisirs et de services.

La Ville ne souhaite pas par avance figer le développement et la répartition des fonctions au sein de cette zone de grande superficie, dont le développement nécessitera plusieurs années.

Pour certains, la reconversion de ce site, bien que liée, serait en outre conditionnée à la construction du Viaduc Masaya.

En effet, si les deux sont géographiquement liés.

Des réclamants soulignent les difficultés qui vont être engendrées en termes de mobilité. Ils souhaitent savoir quels sont les projets de voiries envisagées pour limiter la paralysie.

Le SSC n'est pas l'outil adapté pour en discuter (cfr. point Mobilité de la présente déclaration, IV.1.C)

Une interrogation porte également sur le maintien de la végétation actuelle entre le site Benelmat et les habitations du fond de Bondry ainsi que sur la manière de garantir l'entretien du talus existant.

Cette question ne relève pas du SSC mais sera étudiée dans le cadre des études pour le développement de l'ancien site Benelmat. S'agissant de terrains situés en zone d'habitat, la nécessité d'envisager la création de zone tampon ne s'impose pas vis-à-vis de la législation wallonne.

Livre 2 : Objectifs

Dans le cadre de l'objectif de renforcer les deux centres urbains, le schéma ambitionne de : « Réussir une densification en lien avec la proximité des gares et des moyens de transports. Reconvertir les sites industriels en cœur de ville, des projets privés sont à l'étude. Situés dans le centre, à proximité des gares et bien desservis par les transports en commun ces anciens sites industriels (Mégisserie et bétons Lemaire) constituent le socle nécessaire pour le redéveloppement de la ville sur elle-même. »

Alors qu'il est repris dans les zones de renouvellement urbain du RCU, le site Benelmat n'est pas mentionné dans les sites à proximité des gares qu'il convient de densifier. Il correspond pourtant aux critères définis et devraient ainsi être repris dans cet objectif.

Suite à la remarque formulée lors de la première enquête, le texte du Livre 2 a été modifié avant la seconde enquête publique.

Livre 3 : La structure territoriale

Un réclamatant souligne qu'en ce qui concerne les indications relatives à la densité, les balises sont peu claires et les variables à prendre en compte pour déterminer les différents types de densité sont peu compréhensibles (par exemple la prise en compte des espaces verts) de même que le type de densité à appliquer au projet (brute moyenne, brute par projet, nette).

La zone concernée par leur inquiétude est affectée en zone d'habitat à vocation d'activité économique mixte.

Le schéma précise qu'il s'agit d'une zone à vocation de services et de bureaux :

« A Limelette, ces localisations sont peu favorables à la résidence en raison des nuisances occasionnées par le chemin de fer et par la configuration des lieux, mais elles sont par contre particulièrement bien situées par rapport à la gare. On y favorisera l'implantation d'immeubles de bureaux; le personnel pourra bénéficier de la proximité du centre urbain et participer à son animation. Ces zones favoriseront une mixité des fonctions. »

Les recommandations applicables sont les suivantes :

« Ces zones sont principalement destinées à accueillir des services et des immeubles de bureaux. On y trouvera également d'autres fonctions : commerces, équipements, artisanat et petite industrie, pour autant qu'elles ne doivent pas être isolées dans une zone prévue à cet effet pour des raisons de bon aménagement. Ces installations ne peuvent toutefois être autorisées que pour autant qu'ils soient compatibles avec le voisinage immédiat. La densité d'habitat se calculera sur la superficie effectivement affectée au logement. Ces zones ne devront pas occasionner un trafic trop important pouvant apporter des perturbations dans les quartiers résidentiels proches. Elles seront entourées d'une zone-tampon à proximité des voies ferrées, afin d'en atténuer les nuisances sonores. »

Les réclamants estiment que ces éléments posent question à plus d'un titre :

- ils ne correspondent pas à la volonté exprimée par la Ville à plusieurs reprises et notamment dans le master plan et l'étude de mobilité ;
- ils sont contradictoires avec les dispositions du RCU et contradictoires entre eux, dès lors que le texte prévoit à la fois une mixité de fonctions et réserve par ailleurs la zone aux services ;
- ils semblent fondés sur la proximité des voies de chemin de fer pour y privilégier d'autres fonctions que le logement, alors que les orientations régionales entendent favoriser le développement des quartiers de gare et que des techniques de constructions peuvent être mise en œuvre pour assurer le confort des occupants ;
- ils paraissent en contradiction avec le Plan de secteur puisqu'ils font d'une zone principalement destinée à la résidence une zone principalement destinée aux services;
- ils sont contradictoires avec la mesure MBH4 qui prévoit une densification de l'habitat.

En conclusion, ils proposent de remplacer (Livre 3) « à Limelette, ces localisations peu favorables à la résidence en raison des nuisances occasionnées par le chemin de fer » par « ces localisations **moins favorables** à la résidence en raison de la proximité immédiate avec le chemin de fer » et compléter le § par « le long des voies, on favorisera l'implantation d'immeubles de bureaux ». Ils proposent également de réduire sur la carte du Schéma orientations territoriales la largeur du « pyjama » de l'affinage du Plan de secteur à la portion directement attenante aux rails et à l'arrivée par Masaya, et laisser en rouge plein les parties proches du Fond de Bondry.

La Ville a réalisé ces modifications au texte du Livre 3 et à la carte après la première enquête publique dans les documents soumis à la seconde enquête.

Livre 4 : Les mesures d'aménagement

En ce qui concerne le site Benelmat, le réclamant partage globalement la mesure MBH4. Il considère cependant que certains éléments devraient être clarifiés (Livre 4 p. 10/68):

- la volonté d'une réelle mixité de fonctions comprenant principalement du logement;

- la notion d'impact dans le lotissement contigu ;

- l'élargissement du pont sous les voies peut être considéré comme un objectif mais ne peut être vu comme un préalable au développement du site dès lors que la mobilité aux abords peut être organisée par d'autres moyens ;

S'agissant des mesures opérationnelles et de la nécessité d'une réflexion d'ensemble, la situation du site Benelmat devra faire l'objet d'une clarification dans la mesure où cette disposition est reprise sur la carte tandis que le site n'est pas mentionné dans la liste des sites auxquels elle s'applique.

Il conviendrait également de préciser la liste des outils pouvant être mis en œuvre et de l'adapter aux évolutions législatives en cours : RUE, autre outil issu du CoDT, permis d'urbanisation, schéma directeur hors cadre réglementaire.

Il propose de remplacer (Livre 4 p.10/68) « *et ce en évitant tout impact dans le lotissement contigu* » par « *en limitant tout impact dans le lotissement contigu* »

Une remarque de la première enquête relative à une disposition de la MBH4 semblant lier le développement du site Benelmat à la réalisation d'un élargissement du pont de l'Europe a été intégrée dans les documents révisés soumis à la seconde enquête.

Les documents ont été modifiés entre les deux enquêtes et le pont est devenu une MBE, la MBE10.

3.6. Limelette : avenue Albert 1^{er} et place de l'Europe

Un réclamant estime que la zone à caractère urbain est trop grande.

C'est une volonté de la Ville que de vouloir mettre en valeur la présence de la gare figurant parmi les plus fréquentées de Wallonie.

Une autre remarque porte sur le timing de la réalisation de la ZACC du Buston devant correspondre à la volonté de la Ville pour Limelette (priorité 1 versus priorité 2).

En effet, la ZACC du Buston a été mise en priorité 1, en ce sens qu'au sein de ladite ZACC, différentes interventions ont déjà été opérées par la SNCB (par exemple : le train wash). Il n'était dès lors pas opportun de la reculer dans l'ordre des priorités.

Une autre question est de savoir si des espaces verts sont prévus à Limelette et si certains terrains seront rendus publics.

A cet égard, la Ville tient à préciser que de nombreux terrains sont des propriétés privées et que, en conséquence, leur gestion ne relève pas de ses compétences. Les nouveaux projets importants, doivent, au même titre qu'ailleurs sur le territoire communal, inclure des espaces verts publics.

3.7. Moulin de Franquénies

Des remarques ont été émises quant au fait que la Ferme du Moulin et ses alentours passent en zone d'habitat à vocation d'espace vert :

Il s'agit d'une reprise du SSC existant. Depuis 1993, le SSC avait inscrit une zone d'espace vert autour de la ferme de Franquénies et de son étang. Ici, il s'agit de remettre en évidence l'affectation de ces terrains en zone d'habitat et en plan d'eau

au Plan de secteur, et de faire réapparaître, par le biais de la trame hachurée de surimpression les caractéristiques d'espace vert mises en évidence depuis le premier Schéma Structure. Il n'y a donc pas de modification des intentions exprimées dans les versions précédentes du Schéma Structure.

- demande de préciser le libellé des zones d'habitat à vocation d'espace vert ;

Il s'agit de périmètres d'affinage et non de zones. Le livre 3 explique les différences entre ces deux notions.

- demande d'éclaircissement au niveau des tracés ;

Suite à la remarque formulée lors de la première enquête, les terrains inscrits en espace vert dans la portion nord des terrains, près de la rue de Franquénies, ont fait l'objet d'une réduction de périmètre d'affinage en espace vert sur les documents soumis à la seconde enquête. Cela se justifie par le fait qu'il s'agit de chemins d'accès aux constructions existantes, et que la qualité écologique n'y est pas vraiment exceptionnelle.

- opposition par rapport à l'étang considéré comme un havre de paix pour la faune car la présence de l'homme y est très limitée. Opposition quant à la mise à disposition du « lac » aux promeneurs;

Concernant la crainte de voir l'étang affecté en espace vert pour permettre d'autres développements immobiliers importants sur d'autres parcelles proches des leurs, la Ville précise qu'elle impose des espaces verts au sein de tout projet immobilier important. Donc, que les projets futurs sur le site des Bétons Lemaire ou de la Ferme de Spangen devront aménager dans leur périmètre des espaces verts à destination des nouveaux habitants et/ou du public. Le SSC a été corrigé avant la deuxième enquête afin de ne pas lier impérativement les espaces verts et l'usage public.

- opposition aussi car des familles ont déjà été expropriées par le passé – restaurer les marécages des Bétons Lemaire ;

L'opposition exprimée lors de la première enquête était surtout motivée par une phrase du Livre3, donnant à croire que les espaces verts avaient tous vocation à devenir des espaces verts publics. La Ville précise que ce n'est pas du tout l'intention, et certainement pas par usage de la force publique et l'expropriation.

Suite à la première enquête, des modifications ont été apportées avant la deuxième enquête au texte du Livre3 afin de mieux distinguer les espaces verts à vocation publique et ceux sur terrains privés et à vocation à rester privés mais inscrits pour leur intérêt biologique ou paysager.

- la zone dite sur le SSC à faible risque d'inondations n'a jamais été inondée ;

La réponse de la Ville suite à la première enquête est, comme expliqué *supra*, que la carte d'aléas d'inondations relative au Ry Angon est issue du portail cartographique réalisé par la Région Wallonne, donc que la Ville ne peut pas faire autrement qu'intégrer les données telles que fournies par la Région. Cependant, pour bien établir qu'une partie de la zone d'affinage en espaces verts découle de cette carte, l'insertion d'une recommandation explicite, liant certaines zones d'espaces verts à leur situation

en zone à aléa d'inondation sur la cartographie émise par la Région, a été intégrée dans le texte entre la première et la seconde enquête publique.

3.8. Bétons Lemaire

- opposition quant à la création des zones d'espaces vert sur le site des bétons Lemaire en faisant revivre les zones marécageuses se situant au-dessous des remblais ou délocaliser le Douaire et créer un parc sur le site ;
- opposition quant à la création d'espaces verts au bois des rêves, sur le site des Bétons Lemaire ;

La cartographie de l'affectation espaces verts au droit des Bétons Lemaire n'a pas changé par rapport au SSC de 1993.

La reconversion de cette zone industrielle prévoit un désenclavement via une liaison pour voitures. Se pose alors la question de savoir comment envisager un axe nord-sud qui rejoindrait la RN 238 par exemple à partir de la rue de Franquénies.

Le PCAR du Douaire ainsi que le schéma général d'aménagement du Centre d'Ottignies ont pour **mission d'étudier plus en détail la mobilité. Le SSC n'est pas l'outil le plus adapté pour ce faire.**

3.9. ZACC de Franquénies, (ZACC 10)

Cette zone a été mise en zone résidentielle dense, un réclamant souhaite qu'elle passe en zone résidentielle, notamment eu égard aux problèmes de mobilité et d'inondations qui seront aggravés par la densification.

La Ville souhaite maintenir cette zone, en zone résidentielle dense, comme au SSC actuel, car elle est proche de la gare de Mousty, ce qui favoriserait son accès via la mobilité douce.

3.10. Blocry

La zone résidentielle non urbanisée du Blocry est reprise dans le schéma options territoriales en zone d'habitat résidentiel à caractère urbain à vocation de service public et d'équipements. Le texte relatif au zonage mentionne que : « *L'inscription de ces périmètres a pour objectif de consacrer la priorité à accorder à l'affectation communautaire sur des terrains adjacents à des équipements communautaires ou de services publics existants, implantés en zone d'habitat, de sorte à permettre des développements complémentaires de l'activité communautaire.* ». Il précise également qu' : « *Il s'agit donc en quelque sorte de réserver en priorité ces terrains urbanisables pour autoriser des développements futurs des équipements communautaires. L'urbanisation éventuelle en logements de ces parcelles ne pourra s'envisager que si la preuve est apportée que les équipements communautaires en place n'auront plus de besoins futurs d'espaces complémentaires ou supplémentaires.* ».

Il est rappelé que ces terrains, actuellement propriété de la régie foncière provinciale, font l'objet d'un accord d'échange de terrains avec l'UCL pour une surface semblable dans la future zone d'habitat Athena-Ferme de Lauzelle. Ceci, à condition de garder la même affectation de logements. Le texte proposé dans le SSC rendra impossible cet échange de terrains. Il faut donc garder l'affectation de logements de cette zone, ce qui n'empêchera pas une extension limitée du Complexe sportif de Blocry, si nécessaire.

Par conséquent, il est demandé de supprimer, pour la zone du Blocry, la condition selon laquelle la fonction logement ne pourra s'envisager que si les équipements communautaires en place n'auront plus de besoins futurs d'espaces complémentaires ou supplémentaires.

Suite à la remarque formulée déjà dans le cadre de la première enquête publique, le Collège communal avait décidé de maintenir des rayures (périmètre d'affinage), et accepté d'apporter certaines modifications au texte.

Le Collège communal avait également marqué son accord sur l'inscription d'une MM supplémentaire pour « prolongation de la route de Blocry », en précisant dans le texte de cette MM qu'elle comprend également l'aménagement du carrefour de cette prolongation avec le Boulevard de Lauzelle ».

Les documents remaniés soumis à la seconde enquête publique intégraient ces décisions et modifications des textes et des cartes.

3.11. Ghelderode

Le schéma orientations territoriales prévoit un périmètre d'affinage d'espace vert entre la prolongation de la rue Michel de Ghelderode et l'avenue des Arts. Le texte mentionne qu' : « Aucune construction n'est autorisée à l'intérieur de ces périmètres, à l'exception de bâtiment léger pour l'entretien et/ou l'exploitation de la zone et d'équipements collectifs de taille réduite»¹.

A cet égard, il est rappelé que la rue Michel de Ghelderode doit pouvoir se prolonger vers l'avenue des Arts, tel que cela était prévu dans le SSC antérieur, et accueillir du logement de type social ou moyen.

Il est dès lors demandé de supprimer ce périmètre ainsi que la continuité verte reprise dans la carte des mesures territoriales, afin de ne pas pénaliser le logement social ou moyen qui devait s'y implanter.

Suite à la remarque émise lors de la première enquête publique, la Ville a confirmé sa décision de maintenir le périmètre d'affinage d'espace vert sur ces terrains, dans la continuité de la décision de la Ville émise dans le cadre de la révision du Plan de secteur pour Louvain-la-Neuve, recommandant le changement d'affectation de ces terrains en zone d'espaces verts en compensation des nouvelles zones urbanisables créées au nord et à l'est de Louvain-la-Neuve. L'opérateur de logement public actif sur Louvain-la-Neuve a par ailleurs précisé qu'il considérait ces terrains peu adaptés à la réalisation de logements publics dans des conditions financières acceptables.

3.12. Extension de la dalle

Les mesures d'aménagement identifient des périmètres nécessitant une réflexion d'ensemble par le biais d'un schéma d'aménagement ou d'un RUE. Les finitions de la dalle vers le lac (MBH10) et vers le boulevard du Sud (MBH11) comptent parmi ces périmètres.

Selon un réclamant, la dalle ne doit pas s'étendre jusqu'à la boucle du lac. Cette partie est mise en zone d'extension alors que le raccord avec le quartier des Bruyères devrait être hors dalle.

¹ SSC – 3. Structure territoriale – p.23

Le périmètre n'oblige pas à prolonger la dalle du centre urbain sur toute la surface concernée, et la description faite de la mesure vise à finaliser la dalle vers le lac et à assurer la transition entre le centre, le lac et le quartier riverain.

Un réclamant reconnaît l'intérêt d'avoir une vision d'ensemble pour le développement futur de ces zones mais demande néanmoins que soient exclus du périmètre MBH11:

- les parcelles UCL bordant l'avenue du Ciseau ainsi que sa prolongation vers la place des Doyens ; ces parcelles sont destinées à accueillir à court terme notamment du logement UCL.

La remarque avait été formulée dans le cadre de la première enquête publique. La Ville, au vu des enjeux importants dans la zone en matière d'achèvement de la dalle, d'entrée sud dans la ville, de mobilité et de relocalisation éventuelle de la gare des bus, ne souhaite pas retenir cette demande de réduction supplémentaire du périmètre de réflexion d'ensemble.

- les parcelles destinées au projet d'extension de l'EPHEC et au logement des futurs expatriés chinois, pour lesquelles des engagements ont déjà été pris par l'UCL.
- la parcelle d'extension de l'EPHEC, en direction du boulevard du Sud, qui fait l'objet d'un avant-projet.

Suite aux éléments à ce sujet portés à la connaissance du Collège communal après la première enquête, le périmètre de la MBH11 a été réduit au droit des parcelles concernées par ces deux projets, tout en maintenant le boulevard du Sud et le chemin de fer dans le périmètre de la mesure.

3.13. Athéna-Ferme de Lauzelle

Athéna n'est pas mentionné dans les zones urbanisables devant faire l'objet d'un RUE.

En effet, mais ce n'est pas nécessaire puisque le Plan de secteur impose la rédaction d'un RUE.

La Ville a inscrit une nouvelle zone résidentielle dans ses priorités, ce qu'un réclamant salue.

Il souligne que la carte des mesures d'aménagement identifie un principe de trame verte ainsi que des espaces à inclure dans la continuité verte. Le schéma orientations territoriales y inscrit également un périmètre d'affinage d'espaces verts, dans lequel « aucune construction n'est autorisée ».

Or, l'aménagement de la nouvelle zone résidentielle doit être préalablement défini au travers de l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental (RUE) qui définira la localisation exacte de la trame verte et des continuités vertes.

Dès lors, il est demandé que les périmètres d'affinage d'espaces verts et de continuités vertes soient supprimés du plan. L'intention peut toutefois être inscrite dans un texte général relatif à la zone.

Suite à la remarque de la première enquête, la Ville a modifié la carte à cet effet avant la 2^{ème} enquête.

Le texte soumis à la première enquête, relatif au périmètre Natura 2000, mentionne que « Dans un périmètre proche, soit une zone de 100 mètres au-delà des limites du site, la commune pourra proposer au fonctionnaire délégué que les actes et travaux soient soumis à étude d'incidences afin de mesurer leur impact sur le site à protéger. Il s'agit d'une zone non-aedificandi ».

Alors qu'elle est déjà localisée à côté du Bois de Lauzelle (site Natura 2000 de > 200 ha), la nouvelle zone résidentielle deviendrait dès lors en partie « non-aedificandi ». Cette option est contraire à la récente modification du Plan de secteur qui affecte la zone à l'habitat.

Les réclamants reconnaissent que l'urbanisation de la périphérie du bois doit être attentivement analysée, cependant ils demandent que la référence à la zone non-aedificandi soit supprimée.

Suite à la remarque formulée lors de la première enquête, le texte avait été modifié avant la deuxième enquête pour supprimer la mesure de 100 mètres, mais pas la référence au périmètre proche de Natura 2000 qui pourrait nécessiter une EIE et rendre, de facto, une partie de la nouvelle zone d'habitat non aedificandi.

De même, en ce qui concerne le bois de Lauzelle, le texte mentionne que : «La mise en place de lisières de feuillus (plutôt ondulantes que rectilignes) sur le pourtour des zones forestières devrait être réalisée ».

Un réclamant demande qu'il soit spécifié que la lisière est comprise dans la zone forestière et non dans la zone urbanisable adjacente.

Pour rappel, le bois de Lauzelle fait l'objet d'un contrat de gestion élaboré par des spécialistes en concertation avec la Région Wallonne. Le SSC ne doit pas s'y substituer en définissant le type de lisière. Un SSC n'a pas non plus pour objectif d'aller dans le détail des mises en application. Suite à la première enquête, le texte avait été modifié pour supprimer le mot « feuillus », mais a maintenu les références aux notions de lisières, droites ou ondulantes.

Concernant le bois, le réclamant fait remarquer que les premières informations transmises par l'UCL dans le cadre de son étude préliminaire au CS Charges pour le RUE Athéna-Lauzelle mettaient déjà en évidence la nécessité d'organiser la transition entre le bois et la nouvelle zone d'habitat.

La Ville rappelle que, le bois étant Natura 2000, c'est au sein de la nouvelle zone d'habitat à urbaniser qu'il importe de prévoir et d'organiser les éventuelles mesures de protection et d'effet tampon entre le bois et l'urbanisation à venir.

3.14. L'esplanade

- Dans le cadre de la première enquête, un réclamant faisait remarquer que le centre et son extension étaient repris en zone d'habitat à caractère urbain et dans un périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte ; que le texte mentionnait que L'esplanade était reprise en « zone à vocation commerciale » ; et qu'il souhaitait que cette spécification soit aussi applicable aux espaces destinés à l'extension de l'esplanade.

Les documents soumis à la seconde enquête ont intégré la remarque et opéré le changement sur la carte de schéma orientations territoriales.

Une ambiguïté subsistant pour le terrain situé entre le talus du chemin de fer et la voie des Hennuyers, avenue Georges Lemaitre une adaptation ponctuelle du hachurage a été réalisée pour le document soumis à adoption définitive.

- Le projet de SSC semble avoir été établi en méconnaissance de la situation de fait existante, en ne prenant pas en compte l'existence même du centre commercial.

La Ville ne comprend pas la remarque dès lors que, d'une part, l'existence du centre commercial de L'esplanade est explicitement mentionnée dans les documents. D'autre part, l'affinage de la zone d'habitat à destination de l'activité économique mixte, (dont ressortit le centre commercial) est bien représenté sur la carte du « Schéma orientations territoriales » au droit du centre existant, mais aussi des extensions potentielles prises en compte dans le schéma général d'aménagement du quartier de la Baraque, à savoir au-dessus du chemin de fer, côté sud-est, et vers la station-service existante, côté nord est.

- Livre 4 dans son point concernant la circulation automobile. Le réclamant souligne que le SSC encourage des dispositifs ralentisseurs, sous différentes formes. Le réclamant entend rappeler que, selon lui, aucun effet de porte ne peut être envisagé sur le boulevard de Wallonie, nord ou sud, entre le centre commercial et le rond-point de Wallonie (RN4). Que cette question avait été évoquée dans des permis d'urbanisme récents, et que le Gouvernement wallon s'était expressément prononcé contre une telle mesure, eu égard aux impacts négatifs qu'elle aurait créé.

La modération et le contrôle des vitesses sur le boulevard de Wallonie constituent une préoccupation de la Ville vis-à-vis des habitants des quartiers riverains. Le permis délivré au SPW mentionne explicitement certains aménagements que le SSC n'a pas pour vocation de remettre en cause.

- Livre 4 dans son point quant aux effets de porte. Le réclamant réitère son opposition à cette indication du SSC, en ce qui concerne les abords du centre commercial.

Sur ces deux remarques, la Ville a décidé, suite à la première enquête, de maintenir sa volonté d'adapter la voirie du boulevard de Wallonie afin de réduire la vitesse effective des véhicules y circulant, sans chercher pour autant à en réduire la capacité horaire.

La Ville fait remarquer au réclamant que, dans le cadre du permis délivré par le Ministre au SPW-Direction des Routes pour l'aménagement de la sortie 8A et l'aménagement d'une sortie du P+R de Louvain-la-Neuve passant sous le boulevard de Wallonie, l'aménagement d'un effet de porte sur le boulevard, à proximité du rond-point de Wallonie, est explicitement repris en condition du permis d'urbanisme.

La Ville confirme par ailleurs que l'adaptation du boulevard de Wallonie fait partie des points particuliers à traiter dans le cadre du cahier des charges pour l'actualisation du plan communal de mobilité sur le territoire de Louvain-la-Neuve, dès lors qu'il s'agit de la pénétrante principale vers le centre urbain et le centre commercial, mais que les projets d'extension du centre commercial, de réalisation du Park & Ride, d'urbanisation du quartier de la Courbevoie au-dessus du Park & Ride, de prolongation du centre urbain sur dalle en direction du lac, ainsi que les projets de logements en bordure du centre commercial dans le quartier de Lauzelle, vont générer des modifications de la configuration des lieux et des flux de circulation sur ce boulevard, qu'il importe de cerner afin d'assurer la fluidité de la voirie, la sécurité des usagers, la réduction du bruit pour les riverains du quartier de Lauzelle et pour les futurs habitants du quartier de Courbevoie.

En conséquence, il a été décidé de maintenir dans le texte du SSC des dispositions relatives aux aménagements d'effets de porte, en particulier sur le boulevard de Wallonie.

3.15. Gare

- Livre 4 dans son point relatif à la circulation des transports en commun : le réclamant souhaite attirer l'attention de la Ville sur le fait qu'aucun quai supplémentaire n'est prévu dans la gare actuelle de Louvain-la-Neuve. Que ce projet est uniquement envisagé dans une éventuelle arrière-gare, et qu'un 3^{ème} quai dans la gare actuelle ne pourrait être mis en œuvre.

La Ville a inscrit dans le schéma structure le contenu d'une décision du Gouvernement wallon telle qu'elle est exprimée actuellement.

Sur ce point précis, la Ville, comme expliqué *supra*, ne s'estime pas en mesure de contredire une décision relevant du Gouvernement wallon. Elle a cependant pris note de la réaction d'INFRABEL lors de l'enquête publique, précisant que, en tant qu'opérateur ferroviaire, la création d'un 4^{ème} quai en gare de Louvain-la-Neuve n'était pas considérée comme nécessaire à l'exploitation ferroviaire, tant avec que sans la réalisation de l'arrière-gare éventuelle.

Il a dès lors été décidé suite à la première enquête, d'inscrire une réserve au sein de la déclaration environnementale sur cette question d'arrière-gare et de 4^{ème} quai à Louvain-la-Neuve. Cette inscription a pour objectif d'exprimer clairement au Ministre que ces éléments, issus d'une décision du Gouvernement Wallon, ne semblent plus d'actualité selon l'opérateur ferroviaire et que son maintien dans le SSC est intimement lié aux décisions ultérieures du gouvernement Wallon, sur le sujet dans le cadre des accords et engagements réciproque qu'i prendra avec la SNCB.

3.16. Courbevoie

Lors de la première enquête, un réclamant a demandé que le schéma orientations territoriales du projet de SSC et la carte des aires différenciées du RCU soient modifiés en tenant compte du zonage prévu dans le schéma général d'aménagement du quartier de la Baraque, qui couvre notamment les périmètres faisant l'objet du permis de lotir du 12 décembre 2013 et du permis d'urbanisme relatif au parc du 13 juin 2013.

Suite à la remarque formulée lors de la première enquête, l'auteur de projet a adapté la carte du schéma orientations territoriales afin qu'elle corresponde à celle du schéma général d'aménagement de la Baraque. Le périmètre du schéma général d'aménagement a par ailleurs été représenté sur la carte des mesures territoriales.

Lors de la première enquête, il a été demandé qu'il soit renoncé au périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte, que le réclamant estimait s'écarter du permis de lotir délivré par le Collège communal le 12 décembre 2013 et de l'affectation du périmètre au Plan de secteur.

Suite à la remarque de la première enquête, le périmètre d'affectation économique proposé au sein du lotissement Courbevoie a été réduit pour se limiter aux lots 703, 705, et 707, situés le long du boulevard de Wallonie, et au lot 709, situé à l'angle du boulevard et de la RN4, conformément aux possibilités prévues dans ce lotissement.

Il est demandé qu'il soit précisé que la « densité souhaitée » de minimum 30 lgt/Ha à l'hectare ne constitue qu'une option minimale et non une valeur à l'aulne de laquelle devrait-être apprécié le caractère raisonnables dans des projets plus denses.

Cette remarque n'est pas retenue par la Ville, dès lors que ce critère de densité est valable dans toutes les zones de centre identifiées par le SSC.

3.17. Ancien hameau de la Baraque et poche d'habitat alternatif

Certains habitants font remarquer qu'à différents égards, le projet de SSC s'écarte du schéma général voté en juillet 2014.

Le schéma général est un outil à valeur indicative, il n'a pas pour vocation d'émettre des prescriptions. Néanmoins, il est important de souligner que le périmètre du schéma la Baraque s'impose et est plus précis que l'échelle du SSC, qui est celle du Plan de secteur affiné. (ex : zone tampon du jardin)

Un réclamant a fait savoir que la zone surnommée la « frite », zone de remplacement d'un morceau de la zone « Talus », n'apparaissait plus dans les différents plans, alors qu'elle était dans le schéma général.

Lors de la première enquête, un réclamant avait signalé que les contours des zones d'habitat alternatif n'étaient pas identiques aux contours indiqués au schéma général d'aménagement de la Baraque, que les nouvelles constructions de la poche du Talus étaient exclues de la cartographie.

Suite à la première enquête, l'auteur de projet a modifié la carte pour la faire correspondre à celle du schéma général de la Baraque approuvée par le Conseil communal.

Un réclamant a demandé qu'apparaisse au sein du SSC que le quartier expérimental et alternatif de la Baraque inclut de l'habitat léger.

Suite à la première enquête, cette mention a été intégrée dans le texte du document soumis à la deuxième enquête.

L'ancien hameau de la Baraque, ainsi que les poches d'habitat alternatif du Talus et des Bulles, sont repris en zone d'habitat à caractère villageois. Selon un réclamant, ce zonage est inadapté de par la densité maximale autorisée (10 lgt/Ha). En effet, la densité des poches d'habitat alternatif avoisine les 30 lgt/Ha.

Ce réclamant souhaite qu'une densité maximale de 30 lgt/Ha soit autorisée dans les trois poches d'habitat alternatif et que l'ancien hameau de la Baraque soit en zone d'habitat résidentiel dense ainsi qu'en aire de quartiers urbains de LLN

La Ville a confirmé suite à la première enquête qu'elle ne souhaitait pas modifier la densité du SSC actuel sur ce point. Cependant, le texte soumis à la deuxième enquête avait été modifié pour tenir compte des spécificités des poches d'habitat alternatif en matière de densité en leur sein.

Le SSC mentionne que d'autres périmètres destinés à l'habitat léger sont susceptibles d'être autorisés à l'avenir. Certains s'y opposent.

La Ville prend acte de l'affirmation de la position de ce réclamant par rapport à l'habitat léger, mais ne s'engage pas pour les projets futurs d'urbanisation.

3.18. Rodeuhaie

Conformément aux accords conclus dans le cadre de l'implantation des terrains de sports communaux à proximité du boulevard Baudoin 1er dans le parc scientifique Einstein, des entreprises du parc scientifique doivent pouvoir s'implanter en

contrepartie dans la zone de services publics et d'équipements communautaires. Le périmètre d'affinage à vocation d'activité économique mixte figurant sur les cartes soumises à la première enquête ne correspond pas aux différents accords.

Il est en conséquence demandé que les cartographies soient amendées.

De même, un réclamant souligne que les développements de la zone ont déjà fait l'objet d'un schéma d'ensemble, validés par la Ville et le fonctionnaire délégué, dans le cadre du permis d'urbanisme de construction des terrains du rugby.

Il est demandé que la mesure d'aménagement, relative à l'obligation de réaliser une réflexion d'ensemble par le biais d'un schéma d'aménagement ou d'un RUE (MBH12) soit supprimée.

Sur les documents soumis à la première enquête publique, la représentation sur le plan des affinages réciproques avait pour objectif de faire apparaître un relatif équilibre entre les superficies à échanger entre les zones d'équipements communautaires et les zones d'activité économique mixte au plan de secteur. Le réclamant contestait ce relatif équilibre et exigeait une modification des surfaces hachurées au bénéfice des activités économiques, donc au détriment des équipements communautaires.

Dans sa délibération du 25 février 2016, le Collège communal a marqué son accord pour supprimer les rayures d'affinage, et donc laisser la situation des affectations telle que figurant sur le plan de secteur. Cependant, la Ville entend maintenir le périmètre de la mesure MBH12 sur ces terrains, car elle estime que l'achèvement du développement de cette zone requiert au préalable de s'accorder sur les grandes options en matière de fonctions, d'affectations et de mobilité pour la desserte des terrains tant par les modes doux que pour les déplacements motorisés. Les documents soumis à la seconde enquête intègrent ces décisions.

3.19. Génistroit

- ZACC 12 « Génistroit », quelle qualité de vie pour cette zone entre une ZAEM et la E411 ? Un réclamant souligne aussi que cette zone n'a pas vocation à accueillir des équipements de services publics ou communautaire, ni du logement. Il estime que vu la proximité avec le centre-ville, cette situation est regrettable.

La réponse à cette question est formulée *Supra* au sein des réponses apportées aux remarques de la DGO4.

- Le schéma orientations territoriales, la carte des mesures territoriales ainsi que le texte identifient le hameau comme périmètre de modification future du Plan de secteur (habitat à caractère rural).

Un réclamant signale à cet égard que l'arrêté du gouvernement wallon du 26 septembre 2013 affecte le hameau de Génistroit en zone d'activité économique mixte ; ce hameau était initialement localisé en zone agricole et non en zone urbanisable ; qu'il s'agissait d'une demande du Ministre Henry de réaffecter cette zone en compensation de la modification d'une partie de la ZAEI située entre la E411 et la N4, en ZACC ; que remettre cela en cause aurait dès lors comme conséquence de revoir l'affectation de la ZACC en ZAEM ; et souligne enfin que, de par la localisation de ce hameau (proximité de la E411 et de la ZAEM), il n'est pas judicieux d'y favoriser le développement de l'habitat.

La Ville, suite à la première enquête, a décidé de maintenir cette demande, faisant suite avec l'avis qu'avait remis le Conseil communal en 2003 sur la demande de révision du Plan de secteur.

4. REMARQUES AUTRES

- Un réclamant approuve l'option de la Ville d'avoir inscrit les nouvelles ZACC localisées à l'est de la N4 dans ses priorités 1. Le texte de la structure territoriale indique que les deux ZACC sont des ZACC de « grande envergure à vocation de grand équipement communautaire ». Cette position est renforcée par l'identification des ZACC en aire de grands gabarits d'équipement (4) sur la carte des aires et en zone de services publics et équipements communautaires à vocation d'activité économique sur le schéma orientations territoriales. Il faut cependant, selon un réclamant, souligner que l'affectation des ZACC est reprise dans l'arrêté du gouvernement wallon, art. 2, comme étant : « destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général ou aux activités de service et de recherche ». Dès lors, il faut garder l'affectation du Plan de secteur. Il n'est pas exclu que ces ZACC accueillent également des activités du parc scientifique. L'affectation définitive des ZACC n'est pas définie à ce stade et fera l'objet d'un RUE.

En conséquence, il est demandé à la Ville que les documents soient rectifiés dans le sens prescrit par le Plan de secteur et qu'aucune ambiguïté ne subsiste.

Cette remarque, formulée lors de la première enquête, a été prise en compte dans les documents soumis à la seconde enquête. Le texte du Plan de secteur a été intégralement repris dans le document texte du SSC.

Cependant, la Ville ne partage pas la même lecture que le réclamant de l'arrêté modifiant le Plan de secteur. Ces 2 Zacc ont été créées d'abord pour permettre l'installation de grands équipements communautaires, d'utilité publique ou d'intérêt général. Ce n'est qu'en seconde option que les activités de service ou de recherche pourront y être envisagées. C'est pour cette raison que la zone d'activité économique n'a pas été reconnue sur la totalité des terrains compris entre la sortie 8A et la rue du Génistroit.

La carte reprend donc les ZACC dans la teinte des équipements communautaires, avec trame secondaire d'affinage potentiel en activité économique, pour bien faire apparaître la différence de destination souhaitée dans l'arrêté modifiant le Plan de secteur.

La Ville a donc décidé, suite à la première enquête, de maintenir les teintes figurant sur la carte telle que soumise à la seconde enquête.

- Le texte des mesures d'aménagement mentionne qu'« Après réalisation des RUE, ces ZACC devront faire l'objet d'actions immobilières d'initiative publique et/ou en partenariat avec le secteur privé ». En tant que propriétaire de terrain concerné, un réclamant tient à rappeler que la mise en œuvre de ces zones ne pourra se faire qu'en collaboration et que les modalités pour ce faire ne pourront être déterminées qu'une fois l'affectation des ZACC déterminée.

Le réclamant demande de retirer la phrase « après réalisation des RUE, ces ZACC devront faire l'objet d'actions immobilières d'initiative publique et/ou en partenariat avec le secteur privé ».

La remarque a été intégrée dans le texte soumis à la deuxième enquête.

- Concernant la redynamisation du haut de Louvain-la-Neuve,

La place des Sciences constitua le premier centre de LLN dès 1972. Le développement de Louvain-la-Neuve entraîna le déplacement de ce centre vers le « bas » du site, délaissant progressivement le haut « haut » du site. Le transfert du Musée du bas du site vers le haut du site constitue pour certains, une réelle opportunité pour la revitalisation de cet axe et son animation.

Néanmoins, un réclamant regrette de ne pas voir apparaître dans les options du SSC ou dans les mesures d'aménagement l'ambition de redynamiser l'axe rue de Wallons, place des Wallons et place des Sciences.

La Ville, suite à la première enquête, a marqué son accord pour intégrer une remarque à ce sujet dans les options relatives à LLN.

- S'agissant de la rénovation urbaine,

Les premiers bâtiments et espaces publics de Louvain-la-Neuve ont été construits il y a plus de 40 ans. Depuis lors, la ville s'est construite progressivement. Un des enjeux majeurs pour les prochaines années consiste en la rénovation et transformation des bâtiments plus anciens. De nombreuses demandes émanent en ce sens.

Un réclamant regrette que le SSC n'apporte pas une attention particulière aux enjeux de rénovation urbaine à Louvain-la-Neuve. Il demande, entre autres, que le Schéma Structure prévoit des options pour la réaffectation des bâtiments existants et autorise la mixité des fonctions à l'échelle du bâtiment ou du sous-quartier.

Une modification en ce sens a été intégrée dans le texte soumis à la deuxième enquête.

- ZACC 1, Belle-Voie

Plusieurs remarques ont été émises lors de la première enquête à son propos :

- Elle n'est pas accessible en transport en commun.

Elle est proche de la gare d'Ottignies et encore plus de celle de Limal.

- La route allant du cimetière à l'école est trop étroite, augmenter ce trafic la rendrait dangereuse pour la crèche et l'école. Le trafic poserait aussi problème à hauteur du passage à niveau de la rue de la Station.

Le SSC n'est pas l'outil le plus adapté pour répondre à ces arguments.

- Demande de renoncer au projet ZACC 1 ou d'y ajouter des conditions restrictives.

Il n'y a pas de volonté communale actuelle de mettre en œuvre la ZACC 1, repris en priorité 2.

5. CONCLUSION DE L'ANALYSE DES RÉCLAMATIONS

Certains réclamants ont souligné le fait que les objectifs étaient multiples et non hiérarchisés, ce qui ne permettait pas d'avoir une vision claire et précise de ce que la Ville souhaite.

Un schéma structure communal (SSC) a une durée de vie approximative de 15 ans. En ce sens, la Ville ne souhaite pas, par avance, fixer les objectifs, promouvoir ou empêcher, de manière trop large, les projets qui pourraient être rencontrés. Par ailleurs, prioriser et hiérarchiser, pourraient dans certains cas, empêcher de faire avancer d'autres projets.

On peut remarquer que la plupart des réclamations évoquent principalement des craintes :

- d'une extension déraisonnée des centres urbains, d'une absorption des quartiers périphériques par les centres, d'une urbanisation intensive généralisée et donc d'une Ville où la politique d'urbanisation privilégierait le « quantitatif visible » au détriment de l'économie, de la qualité et de la durabilité ;

Il y a une erreur d'objectif, le but n'est pas de faire venir les gens mais d'organiser le territoire communal pour répondre à des besoins identifiés.

- d'une densification massive des bâtis et de la population ;

Comme expliqué supra, parler des principes encadrant l'urbanisation ne veut pas dire volonté d'encourager la densification.

- de problèmes de mobilité ;

Le SSC n'a pas pour vocation première de rechercher à faire venir des habitants supplémentaires à tout prix. Tous les nouveaux projets importants seront soumis à une évaluation en termes de mobilité.

Les réclamants invoquent aussi leurs souhaits :

- être tenu informé des projets (surtout quand ceux-ci concernent leur quartier) ;

C'est à ce niveau que se situe tout l'enjeu des enquêtes publiques, prévues par les règlements wallons.

Il est dès lors nécessaire d'avoir une vision intégrée, tenant compte des conséquences.

Le SSC est un des principaux outils communaux permettant de doter la Ville d'une vision globale de l'évolution qu'elle souhaite pour le développement de son territoire.

V. CONCLUSIONS

La Ville souhaite privilégier l'urbanisation dans les deux centres existants (centre d'Ottignies et vallée de la Dyle, et centre urbain de Louvain-la-Neuve) 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.

Les objectifs visés sont traduits en plusieurs options territoriales inscrites dans le schéma des orientations territoriales.

LA MANIÈRE DONT LA PRISE EN COMPTE DES CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES A ÉTÉ INTÉGRÉE DANS LA RÉVISION DU SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL

Le schéma de structure communal contient, dans le Livre 6, un large volet au sujet de l'évaluation des incidences sur l'environnement du projet de schéma de structure soumis à la deuxième enquête. La Déclaration environnementale n'a pas pour mission de le répéter, ni de s'y substituer, mais bien de résumer la manière dont la prise en compte des considérations environnementales a été intégrée dans la révision du schéma structure communal.

La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve constate qu'elle présente une attractivité très importante au sein du Brabant Wallon et de la Wallonie, et s'en réjouit.

En effet, elle bénéficie d'une situation géographique enviable entre Bruxelles et Namur, de la présence de trois gares la reliant rapidement à ces deux capitales, mais également à Charleroi, Gembloux, Wavre et Leuven, ainsi que de la proximité des autoroutes et voiries régionales E411, RN4 et RN25.

De plus, la présence sur son territoire d'un hôpital régional, d'une université, de plusieurs écoles supérieures et écoles secondaires, de plusieurs parcs scientifiques, d'un grand centre sportif incluant deux piscines, de deux galeries commerçantes, d'un théâtre, d'un complexe de cinémas et d'un centre culturel, augmente considérablement son attractivité. Elle attire non seulement des personnes souhaitant pouvoir venir habiter le territoire communal, mais aussi des habitants d'autres communes désireux de bénéficier de la grande offre diversifiée d'enseignement, d'infrastructures sportives, de services et de commerces offerte par la ville.

Cette attractivité importante engendre cependant une pression foncière et immobilière très importante sur le territoire communal. Une multitude de projets divers et variés d'initiative privée voient le jour chaque année, visant à l'urbanisation de nouveaux terrains ou à la construction de nouveaux projets sur le territoire communal.

La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a dès lors souhaité assez rapidement se doter d'un outil d'orientation du développement du territoire communal afin de pouvoir l'encadrer et le contraindre en fonction des objectifs que les représentants

communaux définissent pour leur territoire. Ainsi, depuis 1993, la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve s'est dotée d'un outil d'orientation de son développement territorial, déjà appelé à l'époque schéma structure communal. Une première actualisation du document avait été opérée en 1997-1998. La présente révision du schéma structure communal, entamée en 2010, est donc la deuxième actualisation de cet outil d'encadrement du développement territorial de la Ville. On peut donc affirmer que l'intérêt des autorités communales pour la prise en compte des considérations environnementales dans le cadre du développement territorial à l'échelle du territoire de l'entité n'est pas une préoccupation nouvelle. La présente révision du schéma structure s'inscrit dans la continuité d'une démarche initiée il y a près de 25 ans. Elle contribue à tenter d'améliorer encore la prise en compte des considérations environnementales dans le cadre de la remise à l'étude du projet de développement de son territoire.

Cette révision s'inscrit dans l'actualisation nécessaire des données et des visions du développement territorial de la Ville, afin de continuer à y organiser, au sein de son territoire, l'accueil de nouveaux habitants, la protection des ressources naturelles et paysagères, le soutien et le développement de l'enseignement et des emplois, de même que l'adaptation de l'offre commerciale, d'équipements et de services, au développement démographique sur le territoire communal, mais aussi dans son hinterland.

Le premier avis du CWEDD, formulé après la première enquête, était globalement positif sur le projet de SSC révisé, mais contenait plusieurs recommandations et remarques. Un reproche formulé par le CWEDD sur la première version des documents était le trop grand intérêt accordé aux activités humaines par rapport à la prise en compte des qualités naturelles, paysagères et environnementales, au sein des différentes préoccupations exprimées par la Ville dans son projet d'organisation de son territoire. Cet avis a été examiné avec attention par le Collège communal et l'auteur de projet de la révision du SSC. Ce dernier a été appelé à modifier et compléter le Livre 6 : Evaluation environnementale, avant la remise à l'enquête du dossier, afin d'apporter des réponses aux points plus faibles relevés dans l'avis du CWEDD. Les compléments et modifications apportés aux documents entre les deux enquêtes avaient aussi pour objectif d'exprimer plus clairement, au sein des documents et cartes, la préoccupation environnementale. Lors de la décision d'engager la révision du SSC, les intentions communales exprimaient déjà cette volonté de préserver et de tirer avantage des milieux naturels et des qualités paysagères présents sur certaines parties du territoire communal.

Ainsi, les options précisées par la Ville pour son schéma de structure communal cherchent à encadrer le développement territorial en inscrivant celui-ci dans une vision de développement durable. Eu égard à l'attractivité très forte qu'exerce la ville, l'objectif poursuivi par la révision du schéma de structure communal est d'encadrer et contraindre le dynamisme de son développement. Cela entend que la ville peut ainsi examiner où localiser préférentiellement les nouveaux habitants, les commerces et les services, afin de les accueillir dans les meilleures conditions, de conserver un haut niveau de qualité de vie sur le territoire communal, et de l'améliorer encore, et d'inscrire l'évolution dans l'objectif d'un développement durable tant au niveau communal qu'au niveau régional.

Dans cette optique, l'option principale vise à localiser préférentiellement les nouveaux habitants dans la vallée, à Ottignies-Mousty ainsi que dans le centre de Louvain-la-Neuve et à contenir l'urbanisation au niveau des plateaux. Cette option participe activement à la préservation des milieux naturels et de l'environnement, dès lors que les lieux préférentiels d'urbanisation sont très bien desservis par les transports en commun (présence d'une gare des bus et d'une gare SNCB à Ottignies et à Louvain-la-Neuve, et présence d'une gare SNCB à Mousty). Vivre en ces lieux permet donc aux habitants de réduire leurs besoins de déplacements automobiles, générateurs de pollution, d'encombrements routiers, d'emprises importantes en matière de stationnement et de voiries, ainsi que de coûts d'équipement et d'entretien qui se reportent in fine sur la collectivité. La localisation des habitants à proximité des centres urbains existants permet aussi d'y avoir aisément accès, toujours au moyen des modes doux, à de nombreux services, commerces et équipements communautaires.

La volonté de ne pas encourager l'urbanisation des noyaux villageois plus extérieurs, situés sur les plateaux, renforce par ailleurs la préservation des caractéristiques paysagères et sociales de ces parties du territoire communal présentant des caractéristiques plus campagnardes, permettant de préserver sur le territoire communal des morceaux de « ville à la campagne », même si les centres continuent de se développer. Face à l'attrait important du territoire communal qui offre à ses habitants un environnement de qualité, un des enjeux de la maîtrise du développement territorial est en effet de préserver un équilibre entre nature et urbanisation.

L'option complémentaire de favoriser la mixité des fonctions au sein des centres principaux tend également à offrir des possibilités de réduire sensiblement les besoins en déplacements des habitants, en visant à rapprocher des lieux de logement des emplois, mais aussi les services, commerces et équipements. Cette option s'inscrit également totalement dans la vision de développement durable défendue par les autorités communales.

La mixité des logements fait également partie des objectifs poursuivis, à la fois à l'échelle du territoire communal, mais aussi au sein des nouveaux projets, afin de renforcer la mixité sociale et de veiller à la mixité générationnelle. Afin de diversifier les types de logements, le schéma de structure prévoit une disposition particulière visant à envisager également des périmètres dédiés à l'habitat léger au sein des nouveaux projets d'urbanisation d'une certaine ampleur.

Le schéma de structure communal recommande, en matière de mobilité, la poursuite des politiques déjà menées au niveau communal et visant à améliorer et à compléter le réseau des modes doux, à améliorer les liaisons modes doux vers les gares et vers les grands équipements scolaires, culturels et sportifs.

Afin de renforcer la qualité de vie des habitants, le schéma structure identifie aussi un objectif important en matière de qualité des espaces publics à soigner, tant en milieu urbain que dans les noyaux villageois. La présence et la qualité de ces espaces publics contribuent, en effet, à renforcer non seulement le cadre de vie mais également la qualité des liens sociaux entre les habitants, qui peuvent y trouver des lieux de rencontre et de partage en toute sécurité.

S'agissant de la prise en compte des milieux naturels, le schéma de structure communal recommande d'augmenter leur protection à certains endroits (propositions de modification de Plan de secteur de certaines zones boisées pour les affecter en véritables zones naturelles au Plan de secteur), mais aussi en retenant dans les options fortes du projet de structure territoriale le renforcement du maillage de la trame verte (en incluant des zones d'affinage d'espaces verts au sein des zones urbanisables du Plan de secteur), ainsi que la valorisation de la présence de la trame bleue, en général également propice à la présence d'un support pour la trame verte (par exemple le renforcement de la présence de l'élément aquatique dans le centre d'Ottignies, grâce à la Dyle, actuellement peu perceptible pour beaucoup d'habitants).

Concernant la prise en considération de l'impact environnemental des options d'aménagement contenues dans le schéma de structure communal, la Ville se réjouit de constater que le CWEDD, dans son second avis sur les documents soumis à la deuxième enquête, estime que les options d'aménagement proposées sont globalement de nature à générer des incidences favorables sur l'environnement.

