

1^{ER} juin 2018

Rapport sur les incidences environnementales

Périmètre de Remembrement Urbain Gembloux

Résumé non technique

Table des matières

1. OBJET DE L'ÉTUDE	3
2. OBJECTIFS DU RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	3
3. LOCALISATION DE L'AVANT-PROJET DE PÉRIMÈTRE DE REMEMBREMENT URBAIN	4
4. OBJECTIFS PRINCIPAUX	6
5. CONTENU	6
5.1. Programme	6
5.2. Plan masse global	8
5.3. Constructions et gabarits	9
5.4. Gestion des eaux	10
5.5. Mobilité	11
5.6. Organisation de la mise en œuvre de l'avant-projet de PRU	13
6. LIEN AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMME PERTINENTS : TABLEAU DE SYNTHÈSE	14
7. ANALYSE DES BESOINS ET JUSTIFICATION DE L'AVANT-PROJET DE PLAN AU REGARD DE L'ARTICLE D.I.1 DU CoDT	17
8. OCCUPATION DU SOL	19
9. DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE	22
9.1. Structure du bâti, patrimoine bâti et urbanisme	22
9.2. Structure paysagère	23
9.3. Sol, sous-sol et eaux souterraines	24
9.4. Hydrologie et égouttage	24
9.5. Qualité de l'air, odeurs et climat	25
9.6. Environnement sonore	26
9.7. Milieu biologique	26
9.8. Mobilité et accessibilité	27
9.9. Activités humaines	29
10. ÉVOLUTION PROBABLE DE LA SITUATION ENVIRONNEMENTALE SI LE PLAN N'EST PAS MIS EN ŒUVRE	31
11. OBJECTIFS PERTINENTS DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET MANIÈRE DONT CES OBJECTIFS ONT ÉTÉ PRIS EN CONSIDÉRATION AU COURS DE L'ÉLABORATION DU PRU	32
12. ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET DÉFINITION DES MESURES À METTRE EN ŒUVRE POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES INCIDENCES NÉGATIVES NON NÉGLIGEABLES	34
12.1. Incidences sur la structure physique et la gestion des eaux	34
12.2. Incidences sur l'air et le climat	36
12.3. Incidences sur l'ambiance sonore et olfactive	37
12.4. Incidences sur la qualité biologique	38
12.5. Incidences sur la structure du bâti, le patrimoine et le paysage	39
12.6. Incidences sur la mobilité et l'accessibilité	41
12.7. Incidences sur les activités humaines	42
13. SYNTHÈSE DES MESURES ENVISAGÉES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU (PRU)	43
13.1. Mesures de suivi relevant du PRU	43
13.2. Autres mesures de suivi	48
14. CONCLUSION	49

1. Objet de l'étude

La présente étude constitue le rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) relatif à l'avant-projet de Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) dit du « Quartier de Gare à Gembloux ».

Le rapport sur les incidences environnementales a pour objet, d'une part, d'identifier et évaluer les effets "directs et indirects, temporaires et permanents" du plan, et d'autre part, de justifier l'adéquation des mesures prévues pour supprimer, limiter et si possible compenser les inconvénients résultants de la mise en œuvre du plan.

Le rapport sur les incidences environnementales constitue dans ce sens :

- Un outil d'orientation pour l'auteur de projet et pour la commune ;
- Un outil d'aide à la décision pour l'autorité compétente ;
- Un outil d'information pour le public.

En l'occurrence, l'avant-projet de PRU a été réalisé par le Bureau Economique de la Province de Namur.

Avenue Sergent Vrithoff 2
5000 Namur
081 71 71 52
www.bep-developpement-territorial.be



L'auteur du rapport d'incidences environnementales est le bureau ARIES CONSULTANTS :

Rue des Combattants 96
1301 Bierges
010 430 110
www.ariesconsultants.be



2. Objectifs du résumé non technique

Le résumé non technique est un document destiné à la consultation du public, principalement lors de la procédure d'enquête publique. L'accent est spécialement mis sur la clarté et la structure du document, ainsi que sur la compréhension et la lisibilité des informations fournies aux personnes désireuses d'avoir une vue synthétique du projet étudié et de ses conséquences sur l'environnement.

Cependant, la finalité de ce résumé n'est préservée que s'il consiste à reprendre, en termes directement accessibles pour tout un chacun, les éléments significatifs du rapport final de l'étude d'incidences. Dès lors, les personnes désireuses de prendre connaissance des détails des raisonnements entrepris dans l'étude d'incidences doivent se référer à ce rapport final.

3. Localisation de l'avant-projet de Périmètre de Remembrement Urbain

L'avant-projet de PRU est localisé en province de Namur sur la commune de Gembloux. Il se situe dans la périphérie nord de la ville de Gembloux, à proximité directe de la gare et à un peu plus d'un kilomètre du centre-ville.

L'avant-projet de périmètre est limité au nord-est par la chaussée de Namur et une zone agricole, au sud-est par la chaussée de Tirlemont, et au sud-ouest par la chaussée de Wavre et la ligne de chemin de fer 161 (Bruxelles – Namur).

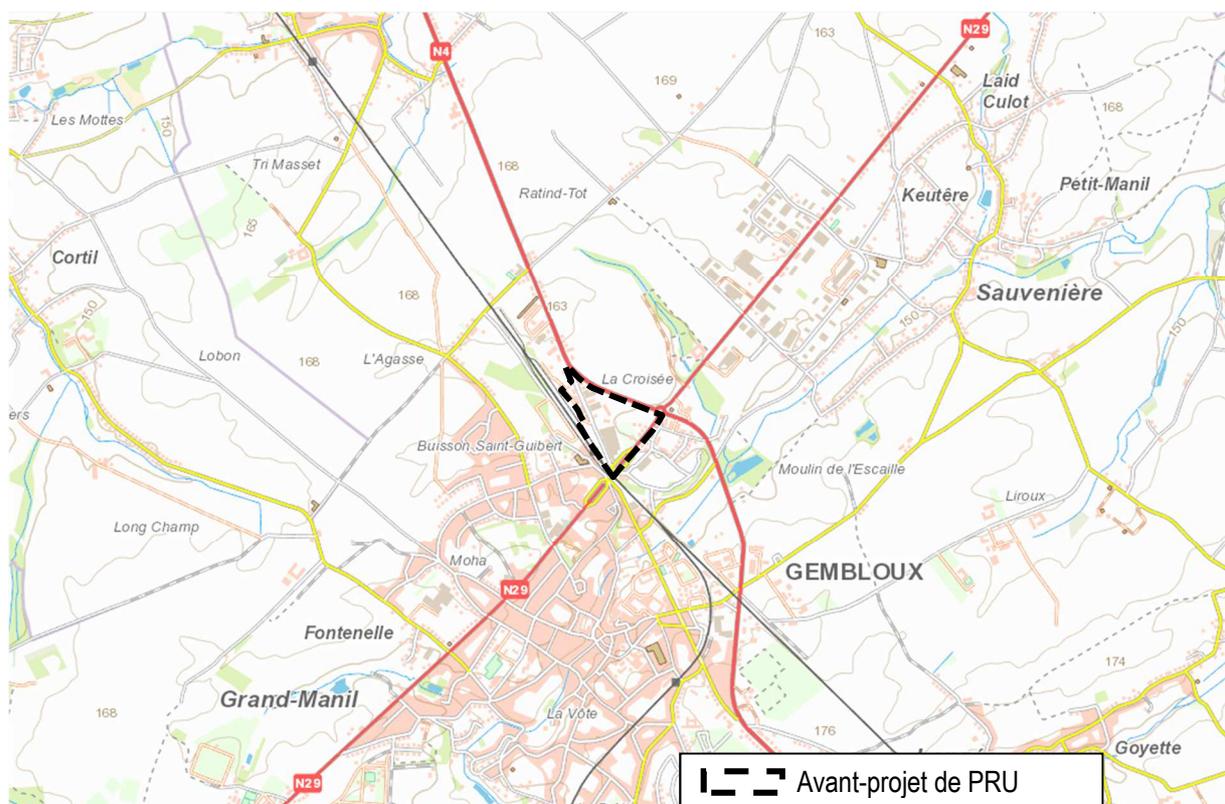


Figure 1 : Localisation du site (Cartoweb.be, 2017)

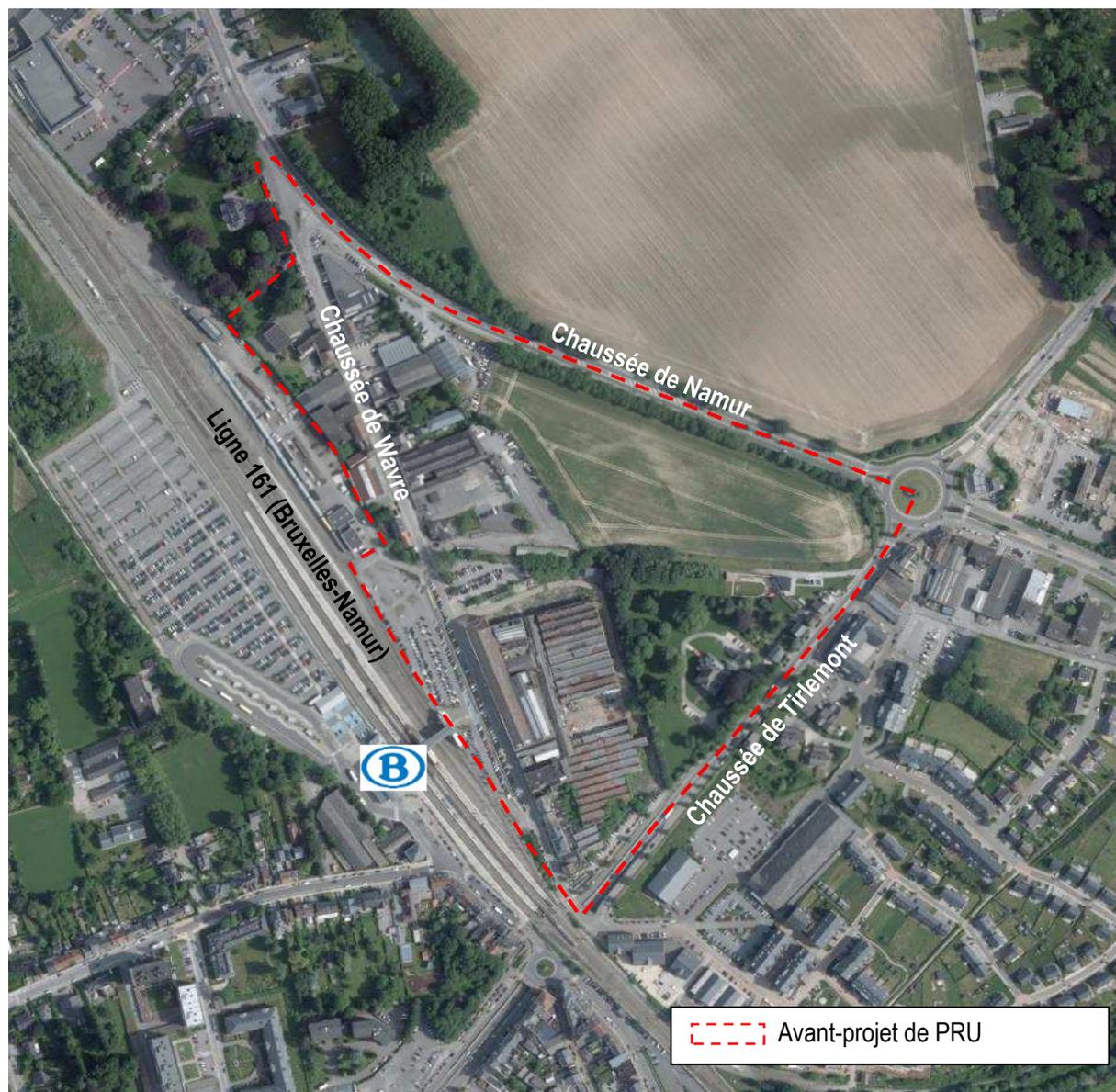


Figure 2 : Localisation du site (Orthophotoplan, Walonmap, 2017)

4. Objectifs principaux

Actuellement, le Plan Communal d'Aménagement Dérogatoire (PCAD) n°32 dit de « Gare » (approuvé par arrêté ministériel du 18/09/2007) encadre le développement urbain du site. Ce PCAD a révisé le Plan de secteur en modifiant globalement la zone d'activité économique industrielle au nord et la zone d'espace vert en zone d'activité économique mixte et zone d'habitat.

Sans remettre en cause les objectifs du PCAD, les réflexions autour de l'aménagement du quartier ont évolué, notamment sur la base du référentiel « quartier Nouveau Wallon ». La volonté est de mettre l'accent sur la création d'espaces publics de qualité en complémentarité de l'existant et ce, sur la base d'une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble du site, pour éviter une simple superposition de projets séparés.

Le PRU, défini à l'article D.V.9 du CoDT comme visant « *tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics. Les périmètres de remembrement urbain sont arrêtés pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides* » est l'outil permettant cette réflexion globale de quartier sur la base d'un projet d'urbanisme.

L'objectif transversal de l'avant-projet de PRU est de proposer un projet urbain d'envergure à même de cadrer et de structurer les futurs développements immobiliers. Ce projet urbain vise à assurer un développement durable et attractif du territoire qui réponde aux besoins décrits à l'article 1er du CoDT, notamment en apportant une réponse aux enjeux démographiques sur le territoire communal. Ce projet s'inscrit également dans les ambitions des Quartiers Nouveaux wallons en profitant de la localisation préférentielle du quartier à proximité de la gare.

5. Contenu

5.1. Programme

De manière générale, l'avant-projet de PRU, d'une surface de 14,2 ha sans N4 et N29 et de 16,88 ha avec ces dernières, prévoit une mixité de fonctions en son sein avec, à long terme, un total d'environ 117.000 m² de logements (+/- 1180 unités) pour une densité résidentielle brute d'environ 85 log/ha et un total d'environ 26.000 m² de services (bureaux, commerce de proximité, Horeca, école). Les activités existantes dans la partie nord de l'avant-projet de PRU seront conservées et mise en valeur.

L'avant-projet de PRU vise également l'aménagement d'un nouveau parking silo d'une capacité de 500 places en lieu et place du parking SNCB existant.

Ces différentes poches d'urbanisation seront structurées par de grandes surfaces d'espaces public (+/- 9 ha existant et projeté – voiries structurantes comprises) comprenant la création de nouvelles voiries, de plusieurs couloirs végétalisés dédiés à la mobilité douce, d'une placette et d'un parc arboré.



Figure 3 : Détail des fonctions projetées (BEP, 2018)

5.2. Plan masse global

L'avant-projet de PRU est composé de macro-lots eux-mêmes subdivisés en îlots. Ces îlots sont reliés entre eux par des espaces publics (voiries, placette, parc, couloirs végétalisés, sentiers, etc.). Tous les îlots sont concernés par une mixité de fonctions mais certains d'entre eux sont d'avantage orientés vers le maintien et le développement des activités en place (asbl, associations, coopérative, etc.), vers des bureaux et du stationnement, vers l'enseignement ou encore vers la fonction résidentielle.



Figure 4: Plan masse de l'avant-projet de PRU (BEP 2018)

5.3. Constructions et gabarits

Les gabarits au sein de l'avant-projet de PRU sont très diversifiés et passent du R au R+8 avec une concentration des gabarits plus élevés en bordure nord et au centre du projet.



Figure 5 : Gabarits projetés (hors bâtiments existants et maintenus) par l'avant-projet de PRU (ARIES, 2018)

5.5. Mobilité

La figure suivante présente les sens de circulation des voiries et les points d'entrées/sorties des voiries nouvellement créées dans le cadre de l'avant-projet de PRU.

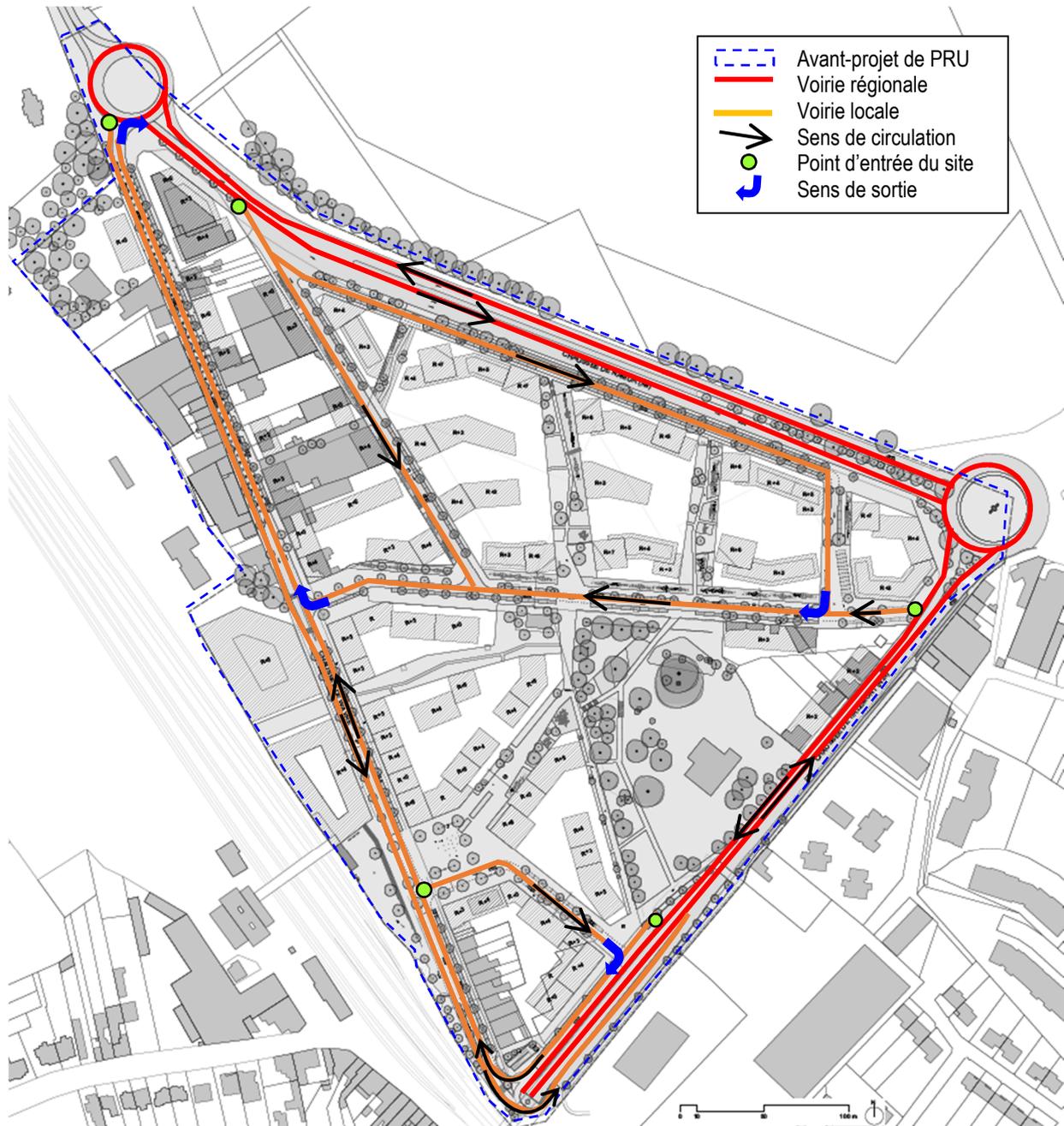


Figure 7 : Hiérarchisation du réseau de mobilité (ARIES sur fond JNC International, 2018)

Outre les infrastructures routières projetées accessibles aux modes doux, l'avant-projet de PRU prévoit la création de plusieurs cheminements à destination des modes doux permettant de renforcer la perméabilité du site.

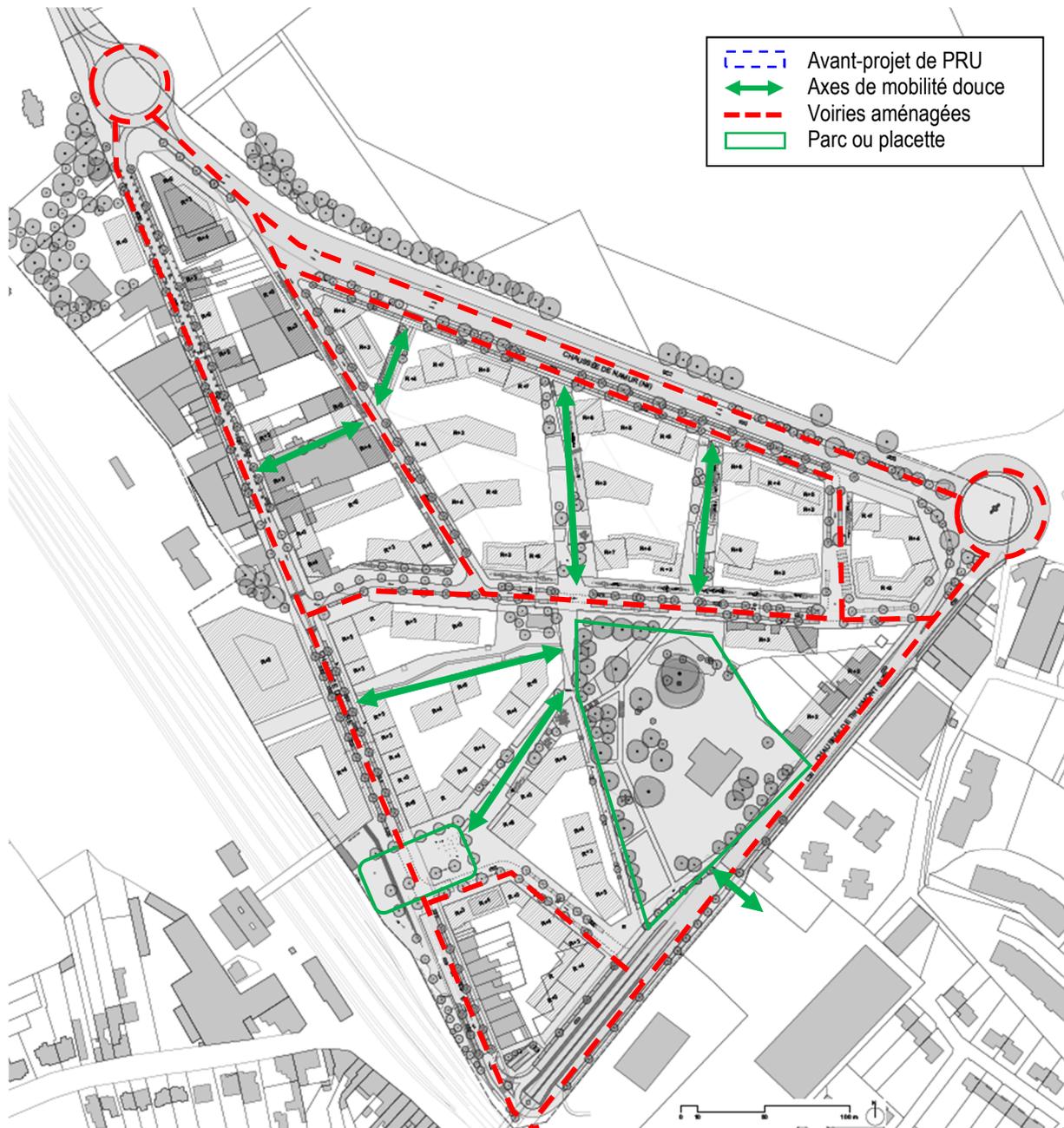


Figure 8 : Réseau de mobilité douce (ARIES sur fond de plan JNC, 2018)

5.6. Organisation de la mise en œuvre de l'avant-projet de PRU

L'organisation de la mise en œuvre de l'opération de remembrement urbain doit s'envisager sur une période à long terme.

Dans le cadre du projet, il ne s'agit pas d'un phasage à proprement parlé dans le sens où chaque étape n'est pas forcément conditionnée par la précédente, mais plutôt selon une succession d'opérations immobilières ou étapes de mise en œuvre accompagnées de conditions indispensables au bon aménagement des lieux.

Le schéma ci-dessous permet d'organiser la mise en œuvre du projet selon 4 étapes principales, à court, moyen, long et très long terme, au sein de chaque secteur opérationnel et en fonctions des différentes conditions indispensables au bon aménagement des lieux.

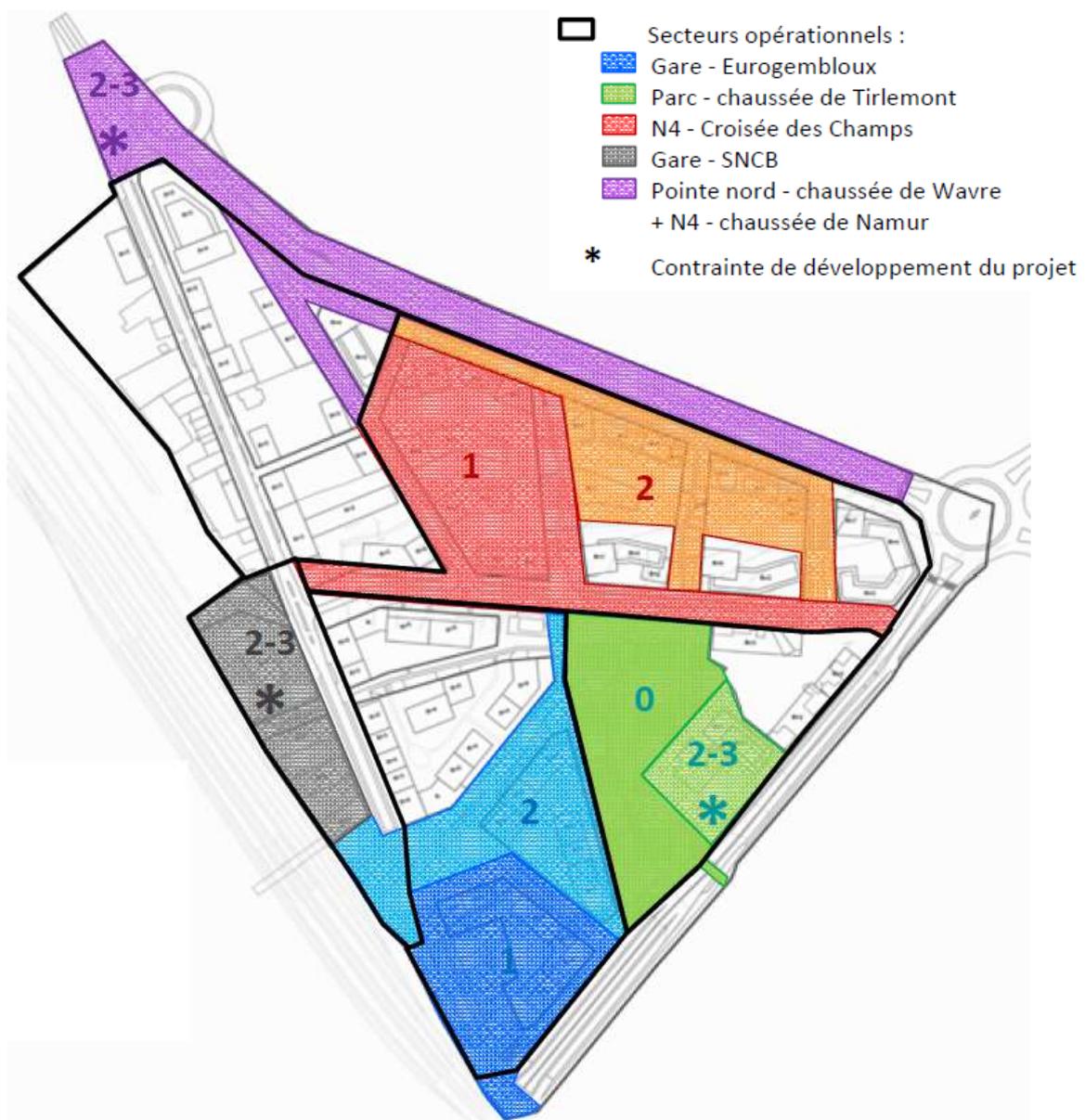


Figure 9: Plan de phasage (BEP, 2018)

6. Lien avec d'autres plans et programme pertinents : Tableau de synthèse

Dénomination	Existence au niveau du site et de ses environs
Outils de planification régionaux	
Schéma de Développement du Territoire (SDT) Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)	Au projet de SDT (2017), la commune est reprise dans l'influence de la métropole de Bruxelles, comprend un point d'appui universitaire, est repris comme point d'appui « Ville », est traversé par un réseau de communication ferroviaire principal et secondaire. Gembloux fait aussi partie de l'influence des dynamiques de rayonnement des pôles régionaux de Wavre – Ottignies-Louvain-La-Neuve et Namur. SDER (1999), Gembloux est repris comme pôle de développement et comme point d'ancrage sur un Eurocorridor.
Plan de secteur	L'avant-projet de PRU est couvert par le plan de secteur de Namur adopté par arrêté le 14/05/1985. Le PCAD n°32 a revu partiellement les affectations du Plan de Secteur. Il est repris en zone d'activité économique mixte, en zone d'habitat et en zone non affectée.
Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique (PASH)	L'avant-projet de PRU est situé en régime d'assainissement collectif pour partie dédié à une zone d'activités économiques et pour partie à de l'habitat ou équipement communautaire.
Schéma directeur cyclable	Gembloux est concerné par le réseau du schéma directeur Cyclable Wallon.
Outils de protection régionaux et/ou internationaux	
Périmètres et sites patrimoniaux	
Guide Régional d'Urbanisme Règlement Général sur les Bâtisses en site rural (RGSBR)	Le Guide Régional d'Urbanisme est d'application pour ce qui concerne les enseignes et dispositifs de publicité (chapitre 3), l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (Chapitre 4).
Biens classés et zones de protection	Aucun biens ou zone de protection n'est situé dans ou à proximité de l'avant-projet de PRU.
Patrimoine exceptionnel	Aucun patrimoine exceptionnel n'est situé dans ou à proximité de l'avant-projet de PRU.
Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel (IPIC)	Aucun bien lié au Patrimoine Immobilier Culturel n'est situé dans ou à proximité de l'avant-projet de PRU.
Zones protégées en matière d'urbanisme (ZPU)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par une zone de protection en matière d'urbanisme
Périmètres d'intérêt Culturel, Historique et Esthétiques (PICHE)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique
Site archéologique	L'avant-projet de PRU est concerné par un site archéologique inédit.
UNESCO Patrimoine mondial et Patrimoine immatériel de l'humanité	Aucun bien lié à l'UNESCO n'est situé dans ou à proximité de l'avant-projet de PRU.
Périmètres de contraintes environnementales	
Périmètres de prévention de captage	Un captage est situé directement au droit de l'avant-projet de PRU. La zone de prévention éloignée liée à la galerie de Rabauby couvre la moitié est de l'avant-projet de PRU

Zones vulnérables	La commune de Gembloux et l'avant-projet de PRU sont concernés par la zone vulnérable aux nitrates
Site de Grand Intérêt Biologique	Aucun SGIB n'est situé dans ou à moins de 200m de l'avant-projet de PRU.
Réserves naturelles	Aucune réserve naturelle n'est située dans ou à moins de 500m de l'avant-projet de PRU.
Site Natura 2000	Aucun site Natura 2000 n'est situé dans ou à moins de 3 km de l'avant-projet de PRU.
Arbres et haies remarquables	L'avant-projet de PRU est concerné par un site d'arbres et de haies remarquables (parc Crélan)
Aléas d'inondations	La partie centrale du périmètre est reprise en aléa d'inondation élevé par ruissellement de surface, aléa qui correspond au lit du ruisseau du Rabauty
Outils opérationnels régionaux	
Périmètre de Reconnaissance Economique	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un PRE
Site à réaménager (art.D.V.1)	L'avant-projet de PRU est concerné par deux sites à réaménager
Site de réhabilitation paysagère et environnementale (art.D.V.7)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un SRPE
Périmètre de Remembrement Urbain (art.D.V.9)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un Périmètre de Remembrement Urbain existant.
Périmètre de Revitalisation Urbaine (art. D.V.13)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un périmètre de Revitalisation Urbaine
Périmètre de Rénovation urbaine (art.D.V.13)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un périmètre de Rénovation Urbaine
Zones d'initiatives privilégiées (art.D.V.15)	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par une zone d'initiative privilégiée (art.D.V.15)
Outils de planification communaux	
Guide Communal d'Urbanisme (CGU) Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)	Gembloux et l'avant-projet de PRU sont concernés par un GCU/RCU. Le règlement communal de la Ville de Gembloux a été approuvé par arrêté ministériel le 23 Juillet 1996. L'avant-projet de PRU est repris en espace bâti urbaine en ordre continu, en espace bâti urbaine en ordre semi-continu, en espace bâti de gabarit moyen et en espace vert
Schéma de Développement Communal (SDC) ou Pluri-Communal (SDP) Schéma de Structure Communal (SSC)	Gembloux et l'avant-projet de PRU sont concernés par un SDC/SSC approuvé par le Conseil communal en date du 07/02/1996. L'avant-projet de PRU est repris unités d'activités économiques (secteur secondaire de structure lourde), en unité d'habitat à vocation mixte et à vocation de parc et d'espace vert.
Schéma d'Orientations Local (SOL) Plan communal d'aménagement (PCA)	L'avant-projet de PRU est couvert par le PCAD n°32 dit « de la gare » excepté la partie concernée par le parking SNCB au sud-ouest du périmètre
Permis d'urbanisation	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un permis d'urbanisation existant
Outils de gestion communaux ou intercommunaux	
Plan et programme	
Plan Communal et InterCommunal de Mobilité (PCM)	Gembloux, Chastre, Perwez, Sombreffe et Walhain sont concerné par un PiCM

Programme Communal de Développement Rural (PCDR)	Gembloux est concerné par une opération de développement rural. L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un fiche-projet liée au PCDR
Plan Communal de Développement de la Nature	Gembloux et l'avant-projet de PRU sont concernés par un PCDN depuis 2008
Contrat de rivière	<p>La commune de Gembloux fait partie des communes concernées par le contrat de rivière « Sambre et Affluents », actif depuis avril 1994, et plus particulièrement par le comité local Ligne-Orneau.</p> <p>Dans le cadre de ce contrat de rivière, ces objectifs visent, entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> La poursuite de l'amélioration de la qualité des eaux de surface ; <input type="checkbox"/> La favorisation de l'aménagement concerté et intégré de la Sambre et ses affluents dans le respect des préoccupations de ses usagers ; <input type="checkbox"/> La protection et l'amélioration de la qualité des eaux souterraines ; <input type="checkbox"/> L'accroissement du potentiel de rétention des zones naturelles inondables par gestion appropriée de celle-ci. <input type="checkbox"/> L'amélioration de la collecte des eaux usées et le raccordement des rejets aux égouts.
Objets territoriaux soumis à réglementation particulière	
Statut juridique des voiries et voies de communication	L'avant-projet de PRU est longé par deux nationales (Chaussée de Namur et Chaussée de Tirlemont) et traversé par une voirie communale (Chaussée de Wavre)
Atlas des chemins vicinaux	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un sentier vicinal.
Statut juridique des Bois et Forêts	L'avant-projet de PRU n'est pas concerné par un bois ou une forêt
Statut juridique des cours d'eau	L'avant-projet de PRU est exclusivement traversé par un cours d'eau non classé (Le Rabauby)

7. Analyse des besoins et justification de l'avant-projet de plan au regard de l'article D.I.1 du CoDT

Le projet doit rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité, en respectant les principes de :

- Gestion qualitative du cadre de vie ;
- Utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources ;
- Rencontre de la performance énergétique de l'urbanisation ;
- Conservation et développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

A. La gestion qualitative du cadre de vie

Le site du projet est actuellement un espace urbain peu structuré, très hétéroclite (parcelles en friches, tissus industriel, résidentiel et commercial, parc et zone agricole) et déconnecté de son environnement. Sa localisation stratégique à proximité directe de la gare, du centre-ville et le long d'axes routiers importants justifie qu'un redéveloppement en adéquation avec ce contexte soit envisagé. De plus, compte tenu de sa visibilité en entrée de ville et des initiatives privées actuellement en cours, il s'avère nécessaire de définir un projet urbain à l'échelle du quartier lui permettant de lui donner une réelle identité et une cohésion d'ensemble.

La mise en œuvre de l'avant-projet de PRU permettra de restructurer et d'assurer une cohérence globale de l'urbanisation du site. La création d'espaces publics (voiries, cheminements, espaces verts, ...) participera à l'amélioration du cadre de vie et renforcera les connexions du quartier avec son environnement. Le développement d'une mixité fonctionnelle participera également à la qualité de vie au sein du quartier.

B. Les besoins sociaux et l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources

Suivant les perspectives d'évolution de la population, le besoin en nouveaux logements à l'échelle de la Région Wallonne serait d'environ 177.000 nouveaux logements, à l'horizon 2035. Par rapport à la moyenne régionale, Gembloux est caractérisée par une croissance élevée de sa population et du nombre de ménages.

Par ailleurs, au vu du taux d'occupation élevé des établissements scolaires communaux ainsi que de l'augmentation constante du nombre d'élèves au sein de ces établissements, un besoin en termes d'infrastructures liées à l'enseignement existera également.

Les objectifs de développement du projet visent à répondre à ces enjeux par la création d'environ 1.180 logements et à anticiper les besoins en services et équipements.

En l'occurrence, le projet entre en adéquation avec un aménagement durable du territoire dans la mesure où il contribue à répondre à la demande croissante en logements de petite et moyenne tailles, tout en freinant, par une densité appropriée, l'étalement urbain vers les zones périphériques et éloignée du centre.

La densité projetée de 85 log/ha se justifie au regard de sa localisation stratégique (à côté de la gare et à proximité de voiries régionales), permettra de répondre aux besoins en logements de la commune et participe à une utilisation parcimonieuse du sol.

C. Les besoins économiques

D'un point de vue économique, hormis les perspectives de croissance de la population, qui se traduiraient par une augmentation de la population et donc des besoins primaires en équipements (enseignement, accueil des personnes âgées, crèches...) et services associés, aucun besoin majeur n'a pu être identifié. Cependant, il s'agira de veiller à (1) Maintenir l'activité existante en organisant et en structurant son développement ; (2) Développer un quartier multifonctionnel tirant parti de sa localisation, intégrant, outre un programme résidentiel, des services, bureaux et commerces ; (3) Préserver une mixité des fonctions ou du moins de permettre l'implantation de certaines activités économiques participant à la vie sociale du quartier.

D. Les besoins et performances énergétiques

La construction de logements et d'une mixité de fonctions à proximité de la gare et de centre-ville de Gembloux permettra de minimiser les déplacements et de favoriser l'utilisation des modes doux et des transports en commun et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la performance énergétique des bâtiments et les techniques disponibles ont fortement évoluées depuis plusieurs années. L'avant-projet de PRU sera l'opportunité de mettre en pratique ces nouvelles technologies dans un projet d'urbanisation.

E. Les besoins de mobilité

La mise en œuvre de l'avant-projet de PRU permettra de développer un projet mixte doté d'une excellente accessibilité en modes doux et en transports en commun.

La proximité immédiate de la gare et son pôle multimodal, du centre de Gembloux et de la gare des bus desservant de nombreuses lignes TEC constitue en effet autant d'atouts pour le développement des modes doux.

Le besoin en déplacement généré par le projet sera d'environ 6.500 déplacements (tous modes confondus) par jour en semaine durant un jour ouvrable moyen à l'origine ou à destination de l'avant-projet de PRU

En termes de stationnement, les besoins des habitants du nouveaux quartiers sont voués à évoluer dans le temps. En effet, la localisation adéquate du projet à proximité d'un pôle multimodal entraînera une diminution de l'utilisation de la voiture et une diminution du nombre de places de stationnement nécessaires par ménage.

F. Les besoins patrimoniaux et environnementaux, en ce compris la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager

Bien qu'aucun élément patrimonial présent au sein de l'avant-projet de périmètre ne soit classé, le développement futur du quartier tel qu'envisagé pourra s'effectuer en conservant les bâtiments de valeur patrimoniale comme l'ancien siège administratif « Eurofonderie » et le bâtiment Crélan.

Le projet vise par ailleurs la conservation, le développement et la mise en valeur des espaces verts. Un équilibre sera recherché par le projet entre développement résidentiel et développement de l'espace public (piéton, ouvert, arboré, végétalisé, non-bâti).

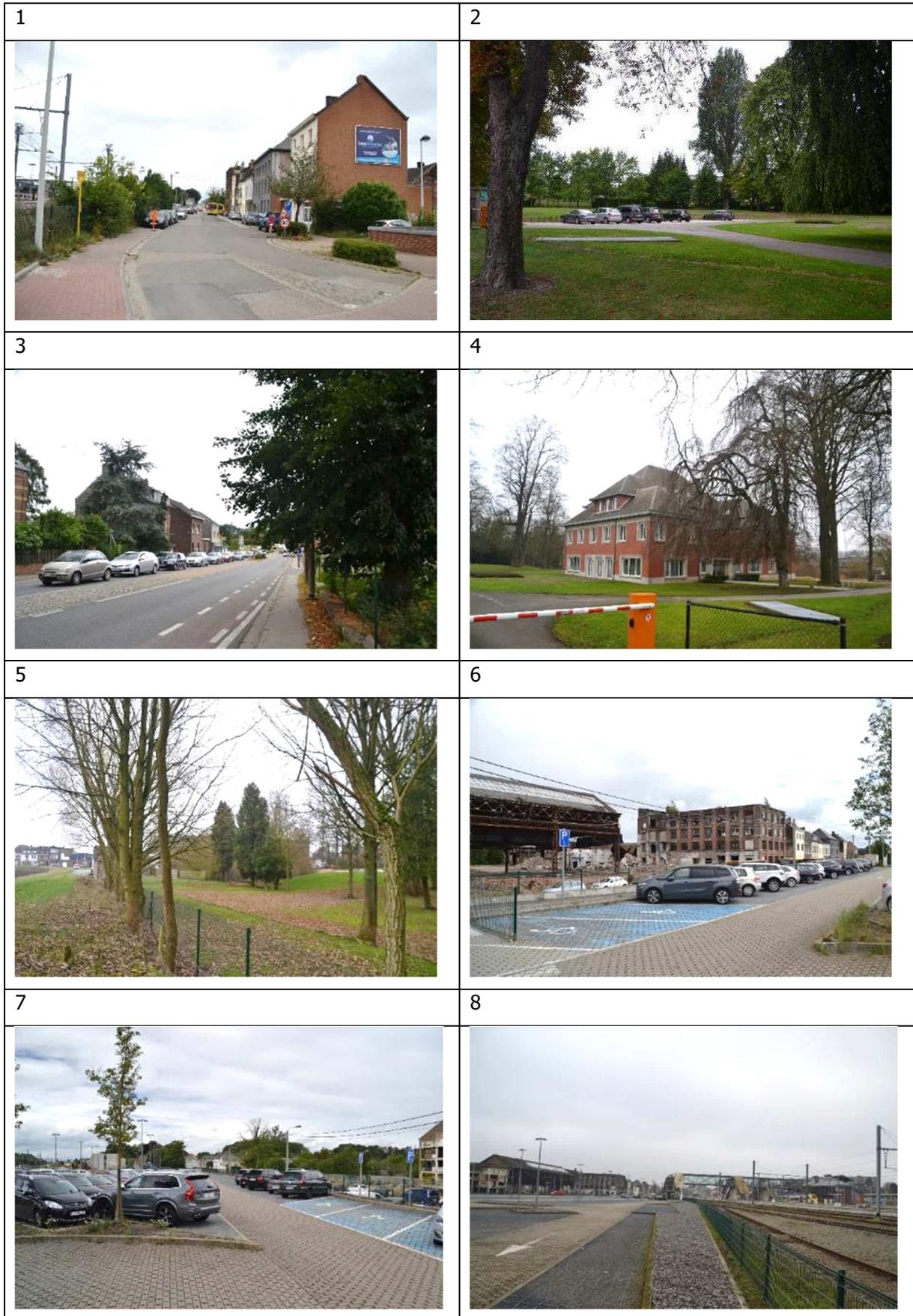
8. Occupation du sol

La figure ci-dessous reprend les principales occupations au sol au sein de l'avant-projet de Périmètre de Remembrement Urbain.



	Avant-projet de PRU
	Zone agricole
	Friche industrielle (Site « Eurofonderie »)
	Zone d'activité (artisanat, commerce, coopérative, association) et zone de manœuvre
	Zone de voirie
	Habitation et fond de jardin
	Zone de stationnement
	Alignement d'arbres et d'arbustes
	Zone de parc boisé

Figure 10 : Occupation du sol (Fond Walonmap 2016, ARIES 2018)





9. Description de la situation existante

9.1. Structure du bâti, patrimoine bâti et urbanisme

Le Périmètre de Remembrement Urbain se trouve en entrée de ville, à la périphérie nord du centre-ville, dans le quartier de la gare, à l'interface entre l'urbanisation de Gembloux et le complexe agricole. Cette position stratégique est caractérisée par :

- Une proximité avec le pôle de la gare et des axes routiers importants ;
- De grandes zones multifonctionnelles situées au nord de Gembloux, où les développements de logements, de commerces et de services sont importants ;
- Une proximité par rapport au quartier dit « Sucrerie », qui présente une offre en commerces relativement importante ;
- Des projets potentiels importants par rapport au reste du centre-ville (logements, services, commerces) malgré les barrières physiques ;
- Un proximité par rapport à plusieurs points de centralité :
 - Le centre-ville de Gembloux à 1,3 km ;
 - Le parc industriel à 1 km ;
 - De nombreux commerces de grande taille à quelques centaines de mètres ;
 - Les facultés universitaires Gembloux Agro-Bio Tech à +/- 1 km ;
 - Le Centre sportif de l'Orneau +/- 1 km.

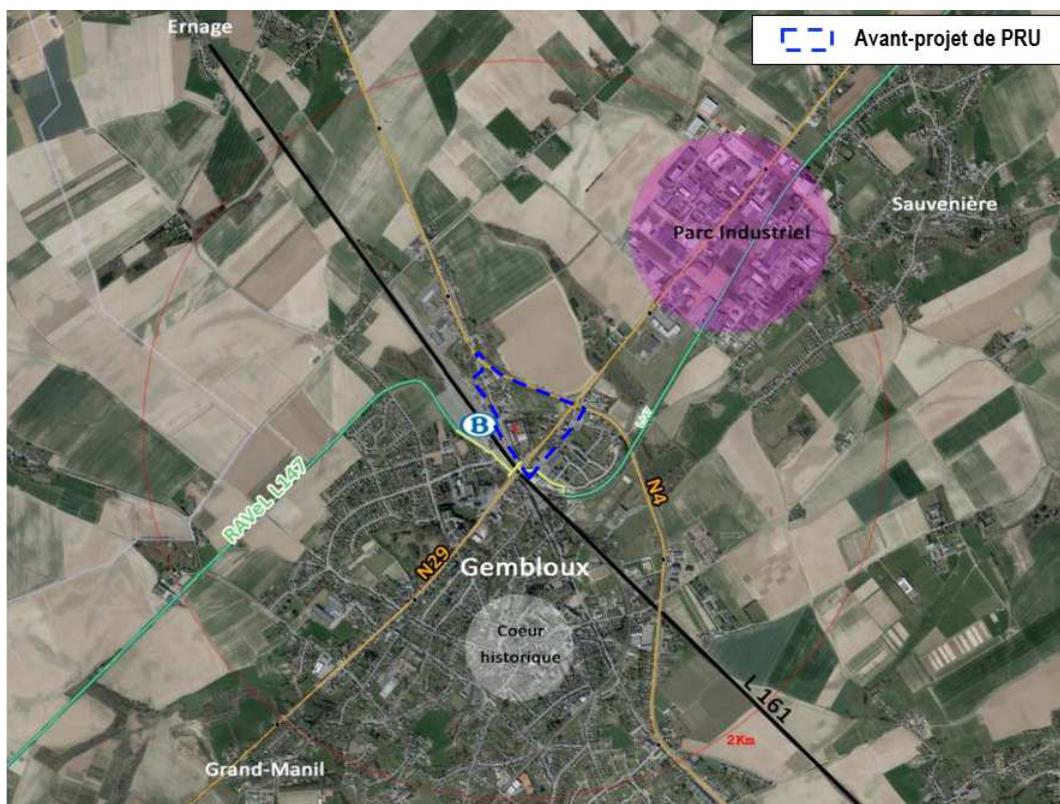


Figure 11 : Localisation du projet dans l'agglomération (ARIES, fond Walonmap 2015)

Le tissu urbain au sein et aux alentours de l'avant-projet de PRU est très hétéroclite et comprend tous types d'urbanisation, de densité, de typologie, d'époque et de fonction. Ce tissu est non seulement totalement diversifié, mais il est aussi scindé et subdivisé à cause, entre autres, des différents axes de circulation.

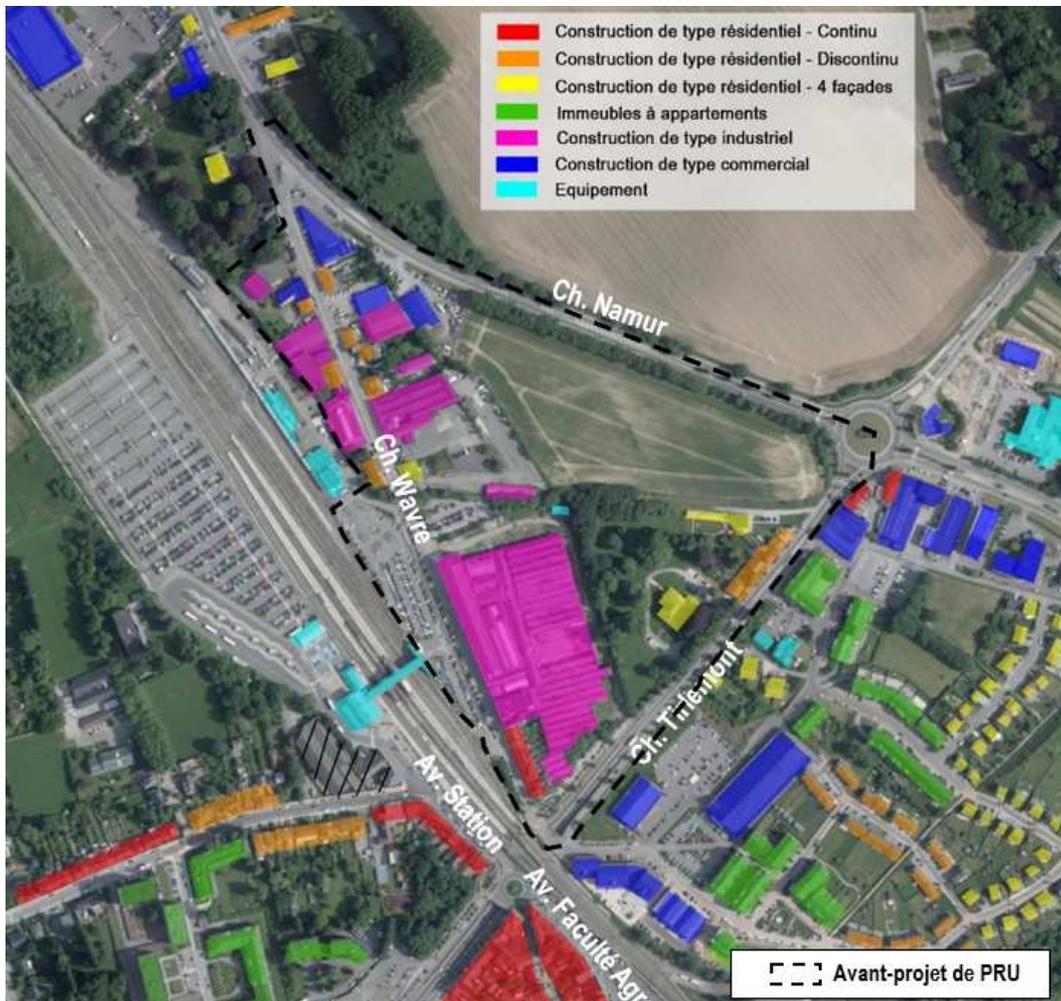


Figure 12 : Types d'urbanisation au sein et aux alentours du PRU (ARIES, 2017)

9.2. Structure paysagère

Différents types de vues permettent de définir l'ambiance paysagère qui caractérise le périmètre et ses abords et d'en tirer les constats suivants :

- Les grands et longs points de vue depuis les abords, vers l'intérieur et vers l'extérieur du périmètre sont limités. En effet, de nombreuses barrières physiques perméables et semi-perméables (constructions et massifs végétalisés) sont présentes tant aux abords de l'avant-projet de PRU qu'au sein de celui-ci.
- Le périmètre n'est pas observable depuis une grande partie de l'agglomération de Gembloux. Il peut toutefois potentiellement être perçu depuis l'ouest (parking SNCB, et le long de la rue de l'Agasse).

En matière de patrimoine paysager, aucun périmètre, point ou ligne de vue remarquable ne couvre ou est orienté vers l'avant-projet de PRU.

9.3. Sol, sous-sol et eaux souterraines

Au niveau du sol, du sous-sol et des eaux souterraines, le périmètre peut être caractérisé comme suit :

- Risque de ruissellement concentré majeur selon un axe d'ouest en est correspondant au tracé du ruisseau du Rabauby.
- Risque d'érosion hydrique diffuse et de perte en terre dans la partie est du périmètre.
- Succession lithologique suivante, de haut en bas : Revêtement de surface – Remblais – Limon – Sable – Argile limoneuse.
- Eau souterraine rencontrée à faible profondeur (entre 1,2 et 1,7 m) dans la partie centrale du site, affectant les potentialités d'infiltration. Au sud, le niveau de l'eau est situé à une profondeur comprise entre 4 et 6 m.
- Le périmètre n'est pas affecté par des contraintes géotechniques : contraintes karstiques, carrières et puits de mine, risques d'éboulement et sismique.

En ce qui concerne l'état sanitaire du sol, deux sites localisés au sein du périmètre de remembrement urbain ont fait l'objet d'études de sol :

- L'ancien site Eurofonderie pour lequel une pollution homogène des remblais ainsi que quelques tâches de pollution du sol et une tâche de pollution de l'eau souterraine ont été mises en évidence. Deux tâches doivent faire l'objet d'un assainissement en raison d'hypothèses de menace grave pour la santé humaine ou l'environnement.
- Le site des anciens établissements Mélotte pour lequel une pollution des remblais a été identifiée. La pollution est qualifiée d'historique et ne présente pas de menace grave pour la santé humaine ou l'environnement à condition de maintenir un revêtement de surface et de ne pas cultiver de potager en pleine terre au niveau de la zone la plus polluée. Aucun assainissement n'est requis.

9.4. Hydrologie et égouttage

Le site est situé dans le bassin versant de la Meuse, à proximité de deux cours d'eau, le ruisseau d'Enée et l'Orneau. Le Rabauby, ruisseau canalisé non repris à l'atlas des cours d'eau non navigables, traverse le périmètre de remembrement urbain, parallèlement au collecteur principal des eaux usées. Ce ruisseau, dont les eaux proviennent historiquement du bassin versant agricole au nord-ouest de la gare et qui se jette dans l'Orneau au niveau de la réserve de l'Escaille, reprendrait encore des eaux usées en amont du site étudié.

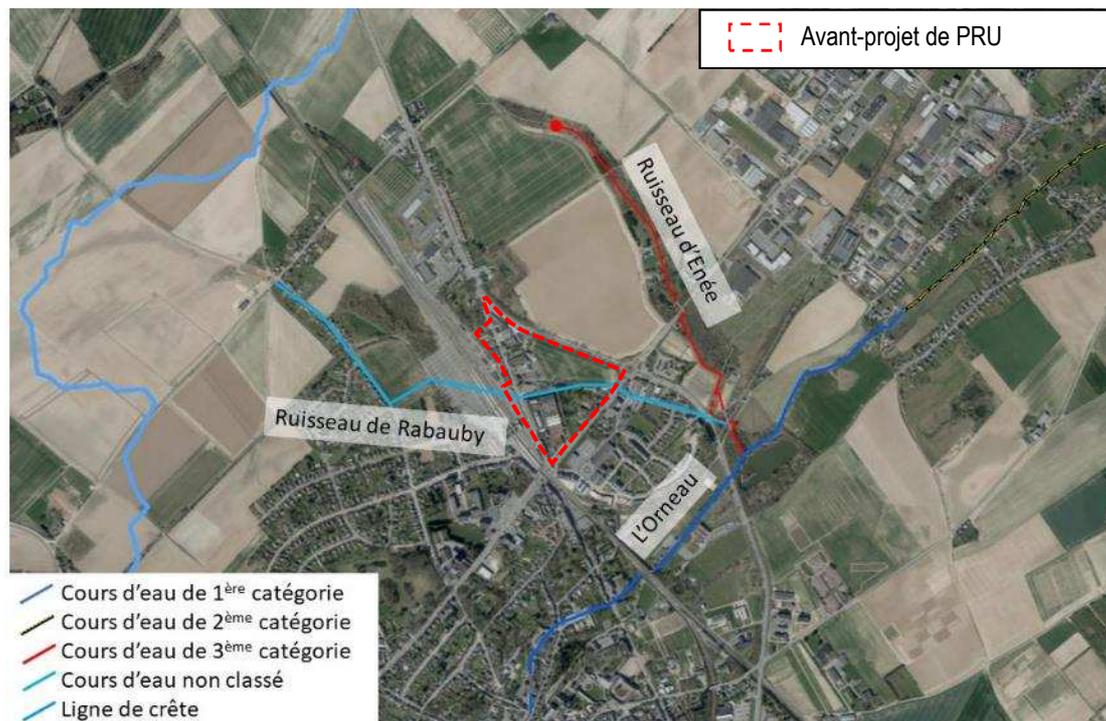


Figure 13 : Réseau hydrographique à proximité du périmètre de remembrement urbain (outil cartographique WalOnMap du SPW, 2016)

Selon le Plan d'assainissement par sous-bassins hydrographiques (PASH), le périmètre de remembrement urbain est situé en régime d'assainissement collectif. La station d'épuration liée à la zone est située à Corroy-Le-Château. Elle est située à environ 3,8 km au sud du site qui y est relié via un collecteur gravitaire traversant le site, un collecteur sous pression et un collecteur gravitaire longeant l'Orneau.

Selon les informations transmises par l'INASEP (intercommunale qui gère la station d'épuration), la station d'épuration n'est pas saturée en termes de charge organique mais bien en charge hydraulique. Cela signifie qu'elle traite la charge qui y arrive et est conforme au niveau de son rejet mais qu'en période pluviale une part de cette charge est perdue au niveau des différents déversoirs d'orage présents le long du réseau de collecte.

9.5. Qualité de l'air, odeurs et climat

Les mécanismes et processus déterminant la qualité de l'air à un endroit donné sont complexes et se déroulent à des échelles spatiales importantes. La qualité de l'air peut être approchée à une large échelle par la mesure de différents polluants couramment utilisés pour caractériser l'air ambiant, (dioxyde de soufre (SO₂), dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃), etc.) et à une échelle plus réduite par l'identification des sources principales de pollutions de l'air (trafic routier, chaufferies, amiante, industries, ...).

Au niveau du périmètre, la qualité de l'air peut être qualifiée de bonne au regard des normes européennes en raison de la situation de l'avant-projet de PRU et de l'absence de sources significatives de pollution à proximité.

9.6. Environnement sonore

Les principales sources de bruit existantes aux alentours de l'avant-projet de PRU sont :

- Le trafic routier sur la chaussée de Tirlemont et la N4
- Le trafic ferroviaire de la ligne 161 (Bruxelles-Namur).

Le niveau de bruit, principalement généré par ces deux sources, a été quantifié via une mesure acoustique de longue durée effectuée sur site et les données fournies par la cartographie du bruit des grands axes ferroviaires. Les valeurs obtenues ont ensuite été confrontées aux normes acoustiques en vigueur.

Globalement **l'environnement sonore au point de mesure peut être qualifié de modérément bruyant** avec un L_{den}^1 de 53,2 dB(A).

Le niveau de bruit nocturne dépasse le seuil préconisé par l'OMS correspondant à un L_{night} de 45 dB(A) et engendrant des perturbations modérées à fortes du sommeil des habitants du site.

9.7. Milieu biologique

Plusieurs visites de site ont été effectuées (juillet 2017 et janvier 2018) en vue d'identifier et de caractériser les milieux notamment au travers de leur composition floristique. Suite à ces campagnes de terrain, 6 milieux ont pu être identifiés :

- E2.2 – Prairies de fauche de basse altitude ;
- E5.6 – Végétations rudérales ;
- G1.9 – Forêt avec bouleau, tremble, sorbier des oiseleurs, coudrier ou saule ;
- I1.1 – Grande culture ;
- I2.2 – Petits jardins privés et square ;
- J4.1 – Friches herbeuses associées aux réseaux de transport

¹ L_{den} : indicateur de bruit jour-soir-nuit, associé globalement à la gêne



Figure 14 : Localisation des habitats biologiques dans le périmètre (ARIES 2017)

A l'exception du talus arboré, ces milieux naturels ne présentent pas de valeurs écologiques particulières. Le talus arboré étant une continuité verte linéaire, sa suppression constituera toutefois une perte dans le réseau écologique local.

9.8. Mobilité et accessibilité

A. Accessibilité

L'avant-projet de PRU est localisé à proximité directe de deux routes nationales importantes : la N4 et la N29 permettant de relier respectivement Bruxelles au Luxembourg en passant par Namur et la Flandre à Charleroi via Jodoigne et Fleurus. En outre, les autoroutes E42 et E411 passent à moins de 15 km du site et sont directement rejoignables via respectivement la N4 et la N29.

L'avant-projet de PRU bénéficie, par conséquent, d'une bonne accessibilité routière qui est toutefois entravée durant les heures de pointes de circulation et plus particulièrement en heure de pointe du soir (17h-18h).

Compte tenu de sa proximité avec la gare ferroviaire et la gare des TEC, et de de la diversité des destinations possibles, l'avant-projet de PRU dispose également d'une excellente localisation en termes de transports en commun.

Les infrastructures piétonnes et cyclables présentes sont caractérisées par un niveau de confort variable et/ou des discontinuités ponctuelles.

Notons à titre indicatif que le périmètre est situé à moins de 30 minutes à pied du centre-ville de Gembloux et à moins de 30 minutes à vélo de nombreux villages aux alentours de Gembloux. Le centre-ville de Gembloux et le pôle commercial/d'activités économiques de la Sauvenière sont accessibles en moins de 10 minutes à vélo.

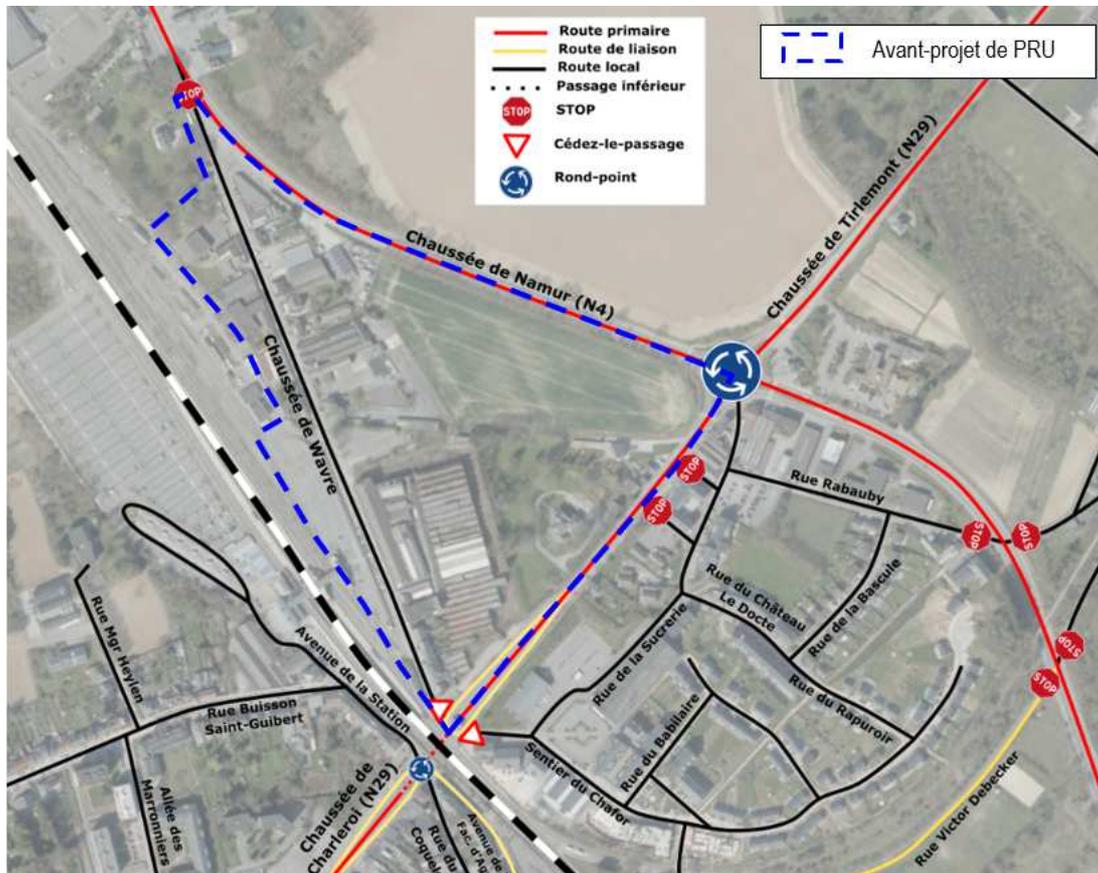


Figure 15 : Réseau viaire aux abords du site (ARIES, 2017)

B. Flux de circulation

Tant aux heures de pointe du matin que du soir, un jour ouvrable moyen, les flux de circulation aux abords de l'avant-projet de PRU présentent les spécificités suivantes :

- Des flux soutenus sur la chaussée de Namur (N4) et sur la chaussée de Tirlemont (N29) dans les deux sens de circulation ;
- Des flux de circulation relativement faibles sur les autres voiries avec moins de 100 EVP/h/sens, soit conformément au statut local des différentes voiries.

Au niveau des carrefours étudiés, seul le rond-point des Trois Clés est saturé durant les heures de pointe du matin et du soir. Les autres carrefours disposent de réserves de capacités variables.

C. Stationnement

L'offre en stationnement aux abords de l'avant-projet de PRU est importante, notamment en raison des parkings SNCB de la gare de Gembloux. Toutefois, l'offre en stationnement est fortement sollicitée en journée, contrairement à la soirée où la majorité des emplacements de stationnement sont disponibles.

9.9. Activités humaines

A. Population

Le 1^{er} janvier 2017, la commune de Gembloux était composée de 25.763 habitants, soit une densité de 266,3 habitants/km².

En termes de perspectives d'évolution de la population, à moyen terme (2025), la population communale augmenterait de 1.899 habitants, soit une hausse de 7% par rapport à 2017 et de plus de 15% par rapport à la population actuelle à l'horizon 2035, soit environ 4.066 habitants supplémentaires.

Par rapport aux perspectives wallonnes, Gembloux est caractérisée par une croissance plus élevée (Région wallonne : ménages +11,26% à l'horizon 2035).

B. Logements

En 2017, selon l'INS, les maisons unifamiliales représentaient 77% des logements de Gembloux, contre 23% de buildings et immeubles à appartements.

L'âge du parc immobilier résidentiel de la commune de Gembloux est relativement ancien avec 31,4% des bâtiments résidentiels (maisons et buildings à appartements) datant d'avant 1900.

C. Offre commerciale

A proximité immédiate du périmètre, on retrouve :

- Un petit pôle organisé autour du rond-point des Trois Clés (HoReCa, garage, station-service, magasin de jouets) ;
- Plusieurs commerces (alimentaire et équipement de la personne) localisés au niveau de la rue de la Sucrierie ;
- L'offre commerciale de l'axe Avenue de la Station/Avenue de la Faculté d'Agronomie (HoReCa, commerces de proximité et services à la population).

D. Equipements communautaires

En 2015, Gembloux disposait d'une capacité d'accueil préscolaire relativement élevée.

Au niveau scolaire, une étude sur la programmation scolaire conclut en un taux d'occupation élevé des établissements scolaires communaux et, malgré des extensions prévues, des besoins totaux qui ne pourront, à termes, être rencontrés.

Au niveau de l'accueil des personnes âgées, la commune de Gembloux dispose d'une capacité d'accueil moyenne avec un taux de couverture de 50 lits/1.000 personnes de 60 ans et plus.

La commune dispose finalement de plusieurs équipements culturels et sportifs répartis sur le territoire communal.

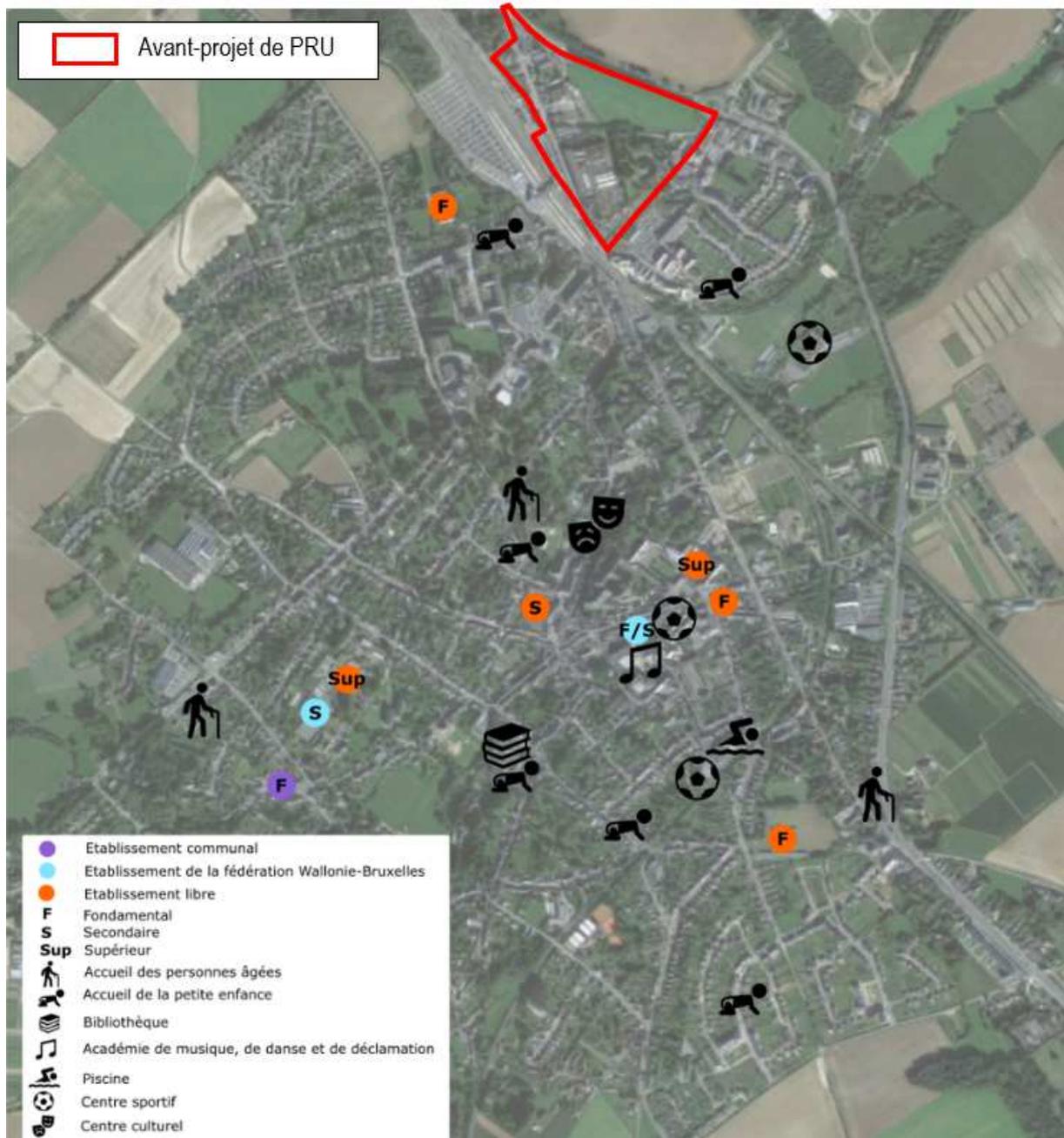


Figure 16 : Localisation des équipements à proximité du périmètre (ARIES, 2017)

10. Evolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en œuvre

De manière générale, si le périmètre de remembrement urbain n'est pas mis en œuvre, les éléments existants liés à la situation de droit seront d'application, c'est-à-dire, pour l'essentiel, le PCAD n°32 dit « de la gare », le SAR dit « Eurofonderie » et le SAR dit « Sucrierie et Bureaux ».

Pour rappel, le SAR « Sucrierie et bureaux » ne couvre que le parc actuel de la rue de Tirlemont, sans y prévoir d'affectation, tandis que le SAR « Eurofonderie » qui couvre la partie sud du périmètre, s'il n'y prévoit pas d'affectation, propose de réaménager le site afin d'y permettre la reconversion harmonieuse et l'utilisation rationnelle du site existant. Ce qui laisse la place à une multitude d'affectations urbaines en proportions raisonnables (logements, services, commerces, équipements...).

En cas de non mise en œuvre du PRU, les principales lignes directrices de l'aménagement du périmètre proviendront donc du PCAD dit « de la gare ». Celui-ci y prévoit, selon un plan d'aménagement spécifique, pour partie des « zones mixtes de résidence et de services » et pour partie des activités de production (activités artisanales, de services de distribution ou de petite industrie).

Selon les principes définis par ce PCAD, les différents bâtiments devraient s'implanter sous formes d'îlots de tailles diverses ainsi que sous forme de barres de logements. Ces différents îlots et barres s'alignent sur de nouvelles voiries structurant le grand îlot triangulaire formé par la chaussée de Namur, la chaussée de Wavre et la chaussée de Tirlemont (voies de collectes et avenues). Ces voiries de desserte internes desservent les îlots bâtis via les voies en zone résidentielles. L'ensemble du PCAD est ponctué de places publiques et d'arbres. Le parc Crélan est totalement conservé.

En matière de circulation, les principes de circulation sont globalement conservés à l'exception principale de l'absence de connexion directe depuis la chaussée de Namur.

En termes d'incidences, les implications environnementales d'une urbanisation sur base du PCAD sont globalement similaires à celles identifiées pour l'avant-projet de PRU. Ce dernier prévoit toutefois une urbanisation plus en phase avec les attentes et contraintes locales.

11. Objectifs pertinents de la protection de l'environnement et manière dont ces objectifs ont été pris en considération au cours de l'élaboration du PRU

Domaine	Objectifs et moyens
Socio-économie	<p>Les objectifs démographiques seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une densité raisonnée du quartier et une forme urbaine diversifiée valorisant le positionnement stratégique à côté de la gare, aux croisements de deux voiries régionales importantes et en entrée de ville ; ▪ Des logements adaptés et adaptables à l'accroissement attendu de la population et aux besoins évolutifs ; ▪ De la diversité dans la typologie et la taille des logements ainsi qu'en créant des logements publics. <p>Les objectifs sociaux seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La création d'espaces publics agréables, propices à la cohésion sociale et au développement de la convivialité entre les habitants du quartier et des quartiers environnants ; ▪ La mise en avant des acteurs déjà présents sur le site ; ▪ La création d'une école maternelle et primaire ; ▪ L'accueil d'autres fonctions communautaires au sein du quartier (crèche, bibliothèque, associations, ...) ; <p>Les objectifs économiques seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le développement d'activités économiques « de proximité et de services » à destination notamment des habitants du futur quartier, essentiellement ; ▪ Le soutien au développement économique des acteurs déjà présents sur le site.
Milieu naturel et physique	<p>Les objectifs au niveau des milieux naturel et physique seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une densité adaptée aux enjeux démographiques et au site ; ▪ La création d'une trame verte, à la fois réservoir de biodiversité et espaces d'agrément ; ▪ Une vision d'ensemble de l'aménagement de tous les espaces publics ; ▪ La mise en valeur et l'accessibilité public du parc « Crélan » ; ▪ La gestion des eaux de ruissellement au moyen de noues ; ▪ L'assainissement d'une friche industrielle et sa dépollution.
Mobilité	<p>Les objectifs de mobilité seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le développement d'activités économiques « de proximité et de services » à destination notamment des habitants du futur quartier ; ▪ Une organisation des déplacements au sein du quartier visant à limiter l'usage de l'automobile et favoriser les modes actifs et les transports en commun ;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une gestion adaptée du stationnement en termes de besoin et d'implantation ; ▪ Le développement d'un urbanisme « des courtes distances » ; ▪ La consolidation de l'offre de services et d'équipements présents ; ▪ L'accès aisé à la gare depuis les différents immeubles de logements via des espaces verts publics ;
Patrimoine	<p>Les objectifs patrimoniaux seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La valorisation du patrimoine bâti au travers la réhabilitation du bâtiment administratif de l'ancienne usine devant la gare ainsi que du bâtiment « Crélan » ; ▪ La création de projets contemporains en dialogue avec le paysage et le patrimoine naturel et bâti existants ; ▪ L'aménagement paysager en bordure de la N4 et au sein du site.
Energie	<p>Les objectifs énergétiques seront notamment réalisés via :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La conception de bâtiments performants en matière de consommation énergétique ; ▪ L'intégration des infrastructures et réseaux existants dans la trame viaire.
« Référentiel Quartier Nouveau »	<p>Bien que non repris parmi les 15 quartiers sélectionnés, l'avant-projet de PRU a été réalisé en suivant la démarche et les critères du référentiel concernant les « Quartiers Nouveaux ». La manière avec laquelle le projet répond aux critères définies par le référentiel est synthétisée dans la figure ci-après.</p>

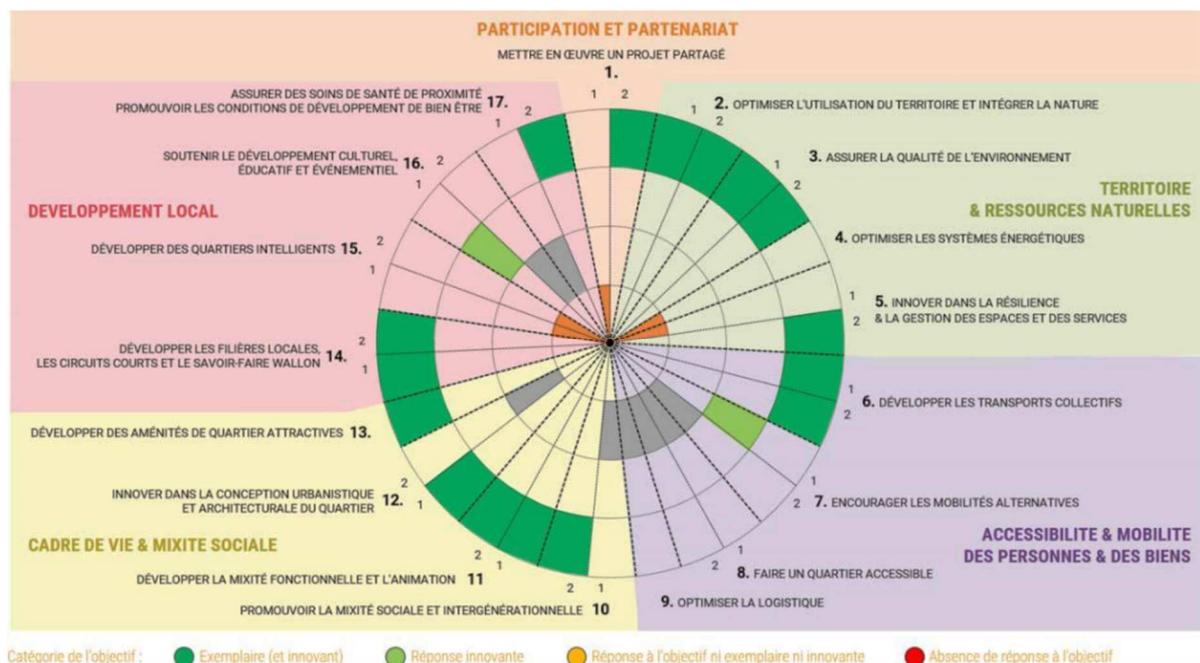


Figure 17 : Réponse au référentiel quartier nouveau (BEP - Alphaville – 2018)

12. Analyse des incidences sur l'environnement et définition des mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives non négligeables

12.1. Incidences sur la structure physique et la gestion des eaux

A. Aléa d'inondation

Pour rappel, la partie centrale du périmètre de remembrement urbain est reprise en aléa d'inondation élevé par ruissellement de surface, zone qui correspond au lit du ruisseau du Rabauby. Par contre, il n'est pas concerné par l'aléa d'inondation par débordement du ruisseau d'Enée ou de l'Orneau.

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de remembrement urbain, l'avis de la cellule GISER devra être sollicité pour valider les dispositifs envisagés. La mise en place d'un réseau de noues le long des voiries internes devant toutefois permettre de récolter les eaux pluviales et d'éviter tout problème de ruissellement.

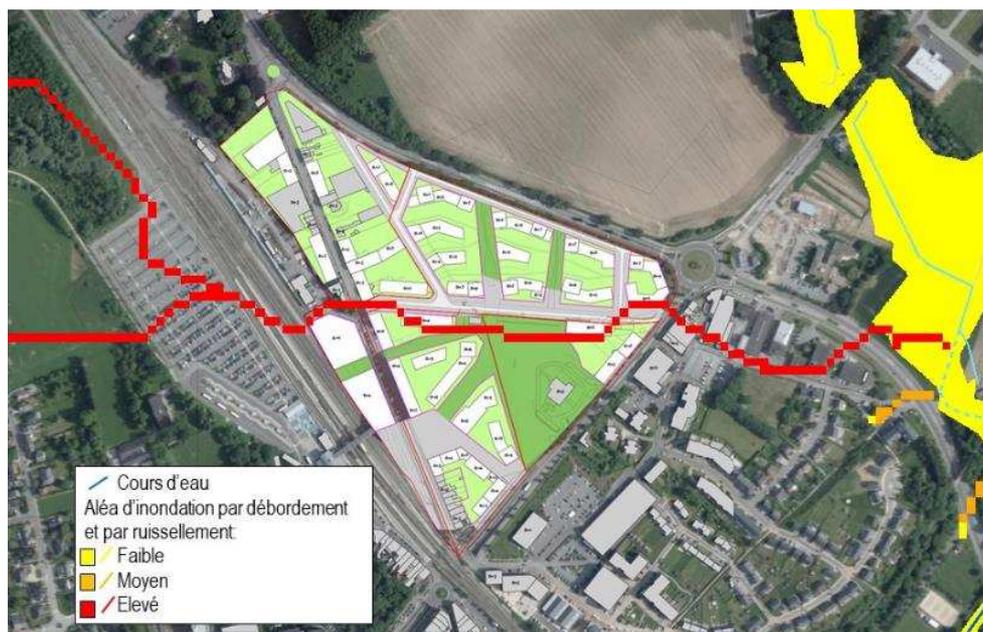


Figure 18 : Localisation de l'axe d'inondation par ruissellement par rapport au projet de remembrement urbain

B. Terres agricoles

Le réaménagement urbain du site empêche *de facto* toute utilisation ultérieure des 3,23 terres à des fins agricoles.

C. Gestion des eaux

La mise en œuvre du PRU impliquera une diminution de 39% des surfaces perméables par rapport à la situation existante.

Dans le cadre du remembrement urbain du site, il est envisagé de gérer les eaux pluviales par le biais de la mise en place d'un réseau de noues mis en place dans la partie basse du site.

De manière maximaliste, le volume nécessaire pour le tamponnement des eaux pluviales des toitures et des surfaces imperméabilisées du périmètre de remembrement urbain est estimé à **4.036 m³**. Or, au regard de ce volume estimé, les zones de rétention/stockage prévues devraient être augmentées en adaptant la surface de noues ou, le cas échéant, en prévoyant un bassin d'orage ou d'autres dispositifs de tamponnement avant rejet dans le Rabauty.

Par ailleurs, les eaux ruisselant sur les voiries peuvent être anormalement chargées en particules polluantes (essentiellement des hydrocarbures et des métaux lourds) et contaminer le sol et les eaux souterraines si elles sont rejetées directement dans l'environnement. Dans le cadre du projet, ce risque est considéré comme négligeable.

Les eaux qui ne seraient pas infiltrées au droit des noues seront probablement évacuées via un trop-plein vers le ruisseau du Rabauty, cours d'eau voûté qui alimente partiellement la Réserve Naturelle de l'Escaille et l'Orneau ensuite. Il convient donc de tout mettre en œuvre pour empêcher toute pollution (hydrocarbures des voiries et parkings notamment) d'atteindre ces exutoires naturels.

En l'occurrence, à condition d'être correctement aménagés, les ouvrages paysagers peuvent permettre de retenir les éventuels contaminants en amont et constituer ainsi une sécurité vis-à-vis de la pollution de la Réserve de l'Escaille.

Au niveau de la gestion des eaux usées, la majorité des eaux de la zone seront probablement dirigées vers le collecteur qui longe le Rabauty.

Le débit d'eaux usées horaire moyen généré par le périmètre de remembrement urbain a été estimé à **15%** de la capacité de la conduite publique. Conformément à l'avis de l'INASEP, les rejets d'eaux claires dans le réseau d'égouttage public doivent être interdits si d'autres exutoires sont techniquement et financièrement accessibles (sol, eaux de surface, ...).

Par ailleurs, si les eaux usées issues du périmètre de remembrement urbain seront in fine traitées à la station d'épuration de Corroy-Le-Château, qui possède une réserve de capacité suffisante en termes de charge organique, la station d'épuration est saturée en terme hydraulique. Les rejets d'eaux pluviales vers la station d'épuration doivent donc être interdits.

12.2. Incidences sur l'air et le climat

Au total, il est prévu que l'avant-projet de PRU comporte 117.430 m² de logements et 26.000 m² de bureaux, services, école, etc. Environ 60% des surfaces de bureaux et services se trouve au rez-de-chaussée de logements. La diversité des fonctions prévues ainsi que la proximité directe entre des fonctions différentes peut donc permettre de générer des incidences positives sur la qualité de l'air et les consommations énergétiques.

Par ailleurs, la localisation du périmètre, à proximité directe de la gare de Gembloux et du centre-ville, favorise l'usage des transports en commun par les futurs occupants.

Complémentairement, l'application de quelques concepts de base en matière de typologie des bâtiments permet de réduire fortement les besoins en chauffage, en refroidissement et en éclairage. En l'occurrence, au sein de l'avant-projet de PRU, la compacité élevée des bâtiments semble par conséquent permettre la limitation des déperditions énergétiques.

De même, mis à part les bâtiments construits le long de la chaussée de Wavre, la majorité des nouvelles constructions possède une façade orientée au sud. De manière générale, l'orientation des bâtiments est donc bonne d'un point de vue énergétique.



Figure 19 : Orientation des immeubles du PRU (ARIES, 2018)

L'émission de polluants dans l'air liée à la densification de la zone sera donc majoritairement constituée par les rejets issus des systèmes de chauffage et le trafic automobile, soit des sources représentatives de la pollution en milieu urbain.

12.3. Incidences sur l'ambiance sonore et olfactive

Les principales sources de bruit liées à la mise en œuvre de l'avant-projet de PRU sont :

- Les nouvelles activités projetées sur le site, dont notamment une école et diverses activités économiques ;
- Les installations techniques nécessaires au fonctionnement des bâtiments ;
- Le trafic routier nouvellement généré.

Au niveau du bruit routier, les habitants des bâtiments (existants et projetés) se trouvant le long de la chaussée de Tirlemont et de la chaussée de Wavre seront les plus exposés, avec en heure de pointe du matin, une augmentation de bruit :

- Perceptible sur la chaussée de Tirlemont (+1,34 dB(A)) ;
- Nette sur la partie sud de la chaussée de Wavre (+5,87 dB(A)) ;
- Flagrante sur la partie nord de la chaussée de Wavre (+6,36 dB(A)).

A noter que les augmentations nette et flagrante le long de la chaussée de Wavre s'expliquent par le faible niveau de bruit actuellement généré par le trafic.

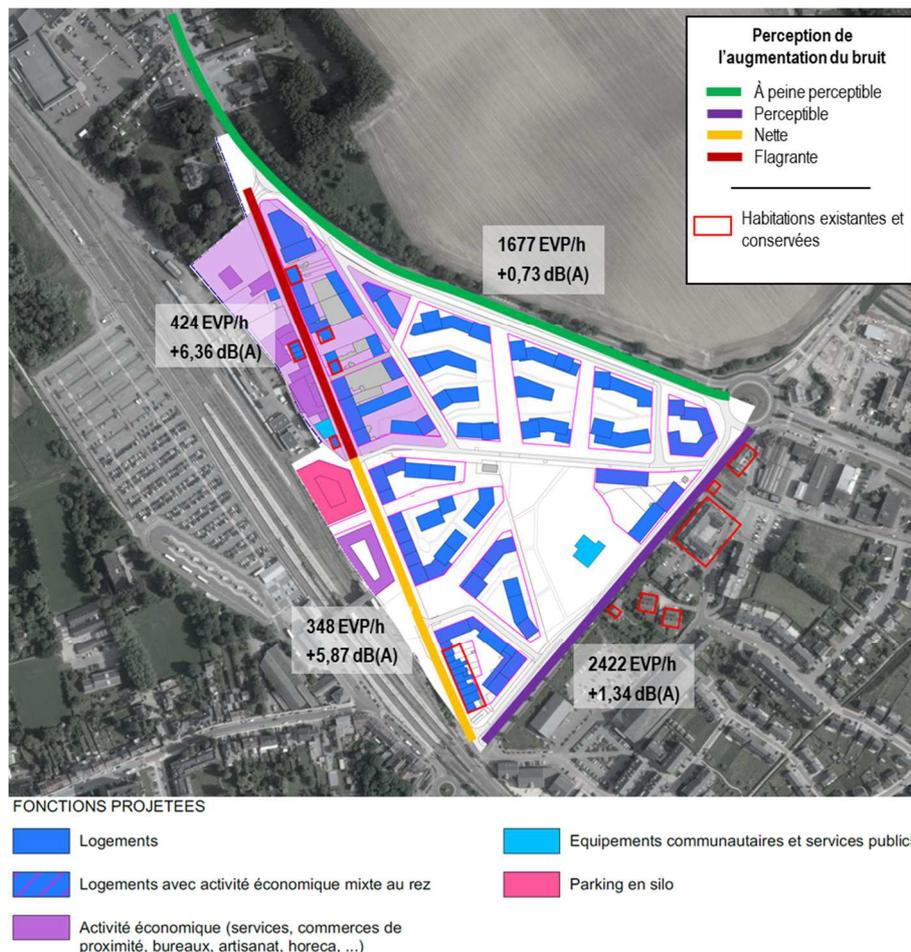


Figure 20 : Augmentation du bruit sur les axes routiers suite à la mise en œuvre de l'avant-projet de PRU (ARIES 2018 sur fond de plan BEP)

En ce qui concerne le niveau de bruit global, ce seront toutefois les logements situés à proximité de la N4 et de la chaussée de Tirlemont qui seront les plus affectés. Ces niveaux de bruit seront similaires au bruit de grandes artères urbaines et seront source d'inconfort pour les habitants des immeubles des premiers fronts bâtis le long de la N4 et de la chaussée de Tirlemont. Des recommandations ont donc été émises en vue de limiter la gêne perçue.

Aucune nuisance significative particulière n'a été identifiée en matière de vibration et d'odeurs.

12.4. Incidences sur la qualité biologique

L'impact du PRU sur les milieux naturels sera relativement limité en raison de la faible qualité écologique du site actuel (manque de gestion, zone d'agriculture intensive, présence d'espèces exotiques invasives).

Les incidences principales sont la destruction des milieux présents au profit de la construction des bâtiments et des voiries. Cette destruction des milieux engendrera également une perte d'habitat pour la faune présente sur site. L'utilisation de produits phytosanitaires et la plantation des espèces invasives sont également des incidences potentielles du projet notamment sur la réserve de l'Escaille, en connexion avec le site via le Rabauty.

Pour pallier ces incidences et proposer un cadre de vie de qualité, l'auteur du PRU prévoit la mise en place d'aménagements paysagers dont la plantation d'alignements d'arbres, des espaces verts publics et de zones humides particulièrement intéressantes pour la biodiversité.

Des recommandations ont été émises suite à l'analyse des incidences telles que la mise en place de prairies fleuries, l'aménagement des toitures vertes extensives et l'utilisation d'espèces indigènes. La mise en place de ces recommandations est nécessaire en vue d'éviter des impacts potentiels sur la réserve naturelle de l'Escaille.



Figure 21 : Imperméabilisation du périmètre de remembrement urbain en situation existante et projetée (ARIES 2018)

12.5. Incidences sur la structure du bâti, le patrimoine et le paysage

L'urbanisation de Gembloux s'est progressivement étalée ses 20 dernières années, notamment au-delà de la voie de chemin de fer au nord, suite à la mise en œuvre des PCA « Gare » et « Sucrierie ». Les constructions prévues au sein de l'avant-projet de PRU viennent, entre autres, compléter et combler cette urbanisation en couronne autour du noyau dense.

L'avant-projet de PRU vient s'insérer au sein de la structure urbaine existante de manière cohérente en complétant l'urbanisation nord de la Ville de Gembloux.

Au niveau de la densité, la **densité brute** prévue au sein de l'avant-projet de PRU tendra, à long terme, vers **+/- 85 log/ha**. Celle-ci a été calculée en prenant en compte l'existant et la mise en œuvre totale de l'urbanisation prévue.

Bien que supérieure aux densités présentes à Gembloux, le choix d'une densité élevée au sein de l'avant-projet de PRU est justifiée par plusieurs éléments interdépendants dont les suivants :

- La pression foncière issue de l'attractivité du territoire.
- Le statut de Gembloux en tant que point d'appui universitaire notamment.
- Une forte demande en logements généralisée sur le territoire et non cantonnée à Gembloux.
- La lutte contre le phénomène de l'étalement urbain pour répondre aux défis environnementaux.
- La proximité du quartier par rapport à la gare SNCB/TEC.
- La bonne accessibilité routière
- La proximité avec les pôles de services et commerciaux.

En matière de **gabarit**, le nord de la Ville de Gembloux est caractérisé par un vaste panel de gabarits allant du R+2+T au R+9 (gabarits des immeubles à appartements).

L'avant-projet de PRU présente quant à lui des gabarits variables allant du R+2 au R+8 (bâtiment central en face de la place). Les grands gabarits se localisent en grande partie le long de la chaussée de Namur et aux abords de la nouvelle placette en face de la gare.

Au vu des différents types de gabarits existants aux abords de l'avant-projet de PRU ainsi que d'un environnement urbain et d'un tissu bâti non structuré, architecturalement et patrimoniallement pauvre, l'implantation de grands gabarits au sein de l'avant-projet de PRU n'engendre pas un impact majeur sur la situation existante.

Le site constitue également la nouvelle entrée Nord de ville, avec de nouvelles façades et de nouveaux points d'entrées. Le projet qui sous-tend l'avant-projet de PRU valorise ces adresses variées, au-delà de celle implicite d'être un « quartier de gare » dans ce contexte spécifique d'accessibilité. Ces adresses seront ainsi à appréhender pour tous les usagers, selon les différents points d'entrée et de perception du nouveau quartier.

Compte tenu de la position stratégique de certains immeubles en entrée du quartier et de ville, une composition architecturale dynamique devra être privilégiée, combinée à une programmation spécifique permettant d'assumer le rôle de points d'appel, à l'échelle du quartier et à l'échelle élargie comme nouvelles entrées de la ville.

Finalement, en matière **d'intégration paysagère**, l'urbanisation projetée de l'avant-projet de PRU aura un impact non négligeable sur la perception globale du quartier. Outre les modifications de perspectives par rapport au cadre bâti existant et perçues depuis divers points entourant le site, l'urbanisation prévue permettra de restructurer le paysage qui est, par endroit en déficit d'identité.

La zone où l'impact paysager sera davantage à maîtriser se situe en grande partie le long de la chaussée de Namur. En effet, les gabarits proposés par l'avant-projet de PRU y sont relativement importants (jusque R+7) par rapport à un cadre paysager agricole relativement plat. L'avant-projet de PRU tente toutefois d'intégrer ces constructions au contexte existant et dans le paysage via plusieurs éléments :

- Des aménagements paysagers aménagés au sein de la contre-allée bordant la chaussée de Namur ;
- Une variation de gabarits le long de la chaussée de Namur (R+3 à R+7) ;
- Une implantation non linéaire avec des avancées, des décrochements et des reculs des bâtiments le long de l'axe ;
- Des ouvertures paysagères rompant la continuité du front bâti le long de l'axe et évitant ainsi l'effet « barrière ».



Figure 22 : Exemple de vue éloignée, depuis la rue de l'Agasse (à gauche) et exemple de vue courte, depuis la chaussée de Namur, au droit du carrefour avec la chaussée de Wavre (à droite) (ARIES – 2018)

12.6. Incidences sur la mobilité et l'accessibilité

Suivant les hypothèses utilisées, les flux globaux générés au terme de la mise en œuvre du PRU, soit à un horizon de +/- 15 ans, sont repris ci-dessous pour un jour ouvrable moyen.

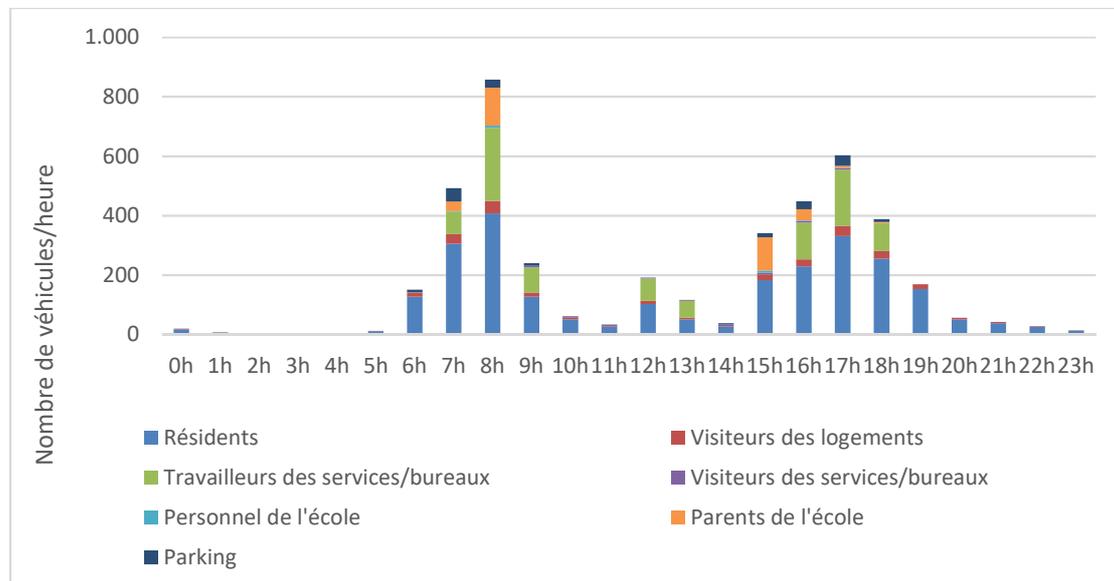


Figure 23 : Flux générés un jour ouvrable moyen selon le type d'utilisateurs (ARIES, 2018)

En termes d'impacts, vu la congestion actuelle du rond-point des Trois Clés et de la chaussée de Tirlemont (N29), tout développement immobilier entrainera une augmentation de la saturation de ceux-ci (augmentation du temps d'attente au rond-point et des longueurs de files). Bien que directement liées à l'ampleur du programme, les incidences soulevées en matière n'en seraient pas fondamentalement modifiées par une réduction de celui-ci. Tout au plus, ces modifications influenceront la longueur des files et la durée d'attente.

Une série de mesures d'accompagnement peuvent néanmoins être mises en place pour limiter ces conséquences, certaines plus efficaces que d'autres.

Ces mesures sont à développer parallèlement à la mise en œuvre du PRU, qui pour rappel, prendra place progressivement sur un horizon à long terme.

Les solutions à envisager ne se trouvent toutefois pas dans l'évolution/la révision du programme envisagé mais dans les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre à court, moyen et long terme pour 1) favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture et 2) accompagner l'évolution progressive de la charge de trafic. Des propositions ont été effectuées dans ce sens, avec notamment en ligne de mire, la nécessité de développer une vision globale et prospective de la mobilité (via l'actualisation du PCM par exemple).

Par ailleurs, la mise en œuvre progressive et sur du long terme de ce PRU permet d'envisager une mutation progressive de la mobilité, avec le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture et des modalités de travail différentes, plus flexibles.

Pour les autres carrefours existants et projetés en lien avec l'avant-projet de PRU, aucun problème d'insertion ou de fluidité n'est à attendre en heures de pointe du matin (8h-9h) et du soir (17h-18h). Il est toutefois possible, comme actuellement, qu'aux heures de pointe, les

remontées de files depuis le rond-point des Trois Clés perturbent la circulation au droit du giratoire projeté entre la chaussée de Wavre et la N4 et sur la chaussée de Tirlemont

En matière de déplacements à pied et à vélo, l'avant-projet de PRU prévoit plusieurs cheminements complémentaires aux infrastructures routières. Il est toutefois recommandé de renforcer les liaisons cyclo-piétonnes entre le périmètre et ses abords et sur les voiries longeant celui-ci.

Enfin, en matière de stationnement, il est recommandé au regard du phasage de mise en œuvre de l'avant-projet de PRU, que chaque phase soit autosuffisante en termes de stationnement afin d'éviter un report de stationnement dans les quartiers avoisinants et une modification de la politique de stationnement.

12.7. Incidences sur les activités humaines

A l'heure actuelle, la commune de Gembloux est caractérisée par une densité de population supérieure à la moyenne provinciale et régionale. Par ailleurs, une forte dominance de maisons unifamiliales est observée au sein du parc immobilier de la commune.

L'avant-projet de PRU correspond à la résidentialisation de 10% de la population actuelle de Gembloux en apportant une réponse à la dynamique démographique communale en matière de population et de logements à l'horizon 2035. Par ailleurs, il est possible que l'horizon de mise en œuvre de l'ensemble de l'avant-projet de PRU soit plus lointain que 2035.

L'avant-projet de PRU prévoit la création d'un établissement scolaire fondamental permettant de répondre aux besoins actuels et projetés en termes d'enseignement fondamental au vu de la pyramide des âges de la commune de Gembloux. Par ailleurs, l'avant-projet de PRU ne justifie pas la création d'un établissement scolaire secondaire bien qu'il reviendra aux autorités communales de veiller à s'assurer de la bonne capacité des infrastructures secondaires. Il est également recommandé de prévoir, à terme, un ou deux milieu(x) d'accueil préscolaire et des personnes âgées au sein de l'avant-projet de PRU ou plus largement au sein de la ville de Gembloux pour répondre à la demande supplémentaire générée par l'avant-projet de PRU. Etant donné l'horizon de mise en œuvre de l'avant-projet de PRU, la création/extension de ces infrastructures peut se faire de manière progressive.

13. Synthèse des mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du (PRU)

L'évaluation des incidences de l'avant-projet de PRU a permis de mettre en évidence des recommandations et mesures de suivi spécifiques pour chaque domaine environnemental

Ces recommandations et mesures sont de deux types : Les premières, reprises dans le tableau ci-dessous, relèvent directement du PRU tandis que les secondes relèvent des mesures de gestion et/ou de suivi. Ces dernières ne relèvent pas de la mise en œuvre du PRU mais sont toutefois mentionnées à titre informatif et complémentaire.

13.1. Mesures de suivi relevant du PRU

Domaine considéré	Incidences prévisibles de l'avant-projet de PRU	Recommandations proposées par l'auteur d'étude
Structure physique et gestion des eaux		
Aléa d'inondation	Ruissellement de surface	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Solliciter l'avis de la cellule GISER en vue de valider les dispositifs de gestion des eaux de surface.
Modification du relief du sol	Modification du relief du sol	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veiller à atteindre un équilibre entre les déblais et les remblais pour l'ensemble du projet. ▪ Réutiliser au maximum les terres de déblai comme remblai sur le terrain ; ▪ Vérifier, le cas échéant, la qualité sanitaire des remblais extérieurs utilisés pour niveler le terrain ; ▪ Vérifier, en cas de surplus de terres excavées non utilisées sur le terrain, les filières de valorisation de ces terres.
Qualité sanitaire des sols	Gestion des pollutions existantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecter les dispositions applicables en matière de gestion des sols en ce qui concerne la gestion des pollutions identifiées sur le terrain.
	Risque de pollution	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser la dépollution des eaux de ruissellement des voiries via des techniques extensives (noues végétalisées) avant rejet. ▪ Au droit des zones sensibles (faible profondeur de la nappe, sol particulièrement infiltrant, proximité de voiries/parking), placer une géomembrane ou une couche argileuse au fond de la noue. ▪ Cloisonner les noues en tronçons (biefs) pour retenir les éventuelles eaux polluées en amont et appliquer les mesures curatives nécessaires.
Eaux pluviales	Evolution du taux d'imperméabilisation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier les matériaux (semi-)perméables (graviers, dolomie, pavement à larges joints, pavements perméables, dalles béton-gazon, ...).
	Gestion des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser une étude spécifique pour évaluer le potentiel d'infiltration du site ;

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir un réseau séparatif pour la gestion des eaux pluviales et des eaux usées ; ▪ Favoriser la gestion des eaux pluviales par rétention et infiltration au niveau d'un réseau de noues avec éventuel trop-plein vers le Rabauty ; ▪ Prévoir un volume de tamponnement en fonction des capacités d'infiltration et des contraintes de rejet imposées par le gestionnaire du cours d'eau.
Eaux usées	Saturation hydraulique de la station d'épuration de Corroy-le-Chateau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interdire tout rejet d'eaux pluviales dans le réseau d'égouttage public et la station d'épuration.
Air, climat		
Trafic	Augmentation du trafic	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limiter autant que possible l'intensité du trafic de véhicules à moteur à combustion généré par le PRU. Pour cela plusieurs types de mesures peuvent être mises en œuvre. À titre d'exemple : <ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies de cheminement agréables pour les modes actifs, notamment pour faciliter le passage vers la gare de Gembloux ; - Mettre à disposition des emplacements vélo ; ▪ Limiter le nombre de places de parking disponible sur le site.
Ambiance sonore et olfactive		
Ecole	Création d'une école à proximité d'immeubles de logements.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distancer autant que possible les cours de récréation des logements adjacent à l'école.
Installations techniques	Pas d'installations bruyantes prévues au stade de l'avant-projet de PRU.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appliquer aux installations techniques les valeurs limites à l'immission de la zone acoustique de type II (50 dB(A) de jour, 45 dB(A) en période de transition et 40 dB(A) la nuit) et de la zone acoustique de type I (55 dB(A) de jour, 50 dB(A) en période de transition et 45 dB(A) la nuit) à moins de 200 mètres de la ZAEM.
Bâti	Sources de bruits (axes routier et ferroviaires) à proximité de logements.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Respecter les niveaux d'isolation acoustique minimaux fixés par la norme NBN S 01-400-1 pour les logements.
Trafic	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation du bruit routier sur la chaussée de Wavre. ▪ Bruit routier atteignant 70 dB(A) en façade le long de la N4 et de la N29 ▪ Création de nouvelles voiries pour la circulation interne. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dans la mesure du possible : <ul style="list-style-type: none"> - Implanter des fonctions moins sensibles au bruit dans les immeubles à front de rue bruyante ; - Reculer les premiers fronts bâtis à au moins 20 mètres de la N4 et de la chaussée de Tirlemont ; ▪ Agencer les logements des immeubles se trouvant le long de la chaussée de Wavre et le long de la

		<p>chaussée de Tirlemont de manière traversant, afin que chaque logement ait une façade « calme » ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Implanter les chambres à coucher du côté calme des logements ; ▪ Limiter la vitesse de circulation sur les voiries de desserte locale à 30 km/h afin de limiter le bruit lié à la circulation routière.
Qualité biologique		
Milieu naturel	Perte en milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'abattage des arbres ne devra pas être réalisé entre le 1^{er} avril et le 15 août. ▪ Mettre en place des toitures extensives en vue de favoriser le développement de la biodiversité et d'appuyer la recolonisation du site pour l'avifaune et l'entomofaune.
Espaces verts	Création d'espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des zones de prairies fleuries ; ▪ Aménager et gérer les zones humides de manière qualitative de manière à favoriser le développement de la biodiversité dans le PRU ; ▪ Favoriser la mise en place de séparations vertes et alignements d'arbres diversifiés. ▪ Pour l'ensemble du périmètre du projet, en ce compris les espaces de voiries et de stationnements, des alternatives aux désherbants chimiques devront être appliquées. ▪ Sélectionner des espèces indigènes dans le plan de plantation
Structure du bâti, patrimoine et paysage		
Intégration paysagère	Densification et urbanisation d'un site peu bâti en limite de milieu bâti et agricole	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De manière générale, l'implantation des volumétries devra permettre d'éviter un effet « massif » de fronts continus trop importants par un jeu d'avancées, des reculs, un séquençage dans le front bâti intégrant des différences plans de façades. <p>Le traitement architectural dynamique par des encorbellements, des ouvertures dans des façades, des saillies, une variété de matériaux et la fragmentation des volumes sera également de nature à privilégier une architecture variée non linéaire. Cela favorise également une certaine appropriation des logements et des immeubles par les habitants du quartier.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Au Nord, l'implantation de bâtiments « plots » de 7 à 8 niveaux jumelés avec des bâtiments de 5 à 6 niveaux doit permettre de définir une séquence visuelle et un front bâti non linéaire. ▪ Appliquer un traitement architectural soigné et cohérent aux principales constructions se

		trouvant dans des lieux à fortes visibilité (carrefours, ronds-points, entrée de ville).
Mobilité et accessibilité		
Circulation automobile	Création de nouvelles voiries et augmentation des flux de circulation sur le réseau existant	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimiser le fonctionnement du rond-point des 3 clés, ainsi que chacune des voies d'accès et de sortie de celui-ci ; ▪ Aménager un by-pass entre la N4 depuis Louvain-la-Neuve et la chaussée de Tirlemont ; ▪ Envisager une étude de mobilité à une échelle communale voir supra-communale pour répondre aux problèmes de congestion du rond-point des 3 clés en heures de pointe.
Circulation des modes doux	Création de nouvelles voiries et génération de flux piétons et cyclistes au droit de celles-ci	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager une traversée cyclo-piétonne sécurisée de la chaussée de Tirlemont. Divers aménagements pourraient être envisagés: <ul style="list-style-type: none"> - Implanter une passerelle cyclo-piétonne - Marquer un passage cyclo-piéton via : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le marquage la zone de traversée via un changement de revêtement ou de couleur ; ○ L'installation d'un éclairage spécifique créant un effet de contraste contribuant à la mise en évidence du passage ; ○ L'aménagement d'un îlot intermédiaire (zone d'attente) avec éclairage afin d'accroître la sécurité au niveau du passage (particulièrement pour les PMR). ○ Une surélévation de la chaussée au niveau du passage piétons ; ▪ Intégrer, dans les projets de voiries, l'aménagement/réaménagement de pistes cyclables le long de la chaussée de Namur (N4) et de la chaussée de Tirlemont (N29) en les connectant au rond-point des 3 clés et au passage sous voies.
Transports en commun	Augmentation de la demande des déplacements en transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déplacer l'arrêt TEC de la chaussée de Wavre desservi par la ligne de bus n°25 au droit de la chaussée de Namur (N4).
Stationnement	Nouvelle demande en stationnement (voiture et vélo)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gérer l'ensemble des besoins en stationnement des fonctions prévues au sein de l'avant-projet de PRU au sein de celui-ci afin d'éviter un report de stationnement dans les quartiers avoisinants ; ▪ Protéger les voiries du quartier du stationnement de longue durée en lien avec la gare via la mise en place d'une zone bleue ; ▪ Prévoir 1 emplacement de stationnement par logement pour les résidents des logements du périmètre

		<ul style="list-style-type: none">▪ Prévoir 1,14 emplacements de stationnement pour 10 logements à destination des visiteurs des logements du périmètre▪ Prévoir 2 emplacements de stationnement pour 100 m² de services/bureaux à destination des travailleurs des services/bureaux du périmètre▪ Prévoir 0,1 emplacement de stationnement pour 100 m² de services/bureaux à destination des visiteurs des services/bureaux du périmètre▪ Prévoir 1 emplacement de stationnement de courte/moyenne durée par classe de maternelle/1ère/2ème primaire▪ Prévoir 0,35 emplacement de stationnement de type dépose-minute par classe à partir de la 3ème primaire▪ Prévoir 0,7 emplacement de stationnement par classe pour les travailleurs de l'établissement scolaire▪ Prévoir l'autosuffisance de chacune des phases en termes de stationnement▪ Prévoir au moins une zone de dépose-minute et du stationnement de courte/moyenne durée en lien avec l'établissement scolaire ;▪ Etendre la zone bleue autour de la gare de Gembloux, au périmètre▪ Prévoir 1 emplacement de parcage vélo couvert par logement pour les résidents▪ Prévoir un ratio de 0,7 emplacement de parcage vélo couvert pour 100 logements à destination des visiteurs des logements▪ Prévoir un ratio de 0,12 emplacement de parcage vélo couvert par 100 m² de services/bureaux à destination des travailleurs et des visiteurs à proximité des dits services/bureaux. Les emplacements de parcage vélo à destination des travailleurs devront être de préférence aménagés dans des locaux fermés et sécurisés▪ Prévoir quelques emplacements de parcage vélo couverts au niveau de l'école pour les travailleurs, les parents et les enfants fréquentant l'école.
--	--	---

Activités humaines		
Logements	Augmentation de l'offre en logements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir des logements publics ou subventionnés au sein du périmètre
Equipements communautaires	Augmentation de la demande en équipements de base	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A l'attention des autorités communales, veiller à s'assurer de la bonne capacité des infrastructures scolaires secondaires existantes à accueillir la demande supplémentaire en lien avec l'avant-projet de PRU ▪ Prévoir, à terme, un ou deux milieux d'accueil de la petite enfance au sein de l'avant-projet de PRU ou plus largement au sein de la ville de Gembloux ▪ Prévoir, à terme, la création/l'extension d'infrastructures d'accueil des personnes âgées au sein de l'avant-projet de PRU ou plus largement au sein de la ville de Gembloux

13.2. Autres mesures de suivi

Suite à l'adoption du PRU, une série de mesure de suivi seront à privilégier et adopter par des différents acteurs concernés par le projet.

Celles-ci sont fournies à titre indicatif et doivent servir de guide au suivi de la bonne mise en œuvre du Plan :

- Un suivi de la gestion des espaces publics.
- La communication doit être un maître mot dans ce type de projet qui concerne une grande population dont les riverains du périmètre. Une plateforme accessible à tous pourrait notamment être mise en ligne sur un site internet facile d'accès et en lien avec des réseaux sociaux ;
- Regrouper/impliquer la population concernée de manière régulière ;
- Inciter les riverains et les habitants à s'approprier le quartier via la création d'une « maison-projet » située au cœur de l'avant-projet de PRU ;
- La cabine haute tension située au centre du périmètre étant vouée à rester à long terme, différents mécanismes d'appropriation par les riverains pourraient s'y développer (projets fédérateurs, d'œuvres d'art ou de graffitis artistiques) ;
- Création d'une plateforme de suivi du projet intégrant la totalité des acteurs concernés par le développement du site (TEC, SNCB, INASSEP, DGO4, Opérateurs Privés, Commune de Gembloux, Ecoles, etc.) ;
- Réaliser un plan de mobilité intégrant les réflexions suivantes :
 - La politique stationnement au sein de la zone (horodateurs, disques bleus, etc.)
 - La desserte en bus du nouveau quartier
 - L'optimisation du rond-point des 3 clés
 - L'offre en stationnement pour navetteurs.

14. Conclusion

Le rapport sur les incidences environnementales réalisé a pour objet l'avant-projet de Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) du « Quartier de Gare à Gembloux ».

Le projet de périmètre étudié représente une superficie totale de 14,2 ha sans N4 et N29 et de 16,88 ha avec ses deux dernières.

Le projet prévoit une mixité de fonctions en son sein avec, à long terme, un total d'environ 117.000 m² de logements (+/- 1180 unités) pour une densité résidentielle brute d'environ 85 log/ha et un total d'environ 26.000 m² de services (bureaux, commerce de proximité, Horeca, école). Les activités existantes dans la partie nord de l'avant-projet de PRU seront conservées et mise en valeur.

L'avant-projet de PRU vise également l'aménagement d'un nouveau parking silo d'une capacité de 500 places en lieu et place du parking SNCB existant.

En termes d'incidences environnementales, l'avant-projet de PRU ne soulève pas de problèmes majeurs, ou du moins qui ne peuvent être gérés/accompagnés.

En l'occurrence, les principales incidences et implications sont les suivantes :

- En matière de **gestion des eaux** : Une attention devra être apportée aux rejets d'eau pluviale dans le réseau public et le Rabauby.
- En matière de **bruit** : Les principaux impacts sont, d'une part une augmentation significative du bruit routier sur la chaussée de Wavre (en raison du très faible trafic actuel sur cette voirie) et, d'autre part, l'implantation de logements à proximité de la N4 et de la ligne de chemin de fer, deux sources de bruit importantes et pouvant affecter la qualité de vie des futurs résidents. Des mesures d'accompagnement sont dès lors proposées.
- En matière de **biodiversité** : Les incidences principales sont la destruction des milieux actuels, qualifiés de qualité biologique limitée. Pour pallier ces incidences et proposer un cadre de vie de qualité, l'auteur du PRU prévoit la mise en place d'aménagements paysagers, dont la plantation d'alignements d'arbres, des espaces verts publics et de zones humides particulièrement intéressantes pour la biodiversité (entomofaune, batraciens,...). Des recommandations ont en outre été émises en vue d'accroître la qualité biologique des milieux projetés et d'éviter tout impact sur la réserve naturelle de l'Escaille.
- En matière de **d'urbanisme, paysage et patrimoine** : L'urbanisation projetée de l'avant-projet de PRU aura un impact non négligeable sur la perception globale du quartier. Outre les modifications de perspectives par rapport au cadre bâti existant et perçues depuis divers points entourant le site, l'urbanisation prévue permettra de restructurer le paysage qui est, par endroit en déficit d'identité. La zone où l'impact paysager sera davantage à maîtriser se situe en grande partie le long de la chaussée de Namur. En effet, les gabarits proposés par l'avant-projet de PRU y sont relativement importants (jusque R+7) par rapport à un cadre paysager agricole relativement plat. L'avant-projet de PRU tente toutefois d'intégrer ces constructions au contexte existant et dans le paysage via plusieurs éléments :

- Des aménagements paysagers aménagés au sein d'une contre-allée végétalisée bordant la chaussée de Namur ;
 - Une variation de la taille des gabarits le long de la chaussée de Namur (R+3 à R+7) ;
 - Une implantation des constructions non linéaire avec des avancées, des décrochements et des reculs des bâtiments le long de l'axe ;
 - Des ouvertures paysagères rompant la continuité du front bâti le long de l'axe et évitant ainsi l'effet « barrière ».
- En matière de **mobilité et d'accessibilité** : Le périmètre bénéficie d'une excellente accessibilité piétonne et en transports en commun, et d'une bonne accessibilité routière. L'offre en stationnement aux abords de l'avant-projet de PRU est importante mais fortement sollicitée en journée.

Hormis sur la chaussée de Tirlemont (N29), les flux projetés à terme au droit des différentes voiries resteront inférieurs aux capacités maximales théoriques des voiries. La mise en œuvre du PRU, au même titre que tout développement immobilier à l'échelle de Gembloux, aura toutefois pour conséquence d'accentuer les problèmes de saturation du rond-point des 3 clés et de nécessiter, à moyen long terme, l'aménagement d'un giratoire au droit du carrefour entre la chaussée de Wavre et la N4.

Les solutions à envisager ne se trouvent toutefois pas dans l'évolution/la révision du programme envisagé mais dans les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre à court, moyen et long terme pour 1) favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture et 2) accompagner l'évolution progressive de la charge de trafic. Des propositions ont été effectuées dans ce sens, avec notamment en ligne de mire, la nécessité de développer une vision globale et prospective de la mobilité (via l'actualisation du PCM par exemple).

Moyennant la mise en œuvre des recommandations émises, l'avant-projet de PRU répond donc aux principaux enjeux suivants, :

- Développer un quartier de gare mixte répondant aux enjeux locaux et supra locaux et mettant en valeur la localisation stratégique du site (centre-ville, pôle multimodal de la gare de Gembloux, croisée de voiries régionales).
- Répondre aux besoins locaux en logements, équipements (écoles, crèches) à court, moyen et long terme, via le développement d'une mixité de fonctions (logements, bureaux, services, équipements, commerces, ...).
- Accompagner et valoriser le foncier et les activités existantes au regard de leur potentialités.