



Périmètre de Remembrement Urbain

« Quartier de la Gare »

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	7
1.1 DEMANDEUR PUBLIC A L'INITIATIVE DU REMEMBREMENT URBAIN	7
1.2 AUTEUR DE PROJET	7
1.3 PLAN DE SITUATION DU PRU	9
1.4 REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE	10
1.5 LES ORIGINES DE LA RÉFLEXION URBANISTIQUE SUR CE SITE	19
1.6 MÉTHODOLOGIE POURSUIVIE DANS L'ÉLABORATION DU PRU	19
2 JUSTIFICATION DU PRU (ART. D.V.9 DU CODT)	22
2.1 JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA PROCÉDURE	22
2.1.1 Périmètre de remembrement urbain.....	22
2.1.2 Evaluation des incidences sur l'environnement	22
2.2 JUSTIFICATION DU PÉRIMÈTRE DU PRU	23
3 CONTEXTE, DYNAMIQUES ET ENJEUX	26
3.1 DIAGNOSTIC À ÉCHELLE ÉLARGIE : DYNAMIQUES EN COURS	26
3.1.1 Les dynamiques territoriales	26
3.1.1.1 Contexte territorial.....	26
3.1.1.2 Schéma de développement de l'espace régional (SDER).....	27
3.1.1.3 Schéma de développement du territoire (SDT).....	28
3.1.2 Les dynamiques urbaines.....	32
3.1.2.1 Quelques données clés sur Gembloux	32
3.1.2.2 Pôle résidentiel	32
3.1.2.3 Pôle économique.....	35
3.1.2.4 Pôle commercial	36
3.1.2.5 Pôle multimodal	37
3.1.2.6 Pôle éducatif	38
3.1.2.7 Pôle sportif et communautaire.....	38
3.1.3 Conclusions générales	39
3.2 DIAGNOSTIC À ÉCHELLE RESSERRÉE : FONDAMENTAUX URBAINS.....	40
3.2.1 Localisation du PRU dans Gembloux.....	40
3.2.2 Structure urbaine générale	40
3.2.3 Les quartiers	41
3.2.4 Les accessibilités	43
3.2.5 Les propriétaires fonciers / Les acteurs	45
3.2.6 Les fonctions / Les équipements et services.....	46
3.2.7 Mutabilité des terrains	48
3.2.8 Les adresses	50
3.3 RÉPONSE AUX BESOINS IDENTIFIÉS DANS LE CODT (ART. D.I.1)	51

3.3.1	Besoins démographiques	51
3.3.2	Besoins sociaux	51
3.3.3	Besoins économiques	51
3.3.4	Besoins environnementaux.....	52
3.3.5	Besoins en matière de mobilité	52
3.3.6	Besoins patrimoniaux	52
3.3.7	Besoins énergétiques	52
4	CARACTÉRISTIQUES DU SITE DU PRU	53
4.1	SYNTHÈSE DES CONTRAINTES JURIDIQUES ET DES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES ..	53
4.2	DESCRIPTIONS DES CONTRAINTES PRÉSENTES SUR LE SITE	56
4.2.1	Nature et environnement	56
4.2.1.1	Risque d'inondation.....	56
4.2.1.2	Protection de captage	57
4.2.1.3	Arbres et haies remarquables	58
4.2.2	Architecture et urbanisme	59
4.2.2.1	Plan de secteur	59
4.2.2.2	Schéma de développement communal (SDC).....	61
4.2.2.3	Schéma d'orientation local (SOL).....	63
4.2.2.4	Guide communal d'urbanisme (GCU).....	64
4.2.2.5	Site à réaménager	65
4.2.2.6	Schéma de développement de l'espace régional (SDER).....	65
4.2.3	Mobilité et accessibilité	66
4.2.3.1	Descriptif général	66
4.2.3.2	PiCM	67
4.2.4	Infrastructure technique	68
4.2.4.1	PASH	68
4.2.4.2	Réseaux techniques	69
4.2.5	Structure foncière.....	70
5	PRU DU « QUARTIER DE LA GARE »	71
5.1	OPTIONS D'AMÉNAGEMENTS.....	71
5.1.1	Quartier structuré par les espaces publics	71
5.1.2	Quartier mobile.....	72
5.1.2.1	Mobilité active.....	72
5.1.2.2	Maîtriser la place de la voiture	73
5.1.2.3	Gestion du stationnement	73
5.1.3	Quartier habité	74
5.1.3.1	Densité cohérente	74
5.1.3.2	Mixité de logements	74
5.1.3.3	Valoriser les adresses	74
5.1.3.4	Tissu bâti en évolution	75
5.1.4	Quartier équipé, actif et attractif.....	75

5.2	ACTES ET TRAVAUX PROJÉTÉS	76
5.2.1	Espaces publics	76
5.2.1.1	De nouvelles polarités	76
5.2.1.2	Des connexions inter-quartiers multiples	77
5.2.1.3	Une trame solide, un paysage urbain ouvert et vert	81
	Un quartier exemplaire	86
5.2.2	Constructibilités au sein des macro-îlots	91
5.2.2.1	Programme général	91
5.2.2.2	Fonctions / destinations.....	93
5.2.2.3	Mixité de logements	95
5.2.2.4	Implantation scolaire	96
5.2.2.5	Parking silo	96
5.3	ORGANISATION DE LA MISE EN ŒUVRE	96
5.4	PARTI ARCHITECTURAL	102
5.4.1	Valoriser les entrées du quartier	102
5.4.2	S'ouvrir sur le paysage et le ciel.....	104
5.4.3	Diversifier les rapports au sol	105
6	SECTEURS OPÉRATIONNELS	107
6.1	SECTEUR 1 : GARE Œ EUROGEMBOUX	108
6.1.1	Programmation surfacique	108
6.1.2	Phasage interne au secteur	109
6.1.3	Parti urbanistique	110
	Espace privé/public.....	110
	Traitement de l'interface privé/public	111
6.1.4	Parti architectural	111
	Volumétries	111
	Toitures	111
	Façades	111
	Socles	111
	Référentiel architectural	112
	Vues 3D	113
6.2	SECTEUR 2 : PARC Œ CHAUSÉE DE TIRLEMONT	115
6.2.1	Programmation surfacique générale du secteur.....	115
	Programmation de l'école	115
6.2.2	Parti urbanistique	116
6.2.3	Parti architectural	117
	Implantation scolaire.....	117
	Autres bâtiments.....	117
6.3	SECTEUR 3 : N4 Œ CROISÉE DES CHAMPS	118
6.3.1	Programmation surfacique	118
6.3.2	Phasage interne au secteur	119

6.3.3	Parti urbanistique	121
	Espace privé/public.....	121
	Traitement de l'interface privé/public	121
6.3.4	Parti architectural	122
	Volumétries	122
	Toitures	123
	Façades	123
	Socles	124
	Référentiel architectural	124
	Vues 3D	125
6.4	SECTEUR 4 : GARE □ SNCB	127
6.4.1	Programmation surfacique générale du secteur.....	127
6.4.2	Développement interne au secteur.....	127
6.4.3	Parti urbanistique	127
6.4.4	Parti architectural	129
6.5	SECTEUR 5 : POINTE NORD - CHAUSSÉE DE WAVRE	131
6.5.1	Fonctions	131
6.5.2	Programmation surfacique générale du secteur.....	131
6.5.3	Développement interne au secteur.....	132
6.5.4	Parti urbanistique	132
6.5.5	Parti architectural	132
7	JUSTIFICATIONS DES DÉROGATIONS/ÉCARTS POUR METTRE EN □ UVRE LE PRU (ARTICLES D.IV.5 ET D.IV. 13)	134
7.1	PLAN DE SECTEUR	134
7.1.1	Zone d'habitat	134
7.1.2	Zone d'activité économique mixte	135
7.1.3	Zone « non affectée » (zone blanche)	137
7.1.4	Canalisation	137
7.2	SCHÉMA D'ORIENTATION LOCAL (SOL)	138
7.2.1	Destinations	138
7.2.2	Options.....	138
7.2.3	Prescriptions	139
7.2.4	Motivation des écarts du PRU vis-à-vis du SOL	139
7.2.4.1	Structure viaire et parc	139
7.2.4.2	Affectations et compositions urbanistiques.....	140
7.2.4.3	Justification au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT	144
7.3	SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL (SDC).....	144
7.3.1	Motivation des écarts du PRU vis-à-vis du SDC	145
7.3.1.1	Affectations	145
7.3.1.2	Densité	146
7.3.1.3	Justification au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT	148

7.4	GUIDE COMMUNAL D'URBANISME (GCU)	149
8	ADÉQUATION DU PROJET AU RÉFÉRENTIEL « QUARTIER NOUVEAU WALLON »	150
9	ANNEXES	153
9.1	PROFIL DES VOIRIES ET DES ESPACES PUBLICS.....	153
9.2	ILLUSTRATIONS 3D DE L'ENSEMBLE DU PROJET DE PRU	155

1. INTRODUCTION

1.1 DEMANDEUR PUBLIC A L'INITIATIVE DU REMEMBREMENT URBAIN



ADMINISTRATION COMMUNALE
Parc d'Epinal
5030 Gembloux
081/62.63.31
081/62.63.36
administration@gembloux.be

1.2 AUTEUR DE PROJET

Département Développement territorial du BEP



Avenue Sergent Vriethoff n°2
5000 Namur
Tél : 081/71.71.54.
fax : 081/71.82.53

act@bep.be
che@bep.be

Coordination générale et aspects urbanistiques

- | | |
|-------------------|----------------------------------|
| ▪ Alexandre COLOT | Géographe & Urbaniste |
| ▪ Céline HERMANS | Ingénieur Architecte & Urbaniste |

Plans, cartographies, dessins et mise au point des relevés :

- | | |
|------------------|----------------------------------|
| ▪ Céline HERMANS | Ingénieur Architecte & Urbaniste |
| ▪ Thibaut GAROT | Cartographe |
| ▪ Camille GONDA | Architecte |

Avec l'aide des expertises complémentaires suivantes :

Programmation urbaine et paysagère	Paysagiste (Espaces publics du PRU)
 6 rue Léon Jouhaux, 75010 PARIS +33 1 42 72 72 04 contact@alphaville.fr www.alphaville.fr M. Laurent PINON Melle Amélie PINCA	 The Globe village 993 ch. d'Alseberg bte 4 B-1180 Bruxelles T. + 32 2 347 56 60 F. + 32 2 345 58 55 jnc@jnc.be Mme Isabelle BASSETTE M. Ludovic DELORME
Paysagiste (Masterplan)	Asymetrie (Infographie □ illustrations 3D)
 72 bis, rue de Paris, 93100 Montreuil tél : 01 73 55 3000 Fax : 01 73 55 3001 mèl : contact@paulegreen.fr web : www.paulegreen.fr M. Thomas DROZE	 Asymetrie sprl www.asymetrie.be Rue de Thirimont 126 6511 Beaumont Mme Fanny CONESA
Rapport sur les incidences environnementales (en annexe)	
 Rue des Combattants, 96 B-1301 Bierges www.ariesconsultants.be M. François HALBARDIER M. Damien TITARD Melle Hélène DELMEE	

1.3 PLAN DE SITUATION DU PRU



Figure 1 : Tableau des ambitions du référentiel Quartier Nouveau

1.4 REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE



Photos 1-2 : Vues depuis la passerelle de la gare de Gembloux



Photos 3-4 : Vues des parkings voiture et bus de la gare de Gembloux



Photos 5-6 : Vues de l'avenue de la Station



Photo 7 : Vue du rond-point à la fin de l'avenue de la Station et de la pharmacie Dosogne au coin



Photos 8-9 : Vues depuis la rue de la Sucrerie vers les bâtiments commerciaux et le parking du Colruyt



10-11 : Vues de la trémie de la Chaussée de Tirlemont et de l'entrée de la chaussée de Wavre

Photos



Photos 12-13 : Vues de la Chaussée de Wavre



Photos 14-15 : Vues de la 2eme partie de de la Chaussée de Wavre



Photos 16-17 : Vues de la N4 depuis la chaussée de Wavre



Photos 18-19 : Vues de l'intersection de la Chaussée de Namur et de Wavre



Photos 20-21 : Vues de la Chaussée de Namur



Photos 22-23 : Vues de la Chaussée de Namur (N4) vers le rond-point et depuis le rond-point



Photos 24-25 : Vue depuis le rond-point vers la Chaussée de Tirlemont et la chaussée de Namur



Photos 26-27 : Vues de la Chaussée de Tirlemont depuis le rond-point



Photos 28-29 : Vues de la Chaussée de Tirlemont



Photos 30-31 : Vue de la chaussée de Tirlemont vers le parking ouvert et la trémie et vue vers les bureaux d'assurance, à côté du chemin menant au centre de l'îlot du projet



Photos 32-33 : Vues depuis le champ au centre de l'îlot du futur projet



Photos 34-35 : Vue depuis la Chaussée de Wavre du chemin menant à la cabine haute tension



Photos 36-37 : Vues de la cabine haute tension et du chemin derrière les ateliers en démolition



Photos 38-39 : Vues de l'arrière des ateliers en démolition au centre de l'ilot du projet et de l'entrée du parking aérien de la chaussée de Wavre

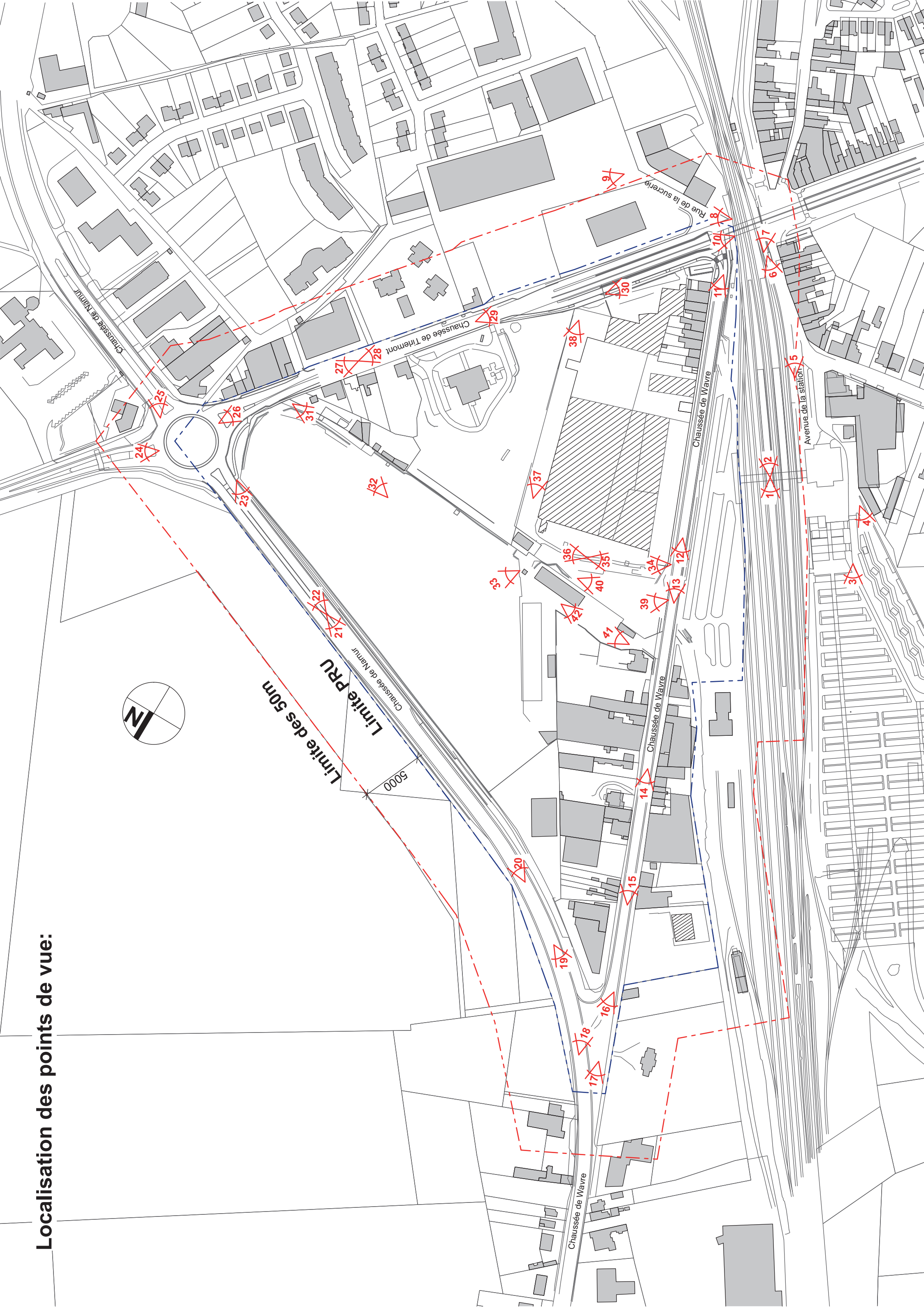


Photo 40 : Vue du fond du parking aérien



Photos 41-42 : Vues depuis la Chaussée de Wavre
vers le hangar au centre de l'îlot

Localisation des points de vue:



1.5 LES ORIGINES DE LA RÉFLEXION URBANISTIQUE SUR CE SITE

La création d'un nouveau quartier d'habitat à côté de la gare sur les terrains compris entre la N4 et les voies de chemin de fer est prévue, et encadrée, dans le Schéma d'Orientation Local (anciennement Plan Communal d'Aménagement - PCA dit « de la Gare ») approuvé par un arrêté ministériel le 18 septembre 2007.

En date du 4 mars 2015, le Conseil Communal a décidé de réviser le SOL couvrant les terrains situés à l'Est des voies de chemin de fer. Il a désigné le BEP en tant qu'auteur de projet pour mener à bien cette révision.

Une étude de programmation urbaine a donc été réalisée par le bureau d'étude parisien Alphaville, en association avec le bureau paysagiste Paule Green.

L'objectif de cette étude était de :

- recontextualiser la place de ce nouveau quartier et de Gembloux dans le contexte démographique et socio-économique wallon ;
- dégager les fondamentaux urbains qui constituent la ville de Gembloux et le quartier, notamment sur la base du Référentiel « Quartier Nouveau wallon » ;
- objectiver les dynamiques urbaines en cours ;
- comprendre la structure paysagère du site.

Pour ce faire, le bureau Alphaville a réalisé :

- une étude de contextualisation de Gembloux à différentes échelles du territoire ;
- un Masterplan structurant le quartier sur base d'une trame des espaces publics. Ceux-ci définissent des macro-lots au sein desquels les développements immobiliers peuvent s'opérer.
- Un accompagnement de la Ville de Gembloux et du BEP dans les négociations nécessaires à la concrétisation de ce rapport sur le PRU, négociations tant avec les opérateurs publics que privés.
- Une modélisation 3D du quartier.

Cette étude de programmation urbaine a permis de préciser la vision de la Ville sur le développement de ces terrains au regard de l'évolution tant démographique et sociétale que des concepts d'aménagement du territoire et urbanistiques.

La volonté est de mettre l'accent sur la création d'espaces publics de qualité et sur un développement urbanistique harmonieux sur la base d'une réflexion globale et cohérente à l'échelle de 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* », a été considéré comme l'outil permettant cette réflexion globale de quartier sur la base d'un projet d'urbanisme.

Sans remettre en cause les objectifs du SOL, l'objectif transversal du 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.

1.6 MÉTHODOLOGIE POURSUIVIE DANS L'ÉLABORATION DU PRU

« Méthode agile »

L'élaboration du PRU a suivi une méthodologie dite « agile ». Apparue progressivement à la fin du XX^{ème} siècle dans le développement informatique, cette méthode de travail trouve dans l'urbanisme un champ d'application particulièrement adapté. Un enjeu contemporain de l'élaboration d'un projet urbain est d'être plus pragmatique en impliquant au maximum les maîtres d'ouvrage pour favoriser

une grande réactivité des auteurs de projet, ici le BEP. Dans le cadre du PRU, l'équipe a donc travaillé sur un cycle de développement itératif, progressif et adaptable, dans le respect de quatre valeurs :

- Les individus et interactions sont favorisées aux stricts processus et outils,
- Les tests de faisabilités sont privilégiés à la seule théorie,
- La collaboration avec la maîtrise d'ouvrage est préférée à la seule contractualisation des relations,
- L'acceptation du changement est valorisée plutôt que de se conformer à des plans obsolètes.

C'est donc dans cet état d'esprit partagé entre tous les partenaires que le travail d'élaboration du PRU s'est déroulé. Ce dernier poursuivait les 3 objectifs suivants :

1. Construire un projet urbain ambitieux avec le Référentiel « Quartier Nouveau wallon »

La Wallonie ayant conçu un référentiel pour aider à la conception de nouveaux quartiers, la Ville de Gembloux a décidé de suivre les ambitions et les objectifs de celui-ci dans le cadre du développement du quartier de la gare. Ce référentiel promeut une politique de développement urbain « innovante » définie de la manière suivante :

« La création et le maintien d'un cadre de vie « qualitatif » est une priorité pour la Wallonie. Les Quartiers Nouveaux s'inscrivent dans une démarche innovante, exemplative, globale et intégrée de développement durable. Ils sont localisés en extension d'une zone urbanisée existante ayant un potentiel foncier. Ils permettent de répondre au défi démographique et de lutter contre l'étalement urbain. »¹

Ce référentiel Quartiers Nouveaux est un outil d'aide à la conception de nouveaux quartiers dans un contexte urbain ou rural. Il s'adresse aux pouvoirs locaux ainsi qu'aux développeurs, porteurs, auteurs ou accompagnateurs de projets.

Le référentiel a pour objectif de développer une réflexion qui dépasse le seul enjeu résidentiel et du bâti, en vue de mener un projet de quartier urbain ou rural, réellement transversal et intégré. Il s'agit de produire un véritable quartier de ville ou village, plurifonctionnel, porteur d'identité et de qualité de vie et s'inscrivant dans son contexte tant spatial que social. Ces quartiers « nouveaux » correspondent parfaitement au projet urbain envisagé à côté de la gare. Ces quartiers « nouveaux » sont définis de la manière suivante :

« Les Quartiers Nouveaux² sont développés pour dynamiser et valoriser les pôles urbains et ruraux. Ils ne sont pas des lotissements résidentiels mais des espaces urbanisés plurifonctionnels, assurant un cadre de vie de qualité, et comportant des logements mais aussi des services publics et privés de proximité, des activités économiques (commerces, bureaux, professions libérales etc.). Pour y parvenir, il est important que les acteurs publics locaux, privés et associatifs s'appuient sur une stratégie territoriale partagée.

Les Quartiers Nouveaux, adéquatement localisés, pourront se développer sous forme d'une ville nouvelle, en extension de pôles urbains existants. Ils pourront aussi s'implanter au sein d'espaces ruraux ou semi-urbains, notamment pour leur permettre de disposer d'un centre multifonctionnel et attractif. Ils pourront également compléter et renforcer la structure urbanisée, en étant couplés à une zone d'activité ou de services, que ce soit en contexte rural ou urbain.

L'ambition du Gouvernement wallon est de promouvoir l'innovation et de viser à l'exemplarité. Il s'agit de développer les quartiers de demain. »

Construit à partir des trois piliers de base du développement durable que sont l'économie, le social et l'environnement, ce Référentiel intègre également la gouvernance en insistant sur l'importance de la participation des futurs habitants et riverains à ces projets.

Le référentiel est décliné en 5 thématiques, 17 ambitions et 31 objectifs.³

¹ http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_qn/site/processus/innovant

² Extraits du site internet de la DGO4 « Quartiers Nouveaux (SPW)

³ Extrait du Référentiel Quartier Nouveau, 2015

THÈME TRANSVERSAL	THÈMES	AMBITIONS
PARTICIPATION ET PARTENARIAT	TERRITOIRE ET RESSOURCES NATURELLES	1. Mettre en œuvre un projet partagé
		2. Optimiser l'utilisation du territoire et intégrer la nature
		3. Assurer la qualité de l'environnement
		4. Optimiser les systèmes énergétiques
		5. Innover dans la résilience et la gestion des espaces et des services
	ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS	6. Développer les transports collectifs
		7. Encourager les mobilités alternatives
		8. Faire un quartier accessible
		9. Optimiser la logistique
	CADRE DE VIE ET MIXITÉ SOCIALE	10. Promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle
		11. Développer la mixité fonctionnelle et l'animation
		12. Innover dans la conception urbanistique et architecturale du quartier
		13. Développer des aménités de quartier attractives
	DÉVELOPPEMENT LOCAL	14. Développer les filières locales, les circuits courts et le savoir faire wallon
		15. Développer des quartiers intelligents
		16. Soutenir le développement culturel, éducatif et événementiel
		17. Assurer des soins de la santé de proximité et promouvoir les conditions de développement de bien-être

Figure 2 : Tableau des ambitions du référentiel Quartier Nouveau

La manière dont le projet répond aux différentes ambitions du Référentiel Quartier Nouveau sont quant à elles détaillées au chapitre 8.

2. Participation des acteurs

Dans cette démarche, la ville de Gembloux a mené une co-construction du projet avec les partenaires institutionnels. Ainsi, les services de la Région, la SNCB et le TEC ont été régulièrement associés aux différentes phases d'élaboration.

S'agissant d'un site en partie « habité » et au regard des projets existants de la part de certains promoteurs et propriétaires fonciers, des réunions d'échange ont été organisées avec ceux-ci ainsi qu'avec certains acteurs locaux présents sur le site.

Enfin, une concertation avec toutes les personnes intéressées par le projet, habitants et actifs, a été organisée à travers une journée de « balade urbaine » sur le site du PRU.

3. Anticiper le champ des possibles

Le PRU prévoit un développement urbain sur une dizaine d'années. Si une part conséquente du foncier est assurée de se transformer grâce à l'implication de promoteurs, d'autres parcelles n'avaient pas encore de développeur ou de développements identifiés. Il s'agissait donc d'identifier, au-delà du strict intérêt de créer un nouveau quartier lié à la gare, les volontés et capacités d'évolution sur le long terme du projet.

2 JUSTIFICATION DU PRU (ART. D.V.9 DU CODT)

2.1 JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA PROCÉDURE

2.1.1 Périmètre de remembrement urbain

Le choix de la procédure s'est porté sur la réalisation d'un Périmètre de Remembrement Urbain (PRU). Cette décision a été validée au Conseil Communal du 8 novembre 2017.

Le Code du développement territorial définit le PRU à l'article D.V.9⁴ de la manière suivante :

« Le périmètre de remembrement urbain vise 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. »

Le PRU a été retenu comme l'outil adéquat pour encadrer le développement d'un nouveau quartier à côté de la gare au vu notamment :

- de l'objectif recherché à savoir la création d'un quartier nouveau autour d'espaces publics bien définis et à aménager de manière qualitative,
- et de son caractère opérationnel. Le PRU est à même de répondre aux défis lancés par la création d'un nouveau quartier dans un processus de co-construction d'un véritable projet urbain avec les opérateurs immobiliers déjà présents sur le site (groupement Besix et Thomas&Piron, société Eurogembloux).

Ce PRU pose les bases d'une véritable stratégie urbaine durable visant à répondre à la croissance démographique sur Gembloux, et à assurer un développement durable et attractif du territoire qui réponde aux besoins décrits à l'article 1er du CoDT. Pour ce faire, le PRU permet la création d'un nouveau quartier à côté d'un pôle de transport multimodal en revalorisant notamment une friche industrielle.

Le PRU n'abroge aucun des documents d'urbanisme qui couvrent le terrain étudié. Toutefois, le PRU permet de s'écarter et de déroger à ceux-ci en motivant ces écarts et ces dérogations au regard des conditions des articles D.IV.5 et D.IV.6 du CoDT. Ces écarts et dérogations vis-à-vis des documents d'urbanisme en vigueur au droit du site sont décrits en détails au chapitre 7.

2.1.2 Evaluation des incidences sur l'environnement

Le projet de PRU a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE) réalisé par un auteur agréé, le bureau ARIES, un bureau indépendant du BEP et agréé pour ce type d'étude. Ce rapport d'incidences fait partie intégrante du PRU et est joint en annexe.

Il est basé sur le canevas d'étude défini à l'article D56 § 1 et 3. Le contenu de l'étude a été soumis pour avis au Pôle environnement et à la CCATM. Ces deux structures ont apporté des précisions sur des éléments particuliers qu'ils souhaitaient voir étudier. Le rapport sur les incidences tient compte de ces remarques.

L'évaluation des incidences a contribué de par ses recommandations à faire évoluer le projet.

⁴ Tous les articles du CoDT relatifs au PRU sont repris en annexe (chapitre 9).

2.2 JUSTIFICATION DU PÉRIMÈTRE DU PRU

L'article D.V.9 du CoDT précise que le périmètre de remembrement urbain est arrêté pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides.

Le périmètre a été défini au regard des limites physiques cohérentes facilement repérables sur le terrain et des enjeux urbanistiques.

Finalement, le PRU correspond aux limites du SOL dit « de la Gare » pour la partie de celui-ci à l'Est des voies de chemin de fer, en ajoutant, pour des raisons de cohérence urbanistique, les terrains de la SNCB qui étaient exclus du SOL alors qu'ils font partie du quartier.

Tel qu'indiqué sur la carte ci-dessous, le périmètre de remembrement urbain inclut donc :

- les terrains concernés par les projets portés par les opérateurs privés Besix&TP et Eurogembloux ;
- le parc de la banque Crelan ;
- les terrains déjà urbanisés le long de la chaussée de Tirlemont et au sud de la chaussée de Wavre ;
- le parking SNCB le long de la chaussée de Wavre ;
- les terrains au Nord de la chaussée de Wavre sur lesquels plusieurs acteurs économiques dynamiques sont présents (terrains en jaune sur la carte ci-dessous et repris en zone d'activité économique mixte au plan de secteur) ;

L'objectif du PRU sur ces terrains est, d'une part de consolider les activités économiques déjà présentes et, d'autre part, de permettre à certains de ces terrains d'évoluer vers une fonction plus résidentielle. Il s'agit de développer dans cette partie du projet une zone multifonctionnelle comprenant à la fois des fonctions économiques et des fonctions résidentielles.

Plusieurs rencontres ont été organisées avec ces acteurs économiques qui font vivre ce quartier et sur lequel le développement du quartier de la Gare pourra « s'appuyer ».

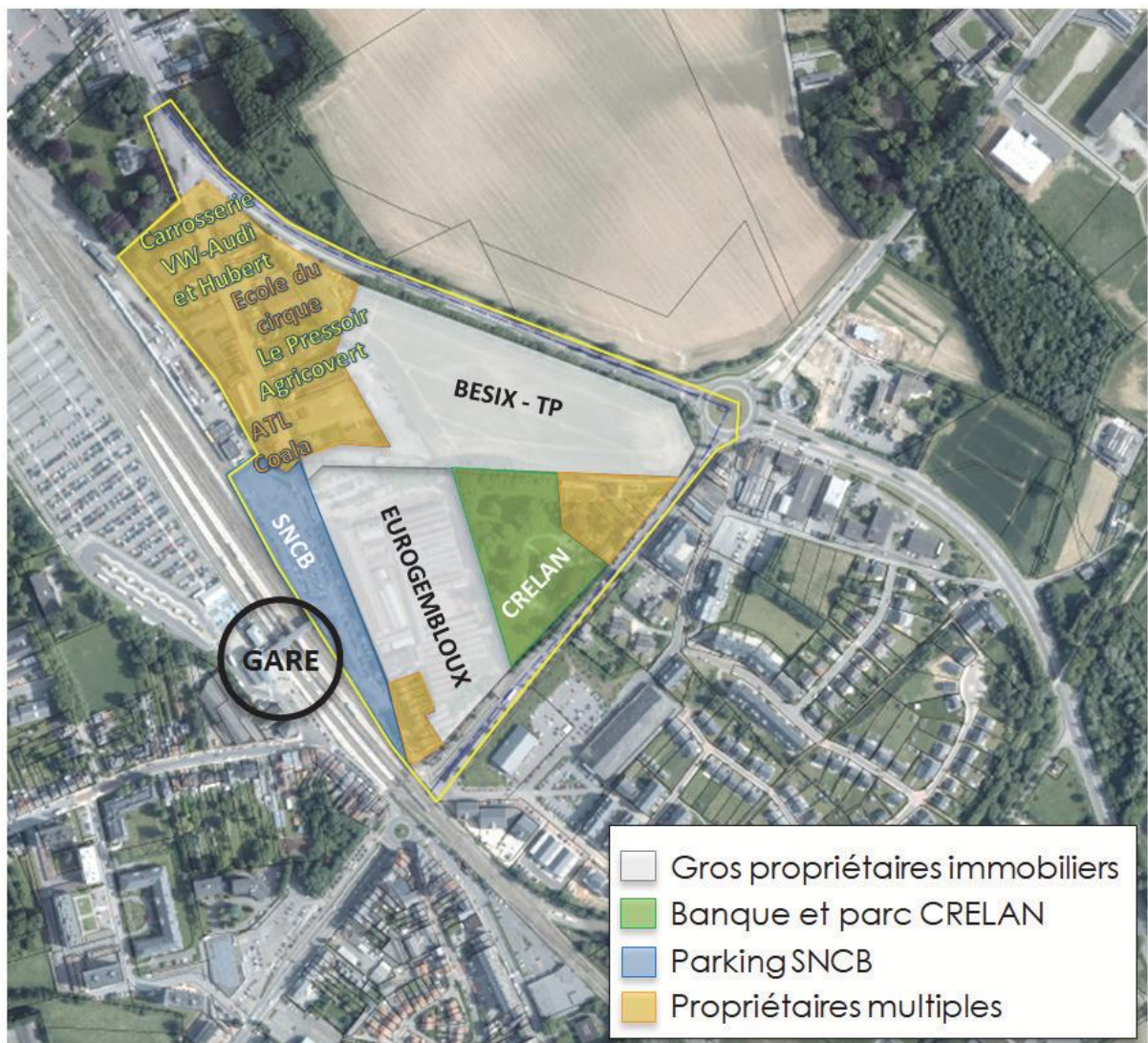


Figure 3 : Limite du périmètre de remembrement urbain (en jaune)

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) est donc très clairement délimité de la manière suivante :

- au Nord-Est par la chaussée de Bruxelles (N4),
- au Sud-Est par la chaussée de Tirlemont (N29),
- à l'Ouest par les voies de chemin de fer, et les infrastructures techniques qui s'y rapportent.

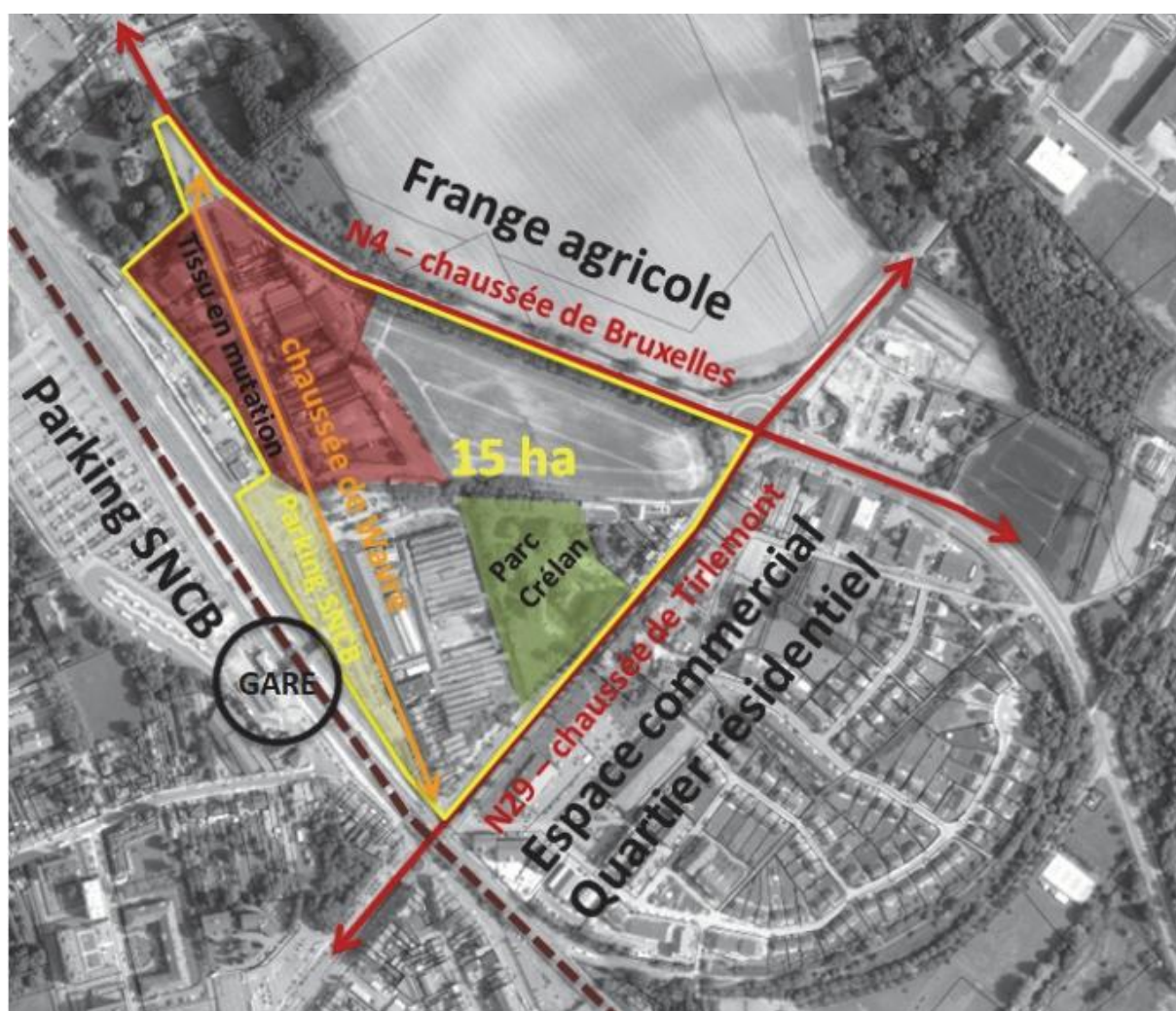


Figure 4 : Limite du périmètre de remembrement urbain (en jaune)

L'emprise des voiries périphériques N4 et N29 est incluse dans le périmètre. Le PRU couvre une superficie d'environ 16,7 hectares (en jaune ci-dessus).

3 CONTEXTE, DYNAMIQUES ET ENJEUX

3.1 DIAGNOSTIC À ÉCHELLE ÉLARGIE : DYNAMIQUES EN COURS

3.1.1 Les dynamiques territoriales

3.1.1.1 Contexte territorial

Gembloux jouit d'une localisation privilégiée au croisement des sillons Sambre-Meuse et de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, en position centrale à l'échelle de la Wallonie.

Gembloux est situé entre les aires d'influence de Bruxelles et de Namur, à proximité immédiate du tri-pôle formés par les villes de Wavre □ Ottignies □ Louvain-la-Neuve.

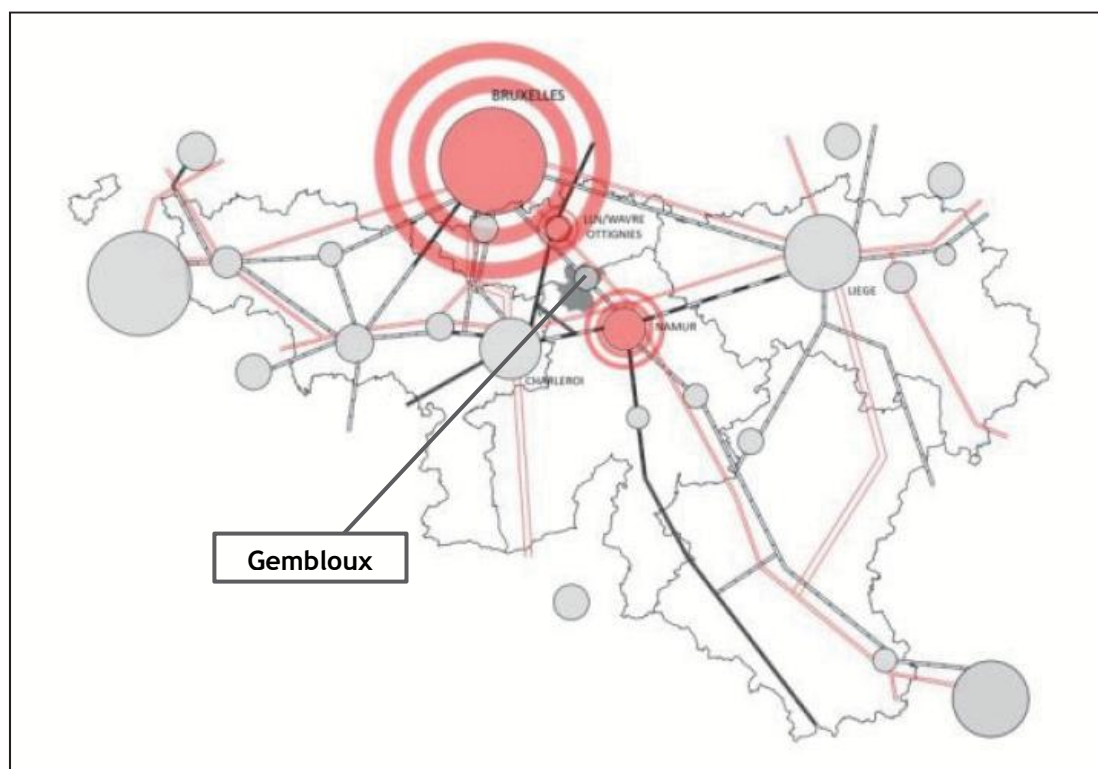


Figure 5 : Cartes des principaux pôles économiques wallons

L'image de Gembloux mélange histoire et tradition avec un profil plus dynamique lié au statut d'Agrobiopôle. Gembloux englobe un territoire assez vaste, comprenant hormis la ville, 11 villages plus ruraux, d'où une densité de population relativement basse (268,8 habitants/km²).

Gembloux présente une image multiple et une polarité confirmée. Bien plus qu'une ville dortoir dans la large périphérie de Bruxelles et dans le sillon de Namur, elle rayonne sur son pays et au-delà comme pôle de développement : pôle résidentiel, économique, commercial, universitaire, éducatif, sportif, communautaire mais également comme pôle multimodal.

3.1.1.2 Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Le SDER (adopté en 1999) est le document de réflexions stratégiques qui « exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Wallonie » (CWATUPE article 13). Il oriente les révisions des plans de secteur et sert de référence pour les décisions concernant l'habitat, le cadre de vie, les déplacements, l'implantation des activités économiques, l'urbanisme, la conservation des milieux naturels⁵ bref, pour le développement de l'ensemble du territoire. C'est donc un document essentiel pour l'avenir de la Wallonie⁵.

Le SDER identifie une série de pôles (ville, agglomération ou lieu qui polarisent les activités notamment économiques, d'une aire, d'une région ou d'un territoire) et consacre certains axes de transport supra-communaux : les eurocorridors.

Le projet de structure spatiale pour la Wallonie repris dans le SDER est illustré par la carte ci-dessous :

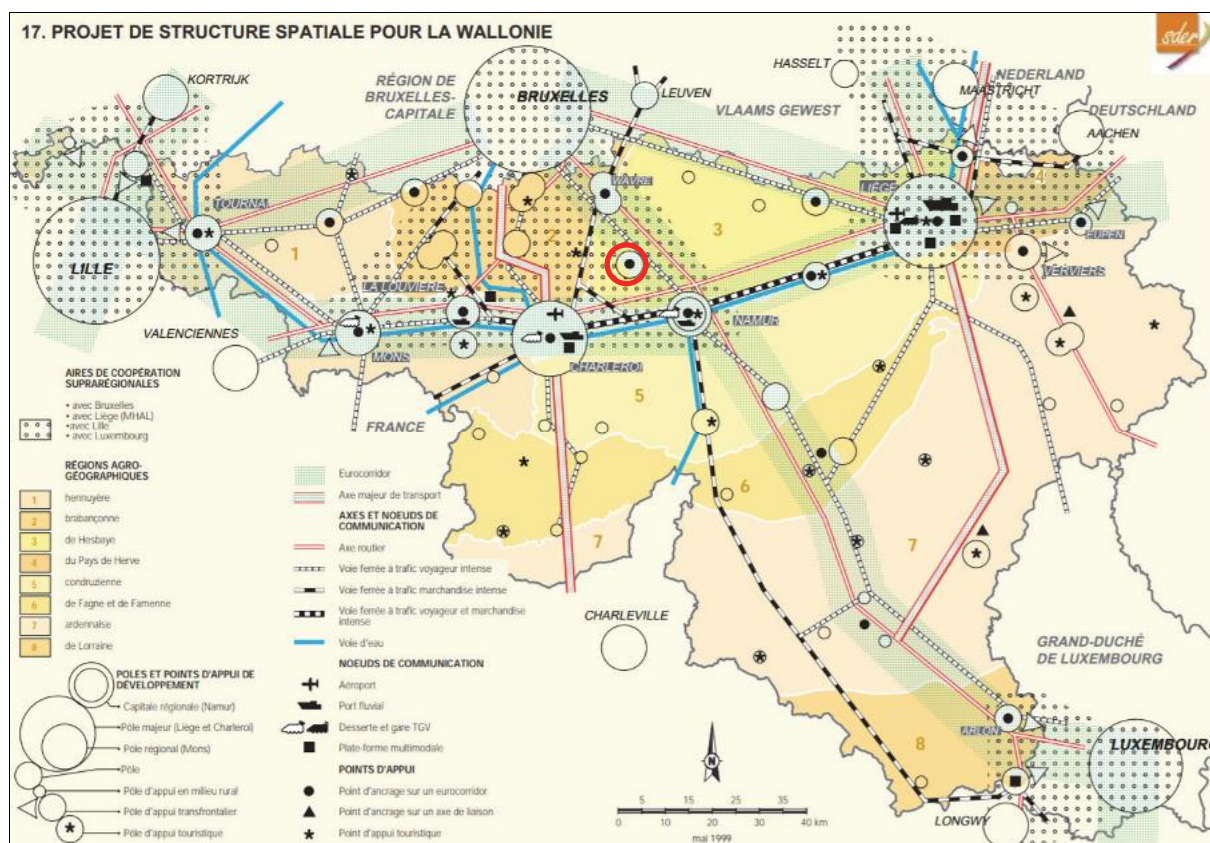


Figure 6 : Carte du projet de structure spatiale pour la Wallonie

On observe que Gembloux (entouré en rouge) est repris comme pôle de développement et comme point d'ancrage sur un eurocorridor. La commune fait aussi partie de l'aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles. Une voie ferrée à trafic voyageur intense passe au Nord-est du centre-ville.

Le PRU s'inscrit dans la vision du SDER qui promeut notamment d'éviter la dispersion de l'habitat.

« Pour éviter la dispersion de l'habitat et renforcer les villes et les villages, il est nécessaire d'accroître la densité de l'urbanisation et particulièrement autour de lieux centraux : ceux-ci permettent en effet d'offrir une variété d'activités dans un espace restreint, facilitent l'organisation de services et de moyens de transports performants, économisent l'espace et réduisent les coûts d'équipement. ()

La densification concerne aussi la fonction résidentielle. Différents moyens seront mis en œuvre pour accroître les possibilités de logement dans les centres, entre autres la construction sur des terrains non encore bâtis, la réduction de la taille des parcelles, la réoccupation de logements vides, la réaffectation de bâtiments désaffectés, la requalification des cancrs et des friches urbaines.

⁵ Extrait du site internet du SPW - DGO4

Cette densification ne peut cependant nuire à la qualité de vie, notamment en ce qui concerne les intérieurs d'îlots. Il est indispensable d'améliorer en même temps la qualité et la diversité des logements et la convivialité des espaces publics et privés pour attirer de nouveaux habitants. »

Le PRU contribue pleinement à cet objectif en créant un nouveau quartier à côté d'un lieu central qu'est la gare, en supprimant un chancre, en proposant une densité adaptée au site tout en portant une grande attention au cadre de vie. Cela se marque par l'importance et la qualité des aménagements des espaces publics proposés dans le PRU, notamment par le parc public d'un hectare au centre du projet.

De manière générale, le PRU concourt parfaitement à renforcer la structure spatiale de la Wallonie définie dans le SDER.

3.1.1.3 Schéma de développement du territoire (SDT)

Le schéma de développement du territoire (SDT) est l'outil à travers lequel les autorités régionales définissent la stratégie territoriale pour la Wallonie sur la base d'une analyse contextuelle à l'échelle régionale (art. D.II.2 du CoDT). Il propose aux wallons un ensemble de mesures à moyen et long terme permettant à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population. Tant au niveau local que régional, il doit servir de fil conducteur dans les choix et les priorités fixés pour atteindre ensemble cet objectif commun.

Adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 et publié au Moniteur belge du 12 décembre 2019, le nouveau schéma de développement du territoire révisant le schéma du 27 mai 1999 entrera en vigueur à une date à déterminer par le Gouvernement⁶.

La mise en perspective des priorités du Code de développement territorial et des enjeux a permis de décliner les objectifs du SDT suivant quatre modes d'action :

- Se positionner et structurer
- Anticiper et muter
- Desservir et équilibrer
- Préserver et valoriser

Nous ne reprenons ci-dessous que les objectifs du SDT ainsi que les principes de mise en œuvre qui sont en lien direct avec le PRU du Quartier de la Gare⁷.

Anticiper et muter

AM.1 - Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques

Principes de mise en œuvre :

- **Valoriser les terrains et réutiliser les bâtiments « bien » situés**

La Wallonie a pour but de lutter contre l'étalement urbain, d'utiliser rationnellement les territoires et les ressources et de maîtriser la mobilité. Ces impératifs doivent guider en priorité les autorités publiques vers les terrains et les bâtiments situés dans les centralités urbaines ou à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun, tant pour les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine que pour le développement de nouveaux

⁶ Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la révision, « le schéma de développement de l'espace régional en vigueur avant la date d'entrée en vigueur du Code devient le schéma de développement du territoire et est soumis aux dispositions y relatives » (Art. D.II.58. du CoDT)

⁷ Les éléments repris en italique sont « extraits » du SDT.

quartiers d'habitat. Ils doivent en outre bénéficier d'un accès aisé aux services et aux équipements. (□)

- Le PRU, en encadrant le développement d'un nouveau quartier d'habitat à côté d'un pôle multimodal, contribue pleinement à la réalisation de cet objectif. D'autant plus que la réalisation du PRU permet également de supprimer un grand chancre industriel en face de la gare de Gembloux.

- **Faire évoluer la conception des logements**

En Wallonie, la conception des logements doit déjà satisfaire à des critères de salubrité, de sécurité et de performance énergétique spécifiques. Elle doit être adaptée pour faire face à l'évolution de la composition et de la taille des ménages et des formes de mobilité individuelle (vélos, etc.).

Pour renforcer la cohésion sociale, la conception des ensembles de logements doit mettre l'accent sur l'accueil de ménages au profil socio-économique diversifié et de personnes de tous les âges.

- Les options du PRU recommandent :
 - des emplacements sécurisés pour les vélos sur domaine privé ;
 - une conception d'immeubles offrant une diversité dans la typologie des logements (diversité des tailles, adaptabilité des logements pour les PMR, cohabitation/co-living, □) ainsi qu'un pourcentage de logements publics (5%) à implanter sur le site.

Desservir et équilibrer

DE.1 - Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

Principes de mise en œuvre

- **Structurer le territoire pour éviter les concurrences**

La localisation des nouveaux services et équipements d'échelle supracommunale destinés aux activités scolaires, socioculturelles, sportives, administratives, hospitalières, etc., est privilégiée dans les pôles. Les services de base (gardes d'enfants, enseignement, soins de santé, commerces alimentaires, etc.) doivent être concentrés dans les centralités urbaines et rurales afin d'être proches des usagers. Les équipements et les commerces de proximité sont implantés en priorité dans les pôles et dans les parties les plus densément peuplées des centralités urbaines et rurales. (□)

- **Garantir un accès aisé aux services et aux équipements**

Les services, les équipements et les commerces sont implantés, en priorité, dans les pôles et les parties du territoire desservies par les transports en commun et aisément accessibles par les modes actifs ou partagés et les personnes à mobilité réduite. (□)

- Les options du PRU précisent que le nouveau quartier doit comprendre d'autres fonctions que la fonction résidentielle. Ces équipements, services et commerces doivent être complémentaires à ceux déjà existants à proximité. Une nouvelle

implantation scolaire est prévue au sein du quartier pour accueillir des enfants de maternelle et de primaire.

DE.3 - Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Enjeux

Le développement d'espaces publics de qualité contribue à l'attractivité du territoire, de ses villes, villages et quartiers, à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants (santé, détente, loisirs, etc.) et au développement de liens de qualité entre ceux-ci. Le succès des alternatives à la voiture individuelle passe par la continuité des itinéraires et la sécurité des aménagements proposés.

Principes de mise en œuvre

- **Associer nature, bâti et paysage**

Le développement d'espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs nécessite de favoriser l'imbrication et l'articulation entre les différents milieux bâtis, naturels et paysagers. Ceci concerne les centralités tant urbaines que rurales.

La conception des espaces publics doit favoriser la valorisation du milieu naturel, du bâti et du paysage (plantations et soutiens à la biodiversité, ouverture de certains espaces verts sur la ville, aménagement de promenades, d'espaces de détente et de loisirs dans les parcs, reconquête des cours d'eau par l'aménagement de leurs abords, mise en perspective et en lumière de certains bâtiments publics emblématiques). La nature doit être présente dans les centralités : espaces verts de proximité, jardins partagés, squares pour enfants, aires de jeux et de sports, etc. L'utilisation de matériaux locaux de qualité ainsi que l'harmonisation et la cohérence des matériaux avec le mobilier urbain est à privilégier dans l'aménagement des espaces publics.

- **Adapter la conception des espaces publics à leurs usagers**

Les différentes fonctions que les espaces publics peuvent jouer doivent être prises en compte dans leur conception, leur aménagement et leur entretien.

Les espaces publics doivent être conçus afin d'être accessibles à tous les publics et à toutes les générations (enfants, adultes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite). La diversité des usagers et des usages des espaces publics doit être prise en compte selon les moments de la journée ou de la soirée (éclairage). (□)

En vue de soutenir les modes actifs, bénéfiques pour la santé et pour l'environnement, les cheminements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite doivent être facilités par des aménagements adéquats (planéité des sols ou pentes adaptées, type de revêtement, libre passage, etc.). Des lieux de pause (bancs, eau potable, sanitaires, stationnements pour les vélos, etc.) sont à prévoir et les équipements nécessaires à la propreté des espaces publics y sont harmonieusement intégrés.

- **Gérer le partage de l'espace public**

L'espace public est un lieu d'échanges et de passage. Les modes actifs sont à privilégier lors du réaménagement ou de la création d'espaces publics (création d'un maillage piétonnier ou vélo en site propre ou dans un espace de voirie partagé). Le trafic doit être apaisé dans les centralités urbaines et rurales (réduction du nombre de bandes de circulation, boulevard urbain, zone 30, etc.). Les déplacements des piétons, notamment des enfants et des personnes à mobilité réduite, et des cyclistes doivent pouvoir s'effectuer en toute sécurité.

- Les options du PRU visent à rencontrer parfaitement cet objectif.
- Le développement d'espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs est à la base de toute la conception du PRU. Ainsi, de nombreux espaces verts publics sont présents au sein du futur quartier de la gare, dont un parc central d'un hectare.

De plus, une attention particulière a été portée dans le PRU au profil des voiries et à leurs aménagements (cfr les coupes en annexes). Toutes les voiries sont bordées d'espaces réservés à la circulation des modes actifs.

DE.5 - Organiser la complémentarité des modes de transport

Principes de mise en œuvre

- **Développer les points de connexion intermodaux**

L'inter-modalité est à prendre en compte dans toute démarche de développement territorial. Afin de la développer, il convient d'améliorer et d'aménager des points de connexion entre modes de transport et d'y coordonner l'offre de services. ()

- **Optimiser la continuité des chaînes de déplacements**

L'accessibilité des portes d'entrée de la Wallonie et des pôles par les différents modes de transports doit être renforcée. Des parkings situés hors des zones congestionnées sont développés à proximité des points de connexion au réseau de communication ferroviaire, des terminus de tramway ou de métro. Des aires de covoiturage sont également à prévoir.

La continuité des chaînes de déplacements est à renforcer pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite vers et à partir des arrêts de transports en commun (gares, arrêts de bus, tram ou métro) par l'organisation et l'aménagement d'itinéraires et de cheminements sécurisés et de qualité. ()

- Le PRU, en encadrant le développement d'un nouveau quartier d'habitat à côté d'un pôle multimodal, contribue pleinement à la réalisation de cet objectif.
- Dans le cadre de l'élaboration de ce PRU, des contacts approfondis ont eu lieu avec la SNCB et les TEC afin d'intégrer leurs projets de développement en vue d'optimiser et d'amplifier le rôle du pôle multimodal de la gare. Des emplacements pour les bus sont prévus le long de la chaussée de Wavre ainsi qu'un parking public en silo notamment à destination pour les navetteurs
- Une attention particulière a été portée aux modes doux afin de rendre le pôle multimodal aussi facilement accessible que possible depuis les différents immeubles envisagés dans le PRU. Une amélioration de la connexion entre la gare et le Ravel est aussi prise en compte.

3.1.2 Les dynamiques urbaines

3.1.2.1 Quelques données clés sur Gembloux

- Population : 25.763 habitants
 - Nombre de femmes : 12.953
 - Nombre d'hommes : 12.810
- Superficie : 95,9 km²
- Densité de population : 268,8 habitants/km²
- Nombre de logements : 11.267 logements
- Age moyen de la population : 40,0 ans
- Croissance démographique moyenne entre 2007 et 2017 :
 - + 375 habitants /an
 - + 155 ménages/an
- Croissance démographique totale entre 2007 et 2017 : + 16,7% de la population, soit :
 - + 3689 personnes
 - + 1550 ménages
- Perspectives de croissance démographique (IWEPS) : + 18% en 2035 : +/- 30.000 habitants

3.1.2.2 Pôle résidentiel

Une très forte croissance de population

Depuis 2007, la population de Gembloux a augmenté de 3.689 personnes, soit une hausse de près de 16,7% du nombre d'habitants en 10 ans, et quelques 1550 nouveaux ménages. Par rapport aux autres communes du « pays » de Gembloux⁸, à l'arrondissement de Namur et à la moyenne de la province du Brabant wallon, Gembloux se fait uniquement égaler par Walhain et devancer par Perwez.

Le solde migratoire interne (nationale) est le moteur de la forte croissance de Gembloux. La continuité de la croissance future est assurée par un solde naturel positif et stable.

L'accroissement de la population se matérialise principalement au centre-ville, même si proportionnellement certains quartiers villageois ont connu les croissances les plus fortes. Le centre se démarque par rapport aux villages en termes de nombre et de densité d'habitants, bien que les nouveaux quartiers et les noyaux villageois du Nord de la commune ne soient pas en reste.

Les prévisions de l'IWEPS pour Gembloux montrent la continuation future de la dynamique de croissance de Gembloux jusqu'à près de 30.000 en 2035 (+ 4.500 habitants ou +18% en 20 ans de temps), ce qui devrait amener la population à une taille comparable à celle d'Ath, Nivelles et Soignies (aujourd'hui, avec 28.000 habitants).

En termes de ménages, la croissance serait encore plus marquée (+20,2%), en partie suite au phénomène de réduction de la taille de ménages.

⁸ Communes limitrophes wallonnes : Chastre, Éghezée, Jemeppe-sur-Sambre, La Bruyère, Namur, Perwez, Sombreffe, Walhain

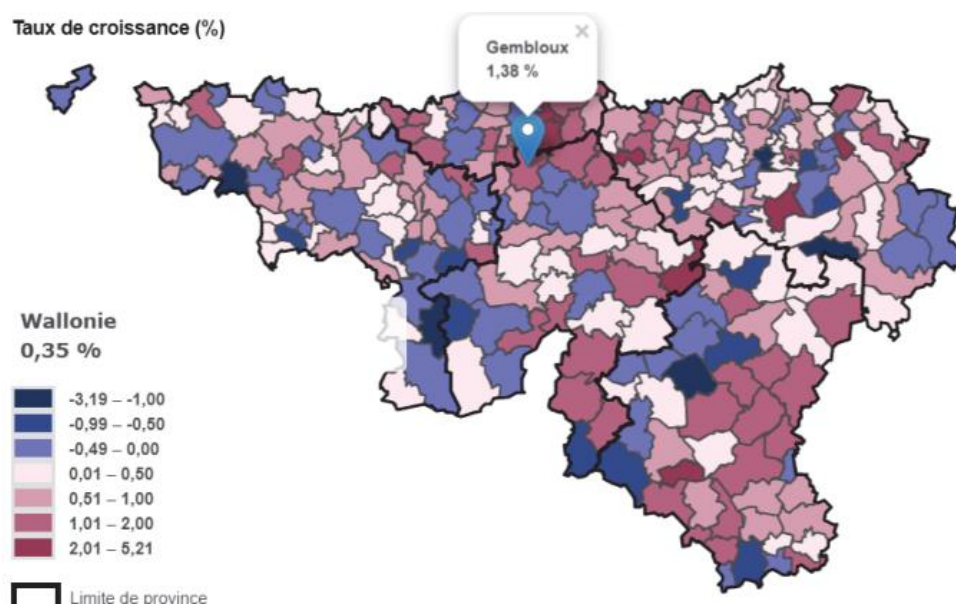


Figure 7 : Carte du taux de croissance démographique

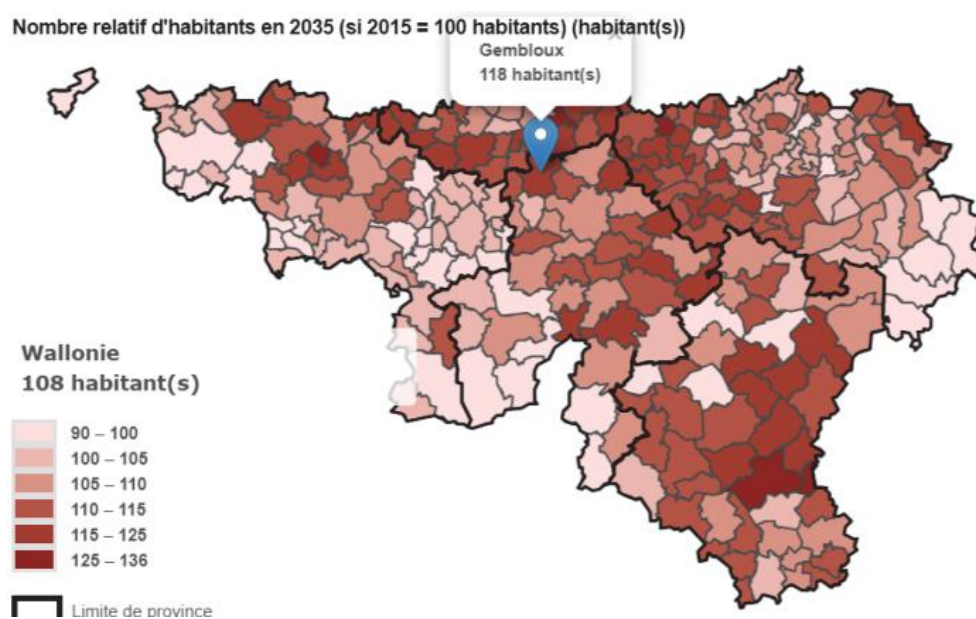


Figure 8 : Carte de la croissance démographique

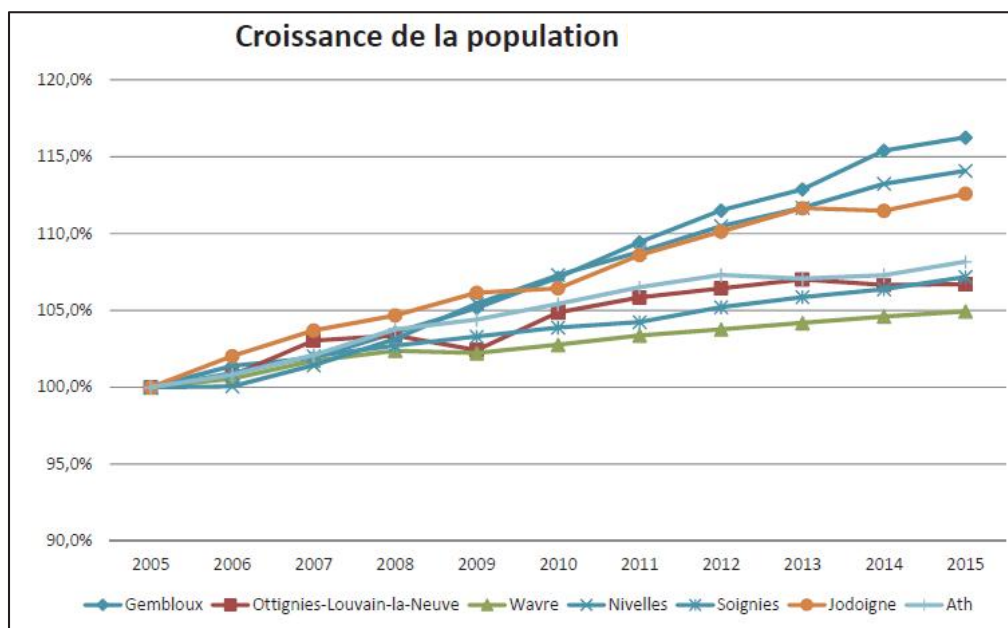


Figure 9 : Croissance démographique de plusieurs petites villes à distance similaires de Bxl

Une population relativement jeune

Gembloux se caractérise par une pyramide des âges relativement jeune, plus de 50% de la population a moins de 40 ans.

Gembloux est en effet un lieu d'attraction privilégié pour les étudiants et jeunes actifs. On constate également une surreprésentation des enfants en bas-âge (12,1% de 0 à 9 ans) et des jeunes adultes entre 20 et 40 ans (28%).

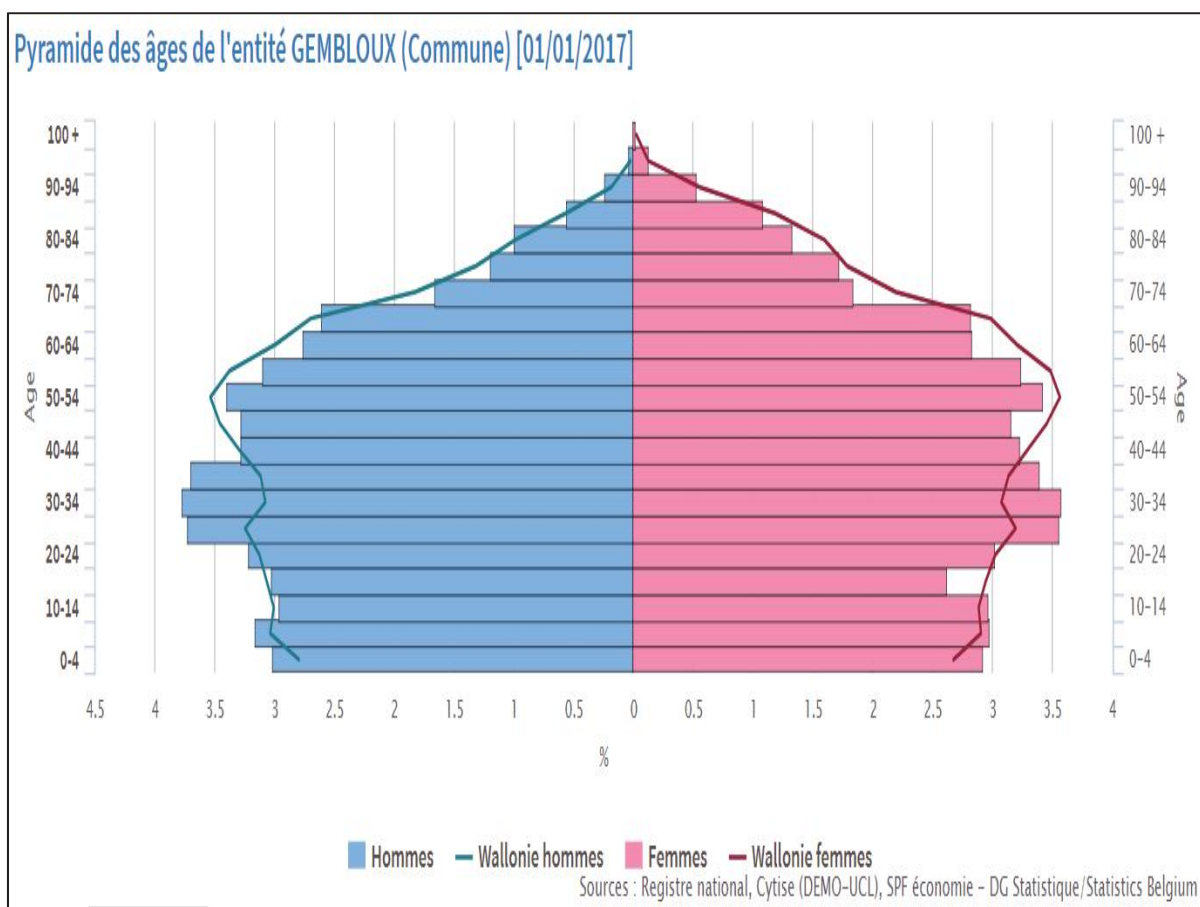


Figure 10 : Pyramide des âges à Gembloux

Une expansion importante du parc de logement

En moyenne par an, près de 200 logements se sont rajoutés dans la période de 2004 à 2014.

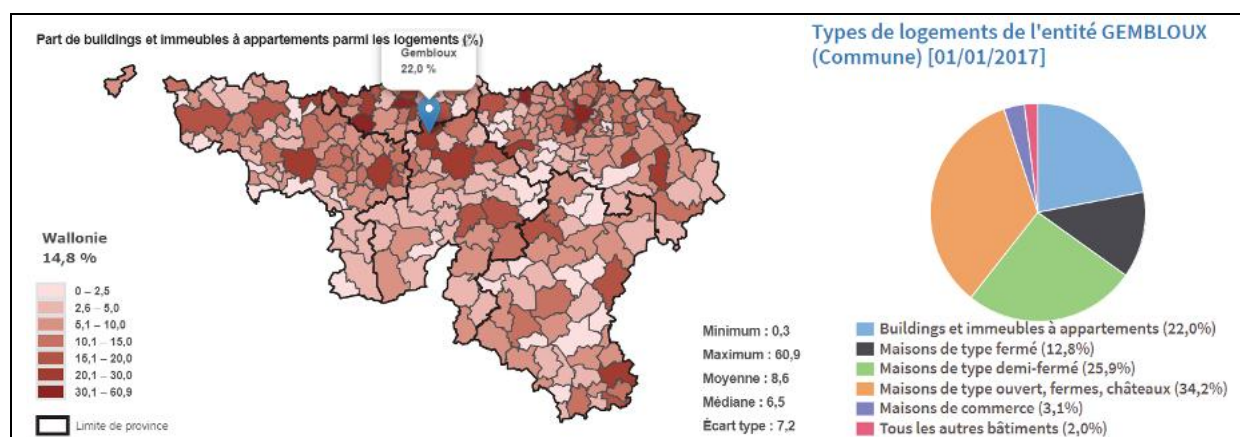
En tout, Gembloux compte maintenant près de 11.267 logements, dont une majorité de typologies unifamiliales ouvertes ou semi-ouvertes.

Gembloux est devenu pour les ménages un lieu de vie privilégié dans le bassin de migration autour de Bruxelles et ce en raison de sa localisation stratégique, de sa bonne connectivité aux grandes villes wallonnes et Bruxelles, de la disponibilité de terrains (ré-)urbanisables, des prix immobiliers relativement accessibles et de son niveau d'équipement intéressant.

Cette attraction résidentielle se reflète dans une forte croissance de population qui est principalement induite par un solde migratoire interne extrêmement positif et dans une expansion importante du parc de logement, principalement porté par le multifamilial.

Le parc d'appartements a plus que doublé en 10 ans de temps. En 2014, celui-ci s'élevait à 2.113 unités, soit plus ou moins 20% du parc de logements, à comparer avec des villes similaires telles que Wavre (26%), Nivelles (38%), Soignies (10%), Jodoigne (12%) et Ath (14%).

Il existe en effet, une pression foncière croissante, particulièrement sur les appartements et les résidences de standing, et de moins en moins sur les terrains à bâtir, comme en attestent les données ci-dessous. Actuellement le marché répond à la demande via une augmentation continue de l'offre en logements, essentiellement via une augmentation de l'offre pour des logements en appartements.



Source : IWEPS - SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium

Logements publics

La commune de Gembloux présente une offre de logement public relativement faible et équivalente à 543 logements en 2016, soit moins de 5% du parc immobilier de la commune. La part des ménages vivant dans ce type de logement y était de 2,69% des ménages contre 3,60% à l'échelle de la province de Namur et 6,18% à l'échelle wallonne.

Précisons qu'en mars 2017, on dénombrait 178 demandes pour un logement social, à comparer avec des villes similaires de taille similaires à distance similaires de Bruxelles, telles que à Wavre (258 candidatures), Nivelles (579 candidatures), Soignies (257 candidatures), Jodoigne (78 candidatures) et Ath (202 candidatures), soit une demande relativement faible.

3.1.2.3 Pôle économique

Une base économique tournée vers les services et le secteur scientifique

Tant en termes d'établissements qu'en termes de postes de travail, les services occupent une part prépondérante à Gembloux.

Le secteur du développement scientifique occupe une place particulièrement importante au sein de l'économie gembloutoise : ce secteur représentait, en 2013, 6,2% de l'ensemble des postes de travail alors que, à titre de comparaison, en Wallonie, le secteur ne compte que pour 0,4% de l'ensemble des postes de travail.

La forte présence du secteur du développement scientifique est bien entendu liée avec la présence de la Faculté agronomique à Gembloux (ULG - Agro-Bio-Tech), qui a donné naissance à une multitude

de spin-offs et de centres de recherche. La faculté est une source d'emploi pour 500 personnes, ce qui en fait un des employeurs les plus importants de la commune.

L'industrie est en progression nette à Gembloux, tant en termes d'établissements qu'en termes de postes de travail. La construction, bien que toujours moins importante que la moyenne régionale a aussi connu une progression entre 2011 et 2013. Le secteur primaire est quant à lui en perte de vitesse à Gembloux.

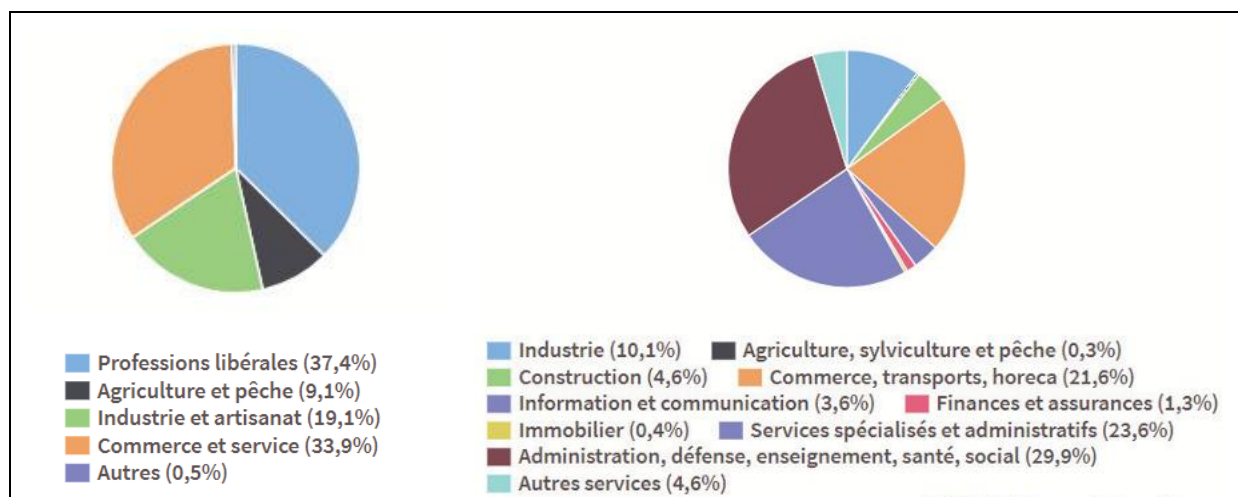


Figure 11 : Répartition des indépendants et postes de travail salarié selon les secteurs d'activité (01/01/2017)

Démographie des entreprises

Les principaux secteurs « forts » (services aux entreprises, activités informatiques, agriculture) évoluent de la même manière que la moyenne de l'arrondissement.

Les secteurs avec une forte hausse du taux de création nette d'entités sont la santé et l'action sociale, ainsi que les télécommunications.

Parmi les moteurs potentiels de développement, on notera également le dynamisme du secteur des activités récréatives, culturelles et sportives : les entreprises en place semblent solidement implantées (très peu de disparitions) et de nouvelles venues viennent renforcer le secteur.

Gembloux Agrobiopôle et Créalys parc scientifique

Gembloux Agrobiopôle Wallon est un concept né en 1996, de la volonté fédérative d'une dizaine de partenaires gembloutois rassemblés sous la même bannière. Il se positionne comme pôle d'excellence belge dans le secteur de l'agronomie et des biotechnologies, ce qui est lié à la présence historique de la faculté universitaire en agronomie et répond à une politique de développement.

Créalys, le parc scientifique de la province de Namur situé aux Isnes, privilégie particulièrement les secteurs innovants suivants :

- sciences du vivant (agroalimentaire, bio-industrie, santé, diagnostic, biotechnologie, environnement, ...)
- TIC (informatique, communication et télécommunications)

mais accueille aussi toute entreprise technologique dans d'autres domaines d'activité.

Le profil des entreprises actuellement représentées dans le parc Créalys se répartit essentiellement sur les domaines du numérique, de la santé et des services. Un projet d'extension est actuellement à l'étude en vue d'étendre le parc d'activité d'une cinquantaine d'hectares.

3.1.2.4 Pôle commercial

Un équipement commercial relativement attractif

Gembloux constitue un espace commercial de taille intermédiaire (+/- 36.000 m² pour 227 points de vente), situé à mi-chemin entre les pôles commerciaux importants de Namur et Wavre-Ottignies-LLN.

Il se démarque par la présence au sein de son territoire :

- De 3 types de nodules commerciaux sur son territoire : un nodule traditionnel (le centre), un nodule mixte (environnement de la gare dont le quartier de la Sucrerie) et des nodules récents (retail park Sauvenière) ;
- D'une part restreinte de grandes enseignes ;
- D'une offre en hypermarchés particulièrement fournie (toutes les enseignes y sont représentées).

Gembloux est une commune relativement bien équipée commercialement ce qui renforce son attractivité sur certaines communes voisines au Nord, et ce principalement pour les achats courants (présence de nombreux hypermarchés) et les achats semi-courants lourds.

Contrairement à d'autres villes de taille similaire comme Ath ou Nivelles, qui sont au centre d'un bassin de consommation propre, en ce qui concerne les achats semi-courants légers, Gembloux est orienté sur Namur.

Une différenciation commerciale géographique

Une analyse de l'ensemble des implantations, tout équipement commercial confondu (commerce de détail, horeca et services), met en évidence le bon niveau d'équipement de Gembloux mais également l'étalement de l'armature commerciale sur l'ensemble du territoire communal et au niveau du centre-ville même.

Mis à part le centre historique, la gare, les chaussées (de Charleroi, de Namur, de Tirlemont et de Wavre) et les villages apparaissent comme éléments structurants dans les choix d'implantation de commerces au sens large sur le territoire gembloutois :

- Le noyau commercial du centre-ville historique maintient pour l'instant encore sa spécialisation en matière de commerces en équipement de la personne (boutiques de vêtements, chaussures, parfums, bijoux et accessoires) et d'horeca.
- Le noyau commercial aux alentours de la gare constitue une 2ème polarité commerciale et de services, nettement plus mixte que celle du centre historique. Suite aux obstacles en place à cet endroit (trémie sous voie ferrée, voies ferrées), il n'est pas réellement question d'un noyau très aggloméré.
- Une concentration est visible autour du parc d'activité de Sauvenière en ce qui concerne l'alimentation (supermarchés), l'ameublement et le bricolage.
- L'offre commerciale des noyaux villageois se démarque par la prédominance de commerces d'achats courants de 1ère nécessité.
- Les grandes nationales ressortent comme un vecteur d'implantation (pour des questions de visibilité, d'accessibilité voiture, etc.), que ce soit en zone urbaine ou plutôt en périphérie de celle-ci.
- Dans le secteur d'étude, les implantations commerciales se concentrent autour du rond-point au croisement des chaussées de Tirlemont et de Namur, le long de la chaussée de Wavre et à la Sucrerie, quartier neuf à proximité de la gare. Les services sont majoritaires.

3.1.2.5 Pôle multimodal

Outre son positionnement stratégique par rapport aux axes routiers importants, Gembloux peut compter sur la présence d'une gare IC sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Namur-Arlon.

Il s'agit d'une « gare d'origine » très importante au niveau régional, ayant une attractivité qui va loin au-delà des limites communales, avec comme destinations principales Bruxelles et Namur, vers où elle offre des liaisons performantes. La gare offre une desserte régulière vers Bruxelles (+/- 45 minutes □ 2 trains par heure) ainsi que les villes wallonnes d'Ottignies, de Namur (12 à 20 minutes □ 3 trains par heure), de Liège, de Dinant et d'Arlon.

La gare, dont l'aménagement a été refait récemment, offre un niveau de confort aux normes actuelles avec notamment une capacité de stationnement conséquente. Celle-ci renforce la centralité de Gembloux et facilite son développement comme pôle économique et éducatif.

Son attractivité a été renforcée ces dernières années par plusieurs améliorations au niveau de son confort et de sa fonctionnalité.

- Réaménagement de l'environnement de la gare en 2007-2009 avec meilleure adéquation du rail, de la route, des TEC mais aussi des vélos (notamment passage d'un Ravel).
- Aménagement du plus grand parking de gare en Région wallonne (P2 de 950 places et 25 places PMR, en plus du P1 déjà existant de 250 places + 6 PMR).
- Un nouveau bâtiment « gare » pour les voyageurs (2010).

Le réseau de bus vient compléter la desserte ferroviaire en offrant des liaisons vers différentes villes wallonnes non accessibles ou accessibles de manière irrégulière (uniquement en heures de pointe) : Jodoigne, Sombreffe, Tamines, Landen et Jemeppe-sur-Sambre.

Enfin, le RAVeL L147, reliant Sombreffe à Lincet, traverse l'entité de Gembloux. Il utilise l'ancienne voie ferrée et est un axe mode doux important dans le réseau de déplacements utilitaires et de loisirs. Celui-ci est interrompu à hauteur de la gare SNCB de Gembloux et prolongé par des liaisons cyclables balisées transitant notamment par le passage sous voies cyclo-piéton au niveau duquel des rampes sont aménagées pour les vélos et les personnes à mobilité réduite.

3.1.2.6 Pôle éducatif

Par la présence d'infrastructures éducatives à tous les niveaux, Gembloux doit être considéré comme un pôle éducatif d'une certaine importance qui attire bien au-delà de ses limites communales. Cela constitue une source d'emploi et de dynamique locale non négligeable.

La présence historique de la Faculté universitaire en agronomie de l'Ulg et dans une moindre mesure de l'institut supérieur Industriel horticole participe au rayonnement de la ville.

La spécificité des formations et l'isolement relatif de la ville occasionne une demande en logement étudiant, ce qui influe sur la composition du parc de logements au centre-ville.

L'offre et la demande au niveau des kots d'étudiants semblent en adéquation.

Il est question d'une saturation d'une des écoles secondaires et des écoles primaires face à la demande future. La croissance de la population et l'attractivité de Gembloux comme pôle éducatif engendre un besoin d'extension des infrastructures primaires et en moindre mesure dans l'immédiat aussi secondaires.

Concernant les besoins scolaires induits par l'installation dans le quartier de familles avec enfants, une étude de programmation scolaire a été réalisée en parallèle du projet de PRU. Celle-ci identifie clairement les besoins de la commune qui seront nécessaires pour accueillir les futurs effectifs du quartier.

Sur base des estimations du nombre de logements envisagés et de la typologie de ceux-ci, les besoins du quartier s'établissent à environ 5 classes maternelles et 8 classes primaires sur une vision à très long terme mais pourraient être plus forts dans l'hypothèse de ménages plus familiaux.

3.1.2.7 Pôle sportif et communautaire

L'essentiel des équipements sportifs et communautaires est situé au sein de l'agglomération de Gembloux. Ainsi, la plupart des équipements communautaires (écoles, résidences pour personnes âgées, crèches, ...) se trouvent, de même que les principaux équipements culturels. Même en termes d'infrastructures sportives, le centre-ville apparaît comme étant bien équipé.

Le nouveau centre sportif de l'Orneau est situé à proximité du PRU (+/- 800m).

Les différents villages disposent pour leur part d'infrastructures de base pour combler les besoins locaux (école fondamentales, infrastructures sportives).

3.1.3 Conclusions générales

Gembloux est bien plus qu'une ville dortoir dans la large périphérie de Bruxelles et dans le sillon de Namur, elle rayonne sur son pays et au-delà comme pôle de développement : pôle résidentiel, économique (Agro-biopôle), commercial (achats courants et semi-courants lourds), éducatif (présence de tous les niveaux d'enseignement et de quelques établissements spécialisés), sportif et communautaire, mais aussi multimodal (importance de la gare comme plateforme multimodale).

Ainsi, Gembloux est devenu pour les ménages un lieu de vie privilégié dans le bassin de migration autour de Bruxelles et ce en raison de :

- sa localisation stratégique,
- sa bonne connectivité aux grandes villes wallonnes et à Bruxelles,
- sa disponibilité de terrains (ré-)urbanisables,
- ses prix immobiliers relativement accessibles,
- son niveau d'équipement intéressant.

Cette attraction résidentielle se reflète dans une forte croissance de population qui est principalement induite par un solde migratoire interne extrêmement positif et dans une expansion importante du parc de logement, principalement portée par les immeubles à appartements.

Les services sont le secteur d'activité principal, tant en termes d'établissements qu'en termes de postes de travail. Parmi les sous-secteurs économiques les plus dynamiques et motrices sont la santé et l'action sociale, les télécommunications et les activités récréatives culturelles et sportives.

La structuration de l'armature en équipements commerciaux, sportives et communautaires à Gembloux est encore fortement tributaire des centres urbains et villageois. Néanmoins, on peut constater l'étalement des équipements commerciaux sur l'ensemble du territoire communal et au niveau du centre-ville même, qui fait suite aux développements successifs de la commune : la gare, les linéaires des chaussées et le parc d'activité de Sauvenière ont notamment un effet polarisant.

En termes d'équipements sportifs et communautaires, la plupart des équipements se situent dans le centre urbain.

Enfin, la croissance de la population et l'attractivité de Gembloux comme pôle éducatif engendre un besoin d'extension des établissements scolaires pour le niveau fondamental et en moindre mesure aussi secondaire dans l'immédiat.

3.2 DIAGNOSTIC À ÉCHELLE RESSERRÉE : FONDAMENTAUX URBAINS

3.2.1 Localisation du PRU dans Gembloux

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) est localisé au Nord de l'agglomération de Gembloux, entre la N4, la N29 et la voies de chemin de fer. Il marque la limite entre le tissu urbanisé et les vastes espaces agricoles. A environ 1 km au Nord-Est du site, nous trouvons le Parc industriel de Gembloux-Sauvenière ainsi que le village de Sauvenière.

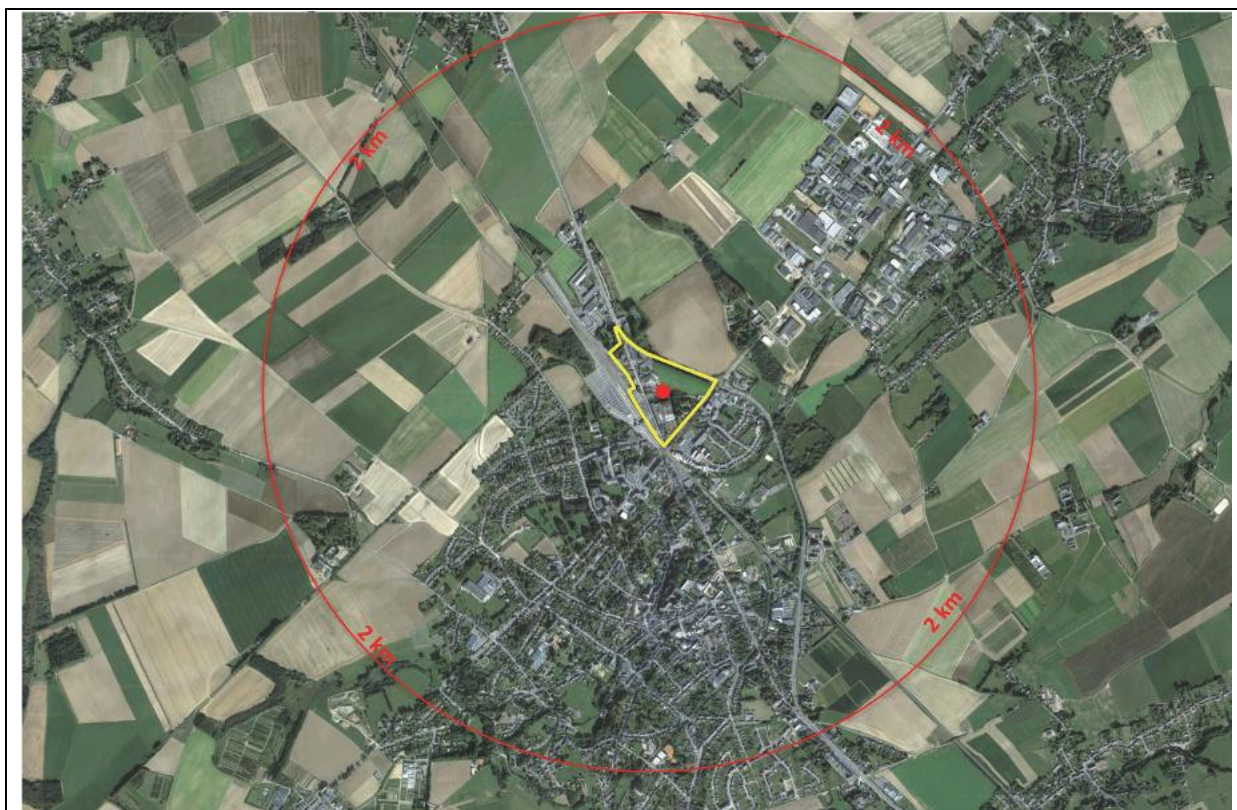


Figure 12 : Vue d'ensemble du périmètre au sein de la ville de Gembloux (source : BEP)

3.2.2 Structure urbaine générale

L'étude réalisée par le CREAT⁹ en 2009 sur le développement de Gembloux subdivise l'agglomération en 5 principaux espaces sur base de critères morphologiques et fonctionnels. Ces espaces qui forment la structure urbaine de Gembloux sont composés par :

- Les **boulevards externes** constitués par la N4 essentiellement et la partie Nord de la N29 ;
- Les **boulevards internes** constitués par la partie Sud de la N29, la chaussée de Wavre et l'avenue de la Faculté d'Agronomie ;
- Le **cœur historique** ou **cité médiévale** qui se trouve à plus de 1 km au sud du site du projet. L'habitat y est très dense et très ancien ;
- Le **centre-ville** dont la partie Ouest du PRU fait partie.

Le centre-ville englobe le cœur historique, les principaux quartiers urbains d'avant 1950 (premiers faubourgs) ainsi que les rues adjacentes à la gare et les concentrations commerciales immédiates. L'habitat y est continu à semi-ouvert avec des densités moindres que le cœur historique. On trouve aussi de nombreuses fonctions présentant un type de bâti assez hétéroclite (logement en majorité, écoles, abbaye, commerces, ancien site industriel, etc.)

- La **couronne résidentielle** qui présente un type de bâti beaucoup plus ouvert et plus lâche.

⁹ Impacts du développement de Gembloux, Etude prospective et stratégique, CREAT, 2009

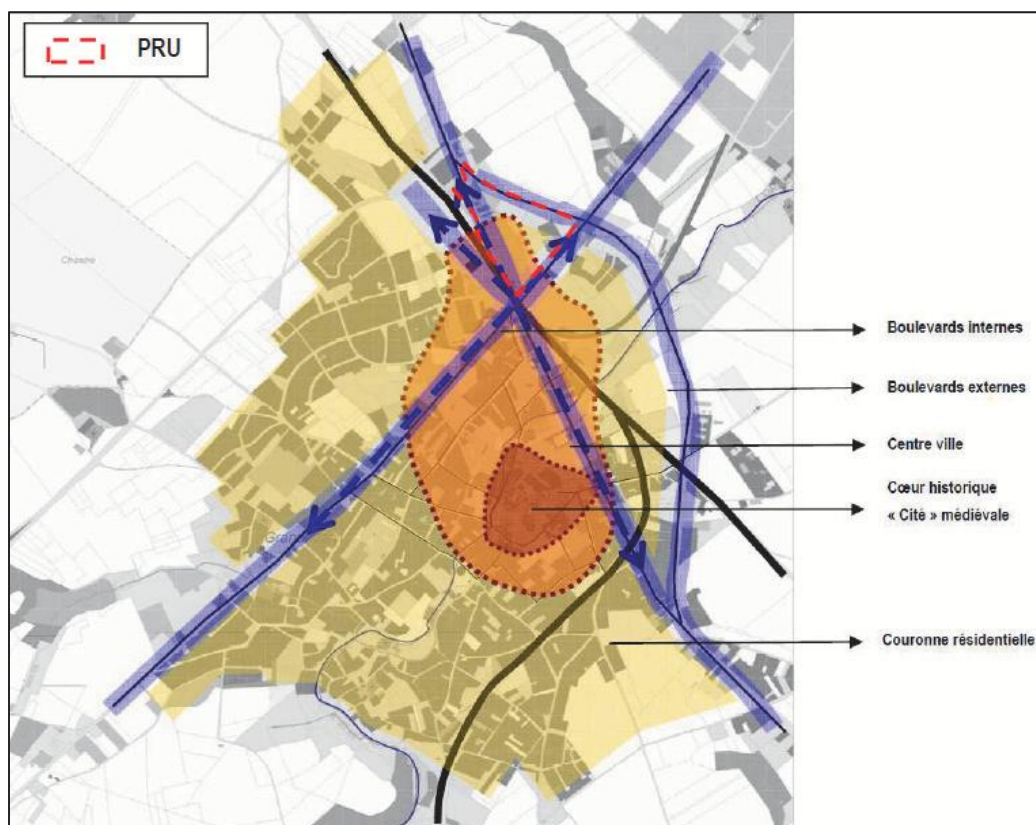


Figure 13 : Impacts du développement de Gembloux, Etude prospective et stratégique, CREAT, 2009

→ Enjeux :

Il y a lieu d'inscrire le nouveau quartier comme une pièce du développement urbain de Gembloux, en lien direct avec le centre-ville et au sein du boulevard externe.

3.2.3 Les quartiers

Le tissu urbain des alentours du 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 en plusieurs parties à cause, entre autres, des différents axes de circulation.

Au premier abord, nous pouvons distinguer 7 types de quartiers en tenant compte, entre autres, de leurs fonctions, de leur typologie et des limites physiques :

- **Quartier « chaussée de Wavre 1 »** : de type commercial et résidentiel traversé par la N4. Cette zone urbanisée exprime une dualité dans sa fonction et sa typologie. En effet, nous trouvons d'un côté de l'axe routier des bâtiments de type commercial et de service ainsi que des habitations plus isolées tandis que de l'autre côté se trouvent des constructions résidentielles de type continu et de type ouvert (4 façades) ;
- **Quartier « chaussée de Wavre 2 »** : de type mixte (commerces, associations, résidentiel). Celui-ci présente une typologie de construction industrielle avec des implantations ponctuellement en recul par rapport à la voirie des surfaces bâties relativement importantes, des toitures plates, à double pentes ou en shed, des constructions résidentielles plus isolées, etc. ;
- **Quartier « Sucrerie »** : de type commercial et surtout résidentiel, à l'Est du projet. Ce quartier est issu du PCA « Sucrerie » et présente de grands bâtiments de type commercial, des immeubles à appartements et des habitations de type en ordre semi-continu à ouvert ;

- **Quartier Ouest « de la Gare »** : de type résidentiel avec des rez-de-chaussée commerciaux pour les bâtiments situés dans la partie proche de la gare. De grands immeubles à appartements sont également présents ;
- **Quartier « Centre-ville historique »** : de type résidentiel très dense et directement liée au centre-ville. L'urbanisation présente dans ces quartiers une implantation beaucoup plus serrée avec un tissu en ordre continu à semi-continu. Il y existe aussi quelques immeubles à appartements et quelques surfaces commerciales ;
- **Quartier « 3 clefs »** : avec un hôtel et des fonctions de services et d'Horeca. Cette zone comprise entre l'Est de la chaussée de Tirlemont et le Nord de la chaussée de Namur est composé notamment d'une station essence Texaco, d'un Quick récemment implanté présentant une architecture contemporaine et un hôtel (Hôtel des Trois Clés), d'un garage auto, d'un magasin de jouets, ▯ Cet hôtel présente une architecture moderne de la deuxième moitié du 20ème siècle avec de nombreux volumes en béton et toiture plate.
- **Quartier « Sauvenière »** : exclusivement lié à l'activité économique mixte et commerciale et s'étalant le long de la Chaussée de Tirlemont. Les constructions y sont de type industriel et commercial avec des grands bâtiments généralement en toiture plate.



Figure 14 : Quartiers alentours du PRU (source : BEP)

La carte ci-dessous illustre les différents gabarits des constructions au sein du périmètre du PRU et alentours dans un rayon de 50 m.

Ceux-ci sont globalement compris entre un seul niveau (en rez-de-chaussée) et 4 niveaux (R+3).

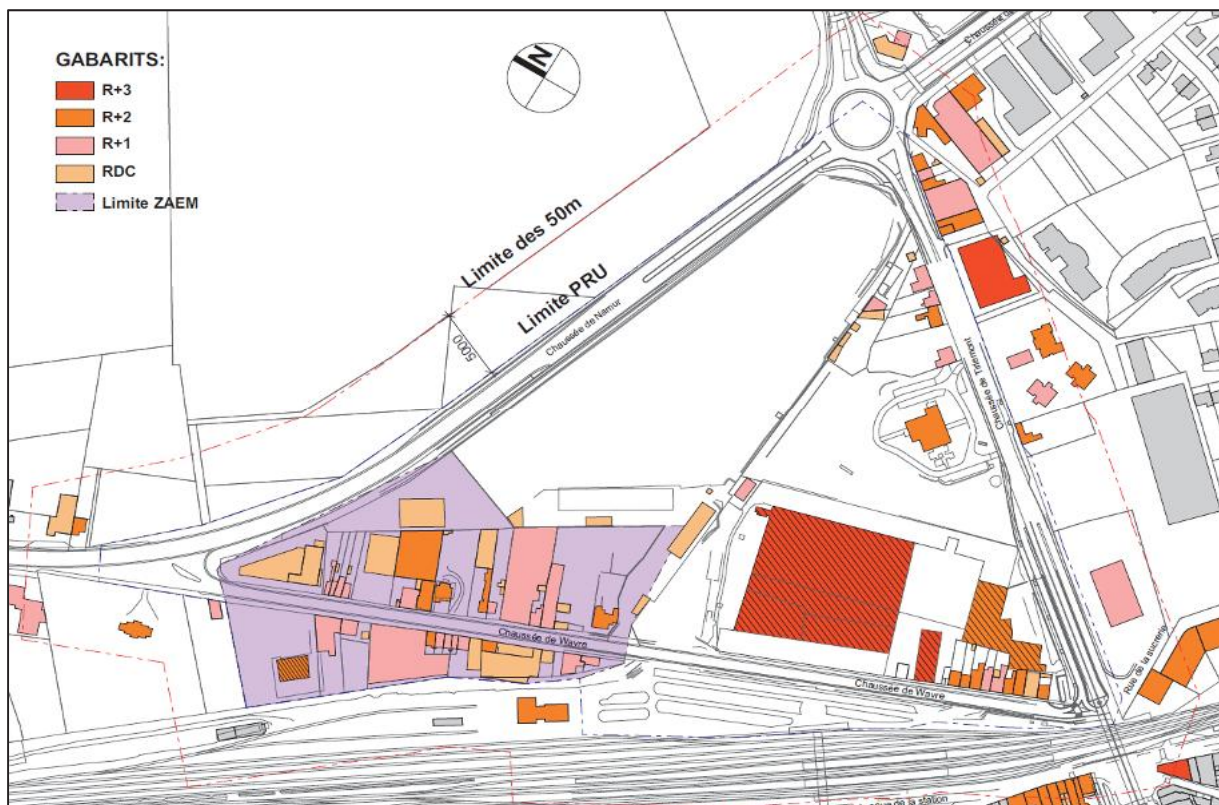


Figure 15 : Gabarits des bâtiments (source : BEP)

→ Enjeux :

Le nouveau quartier de gare s'inscrit dans ce contexte très diversifié comme une nouvelle pièce du tissu urbain de Gembloux. Il doit permettre, sans dénaturer les fonctions et typologies existantes, de reconstruire une identité forte permettant de recréer un lien entre les différents quartiers mais également de donner une image dynamique à cette nouvelle entrée de ville.

3.2.4 Les accessibilités

Le Périmètre de Remembrement Urbain se trouve au Nord du centre-ville de Gembloux, juste à côté de la gare, sise de l'autre côté des voies de chemin de fer. Il est compris dans un quartier en mutation et séparé de la plus grande partie de l'urbanisation de Gembloux-centre par les voies de chemin de fer et la chaussée de Wavre.

Le quartier du PRU jouxte 5 axes importants qui conditionnent fortement son ambiance urbaine et ses alentours, et qui apparaissent comme autant de barrières physiques :

- La ligne ferroviaire Namur-Ottignies «LLN et sa gare SNCB et TEC qui sont très fréquentées ;
- La chaussée de Tirlemont (N29) qui est un axe de transit important (Jodoigne « Charleroi) ;
- La chaussée de Namur (N4) qui fait office de contournement Nord-Est et qui est un axe de transit aussi important (Bruxelles « Namur) que la N29 ;
- La chaussée de Wavre (voirie communale) qui n'est pas connectée à la partie de l'agglomération située de l'autre côté de la ligne de chemin de fer ;
- Le RAVeL (L147) qui utilise l'ancienne voie ferrée et qui est un axe mode doux important dans le réseau de déplacement utilitaire et de loisirs.

Citons à titre de référence la distance du centre du projet par rapport à plusieurs points de centralité :

- Le centre sportif de l'Orneau à 0,8 km,
- Le centre culture à 0,9 km,
- Le parc d'activité de Sauvenière à 1 km,
- L'université à 1 km,
- Le centre-ville de Gembloux à 1,3 km,
- De nombreux commerces de grande taille à quelques centaines de mètres du PRU.

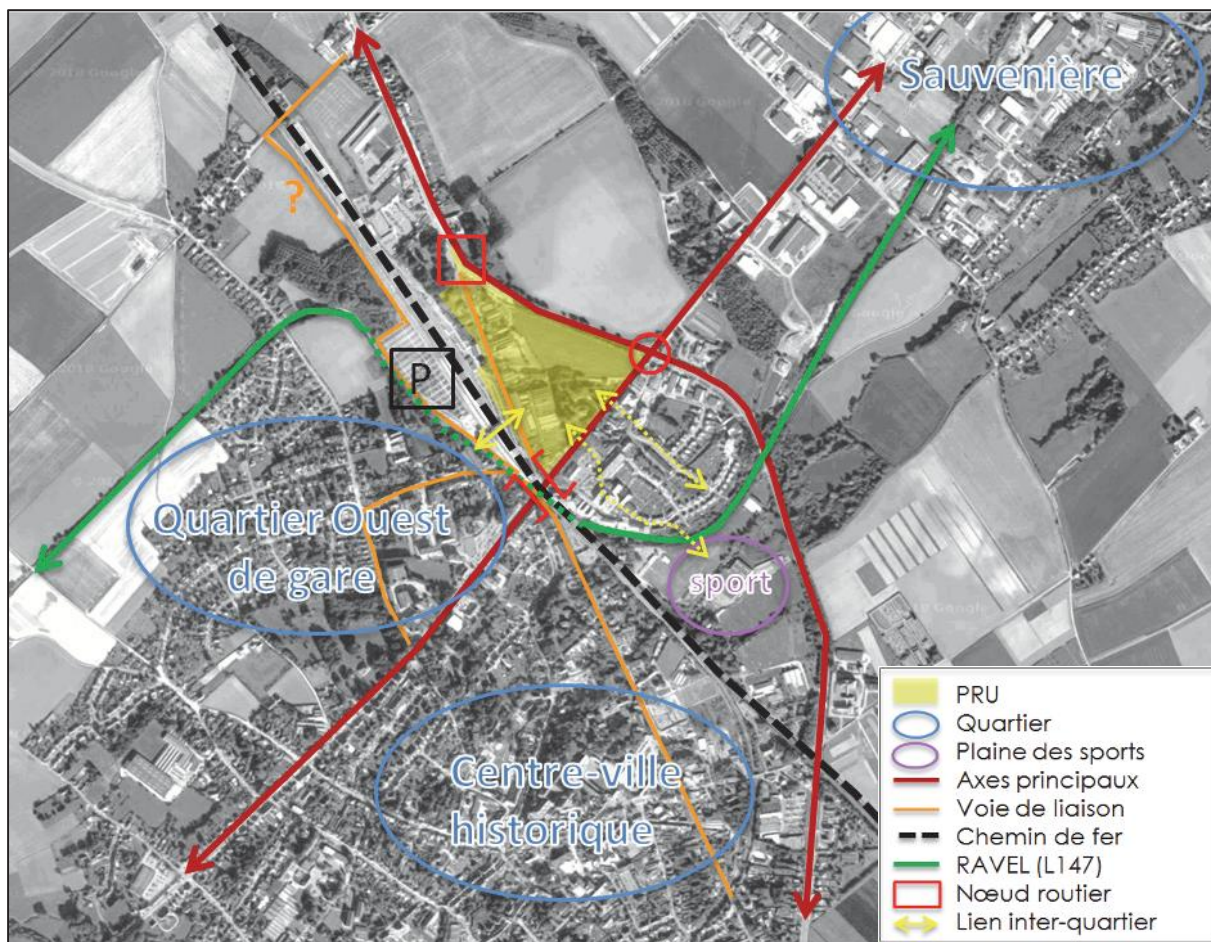
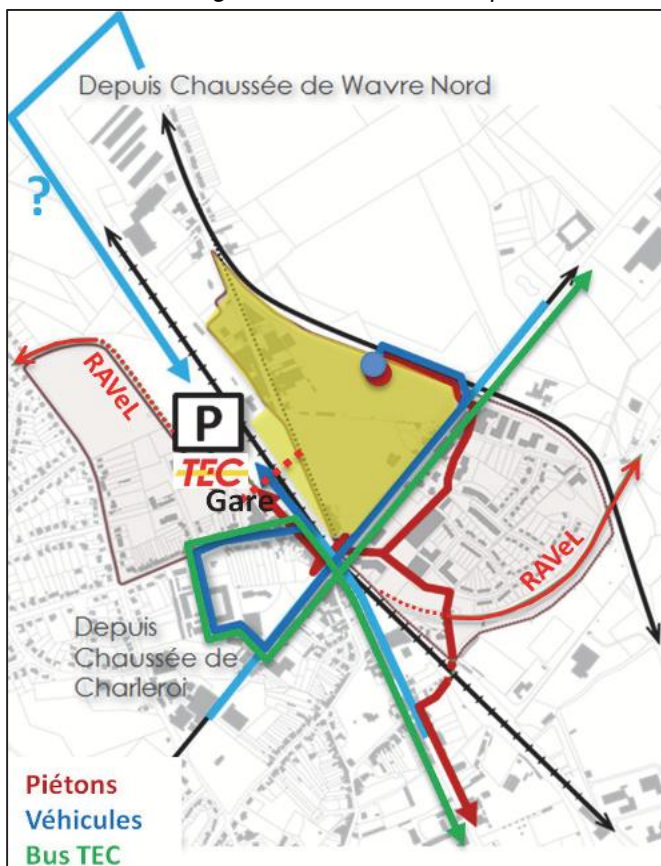


Figure 16 : Accessibilité et pôles d'attractivité autour du PRU (Source : BEP)



Dans une vision du centre-ville élargi, le site présente cependant certaines contraintes d'accessibilité aux gares SNCB et TEC, depuis le site du projet, ainsi qu'entre le site et les quartiers voisins :

- Les **accès piétons** au centre-ville et au secteur Ouest de la gare (potentiel site de développement de Gembloux) sont très peu qualitatifs : passage sous voies à la pointe Sud, liaisons inter-quartier peu lisibles, passerelle de la gare peu valorisée, traversée N29 peu sécurisée ;
- Une **accessibilité routière** au parking de la gare peu lisible depuis le secteur d'étude (trémie sous voies, passage dans quartier résidentiel, cul-de-sac, ...), et qui implique de passer par la ville depuis les autres grands axes d'accès.
- Une **accessibilité des bus TEC** à la gare complexe et peu lisible, organisée essentiellement à l'Ouest des voies ferrées, et qui implique que les bus passent par des quartiers résidentiels depuis les autres grands axes d'accès.

Figure 17 : Accessibilité du PRU (source : BEP)

→ Enjeux :

L'accessibilité depuis le site vers les gares TEC et SNCB présentent certaines contraintes qui rendent peu lisible les connexions pour les différents usagers. Les liaisons inter-quartiers sont un enjeu pour le projet de nouveau quartier de la gare. Les traversées piétonnes des voies et de la N29 doivent être valorisées pour mieux connecter les quartiers au pôle « gares ».

L'emplacement du vaste parking SNCB à l'Ouest des voies pose question, en termes d'accès mais également au regard de la superficie vouée à la voiture, à proximité des gares de transport en commun. Celui-ci est en outre presque saturé, comme le petit parking à l'Est des voies, au sein du PRU. Une réponse structurelle devra être mise en place concernant le stationnement des navetteurs en lien avec le nouveau quartier et la valorisation de la gare « double face ».

3.2.5 Les propriétaires fonciers / Les acteurs

Dans le but de préfigurer un projet urbain cohérent, il y a lieu de s'interroger sur les propriétaires fonciers au sein du périmètre du PRU.

Environ la moitié du foncier du secteur de projet est maîtrisée par **deux acteurs immobiliers** (Besix-TP et Eurogembloux), chacun souhaitant valoriser son terrain et y développer une offre en logements et services.

Outre ces deux grands propriétaires fonciers, d'autres acteurs fonciers ont été identifiés :

- **La SNCB** : Le parking lui appartenant au pied de la passerelle piétonne interroge sur l'utilisation de ce foncier dans un quartier en mutation, d'autant plus pour un terrain qui fait le lien entre la gare à l'Ouest et le nouveau quartier à l'Est. Il interroge également le projet sur la place à réserver à la voiture dans ce quartier si bien localisé à côté de la gare et proche du centre-ville.
- **La banque Crelan** : Le parc de la banque constitue un véritable poumon vert dans le projet de nouveau quartier, et apparaît central à une échelle élargie en considérant le quartier sucrierie récemment urbanisé. Ce positionnement questionne le rôle social de ce site et laisse entrevoir des possibilités de négocier une valorisation du parc au cœur du nouveau quartier.
- **La pointe Nord de la chaussée de Wavre** où le foncier est divisé entre de multiples propriétaires. On y retrouve des habitations jointives mais également des acteurs socio-culturels et économiques dynamiques (coopérative agricole Agricovert, le Pressoir, ATL Coala, Ecole du cirque...). Ce tissu urbain est appelé à évoluer à moyen et long terme : réaffectation de bâtiments industriels, développement des activités existantes, consolidation de poches de logements au regard de l'évolution du quartier et des projets immobiliers à l'étude.

Ces acteurs fonciers sont autant de partenaires potentiels du projet de nouveau quartier, chacun à son échelle en fonction de ses possibilités, de ses ambitions de développement et de ses besoins.

Ils ont tous été rencontrés lors de l'élaboration du PRU en vue de dégager des opportunités, d'explorer le devenir du quartier mais aussi afin d'exposer la démarche de la ville.

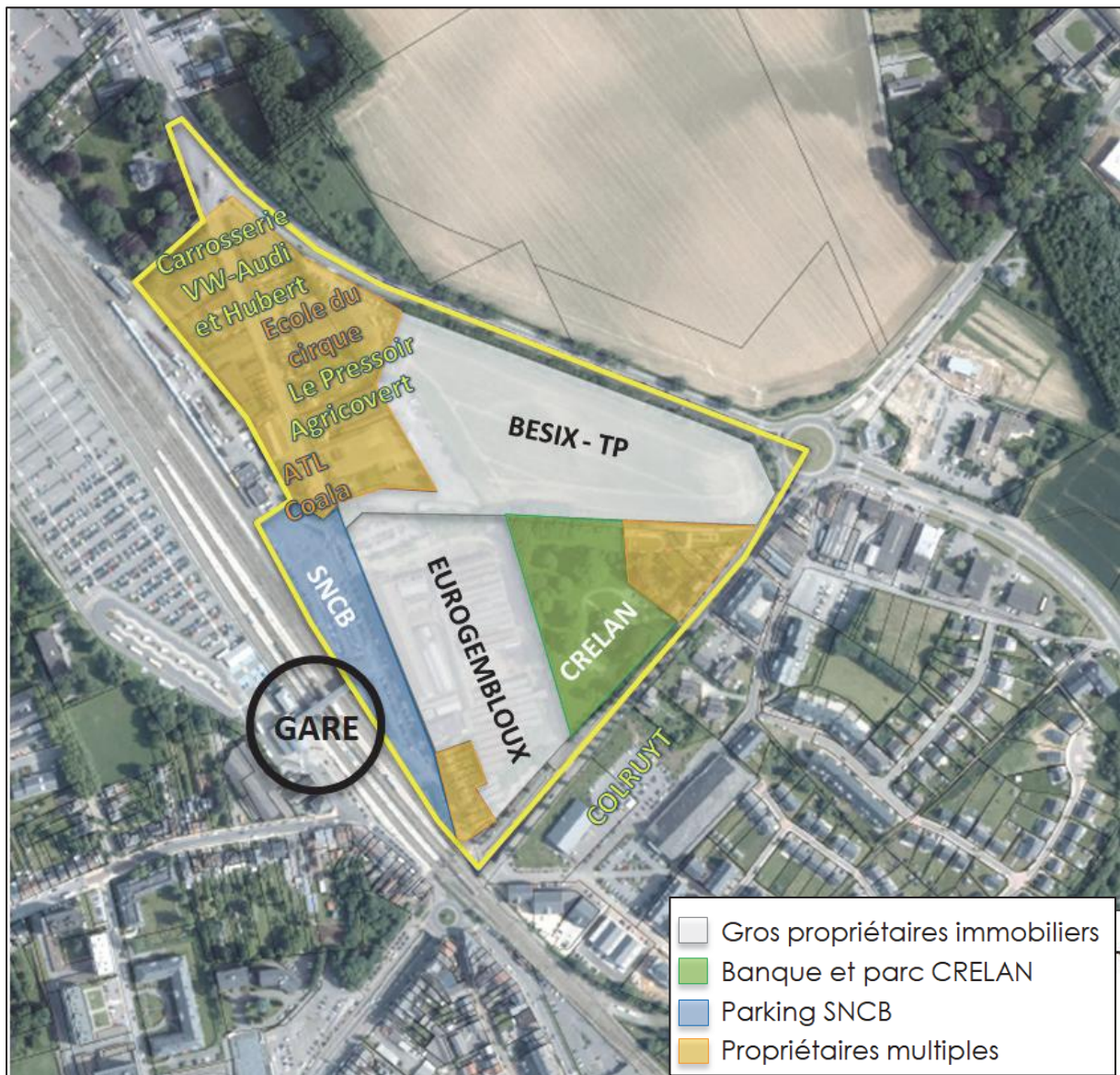


Figure 18 : Propriétaires et acteurs à l'échelle resserrée (source : BEP)

→ Enjeux :

Le projet présente une belle opportunité de s'inscrire dans un urbanisme partenarial pour élaborer un projet urbain partagé qui respecte les intérêts de chaque acteur. Cependant, le PRU s'inscrit aussi dans une vision à long terme, portée par les pouvoirs publics à la recherche d'un équilibre entre projets privés et besoins de la population.

3.2.6 Les fonctions / Les équipements et services

Le long de la partie Nord de la chaussée de Wavre est un espace en mutation où alternent anciens bâtiments industriels en partie reconvertis et habitations. Aux abords de cette rue, plusieurs acteurs dynamiques de la vie économique et sociale de Gembloux sont présents (cf. supra).

Le long de la chaussée de Tirlemont, on retrouve plusieurs immeubles de logements dont certains présentant des activités économiques en rez-de-chaussée, mais aussi des commerces.

La carte ci-dessous illustre les fonctions présentes au sein du PRU et dans un rayon de 50 m.

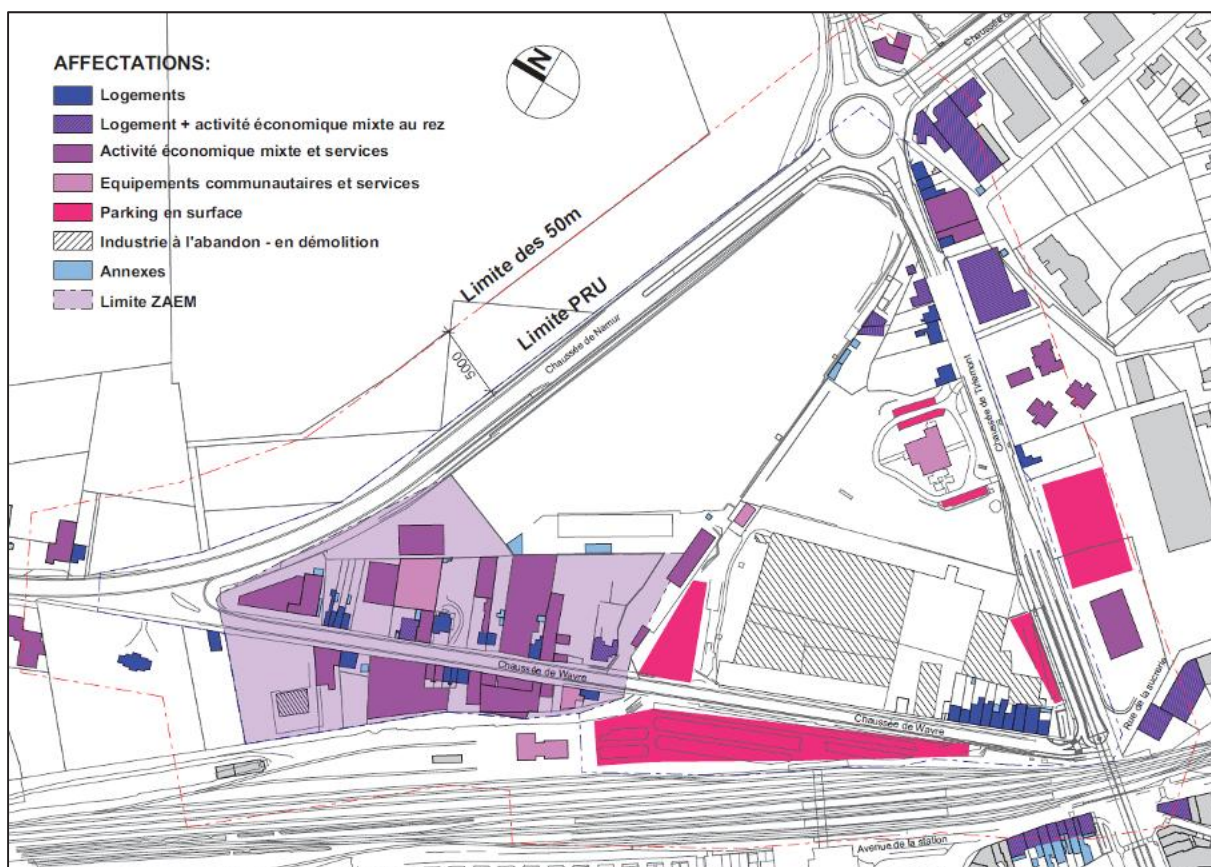


Figure 19 : Affectation des bâtiments (source : BEP)

Malgré les fonctions déjà présentes, le secteur d'étude apparaît aujourd'hui dépendant des fonctions présentes dans les quartiers alentours, particulièrement au niveau éducatif et culturel. Toutefois, à l'échelle élargie, un **quartier de gare mixte** se dessine, malgré certaines lacunes (petite enfance, lieu culturel) au regard de l'arrivée imminente d'une nouvelle population.

En termes d'équipements sportifs et communautaires, il faut souligner que la plupart des écoles et autres équipements communautaires (résidences pour personnes âgées, crèches, ...) sont localisés au centre-ville, ainsi que les principaux équipements culturels. En termes d'infrastructures sportives, le centre-ville apparaît comme étant bien équipé. De plus, les différents villages disposent pour leur part d'infrastructures de base pour combler les besoins locaux (école fondamentales, infrastructures sportives).

A l'exception du nouveau centre sportif de l'Orneau, le quartier d'accueil du projet ne contient quasiment aucun équipement sportif ou communautaire.

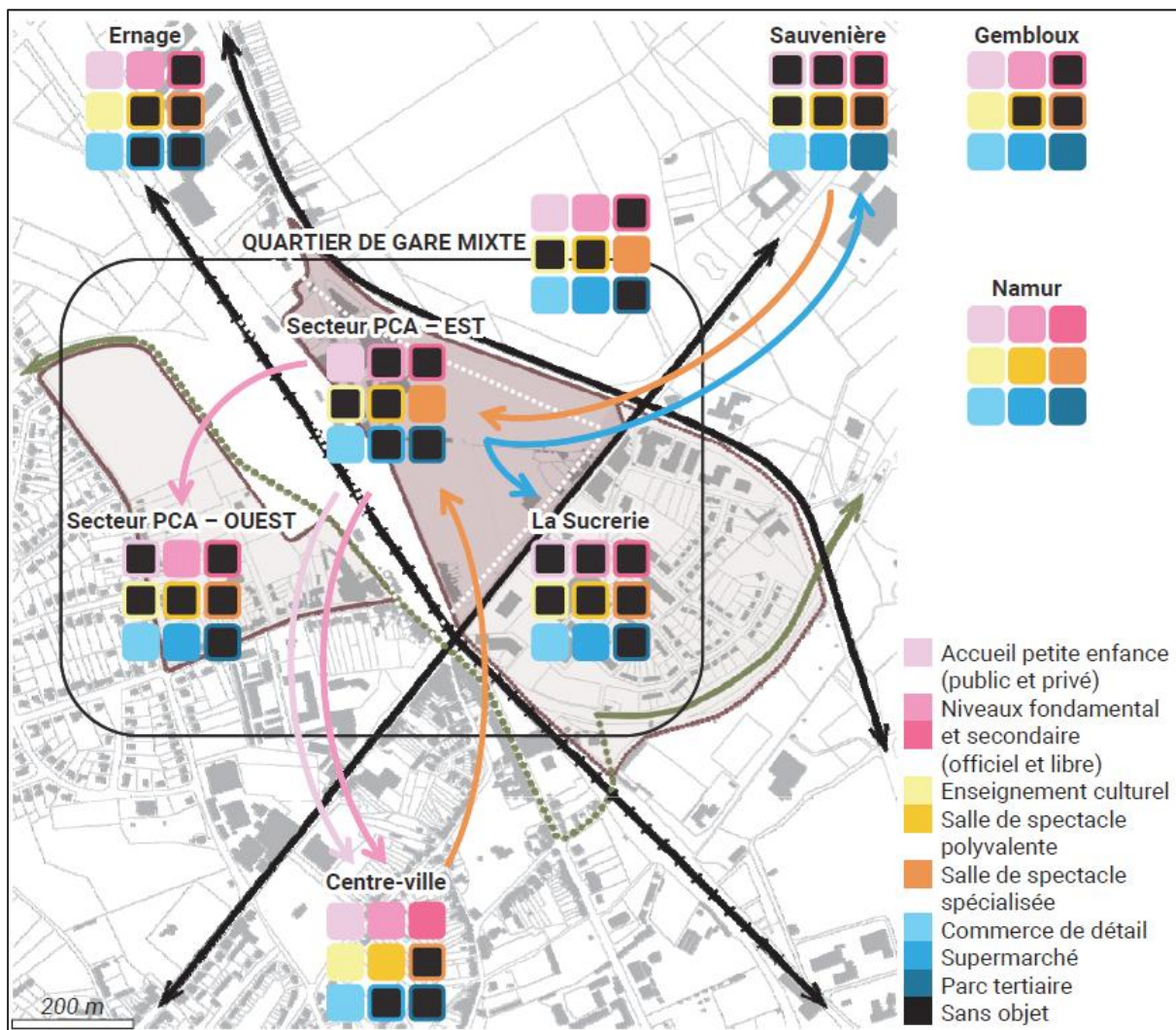


Figure 20 : Complémentarités inter-quartiers (source : Alphaville)

→ Enjeux :

Le PRU doit d'une part valoriser les fonctions déjà présentes sur le site ou à proximité immédiate, et d'autre part, permettre l'arrivée de nouvelles fonctions en complémentarité avec celles des autres quartiers, sans les concurrencer et sans déformer le centre-ville.

Les contraintes d'accessibilités à rejoindre le centre-ville et les quartiers voisins interrogent la programmation à développer au sein du nouveau quartier. La nécessité d'améliorer les articulations avec les polarités équipées existantes est donc un enjeu pour développer une certaine mixité de fonctions dans un contexte élargi, et pas uniquement au sein du nouveau quartier.

Ainsi, le développement résidentiel attendu au sein du PRU offre à la fois l'opportunité de déployer une masse critique suffisante pour faire vivre les commerces de proximité de ce quartier mais aussi d'attirer l'offre commerciale du centre-ville vers le Nord.

3.2.7 Mutabilité des terrains

La mutabilité des terrains au sein du PRU est fort variable suivant le fait que ceux-ci soient déjà dans les mains d'opérateurs privés qui réfléchissent à développer un projet ou non. Cet élément doit être pris en considération dans la conception globale du PRU afin de conserver une certaine adaptabilité du projet.

Les terrains des opérateurs immobiliers pour lesquels une mutabilité est attendue à relativement brève échéance sont repris en orange et en jaune sur la carte ci-dessous.

Les fonciers stratégiques qui doivent permettre d'arrimer le nouveau quartier à l'existant sont indiqués en rouge. Comme exposé au point 3.2.5, les fonciers SNCB et Crélan, de par leur localisation stratégique à l'échelle du PRU, et plus largement de la ville, constituent des enjeux-clés dans le cadre du développement du nouveau quartier de la gare. Le foncier commercial où est implanté le Colruyt présente également un intérêt pour le quartier, bien que situé hors PRU.

En noir, le foncier est divisé entre de multiples propriétaires sans projet de développement immobilier défini. La mutation de ces deux parties du site se fera ponctuellement, au fur et à mesure de l'avancée du projet urbain de la gare.

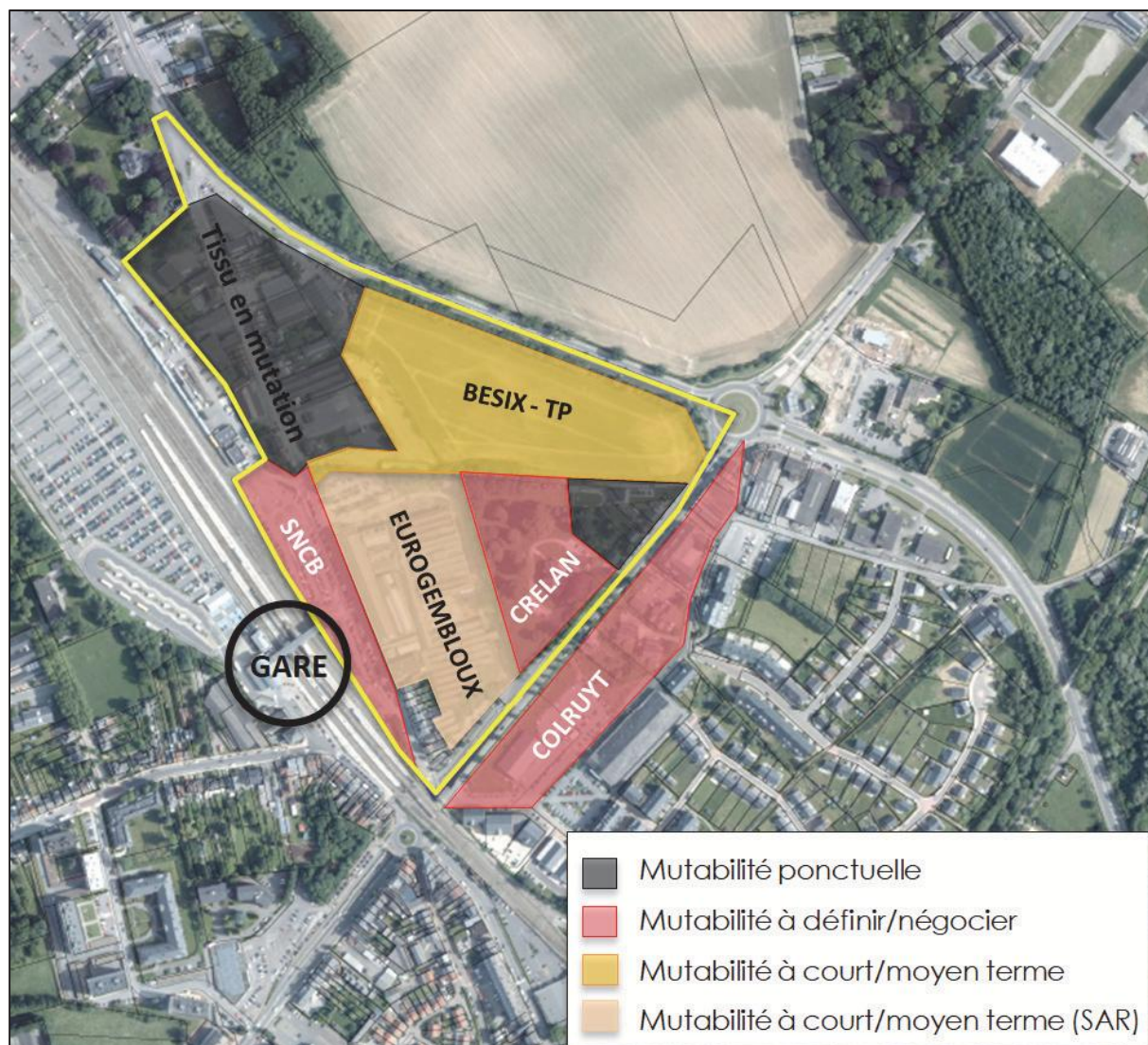


Figure 21 : Mutabilités foncières (source : Alphaville)

→ Enjeux :

Les grandes propriétés foncières de Besix-TP et d'Eurogembloux, idéalement situées, génèrent initialement de grands projets immobiliers sans constituer pour autant un véritable projet urbain à même de créer un nouveau quartier de gare. Le PRU doit notamment encadrer ces développements en proposant une vision globale cohérente des aménagements envisagés tant pour les espaces privés que public.

Les fonciers Crélan et SNCB présentent aussi des enjeux stratégiques pour le quartier. Le PRU est une opportunité pour la Ville afin d'inciter ces secteurs à évoluer et à s'inscrire dans la vision urbanistique d'ensemble.

Les mutabilités ponctuelles sont permises afin de favoriser les développements des activités et l'évolution du bâti existants. Celles-ci doivent se faire au bénéfice de tout le quartier dans une cohérence urbanistique globale.

3.2.8 Les adresses

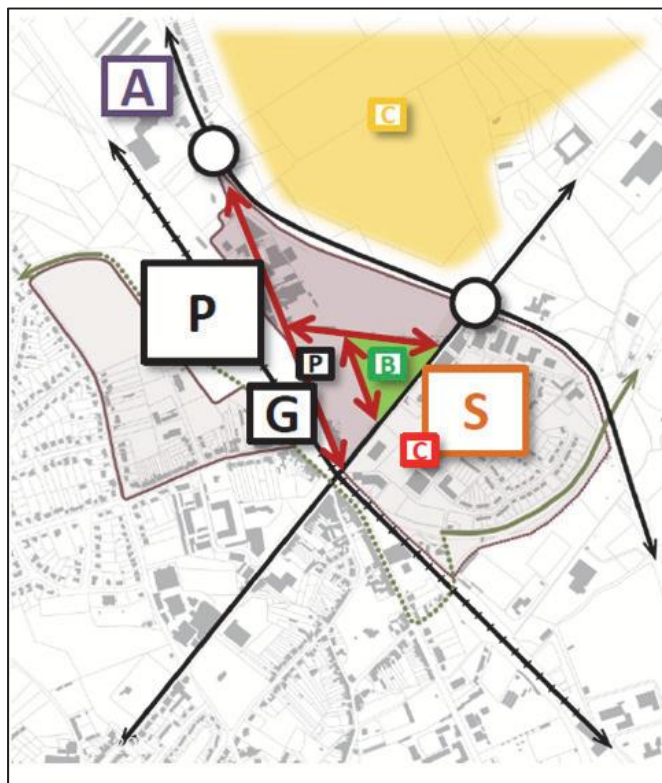


Figure 22 : Les adresses (source : Alphaville)

Le périmètre est entouré de voiries importantes et structurantes pour la ville de Gembloux (chaussée de Wavre, N4, N29) ainsi que d'interfaces fortement identifiées (voie ferrée, zone agricole, zone commerciale). Plusieurs points d'appel ou pôles également facilement identifiables s'ajoutent à cette structure en place dont :

- la gare comme élément structurant la mobilité, accompagnée de son vaste parking et sa passerelle,
- les commerces du site de l'ancienne sucrerie dont le Colruyt avec son parking,
- le rond-point des 3 clés,
- le parc avec la banque.

Il s'agit d'autant d'adresses potentielles pour le projet, de nouvelles entrées et de nouvelles façades de la ville qui doivent être définies.

→ Enjeux :

Le site constitue la nouvelle entrée Nord de ville, avec de nouvelles façades et de nouveaux points d'entrées qui interrogent son positionnement en tant que « quartier de gare » dans ce contexte d'accessibilité spécifique.

Si le positionnement du quartier en tant que quartier de gare s'est très vite précisé comme nouvelle identité pour ce nouveau morceau de ville, la question des adresses multiples est un élément important d'appropriation du quartier par les futurs habitants/usagers.

Les points d'entrée dans le quartier doivent être valorisés par des aménagements de qualité, par une architecture appropriée et par des fonctions adéquates. Les espaces publics doivent être de dimensions cohérentes avec les usages (parvis de la gare, esplanade et aménagement du parc, voies vertes et nouvelles voiries). Il en est de même pour les bâtiments en position stratégique, en entrée du quartier et au-delà la ville. Ceux-ci doivent présenter une composition architecturale dynamique.

3.3 RÉPONSE AUX BESOINS IDENTIFIÉS DANS LE CODT (ART. D.I.1)

Le projet s'inscrit dans le cadre réglementaire mis en place par le Code du Développement Territorial (CoDT). Celui-ci précise dans son article 1^{er} que :

Article D.I.1 du CoDT

« §1er. Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants.

L'objectif du Code du Développement Territorial, ci-après « le Code », est d'assurer un développement durable et attractif du territoire.

Ce développement rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale.

§2. La Région, les communes et les autres autorités publiques, chacune, dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont acteurs, gestionnaires et garantes de ce développement. »

Pour chacun des besoins listés dans l'article 1er du CoDT, les chapitres suivants détaillent à quels enjeux, spécifiques à Gembloux, le PRU est à même d'apporter une réponse.

3.3.1 Besoins démographiques

Pour répondre aux besoins démographiques, le PRU vise à :

- Permettre à tous de se loger dans un cadre de vie attractif ;
- Anticiper les enjeux démographiques et la croissance urbaine attendue : réflexion qui dépasse largement le périmètre du PRU puisqu'elle répond à des enjeux concernant la ville de Gembloux et même un territoire supra-communal ;
- Anticiper les besoins de la population en proposant une gamme variée de logements pour accueillir une diversité dans la taille des ménages, dans le revenu des ménages et dans l'âge des ménages ;
- Anticiper les besoins spécifiques en termes de services et d'équipements (notamment scolaire) en lien avec la croissance de la population et la diversité de la population.

3.3.2 Besoins sociaux

Pour répondre aux besoins sociaux, le PRU vise à :

- Créer des lieux propices à une mixité des fonctions et des usages ;
- Développer un quartier accueillant et adapté aux circulations douces (piétons et vélos), aux rencontres et aux échanges, grâce à des espaces publics de qualité et à une circulation piétonne aisée au sein de l'ensemble du quartier ;
- Favoriser la cohabitation entre habitants et usagers au profil démographique, socio-économique et culturel différent ;
- Programmer une offre scolaire et éducative adaptée aux besoins ;
- Proposer des soins de santé de proximité et à promouvoir les conditions de développement de bien-être ;
- Développer un projet partagé en associant les habitants et à mettre en place une animation identitaire de quartier.

3.3.3 Besoins économiques

Pour répondre aux besoins économiques, le PRU vise à :

- Développer un quartier multifonctionnel tirant parti de sa localisation (à proximité d'un pôle de gare et du centre-ville), et intégrant, outre un programme résidentiel, des services, bureaux et commerces ;

- Accueillir des services et des activités économiques génératrices d'emplois, compatibles avec le quartier et complémentaire avec les activités déjà présentes au centre-ville historique ;
- Valoriser le pôle gare, et la bonne desserte en train de Gembloux, pour accueillir des activités économiques tertiaires ;
- Soutenir le développement des filières locales et des circuits courts ;
- Maintenir l'activité existante en organisant et en structurant son développement.

3.3.4 Besoins environnementaux

Pour répondre aux besoins environnementaux, le PRU vise à :

- Concilier nature et urbanisation ;
- Créer un cadre de vie de qualité notamment par la création d'espaces verts publics de taille suffisante et bien aménagés ;
- Assainir et réhabiliter une friche industrielle ;
- Utiliser l'espace avec parcimonie et cohérence ;
- Intégrer les milieux naturels et la biodiversité dans les espaces urbanisés et les pratiques des usagers ;
- Garantir la qualité de l'air, du sol et de l'eau ;
- Agir pour la préservation et la gestion alternative des ressources en eau ;
- Agir en faveur du climat et des réductions des gaz à effet de serre, en favorisant l'utilisation des transports en commun.

3.3.5 Besoins en matière de mobilité

Pour répondre aux besoins en matière de mobilité, le PRU vise à :

- Minimiser les déplacements automobiles et favoriser l'utilisation des modes doux et des transports en commun par le développement d'un quartier multifonctionnel, comprenant de nombreux logements, à proximité du pôle multimodal de la gare et du centre-ville de Gembloux ;
- Valoriser la position du quartier par rapport à la gare et au centre-ville en proposant des aménagements qui promeuvent l'utilisation des vélos et la marche à pied et en limitant l'espace et l'usage de l'automobile ;
- Faciliter l'intermodalité ainsi que l'accessibilité et l'attractivité au pôle multimodal de la gare ;
- Optimiser la desserte en transports collectifs à proximité et au sein du quartier ;
- Assurer une bonne connexion du quartier avec son territoire élargi ;
- Assurer une offre en stationnement adaptée aux usages et prenant en compte la localisation optimale du quartier vis-à-vis des transports en commun.

3.3.6 Besoins patrimoniaux

Pour répondre aux besoins patrimoniaux, le PRU vise à :

- Valoriser le patrimoine local, bâti et non bâti ;
- Restructurer et assurer une cohérence globale de l'urbanisation du site dans le contexte paysager de l'entrée de ville de Gembloux.

3.3.7 Besoins énergétiques

Pour répondre aux besoins énergétiques, le PRU vise à :

- Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- Réduire les frais liés à l'énergie dans le budget des ménages.

4 CARACTÉRISTIQUES DU SITE DU PRU

4.1 SYNTHÈSE DES CONTRAINTES JURIDIQUES ET DES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES

Les contraintes juridiques et les contraintes environnementales surlignées en gris dans le tableau ci-dessous sont détaillées au chapitre suivant.

Les justifications des écarts du PRU par rapport aux documents d'urbanisme en vigueur (plan de secteur, schéma d'orientation local, schéma de développement communal, guide communal d'urbanisme), sont détaillées au chapitre 7.

Liste des thématiques		Caractéristiques synthétiques des terrains du PRU
Nature et environnement	Risque d'inondation	Oui
	Autres risques naturels ou contraintes géotechniques majeurs	Non
	Protection de captage	Oui, partie est du site (zone IIb)
	Atlas des cours d'eau	Pas de cours d'eau repris à l'atlas. Le site est traversé par un cours d'eau non classé, le Rabauby.
	Evaluation biologique	A l'exception du talus arboré qui constitue un élément du maillage écologique, les milieux naturels ne présentent pas de valeurs écologiques particulières.
	Zone Natura 2000, SGIB et autre espace naturel protégé	Aucun élément naturel protégé sur le site ou à proximité immédiate.
	Arbres et haies remarquables	Oui, au niveau du parc
Cadre de vie et paysage	Relief	Pas de contrainte particulière, présence d'un talus le long de la N4. Terrain en pente douce vers le sud.
	Occupation du sol	A l'exception de la partie est du site le long de la N4, l'ensemble du PRU est déjà urbanisé.
	Adesa	Non
Architecture et urbanisme	Schéma de développement de l'espace régional (SDER)SDER (1999)	Gembloux est repris comme pôle de développement et comme point d'ancrage sur un eurocorridor. La commune fait aussi partie de l'aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles. x est repris comme pôle de développement et comme point d'ancrage sur un Eurocorridor.

	Plan de secteur	Le plan de secteur couvrant le PRU a été partiellement révisé par le SOL (anciennement PCAD) n° 32 dit « de la Gare » (2007). Les affectations actuelles sont : - Zone d'habitat (majeure partie du site) - Zone d'activité économique mixte - Zone « non affectée » (zone blanche)
	Schéma de Développement Communal (SDC)	Oui, le site est concerné par les unités suivantes (SDC approuvé en 1996): - Unité d'habitat à vocation mixte - Unité d'activités économiques □ secteur secondaire de structure lourde - Unité de préservation du milieu naturel - Sous-unité d'espace vert
	Guide Régional d'Urbanisme (GRU)	Oui, le site est concerné par les chapitres suivants : - Le Règlement général d'urbanisme relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité ; - Le Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (PMR □ article 414 et s. du CWATUP).
	Guide Communal d'Urbanisme (GCU)	Oui, le site est concerné par les affectations suivantes (GCU approuvé en 1996): - Espace bâti urbain en ordre continu - Espace bâti urbain en ordre semi-continu - Espace bâti de gabarit moyen - Zone d'espace vert.
	Plan communal de mobilité	Oui, PICM couvrant les communes de Gembloux, Chastre, Perwez, Sombreffe et Walhain (2004)
	Lotissement □ permis d'urbanisation	Non
	Schéma d'orientation local (SOL)	Oui, SOL (anciennement PCAD) n° 32 dit « de la Gare » (2007).
	Site à réaménager, sites de réhabilitation paysagère et environnementale, □	Oui, 2 sites à réaménager couvrent partiellement le PRU.
	Périmètre de reconnaissance économique	Non

	Revitalisation urbaine ; rénovation urbaine ; ZIP	Non	
	Bien classé et élément patrimonial	Aucun	
	Zone protégée en matière d'urbanisme	Non	
	Structure bâtie	Voir description au chapitre 4.3	
Mobilité et accessibilité	Voirie régionale	Oui, le PRU est délimité à l'est par la N4 □ chaussée de Namur et au sud par la N 29 □ chaussée de Tirlemont	
	Atlas des chemins	La chaussée de Wavre est reprise à l'atlas comme étant la « route de Bruxelles » et la chaussée de Tirlemont est reprise comme la « route de Charleroi ».	
	Ravel, piste cyclable	Oui, à 200m	
	Gare et ligne ferroviaire	Oui, à côté du site	
	Plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique	A l'exception de la bande de terrain située le long de la N4, le site est intégralement repris en régime d'assainissement collectif.	
Infrastructure technique	Réseaux techniques	Oui, présence au sein du site des réseaux et infrastructures techniques suivants : - Réseau de câble souterrain ELIA de 11 kV à 150 KV ; - Conduite de gaz moyenne pression ; - Une importante cabine électrique (sous-station fonderie) ; - Existence d'une station/cabine de gaz le long de la chaussée de Wavre ; - Réseau d'égouttage (unitaire) - Ruisseau Rabauby canalisé.	
	Cadastre	Majoritairement des propriétaires privés. La Ville de Gemboux possède la parcelle où est implanté le service des travaux, les autres propriétaires publics (INASEP, IDEG et SPW) possèdent des équipements techniques.	

4.2 DESCRIPTIONS DES CONTRAINTES PRÉSENTES SUR LE SITE

4.2.1 Nature et environnement

4.2.1.1 Risque d'inondation

La partie du PRU correspondant au lit du ruisseau du Rabauby, ruisseau aujourd'hui canalisé et enterré, est reprise en zone inondable d'aléa élevé.

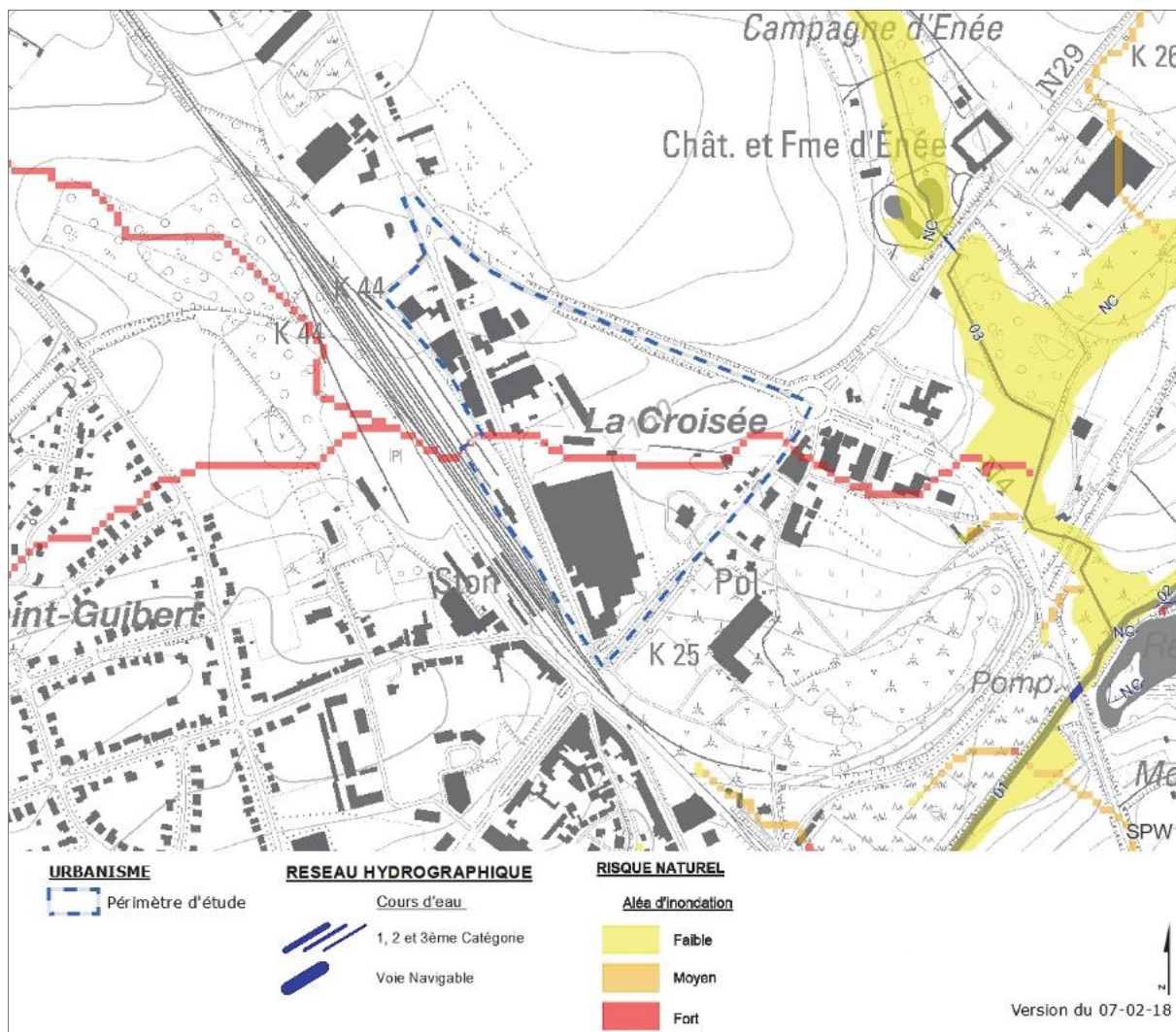


Figure 23 : Cartographie des zones inondables

4.2.1.2 Protection de captage

La partie Est du PRU est reprise en zone de protection éloignée IIb. Il convient donc de respecter les dispositions du Code de l'Eau spécifique à cette zone de protection pour cette partie du site.

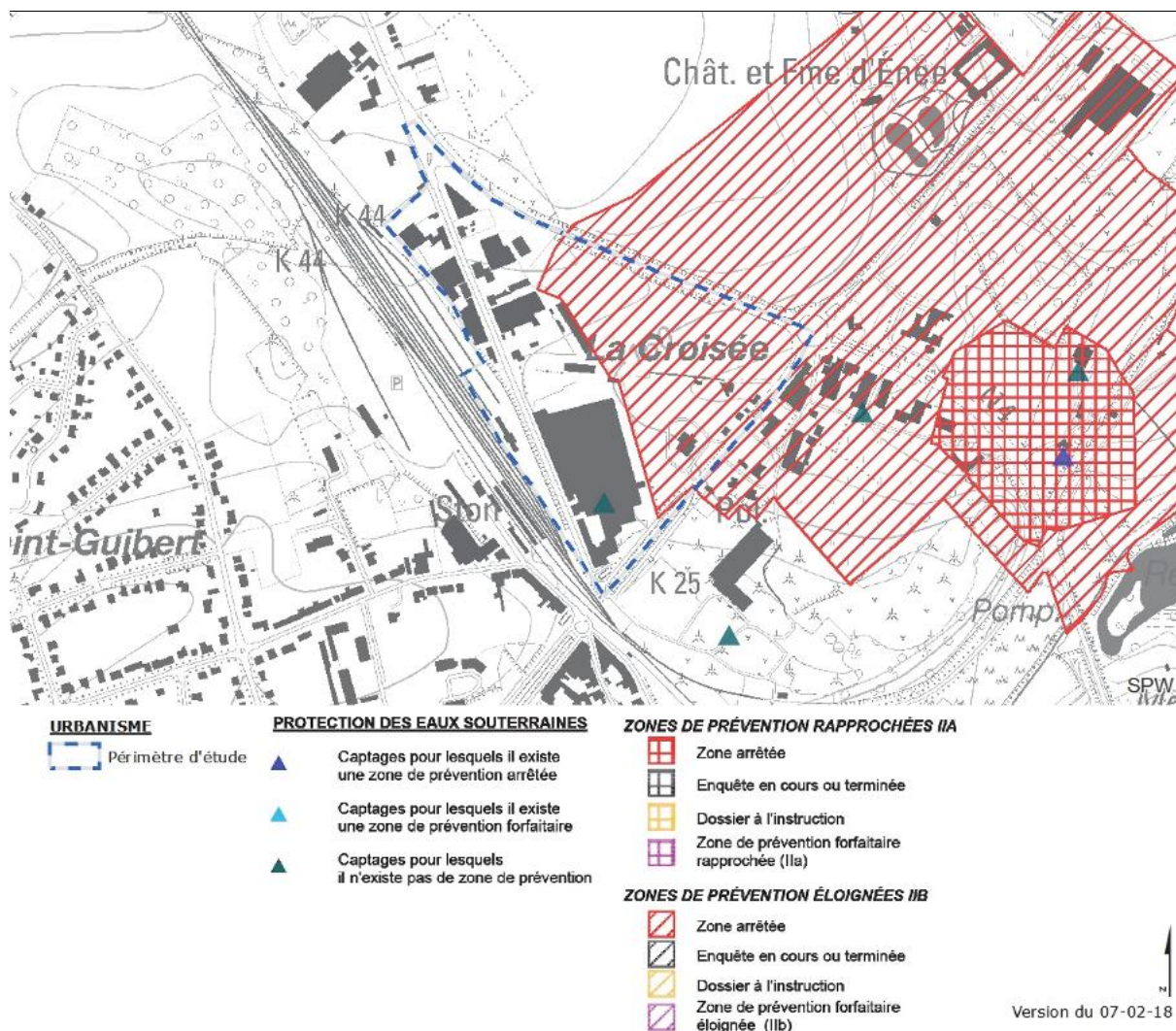


Figure 24 : Périmètre de protection de captage

4.2.1.3 Arbres et haies remarquables

Des arbres isolés remarquables, des groupes d'arbres remarquables et un alignement d'arbres remarquables sont présents au sein du PRU. Ceux-ci sont tous localisés dans le parc autour de la banque Crelan.

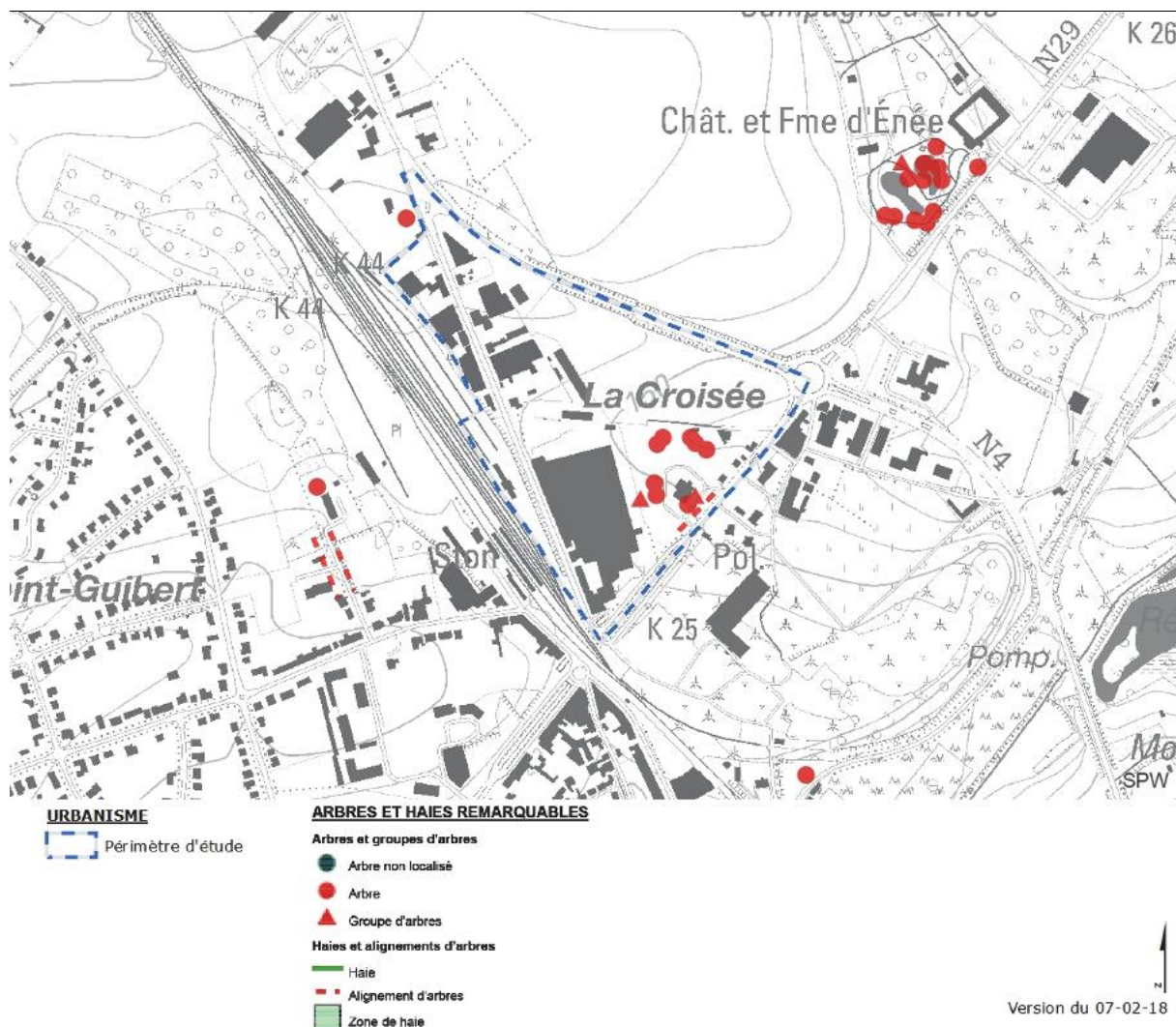


Figure 25 : Localisation des arbres remarquables

Dans le cadre du PRU, ces arbres sont intégralement conservés. Ils seront à l'avenir mieux mis en valeur car le parc est amené à devenir un parc public.

4.2.2 Architecture et urbanisme

4.2.2.1 Plan de secteur

Le projet est repris au sein du Plan de secteur de Namur (Arrête de l'Exécutif régional wallon du 14/05/1986).

Au droit du site du PRU, le Plan de secteur a été révisé par le Plan Communal d'Aménagement Dérogatoire n° 32 dit « de la Gare » approuvé par un arrêté ministériel du 18/09/2007. En effet, l'article D.II.66 du CoDT précise ce qui suit :

« Les dispositions des plans communaux d'aménagement dérogatoires relatives aux affectations et qui dérogent au plan de secteur opèrent révision du plan de secteur au sens de l'article D.II.56. »

Au droit du PRU, le plan de secteur, actuellement en vigueur, reprend donc les affectations suivantes :

- De la zone d'habitat pour la partie majeure partie du site (+/- 10,3 ha)
- De la zone d'activité économique mixte pour les terrains situés de part et d'autre de la chaussée de Wavre, dans la partie Nord de celle-ci (+/- 3,85 ha)
- De la zone « non affectée » (zone blanche) au droit du parking pour les navetteurs de la SNCB (+/- 0,9 ha).

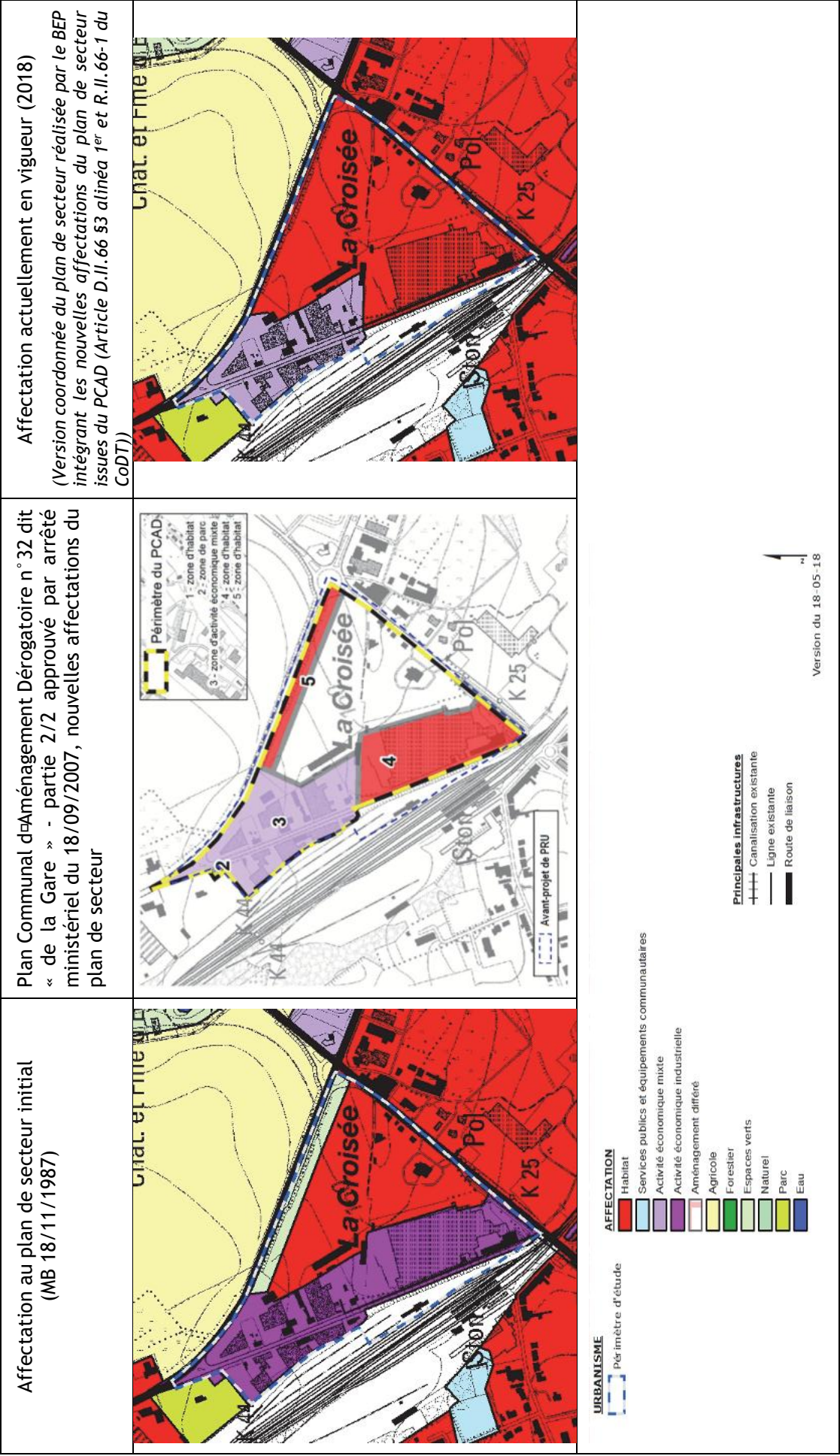


Figure 26 : Plan de secteur (version initiale et version révisée)

4.2.2.2 Schéma de développement communal (SDC)

La commune de Gembloux est couverte par un Schéma de Développement Communal¹⁰ adopté en 1996. La carte ci-dessous extraite de la carte des affectations indique quelles unités d'affectation sont présentes au droit des terrains situés dans le PRU.

A. Unités d'affectation

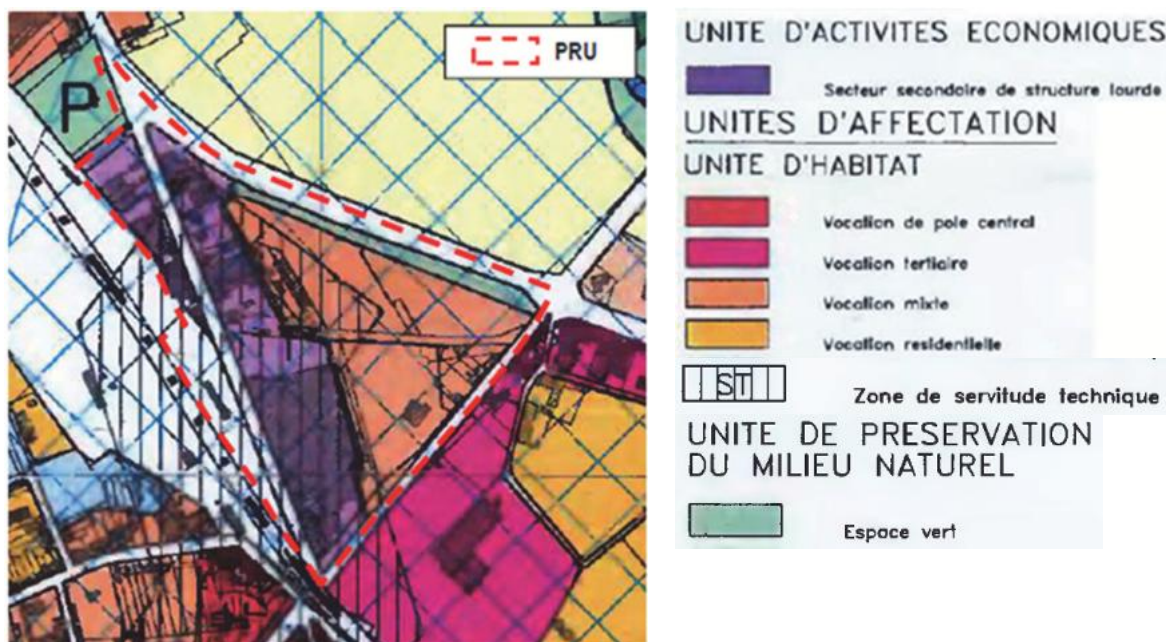


Figure 27 : unités d'affectation au SDC

Le schéma de développement communal définit les unités d'habitat présentes au sein du PRU de la manière suivante :

▪ Unité d'habitat à vocation mixte

La fonction logement est fortement encouragée dans cette sous-unité, tout en autorisant l'installation des fonctions urbaines en qualité de support à la vie du quartier.

Les fonctions autorisées sont :

- Le logement pour au moins 80% de la surface au sol de la plage concernée ;
- Le commerce de proximité ;
- Les services à la personne, professions libérales ou assimilées ;
- Les établissements Horeca pour autant que la surface au sol n'excède pas 10% de la plage concernée ;
- Les entreprises de production ne générant pas de trafic important, ne provoquant pas de nuisances au voisinage proche, dont la surface globale au sol ne dépasse pas 200 m² et pour autant que leur implantation soit riveraine d'un axe de communication de desserte de quartier ou d'un ordre supérieur. Il s'agit notamment des activités suivantes :
 - Artisanat dont le permis d'exploitation est de classe 2
 - Petite industrie dont le permis d'exploitation est de classe 2
 - Technologie de pointe
 - Production horticole
- Les équipements communautaires et services publics dans les limites précisées ci-après et pour autant que l'ensemble des surfaces au sol affectées à ceux-ci ne dépassent pas 20% d'une plage considérée :

¹⁰ Le Schéma de Développement Communal (SDC) est la nouvelle appellation du schéma de structure communal suite à l'entrée en vigueur du Code du Développement Territorial.

- Les écoles de niveau fondamental ;
- Les maisons de quartier ou salle de réunions ;
- Les équipements d'infrastructures technique pour autant qu'ils ne génèrent pas de nuisances au voisinage proche ;
- Les espaces verts.

▪ **Unité d'activités économiques ▫ secteur secondaire de structure lourde**

Les fonctions autorisées sont :

- Les entreprises de production générant un trafic important et régulier ;
- Les entreprises pouvant générer des nuisances acoustiques ou d'atteinte au milieu ;
- Les entreprises de distribution à vocation régionale ;
- Les entreprises agricoles non liées au sol et à caractère industriel ;
- Les espaces verts.

▪ **Unité de préservation du milieu naturel - Sous-unité d'espace vert**

La sous-unité d'espace vert est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel. L'espace vert a une vocation biologique exclusive composée obligatoirement d'arbres ou arbustes et accessoirement de plans d'eau.

▪ **Zone de servitude technique**

B. Densité

La densité définie dans le SDC pour le site est « *faible* » (sans signe sur la carte). Dans ce cas de figure, le SDC précise que : « *La densité moyenne ne dépasse pas 15 logements à l'hectare.* »

4.2.2.3 Schéma d'orientation local (SOL)

Par arrêté du 18 septembre 2007, le Ministre compétent a approuvé le Plan Communal d'Aménagement Dérégatoire n°32 dit « de la gare » à Gembloux. Ce Plan d'aménagement révisait déjà partiellement le plan d'aménagement n° 7 « de la sucrerie » à Gembloux, approuvé par arrêté ministériel du 22 décembre 1995.



L'illustration ci-contre ne reprend que la partie du SOL concernée par le PRU. Les terrains entourés en noir dans le plan de destination ci-contre ont été exclus de l'approbation ministérielle du SOL.

Figure 28 : Plan de destination du PCA dit « de la Gare », 2007

Le 4 mars 2015, le Conseil communal a décidé de réviser le PCA dit « de la Gare », pour les terrains que celui-ci couvre à l'Est des voies de chemin de fer. Cette révision du PCA dit « de la Gare » n'a pas abouti à l'heure actuelle.

Options

Le PCA ne comprend pas spécifiquement des options d'aménagement. Toutefois, la délibération du Conseil communal du 4 mars 2015 décidant de réviser le PCA dit « de la Gare » reprend les éléments suivants :

« Considérant que ce plan communal d'aménagement avait pour objectifs de :

- **Requalifier le site de la Gare,**
- **Requalifier le site Eurofonderie,**
- **Développer le front de la N4,**
- **Etendre les entreprises Melotte,**
- **Etendre l'école fondamentale du Collège Catholique de Gembloux,**
- **Mettre en place des projets résidentiels (rue de la Station, rue Monseigneur Heylen et rue de l'Agasse)**
- **Etendre le RAVeL sur la ligne SNCB 147 »**

4.2.2.4 Guide communal d'urbanisme (GCU)

Unités spatiales

La commune de Gembloux est couverte par un Guide communal d'urbanisme¹¹ adopté en 1996. La carte ci-dessous extraite de la carte des aires différenciées indique quelles unités spatiales sont présentes au droit des terrains situés dans le PRU.

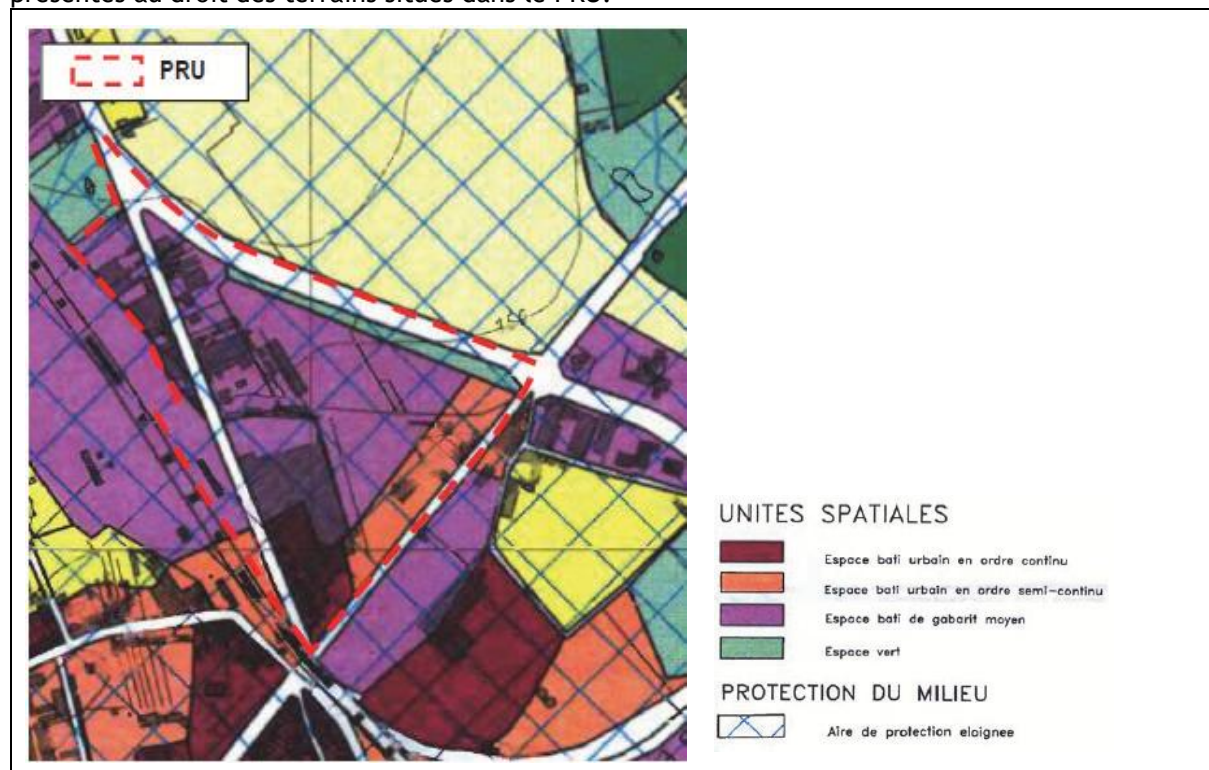


Figure 29 : Plan de destination du PCA dit « de la Gare », 2007

Les unités spatiales sont les suivantes :

- **Espace bâti urbain en ordre continu** : structure urbanistique dense et quasi complète, implantation continue avec parcellaire étroit, typologie architecturale du XIX^{ème} siècle, dont certaines rues aux caractéristiques d'homogénéité, à l'exception de transformations pour commerces
- **Espace bâti urbain en ordre semi-continu** : première extension, structure urbanistique dense avec quelques potentialités foncières, implantation semi-continue, parcellaire plus large, typologie architecturale de la 1^{ère} partie du XX^{ème} siècle reflétant les divers courants avec une certaine variété dans l'expression construite.
- **Espace bâti de gabarit moyen** : structure urbanistique ouverte, implantation avec une logique fonctionnelle, typologie architecturale actuellement très variée.
- **Zone d'espace vert** : espaces dont la prédominance est marquée par le tissu végétal, principalement des parcs et zones vertes de l'entité

¹¹ Le Guide Communal d'Urbanisme (GCU) est la nouvelle appellation du Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) suite à l'entrée en vigueur du Code du Développement Territorial.

4.2.2.5 Site à réaménager

Le PRU comprend :

- Intégralement le SAR dit « Eurofonderie » approuvé le 24/10/2011. Celui-ci couvre une surface de 2,6 ha et correspond à l'ancien site industriel « Eurofonderie » situé en face de la gare. Aucune affectation n'a été prévue dans l'arrêté.
- Une partie du SAR dit « Sucrerie et bureaux ». L'arrêté de désaffectation date de 12/02/1980 et les arrêtés de rénovation datent du 31/12/1980 et du 6/4/1981. Ce SAR couvre une surface de 24,05ha mais seuls les terrains correspondant aujourd'hui au parc Crehan sont repris dans ce SAR au sein du PRU.

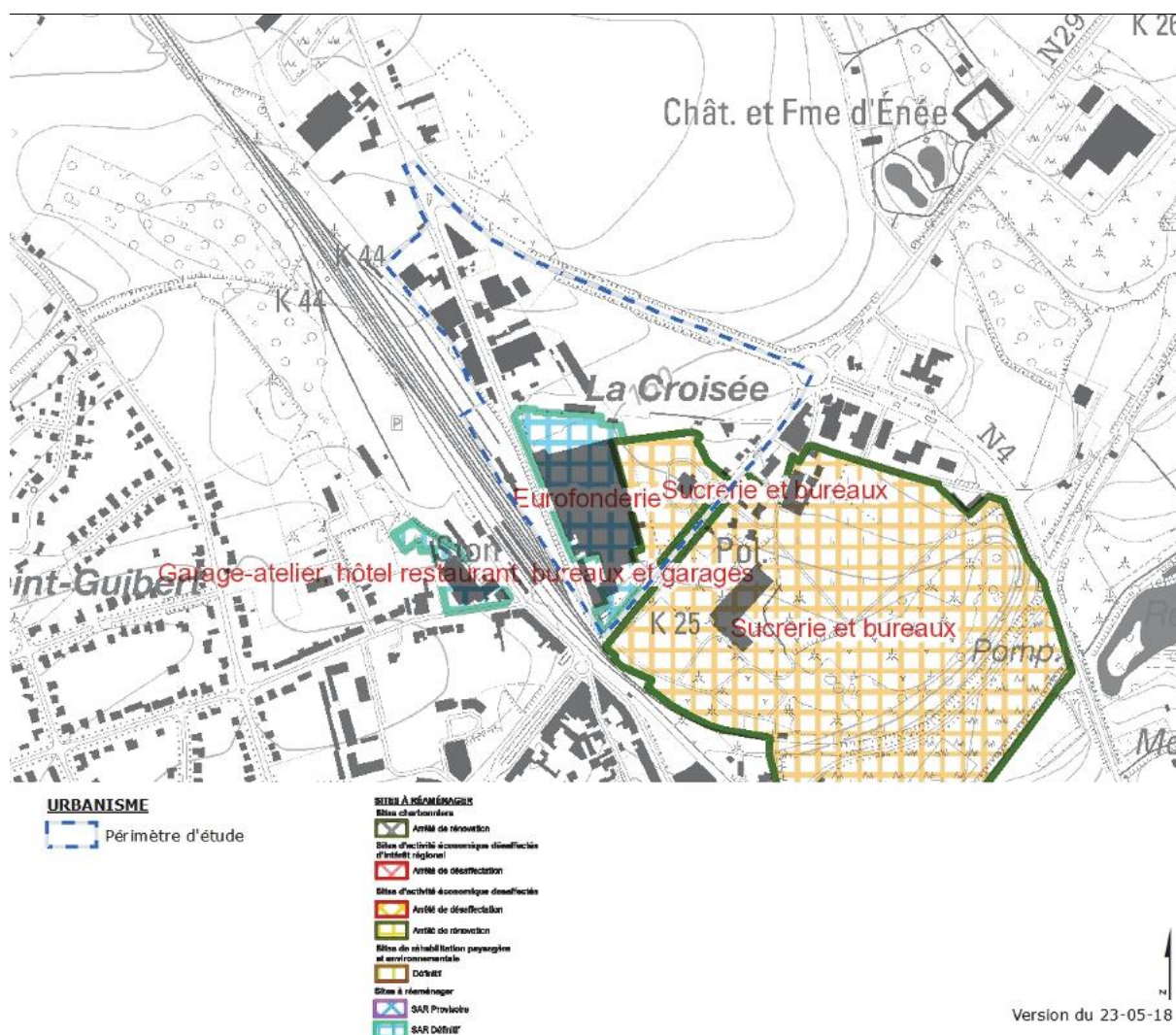


Figure 30 : Cartographie des sites à réaménager

4.2.2.6 Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

La position de Gembloux au SDER est détaillée au chapitre 3.1.1.2.

4.2.3 Mobilité et accessibilité

4.2.3.1 Descriptif général

Le site du PRU est très bien connecté aux différents réseaux de communication car il est contigu à :

- La chaussée de Wavre □ N4 au Nord-Est ;
- La chaussée de Tirlemont □ N29 au Sud-Est ;
- La gare SNCB de Gembloux ;
- La gare TEC ;
- L'itinéraire de liaison entre les deux morceaux du RaVeL (ligne 147).

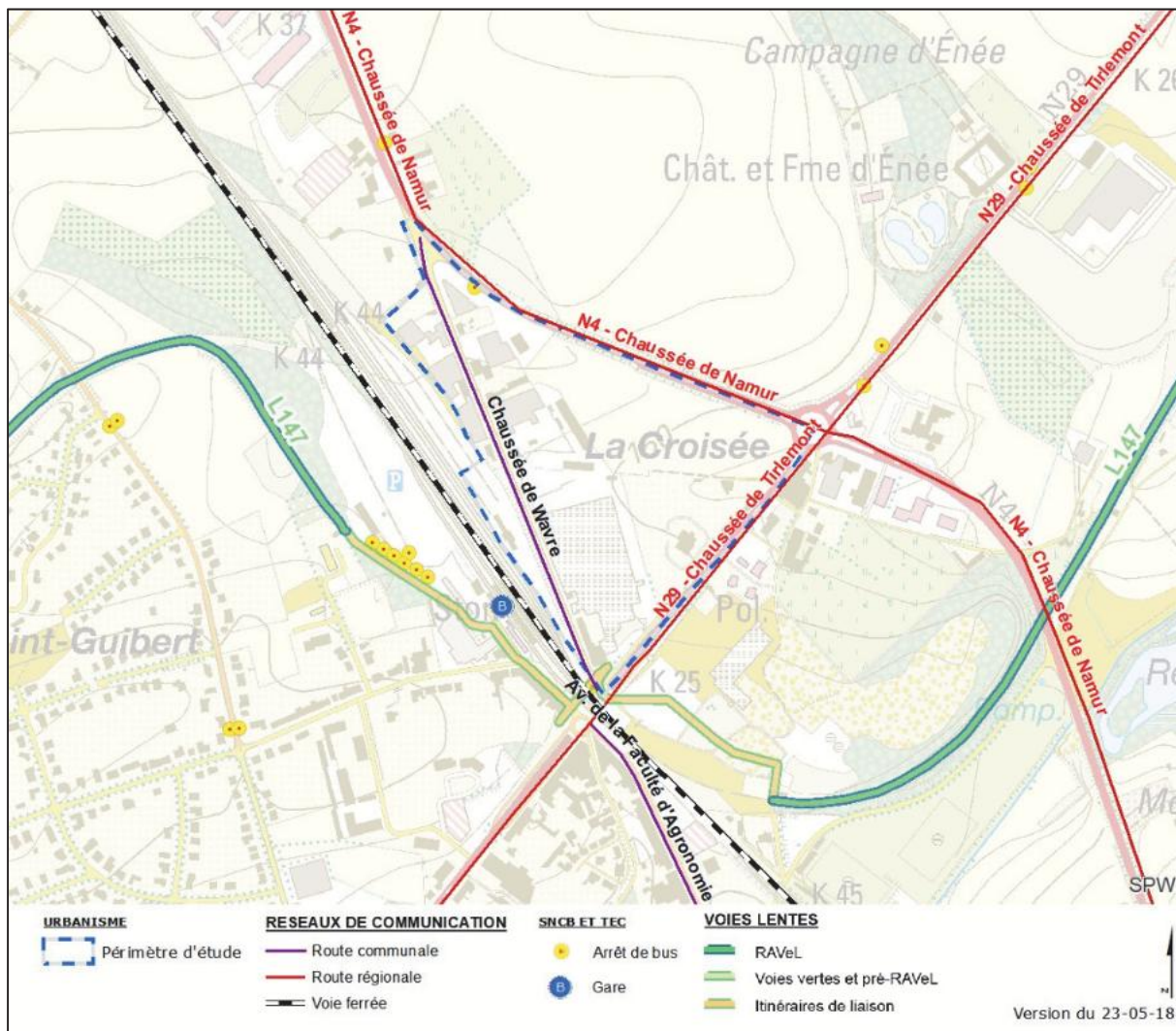


Figure 31 : Réseau de communication

4.2.3.2 PiCM

Le Plan Intercommunal de Mobilité des communes de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain a été adopté en 2004 et s'articule autour des objectifs généraux suivants :

- Améliorer la qualité de vie ;
- Assurer la mobilité et l'accessibilité de tous ;
- Renforcer la structure spatiale.

Au niveau du PRU, ces objectifs sont traduits essentiellement par les 5 mesures reprises ci-dessous. Les trois premières mesures ont déjà été mises en œuvre, au moins partiellement. Concernant les deux dernières, la nécessité de leur mise en œuvre est renforcée par le projet urbain du quartier de la gare prévu dans le PRU.

- 1) *Prévoir une connexion directe entre le RAVeL L147 et le centre-ville de Gembloux.*
 - Mesure déjà partiellement mise en œuvre
- 2) *Offrir des emplacements de stationnement pour vélos sécurisés à la gare.*
 - Mesure mise en œuvre
- 3) *Prévoir le développement d'un nœud intermodal au niveau de la gare SNCB de Gembloux.*
 - Cette mesure a été mise en œuvre depuis l'approbation du PiCM via l'implantation de la gare des bus, la création de places de stationnement pour les vélos et la création d'un vaste parking de délestage à proximité directe de la gare SNCB.
- 4) *Augmenter la capacité du stationnement côté Est de la gare, notamment au droit de l'avant-projet de PRU.*
 - Non mis en œuvre. La capacité de stationnement doit être augmentée du côté Est des voies de chemin de fer. Une emprise foncière est prévue au PRU à cet effet sur des terrains appartenant à la SNCB.
- 5) *Planter un giratoire au carrefour entre la chaussée de Namur (N4) et la chaussée de Wavre afin de limiter et sécuriser les insertions des véhicules en provenance de la gare.*
 - Non mis en œuvre. Ce giratoire deviendra une nécessité dès que les premières phases du quartier de la gare seront réalisées.

4.2.4 Infrastructure technique

4.2.4.1 PASH

A l'exception de la bande de terrain située le long de la N4, le site est intégralement repris en régime d'assainissement collectif. Les terrains situés de part et d'autre de la chaussée de Wavre, et initialement repris en zone industrielle au plan de secteur, sont repris en régime d'assainissement collectif pour activités industrielles ou artisanales.

Toutes les voiries entourant le site, ainsi que la chaussée de Wavre, sont pourvues d'un égout.

Un collecteur important traverse le centre du site d'ouest en Est.

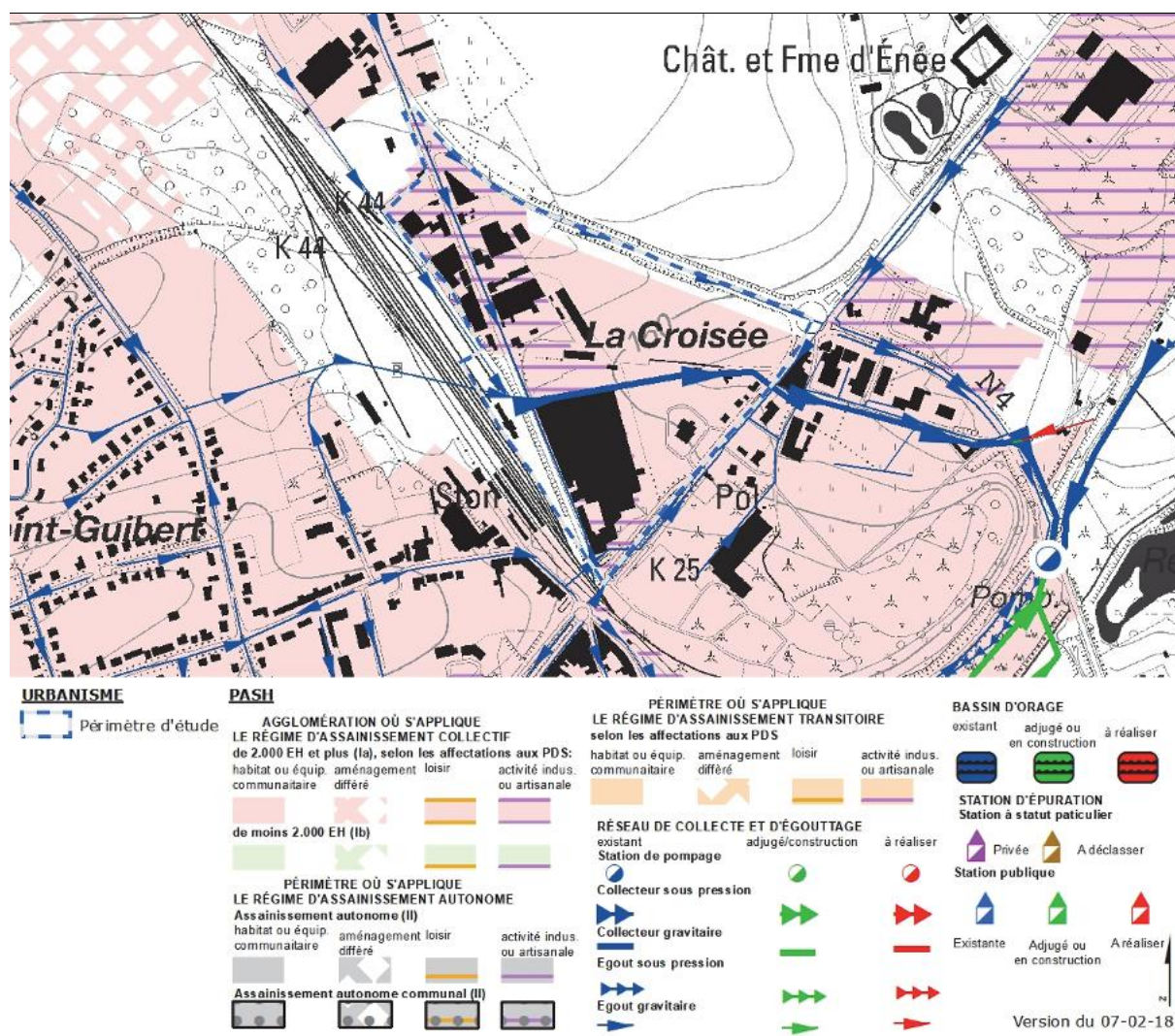


Figure 32 : Cartographie du PASH

4.2.4.2 Réseaux techniques

De nombreux réseaux et infrastructures techniques sont présents au sein du PRU, particulièrement au niveau de sa partie centrale, à savoir :

- Un câble Elia 11 kV ;
- Un câble Elia 150 kV ;
- Une conduite de gaz moyenne pression ORES ;
- Une cabine de gaz ;
- Une importante cabine électrique ;
- le ruisseau Rabauty canalisé ;
- le réseau d'égouttage, notamment un important collecteur.

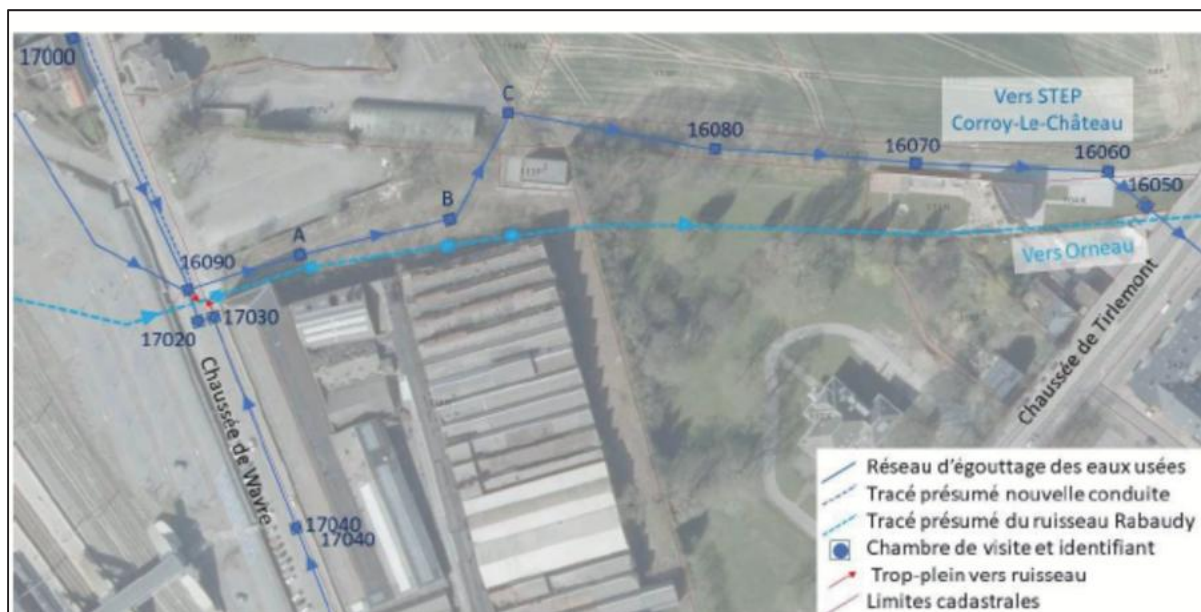


Figure 33 : Localisation des réseaux d'égouttage

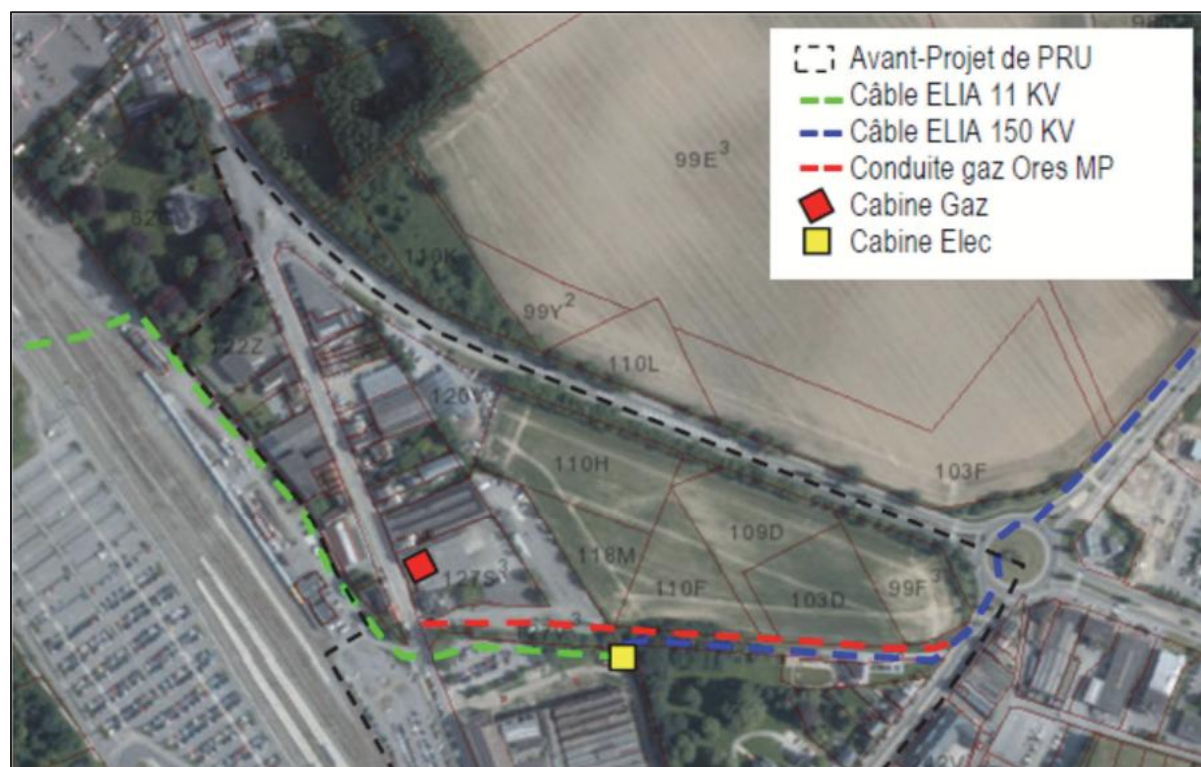


Figure 34 : Localisation des réseaux techniques

