

5 PRU DU « QUARTIER DE LA GARE »

5.1 OPTIONS D'AMÉNAGEMENTS

5.1.1 Quartier structuré par les espaces publics

Dès le début, l'espace public s'est placé au cœur des réflexions. Une première structuration du quartier a été mise en place au travers d'un Masterplan. Le principe de base était d'axer les réflexions urbanistiques sur une trame d'espaces publics de grande qualité, définissant des macro-ilots au sein desquels pouvaient se développer des opérations immobilières. L'espace public devenait ainsi la constituante principale du projet et non une résultante des projets immobiliers.

Le projet urbain du nouveau quartier de la gare se base sur les éléments suivants en matière de structuration des espaces publics :

- Création de nouveaux espaces publics de grande qualité (près de 5 ha),
- Valorisation du parc privé comme espace vert public central duquel part des voies vertes,
- Réaménagement d'espaces publics existants (ensemble de la chaussée de Wavre, contre-allée sur la N4, une partie de la chaussée de Tirlemont-N29),
- Mise en valeur d'espaces semi-publics (terrain SNCB).

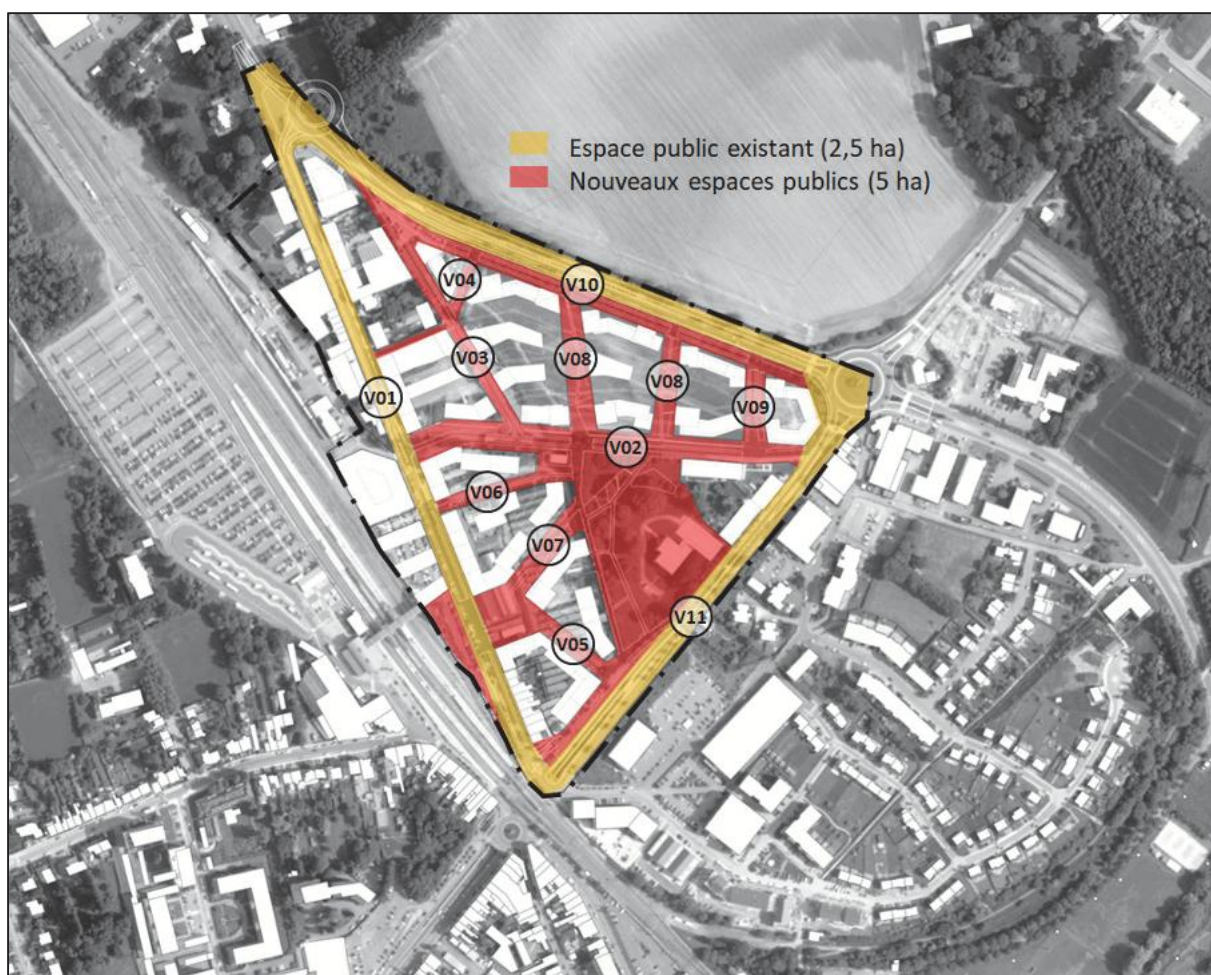


Figure 36 : Carte des espaces publics au sein du PRU

La trame des espaces publics présentée dans le cadre du PRU a pour objectif principal de tisser un lien cohérent entre les fonctions existantes et les différents projets urbains qui émergeront dans le futur au sein de ce quartier en pleine mutation. Il s'agit de créer la structure porteuse des futurs projets, essentiellement en termes de paysage et de mobilité. Le maillage viaire est ainsi redéfini au

travers du PRU afin d'offrir non seulement aux futurs habitants un cadre de vie agréable, fonctionnel, mais également afin de connecter les différentes fonctions entre elles.

La grande qualité des aménagements d'espaces publics, notamment via l'ouverture du parc au public comme poumon vert au sein du nouveau quartier, est une des clés de la réussite du projet urbain de développer un nouveau quartier de gare.

Plusieurs ambitions sont à la base de la définition des espaces publics. Elles sont le fil conducteur de toutes les décisions futures concernant l'aménagement de ces espaces.

- De nouvelles polarités
 - une polarité publique avec un parc et l'implantation d'un équipement scolaire, poumon vert au sein du nouveau quartier
 - une nouvelle face de la gare avec une nouvelle polarité économique ouverte sur la nouvelle place de la gare
- Des connexions inter-quartiers multiples
 - Une mobilité réfléchie pour tous les usagers
 - Une gestion maîtrisée du stationnement en lien avec le pôle gare
 - Un réseau modes doux renforcé
- Une trame solide, un paysage urbain ouvert et vert
 - Trames verte et bleue, supports d'écologie, de biodiversité et de gestion des eaux de pluie
 - Des constructions en dialogue avec le paysage favorisant la perméabilité des macro-îlots et les relations entre les espaces paysagers publics et semi-publics
- Un quartier exemplaire
 - Matériaux
 - Promotion du vélo
 - Mobiliers urbains de qualité et pour tous
 - Gestion des déchets

Ces différentes ambitions sont développées au chapitre « Actes et travaux ».

Ces ambitions se traduisent dans la structuration des espaces publics selon une logique de trames qui s'entrecroisent et favorisent une diversité des cheminements et des usages :

- **Trame verte** : mise en valeur du parc, situé au cœur du futur nouveau quartier de la gare, depuis lequel rayonnent des voies vertes arborées d'arbres haute tige. Cette trame d'espace vert, composée notamment d'arbres haute tige doit être bien perceptible, accessible et étendue dans son approche au sein des espaces privés et de copropriétés afin de donner une identité forte au quartier ;
- **Trame bleue** : le respect de la topographie et la création d'un fil d'eau pour faciliter la gestion gravitaire des eaux pluviales à ciel ouvert. Celle-ci accompagne les espaces publics paysagers en jouant une fonction hydraulique majeure ;
- **Trame viaire** : une structure viaire pensée en relation avec l'existant à une échelle élargie, qui permette une desserte interne en évitant le trafic de transit, un réseau de modes doux très développé favorisant les liens avec les quartiers alentours et en particulier avec le pôle gare et la passerelle piétonne, le pôle sportif avec le Ravel et le pôle commercial, une gestion raisonnée du stationnement public et des parkings privés organisés en souterrain au sein des îlots libérant ainsi l'espace public.

Cette structure d'espaces publics intègre les différentes contraintes de rattachement à la ville, d'accès à la gare, de desserte et de respiration du nouveau quartier.

5.1.2 Quartier mobile

5.1.2.1 Mobilité active

Au regard de la localisation « Pôle gare », valorisée dans la démarche des Quartiers Nouveaux, une politique ambitieuse de mobilité « active » est mise en place dans le PRU, au travers d'aménagements favorisant les circulations piétonnes et cyclables depuis et vers la gare ainsi qu'une polarisation vers le parc. L'objectif est de donner à la gare une nouvelle face, de la valoriser comme pôle d'attractivité

et d'intermodalité exemplaire et de regrouper différents services de transport : pôle bus, taxis, zone de dépose-minute, parking vélos.

Ce principe se concrétise par la création d'une place ouverte sur les voies de chemin de fer, place qui se prolonge par une large esplanade verte menant au parc en cœur de quartier, réel poumon vert et espace récréatif du nouveau quartier.

Les différentes connexions inter-quartiers, avec la gare et la passerelle et avec le centre-ville doivent être favorisées par des aménagements de qualité, accessibles pour tous et notamment pour les personnes à mobilité réduite. L'espace public donne une large importance aux cyclistes et aux piétons : larges trottoirs plantés, pistes cyclables ou trottoirs partagés le long des voiries principales. Ailleurs, la vitesse réduite permet aux cyclistes d'emprunter la chaussée. Un réseau important de cheminements permet aux cyclistes et aux piétons de rejoindre les logements, le parc et les commerces au travers de paysages variés. De nombreuses voies vertes sont également prévues entre les macro-îlots, permettant de relier toutes les parties du quartier et desservant les immeubles et espaces semi-publics en intérieur d'îlots.

Concernant les connexions vers le quartier de la Sucrerie et in fine au Ravel, plusieurs traversées sécurisées de la N29 sont envisagées, à la pointe sud et au niveau du parc. L'opportunité d'aménagement d'une passerelle enjambant la N29, en profitant des différences de niveau de part et d'autre de la chaussée, est à étudier à moyen terme.

5.1.2.2 Maitriser la place de la voiture

Un second objectif, en lien avec le premier, est de maitriser la place de la voiture au sein du quartier, de profiter des infrastructures routières existantes (N4, N29, chaussée de Wavre) et de limiter le nombre de nouvelles voiries à ce qui est juste nécessaire pour l'accessibilité des immeubles et des parkings privés en sous-sol. Ainsi, une des premières ambitions du nouveau quartier est de réduire au maximum les voies de circulations afin de laisser un maximum de place au sein du quartier pour les circulations douces et les espaces paysagers et d'offrir ainsi aux futurs résidents et usagers un cadre de vie très agréable. Les profils des voiries repris au chapitre 9.1 illustrent bien cette volonté de réduire la place de la voiture.

Il y aura lieu de favoriser la fluidité du trafic sur les axes principaux par différents aménagements de type rond-point, by-pass et contre-allée sur la N4 mais également d'apaiser les voiries en cœur de quartier en évitant le trafic de transit par un système d'entrée dans le quartier et de report des flux sur les axes structurants alentours. Dans cette optique, l'accessibilité aux pôles d'attractivité que sont la gare avec son parking-silo et l'école au sein du parc doit être organisée depuis les axes principaux via la nouvelle percée traversant le site.

5.1.2.3 Gestion du stationnement

Enfin, un troisième objectif concerne la gestion du stationnement au sein du quartier. Le choix s'est porté sur une gestion adaptée du stationnement en termes de besoin et d'implantation, en relation avec le pôle intermodal. Ainsi, le stationnement public, nécessaire aux activités économiques et communautaires, et partiellement aux logements, sera organisé le long des voiries et sera de type urbain (gestion par horodateurs ou zone bleue avec dépose-minute aux endroits stratégiques) tandis que les parkings privés directement liés aux logements seront aménagés au sein des îlots, en sous-sol essentiellement, libérant ainsi l'espace public.

Cette maîtrise de l'emprise de la voiture au sein de l'espace public, le positionnement en tant que quartier de gare, les aménagements favorisant les circulations piétonnes et cyclables ainsi que la réduction des voiries sont autant de partis pris qui font en sorte de promouvoir les modes actifs et de réduire le besoin et l'utilisation de la voiture. Il est ainsi possible d'imaginer réduire le nombre de place de stationnement par logement par rapport à ce qui est pratiqué dans d'autres quartiers périphériques.

Cependant, la réponse aux besoins en stationnement pour les navetteurs en lien avec le pôle gare constitue un enjeu majeur à relever pour la bonne intégration du nouveau quartier. La SNCB dispose actuellement d'un parking pour navetteurs sur un terrain à l'est des voies de chemin de fer. Ce parking EST, à destination des abonnés navetteurs, est complet. Il est amené à évoluer à moyen terme vers un parking-silo pour répondre à la demande des navetteurs et pour s'inscrire dans la nouvelle urbanisation portée par le PRU.

5.1.3 Quartier habité

5.1.3.1 Densité cohérente

La densité brute¹² sur l'ensemble du projet est de maximum **85 logements à l'hectare**. Le site ayant une superficie de 14,2 ha (hors emprise des N4 et N29), cela représente quelques 1200 logements au maximum.

Il s'agit d'une **densité raisonnée et cohérente** avec l'ambition du PRU qui est de créer un véritable Quartier Nouveau au sens du référentiel porté par la Région wallonne. Elle permet certaines ambitions en termes d'aménagement, de services et d'équipements qui inscrivent le quartier dans l'exemplarité mais également dans la prospective en prenant en compte les tendances et les besoins essentiels au développement urbain de Gembloux à plus long terme, besoin en logements mais aussi en services et équipements.

Elle est aussi cohérente compte tenu des enjeux socio-économiques et démographiques auxquels la ville de Gembloux devra faire face dans les prochaines années. Elle répond en partie aux dynamiques territoriales et urbaines exposées aux chapitres 3.1.1 et 3.1.2.

Enfin, elle est cohérente par rapport à la position du quartier dans la structure urbaine de Gembloux et notamment par rapport au centre-ville. Le renforcement de la fonction de logements est par ailleurs en accord avec la localisation du site à proximité de la gare.

5.1.3.2 Mixité de logements

Au regard de cette densité, il y a lieu de **promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle par une diversité de logements** pour tous les usagers, pour les différents types de famille et qui soient adaptés aux différents âges et besoins. Cette diversité sera favorisée par :

- la variété des tailles de logements,
- les différents adressages possibles au sein du quartier,
- les différents rapports à l'espace public et semi-public,
- l'adaptabilité des logements en fonction de besoins (PMR, personnes âgées, ...),
- la création de logements publics au sein du quartier (5%),
- le mode de cohabitation (principe des logements étudiants et du coliving¹³).

5.1.3.3 Valoriser les adresses

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

Ainsi, des bâtiments présenteront leurs façades directement sur le parc public, d'autres sur des voies structurantes telles que la N4 ou la chaussée de Wavre, certains seront en cours d'îlots, d'autres marquant les différentes entrées de ville au Nord, à la gare et à l'Est. La taille des îlots vise à créer des copropriétés dont la taille permet une gestion facile et une appropriation par les résidents. Chaque immeuble dispose d'une qualité résidentielle propre grâce aux nombreux espaces publics agréables et aux espaces verts plus calmes en intérieur d'îlot.

¹² La densité brute prend en compte la surface utilisée par les équipements publics, la voirie et les espaces verts aménagés pour les besoins de la population habitant les logements construits dans l'espace considéré. Bien que le PRU englobe les N4 et N29, leur superficie a été soustraite du calcul de densité pour ne pas diminuer « artificiellement » la densité brute admise.

¹³ Coliving : Mode de vie communautaire unissant colocation et coworking. Les espaces de coliving se divisent entre les parties logement, qui sont souvent des chambres personnelles, les lieux de travail et les espaces partagés permettant d'échanger et de se divertir (salle de sports, salle cinéma, salle multimédia ...)

5.1.3.4 Tissu bâti en évolution

Concernant les logements et les fonctions présentes au sein du PRU, le projet prévoit l'évolution du tissu bâti existant (chaussée de Wavre et chaussée de Tirlemont) en permettant ponctuellement de nouvelles implantations et des gabarits plus élevés, en favorisant la mixité des fonctions (logements avec de l'activité économique au sens large de type commerce de proximité, services, bureaux, atelier, □ en rez de certains immeubles selon leur localisation dans le projet). Bien que les parcelles bordant les voies de chemin de fer, à l'ouest de la chaussée de Wavre, ne soient pas propices à la création de nouveaux logements, les logements existants pourront être préservés au sein des activités économiques existantes ou nouvelles.

5.1.4 Quartier équipé, actif et attractif

Compte tenu de la présence de plusieurs acteurs dynamiques de la vie économique et sociale de Gembloux dans la partie Nord de la chaussée de Wavre (ATL Coala, Agricover, Ecole du cirque, Le Pressoir □), de la présence des fonctions et équipements dans les quartiers alentours et des besoins en équipements et services en lien avec l'arrivée imminente d'une nouvelle population, le choix s'est porté sur les options suivantes :

- Maintenir et développer les activités existantes, notamment dans la partie Nord de la chaussée de Wavre, afin de capitaliser sur les dynamiques en place et l'animation déjà présente dans le quartier ;
- Requalifier une friche industrielle en la réaffectant à des fonctions urbaines, en aménageant des espaces publics de qualité, en favorisant des espaces verts collectifs tout en réhabilitant un bâtiment du patrimoine industriel, témoin d'un passé économique florissant ;
- Rechercher les complémentarités inter-quartiers sans concurrencer les quartiers alentours et sans déformer le centre-ville mais en valorisant les fonctions présentes ;
- Améliorer globalement l'accessibilité du quartier et les connexions inter-quartiers afin de permettre l'arrivée de nouvelles fonctions complémentaires à celles existantes, afin de renforcer de l'attractivité de celles-ci et de déployer une masse critique suffisante pour les rendre pérennes ;
- Développer de nouveaux services et équipements au sein du quartier, notamment par la création d'un établissement scolaire au sein du parc en cœur de quartier, d'espaces permettant l'accueil d'associations, espace communautaire et autres services publics, mais également une crèche, une maison médicale, une résidence pour personnes âgées □ (équipements non localisés à ce stade) ;
- Promouvoir, en complémentarité avec ce qui est déjà existant à proximité, la création d'équipements, de services, de commerces de proximité et d'horeca autour de la place, chaussée de Wavre et chaussée de Tirlemont, en lien avec les flux générés par la gare double-face et les besoins de la nouvelle population du quartier.

En outre, de nombreux équipements innovants à l'échelle wallonne sont prévus au sein du quartier en vue d'exprimer une certaine exemplarité et répondre aux ambitions du Référentiel Quartier Nouveau à savoir :

- Parking-silo utilisé par les navetteurs en journée et au profit des riverains et visiteurs en soirée ou le week-end,
- Parking sécurisé pour vélo,
- Système de gestion de déchets par conteneurs enterrés,
- Dispositif de rétention et d'infiltration des eaux de pluie à ciel ouvert par un réseau de noues, et bassins secs et plan d'eau d'agrément.

5.2 ACTES ET TRAVAUX PROJÉTÉS

5.2.1 Espaces publics

5.2.1.1 De nouvelles polarités

Un poumon vert au sein du nouveau quartier

L'espace public est conçu comme une ramification d'espaces paysagers qui convergent vers le parc, espace vert de plus d'un hectare situé au cœur du nouveau quartier. Ce vaste espace, aujourd'hui privé, sera ouvert au public pour devenir un lieu de détente et de jeu. Les voies vertes qui partent du centre du parc et se prolongent au sein du quartier sont aménagées selon une conception d'ensemble et plantées d'arbres, notamment d'arbres à grands développements, et d'arbustes.

Le parc pourra également accueillir à moyen terme une école maternelle et primaire ainsi que des espaces pour l'accueil d'associations, espace communautaire ou autres services publics, □ L'aménagement du parc se fera dans le respect de ce site classé (ensemble d'arbres remarquables).

L'ensemble des espaces verts publics ou privés peut également servir de support à l'agriculture urbaine. Celle-ci est à même de rendre la ville plus durable en lui ouvrant de nouvelles perspectives de gestion des espaces verts et de production alimentaire. L'agriculture urbaine permet également une sensibilisation à une alimentation de qualité et de proximité en retrouvant le rythme des saisons. Elle n'est pas seulement la production d'aliments en ville. Elle est multiforme, multifonctionnelle, et permet de répondre eux enjeux de l'urbanisme durable.



Figure 37 (et suivantes) : Illustrations des aménagements

Une nouvelle place face à la gare

La présence d'une passerelle pour piétons surplombant les voies de chemin de fer et l'émergence du nouveau quartier constituent une opportunité de réaliser un lieu central identitaire en bordure de la gare. Un parvis de la gare ainsi qu'une nouvelle place voit le jour au cœur des futurs ilots, véritable charnière entre les espaces résidentiels et le dynamisme de la gare et de ses abords.

Autour de cette place, une mixité de programmes peut s'organiser en rez-de-chaussée permettant d'animer la place (café, restauration et leurs terrasses, petit commerce de proximité, □). Ses dimensions lui permettent de devenir le support pour des installations temporaires de type marchés, brocantes, stands associatifs, événementiel, etc...



Le parvis de la gare se prolonge le long des voies ferrées sous forme d'un long espace arboré donnant accès à la passerelle. Cet espace regroupe les différents services de transport : pôle bus, taxis, zone de dépose-minute, parking pour les vélos. Il est animé par un élément architectural de structure légère abritant les voyageurs.



5.2.1.2 Des connexions inter-quartiers multiples

Pour rappel, les principes de base sont les suivants :

- **une politique ambitieuse de mobilité active** (piétons, cyclistes □) mise en place dans le PRU, au travers d'aménagements favorisant les circulations piétonnes et cyclables depuis et vers la gare ainsi qu'une polarisation vers le parc ;

- la **maîtrise de la place de la voiture au sein du quartier**, en profitant des infrastructures routières existantes (N4, N29, chaussée de Wavre) et de limiter le nombre de nouvelles voiries à ce qui est juste nécessaire pour l'accessibilité des immeubles et des parkings privés en sous-sol ;
- une **gestion adaptée du stationnement** en termes de besoin et d'implantation, en relation avec le pôle intermodal.

Le schéma ci-dessous illustre ces intentions du PRU en termes de circulation pour les différents usagers ainsi que les aménagements nécessaires à l'inscription du quartier dans son contexte.

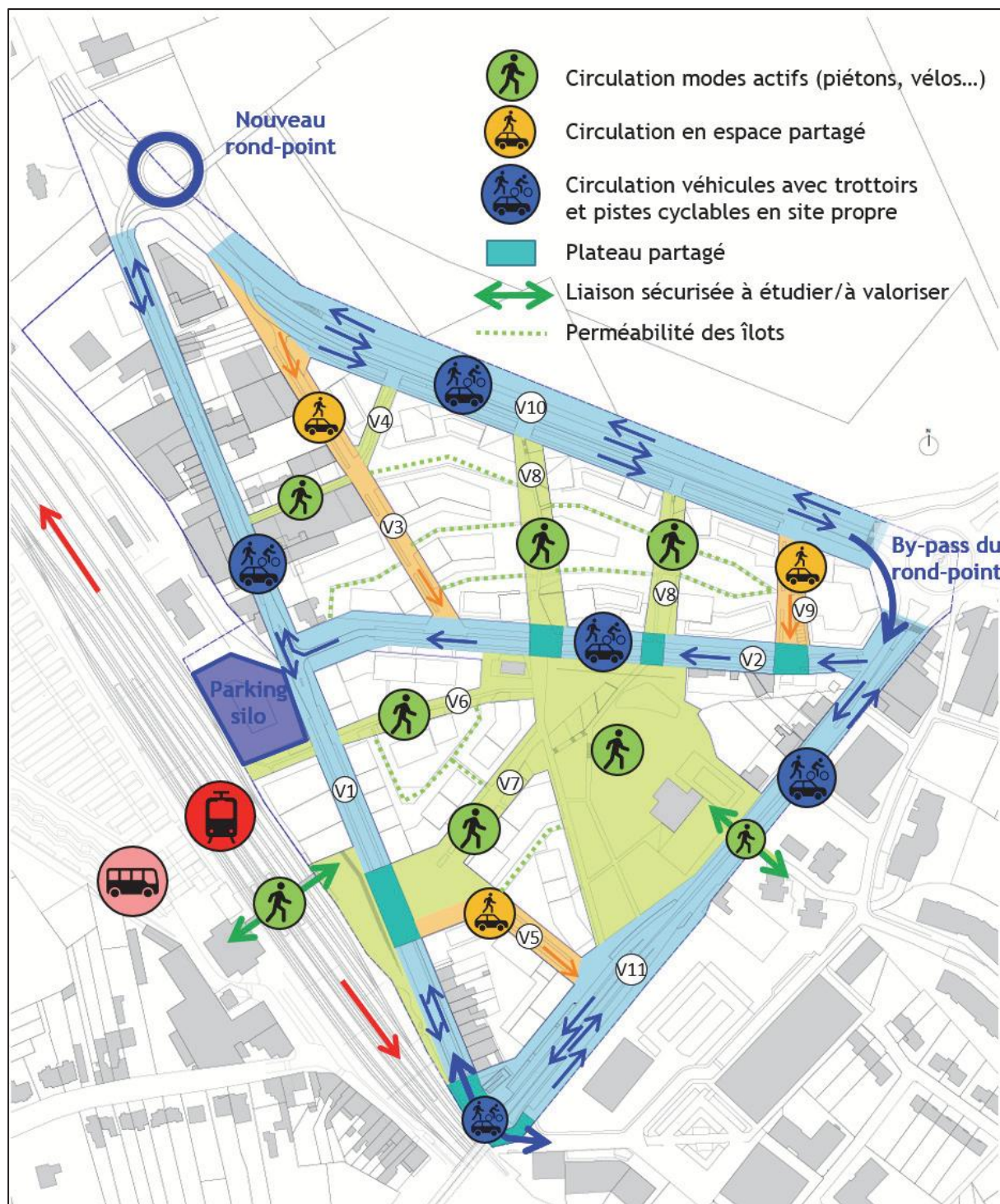


Figure 38 : Schéma de circulation au sein du quartier et connexions

Un réseau modes actifs renforcé

Les aménagements favorisant la mobilité « active » sont les suivants :

- La mise en valeur de la gare par la création d'un parvis ouvert sur les voies de chemin de fer et donnant sur la passerelle au-dessus des voies, ce qui permet de donner à la gare une nouvelle face et de la valoriser comme pôle d'attractivité et d'intermodalité exemplaire ;
- Le prolongement du parvis, le long des voies ferrées, sous forme d'un long espace arboré donnant accès à la passerelle, en tant que connexion inter-quartier et avec le centre-ville, et qui regroupe différents services de transport : pôle bus, taxis, zone de dépose-minute, parking vélos ;
- Une place de la gare qui se prolonge par une esplanade verte (V07), reliant la gare et menant au parc en cœur de quartier, poumon vert et récréatif du nouveau quartier au travers duquel des circulations sont aménagées pour rejoindre les différents espaces attenants ;
- Les nombreuses voies vertes aménagées entre les macro-îlots (V04, V06, V08), permettant de relier toutes les parties du quartier et desservant les immeubles et espaces semi-publics en intérieur d'îlots ;
- Le réaménagement complet de la chaussée de Wavre (V01) et partiel de la chaussée de Tirlemont (V11) en vue de créer des trottoirs confortables, des pistes cyclables sécurisées et des aménagements paysagers ;
- La création de trois voies de type « espace partagé » où les piétons et cyclistes sont prioritaires, avec le même revêtement continu sans bordure ni trottoir (V03, V05, V09) ;
- L'aménagement de plusieurs traversées de la N29 en vue de connecter le nouveau quartier à celui de la Sucrerie, aux logements et aux commerces et services, et in fine au Ravel qui mène à la plaine des sports de l'Orneau via :
 - Aménagement du nœud de circulation à la pointe sud (entre V01 et V11), à la sortie de l'espace le long des voies et autour des passages aménagés sous voies, en vue de créer une circulation mixte cyclable et piétonne sécurisée cohabitant avec la circulation automobile ;
 - Création d'une traversée sécurisée de la N29 (V11) via un passage piéton et avec îlot central, au niveau de l'école (accord DGO1) ;
 - A moyen terme, l'opportunité de relier le quartier de la Sucrerie au moyen d'une passerelle enjambant la N29, en profitant des différences de niveau de part et d'autre de la chaussée, devra être étudiée ;

De manière générale, l'ensemble des circulations à l'usage des modes actifs doit être aménagé pour permettre également la circulation des personnes à mobilité réduite.



Une mobilité réfléchie

Outre cette structure pour les modes actifs, l'organisation de la circulation des véhicules a été pensée via les aménagements suivants :

- Création d'un nouveau rond-point au croisement de la N4 et de la chaussée de Wavre en entrée Nord du site en vue de fluidifier les circulations sur cet axe constituant l'accès principal à la gare et son parking pour navetteurs ;
- Aménagement d'un by-pass sur le rond-point des 3 Clés favorisant les entrées vers Gembloux depuis la N4 et fluidifiant les autres mouvements ;
- Requalification de la N4 (V10) en boulevard urbain par l'aménagement d'une berme centrale plantée diminuant l'emprise de l'asphalte et par la création d'une contre-allée permettant des accès aux logements au Nord ainsi que la création de trottoirs et d'une piste cyclable.

Cette contre-allée ne se rebranche pas sur la N4 mais se prolonge par un espace partagé (V09), permettant l'accès au quartier et aux fonctions implantés dans l'îlot situé en bordure du giratoire de la Croisée des Champs et se connectant sur la nouvelle percée (V02) ;

- Réaménagement complet de la chaussée de Wavre (V01) en vue d'y créer des trottoirs confortables, des pistes cyclables sécurisées et des aménagements paysagers ainsi que des stationnements publics structurés par la végétation. La chaussée de Wavre est amenée à jouer un rôle prépondérant. Elle devra à la fois desservir efficacement les abords de la gare, tout en assurant un cadre agréable aux piétons et cyclistes et des connexions au maillage des futurs quartiers.
- La N29 (V11) conserve sa configuration actuelle de circulation automobile mais une place importante est retrouvée dans les aménagements des espaces piétons au droit du parc et de la future école ainsi qu'à l'approche de la gare, lieux destinés à être fortement fréquentés. A la hauteur du parc, une traversée sécurisée sera créée permettant le lien entre le nouveau quartier et le quartier de la Sucrerie ainsi qu'avec les services, espaces commerciaux et logements situés à l'est de la N29.
- Création d'une nouvelle voirie principale, traversant le nouveau quartier d'est en ouest (V02). La circulation y est prévue à sens unique depuis la N29 en direction de la chaussée de Wavre. La vitesse y est contrôlée par une succession de plateaux établis principalement au droit des principales traversées piétonnes Nord-Sud (voies vertes). Dans le cas d'une programmation importante de commerces ou services dans l'îlot situé au rond-point de la Croisée, un double sens pourra être instauré dans sa première section pour permettre la sortie des parkings gérés au sein de l'îlot vers la N29 et vers la ville. De plus, une aire de dépose-minute réservée aux heures scolaires sera prévue pour l'accès à l'école. Afin d'éviter que cette voie ne constitue un axe important d'accès à la gare au détriment de la chaussée de Wavre ou de la N29, le tourne-à-droite chaussée de Wavre est rendu obligatoire.
- En fonction de la mutation des terrains de la pointe Nord, l'accès à l'espace partagé depuis la N4 (V03) pourra s'effectuer de manière provisoire via l'espace vert public V04. Celui-ci sera alors aménagé provisoirement en voirie d'accès pour accéder au centre du quartier depuis la N4.
- Création d'un espace partagé (V05), qui connecte la chaussée de Wavre à la N29 et qui permet de traverser la place et d'accéder aux îlots qui bordent la N29 au Sud-Ouest du parc.
- Organisation de l'accès à l'école suivant la nouvelle percée (V02) avec un dépose-minute réservé aux heures scolaires et un cheminement piéton au sein du parc vers l'école ;

L'aménagement tient compte de la non-mutation à moyen et long terme de certaines constructions (habitations, école du cirque, PME, ...), en préservant notamment les accès carrossables aux parcelles.

Une gestion maîtrisée du stationnement

La gestion des stationnements devra nuire le moins possible à la qualité des espaces publics. Pour les nouvelles urbanisations, des stationnements privés sont organisés en intérieur des îlots, en sous-sol pour les grandes opérations immobilières, afin de libérer l'espace extérieur privé de cette contrainte.

Les échanges avec la SNCB ont permis d'envisager la création d'un parking-silo. Ce parking public serait préférentiellement utilisé la journée par les navetteurs. Cette évolution du parking actuel permettrait ainsi de libérer de l'espace pour la création de la place de la gare à la sortie de la passerelle.

Les stationnements publics sont disponibles sur l'ensemble du nouveau quartier. Ils sont nécessaires aux différentes fonctions de logements, services, commerces, horeca. Partout où ils sont nécessaires, ils s'organisent en long en bordure de chaussée et sont matérialisés par un revêtement différencié de celui de la voie carrossable (de type pavé naturel ou béton), à l'exception de quelques stationnements organisés en perpendiculaires à proximité de fonctions nécessitant des emplacements plus nombreux en cas d'une programmation importante de commerces ou services dans l'îlot situé au rond-point de la Croisée.



5.2.1.3 Une trame solide, un paysage urbain ouvert et vert

Le futur quartier se développe dans un paysage affirmé tant au sein des espaces publics que des cours d'îlots.

Il tient compte de la topographie du lieu, de la présence d'un poumon vert central et des espaces agricoles en franges Nord.

L'aménagement des espaces publics permet de développer et de renforcer la biodiversité au sein d'un quartier assez dense.

Trames verte et bleue, supports d'écologie et de biodiversité

Le paysage du futur quartier s'organise autour de plusieurs ambiances qui sont :

1. Le parc, poumon vert central et espace ludique
2. Les rues « paysage », largement plantées
3. Les voies vertes, véritables promenades urbaines tissant les liens inter-quartiers, convergeant vers le parc et assurant la transition paysagère vers les espaces agricoles.

Les espaces naturels profitent de la topographie actuelle : bassins en terrasse, murets, percées vertes dégageant les vues vers l'espace agricole.

Le plan ci-dessous a été élaboré par le BEP et le bureau d'architectes paysagistes JNC. Ce plan est le cœur du projet urbain de ce nouveau quartier car c'est à l'intérieur de cette trame verte que viennent s'insérer les différents projets immobiliers. Cette trame verte s'est imposée aux implantations des immeubles, et non l'inverse comme c'est habituellement l'usage.

La cohérence d'ensemble de ce nouveau quartier est apportée par la cohérence de conception et d'aménagement de tous ces espaces publics (espaces verts, place de la gare, routes, pistes cyclables, trottoirs, □).

La surface dévolue aux espaces verts publics au sein du PRU est de 6 hectares, dont 1,2 hectare pour le seul parc central. Ces espaces verts sont aménagés selon une conception d'ensemble et plantées d'arbres, notamment d'arbres à grands développements, et d'arbustes.

Au sein des macro-îlots, des espaces verts d'une superficie non négligeable seront également aménagés. Ces espaces collectifs seront gérés par les copropriétés. Compte tenu des sous-sols aménagés pour les parkings, l'enjeu a été de définir des zones de pleine terre les plus généreuses possibles afin de maximiser les espaces paysagers et les surfaces perméables favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie.

En outre, la volonté est de sortir de l'image de l'îlot fermé traditionnel pour proposer des îlots ouverts. L'organisation générale du bâti permettra de multiplier les ouvertures entre intérieurs d'îlots, depuis et vers les espaces publics afin d'augmenter la **perméabilité entre espaces privés et publics**, d'augmenter la profondeur des vues et de donner la sensation de traverser un paysage aux multiples facettes.





Figure 39 : Trame verte : Schéma des espaces verts au sein du quartier (BEP et bureau JNC)

Le projet a, en outre été imaginé en vue de favoriser des **perméabilités visuelles et des séquences paysagères entre l'espace public et l'espace privé**. Cette progression se fait graduellement. Les voies vertes publics, destinées à prolonger le parc dans le site, se prolongent à l'intérieur des macro-ilots par des jardins verts collectifs.

Dans un souci de durabilité des aménagements, la gestion de l'eau est maîtrisée et intégrée dans l'aménagement des espaces publics.

Le chemin emprunté par l'eau est ainsi rendu visible et participe à la diversité des espaces traversés et à la qualité paysagère de l'ensemble. L'eau accompagne les usagers et les habitants tout au long des cheminements principaux, des voies vertes, au travers du parc, sur la trace de l'ancien Rabauby aujourd'hui canalisé.

Le réseau d'eaux pluviales est ainsi composé de plusieurs types d'ouvrages de temporisation tels que des noues, des bassins secs, et des bassins d'orage enterrés.

Les noues, accompagnées d'espaces paysagers de recul, permettent également de mettre à distance certains logements en rez-de-chaussée pour les soustraire aux regards des passants et leur conférer ainsi une certaine intimité.

L'eau sera présente également au sein de la place de la gare sous forme de canaux, jeux d'eau, marquant ainsi une progression de l'urbain (chemin de fer) vers le végétal (parc).



Le principe de gestion des eaux de ruissellement est le suivant :

A. Domaine public

- Voirie bordée de bassin d'infiltration (noue)
Les eaux de ruissellement sur le domaine public sont reprises dans le réseau public de bassin d'infiltration (noue) situé en bordure de la voirie. Celui-ci est dimensionné de façon à stocker les eaux et à les infiltrer¹⁴.
- Voirie non-bordée de bassin d'infiltration
Les eaux de ruissellement sur le domaine public sont reprises dans le réseau public de récolte des eaux claires après temporisation. La valeur de l'ajutage est à définir en concertation avec la commune et l'inasep.

B. Domaine privé

- Les eaux de ruissellement des toitures et des espaces imperméabilisés (balcons, terrasses, voies d'accès) sont infiltrées dans le sol au sein de chaque parcelle. Le choix du système d'infiltration est laissé libre et adapté à la perméabilité du sol.

En cas de limite à l'infiltration de l'eau sur le terrain, un système de temporisation de l'eau avec ajutage est prévu avant le rejet des eaux pluviales dans le réseau de collecte ou dans les bassins de rétention en bordure de voirie. La valeur de l'ajutage est à définir en concertation avec la commune et l'inasep.



¹⁴ Pour une pluie avec une période de retour de 30 ans.

L'imperméabilisation des surfaces est limitée autant que possible par l'utilisation de revêtements de sol perméables pour les espaces piétons et paysagers : gravier, dolomie, pavés non rejointoyés, gazon stabilisé, pavés drainants, etc.

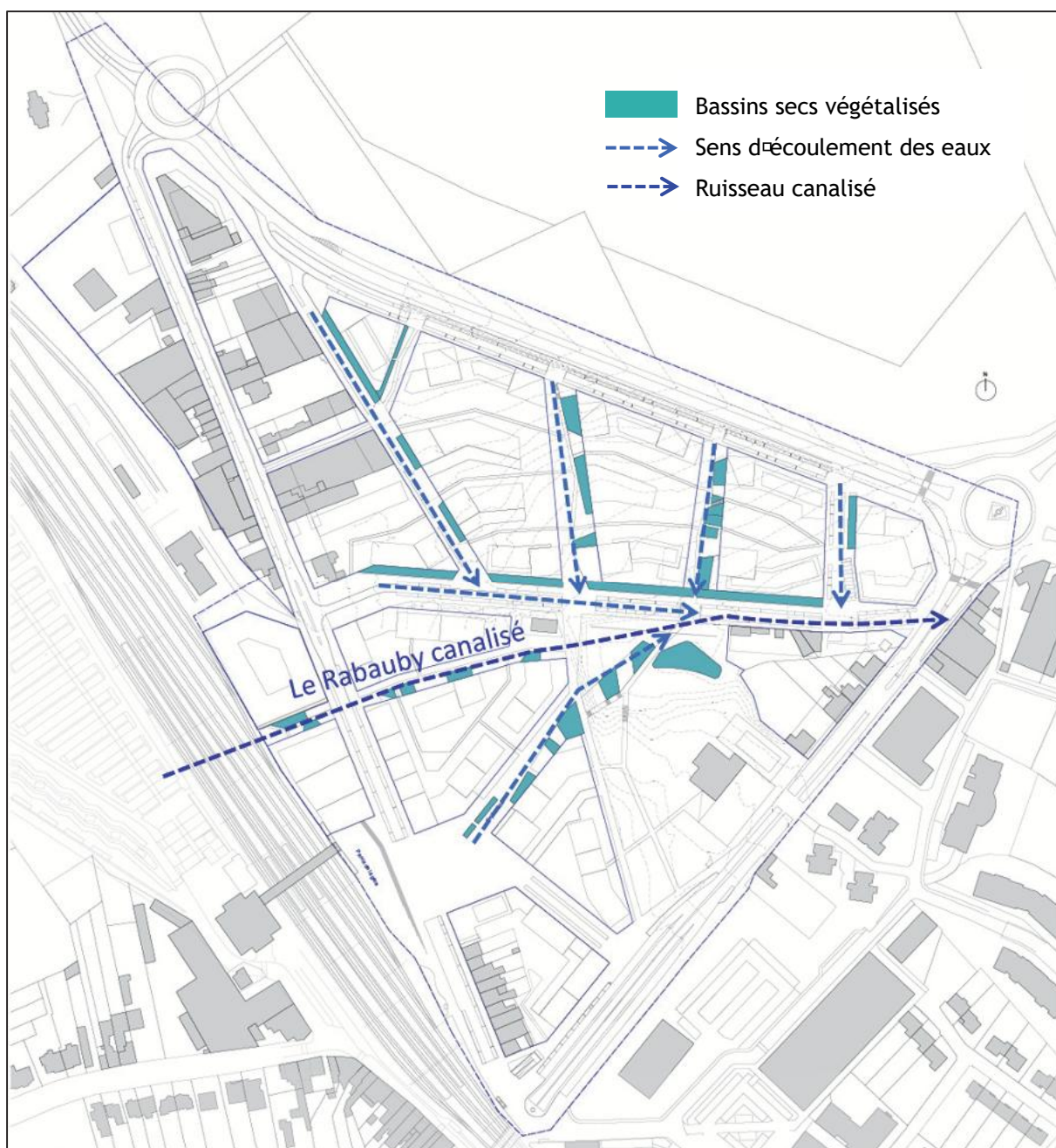


Figure 40 : Trame bleue : Schéma de gestion des eaux de pluie au sein du quartier

Un quartier exemplaire

Matériaux

Les espaces publics sont sobres mais se doivent d'être de qualité. Les matériaux nobles et moins nobles seront choisis en fonction des lieux et des usages ainsi que pour leur pérennité.

L'utilisation de revêtements de sol perméables pour les espaces piétons et paysagers est privilégiée autant que possible : gravier, dolomie, pavés non rejointoyés, gazon stabilisé, prairie fleurie, pavés drainants, etc.



Promotion du vélo

La promotion de l'utilisation du vélo doit être accompagnée par la nécessité d'offrir des parkings protégés contre le vol et les intempéries, dans des lieux couverts, notamment aux abords de la gare.

L'élément structurel permettant d'abriter les usagers des transports en commun pourrait s'étendre pour organiser le rangement des deux-roues. Des points vélos sécurisés ont été réfléchis à l'échelle du PRU. Leur positionnement est flexible mais leur nombre devra être en suffisance pour encourager l'utilisation des deux-roues.

Un point réparation et location de vélos est déjà existant au sein de la gare. Cet équipement est à valoriser et développer afin d'encourager la pratique du vélo.



Figure 41 : Localisation possible des parkings sécurisés pour vélos au sein du quartier

Mobiliers urbains de qualité et pour tous

Le parc est un lieu propice à la détente, à la promenade mais également aux jeux.

Pour permettre l'interaction entre les différentes catégories d'âges, l'on privilégiera le non-cloisonnement des espaces de jeux, considérant que le parc dans son ensemble est un grand terrain de jeux, de découverte, d'expérimentation, de rencontre et de détente.



Les espaces publics offrent un maximum de bancs ou d'assises aux abords de la gare, sur la place, dans le parc, le long des cheminements piétons et trottoirs.

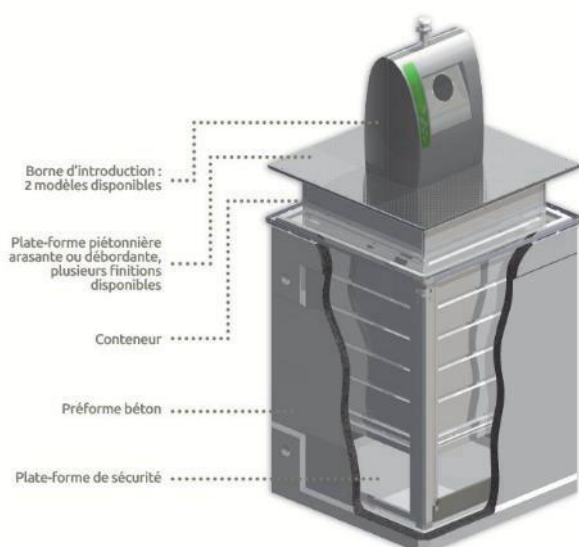
Au niveau de la place, les aménagements ne doivent pas compromettre son rôle d'espace événementiel.

L'emmarchement à aménager pour reprendre la différence de niveau entre la sortie de la passerelle et la chaussée de Wavre (future place de la gare) est l'occasion d'y implanter du mobilier urbain adaptable et flexible, comme celui déjà existant actuellement sur la place communale (chaises colorées pliables sorties en fonction du temps et des événements ponctuels).



Gestion des déchets

La gestion des déchets est organisée à l'échelle de l'ensemble du site. Des conteneurs enterrés seront disposés en plusieurs endroits du site.



Ces conteneurs enterrés permettent le regroupement, sur base d'apports volontaires, des principaux déchets issus des ménages que sont :

- les déchets organiques (DO),
- les ordures ménagères brutes (OMB),
- les P+MC,
- les papiers/cartons (PACA),
- le verre blanc
- le verre coloré.

Ces déchets sont collectés et évacués par l'opérateur de collecte BEP Environnement vers les centres de traitement agréés.

Cette solution vise à offrir un service de collecte des déchets ménagers plus adapté à l'habitat urbain en contournant les problèmes liés au manque de place des logements et aux horaires de collecte. Ce dispositif, accessible 7 jours/7 et 24 heures/24, évite le stockage des déchets grâce à une évacuation continue. Cela permet également de diminuer les nuisances environnementales liées aux méthodes de collecte actuelles. Les déchets sont directement placés dans les conteneurs et non plus sur la voie publique, diminuant par la même occasion les risques de dispersion et de souillure.

De plus, les contraintes de mobilité liées à la collecte des déchets pourront également être limitées en couplant la sortie des camions de vidange au taux de remplissage des conteneurs, tout en évitant les heures de forte circulation.

Les emplacements doivent être localisés dans les espaces publics en nombre suffisant pour respecter les distances pédestres recommandées. Leur implantation tient compte d'une accessibilité aisée à tous et d'une facilité de collecte par le gestionnaire. Ainsi, les points de collectes pour les déchets ménagers et les déchets organiques sont présents sur chaque site de collecte, contrairement aux points de collecte pour P+MC, papiers/cartons et les verres qui ne sont présents qu'à trois endroits sur l'ensemble du PRU. Un seul site central au quartier reprendra les 6 conteneurs nécessaires (cfr la carte ci-dessous illustrant un exemple de répartition des différents points de collectes).



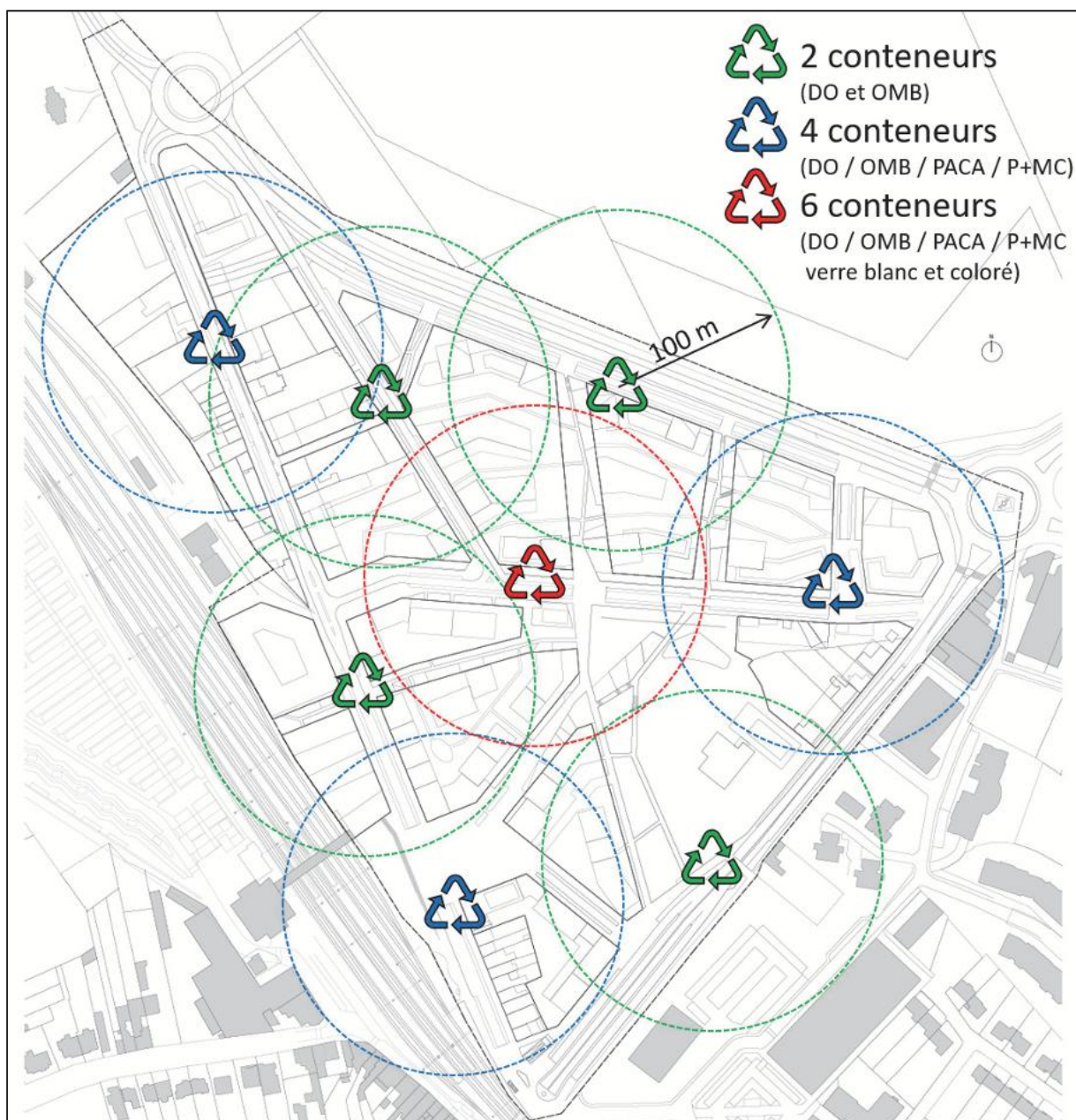


Figure 42 : Localisation possible des conteneurs enterrés au sein du quartier

Les conteneurs sont implantés le long de la bordure droite des voiries (dans le sens de la circulation) et disposés côte à côte ¹⁵ ; des espaces plantés peuvent agrémenter ces espaces. Il convient de tenir compte des contraintes techniques minimales ci-dessous pour les implantations des conteneurs :

- 2 conteneurs : longueur 4,6m et largeur 2m
- 4 conteneurs : longueur 9m et largeur 2m
- 6 conteneurs : longueur 13,4m et largeur 2m

L'implantation précise des conteneurs sera à discuter avec BEP Environnement.

¹⁵ Conteneur de 2 x 2m de large avec 0,2m entre chaque conteneur (y compris avant et après)

5.2.2 Constructibilités au sein des macro-îlots

5.2.2.1 Programme général

Le programme est détaillé par secteur opérationnel.

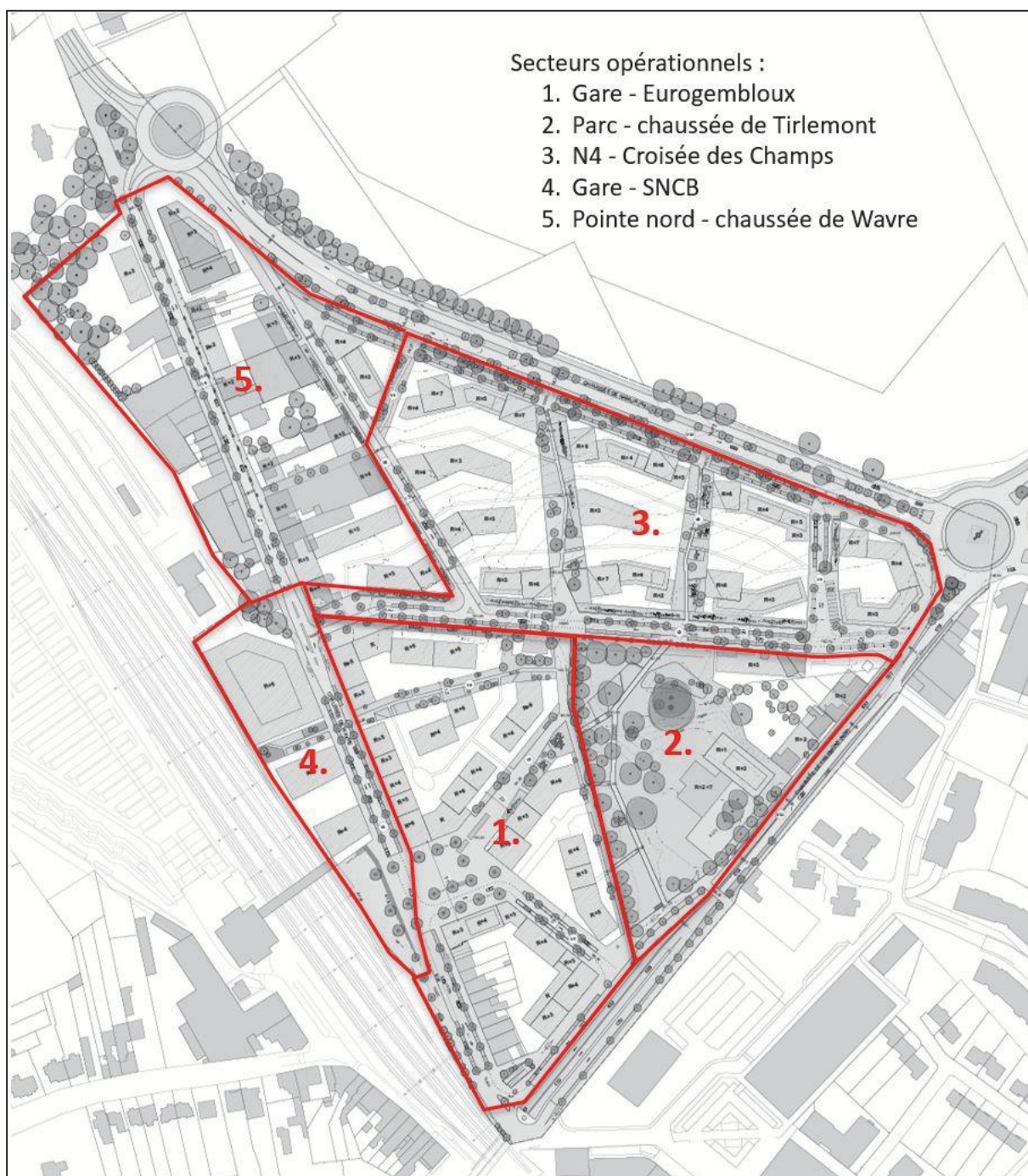


Figure 43 : Localisation des secteurs opérationnels

Le tableau ci-dessous reprend le programme immobilier maximal à long terme pour l'ensemble du PRU :

Secteur	Surface totale du secteur	Surface constructibles destinées à l'habitat	Nombre maximal de logements ¹⁶	Densité brute ¹⁷ maximale	Surface constructibles non destinées à l'habitat	Fonctions prévues	Parkings privés (nombre places) Minimum 1/log	Parkings publics (nombre places) Minimum 0,2/log
(1) Gare Eurogembloux	3,26 ha	40.000 m ²	400 *	125 log/ha	7.000 m ²	Horeca, commerces, bureaux, services, □	455 ratio 1,10	85
(2) Parc ch. de Tirlemont	1,9 ha	4.600 m ²	45 *	23 log/ha	3.000 m ²	Parc public Ecole et espace communautaire		50 ¹⁸
(3) N4 - Croisée des Champs	4,3 ha	53.500 m ²	535	125 log/ha	3.500 m ²	Commerces, bureaux, services, □	675 ratio 1,26	120
(4) Gare SNCB	1,19 ha	/	/	/	23.500 m ²	Immeuble tertiaire et parking silo		500
(5) Pointe Nord ch. de Wavre	3,55 ha	20.000 m ²	200 *	60 log/ha	Terrains repris en zone d'activité mixte au plan de secteur, maintien et renforcement des activités existantes, développement de logements localement possible			57
TOTAL (ou moyenne)	14,2 ha		1180* logements	85 log/ha				812 places

¹⁶ La superficie indicative d'un logement type est de 100 m² brutes. Sachant qu'une variété des tailles de logements est prévue, le nombre de logement peut évoluer au sein de la surface constructible définie.

¹⁷ La densité brute prend en compte la surface utilisée par les équipements publics, la voirie et les espaces verts, aménagés pour les besoins de la population habitant les logements construits dans l'espace considéré.

¹⁸ Ces 50 places correspondent à 20 places sur la nouvelle percée + 30 places existantes chaussée Tirlemont, côté projet.

* Ce nombre de logements comprend les logements existants.

5.2.2.2 Fonctions / destinations

La carte ci-dessous précise des localisations cohérentes pour les différentes fonctions à privilégier au sein du PRU. Cette répartition est toutefois donnée à titre indicatif, elle doit pouvoir évoluer dans le temps, au fur et à mesure de la mise en œuvre du quartier, et en fonction des besoins.

Le principe de base est de maintenir et développer les activités économiques existantes dans la partie Nord de la chaussée de Wavre, où sont situés plusieurs acteurs dynamiques de la vie économique et sociale de Gembloux tels que l'ATL Coala, Agricover, Ecole du cirque, Le Pressoir. Cela permet de développer le quartier de la gare en capitalisant sur les dynamiques en place et l'animation déjà présente dans le quartier. Les ateliers communaux, actuellement situés chaussée de Wavre, pourraient évoluer vers des fonctions communautaires utiles à la vie du quartier.

En termes d'équipements communautaires et de services publics, il faudra veiller à développer au minimum :

- un établissement scolaire (maternelle et primaire) au sein du parc en cœur de quartier,
- un espace communautaire à même d'accueillir des associations ou des activités variées,
- une crèche,
- une maison médicale ou pôle santé,
- une résidence pour personnes âgées ou structure apparentée ;

Excepté l'école, ces équipements ne sont pas localisés à ce stade mais pourront prendre place au sein des projets immobiliers en fonction des opportunités qui se dégageront.

Les fonctions complémentaires de services, d'activité économique, de bureaux, de commerces de proximité et d'horeca devront se développer de manière privilégiée autour de la place, chaussée de Wavre et chaussée de Tirlemont, en lien avec les flux générés par la gare double-face et les besoins de la nouvelle population du quartier. Ces différentes activités sont complémentaires à celles déjà présentes à proximité.

Trois localisations stratégiques sont en outre spécifiées sur la carte ci-dessous (en orange), en vue d'accueillir des programmations plus ambitieuses de fonctions tertiaires et services où la fonction résidentielle serait accessoire. Ces localisations se situent aux portes d'entrée du quartier :

- Aux abords du rond-point des 3 Clés,
- Sur la nouvelle place de la gare,
- À la pointe Nord.

La fonction commerciale devra être réfléchie en complémentarité inter-quartiers sans concurrencer les quartiers alentours et sans déformer le centre-ville mais en valorisant les fonctions présentes.

Quant au parking silo, il est envisagé au droit du foncier SCNB dans la partie Nord du parking actuel. Le solde du foncier appartenant à la SNCB est amené à accueillir des immeubles pour des fonctions tertiaires ainsi que l'extrémité ouest de la place de la gare.

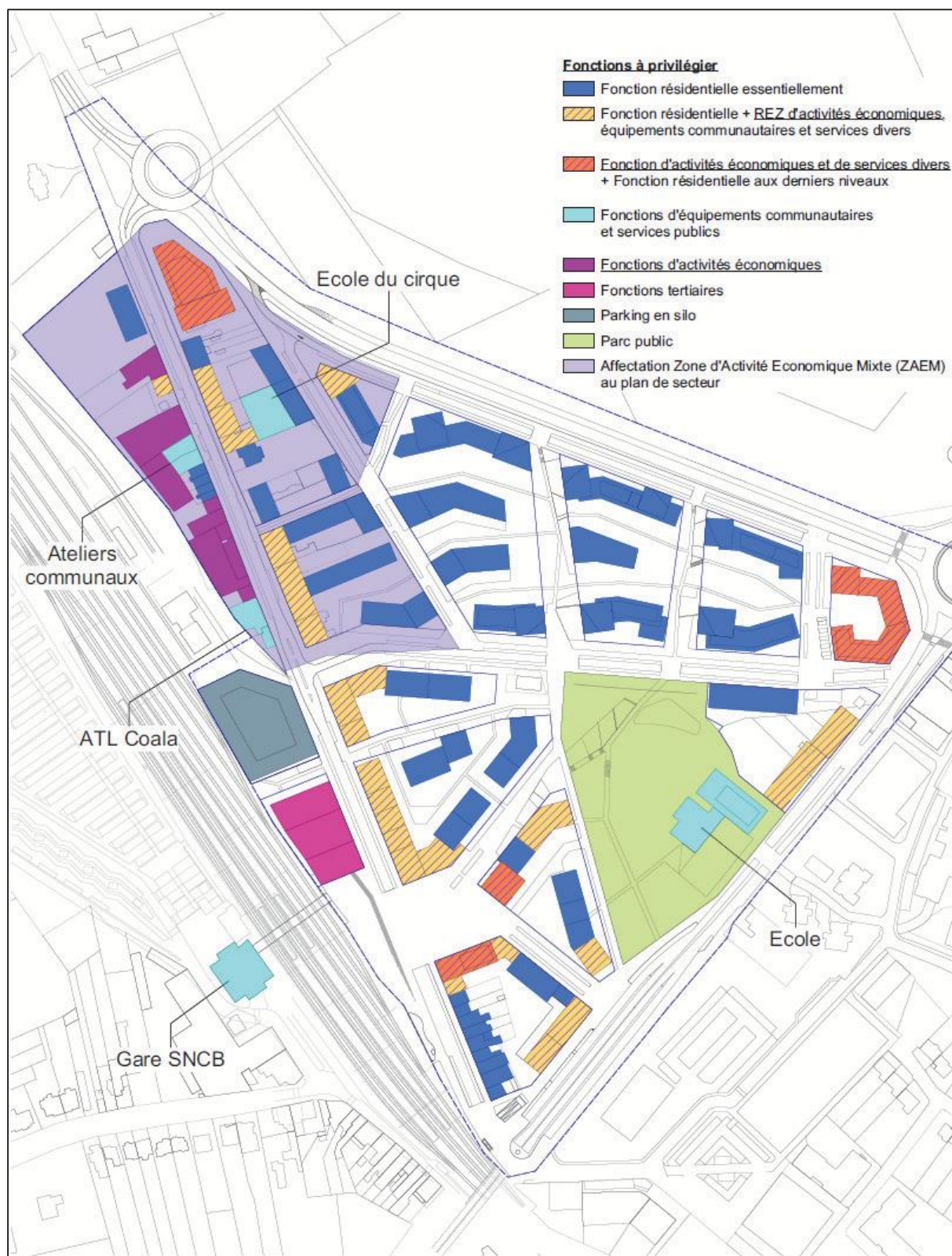


Figure 44 : Localisation des fonctions projetées au sein du quartier

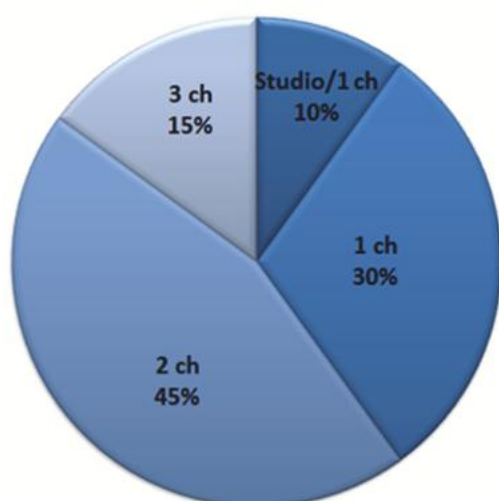
5.2.2.3 Mixité de logements

Afin de promouvoir la mixité sociale et intergénérationnelle, une diversité de logements est envisagée pour répondre aux besoins de tous les ménages, pour différents types de famille et adaptés aux différents âges et besoins.

Le schéma ci-dessous illustre les différents types de logements envisagés et précise la notion de logement adaptable.



Pour l'ensemble du quartier, la proportion envisagée pour les grandes catégories de logements est précisée ci-contre.



Cette proportion est donnée à titre indicatif, elle doit pouvoir évoluer dans le temps, au fur et à mesure de la mise en œuvre du quartier et en fonction des besoins. Elle donne cependant un cadre stable et cohérent sur l'ensemble du quartier qui doit permettre d'encadrer les opérations immobilières à venir.

En outre, la ville de Gembloux sera attentive à la création de logements publics, soit mis en location via l'Agence Immobilière Sociale (AIS), soit en partenariat avec la Cité des couteliers, Société wallonne de logements publics à Gembloux.

De plus, de nouveaux modes de cohabitation voient le jour. À côté de la cohabitation étudiante plus classique, celle du coliving s'adressant à de jeunes adultes ou à d'autres catégories d'âges doit également être envisagée dans les programmations immobilières et être justifiée en fonction des adressages des immeubles (par exemple : sur la place de la gare, au niveau du rond-point de la Croisée, ...)

5.2.2.4 Implantation scolaire

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.

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

Ainsi, au même titre qu'il est apparu essentiel de pouvoir ouvrir le parc au public, le bâtiment de la banque Crélan a été mis en évidence comme pouvant accueillir une école.

La visite des lieux par les services de la ville, du Bep ainsi que l'expertise de la Fédération Wallonie-Bruxelles a permis d'envisager l'utilisation du rez et du 1^{er} étage du bâtiment existant pour abriter les locaux qui ne sont pas les classes d'une école fondamentales. Les locaux des classes maternelles et primaires sont envisagés dans une extension du bâtiment.

5.2.2.5 Parking silo

Dans l'optique d'une maîtrise de la place de la voiture dans le quartier et d'une gestion adaptée du stationnement (besoins et implantation), la réponse aux besoins en stationnement notamment pour les navetteurs en lien avec le pôle gare constitue un enjeu majeur à relever pour la bonne intégration du nouveau quartier.

La SNCB dispose actuellement d'un parking pour navetteurs sur un terrain qui devra évoluer pour s'inscrire dans la nouvelle urbanisation. En outre, les navetteurs bénéficient actuellement d'espace de stationnement illicite sur les terrains privés d'Eurogembloux, espaces voués à disparaître avec les opérations immobilières programmées.

Les échanges avec la SNCB ont permis d'envisager la création d'un parking-silo d'environ 500 places, principalement destiné à l'usage des navetteurs. Ce parking silo n'occuperait qu'une partie du parking SNCB actuel, le reste servant pour la création de la place de la gare et pour l'implantation d'un immeuble destiné à abriter une fonction économique de type tertiaire à côté de la gare.

5.3 ORGANISATION DE LA MISE EN ŒUVRE

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

Dans le cadre du présent projet, on ne parle pas d'un phasage à proprement parlé dans le sens où chaque étape n'est pas forcément conditionnée par la précédente, mais plutôt d'une succession d'opérations immobilières ou de **temps de mise en œuvre** qui sont accompagnées de conditions indispensables au bon aménagement des lieux et à la qualité de vie du quartier.

En effet, l'organisation de la mise en œuvre du PRU doit tenir compte de différentes contraintes, selon que l'on envisage l'opération immobilière en question, son positionnement dans le cadre du projet de PRU ou son inscription dans un contexte plus large.

Selon ces trois échelles d'appréhension, les conditions indispensables au bon aménagement des lieux sont les suivantes :

- des conditions techniques indispensables pour assurer la viabilisation de chaque opération immobilière et qui concernent notamment la gestion des eaux de manière gravitaire, le raccordement aux impétrants, l'accessibilité des immeubles et notamment des parkings en sous-sol, la mise en place des conteneurs enterrés pour la gestion des déchets au sein de l'espace public, ;
- des conditions d'aménités indispensables pour favoriser la qualité, l'attractivité et l'agrément des aménagements et qui concernent la création des espaces publics et des connections aux quartiers voisins : place de la gare, réaménagement de la chaussée de Wavre, création de nouvelles voiries, voies vertes, aménagements circulations douces, ;

- des conditions de développement indispensables pour permettre l'inscription de la nouvelle urbanisation dans le contexte gembloutois et qui concernent notamment des opérations dépendant d'opérateurs institutionnels tel que la Direction des routes (SPW-DGO1), la Fédération Wallonie-Bruxelles et la SNCB, mais aussi la chaussée de Wavre dépendant de la commune.

Le schéma ci-dessous prévoit un découpage de la mise en œuvre du projet en 5 temporalités, en fonction des contraintes propres à chaque secteur opérationnel et en fonction des différentes conditions indispensables au bon aménagement des lieux. La mise en œuvre est une succession de temps qui s'organisent tant à l'échelle du PRU qu'au sein de chaque secteur opérationnel.

Les parties blanches concernent les zones de mutabilités ponctuelles où le foncier est déjà urbanisé et divisé entre de multiples propriétaires. Cette situation rend difficilement maîtrisable une programmation des opérations dans le temps. L'évolution de ces zones se fera ponctuellement, au gré des projets privés indépendamment de la mise en œuvre des secteurs opérationnels.

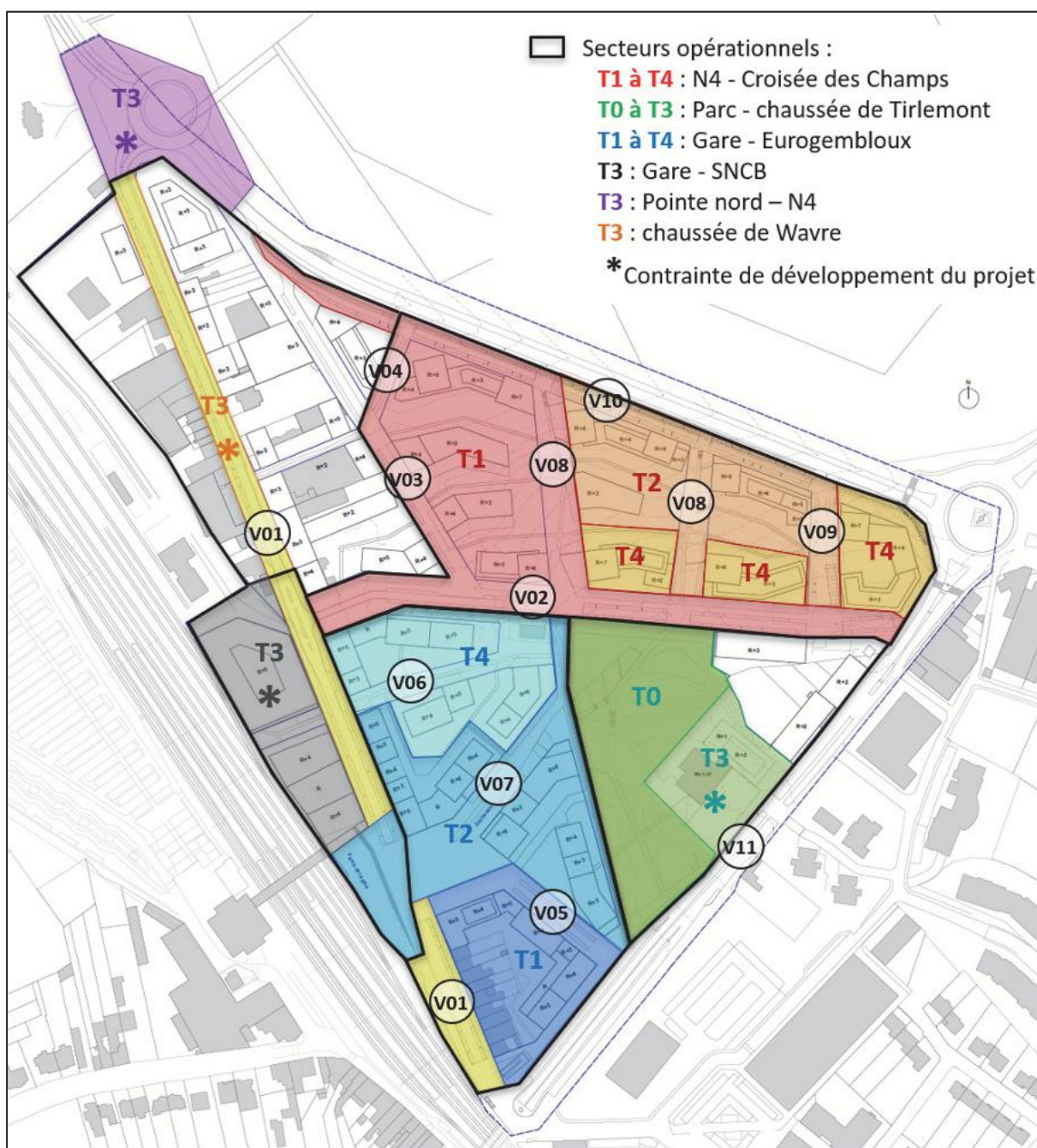


Figure 45 : Organisation de la mise en œuvre des différents secteurs opérationnels

Conditions générales

→ Tout projet de construction implique le respect des législations en vigueur notamment en matière de :

- Salubrité ;
- Luminosité ;
- Énergie ;

Les projets envisagés au sein du PRU devront respecter les normes en vigueur en matière d'énergie en région wallonne et être aussi économes que possible au niveau de la consommation énergétique. Les solutions les plus performantes au niveau environnemental permettant de valoriser les infrastructures techniques présentes sur le site seront utilisées. Le site, autrefois industriel, étant particulièrement bien desservi en électricité et en gaz. Il conviendra néanmoins d'étudier de façon approfondie la possibilité d'équiper l'ensemble du quartier d'un réseau de chaleur et de justifier le choix d'y recourir ou non.

En complément, le PRU recommande l'utilisation des meilleures solutions techniques, notamment celles utilisant l'énergie solaire, en vue de réduire drastiquement les consommations énergétiques que ce soit pour le chauffage, pour la production d'eau chaude sanitaire et pour l'électricité.

- Législation incendie ;
- Accès PMR ;
- Raccordement aux impétrants ;
- Évacuation des eaux usées ;
- Gestion des eaux de pluie ;
- □

→ Chaque développement immobilier doit comprendre, sur domaine privé, pour l'ensemble des bâtiments, eu égard aux fonctions présentes dans ceux-ci, le nombre de place de stationnement approprié à savoir:

○ Pour les véhicules¹⁹ :

- 1 emplacement de stationnement par logement pour les résidents des logements ;
- 2 emplacements de stationnement pour 100 m² de services/bureaux à destination des travailleurs des services/bureaux.

Ces emplacements sont situés en sous-sol pour tout projet nécessitant plus de 10 places de stationnements. Le nombre de rampes d'accès en sous-sol est limité au strict nécessaire.

En tenant compte des spécificités liées au développement des phases d'urbanisation et de mise en œuvre, des emplacements de stationnement « provisoires » peuvent être aménagés de manière temporaire en attendant la réalisation des emplacements définitifs.

○ Pour les vélos :

- un emplacement de stationnement sécurisé par chambre dans un logement ;
- un emplacement par 75 m² de surface brute de bureaux ;
- 1,5 emplacement par 100 m² de commerce.

→ Toutes les voiries sont aménagées suivant les options reprises dans le PRU, particulièrement en ce qui concerne les profils de voiries. Ces profils sont repris à l'annexe 9.1.

¹⁹ Ratio issu du rapport d'incidences du PRU (Aries, 2018)

Chronologie opérationnelle de mise en œuvre

Temps 0

L'accessibilité du parc au public est une condition préalable à la mise en œuvre du PRU.

Ce parc est le cœur du projet d'où rayonnent les « artères » vertes au travers des différents grands projets immobiliers.

Une amélioration de la sécurité de la liaison piétonne entre le quartier de la Gare et le quartier Sucrerie est à réaliser afin de faciliter l'accès au parc pour les habitants du quartier Sucrerie. Dans un premier temps, l'amélioration de la sécurité de la traversée de la chaussée de Tirlemont peut consister en la création d'un îlot refuge au milieu du passage pour piéton, voire à l'installation d'un feu de signalisation (sécurisation à définir en concertation avec la DGO1).

Par la suite, l'opportunité d'une solution de type passerelle devra être étudiée en vue de rendre plus aisée, et encore plus sécurisée, la liaison entre les deux quartiers.

Temps 1

Il s'agit des premières phases de construction et d'aménagement de chacun des deux grands opérateurs immobiliers (soit les deux principaux propriétaires fonciers).

➤ Secteur N4-Croisée des Champs :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 1 de ce secteur (cfr chapitre 6.3), le développement de ce temps 1 comprend la réalisation de :

- **La nouvelle voirie transversale Est-Ouest entre la chaussée de Tirlemont et la chaussée de Wavre (V02) ;**
- **Le tronçon Sud de la voirie (V03) bordant l'îlot 1 ;**
Cette voirie est de type « espace partagé ». Elle est aménagée afin de permettre, d'une part, l'accès au parking souterrain des bâtiments situés à l'est de cette voirie et, d'autre part, l'accès à l'arrière des bâtiments situés chaussée de Wavre. De manière provisoire, tant que l'aménagement de cette voirie n'est pas possible depuis son extrémité Nord, l'accès à la V03 se fait via la V04 depuis la N4.
- **La voirie bordant l'îlot 1 au Nord-Ouest (V04)**
Dans un premier temps, tant que l'aménagement de la voirie V03 n'est pas possible depuis son extrémité Nord, cet espace public V04 sert de voirie d'accès à la V03 depuis la N4.
Ensuite, une fois l'aménagement de la voirie V03 réalisé depuis son extrémité Nord, cet espace sera réaménagé en espace vert semblable à V08.
- **La mise en œuvre de la voie verte située à l'Est de l'îlot 1 (V08).**
Cette voie verte est aménagée afin de relier, au travers d'un espace vert, les logements au parc central.
- **La contre-allée (V10) le long de la N4 au moins sur toute la longueur de la phase 1**
Cette voie est nécessaire pour accéder au parking souterrain sous les logements en bordure de la N4.

➤ Secteur Gare-Eurogembloux :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 1 de ce secteur (cfr chapitre 6.1), le développement de ce temps 1 comprend :

- **La réalisation d'une voirie type « espace partagé » entre la chaussée de Tirlemont et la chaussée de Wavre (V05) ;**
- **L'aménagement de l'espace le long de la voie de sortie de la chaussée de Tirlemont et le réaménagement du passage sous voies et de ses abords.**

Ce réaménagement doit faciliter l'usage du passage sous voie et améliorer la connexion entre le nouveau quartier, le quartier situé de l'autre côté des voies de chemin de fer et le centre de Gembloux.

Temps 2

Il s'agit des secondes phases de construction et d'aménagement de chaque opérateur immobilier.

➤ Secteur N4-Croisée des Champs :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 2 de ce secteur (cfr chapitre 6.3), le développement de ce temps 2 comprend :

- La réalisation de l'entièreté de la contre-allée longeant la N4 (V10) ;
- La réalisation du tronçon de voirie reconnectant cette contre-allée sur la voie transversale réalisée au temps 1 (V09) ;

Cette voirie est de type « espace partagé ».

- L'aménagement de la seconde voie verte, à l'Est de l'îlot 2 (V08)

Ces aménagements complèteront les trames viaire, verte et bleue au sein de ce secteur opérationnel.

➤ Secteur Gare-Eurogembloux :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 2 de ce secteur (cfr chapitre 6.1), le développement de ce temps 2 comprend :

- La réalisation de la place de la gare et du parvis de la gare ;
- L'esplanade (V07), soit la connexion douce entre la gare et le parc ainsi que le réseau de bassins qui complète la trame bleue.

Cette percée piétonne constitue un axe important de la trame verte qui soutient l'ensemble du projet de PRU.

Temps 3

A ce stade du développement du quartier, pour concrétiser l'ambition du PRU qui est de créer un Quartier Nouveau au sens du Référentiel porté par la Région wallonne, certains équipements publics et réaménagement deviennent nécessaires à la vie du quartier. Au moment de l'élaboration de ce PRU (2020), la réalisation de ces équipements (école, rond-point, parking silo et réaménagement de la chaussée de Wavre) est jugée nécessaire en vue de poursuivre l'urbanisation complète du site. Cependant, s'il apparaissait que la réalisation d'un, ou plusieurs, de ces équipements ne se justifiait plus, il appartiendrait aux développeurs des phases ultérieures de le démontrer et/ou le cas échéant d'apporter les solutions pour se passer de ces équipements.

Ecole

La création d'une école a été mise en évidence comme un élément indispensable pour que la ville de Gembloux puisse répondre aux besoins de cette nouvelle population, mais aussi plus largement aux besoins scolaires de l'entité de Gembloux. Une implantation scolaire publique est envisagée dans le bâtiment « Crehan ».

Cela permet de garantir une accessibilité des cours et des étages du bâtiment, en dehors des heures scolaires, pour les riverains et les associations.

La création de cette école est une opération qui dépend de la Fédération Wallonie-Bruxelles et qui devra se concevoir en étroite collaboration entre les services de la Ville et ceux de la FWB.

Mobilité

- La création d'un **nouveau rond-point** au croisement des chaussées de Wavre et de Namur est nécessaire afin notamment de faciliter les « tourne à gauche » des véhicules entre ces deux voiries. La création de ce rond-point sera concertée avec la direction des routes du SPW²⁰.
- La réalisation, par la SNCB, d'un **parking-silo** le long des voies de chemin de fer doit permettre le stationnement des navetteurs, particulièrement pour les navetteurs originaires du territoire à l'Est des voies de chemin de fer.
S'il était démontré que, notamment par suite d'une modification importante des modes de déplacements, ce parking silo n'était plus nécessaire pour abriter les voitures des navetteurs, alors un développement tertiaire pourrait être imaginé à la place du parking silo. Ce parking silo est à imaginer comme un bâtiment réversible, c'est-à-dire qui puisse être facilement reconverti, au fur et à mesure, et même de manière partielle, en bureaux.
La réalisation d'un parking silo est nettement privilégiée à toute extension vers le Nord du parking situé à l'Ouest des voies de chemin de fer.
- Le réaménagement de la **chaussée de Wavre** (V01) en vue de créer des trottoirs confortables, des pistes cyclables sécurisées et des aménagements paysagers, ainsi que des stationnements publics structurés par la végétation. La chaussée de Wavre est amenée à jouer un rôle prépondérant dans le nouveau quartier en devant à la fois desservir efficacement les abords de la gare tout en assurant un cadre agréable aux piétons et cyclistes.

Temps 4

Il s'agit des dernières phases de construction et d'aménagement de chaque opérateur immobilier.

➤ Secteur 3 : N4-Croisée des Champs :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 3 et 4 de ce secteur (cfr chapitre 6.3), le développement de ce temps 4 comprend :

- **Les aménagements des espaces publics aux abords du rond-point des Trois Clés (coté N4 et coté N29).**

Ceux-ci doivent mettre en valeur les constructions et marquer l'entrée de ville par un espace arboré.

A la demande de la DGO1, cet espace doit pouvoir accueillir un by-pass du rond-point permettant de désengorger une partie des flux allant vers la partie Sud de la N29 depuis la N4.

➤ Secteur 1 : Gare-Eurogembloux :

Outre la construction des immeubles situés dans la phase 3 et 4 de ce secteur (cfr chapitre 6.1), le développement de ce temps 4 comprend :

- **La réalisation de la voie verte attenante (V06).**

²⁰ La Ville de Gembloux anticipera la réalisation de cette phase en veillant à ce que les travaux évoqués soient inscrits à l'avance dans les plans d'investissement de la direction des routes (SPW) afin que les travaux puissent être réalisés au bon moment.

5.4 PARTI ARCHITECTURAL

Préalable

Le PRU est basé sur un projet d'urbanisme. Ce projet envisage l'architecture sur les points suivants : le programme surfacique, les implantations du bâti, les principes d'organisation volumétriques, les principes de fonctionnement des lots.

Le niveau de définition du projet ne détermine pas le traitement des façades, les matériaux, le fonctionnement intérieur des volumes. Ces aspects seront définis au stade des permis d'urbanisme.

3 principes

Le site du quartier de la Gare dispose déjà d'un patrimoine urbain, architectural et paysager qui représente une ressource pour la conception des nouveaux programmes. Les nouvelles architectures résultent donc de l'adéquation entre le programme et le site.

Le parti-pris s'appuie sur trois principes ci-dessous qui sont détaillés dans les chapitres suivants :

1. Valoriser les entrées du quartier
2. S'ouvrir sur le paysage et le ciel
3. Diversifier les rapports au sol

5.4.1 Valoriser les entrées du quartier

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

Ainsi les différentes entrées de ville depuis le Nord au croisement des chaussées de Wavre et de Namur (N4), au niveau de la place de la gare et à l'est au niveau du rond-point de la Croisée sont autant de lieu marquant le quartier et les entrées de Gembloux, que ce soit depuis les grands axes de circulation ou depuis la gare.

La carte ci-dessous localise ces immeubles :

- Au niveau de la place de la gare, un immeuble plus important avec des fonctions tertiaires sur les premiers niveaux et du logement au-dessus, devra permettre de marquer l'entrée du quartier depuis la gare en accompagnant la nouvelle esplanade allant vers le parc.

Un second immeuble sur la place aura également un rôle d'appel : il s'agit de l'ancien bâtiment administratif du site industriel Eurofonderie qui sera rénové et dont l'architecture emblématique de la période industrielle sera mise en valeur (étoile bleue). La fonction Horeca au rez-de-chaussée, couplée à des fonctions économiques et résidentielles, est cohérente avec ce positionnement.

- Au croisement des chaussées de Wavre et de Namur, l'immeuble (actuellement de la concession Audi-VW de Percy-Delvaux) devra à terme évoluer pour proposer un bâtiment plus important dont l'architecture innovante et contemporaine favorisera une image positive de l'activité économique présente à Gembloux.
- Au niveau du rond-point de la Croisée, l'architecture et les volumétries du bâtiment devront permettre de marquer cette entrée de ville de manière qualitative et dynamique. La structure des immeubles permettra un programme actif avec des affectations multiples du type services, commerces de proximité et/ou bureaux sur les premiers niveaux, et du logement aux étages supérieurs.

Une attention particulière à l'architecture de ces immeubles devra permettre de favoriser une image dynamique et de qualité de la nouvelle urbanisation, et par-delà, de la ville de Gembloux.



Figure 46 : Localisation des bâtiments devant jouer un rôle de point d'appel dans le quartier

5.4.2 S'ouvrir sur le paysage et le ciel

Favoriser l'espace public a conduit à proposer une architecture dense avec des hauteurs variées pour fractionner les volumes et offrir des ouvertures paysagères sur le paysage proche et lointain. En outre, l'ampleur du projet permet de créer des séquences visuelles et des ambiances particulières sur l'ensemble du secteur.

De manière générale, l'implantation des volumétries et la variété des gabarits permettent d'éviter un effet « massif » de fronts continus trop important par un jeu d'avancées, des reculs, un séquençage dans le front bâti intégrant différents plans de façades, différentes hauteurs.

L'implantation de bâtiments de type « plots » de 6 à 8 niveaux combinés avec des bâtiments plus bas de 3 à 5 niveaux permet de définir une ligne de ciel variée et des séquences visuelles rythmées. Les bâtiments élevés implantés en redents définissent un premier « adressage du quartier », tandis que les immeubles de moindre gabarit, qui complètent le tissu, permettent de gérer correctement la distance et le recul par rapport à l'espace public. L'ensemble constitue un épannelage²¹ varié, et permet de préserver des espaces plus calmes en intérieur d'îlot.

Cette variété de gabarits est illustrée par le schéma suivant. Celui-ci reprend les gabarits maximum autorisés, correspondant à une programmation maximale énoncée plus haut.



Figure 47 : Gabarits variés des bâtiments

²¹ Epannelage : forme simplifiée des masses bâties constitutives d'un tissu urbain

Le choix d'une trame bâtie étroite encourage une typologie de logements traversants, qui offriront à la fois des vues vers les espaces publics et vers les espaces verts en intérieur d'îlots tout en assurant une prise de lumière maximale. La façade devient ainsi un espace de transition entre l'intérieur des appartements et l'extérieur. Le traitement architectural dynamique par des encorbellements, des ouvertures dans les façades, des saillies, ainsi qu'une variété de matériaux et la fragmentation des volumes est de nature à privilégier une architecture variée non linéaire. Cela favorise également une certaine appropriation des logements et des immeubles par les habitants du quartier.

Enfin, la toiture n'est pas seulement une cinquième façade, c'est aussi une extension naturelle des logements en tant que terrasses ouvertes sur le ciel.

5.4.3 Diversifier les rapports au sol

Toute architecture est fondée dans le sol. Le site du PRU est en pente douce et cela est souligné par le ruissellement de l'eau révélé dans le traitement des espaces publics. Cette topographie implique qu'il y a des plates-formes et un niveau de rez-de-chaussée dont l'implantation varie selon les îlots. Avec l'enjeu de disposer les stationnements résidentiels uniquement en sous-sol, l'architecture doit donc être conçue lot par lot, dans une vision tridimensionnelle, avec une gestion des socles en relation avec le sol.

Ces socles seront tantôt mis en évidence tantôt intégrés dans les aménagements paysagers, en fonction de la relation choisie avec le sol. Ce travail permet de générer plusieurs types de relations entre les rez-de-chaussée et l'espace public : à niveau lorsqu'il y a du service ou du commerce, en légère surélévation lorsqu'il y a des logements, intégré dans des aménagements paysagers lorsque l'enjeu est paysager par exemple.

La conception des socles fera l'objet d'un traitement cohérent entre les différentes opérations immobilières en fonction des contraintes topographiques et des nécessités du programme (résidentiel ou d'activité). Ce socle doit participer à la mise en valeur des architectures et des espaces publics et verts attenants. Ce dialogue en trois dimensions doit favoriser une certaine diversité des rapports au sol tout en assurant un espace-rue de qualité.





Figure 48 : Illustration du principe de socle

6 SECTEURS OPÉRATIONNELS

Le chapitre suivant reprend par secteur de l'opération de remembrement urbain, une illustration des options d'aménagement.

Pour chacun des secteurs, le programme envisagé est précisé avec le détail des superficies par fonctions, le nombre et la typologie de logements envisagés, le phasage et la répartition de la programmation, la gestion du stationnement.

Une note urbanistique expose comment sont conçu les espaces publics et privés, le découpage des macro-ilots ainsi que le traitement de l'interface privé/public du rez-de-chaussée des immeubles.

Une note de conception architecturale précise également la philosophie globale prônée par le projet en termes de volumétrie, gestion des façades et toitures, et gestion des socles.

Les densités bâties (P/S) et densités habitées sont calculées sur base de l'entièreté du secteur.

Les aspects quantitatifs des opérations, secteur par secteur, évoqués dans le présent chapitre sont donnés à titre illustratif (densité, superficies des différentes fonctions, nombre de logements, etc.), de même que les référentiels d'architecture et les vues 3D. Ils illustrent les projets, leur donnent une image et doivent aider à encadrer la délivrance de permis.

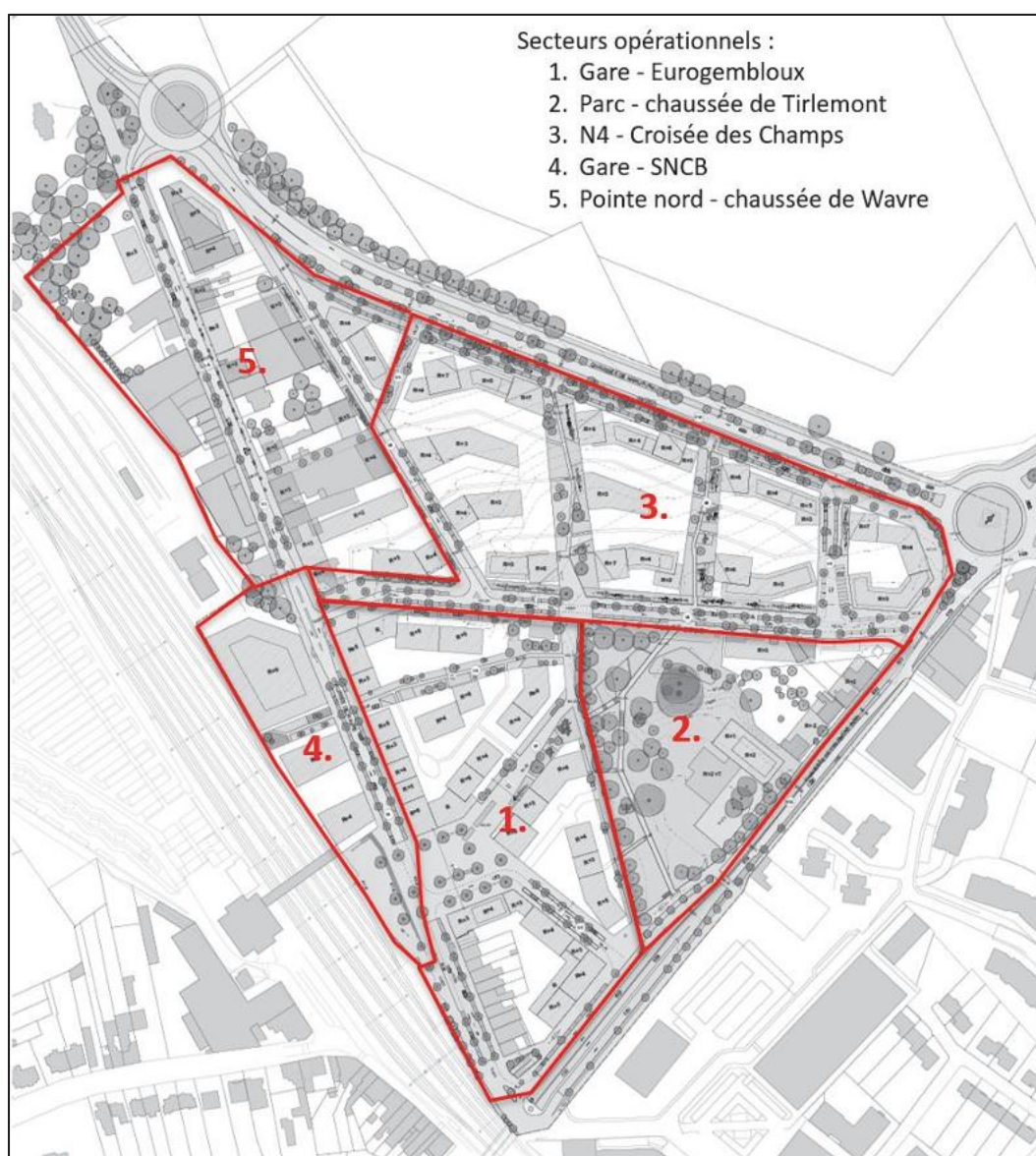


Figure 49 : Localisation des secteurs opérationnels

6.1 SECTEUR 1 : GARE □ EUROGEMBLoux

6.1.1 Programmation surfacique

Phasage	Surface totale (m²)	Surface "autres fonctions"	Surface "logements"	Studio/1 ch	1 ch	2 ch	3 ch	Total	% projet
Phase 1	9.200	2.800	6.400		30	24	3	57	20%
Phase 2	22.300	3.600	18.700	40	46	87	25	198	47%
Phase 3	7.500		7.500	9	12	34	16	71	16%
Phase 4	8.000	600	7.400		32	30	7	69	17%
Total (P)	47.000	7.000	40.000	49	120	175	51	395	100%
Ratio				12%	30%	44%	13%	100%	

Superficie du secteur (ha)	3,32
Logements existant	15
Densité habitée (log/ha)	125
Densité bâtie (P/S)	1,4
Autres fonctions	Horeca, commerces, bureaux, services

Nombre de parking privé (en sous-sol)	455	1,15
Nombre de parking public (en voirie)	85	0,22
Nombre total de parking	540	1,37

Superficie du secteur (ha)	3,32	
Superficie de voie publique (ha)	1,32	40%
Superficie macro-îlot (ha)	2,00	60%
Superficie macro-îlot (ha)	2,00	
Superficie non bâtie (ha)	0,92	46%
Superficie bâtie (ha)	1,08	54%

Au-delà de ces références chiffrées, l'objectif est de diversifier autant que possible l'offre de logements et de fonctions au sein de ce développement. La programmation se veut également évolutive en fonction de la demande, pour un projet appelé à se mettre en œuvre sur du long terme.

Les quelques éléments suivants font ainsi partie de l'approche programmatique initiale :

- Au niveau des logements, l'ambition est de :
 - Se limiter, in fine, à un maximum de 50% de petits logements (studios et 1 chambre), et de proposer un minimum de 25% de logements de plus de 90 m².
 - Viser une part de 10% de logements adaptables²².
 - Mettre quelques logements (5%), répartis dans les différentes phases, à disposition de l'agence immobilière sociale active sur le territoire communal ou de la société de logement public,
 - Offrir des logements aux différentes tranches d'âge de la population, de l'étudiant à la personne âgée, de manière à favoriser l'intergénérationnel.
- Au niveau des affectations complémentaires, l'ambition est de :

²² Un logement est dit adaptable s'il peut, sans gros travaux et à moindres frais, devenir un logement adapté aux besoins d'une personne à mobilité réduite (PMR). Dès la conception, les sols sont sans entrave, ni marche ni ressaut, avec des aires de manœuvre et largeur de passage suffisantes, des accès aux commandes réfléchies.

- Garantir une mixité de services (en ce compris fonctions libérales), bureaux, commerces, Horeca sur l'ensemble du site, en fonction de la demande.
- Proposer du commerce seulement en rez-de-chaussée d'immeubles, directement en lien avec l'espace public (pas de galeries commerciales). L'objectif porte sur du commerce dit « de proximité » et éventuellement spécialisé et/ou de destination. Un petit commerce alimentaire (250 à 750 m²) pourrait éventuellement trouver sa place au sein du quartier, en complémentarité avec l'existant.
- Privilégier une forte mixité au sein de l'ancien bâtiment administratif d'Eurofonderie, bâtiment rénové témoin du riche passé industriel du site et de la Ville (étude de la possibilité d'un Horeca au rez, et de fonctions type coworking et/ou coliving pour certains étages).
- Etudier l'implantation d'espaces de bureaux, éventuellement dans une approche type « Business Center », au sein du bâtiment stratégique sur la nouvelle place de la gare.

6.1.2 Phasage interne au secteur

	Surface totale (m²)	Surface fonctions (m²)	Surface logements (m²)	Studio/ 1 ch	1 ch	2 ch	3 ch	Total
PHASE 1								
Batiment A	6.600	1.030	5.570		27	24	2	53
Batiment B	2.600	1.770	830		3		1	4
TOTAL	9.200	2.800	6.400	0	30	24	3	57
PHASE 2								
Batiment C	5.000	200	4.800	14	9	21	6	50
Batiment D	8.000	2.100	5.900	11	19	20	11	61
Batiment F	3.400	100	3.300	10		25	2	37
Batiment H	5.900	1.200	4.700	5	18	21	6	50
TOTAL	22.300	3.600	18.700	40	46	87	25	198
PHASE 3								
Batiment E	4.000		4.000	7	2	18	10	37
Batiment G	3.500		3.500	2	10	16	6	34
TOTAL	7.500		7.500	9	12	34	16	71
PHASE 4								
Batiment I	3.700		3.700		18	16	4	38
Batiment J	4.300	600	3.700		14	14	3	31
TOTAL	8.000	600	7.400	0	32	30	7	69
TOTAL	47.000	7.000	40.000	49	120	175	51	395



6.1.3 Parti urbanistique

Espace privé/public

Le découpage des lots tient compte des aspects suivants :

- La connexion du quartier avec la gare, via la création d'une place s'ouvrant sur la passerelle SNCB et s'articulant devant l'ancien siège administratif « Eurofonderie », seul bâtiment qui sera conservé, témoin du riche passé industriel du site et de la Ville ;
- L'ouverture du site vers le parc au travers d'une grande perspective et d'un cheminement reliant la nouvelle place, le parc devenu public, et le futur quartier développé par BESIX/TP ;
- L'accessibilité des différents bâtiments aux véhicules de secours, de services, aux piétons et aux parkings souterrains ;
- Les contraintes existantes liées au terrain et à sa situation (impétrants et ruisseau canalisé du Rababy, topographie, ensoleillement, habitations existantes le long de la chaussée de Wavre, proximité du chemin de fer ou de voiries à trafic dense, etc.).

Les nombreux espaces publics, créés par la densification verticale et la libération de la surface au sol, sont majoritairement réservés aux modes doux, et conçus pour l'essentiel comme de véritables espaces de rencontre et de convivialité. Ces espaces sont aménagés avec des matériaux (semi)-perméables.

Traitement de l'interface privé/public

Le traitement de l'interface privé/public veille à assurer une intimité pour les logements se trouvant au rez-de-chaussée, par le biais de jardinets privatifs et/ou par l'aménagement de zones vertes dans l'espace public favorisant une transition entre les espaces privés/publics.

Pour la phase 2, l'interface se gère via un socle.

Pour les phases 3 et 4, certaines zones privatives surplombent les chemins (V06). La transition est alors assurée soit par des espaces privés en contre-haut des espaces publics soit par les zones vertes qui sont légèrement en pente afin de rattraper la différence de niveau générée par les constructions souterraines.

L'objectif est que les rez-de-chaussée communiquant directement avec le trottoir le long d'une voirie ou sur la place soient occupés par d'autres fonctions que du logement, à l'exception de deux appartements dans la phase 1 donnant sur la petite voirie locale (V05).

6.1.4 Parti architectural

Volumétries

La volumétrie des bâtiments est étudiée en fonction de l'ensoleillement, des vis-à-vis, des espaces dégagés au sol et des gabarits existants autour du site. Elle varie du R+3 au R+8 et augmente de manière progressive vers le parc et la place. Le gabarit le plus haut est conçu comme un bâtiment signal, il est situé au fond de la nouvelle place face aux voies de chemin de fer.

Toitures

Les différents bâtiments seront caractérisés par des toitures plates traitées comme une cinquième façade. Ce choix permet la création de terrasses privatives pour certains appartements, collectives pour certains immeubles ou vertes lorsqu'elles ne sont pas accessibles.

Par rapport aux toitures à versants, les toitures plates offrent de meilleures performances en matière d'isolation, ainsi qu'une meilleure habitabilité des espaces sous toiture. Elles permettent également de cacher les techniques (pompe à chaleur, panneaux solaires, gaines de ventilation, ...) et d'assurer une éventuelle rétention des eaux pluviales avant l'évacuation dans le réseau d'eaux claires.

Façades

Le développement du quartier s'envisageant sur une quinzaine d'années voire plus, le principe de conception est d'utiliser un langage architectural sobre, contemporain et d'éviter les gestes gratuits qui risquent de ne pas bien évoluer avec le temps.

Les façades présenteront des jeux de décrochements, des terrasses, des balcons et des loggias en fonction des gabarits, des vis-à-vis, de la nature des espaces sur lesquels elles s'ouvrent (privé ou public, vert ou minéral) et de l'ensoleillement.

Les matériaux seront variés mais présenteront une certaine harmonie de tonalité et/ou de texture, cohérente avec les volumétries des immeubles, ceci afin de différencier les bâtiments tout en préservant une identité à l'ensemble du quartier.

Socles

Les socles constitués par les dalles supérieures des sous-sols seront pour la plupart dissimulés sous la topographie naturelle du terrain.

Seuls les bâtiments C et D (phase 2) auront un socle visible, notamment en raison de la déclivité naturelle du terrain entre la place et le parc. Pour le bâtiment C, le socle assure la délimitation entre la nouvelle voirie et la zone de jardin qui la jouxte. Pour le bâtiment D, le socle est aligné avec les façades, permettant ainsi le développement de noues en pente naturelle vers le parc. A noter également que le socle s'ouvre entre les deux bâtiments pour permettre d'accéder aux parkings souterrains et de traverser l'îlot.

Référentiel architectural



Vues 3D

Les vues 3D ci-dessous sont indicatives. Elles illustrent les aménagements d'espaces publics et les architectures de bâtiments.



Vue vers la place de la gare depuis le pied de la passerelle



Vue 2 : vue depuis l'extrémité ouest de la place de la gare vers le parc. L'ancien bâtiment administratif, préservé et mis en valeur, est situé à droite de l'image.



Vue 3 : vue depuis l'extrémité EST du parc vers la place de la gare et la voie verte menant à la chaussée de Wavre



Localisation des prises de vues illustratives 3D

6.2 SECTEUR 2 : PARC □ CHAUSSÉE DE TIRLEMONT

6.2.1 Programmation surfacique générale du secteur

Phasage opération	Surface totale (m²)	Surface "autres fonctions"	Surface "logements"	Studio	1 ch	2 ch	> 3 ch	Total	% projet
Parc	12.000	12.000	0						
Ecole	3.000	3.000	0					0	
Logements	non défini	non défini	4.600					40	

Superficie du secteur (ha)	1,9
Logements existant	5
Densité habitée (log/ha)	23
Densité bâtie (P/S)	-
Autres fonctions	Ecole et espace communautaire

Nombre de parking privé (en sous-sol)	0	
Nombre de parking dédié à l'école	20	
Nombre de parking public (en voirie)	30	0,75

Superficie du secteur (ha) dont :	1,90	
Superficie d'espace public (ha)	1,40	74%
Superficie macro-îlot (ha)	0,50	26%

Programmation de l'école

Le PRU destine le bâtiment existant au sein du parc (bâtiment Crelan) à devenir à terme une école. Une étude de programmation scolaire a été réalisée sur ce bâtiment, celle-ci démontre que :

- Le rez-de-chaussée et le premier étage de ce bâtiment peuvent accueillir tous les équipements de l'école qui ne sont pas les classes (réfectoire, cuisine, local pour les instituteurs, salle de psychomotricité, bibliothèque, □). Cela permet de valoriser 700 m² du bâtiment actuel.
- Il est nécessaire de créer un volume annexe attenant au bâtiment actuel pour accueillir entre 9 et 13 classes (maternelles et primaires).

Hypothèses²³ :

- 150 m² par classe maternelle
- 60 m² par classe primaire
- 1 réfectoire de +/- 120 places (seulement pour enfants qui mangent chaud et en deux services (maternelle et puis primaire))
- 2 blocs sanitaires (enfants et instituteurs)
- Local technique + local pour les instituteurs
- Cuisine + réserves
- Cours de récréation de 5m² par enfant, principalement à l'avant du bâtiment
- Pas de salle de gym pour primaire -> utilisation du centre sportif de l'Orneau
- Une salle de psychomotricité pour les maternelles

Sur base des hypothèses ci-dessus, le volume annexe destiné à accueillir les classes a été défini pour :

²³ Programme concerté avec la Fédération Wallonie-Bruxelles pour notamment tenir compte des modalités de subventions.

- Au minimum : 3 classes maternelles et 6 classes primaires soit une extension de 1100 m²
- Au maximum : 5 classes maternelles et 8 classes primaires soit une extension de 1800 m²
L'extension maximale a été définie non seulement en fonction des besoins dégagés par l'étude de programmation scolaire mais également afin de préserver une superficie suffisante au parc.



Figure 50 : Implantation scolaire au sein du parc

6.2.2 Parti urbanistique

Concernant l'école, le choix de l'implantation de l'extension du bâtiment existant s'est porté au nord-est de celui-ci afin de libérer un vaste espace public à l'ouest du bâtiment, espace directement connecté au quartier Sucrerie par la création d'une traversée sécurisée.

Le gabarit de l'extension est volontairement limité en hauteur afin de préserver l'ensoleillement du bâti voisin. Un recul de 6 m minimum entre la limite de propriété et le bâtiment de l'école est prévu pour préserver la tranquillité des résidents des habitations voisines, chaussée de Tirlemont. Les abords du bâtiment, du côté de la chaussée de Tirlemont, serviront de cours de récréation. Cette affectation devra permettre de préserver les arbres remarquables situés à l'avant du bâtiment existant.

L'emprise de ce volume et la surface nécessaire à la cour de récréation doivent rester d'une ampleur limitée au regard de l'espace du parc accessible au public.

Pour rappel, pour les personnes qui amèneront leurs enfants à cette école en voiture, l'accès se fait uniquement via la nouvelle voirie interne (V02) où une vingtaine de places de stationnement sont spécifiquement réservée à cet effet.

En outre, hors parc et implantation scolaire, ce secteur est déjà urbanisé et ne nécessite pas de transformation importante dans le cadre du PRU. Une capacité d'évolution du bâti est donc prévue au regard de l'affirmation de la qualité urbaine du projet. La constructibilité des parcelles est limitée à la bande donnant sur la Chaussée de Tirlemont ainsi que le long de la nouvelle voie est-ouest de desserte locale du quartier.

Enfin, le parc sera aménagé de manière cohérente et qualitative avec les autres espaces verts présents au sein du PRU. Depuis le parc, les connexions piétonnes doivent être aisées vers les voies vertes, vers la place de la gare ainsi que vers le quartier « Sucrerie ». Les aménagements doivent permettre à ce parc d'être au plus vite un espace de vie agréable pour tout le monde. Pour ce faire, du mobilier urbain y sera installé.

6.2.3 Parti architectural

Implantation scolaire

Le bâtiment existant au sein du parc présente un gabarit de R+1 et est couvert de vastes toitures dont les combles sont aménagés sur deux niveaux.

Ces deux niveaux sous combles du bâtiment existant pourront être valorisés pour servir d'espaces communautaires et être, par exemple, mis à disposition du secteur associatif.

Le volume en extension présentera un gabarit de R+2 dont le dernier niveau est situé en retrait du volume principal afin de limiter les ombres portées sur le bâti avoisinant et de permettre l'aménagement de terrasse et coursive en toiture.

Cette volumétrie générale est adaptée au contexte bâti et paysager environnant. Le nouveau bâtiment aura une hauteur comparable à celui à côté.

Autres bâtiments

Il n'y a pas de réflexions plus précises sur l'évolution des autres bâtiments de ce secteur. Un projet portant sur ces bâtiments devra s'inscrire dans les objectifs précisés par le PRU.

6.3 SECTEUR 3 : N4 CROISÉE DES CHAMPS

6.3.1 Programmation surfacique

Phasage opération	Surface totale (m²)	Surface "autres fonctions"	Surface "logements"	Studio	1 ch	2 ch	3 ch ou +	Total	% projet
Phase 1	21.310		21.310	17	53	106	37	213	37%
Phase 2	16.650		16.650	13	42	84	28	167	29%
Phase 3	8.280	3.500	4.780	4	12	24	8	48	15%
Phase 4	10.650		10.650	9	26	54	18	107	19%
Total	56.890	3.500	53.390	43	133	268	91	535	100%
Ratio				8%	25%	50%	17%	100%	

Superficie du secteur (ha)	4,3
Logements existant	
Densité habitée (log/ha)	125
Densité bâtie (P/S)	1,3
Autres fonctions	Commerces, bureaux, services

Nombre de parking privé (en sous-sol)	675	1,26
Nombre de parking public (en voirie)	120	0,22
Nombre total de parking	795	1,49

Superficie du secteur (ha) dont :	4,3	
Superficie de voie publique (ha)	1,96	46%
Superficie macro-îlot (ha)	2,34	54%
Superficie macro-îlot (ha) dont :	2,34	
Superficie non bâtie (ha)	1,31	56%
Superficie bâtie (ha)	1,03	44%

Au-delà de ces références chiffrées, l'objectif est de diversifier autant que possible l'offre de logements et de fonctions au sein de ce secteur. La programmation se veut également évolutive en fonction de la demande, pour un projet appelé à se mettre en œuvre sur du long terme.

Les quelques éléments suivants font ainsi partie de l'approche programmatique initiale :

- Au niveau des logements, l'ambition est de :
 - Proposer environ 5% de logements de type penthouses, avec vaste terrasse extérieure, de 1, 2 ou 3 chambres ;
 - Viser environ 20 logements adaptables, soit une part de 3 à 4 % des logements ou +/- 2.000 m², à raison de 2 logements adaptables par immeubles ;
 - Réserver une superficie d'environ 2.500 m² pour la création d'une structure type résidence-service ou assimilé avec quelques 25 unités, soit une part de 4 à 5% des logements ;
 - Prévoir quelques logements (5%), répartis dans les différentes phases, à disposition de l'agence immobilière sociale active sur le territoire communal ou de la société de logement public;
 - Réserver une superficie d'environ 2.000 m² pour la création de logements de type collocation pour étudiants ou jeunes actifs avec quelques 22 unités, soit une part de 4% des logements.

- Au niveau des affectations complémentaires, l'ambition est de :
 - Privilégier une forte mixité au sein des immeubles avec une variété importante dans la typologie des logements ;
 - Accueillir sur l'îlot à côté du rond-point des affectations multiples de type commerces de proximité, cabinet médical, services ou bureaux. Ceux-ci peuvent s'implanter sur les premiers niveaux et le logement aux étages supérieurs des bâtiments. Il est également envisagé de développer une maison de repos de 6.500 m² ou structure équivalente, au sein du bâtiment stratégique située à l'entrée Nord-Ouest.
 - Avoir une mixité de services (en ce compris fonctions libérales), bureaux, commerces de proximité sur l'ensemble du site.

6.3.2 Phasage interne au secteur

	Surface totale (m ²)	Surface fonctions (m ²)	Surface logements (m ²)	Studio/ 1 ch	1 ch	2 ch	3 ch	Total
PHASE 1								
Ensemble 1	9.495		9.495	8	24	47	17	95
Ensemble 2	5.010		5.010	4	13	25	9	50
Ensemble 3	3.145		3.145	2	8	16	5	31
Ensemble 4	3.660		3.660	3	9	19	6	37
TOTAL	21.310	0	21.310	17	53	106	37	213
PHASE 2								
Ensemble 5	7.750		7.750	6	20	39	13	78
Ensemble 6	2.690		2.690	2	7	14	5	27
Ensemble 8	6.210		6.210	5	15	31	11	62
TOTAL	16.650	0	16.650	13	42	84	28	167
PHASE 3								
Ensemble 10	8.280	3.500	4.780	4	12	24	8	48
TOTAL	8.280	3.500	4.780	4	12	24	8	48
PHASE 4								
Ensemble 9	5.380		5.380	5	13	27	9	54
Ensemble 7	5.270		5.270	4	13	27	9	53
TOTAL	10.650	0	10.650	9	26	54	18	107
TOTAL	56.890	3.500	53.390	43	133	268	91	535



La 1^{ère} étape consiste à réaliser les bâtiments les plus à l'ouest du projet. Durant cette période, la voirie interne entre le site et le Parc est entièrement réalisée. Cela permet d'intégrer tous les impétrants dès le départ et de gérer les eaux de pluie de cette étape. La 1^{ère} voie verte est aussi réalisée durant cette 1^{ère} phase. Cette phase est également subdivisée en trois étapes, l'ensemble 1 puis le 2 et pour finir les 3 et 4.

Par la suite, le programme prévoit de construire les bâtiments situés à front de la N4 et se situant de part et d'autre de la 2^{ème} voie verte. Durant cette période, la 2^{ème} voie verte ainsi que la voirie entre les bâtiments 8 et 10 sont entièrement réalisées ainsi que les bâtiments 5, 6 en 1^{er} lieu et le bâtiment 8 en 2^{ème} lieu, comme représenté sur le schéma ci-contre. La contre-allée est également exécutée. A ce stade, plus de 65% du programme est réalisé.



Ensuite, la 3^{ème} phase consiste à réaliser le bâtiment d'entrée Nord-Ouest du site du côté du rond-point. Cet îlot est stratégique par sa localisation et est une étape importante dans le développement du quartier. La programmation finale se fera en fonction des besoins de la population mais pourrait contenir une maison de repos, résidence service ou service similaire, des commerces de proximité, des bureaux et des professions libérales.

Et pour conclure, les derniers bâtiments réalisés, les ensembles 9 et puis 7, seront ceux situés en intérieur d'îlot qui font la liaison avec le Parc.

Ce phasage et cette programmation peuvent légèrement varier en fonction des besoins du marché. Le nombre d'appartements peut ainsi varier de +/- 7% en fonction de la typologie de logement finalement retenue.



6.3.3 Parti urbanistique

Espace privé/public

Le Masterplan traduit la volonté d'inscrire le Parc au cœur du Quartier Nouveau et de le prolonger par deux voies vertes vers le Nord. Le projet propose de développer cette dimension végétale en implantant les immeubles perpendiculairement aux voies vertes afin de prolonger la trame verte en intérieur d'îlot au travers d'espaces collectifs, d'espaces de circulation pour les piétons, de jardins privés, etc. Ces 2 voies vertes et la voirie d'accès au centre du quartier depuis la contre-allée permettent de définir 4 macro-ilots.

L'objectif souhaité est d'obtenir un projet dans lequel le végétal est prépondérant et peut se développer. Une véritable perméabilité à la nature sera assurée au sein du site et avec les environs, pour créer un réel maillage vert.

La disposition des bâtiments permet une gestion adaptée de la densité, d'optimiser les façades orientées au sud et de définir des ilots généreux offrant des jardins privatifs en intérieur d'îlot.

Traitement de l'interface privé/public

Le projet a été développé de telle manière à avoir des séquences entre l'espace public et l'espace privé. Cette progression se fait graduellement. Les voies vertes publiques destinées à prolonger le parc dans le site, se prolongent à l'intérieur des macro-ilots par des jardins verts. Ces espaces verts entourés par les bâtiments permettent de créer une intimité que l'on ne ressent pas sur les voies vertes. Et pour finir on retrouve des jardins privatifs au droit des bâtiments.

En-dessous de chaque ensemble de bâtiments, on retrouve un parking enterré. L'objectif étant de maximiser les surfaces perméables, ces parkings se limitent à l'emprise en sous-sol strictement nécessaire à leur bon fonctionnement, ce qui favorise les espaces de pleine terre.



6.3.4 Parti architectural

Volumétries

L'ampleur du projet permet de créer des séquences visuelles et des ambiances particulières sur l'ensemble du secteur.

Le souhait est de ne pas établir un gabarit uniforme sur l'ensemble du site mais d'adapter la hauteur et la volumétrie des immeubles selon leur implantation, leur orientation (ombrage) et leur relation avec l'environnement existant ou projeté.

Ainsi certains bâtiments de type « plot » présentent des accents volumiques en vue de marquer les espaces connexes que sont les entrées des voies vertes mais aussi le dialogue avec les interfaces que sont la N4 et le parc.



Au Nord, l'implantation de bâtiments « plots » de 7 à 8 niveaux jumelés avec des bâtiments de 5 à 6 niveaux permet de définir une séquence visuelle et un front bâti non linéaire. Les bâtiments élevés implantés en redents définissent un premier « adressage du quartier », tandis que les immeubles de moindre gabarit, qui complètent le tissu, permettent de gérer correctement la distance et le recul par rapport à la N4.

L'ensemble constitue une séquence bâtie variée qui permet de préserver des espaces plus calmes en intérieur d'îlot. Le choix d'une typologie de logements traversant assurera à la fois des vues vers la zone rurale tout en assurant une prise de lumière au sud vers les espaces verts intérieurs.

Au Sud, les immeubles en front de parc qui longent la nouvelle percée, présentent un gabarit moins élevé afin de limiter l'ombrage sur les immeubles situés au Nord et d'assurer une transition douce vers les bâtisses existantes côté rond-point. La trame bâtie étroite favorise les logements traversants, qui offriront à la fois une vue vers le parc et une prise de lumière au sud ainsi que des zones plus calmes en intérieur d'îlot.

Le pied des voies vertes est identifié par trois immeubles de 6 à 7 niveaux avec des logements systématiquement ouverts sur le parc et la nature, tout en conservant un ensoleillement et des vues pour les autres immeubles. Ce deuxième « adressage » du quartier ouvert sur le parc, définit un front bâti avec une morphologie « ouverte » et « paysagère » en relation avec le parc devenu public.

A l'Est, l'immeuble donne vers le rond-point de la Croisée. Cet espace offre un contact privilégié avec le rond-point qui représente l'une des premières entrées à la Ville de Gembloux. L'architecture de ce bâtiment devra permettre de marquer cette entrée de ville de manière qualitative et dynamique.

Cet îlot assure la transition entre les futurs logements et la zone commerciale qui ceinture le rond-point. La structure des immeubles permettra un programme actif avec des affectations multiples du type commerces de proximité, services ou bureaux sur les premiers niveaux, et du logement aux étages supérieurs.

Le premier niveau de l'intérieur d'îlot et les sous-sols pourront être affectés à des fonctions de parkings automobiles.

Le gabarit des constructions pourra atteindre 5 niveaux avec une exception au Nord, où un immeuble « plot » de 7 niveaux pourra être érigé afin de participer à l'effet de porte de la ville et finaliser la séquence du front bâti le long de la national 4.

A l'Ouest, en périphérie du site, les immeubles de 4 à 5 niveaux sont implantés en intérieur d'îlot avec un immeuble à front de la nouvelle voie. Ceux-ci épousent les courbes de niveaux de cette zone, qui présente une déclivité plus prononcée. Ils permettent des logements traversants qui donnent de part et d'autre sur les intérieurs d'îlot, avec des espaces privatifs en rez.

Toitures

Un travail particulier est réalisé au niveau des typologies des toitures. Des toits plats largement verdurisés alterneront avec des toitures à versant. Ces derniers seront déclinés de manière irrégulière pour personnaliser les points les plus hauts du projet, créant à chaque fois un point d'appel visuel. Les derniers niveaux des immeubles réalisés dans la plupart des cas en retrait laisseront une large place à des terrasses.

Les toitures permettront de pouvoir y intégrer harmonieusement des panneaux solaires.

Façades

Il s'agira de soigner l'ensemble des façades et particulièrement celles visibles depuis la N4 et du parc, mais aussi l'immeuble d'entrée Nord-Ouest.

Les perspectives le long des voies vertes seront travaillées et valorisées.

Pour affirmer une cohérence à l'ensemble du projet, l'utilisation de matériaux en nombre limité se fera en continuité avec le caractère mixte du lieu, dans une grammaire architecturale cohérente et à même d'assurer une identité propre à l'ensemble.

Chaque logement disposant d'une terrasse ou d'une loggia profite du meilleur ensoleillement possible. À l'inverse des façades exposées au Nord, les façades Sud, seront quant à elles plus largement ouvertes pour offrir un dialogue étroit soit avec le parc soit avec les intérieurs d'îlots tout en préservant l'intimité de chacun et en assurant des protections solaires efficaces.

Socles

Les espaces du rez-de-chaussée accueillent, par endroit, des espaces plus animés comme l'îlot faisant face au rond-point, ou des espaces plus privatifs largement ouverts sur les jardins.

Le long de la N4, les immeubles présenteront un rez-de-chaussée plus fermé et surélevé, afin de se protéger du flux de circulation à cet endroit.

Chaque socle sera travaillé de manière individuelle tout en assurant une cohérence à l'ensemble du projet. Chaque fonction abritée à cet endroit, exprimera de manière affirmée, grâce à l'usage de matériaux adéquats et par les rythmes de ses ouvertures, le dialogue entre espaces privés et publics.

Les entrées des immeubles se voudront chaque fois uniques afin de personnaliser chaque entité.

Référentiel architectural



Vues 3D

Les vues 3D ci-dessous sont indicatives. Elles illustrent les aménagements d'espaces publics et les architectures de bâtiments.



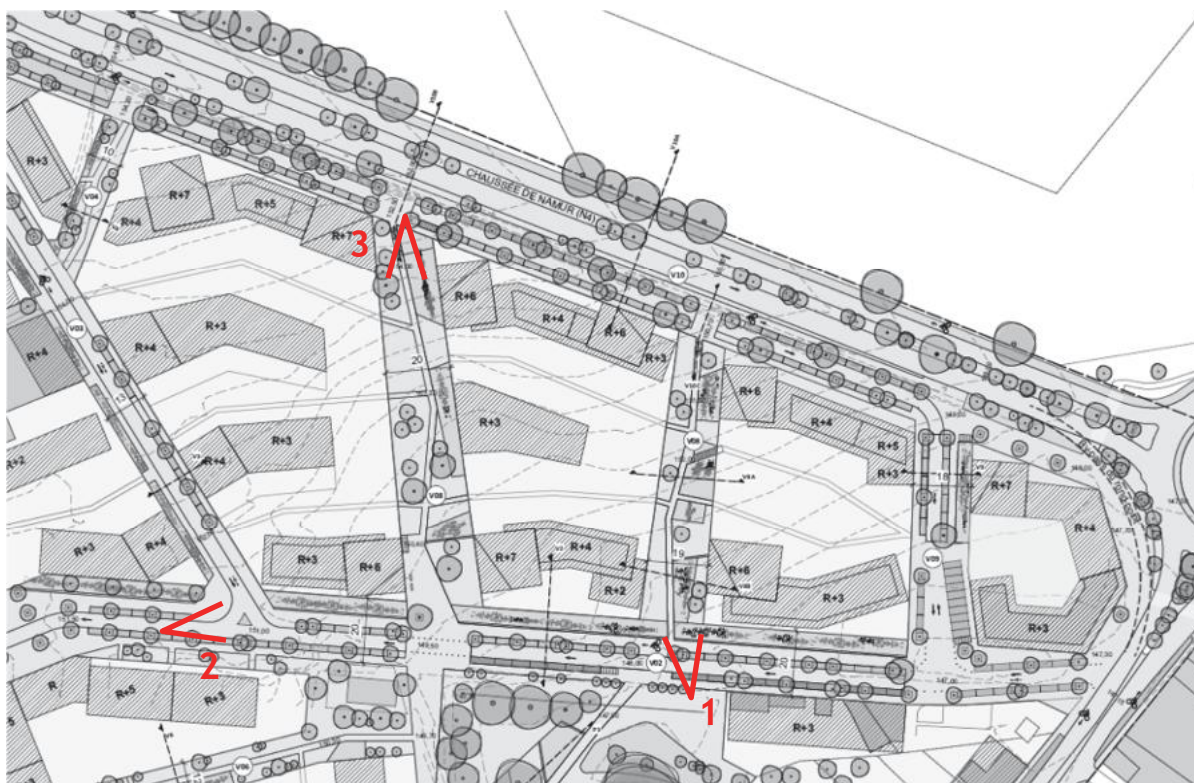
Vue 1 : vue de la voie verte depuis l'extrémité EST du parc (vue vers l'est)



Vue 2 : nouvelle voirie transversale entre la chaussée de Tirlemont et la Chaussée de Wavre



Vue 3 : Vue depuis l'extrémité de la voie verte, vue vers le parc



Localisation des prises de vues illustratives 3D

6.4 SECTEUR 4 : GARE ☐ SNCB

6.4.1 Programmation surfacique générale du secteur

Phasage opération	Surface totale (m²)	Surface "autres fonctions"	Surface "logements"
Parvis gare	3.500	3.500	0
Parking-silo	15.000	15.000	0
Tertiaire	5.000	5.000	0
Total	23.500	23.500	0

Superficie du secteur (ha)	1,19
Logements existant	-
Densité habitée (log/ha)	-
Densité bâtie (P/S)	1,7
Autres fonctions	Immeuble tertiaire et parking silo

Nombre de parking privé (en sous-sol)	-	
Nombre de parking public (en silo)	500	
Nombre total de parking	500	

Superficie du secteur (ha) dont :	1,19	
Superficie de voie publique (ha)	0,54	45%
Superficie macro-îlot (ha)	0,65	55%

6.4.2 Développement interne au secteur

La mise en ☐uvre de ce secteur est à envisager en 3 parties qui sont dépendantes des mises en ☐uvre des secteurs voisins :

- Le parvis de la gare sera aménagé dans le cadre de l'opération 2 du secteur Eurogembloux en lien avec la nouvelle place et l'esplanade ;
- Le parking-silo constitue l'une des conditions de développement importantes pour permettre l'inscription de la nouvelle urbanisation dans le contexte gembloutois. Notamment pour répondre à la problématique de la gestion du stationnement des navetteurs au sein du quartier ;
- La mise en ☐uvre d'un ensemble tertiaire pourrait être une opportunité pour la SNCB de réaliser une opération immobilière globale permettant la création du parking-silo.

6.4.3 Parti urbanistique

Ce secteur correspond au foncier SNCB bordant les voies ferrées. Dans le PRU, il devient le lieu d'interface entre le pôle de mobilité de la gare et le quartier. Cette bande triangulaire est découpée en 3 parties qui correspondent à des programmes particuliers, d'intérêt communautaire.

Stagissant d'un foncier SNCB, les développements immobiliers résulteront uniquement du projet de positionnement de la gare de Gembloux et des faisabilités programmatiques. Le PRU traduit donc le potentiel programmatique prospectif d'un tel site.

Le site est traversé par des réseaux techniques, dont le collecteur INASEP et le ruisseau canalisé du Rabauy. Un emplacement est réservé au droit de son passage pour en assurer l'entretien et intervenir sur ces réseaux si nécessaire.

Les trois parties de ce secteur sont les suivantes :

Parvis de la gare

Dans le prolongement de la passerelle de la gare, un nouveau parvis descend vers la Chaussée de Wavre et se prolonge au-delà sur le site Eurofonderie.

Ce nouveau parvis a pour principal objectif d'ouvrir l'image de la gare en créant un espace public valorisant et adapté à tous les types de mobilité. Le long de la chaussée, des emplacements de stationnement seront dimensionnés pour accueillir des arrêts de bus ainsi qu'un dépose-minute.

Le parvis devant gérer une différence de niveaux, entre le niveau bas de la chaussée et le niveau haut des quais, une rampe PMR et un escalier dessinent l'espace public.

L'emprise totale permettra également de localiser un box pour les vélos et d'autres programmes « temporaires » de type food truck.

Parking-silo - potentiel

La SNCB dispose d'un parking de 800 places de l'autre côté des voies ferrées, côté Ouest. L'amélioration de la desserte du quartier avec un nouveau rond-point sur la chaussée de Namur et l'affirmation de l'accès aux voies ferrées depuis le quartier pourrait inviter la SNCB à développer une offre un peu plus conséquente que celle qui existe aujourd'hui.

Le projet envisage de créer un parking-silo de 500 places, principalement pour répondre à la demande des navetteurs mais également pour d'autres usages en lien avec le développement du quartier, en horaire alterné. Il se localise sur la partie du site la plus large, proche des installations techniques ferroviaire et donc la plus adaptée à ce programme. Son accès sera situé au Nord pour limiter les flux vers la place de la gare.

Ensemble tertiaire - potentiel

La localisation de la gare de Gembloux permet d'envisager un potentiel d'activité tertiaire au positionnement varié (co-working, entreprises qui souhaitent installer leur siège en situation de vitrine, offre classique, ...).

L'ilot s'adresse directement sur le parvis de la gare et son rez-de-chaussée pourra accueillir des fonctions commerciales et de services complémentaires de l'offre qui existera sur la place de l'autre côté de la Chaussée de Wavre. Ces fonctions prendront place au sein d'un socle devant assurer la cohérence des différents immeubles, parking silo compris, par rapport à l'espace-rue de la chaussée de Wavre.

6.4.4 Parti architectural

Ensemble « tertiaire »

Le principe de volumétrie consiste en la création d'un socle pour valoriser la différence de niveaux du site entre le point bas de la Chaussée de Wavre et le point haut des voies ferrées à l'arrière. Il pourrait accueillir une part de stationnement dédié au programme ainsi que des cellules commerciales et de services pour animer la Chaussée de Wavre.

Des volumes perpendiculaires aux voies seraient érigés au-dessus du socle pour laisser des vues dégagées aux logements implantés de l'autre côté de la Chaussée de Wavre.



Parking-silo

Son volume sera nécessairement plus massif. Pour réduire cet effet, le traitement de la façade de type bardage à claire-voie devra favoriser les transparences et alléger la volumétrie.

Le principe du socle est à étudier pour valoriser la différence de niveaux entre la chaussée et les voies de chemin de fer.



6.5 SECTEUR 5 : POINTE NORD - CHAUSSÉE DE WAVRE

6.5.1 Fonctions

Ce secteur étant déjà fortement bâti et occupé par des activités économiques variées mais également par des logements individuels, le principe qui sous-tend le remembrement urbain de ce tissu existant est de pérenniser les activités existantes, de permettre leur développement, mais également de permettre la mutation du bâti en autorisant la création de logements en lien avec ce nouveau quartier urbain.

Les principes suivants ont permis de définir une restructuration à terme des formes bâties (sans obligation de réalisation) tout en permettant aux activités présentes, notamment des acteurs importants pour la vie du quartier (Ecole du cirque, Agricovert, ATL Coala, le Pressoir, ateliers communaux, garage Audi-VW[□]) de se maintenir, voire se développer :

- Les parcelles bordant les voies de chemin de fer, à l'Ouest de la chaussée de Wavre, ne sont pas propices à la création de nouveaux logements à l'exception de la pointe Nord. Cette frange doit conserver sa vocation d'activité économique mixte et permettre le développement d'activités en complément de celles en place.
- La pointe Nord au niveau du futur rond-point constitue une nouvelle entrée de Gembloux et du quartier de la gare. Il est intéressant de pouvoir marquer la nouvelle urbanisation par un bâtiment plus important permettant de développer un potentiel de fonctions économiques ou d'autres fonctions. En réponse à ce volume, un ensemble de logements pourrait être créé à l'Ouest de la chaussée de Wavre, marquant ainsi l'entrée du quartier. Sur cette parcelle, un front bâti est recréé pour restructurer l'espace-rue ; l'arrière de cette parcelle sera massivement boisé dans le prolongement du parc au Nord afin d'isoler cette nouvelle construction par rapport aux voies de chemin de fer.
- Le solde des terrains compris entre la chaussée de Wavre et la nouvelle percée doivent permettre l'évolution de certains bâtis vers des fonctions plus mixtes (activité économique au sens large (commerce de proximité, services, bureaux, atelier, [□]) en rez et logements aux étages, selon leur localisation dans le projet.

6.5.2 Programmation surfacique générale du secteur

Phasage opération	Surface totale (m ²)	Surface "autres fonctions"	Surface "logements"	Studio	1 ch	2 ch	> 3 ch	Total	% projet
Total	non défini	non défini	20.000	21	62	95	32	210	100%
Ratio				10%	30%	45%	15%	100%	

Superficie du secteur (ha)	3,55
Logements existant	15
Densité habitée (log/ha)	60
Densité bâtie (P/S)	-
Autres fonctions	Activités économique mixtes, commerces, bureaux, services

Nombre de parking privé (minimum prévu en intérieur)	210	1,00
Nombre de parking public (en voirie)	57	0,27
Nombre total de parking	267	1,27

Superficie du secteur (ha) dont :	3,55	
Superficie de voie publique (ha)	0,85	24%
Superficie macro-îlot (ha)	2,70	76%

Les principes généraux du PRU seront applicables à ce secteur. La mixité des logements, fondée sur une certaine variété des typologies de logements, est un objectif général vers lequel les programmations ponctuelles devront tendre. Cependant, une certaine flexibilité est nécessaire au vu du manque de maîtrise globale du secteur.

6.5.3 Développement interne au secteur

Il n'est pas prévu de phasage spécifique pour ce secteur. L'évolution du tissu bâti se fera ponctuellement, au gré des opportunités et des besoins.

6.5.4 Parti urbanistique

Si la partie Ouest du secteur est peu impactée du point de vue urbain, la partie Est l'est plus. La nouvelle voie Nord-Sud créée à « l'arrière » des bâtiments existants vise d'une part à permettre l'accessibilité au sein du quartier mais aussi à donner une nouvelle adresse aux parcelles, permettant une nouvelle façade vers cette nouvelle voie.

Cet îlot de 250 m de long sera coupé en deux par la création d'une venelle. Celle-ci est nécessaire pour assurer une liaison entre les développements à l'Est du PRU et la chaussée de Wavre avec ses équipements et services.

Deux fonciers disposent d'un potentiel de développement plus important : celui des garages Percy-Delvaux au Nord pour transformer l'entrée du quartier de la gare et celui de Descampe-Agricovert au Sud de la venelle, à l'articulation des projets Besix-TP et Eurofonderie.

6.5.5 Parti architectural

Le parti pris volumétrique est le même que celui des autres secteurs, avec des fines bandes bâties pour favoriser des appartements traversants, pour tirer parti de la profondeur des parcelles (70m environ)

La particularité de ce secteur consiste à articuler la volumétrie des nouveaux programmes avec celle existante au niveau des maisons en bandes, des grandes demeures et du bâti industriel. Le rapport à la rue est nécessairement varié puisque certains volumes sont à l'alignement, en retrait ou bien en fond de parcelle. Les nouveaux volumes donnant sur la chaussée de Wavre seront positionnés à l'alignement mais avec un traitement ouvert sur les 4 façades permis par un retrait sur les limites latérales pour éviter tout effet de « mur pignon ».

Référentiel architectural



Bâtiment économique à la pointe Nord



Immeubles de logements possibles chaussée de Wavre



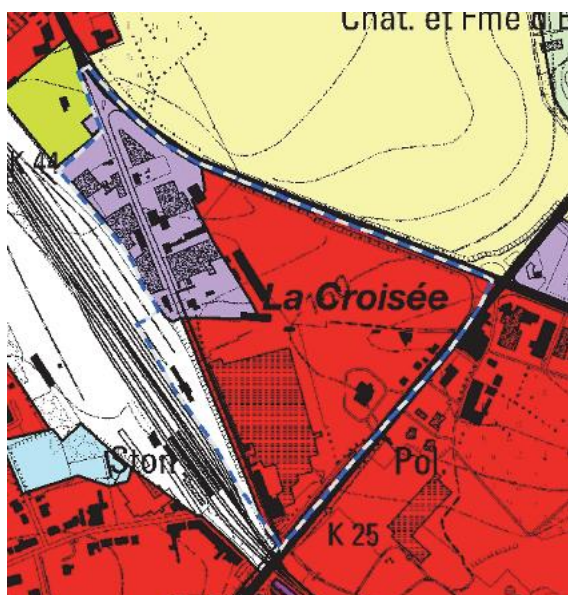
7 JUSTIFICATIONS DES DÉROGATIONS/ÉCARTS POUR METTRE EN ŒUVRE LE PRU (ARTICLES D.IV.5 ET D.IV. 13)

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 conformément aux conditions inscrites aux articles D.IV.5 et D.IV.13 du CoDT). Les chapitres ci-dessous reprennent les justifications des écarts et dérogations impliqués par les objectifs du PRU vis-à-vis des documents suivants :

- plan de secteur,
- schéma d'orientation locale,
- schéma de développement communal,
- guide communal d'urbanisme.

7.1 PLAN DE SECTEUR

Pour rappel, les affectations du plan de secteur actuellement en vigueur au droit du site du PRU sont reprises sur la carte ci-dessous (coordination entre le plan de secteur original et la carte des nouvelles affectations du plan de secteur décidées par le PCAD, cf. point 4.2.2.1):



7.1.1 Zone d'habitat

Le CoDT définit la zone d'habitat de la manière suivante :

Art. D.II.24

« La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.

Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, les exploitations agricoles et les équipements touristiques ou récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »

- Le projet de PRU n'est aucunement en dérogation avec la zone d'habitat telle que définie dans le CoDT. Les fonctions autres que le logement pourront être autorisées dans cette zone pour autant qu'elles ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'elles soient compatibles avec le voisinage. Ces éléments seront appréciés par l'autorité compétente au moment de la délivrance des permis.

- Comme prescrit dans le CoDT, le PRU prévoit bien des espaces verts publics au sein de la zone d'habitat inscrite au plan de secteur.

7.1.2 Zone d'activité économique mixte

Le CoDT définit la zone d'activité économique mixte de la manière suivante :

Art. D.II.28. Des zones d'activité économique.

Les zones d'activité économique comprennent la zone d'activité économique mixte, la zone d'activité économique industrielle, la zone d'activité économique spécifique, la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique et la zone de dépendances d'extraction.

Toute activité qui contribue à développer l'économie circulaire au sein de la zone y est autorisée. Une zone d'activité économique peut également comporter une ou plusieurs éoliennes pour autant qu'elles ne compromettent pas le développement de la zone existante.

Ces zones comportent un périmètre ou un dispositif d'isolement, sauf :

- 1° pour la partie de la zone qui se situe le long d'une infrastructure de communication utile à son développement économique ou lorsqu'un dispositif naturel ou artificiel, relevant du domaine public, constitue lui-même un périmètre ou un dispositif d'isolement suffisant ;*
- 2° entre une zone de dépendances d'extraction et une zone d'extraction.*

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation.

Art. D.II.29 : De la zone d'activité économique mixte

La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. Les halls et installations de stockage y sont admis.

Le PRU, et par de-là le projet de nouveau quartier qu'il sous-tend, souhaite maintenir les activités économiques déjà présentes le long de la chaussée de Wavre (partie Nord) et autoriser leur évolution. Aujourd'hui, ces activités amènent déjà une animation dans le quartier. Le projet urbain vise à s'appuyer sur ces activités ainsi que sur la dynamique qu'elles engendrent. Ces activités constituent un terreau propice à la création d'un véritable nouveau quartier de ville, c'est-à-dire un quartier qui est plus qu'un quartier « dortoir » composé majoritairement d'immeubles à appartements mais un véritable nouveau « morceau » de la ville de Gembloux.

Parallèlement à cela, le PRU, de manière ponctuelle et à des endroits précisément identifiés pour leur potentialités, vise donc à développer des fonctions mixtes et/ou résidentielles, en connexion avec la zone d'habitat voisine et le nouveau quartier créé.

La fonction résidentielle implique la nécessité d'une dérogation au plan de secteur. La résidence n'est pas conforme à l'affectation de la ZAEM.

Ces dérogations au plan de secteur doivent respecter les conditions de l'article D.IV.13 du CoDT :

Art. D.IV.13. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme si les dérogations :

- *1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé ;*
- *2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur ou des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application ;*
- *3° concernent un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis.*

En l'espèce, il faut relever que :

- Les parcelles sur lesquelles une fonction plus résidentielle/mixte peut être envisagée sont identifiées sur la base de leurs spécificités urbanistiques (entrée de Ville, vis-à-vis, connexion avec la zone d'habitat, etc) (voir figure ci-dessous).
 - L'urbanisation de ces terrains par du logement se justifie au vu de la localisation de ceux-ci à proximité de :
 - axes de communication routiers structurants,
 - une gare SNCB et TEC,
 - de services et de commerces,
 - un nouveau quartier d'habitat de plusieurs centaines de logements,
 - du centre de Gembloux et de Gembloux Agro-Bio-Tech
 - Il s'agit de potentialités.
 - Il y a déjà du logement qui existe dans la zone.
 - Au vu des contraintes sonores engendrées par les trains, aucune constructibilité pour des logements n'est autorisée sur les terrains situés entre la chaussée de Wavre et les voies de chemin de fer.
- A l'extrémité Nord, sur le terrain le plus éloigné des voies de chemin de fer, un immeuble de logements pourrait s'implanter le long de la chaussée de Wavre. Celui-ci structurera, avec le nouvel immeuble qui pourrait être développé au droit du garage, l'entrée Nord de ce nouveau quartier de la gare.
- Ces éventuelles dérogations ne sont donc que ponctuelles et ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur dans le reste de son champ d'application.
 - Les projets précis développés au sein de cette zone devront être justifiés au regard de leur impact sur les paysages bâtis et non bâtis.
 - L'urbanisation de l'ensemble de ces terrains visant à créer un nouveau quartier de gare a été soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement (comportant un volet d'analyse paysagère de l'impact du PRU). Celle-ci est jointe en annexe au PRU.

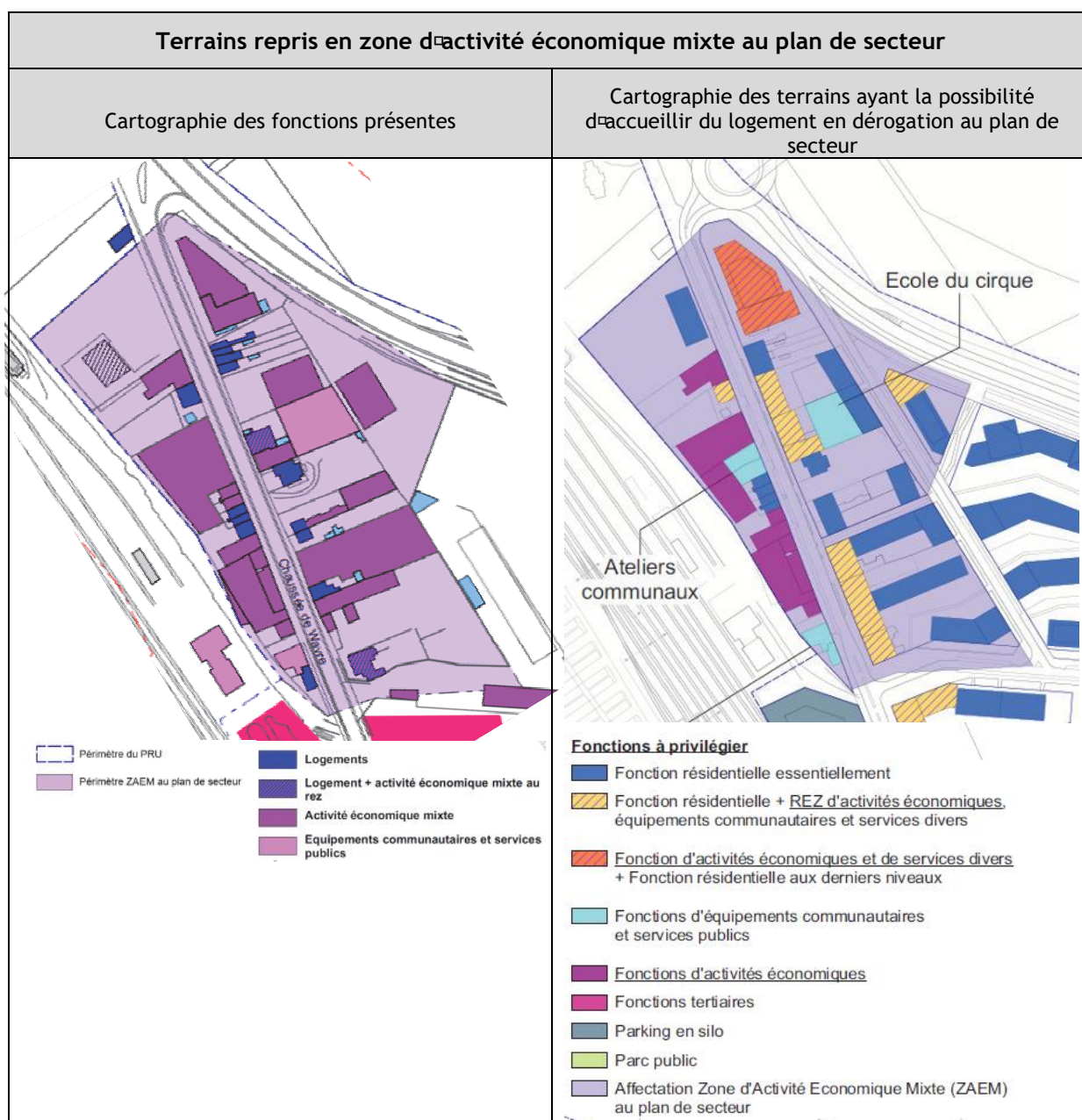


Figure 51 : Limite du périmètre de remembrement urbain

7.1.3 Zone « non affectée » (zone blanche)

Cette zone n'a pas d'affectation au plan de secteur. Il s'agit des domaines des infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et des ports autonomes.

Dès lors, les objectifs du PRU ne sont pas en dérogation avec ces terrains en ce qui concerne le plan de secteur.

7.1.4 Canalisation

Une canalisation est aussi reprise en bordure Ouest du site du projet. Aujourd'hui, cette canalisation n'existe plus. Elle servait à l'industrie Eurofonderie aujourd'hui disparue.

7.2 SCHEMA D'ORIENTATION LOCAL (SOL)

7.2.1 Destinations

Pour rappel, le site du PRU est couvert par plan communal d'aménagement dérogatoire ci-dessous (AM 18/09/2017).



Figure 52 : Plan de destination du PCA dit « de la Gare », 2007

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-dessus ont été exclus de l'approbation ministérielle du SOL

7.2.2 Options

Ce 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 (□)**

Considérant que la zone du PCA à l'Ouest des voies de chemin de fer est déjà largement mise en œuvre ;

Considérant que la partie du PCA à l'Est des voies de chemin de fer n'est pas encore mise en œuvre suivant les options dudit plan » (□) ;

Le PRU conserve bien les objectifs énoncés ci-dessus, particulièrement les 3 premiers cités qui s'appliquent plus spécifiquement aux terrains à l'Est des voies de chemin de fer.

7.2.3 Prescriptions

Le PCAD/SOL contient des prescriptions relatives aux bâtiments et leurs abords, notamment relatives à leurs implantations, gabarits, matériaux et autres. Pour une lecture en détail des prescriptions, il est renvoyé aux documents composant le PCAD/SOL. Le PRU est arrêté pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides. Si l'arrêté adoptant le PRU doit se fonder sur un dossier comprenant une présentation du projet d'urbanisme, il n'a pas pour objet d'entrer dans les détails des constructions envisagées.

7.2.4 Motivation des écarts du PRU vis-à-vis du SOL

Bien que la mise en œuvre des objectifs inscrits dans le présent PRU implique nécessairement des écarts par rapport aux prescriptions du PCAD/SOL, on peut constater que les objectifs du PCAD/SOL sont maintenus et que le PCAD/SOL n'est pas remis en cause dans ses fondements.

7.2.4.1 Structure viaire et parc

Entre le SOL/PCA dit « de la Gare » approuvé en 2007 et du présent PRU, on remarque aisément de grandes similitudes dans la structure viaire et dans la localisation des grands espaces publics du quartier.



SOL dit « de la Gare » (2007)

PRU « Quartier de la Gare » (2018)

Comparaison entre le plan de destination du SOL et le PRU :

Le PRU conserve les éléments suivants de la structure viaire du SOL (indiquées en vert sur les cartes ci-dessus) :

- La chaussée de Namur (N4) au Nord,
- La chaussée de Tirlemont (N29) à l'Est,
- La chaussée de Wavre à l'Ouest,
- La création d'une nouvelle voirie depuis la chaussée de Tirlemont vers la chaussée de Wavre,
- La création d'une nouvelle voirie parallèle à la chaussée de Wavre depuis la N4 vers le centre du quartier.

Le parc est également conservé en tant qu'espace vert central au quartier. Le principe d'une place à la sortie de la passerelle de la gare est conservé mais la configuration de la place évolue (en orange). Cette place s'étend désormais de part et d'autre de la chaussée de Wavre.

Les plus grandes différences (en rouge) concernent :

- La disparition du parking paysager (1). Au PRU, les emplacements de stationnement sont prévus :
 - sous les immeubles (stationnement privé),
 - le long des voiries (stationnement public),
 - à moyen/long terme, dans un parking silo aménagé au droit du parking actuel de la SNCB (stationnement public).
- La réduction des espaces accessibles aux véhicules (voiries, placettes) (2). Dans le PRU, seules les deux nouvelles voiries évoquées ci-dessus sont accessibles aux véhicules.
- La création d'une contre-allée le long de la N4 pour accéder aux logements (3)

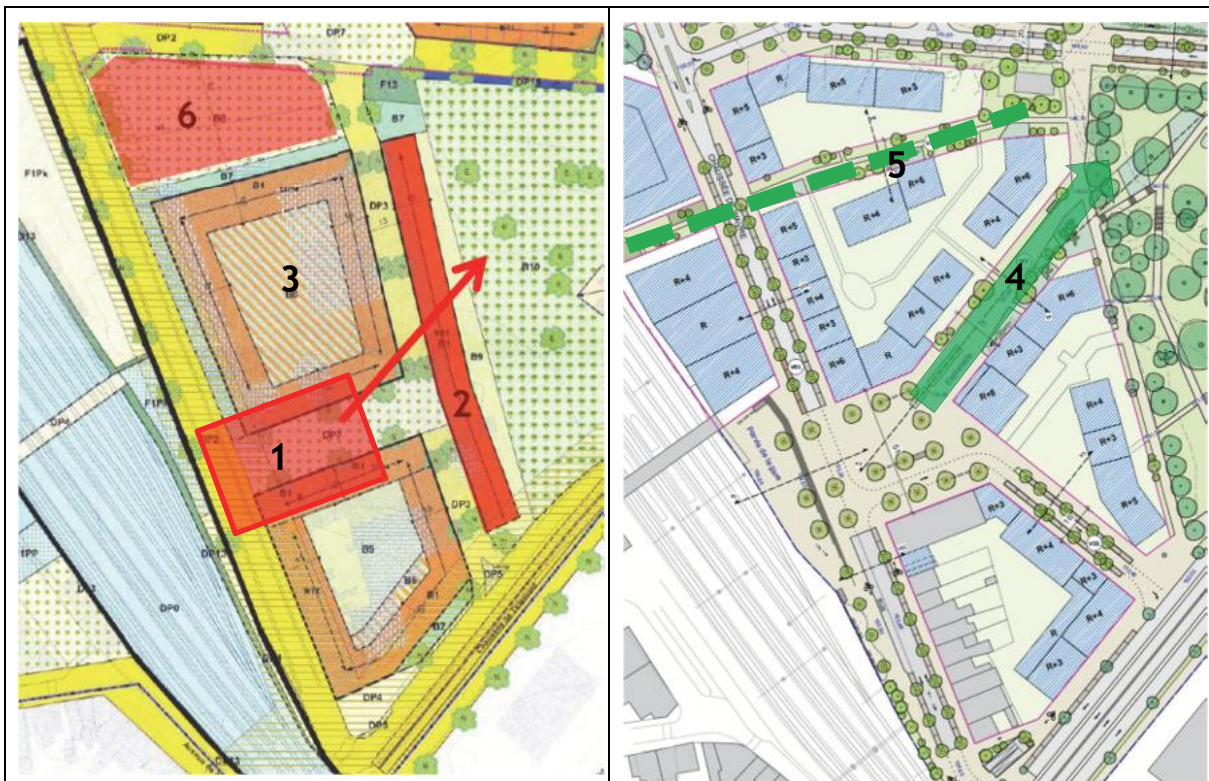
7.2.4.2 Affectations et compositions urbanistiques

Partie du SOL reprise en zone d'habitat au plan de secteur, soit principalement la zone constructible B dont un résumé des prescriptions au SOL/PCA sont reprises ci-dessous :

- **B : Zone mixte de résidence et de service** : Cette zone mixte de résidence et de service est destinée aux actes et travaux dont la fonction vise à la fois la résidence des ménages et les activités qui lui sont directement liées, ainsi que les activités de services telles que les professions libérales, les établissements de soins à la personne, l'Horeca, les bureaux, les établissements commerciaux de vente au détail ; la résidence y est autorisée dans le sens le plus large.
- ➔ L'objectif général de la zone est intégralement maintenu dans le cadre du PRU. Le PRU vise le développement d'un nouveau quartier de ville multifonctionnel avec toutes les fonctions nécessaires à la vie du quartier

En revanche, la composition urbanistique du PRU a évolué dans certains secteurs :

Secteur 1 : Gare - Eurogembloux

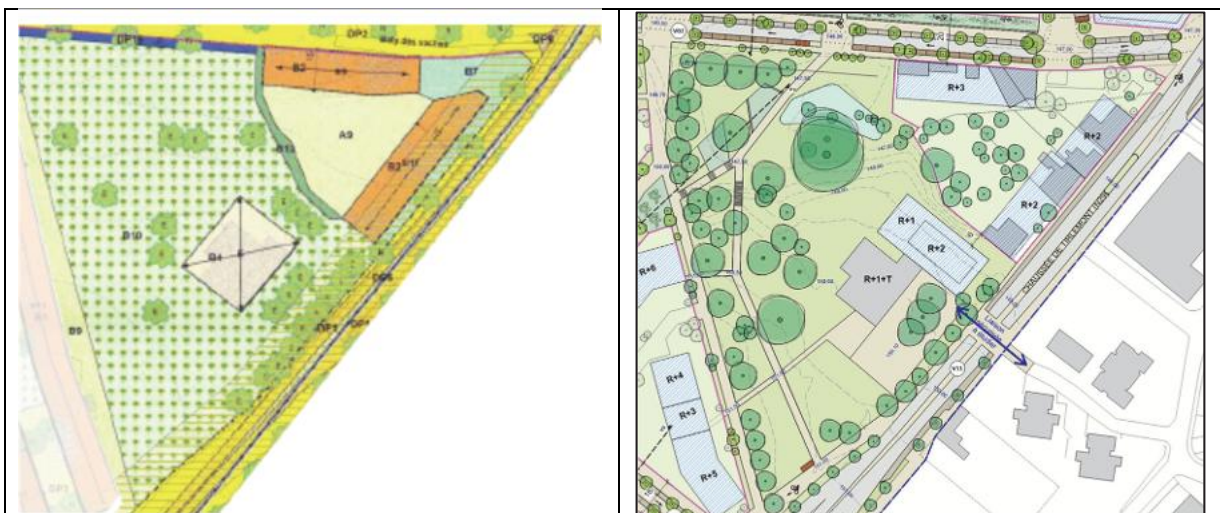


Comparaison entre le plan de destination du SOL et le PRU

La composition urbanistique du PRU a évolué par rapport au SOL pour principalement :

- Permettre la création d'une place plus grande au pied de la passerelle de la gare. Cette place est amenée à terme à devenir la nouvelle place de la Gare. (1)
- Éviter une trop longue « barre » de logement (2) ;
- Augmenter la perméabilité dans le site en évitant les ilots fermés (3) ;
- Créer un axe piéton très fort entre la place de la gare et le parc (4);
- Prendre en compte les contraintes techniques des impétrants en sous-sol (5) ;
- Valoriser l'espace uniquement dédié au SOL à du stationnement en surface (6).
- Limiter l'espace dédié aux voiries (en jaune dans le PCA). Dans le PRU, les voiries sont presque intégralement situées sur le pourtour de ce secteur et la surface dédiée aux espaces verts est importante.

Secteur 2 : Parc □ chaussée de Tirlemont

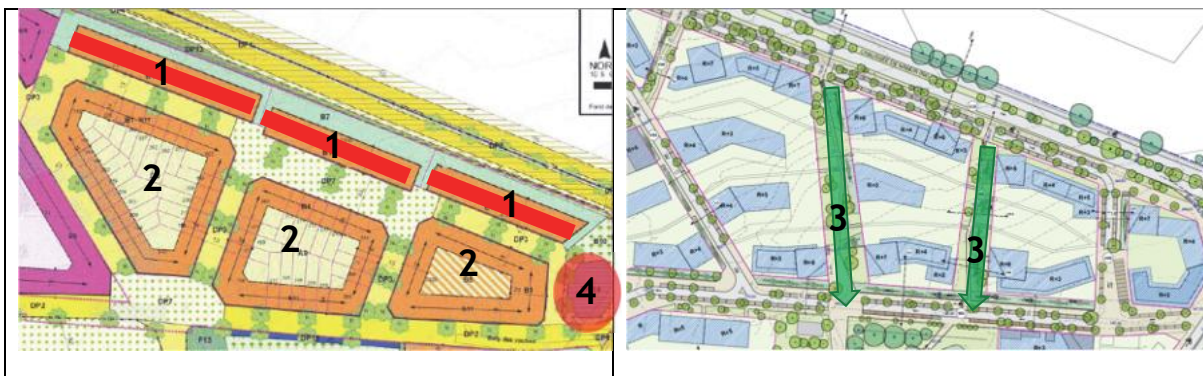


Comparaison entre le plan de destination du SOL et le PRU :

La composition urbanistique du PRU a peu évolué par rapport au SOL. Les éléments principaux sont conservés, à savoir :

- Le parc ;
- Le bâtiment au sein du parc ;
- Les emprises constructibles au droit des bâtiments existants ont été élargies pour permettre l'évolution du bâtiment et pour permettre à celui-ci d'abriter une fonction scolaire.

Secteur 3 : N4 □ Croisée des Champs



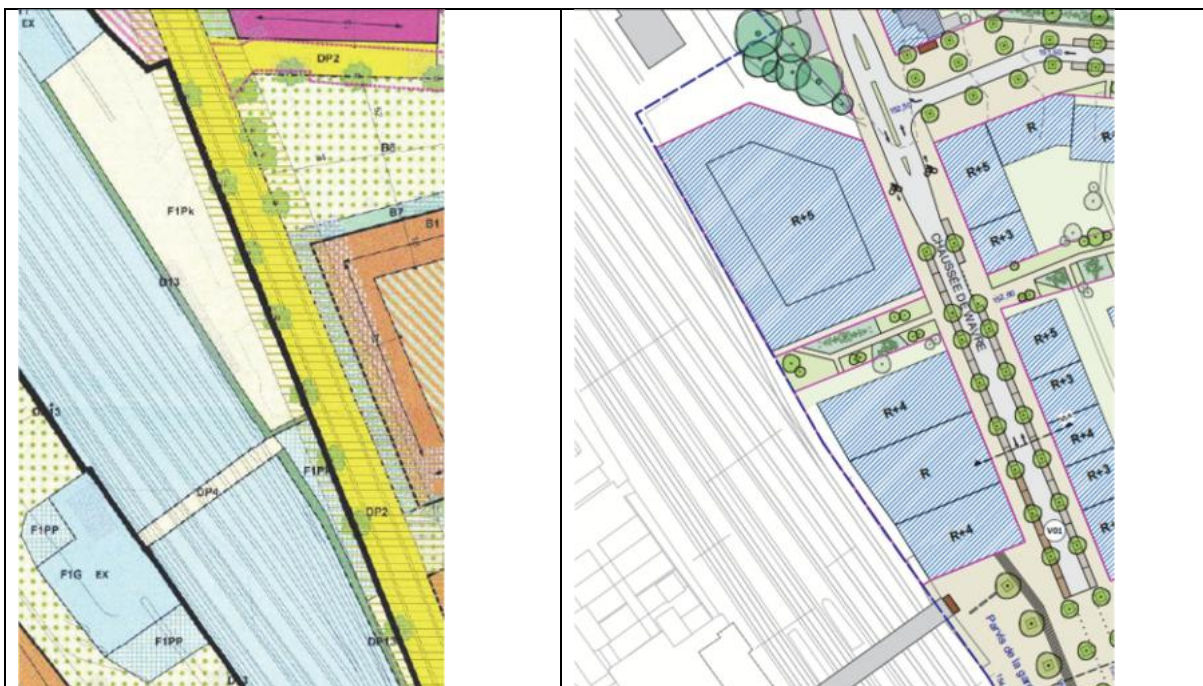
Comparaison entre le plan de destination du SOL et le PRU :

La composition urbanistique du PRU a évolué par rapport au SOL pour principalement :

- Éviter une trop longue « barre » de logement tout le long de la N4 (1);
- Augmenter la perméabilité dans le site en évitant les ilots fermés (2) ;
- Créer une trame verte d'espaces publics en connexion avec le parc (3) ;
- Supprimer l'espace réservé au bassin d'orage à l'extrémité Est, les eaux de ruissellement étant désormais gérées au moyen de noues (4) ;
- Limiter l'espace dédié aux voiries (en jaune dans le PCA). Dans le PRU, les voiries sont presque intégralement situées sur le pourtour et la surface dédiée aux espaces verts est importante.

Secteur 4 : Gare □ SNCB

Partie exclue de l'approbation du PCA et intégrée dans le PRU (foncier SNCB)

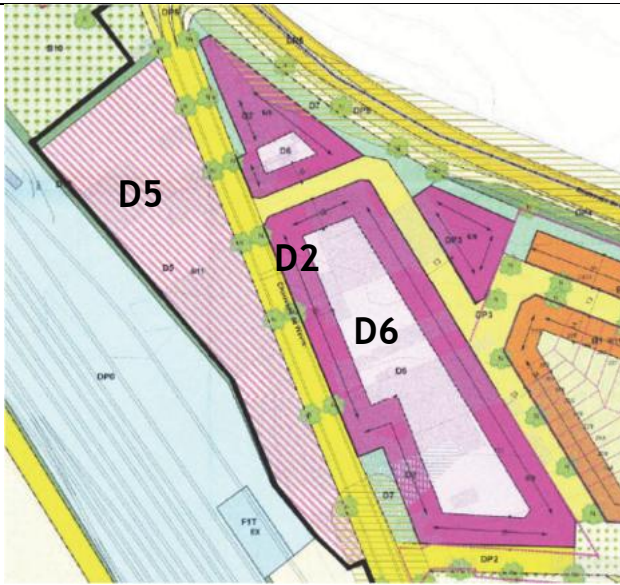
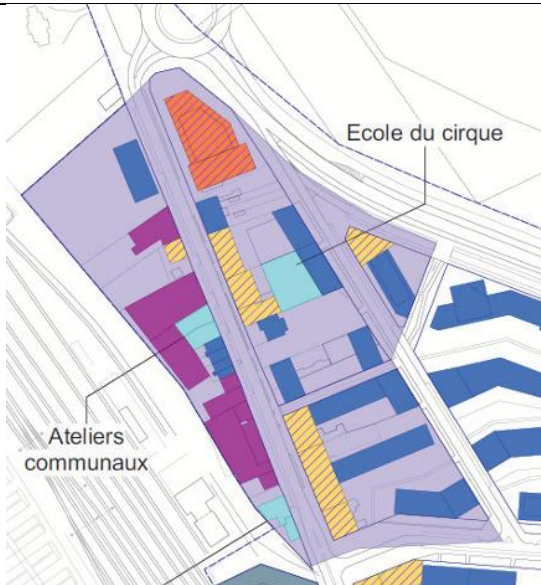


Secteur 5 : Pointe Nord □ chaussée de Wavre

Partie du SOL reprise en zone d'activité économique mixte au plan de secteur, soit principalement les zones constructibles suivantes dont un résumé des prescriptions au SOL sont reprises ci-dessous :

- **D2** (bâtiment principal) et **D6** (bâtiment complémentaire) : *Ces zones sont destinées aux activités artisanales, de service, de distribution ou de petite industrie.* (□)
- **D5** : Cette zone est destinée à accueillir les mêmes activités économiques que la zone D2 avec en plus la possibilité que ces terrains soient *destinés au parcage des véhicules soit à découvert, soit couvert par l'intermédiaire de garages à plusieurs niveaux.*

→ L'objectif général de la zone est maintenu dans le cadre du PRU. Le PRU ne changeant pas les affectations au niveau du plan de secteur, les activités économiques mixtes sont toujours autorisées dans cette partie du site. Le développement ponctuel de logements est envisagé pour les raisons évoquées au point 7.1.2.

	 Fonctions à privilégier - Fonction résidentielle essentiellement - Fonction résidentielle + <u>REZ d'activités économiques</u>, équipements communautaires et services divers <u>Fonction d'activités économiques et de services divers</u> + Fonction résidentielle aux derniers niveaux - Fonctions d'équipements communautaires et services publics <u>Fonctions d'activités économiques</u> - Fonctions tertiaires - Parking en silo - Parc public - Affectation Zone d'Activité Economique Mixte (ZAEM) au plan de secteur
SOL dit « de la Gare » (2017)	PRU « Quartier de la Gare » (2018)
Comparaison entre le plan de destination du SOL et le PRU : La composition urbanistique du PRU a évolué par rapport au SOL, principalement pour les raisons suivantes: - Le développement de parkings dans la zone D5 au PCA n'est plus retenu. Un grand parking à destination des navetteurs est déjà situé de l'autre côté des voies de chemin de fer. A moyen terme, un parking en silo est envisagé le long de la chaussée de Wavre au droit du parking existant de la SNCB.	

- Le PRU prévoit que les zones D2 et D6 puissent à l'avenir accueillir du logement avec éventuellement des fonctions économiques au rez-de-chaussée.
- Le PRU n'autorise pas le logement dans la zone D5 compte tenu des nuisances sonores engendrées par le passage des trains.

A l'extrémité Nord, sur le terrain le plus éloigné des voies de chemin de fer, un immeuble de logements pourrait s'implanter le long de la chaussée de Wavre. Celui-ci structurerait avec le nouvel immeuble qui pourrait être développé au droit du garage l'entrée Nord du nouveau quartier de la gare.

7.2.4.3 Justification au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT

La mise en œuvre des objectifs inscrits dans le présent PRU implique nécessairement des écarts par rapport aux prescriptions du PCAD/SOL. Ces écarts devront respecter les conditions de l'article D.IV.5 du CoDT :

Art. D.IV.5. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut s'écarter du schéma de développement du territoire lorsqu'il s'applique, d'un schéma de développement pluricommunal, d'un schéma de développement communal, d'un schéma d'orientation local, d'une carte d'affectation des sols, du contenu à valeur indicative d'un guide ou d'un permis d'urbanisation moyennant une motivation démontrant que le projet :

- 1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;
- 2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis.

Il ressort de l'analyse ci-dessus que le projet soutenu par le PRU ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme du SOL/PCA.

En effet, le projet du PRU, tout en respectant globalement les affectations et orientation du PCA/SOL, vise à adapter le quartier imaginé dans le SOL aux conceptions d'aménagement d'aujourd'hui en lien étroit avec les ambitions reprises dans le référentiel des quartiers nouveaux. Il ne s'agit pas de remettre en cause les objectifs poursuivis, mais de les faire évoluer au regard des enjeux de société identifiés dans le présent PRU.

Les projets précis développés au sein du PRU devront être justifiés au regard de leur impact sur les paysages bâtis et non bâtis. L'urbanisation de l'ensemble de ces terrains visant à créer un nouveau quartier de gare a été soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement (comprenant un volet d'analyse paysagère de l'impact du PRU). Celle-ci est jointe en annexe au PRU.

7.3 SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL (SDC)

La commune de Gembloux est couverte par un schéma de développement communal²⁴ adopté en 1996.

Bien que le schéma de structure date de 1996, huit des dix objectifs d'aménagement repris dans le schéma de développement communal sont toujours d'actualité. Les huit objectifs suivants sont soutenus par la réalisation du PRU :

- (1) Gembloux, ville agrobiopôle ou développement économique
- (2) Maîtrise de la croissance de la population résidente ou un programme « logement »
- (3) Gembloux, pôle relais ou développement économique
- (5) Préservation et gestion des ressources naturelles
- (6) Préservation des paysages
- (7) Amélioration des traversées d'agglomération

²⁴ 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.

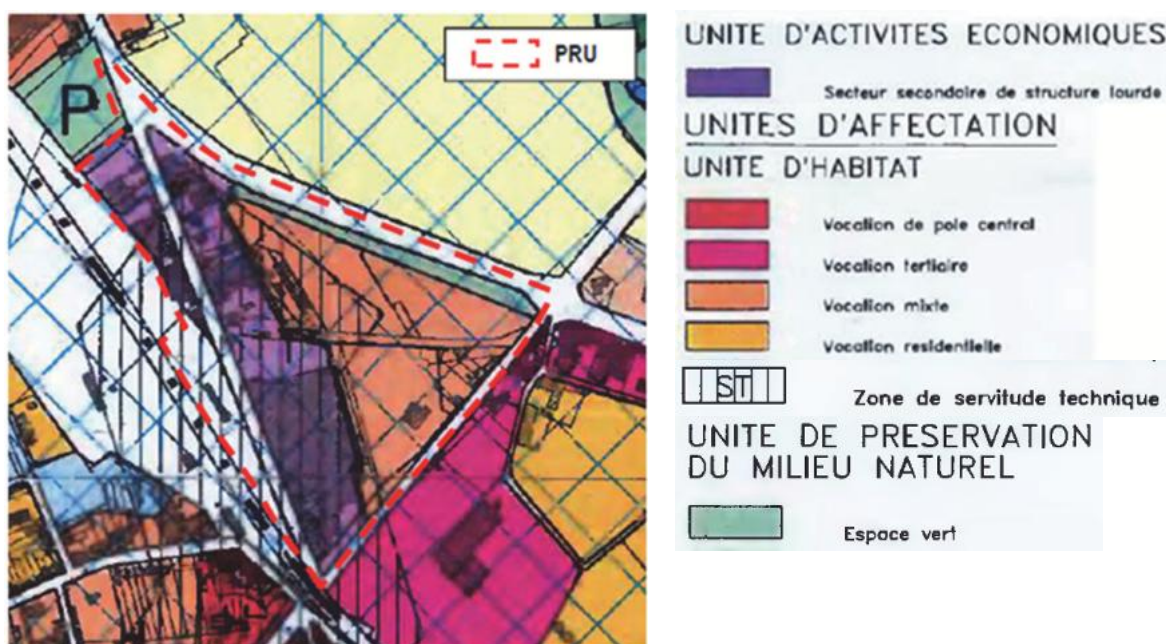
- (8) Optimisation des modes de déplacements
- (9) Gestion des équipements communautaires

Seuls les objectifs « gestion du patrimoine historique et archéologique » et « renforcement des infrastructures techniques » ne concernent pas directement le site.

7.3.1 Motivation des écarts du PRU vis-à-vis du SDC

7.3.1.1 Affectations

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.



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.

- ➔ Le PRU ne compromet pas les options d'aménagement de la zone telles qu'énoncées dans le SDC et reprises ci-dessus.

Cependant, pour ce qui concerne les activités de production qui s'installeraient sur le site, ces activités ne doivent pas compromettre l'objectif principal du PRU à savoir créer un nouveau quartier de ville. Il convient donc que ces activités soient tout à fait compatibles avec la fonction résidentielle.

▪ 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.

- ➔ Ces options d'aménagement ne sont plus applicables depuis que le PCAD, suite à l'entrée en vigueur du CoDT, a opéré une révision du plan de secteur pour changer l'affectation de la zone industrielle en zone d'activité économique mixte.

▪ 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.

- ➔ Ces options d'aménagement ne sont plus applicables depuis que le PCAD, suite à l'entrée en vigueur du CoDT, a opéré une révision au plan de secteur pour changer l'affectation de cette zone d'espace vert en zone d'habitat.
Cette bande boisée en bordure de la N4 ne présente pas d'intérêt biologique particulier. Elle constitue cependant un élément du maillage écologique. Sa disparition dans le cadre de la mise en œuvre du PRU est compensée par la création de nombreux espaces verts.

▪ Zone de servitude technique

- ➔ Le périmètre de servitude technique couvrant une partie du site n'est pas modifié. Les espaces de contraintes techniques sont intégrées dans le plan du PRU.

7.3.1.2 Densité

La densité définie dans le SDC de 1996 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.* »

De son côté, le CoDT ne précise pas de valeur de densité.

L'article D.II.16 précise que « sur un territoire donné, il est fait application du schéma d'échelle de territoire la plus restreinte ».

Sans définir la densité autorisée avec précision, le SOL en vigueur au droit du site du PRU permet par son plan de destination et les prescriptions qui s'y rapportent une urbanisation dont la densité dépasse nettement celle préconisée dans le SDC.

Le PRU prévoit quant à lui une densité brute moyenne maximale à l'échelle du PRU de 85 log/ha. Cette densité est inférieure à ce qui était prévu dans le SOL si l'on prend en compte une urbanisation importante des surfaces constructibles prévues au plan de destination.

La densité prévue par le PRU sur le site se justifie par les dynamiques territoriales et urbaines²⁵ présentes à l'échelle macro et micro-géographique, à savoir :

➤ Echelle macro-géographique

- Localisation sur l'axe Namur-Bruxelles, à proximité immédiate de Namur et de Louvain-la-Neuve ;
- Gembloux doit répondre à une forte croissance démographique. Entre 2007 et 2017, la population communale a augmenté de 3.689 personnes pour atteindre 25.763 habitants, ce qui représente une croissance annuelle moyenne de 375 habitants, soit +/- 155 ménages ;

La pression foncière est forte, particulièrement sur les appartements (le parc d'appartements a plus que doublé en 10 ans) ;
- Le SDER place Gembloux sur un euro-corridor entre Bruxelles et Luxembourg et dans l'aire de coopération supra-régionale avec Bruxelles.

²⁵ Ces dynamiques territoriales sont présentées en détails aux chapitres 3.1.1 et 0.

- Le projet de Schéma de Développement Territorial (SDT) place Gembloux dans l'aire de développement métropolitain de Bruxelles-capitale et dans l'aire de rayonnement des pôles régionaux de Wavre-Ottignies-LLN et de Namur ;

Concernant cette aire de développement, le SDT précise que : « **Une politique active en matière de logement, d'équipements et de services devra y être développée pour faire face à une forte demande d'origine exogène et dans un contexte où les disponibilités foncières sont de plus en plus limitées.** »

Dans un souci de gestion parcimonieuse du territoire et de lutte contre l'étalement urbain, le PRU apporte une réponse parfaitement appropriée à ces problématiques.

➤ Echelle micro-géographique

- Localisation à côté d'une gare ferroviaire bien desservie, avec une fréquence élevée des trains vers Namur et Bruxelles, ce qui renforce la centralité de Gembloux et facilite son développement en tant que pôle ;
- Localisation à côté de la gare des bus, terminus de nombreuses lignes desservant à la fois le Brabant Wallon et le Nord de la province de Namur ;
- Localisation au carrefour des deux voiries régionales structurantes (N4 et N29) ;
- Localisation à proximité de deux autoroutes (E411 et E42) ;
- Localisation à côté de quartier abritant déjà de nombreux équipements et services diversifiés (commerces, cabinet médical, Croix-rouge, □)
- Localisation à proximité du centre-ville de Gembloux, de ses commerces et services (administratifs, culturels, sportifs, scolaires, □) et de son université.

Ces atouts de localisation à une échelle micro-géographique justifient la densité du projet urbain porté par le PRU.

Pour atteindre l'objectif poursuivi par le PRU, à savoir le développement d'un nouveau quartier qui soit bien plus qu'une « cité dortoir », il est nécessaire d'avoir un projet d'une certaine ampleur en termes de nombre de logements, et donc de densité. Cette dernière est au service du projet, et le projet est de créer un véritable nouveau quartier de la ville de Gembloux à côté de la gare. Ce quartier, de par sa localisation mais aussi de par la présence d'une population suffisamment importante en son sein que pour le rendre intéressant économiquement, attirera des fonctions diversifiées (cabinet médical, commerces et services de proximité, bureaux, □). Des équipements publics, notamment au niveau de l'offre scolaire, seront également à développer sur le site en lien direct avec l'importance de la population qui résidera sur ce site. Ces équipements, qu'ils soient publics ou privés, profiteront bien évidemment à l'ensemble des gembloutois et pas uniquement aux résidents du quartier.

Enfin, sans que cela soit un objectif en soi, une telle densité permet de solliciter financièrement les opérateurs privés de manière assez importante afin qu'ils contribuent, via des charges d'urbanisme, à la réalisation d'équipements publics au profit des futurs résidents mais plus largement de tous les gembloutois (ex : création d'un parc, aménagement d'une place, rénovation de voiries, aménagement d'une crèche, □).

A l'échelle wallonne, ce PRU, répond aux objectifs du projet de Schéma de Développement Territorial (SDT) adopté mais non entré en vigueur. Ce dernier identifie des objectifs pour la Wallonie de demain et un des grands objectifs (objectif AM 1) est de « **répondre aux besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques et aux défis énergétique et climatique** ».

L'enjeu est donc d'« **anticiper les nouveaux besoins en logements et d'assurer le bien-être de leurs habitants** ». Pour ce faire, « **les typologies de logements devront donc tenir compte des tendances démographiques (accroissement attendu des personnes âgées et des personnes isolées mais aussi des ménages à géométrie variable) et répondre aux défis énergétiques et climatiques** ». Pour ce faire, les immeubles à appartements sont une réponse car ils permettent d'une part, de répondre à la demande pour des logements de plus petites tailles en lien avec la

réduction de la taille des ménages et d'autre part, ils permettent de créer des quartiers avec une densité plus élevée dans lesquels de nombreux services et fonctions auront un intérêt économique à venir s'installer.

Le SDT précise également qu'il convient de « valoriser les terrains bien situés », c'est-à-dire « identifier systématiquement à l'échelle communale les zones d'habitat qui bénéficient d'un accès aisé aux services et aux équipements et dans lesquelles une densification en logements raisonnée et adaptée aux spécificités locales sera promue ». Le PRU du quartier de la Gare Est, comme évoqué précédemment, localisé de manière très opportune pour justifier un projet avec cette densification en logements.

En réalisant le projet urbain porté le PRU, la Ville répond également aux objectifs suivants du projet de SDT :

- Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente
- Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs
- Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

A une échelle globale, ce projet permet aussi de lutter contre le réchauffement climatique par une réduction des gaz à effet de serre. Cette réduction est rendue possible par le développement d'un nouveau quartier de ville qui dans sa conception promeut un usage limité à la voiture au profit d'une utilisation intensive des transports en commun et des modes de déplacements actifs tant pour se rendre au travail, à l'école, que pour faire ses courses, se divertir, faire du sport, □

Sans que ce soit un objectif de la commune de Gembloux d'attirer un maximum de résidents sur le site du PRU, compte tenu de ce qui précède, le nombre et la typologie des logements envisagés dans le PRU sont pertinents et adaptés aux enjeux du site et de la Wallonie d'aujourd'hui et de demain.

Le PRU a fait l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales qui a notamment analysé la densité. Ce rapport valide la densité proposée en précisant dans sa conclusion, reprise ci-dessous dans son intégralité, que :

« Au vu des différents éléments analysés caractérisant la localisation de l'avant-projet de PRU et des caractéristiques propres à la commune de Gembloux, tant sur le plan socio-économique que démographique, la densité résidentielle prévue au sein du projet se justifie au regard d'une urbanisation durable et parcimonieuse, bien que plus élevée que les densités existantes au sein de la Ville de Gembloux. »

7.3.1.3 Justification au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT

La mise en □uvre des objectifs inscrits dans le présent PRU implique donc des écarts par rapport au SDC. Ces écarts devront respecter les conditions de l'article D.IV.5 du CoDT :

Art. D.IV.5. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut s'écarter du schéma de développement du territoire lorsqu'il s'applique, d'un schéma de développement pluricommunal, d'un schéma de développement communal, d'un schéma d'orientation local, d'une carte d'affectation des sols, du contenu à valeur indicative d'un guide ou d'un permis d'urbanisation moyennant une motivation démontrant que le projet :

- 1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;
- 2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis.

Il ressort de l'analyse ci-dessus que le projet soutenu par le PRU intègre l'ensemble des objectifs d'aménagement repris dans le schéma de développement communal concernant le site en question, même s'il permet une évolution de la densité envisagée il y a plus de 20 ans pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui. Déjà le SOL, qui est postérieur au SDC, avait prévu une densité plus importante. Par rapport à ce dernier, la densité prévue par le PRU est néanmoins inférieure si l'on prend en compte une urbanisation importante des surfaces constructibles prévues au plan de destination du SOL.

Les projets précis développés au sein du PRU devront être justifiés au regard de leur impact sur les paysages bâtis et non bâtis. L'urbanisation de l'ensemble de ces terrains visant à créer un nouveau

quartier de gare a été soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement (comprenant un volet d'analyse paysagère de l'impact du PRU). Celle-ci est jointe en annexe au PRU.

7.4 GUIDE COMMUNAL D'URBANISME (GCU)

La commune de Gembloux est couverte par un guide communal d'urbanisme²⁶ adopté en 1996.

Le guide communal d'urbanisme contient des prescriptions relatives aux manières de construire les bâtiments, voiries, espace publics et abords (implantation, hauteur, pente de toiture, matériaux, baies et ouvertures et autres).

En application de l'article 82 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, le PCAD (devenu SOL), postérieur au RCU (devenu GCU), a eu pour effet d'abroger, de plein droit, pour le territoire auquel il se rapporte, les dispositions du règlement communal d'urbanisme qui lui seraient contraires.

Pour l'analyse du SOL, il est renvoyé au point 7.2 ci-dessus.

Le PRU est arrêté pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides. Si l'arrêté adoptant le PRU doit se fonder sur un dossier comprenant une présentation du projet d'urbanisme, il n'a pas pour objet d'entrer dans les détails de la manière dans laquelle les constructions seront envisagées.

Les éventuels écarts aux GCU impliqués par la mise en œuvre des objectifs inscrits dans le présent PRU devront faire l'objet d'une analyse en détail dans le cadre des demandes de permis portant sur des projets précis au regard des conditions de l'article D.IV.5 du CoDT.

Ils seront justifiés notamment par les objectifs du PRU et sa volonté de proposer un projet urbain d'envergure qui s'inscrit dans les ambitions des Quartiers Nouveaux wallons en profitant de la localisation préférentielle du quartier à proximité de la gare.

²⁶ 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.

8 ADÉQUATION DU PROJET AU RÉFÉRENTIEL « QUARTIER NOUVEAU WALLON »

Préalable

L'analyse de l'adéquation du projet au Référentiel n'est pas obligatoire dans la réalisation d'un PRU. Elle résulte ici uniquement de la volonté politique.

L'introduction du Référentiel décrit celui-ci comme « un outil d'aide à la conception de quartiers nouveaux dans un contexte urbain ou rural. [] 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 cinq thématiques, 17 ambitions et 31 objectifs. »

En 2015, des projets autonomes sans vision d'ensemble

La première analyse des projets portés par les opérateurs privés a mis en évidence de fortes lacunes mais aussi des points exemplaires, comme indiqués sur le diagramme ci-dessous.

Certains manques résultaient du processus même qui avait conduit à la situation préalable au PRU. Il n'y avait ni participation, ni partenariat et développement local. La thématique du territoire et des ressources naturelles étaient prises en compte implicitement dans les projets des promoteurs tout comme celle du cadre de vie et de la mixité sociale. Les concepteurs avaient cependant tentés des innovations dans la conception urbanistique et architecturale. Enfin, la localisation à proximité immédiate de la gare permettait d'être exemplaire sur l'aspect de l'accès au transport collectif.

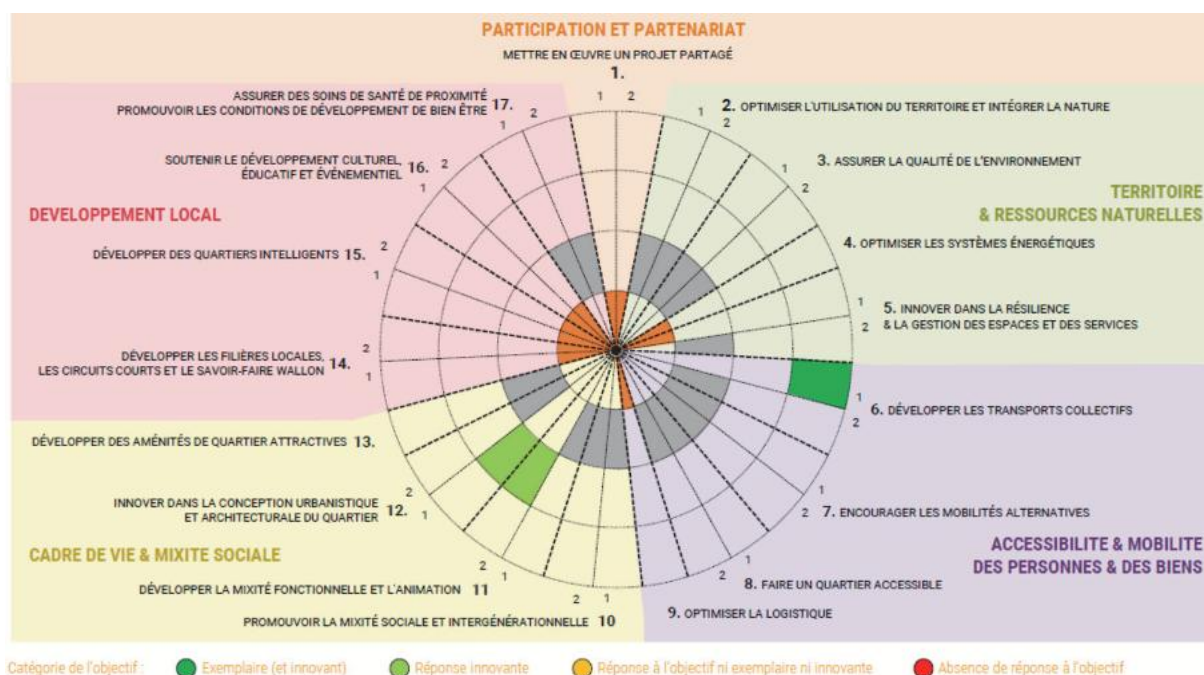


Figure 53 : Evaluation des projets initiaux des opérateurs privés au sein du PRU vis-à-vis du référentiel Quartier Nouveau (Alphaville)

En 2016 et 2017, mise en œuvre de la démarche

La participation et les partenariats ont été développés avec les porteurs de projets.

La réalisation d'un Masterplan global avec de vastes espaces publics fortement végétalisés a permis de réfléchir à une échelle élargie. Cela a conduit la Ville à inscrire le foncier Crélan, déjà arboré, comme celui du futur parc urbain du quartier. Ce principe a clarifié et réduit la place de la voiture dans le quartier. Ainsi, en dehors des rues, les véhicules sont garés en sous-sol des opérations immobilières. Les échanges avec la SNCB ont également conduit à inscrire la création d'un parking-silo dont l'usage pourrait être ouvert aux résidents du quartier. Cela a permis d'améliorer significativement les réponses aux ambitions de la thématique du territoire, des ressources naturelles, de l'accessibilité et de la mobilité des personnes et des biens.

La réalisation de plusieurs scénarii de formes urbaines, architecturales et de programmes sur les différents îlots, l'affirmation des programmes des acteurs comme l'Ecole du cirque, l'ATL Coala, la coopérative Agricovert, le commerce Pressoir et une possible maison médicale permettent une exemplarité dans le cadre de vie et le développement local.

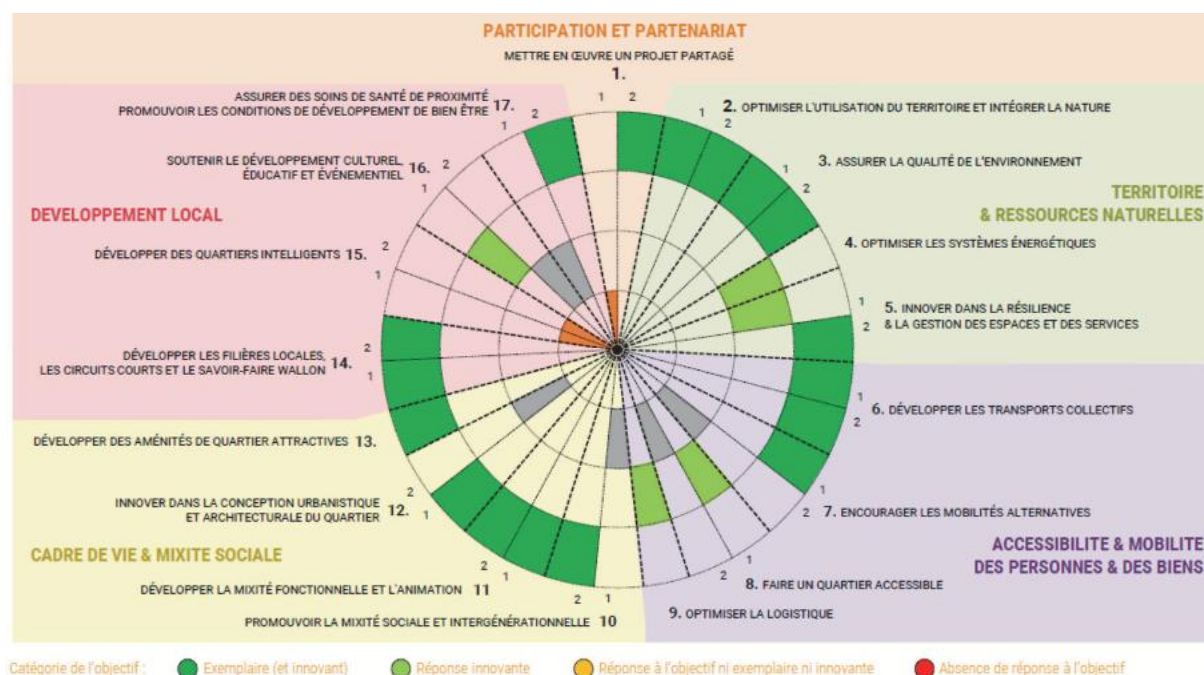


Figure 54 : Evaluation du PRU en cours d'élaboration vis-à-vis du référentiel Quartier Nouveau

Fin 2017, début 2018, une volonté d'aller encore plus loin dans l'exemplarité

La Ville de Gembloux a souhaité faire mieux dans l'adéquation au Référentiel. L'objectif « développer une stratégie de participation » restait un point rouge dans la démarche. Avec l'organisation de balades urbaines qui ont mobilisé plus d'une centaine d'habitants, la Ville a démontré sa capacité à mettre en place une concertation qu'il faudra poursuivre pendant la mise en œuvre du projet.

La compétence du BEP en matière de « gestion des déchets » avec la mise en place des points d'apports volontaires permet aussi désormais de répondre à l'objectif d'optimisation dans ce domaine.

Pour « garantir l'accessibilité pour tous », les espaces publics seront tous adaptés pour les PMR.

Un objectif étant de « soutenir une offre (pré)scolaire et éducative de qualité et innovante » a également trouvé une issue positive pour le quartier. La ville se positionne pour aménager une école dans le quartier en réutilisant le bâtiment de la banque Crélan localisé dans le futur parc.

Les échanges entre la DG01 et l'opérateur Besix-TP se sont affirmés pour le traitement de la Chaussée de Namur.

Enfin, la mise en œuvre du PRU s'est conclue par la définition de charges d'urbanisme dont l'ampleur a été discutée avec les opérateurs privés. Celles-ci permettront d'atteindre les ambitions fixées par le PRU en termes de qualité des espaces publics.

Certains objectifs ne trouvent pas encore de réponses dans le projet. C'est le cas de l'optimisation des systèmes énergétiques, même si dans le cas du PRU, les réseaux existants, notamment le réseau de gaz, seront valorisés, évitant ainsi d'en créer de nouveaux. Pour « favoriser la cohabitation entre habitants et usagers au profil démographique, socio-économique et culturel différent », les échanges devront encore se poursuivre bien que les programmes de logements intègrent une variété de typologies, notamment en prévoyant des logements publics. Le fait d'être un quartier de gare favorise également les croisements de population. « L'approche innovante et créative pour la conception de bâtiments et espaces performants » demandera encore logiquement un travail entre l'adoption du PRU qui fixe seulement les enveloppes bâties et le dépôt des permis d'urbanisme. L'ambition de « développer des quartiers intelligents » reste à travailler. Des pistes sont à l'étude sur la gestion du stationnement et la commercialisation.

En 3 ans, la ville a démontré qu'il était possible d'améliorer des projets, notamment en s'appuyant sur un dialogue soutenu avec les partenaires et en démontrant sa capacité à porter les ambitions.

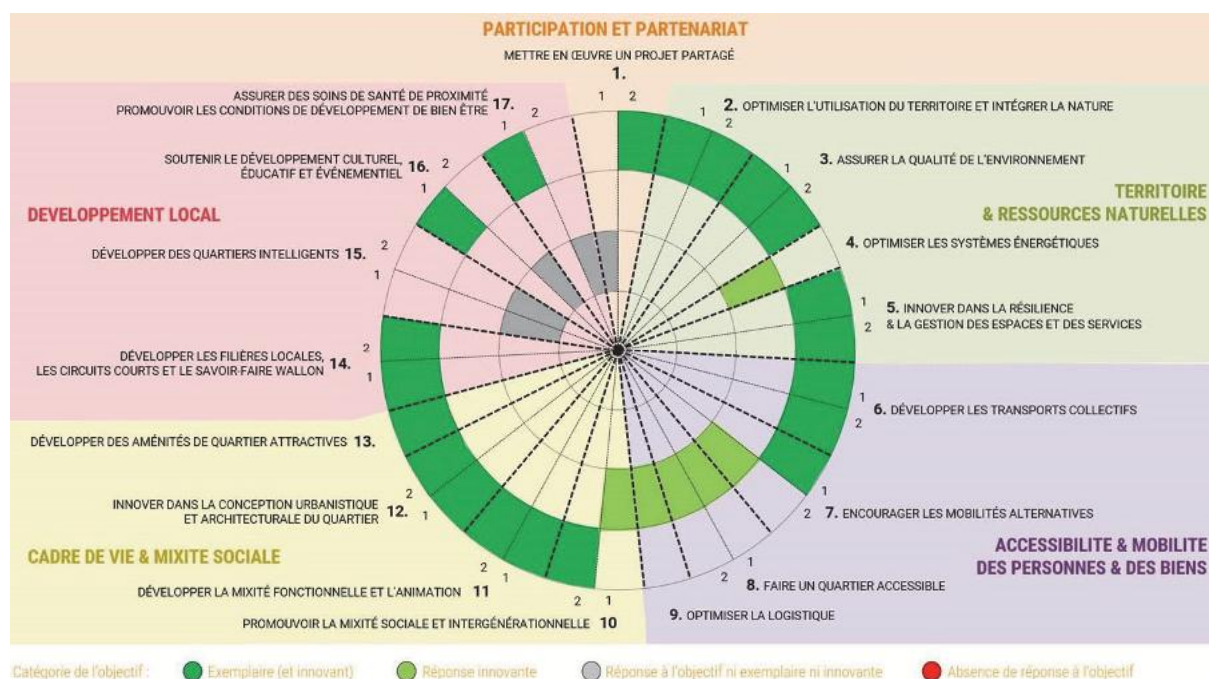


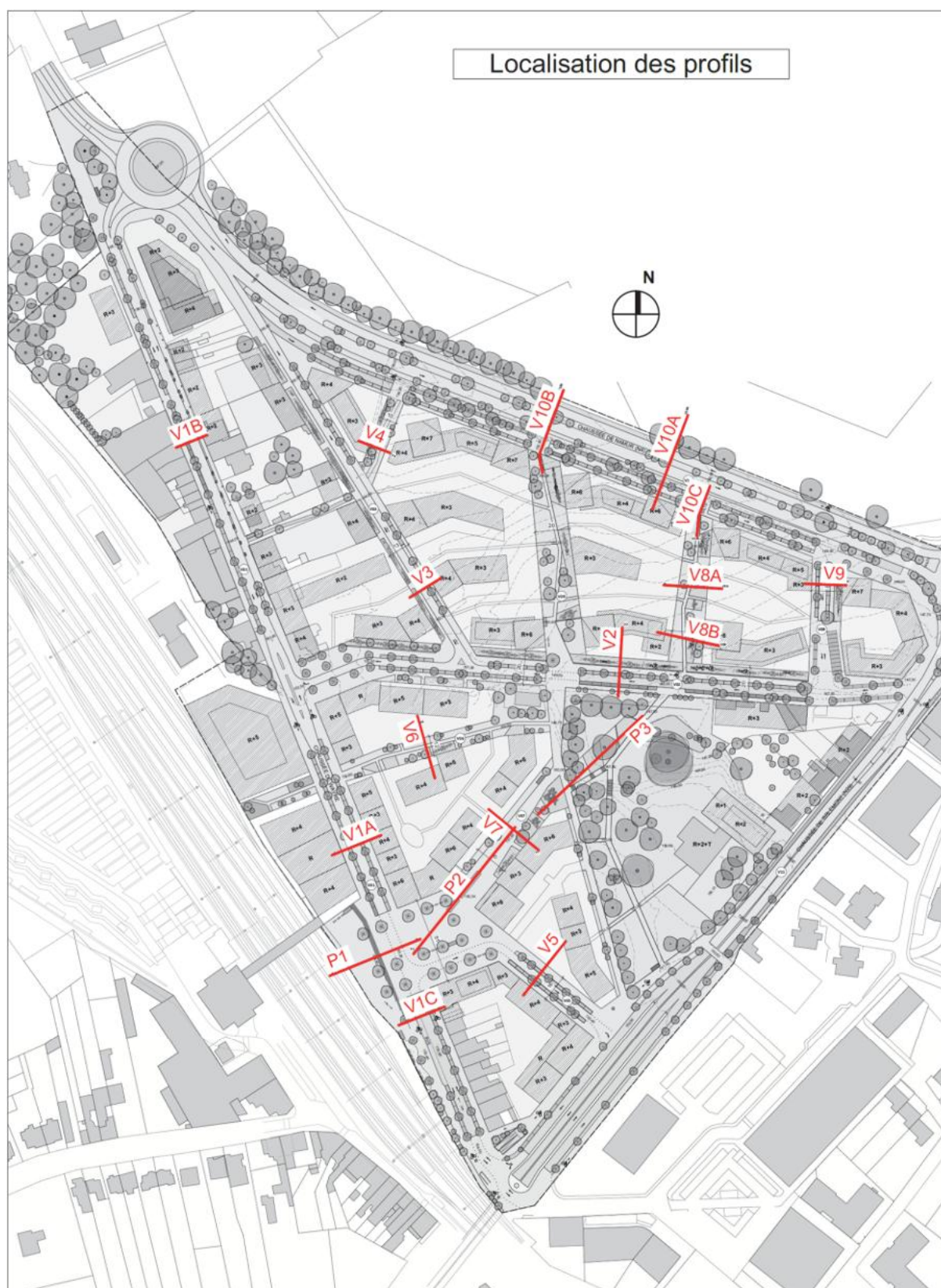
Figure 55 : Evaluation finale du PRU vis-à-vis du référentiel Quartier Nouveau

Les points ci-dessous reprennent quelques pistes de réflexions pour aller encore plus loin dans l'adéquation du projet avec le référentiel Quartier Nouveau :

- En matière de participation citoyenne (1.1), poursuivre la démarche initiée lors de la balade urbaine.
- En matière de quartier intelligent (15), une fois le développement du quartier amorcé, une application mobile de quartier pourrait être conçue.
- En matière de soutien au développement culturel, éducatif et événementiel (16.2), des événements devraient prendre place au sein du site pour animer la vie du quartier.
- En matière de conditions de développement et de bien-être (17.2), une offre sportive complémentaire à celle existante pourrait être située dans le quartier.
- En matière de mobilité-accessibilité (8), le projet pourrait être plus innovant en réduisant la place de la voiture, via par exemple l'application de normes plus restrictives sur les emplacements de stationnement, via un partenariat renforcé avec les TEC et la SNCB.
- □

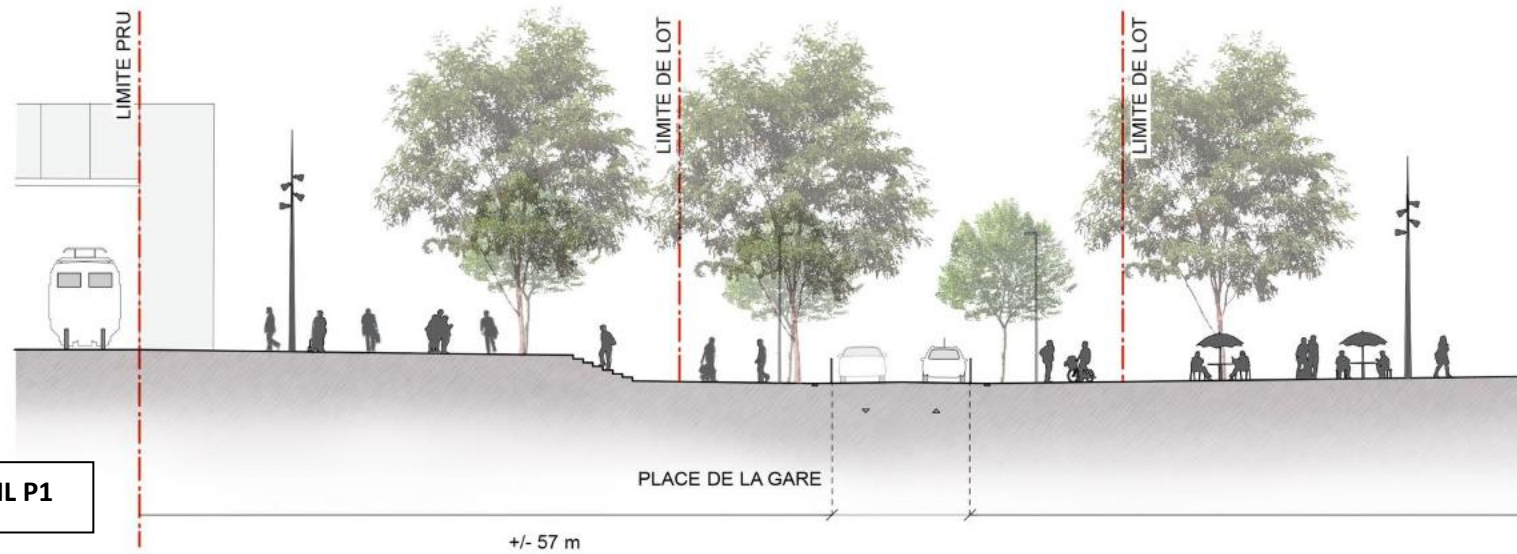
9 ANNEXES

9.1 PROFIL DES VOIRIES ET DES ESPACES PUBLICS

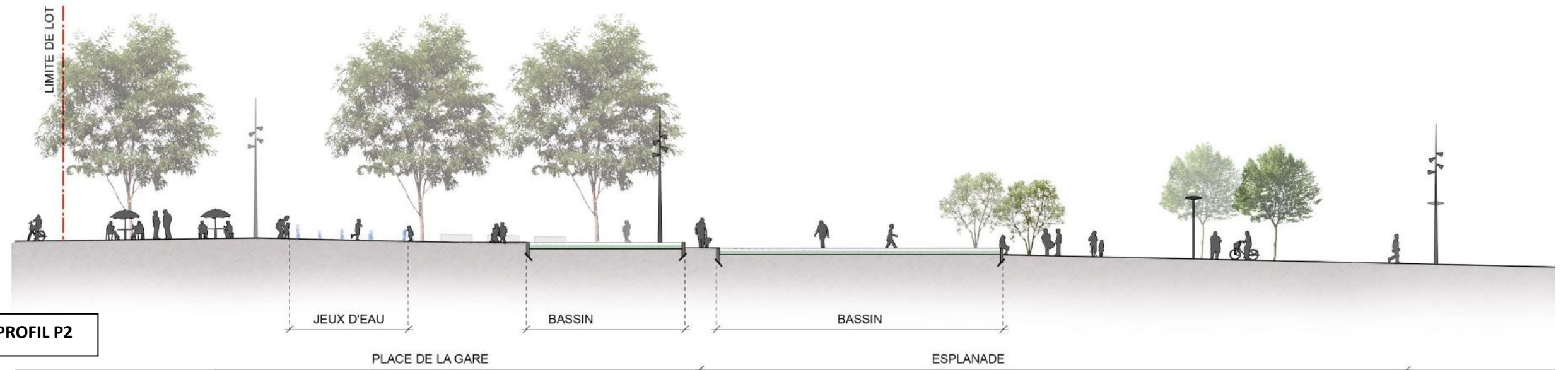


Profils de voiries (JNC)

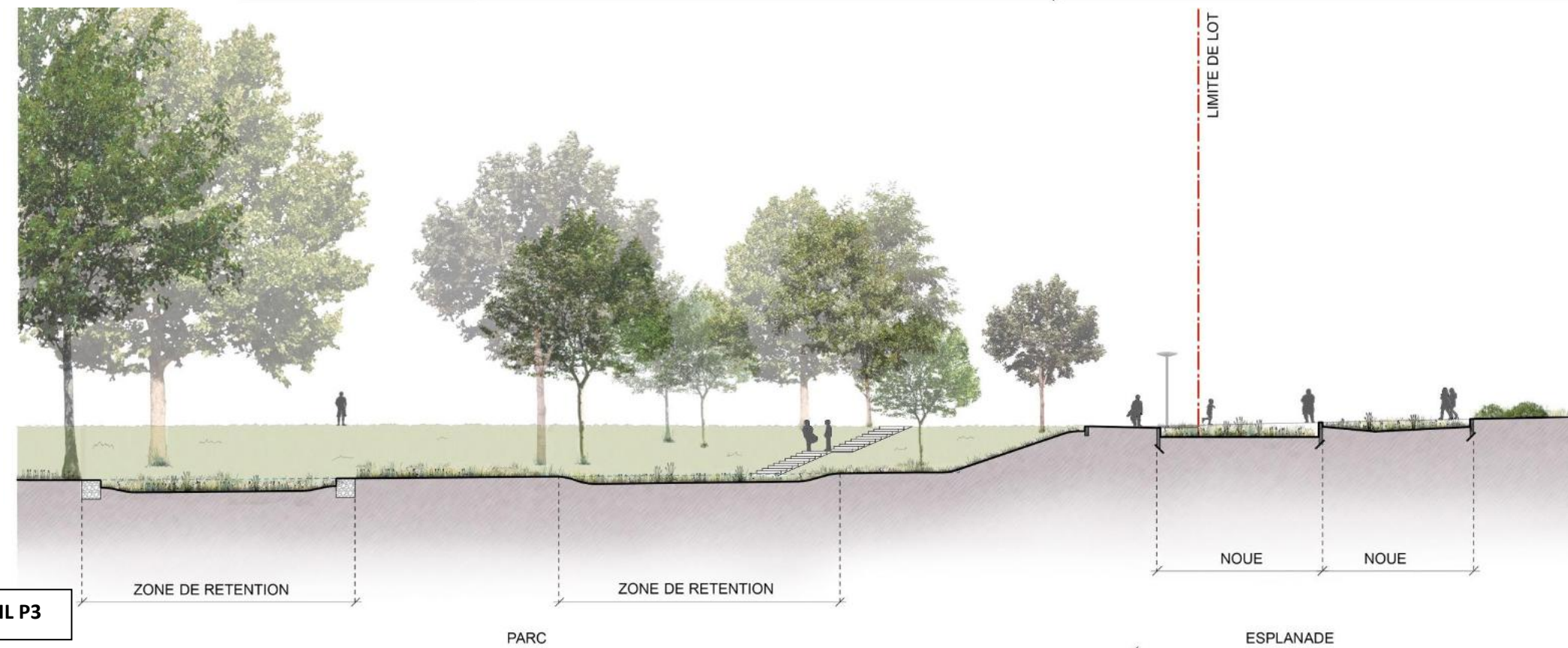
PROFIL P1

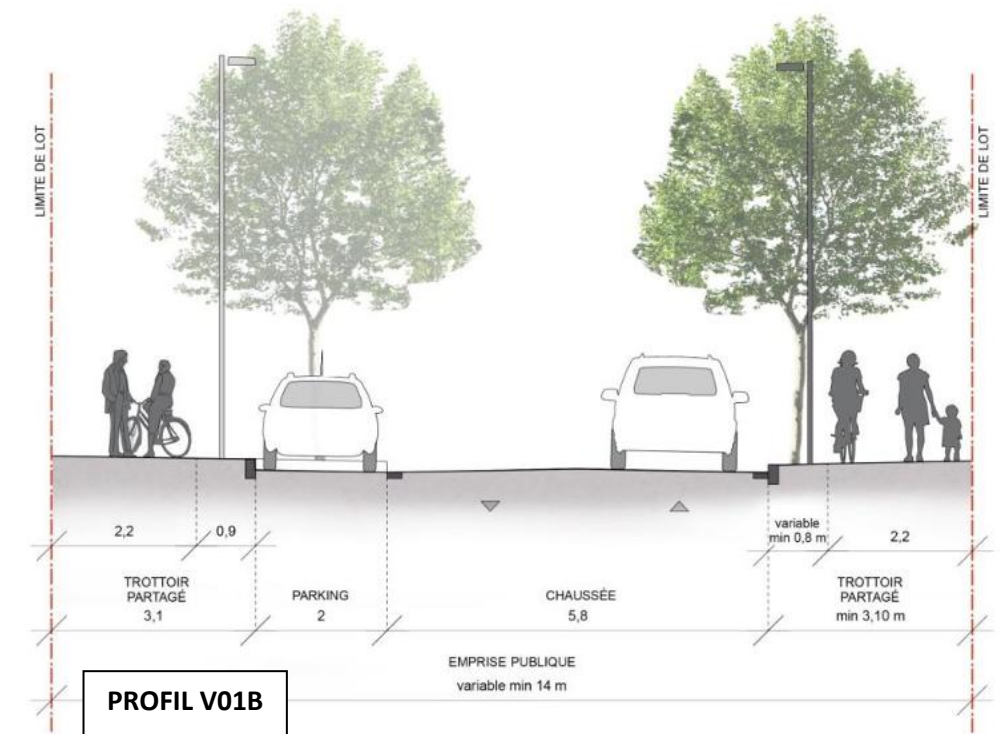
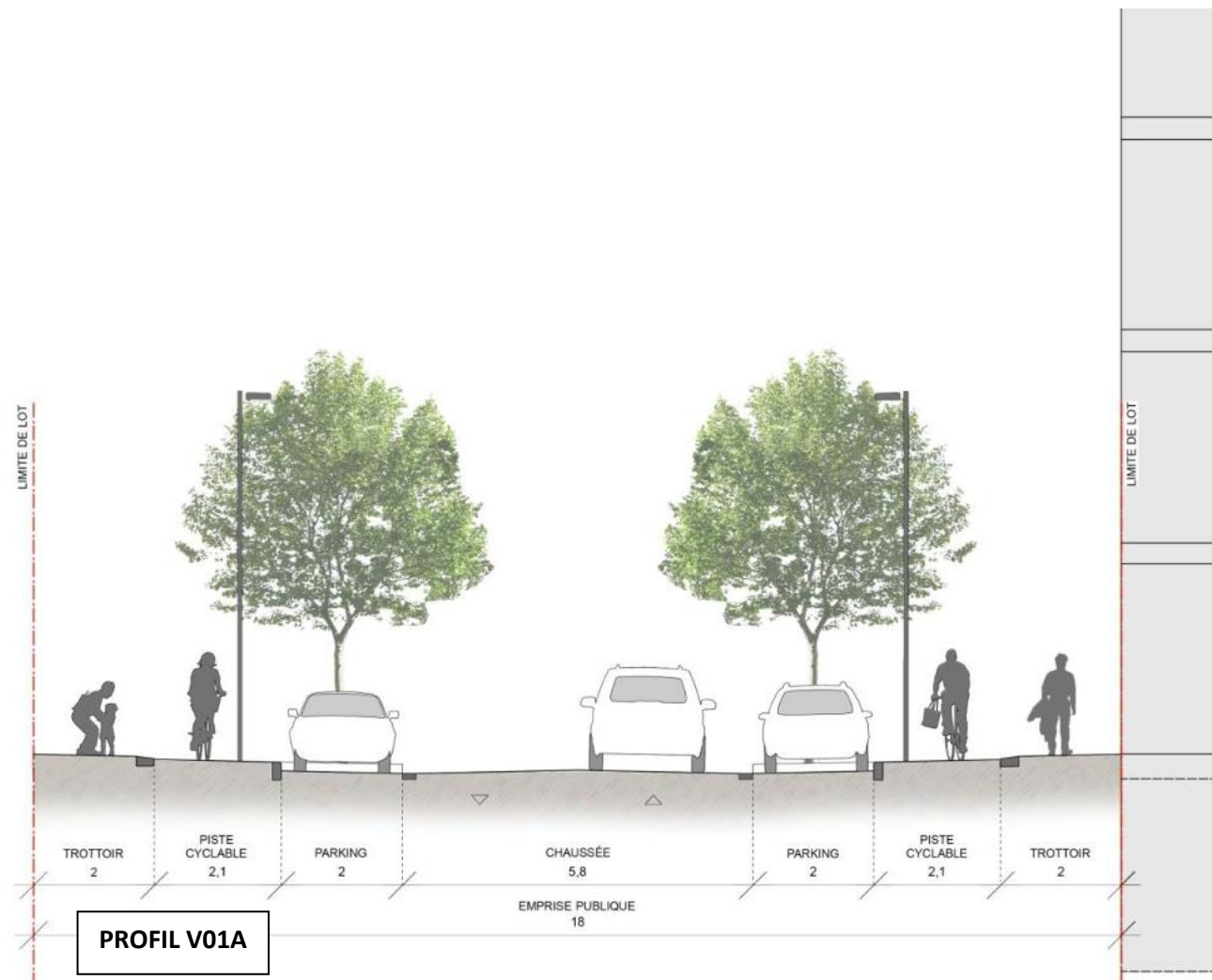


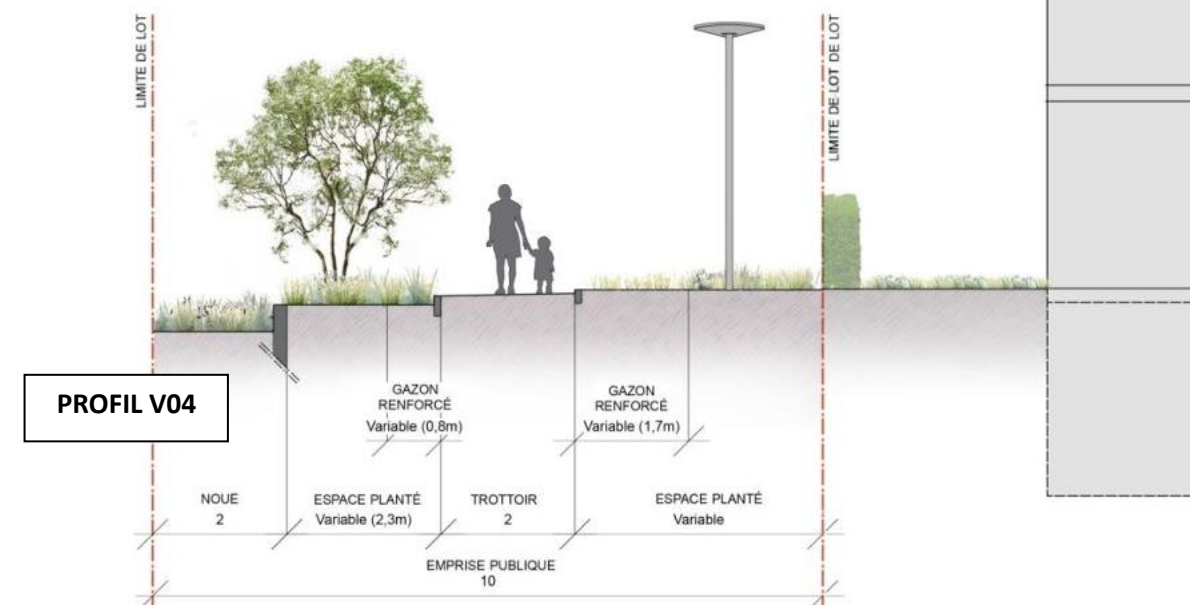
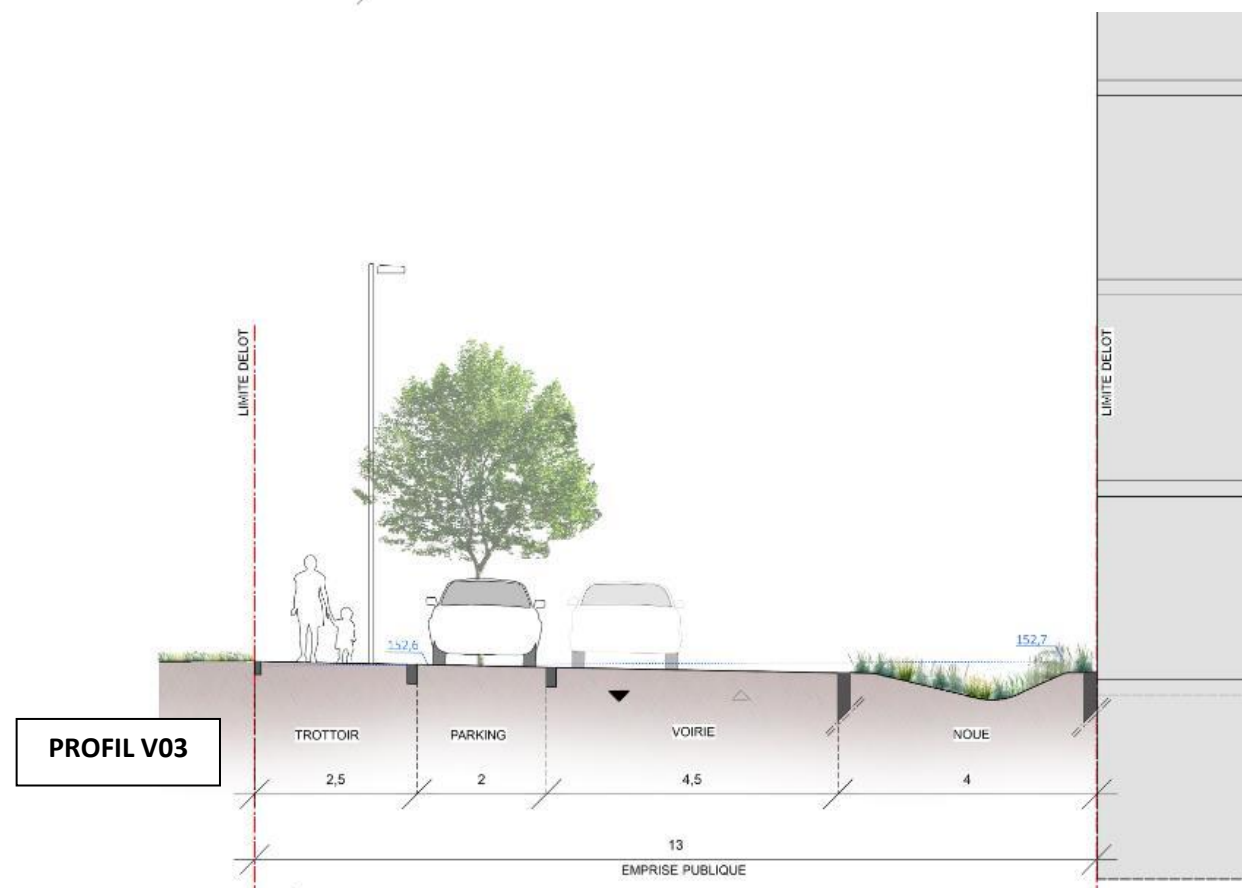
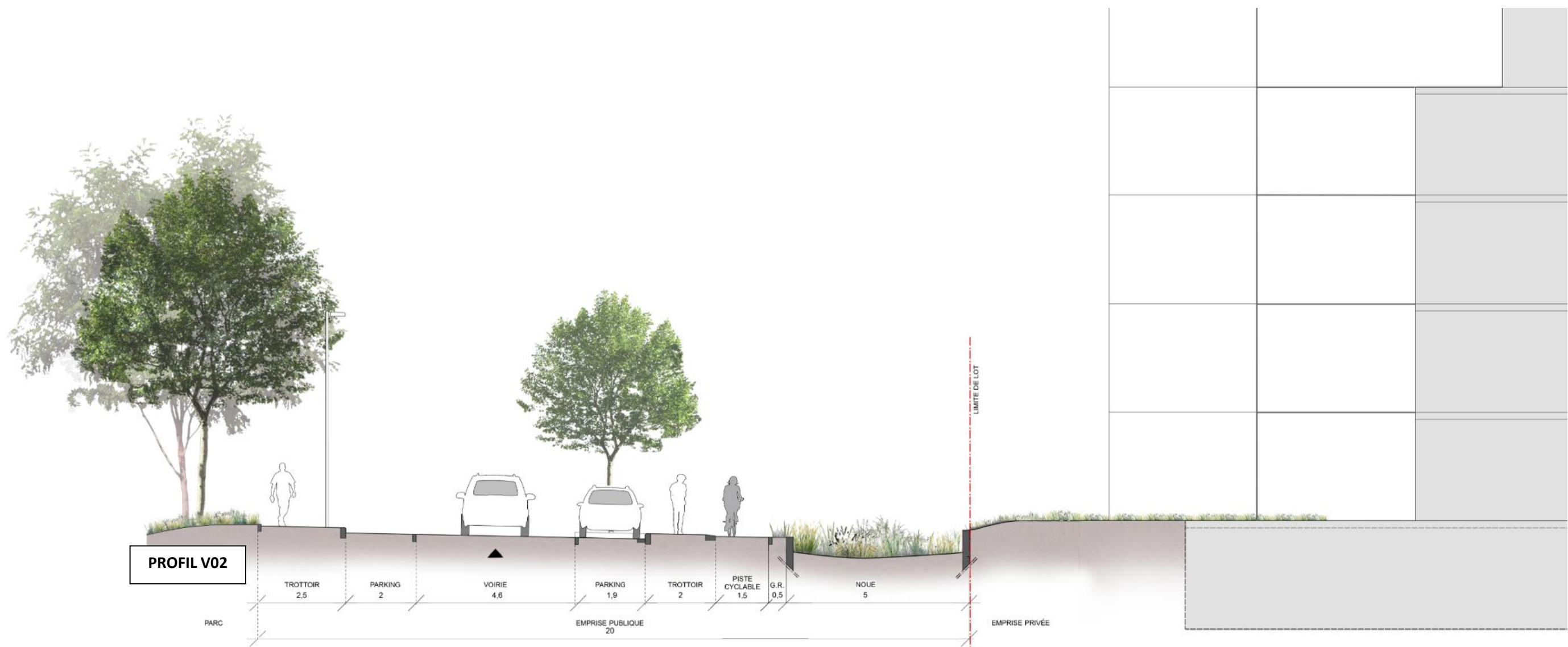
PROFIL P2

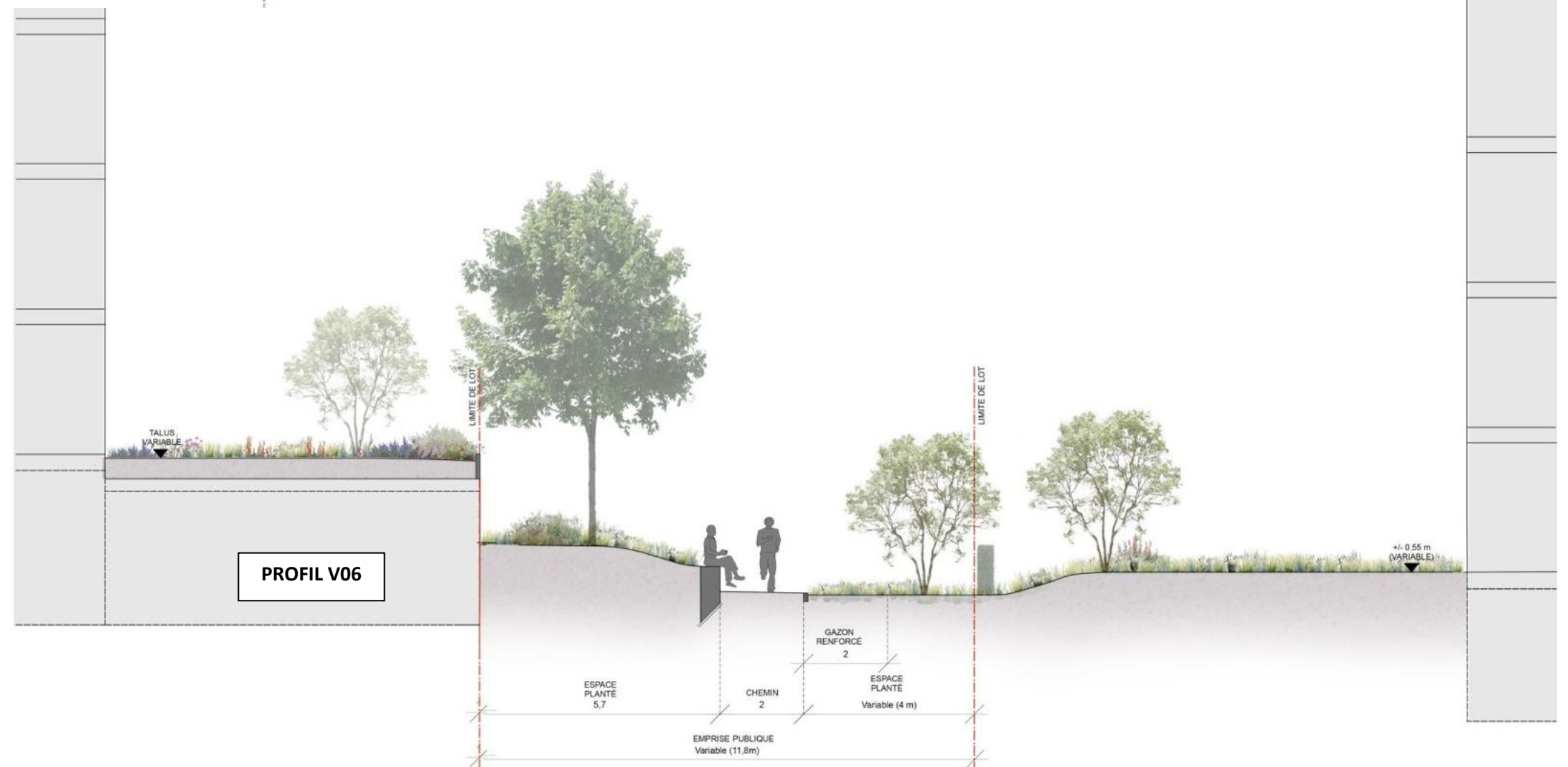
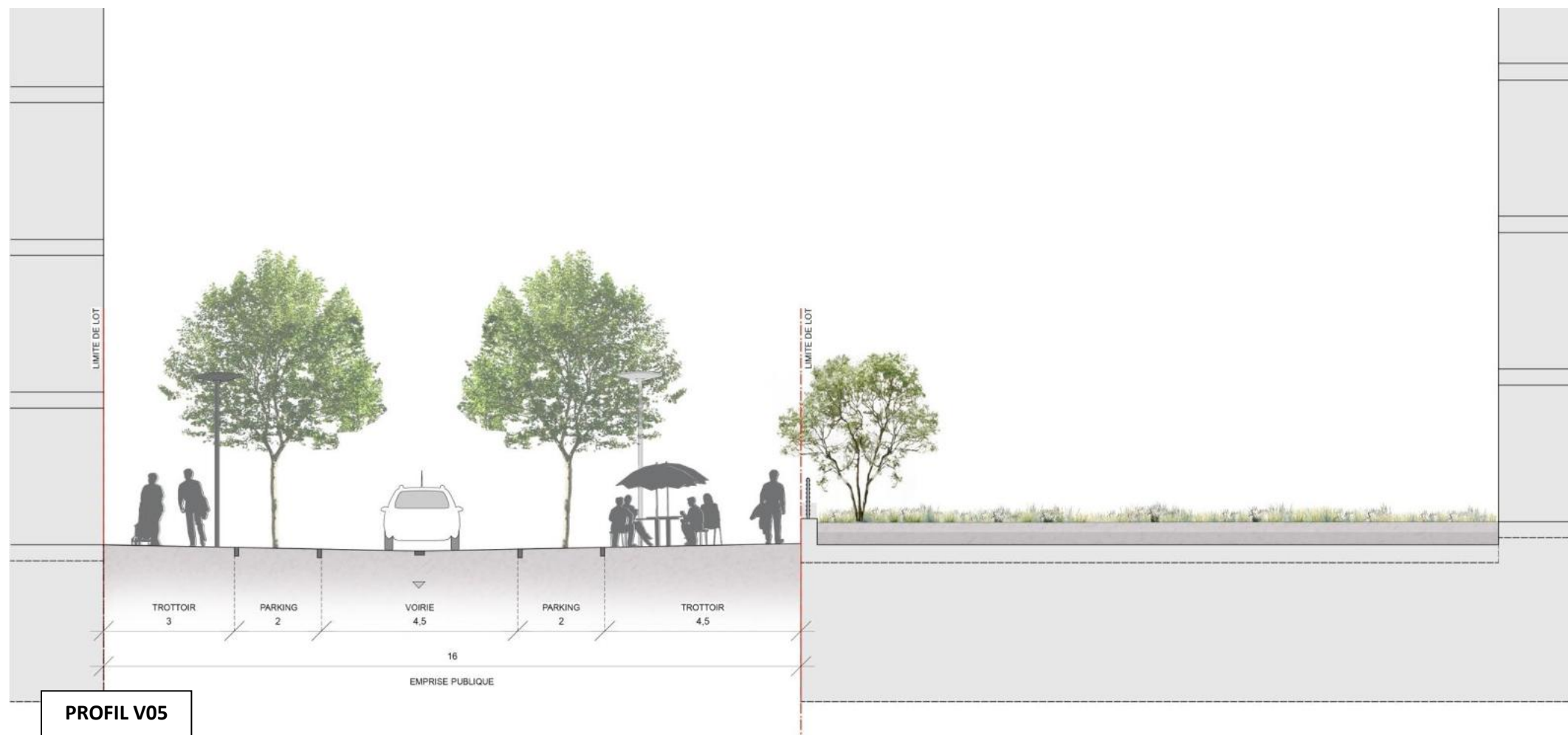


PROFIL P3

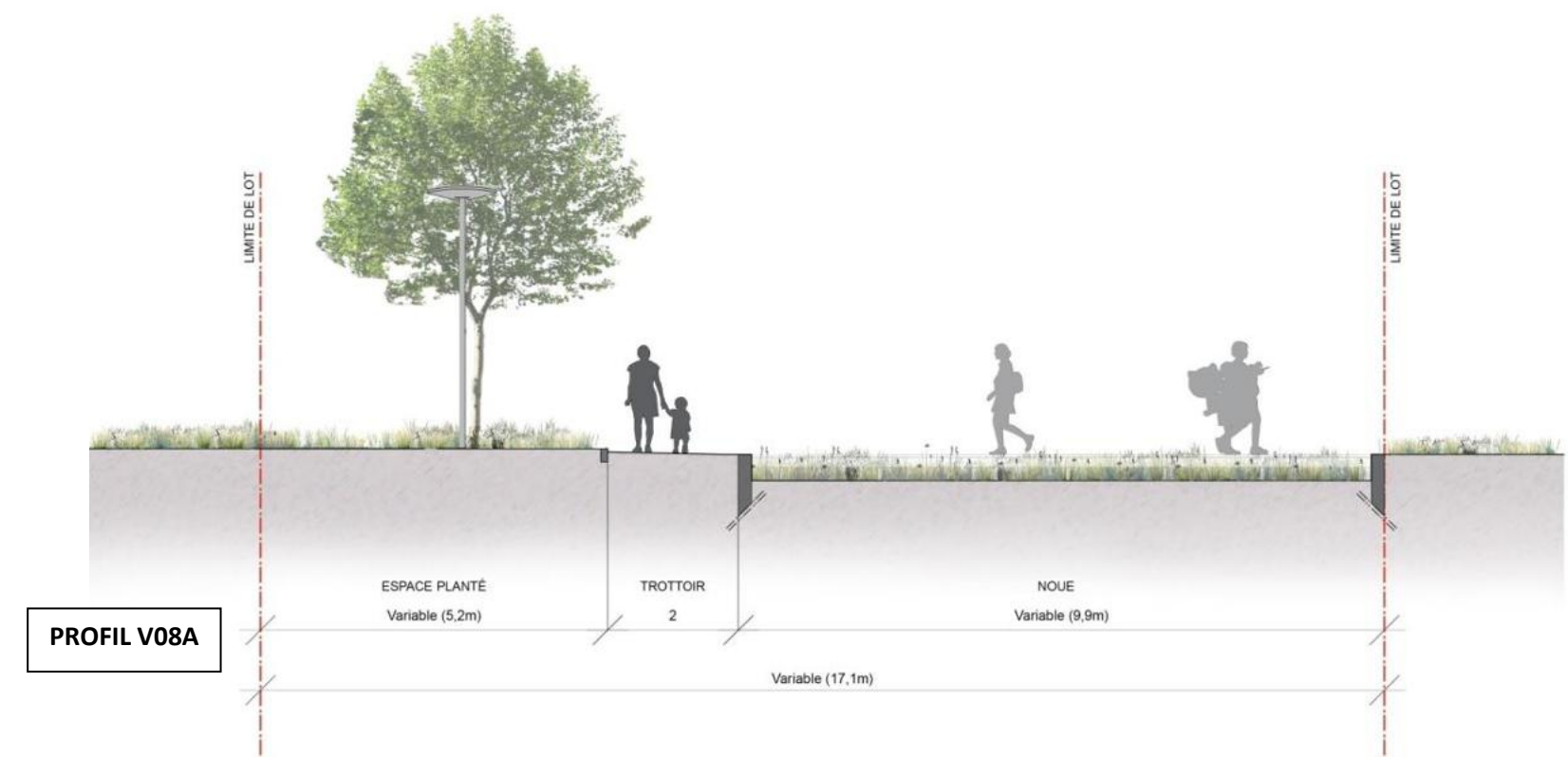








0 2,5 5m









9.2 ILLUSTRATIONS 3D DE L'ENSEMBLE DU PROJET DE PRU

Ces images illustrent l'urbanisation maximale du Quartier de la Gare prévue par le PRU. Il s'agit de la densité de construction maximale à long terme si tous les immeubles sont construits avec à chaque fois le nombre maximum de niveaux.

L'architecture représentée sur ces images est illustrative. Elle ne présage pas les projets architecturaux futurs qui feront l'objet de permis et qui seront soumis à des mesures de publicité ultérieures.



Figure 56 : Vue vers le Nord



Figure 57 : Vue vers l'Est



Figure 58 : Vue vers le sud