

ETUDE DESTINEE A ETABLIR LES SCENARIOS DE VALORISATION DU SITE DE LA SABLIERE DE STRICHON AU REGARD DE SA LOCALISATION DANS LA COMMUNE DE VILLERS-LA-VILLE

DIAGNOSTIC
ENJEUX
SCENARIOS

Etude réalisée par le CREAT, *Centre d'Etudes en Aménagement du Territoire (CREAT) de l'UCL*
représenté par le Professeur Yves Hanin, Directeur du CREAT
Place du Levant, 1 – Bâtiment Vinci à 1348 LOUVAIN-LA-NEUVE

Ont participé à cette étude : Yves Hanin, Ludivine Fromont et Bénédicte Dawance



Pour le compte de *Madame et Monsieur Toumpsin-Givron*,
propriétaires du site de la sablière de Strichon ,
chaussée romaine, 43 à 5140 SOMBREFFE



mars 2012 –

TABLE DES MATIERES

1	PRÉAMBULE : CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE	4
1.1	HISTORIQUE JURIDIQUE	6
1.2	ETUDES DÉJÀ RÉALISÉES À L'INITIATIVE DU PROPRIÉTAIRE	7
2	DIAGNOSTIC	8
2.1	CLÉS DE LECTURE À L'ÉCHELLE SOUS RÉGIONALE	8
2.1.1	STRUCTURE DES RESEAUX DE TRANSPORTS	8
2.1.2	DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE	10
2.1.3	LES PÔLES STRUCTURANTS DU TERRITOIRE.	11
2.2	MORPHOGÉNÈSE ET ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL	13
2.2.1	CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES FONDAMENTALES	13
2.2.2	GENÈSE ET ÉVOLUTION DU TERRITOIRE	14
2.2.3	LECTURE DE LA STRUCTURE URBANISTIQUE DU TERRITOIRE COMMUNAL	17
2.3	POPULATION, LOGEMENT, ACTIVITÉS, ÉQUIPEMENTS, RÉSEAUX ET MILIEU NATUREL	21
2.3.1	DÉMOGRAPHIE	21
2.3.2	STRUCTURE DE LA POPULATION	21
2.3.3	TYPLOGIE DU LOGEMENT	23
2.3.4	DISPONIBILITÉS FONCIÈRES	24
2.3.5	DYNAMIQUES FONCIÈRES	26
2.3.6	EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES	27
2.3.7	COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ	28
2.3.8	LES RÉSEAUX DE TRANSPORT	29
2.3.9	LES RÉSEAUX TECHNIQUES	34
2.3.10	BIODIVERSITÉ	35
2.4	SITUATION DE DROIT	38
2.4.1	LES DOCUMENTS PLANOLOGIQUES	38
2.4.2	LES DOCUMENTS D'ORIENTATION	39
2.4.3	LES AUTRES ÉLÉMENTS JURIDIQUES	40
2.5	STRUCTURE TERRITORIALE ET TENDANCES D'ÉVOLUTION	42
2.5.1	UN ENJEU MAJEUR DE STRUCTURE : LES POLARITÉS COMMUNALES	42
2.5.2	DYNAMIQUES TERRITORIALES ET TENDANCES D'ÉVOLUTION	43
3	SYNTHÈSE DES ENJEUX	47
4	SCÉNARIIS DE VALORISATION DU SITE	50
4.1	SCÉNARIO 1 : LA CONTAGION	52
4.1.1	PRÉSENTATION DU SCÉNARIO	52
4.1.2	EVALUATION DU SCENARIO	53
4.1.3	CONCLUSION.	55
4.2	SCENARIO 2 : LA CHARNIERE	56
4.2.1	PRESENTATION DU SCENARIO	56
4.2.2	EVALUATION DU SCENARIO	57
4.2.3	CONCLUSION.	59

4.3	SCÉNARIO 3 : UN PÔLE LOCAL	61
4.3.1	PRÉSENTATION DU SCÉNARIO	61
4.3.2	EVALUATION DU SCÉNARIO	62
4.3.3	CONCLUSION.	65
4.4	SCÉNARIO 4 : UNE NOUVELLE CENTRALITÉ	67
4.4.1	PRÉSENTATION DU SCÉNARIO	67
4.4.2	EVALUATION DU SCÉNARIO	68
4.4.3	CONCLUSION.	71
5	<u>NOTE DE SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS</u>	73
5.1	REMARQUES FORMULÉES LORS DE LA PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS AUX MANDATAIRES COMMUNAUX	73
5.2	SYNTHÈSE DES SCÉNARIOS ET MISE EN PERSPECTIVE	74
5.3	RECOMMANDATIONS	76

1 PREAMBULE : CONTEXTE ET METHODOLOGIE

Contexte

La sablière de Strichon jouxte le hameau de Strichon, entre Mellery et Villers-la-Ville. Elle couvre plus de 18 ha. Elle a été exploitée jusqu'en 1983, désaffectée en 1991 et réaffectée en zone d'habitat.

Les propriétaires du site sont aujourd'hui désireux de valoriser ce bien immobilier en proposant un vaste programme mixte de constructions durables comportant divers types de logements, des équipements et des commerces. Une esquisse est aujourd'hui produite sur base de ce programme mixte.

Le projet a été alimenté par diverses études. Une étude sur la biodiversité menée par le GIRIA a permis de déterminer des zones à protéger. Une étude menée par TRANSITEC donne des éléments en matière d'accessibilité au site. Une étude sur la gestion des eaux a été menée par le professeur XANTHOULIS.

Face à l'ampleur du projet, plusieurs réactions sont apparues.

Le Conseil communal a émis un avis de principe positif conditionné d'une part par l'aménagement d'une voirie privée, par la création d'équipements collectifs et d'autre part à la compatibilité avec le schéma de structure en cours d'élaboration.

La Commune a lancé son schéma de structure en 2009. L'auteur de projet du schéma de structure (ICEDD) a produit une note sur le projet d'urbanisation de la sablière. Il formule de nettes réserves en matière d'accessibilité, de création d'une polarité, de traitement des espaces publics et des espaces non bâtis, d'articulation entre espaces privés et publics ainsi qu'au niveau de l'architecture innovante proposée. L'auteur de projet souligne les points positifs de l'option de constructions passives, des cheminements doux et de la gestion des espaces naturels protégés.

Le cabinet du Ministre de l'aménagement du territoire a marqué un intérêt pour le projet pour autant qu'il soit accepté par les autorités locales et que le fonctionnaire délégué marque son accord.

Enfin un comité de riverains s'est constitué contre le projet en raison des impacts sur la biodiversité et les répercussions liées aux trafics induits.

En conséquence, il apparaît que certains points du projet sont positivement appréciés mais qu'il est critiqué principalement sur deux aspects : son adéquation avec sa localisation dans la commune et la composition urbanistique proposée.

Méthodologie

L'objet de la présente étude vise à **identifier les enjeux d'urbanisation du site à l'échelle de l'aménagement du territoire** sur base d'une analyse du contexte global du site, de ses atouts et des contraintes et ensuite **dégager les scénarios de valorisation** en cohérence par rapport au contexte. L'étude se conclut par une **synthèse visant à dégager le(s) scénario(s) le(s) plus adéquat(s)** et pointer les **éléments clefs pour construire un projet** en cohérence par rapport au site et au contexte.

L'étude se structure en plusieurs temps.

Dans un premier temps, le site sera analysé par rapport aux dynamiques sous régionales, au contexte communal et caractéristiques locales. Ce repositionnement permettra d'identifier les atouts, faiblesses, opportunités, menaces et les enjeux liés à la valorisation du site.

Cette première partie sera suivie de l'élaboration des scénarios de valorisation du site visant à clarifier sa position dans la structure urbanistique, définir une programmation globale en cohérence avec le développement communal.

Ces différents scénarios seront évalués en fonction de leurs impacts à l'échelle locale, communale, voire supra-communale.

L'étude se conclut par une synthèse permettant de dégager le(s) scénario(s) le(s) plus adéquat(s) et pointer les éléments clefs utiles pour la suite du projet.

Concertation du projet

L'esquisse du projet a été présentée aux mandataires communaux préalablement à cette présente étude. Dans le cadre de ce travail, les différents scénarios ont été présentés aux mandataires communaux ; lesquels ont émis une série de remarques reprises (dans la note de synthèse).

A ce stade, seuls les mandataires communaux ont été concertés. La concertation d'autres acteurs communaux (CCATM entre autres) et des acteurs régionaux (initialement prévue dans le cadre de cette étude) n'a pu être organisée durant la période d'élaboration de ce dossier. Il n'en reste pas moins vrai que cette étude constitue une base de discussion pour les débats à venir avec les acteurs régionaux.

1.1 HISTORIQUE JURIDIQUE

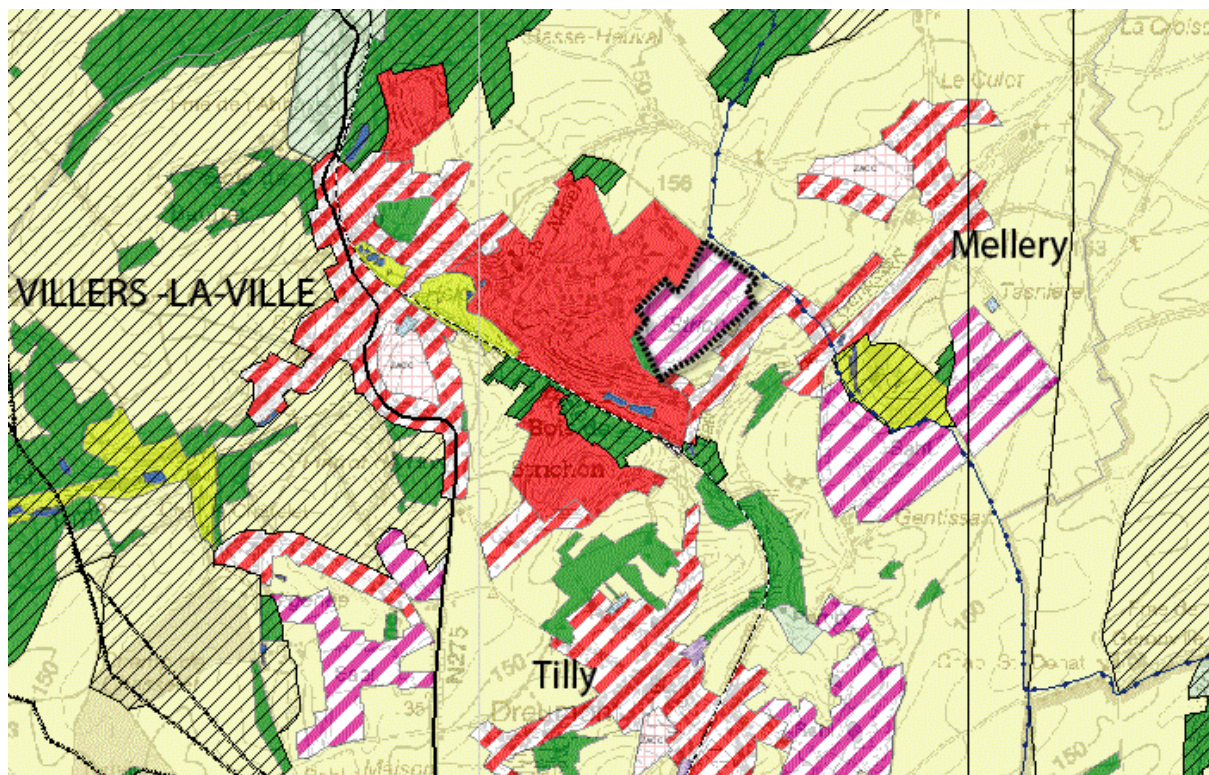


figure 1. Extrait du plan de secteur

Au regard du Plan de Secteur de Nivelles, adopté par Arrêté Royal du 1^{er} décembre 1981, le site est implanté en zone d'extraction.

Une activité extractive fut effectivement présente sur le site. Elle débuta en 1970 pour finalement cesser en 1983.

Cela étant, en date du 20 décembre 1991, un arrêté ministériel fut adopté et entraîna la désaffectation et la rénovation du site SAE/NI44 dit « Carrière de Strichon » à Villers-la-Ville. Cet arrêté faisait suite, d'une part, à un arrêté ministériel du 4 novembre 1991 constatant la désaffectation du site et le fait qu'il devait être rénové et, d'autre part, à un avis du collège communal du 6 décembre 1991 approuvant le principe et le périmètre à réhabiliter et décidant de proposer une affectation du périmètre « à l'habitat à caractère résidentiel ».

Le site fut ainsi reconnu en tant que site d'activité économique désaffecté (SAED).

Conformément au CWATUP alors en vigueur, ledit arrêté ministériel a décidé également qu'il y avait lieu de réviser le plan de secteur dans le périmètre concerné.

L'arrêté définitif du 20 décembre 1991 destine le site à l'habitat. Son article 2 dispose très clairement : « *Le site est destiné à l'habitat* ».

Suite à l'arrêté ministériel du 20 décembre 1991 décidant la désaffectation du site dit « Carrière de Strichon » et sa réaffectation en zone d'habitat et décrétant la révision matérielle du plan de secteur, il y a lieu de considérer que, juridiquement, c'est l'affectation à l'habitat qui s'impose réglementairement et que toute autre affectation serait contraire au droit en vigueur. En effet, la révision du plan de secteur par le biais de l'arrêté définitif du 20 décembre 1991 est parfaitement valable.

Le SAED devint ensuite un **site à réaménager (SAR)**, au sens où on l'entend toujours actuellement, et ce en application de l'article 56 du décret-programme du 23 février 2006 concernant les actions prioritaires pour l'avenir wallon, qui prévoit que « *tout site d'activité économique désaffecté reconnu à la date d'entrée en vigueur du présent décret a la qualité de site à réaménager au sens de l'article 169, § 4, [du CWATUP]* ».

La question de la destination de la zone en habitat définit par l'arrêté ministériel du 20 décembre 1991 a cependant continué à susciter des interrogations et a été à l'origine d'une étude juridique initiée par le propriétaire dès 2007. Le 21 mai 2010, à la suite d'une interpellation émanant de son conseil, la DGO4 a remis un avis qui confirme que :

- le site dit « Carrière de Strichon » doit être considéré comme un SAR reconnu définitivement au sens de l'article 169, §4, du CWATUPE ;
- le(s) permis d'urbanisme relatif(s) aux travaux de réaménagement du site est (sont) dorénavant régi(s) par l'art. 127, §1^{er}, 5° et §3, du CWATUPE ;
- les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 20 décembre 1991 restent d'application car non visées par les documents auxquels l'article 127, §3, du Code permet de s'écarter. Le réaménagement du site devra donc rencontrer la destination d'habitat prescrite par ledit arrêté.

1.2 ETUDES DÉJÀ RÉALISÉES À L'INITIATIVE DU PROPRIÉTAIRE

Le site de la Sablière a d'ores et déjà fait l'objet de plusieurs études à la demande du propriétaire :

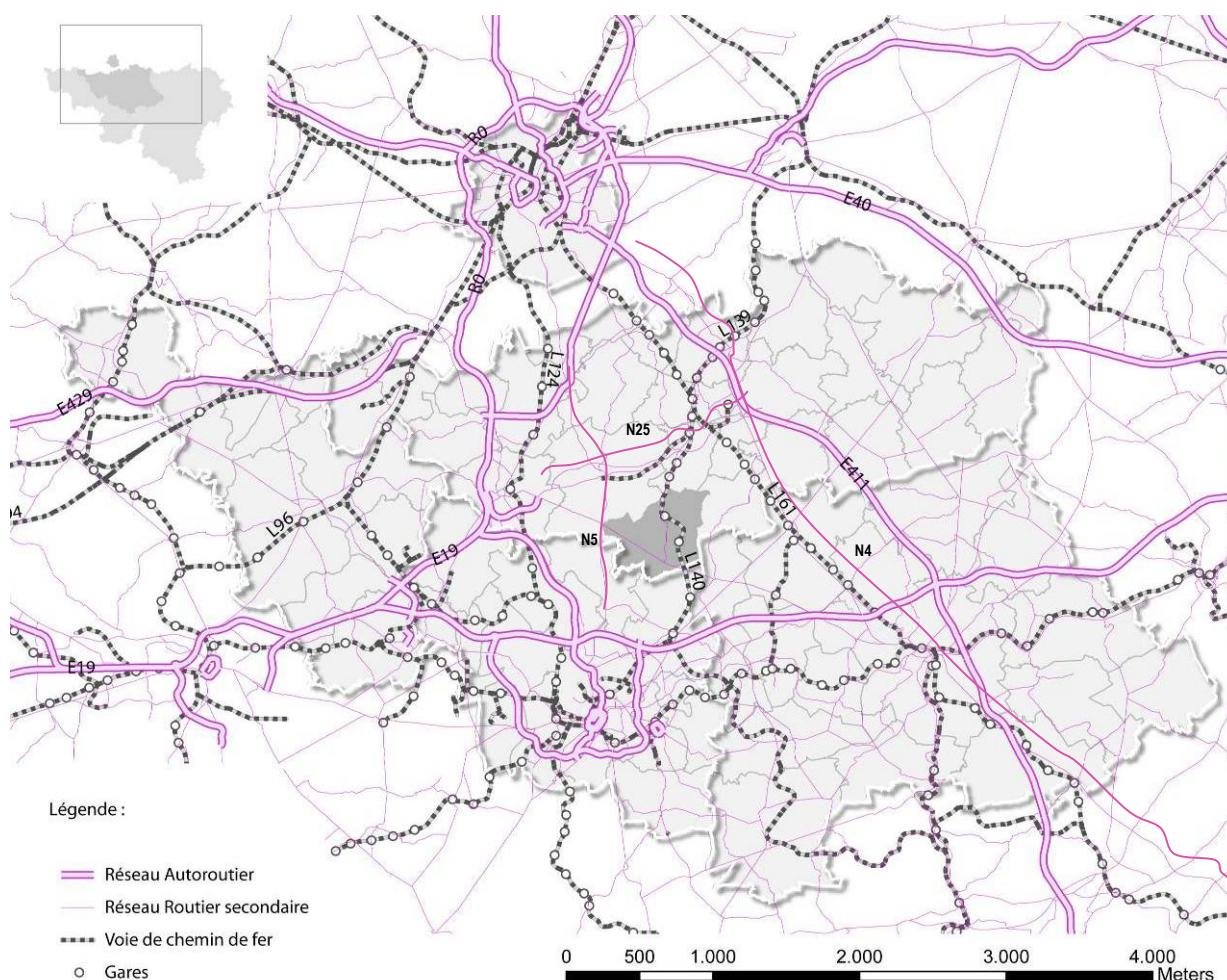
- Le GIRIA (association du Groupe Interuniversitaire de Recherche en Ecologie Appliquée) a effectué une étude faune flore. Elle a à ce titre fait un inventaire des différents biotopes, de la faune et la flore remarquable, rare ou menacée présente sur le site. Le tout a abouti à la production d'une **carte d'évaluation biologique permettant de repérer les zones particulièrement sensibles sur le site**.
- Une étude concernant **l'évacuation des effluents d'eaux pluviales et domestiques** a été réalisée par D. Xanthoulis, professeur à la faculté universitaire des sciences agronomiques de Gembloux. Plus particulièrement, l'auteur de l'étude examine sur les parties en contrebas du site, les potentialités pour avoir recours à une épuration des eaux usées par filtres végétalisés et évalue la vitesse d'infiltration du sol. Cette étude devrait être affinée par la suite sur base des plans de construction des différents logements.
- Enfin, le bureau d'étude Transitec, également auteur du Plan Communal de Mobilité de Villers la Ville, a réalisé une **étude de mobilité**. Le rapport évalue le trafic généré par le projet de lotissement projeté et l'impact sur le réseau local. Il dégage ensuite des mesures à prendre en faveur de la mobilité douce.

2 DIAGNOSTIC

2.1 CLÉS DE LECTURE À L'ÉCHELLE SOUS RÉGIONALE

2.1.1 STRUCTURE DES RESEAUX DE TRANSPORTS

Le réseau de transport autoroutier, majoritairement orienté vers Bruxelles est particulièrement développé dans cette partie de la région. On remarque ainsi la présence de trois autoroutes à proximité de Villers la Ville : l'E 19 (Mons Bruxelles) L'E411 (Luxembourg Bruxelles) et l'E42 (Mons Liège). A ce réseau autoroutier, il faut ajouter la N 25 (Louvain-la-Neuve-Nivelles), la N5 (Charleroi-Waterloo-Bruxelles) et la N4 (Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg).



Echelle ?!!

figure 2. Réseau de transport principal régional

En termes de réseau ferroviaire, les gares de la commune (Villers-la-Ville et Tilly) sont situées sur la ligne 140 à 25 minutes d'Ottignies et de Charleroi. La gare de Villers-la-Ville constituera à terme un des terminus du RER bruxellois. Notons cependant que pour se rendre à Bruxelles, une rupture de charge à Ottignies subsistera.

Aujourd'hui, la fréquence de la ligne 140 est de 42 trains voyageurs/jours en semaine (à raison de 1 à 2 trains par heure dans chaque direction) et 16 trains voyageurs/jours le week-end (à raison de 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens).

Le déplacement à l'échelle régionale reste fortement lié aux véhicules particuliers, avec près de 73% de la population qui utilise l'automobile pour ses déplacements (source : Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon). L'importance des flux notamment vers Bruxelles mais également sur les axes principaux Est Ouest, génère localement la congestion des autoroutes mais également de certaines routes régionales.

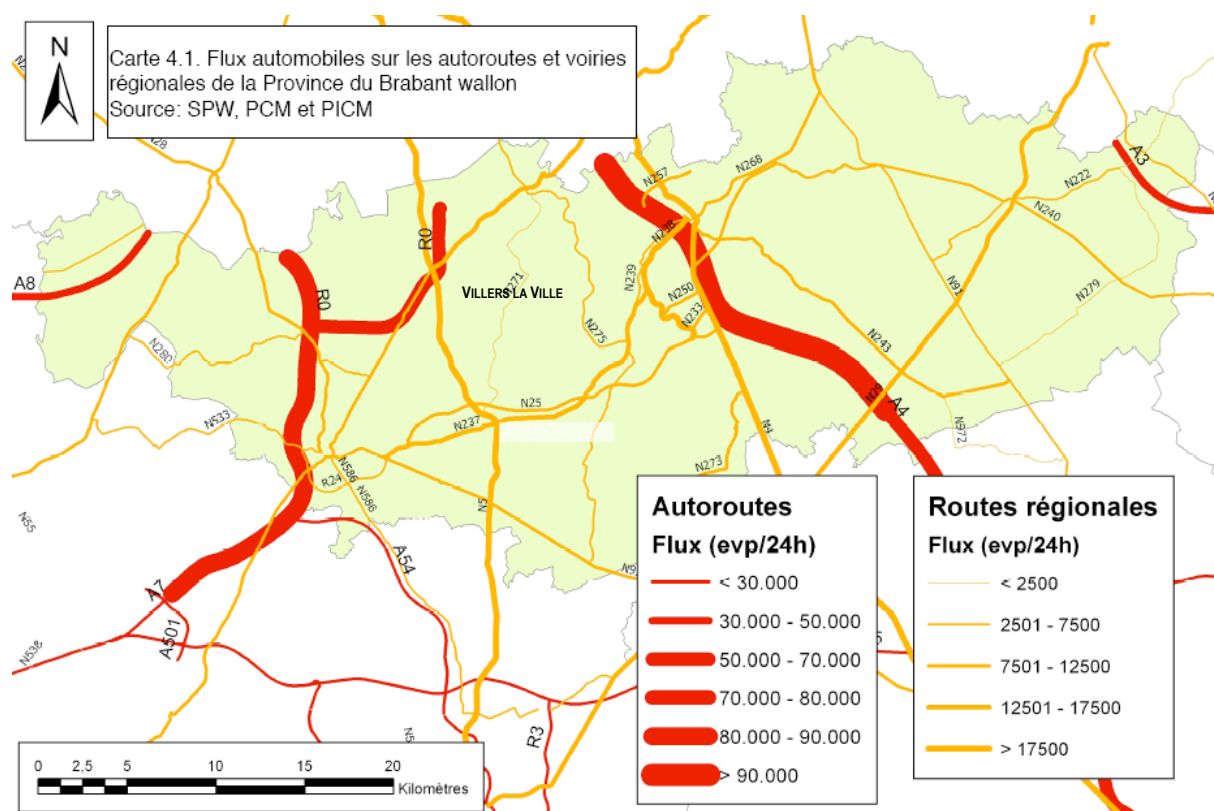


figure 3. Plan provincial du brabant wallon

2.1.2 DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE

La province de Brabant Wallon bénéficie d'une certaine attractivité résidentielle qui se mesure par une **croissance démographique plus forte que la moyenne régionale** (+6.7% entre 2000 et 2008 contre +3.5% en région wallonne).

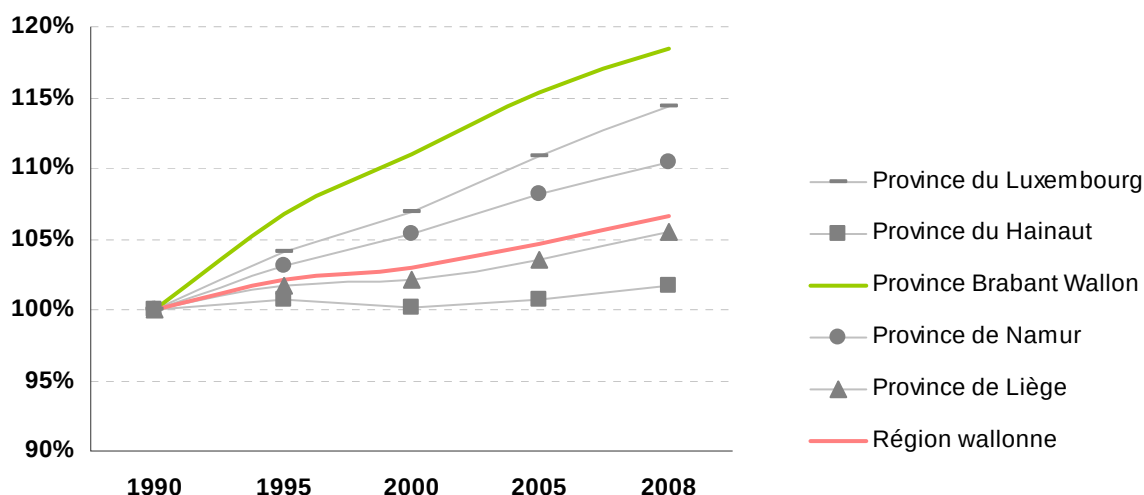


figure 4. Evolution démographique sur base 100 en 1990, Données INS

Cette croissance, principalement due à un solde migratoire important (env. 3000 pers/an), s'explique principalement par la proximité de Bruxelles et à plusieurs autres pôles d'emploi (Namur, Nivelles, Charleroi, Ottignies - LLN, Wavre, Rixensart, Waterloo, Braine l'Alleud,...)

Cela génère localement une urbanisation plus importante et, en corollaire, une diminution des disponibilités foncières. Le prix de l'immobilier reste également très onéreux comparativement aux prix observés ailleurs en Wallonie. Le tout démontre une pression à l'urbanisation, qui se traduit également au niveau du profil socio-économique et la structure de la population.

On observe ainsi en Brabant Wallon, un **PIB par habitant supérieur à la moyenne régionale** qui illustre le niveau de vie plus aisé de la population dans cette province.

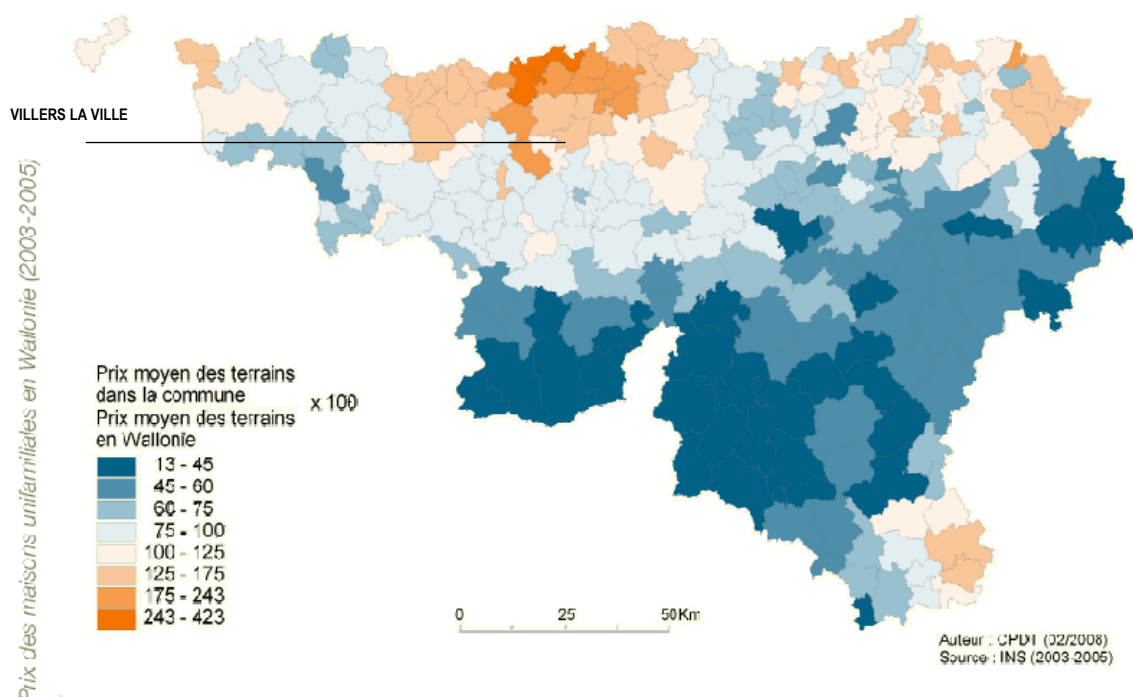
En termes de structure de population, on remarque que la province accueillait en 1999 une population relativement jeune comparativement aux données régionales.

Depuis, l'affirmation semble moins vraie et la province est marquée par un **vieillissement plus prononcé de sa population** : En brabant wallon, la part des moins de 45 ans a reculé de plus de 3% entre 1999 et 2007, alors qu'elle n'a diminué que de 1,4% en Région Wallonne sur la même période.

Ce phénomène certainement en lien avec le vieillissement progressif de la population, pose néanmoins la question du prix du foncier et la difficulté des jeunes ménages à investir sur ces territoires.



figure 5. Part de la population par tranche d'âge en Brabant Wallon – Données INS



2.1.3 LES PÔLES STRUCTURANTS DU TERRITOIRE.

Les pôles d'emploi

La commune de Villers la Ville est située au Sud de la province du Brabant Wallon, à proximité de l'arrondissement de Namur et du Hainaut. Plusieurs centres d'emplois sont pointés.

	Emplois salariés total	Part d'emplois salariés par rapport à l'effectif total de l'arrondissement
Arr. de Nivelles		
Ottignies - LLN	14.828	14%
Wavre	14.207	14%
Nivelles	13.897	14%
Braine l'Alleud	12.985	13%
Rixensart	8.219	8%
Waterloo	7.818	8%
Tubize	5.481	5%
Arr. de Charleroi		
Charleroi	80.415	64%
Chatelet	7.878	6%
Fleurus	7.876	6%
Seneffe	5.974	5%
Arr. de Namur		
Namur	53.937	61%
Sambreville	6.275	7%
Gembloux	6.027	7%

figure 6. Emploi salarié par commune en 2005, sur base des Données de l'ONSS

Dans la province du Brabant Wallon, l'emploi est principalement localisé à Ottignies LLN, Wavre, Nivelles et Braine l'Alleud qui représentent un peu plus de la moitié de l'emploi salarié de l'arrondissement de Nivelles.

En dehors de la province, il existe plusieurs pôles majeurs : Bruxelles, Charleroi et Namur.

En ce qui concerne plus particulièrement le lieu d'emploi des actifs occupés résidant à Villers la ville, on retrouve une grande représentation de la région Bruxelles capitale (17%), de certaines communes du Brabant Wallon (Villers la Ville, Ottignies LLN, Nivelles, Braine l'Alleud, Wavre) et de Charleroi.

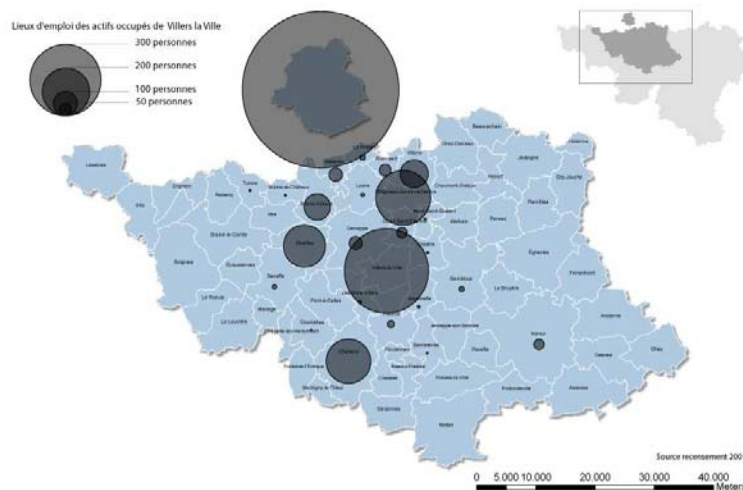


figure 7. Lieux d'emploi des actifs occupés de Villers-la-Ville

Les pôles d'enseignement secondaires et supérieurs.

En ce qui concerne l'enseignement, on retrouve plusieurs pôles d'enseignement secondaire. En province du Brabant Wallon, les établissements sont situés à Soignies, Nivelles, Braine l'Alleud, Court St Etienne, Ottignies LLN, Wavre et Jodoigne. En dehors de la province, on recense plusieurs établissements dans les communes à proximité de Villers la Ville : Gembloux, Namur, Charleroi et La Louvière.

Enfin, L'enseignement supérieur est relayé par les universités et facultés de LLN, Namur, Bruxelles (et son antenne à Charleroi), Gembloux.

Pour Villers-la-Ville en particulier, les lieux de scolarité sont essentiellement Villers-la-Ville pour les niveaux maternel et primaire, Ottignies LLN, Nivelles et Bruxelles pour les niveaux secondaires et supérieurs.

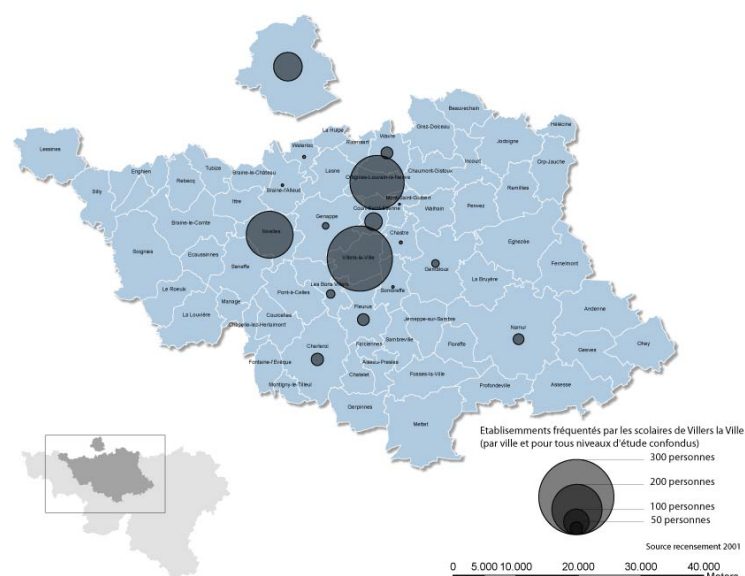


figure 8. pôles d'enseignements secondaires et supérieurs

2.2 MORPHOGÉNÈSE ET ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

2.2.1 CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES FONDAMENTALES

Le territoire de Villers la Ville se situe dans la région agro géographique du plateau limoneux brabançon, caractérisée par un relief de plateau faiblement ondulé, entaillé par des vallées.

Le relief de la commune fluctue entre 95 m et 165 m d'altitude environ. Il se compose de vastes plateaux au dénivelé relativement faible et des vallées aux versants plus marqués, creusées par la Thyle et ses affluents.

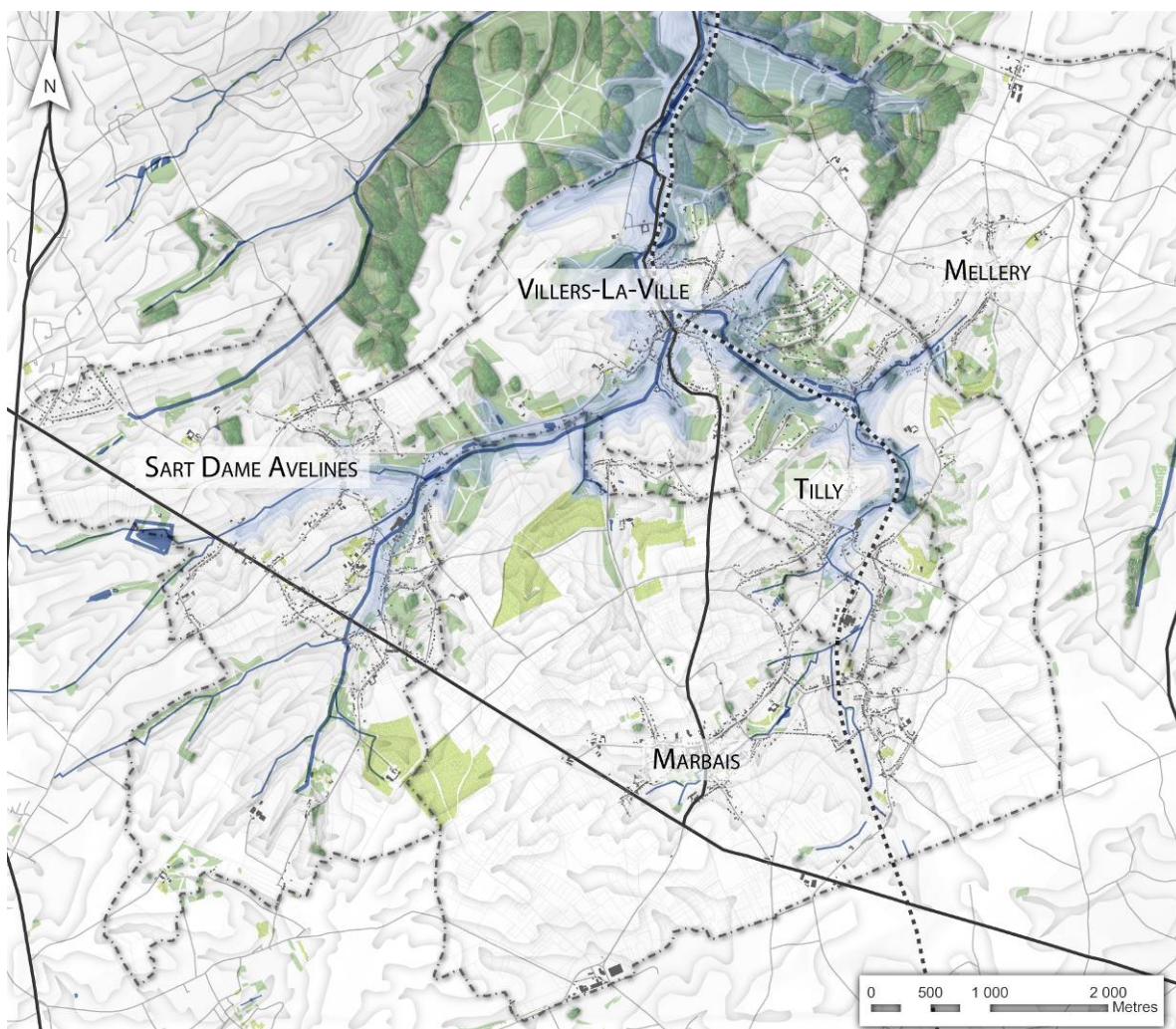


figure 9. Caractéristiques physiques fondamentales du territoire communal

Les fonds de vallées sont généralement constitués de pâturages ou d'espaces boisés formant des paysages fermés où l'eau reste très présente (ruisseaux, fossés, étendues d'eau). Les plateaux au-delà des versants sont quant à eux voués aux grandes cultures et ménagent des perspectives ouvertes.

Les **sites d'implantations des noyaux villageois traditionnels sont les fonds de vallée et les versants**. Les villages ne sont jamais éloignés des ruisseaux leur permettant leur approvisionnement en eau. Les plateaux sont peu urbanisés ; à l'origine seuls quelques implantations y sont présentes (la ferme de Rigenée, de Gentissart,...).

2.2.2 GENÈSE ET ÉVOLUTION DU TERRITOIRE

Brève approche historique

L'histoire des villages de la commune, doit être mise en parallèle avec la présence de deux abbayes influentes à proximité (Gembloux et Villers la Ville). Érigées dès le 10^e et 12^e siècle, les deux abbayes possédaient en effet avec quelques autres seigneurs locaux des terres assez vastes. Une part importante du territoire de Mellery était rattachée à l'Abbaye de Gembloux ; l'Abbaye de Villers-la-Ville implantée sur l'ancienne commune de Tilly possédait quant à elle des terres à Sart Dame Aveline, Tilly et Villers-la-Ville.

Le territoire va longtemps garder, à l'image des autres communes de la province, une vocation agricole dominante. On note néanmoins l'exploitation de carrières de sable (Marbais, Tilly et Villers-la-Ville) et de pierres à paver (Villers la Ville) mais aussi l'existence d'industries artisanales (Briqueterie, Fabrique, Brasserie, commerce de bestiaux et moulins à eau). Ce n'est qu'après la deuxième guerre que la vocation résidentielle deviendra de plus en plus dominante.



figure 10. Villers la Ville, extrait de carte Ferraris

La carte de Ferraris datée de la fin du 18^e siècle, illustre une urbanisation relativement importante de la commune. Tous les **noyaux villageois sont présents à cette époque**. Villers la Ville, Sart Dame Aveline et Marbais sont les noyaux les plus développés. La structure principale de Mellery et Strichon est relativement équivalente à celle d'aujourd'hui. Les rues existantes sont mentionnées. A noter, les rues de la Brasserie et de l'Abbaye permettaient de rejoindre le village de Villers-la-Ville à cette époque.

Au 19^e siècle et jusqu'au début du 20^e siècle, les villages de Sart Dame Aveline et Marbais vont bénéficier d'un certain dynamisme lié à la création de plusieurs usines artisanales. La croissance démographique observée durant cette période va permettre à ces entités de bénéficier d'une forte croissance de population qui les placera en tête en termes de poids démographique.

Par la suite, dans le courant du 20^e siècle, ce dynamisme va s'amenuiser rééquilibrant ainsi le poids démographique des villages de Tilly, Villers-la-Ville, Sart Dame Aveline et Marbais.

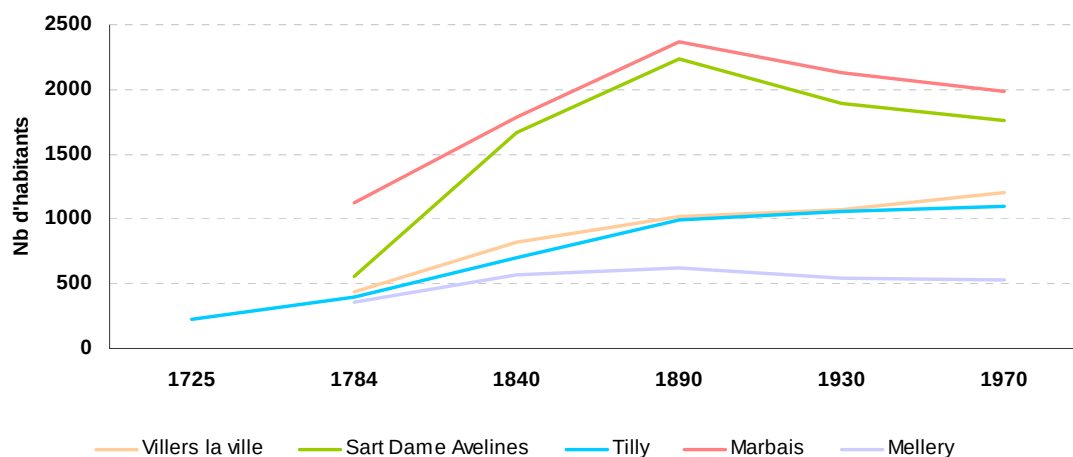


figure 11. Recensement par ancienne commune entre 1725 et 1970, données INS

L'approche historique permet de mettre en évidence l'**existence de plusieurs pôles sur le territoire**, qui prennent des dynamiques particulières en fonction des époques et acquièrent une vocation. Ainsi, Villers-la-Ville bénéficie, via la présence de l'abbaye, de l'image de « pôle historique », les villages de Marbais et Sart-Dame-Aveline sont néanmoins des entités structurantes du territoire. La dynamique et vocation de ces 2 villages sont davantage liées à la chaussée de Nivelles, axe de communication porteur de développement. Le poids démographique de ces 2 villages est en effet conséquent (respectivement 27% et 28% de la population communale en 2006).

Caractéristiques majeures de l'évolution de la structure bâtie

L'évolution de la trame bâtie du territoire peut être observée plus en détail à partir de 1930, date à partir de laquelle les indications cadastrales permettent de dater la construction des habitations. L'évolution de la trame bâtie est représentée sur les cartes suivantes.

Diverses observations peuvent être faites :

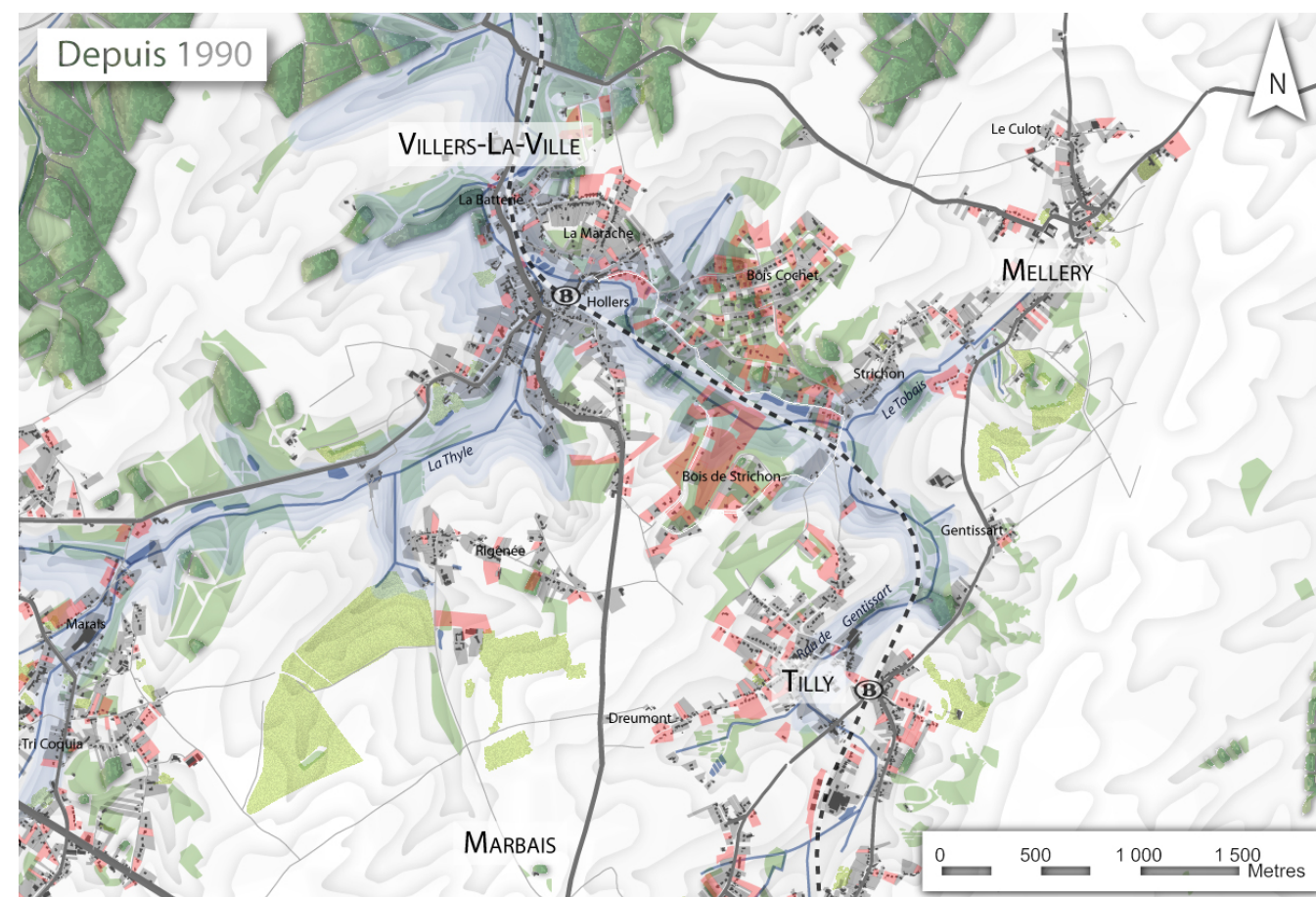
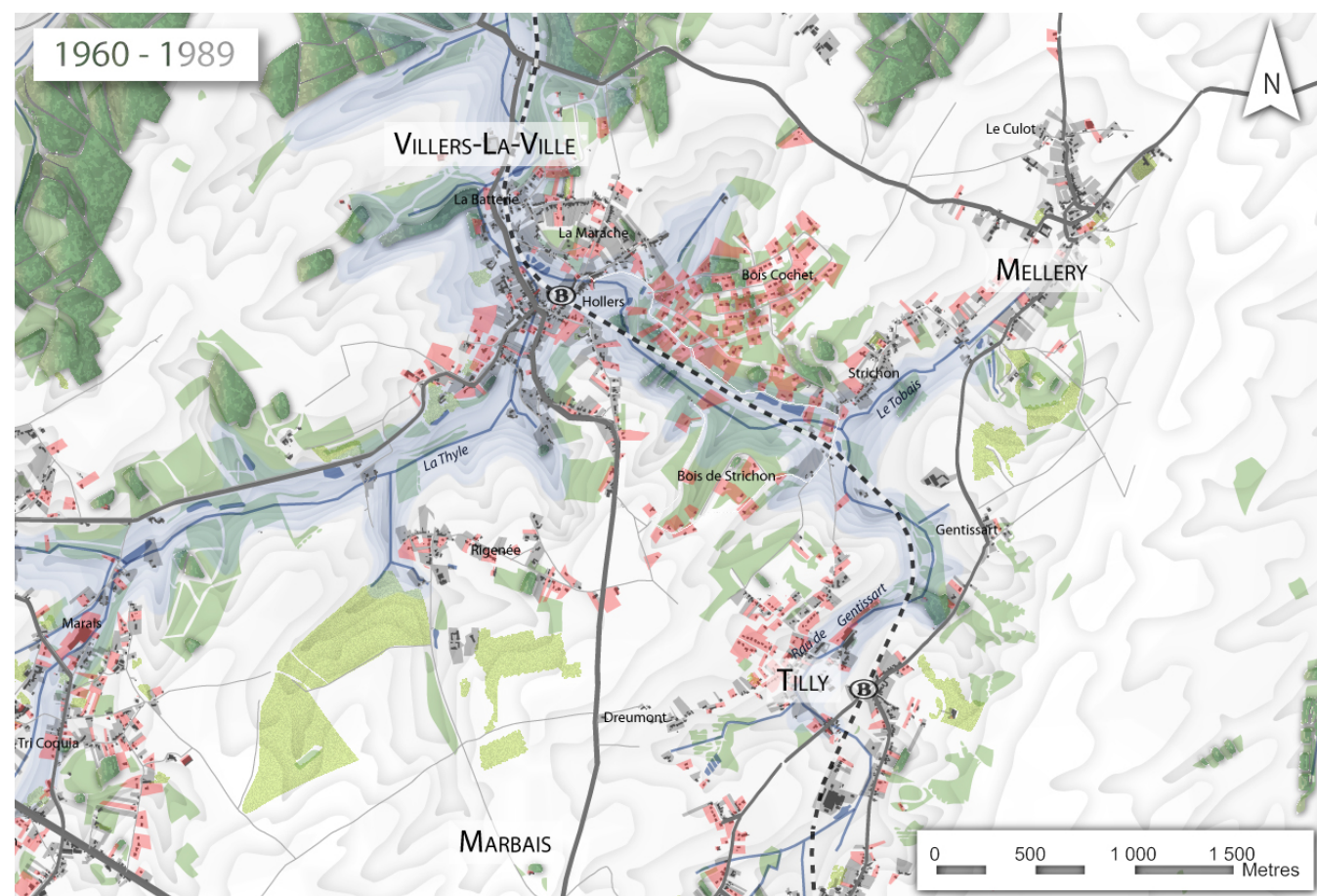
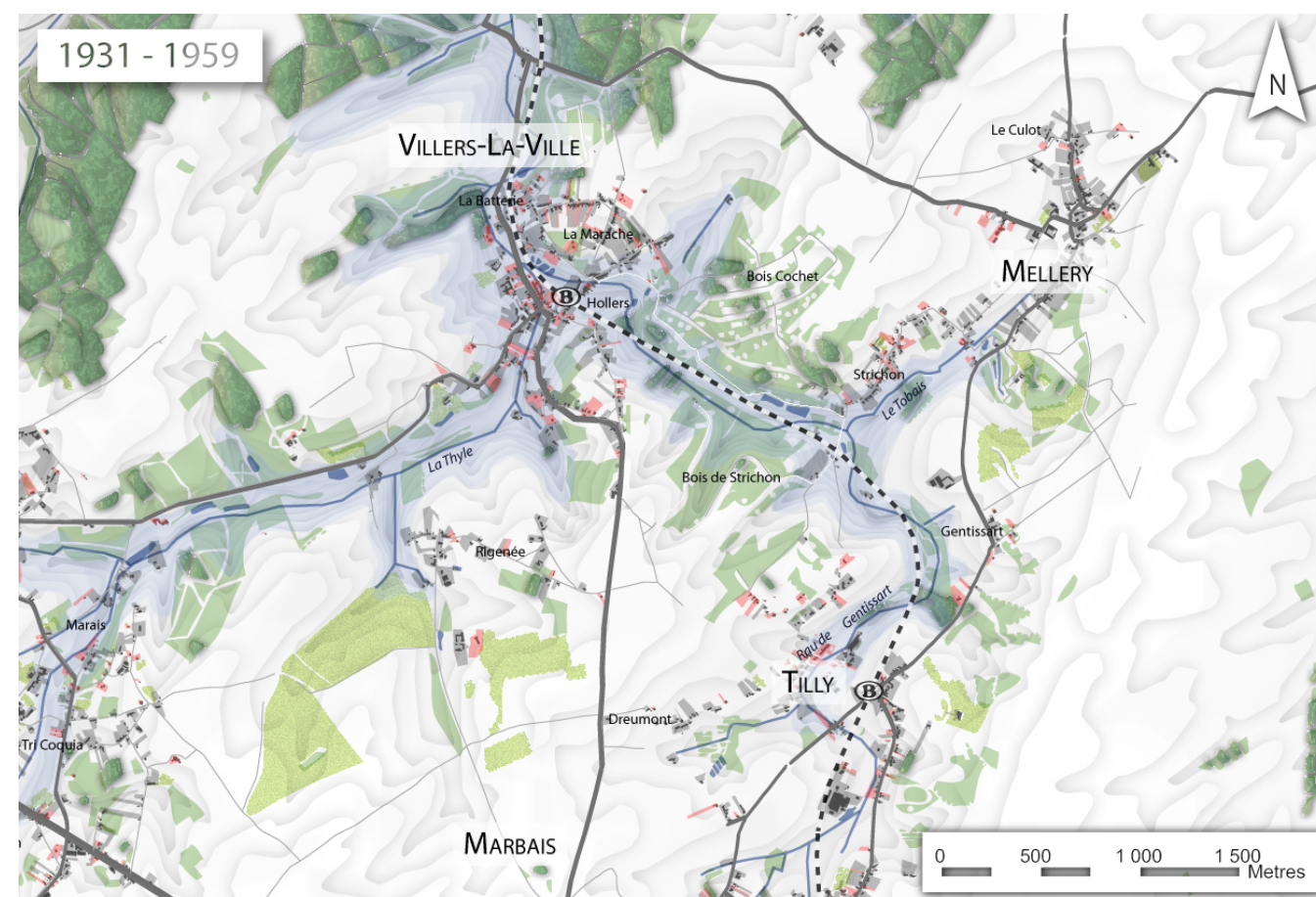
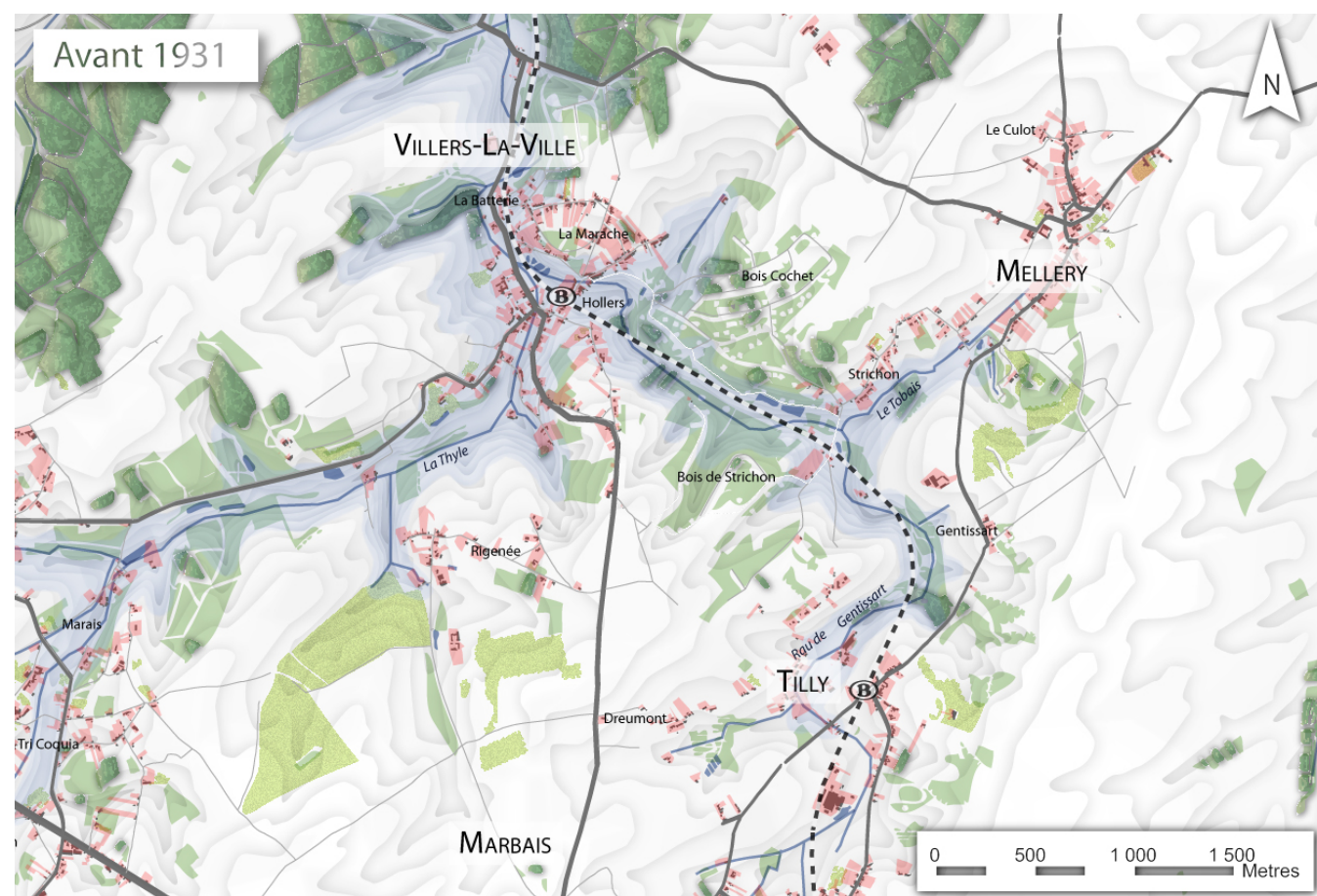
En termes de morphologie urbanistique, les paragraphes précédents expliquent la présence d'un **tissu ancien** (avant 1931) **relativement compact et inscrit dans une logique de vallée**. Les ensembles urbanisés restent alors circonscrits aux versants de la vallée de la Thyle et de ses affluents. Les villages ont une morphologie linéaire avec toutefois des centres villageois se démarquant.

Jusqu'au début des années 60, la physionomie des villages évolue peu, non seulement parce qu'un nombre restreint de bâtiments sont construits mais également car la densification du tissu s'opère par l'urbanisation au sein même des ensembles urbanisés préexistants. Ce ne sera qu'**à partir des années 60**, avec l'avènement de la voiture individualisée, que la **morphologie villageoise va se modifier**. Les villages vont s'étendre. Ces **extensions se font largement sous forme pavillonnaire et s'implantent dans les hauts versants voire sur les plateaux**. Ces extensions sont alors en rupture par rapport aux logiques originelles d'implantation villageoise et sont à l'origine d'une **déstructuration progressive des tissus villageois**.

Cette « dilution » va avoir pour effet de raccrocher certains noyaux villageois ensemble (Sud de Tilly - Marbais par exemple), tant et si bien qu'aujourd'hui il est parfois difficile de cerner les limites des différents villages.

A l'échelle du quartier plus particulièrement, **l'urbanisation du bois Cochet en périphérie Est de Villers la Ville a engendré un rattachement morphologique de Strichon à Villers-la-Ville**, « diluant » dès lors l'identité de ces 2 noyaux d'origine.

figure 12. Cartes d'évolution de la structure bâtie



2.2.3 LECTURE DE LA STRUCTURE URBANISTIQUE DU TERRITOIRE COMMUNAL

La structure urbanistique s'observe au travers de la trame viaire, des bassins de vie, de la mixité fonctionnelle et de la morphologie actuelle des villages.

Trame viaire

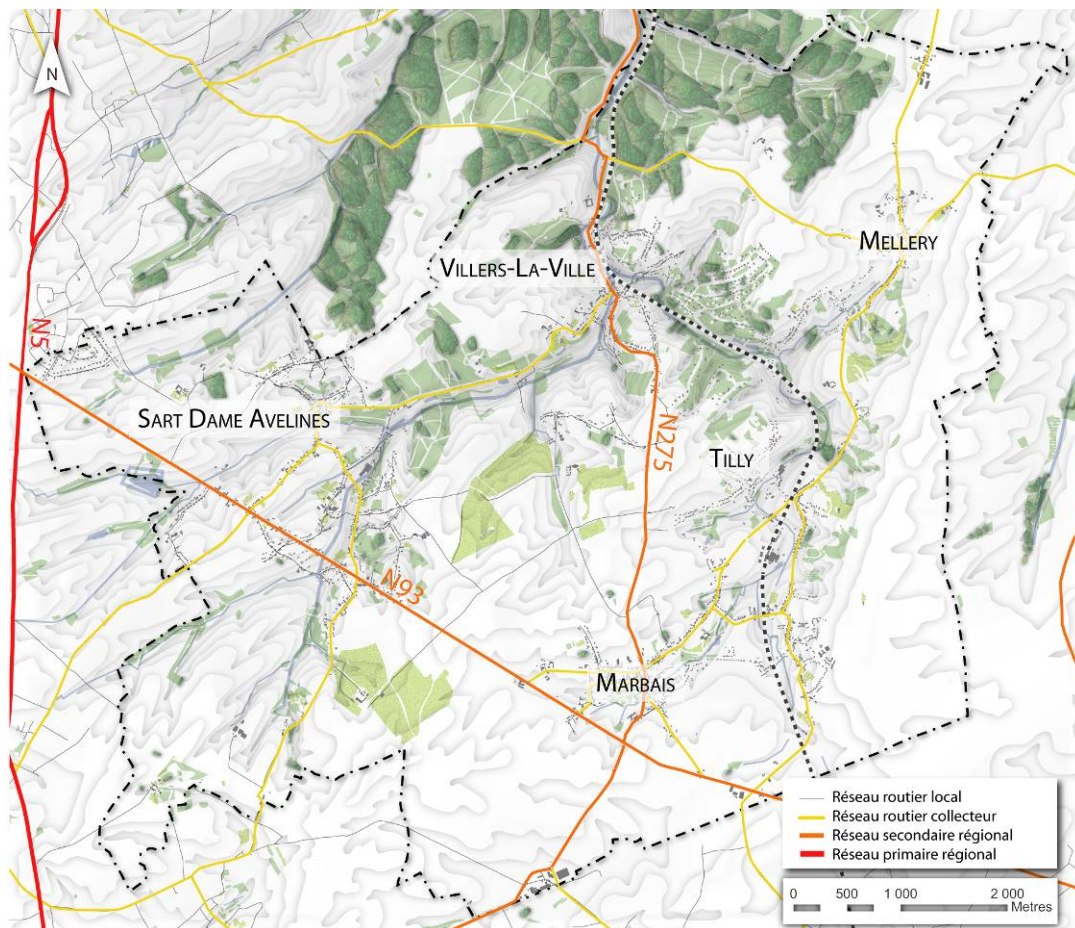


figure 13. Structure de la trame viaire

La commune de Villers la Ville est traversée par plusieurs axes structurants :

- La N5 appartenant au réseau primaire régional qui longe la commune à l'Ouest et est située sur l'axe Charleroi Bruxelles.
- la N93 appartenant au réseau secondaire régional, qui rejoint Nivelles à l'Ouest et Namur au Sud Est. Cette voie est située sur le tracé d'une ancienne voie romaine. Elle traverse les villages de Marbaix et Sart-Dame-Avelines.
- La N275 appartenant au réseau secondaire régional qui permet d'accéder à Bons Villers au Sud et Ottignies au Nord, mais également à la N93 et à la N25. Cet axe traverse les villages de Villers-la-Ville et Marbaix.

La N93 et la N5 constituent encore les principaux axes structurants, tandis que la N275 gagne en envergure du fait de son accès à la N25 (Nivelles/Ottignies LLN).

Les noyaux de vie

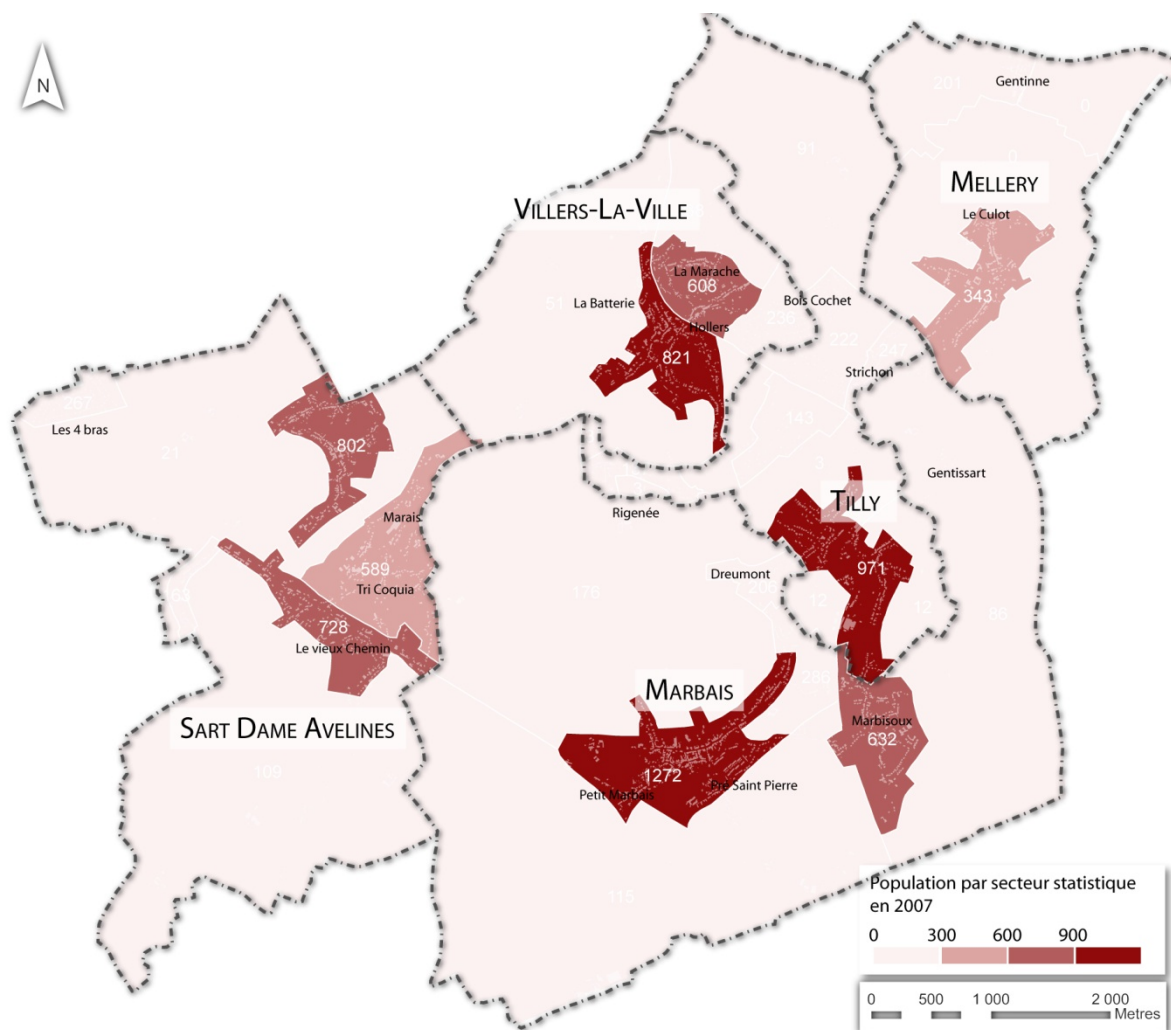


figure 14. Population par secteurs statistiques en 2007, Données INS

La carte ci-dessus présente le nombre d'habitants par quartier et permet d'évaluer globalement les bassins de vie locaux. On remarque ainsi une **prédominance de 3 ensembles** :

- Marbaix, Marbisoux et Tilly qui rassemblent dans leurs quartiers « centres » respectivement 1272, 632 et 971 habitants,
- Villers-la-ville (1429 habitants sur l'ensemble des quartiers de La Batterie, Hollers et la Marache),
- Sart Dame Aveline (2119 habitants sur l'ensemble des quartiers du Vieux Chemin, du Marais et du bourg principal)

Mellery qui observe une récente croissance après une période de déclin, est néanmoins isolé avec un poids démographique plus faible.

En termes de population la commune affiche donc une répartition relativement homogène de la population sur 3 polarités.

Niveau d'équipement

Le relevé des différents équipements, services et commerces de proximité, réalisé par TRANSITEC dans le cadre de l'étude de mobilité (2008), montre que Villers-la-Ville et Marbaix disposent d'une offre plus importante comparativement aux autres villages. Cependant, le dynamisme commercial de Villers-la-Ville tend à s'estomper quelque peu.

Ces 2 centres se greffent sur des axes de transit leur permettant de capter le chaland nécessaire au maintien des commerces. A noter que la chaussée de Nivelles draine un trafic plus important (8000-8500 veh/j selon les données du PCM-2001) que la N275 (~5000 veh/j selon les données du PCM-2001) ; ce qui peut expliquer en partie du moins, un dynamisme commercial plus important.

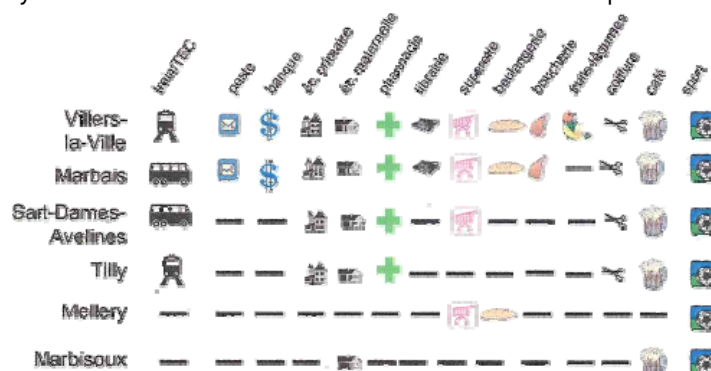


figure 15. Niveau d'équipement des noyaux villageois, Etude de mobilité Transitec

Physionomie du territoire communal et morphologie villageoise

La carte suivante illustre de manière schématique la typologie des tissus urbanisés de la Commune avec d'une part les **tissus anciens denses** (bâti semi-continu à continu) et les **développements sous forme pavillonnaire**, généralement récents. On observe que ces derniers sont particulièrement étendus.

L'extension de l'urbanisation a eu pour effet de connecter certains ensembles urbanisés : c'est le cas de l'ensemble Marbisoux, Tilly et Marbaix dont les limites réciproques tendent à disparaître. Le cas du village de Villers-la-Ville illustre également ce phénomène.

Cependant **les centres villageois se démarquent et restent porteur de cohérence urbanistique**.

Les centres villageois adoptent des formes quelque peu différentes d'un village à l'autre. Marbaix, Villers-la-Ville et Mellery présentent des noyaux relativement denses. Sart Dame Aveline et Tilly présentent quant à eux des tissus plus fragmentés et diffus.

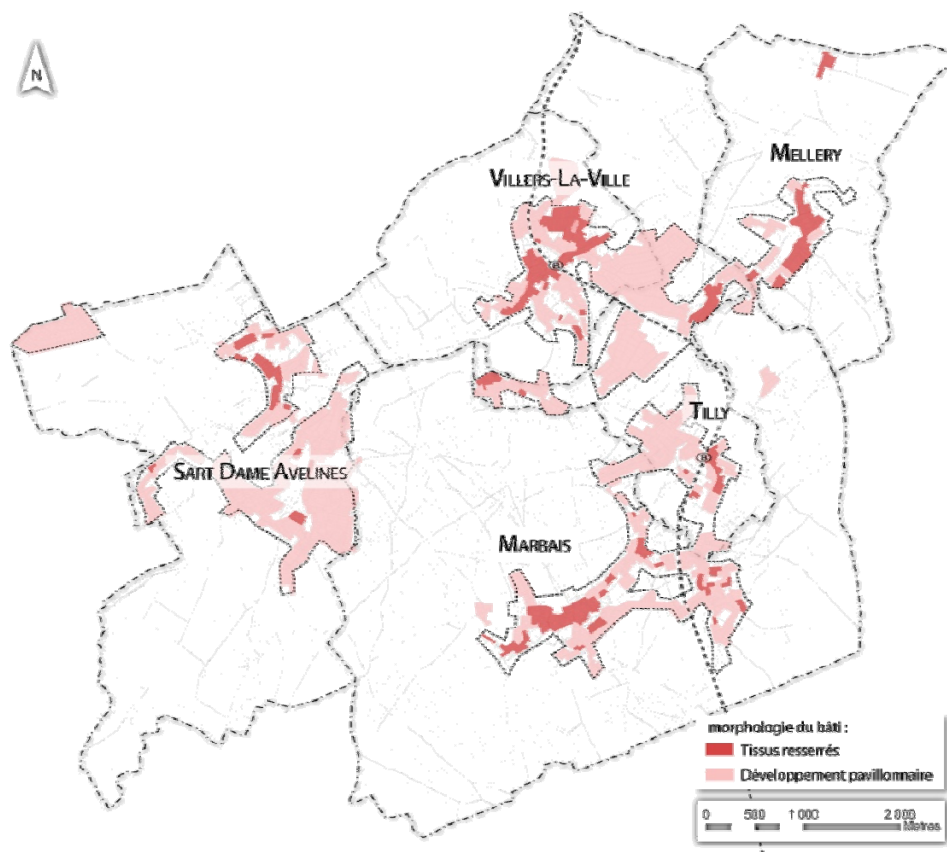


figure 16. Morphologie du bâti

Le cas de Villers-la-ville, Strichon et Mellery

En ce qui concerne plus particulièrement les entités de Villers la Ville, Mellery et le hameau de Strichon, l'espace se structure principalement autour de deux noyaux villageois anciens : Villers-la-Ville et Mellery ; ainsi que par une série de hameaux, dont Strichon. Le quartier de la Marache constitue un ancien hameau aujourd'hui rattaché à Villers-la-Ville.

Villers-la-Ville est un noyau villageois mixte. Mellery, Strichon et les autres quartiers de Villers-la-Ville ont quant à eux une vocation résidentielle.

La structure urbanistique a évolué au fil du temps. L'urbanisation s'est étendue à partir des années 60 à l'Est du « centre ancien » via l'urbanisation du Bois Cochet, marquant **une première forme de rapprochement avec le hameau de Strichon et par extension de Mellery**. Les limites restent à ce jour cependant davantage perceptibles que dans le cas de Marbaix/Marbisoux/Tilly. Le lien entre Mellery et Villers la Ville reste malgré tout aujourd'hui assez ténu. **L'isolement respectif reste marqué entre Mellery-Strichon et Villers-la Ville** via la rupture liée au chemin de fer, le manque de voirie directe et structurante (d'autant plus que les voiries du Bois Cochet étaient jusqu'il y a peu privées), ainsi que via l'ambiance paysagère de type parc résidentiel du Bois Cochet qui se singularise par rapport aux noyaux anciens traditionnels. **Notons cependant que le hameau de Strichon constitue un lieu potentiel pour relier et structurer cet « entre-deux », raccrocher davantage l'urbanisation du Bois Cochet, et oeuvrer au « rattachement » de Mellery à la dynamique de Villers-la-ville.**

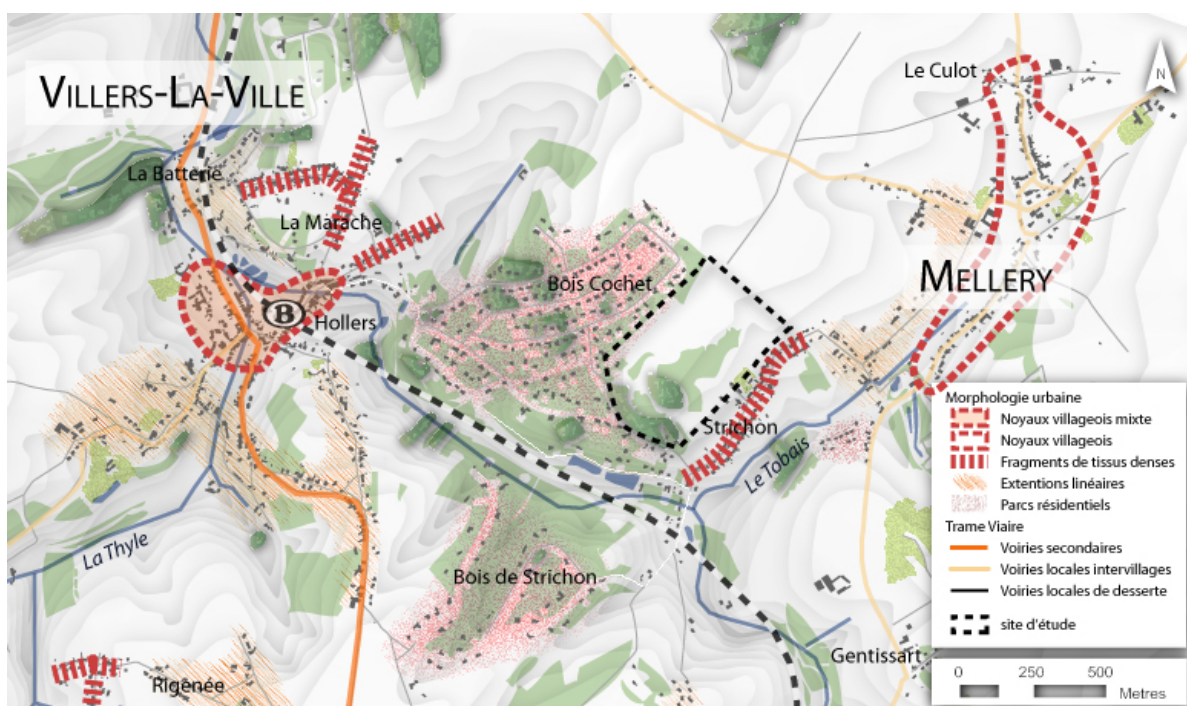


figure 17. Structure urbanistique de Villers-la-ville, Strichon et Mellery

ET MILIEU

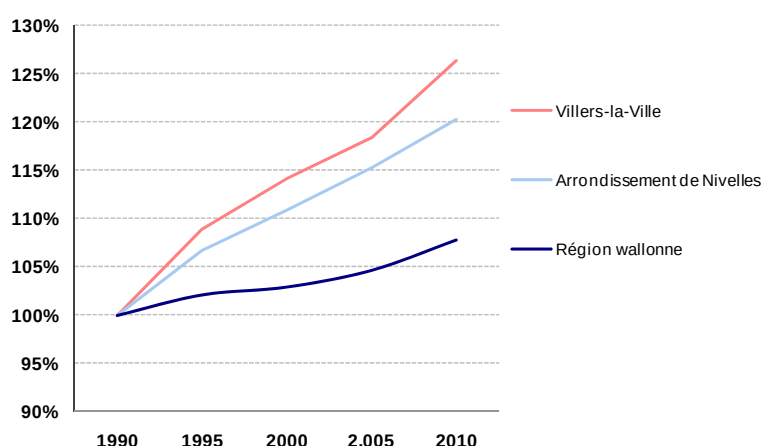
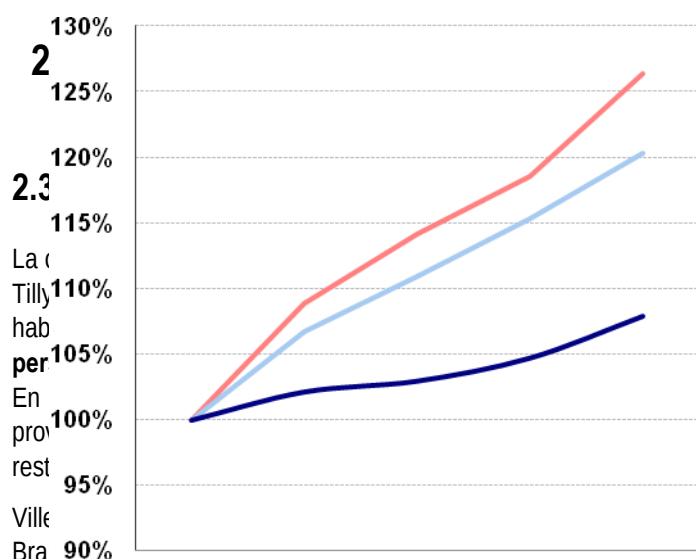


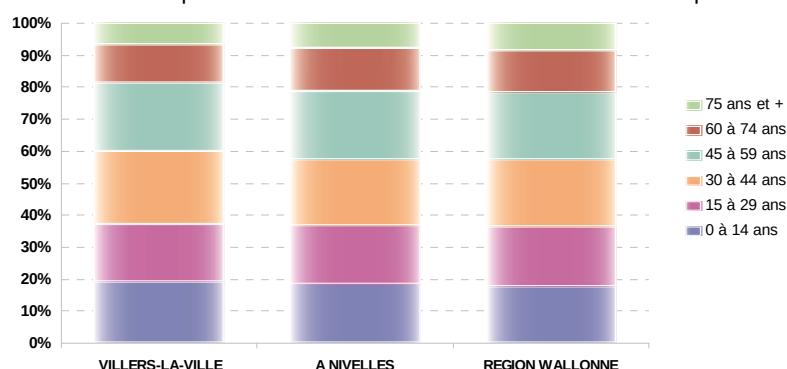
figure 18. Evolution démographique comparée sur base 100 en 1990, Données INS

Le nombre de personnes s'installant dans la commune est plus faible par rapport aux chiffres observés dans la province. Néanmoins, à l'échelle de l'arrondissement et au niveau local, ce nombre représente une part importante comparativement au poids démographique actuel de la commune. La croissance démographique est donc une réalité et représente un enjeu en termes de structure et d'équipements pour la Commune.

2.3.2 STRUCTURE DE LA POPULATION

La commune de Villers la Ville accueille une **population sensiblement plus jeune** que dans l'ensemble de l'arrondissement et de la région. On trouve en effet une forte représentation de la tranche des 30 – 44 ans ainsi que des moins de 14 ans en défaveur des plus de 60 ans. Le bilan migratoire par tranche d'âge indique une arrivée plus importante des 25-35 ans comparativement à l'arrondissement.

figure 19. Population par tranche d'âge en 2007, Données IN



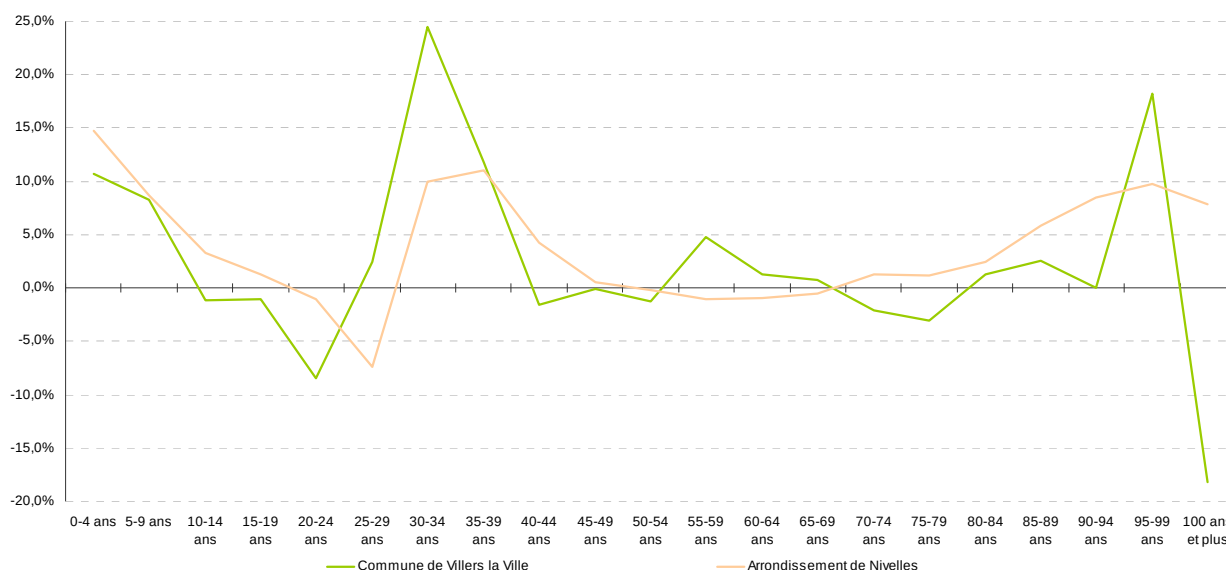


figure 20. Bilan migratoire par groupe de génération entre 2001 et 2005, Gedap

L'analyse du bilan migratoire montre plus particulièrement un départ des 20-24 ans, un retour progressif des 25 – 29 ans et enfin une arrivée massive des 30-34 ans.

Comparativement aux données recensées à l'échelle provinciale, la commune semble donc attirer des ménages sensiblement plus jeunes (à partir de 25 ans).

En ce qui concerne la structure des ménages, la commune de Villers la Ville est composée de **ménages relativement plus grand** qu'à l'échelle de l'arrondissement (2,5 pers/ménage dans l'arr. en 2006, contre 2,6 dans la commune).

On observe néanmoins ces dernières années une diminution de cette moyenne, aboutissant aujourd'hui à une représentation majoritaire des ménages de 1 à 2 personnes (55%).

Cette tendance n'est pas propre à la commune et s'observe également à des échelles supérieures. Elles peuvent être induites par plusieurs phénomènes : l'augmentation du nombre de personnes âgées qui favorisent l'apparition des ménages de 1 à 2 personnes, l'éclatement des ménages qui génèrent des familles monoparentales et la propension des jeunes à avoir des enfants de manière plus tardive.

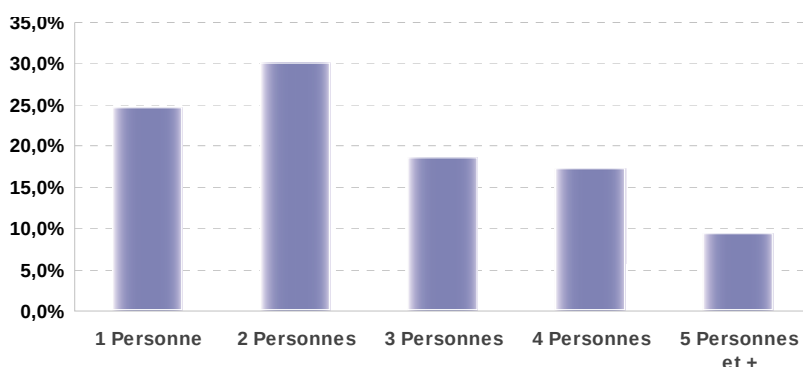


figure 21. Représentation des ménages en fonction de leur taille en 2007, données INS

Cette dynamique de desserrement des ménages, nécessitera à l'avenir l'adaptation de l'offre immobilière au profil de la population, c'est-à-dire la mise sur le marché de cellules de logement plus petites.

2.3.3 TYPOLOGIE DU LOGEMENT

Au recensement de 2001, le parc immobilier était constitué de 3250 logements, représentés essentiellement par des habitations unifamiliales (90%). Ces habitations unifamiliales sont constituées majoritairement de typologies pavillonnaires (59%) et dans une moindre mesure de maisons jumelées (24%).

Les statuts d'occupation des logements restent peu liés à la location (16%) comparativement aux données relevées à l'échelle provinciale (25%) et régionale (29%) et l'on observe en 2001 une présence marginale des logements loués par des sociétés de logements sociaux (2%) ou des organismes publics (0,5%).

Enfin, il est à noter la taille relativement élevée des logements, qui dans presque 60% des cas dépasse 85m². Cette donnée doit certainement être mise en relation avec la typologie des logements.

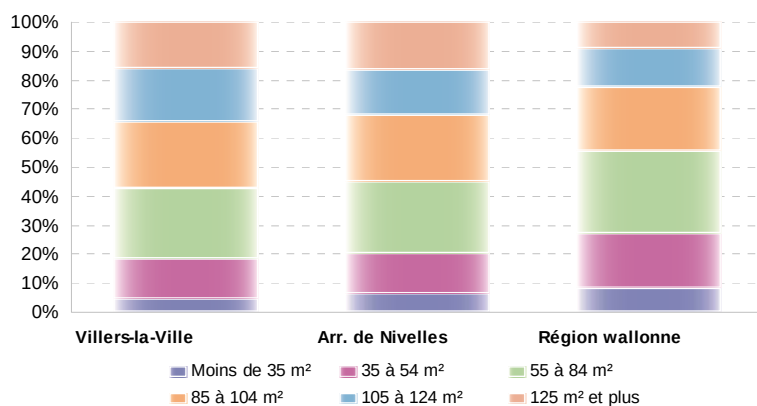


figure 22. Part des logements en fonction de leur taille, Données INS 2001

2.3.4 DISPONIBILITÉS FONCIÈRES

La commune dispose aujourd'hui d'une réserve de terrains non artificialisés évaluée à 177,1 ha en Zone d'Habitat (ZH) et Zone d'Habitat à Caractère Rural (ZHR), et à 33,7ha en Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC).

En fait, il apparaît que **Villers-la-Ville est parmi les communes ayant le plus consommé leurs réserves foncières**. En effet, près de 70 % de la surface urbanisable du plan de secteur de Villers-à-Ville est aujourd'hui artificialisée. Il est un fait certain que l'urbanisation pavillonnaire très active ces dernières décennies est en bonne part responsable de cette consommation importante d'espace se faisant au détriment majoritairement des terres agricoles, et allant à l'encontre du principe de parcimonie du sol. A titre illustratif, il apparaît qu'entre 2001 et 2006, 4 ha de terres arables et cultures permanentes et 10,5ha de surfaces enherbées et friches agricoles ont été artificialisés dans les zones destinées à l'urbanisation:

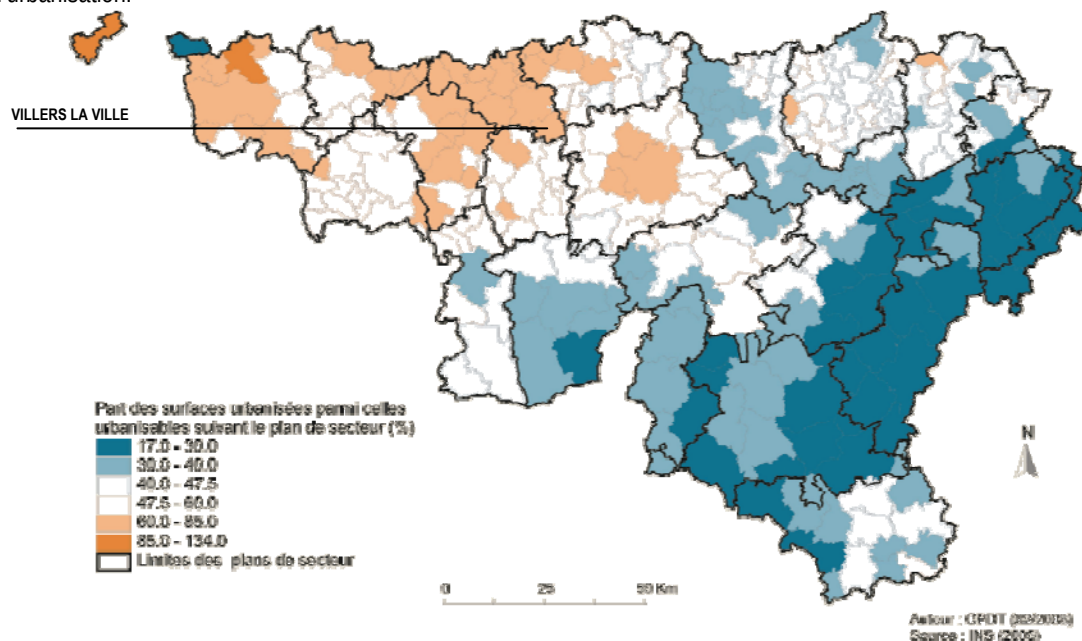


figure 23. Disponibilités foncières par communes en Région Wallonne

Au sein de la commune, ces réserves foncières sont principalement situées dans les villages de Tilly (47,1ha), Sart-Dame-Avelines (46,1 ha), Marbais (37,1ha) et Villers-la-Ville (35,1 ha), permettant à chacun néanmoins une évolution importante de leur poids démographique.

Dès lors, il apparaît important de poser la question de la disponibilité foncière et de la capacité d'accueil de la Commune, ainsi que, en corolaire, de la densité bâtie. Il est également important pour Villers-la-Ville de clarifier la structure du bâti à l'échelle communale, notamment la hiérarchie des diverses polarités, au vu de ce potentiel foncier.

Ancienne commune	Plan de secteur	Terrains artificialisés		Terrains non artificialisés		Terrains non cadastrés ou de nature inconnue		TOTAL
		hectare	%	hectare	%	hectare	%	
GENTINNES	Habitat à caractère rural	2,7	64,3	1,0	24,0	0,5	11,7	4,2
Total GENTINNES		2,7	64,3	1,0	24,0	0,5	11,7	4,2
MARBAIS	ZACC	2,8	18,6	11,4	76,6	0,7	4,8	14,8
	Habitat à caractère rural	83,2	61,5	37,1	27,4	15,0	11,1	135,3
Total MARBAIS		86,0	57,3	48,4	32,3	15,7	10,5	150,1
MELLERY	ZACC	0,2	3,2	7,2	96,8		0,0	7,5
	Habitat à caractère rural	22,4	60,2	10,8	29,1	4,0	10,7	37,3
Total MELLERY		22,7	50,7	18,1	40,4	4,0	9,0	44,7
SART-DAMES-AVELINES	ZACC	6,7	47,4	7,3	51,8	0,1	0,9	14,1
	Habitat	21,2	84,0	3,7	14,5	0,4	1,5	25,2
	Habitat à caractère rural	86,9	59,9	42,4	29,2	15,8	10,9	145,0
Total SART-DAMES-AVELINES		114,8	62,2	53,4	28,9	16,3	8,8	184,4
TILLY	ZACC	1,2	31,0	2,4	65,5	0,1	3,5	3,7
	Habitat	38,5	63,0	17,9	29,4	4,6	7,6	61,1
	Habitat à caractère rural	57,6	59,8	29,2	30,3	9,6	10,0	96,3
Total TILLY		97,2	60,3	49,5	30,8	14,4	8,9	161,1
VILLERS-LA-VILLE	ZACC	1,9	26,5	5,4	73,5		0,0	7,3
	Habitat	22,8	49,2	21,0	45,3	2,5	5,5	46,4
	Habitat à caractère rural	50,3	67,5	14,1	18,9	10,2	13,7	74,6
Total VILLERS-LA-VILLE		75,1	58,5	40,5	31,5	12,8	9,9	128,3
TOTAL		398,4	59,2	210,8	31,3	63,6	9,5	672,8

figure 24. Estimation des surfaces artificialisées, matrice cadastrale du 1^{er} janvier 2008

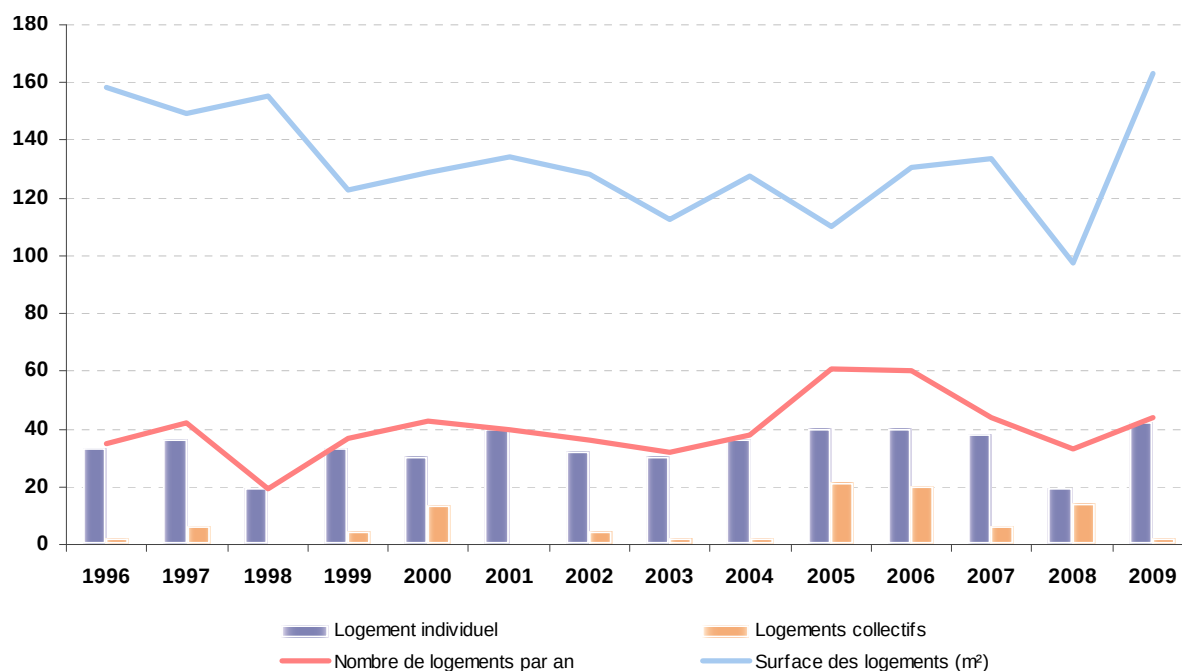
Plus particulièrement, en ce qui concerne le village de Villers-la-Ville et Mellery, outre les ZACC et les terrains éparses (dans un lotissement ou non), on peut distinguer en plus de la sablière de Striction, une zone de plus de 7 ha au nord-ouest du bois Cochet, mais il s'avère que cette dernière (tout comme la ZACC au cœur de Villers-la-Ville) soit difficilement accessible.

On repère aussi une zone, certes plus excentrée et peu accessible également de un peu plus de 4 ha au nord de la Marache. La sablière de Strichon est quant à elle située à environ 1,3 kms de la gare de Villers la Ville et offre plusieurs possibilités d'accès. Son principal atout, réside dans le fait qu'elle appartient essentiellement à un seul propriétaire. Cette maîtrise foncière constitue un atout en termes de disponibilité foncière effective.



2.3.5 DYNAMIQUES FONCIÈRES

En ce qui concerne la progression de la fonction résidentielle et la production de logements, deux données sont disponibles : tout d'abord en matière d'occupation du sol, on observe une augmentation de 21ha de terrains destinés à la fonction résidentielle entre 2001 et 2006, ce qui équivaut à **l'urbanisation de 4,2 ha de terrains chaque année** ; ensuite en ce qui concerne la production de logement, la commune a accordé entre 1996 et 2009 des permis pour l'équivalent de 564 logements, ce qui sous entend la production de **36 logements neufs par an** en moyenne.

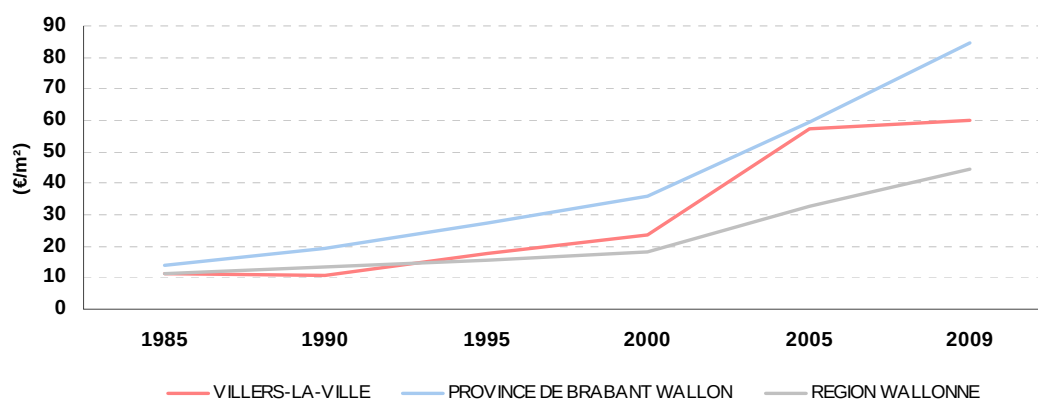


Construction de logements neufs dans la commune entre 1996 et 2004, Données INS

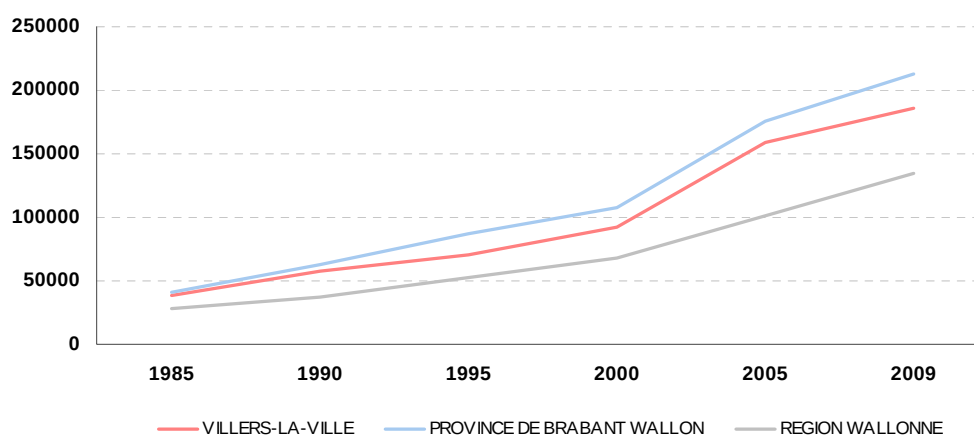
Le logement neuf construit concerne essentiellement du logement individuel avec ces dernières années une augmentation de la part des logements collectifs. La surface des logements semble également être revue à la baisse ce qui répond, pour partie, aux enjeux démographiques explicités dans les paragraphes précédents.

En ce qui concerne plus particulièrement le prix du foncier et de l'immobilier, celui-ci se révèle de manière générale moins élevé que dans la province, même si toutefois il en subit les conséquences. Une nuance est à apporter concernant le prix du foncier (prix du m² à bâtir) qui s'est de manière générale sensiblement stabilisé entre 2005 et 2009.

Le prix de l'immobilier et du foncier reste un défi difficilement maîtrisable à l'échelle locale car il découle de dynamiques beaucoup plus globales. Toutefois, il est important, notamment en termes de stabilisation de la pression foncière, d'offrir une gamme de logements diversifiée qui puisse favoriser une certaine diversité socio-économique.



Evolution du prix de vente des terrains à bâtir, Données SPF



Evolution du prix de vente des habitations ordinaires, Données SPF

2.3.6 EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Les établissements scolaires.

LOCALISATION	NIVEAU D'ENSEIGNEMENT	NOMBRE D'ÉLÈVES APPROXIMATIF
Marbais	Maternel et primaire	450 élèves
Marbisoux	Maternel	31 élèves
Sart Dames Avelines	Maternel et primaire	135 élèves
Tilly	Maternel et primaire	160 élèves
Villers la Ville	Maternel et primaire	290 élèves

figure 25. Données recueillies auprès des écoles, fin 2010

L'ensemble des établissements scolaires de la commune accueille à ce jour un peu plus de 1000 élèves. La majorité des personnes contactées au sein des établissements confirment la capacité des écoles à accueillir davantage d'enfants sauf à Tilly et Villers la Ville où des travaux d'agrandissement sont prévus.

Crèches.

LOCALISATION	NOMBRE D'ENFANTS	PLACES RESTANTES DISPONIBLES
Marbais	20 enfants	Aucune jusque fin 2011
Sart Dames Avelines	17 enfants	Aucune jusque janvier 2011

figure 26. Données recueillies auprès des crèches, fin 2010

En dehors des crèches privées, le CPAS de la commune a mis en place un service d'accueil à l'enfance. Ce service permet via la participation d'une dizaine d'accueillantes agréées, d'assurer des services de garde dans la commune. Les accueillantes s'occupent d'un total de 6 à 8 enfants chacune, répartis de manière à ce qu'ils ne soient que 5 simultanément lors de la garde.

Actuellement, il existe selon le responsable du service, 30 personnes en liste d'attente. Si l'offre reste assez compétitive pour éviter des refus, elle occasionne néanmoins parfois des retards de quelques mois.

Accueil des personnes âgées.

LOCALISATION	TYPE D'ÉTABLISSEMENT	NB DE PERSONNES OCCUPANTES	PLACES RESTANTES
Villers la Ville	EHPAD	55 personnes	1 place

figure 27. Données recueillies auprès de l'établissement, fin 2010

La commune dispose d'un Etablissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) qui est aujourd'hui pratiquement complet.

La commune dispose de plusieurs équipements qui permettent aujourd'hui de répondre à un certain nombre de besoins. On observe néanmoins une faiblesse en ce qui concerne les crèches et les équipements d'accueil des personnes âgées.

2.3.7 COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ

L'ensemble des commerces et services sont situés dans le centre de Villers-la-Ville dans la partie sud délimitée par le chemin de fer. Au nord de ses voies, la placette accueille une supérette ainsi qu'un coiffeur.

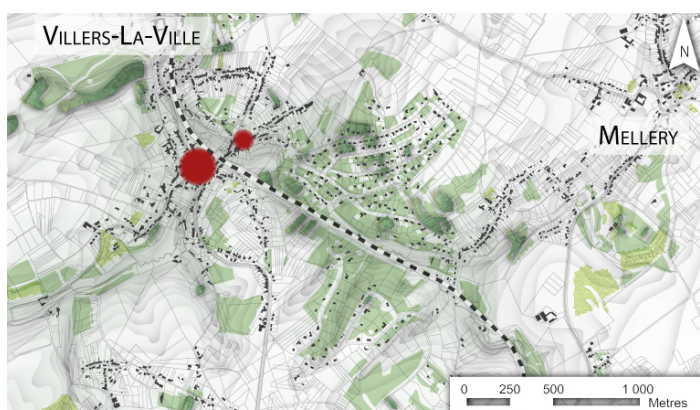


figure 28. Localisation des principaux espaces équipés en commerces et services de proximité

Une offre commerciale plus importante permettrait de renforcer le rôle polarisant de Villers-la-Ville.

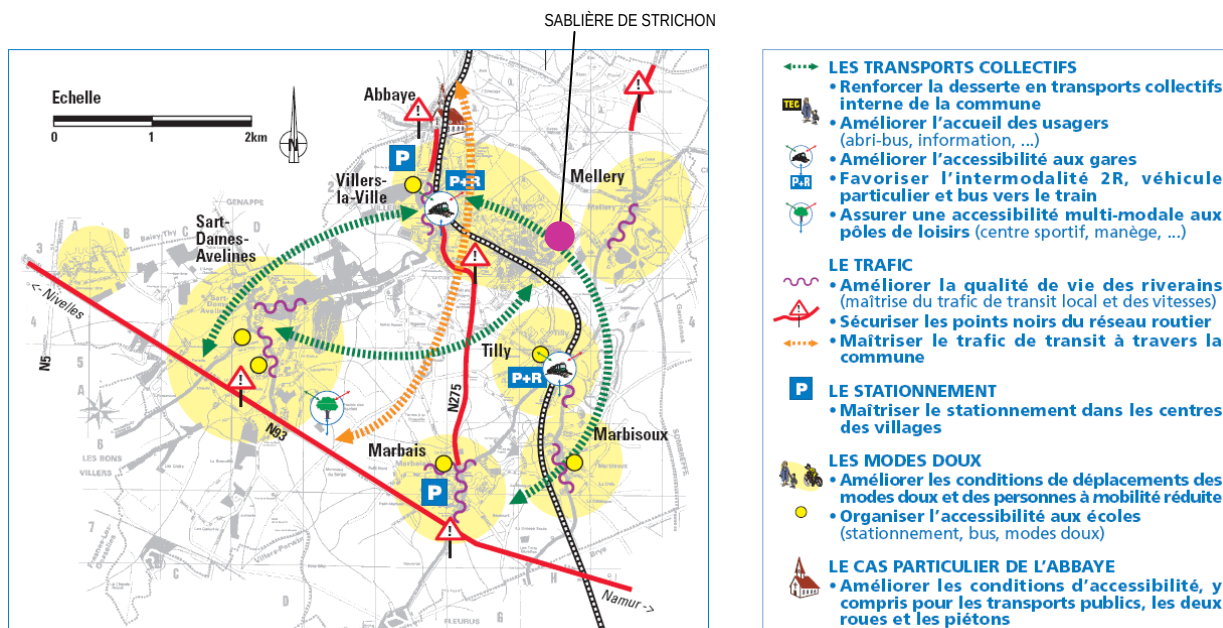
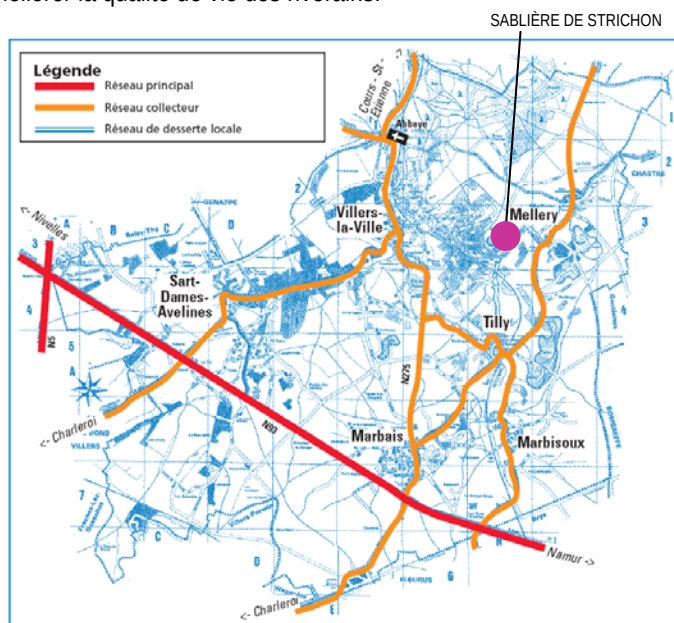


figure 31. Synthèse des objectifs du PCM de VILLERS-LA-VILLE -2001-TRANSITEC

Parmi les objectifs du PCM, il est intéressant de noter la volonté d'améliorer l'accessibilité aux gares et maîtriser le trafic de transit local et les vitesses dans le but d'améliorer la qualité de vie des riverains.

La carte ci-jointe illustre la hiérarchie du réseau de communication desservant la Commune : réseau principal, collecteur et de desserte locale

figure 32. Hiérarchie des voiries de la Commune de VILLERS-LA-VILLE – PCM-2001-TRANSITEC

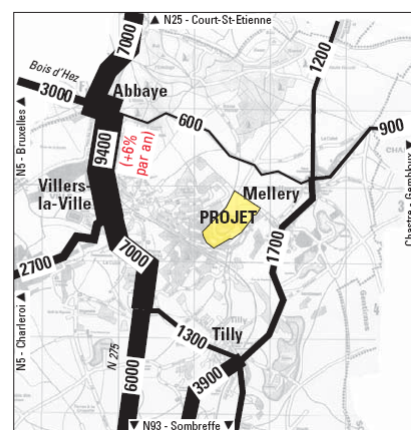


Le réseau routier à l'échelle locale :

La sablière de Strichon est localisée entre le centre de Villers la Ville et Mellery. Le hameau de Strichon est desservi par des voiries de desserte locale.

L'étude de mobilité de la sablière de Strichon réalisée en 2008 par TRANSITEC montre un trafic Tilly-Mellery vers l'arbre de la Justice, mais également un trafic contournant le centre de Villers-la-Ville par le Nord via la rue de l'Abbaye. L'étude ne pointe pas de problème de saturation du réseau actuellement dans le quartier.

Trafic journalier :



Sources : - PCM de Villers-la-Ville (2001 - comptages MET et Transitec)
- Comptages annuels MET (2008) sur la N275
Extrapolations à 2008 (+2% par an, hors N275)

L'urbanisation de la sablière engendrera néanmoins de nouveaux flux qu'il faut prendre en considération.

Le site dispose potentiellement de plusieurs accès :



ACCÈS DU SITE	NOM DE LA RUE	DESCRIPTION
Nord	Rue de la Brasserie	Chemin de terre à hauteur du site
Nord	-	Chemin de remembrement
Est	Rue de Strichon via Rue de la Tombe	Voiries à deux fois une voie, bordée de trottoirs.
Sud	Drève du Silex	Voirie à sens unique, pas de trottoir
Sud	Drève de la Curette	Voirie à sens unique, pas de trottoir

Offre en Transport en Commun

En ce qui concerne l'offre en transport en commun, deux éléments sont à pointer :

- l'existence de trois arrêts TEC à proximité de la carrière (rue de Strichon),
- la possibilité d'accéder à la gare de Villers la Ville (ligne ferroviaire 140 Ottignies/Charleroi) en voiture bien sûr, en vélo (de ~5 à ~10min) ou à pied (de ~20 à ~25 min)

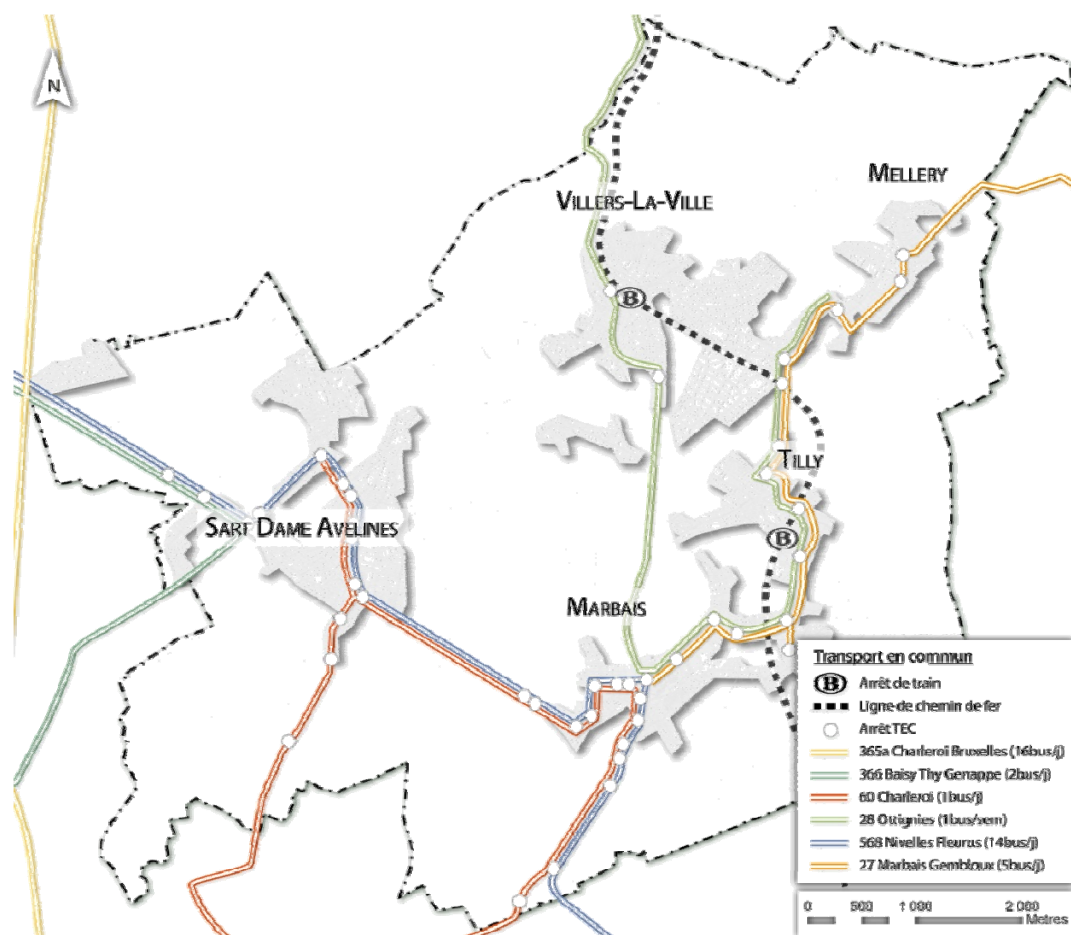


figure 33. Offre en transport en commun.

Cependant, l'offre TEC de Strichon se limite à la ligne 27 reliant Marbaix à Gembloux, (la ligne 28 qui dessert Ottignies 1x/semaine –pour le marche- est marginale). La fréquence de la ligne 27 est relativement faible (5bus/jours et par sens) et devrait être renforcée.

D'autres lignes de bus sont accessibles via Marbaix, notamment vers Charleroi et Nivelles.

La gare de Villers la ville quant à elle, propose une fréquence intéressante permettant 21 correspondances (par jours et par sens) en semaine et 8 correspondances (par jours et par sens) le week-end, pour l'ensemble des destinations indiquées dans le tableau ci-dessous.

PÔLES ENVIRONNANTS	TEMPS DE TRAJET EN TRAIN	CORRESPONDANCES	TEMPS DE TRAJET EN VOITURE (HORS CONGESTION)
Ottignies	15min	-	18 min
LLN	37 min	Ottignies	19 min
Charleroi	26 min	-	25 min
Bruxelles Schuman	47 min	Ottignies	41 min
Wavre	38 min à 53 min	Ottignies	21 min
Gembloux	31 à 51 min	Ottignies	24 min
Nivelles	1h23 à 1h36	Charleroi	20 min
Braine l'Alleud	1h23 à 1h33	Ottignies Etterbeek	24 min
Namur	46 min	Ottignies	36 min

figure 34. Tableau de comparaison des temps de trajet train et voiture

La durée de trajet en train est pour certaines destinations (Ottignies, Bruxelles et Charleroi) comparable à la durée du trajet en voiture hors congestion et particulièrement compétitive pour Bruxelles en heure de pointe, d'autant plus lorsque le RER sera en service.

Les liaisons ferroviaires vers LLN, Wavre, Gembloux et Namur sont beaucoup moins compétitives. Les usagers sont davantage les scolaires de niveau secondaire, ou encore les personnes n'ayant pas de véhicule. L'étude *transitec* énonce un millier de déplacements par jour réalisés en TC dans la commune dont 95% par train via les gares de VLV et Tilly.

Accessibilité à la gare de Villers-la-Ville

La question du report modal doit être nuancée car l'accès à la gare depuis le site est aujourd'hui relativement peu favorable aux piétons. Il faut environ 20 minutes à pied depuis la sablière de Strichon pour rejoindre les quais, les dénivelés ne sont pas négligeables ponctuellement (drève de la Curette) et les aménagements de la voirie en faveur des piétons sont faibles (absence de trottoirs et manque d'éclairage sur certains tronçons).

Dans ce cadre, l'usage de la voiture serait sans doute inévitable pour une bonne partie des déplacements. L'accessibilité en vélo est par contre réaliste et à encourager vivement ; quant à l'accessibilité piétonne, elle risque d'être limitée.

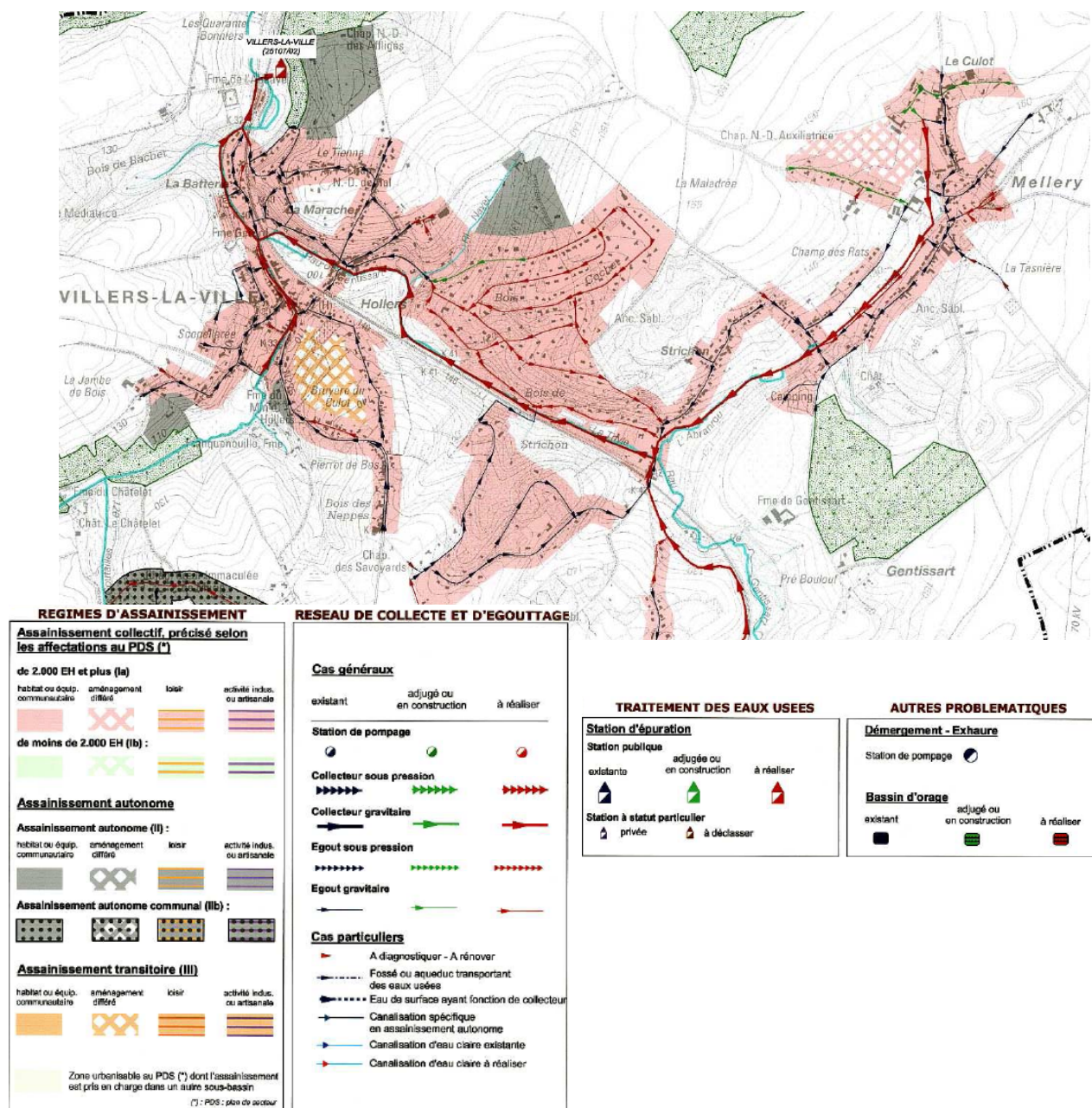
L'accessibilité du site vers la gare via les bus TEC est quasi-nulle à ce jour, mais pourrait être renforcée.

2.3.9 LES RÉSEAUX TECHNIQUES

Égouttage et assainissement

Villers-la-Ville est inscrit dans le sous-bassin hydrographique de la Dylle-Gette. Le plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH) a été adopté en novembre 2005 et revu en 2010 (AGW 10/12/2010).

figure 35. Extrait du PASH



La sablière étant située au plan de secteur en zone d'extraction elle est traitée de manière spécifique en matière d'assainissement. Par défaut, elle est considérée comme étant du ressort de l'assainissement autonome.¹

Le réseau d'égouttage des voiries voisines est, contrairement aux indications graphiques du PASH, en cours de réalisation. Ces travaux se clôtureront bientôt. Les eaux usées sont acheminées jusqu'à un collecteur qui longe les voies ferrées jusqu'à l'abbaye où une station d'épuration doit être réalisée.

Selon les données du SSC, la station d'épuration est adjugée et la construction de 16,4km de collecteur est en cours. La construction de la station d'épuration est par ailleurs inscrite dans le programme d'égouttage prioritaire des agglomérations de 2 à 10 000EH. Sa construction sera menée à bien par l'IBW et est inscrite dans le programme 2005-2009 de la SPGE. Sa capacité sera de 8000EH². Elle permettra d'assainir les villages de Marbais-Marbisoux, Tilly, Mellery, Strichon et Villers-la-Ville. Aujourd'hui, ces localités abritent plus de 6800 habitants.

2.3.10 BIODIVERSITÉ

Le site d'étude s'inscrit dans un couvert boisé qui englobe le bois cochet, le bois de Strichon et la Sablière dans un même ensemble paysager.

La sablière n'est pas reprise dans un zonage à valeur juridique, mais est néanmoins recensé en tant que Site de Grand Intérêt Biologique (SGIB).

Précisons en effet que « *La notion de SGIB ne correspond pas à un statut de protection au sens légal, mais bien à un inventaire scientifique du patrimoine biologique (Dufrêne, 2000)* »³

Selon le site de l'Observatoire de la Faune de la Flore et des Habitats (OFFH), l'intérêt du site décroît aujourd'hui en raison de la progression de ligneux invasifs dans les espaces sableux ouverts.

Aussi, il apparaît qu'à brève échéance, si l'on souhaite préserver l'intérêt biologique du site, il y a lieu de mettre en place des mécanismes de gestion des espèces invasives.

L'association du Groupe Interuniversitaire de Recherche en Ecologie Appliquée (GIREA) qui a effectué une étude faune flore sur le site, a produit – sur base d'observations de terrain - une cartographie d'évaluation biologique de la carrière, permettant de définir les principales zones à protéger sur le site.

¹ Analyse des 15 plans d'assainissement par sous bassin hydrographique (PASH) approuvés par le gouvernement wallon, Situation au 15 juin 2006, SPGE 2006

² 8500EH selon certaines sources

³ L'inventaire des carrières de Wallonie (Belgique): présentation générale et aspects entomologiques, Notes fauniques de Gembloux 57 : 73-79, Annie Remacle, 2005.



figure 36. Zones à protéger, Etude Faune Flore GIREA



Légende

Structure écologique principale

- Zones centrales
 - Site de grand intérêt biologique
 - Périmètre Natura 2000
 - Verger

Éléments complémentaires

- Espace vert public
- Forêts
- Zones humides d'intérêt écologique

Éléments de maillage

- Arbres et haies remarquables
 - Arbre remarquable
 - Alignement d'arbres et de haies remarquables
 - Arbres et haies non remarquables
- Fauchage tardif
 - Proposition de bord de route en fauchage tardif
 - Zone de fauchage tardif

Éléments paysagers

- Périmètre d'intérêt paysager
- Points et lignes de vue remarquables

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE VILLERS-LA-VILLE ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT ET DE DROIT

Voie adoptée par le conseil communal en séance du _____

Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE

Le Collège communal, qui se compose de _____

Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE

Voie adoptée par le conseil communal en séance du _____

Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE, Le Bourgmestre, M. DAURE

RESEAUX ECOLOGIQUES et PAYSAGES

05

ÉDITION: Mars 2019

ÉCHELLE

SOURCES

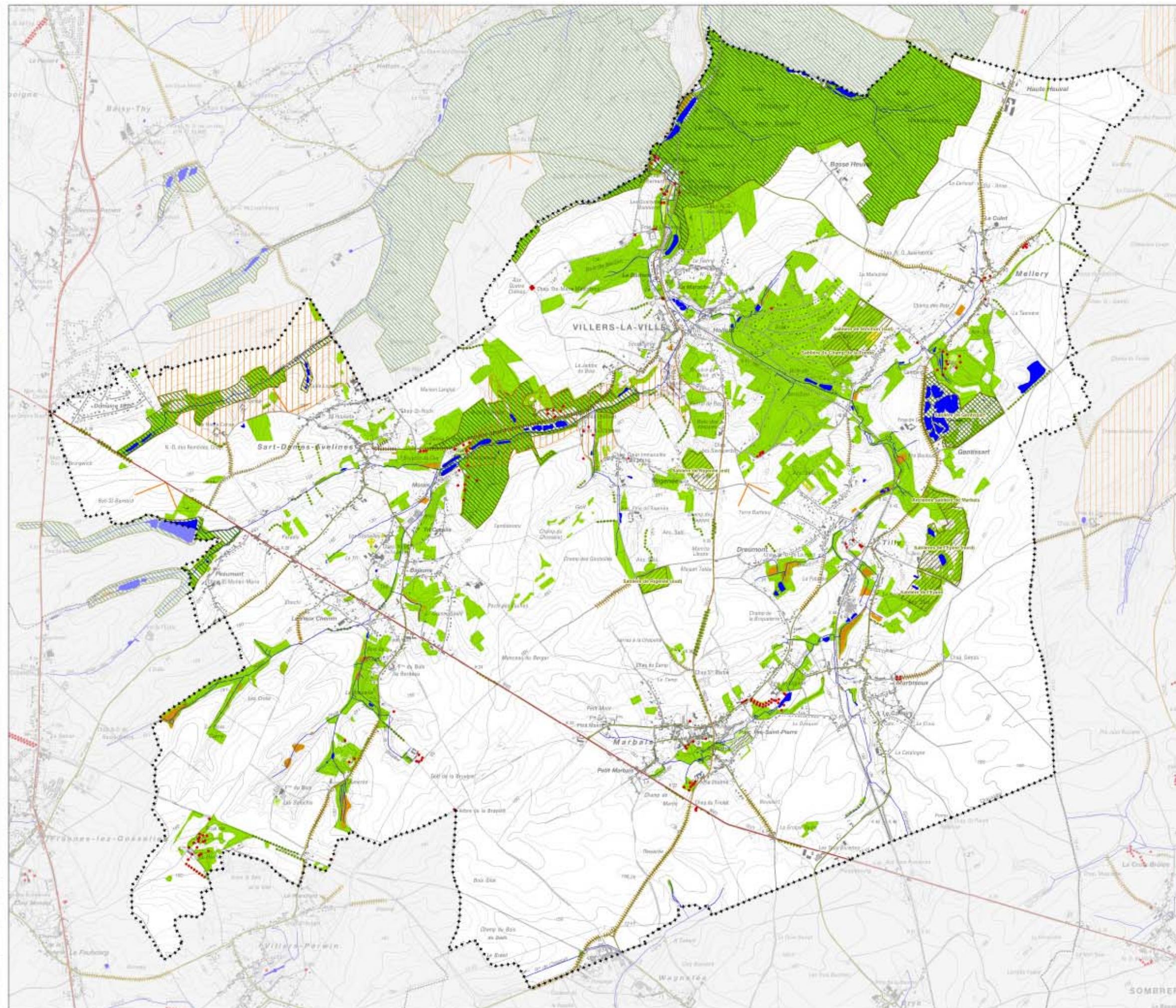
ENTREPRISE

MUNICIPALITÉ

SPW

Logo of the Commune de Villers-la-Ville

Logo of the SPW



2.4 SITUATION DE DROIT

La sablière est propriété de Madame et Monsieur Toumpsin-Givron.

2.4.1 LES DOCUMENTS PLANOLOGIQUES

Le Plan de Secteur

La commune de Villers-la-Ville est couverte par le plan de secteur de Nivelles arrêté le 1^{er} décembre 1981. La sablière de Strichon est classée en zone d'extraction, le bois cochet en zone d'habitat et enfin les noyaux de Villers-la-Ville et de Mellery ainsi que le hameau de Strichon sont affectés en zone d'habitat à caractère rural.

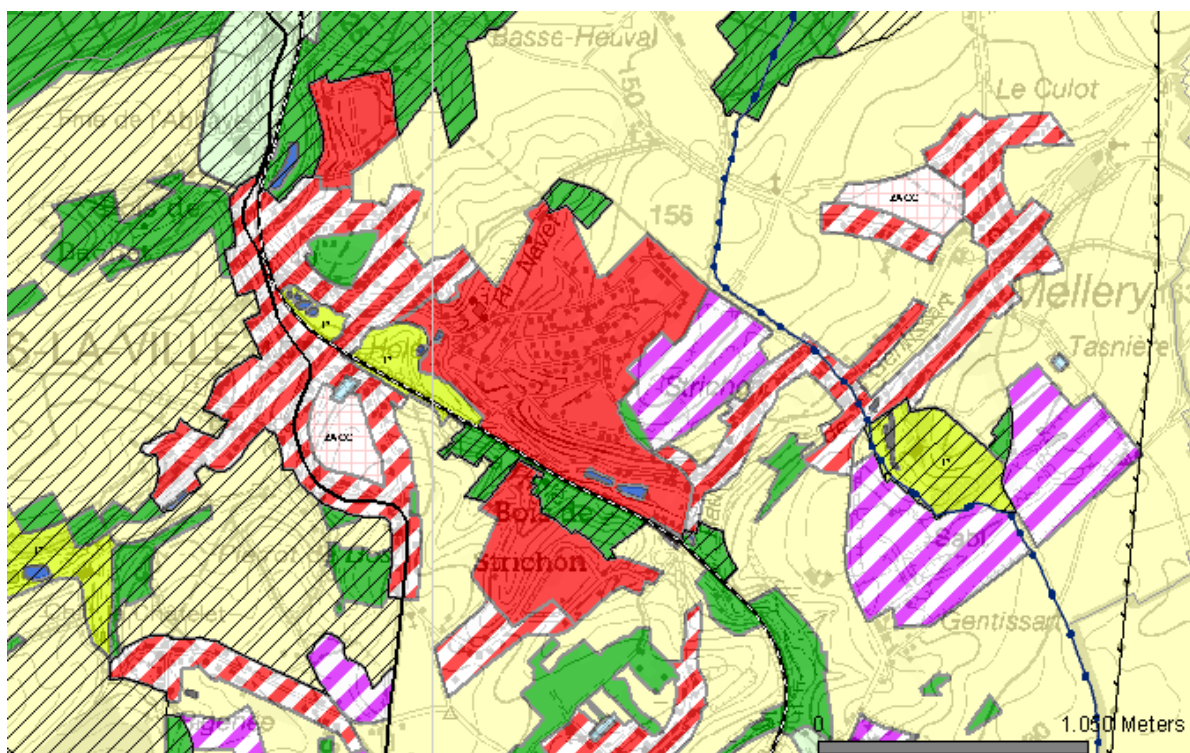


figure 37. Extrait du plan de secteur de Nivelles arrêté le 1^{er} dec.1981

La zone d'habitat correspond généralement à des quartiers plus denses que ceux inscrits en zone d'habitat à caractère rural. Le zonage du Plan de Secteur montre dès lors une certaine incohérence par rapport aux densités bâties effectives des divers quartiers (3 log/ha dans le bois cochet, 12 log/ha dans le hameau de Strichon !).

Ce phénomène trouve une explication –pour partie- dans le processus de simplification de la légende des Plans de Secteur (1997). Le bois cochet était alors destiné sur sa partie Sud à la fonction de parc résidentiel, ce qui a généré une composition urbanistique diffuse, préservant le couvert boisé. Il demeure néanmoins que la partie nord du quartier était affectée à l'habitat marquant vraisemblablement une volonté de densifier davantage le territoire à cet endroit.

L'ancien plan de secteur indiquait également « ZR » (zone à rénover) sur la sablière.

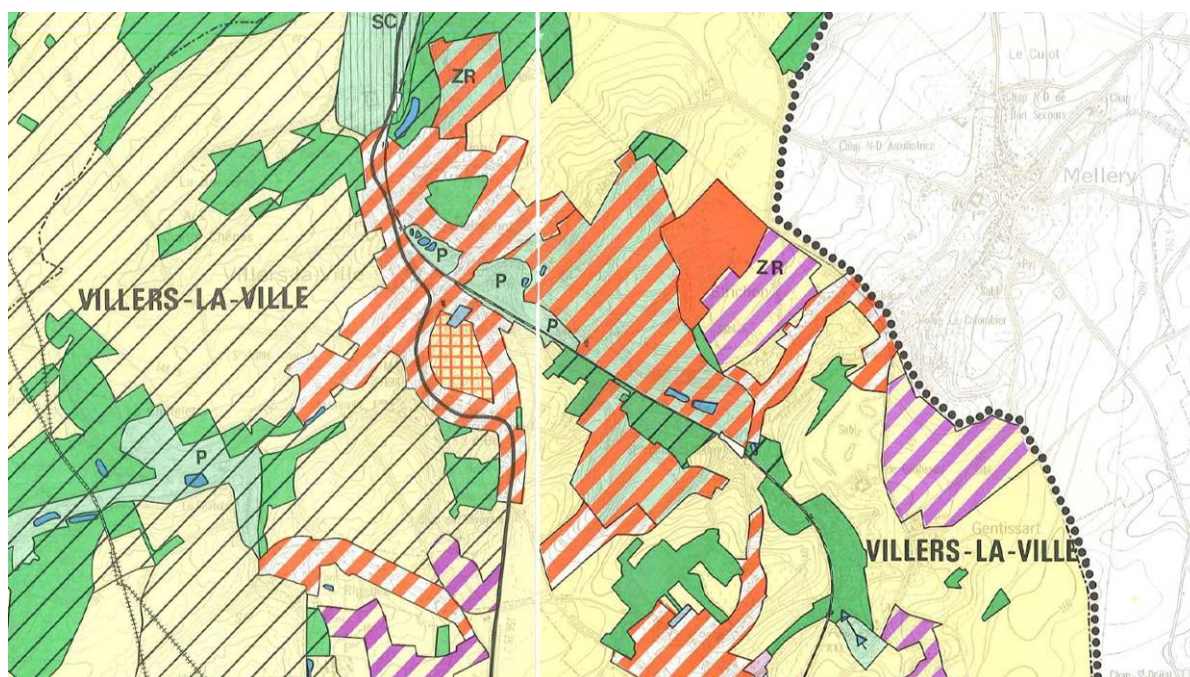


figure 38. Extrait du Plan de Secteur, légende non simplifiée

Les Plans Communaux d'Aménagement

La commune n'est couverte par aucun PCA

2.4.2 LES DOCUMENTS D'ORIENTATION

Le Schéma de Structure Communal

Le Schéma de Structure Communal de Villers-la-Ville est en cours d'élaboration sur la commune. La phase de diagnostic est achevée permettant à l'auteur de projet de pointer une série d'enjeux au niveau communal.

- **La nécessité d'adapter le parc de logements** au profil démographique de la population (appartements et petits logements).
- **La gestion des réserves foncières** en réponse à un processus d'urbanisation important.
- **La mobilité**, qui nécessite une hiérarchisation du réseau viaire, des mesures visant le report modal (le co-voiturage, la valorisation des itinéraires cyclo-pédestres ainsi qu'une meilleure définition des polarités).
- **L'environnement**, en liaison avec la pression de l'urbanisation qui s'exerce sur les ressources naturelles et le réseau écologique.
- **Une meilleure maîtrise juridique du territoire** qui devra être relayée par le Schéma de Structure Communal (affinage du Plan de Secteur, approche plus globale des lotissements).

Actuellement, le document est à la phase d'options.

Les Rapports Urbanistiques et Environnementaux

La commune n'est pas couverte par ce type de document.

2.4.3 LES AUTRES ÉLÉMENTS JURIDIQUES

Les permis de lotir

La commune est couverte d'un nombre important de lotissements. Autour du terrain d'étude, plusieurs périmètres de ce type existent : ils couvrent le bois Cochet et le bois de Strichon notamment.

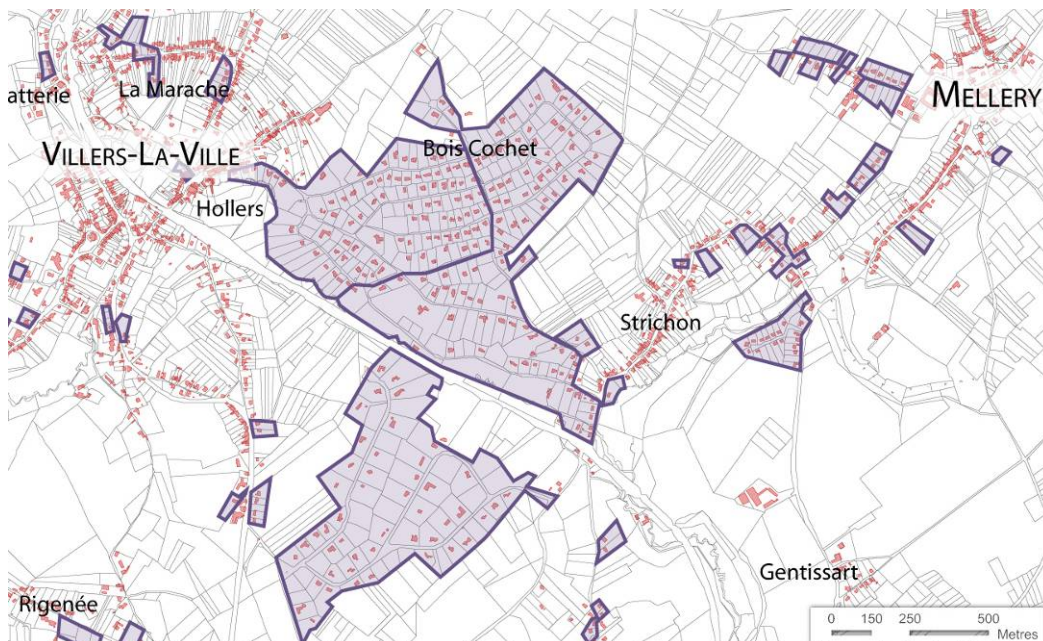
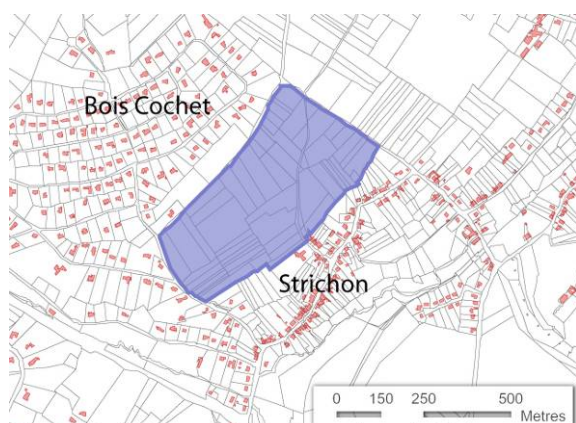


figure 39. Recensement des lotissements, DGO4

Le SAR

Comme nous l'avons déjà exposé ci-dessus (voyez point 1.1. Historique juridique) le site dit « Carrière de Strichon » a été reconnu en tant que site d'activité économique désaffecté (SAED) par un arrêté du 20 décembre 1991. En ses articles 2 et 3, cet arrêté prévoyait d'une part la nouvelle affectation du site en zone d'habitat et d'autre part la nécessité de réviser le plan de secteur de Nivelles.



La révision du plan de secteur par le biais de l'arrêté définitif du 20 décembre 1991 était parfaitement valable d'un point de vue juridique.

figure 40. Périmètre du Site à Réaménager, DGO4

Le SAED devint ensuite un site à réaménager (SAR), au sens où on l'entend toujours actuellement, et ce en application de l'article 56 du décret-programme du 23 février 2006 concernant les actions prioritaires pour l'avenir wallon, qui prévoit que « tout site d'activité économique désaffecté reconnu à la date d'entrée en vigueur du présent décret a la qualité de site à réaménager au sens de l'article 169, § 4, [du CWATUP] ».

La question de la destination de la zone en habitat définit par l'arrêté ministériel du 20 décembre 1991 a cependant

continué à susciter des interrogations et a été à l'origine d'une étude juridique initiée par le propriétaire dès 2007. Le 21 mai 2010, à la suite d'une interpellation émanant de son conseil, la DGO4 a remis un avis qui confirme que :

- le site dit « Carrière de Strichon » doit être considéré comme un SAR reconnu définitivement au sens de l'article 169, §4, du CWATUPE ;
- le(s) permis d'urbanisme relatif(s) aux travaux de réaménagement du site est (sont) dorénavant régi(s) par l'art. 127, §1^{er}, 5° et §3, du CWATUPE ;
- Les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 20 décembre 1991 restent d'application car non visées par les documents auxquels l'article 127, §3, du Code permet de s'écarter. Le réaménagement du site devra donc rencontrer la destination d'habitat prescrite par cette disposition précitée.

Actuellement, toute décision qui consisterait à affecter une partie majeure du périmètre SAR à autre chose que l'habitat, au sens de l'article 26 du CWATUPE, dénaturerait l'affectation réglementaire découlant du Code et de l'arrêté ministériel du 20 décembre 1991.

2.5 STRUCTURE TERRITORIALE ET TENDANCES D'ÉVOLUTION

2.5.1 UN ENJEU MAJEUR DE STRUCTURE : LES POLARITÉS COMMUNALES

L'approche historique, l'identification des bassins de vie de la Commune, l'évolution de la structure du bâti, le niveau d'équipement des villages ainsi que l'armature viaire permettent de mieux comprendre l'organisation actuelle du territoire et les mouvements qui s'y opèrent.

Le schéma de structure a pour but de définir à l'échelle communale l'organisation future du territoire et fixer les priorités, notamment en termes de nouvelles urbanisations. Il nous importe ici d'identifier les principaux enjeux de structure territoriale afin d'appréhender la place, le poids et l'impact de l'urbanisation de la sablière de Strichon.

Le tableau suivant montre une évaluation qualitative des polarités communales, sur base de divers critères:

	Pôle structurant dans l'histoire de la commune	Bassin de vie	Coherence Urbanistique (Degré de dispersion du bâti)	Accessibilité : Automobile	Transport en Commun	Niveau d'équipement	Potentiel foncier (hors ZACC) par rapport à la superficie totale urbanisable par localité	(ZACC comprises) par rapport à la superficie totale urbanisable par localité	Prise en compte de la Sablière de Strichon (18ha)	par rapport à la superficie totale urbanisable de la commune	Prise en compte de la Sablière de Strichon (18ha)
Villers-la-Ville							29,0%	31,6%	40,0%	6,0%	8,7%
Marbais							27,9%	31,9%		7,2%	
Marbisoux							29,9%	30,7%		7,4%	
Tilly							28,9%	40,5%	57,5%	2,7%	5,4%
Mellery							27,0%	29,0%		7,9%	
Sart Dame Avelines											

Cette analyse qualitative illustre la complexité de l'organisation du territoire communal. Villers-la-Ville se lit davantage sous forme d'un **schéma multipolaire**. Les divers pôles ont une vocation résidentielle qui tend à s'affirmer de plus en plus. Cette multipolarité a un ancrage historique. Ce schéma perdure au fil du temps et évolue, via l'urbanisation diffuse et tentaculaire, vers un continuum morphologique et une perte progressive de la lecture des entités. Ainsi, on voit que des regroupements progressifs s'opèrent entre Marbais-Marbisoux et Tilly, vers Villers la Ville. On voit également que Sart-Dame-Aveline constitue une polarité isolée.

Le potentiel foncier (hors sablière) montre de plus que **chaque village dispose, globalement, d'un potentiel de développement foncier brut équivalent** (de l'ordre de 30%) que l'on considère les ZACC ou non. En effet, tous les villages disposent d'une ZACC.

Les observations relatives aux disponibilités foncières tentent à montrer que, sans option forte visant à renforcer un pôle ou l'autre, **les villages de Sart-Dame-Aveline, Marbais-Marbisoux Tilly, Villers-la-Ville augmenteraient de manière relativement uniforme (donc, la structure multipolaire ne ferait que de se renforcer), mais par contre, l'isolement de Mellery ne ferait que s'accroître.**

Il revient au SSC de fixer les priorités à donner pour le développement des diverses polarités.

Qu'en est-il de l'urbanisation de la sablière de Strichon ?

Le tableau montre que si on considère dans le potentiel foncier la sablière « rattachée » à Villers-la-Ville, le potentiel de développement foncier de la localité atteint 40%, et si on « rattache » la sablière à Mellery, le potentiel de développement du village atteint 57%. Il est intéressant de noter que **si on considère que la sablière est rattachée au village de Villers-la-Ville, celui-ci devient le pôle de développement foncier le plus important de la Commune. Si par contre, on considère qu'il renforce la localité de Mellery, celui-ci augmente son potentiel de développement et peut dès lors s'affirmer comme une polarité communale en tant que telle.**

Outre le « jeu de positionnement » et du « poids » des polarités, il sera nécessaire **d'envisager globalement la structure urbanistique, et singulièrement, la nature des liens entre Mellery, Strichon et VLV** (en passant par le bois Cochet).

2.5.2 DYNAMIQUES TERRITORIALES ET TENDANCES D'ÉVOLUTION

L'objet des paragraphes suivant est d'évaluer les tendances d'évolution sur base d'une projection tendancielle de population, c'est-à-dire une projection qui relève les dynamiques actuelles et les reporte à plus long terme.

L'objectif est de quantifier les évolutions, évaluer leur répartition géographique et leurs impacts, notamment en terme de structure.

Les perspectives démographiques ; un enjeu de densité

Parallèlement à la projection tendancielle de population, il est indispensable de mettre en perspective la question de la densité, tant elle semble constituer à terme un enjeu majeur sur la commune.

Les données suivantes présentent une estimation de la population d'ici 2018, 2025 et 2050. L'impact de cette croissance sur les réserves foncières actuelles sera ensuite analysé.

Les perspectives démographiques peuvent être construites selon différentes hypothèses. Dans le cadre de cette étude nous en considérerons deux : la première consiste à reporter le nombre d'arrivées observées dans la commune ces 10 dernières années (+87 pers/an entre 2000 et 2009), la seconde à reporter le taux de croissance estimé par le bureau du plan sur l'arrondissement de Nivelles aux différentes échéances.

	HYPOTHÈSE 1 (EXTRAPOLATION 2000-2010)		HYPOTHÈSE 2 (BUREAU DU PLAN)	
	NOMBRE DE PERS SUPP PAR RAPPORT À 2009	EFFECTIF DÉMOGRAPHIQUE	TAUX DE CROISSANCE PAR RAPPORT À 2009	EFFECTIF DÉMOGRAPHIQUE
2009		9 883		9 883
2018	783	10 666	9,2%	10 788
2025	1392	11 275	14,6%	11 323
2050	3567	13 450	27,4%	12 582

Les deux hypothèses de croissance aboutissent à des résultats sensiblement équivalents et montrent tout deux une augmentation de la population de 800 à 900 personnes d'ici 2018.

Le brabant wallon connaît une progression démographique importante à l'heure actuelle. Cette progression va se perpétuer dans les prochaines années, mais sera, selon les projections du bureau du plan, amenée à se stabiliser d'ici 2050.

En 2009, la commune disposait de 625,4ha en Zone d'Habitat ou en Zone d'Habitat à Caractère Rural et 47,4ha en ZACC. Sur ce total de 672,8 ha, seuls 210,8ha n'étaient pas encore artificialisés.

Les dynamiques foncières observées ces dernières années montrent par ailleurs, pour la fonction résidentielle, une **urbanisation moyenne de 4,2 ha/an** et parallèlement l'octroi de permis pour une équivalence de **36 logements chaque année**. Ces deux données croisées définissent une **densité d'urbanisation actuelle approchant les 8,6log/ha**.

L'ensemble de ces chiffres permet de construire le tableau ci-dessous qui évalue, en fonction de la croissance démographique estimée, le nombre de logements nécessaires et son impact sur les réserves foncières communales.

	POP SUPPLÉMENTAIRE PAR RAPPORT À 2009	TAILLE DES MÉNAGES	NB DE LOG À PRODUIRE	DENSITÉ BÂTIE ACTUELLE (LOG/HA)	SUPERFICIE FONCIÈRE CONSOMMÉE À PARTIR DE 2009 (HA)	SOLDE RÉSERVE FONCIÈRE (HA)
2018	783 à 875	2,6	301 à 337	8,6	35 à 39	172 à 176
2025	1392 à 1410	2,6	535 à 542	8,6	62 à 63	148 à 149
2050	2669 à 3567	2,6	1026 à 1371	8,6	121 à 160	51 à 90

Le tout aboutit à une réduction de 121 à 160 ha d'ici **2050, ne préservant que 8 à 13% des réserves foncières**, ZACC et Zones d'Habitat confondues.

Ce chiffre doit être nuancé puisqu'il s'agit de superficies brutes, ne prenant pas en compte les terrains dont l'urbanisation ne pourra pas être effective (terrains non équipés ou desservis, pentes abruptes, etc.) ou qui font l'objet de rétention foncière.

La poursuite des dynamiques d'urbanisation actuelles pose donc un certain nombre de questions à long terme, et particulièrement celui de la saturation des réserves foncières liées à la fonction résidentielle. Un enjeu en termes de densité bâtie peut ici être pointé puisqu'il conditionne à long terme la capacité foncière de la commune à accueillir de nouveaux habitants.

Tendances d'évolution de la structure urbanistique.

Dans les chapitres précédents, nous avons mis en évidence le caractère multipolaire de la Commune.

Le découpage en secteurs statistiques permet d'affiner les données à l'échelle locale. Il est important de tenir compte des données démographiques : elles apportent une grille de lecture des dynamiques territoriales à l'échelle communale et peuvent permettre de voir comment la structure urbanistique est amenée à se transformer.

La **période 2001-2007** montre ainsi quelques « ajustements » en termes de répartition de population. On observe **une arrivée « importante » d'habitants sur des secteurs périphériques** et des petits pôles (Try-Thyle, Tilly-Centre Marbisoux, Mellery Centre, Strichon, Tribotte Hollers et Pavé Paradis) **en défaveur de quartiers plus structurants** (Villers-la-Ville Centre, Sart-Dame-Avelines Centre, Marbais Centre).

Cette remarque doit toutefois être nuancée dans la projection tendancielle puisque l'extension de l'urbanisation est conditionnée par le Plan de secteur. Aussi, il est important d'évaluer dans quelle mesure ces « quartiers périphériques » pourront encore accueillir de nouveaux arrivants.

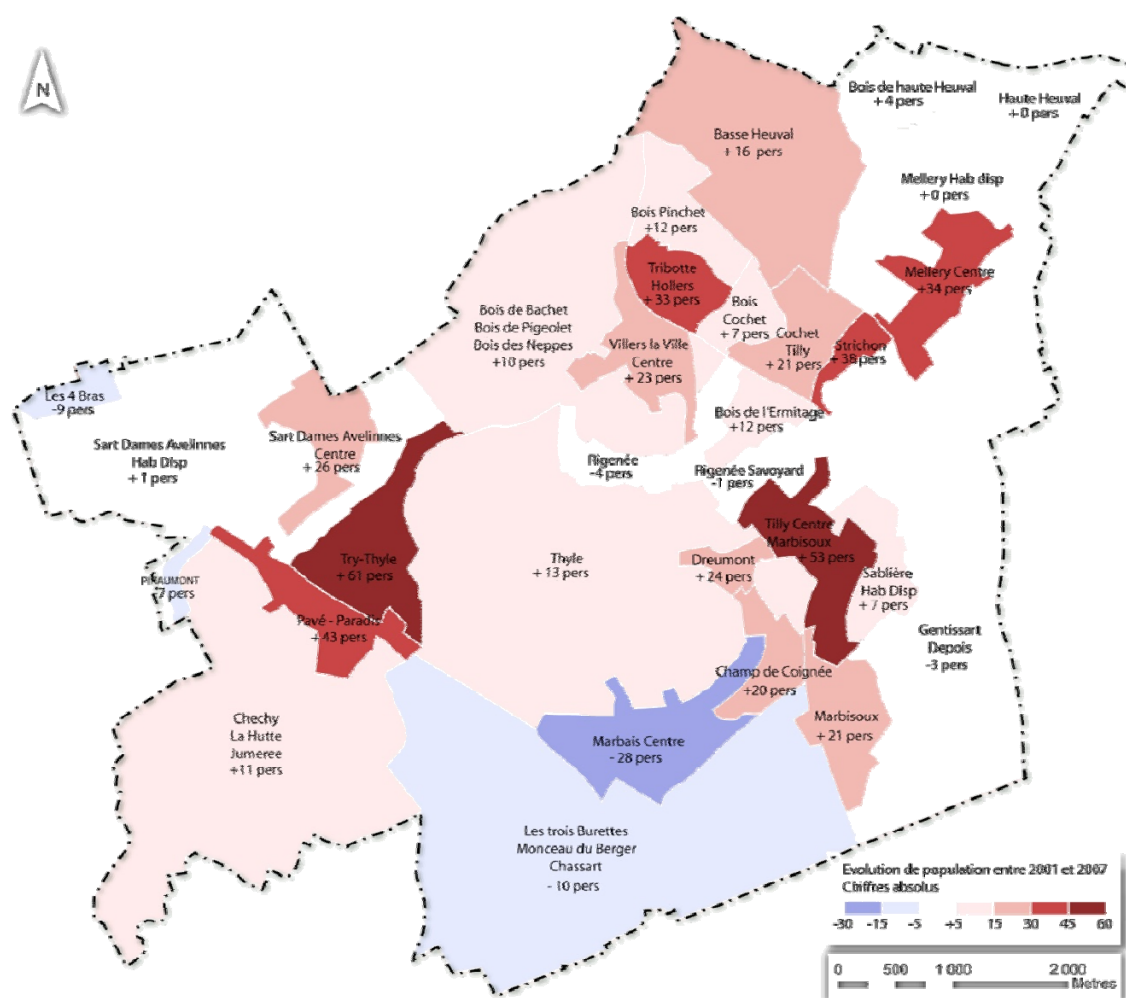


figure 41. Evolution de la population entre 2001 et 2007, Données INS

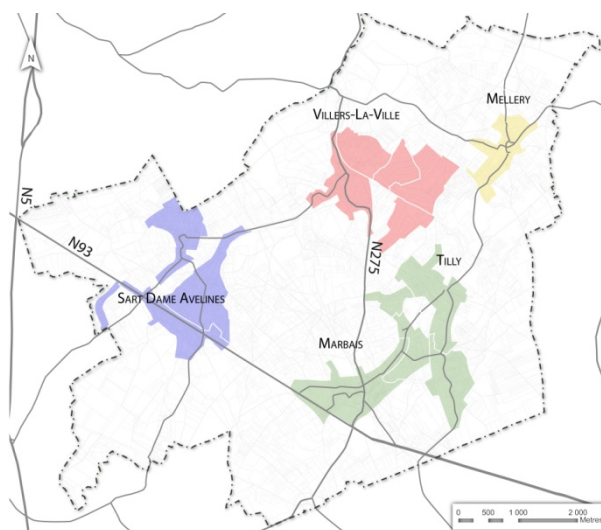
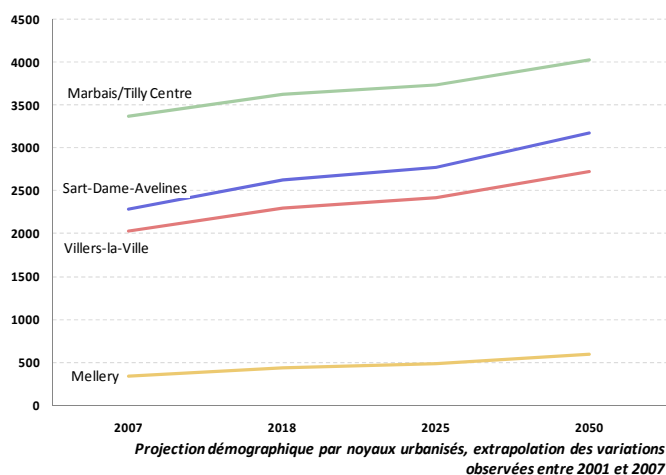
On remarque par exemple, une **saturation assez rapide des réserves foncières sur certains secteurs, notamment Strichon** qui, à densité bâtie égale, ne peut accueillir depuis 2008 que l'équivalent de 23 ménages supplémentaires.

A l'inverse, d'autres secteurs disposent d'un dynamisme et de réserves foncières encore non négligeables et susceptibles d'accueillir des populations importantes et dès lors influencer sur la structure existante : c'est le cas à Tilly Centre-Marbisoux, Try Thyle et Pave-Paradis (Sart-Dame-Aveline).

De manière globale, la Commune de VILLERS-LA-VILLE pourrait s'attendre, si les tendances observées les dernières années se confirment, à deux mutations majeures en termes démographique :

- Les secteurs situés en périphérie de Sart Dame Avelines seraient amenés à se renforcer entrant en concurrence avec le centre de Sart-Dame-Avelines ;
- Le poids démographique de Marbais va sensiblement s'amenuiser en faveur de Tilly-Centre ;

Ainsi, si l'ensemble **Marbais/Marbisoux/Tilly-Centre reste dominant en termes de poids démographique, sa croissance s'essouffle au profit de Sart-Dame-Aveline**, laissant toute entière la question du positionnement de l'ensemble de Villers-la-Ville.



Ces évolutions, bien qu'hypothétiques, montrent les enjeux sous-jacents d'une maîtrise de l'urbanisation et toute l'importance dès lors du schéma de structure. Par exemple, le cas de Sart-Dame-Avelines où le développement des quartiers périphériques semble encourager l'émiettement qui est déjà, à l'heure actuelle, déstructuré et qui offre peu d'ouverture en matière de report modal. Les développements attendus de Tilly Centre Marbisoux, sont quant à eux à mettre en perspective par rapport à la desserte ferroviaire qui constitue un atout, mais aussi par rapport aux liens morphologiques et fonctionnels avec Marbais.

La projection tendancielle montre donc une série d'évolutions possibles de la structure territoriale de la Commune. C'est sur ce postulat et selon cette approche que sera abordée la construction des scénarios.

Le positionnement de Villers-la-Ville

Comme on l'a vu précédemment, le village de Villers-la-Ville constitue l'un des pôles de la commune. L'arrivée prochaine du RER et parallèlement la progression démographique de Sart-Dame-Avelines et Tilly reposent la question du positionnement de Villers-la-Ville sur le territoire communal.

De prime abord, il semble important de considérer l'ensemble diffus que forment les localités de VLV, Mellery en passant par Strichon et le bois Cochet. Cet ensemble est composé de plusieurs noyaux associés à des limites paysagères et morphologiques.

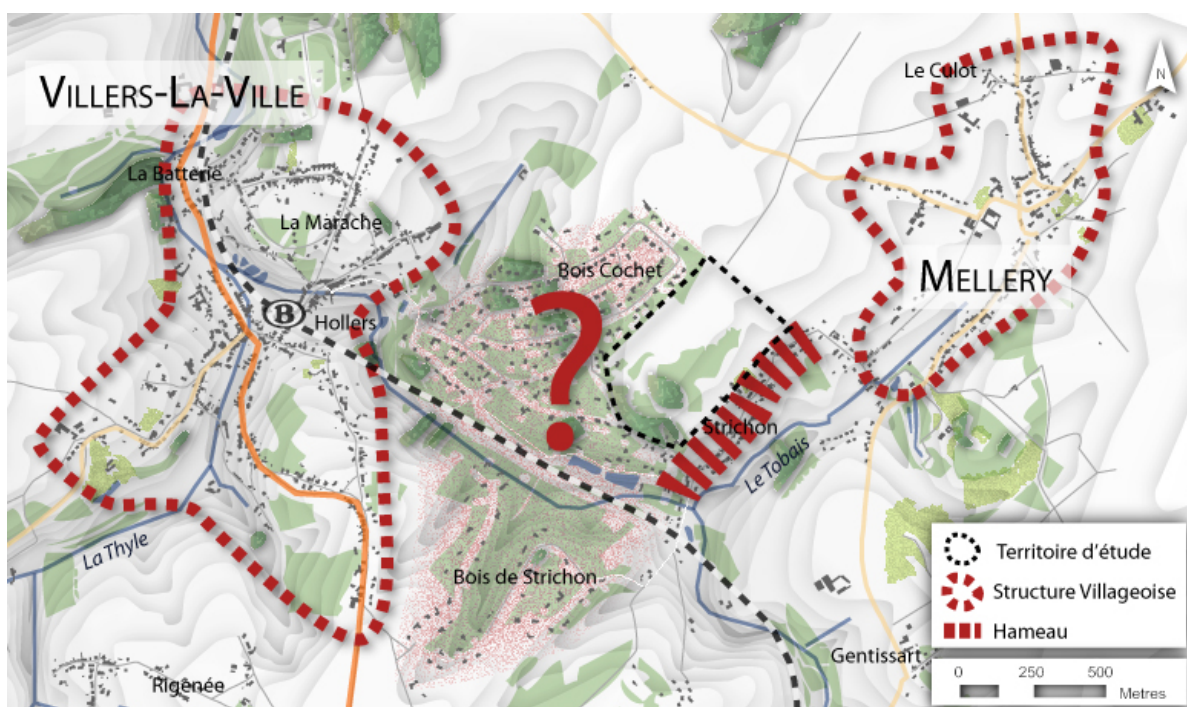


figure 42. Problématique de structure territoriale et positionnement de la sablière

On retrouve en effet deux ensembles villageois, Villers-la-Ville et Mellery auquel s'accroche le hameau de Strichon. Entre ces éléments, est organisé un parc résidentiel, composé d'habitations de typologie pavillonnaire peu structurantes et établissant un **rapport ambigu entre Villers-la-Ville, Strichon et Mellery**. Il est en effet quelque peu difficile de parler de liaison tant la composition de cet ensemble crée des ruptures morphologiques et paysagères. Pourtant Strichon et le bois Cochet doivent à l'avenir jouer un rôle important de liaison et structuration. En effet, on ne peut nier la continuité qui s'établit entre les différentes zones urbanisées et ce d'autant plus que le territoire qui fait l'objet de l'étude est destiné à l'habitat. **Sa mise en œuvre aura un impact sur l'organisation de ce vaste ensemble.** Nous avons aussi souligné précédemment que le **hameau de Strichon constitue un lieu potentiel pour relier et structurer cet « entre-deux »**, raccrocher davantage l'urbanisation du Bois Cochet, et oeuvrer au « rattachement » de Mellery à la dynamique (gare, commerces, services) de Villers-la-Ville.

Dans le but de concevoir une urbanisation cohérente de la sablière et de lui conférer une place structurante, différents scénarios ont été imaginés et évalués afin d'appréhender quels impacts ils pourront avoir sur l'organisation de la structure urbanistique.

3 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Favoriser le report modal

A l'échelle sous régionale, Villers-la-Ville occupe une position géographique particulière, située à la jointure de deux bassins de vie : le Brabant Wallon au Nord fortement tourné vers la métropole bruxelloise et l'arrondissement de Charleroi au Sud.

Elle est à ce titre polarisée par plusieurs pôles brabançons (Nivelles, Braine l'Alleud, Ottignies, LLN, Wavre), Charleroi et Bruxelles qui constituent autant de lieux de destination pour les écoliers, les étudiants ainsi que les actifs.

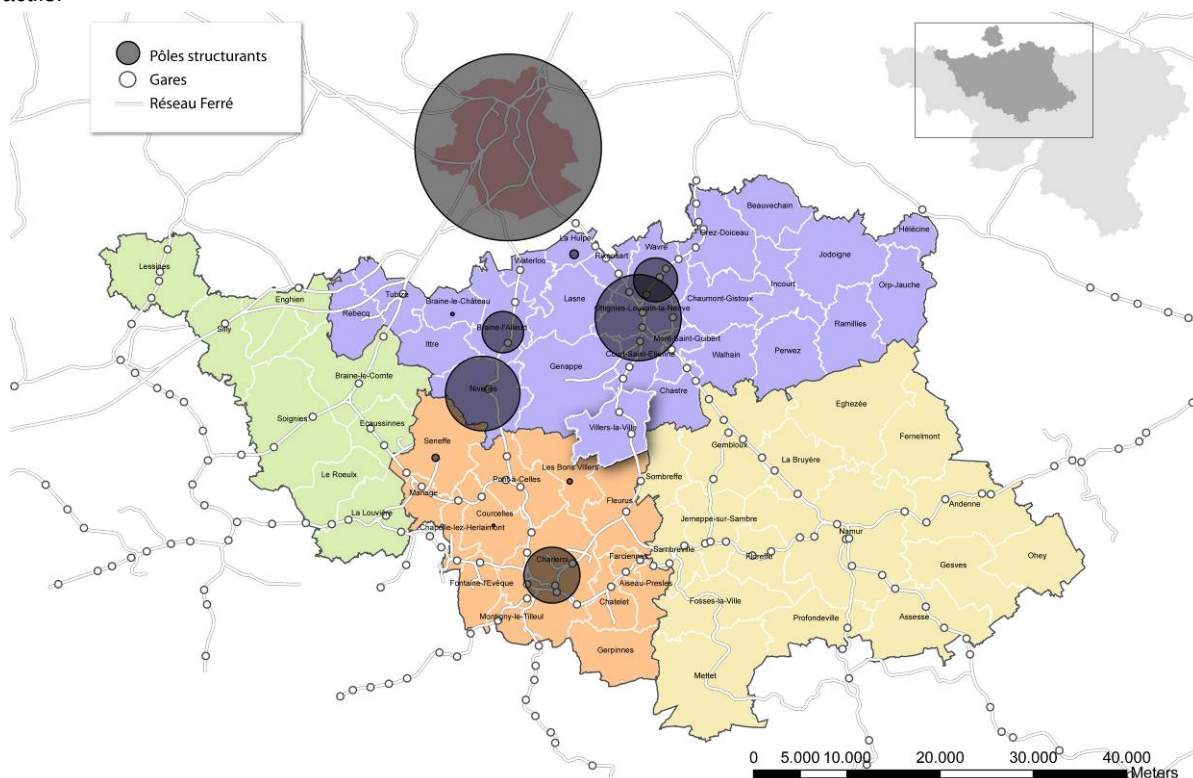


figure 43. Positionnement de Villers-la-Ville à l'échelle sous régionale

L'offre ferroviaire sur la commune permet de desservir la majorité de ces pôles, de manière compétitive :

- la durée des trajets vers Ottignies, Bruxelles et Charleroi est équivalente à celle effectuée en voiture.
- Le temps de parcours en train depuis Villers la Ville jusqu'à Ottignies, LLN, Bruxelles, Wavre et Charleroi est équivalent au temps parcouru depuis la gare de Namur vers ces mêmes polarités.

Malgré ce potentiel, la population résidente reste fortement motorisée, marquant l'enjeu, à l'échelle globale et locale, d'encourager et de favoriser le report modal.

Renforcer les polarités, structurer le territoire

Les dynamiques démographiques actuelles, montrent une progression importante du nombre de résidents, liée à l'attrait du Brabant Wallon (proximité de Bruxelles, accessibilité), mais en corollaire une pression foncière qui progresse sur le territoire provincial.

Ce dynamisme entraîne inévitablement de nouvelles répartitions de la population ainsi qu'une urbanisation importante, souvent réalisée sous forme désordonnée. Selon les prévisions tendanciennes, ces dynamiques démographiques et urbanistiques devraient perdurer à l'avenir menaçant davantage la structure morphologique et fonctionnelle de la commune. Il y a là un enjeu important, certes à plus vaste échelle, mais pour lequel l'urbanisation de la sablière peut jouer un rôle non insignifiant.

On a par ailleurs souligné l'importance de clarifier la nature des liens entre Villers-la-Ville, Strichon et Mellery, en pointant la position stratégique de la sablière pour jouer un rôle structurant dans cet ensemble. En effet, si autrefois VLV et Mellery pouvaient se lire comme des entités séparées, force est de constater, notamment au travers de l'urbanisation du bois Cochet, qu'une certaine continuité, certes peu structurante à ce jour et peu mise en valeur, existe. La nature et le rôle dans la structure de ce maillon devraient être clarifiés.

Dès lors, il apparaît important au niveau communal de mettre en place une stratégie globale, visant à mieux canaliser les dynamiques territoriales qui s'opèrent.

Il faut également, à l'échelle de VLV, Strichon et Mellery clarifier les liens entre les différents quartiers et rendre plus cohérent cet ensemble.

Diversifier l'offre en logements

La commune dispose aujourd'hui d'un parc de logements peu diversifié, composé essentiellement d'habitat unifamilial isolé prenant la forme de pavillonnaires. Outre le fait que cette urbanisation engendre un tissu diffus, et ne favorise ni le report modal, ni la parcimonie du sol, une offre restreinte en logement de taille différente constitue un frein pour répondre de manière satisfaisante à la diversité croissante des typologies des ménages. L'apparition timide de logements collectifs ces dernières années n'est pas suffisante pour constituer une réponse adéquate.

Il est donc important de promouvoir une offre en logements de plus petites tailles, non seulement en cohérence avec la dynamique de desserrement des ménages, mais également qui permettent de limiter la consommation du sol dans un contexte de pression foncière croissante.

Limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local

La sablière de Strichon est inscrite dans une structure viaire composée de voiries de desserte locale pour la plupart, ainsi qu'un maillon du réseau collecteur. Le trafic local empruntant les rues adjacentes participent aujourd'hui à l'ambiance résidentielle des quartiers voisins (bois Cochet, le Hameau de Strichon). Par contre, le trafic en provenance du Tilly, transitant par Mellery en direction du Nord n'est pas négligeable et doit être pris en considération d'autant plus, bien entendu, que l'urbanisation du site générera inexorablement de nouveaux flux qui auront un impact sur les réseaux existants.



figure 1. Hiérarchie des voiries de la Commune
de VILLERS-LA-VILLE – PCM-2001-TRANSITEC

Dès lors, il semble nécessaire de prendre en compte ce critère dans la construction et l'évaluation des scénarios, l'enjeu étant de limiter les impacts sur les quartiers voisins et les villages à proximité.

Veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques

Le site présente des caractéristiques écologiques et paysagères importantes, actée au recensement des Sites de Grands Intérêt Biologique et que l'étude faune flore effectuée par le GIREA a permis d'affiner.

L'urbanisation du site devra prendre en compte ces données afin de préserver, valoriser et pérenniser la biodiversité, la continuité écologique et les caractéristiques paysagères du site.

Par ailleurs, il est important de signaler qu'outre cette notion de préservation, les zones identifiées « à protéger » - principalement des espaces sableux ouverts - nécessitent de surcroît et à brève échéance des mesures de gestion. Leur pérennité est en effet menacée par la progression du boisement sur l'entièreté du site.

4 SCÉNARII DE VALORISATION DU SITE

Méthodologie

4 scénarios de valorisation du site ont été dégagés :

- La contagion
- La charnière
- Le pôle local
- La nouvelle centralité

Les scénarios sont évalués au regard des enjeux identifiés au chapitre 3 de cette étude. Pour rappel, nous avons pointé 5 défis auxquels l'urbanisation de la sablière devrait répondre ou contribuer :

- favoriser le report modal,
- renforcer les polarités, structurer le territoire,
- diversifier l'offre en logements,
- limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local,
- veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques.

Suite à cette analyse, nous synthétiserons les résultats obtenus afin de dégager les avantages, les limites et les enjeux de chaque scénario.

Méthodologie adoptée pour l'évaluation des charges de trafic et l'impact sur le réseau viaire

Les hypothèses adoptées dans l'étude de mobilité par transitec

Afin d'évaluer l'impact du projet sur le réseau viaire local, nous nous basons sur la méthodologie du bureau d'études en mobilité *transitec* utilisée dans le cadre de l'étude de mobilité (2008).

Cette étude se base sur un projet d'urbanisation présenté en 2008 prévoyant :

PROGRAMMATION	ESTIMATION NOMBRE HABITANTS
200 à 250 appartements	300 à 600 habitants
47 à 51 maisons	140 à 180 habitants
6 logements pour PMR	6 à 12 habitants
une maison pour seniors 7000 m ²	potentiel d'accueil de 150 à 200 personnes
+ un commerce de proximité	
+2 crèches accueillant 50 enfants	
	→ soit un total de 600 à 1000 habitants, dont ¼ avec des besoins en mobilité réduits

Le trafic supplémentaire engendré par cette urbanisation a été estimé à 3000 véhicules par jour ouvrable moyen.

ESTIMATION DU TRAFIC PAR JOUR OUVRABLE MOYEN SUPPLEMENTAIRE ENGENDRE PAR L'URBANISATION	
trafic résidentiel=3 à 3.5 déplacements/jour/habitant, répartition modale de 80 à 90 % voiture	→ 1400 à 3200 voitures
trafic lié aux crèches	→ 200 veh/jour
trafic lié aux commerces	→ 500 veh/jour
TOTAL	→ 2100 à 3900 veh/jour → admis 3000 veh/jour

Ce trafic se répartit comme suit :

REPARTITION TEMPORELLE DES CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER :		
charge de trafic à l'heure de pointe est de 12 à 13 %		~400 veh/hp
Dont heure de pointe du matin		
	75% sortant	300 veh/hpmS
	25% entrant	100 veh/hpmE
Dont heure de pointe du soir		
	30% sortant	120 veh/hpsS
	70% entrant	280veh/hpsE

L'étude émet l'hypothèse « de base » de distribution des déplacements telle que :

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS (TOUS MODES CONFONDUS) :	
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 (abbaye) vers N25	20%
direction VLV	15 à 20%
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu	30 à 35 %
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus	25%

Cette hypothèse de distribution des déplacements est légèrement revue en fonction des objectifs inscrits au PCM ; à savoir :

- Modérer la circulation dans les villages,
- Maintenir le lien entre VLV et Mellery et modérer l'axe Pêcheurs-Chilée-Strichon (bois Cochet sud),
- Renforcer le rôle des TC avec le RER, envisager des lignes de bus complémentaires,
- Assurer un rabattement sur la gare SNCB de VLV,
- +Renforcer l'itinéraire inter-village VLV-Mellery pour les modes doux.

En vertu de ces objectifs, l'hypothèse de distribution des déplacements est revue comme suit :

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS (TOUS MODES CONFONDUS) :	
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%
direction VLV (via bois Cochet)	10%
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%

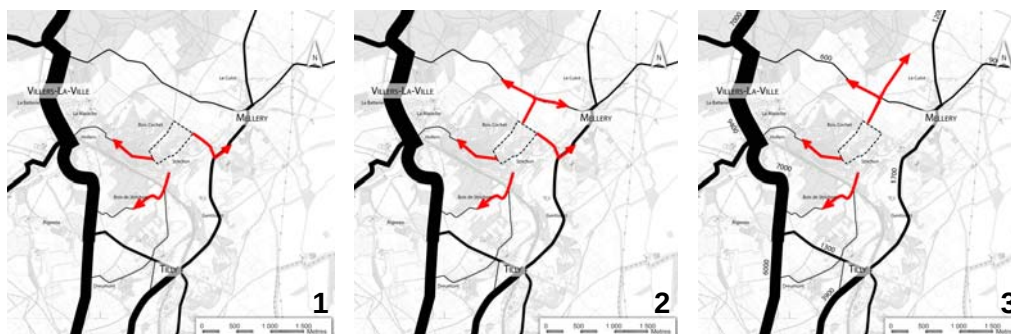


Cette hypothèse engendre un réaménagement de la rue de l'Abbaye et des chemins de remembrement rural au nord de la sablière en permettant ainsi de délester -pour partie-les centres de Mellery et Villers-la-Ville.

Hypothèses de travail adoptées pour la présente étude

Les scénarios présentés ci-après proposent différentes programmations et dès lors des charges de trafic différentes. Nous nous baserons sur les mêmes hypothèses d'estimation de trafic et de distribution des déplacements. Par contre, en fonction de l'esprit de chaque scénario, différentes hypothèses d'accessibilité Nord du site sont proposées tel que :

- Les scénarios 1 et 2 se base sur une utilisation du réseau actuel, sans réaménagement (schéma 1)
- Le scénario 3 considère l'aménagement des routes de remembrement permettant l'accès au carrefour de la rue de l'abbaye et permettant de rejoindre le centre de Mellery (schéma 2);
- Enfin le scénario, 4 envisagera l'aménagement des voiries comme proposé par l'étude de mobilité réalisée par *transitec* : aménagement des routes de remembrement en contournant le centre de Mellery (Schéma 3).



4.1 SCÉNARIO 1 : LA CONTAGION

4.1.1 PRÉSENTATION DU SCÉNARIO

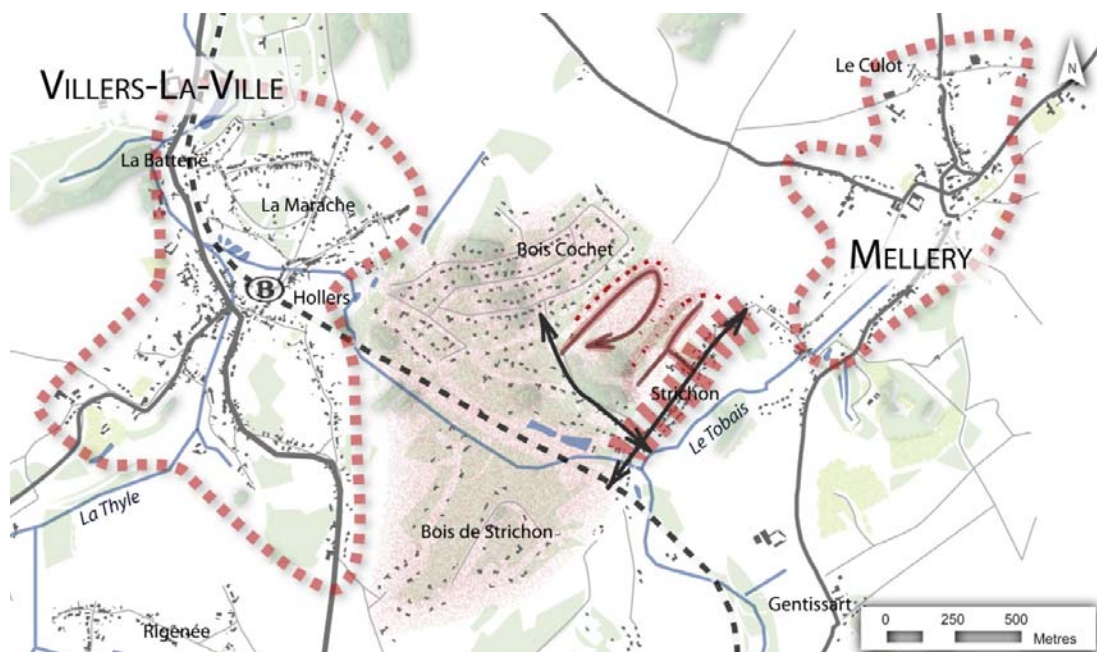
Le scénario de la contagion consiste à **adopter des formes d'urbanisation similaires aux quartiers riverains, principalement sous forme de parc résidentiel**. On imagine dès lors une prolongation de l'urbanisation du bois Cochet dans la partie Est de la sablière et de l'urbanisation du type de la rue de Strichon côté Ouest du site. L'aménagement du site qui en résulte s'inscrit donc en **continuité de ces quartiers**, en se rattachant au tissu existant via la drève aux silex d'une part et rue de la Tombe d'autre part.

L'urbanisation s'inscrivant en prolongation du bois Cochet serait **exclusivement composée d'habitations unifamiliales**. La densité d'urbanisation est équivalente au bois Cochet et de l'ordre de 2 à 3 log/ha. Le bâti, de type pavillonnaire ouvert, adopte des gabarits Rez+C à Rez+1+Comble.

L'urbanisation s'inscrivant en prolongation de la rue de Strichon présente un tissu plus resserré. Un **tissu bâti semi-continu** serait mis en œuvre, c'est-à-dire alternant habitat mitoyen et isolé. Les gabarits resteraient peu élevés, similaire à la typologie locale. Cette partie du site adopterait une densité de l'ordre de 10 à 12 log/ha.

La densité d'urbanisation de l'ensemble du site serait de l'ordre de 3 à 4 log/ha.

Le réseau de voies distribuant les diverses urbanisations du site pourrait s'organiser en **voies sans issue ou sous forme de bouclage** ; le principe général étant d'y **éviter toute forme de transit** et préserver le caractère résidentiel de ces quartiers.



habitants supplémentaires	150
nombre de logements à construire	55
densité bâtie (calculée sur l'ensemble du site)	3 à 4 log/ha
programmation	habitat

4.1.2 EVALUATION DU SCENARIO

Favoriser le report modal

L'urbanisation peu dense proposée dans ce scénario s'avère être **dissuasive pour favoriser un report modal substantiel**. Le type d'urbanisation pavillonnaire incite, comme ailleurs, à l'usage très fréquent, voire souvent exclusif, de la voiture. Le **report modal repose alors sur la seule volonté des usagers**, même si des aménagements spécifiques favorables aux modes doux peuvent être mis en place au sein du site (aménagement de rues ménageant des trottoirs et pistes cyclables, un espace partagé, éclairage public adapté apportant un certain confort et une sécurité des déplacements piétons et cyclistes). **Un report modal substantiel ne peut dans ce cas être motivé que par des mesures externes au projet** (forte hausse du prix de l'essence obligeant à revoir les priorités budgétaires du ménage, sensibilisation environnementale,...).

Rappelons que des mesures d'aménagement favorables aux modes doux au sein du site doivent être **relayées, à plus grande échelle, par un réseau plus vaste, permettant des connexions aux différents pôles d'attractivité** (commerces, gare, services). Le lien vers la gare et le centre de Villers-la-Ville via la drève de la Curette ou le long du chemin de fer est ici particulièrement visé.

Renforcer les polarités, structurer le territoire

L'urbanisation diffuse proposée dans ce scénario s'inscrit dans une dynamique **fortement consommatrice d'espace** ; tendance que les urbanisations nouvelles doivent, au nom du développement durable et de la parcimonie du sol, contrer.

On imagine en effet, -si l'on se réfère à l'évolution démographique actuelle (+87pers/an)- que la réserve foncière que constitue la sablière (18ha) **arrivera très rapidement à saturation**, nécessitant à brève échéance la mise en œuvre d'autres terrains urbanisables sur la commune.

De plus, outre la réduction des terres agricoles, boisés ou « naturelles », ce scénario présente le désavantage d'être **peu structurant en termes de structure urbanistique** et se révèle finalement **peu pertinente face à l'enjeu du renforcement des polarités**. Il ne constitue **pas non plus une opportunité signifiante pour renforcer le lien entre Mellery et Villers-la-Ville**.

Diversifier l'offre en logements

L'urbanisation proposée dans ce scénario prévoit exclusivement une programmation d'habitat unifamilial. Cette programmation **ne concourt pas à l'objectif recherché d'une diversité de logements pour une diversité de ménages**. De plus, l'urbanisation proposée n'agit en rien sur la pression foncière croissante.

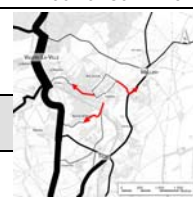
Limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local

Le scénario de la contagion traduit l'arrivée de 150 habitants supplémentaires.

ESTIMATION DU TRAFIC PAR JOUR OUVRABLE MOYEN SUPPLEMENTAIRE ENGENDRE PAR L'URBANISATION :	
trafic résidentiel=3 à 3.5 déplacements/jour/habitant, répartition modale de 80 à 90 % voiture	→ 360 à 472 voitures, moyenne admise à 410

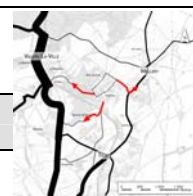
Les principaux axes locaux empruntés sont ceux de la rue de la Brasserie (Nord de Strichon), la drève des Curettes (vers le centre de Villers la Ville) et l'avenue des peupliers (Bois de Strichon, vers VLV-Sud).

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
[direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)]	20%	120
direction VLV (via bois Cochet)	10%	
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	180
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	110



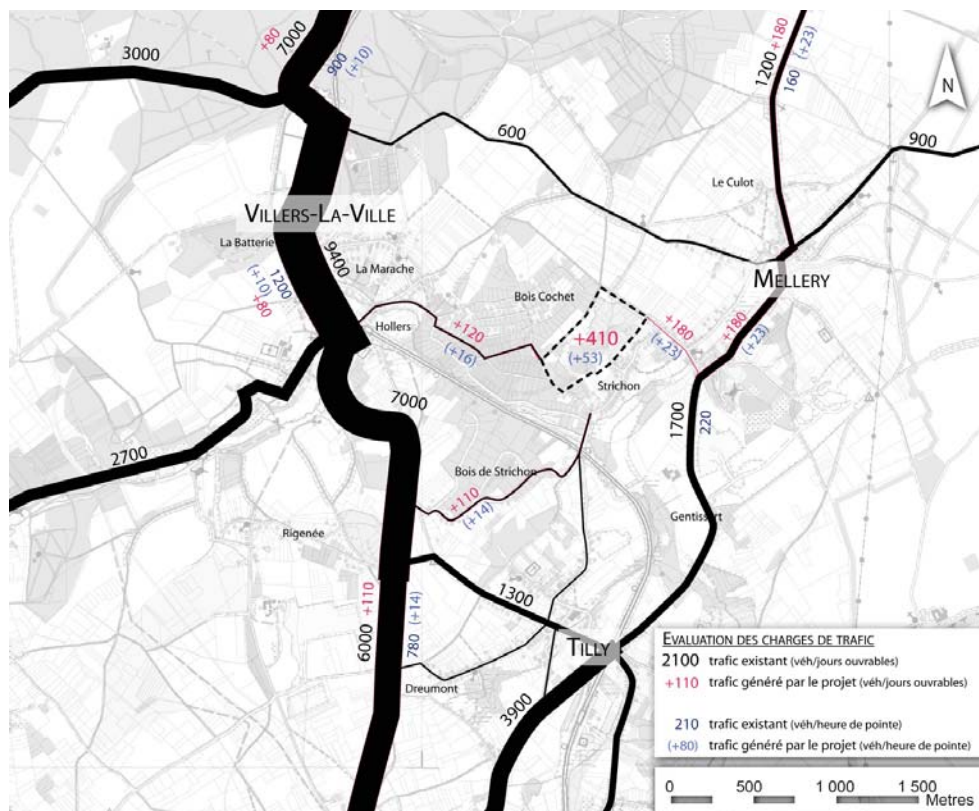
REPARTITION TEMPORELLE DES CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER :	
charge de trafic à l'heure de pointe est de 12 à 13 %	~53 veh/hp
Dont heure de pointe du matin	
75% sortant	40 veh/hpmS
25% entrant	13 veh/hpmE
Dont heure de pointe du soir	
30% sortant	16 veh/hpsS
70% entrant	37veh/hpsE

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS À L'HEURE DE POINTE (TOUS MODES CONFONDUS) :		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	16
direction VLV (via bois Cochet)	10%	
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	23
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	14



Le trafic supplémentaire à l'heure de pointe est de 53 véh/h. La rue de la Brasserie absorbe le trafic le plus important équivalent à 23 veh/h, soit un véhicule toutes les 3 minutes (2 sens confondus). Sachant que c'est l'heure de pointe du matin, sens sortant, qui est le moment où le trafic serait le plus dense (75%), cela génère un trafic supplémentaire de 18 veh/hpmS, soit un véhicule toutes les 3.5 min.

Le trafic généré est donc peu important et peut être **considéré négligeable et avec impact limité sur le réseau viaire local**.



Veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques

L'étalement du bâti, la **privatisation** vraisemblable d'une partie importante d'espaces naturels par un nombre conséquent de propriétaires entraînant un **compartimentage des espaces** ainsi que le **peu de maîtrise sur la gestion** de ces espaces naturels constituent, à priori, **des freins à la préservation de la valeur écologique des milieux**. Ce scénario devrait se révéler peu porteur en termes de préservation, de valorisation et de pérennisation de la qualité biologique du site.

4.1.3 CONCLUSION.

Le scénario de la contagion s'inscrit en continuité des dynamiques actuelles observées sur la commune et correspond à un processus d'étalement urbanistique progressif et non(peu) maîtrisé, critiquable sur le plan du développement territorial durable (parcimonie du sol, coûts induits pour la collectivité, mobilité durable, mixité raisonnée...).

Le scénario répond de manière très insatisfaisante aux différents enjeux pointés, et constitue une menace pour la biodiversité présente sur le site.

	Atouts	Faiblesses	Menace	Opportunité
Favoriser le report modal		► urbanisation peu incitatrice pour favoriser un report modal substantiel	► Usage marginal des modes doux	► possibilité d'aménager des chemins pour modes doux au sein du site
Structurer le territoire, Renforcer les polarités		► urbanisation diffuse peu structurante ► pas(peu) de lien entre VLV et M ► Gaspillage des biens fonciers, saturation rapide nécessitant mise en œuvre autres zones	"isolement" des différents fragments urbanisés, patchwork	
Diversifier l'offre en logement		► habitat unifamilial exclusif > ne constitue pas une offre apte à répondre à la demande croissante des logements diversifiés		
Limitier les impacts liés au trafic supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local	► Augmentation du trafic négligeable ► Pas de changement dans les habitudes de la population locale			
Préserver la qualité biologique et paysagère du site		► Privatisation des espaces "naturels", compartimentage, pas de maîtrise sur la	► Plantation d'essences exogènes ► Disparition des espèces locales	► Composition de type "parc résidentiel" en vue de préserver les spécificités

Réponse peu pertinente face aux défis pointés

4.2 SCENARIO 2 : LA CHARNIERE

4.2.1 PRESENTATION DU SCENARIO

Le scénario de la « charnière » correspond à une volonté de travailler le lien entre Villers-la-Ville, le hameau de Strichon et Mellery. Il correspond à **une première tentative de clarification des liens qui jalonnent cette succession d'urbanisations formant un ensemble aujourd'hui assez hétérogène.**

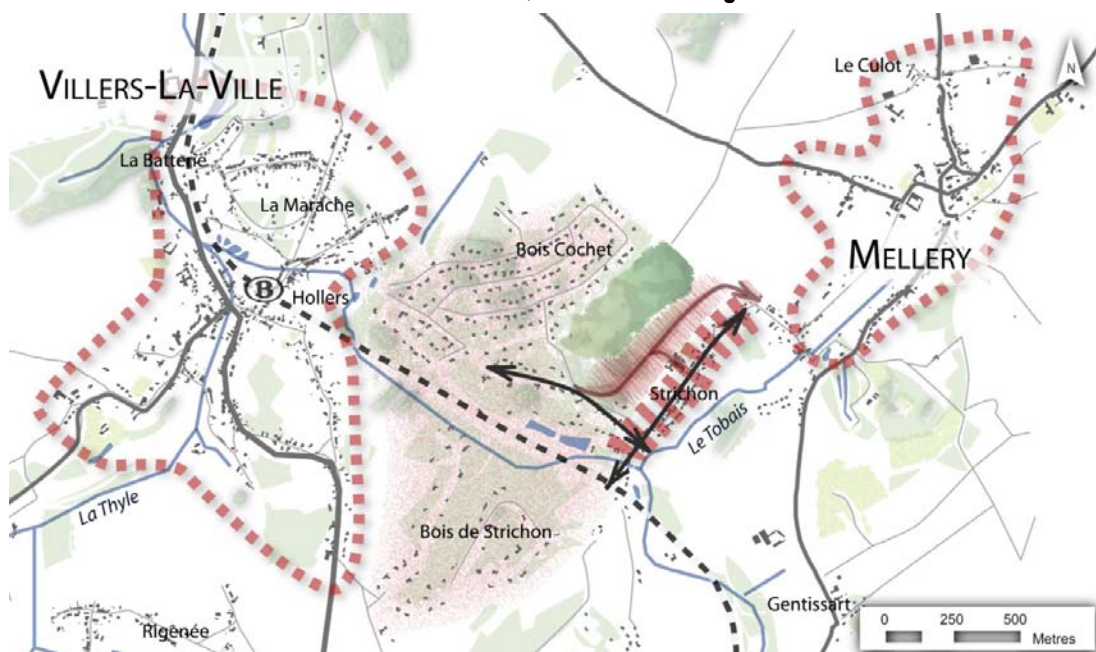
Cet objectif général se traduit par le renforcement du hameau de Strichon via la mise en œuvre d'un projet « charnière » au sein de la structure urbanistique ; **se raccrochant clairement à la structure bâtie de Strichon.** Le projet et la rue de Strichon forment **un tout cohérent permettant de ponctuer la séquence VLV – Strichon - Mellery.** Cette cohérence urbanistique s'appuierait sur la mise en place de **voiries structurantes assurant la continuité et l'ancrage du nouveau quartier au tissu existant.** Une attention particulière est donc apportée à « l'espace rue » qui structure le parcours au sein même du quartier, l'objet étant réellement de retisser le territoire et favoriser les liaisons via la composition de la trame viaire.

L'ensemble mis en œuvre présente une **trame plus resserrée** que dans le scénario précédent. L'urbanisation prendrait la forme d'un bâti mitoyen et semi-mitoyen et serait **exclusivement composée de logements unifamiliaux et collectifs.**

Dans ce scénario, la totalité de la sablière ne serait pas destinée à la construction. Celle-ci se limiterait en effet aux parties les moins sensibles du point de vue naturel, **libérant un vaste espace vert qui correspond aux parties les plus sensibles et par ailleurs les plus riches du point de vue écologique.** Les zones à protéger sont laissées vierges de toute construction, mais devront cependant **faire l'objet d'une gestion particulière.**

Cette zone joue à la fois un rôle écologique, un rôle de tampon et un rôle d'articulation dans la structure bâtie.

La **densité d'urbanisation calculée sur la partie construite** de la sablière serait **voisine à légèrement supérieure à celle de la rue de Strichon (≥ 12 log/ha).** La densité calculée sur l'ensemble du site adopterait une valeur **intermédiaire** entre le bois Cochet et la rue de Strichon, **de l'ordre de 6 log/ha.**



habitants supplémentaires	300
nombre de logements à construire	110
densité bâtie (calculée sur l'ensemble du site)	6 log/ha
programmation	habitat

4.2.2 EVALUATION DU SCENARIO

Favoriser le report modal

Par rapport au 1^{er} scénario, l'urbanisation plus concentrée que propose ce 2^{ème} scénario est **plus propice pour favoriser un report modal**. Celui-ci peut se faire en faveur des modes doux bien entendu et des bus (arrêts de bus existants rue de Strichon). **Toutefois, le report modal repose à nouveau essentiellement sur la volonté des usagers**. En effet, des aménagements adéquats d'espaces rue peuvent encourager l'usage de modes doux (aménagement de rues ménageant des trottoirs et pistes cyclables, un espace partagé, éclairage public adapté apportant un certain confort et une sécurité des déplacements piétons et cyclistes), mais un report modal « massif » ou du moins plus important **devrait passer par une offre en bus plus attrayante** (L27 à renforcer + autres destinations à prévoir) **et devra certainement passer par des mesures externes au projet** (forte hausse du prix de l'essence obligeant à revoir les priorités budgétaires du ménage, mesure forte pour le stationnement, sensibilisation environnementale,...).

Rappelons aussi que des mesures d'aménagement favorables aux modes doux au sein du site doivent être **relayées, à plus grande échelle, par un réseau plus vaste, permettant des connexions aux différents pôles d'attractivité** (commerces, gare, services). Le lien vers la gare et le centre de Villers-la-Ville via la drève de la Curette ou le long du chemin de fer est ici particulièrement visé.

Renforcer les polarités, structurer le territoire

Ce scénario offre **des qualités en termes de gestion parcimonieuse du sol** via une urbanisation partielle et plus dense de la zone.

En termes d'aménagement du territoire, ce scénario **offre une clarté accrue de la structure urbanistique en spécifiant davantage la séquence VLV - Strichon – Mellery**. Le renforcement du hameau de Strichon s'inscrit en articulation entre VLV et Mellery. Cependant, si le renforcement du hameau permet de marquer un moment dans la séquence, l'urbanisation diffuse du bois Cochet restera néanmoins une rupture morphologique.

Au niveau local, l'urbanisation se raccroche à la rue de Strichon et offre les **possibilités de créer un ensemble cohérent prenant parti de l'urbanisation actuelle**.

Diversifier l'offre en logements

La diversité de **l'offre en logement est étendue** par rapport au scénario précédent, tant en termes **quantitatif**, qu'en termes de **typologie**.

Ainsi, au-delà de la construction de logements unifamiliaux, on voit apparaître des logements collectifs. Il faudrait veiller à diversifier les tailles des appartements en vue de créer une mixité à l'échelle des immeubles.

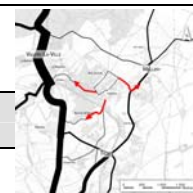
Limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local

Le scénario de la « charnière » prend pour hypothèse l'arrivée de 300 habitants supplémentaires.

ESTIMATION DU TRAFIC PAR JOUR OUVRABLE MOYEN SUPPLEMENTAIRE ENGENDRE PAR L'URBANISATION :	
trafic résidentiel=3 à 3.5 déplacements/jour/habitant, répartition modale de 80 à 90 % voiture	→ 720 à 945 voitures, moyenne admise à 820

Les principaux axes locaux empruntés sont ceux de la rue de la Brasserie (Nord de Strichon), la drève des Curettes (vers le centre de Villers la Ville) et l'avenue des peupliers (Bois de Strichon, vers VLV-Sud).

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
[direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)]	20%	240
direction VLV (via bois Cochet)	10%	
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	360
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	220



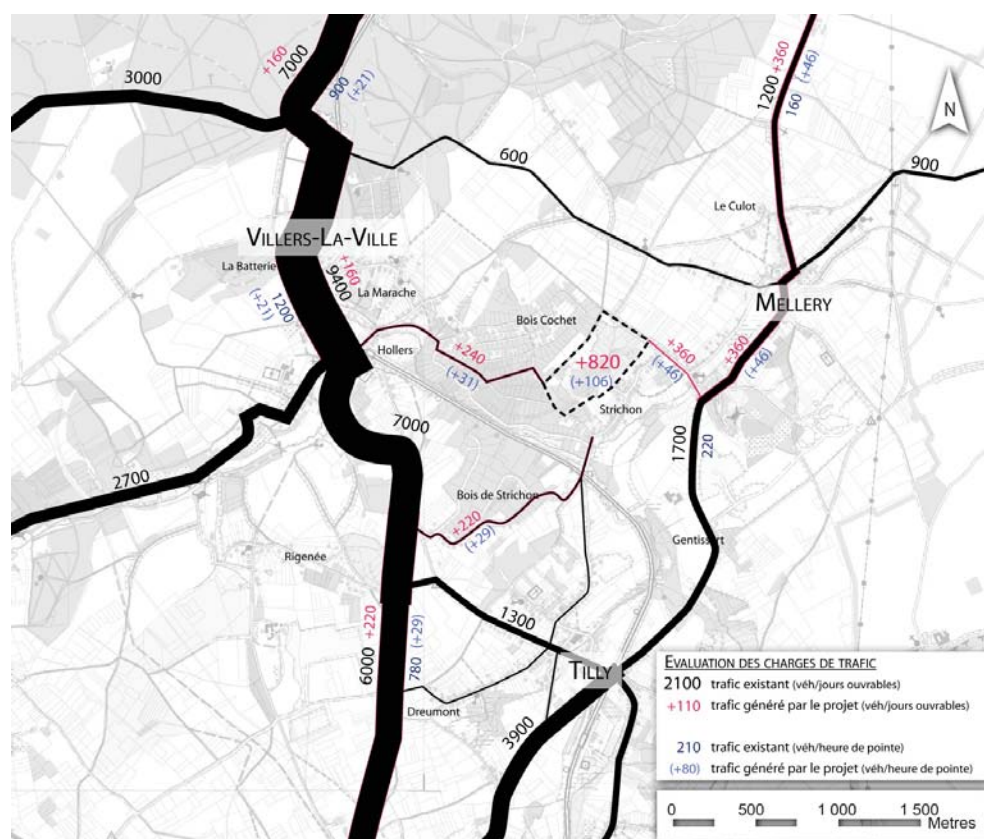
REPARTITION TEMPORELLE DES CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER :		
charge de trafic à l'heure de pointe est de 12 à 13 %		~106 veh/hp
Dont heure de pointe du matin		
	75% sortant	80 veh/hpmS
	25% entrant	26 veh/hpmE
Dont heure de pointe du soir		
	30% sortant	32 veh/hpsS
	70% entrant	74veh/hpsE

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS À L'HEURE DE POINTE (TOUS MODES CONFONDUS) :		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	31
direction VLV (via bois Cochet)	10%	
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	46
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	29



Le trafic supplémentaire à l'heure de pointe est de 106 véh/h. La rue de la Brasserie absorbe le trafic le plus important équivalent à 46 veh/h, soit un véhicule toutes les 1.5 minutes (2 sens confondus). Sachant que c'est l'heure de pointe du matin, sens sortant, qui est le moment où le trafic serait le plus dense (75%), cela génère un trafic supplémentaire de 36 veh/hpmS, soit un véhicule toutes les 2 min.

Le trafic généré est donc plus important que dans le premier scénario. **La capacité du réseau des voiries locales devrait pouvoir absorber ce surplus, moyennant des aménagements et mesures pour assurer la sécurité des usagers et limiter la dégradation du cadre de vie** (notamment les impacts sonores). De telles mesures devraient voir le jour tant au niveau de la rue de la Brasserie que la drève de Curette. Des mesures de ralentissement du trafic avenue des Peupliers à l'entrée de Strichon seraient également opportunes.



Veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques

Dans ce scénario, la partie Ouest du site, concernant globalement les zones à protéger définies par le GIREA, est laissée vierge. Cette mesure permettra de **préserver ces espaces**. Des **mesures de gestion sont nécessaires** néanmoins, notamment en vue de gérer les abrupts.

4.2.3 CONCLUSION.

Le scénario de la « charnière » s'inscrit dans la volonté de clarifier les liens entre VLV, Strichon et Mellery. Cette succession d'urbanisations forme en effet aujourd'hui un ensemble hétérogène. **Le renforcement du hameau de Strichon joue un rôle structurant dans la lecture de la séquence de ces 3 ensembles urbanisés**, même si, il est extrêmement difficile de « réparer » la rupture morphologique que constitue le bois Cochet. A cet effet, l'espace laissé vierge de construction forme avec avantage un espace tampon.

Ce scénario est porteur en terme urbanistique tant à l'échelle de l'ensemble des 3 villages et hameau qu'à l'échelle du hameau de Strichon en prônant un maillage viaire se greffant à l'organisation existante, une densité bâtie équivalente à celle rencontrée et une diversité de logements.

Ce scénario **répond relativement bien aux enjeux relevés dans le diagnostic et constitue de ce fait une réponse pertinente**. Toutefois, une série de risques et inconnues persistent tel que **l'impact du trafic généré** par le projet sur le réseau viaire existant qui doit être maîtrisé en vue de limiter les effets sur les quartiers riverains. Des mesures agissant sur la modération de la vitesse, la sécurité, le bruit...devraient, à notre sens, suffire à cet effet. A citer également, **la nécessité de prévoir des mesures de gestion adéquates pour les espaces laissés libres de construction** (et leurs modalités d'application -qui ? comment ? avec quelle ressources financières ?-) en vue de pérenniser leur intérêt écologique.

	Atouts	Faiblesses	Menace	Opportunité
Favoriser le report modal	► urbanisation plus dense apte à encourager le report modal (modes doux + bus) ► usage mode doux favorisé par des aménagements <i>ad-hoc</i> au sein du site	► offre TEC insuffisante aujourd'hui, à renforcer aménagements favorisant le report modal limité au site	► report modal restant marginal pas de relai des quartiers riverains	► incite à développer un réseau modes doux à plus vaste échelle (vers pôles d'attractivité)
Structurer le territoire, Renforcer les polarités	► gestion plus parcimonieuse du sol ► clarté accrue de la structure urbanistique en spécifiant davantage la séquence VLV - Strichon - Mellery ► profitable pour les commerces du centre de VLV	► l'urbanisation du bois Cochet restera malgré tout une rupture morphologique		► créer un ensemble cohérent avec la rue de Strichon
Diversifier l'offre en logement	► diversification quantitative et qualitative de l'offre en logement			► intégrer des logements collectifs dans la trame bâtie ► diversifier la taille des appartements en vue de favoriser une mixité à l'échelle des immeubles
Limiter les impacts liés au trafic supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local		► augmentation du trafic absorbée par le réseau local moyennant mesures de sécurité et aménagements pour limiter dégradation du cadre de vie	► dégradation du cadre de vie des quartiers riverains si aucune mesure n'est mise en place pour assumer le trafic supplémentaire	► aménager, sécuriser les voiries actuelles, en profiter pour aménager trottoirs et pistes cyclables
Préserver la qualité biologique et paysagère du site	► parties sensibles du site laissée vierges de construction	► pas de gestion des espèces invasives existant sur le site	► disparition des espèces de grand intérêt si pas de mesures de gestion appliquées ► risque d'affaissement des parois abruptes	► pérennité des zones intéressantes sur le plan écologique

ENJEUX

caractère structurant de ce scénario

une série de limites à ce scénario engendrant une série de conditions de mise en œuvre : gestion du trafic, gestion des espaces naturels et des abrupts

4.3 SCÉNARIO 3 : UN PÔLE LOCAL

4.3.1 PRÉSENTATION DU SCÉNARIO

Le 3^{ème} scénario constitue une version plus aboutie du scénario précédent. De la « charnière », on passe en effet ici à **l'affirmation d'un pôle local**.

Tout comme le scénario de la « charnière », cette proposition vise à **qualifier la séquence VLV – Strichon – Mellery** et donner davantage de cohérence à ce vaste ensemble. Pour atteindre cet objectif, on **renforce le hameau de Strichon en profitant des espaces connexes inscrits dans le périmètre de la sablière**. L'urbanisation se **raccroche en effet à la structure bâtie de Strichon** via, notamment, un réseau viaire structuré. Le hameau de Strichon agencé le long de la rue de Strichon s'épaissit dès lors et s'affirme comme lieu identifiable, comme pôle local, au « même titre » que Mellery. On obtient dès lors une **succession claire de 3 polarités à la vocation propre** : VLV, Strichon et Mellery.

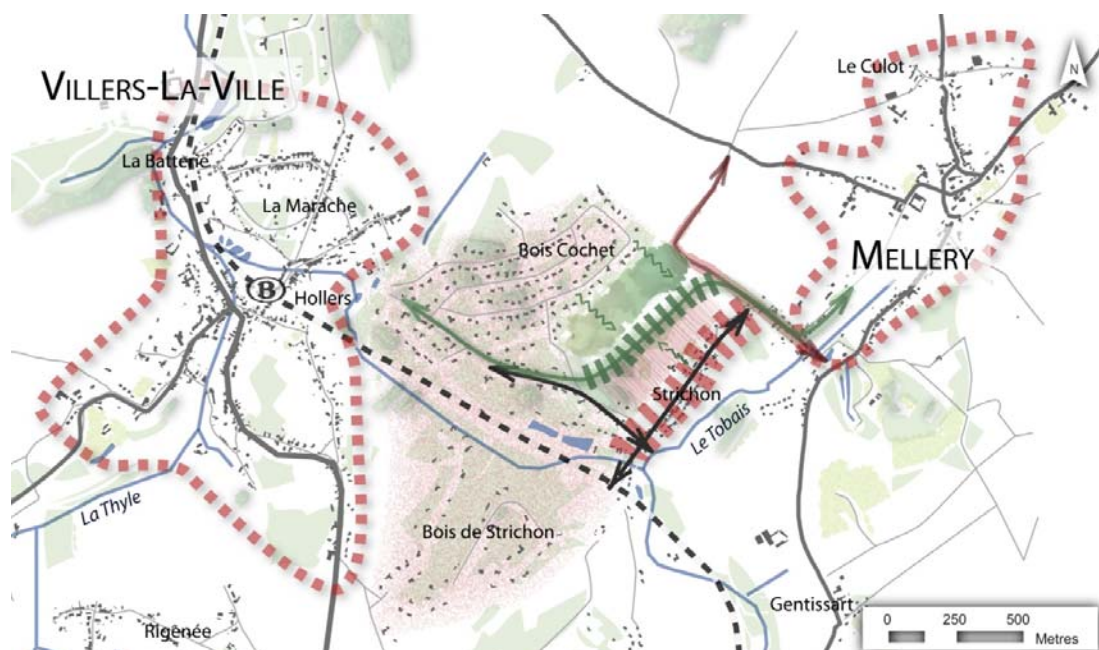
Ce scénario vise une densification supérieure (sans pour autant élargir de manière conséquente l'espace urbanisable de la sablière comparativement au scénario 2). En effet, on part d'une hypothèse d'un accueil de 600 habitants (220 logements) équivalent sur la partie construite, à une densité d'urbanisation **supérieure à celle de la rue de Strichon (de l'ordre de 20 à 25 log/ha vs 12 log/ha)**. **La densité moyenne calculée sur l'ensemble du site équivaut quant à elle à la densité du hameau de Strichon ; soit de 12 log/ha.**

Cette nouvelle urbanisation est conçue en lien étroit avec le tissu existant rue de Strichon. La trame bâtie prendrait la forme de bâti mitoyen et semi-mitoyen et serait **composée de logements collectifs et unifamiliaux**. Cette nouvelle urbanisation ouvre également des perspectives intéressantes vers des **typologies bâties innovantes et contemporaines inhérentes à la densité préconisée**, et notamment des **nouvelles typologies d'habitat**. L'accent serait mis sur la qualité des espaces publics, en lien avec des espaces verts semi-collectifs, la mixité sociale et fonctionnelle des immeubles ou encore l'architecture. Celle-ci, tout en étant cohérente par rapport au bâti existant (tonalités, modes d'implantation..) proposerait des innovations de formes et de modes constructifs aptes à répondre aux défis énergétiques notamment.

Outre une urbanisation plus conséquente, le scénario du « pôle local » constitue une version plus aboutie du scénario précédent en proposant **l'aménagement d'un axe pour modes doux reliant les différentes entités** (desservant notamment la gare et les services de VLV). Cet axe vert répond à plusieurs objectifs fondamentaux : constituer **un lien fort et structurant entre entités** qui se manifeste comme **espace privilégié pour les modes doux**, espace de promenade, de déplacement utilitaire, de convivialité...

Tout comme le scénario précédent, une **partie seulement de la sablière est vouée à la construction, libérant un vaste espace vert correspondant aux zones d'intérêt écologique**. Cet espace libre de construction constitue une **zone tampon entre Strichon et le bois Cochet**, au même titre que le scénario de la « charnière ». A la différence par contre du scénario précédent, **cet espace acquiert ici une vocation utilitaire et récréative** : espace de promenade ; où peut en effet s'inscrire l'axe vert mentionné ci-avant ; et espace de découverte pédagogique. Cet espace acquiert dès lors une **vocation publique** (même si sa gestion peut rester privé ou mixte). L'usage donné à ces espaces ouvre des pistes quant aux mesures de gestion qui devront y être prises. Rappelons que les espaces d'intérêt écologique demande des mesures particulières de gestion en vue de les pérenniser.

Ajoutons enfin à cette présentation générale du scénario que l'accueil de nouveaux habitants étant plus conséquent, il sera **nécessaire d'intégrer dans le projet les mesures adéquates de gestion des flux automobiles**. L'accès Nord du site sera privilégié afin de limiter les impacts sur les quartiers riverains.



habitants supplémentaires	600
nombre de logements à construire	220
densité bâtie (calculée sur l'ensemble du site)	12 log/ha
programmation	Habitat + espace à vocation utilitaire et récréative

4.3.2 EVALUATION DU SCÉNARIO

Favoriser le report modal

Le scénario du pôle local constitue une **belle avancée du point de vue du report modal, tant pour les nouveaux habitants** qui pourront bénéficier d'aménagements au sein même du site en faveur d'une mobilité douce, confortable et sécurisée, **que pour les habitants de Strichon, Mellery, bois Cochet et VLV qui bénéficient, grâce au projet, d'un espace dédié à la mobilité douce, tant utilitaire que de promenade**, confortable et sécurisé. Bien entendu, il serait **important que cet axe puisse être progressivement prolongé** vers VLV, et notamment la gare, et que les connexions sécurisées vers Mellery soient assurées.

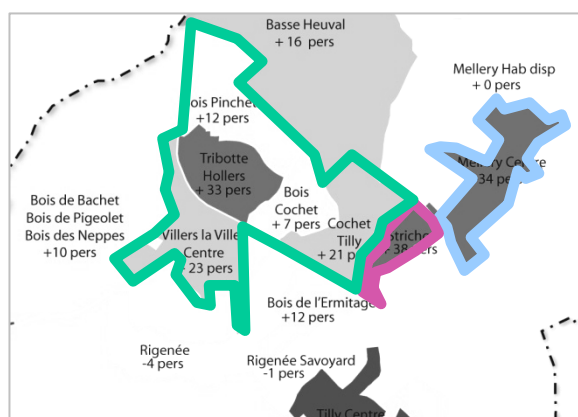
Outre cet axe dédié aux modes doux, **l'urbanisation plus dense et concentrée proposée par le projet est propice pour favoriser un report modal**, tant en faveur des modes doux que des bus. Cependant, les mêmes commentaires peuvent s'énoncer ici également : le report modal, quelque soit les dispositifs mis en place, repose sur la base volontaire des usagers, l'offre des bus doit être renforcée et plus attrayante et il sera sans doute nécessaire, pour voir des changements significatifs de comportements de mobilité, de passer par des mesures externes au projet.

Renforcer les polarités, structurer le territoire

Tout comme le scénario précédent et de manière plus affirmée, ce scénario offre **des qualités en termes de gestion parcimonieuse du sol** via une urbanisation partielle et plus dense de la zone.

Tout comme le scénario précédent également, cette proposition permet de clarifier la structure urbanistique d'un vaste ensemble urbanisé aujourd'hui peu cohérent en spécifiant la séquence VLV – Strichon – Mellery. Toutefois, il n'en reste pas moins vrai que, si l'affirmation d'un pôle permet de marquer un moment fort dans la séquence, l'urbanisation diffuse du bois Cochet restera une rupture morphologique.

Strichon **s'affirme ici clairement comme un pôle local, au même titre que Mellery**. A titre indicatif, le poids démographique évoluerait comme suit :



Village (secteurs statistiques repris)	POP 2007 → POP 2007 + urbanisation de la sablière
Villers-la-Ville (Tribotte-Hollers, VLV centre, bois Cochet, Cochet Tilly, bois Pinchet)	1925 → 1925
Strichon (strichon)	247 → 847
Mellery (mellery-centre)	343 → 343

Ces chiffres ne s'inscrivent pas dans une temporalité et ne tiennent pas compte de l'évolution que connaîtront les villages de VLV et Mellery (notamment au travers des ZACC). Ils illustrent néanmoins **l'évolution forte de Strichon et son affirmation comme pôle**.

Diversifier l'offre en logements

Tout comme le scénario précédent, la diversité de **l'offre en logement est étendue** tant en termes **quantitatif**, qu'en termes de **typologie**. Il sera néanmoins important de veiller à diversifier les tailles des appartements en vue de créer une mixité à l'échelle des immeubles.

Limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local

Le scénario du « pôle local » prend pour hypothèse l'arrivée de 600 habitants supplémentaires.

ESTIMATION DU TRAFIC PAR JOUR OUVRABLE MOYEN SUPPLEMENTAIRE ENGENDRE PAR L'URBANISATION :	
trafic résidentiel=3 à 3.5 déplacements/jour/habitant, répartition modale de 80 à 90 % voiture	→ 1140 à 1890 voitures, moyenne admise à 1500

Les principaux axes locaux empruntés sont ceux de la drève des Curettes (vers le centre de Villers la Ville), l'avenue des peupliers (Bois de Strichon, vers VLV-Sud). Quant à l'accès nord, il est dédoublé entre la rue de la Brasserie et le chemin de remembrement -à aménager- permettant l'accès au carrefour de la rue de l'abbaye et permettant de rejoindre le centre de Mellery (cf schéma repris ci-contre).

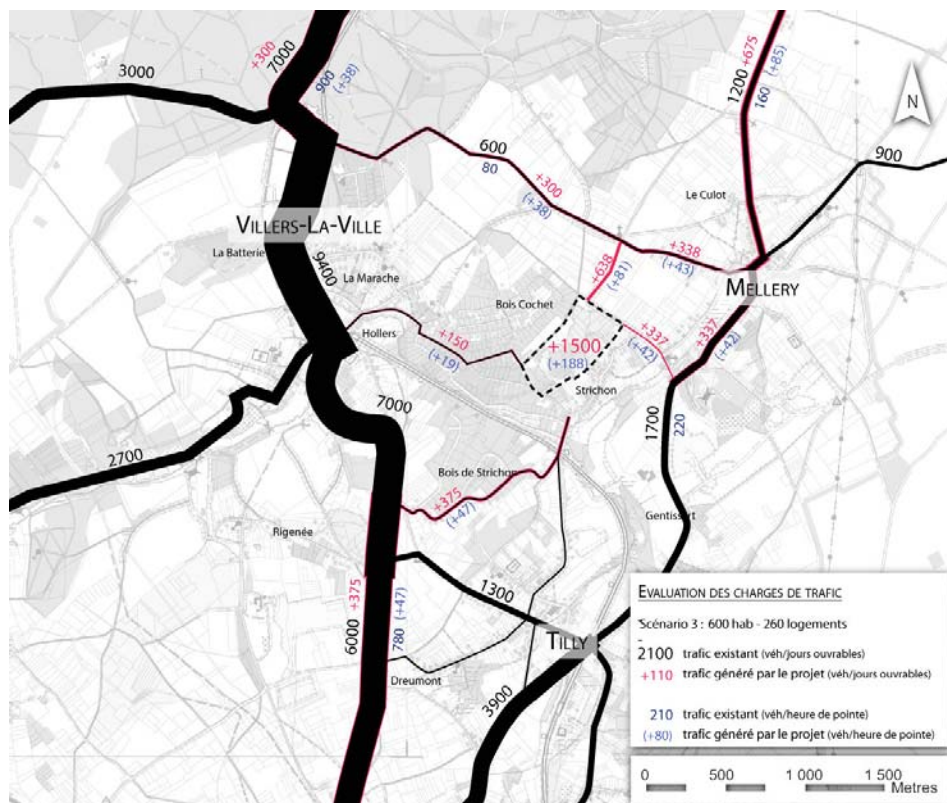


HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	300
direction VLV (via bois Cochet)	10%	150
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	675 dont 1/2 via la rue de la Brasserie (337) et 1/2 via route de remembrement (338)
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	375

REPARTITION TEMPORELLE DES CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER :	
charge de trafic à l'heure de pointe est de 12 à 13 %	~188veh/hp
Dont heure de pointe du matin	
75% sortant	141 veh/hpmS
25% entrant	47 veh/hpmE
Dont heure de pointe du soir	
30% sortant	56 veh/hpsS
70% entrant	132 veh/hpsE

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS À L'HEURE DE POINTE (TOUS MODES CONFONDUS) :		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	38
direction VLV (via bois Cochet)	10%	19
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	85 dont 1/2 via la rue de la Brasserie (42) et 1/2 via route de remembrement (43)
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	47

Le trafic supplémentaire induit par l'urbanisation de la sablière à l'heure de pointe en jour ouvrable moyen est de 188 veh/h ; ce qui correspond à un flux maximum à l'heure de pointe de 141 veh/hpmS (l'heure de pointe du matin, sens sortant étant le plus dense).



On voit que le **dédoulement de l'accès nord est nécessaire**. En effet, sans ce dernier, la rue de la Brasserie aurait à supporter un trafic journalier supplémentaire de 675 (2 sens confondus), correspondant à un flux max à l'heure de pointe de 85 veh ; soit une voiture toutes les 40 sec (2 sens confondus). **La solution adoptée permet de délester fortement la rue de la Brasserie en réduisant de 50% le trafic induit** ; ce qui équivaut à la situation du scénario précédent. Cette mesure permet également de soulager, par effet induit, une partie du village de Mellery. **Cet accès permet également de soulager la drève de la Curette qui absorbe un trafic supplémentaire non négligeable** (+19veh/hp), les habitants voulant rejoindre le N275 puis N25 pouvant préférer la sortie nord du site et la rue de l'abbaye et **éviter le centre de VLV**.

Les observations et recommandations formulées pour le scénario précédent sont d'application : **capacité du réseau des voiries locales suffisante pour pouvoir absorber ce surplus, moyennant des aménagements et mesures pour assurer la sécurité des usagers et limiter la dégradation du cadre de vie** (notamment les impacts sonores). De telles mesures devraient voir également le jour au niveau la drève de Curette. Quant à l'avenue des Peupliers, la charge est intensifiée et la cadence approche les 1 véh/min. Cette voirie a cependant un gabarit plus important et permet une charge de trafic supérieure. Des mesures de ralentissement du trafic à l'entrée de Strichon seraient cependant opportunes.

Enfin, sur les axes plus importants, l'impact sur la N275 (Marbais -Villers-la-Ville) peut être considéré comme négligeable. Par contre, au niveau de **l'axe Tilly-Mellery, le projet engendre une augmentation de trafic journalier non négligeable** (+25 % dans la traversée de Mellery avant raccordement de la rue de l'abbaye et plus de 50% en considérant l'apport de trafic en provenance de la rue de l'abbaye et se dirigeant vers l'arbre de la justice).

Veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques

Tout comme le scénario précédent, la partie Ouest du site, concernant globalement les **zones à protéger** comme définie par le GIREA, sont **laissées vierge de construction**. Mais, à la différence du scénario précédent, **cet espace acquiert ici une vocation utilitaire et récréative** : espace de promenade et espace de découverte pédagogique. **Il sera primordial que la protection de ces espaces naturels soit assurée, quelle qu'en soit le gestionnaire**. Les espaces d'intérêt écologique demandent des mesures particulières de gestion en vue de les pérenniser.

Il en va de même avec les parois abruptes de la sablière qui sont menacées par un affaissement progressif.

4.3.3 CONCLUSION.

Tout comme le scénario précédent, le scénario du « pôle local » vise à clarifier les liens entre VLV, Strichon et Mellery et structurer cet ensemble hétérogène. **L'affirmation de Strichon comme pôle habité constitue un point fort dans cette séquence**. Toutefois, les remarques précédentes restent d'application quant à la difficulté d'intégrer pleinement le bois Cochet, tant il est difficile de « réparer » la rupture morphologique que constitue ce type d'urbanisation. A cet effet, l'espace laissé vierge de construction forme avec avantage un espace tampon.

Ce scénario est porteur en terme urbanistique tant à l'échelle de l'ensemble des 3 villages et hameau qu'à l'échelle du hameau de Strichon en prônant un maillage viaire se greffant à l'organisation existante, une **densité bâtie** rencontrant les objectifs régionaux en terme de nouvelles urbanisations non loin des transports en commun structurant tel le RER et une **diversité de logements**.

Un autre point fort de ce scénario est sa volonté de constituer un **maillon fort d'un réseau de mobilité lente** permettant des connexions entre les villages. Cette volonté se traduit par l'affirmation d'un axe vert support de mobilité douce. Ainsi, le scénario **prend parti des spécificités paysagères et biologiques du site** et permet leur mise en exergue. Outre un support de mobilité, ce type d'espace est susceptible d'être porteur de convivialité et constitue également un support pédagogique.

La proposition répond de manière pertinente aux enjeux pointés, notamment grâce à un travail important de structuration et de composition du tissu, en lien avec les urbanisations voisines de la rue de Strichon. Sa

programmation occasionne néanmoins une augmentation des flux qu'il s'agira de canaliser au travers d'une gestion de l'accessibilité visant à limiter les impacts sur les quartiers riverains, mais également au travers du report modal à motiver. A cet effet, les effets induits sur le trafic traversant Mellery ne sont pas négligeables.

La dimension stratégique de ce scénario dépasse clairement les limites du site et pourra servir de support à un véritable projet de territoire, face aux enjeux du report modal et de la valorisation du patrimoine naturel.

Sa concrétisation repose toutefois **sur un engagement et une collaboration entre différents acteurs** (commune, propriétaire, population des villages concernés...). Aussi, il apparaît ici important d'inscrire la démarche au niveau communal (à travers les options stratégiques du schéma de structure), et au niveau local, via un processus de concertation.

	Atouts	Faiblesses	Menace	Opportunité
Favoriser le report modal	- usage des modes doux encouragé pour les nouveaux habitants et les habitants des villages voisins via l'aménagement d'un "axe vert" - urbanisation dense apte à encourager le report modal (modes doux + bus), profit du RER	- offre TEC insuffisante aujourd'hui, à renforcer - mobilisation de plusieurs acteurs pour l'aménagement de l'axe vert	- non aboutissement du projet (si pas de collaboration entre les différents acteurs) - report modal restant marginal	- encourager le report modal pour l'ensemble de la population de Mellery, Strichon et Villers la Ville - prolonger "l'axe vert" aménagé dans le cadre du projet pour compléter le liaison entre les villages
Structurer le territoire, Renforcer les polarités	- gestion plus parcimonieuse du sol - clarté accrue de la structure urbanistique en marquant par un "temps fort" la séquence VLV - Strichon - Mellery - profitable pour les commerces du centre de VLV	l'urbanisation du bois Cochet restera malgré tout une rupture morphologique		développer un quartier dense, exemplaire du point de vue du développement territorial durable, notamment du point de vue de la gestion du sol, des espaces verts, de l'énergie
Diversifier l'offre en logement	diversification quantitative et qualitative de l'offre en logement			- intégrer des logements collectifs dans la trame bâtie - diversifier la taille des appartements en vue de favoriser une mixité à l'échelle des immeubles
Limiter les impacts liés au trafic supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local	- axe vert dédié à la mobilité douce apte à favoriser le report modal - dédoublement de l'accès nord permettant de délester la rue de la Brasserie et le centre de VLV en profitant davantage de la rue de l'abbaye	- trafic induit important nécessitant des mesures d'aménagement et de modération de trafic - trafic induit dans la traversée de Mellery, surtout dans sa partie Nord et vers l'arbre de la Justice, impact sur Beaurieu	- Engorgement ponctuel, dégradation du cadre de vie, insécurité sur certaines voiries locales - passage à niveau du chemin de fer à VLV pourrait devenir problématique	aménager, sécuriser les voiries actuelles, en profiter pour aménager trottoirs et pistes cyclables
Préserver la qualité biologique et paysagère du site	- Mise en valeur des spécificités paysagères du site - Prise en charge de la gestion des espaces naturels		- disparition des espèces de grand intérêt si pas de mesures de gestion adéquates et détérioration du fait de la vocation publique des espaces naturels - risque d'affaissement des parois abruptes	- gestion adéquate de milieux sensibles - approche pédagogique

ENJEUX

- caractère structurant de ce scénario Important travail de composition et de structuration
- augmentation importante des flux demandant de recourir à des mesures spécifiques
- limiter la charge de trafic des voiries via le report modal, limiter les effets induits sur les villages et entités voisines
- veiller à une bonne collaboration entre les différents acteurs afin d'inscrire la démarche dans un projet de territoire
- approche pédagogique des espaces naturels gestion des espaces naturels et des abrupts

4.4 SCÉNARIO 4 : UNE NOUVELLE CENTRALITÉ

4.4.1 PRÉSENTATION DU SCÉNARIO

Le scénario de la « nouvelle centralité » constitue une prolongation du scénario précédent en **affirmant davantage la polarité pour en faire une centralité à part entière**. Outre l'apport de population engendrée par l'urbanisation de la sablière, une **mixité fonctionnelle** est ici introduite. Des commerces et services seraient implantés sur la partie Nord du site tel que le suggère le schéma ci-dessous.

Les autres points forts du scénario précédent en termes de structure urbanistique sont ici également repris : **qualifier la séquence VLV – Strichon – Mellery** et donner davantage de cohérence à ce vaste ensemble, **greffer les nouvelles urbanisations à la structure existante de Strichon** et ainsi constituer un ensemble cohérent et intégré. Tout comme le scénario précédent, l'urbanisation proposée permet une succession claire de 3 polarités à la vocation propre : VLV, Strichon et Mellery ; à la différence cette fois que **Strichon acquiert une vocation mixte et doit, à cet effet se distinguer de VLV par une typologie adaptée de ces fonctions, apte à ne pas provoquer d'effets négatifs sur la vitalité commerciale de VLV**.

Tout comme les scénarios précédents, une **partie seulement de la sablière est vouée à la construction, libérant un vaste espace vert correspondant aux zones d'intérêt écologique**. Cet espace libre de construction constitue une **zone tampon entre Strichon et le bois Cochet**. Il acquiert ici aussi une **vocation utilitaire et récréative** : espace de promenade et de découverte pédagogique. Cet espace acquiert dès lors une **vocation publique** également.

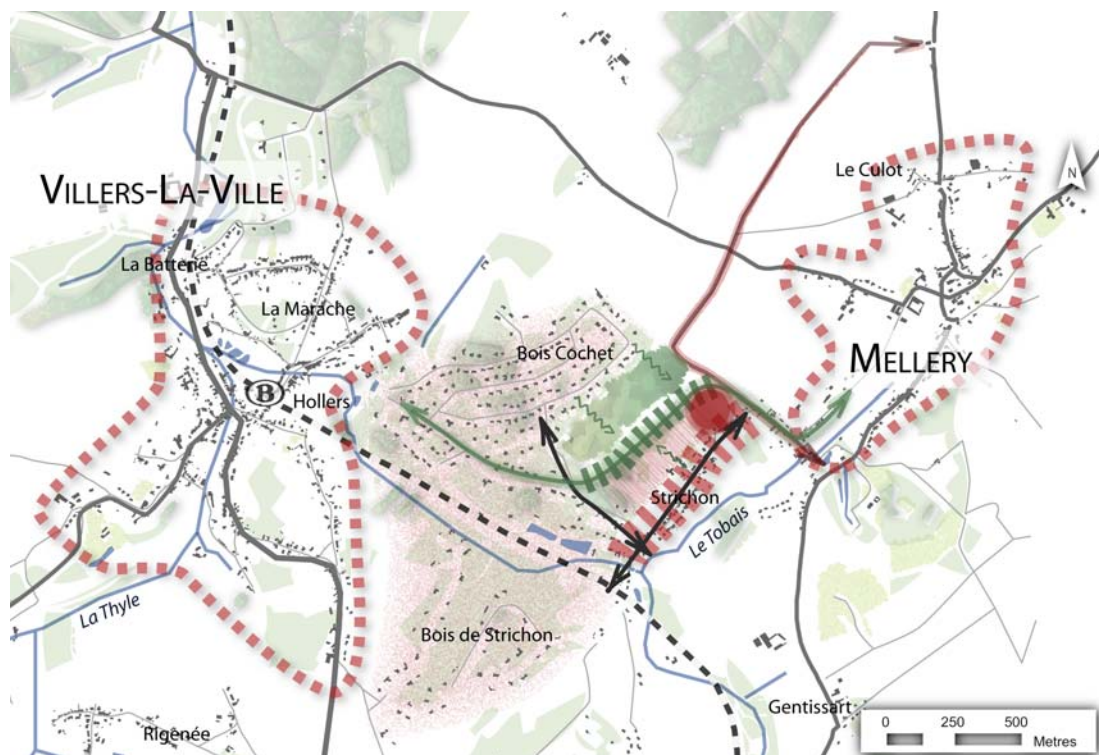
Tout comme le scénario précédent, **l'aménagement d'un axe pour modes doux reliant les différentes entités** (desservant notamment la gare et les services de VLV) serait mis en oeuvre. Cet axe vert constitue **un lien fort et structurant entre entités** et un **espace privilégié pour les modes doux**, espace de promenade, de déplacement utilitaire, de convivialité...

En terme de densité d'habitat, les hypothèses des 2 scénarios précédents sont reprises : **l'ensemble de la sablière n'est pas destinée à l'urbanisation** (spécifiquement les zones où se concentrent les éléments intéressants sur le plan écologique), accueil de 600 habitants (220 logements) équivalent à une **densité d'urbanisation supérieure à celle de la rue de Strichon (de l'ordre de 20 à 25 log/ha vs 12 log/ha)** ; la **densité moyenne calculée sur l'ensemble du site équivalent quant à elle à la densité du hameau de Strichon ; soit de 12 log/ha**.

Quant aux **surfaces bâties, elles seraient légèrement supérieures** compte tenu de l'implantation de commerces et services ; tout en respectant cependant le caractère non constructible des zones d'intérêt écologique.

La trame bâtie prendrait la forme de bâti mitoyen et semi-mitoyen. La programmation résidentielle proposerait **des logements collectifs et unifamiliaux. Les commerces et services seraient intégrés à l'ensemble bâti**, notamment sous la forme de bâtiments mixtes. Cette nouvelle urbanisation ouvre des perspectives intéressantes vers des **typologies bâties innovantes et contemporaines inhérentes à la densité et à la mixité fonctionnelle préconisées**, et notamment des **nouvelles typologies d'habitat**. L'accent serait mis sur la qualité des espaces publics, en lien avec des espaces verts semi-collectifs, la mixité sociale et fonctionnelle des immeubles ou encore l'architecture. Celle-ci, tout en étant cohérente par rapport au bâti existant (tonalités, modes d'implantation..) proposerait des innovations de formes et de modes constructifs aptes à répondre aux défis énergétiques notamment.

Enfin, **la question de l'accessibilité du site et de la gestion du trafic induit par l'urbanisation devient un enjeu crucial appelant des réponses adaptées**. En effet, outre l'accueil de 600 nouveaux habitants, un flux supplémentaire lié aux activités commerciales et de services est à gérer. L'accès Nord du site sera privilégié afin de limiter les impacts sur les quartiers riverains. Outre la proposition du scénario précédent, il sera ici proposé, conformément à la proposition de *transitec*, **de prolonger l'accès nord au-delà de Mellery en vue d'éviter tout transit par le village**.



habitants supplémentaires	600
nombre de logements à construire	220
densité bâtie (calculée sur l'ensemble du site)	12 log/ha
programmation	Habitat + commerces et services + espace à vocation utilitaire et récréative

4.4.2 EVALUATION DU SCÉNARIO

Favoriser le report modal

Tout comme le scénario précédent, le scénario de « la nouvelle centralité », constitue une **belle avancée du point de vue du report modal, tant pour les nouveaux habitants que pour les habitants de Strichon, Mellery et VLV**. L'ensemble des usagers pourra bénéficier, grâce au projet, d'un espace dédié à la mobilité douce, confortable et sécurisé, utile tant pour les déplacements utilitaires que pour la promenade. Bien entendu, il serait **important que cet axe puisse être progressivement prolongé** vers VLV, et notamment la gare, et que les connexions sécurisées vers Mellery soient assurées. Cet enjeu revêt une **importance encore plus cruciale dans ce scénario étant donné la présence de commerces et de services** aptes à générer plus de déplacements au sein des 3 villages. Permettre en effet des déplacements vélos ou piétons dans de bonnes conditions est en effet un **facteur important pour inciter des pratiques quotidiennes se passant du systématisme de la voiture** (acheter le pain,...).

Tout comme les scénarios précédents, on peut ici pointer que **l'urbanisation plus dense et concentrée proposée par le projet est propice pour favoriser un report modal**, tant en faveur des modes doux que des bus. Cependant, les mêmes commentaires peuvent s'énoncer ici également : le report modal, quelque soit les dispositifs mis en place, repose sur la base volontaire des usagers, l'offre des bus doit être renforcée et plus attrayante et il sera sans doute nécessaire, pour voir des changements significatifs de comportements de mobilité, de passer par des mesures externes au projet.

Renforcer les polarités, structurer le territoire

Le scénario de la « nouvelle centralité » permet, comme les scénarios précédents de **clarifier la structure urbanistique de l'ensemble de la séquence VLV - Strichon – Mellery**, bien que l'urbanisation diffuse du Bois Cochet restera une rupture morphologique. **L'affirmation d'une polarité forte, marquée par un apport démographique conséquent et une mixité fonctionnelle permet de définir Strichon comme centralité à part entière.** Certes, **le poids fonctionnel et démographique de VLV reste dominant**, mais Strichon acquiert un statut mixte et s'inscrit, dans la hiérarchie urbanistique en « second rang » et **en complémentarité par rapport à VLV**. Quant à Mellery, le poids démographique devrait rester moins important et sa proximité par rapport à Strichon serait un bénéfice pour ses habitants qui pourraient y trouver les services et commerces de première nécessité. Remarquons aussi que ce scénario constitue également une **réponse adéquate à l'objectif de parcimonie du sol** (urbanisation partielle et dense de la zone).

Diversifier l'offre en logements

La diversité de **l'offre en logement est ici également étendue** tant en terme **quantitatif**, qu'en terme de **typologie**. Il sera néanmoins important de veiller à diversifier les tailles des appartements en vue de créer une mixité à l'échelle des immeubles.

Limiter les impacts liés au trafic automobile supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local

Le scénario du « pôle local » prend pour hypothèse l'arrivée de 600 habitants supplémentaires ainsi que l'implantation de commerces et services de proximité.

ESTIMATION DU TRAFIC PAR JOUR OUVRABLE MOYEN SUPPLEMENTAIRE ENGENDRE PAR L'URBANISATION :	
trafic résidentiel=3 à 3.5 déplacements/jour/habitant, répartition modale de 80 à 90 % voiture	→ 1140 à 1890 voitures, moyenne admise à 1500
Trafic lié aux commerces et services (idem hypothèse de programmation reprise par l'étude transitec)	→ moyenne de 500 voitures
TOTAL	2000 voitures

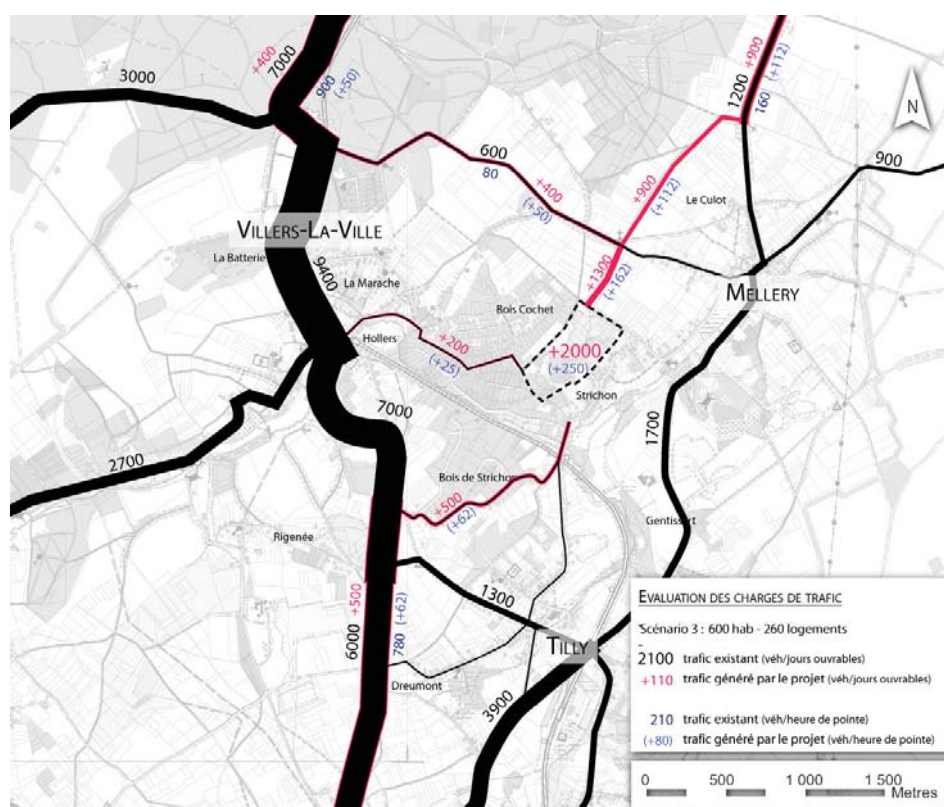
Les principaux axes locaux empruntés sont ceux de la drève des Curettes (vers le centre de Villers la Ville), l'avenue des peupliers (Bois de Strichon, vers VLV-Sud). Quant à l'accès nord du site, il est privilégié via les chemins de remembrement -à aménager- permettant l'accès au carrefour de la rue de l'abbaye et se prolongeant vers le Nord vers la rue Adjudant Kumps au-delà de Mellery (cf schéma repris ci-contre). La rue de la Brasserie est considérée comme accès secondaire.



HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS JOURNALIERS		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	400
direction VLV (via bois Cochet)	10%	200
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	900
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	500

REPARTITION TEMPORELLE DES CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER :		
charge de trafic à l'heure de pointe est de 12 à 13 %		~250veh/hp
Dont heure de pointe du matin		
	75% sortant	188 veh/hpmS
	25% entrant	62 veh/hpmE
Dont heure de pointe du soir		
	30% sortant	75 veh/hpsS
	70% entrant	175 veh/hpsE

HYPOTHÈSE DE DISTRIBUTION DES DÉPLACEMENTS À L'HEURE DE POINTE (TOUS MODES CONFONDUS) :		
SELON ÉTUDE TRANSITEC		NBRE DÉPL. ESTIMÉ POUR CE SCENARIO
direction Ouest Ottignies, Bruxelles...via N275 vers N25 via rue de l'abbaye (sortie nord du site)	20%	50
direction VLV (via bois Cochet)	10%	25
direction Nord vers Bruxelles, LLN via l'Arbre de la justice-Beaurieu (sortie nord du site))	45 %	112
direction Sud vers Nivelles, Charleroi, Namur, Fleurus (via rue de Strichon, Peupliers vers N275 et N93)	25%	62



Le trafic supplémentaire induit par l'urbanisation de la sablière à l'heure de pointe en jour ouvrable moyen est de 250 veh/h ; ce qui correspond à un flux maximum à l'heure de pointe de 188 veh/hpmS (l'heure de pointe du matin, sens sortant étant le plus dense).

Privilégier **l'accès nord au site est une mesure nécessaire**. En effet, sans ce dernier, ce serait la rue de la Brasserie qui supporterait l'ensemble de ce trafic, soit 900 veh/h, ce qui paraît très peu réaliste. Sans l'accès Nord, la drève de la Curette et la traversée de VLV seraient également soumises à une densité de trafic bien plus importante. **La solution adoptée constitue surtout une solution intéressante pour limiter les effets d'une augmentation du**

trafic traversant Mellery et permet de limiter les impacts sur les quartiers existants. Toutefois, le trafic induit est non négligeable, notamment drève de la Curette et des aménagements **et mesures assurant la sécurité des usagers et permettant de limiter la dégradation du cadre de vie** (notamment les impacts sonores) seraient indispensables, spécifiquement drève des Curettes, rues des Peupliers et rue de la Brasserie. Quant à l'avenue des Peupliers, la charge est intensifiée mais son gabarit plus important permet une charge de trafic supérieure. Des mesures de ralentissement du trafic à l'entrée de Strichon seraient cependant opportunes.

Veiller à la préservation des espaces naturels de qualité et des liaisons écologiques

Tout comme le scénario précédent, la partie Ouest du site, concernant globalement les **zones à protéger** comme définie par le GIREA, sont **laissées vierge de construction et acquiert une vocation utilitaire et récréative** : espace de promenade et espace de découverte pédagogique. **Il sera primordial que la protection de ces espaces naturels soit assurée, quel qu'en soit le gestionnaire.** Les espaces d'intérêt écologique demandent des mesures particulières de gestion en vue de les pérenniser.

Il en va de même avec les parois abruptes de la sablière qui sont menacées par un affaissement progressif.

4.4.3 CONCLUSION.

Tout comme les scénarios précédents, le scénario de « la nouvelle centralité » vise à clarifier les liens entre VLV, Strichon et Mellery et structurer cet ensemble hétérogène. **L'affirmation d'une polarité forte, marquée par un apport démographique conséquent et une mixité fonctionnelle permet de définir Strichon comme centralité à part entière.** Certes, **le poids fonctionnel et démographique de VLV reste dominant**, mais Strichon acquiert un statut mixte et s'inscrit, dans la hiérarchie urbanistique en « second rang » et **en complémentarité par rapport à VLV.** Il serait à cet effet important d'assurer cette complémentarité et éviter une concurrence -commerciale notamment- nuisible pour les centres des villages existants - VLV en premier - et finalement déstructurante pour le territoire.

Tout comme les scénarios précédents, notons la difficulté d'intégrer pleinement le bois Cochet, tant il est difficile de « réparer » la rupture morphologique que constitue ce type d'urbanisation. A cet effet, l'espace laissé vierge de construction forme avec avantage un espace tampon.

Soulignons aussi que ce scénario est également porteur en terme urbanistique à l'échelle du hameau de Strichon en prônant un maillage viaire se greffant à l'organisation existante, une **densité bâtie** rencontrant les objectifs régionaux en terme de nouvelles urbanisations non loin des transports en commun structurant tel le RER et une **diversité de logements.** Ajoutons que la **présence de commerces et services est un atout** au bénéfice de tous les habitants de la Commune et spécifiquement aux personnes habitant la partie Nord, Mellery notamment.

Un autre point fort de ce scénario repris des scénarios précédents est sa volonté de constituer un **maillon fort d'un réseau de mobilité lente** permettant des connexions entre les villages. Cette volonté se traduit par l'affirmation d'un axe vert support de mobilité douce. Ainsi, le scénario **prend parti des spécificités paysagères et biologiques du site** et permet leur mise en exergue. Outre un support de mobilité, ce type d'espace est susceptible d'être porteur de convivialité et constitue également un support pédagogique.

La proposition répond de manière pertinente aux enjeux pointés, notamment grâce à un travail important de structuration et de composition du tissu, en lien avec les urbanisations voisines de la rue de Strichon, ainsi que la mixité fonctionnelle qu'elle propose.

Sa **programmation occasionne néanmoins une augmentation des flux qui nécessite des mesures importantes pour limiter les effets sur les quartiers riverains.** La solution proposée permet d'éviter avec **avantage le transit par Mellery.** Il est toutefois nécessaire de travailler également sur le report modal à motiver.

La dimension stratégique de ce scénario dépasse clairement les limites du site et pourra servir de support à un véritable projet de territoire, face aux enjeux du report modal et de la valorisation du patrimoine naturel.

Sa concrétisation repose toutefois **sur un engagement et une collaboration entre différents acteurs** (commune, propriétaire, population des villages concernés...). Aussi, il apparaît ici important d'inscrire la démarche au niveau communal (à travers les options stratégiques du schéma de structure), et au niveau local, via un processus de concertation.

	Atouts	Faiblesses	Menace	Opportunité
Favoriser le report modal	► usage des modes doux encouragé pour les nouveaux habitants et les habitants des villages voisins via l'aménagement d'un "axe vert", usage accru par la présence de commerces et services ► urbanisation dense apte à encourager le report modal (modes doux + bus), profit du RER	► offre TEC insuffisante aujourd'hui, à renforcer ► mobilisation de plusieurs acteurs pour l'aménagement de l'axe vert	► non aboutissement du projet (si pas de collaboration entre les différents acteurs) ► report modal restant marginal	► encourager le report modal pour l'ensemble de la population de Mellery, Strichon et Villers la Ville ► prolonger "l'axe vert" aménagé dans le cadre du projet pour compléter la liaison entre les villages
Structurer le territoire, Renforcer les polarités	► gestion plus parcimonieuse du sol ► clarté accrue de la structure urbanistique de l'ensemble VLV - Strichon - Mellery en définissant Strichon comme centralité, en complémentarité de VLV ► profite à Mellery qui pourra bénéficier de commerces et services de première nécessité	► l'urbanisation du bois Cochet restera malgré tout une rupture morphologique	► complémentarité VLV - Strichon non effective, concurrence en défaveur de VLV	► développer un quartier dense, exemplaire du point de vue du développement territorial durable, notamment du point de vue de la mixité fonctionnelle, de la gestion du sol, des espaces verts, de l'énergie
Diversifier l'offre en logement	► diversification quantitative et qualitative de l'offre en logement			► intégrer des logements collectifs dans la trame bâtie ► diversifier la taille des appartements en vue de favoriser une mixité à l'échelle des immeubles
Limiter les impacts liés au trafic supplémentaire inhérent au projet sur le réseau viaire local	► axe vert dédié à la mobilité douce apte à favoriser le report modal ► accès Nord privilégié absorbant une part importante du trafic, permettant de limiter les impacts sur le centre de Mellery et de tempérer les effets induits sur les voiries riveraines	► trafic induit néanmoins important nécessitant des mesures d'aménagement et de modération de trafic ► trafic induit vers l'arbre de la Justice, impact sur Beaurieu	► engorgement ponctuel, dégradation du cadre de vie, insécurité sur certaines voiries locales ► passage à niveau du chemin de fer à VLV pourrait devenir problématique ► concurrence commerciale avec affaiblissement de VLV	► aménager, sécuriser les voiries actuelles, en profiter pour aménager trottoirs et pistes cyclables ► trame verte structurante entre les différents villages ► améliorer l'offre en commerces et services de proximité dans la partie Nord Est de la commune
Préserver la qualité biologique et paysagère du site	► Mise en valeur des spécificités paysagères du site ► Prise en charge des espaces naturels		► disparition des espèces de grand intérêt si pas de mesures de gestion adéquates et détérioration du fait de la vocation publique des espaces naturels ► risque d'affaiblissement des parois abruptes	► gestion adéquate de milieux sensibles ► approche pédagogique

ENJEUX

- caractère structurant de ce scénario Important travail de composition et de structuration
- augmentation importante des flux avec impact limité sur la traversée de Mellery, et recours indispensables à des mesures spécifiques de sécurisation
- limiter la charge de trafic des voiries via le report modal, limiter les effets induits sur les villages et entités voisines
- veiller à ne pas nuire à la vitalité commerciale de VLV, agir en complémentarité
- veiller à une bonne collaboration entre les différents acteurs afin d'inscrire la démarche dans un projet de territoire
- approche pédagogique des espaces naturels
- gestion des espaces naturels et des abrupts

5 NOTE DE SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

5.1 REMARQUES FORMULÉES LORS DE LA PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS AUX MANDATAIRES COMMUNAUX

Les scénarios ont été présentés aux mandataires communaux le 28 janvier 2011. L'objectif de cette réunion était de récolter les remarques et avis et éclairer le choix à opérer parmi les scénarios.

Il ressort de la discussion :

- une difficulté pour les mandataires d'émettre un avis circonstancié compte tenu :
 - d'une présentation antérieure de l'esquisse du projet qui propose « prématurément » une programmation et une forme, bien qu'indicative, de l'urbanisation ; la perception des scénarios est quelque peu influencée par les images du projet ;
 - de la mobilisation des riverains contre le projet rendant délicat le positionnement politique ;
- la nécessité de clarifier la position (politique) à adopter quant à l'urbanisation du site ;
- la densification du site peut constituer une opportunité car elle permet de ne pas mettre en œuvre les ZACC et préserver cette réserve foncière pour des besoins ultérieurs ;
- la qualité de la biodiversité à cet endroit doit être prise en compte ; l'option de concentrer l'habitat sur une partie du site afin de préserver les espaces plus sensibles en termes de biodiversité est en ce sens intéressant ;
- la liaison verte entre Mellery, Strichon et Villers la Ville constitue une solution pertinente d'un point de vue social car elle permettra de créer des liens entre les différents quartiers qui fonctionnent aujourd'hui de manière assez autonome ;
- l'installation de fonctions polarisantes peut constituer une menace. L'implantation de commerces et services sur le site pourrait en effet générer une mise en concurrence néfaste pour l'activité de Villers-la-Ville. Une complémentarité de l'offre par rapport à ce qui existe serait en ce sens nécessaire, de même que le respect du rapport hiérarchique entre le Villers-la-Ville et Strichon.
- l'impact du projet par rapport au trafic motorisé induit par l'urbanisation du site doit être évalué et des solutions dégagées afin de réduire les nuisances pour les riverains.

Quant au choix des scénarios, la discussion aboutit aux conclusions suivantes :

- le premier scénario « contagion » est d'emblée évacué ;
- le scénario 2 « charnière » a comme avantage de proposer une densité plus acceptable par la population des quartiers voisins (6 lg/ha sur tout le site) notamment en ce qui concerne l'impact mobilité ;
- les scénarios 3 et 4 sont appréciés par rapport à la mise en place de la liaison verte entre Mellery, Strichon et Villers la Ville ;
- les densités proposées pour les scénarios 3 et 4 sont mises en question, essentiellement au vu de l'impact induit en termes de trafic motorisé, et principalement au niveau de l'axe Tilly/Mellery ;
- la polarisation de Strichon induite dans le scénario 4 fait craindre une concurrence en défaveur de Villers-la-Ville.

5.2 SYNTHÈSE DES SCÉNARIOS ET MISE EN PERSPECTIVE

Les chiffres-clefs des différents scénarios :

SCÉNARIO	AFFECTATION(S)	NOMBRE D'HABITANTS	DENSITÉ DE LA PARTIE VOUÉE À L'URBANISATION	DENSITÉ DE L'ENSEMBLE DU SITE DE LA SABLIERE
1 CONTAGION	habitat	150	3-4 log/ha	
2 CHARNIÈRE	Habitat	300	12 log/ha	6 log/ha
3. PÔLE LOCAL	Habitat	600	20-25 log/ha	12 log/ha
4. NOUVELLE CENTRALITÉ	Habitat + commerces et équipements communautaires	600 + autres usagers	20-25 log/ha	12 log/ha

Quel scénario permet de répondre de manière la plus pertinente aux objectifs du développement territorial durable ? 5 thèmes peuvent être considérés pour répondre à cette question. Le(s) scénario(s) le(s) plus adapté(s) devrai(en)t être celui (ceux) à même de pouvoir rencontrer de manière la plus efficace possible ces 5 défis.

Gérer le sol de manière parcimonieuse

La gestion parcimonieuse du sol est un objectif fondamental de l'aménagement du territoire. Cet objectif concerne spécifiquement Villers-la-Ville qui a connu ces dernières années (voire décennies) une forte consommation de terrains agricoles. La dynamique immobilière y est forte. Entre 2001 et 2006, ce n'est pas moins de 4.2 ha/an de terres agricoles (et autres terrains non artificialisés) qui disparaissent au profit du résidentiel. Cette consommation effrénée doit cesser ! En effet, les réserves foncières s'amenuisent et mettent en péril la possibilité pour les générations futures de répondre à leurs besoins en logements, le paysage rural perd sa spécificité, les coûts supportés par la collectivité ne cessent d'augmenter...

→ Le premier scénario (contagion) ne permet pas de rencontrer de manière pertinente cet objectif fondamental ; la densité y étant trop faible.

Les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) permettent par contre une densité qui constitue une réponse à la demande en logements sur un plus long terme et ainsi contribue au maintien des réserves foncières (et au report dans le temps de leur urbanisation), notamment des ZACC.

La densité constitue un critère essentiel pour rencontrer l'objectif de gestion parcimonieuse du sol.

Protéger les ressources naturelles

La protection des ressources naturelles est un deuxième objectif fondamental en aménagement du territoire.

La qualité écologique de la sablière a été soulignée et reconnue par un classement SGIB. A noter qu'une demande de reconnaissance en NATURA2000 et/ou en réserve naturelle (en cours) a été effectuée par le CADEV auprès du ministre Ludgen. L'expertise effectuée par la Région Wallonne confirme l'intérêt biologique du site et l'opportunité de définir un statut de protection, du moins sur une partie du site.

La qualité écologique de la sablière est prise en compte dans les scénarios 2 (charnière), 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) qui préservent de l'urbanisation les « zones à protéger » (sur base de l'étude du GIREA).

Outre le fait de ne pas prévoir d'urbanisation au sein de ces zones, il est important de considérer leur mode de gestion : la gestion de la faune et de la flore d'une part, et, d'autre part, la gestion des parois abruptes qui risquent l'affaissement si aucune mesure n'est prise. Il faut ajouter à cela les modes de gestion financière indispensables à la préservation et l'entretien de ces espaces.

→ Les scénarios permettant de répondre au mieux à ces enjeux de gestion sont les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) qui proposent une programmation récréative et de découverte pédagogique de ces espaces. Cette programmation pourrait permettre en effet un aménagement adéquat et l'organisation de l'entretien de ces espaces.

Densifier l'urbanisation et promouvoir une mobilité durable

La densification de l'urbanisation est un objectif important à mettre en œuvre en vue d'une gestion parcimonieuse du sol, d'une réduction des coûts énergétiques ou encore d'efficacité des transports en commun.

L'accessibilité du site en transport en commun offre un potentiel valorisable à terme. Le site est en effet, dans un rayon d'accessibilité modes doux de la gare de Villers-la-Ville qui sera desservie à terme, par le RER. Des objectifs de densification autour des noyaux desservis par un transport en commun structurant tel le RER sont actés dans les politiques régionales d'aménagement du territoire. Le site de la sablière s'inscrit en réalité dans un périmètre plus large qui devrait se voir progressivement densifier.

Cependant, il est important de rester cohérent avec le contexte urbanistique existant, les comportements de mobilité actuels -certes amenés à évoluer- et les spécificités du réseau viaire. Il faut en effet veiller à ce que le trafic généré par l'urbanisation puisse être absorbé par le réseau existant et n'impacte pas de manière excessive le cadre de vie des riverains. Des mesures de gestion du trafic et d'organisation du réseau doivent être prises en conséquence.

➔ Les scénarios permettant de répondre au mieux à cet objectif de densification et de mobilité durable sont les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) étant donné la densité proposée. Des mesures d'organisation du réseau sont présentées en vue de limiter les impacts sur les quartiers riverains. A noter cependant que le scénario 4 (nouvelle centralité) induit un trafic supplémentaire inhérent aux activités autres que le logement impactant davantage les quartiers riverains, mais propose l'aménagement d'une voirie permettant de délester le village de Mellery.

Une densification des espaces proches des transports en commun constitue un objectif de développement territorial durable et incite à plus d'éco-mobilité, et notamment de mobilité douce.

➔ Les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) propose un cheminement traversant pour modes doux facilitant l'accessibilité vers la gare et créant des liaisons entre les quartiers. Ils participent dès lors à promouvoir l'éco-mobilité.

Structurer le territoire, « assumer » et organiser la mixité des tissus urbanisés, concevoir les paysages habités

Structurer le territoire est un objectif fondamental du développement territorial durable, d'autant plus dans un contexte de dynamique foncière tel que le connaît le brabant wallon. La structure du territoire est un terme générique qui concerne les tissus urbanisés, les affectations et l'organisation des réseaux de déplacement.

L'ensemble formé des localités de Villers-la-Ville, Strichon et Mellery forme une structure multipolaire aujourd'hui peu lisible et présentant des tissus urbanisés hétérogènes, hérités du passé et des développements urbanistiques résidentiels plus récents. Cet ensemble doit être davantage structuré. Il est nécessaire de clarifier les liens entre ces localités et apporter plus de lisibilité à ce vaste ensemble.

Une meilleure lisibilité de différentes polarités peut s'effectuer par les affectations, la densification et les liaisons à tisser entre les quartiers.

➔ Les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) organisent une liaison modes doux entre les quartiers. Cet axe peut s'avérer un trait d'union et amener une réelle plus-value dans la structure urbanistique de l'ensemble Villers-la-Ville - Strichon - Mellery.

➔ Le scénario 1 ne doit pas être retenu car il n'apporterait rien en termes de lisibilité et de structure.

➔ Les scénarios 2,3 et 4 présentent des urbanisations se rattachant au hameau de Strichon et proposent de mailler le réseau viaire. Ils ménagent également une zone tampon entre le bois Cochet et Strichon. Ces dispositifs peuvent amener une plus-value substantielle dans la structure urbanistique.

➔ Le scénario 4 (nouvelle centralité) propose l'implantation de commerces et de services. Il privilégie dès lors une relation de proximité entre les résidents et leur lieu d'achat et constitue un lieu de destination pour des personnes extérieures au quartier (quartiers voisins, voire plus lointains). L'ampleur et la typologie de ces fonctions doivent toutefois être calibrées afin d'assurer une complémentarité commerciale avec Villers-la-Ville. Strichon ne devrait pas devenir une centralité agissant en défaveur de Villers-la-Ville. Le centre ancien devrait rester dominant dans le schéma multipolaire que forment Villers-la-Ville, Strichon et Mellery. Dès lors, il y a lieu de privilégier des commerces et services de rayonnement local générant relativement peu de trafic, répondant à des besoins de la vie courante et en nombre limité.

Assumer la croissance démographique en répondant aux besoins en logements et en équipements

Le Brabant Wallon connaît depuis quelques décennies une dynamique démographique positive. Cette croissance devrait très vraisemblablement perdurer. Répondre de manière durable et structurelle à cette croissance est un objectif important pour l'avenir wallon. Il est à cet effet important de concevoir des urbanisations à la hauteur de ce défi, permettant une gestion parcimonieuse du territoire notamment. La croissance démographique amène une demande accrue en logements diversifiés, notamment des petits logements pour personnes isolées. La croissance démographique s'accompagne aussi d'une demande en services et équipements qu'il faudrait pouvoir anticiper.

→ Les scénarios 3 (pôle local) et 4 (nouvelle centralité) proposent une urbanisation relativement dense et une mixité de logements aptes à relever le défi de la croissance démographique.

→ Le scénario 4 propose une série de services et d'équipements qui est intéressante du point de vue de l'adéquation à la croissance démographique.

Le scénario 3 -pôle local- s'avère le plus à même de répondre de manière pertinente aux 5 défis de développement territorial nous paraissant essentiels à rencontrer pour une urbanisation durable de la sablière.

Les points forts de ce scénario sont la densité d'urbanisation, la liaison modes doux pouvant tisser des liens entre les localités, l'urbanisation se raccrochant au hameau de Strichon, la préoccupation quant à la préservation des zones de valeur écologique et la volonté de gérer ce patrimoine, ainsi que la mixité de logements proposée.

Néanmoins, l'importance du trafic motorisé induit par l'urbanisation demande d'y porter grande attention même si les solutions proposées permettent de rencontrer-en partie du moins- cette préoccupation.

La programmation de ce scénario pourrait également (mais avec prudence) envisager l'intégration de quelques fonctions de services, voire de quelques commerces, pour autant que la complémentarité avec Villers-la-Ville soit assurée.

5.3 RECOMMANDATIONS

La **qualité écologique** du site est reconnue. Il s'agira néanmoins d'assurer le suivi quant à la demande de classement en cours et ses conséquences sur l'aménagement de la sablière, ainsi que d'assurer la compatibilité des urbanisations limitrophes avec ces zones d'intérêt écologique. Il sera aussi important de mettre en œuvre une gestion adéquate de ces espaces naturels, rapidement et sur le long terme. L'urbanisation de la sablière ne devrait en aucun cas porter atteinte à la qualité biologique de cette zone.

L'idée de consacrer ces espaces, en tout ou en partie, à une vocation pédagogique et de découvertes, peut s'avérer une belle opportunité pour gérer le site et en faire bénéficier l'ensemble des habitants des quartiers riverains.

Si la **densité d'urbanisation** est à promouvoir pour des raisons de gestion parcimonieuse du sol, d'encouragement pour un usage accru des modes doux ou encore pour une maîtrise des coûts énergétiques, il faut néanmoins que le trafic motorisé supplémentaire puisse être absorbé par le réseau et que les mesures de gestion du réseau soient appropriées et suffisantes afin de limiter l'impact sur les quartiers riverains.

Comme il a été souligné dans l'analyse des différents scénarios, une urbanisation relativement dense permet/invite à concevoir des **typologies bâties innovantes** et des nouvelles typologies d'habitat. Il est important de maîtriser la densité. A cette fin, l'accent doit être mis sur la qualité des espaces publics, la conception d'espaces verts semi-collectifs, sur la qualité architecturale et sur la mixité sociale et fonctionnelle des immeubles. Les urbanisations doivent être cohérentes par rapport au bâti existant, notamment au niveau des modes d'implantation.

La **mixité fonctionnelle** doit être pensée à l'échelle de l'ensemble des localités Villers-la-Ville - Strichon - Mellery (structure multipolaire). L'urbanisation de la sablière ne doit pas se faire à l'encontre de l'affirmation de Villers-la-Ville comme centralité communale. A cet effet, la prudence s'impose quant au choix d'implanter des commerces. Ceux-ci ne doivent pas nécessairement être exclus, mais il faut pouvoir maîtriser les impacts induits sur la mise en

concurrence / complémentarité. La présence de services, voire d'équipements peut s'avérer moins problématique car la maîtrise des complémentarités est -à priori- plus aisée.

La création d'un **axe pour modes doux** créant des liens entre les quartiers et encourageant le report modal est une idée à retenir. Toutefois, pour être effectif, il serait essentiel que la mise en œuvre de cet axe dépasse le périmètre de la sablière. Ce cheminement ne devrait être qu'un maillon d'un réseau étoffé destiné aux modes doux.

De ces recommandations découlent 2 nécessités : la nécessité de prévoir un **phasage temporel de l'urbanisation** du site et la nécessité d'une **cohérence à assurer entre le développement de la sablière et le développement/structure de l'ensemble Villers-la-Ville - Strichon – Mellery**. A cet effet, l'élaboration d'un schéma de structure est une opportunité pour la Commune de penser plus globalement l'avenir de cet ensemble et acter les mesures d'aménagement permettant de garantir cette cohérence.

Le phasage temporel paraît essentiel car il est en effet peu réaliste d'imaginer la mise en œuvre immédiate de l'intégralité de la programmation. Prévoir et organiser le développement graduel est nécessaire afin d'ajuster progressivement la programmation, donner la capacité aux quartiers riverains d'absorber les changements qu'ils subiront (trafic, nouvelle population, chantiers...) et de pouvoir également ajuster les densités, en cohérence avec la densification progressive (souhaitée) du noyau ancien de Villers-la-Ville. Programmer une urbanisation progressive du site permet également, à l'échelle de la Commune, une certaine maîtrise du développement de l'ensemble des villages, et en corolaire, de donner une maîtrise des disponibilités foncières à l'échelle communale.

Enfin, une urbanisation progressive permet également de pouvoir adapter le projet aux habitudes de mobilité. Si on peut de manière réaliste espérer des changements de comportements au profit d'un usage plus important des transports en commun, le « calendrier » de ces changements est par contre tout à fait hypothétique, voire inconnu (mise en œuvre effective du RER (2019 ?), augmentation du prix du pétrole...) ! L'urbanisation du site, et plus largement, les mutations que les quartiers connaîtront ; les quartiers de gare notamment, devront tenir compte de ces nouvelles pratiques du territoire.

L'urbanisation de la sablière constitue un enjeu important ; cette étude permet d'en percevoir l'ampleur. La concertation des différents acteurs -locaux, communaux et régionaux- est essentielle pour mener à bien un projet de valorisation de ce site.