



SCHEMA DIRECTEUR DU CENTRE D'OTTIGNIES

Commune d'Ottignies – Louvain-la-Neuve

LIVRET2 :

**AMBITIONS, OPTIONS ET DIRECTIVES, PRINCIPES
D'AMENAGEMENT DES ZONES STRATEGIQUES**

Jun 2022



Centre de recherches et d'études pour l'action territoriale - UCL

Place du Levant, 1 - B-1348 Louvain-la-Neuve

Tél : +32(0)10 47.21.27 - Fax : +32(0)10 47.87.13 –

Courriel: CREAT-UCL@uclouvain.be

URL : www.creat-Uclouvain.be

0 SOMMAIRE

0	SOMMAIRE	2
1	INTRODUCTION : MOTIVATIONS ET PORTEE DU DOCUMENT	3
2	SYNTHESE DES ATELIERS URBAINS ET RESULTATS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE SUR PLACE DU CENTRE	4
3	SYNTHESE DES ENJEUX	5
4	LES AMBITIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DU CENTRE D'OTTIGNIES	7
5	LES OPTIONS ET DIRECTIVES GUIDANT LES AMENAGEMENTS DU CENTRE D'OTTIGNIES	8
<hr/>		
5.1	LA VOCATION DES QUARTIERS CONSOLIDEE	9
5.2	LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS, VECTEURS DE CONTINUITES ET D'ANIMATION URBAINE	10
5.2.1	<i>LA VOCATION DES ESPACES PUBLICS</i>	11
5.2.2	<i>LE PARTAGE ET LA MULTIMODALITE</i>	12
5.2.3	<i>LES CONTINUITES ET CONNEXIONS</i>	15
5.2.4	<i>L'ACCESSIBILITE DES VEHICULES MOTORISES ET LE STATIONNEMENT</i>	16
5.3	LA NATURE AU CŒUR DES AMENAGEMENTS	17
5.4	UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL QUALITATIF ET ACCESSIBLE	18
5.5	LE COMMERCE, FACTEUR DE RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE	19
5.6	DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET ACTIVITES ECONOMIQUES : ELEMENTS DE DYNAMIQUE URBAINE	21
6	LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT POUR 7 ZONES STRATEGIQUES	22
<hr/>		
6.1	BERGES DE DYLE ET LIAISON AU SITE DES BETONS LEMAIRE	23
6.2	PLACE DU CENTRE, CŒUR DE VILLE ET PARKING DU MONUMENT	25
6.3	LES ABORDS DE LA FERME DU DOUAIRE	28
6.4	LE SITE DES BETONS LEMAIRE	30
6.5	LE PARC DE LA DYLE	33
6.6	LE ROND-POINT DE LA GARE	35
6.7	LE ROND-POINT DES 2 PONTS	37

1 INTRODUCTION : MOTIVATIONS ET PORTÉE DU DOCUMENT

La ville d'Ottignies connaît de nombreux bouleversements depuis les 3 dernières décennies. L'aménagement du cœur de ville, la transformation progressive des maisons de maîtres en immeubles à appartements, l'urbanisation de la prairie Orban, la rénovation de la Mégisserie, les travaux d'infrastructures à proximité de la gare d'Ottignies dans le cadre du RER, le réaménagement de la rue Lucas, de l'avenue Reine Astrid et du boulevard Martin, le réaménagement de la N237 dans la traversée d'Ottignies, ... sont autant d'interventions qui marquent la transformation de la localité. D'autres mutations s'invitent, tels le projet immobilier qui transformera le visage de la rue du Monument et la réhabilitation dans les années à venir de la zone industrielle des Bétons Lemaire, sans oublier le développement du quartier de gare pour ne citer qu'elles.

En lien avec ces modifications passées et attendues, la Ville d'Ottignies mène depuis plusieurs années une série de réflexions sur son territoire communal. Elle a révisé son schéma de développement communal et son guide communal d'urbanisme. Elle a aussi mené une étude d'orientation urbanistique du quartier de la gare et poursuit l'élaboration du PCAR sur le site connexe dit « des Droits de l'Homme ».

Le schéma directeur du centre d'Ottignies s'inscrit dans cette dynamique de réflexion stratégique. Au travers du schéma directeur, **la Commune se dote d'une vision sur le moyen et le long terme du devenir de la ville sans figer de projets précis, tant dans leur programmation fine que la forme qu'ils adoptent.** Il ne s'agit donc pas ici de dresser une image « figurative » d'Ottignies en 2035, mais bien de **fixer les balises qui permettront à la Ville d'Ottignies d'accompagner sa requalification et son développement de manière globale et cohérente** en restant fidèle au fil rouge établi ce jour au travers du présent document.

La Ville est consciente du rôle moteur que joue la ville d'Ottignies en tant que centralité et le confirme, mais est aussi consciente des impacts qu'un développement non maîtrisé peut engendrer. Elle désire à ces fins soutenir et guider les mutations urbanistiques qui se présentent dans le centre et qu'il est pertinent de susciter, en assurant une vision globale et stratégique permettant d'assurer un **devenir soutenable et profitable, et de garantir le bien-être de tous.**

Le Schéma directeur du centre d'Ottignies est un document d'orientation que la Ville adopte. **Comme toute étude d'orientation, les projets à venir doivent respecter l'esprit du document. Volontairement non figé dans une spatialisation précise, le document s'attèle à définir cet « esprit » au travers des ambitions, des options et directives et des principes d'aménagement** énoncés pour une série de zones stratégiques qui ont été identifiées.

Ces éléments de stratégie s'appuient sur le diagnostic établi qui a permis de relever les principaux enjeux rappelés ci-après.

2 SYNTHÈSE DES ATELIERS URBAINS ET RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE SUR PLACE DU CENTRE

Le schéma directeur d'Ottignies s'appuie sur les enjeux identifiés lors d'une phase de participation citoyenne menée en préliminaire du présent livret.

Les Ateliers Urbains, organisés entre 2016 et 2017, ont rassemblé une quarantaine d'habitants d'Ottignies. Ce processus participatif a été animé par un bureau indépendant (Tr@me) et s'est concentré sur le périmètre du schéma directeur. Les différentes réflexions engagées ont participé à enrichir le diagnostic, à saisir les sensibilités et révéler les volontés citoyennes pour le centre d'Ottignies. Cette démarche a ainsi pu alimenter les ambitions recherchées.

L'organisation d'ateliers urbains a permis de confirmer des enjeux et déterminer une série d'options urbanistiques dont on retiendra parmi les principales :

1. La mise en valeur d'une trame verte « nord-sud » suivant le cours de la Dyle et d'une trame « est-ouest » reliant la prairie Orban au Bois des Rêves.
2. L'importance d'un travail sur les ruptures
3. La volonté de faire percoler les espaces verts du Bois des Rêves vers le centre et, à cette fin, consacrer une surface d'espace vert non négligeable sur le site des Bétons Lemaire (doigts verts)
4. Le développement de la mobilité douce et la diminution de l'impact de l'automobile
5. Le développement et la valorisation des espaces publics dans le centre d'Ottignies.

Le schéma directeur et le PCAR du Douaire transcrivent ces idées dans le respect de la spécificité des 2 documents. Ils s'inspirent assurément de la démarche qualitative et sensible que les ateliers urbains ont apportée.

A l'automne 2021, une participation citoyenne relative à la place du Centre a été lancée, au travers d'un questionnaire, puis d'ateliers. Il est ressorti des réponses du questionnaire que les habitants attendent pour cette place :

- *Un souhait de davantage d'HoReCa sur cette place.*
- *Des commerces également, mais dans une moindre mesure : d'abord des commerces alimentaires et de proximité (épicerie, boulangerie, boucherie), ensuite des commerces d'équipement de la personne et de la maison.*
- *L'élément principal qui améliorerait la place et les rues adjacentes pour les répondants serait la présence à la fois d'un espace vert et d'un espace ludique. Ces deux éléments arrivent à égalité, en première position. Un espace d'animations et la mise en valeur du patrimoine semblent moins essentiels.*
- *Au sujet du stationnement, le désir de davantage de stationnement pour les voitures et le désir de moins de stationnement pour les voitures en surface sont à égalité. Le désir d'obtenir davantage de stationnement pour les vélos est aussi un des souhaits les plus exprimés.*

Pour ce qui concerne les deux ateliers participatifs organisés en mars 2022, on se référera pour plus de détails aux PV de ces 2 ateliers qui sont publiés sur le site internet de la Ville. (<https://www.olln.be/fr/ma-ville/services-au-public/activites-citoyen/participation/ateliers-participatifs/place-du-centre>)

3 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Le premier livret de ce rapport énonce les caractéristiques du centre d'Ottignies au travers des moteurs de développement que sont le résidentiel, le cadre de vie, les équipements et services, le commerce et la mobilité. Ces 5 thématiques sont décodées sous l'angle des fonctions polarisatrices du centre d'Ottignies permettant de contextualiser la structure spatiale, la dynamique de développement et pointer les enjeux qui sont liés.

Le moteur résidentiel invite à poser la question de l'offre résidentielle à prévoir au centre d'Ottignies pour assurer la bonne complémentarité par rapport à l'offre existante. Le moteur 'cadre de vie' pose quant à lui la question des aménités environnementales permettant d'assurer une qualité résidentielle en valorisant la Dyle et en aménageant les espaces publics entre autres. Le moteur 'équipements et services' contextualise l'offre existante et les besoins qui font jour alors que le moteur commercial pose quant à lui la question du positionnement commercial au regard de la croissance démographique, de la pression automobile et de la spécialisation à affirmer pour le centre d'Ottignies. Enfin, le moteur 'mobilité', épineuse problématique due à la configuration de vallée et à la polarisation des flux, aborde les enjeux de hiérarchie du réseau, d'approche multimodale et de report de modes.

On retient de ces analyses les enjeux transversaux suivants :

1. Le développement du logement dans la vallée est une priorité territoriale car il participe positivement à la réduction de l'étalement urbain. Toutefois, celui-ci ne peut s'effectuer sans prise en compte des impacts, notamment en termes de mobilité et de besoins en services ou encore d'espaces publics et d'espaces verts. **L'offre résidentielle doit être modulée au regard des potentialités de densification soutenable des quartiers existants et du potentiel de requalification des friches et espaces déstructurés du centre d'Ottignies.**
2. Le centre d'Ottignies: pour qui? Une densification soutenable doit l'être du point de vue quantitatif (capacité d'absorber un nombre de logements) mais aussi, et avant tout, du point de vue qualitatif : **une offre équilibrée en logements afin d'accueillir une population diversifiée, garantir un centre financièrement accessible à tous et assurer la bonne habitabilité les logements.** Ainsi, il s'agit de garantir l'accueil des familles, l'accueil d'une population plus âgée, mais aussi l'accueil des revenus plus modestes. Le marché immobilier ne suffit généralement pas à réguler cette offre.
3. Des enjeux importants se posent en matière de cadre de vie et d'espace public. **Le centre d'Ottignies montre une juxtaposition d'interventions urbanistiques et architecturales déforçant son identité, à laquelle on peut ajouter la négation du facteur environnemental et paysager.** Le schéma directeur doit aider à parer à ces faiblesses et poser les balises pour forger une identité, mettre en valeur les éléments naturels que sont la Dyle et les paysages de fond de vallée et coteaux, valoriser le patrimoine, ou encore requalifier les espaces publics en les considérant pleinement comme leviers d'animation et d'attractivité.
4. Le développement résidentiel permet de consolider l'offre existante des équipements et services, mais induit également de nouveaux besoins. Parmi les besoins, la relocalisation d'une **école fondamentale** est identifiée. Le centre d'Ottignies possède également les **atouts pour développer une offre en activités économiques en milieu urbain** liées notamment à l'économie circulaire et collaborative (espaces de co-working...).
5. Tout comme les équipements et services, le développement résidentiel induit des besoins accrus pour la fonction commerciale. Ici aussi, il ne s'agit pas de réfléchir uniquement en termes de surfaces supplémentaires à consacrer, mais il s'agit tout autant de **repositionner le commerce du centre d'Ottignies en visant une ambiance urbaine qualitative** et en recherchant la bonne complémentarité commerciale à l'échelle communale et supra-communale.
Cela induit de facto des options à poser en matière de mobilité et d'espaces publics (accessibilité,

stationnement, déambulation commerciale), des balises pour guider le type et la diversité commerciale ainsi que la cohabitation avec la fonction résidentielle.

La fonction commerciale dans le centre d'Ottignies ne peut être posée sans prendre en compte la spécificité du *Douaire*, vaste espace commercial rassemblant des dizaines d'enseignes. **Aujourd'hui attractif en termes de dynamisme et de santé économique, le devenir du complexe bâti du Douaire ne peut omettre sa position urbaine centrale et son rôle moteur dans la requalification du centre d'Ottignies**, notamment vis-à-vis des continuités spatiales à rechercher, d'espaces publics animés à trouver ou encore la valorisation de la Dyle.

6. En ce qui concerne la mobilité, les enjeux sont multiples. Dans un contexte déjà tendu en termes d'intensité des flux et dans la perspective d'une densification du fond de vallée, **la régulation de la congestion et la bonne irrigation des quartiers sont des questions fondamentales** qui doivent trouver réponse à la fois à l'échelle supra-communale et, complémentirement, à l'échelle du centre d'Ottignies au travers de la hiérarchie et de la spécialisation du réseau local. A ces enjeux doit se combiner la **multimodalité à accroître**. La vallée possède de bons atouts à faire valoir avec son chemin de fer et les potentialités de mobilité cyclable. **Non seulement apte à réduire l'intensité des flux automobiles, une multimodalité organisée dans la ville d'Ottignies est également un vecteur d'ambiance urbaine plus attractive** au travers d'espaces publics aménagés en faveur de la mobilité active. Ce sera, indéniablement, une priorité à fixer dans les aménagements à venir.

Pour autant, la question du stationnement lié aux fonctions résidentielle et commerciale ne doit pas être évacuée des enjeux fondamentaux pour le centre d'Ottignies.

7. Le site des **Bétons Lemaire, large espace industriel à proximité directe du cœur d'Ottignies, mais coupé de celui-ci par le chemin de fer, possède un atout considérable pour le développement du centre d'Ottignies, pour autant que des aménagements significatifs soient effectués pour son désenclavement**. En effet, un développement en enclave ne peut être accepté, au risque de créer des discontinuités morphologiques et fonctionnelles en défaveur de l'ensemble des parties prenantes. Au contraire, profiter de cette opportunité foncière pour requalifier une friche, créer des continuités sur un axe transversal de la vallée, notamment vers le Bois des Rêves, mais aussi contribuer à la fluidité des flux à l'échelle du centre d'Ottignies et créer des continuités paysagères et d'espaces verts avec le Bois des Rêves sont autant de défis que le développement du site des Bétons Lemaire doit relever.

4 LES AMBITIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'OTTIGNIES

L'analyse de la situation actuelle et l'observation des tendances au travers des moteurs de développement ont mis en évidence les enjeux qui se posent pour accompagner le développement du centre d'Ottignies. Il s'agit de prendre en compte le positionnement d'Ottignies à une plus large échelle et relever les défis d'une réappropriation qualitative du centre. Ceux-ci renvoient tant à l'organisation des espaces et des flux, à la manière de guider les mutations urbanistiques et de gérer les extensions par-delà le chemin de fer qu'à la mise en exergue des éléments fondamentaux du site de fond de vallée dont la *Dyle* constitue la colonne vertébrale, ainsi que les aménagements à mener pour augmenter la qualité du cadre de vie des habitants.

Les ambitions pour le centre d'Ottignies visent à renforcer et intensifier la centralité communale en définissant les lignes directrices assurant un développement désirable, soutenable, performant sur le plan social, environnemental et économique. Le développement cohérent et la lisibilité de la centralité seront assurés au travers d'un aménagement urbain qualitatif.

Trois axes permettent de rencontrer cette ambition générale :

Le centre d'Ottignies : **une centralité renforcée**

Le centre d'Ottignies est renforcé au travers d'une identité affirmée, d'une mixité fonctionnelle et d'un développement résidentiel attractif et soutenable. Il tire pleinement parti de son potentiel d'accessibilité et de report modal.

Au travers du renforcement de la centralité d'Ottignies, la Ville concrétise la stratégie territoriale visant à privilégier l'urbanisation dans la vallée au profit du maintien des espaces ouverts sur les plateaux.

Le centre d'Ottignies : **un territoire accueillant et désirable**

Le centre d'Ottignies s'affirme comme entité accueillante et désirable au travers d'une offre de logements diversifiée et accessible, d'une offre en commerces, services et équipements et autres activités économiques urbaines, d'un espace public de qualité, convivial, attractif et verdurisé, ou encore d'une animation culturelle.

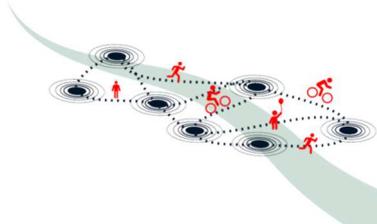
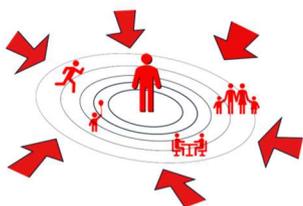
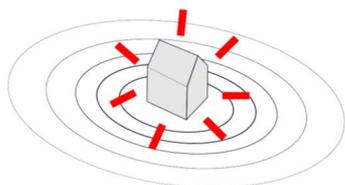
L'aménagement des espaces publics et des espaces verts ainsi que la valorisation de la *Dyle* et ses berges sont des modalités essentielles pour rencontrer les ambitions d'un développement urbanistique qualitatif, accueillant.

La requalification de sites économiques et industriels en cœur de centralité participe par ailleurs à renforcer la désirabilité du centre d'Ottignies.

Un trafic automobile régulé grâce et au profit d'une mobilité active est un levier pour rendre le centre d'Ottignies désirable et qualitatif, pour le résidentiel et l'ensemble des activités présentiellees.

Le centre d'Ottignies : **un territoire plus perméable**

Des tissus urbanistiques sont rendus plus perméables. La requalification des espaces du centre d'Ottignies concourt à augmenter la continuité et la lisibilité spatiale et paysagère, réduire les ruptures, augmenter les connexions entre les quartiers et désenclaver les zones enserrées.



5 LES OPTIONS ET DIRECTIVES GUIDANT LES AMÉNAGEMENTS DU CENTRE D'OTTIGNIES

Pour rencontrer les ambitions visant à assurer, pour le centre d'Ottignies, un développement désirable, soutenable, performant sur le plan social, environnemental et économique, des options et directives déclinées en 6 points sont décrites et illustrées ci-après.

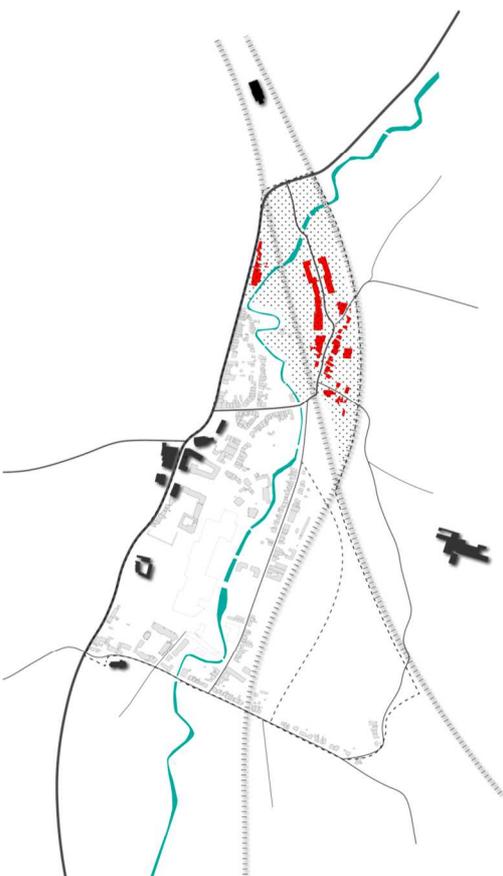
Les aménagements, qu'ils s'agissent de projets d'urbanisation, de reconversion, de changement d'affectations, d'espaces publics ou d'espaces verts, respectent ces options et mettent en œuvre ces directives.

1. La **vocation** des quartiers consolidée
2. Les **espaces publics** et les espaces verts, vecteurs de continuités et d'animation urbaine
3. La **nature** au cœur des aménagements
4. Un **développement résidentiel qualitatif** et accessible
5. Le **commerce**, facteur de renforcement de la centralité
6. Des **équipements, services et activités économiques**, éléments de dynamique urbaine

5.1 LA VOCATION DES QUARTIERS CONSOLIDEE

Le centre d'Ottignies comporte plusieurs quartiers caractérisés par une morphologie et une identité propres. Les aménagements à mener confortent les **ambiances multiples et complémentaires** du centre d'Ottignies en s'appuyant sur ses caractéristiques topographiques et paysagères de fond de vallée, sur son patrimoine, sur l'articulation entre les différents tissus urbanistiques, sur l'affirmation des vocations de quartiers définies au travers de la programmation générale et des ambiances. Les espaces publics et les espaces verts assurent les continuités et sont fédérateurs.

Quartier des Ponts



Le quartier des Ponts joue un rôle d'articulation et de transition entre le cœur historique et le quartier de gare. Lieu de passage, il est aussi valorisé comme lieu de vie, d'activités et de travail.

Cœur historique



Le cœur historique, lieu identitaire, est requalifié en prenant appui sur les repères patrimoniaux que les aménagements et urbanisations nouvelles mettent en valeur. Le cœur historique est valorisé autour des espaces publics majeurs que sont la place du centre, le cœur de ville et l'espace dit « parking du Monument ». La qualification de l'espace public comme espace dédié prioritairement au cyclo piéton permet la rencontre et est facteur d'animation urbaine (horeca..). Le cœur historique renoue un lien fort avec les éléments naturels : la trame bleue et la trame verte y sont structurantes.

Grand cœur de ville



Développé de part et d'autre du chemin de fer, le « grand cœur de Ville » est un quartier habité, structuré autour et pour la qualité résidentielle et les fonctions présentes. Il accueille logements, commerce, services, équipements et activités économiques compatibles. La requalification des espaces publics et du bâti participe à renforcer le caractère de centralité. Articulée autour de la trame verte et la trame bleue, la composition urbanistique offre des îlots semi ouverts et un espace public dédié prioritairement aux piétons et cyclistes.

5.2 LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS, VECTEURS DE CONTINUITES ET D'ANIMATION URBAINE

Eléments fondamentaux des options d'aménagement qui permettront au centre d'Ottignies d'être attractif et désirable pour la fonction résidentielle et l'animation urbaine, les espaces publics et les espaces verts sont au cœur de la stratégie de valorisation et de requalification du centre.

Les tendances et enjeux l'ont montré : l'espace public est délaissé, congestionné par le trafic automobile et le stationnement dont l'emprise est très importante. Pourtant, relever le défi d'un centre habité et animé demande d'y retrouver une qualité résidentielle et présentielle ; celle-ci passe impérativement par un apaisement de l'espace public. Loin d'être évident à mettre en œuvre, Ottignies possède néanmoins de précieux atouts pour mener une **stratégie d'apaisement et de valorisation de ses espaces publics**.

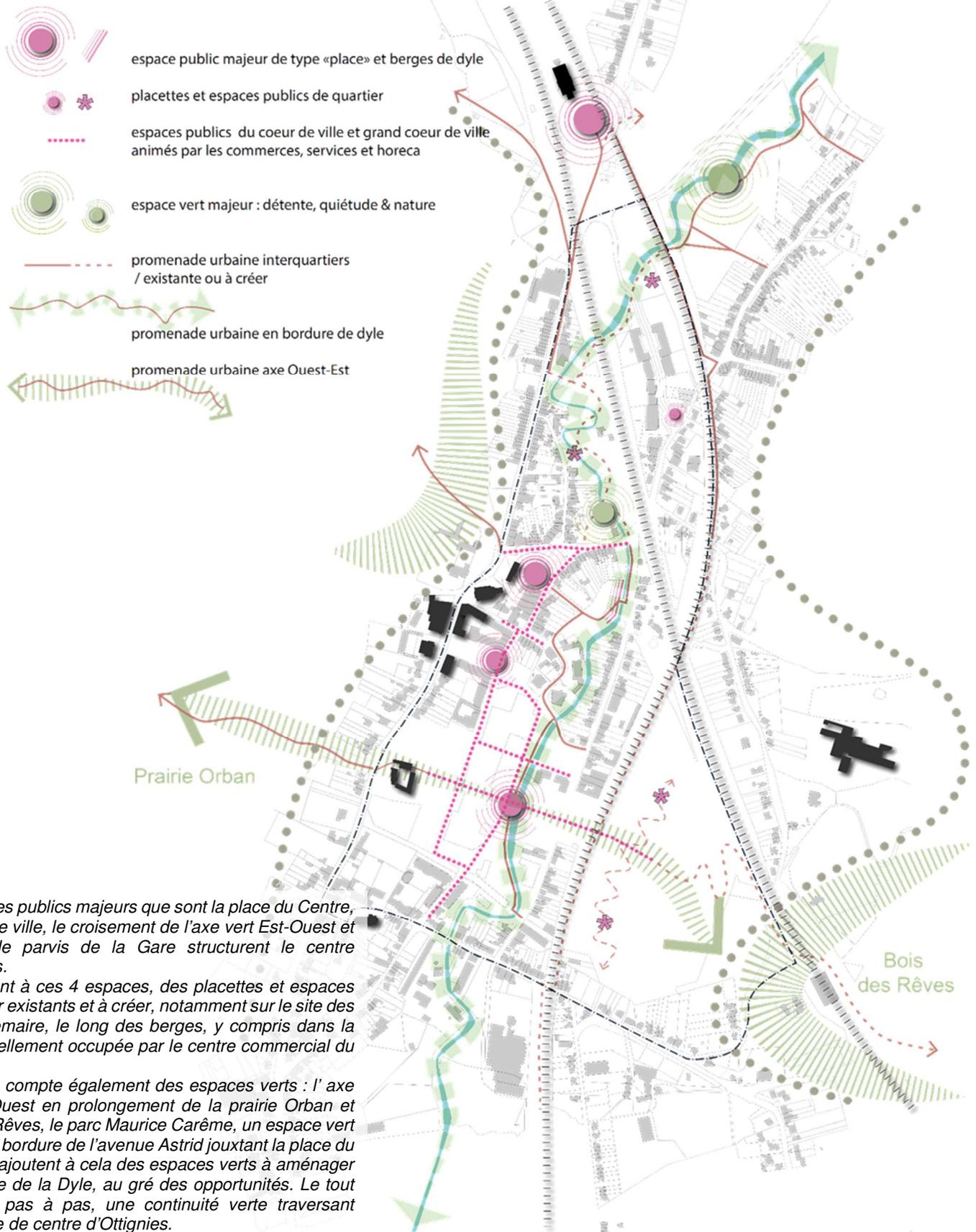
En matière de mobilité d'une part, on relèvera les mesures pour maîtriser et organiser le trafic, gérer le stationnement, et **tirer parti de la multimodalité en offrant les conditions de sécurité et de confort pour les modes actifs** : c'est une priorité. La proximité de la première gare wallonne et la présence d'une imposante gare de bus place Ottignies au cœur du réseau de transport public. Cet atout considérable se traduit par un potentiel important de captation de personnes qui est mis au profit de la dynamique urbaine : écoles et autres équipements, services, lieux de travail et résidentiel bien sûr.

D'autre part, le potentiel de **reconquête des espaces publics pour leur fonction de séjour** (c'est-à-dire les aménagements qui permettent, motivent et invitent à séjourner, demeurer dans l'espace public) doit être pleinement pris en compte : l'espace public peut opportunément se redécouvrir comme lieu de rencontre, de convivialité, de jeux, de repos, de citoyenneté.

Le schéma directeur propose, pour guider les aménagements à concevoir pour les espaces publics, 4 schémas de principes :

1. La **vocation des espaces publics** représente l'ossature des espaces publics de centre d'Ottignies en distinguant les types, vocations et ambiances
2. Le **partage et la multimodalité** représente les principes d'organisation du trafic motorisé et le réseau dédié aux modes actifs
3. Les **continuités et connexions** pointe les lieux clés où une attention spécifique est requise pour limiter les ruptures et assurer le maillage des réseaux
4. **L'accessibilité des véhicules motorisés et le stationnement** fait le point sur les dispositifs de stationnement répartis dans le centre d'Ottignies.

5.2.1 LA VOCATION DES ESPACES PUBLICS



> 4 espaces publics majeurs que sont la place du Centre, le Cœur de ville, le croisement de l'axe vert Est-Ouest et la Dyle, le parvis de la Gare structurent le centre d'Ottignies.

> S'ajoutent à ces 4 espaces, des placettes et espaces de quartier existants et à créer, notamment sur le site des Bétons Lemaire, le long des berges, y compris dans la zone actuellement occupée par le centre commercial du Douaire

> Ottignies compte également des espaces verts : l'axe vert Est-Ouest en prolongement de la prairie Orban et Bois des Rêves, le parc Maurice Carême, un espace vert à créer en bordure de l'avenue Astrid jouxtant la place du Centre. S'ajoutent à cela des espaces verts à aménager en bordure de la Dyle, au gré des opportunités. Le tout constitue, pas à pas, une continuité verte traversant l'ensemble de centre d'Ottignies.

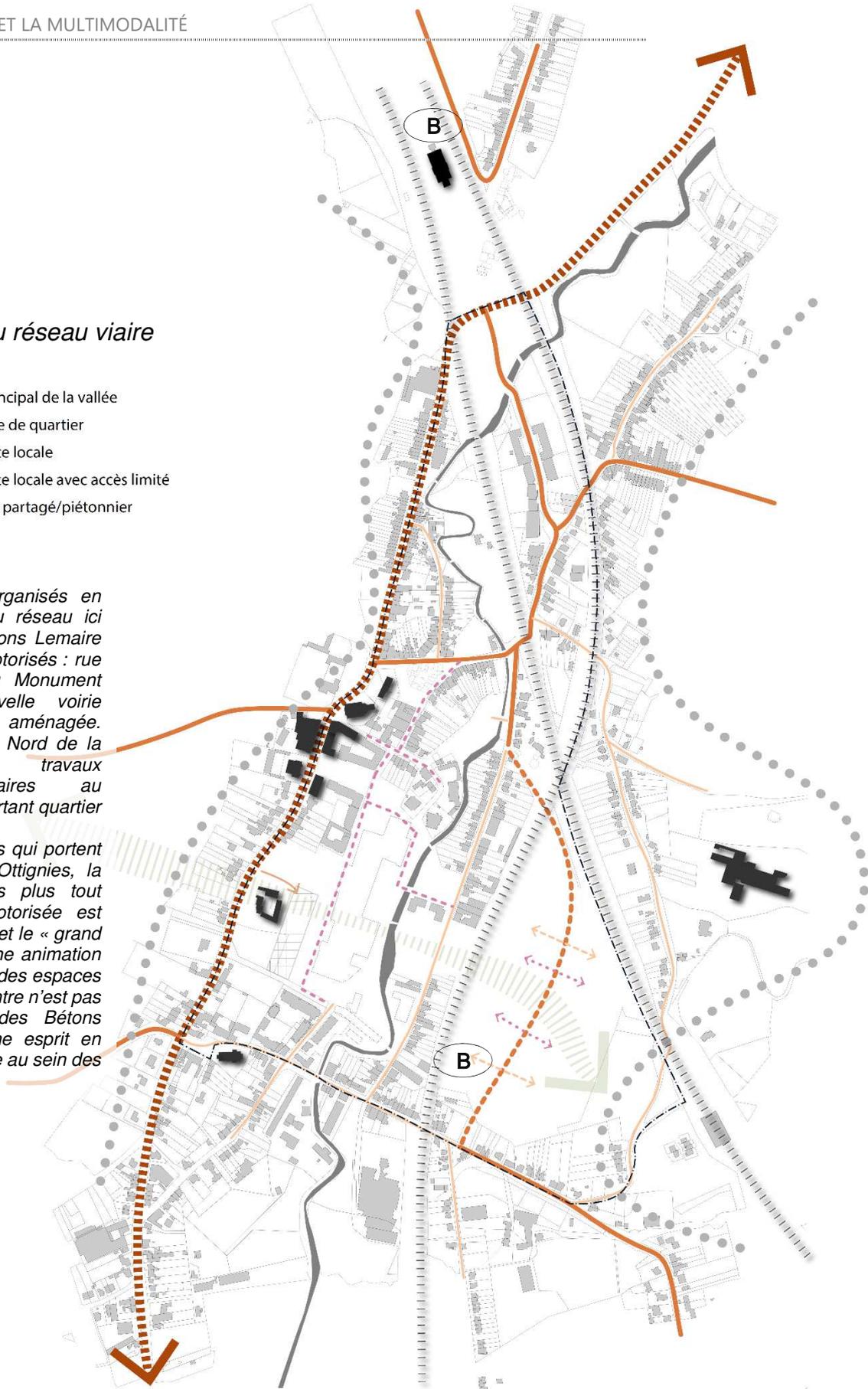
> Le site des Bétons Lemaire développe également de généreux espaces publics verts.

Organisation du réseau viaire

-  axe principal de la vallée
-  collecte de quartier
-  desserte locale
-  desserte locale avec accès limité
-  espace partagé/piétonnier

Les flux motorisés sont organisés en respect de la hiérarchie du réseau ici présentée. Le site des Bétons Lemaire est desservi par 2 accès motorisés : rue de Franquénies et rue du Monument (partie Nord). Une nouvelle voirie structurante, collectrice, est aménagée. Le passage sous voies, au Nord de la zone, nécessite des travaux d'infrastructures nécessaires au désenclavement de cet important quartier du centre.

Conformément aux ambitions qui portent la vision pour le centre d'Ottignies, la voiture n'occupe désormais plus tout l'espace. La circulation motorisée est limitée dans le cœur de ville et le « grand cœur de ville » au profit d'une animation urbaine. Une piétonnisation des espaces aux abords de la place du centre n'est pas à exclure. L'urbanisation des Bétons Lemaire emprunte un même esprit en limitant l'emprise de la voiture au sein des quartiers habités.



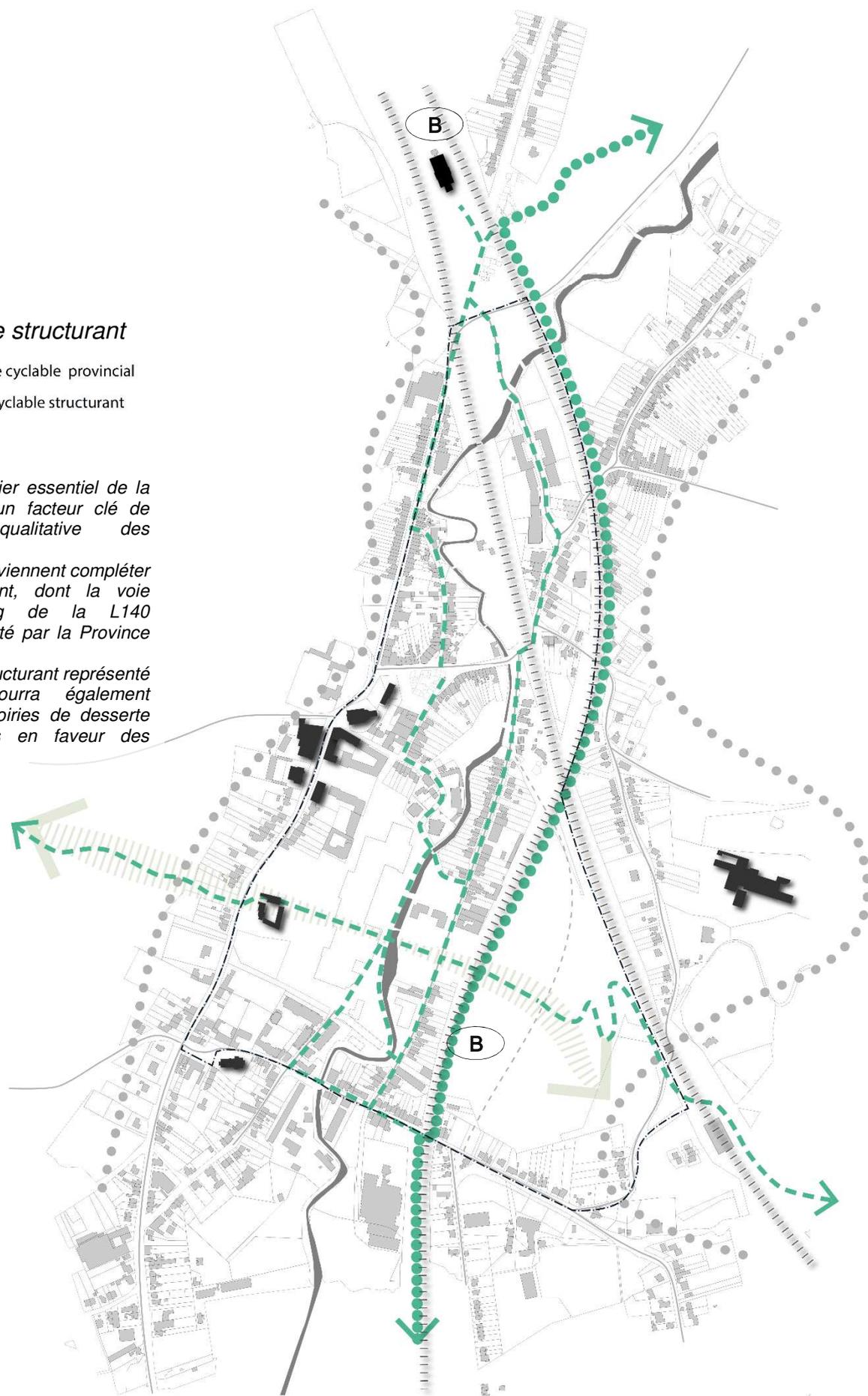
Réseau cyclable structurant

- itinéraire cyclable provincial
- — — réseau cyclable structurant

Le vélo est un levier essentiel de la mobilité durable, un facteur clé de l'intensification qualitative des centralités.

Plusieurs tronçons viennent compléter un réseau existant, dont la voie cyclable le long de la L140 (aménagement porté par la Province du Brabant wallon).

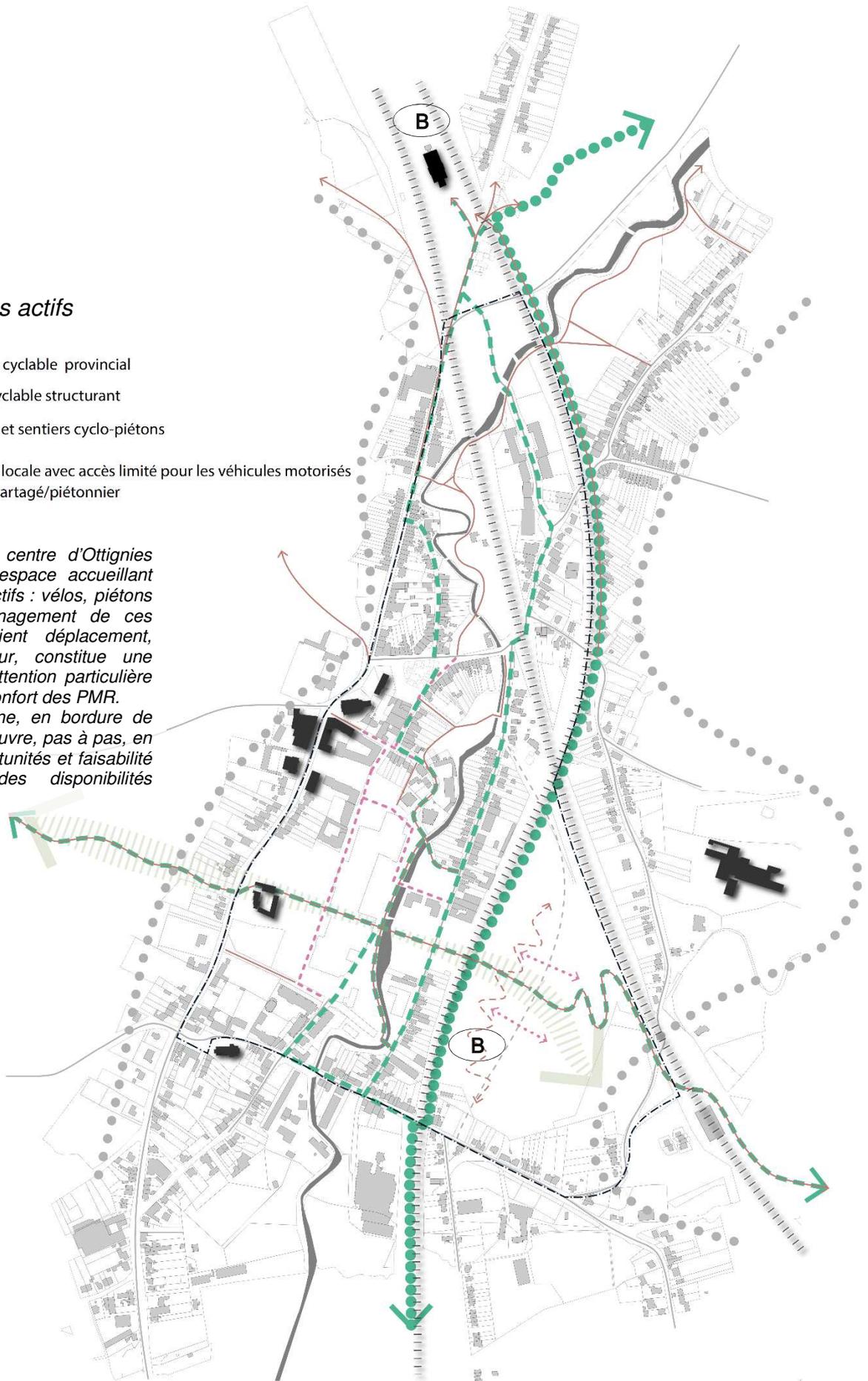
Outre le réseau structurant représenté ci-contre, on pourra également compter sur les voiries de desserte locale aménagées en faveur des modes actifs.



Réseau modes actifs

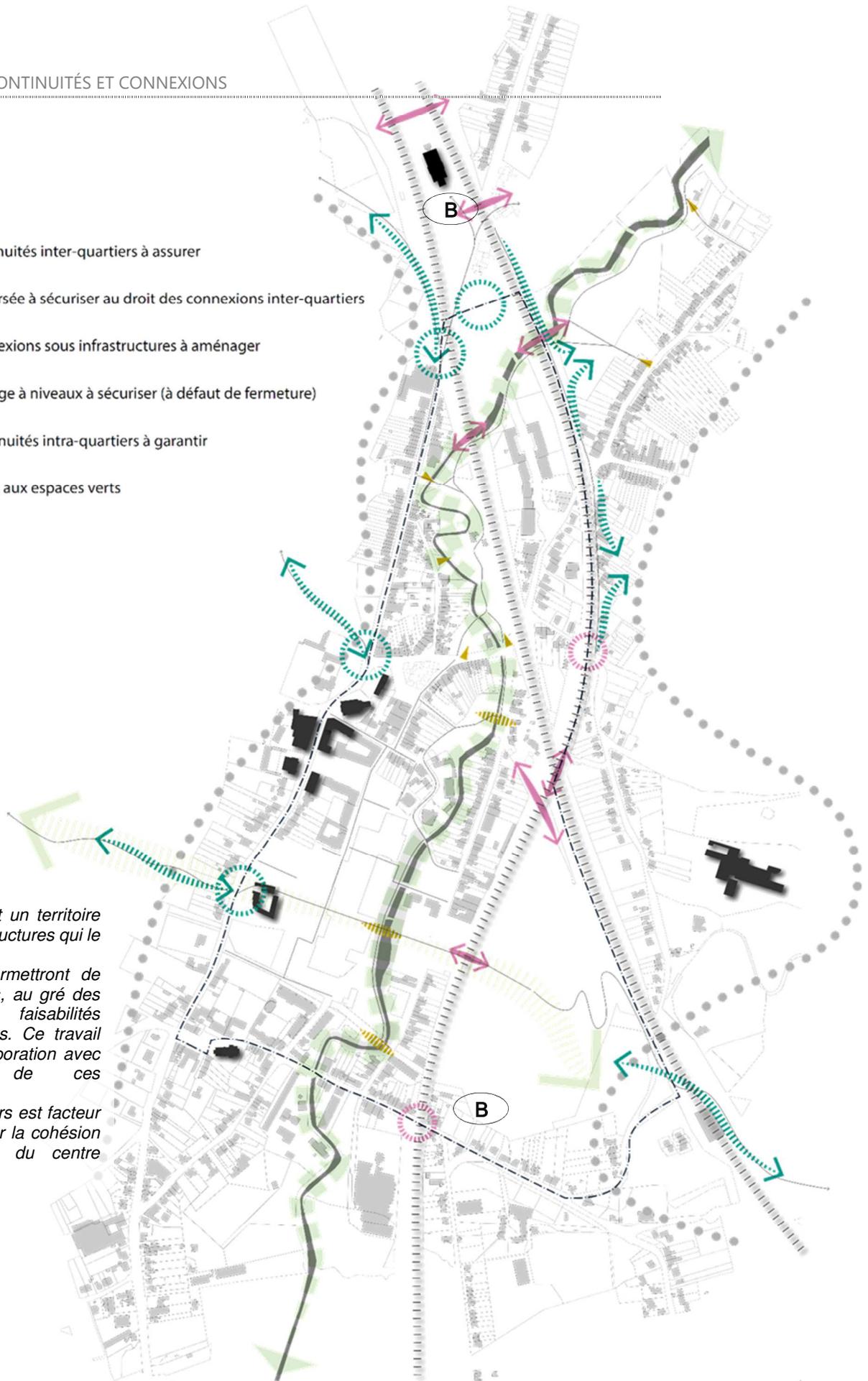
-  itinéraire cyclable provincial
-  réseau cyclable structurant
-  chemins et sentiers cyclo-piétons
-  desserte locale avec accès limité pour les véhicules motorisés
espace partagé/piétonnier

Outre le vélo, le centre d'Ottignies s'affirme comme espace accueillant pour les modes actifs : vélos, piétons et autres. L'aménagement de ces espaces, qui allient déplacement, desserte et séjour, constitue une maille fine. Une attention particulière est portée sur le confort des PMR. Une balade urbaine, en bordure de Dyle, se met en œuvre, pas à pas, en fonction des opportunités et faisabilité techniques et des disponibilités foncières.



5.2.3 LES CONTINUITÉS ET CONNEXIONS

-  continuités inter-quartiers à assurer
-  Traversée à sécuriser au droit des connexions inter-quartiers
-  Connexions sous infrastructures à aménager
-  Passage à niveaux à sécuriser (à défaut de fermeture)
-  Continuités intra-quartiers à garantir
-  Accès aux espaces verts

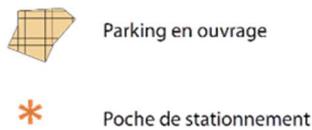


Le centre d'Ottignies est un territoire fragmenté par les infrastructures qui le traversent.

Les projets à venir permettront de multiplier les connexions, au gré des opportunités et des faisabilités techniques et financières. Ce travail demande une fine collaboration avec les gestionnaires de ces infrastructures.

La continuité des parcours est facteur essentiel pour augmenter la cohésion spatiale et la qualité du centre d'Ottignies.

5.2.4 L'ACCESSIBILITÉ DES VÉHICULES MOTORISÉS ET LE STATIONNEMENT



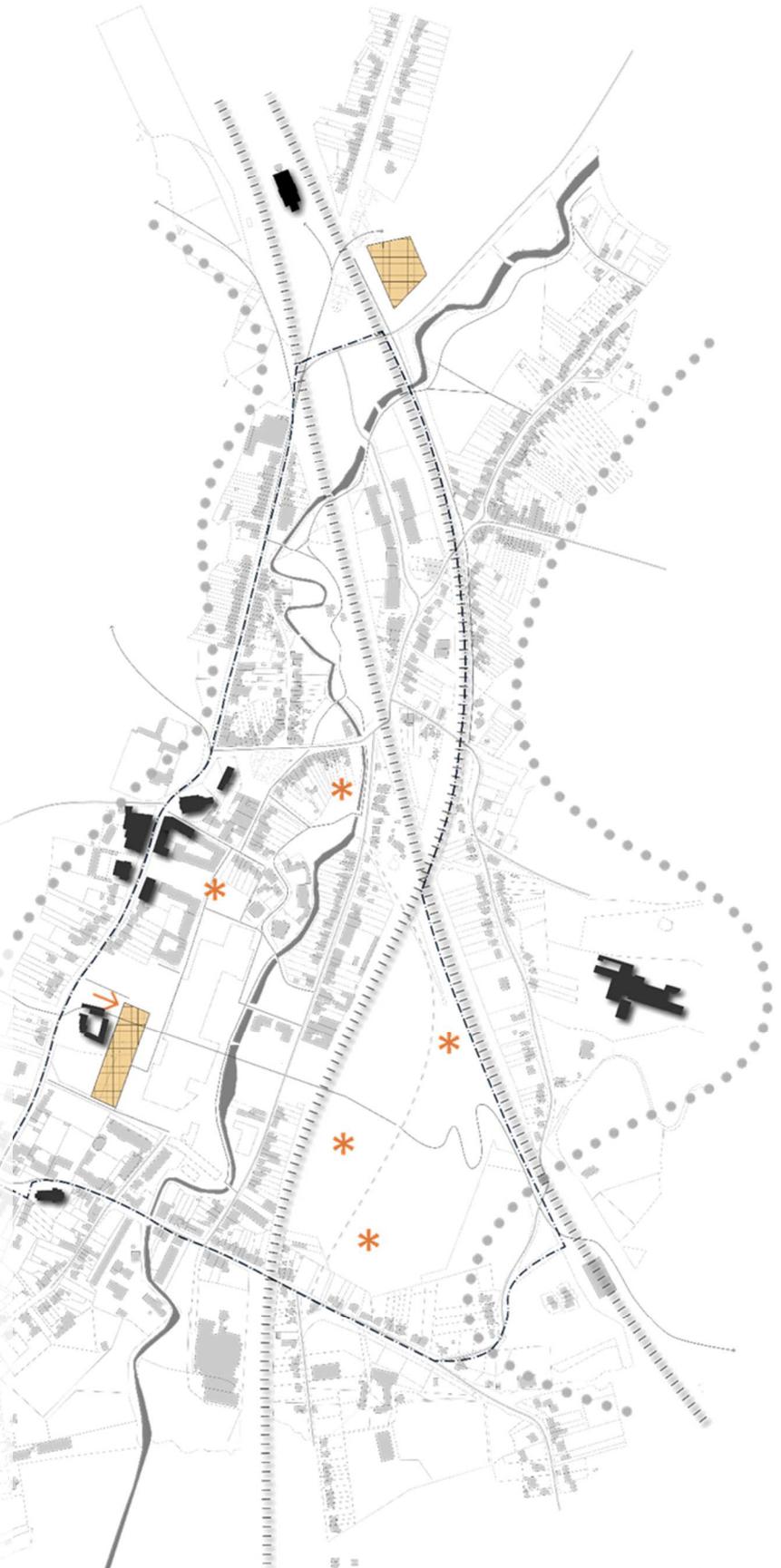
Deux ouvrages majeurs destinés au stationnement sont érigés : l'un à la gare, l'autre au pied de la ferme du Douaire. Cet ouvrage profite de la forte déclivité entre la ferme du Douaire et l'actuel centre commercial. Quatre niveaux devraient être possible, en prévoyant un aménagement en terrasses intégrant les aménagements paysagers de l'axe vert Est-Ouest et minimum deux niveaux enterrés. Cet ouvrage devrait pouvoir accueillir a minima 450 à 500 places (selon faisabilité technique). Il absorbe la majeure partie du stationnement lié aux activités urbaines : commerces et logements entre autres. Son accès principal se situe au départ de l'avenue des Combattants.

S'ajoutent à ces 2 ouvrages majeurs des poches de stationnement disséminées, en surface ou en ouvrage, notamment à proximité du cœur historique. Les poches de parking en surface bénéficient d'un aménagement paysager de grande qualité.

L'organisation du stationnement s'inscrit dans une vision d'écomobilité, notamment en matière de voitures partagées, d'espaces de stationnement réversibles et d'infrastructures pour le stationnement des vélos.

Les besoins en stationnement générés par l'urbanisation du site des Bétons Lemaire sont rencontrés au sein du périmètre du site. La mise en œuvre d'un ou plusieurs parkings en ouvrage pour les besoins du site (en tout ou en partie), voire en complément du cœur historique et Grand cœur de ville, n'est toutefois pas à exclure.

On notera qu'une alternative consistant à ériger un ouvrage dans la partie Nord de la rue du Monument, sur le flanc Est en pied de talus du chemin de fer, pourrait s'envisager, mais n'a pas été retenue en raison de la faisabilité technique, financière et foncière complexe et supposée à ce stade peu concluante. Une alternative est également évoquée entre la Dyle et le chemin de fer en rive Nord de l'avenue Reine Astrid. C'est ici aussi la faisabilité technique et financière qui invite à la prudence quant à cette alternative. Les accès peuvent par ailleurs s'avérer peu aisés.



5.3 LA NATURE AU CŒUR DES AMENAGEMENTS

Intimement liées aux espaces publics et espaces verts, les trames bleue et verte se superposent et constituent ensemble un véritable fil conducteur pour la requalification du centre d'Ottignies. La Dyle, berceau du développement de la ville, a été « niée » pendant de nombreuses décennies. La volonté de voir le centre d'Ottignies renouer avec une animation urbaine et un cadre de vie attirant, combinée aux multiples enjeux climatiques, appelle à valoriser le fil bleu, y reconstituer des berges naturelles et à offrir des espaces publics et espaces verts au profit de la population et autres usagers parcourant le centre. Cette volonté se traduit par la mise en place progressive d'un chapelet d'espaces publics verts le long de la Dyle comme l'esquisse le schéma suivant. Ce chapelet devient structurant dans la trame urbaine. Il offre tantôt des parcs, tantôt des espaces verts qui accompagnent un espace public voué au déplacement cyclo piéton et au séjour.

PRAIRIE ORBAN

Axe Sud-Nord en suivant le fil de l'eau, la trame verte à Ottignies se décline également selon un axe Ouest-Est allant de la prairie Orban au Bois des Rêves en passant par la ferme du Douaire, les traversées de la Dyle et du chemin de fer et le site des Bétons Lemaire. Véritable axe urbain, la trame Ouest-Est permet d'offrir une présence significative de la nature dans un centre urbain aujourd'hui très - trop- minéral. Cette trame devient axe de composition urbanistique sur le site des Bétons Lemaire.

BOIS DES REVES

Grâce à ces 2 trames verte et bleue, le centre d'Ottignies retrouve, en son cœur, une nature qui joue à la fois un rôle environnemental, esthétique et identitaire, tout en permettant de réguler localement des effets climatiques : régulation hydrologique (temporisation des eaux pluviales via les espaces verts, et aménagement des berges incluant des épisodes de débordement du cours d'eau), ombrage ou encore régulation thermique et qualité de l'air.

La nature se décline également ailleurs que sur l'espace public. Des espaces de cours et jardins, en passant les aménagements de terrasses et toitures vertes, la nature est réinvestie. Le site des Bétons Lemaire permettra de fortifier la présence de la nature. Conçus comme coulées vertes découlant du Bois des Rêves, les espaces verts y occupent une place significative.

5.4 UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL QUALITATIF ET ACCESSIBLE

Soutenir un développement désirable et performant sur le plan social, environnemental et économique, invite à rassembler les conditions nécessaires pour un développement résidentiel qualitatif et accessible à un large panel de ménages. Un vecteur indispensable pour rencontrer cette volonté : la diversité des typologies résidentielles, à cadrer en assurant une offre complémentaire à celle développée ailleurs sur le territoire, et singulièrement pour les familles.

Celle-ci pourra être rencontrée au travers de la consolidation des tissus existants, parfois par la reconversion de certains bâtiments ou dans d'autres cas par le développement de nouvelles urbanisations. Toutes les opérations sont conformes aux orientations du schéma de développement communal. Des précisions sont également apportées dans le PCAR du Douaire dans les limites de son périmètre.

Parmi celles-ci, -et l'ensemble du schéma directeur peut opportunément s'en inspirer-, un soin est accordé à la mise en œuvre de la mixité fonctionnelle au travers des pourcentages minima requis de logements au sein des opérations immobilières visant des surfaces commerciales.

Un autre enjeu reste la division des bâtiments existants notamment dans le centre historique.

Dans tous les cas, la densité résidentielle est régulée par divers critères essentiels pour garantir un cadre de vie qualitatif :

- L'habitabilité des logements, conformes bien entendu aux critères de salubrité du code de l'habitat durable. Une part significative des logements dispose d'un espace privatif extérieur, des espaces de rangement, des locaux poubelles et des parkings vélo sont prévus ; ces dispositions étant à moduler en fonction du bâti existant.
- Tout logement créé disposera d'une vue directe au minimum sur l'espace public.
- Les valeurs d'ensoleillement : aucun logement neuf ne dispose d'une mono-orientation nord.
- L'accès à un espace vert à 5 minutes maximum du logement.

Pour rencontrer ces options en matière de diversité de logements, les directives suivantes sont suivies :

- Les maisons existantes sont prioritairement maintenues pour accueillir des familles.
- Un minima de 50% de la programmation résidentielle du site des Bétons Lemaire concerne des maisons à destination des familles : maison, duplex avec jardin ou appartements avec terrasse spacieuse. Cette option vise à équilibrer la pyramide des âges du centre d'Ottignies, qui a été et reste aujourd'hui davantage attractif pour une population plus âgée.
- Dans les zones de mixité fonctionnelle forte, c'est-à-dire la zone du Douaire et son prolongement sur les Bétons Lemaire, le cœur de ville et le cœur historique, un minimum de 70% des surfaces plancher est réservé au logement.
- Dans les opérations de min 10 logements neufs, au moins 10% de logements publics accessibles sont requis.

La densité bâtie et la densité résidentielle sont régulées par le SDC et les dispositions relatives aux volumétries et emprises au sol dans le périmètre du PCAR ; celles-ci pouvant opportunément être prises en référence pour l'ensemble du périmètre du schéma directeur. Les densités s'apprécieront également dans une approche réaliste des flux et du stationnement. Celui-ci est, pour partie significative, organisé dans des structures mutualisées et permettant d'envisager une réversibilité.

5.5 LE COMMERCE, FACTEUR DE RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE

La densification de la vallée, de Court-Saint-Etienne à Limelette, entraîne une augmentation du potentiel de chaland. En corollaire, la pression sur la mobilité et sur les zones de stationnement va également se renforcer.

Le diagnostic (mené en 2016, mais les tendances sont probablement similaires) mettait en évidence que la majorité des chalands du centre commercial du Douaire venait d'Ottignies et de Court-Saint-Etienne et que 70% y viennent en voiture. Par ailleurs, la concurrence commerciale s'est accrue avec des dynamiques commerciales à Louvain-la-Neuve, Court-St-Etienne et Wavre. Pour maintenir sa compétitivité, le centre commercial du Douaire doit se positionner dans l'armature commerciale du bassin de vie, tout comme à l'échelle de centre urbain.

Les analyses préalables pointaient plusieurs faiblesses, dont la connexion peu efficiente entre le centre commercial du Douaire et les commerces du cœur historique, une piètre qualité de l'espace public entièrement dédié à la voiture et exempt de toute aménité et confort pour les modes actifs, ainsi qu'une architecture pauvre, en rupture, et impactant négativement l'image du centre d'Ottignies. Malgré ces faiblesses, le centre commercial du Douaire reste une structure commerciale assez active profitant d'une clientèle fidèle et de proximité, caractérisée par une moyenne d'âge plus élevée (caractéristique qui devrait perdurer) ...mais pour combien de temps encore cette attractivité perdurera-t-elle ? Et comment penser un avenir résilient pour la fonction commerciale au centre d'Ottignies ?

Si le commerce est un moteur économique aujourd'hui, il devra le rester demain, mais en faisant pleinement partie de la dynamique urbaine. La structure commerciale du centre d'Ottignies ne peut plus être polarisée entre un commerce urbain affaibli dans le cœur historique et le cœur de ville d'un côté, et des locomotives commerciales introverties de l'autre. **Le schéma directeur place le commerce comme composant urbain structurant participant à un équilibre urbain global.**

Impacté par les changements de comportement des consommateurs, le commerce doit se positionner davantage dans une **approche de fun-shopping**, c'est-à-dire que le plaisir du shopping prime sur l'approche « fonctionnelle » d'achat. A Ottignies, la fonction commerciale gagne à **répondre à la fois aux envies de shopping, d'horeca, mais aussi à développer de commerces de « niche » et autres activités de services liés au bien-être au sens large.** Tant les commerces du centre historique et du cœur de ville que les commerces à installer sur la zone du Douaire s'inscrivent dans ce profil commercial. Les déclinaisons d'ambiances de ces différentes parties du centre, et les tailles différentes de surfaces commerciales, devront permettre une offre étendue.

Le PCAR, dans la limite de son périmètre, précise dans ses destinations que le commerce est de type courants et semi-courants légers et non encombrants. Pour la zone du Douaire, il précise pour les commerces alimentaires qu'il s'agit de « commerces spécialisés de petite taille » et « commerces alimentaires de taille moyenne ».

Dans le cadre de l'étude, les principaux acteurs commerciaux du centre du Douaire ont été rencontrés en 2016-2017. Il ressortait des interviews menées une volonté partagée de maintenir les locomotives commerciales au bénéfice des plus petits commerces (équilibre win-win) et, sans surprise, la nécessité d'une offre en stationnement suffisante. L'opportunité de développer des structures alliant commerces et logements n'a pas été exclue, pour autant que le fonctionnement du commerce (logistique et visibilité) soit garanti. Ces contacts ont donc permis d'entrevoir **d'intéressantes mutations à opérer au profit de l'attractivité résidentielle et commerciale du centre d'Ottignies.**

Dans ce sens, la révision du plan de secteur pour changer la zone d'activité économique mixte en zone d'habitat a été menée via le PCAR du Douaire.

Le positionnement commercial invite à conforter les performances commerciales du centre d'Ottignies ancrées sur la proximité des chalands. Les locomotives commerciales et les commerces spécialisés se côtoient au sein d'un axe commercial principal traversant le centre d'Ottignies, allant de la rue Reine Astrid à la rue de la Station. Les commerces bénéficient dans leur ensemble d'une animation urbaine autour de cet espace public cyclable piéton.

L'axe Ouest-Est, également trame paysagère, constitue un espace public majeur. Il est amené à structurer la requalification de la zone du Douaire. **Espace public largement planté, cet axe est également valorisé comme lieu de vie urbaine autour d'activités commerciales, services et horeca.** Cet axe se poursuit de l'autre côté du chemin de fer sur le site des Bétons Lemaire. Le PCAR fixe cependant une limitation dans la taille des implantations commerciales en rive droite de la Dyle (<400m² pour la zone mixte et <120m² pour la zone résidentielle) pour privilégier les surfaces

plus généreuses sur l'actuelle zone du centre commercial du Douaire.

En terme quantitatif, le schéma directeur table sur une faible augmentation de la surface commerciale existante, soit une offre de 15 000 à 18 000 m², hors commerces du cœur de ville et centre historique. (14 500 m² actuellement au Douaire). Ceci s'explique par la balance offre/demande impactée par plusieurs facteurs :

- Les perspectives énoncées dans l'étude commerciale réalisée en 2012 par geoconsulting, tablant sur un potentiel de développement de 14.000 m² sur base de la population dans la zone d'attraction potentielle d'Ottignies.
- Ces perspectives très volontaristes doivent être revues à la baisse car :
 - la croissance de la population estimée très positive début des années 2010 montre depuis lors une nette stagnation. Pour la commune d'Ottignies, les dernières perspectives de l'Iweps parlent d'une diminution de 900 unités entre 2020 et 2035 : 31316 en 2020, 30220 en 2035. En termes de ménages par contre, l'estimation d'une croissance de 1300 unités supplémentaires est néanmoins notée.
 - Ces estimations ne tiennent pas compte cependant des grands projets dans les cartons et on ne devrait pas être devant une diminution des besoins en termes de commerces. L'estimation du nombre de logements /population peut se comptabiliser comme suit :
 - Le périmètre du PCAR du Douaire permet une offre potentielle de 850 logements ; soit quelques ~1700 personnes)
 - Stimont + 30% des projets à développer aux Droits de l'Homme + Petit Ry + Benelmat, Mousty et Henricot II ; soit quelques 1000 logements équivalents 2000 personnes
 - → Avec un ratio 1m²/1habitant, un besoin de 3500 à 4000 m² complémentaires se dessine
- L'augmentation de la population attendue et les besoins commerciaux que l'on peut en déduire est à nuancer car il faut considérer la multiplication de l'offre : Henricot II (~9000m²), l'esplanade, les papeteries de Genval et la consolidation commerciale à Wavre, et plus localement sur le pôle de la gare + des surfaces commerciales prévues sur Benelmat. Cette offre concurrentielle est prise en compte dans l'estimation des besoins en ne retenant que 30% des logements en projets.
- A cela doit s'ajouter le changement de comportement d'achat des ménages, avec une part toujours croissante de l'achat en ligne, impactant les surfaces commerciales à prévoir à la baisse.
- Mais aussi, une vacance commerciale dans le centre historique et le cœur de ville.

Tous ces facteurs motivent le positionnement commercial tourné vers une offre qualitative calibrée sur ses spécificités actuelles que sont la fidélité et la proximité, à renforcer par des commerces de niche, des services et horeca dans un contexte urbain requalifié ; le tout développé sur une offre en surfaces commerciales qui ne devrait être que sensiblement supérieure.

Le PCAR du Douaire permet de dégager sur l'ensemble de son périmètre des surfaces non résidentielles de l'ordre de 20.000 m². Ce potentiel répond aux besoins estimés en surfaces commerciales de 15 000 à 18 000 m², le solde concerne d'autres équipements et services.

5.6 DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET ACTIVITES ECONOMIQUES : ELEMENTS DE DYNAMIQUE URBAINE

La croissance démographique dans le centre d'Ottignies entrainera des besoins accrus en services et équipements communautaires. L'analyse des différents services et infrastructures scolaires dans l'enseignement fondamental montre une offre insuffisante aujourd'hui. Les besoins seront d'autant plus criants dans les années à venir.

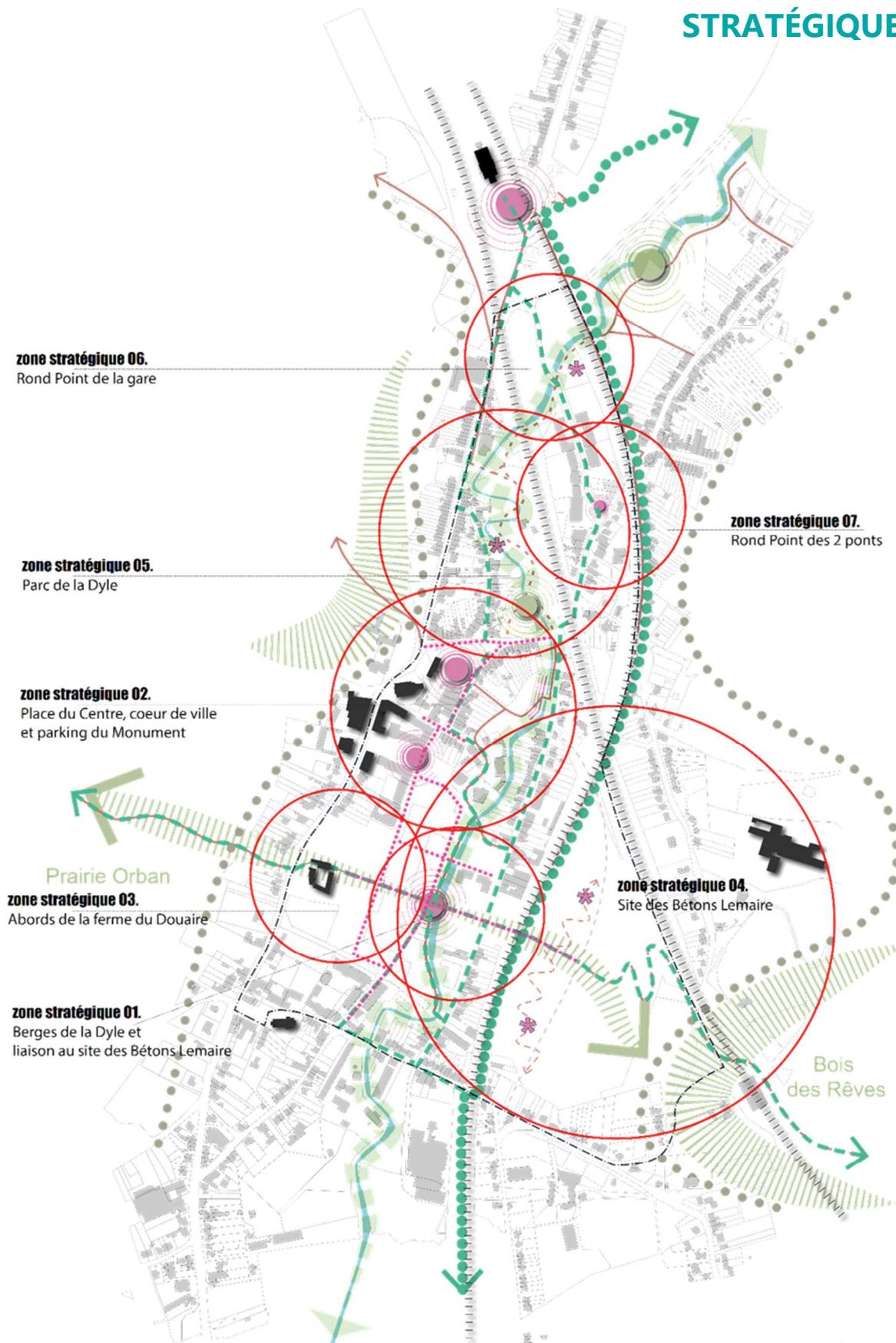
La relocalisation d'un établissement scolaire à destination des sections fondamentales dans le cœur d'Ottignies se justifie donc largement. Outre la réponse aux besoins, développer une infrastructure scolaire offre des opportunités pour participer à la dynamique urbaine. Sa localisation tiendra compte de cette opportunité à rencontrer. Elle devra également tenir compte de l'accessibilité. Ici aussi les déplacements cyclo-piétons seront encouragés. Les aménagements d'espaces publics sont confortables et sécurisés à cet effet. L'accessibilité cyclo-piétonne sera un critère déterminant de localisation et de conception pour cette infrastructure et ses abords.

Idéalement conçue ouverte sur l'espace public, cette école peut opportunément participer à l'animation de l'espace public et profiter des aménagements verts que le schéma directeur ambitionne et le PCAR précise.

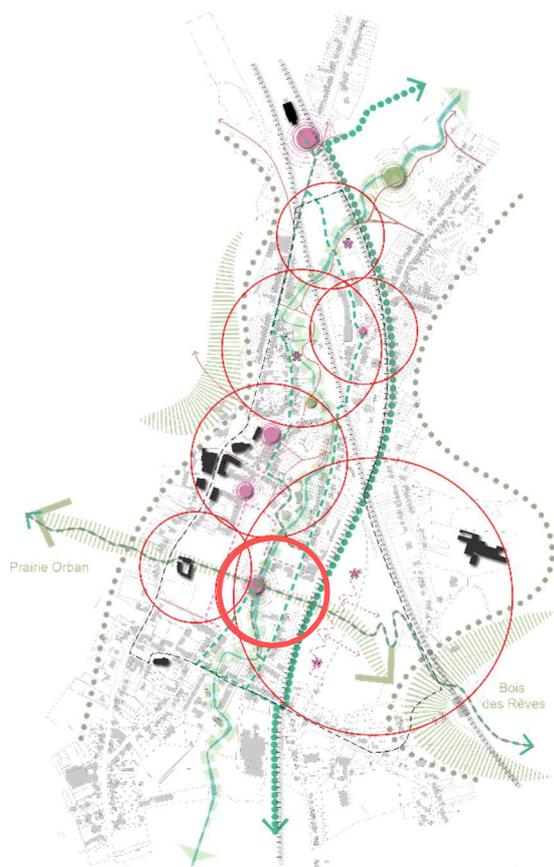
Outre cet équipement scolaire et les commerces, dont on a balisé ci-avant les surfaces et les types attendus, la revalorisation du centre d'Ottignies doit aussi se penser au travers des espaces de travail qui participent eux-aussi à la dynamique urbaine. La fonction tertiaire s'y maintient et d'autres activités économiques insérées en tissu urbain s'y développent telles que les activités liées à l'économie circulaire, le travail collaboratif... Taille, charroi, et nuisances acceptables assurent leur intégration. Ces TPE profitent de l'excellente accessibilité multimodale dont profite le centre d'Ottignies.

On notera également la présence confirmée du commissariat de police au cœur d'Ottignies. L'aménagement de son site, bâtiment(s) et abords, participe à la dynamique et la qualité urbaine insufflées par le schéma directeur et le PCAR.

6 LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR 7 ZONES STRATÉGIQUES

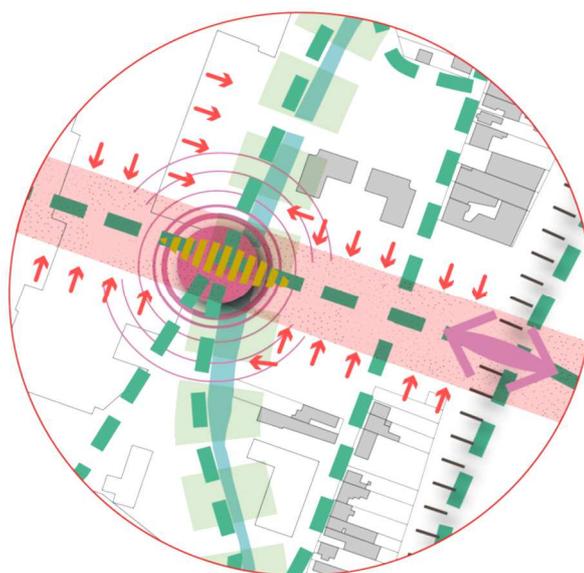


6.1 BERGES DE DYLE ET LIAISON AU SITE DES BETONS LEMAIRE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- (Re)conquérir les berges de la Dyle et viser une plus-value paysagère, écologique et urbaine.
Les berges sont également aménagées dans l'optique d'une gestion de débordement du cours d'eau.
Les berges constituent un chapelet d'espaces publics verts le long de la Dyle. Une cohérence de plantations, de matériaux, de mobilier, de signalétique y est assurée.
- Dégager un espace public ample au croisement de la Dyle et de l'axe Ouest-Est et assurer la fluidité du passage de part et d'autre de la Dyle
- Assurer des rez-de-chaussée animés et des façades qualitatives sur berges et sur l'axe OE
- Garantir autant que possible la continuité de parcours cyclo piétons en bord de Dyle - à envisager à court, moyen et long terme
- Aménager un passage sous voies réservé aux modes actifs et d'une largeur suffisante pour créer la continuité.



PROGRAMMATION

La programmation est pensée avant tout dans l'optique d'une animation de l'espace public au travers de :

- L'aménagement d'espaces de jeux et de détente sur berges et au droit de l'axe vert Ouest-Est
- Commerces, horeca, services et logements



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Plus value urbaine: animation et identité du grand cœur de ville*
- *Logique d'aménagement transversale et long terme des bords de Dyle*

RISQUES à LIMITER

- *Gestion des inondations par débordement*
- *État sanitaire de la Dyle*
- *Promiscuité jardins –quiétude et sécurité*

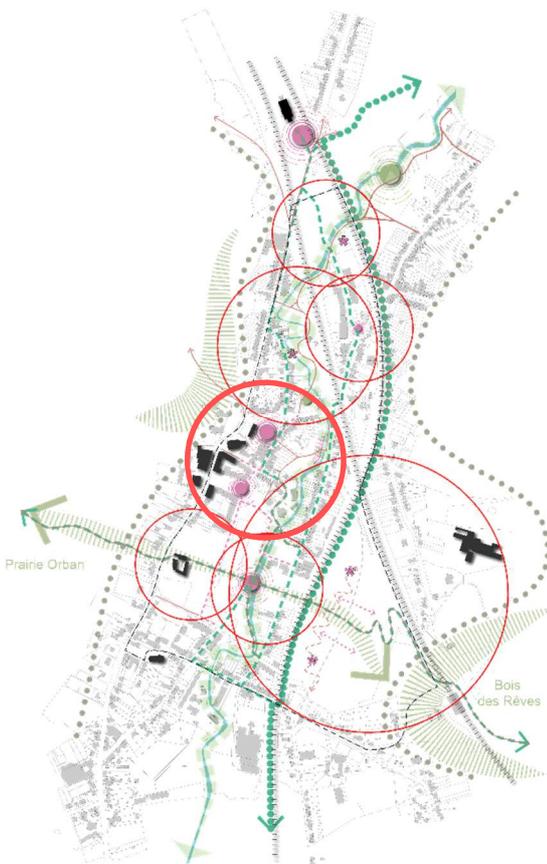


CONDITIONS DE REUSSITE

- *Maîtrise foncière des bords de Dyle ou mécanismes permettant une garantie d'un aménagement continu sur les différentes propriétés*
- *Négociation avec les acteurs des opérations Douaire pour l'aménagement du 'front' de berge et de l'espace public*
- *Financement de l'espace public*
- *Négociation avec les gestionnaires du cours d'eau*
- *Financement, qualité d'aménagement et mise en œuvre du pont sur Dyle, traversée rue du Monument et passage sous voie: négociation avec les développeurs et infrabel.*

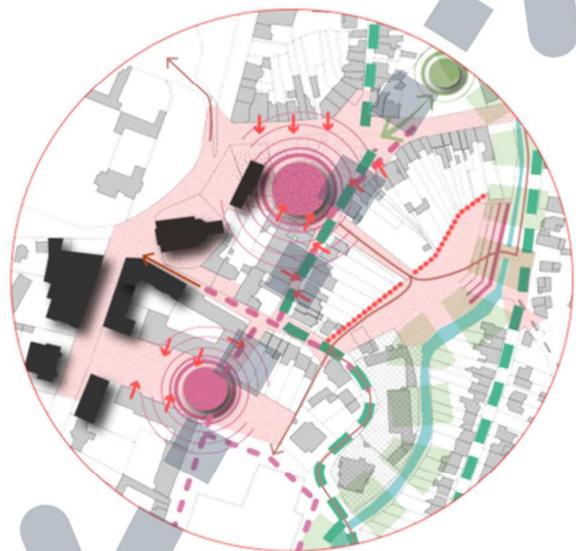


6.2 PLACE DU CENTRE, CŒUR DE VILLE ET PARKING DU MONUMENT



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Valoriser le cœur historique en espace convivial
- Faire du cœur historique un espace à forte dominante cyclo-piétonne, possibilité de piétonnisation à envisager.
- Affirmer la structure spatiale du cœur historique au travers d'un axe principal (axe bd Martin) allant du *parc de la Dyle* vers le Douaire et des espaces publics majeurs qui le jalonnent : place du centre, espace « cœur de ville » et lien à la Dyle via l'espace « parking du Monument ».
- Aménager la place du Centre en espace villageois identitaire, de rencontre. Possibilité d'y concevoir un projet immobilier configurant la place et la rue Astrid.
- Accroître la multifonctionnalité de l'espace public « cœur de ville », singulièrement: sa fonction de séjour. Le stationnement y reste toutefois nécessaire, sans occuper tout l'espace.
- Aménager les berges de Dyle en espace public de séjour en permettant toutefois le débordement du cours d'eau. Envisager la possibilité d'une reconfiguration urbanistique de l'espace « parking du Monument » via l'implantation d'immeubles mixtes et/ou stationnement (aérien ou en ouvrage). L'implantation d'un équipement collectif n'est pas exclue. Soigner la lisière (les fonds de parcelles).





PROGRAMMATION

PLACE DU CENTRE

- Espaces publics animés par l'horeca & commerces + accueil événementiel & marché
- Logements



« PARKING DU MONUMENT »

- Espaces publics en bordure de Dyle
- Possibilité d'envisager du logement et un petit équipement
- Maintien de la fonction de stationnement

CŒUR DE VILLE

- Espaces publics animés par l'horeca & commerces + bureau Logements
- Sstationnement



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Affirmation identitaire du cœur historique*
- *Développement de surfaces commerciales >120m² comme moteur pour dynamiser commerces existants*
- *Création de logements*
- *Aménagement exemplaire de quartier cyclo-piéton*
- *Liaison et continuité avec la zone Douaire*

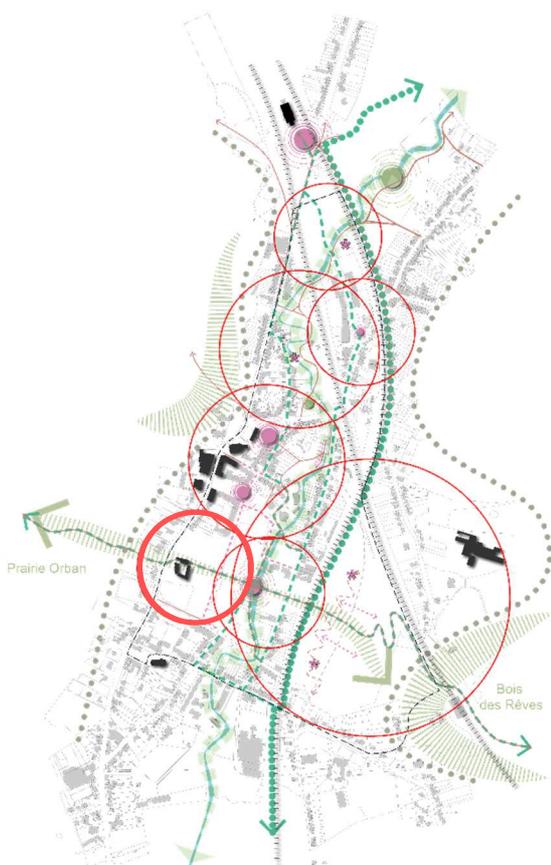
RISQUES à LIMITER

- *Ilots de chaleur*
- *Gestion des inondations par débordement*
- *État sanitaire de la Dyle*
- *Promiscuité jardins –quiétude et sécurité*

CONDITIONS DE REUSSITE

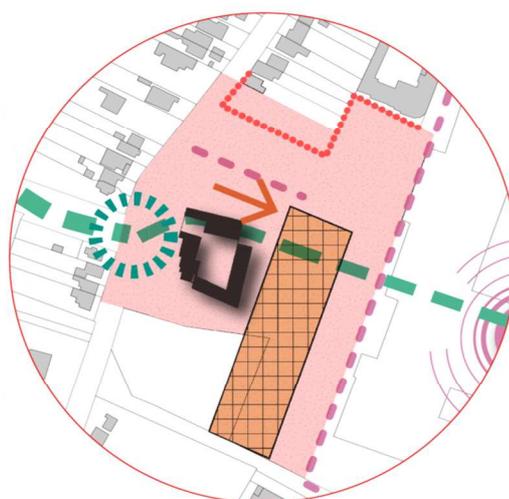
- *Maîtrise foncière des périmètres d'intervention clé, montage de projet (pluralité d'acteurs) et capacité de fédérer les acteurs pour établir le montage financier des opérations, notamment en ce qui concerne la place du Centre*
- *Valorisation patrimoniale et paysagère du presbytère & église et abords*
- *Politique de stationnement affirmée et adhésion à celle-ci*

6.3 LES ABORDS DE LA FERME DU DOUAIRE



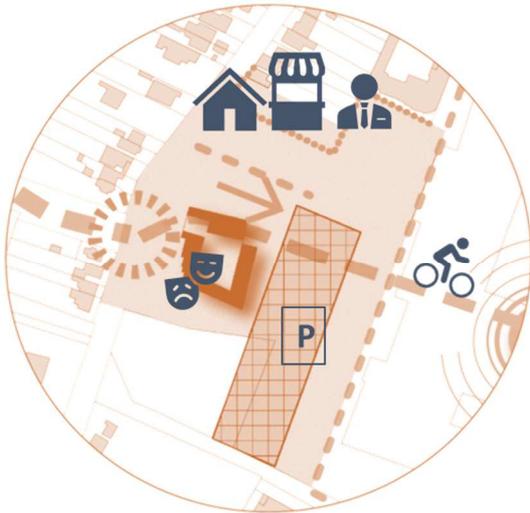
OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Atténuer le caractère routier de l'accès rue des Combattants, réduire l'espace dédié à la voiture
- Valoriser les atouts patrimoniaux et paysagers de la ferme du Douaire (vues paysagères vers et depuis la ferme). Conforter sa vocation culturelle
- Aménager l'axe paysager Ouest-Est (prairie Orban → bois des rêves) en assurant les continuités
- Mettre en œuvre un parking en infrastructure inséré dans le talus et concevoir un aménagement en terrasses.
- Envisager la possibilité de reconfigurer la tête d'îlot (espace dit « Oreille du Douaire ») en assurant la continuité du bâti rue des Combattants, l'intégration dans la pente et la couture au bâti existant.



PROGRAMMATION

- Ferme du Douaire : vocation culturelle
- Opération « *Oreille du Douaire* »:
 - surfaces commerciales – services + logements
- Parking en ouvrage – *min 450 à 700 places - aménagement en terrasses*



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Entrée rue des Combattants qualifiée*
- *Multimodalité affirmée dans l'aménagement*
- *Valorisation patrimoniale de la ferme du Douaire: ancrage identitaire fort*

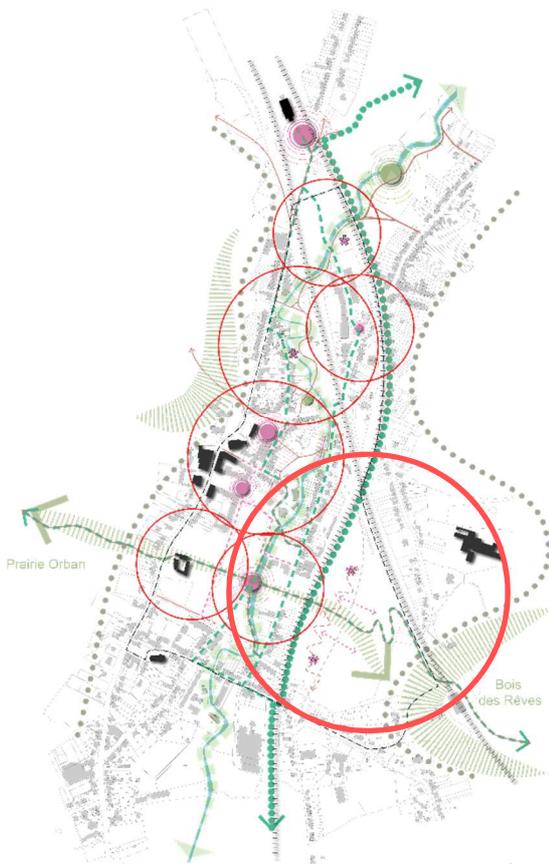
RISQUES à LIMITER

- *Parking en ouvrage : contrainte géotechnique liée à la nature du sous-sol humide + contrainte site classé*

CONDITIONS DE REUSSITE

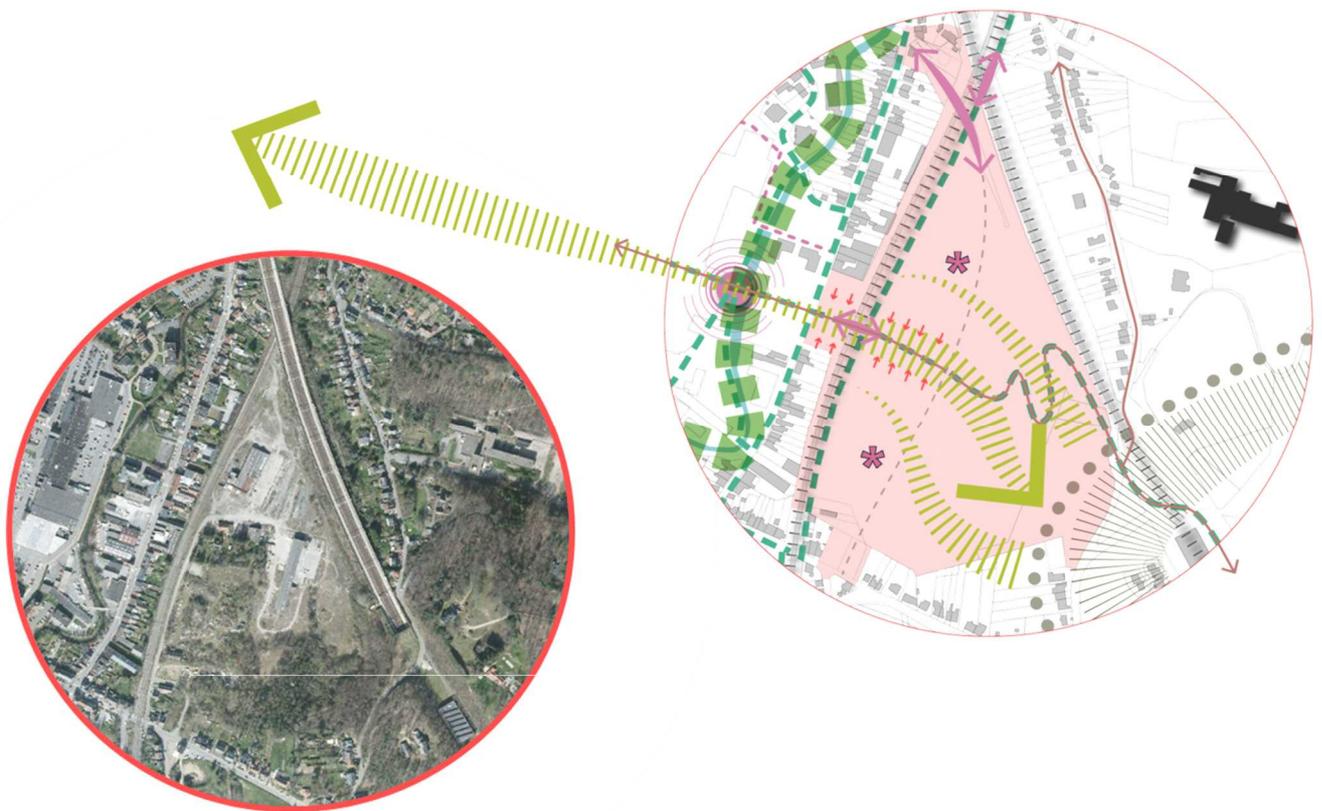
- *Maîtrise foncière des abords de la ferme du Douaire*
- *Maîtrise de la contrainte juridique (site classé)*
- *Stabiliser l'estimation du nombre stationnement nécessaire à cet endroit, compte tenu du cumul de l'offre possible ailleurs*
- *Montage DBFM du parking en ouvrage*
- *Capoter l'opérateur capable d'investir l'Oreille du Douaire*
- *Négociation avec le gestionnaire de la route régionale*
- *Financement de l'espace public*

6.4 LE SITE DES BETONS LEMAIRE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Désenclaver le site en créant
 - une connexion vers le centre par un passage sous voies réservé aux modes actifs
 - une connexion motorisée via passage nord sous voie
- Aménager un axe paysager Ouest-Est à concevoir comme trame paysagère, espace public structurant et continuité fonctionnelle
- Mettre en œuvre une structure urbanistique et paysagère sous forme de « doigts verts » percolant du couvert boisé du bois des rêves → à traduire dans les espaces publics et (semi)privés
- Assurer la continuité vers le bois des rêves
- Assurer un accueil résidentiel pour les familles
- Concevoir la voirie traversante « tout trafic » sous forme de « boulevard »
- Intégrer l'itinéraire cyclable prioritaire le long des voies
- Anticiper le déménagement de l'arrêt SNCB (accès, dépose minute et zone de stationnement)
- Intégrer la relocalisation d'une école fondamentale
- Intégrer une zone de dépose minute du collège du Christ-Roi



PROGRAMMATION

- Logements: maisons (unifamiliales et 'intermédiaires') et appartements
(potentiel de 400 log dont 140 log pour les familles (maisons et habitat intermédiaire) et 260 appartements)
- Mixité fonctionnelle sur l'axe: commerces, services, équipements, espaces mutualisés (co-working et autres), TPE compatibles
- Équipement scolaire -enseignement fondamental
- Espace vert de détente, jeux et régulateur des eaux pluviales
- Poche de stationnement et dépose minute pour le collège du Christ Roi + SNCB



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Réhabilitation d'un chancre urbain*
- *Conception et mise sur le marché de nouveaux modes d'habiter (dont des logements pour les familles)*
- *Connexion à l'itinéraire cyclo rapide: opportunités accrues de liens avec l'hinterland, notamment pour certaines activités économiques, et bien entendu connexion directe et rapide à la gare d'Ottignies*

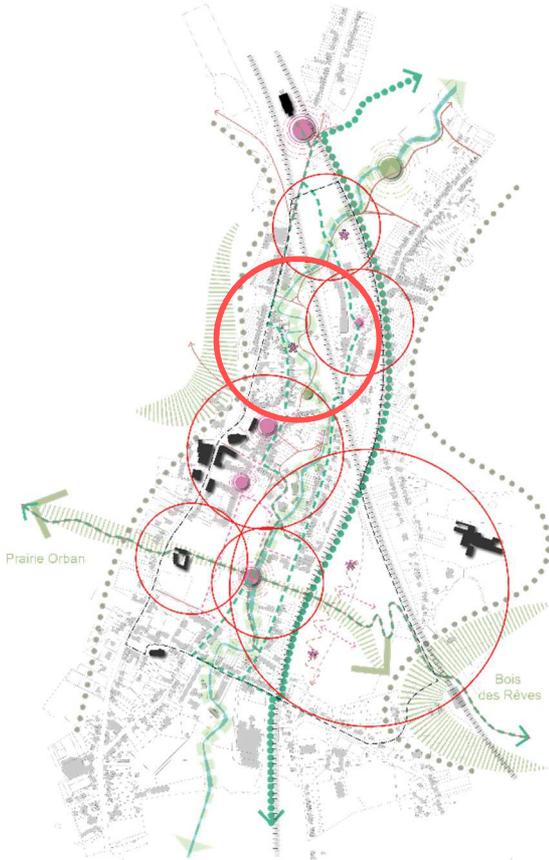
RISQUES à LIMITER

- *Bruits et vibrations*
- *Pollution des sols*
- *Zone humide existante : protection environnementale*
- *Gestion des eaux pluviales*

CONDITIONS DE REUSSITE

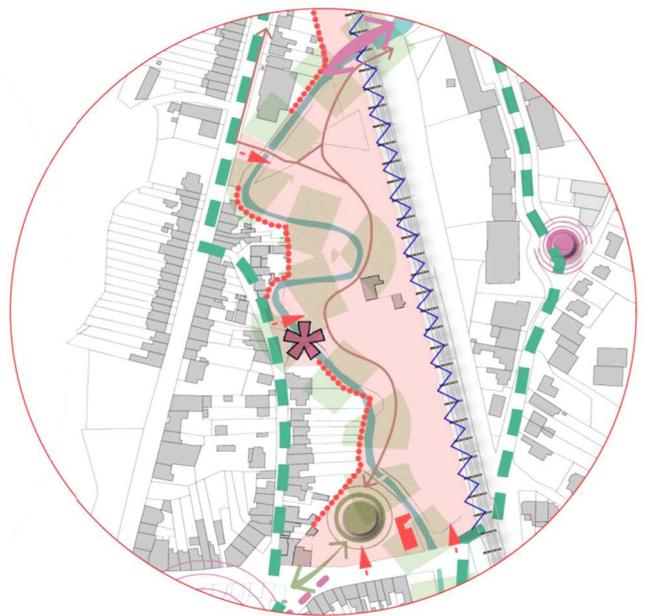
- *Conditionner le développement du site à la réalisation préalable des 2 passages sous voies – faisabilité foncière, technique et financière de ceux-ci*
- *Qualité d'aménagement des passages sous voies (continuité vs rupture) et qualité d'aménagement du débouché rue du Monument*
- *Gestion du trafic sur le site (respect du statut de collecteur)*
- *Coordination des calendriers pour l'aménagement de l'itinéraire cyclo rapide et passages sous voies*
- *Cohérence d'aménagement des espaces verts publics et privés + biodiversité et gestion*
- *Flexibilité et évolutivité des espaces rez-de-chaussée sur l'axe OE*

6.5 LE PARC DE LA DYLE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Offrir un espace vert public de type parc dans le centre d'Ottignies et, le cas échéant, valoriser les espaces verts privés > l'emprise de cet espace vert public sera dépendant de la faisabilité foncière
- Aménager un parcours cyclo piétons en bord de Dyle s'inscrivant dans le maillage cyclo-piéton global. La mise en œuvre de cet itinéraire s'envisage à court, moyen et long terme, selon les opportunités foncières.
- Etudier la possibilité de créer un passage sous le chemin de fer, jouxtant ou en surplomb de la Dyle
- Accroître le maillage des espaces publics en multipliant les accès, autant que possible, (Astrid, Lucas, Combattant)
- Aménager les espaces verts dans la continuité de la trame verte et bleue. Tout comme les autres espaces constitutifs du chapelet d'espaces publics en bordure de Dyle, une cohérence de plantations, de matériaux, de mobilier, de signalétique y est assurée.
- Ne pas exclure la possibilité d'une valorisation immobilière pour autant que celle-ci s'inscrive dans les options de maillage vert et bleu, assure la bonne gestion de l'aléa d'inondation, soit conçue sous forme de « parc habité ».



PROGRAMMATION

- Espace vert public de type parc, balade et de détente
- *Le cas échéant, programmation résidentielle*



OPPORTUNITÉS À SAISIR

- *Activation par l'activité horeca voisine (glacier Carette)*
- *Maillage vert/écologique*

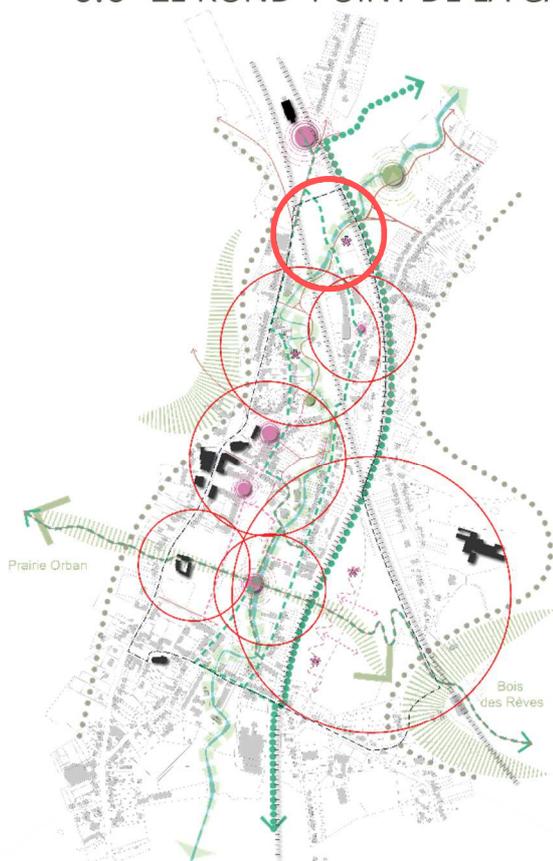
RISQUES À LIMITER

- *Gestion de l'aléa d'inondation*
- *Bruits et vibrations*
- *Ensoleillement / luminosité*
- *Caractère oppressant du mur du chemin de fer*
- *Contrôle social à assurer, notamment via caractère traversant*
- *État sanitaire de la Dyle*

CONDITIONS DE REUSSITE

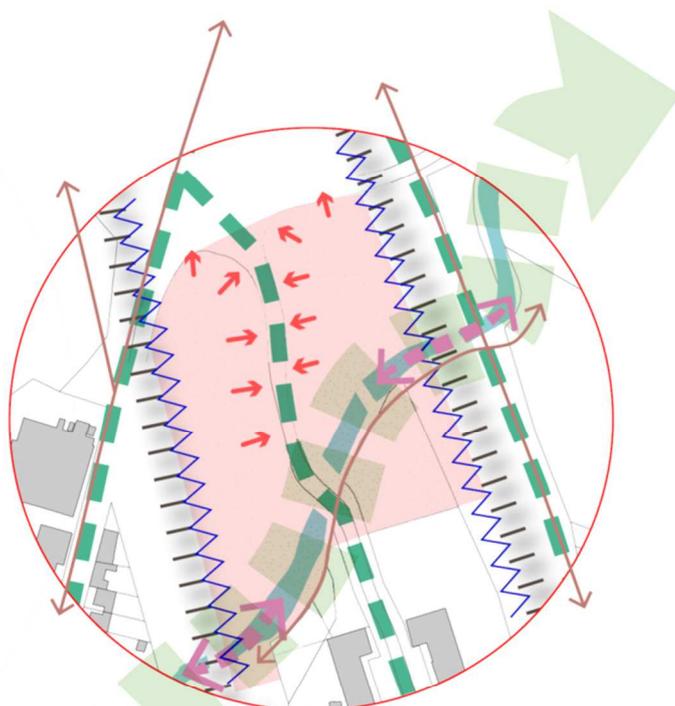
- *Disponibilité /acquisition foncière, financement du projet d'aménagement d'espaces verts*
- *Le cas échéant, négociation avec le(s) propriétaire(s) pour une valorisation foncière en accord avec les objectifs du schéma directeur et les aptitudes à la construction du terrain*
- *Parcours cyclo piéton traversant: accès partie nord à assurer*
- *Opportunité et faisabilité technique du passage sous voie en bordure de Dyle*
- *Plan de plantations et de gestion permettant de garantir la luminosité et l'intégration du mur de chemin de fer*

6.6 LE ROND-POINT DE LA GARE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Assurer la transition entre parvis de gare et les quartiers constitutifs du centre d'Ottignies
- Créer une continuité des ambiances rue Paul Delvaux
- Configurer l'espace public autour du croisement Combattants/Paul Delvaux.
Ne pas exclure l'émergence de bâtiment-signal, en lien avec le parvis de gare et adossé au talus du chemin de fer
- Libérer des emprises au sol au profit d'espaces publics et espaces verts aux abords de la Dyle, intégrer le parcours cyclo-piéton.
- Etudier la possibilité de créer des passages sous les chemins de fer, jouxtant ou en surplomb de la Dyle.



PROGRAMMATION

- Fonctions liées au potentiel de desserte ferroviaire et de l'itinéraire cyclable rapide
Préférer au logement les fonctions de services et tertiaires ou équipements aux abords du chemin de fer
- Petit équipement plein air jalonnant le parcours en bord de Dyle (conforme à la destination de parc public)
- Offres de stationnement liées aux besoins internes des projets



OPPORTUNITES À SAISIR

- Excellente accessibilité multimodale
- Visibilité forte
- Peu d'enjeux d'intégration du bâti et d'acceptabilité des projets

RISQUES à LIMITER

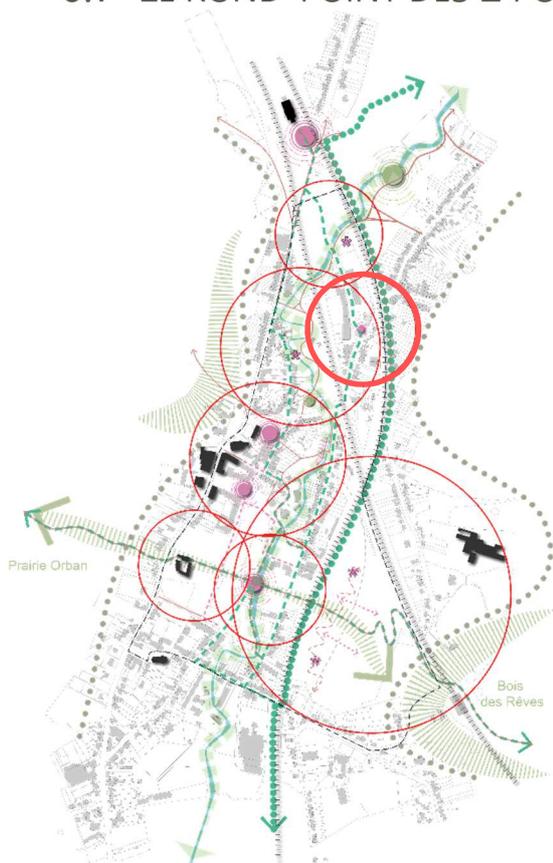
- Bruits et vibrations
- Qualité portante des sols
- État sanitaire de la Dyle
- Gestion de l'aléa d'inondation



CONDITIONS DE REUSSITE

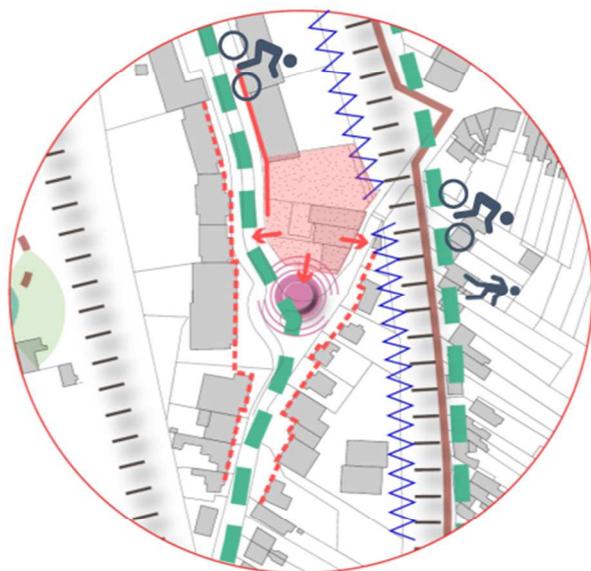
- Capter l'opérateur capable de développer les projets immobiliers
- Maîtrise du calendrier + impacts chantier de transformation de la gare
- Opportunité et faisabilité technique du passage sous voie en bordure de Dyle

6.7 LE ROND-POINT DES 2 PONTS



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Qualifier l'espace public du « rond-point » par le bâti (implantation, architecture, fonctions) et l'aménagement des abords et de la voirie
- Assurer la sécurité des divers usagers et la lisibilité des parcours cyclo-piétons
- Assurer une continuité du maillage planté rue Paul Delvaux
- Gérer le stationnement visiteurs sur la parcelle



PROGRAMMATION

- Programmation mixte services-logements et possibilité de commerces/horeca au rez



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Visibilité forte sur croisement – opportunité d'aménager un lieu-repère urbain*
- *Horeca comme acteur d'animation de l'espace public*

RISQUES à LIMITER

- *Bruits et vibrations*
- *Proximité directe de trafic motorisé → sécurité, quiétude et qualité de l'air*

CONDITIONS DE REUSSITE

- *Maîtrise foncière ou mobilisation d'acteurs autour d'un projet commun*
- *Polyvalence et réversibilité des espaces*
- *Financement et montage d'une opération mixte (multiplicité d'acteurs)*
- *Gestion du stationnement selon les besoins à estimer*
- *Le cas échéant, motivation d'écart au S.O.L (implantation, voire destination)*



SCHEMA DIRECTEUR DU CENTRE D'OTTIGNIES

Commune d'Ottignies – Louvain-la-Neuve

LIVRET2 :

**AMBITIONS, OPTIONS ET DIRECTIVES, PRINCIPES
D'AMENAGEMENT DES ZONES STRATEGIQUES**

Jun 2022



Centre de recherches et d'études pour l'action territoriale - UCL

Place du Levant, 1 - B-1348 Louvain-la-Neuve

Tél : +32(0)10 47.21.27 - Fax : +32(0)10 47.87.13 –

Courriel: CREAT-UCL@uclouvain.be

URL : www.creat-Uclouvain.be

0 SOMMAIRE

0	SOMMAIRE	2
1	INTRODUCTION : MOTIVATIONS ET PORTEE DU DOCUMENT	3
2	SYNTHESE DES ATELIERS URBAINS ET RESULTATS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE SUR PLACE DU CENTRE	4
3	SYNTHESE DES ENJEUX	5
4	LES AMBITIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DU CENTRE D'OTTIGNIES	7
5	LES OPTIONS ET DIRECTIVES GUIDANT LES AMENAGEMENTS DU CENTRE D'OTTIGNIES	8
<hr/>		
5.1	LA VOCATION DES QUARTIERS CONSOLIDEE	9
5.2	LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS, VECTEURS DE CONTINUITES ET D'ANIMATION URBAINE	10
5.2.1	<i>LA VOCATION DES ESPACES PUBLICS</i>	11
5.2.2	<i>LE PARTAGE ET LA MULTIMODALITE</i>	12
5.2.3	<i>LES CONTINUITES ET CONNEXIONS</i>	15
5.2.4	<i>L'ACCESSIBILITE DES VEHICULES MOTORISES ET LE STATIONNEMENT</i>	16
5.3	LA NATURE AU CŒUR DES AMENAGEMENTS	17
5.4	UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL QUALITATIF ET ACCESSIBLE	18
5.5	LE COMMERCE, FACTEUR DE RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE	19
5.6	DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET ACTIVITES ECONOMIQUES : ELEMENTS DE DYNAMIQUE URBAINE	21
6	LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT POUR 7 ZONES STRATEGIQUES	22
<hr/>		
6.1	BERGES DE DYLE ET LIAISON AU SITE DES BETONS LEMAIRE	23
6.2	PLACE DU CENTRE, CŒUR DE VILLE ET PARKING DU MONUMENT	25
6.3	LES ABORDS DE LA FERME DU DOUAIRE	28
6.4	LE SITE DES BETONS LEMAIRE	30
6.5	LE PARC DE LA DYLE	33
6.6	LE ROND-POINT DE LA GARE	35
6.7	LE ROND-POINT DES 2 PONTS	37

1 INTRODUCTION : MOTIVATIONS ET PORTÉE DU DOCUMENT

La ville d'Ottignies connaît de nombreux bouleversements depuis les 3 dernières décennies. L'aménagement du cœur de ville, la transformation progressive des maisons de maîtres en immeubles à appartements, l'urbanisation de la prairie Orban, la rénovation de la Mégisserie, les travaux d'infrastructures à proximité de la gare d'Ottignies dans le cadre du RER, le réaménagement de la rue Lucas, de l'avenue Reine Astrid et du boulevard Martin, le réaménagement de la N237 dans la traversée d'Ottignies, ... sont autant d'interventions qui marquent la transformation de la localité. D'autres mutations s'invitent, tels le projet immobilier qui transformera le visage de la rue du Monument et la réhabilitation dans les années à venir de la zone industrielle des Bétons Lemaire, sans oublier le développement du quartier de gare pour ne citer qu'elles.

En lien avec ces modifications passées et attendues, la Ville d'Ottignies mène depuis plusieurs années une série de réflexions sur son territoire communal. Elle a révisé son schéma de développement communal et son guide communal d'urbanisme. Elle a aussi mené une étude d'orientation urbanistique du quartier de la gare et poursuit l'élaboration du PCAR sur le site connexe dit « des Droits de l'Homme ».

Le schéma directeur du centre d'Ottignies s'inscrit dans cette dynamique de réflexion stratégique. Au travers du schéma directeur, **la Commune se dote d'une vision sur le moyen et le long terme du devenir de la ville sans figer de projets précis, tant dans leur programmation fine que la forme qu'ils adoptent.** Il ne s'agit donc pas ici de dresser une image « figurative » d'Ottignies en 2035, mais bien de **fixer les balises qui permettront à la Ville d'Ottignies d'accompagner sa requalification et son développement de manière globale et cohérente** en restant fidèle au fil rouge établi ce jour au travers du présent document.

La Ville est consciente du rôle moteur que joue la ville d'Ottignies en tant que centralité et le confirme, mais est aussi consciente des impacts qu'un développement non maîtrisé peut engendrer. Elle désire à ces fins soutenir et guider les mutations urbanistiques qui se présentent dans le centre et qu'il est pertinent de susciter, en assurant une vision globale et stratégique permettant d'assurer un **devenir soutenable et profitable, et de garantir le bien-être de tous.**

Le Schéma directeur du centre d'Ottignies est un document d'orientation que la Ville adopte. **Comme toute étude d'orientation, les projets à venir doivent respecter l'esprit du document. Volontairement non figé dans une spatialisation précise, le document s'attèle à définir cet « esprit » au travers des ambitions, des options et directives et des principes d'aménagement** énoncés pour une série de zones stratégiques qui ont été identifiées.

Ces éléments de stratégie s'appuient sur le diagnostic établi qui a permis de relever les principaux enjeux rappelés ci-après.

2 SYNTHÈSE DES ATELIERS URBAINS ET RÉSULTATS DE LA PARTICIPATION CITOYENNE SUR PLACE DU CENTRE

Le schéma directeur d'Ottignies s'appuie sur les enjeux identifiés lors d'une phase de participation citoyenne menée en préliminaire du présent livret.

Les Ateliers Urbains, organisés entre 2016 et 2017, ont rassemblé une quarantaine d'habitants d'Ottignies. Ce processus participatif a été animé par un bureau indépendant (Tr@me) et s'est concentré sur le périmètre du schéma directeur. Les différentes réflexions engagées ont participé à enrichir le diagnostic, à saisir les sensibilités et révéler les volontés citoyennes pour le centre d'Ottignies. Cette démarche a ainsi pu alimenter les ambitions recherchées.

L'organisation d'ateliers urbains a permis de confirmer des enjeux et déterminer une série d'options urbanistiques dont on retiendra parmi les principales :

1. La mise en valeur d'une trame verte « nord-sud » suivant le cours de la Dyle et d'une trame « est-ouest » reliant la prairie Orban au Bois des Rêves.
2. L'importance d'un travail sur les ruptures
3. La volonté de faire percoler les espaces verts du Bois des Rêves vers le centre et, à cette fin, consacrer une surface d'espace vert non négligeable sur le site des Bétons Lemaire (doigts verts)
4. Le développement de la mobilité douce et la diminution de l'impact de l'automobile
5. Le développement et la valorisation des espaces publics dans le centre d'Ottignies.

Le schéma directeur et le PCAR du Douaire transcrivent ces idées dans le respect de la spécificité des 2 documents. Ils s'inspirent assurément de la démarche qualitative et sensible que les ateliers urbains ont apportée.

A l'automne 2021, une participation citoyenne relative à la place du Centre a été lancée, au travers d'un questionnaire, puis d'ateliers. Il est ressorti des réponses du questionnaire que les habitants attendent pour cette place :

- *Un souhait de davantage d'HoReCa sur cette place.*
- *Des commerces également, mais dans une moindre mesure : d'abord des commerces alimentaires et de proximité (épicerie, boulangerie, boucherie), ensuite des commerces d'équipement de la personne et de la maison.*
- *L'élément principal qui améliorerait la place et les rues adjacentes pour les répondants serait la présence à la fois d'un espace vert et d'un espace ludique. Ces deux éléments arrivent à égalité, en première position. Un espace d'animations et la mise en valeur du patrimoine semblent moins essentiels.*
- *Au sujet du stationnement, le désir de davantage de stationnement pour les voitures et le désir de moins de stationnement pour les voitures en surface sont à égalité. Le désir d'obtenir davantage de stationnement pour les vélos est aussi un des souhaits les plus exprimés.*

Pour ce qui concerne les deux ateliers participatifs organisés en mars 2022, on se référera pour plus de détails aux PV de ces 2 ateliers qui sont publiés sur le site internet de la Ville. (<https://www.oln.be/fr/ma-ville/services-au-public/activites-citoyen/participation/ateliers-participatifs/place-du-centre>)

3 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Le premier livret de ce rapport énonce les caractéristiques du centre d'Ottignies au travers des moteurs de développement que sont le résidentiel, le cadre de vie, les équipements et services, le commerce et la mobilité. Ces 5 thématiques sont décodées sous l'angle des fonctions polarisatrices du centre d'Ottignies permettant de contextualiser la structure spatiale, la dynamique de développement et pointer les enjeux qui sont liés.

Le moteur résidentiel invite à poser la question de l'offre résidentielle à prévoir au centre d'Ottignies pour assurer la bonne complémentarité par rapport à l'offre existante. Le moteur 'cadre de vie' pose quant à lui la question des aménités environnementales permettant d'assurer une qualité résidentielle en valorisant la Dyle et en aménageant les espaces publics entre autres. Le moteur 'équipements et services' contextualise l'offre existante et les besoins qui font jour alors que le moteur commercial pose quant à lui la question du positionnement commercial au regard de la croissance démographique, de la pression automobile et de la spécialisation à affirmer pour le centre d'Ottignies. Enfin, le moteur 'mobilité', épineuse problématique due à la configuration de vallée et à la polarisation des flux, aborde les enjeux de hiérarchie du réseau, d'approche multimodale et de report de modes.

On retient de ces analyses les enjeux transversaux suivants :

1. Le développement du logement dans la vallée est une priorité territoriale car il participe positivement à la réduction de l'étalement urbain. Toutefois, celui-ci ne peut s'effectuer sans prise en compte des impacts, notamment en termes de mobilité et de besoins en services ou encore d'espaces publics et d'espaces verts. **L'offre résidentielle doit être modulée au regard des potentialités de densification soutenable des quartiers existants et du potentiel de requalification des friches et espaces déstructurés du centre d'Ottignies.**
2. Le centre d'Ottignies: pour qui? Une densification soutenable doit l'être du point de vue quantitatif (capacité d'absorber un nombre de logements) mais aussi, et avant tout, du point de vue qualitatif : **une offre équilibrée en logements afin d'accueillir une population diversifiée, garantir un centre financièrement accessible à tous et assurer la bonne habitabilité les logements.** Ainsi, il s'agit de garantir l'accueil des familles, l'accueil d'une population plus âgée, mais aussi l'accueil des revenus plus modestes. Le marché immobilier ne suffit généralement pas à réguler cette offre.
3. Des enjeux importants se posent en matière de cadre de vie et d'espace public. **Le centre d'Ottignies montre une juxtaposition d'interventions urbanistiques et architecturales déforçant son identité, à laquelle on peut ajouter la négation du facteur environnemental et paysager.** Le schéma directeur doit aider à parer à ces faiblesses et poser les balises pour forger une identité, mettre en valeur les éléments naturels que sont la Dyle et les paysages de fond de vallée et coteaux, valoriser le patrimoine, ou encore requalifier les espaces publics en les considérant pleinement comme leviers d'animation et d'attractivité.
4. Le développement résidentiel permet de consolider l'offre existante des équipements et services, mais induit également de nouveaux besoins. Parmi les besoins, la relocalisation d'une **école fondamentale** est identifiée. Le centre d'Ottignies possède également les **atouts pour développer une offre en activités économiques en milieu urbain** liées notamment à l'économie circulaire et collaborative (espaces de co-working...).
5. Tout comme les équipements et services, le développement résidentiel induit des besoins accrus pour la fonction commerciale. Ici aussi, il ne s'agit pas de réfléchir uniquement en termes de surfaces supplémentaires à consacrer, mais il s'agit tout autant de **repositionner le commerce du centre d'Ottignies en visant une ambiance urbaine qualitative** et en recherchant la bonne complémentarité commerciale à l'échelle communale et supra-communale.
Cela induit de facto des options à poser en matière de mobilité et d'espaces publics (accessibilité,

stationnement, déambulation commerciale), des balises pour guider le type et la diversité commerciale ainsi que la cohabitation avec la fonction résidentielle.

La fonction commerciale dans le centre d'Ottignies ne peut être posée sans prendre en compte la spécificité du *Douaire*, vaste espace commercial rassemblant des dizaines d'enseignes. **Aujourd'hui attractif en termes de dynamisme et de santé économique, le devenir du complexe bâti du Douaire ne peut omettre sa position urbaine centrale et son rôle moteur dans la requalification du centre d'Ottignies**, notamment vis-à-vis des continuités spatiales à rechercher, d'espaces publics animés à trouver ou encore la valorisation de la Dyle.

6. En ce qui concerne la mobilité, les enjeux sont multiples. Dans un contexte déjà tendu en termes d'intensité des flux et dans la perspective d'une densification du fond de vallée, **la régulation de la congestion et la bonne irrigation des quartiers sont des questions fondamentales** qui doivent trouver réponse à la fois à l'échelle supra-communale et, complémentirement, à l'échelle du centre d'Ottignies au travers de la hiérarchie et de la spécialisation du réseau local. A ces enjeux doit se combiner la **multimodalité à accroître**. La vallée possède de bons atouts à faire valoir avec son chemin de fer et les potentialités de mobilité cyclable. **Non seulement apte à réduire l'intensité des flux automobiles, une multimodalité organisée dans la ville d'Ottignies est également un vecteur d'ambiance urbaine plus attractive** au travers d'espaces publics aménagés en faveur de la mobilité active. Ce sera, indéniablement, une priorité à fixer dans les aménagements à venir.

Pour autant, la question du stationnement lié aux fonctions résidentielle et commerciale ne doit pas être évacuée des enjeux fondamentaux pour le centre d'Ottignies.

7. Le site des **Bétons Lemaire, large espace industriel à proximité directe du cœur d'Ottignies, mais coupé de celui-ci par le chemin de fer, possède un atout considérable pour le développement du centre d'Ottignies, pour autant que des aménagements significatifs soient effectués pour son désenclavement**. En effet, un développement en enclave ne peut être accepté, au risque de créer des discontinuités morphologiques et fonctionnelles en défaveur de l'ensemble des parties prenantes. Au contraire, profiter de cette opportunité foncière pour requalifier une friche, créer des continuités sur un axe transversal de la vallée, notamment vers le Bois des Rêves, mais aussi contribuer à la fluidité des flux à l'échelle du centre d'Ottignies et créer des continuités paysagères et d'espaces verts avec le Bois des Rêves sont autant de défis que le développement du site des Bétons Lemaire doit relever.

4 LES AMBITIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'OTTIGNIES

L'analyse de la situation actuelle et l'observation des tendances au travers des moteurs de développement ont mis en évidence les enjeux qui se posent pour accompagner le développement du centre d'Ottignies. Il s'agit de prendre en compte le positionnement d'Ottignies à une plus large échelle et relever les défis d'une réappropriation qualitative du centre. Ceux-ci renvoient tant à l'organisation des espaces et des flux, à la manière de guider les mutations urbanistiques et de gérer les extensions par-delà le chemin de fer qu'à la mise en exergue des éléments fondamentaux du site de fond de vallée dont la *Dyle* constitue la colonne vertébrale, ainsi que les aménagements à mener pour augmenter la qualité du cadre de vie des habitants.

Les ambitions pour le centre d'Ottignies visent à renforcer et intensifier la centralité communale en définissant les lignes directrices assurant un développement désirable, soutenable, performant sur le plan social, environnemental et économique. Le développement cohérent et la lisibilité de la centralité seront assurés au travers d'un aménagement urbain qualitatif.

Trois axes permettent de rencontrer cette ambition générale :

Le centre d'Ottignies : **une centralité renforcée**

Le centre d'Ottignies est renforcé au travers d'une identité affirmée, d'une mixité fonctionnelle et d'un développement résidentiel attractif et soutenable. Il tire pleinement parti de son potentiel d'accessibilité et de report modal.

Au travers du renforcement de la centralité d'Ottignies, la Ville concrétise la stratégie territoriale visant à privilégier l'urbanisation dans la vallée au profit du maintien des espaces ouverts sur les plateaux.

Le centre d'Ottignies : **un territoire accueillant et désirable**

Le centre d'Ottignies s'affirme comme entité accueillante et désirable au travers d'une offre de logements diversifiée et accessible, d'une offre en commerces, services et équipements et autres activités économiques urbaines, d'un espace public de qualité, convivial, attractif et verdurisé, ou encore d'une animation culturelle.

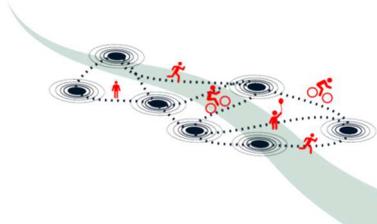
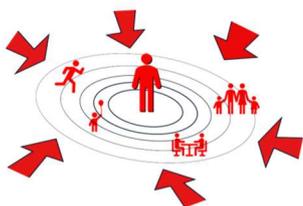
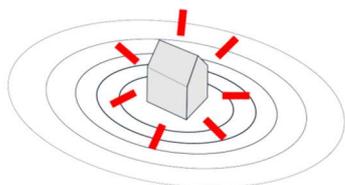
L'aménagement des espaces publics et des espaces verts ainsi que la valorisation de la *Dyle* et ses berges sont des modalités essentielles pour rencontrer les ambitions d'un développement urbanistique qualitatif, accueillant.

La requalification de sites économiques et industriels en cœur de centralité participe par ailleurs à renforcer la désirabilité du centre d'Ottignies.

Un trafic automobile régulé grâce et au profit d'une mobilité active est un levier pour rendre le centre d'Ottignies désirable et qualitatif, pour le résidentiel et l'ensemble des activités présentiellees.

Le centre d'Ottignies : **un territoire plus perméable**

Des tissus urbanistiques sont rendus plus perméables. La requalification des espaces du centre d'Ottignies concourt à augmenter la continuité et la lisibilité spatiale et paysagère, réduire les ruptures, augmenter les connexions entre les quartiers et désenclaver les zones enserrées.



5 LES OPTIONS ET DIRECTIVES GUIDANT LES AMÉNAGEMENTS DU CENTRE D'OTTIGNIES

Pour rencontrer les ambitions visant à assurer, pour le centre d'Ottignies, un développement désirable, soutenable, performant sur le plan social, environnemental et économique, des options et directives déclinées en 6 points sont décrites et illustrées ci-après.

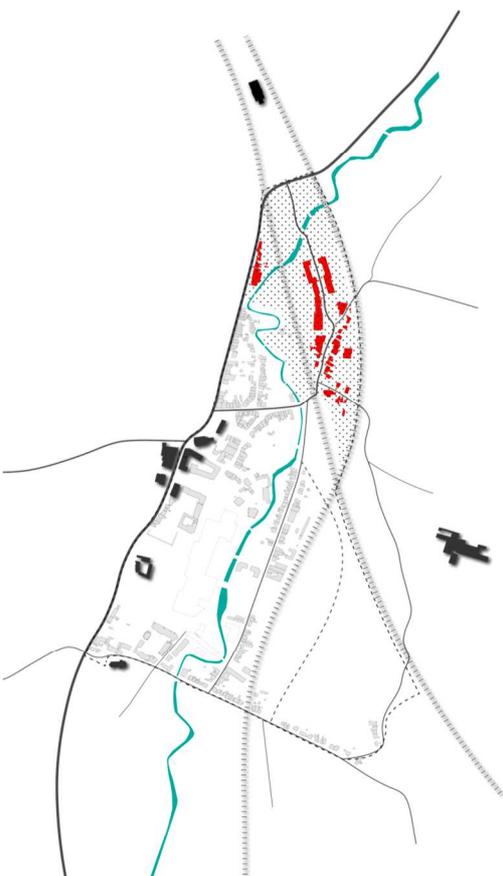
Les aménagements, qu'ils s'agissent de projets d'urbanisation, de reconversion, de changement d'affectations, d'espaces publics ou d'espaces verts, respectent ces options et mettent en œuvre ces directives.

1. La **vocation** des quartiers consolidée
2. Les **espaces publics** et les espaces verts, vecteurs de continuités et d'animation urbaine
3. La **nature** au cœur des aménagements
4. Un **développement résidentiel qualitatif** et accessible
5. Le **commerce**, facteur de renforcement de la centralité
6. Des **équipements, services et activités économiques**, éléments de dynamique urbaine

5.1 LA VOCATION DES QUARTIERS CONSOLIDEE

Le centre d'Ottignies comporte plusieurs quartiers caractérisés par une morphologie et une identité propres. Les aménagements à mener confortent les **ambiances multiples et complémentaires** du centre d'Ottignies en s'appuyant sur ses caractéristiques topographiques et paysagères de fond de vallée, sur son patrimoine, sur l'articulation entre les différents tissus urbanistiques, sur l'affirmation des vocations de quartiers définies au travers de la programmation générale et des ambiances. Les espaces publics et les espaces verts assurent les continuités et sont fédérateurs.

Quartier des Ponts



Le quartier des Ponts joue un rôle d'articulation et de transition entre le cœur historique et le quartier de gare. Lieu de passage, il est aussi valorisé comme lieu de vie, d'activités et de travail.

Cœur historique



Le cœur historique, lieu identitaire, est requalifié en prenant appui sur les repères patrimoniaux que les aménagements et urbanisations nouvelles mettent en valeur. Le cœur historique est valorisé autour des espaces publics majeurs que sont la place du centre, le cœur de ville et l'espace dit « parking du Monument ». La qualification de l'espace public comme espace dédié prioritairement au cyclo piéton permet la rencontre et est facteur d'animation urbaine (horeca..). Le cœur historique renoue un lien fort avec les éléments naturels : la trame bleue et la trame verte y sont structurantes.

Grand cœur de ville



Développé de part et d'autre du chemin de fer, le « grand cœur de Ville » est un quartier habité, structuré autour et pour la qualité résidentielle et les fonctions présentes. Il accueille logements, commerce, services, équipements et activités économiques compatibles. La requalification des espaces publics et du bâti participe à renforcer le caractère de centralité. Articulée autour de la trame verte et la trame bleue, la composition urbanistique offre des îlots semi ouverts et un espace public dédié prioritairement aux piétons et cyclistes.

5.2 LES ESPACES PUBLICS ET LES ESPACES VERTS, VECTEURS DE CONTINUITES ET D'ANIMATION URBAINE

Eléments fondamentaux des options d'aménagement qui permettront au centre d'Ottignies d'être attractif et désirable pour la fonction résidentielle et l'animation urbaine, les espaces publics et les espaces verts sont au cœur de la stratégie de valorisation et de requalification du centre.

Les tendances et enjeux l'ont montré : l'espace public est délaissé, congestionné par le trafic automobile et le stationnement dont l'emprise est très importante. Pourtant, relever le défi d'un centre habité et animé demande d'y retrouver une qualité résidentielle et présentielle ; celle-ci passe impérativement par un apaisement de l'espace public. Loin d'être évident à mettre en œuvre, Ottignies possède néanmoins de précieux atouts pour mener une **stratégie d'apaisement et de valorisation de ses espaces publics**.

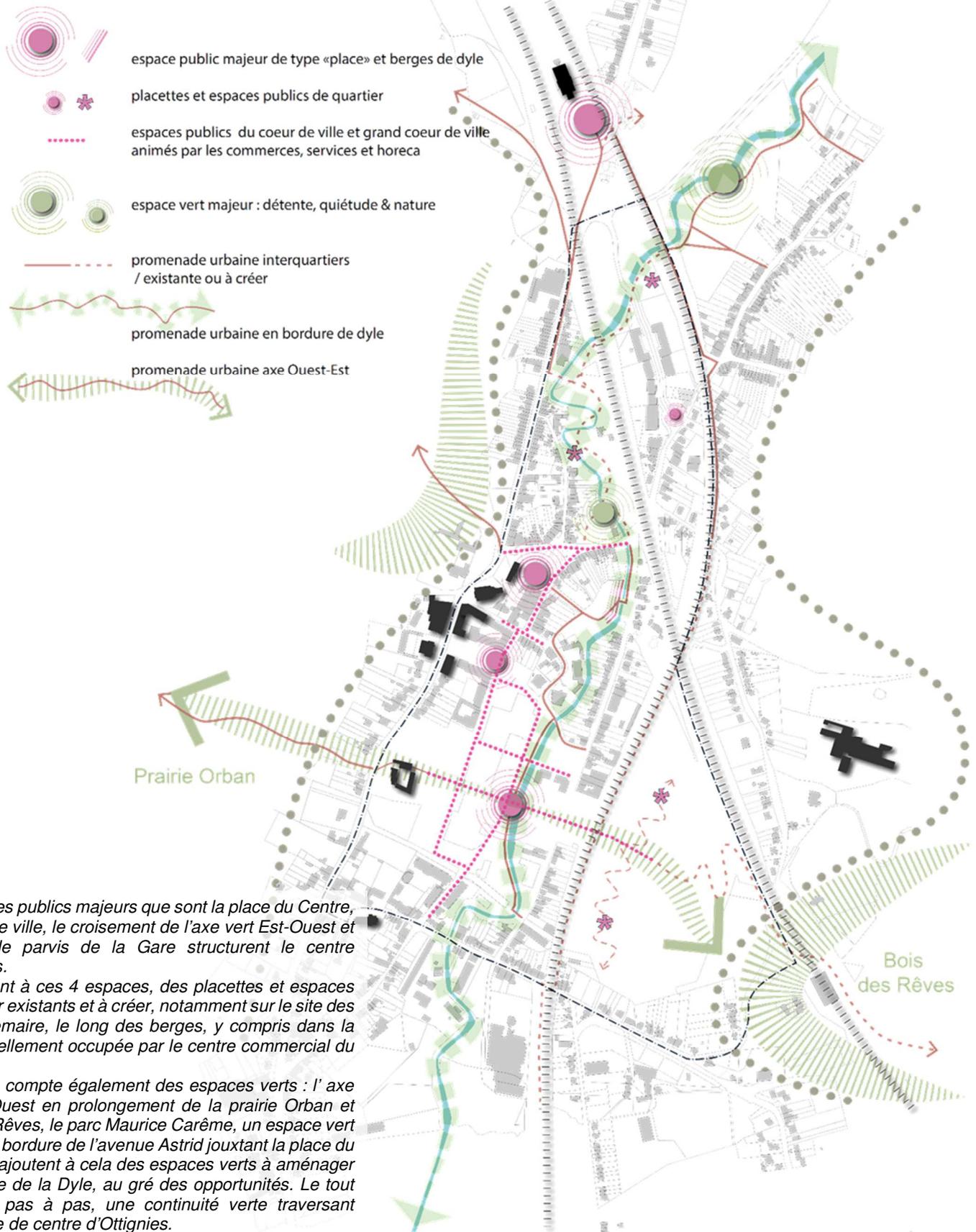
En matière de mobilité d'une part, on relèvera les mesures pour maîtriser et organiser le trafic, gérer le stationnement, et **tirer parti de la multimodalité en offrant les conditions de sécurité et de confort pour les modes actifs** : c'est une priorité. La proximité de la première gare wallonne et la présence d'une imposante gare de bus place Ottignies au cœur du réseau de transport public. Cet atout considérable se traduit par un potentiel important de captation de personnes qui est mis au profit de la dynamique urbaine : écoles et autres équipements, services, lieux de travail et résidentiel bien sûr.

D'autre part, le potentiel de **reconquête des espaces publics pour leur fonction de séjour** (c'est-à-dire les aménagements qui permettent, motivent et invitent à séjourner, demeurer dans l'espace public) doit être pleinement pris en compte : l'espace public peut opportunément se redécouvrir comme lieu de rencontre, de convivialité, de jeux, de repos, de citoyenneté.

Le schéma directeur propose, pour guider les aménagements à concevoir pour les espaces publics, 4 schémas de principes :

1. La **vocation des espaces publics** représente l'ossature des espaces publics de centre d'Ottignies en distinguant les types, vocations et ambiances
2. Le **partage et la multimodalité** représente les principes d'organisation du trafic motorisé et le réseau dédié aux modes actifs
3. Les **continuités et connexions** pointe les lieux clés où une attention spécifique est requise pour limiter les ruptures et assurer le maillage des réseaux
4. **L'accessibilité des véhicules motorisés et le stationnement** fait le point sur les dispositifs de stationnement répartis dans le centre d'Ottignies.

5.2.1 LA VOCATION DES ESPACES PUBLICS



> 4 espaces publics majeurs que sont la place du Centre, le Cœur de ville, le croisement de l'axe vert Est-Ouest et la Dyle, le parvis de la Gare structurent le centre d'Ottignies.

> S'ajoutent à ces 4 espaces, des placettes et espaces de quartier existants et à créer, notamment sur le site des Bétons Lemaire, le long des berges, y compris dans la zone actuellement occupée par le centre commercial du Douaire

> Ottignies compte également des espaces verts : l'axe vert Est-Ouest en prolongement de la prairie Orban et Bois des Rêves, le parc Maurice Carême, un espace vert à créer en bordure de l'avenue Astrid jouxtant la place du Centre. S'ajoutent à cela des espaces verts à aménager en bordure de la Dyle, au gré des opportunités. Le tout constitue, pas à pas, une continuité verte traversant l'ensemble de centre d'Ottignies.

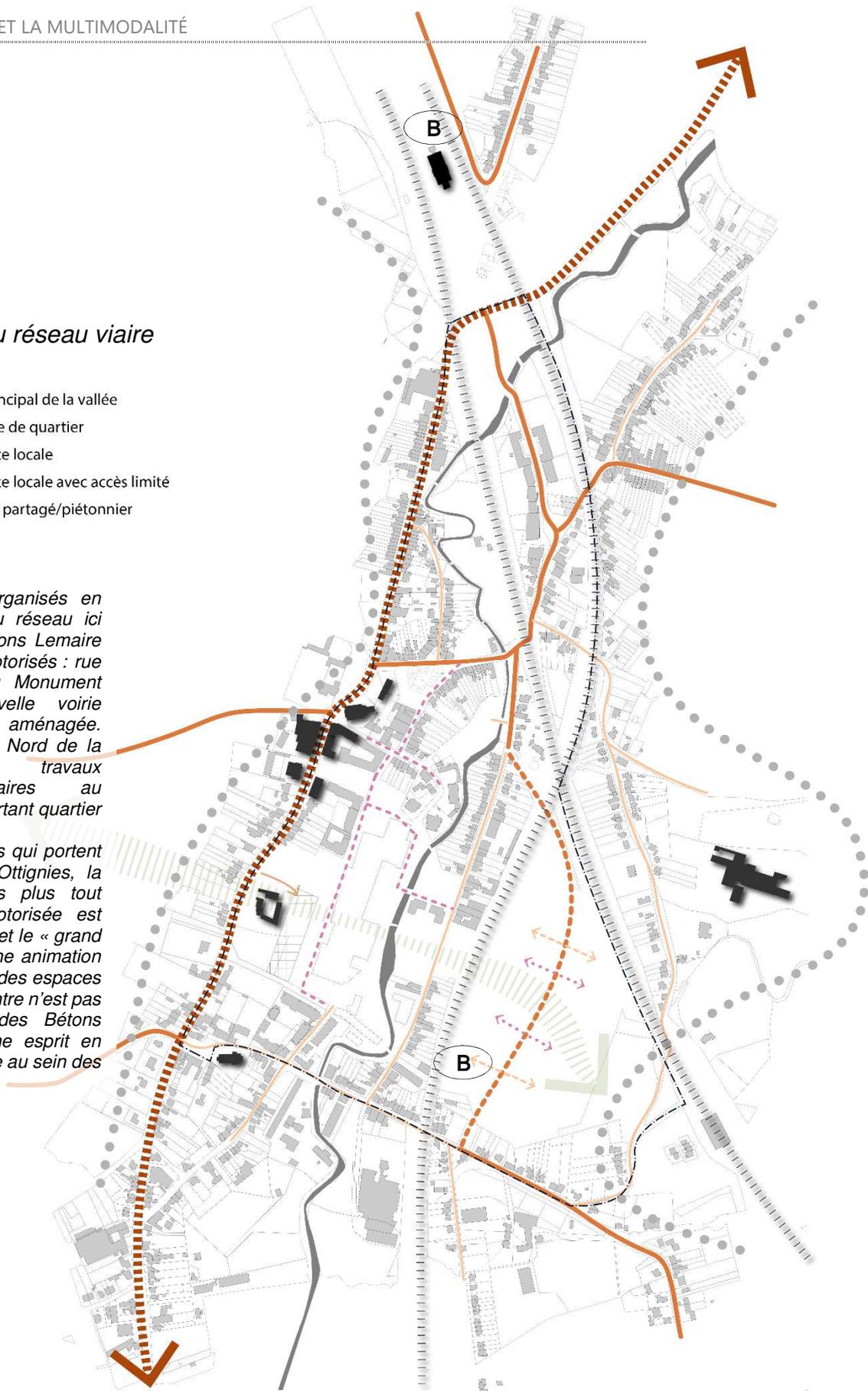
> Le site des Bétons Lemaire développe également de généreux espaces publics verts.

Organisation du réseau viaire

-  axe principal de la vallée
-  collecte de quartier
-  desserte locale
-  desserte locale avec accès limité
-  espace partagé/piétonnier

Les flux motorisés sont organisés en respect de la hiérarchie du réseau ici présentée. Le site des Bétons Lemaire est desservi par 2 accès motorisés : rue de Franquénies et rue du Monument (partie Nord). Une nouvelle voirie structurante, collectrice, est aménagée. Le passage sous voies, au Nord de la zone, nécessite des travaux d'infrastructures nécessaires au désenclavement de cet important quartier du centre.

Conformément aux ambitions qui portent la vision pour le centre d'Ottignies, la voiture n'occupe désormais plus tout l'espace. La circulation motorisée est limitée dans le cœur de ville et le « grand cœur de ville » au profit d'une animation urbaine. Une piétonnisation des espaces aux abords de la place du centre n'est pas à exclure. L'urbanisation des Bétons Lemaire emprunte un même esprit en limitant l'emprise de la voiture au sein des quartiers habités.



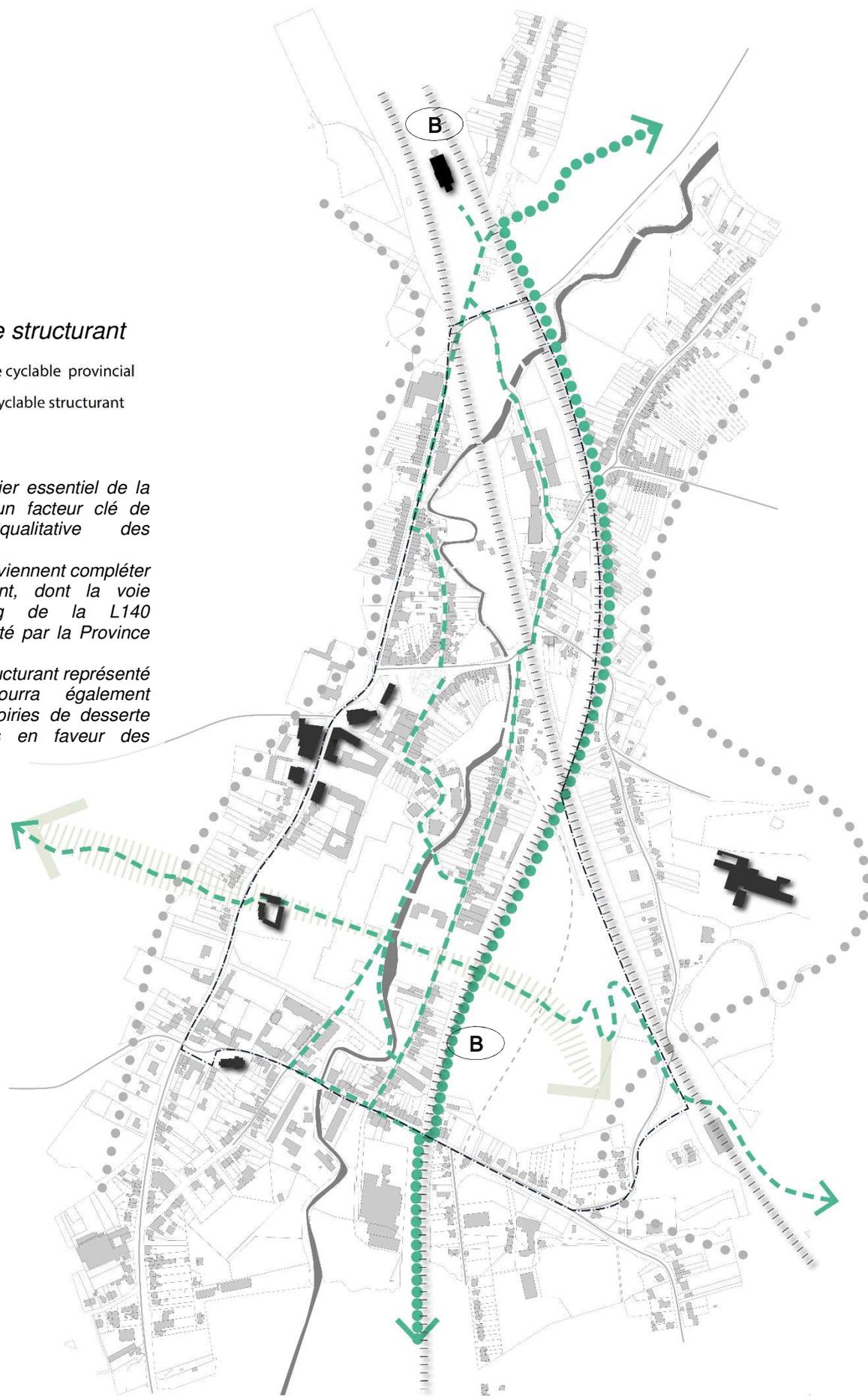
Réseau cyclable structurant

- itinéraire cyclable provincial
- — — — — réseau cyclable structurant

Le vélo est un levier essentiel de la mobilité durable, un facteur clé de l'intensification qualitative des centralités.

Plusieurs tronçons viennent compléter un réseau existant, dont la voie cyclable le long de la L140 (aménagement porté par la Province du Brabant wallon).

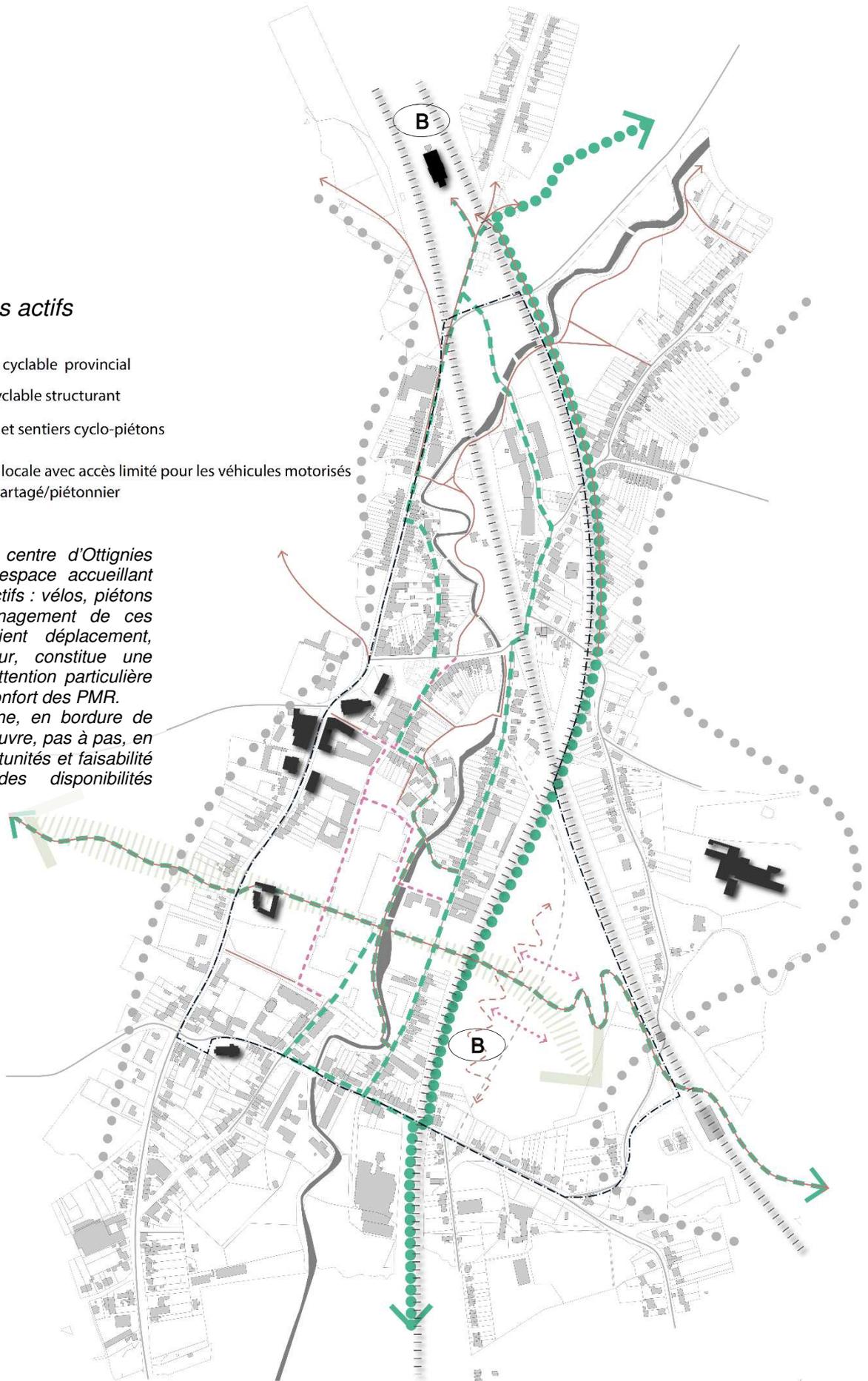
Outre le réseau structurant représenté ci-contre, on pourra également compter sur les voiries de desserte locale aménagées en faveur des modes actifs.



Réseau modes actifs

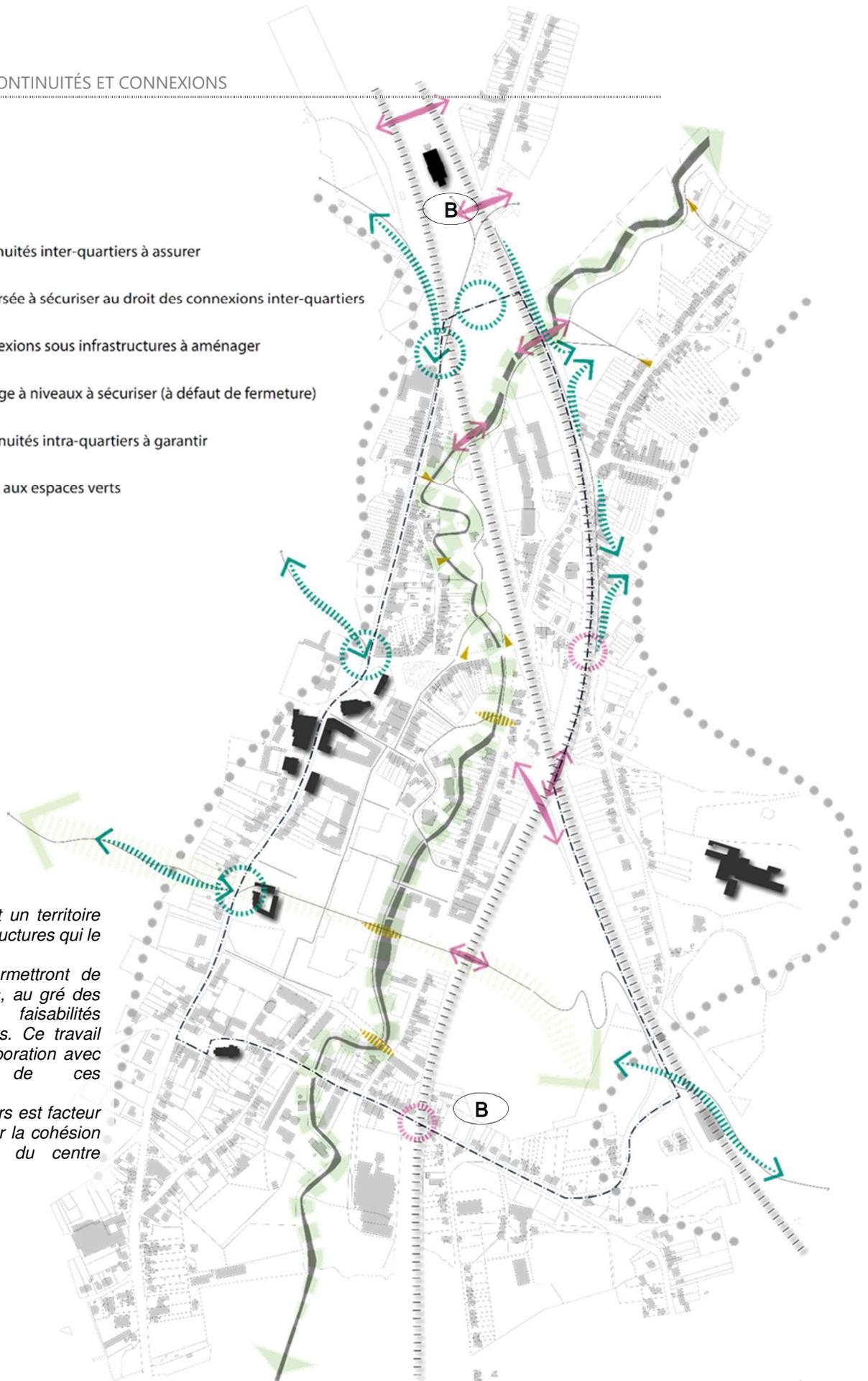
-  itinéraire cyclable provincial
-  réseau cyclable structurant
-  chemins et sentiers cyclo-piétons
-  desserte locale avec accès limité pour les véhicules motorisés
espace partagé/piétonnier

Outre le vélo, le centre d'Ottignies s'affirme comme espace accueillant pour les modes actifs : vélos, piétons et autres. L'aménagement de ces espaces, qui allient déplacement, desserte et séjour, constitue une maille fine. Une attention particulière est portée sur le confort des PMR. Une balade urbaine, en bordure de Dyle, se met en œuvre, pas à pas, en fonction des opportunités et faisabilité techniques et des disponibilités foncières.



5.2.3 LES CONTINUITÉS ET CONNEXIONS

-  continuités inter-quartiers à assurer
-  Traversée à sécuriser au droit des connexions inter-quartiers
-  Connexions sous infrastructures à aménager
-  Passage à niveaux à sécuriser (à défaut de fermeture)
-  Continuités intra-quartiers à garantir
-  Accès aux espaces verts



Le centre d'Ottignies est un territoire fragmenté par les infrastructures qui le traversent.

Les projets à venir permettront de multiplier les connexions, au gré des opportunités et des faisabilités techniques et financières. Ce travail demande une fine collaboration avec les gestionnaires de ces infrastructures.

La continuité des parcours est facteur essentiel pour augmenter la cohésion spatiale et la qualité du centre d'Ottignies.

5.2.4 L'ACCESSIBILITÉ DES VÉHICULES MOTORISÉS ET LE STATIONNEMENT



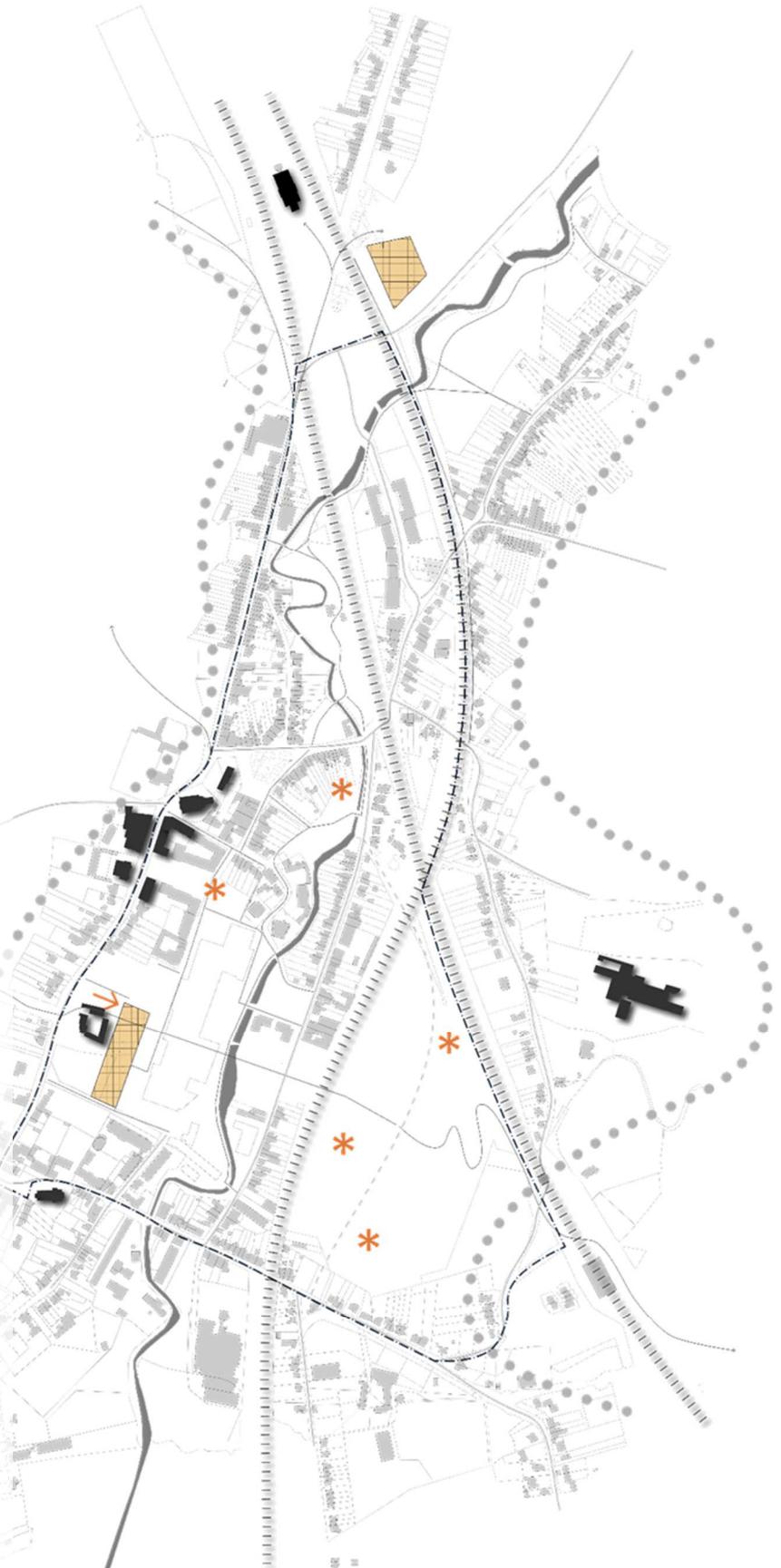
Deux ouvrages majeurs destinés au stationnement sont érigés : l'un à la gare, l'autre au pied de la ferme du Douaire. Cet ouvrage profite de la forte déclivité entre la ferme du Douaire et l'actuel centre commercial. Quatre niveaux devraient être possible, en prévoyant un aménagement en terrasses intégrant les aménagements paysagers de l'axe vert Est-Ouest et minimum deux niveaux enterrés. Cet ouvrage devrait pouvoir accueillir a minima 450 à 500 places (selon faisabilité technique). Il absorbe la majeure partie du stationnement lié aux activités urbaines : commerces et logements entre autres. Son accès principal se situe au départ de l'avenue des Combattants.

S'ajoutent à ces 2 ouvrages majeurs des poches de stationnement disséminées, en surface ou en ouvrage, notamment à proximité du cœur historique. Les poches de parking en surface bénéficient d'un aménagement paysager de grande qualité.

L'organisation du stationnement s'inscrit dans une vision d'écomobilité, notamment en matière de voitures partagées, d'espaces de stationnement réversibles et d'infrastructures pour le stationnement des vélos.

Les besoins en stationnement générés par l'urbanisation du site des Bétons Lemaire sont rencontrés au sein du périmètre du site. La mise en œuvre d'un ou plusieurs parkings en ouvrage pour les besoins du site (en tout ou en partie), voire en complément du cœur historique et Grand cœur de ville, n'est toutefois pas à exclure.

On notera qu'une alternative consistant à ériger un ouvrage dans la partie Nord de la rue du Monument, sur le flanc Est en pied de talus du chemin de fer, pourrait s'envisager, mais n'a pas été retenue en raison de la faisabilité technique, financière et foncière complexe et supposée à ce stade peu concluante. Une alternative est également évoquée entre la Dyle et le chemin de fer en rive Nord de l'avenue Reine Astrid. C'est ici aussi la faisabilité technique et financière qui invite à la prudence quant à cette alternative. Les accès peuvent par ailleurs s'avérer peu aisés.



5.3 LA NATURE AU CŒUR DES AMENAGEMENTS

Intimement liées aux espaces publics et espaces verts, les trames bleue et verte se superposent et constituent ensemble un véritable fil conducteur pour la requalification du centre d'Ottignies. La Dyle, berceau du développement de la ville, a été « niée » pendant de nombreuses décennies. La volonté de voir le centre d'Ottignies renouer avec une animation urbaine et un cadre de vie attirant, combinée aux multiples enjeux climatiques, appelle à valoriser le fil bleu, y reconstituer des berges naturelles et à offrir des espaces publics et espaces verts au profit de la population et autres usagers parcourant le centre. Cette volonté se traduit par la mise en place progressive d'un chapelet d'espaces publics verts le long de la Dyle comme l'esquisse le schéma suivant. Ce chapelet devient structurant dans la trame urbaine. Il offre tantôt des parcs, tantôt des espaces verts qui accompagnent un espace public voué au déplacement cyclo piéton et au séjour.

PRAIRIE ORBAN

Axe Sud-Nord en suivant le fil de l'eau, la trame verte à Ottignies se décline également selon un axe Ouest-Est allant de la prairie Orban au Bois des Rêves en passant par la ferme du Douaire, les traversées de la Dyle et du chemin de fer et le site des Bétons Lemaire. Véritable axe urbain, la trame Ouest-Est permet d'offrir une présence significative de la nature dans un centre urbain aujourd'hui très - trop- minéral. Cette trame devient axe de composition urbanistique sur le site des Bétons Lemaire.

BOIS DES REVES

Grâce à ces 2 trames verte et bleue, le centre d'Ottignies retrouve, en son cœur, une nature qui joue à la fois un rôle environnemental, esthétique et identitaire, tout en permettant de réguler localement des effets climatiques : régulation hydrologique (temporisation des eaux pluviales via les espaces verts, et aménagement des berges incluant des épisodes de débordement du cours d'eau), ombrage ou encore régulation thermique et qualité de l'air.

La nature se décline également ailleurs que sur l'espace public. Des espaces de cours et jardins, en passant les aménagements de terrasses et toitures vertes, la nature est réinvestie. Le site des Bétons Lemaire permettra de fortifier la présence de la nature. Conçus comme coulées vertes découlant du Bois des Rêves, les espaces verts y occupent une place significative.

5.4 UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL QUALITATIF ET ACCESSIBLE

Soutenir un développement désirable et performant sur le plan social, environnemental et économique, invite à rassembler les conditions nécessaires pour un développement résidentiel qualitatif et accessible à un large panel de ménages. Un vecteur indispensable pour rencontrer cette volonté : la diversité des typologies résidentielles, à cadrer en assurant une offre complémentaire à celle développée ailleurs sur le territoire, et singulièrement pour les familles.

Celle-ci pourra être rencontrée au travers de la consolidation des tissus existants, parfois par la reconversion de certains bâtiments ou dans d'autres cas par le développement de nouvelles urbanisations. Toutes les opérations sont conformes aux orientations du schéma de développement communal. Des précisions sont également apportées dans le PCAR du Douaire dans les limites de son périmètre.

Parmi celles-ci, -et l'ensemble du schéma directeur peut opportunément s'en inspirer-, un soin est accordé à la mise en œuvre de la mixité fonctionnelle au travers des pourcentages minima requis de logements au sein des opérations immobilières visant des surfaces commerciales.

Un autre enjeu reste la division des bâtiments existants notamment dans le centre historique.

Dans tous les cas, la densité résidentielle est régulée par divers critères essentiels pour garantir un cadre de vie qualitatif :

- L'habitabilité des logements, conformes bien entendu aux critères de salubrité du code de l'habitat durable. Une part significative des logements dispose d'un espace privatif extérieur, des espaces de rangement, des locaux poubelles et des parkings vélo sont prévus ; ces dispositions étant à moduler en fonction du bâti existant.
- Tout logement créé disposera d'une vue directe au minimum sur l'espace public.
- Les valeurs d'ensoleillement : aucun logement neuf ne dispose d'une mono-orientation nord.
- L'accès à un espace vert à 5 minutes maximum du logement.

Pour rencontrer ces options en matière de diversité de logements, les directives suivantes sont suivies :

- Les maisons existantes sont prioritairement maintenues pour accueillir des familles.
- Un minima de 50% de la programmation résidentielle du site des Bétons Lemaire concerne des maisons à destination des familles : maison, duplex avec jardin ou appartements avec terrasse spacieuse. Cette option vise à équilibrer la pyramide des âges du centre d'Ottignies, qui a été et reste aujourd'hui davantage attractif pour une population plus âgée.
- Dans les zones de mixité fonctionnelle forte, c'est-à-dire la zone du Douaire et son prolongement sur les Bétons Lemaire, le cœur de ville et le cœur historique, un minimum de 70% des surfaces plancher est réservé au logement.
- Dans les opérations de min 10 logements neufs, au moins 10% de logements publics accessibles sont requis.

La densité bâtie et la densité résidentielle sont régulées par le SDC et les dispositions relatives aux volumétries et emprises au sol dans le périmètre du PCAR ; celles-ci pouvant opportunément être prises en référence pour l'ensemble du périmètre du schéma directeur. Les densités s'apprécieront également dans une approche réaliste des flux et du stationnement. Celui-ci est, pour partie significative, organisé dans des structures mutualisées et permettant d'envisager une réversibilité.

5.5 LE COMMERCE, FACTEUR DE RENFORCEMENT DE LA CENTRALITE

La densification de la vallée, de Court-Saint-Etienne à Limelette, entraîne une augmentation du potentiel de chalands. En corollaire, la pression sur la mobilité et sur les zones de stationnement va également se renforcer.

Le diagnostic (mené en 2016, mais les tendances sont probablement similaires) mettait en évidence que la majorité des chalands du centre commercial du Douaire venait d'Ottignies et de Court-Saint-Etienne et que 70% y viennent en voiture. Par ailleurs, la concurrence commerciale s'est accrue avec des dynamiques commerciales à Louvain-la-Neuve, Court-St-Etienne et Wavre. Pour maintenir sa compétitivité, le centre commercial du Douaire doit se positionner dans l'armature commerciale du bassin de vie, tout comme à l'échelle de centre urbain.

Les analyses préalables pointaient plusieurs faiblesses, dont la connexion peu efficiente entre le centre commercial du Douaire et les commerces du cœur historique, une piètre qualité de l'espace public entièrement dédié à la voiture et exempt de toute aménité et confort pour les modes actifs, ainsi qu'une architecture pauvre, en rupture, et impactant négativement l'image du centre d'Ottignies. Malgré ces faiblesses, le centre commercial du Douaire reste une structure commerciale assez active profitant d'une clientèle fidèle et de proximité, caractérisée par une moyenne d'âge plus élevée (caractéristique qui devrait perdurer) ...mais pour combien de temps encore cette attractivité perdurera-t-elle ? Et comment penser un avenir résilient pour la fonction commerciale au centre d'Ottignies ?

Si le commerce est un moteur économique aujourd'hui, il devra le rester demain, mais en faisant pleinement partie de la dynamique urbaine. La structure commerciale du centre d'Ottignies ne peut plus être polarisée entre un commerce urbain affaibli dans le cœur historique et le cœur de ville d'un côté, et des locomotives commerciales introverties de l'autre. **Le schéma directeur place le commerce comme composant urbain structurant participant à un équilibre urbain global.**

Impacté par les changements de comportement des consommateurs, le commerce doit se positionner davantage dans une **approche de fun-shopping**, c'est-à-dire que le plaisir du shopping prime sur l'approche « fonctionnelle » d'achat. A Ottignies, la fonction commerciale gagne à **répondre à la fois aux envies de shopping, d'horeca, mais aussi à développer de commerces de « niche » et autres activités de services liés au bien-être au sens large.** Tant les commerces du centre historique et du cœur de ville que les commerces à installer sur la zone du Douaire s'inscrivent dans ce profil commercial. Les déclinaisons d'ambiances de ces différentes parties du centre, et les tailles différentes de surfaces commerciales, devront permettre une offre étendue.

Le PCAR, dans la limite de son périmètre, précise dans ses destinations que le commerce est de type courants et semi-courants légers et non encombrants. Pour la zone du Douaire, il précise pour les commerces alimentaires qu'il s'agit de « commerces spécialisés de petite taille » et « commerces alimentaires de taille moyenne ».

Dans le cadre de l'étude, les principaux acteurs commerciaux du centre du Douaire ont été rencontrés en 2016-2017. Il ressortait des interviews menées une volonté partagée de maintenir les locomotives commerciales au bénéfice des plus petits commerces (équilibre win-win) et, sans surprise, la nécessité d'une offre en stationnement suffisante. L'opportunité de développer des structures alliant commerces et logements n'a pas été exclue, pour autant que le fonctionnement du commerce (logistique et visibilité) soit garanti. Ces contacts ont donc permis d'entrevoir **d'intéressantes mutations à opérer au profit de l'attractivité résidentielle et commerciale du centre d'Ottignies.**

Dans ce sens, la révision du plan de secteur pour changer la zone d'activité économique mixte en zone d'habitat a été menée via le PCAR du Douaire.

Le positionnement commercial invite à conforter les performances commerciales du centre d'Ottignies ancrées sur la proximité des chalands. Les locomotives commerciales et les commerces spécialisés se côtoient au sein d'un axe commercial principal traversant le centre d'Ottignies, allant de la rue Reine Astrid à la rue de la Station. Les commerces bénéficient dans leur ensemble d'une animation urbaine autour de cet espace public cyclable piéton.

L'axe Ouest-Est, également trame paysagère, constitue un espace public majeur. Il est amené à structurer la requalification de la zone du Douaire. **Espace public largement planté, cet axe est également valorisé comme lieu de vie urbaine autour d'activités commerciales, services et horeca.** Cet axe se poursuit de l'autre côté du chemin de fer sur le site des Bétons Lemaire. Le PCAR fixe cependant une limitation dans la taille des implantations commerciales en rive droite de la Dyle (<400m² pour la zone mixte et <120m² pour la zone résidentielle) pour privilégier les surfaces

plus généreuses sur l'actuelle zone du centre commercial du Douaire.

En terme quantitatif, le schéma directeur table sur une faible augmentation de la surface commerciale existante, soit une offre de 15 000 à 18 000 m², hors commerces du cœur de ville et centre historique. (14 500 m² actuellement au Douaire). Ceci s'explique par la balance offre/demande impactée par plusieurs facteurs :

- Les perspectives énoncées dans l'étude commerciale réalisée en 2012 par geoconsulting, tablant sur un potentiel de développement de 14.000 m² sur base de la population dans la zone d'attraction potentielle d'Ottignies.
- Ces perspectives très volontaristes doivent être revues à la baisse car :
 - la croissance de la population estimée très positive début des années 2010 montre depuis lors une nette stagnation. Pour la commune d'Ottignies, les dernières perspectives de l'Iweps parlent d'une diminution de 900 unités entre 2020 et 2035 : 31316 en 2020, 30220 en 2035. En termes de ménages par contre, l'estimation d'une croissance de 1300 unités supplémentaires est néanmoins notée.
 - Ces estimations ne tiennent pas compte cependant des grands projets dans les cartons et on ne devrait pas être devant une diminution des besoins en termes de commerces. L'estimation du nombre de logements /population peut se comptabiliser comme suit :
 - Le périmètre du PCAR du Douaire permet une offre potentielle de 850 logements ; soit quelques ~1700 personnes)
 - Stimont + 30% des projets à développer aux Droits de l'Homme + Petit Ry + Benelmat, Mousty et Henricot II ; soit quelques 1000 logements équivalents 2000 personnes
 - → Avec un ratio 1m²/1habitant, un besoin de 3500 à 4000 m² complémentaires se dessine
- L'augmentation de la population attendue et les besoins commerciaux que l'on peut en déduire est à nuancer car il faut considérer la multiplication de l'offre : Henricot II (~9000m²), l'esplanade, les papeteries de Genval et la consolidation commerciale à Wavre, et plus localement sur le pôle de la gare + des surfaces commerciales prévues sur Benelmat. Cette offre concurrentielle est prise en compte dans l'estimation des besoins en ne retenant que 30% des logements en projets.
- A cela doit s'ajouter le changement de comportement d'achat des ménages, avec une part toujours croissante de l'achat en ligne, impactant les surfaces commerciales à prévoir à la baisse.
- Mais aussi, une vacance commerciale dans le centre historique et le cœur de ville.

Tous ces facteurs motivent le positionnement commercial tourné vers une offre qualitative calibrée sur ses spécificités actuelles que sont la fidélité et la proximité, à renforcer par des commerces de niche, des services et horeca dans un contexte urbain requalifié ; le tout développé sur une offre en surfaces commerciales qui ne devrait être que sensiblement supérieure.

Le PCAR du Douaire permet de dégager sur l'ensemble de son périmètre des surfaces non résidentielles de l'ordre de 20.000 m². Ce potentiel répond aux besoins estimés en surfaces commerciales de 15 000 à 18 000 m², le solde concerne d'autres équipements et services.

5.6 DES EQUIPEMENTS, SERVICES ET ACTIVITES ECONOMIQUES : ELEMENTS DE DYNAMIQUE URBAINE

La croissance démographique dans le centre d'Ottignies entrainera des besoins accrus en services et équipements communautaires. L'analyse des différents services et infrastructures scolaires dans l'enseignement fondamental montre une offre insuffisante aujourd'hui. Les besoins seront d'autant plus criants dans les années à venir.

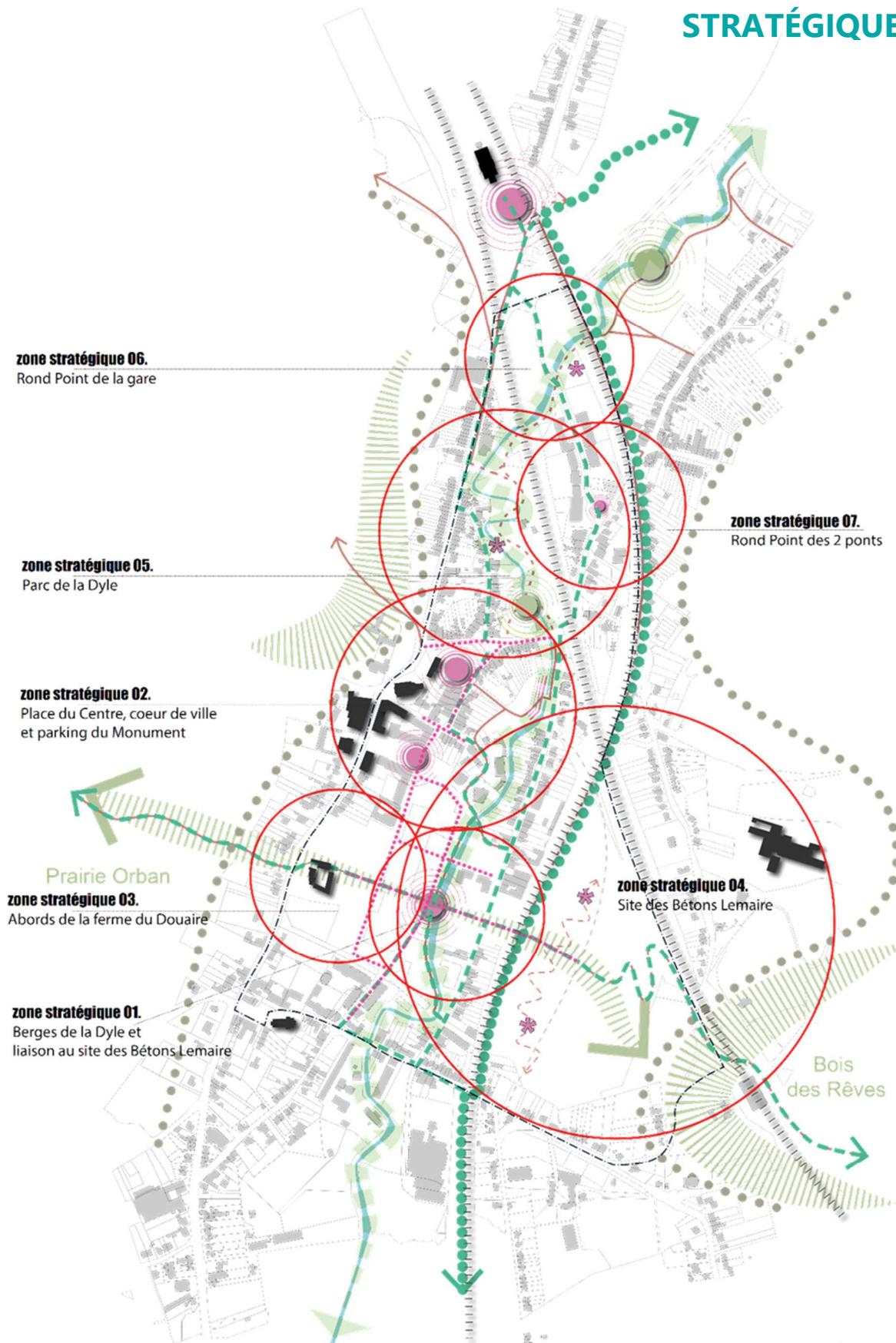
La relocalisation d'un établissement scolaire à destination des sections fondamentales dans le cœur d'Ottignies se justifie donc largement. Outre la réponse aux besoins, développer une infrastructure scolaire offre des opportunités pour participer à la dynamique urbaine. Sa localisation tiendra compte de cette opportunité à rencontrer. Elle devra également tenir compte de l'accessibilité. Ici aussi les déplacements cyclo-piétons seront encouragés. Les aménagements d'espaces publics sont confortables et sécurisés à cet effet. L'accessibilité cyclo-piétonne sera un critère déterminant de localisation et de conception pour cette infrastructure et ses abords.

Idéalement conçue ouverte sur l'espace public, cette école peut opportunément participer à l'animation de l'espace public et profiter des aménagements verts que le schéma directeur ambitionne et le PCAR précise.

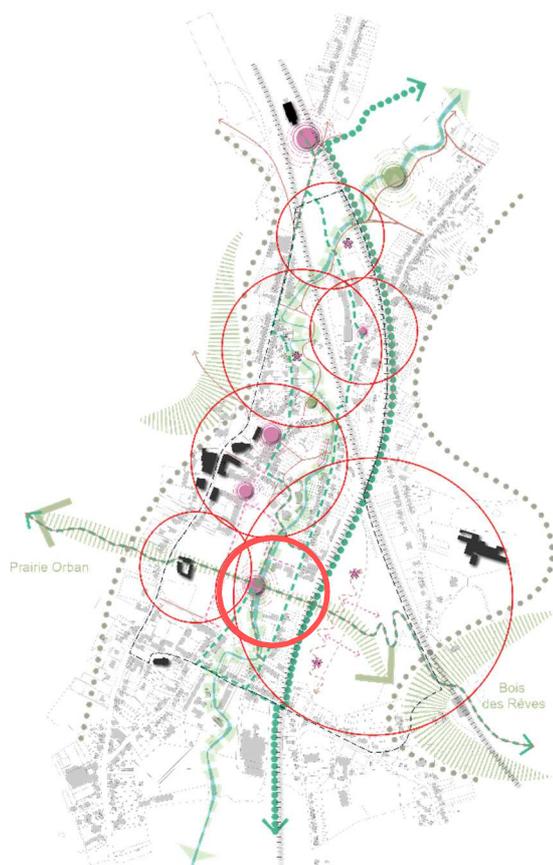
Outre cet équipement scolaire et les commerces, dont on a balisé ci-avant les surfaces et les types attendus, la revalorisation du centre d'Ottignies doit aussi se penser au travers des espaces de travail qui participent eux-aussi à la dynamique urbaine. La fonction tertiaire s'y maintient et d'autres activités économiques insérées en tissu urbain s'y développent telles que les activités liées à l'économie circulaire, le travail collaboratif... Taille, charroi, et nuisances acceptables assurent leur intégration. Ces TPE profitent de l'excellente accessibilité multimodale dont profite le centre d'Ottignies.

On notera également la présence confirmée du commissariat de police au cœur d'Ottignies. L'aménagement de son site, bâtiment(s) et abords, participe à la dynamique et la qualité urbaine insufflées par le schéma directeur et le PCAR.

6 LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR 7 ZONES STRATÉGIQUES

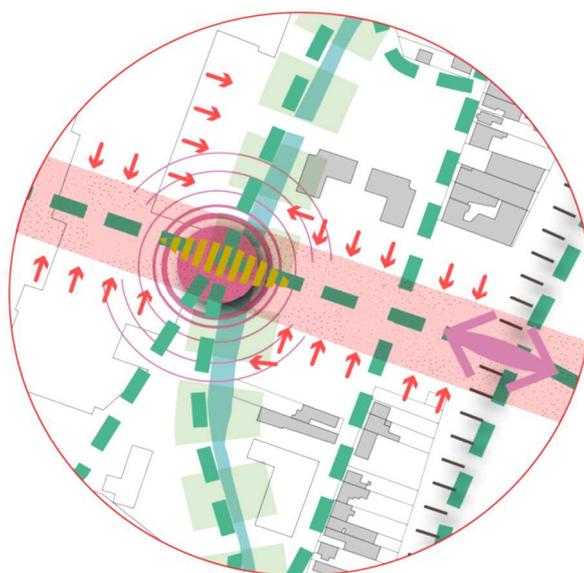


6.1 BERGES DE DYLE ET LIAISON AU SITE DES BETONS LEMAIRE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- (Re)conquérir les berges de la Dyle et viser une plus-value paysagère, écologique et urbaine.
Les berges sont également aménagées dans l'optique d'une gestion de débordement du cours d'eau.
Les berges constituent un chapelet d'espaces publics verts le long de la Dyle. Une cohérence de plantations, de matériaux, de mobilier, de signalétique y est assurée.
- Dégager un espace public ample au croisement de la Dyle et de l'axe Ouest-Est et assurer la fluidité du passage de part et d'autre de la Dyle
- Assurer des rez-de-chaussée animés et des façades qualitatives sur berges et sur l'axe OE
- Garantir autant que possible la continuité de parcours cyclo piétons en bord de Dyle - à envisager à court, moyen et long terme
- Aménager un passage sous voies réservé aux modes actifs et d'une largeur suffisante pour créer la continuité.



PROGRAMMATION

La programmation est pensée avant tout dans l'optique d'une animation de l'espace public au travers de :

- L'aménagement d'espaces de jeux et de détente sur berges et au droit de l'axe vert Ouest-Est
- Commerces, horeca, services et logements



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Plus value urbaine: animation et identité du grand cœur de ville*
- *Logique d'aménagement transversale et long terme des bords de Dyle*

RISQUES à LIMITER

- *Gestion des inondations par débordement*
- *État sanitaire de la Dyle*
- *Promiscuité jardins –quiétude et sécurité*

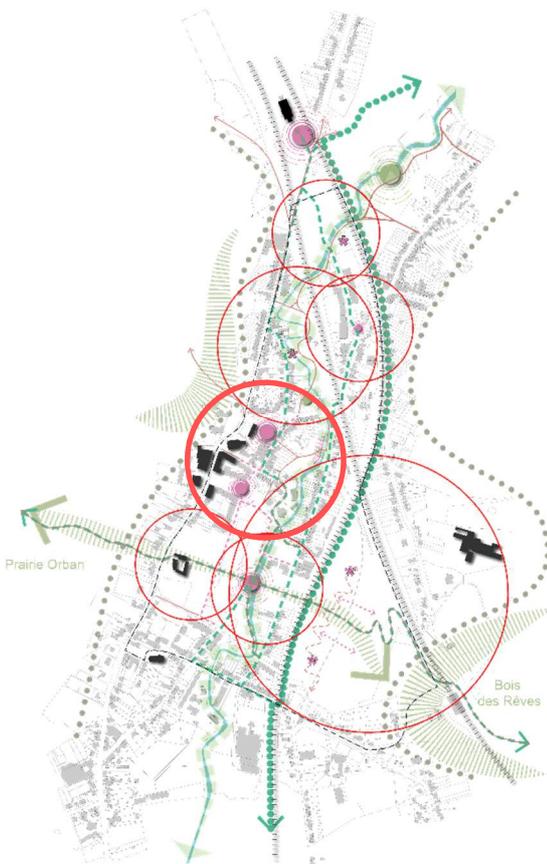


CONDITIONS DE REUSSITE

- *Maîtrise foncière des bords de Dyle ou mécanismes permettant une garantie d'un aménagement continu sur les différentes propriétés*
- *Négociation avec les acteurs des opérations Douaire pour l'aménagement du 'front' de berge et de l'espace public*
- *Financement de l'espace public*
- *Négociation avec les gestionnaires du cours d'eau*
- *Financement, qualité d'aménagement et mise en œuvre du pont sur Dyle, traversée rue du Monument et passage sous voie: négociation avec les développeurs et infrabel.*



6.2 PLACE DU CENTRE, CŒUR DE VILLE ET PARKING DU MONUMENT



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Valoriser le cœur historique en espace convivial
- Faire du cœur historique un espace à forte dominante cyclo-piétonne, possibilité de piétonnisation à envisager.
- Affirmer la structure spatiale du cœur historique au travers d'un axe principal (axe bd Martin) allant du *parc de la Dyle* vers le Douaire et des espaces publics majeurs qui le jalonnent : place du centre, espace « cœur de ville » et lien à la Dyle via l'espace « parking du Monument ».
- Aménager la place du Centre en espace villageois identitaire, de rencontre. Possibilité d'y concevoir un projet immobilier configurant la place et la rue Astrid.
- Accroître la multifonctionnalité de l'espace public « cœur de ville », singulièrement: sa fonction de séjour. Le stationnement y reste toutefois nécessaire, sans occuper tout l'espace.
- Aménager les berges de Dyle en espace public de séjour en permettant toutefois le débordement du cours d'eau. Envisager la possibilité d'une reconfiguration urbanistique de l'espace « parking du Monument » via l'implantation d'immeubles mixtes et/ou stationnement (aérien ou en ouvrage). L'implantation d'un équipement collectif n'est pas exclue. Soigner la lisière (les fonds de parcelles).





PROGRAMMATION

PLACE DU CENTRE

- Espaces publics animés par l'horeca & commerces + accueil événementiel & marché
- Logements



« PARKING DU MONUMENT »

- Espaces publics en bordure de Dyle
- Possibilité d'envisager du logement et un petit équipement
- Maintien de la fonction de stationnement

CŒUR DE VILLE

- Espaces publics animés par l'horeca & commerces + bureau Logements
- Stationnement



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Affirmation identitaire du cœur historique*
- *Développement de surfaces commerciales >120m² comme moteur pour dynamiser commerces existants*
- *Création de logements*
- *Aménagement exemplaire de quartier cyclo-piéton*
- *Liaison et continuité avec la zone Douaire*

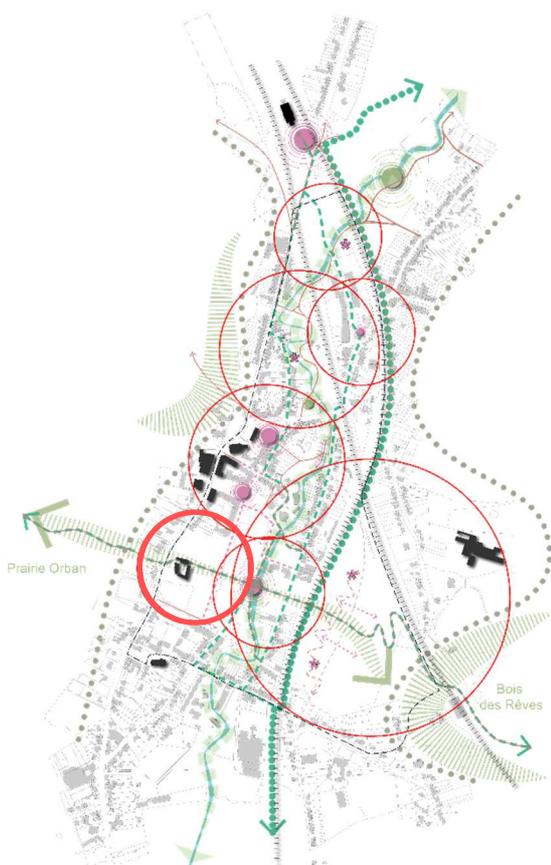
RISQUES à LIMITER

- *Ilots de chaleur*
- *Gestion des inondations par débordement*
- *État sanitaire de la Dyle*
- *Promiscuité jardins –quiétude et sécurité*

CONDITIONS DE REUSSITE

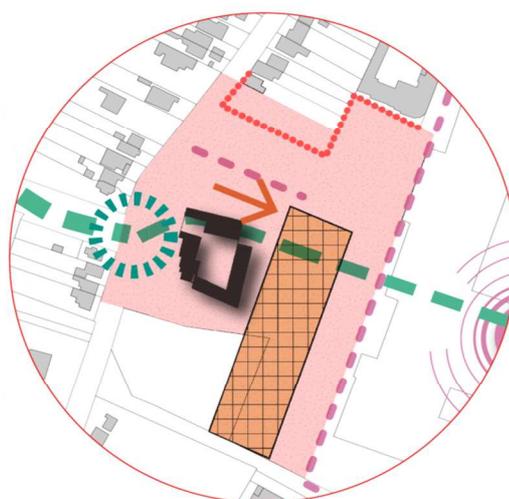
- *Maîtrise foncière des périmètres d'intervention clé, montage de projet (pluralité d'acteurs) et capacité de fédérer les acteurs pour établir le montage financier des opérations, notamment en ce qui concerne la place du Centre*
- *Valorisation patrimoniale et paysagère du presbytère & église et abords*
- *Politique de stationnement affirmée et adhésion à celle-ci*

6.3 LES ABORDS DE LA FERME DU DOUAIRE



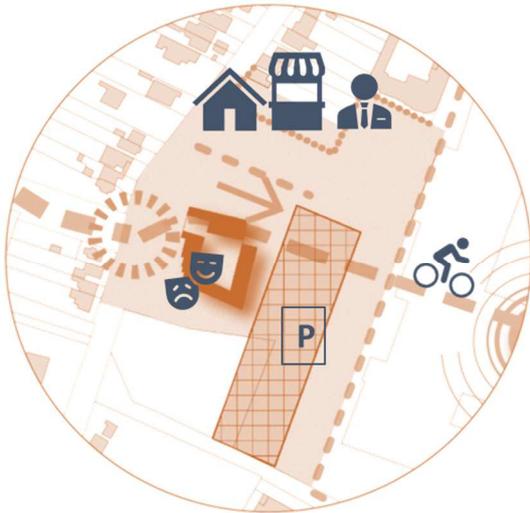
OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Atténuer le caractère routier de l'accès rue des Combattants, réduire l'espace dédié à la voiture
- Valoriser les atouts patrimoniaux et paysagers de la ferme du Douaire (vues paysagères vers et depuis la ferme). Conforter sa vocation culturelle
- Aménager l'axe paysager Ouest-Est (prairie Orban → bois des rêves) en assurant les continuités
- Mettre en œuvre un parking en infrastructure inséré dans le talus et concevoir un aménagement en terrasses.
- Envisager la possibilité de reconfigurer la tête d'ilot (espace dit « Oreille du Douaire ») en assurant la continuité du bâti rue des Combattants, l'intégration dans la pente et la couture au bâti existant.



PROGRAMMATION

- Ferme du Douaire : vocation culturelle
- Opération « Oreille du Douaire »:
 - surfaces commerciales – services + logements
- Parking en ouvrage – *min 450 à 700 places - aménagement en terrasses*



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Entrée rue des Combattants qualifiée*
- *Multimodalité affirmée dans l'aménagement*
- *Valorisation patrimoniale de la ferme du Douaire: ancrage identitaire fort*

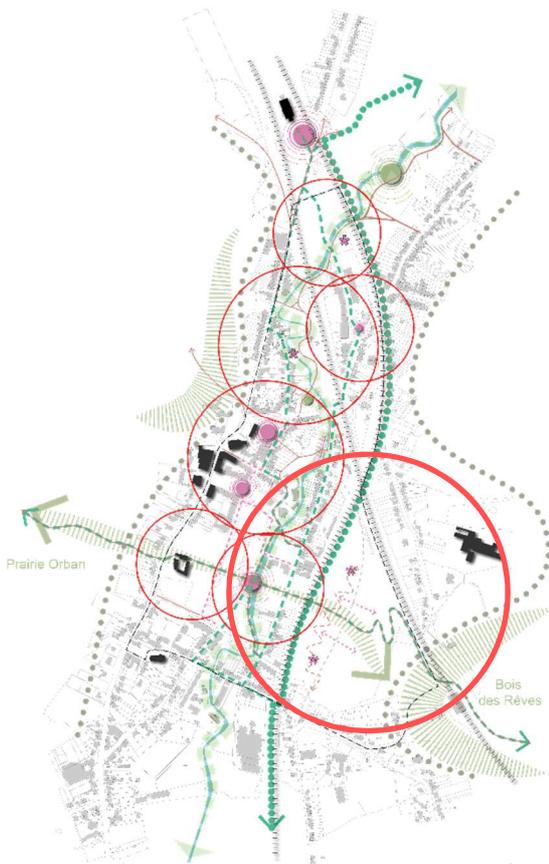
RISQUES à LIMITER

- *Parking en ouvrage : contrainte géotechnique liée à la nature du sous-sol humide + contrainte site classé*

CONDITIONS DE REUSSITE

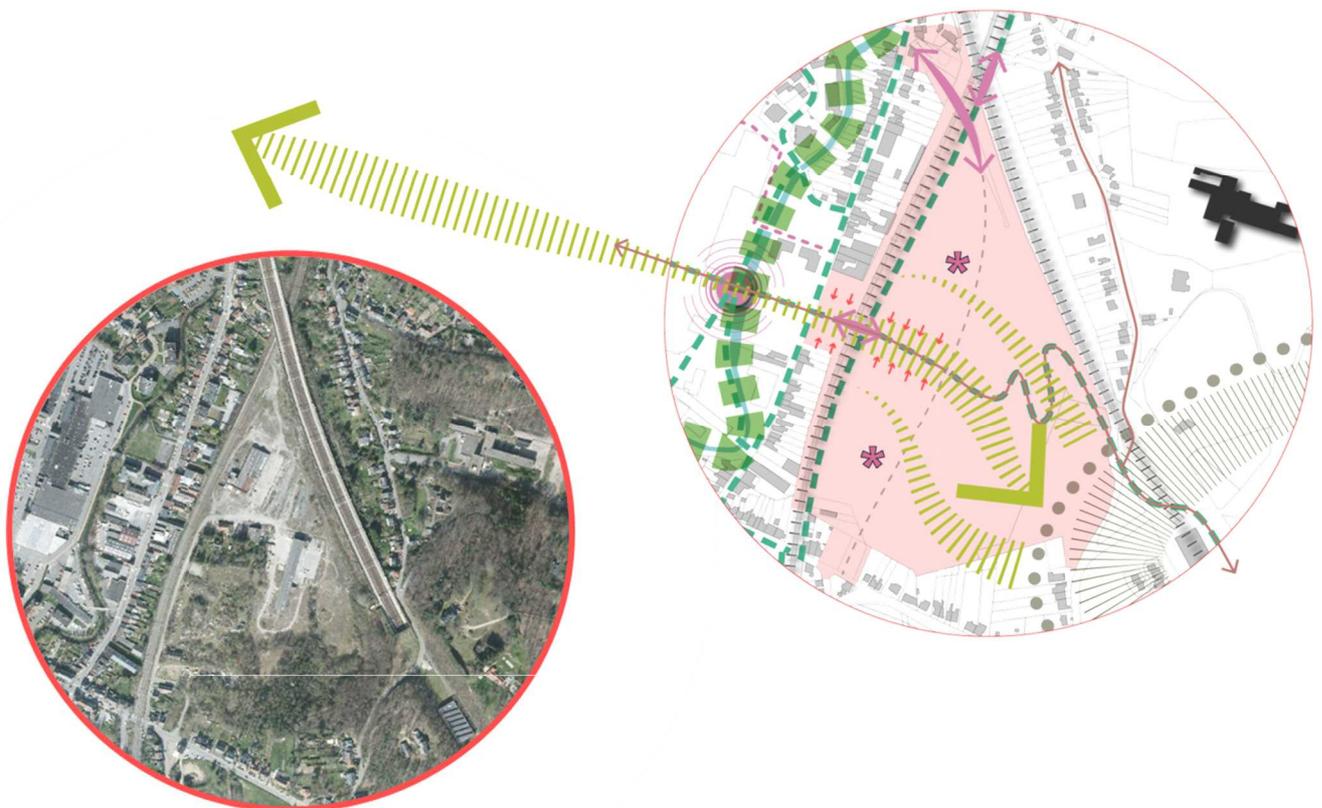
- *Maîtrise foncière des abords de la ferme du Douaire*
- *Maîtrise de la contrainte juridique (site classé)*
- *Stabiliser l'estimation du nombre stationnement nécessaire à cet endroit, compte tenu du cumul de l'offre possible ailleurs*
- *Montage DBFM du parking en ouvrage*
- *Capter l'opérateur capable d'investir l'Oreille du Douaire*
- *Négociation avec le gestionnaire de la route régionale*
- *Financement de l'espace public*

6.4 LE SITE DES BETONS LEMAIRE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Désenclaver le site en créant
 - une connexion vers le centre par un passage sous voies réservé aux modes actifs
 - une connexion motorisée via passage nord sous voie
- Aménager un axe paysager Ouest-Est à concevoir comme trame paysagère, espace public structurant et continuité fonctionnelle
- Mettre en œuvre une structure urbanistique et paysagère sous forme de « doigts verts » percolant du couvert boisé du bois des rêves → à traduire dans les espaces publics et (semi)privés
- Assurer la continuité vers le bois des rêves
- Assurer un accueil résidentiel pour les familles
- Concevoir la voirie traversante « tout trafic » sous forme de « boulevard »
- Intégrer l'itinéraire cyclable prioritaire le long des voies
- Anticiper le déménagement de l'arrêt SNCB (accès, dépose minute et zone de stationnement)
- Intégrer la relocalisation d'une école fondamentale
- Intégrer une zone de dépose minute du collège du Christ-Roi



PROGRAMMATION

- Logements: maisons (unifamiliales et 'intermédiaires') et appartements
(potentiel de 400 log dont 140 log pour les familles (maisons et habitat intermédiaire) et 260 appartements)
- Mixité fonctionnelle sur l'axe: commerces, services, équipements, espaces mutualisés (co-working et autres), TPE compatibles
- Équipement scolaire -enseignement fondamental
- Espace vert de détente, jeux et régulateur des eaux pluviales
- Poche de stationnement et dépose minute pour le collège du Christ Roi + SNCB



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Réhabilitation d'un chancre urbain*
- *Conception et mise sur le marché de nouveaux modes d'habiter (dont des logements pour les familles)*
- *Connexion à l'itinéraire cyclo rapide: opportunités accrues de liens avec l'hinterland, notamment pour certaines activités économiques, et bien entendu connexion directe et rapide à la gare d'Ottignies*

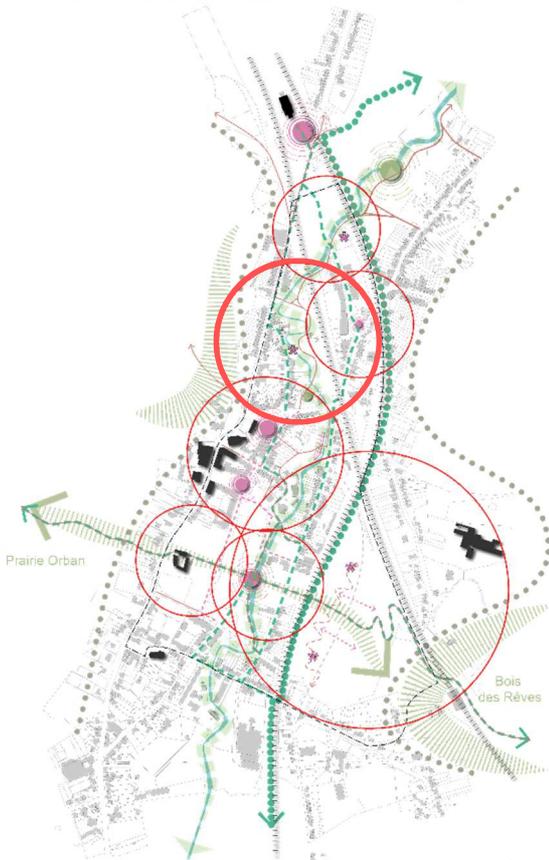
RISQUES à LIMITER

- *Bruits et vibrations*
- *Pollution des sols*
- *Zone humide existante : protection environnementale*
- *Gestion des eaux pluviales*

CONDITIONS DE REUSSITE

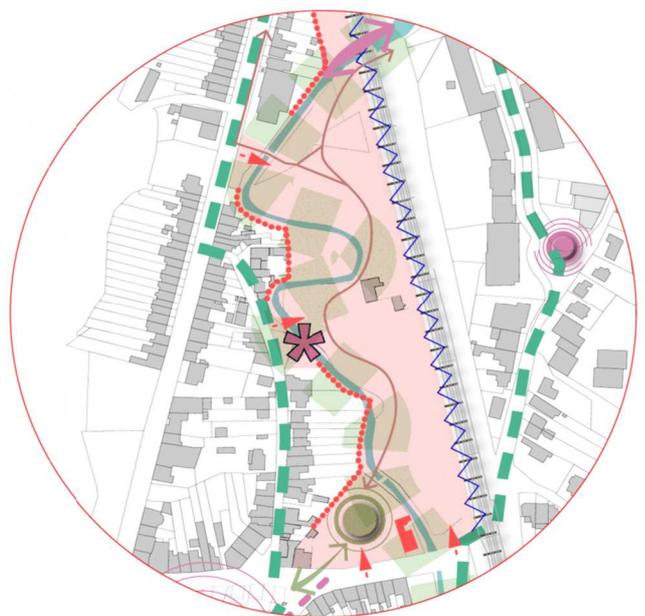
- *Conditionner le développement du site à la réalisation préalable des 2 passages sous voies – faisabilité foncière, technique et financière de ceux-ci*
- *Qualité d'aménagement des passages sous voies (continuité vs rupture) et qualité d'aménagement du débouché rue du Monument*
- *Gestion du trafic sur le site (respect du statut de collecteur)*
- *Coordination des calendriers pour l'aménagement de l'itinéraire cyclo rapide et passages sous voies*
- *Cohérence d'aménagement des espaces verts publics et privés + biodiversité et gestion*
- *Flexibilité et évolutivité des espaces rez-de-chaussée sur l'axe OE*

6.5 LE PARC DE LA DYLE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Offrir un espace vert public de type parc dans le centre d'Ottignies et, le cas échéant, valoriser les espaces verts privés > l'emprise de cet espace vert public sera dépendant de la faisabilité foncière
- Aménager un parcours cyclo piétons en bord de Dyle s'inscrivant dans le maillage cyclo-piéton global. La mise en œuvre de cet itinéraire s'envisage à court, moyen et long terme, selon les opportunités foncières.
- Etudier la possibilité de créer un passage sous le chemin de fer, jouxtant ou en surplomb de la Dyle
- Accroître le maillage des espaces publics en multipliant les accès, autant que possible, (Astrid, Lucas, Combattant)
- Aménager les espaces verts dans la continuité de la trame verte et bleue. Tout comme les autres espaces constitutifs du chapelet d'espaces publics en bordure de Dyle, une cohérence de plantations, de matériaux, de mobilier, de signalétique y est assurée.
- Ne pas exclure la possibilité d'une valorisation immobilière pour autant que celle-ci s'inscrive dans les options de maillage vert et bleu, assure la bonne gestion de l'aléa d'inondation, soit conçue sous forme de « parc habité ».



PROGRAMMATION

- Espace vert public de type parc, balade et de détente
- *Le cas échéant, programmation résidentielle*



OPPORTUNITÉS À SAISIR

- *Activation par l'activité horeca voisine (glacier Carette)*
- *Maillage vert/écologique*

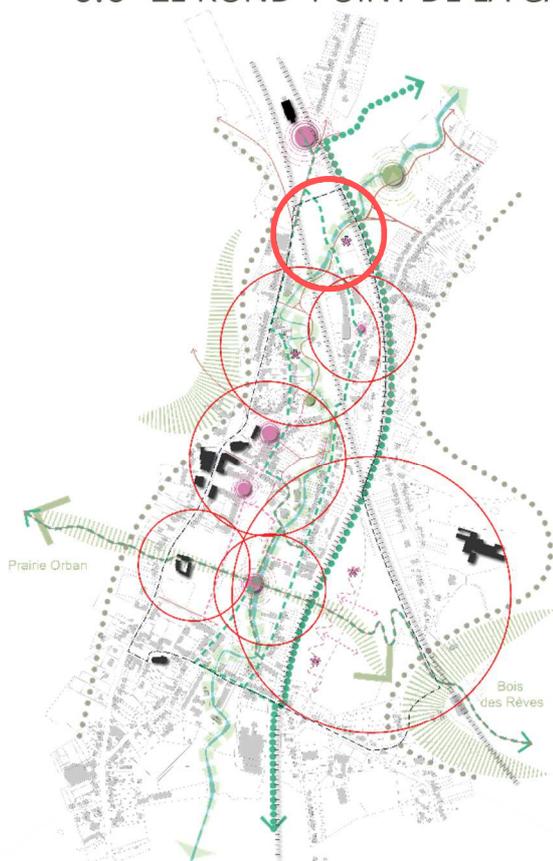
RISQUES À LIMITER

- *Gestion de l'aléa d'inondation*
- *Bruits et vibrations*
- *Ensoleillement / luminosité*
- *Caractère oppressant du mur du chemin de fer*
- *Contrôle social à assurer, notamment via caractère traversant*
- *État sanitaire de la Dyle*

CONDITIONS DE REUSSITE

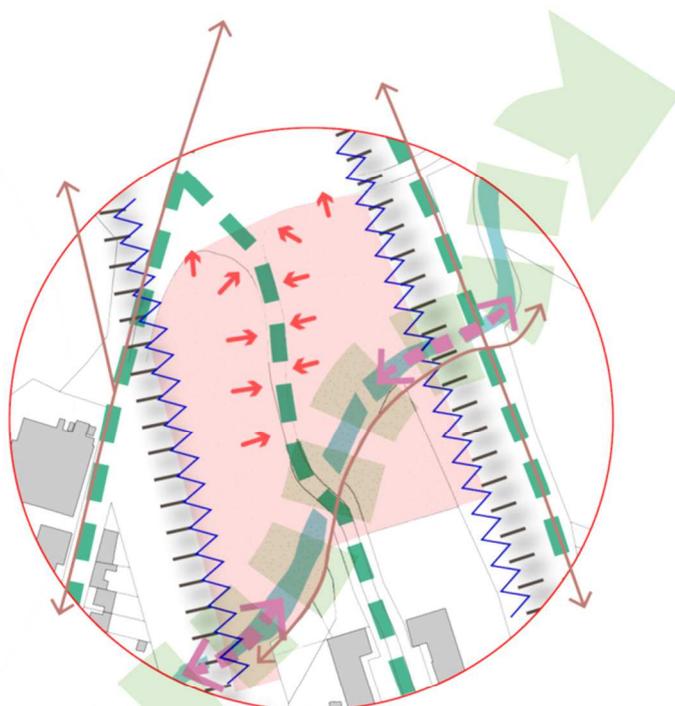
- *Disponibilité /acquisition foncière, financement du projet d'aménagement d'espaces verts*
- *Le cas échéant, négociation avec le(s) propriétaire(s) pour une valorisation foncière en accord avec les objectifs du schéma directeur et les aptitudes à la construction du terrain*
- *Parcours cyclo piéton traversant: accès partie nord à assurer*
- *Opportunité et faisabilité technique du passage sous voie en bordure de Dyle*
- *Plan de plantations et de gestion permettant de garantir la luminosité et l'intégration du mur de chemin de fer*

6.6 LE ROND-POINT DE LA GARE



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Assurer la transition entre parvis de gare et les quartiers constitutifs du centre d'Ottignies
- Créer une continuité des ambiances rue Paul Delvaux
- Configurer l'espace public autour du croisement Combattants/Paul Delvaux.
Ne pas exclure l'émergence de bâtiment-signal, en lien avec le parvis de gare et adossé au talus du chemin de fer
- Libérer des emprises au sol au profit d'espaces publics et espaces verts aux abords de la Dyle, intégrer le parcours cyclo-piéton.
- Etudier la possibilité de créer des passages sous les chemins de fer, jouxtant ou en surplomb de la Dyle.



PROGRAMMATION

- Fonctions liées au potentiel de desserte ferroviaire et de l'itinéraire cyclable rapide
Préférer au logement les fonctions de services et tertiaires ou équipements aux abords du chemin de fer
- Petit équipement plein air jalonnant le parcours en bord de Dyle (conforme à la destination de parc public)
- Offres de stationnement liées aux besoins internes des projets



OPPORTUNITES À SAISIR

- Excellente accessibilité multimodale
- Visibilité forte
- Peu d'enjeux d'intégration du bâti et d'acceptabilité des projets

RISQUES à LIMITER

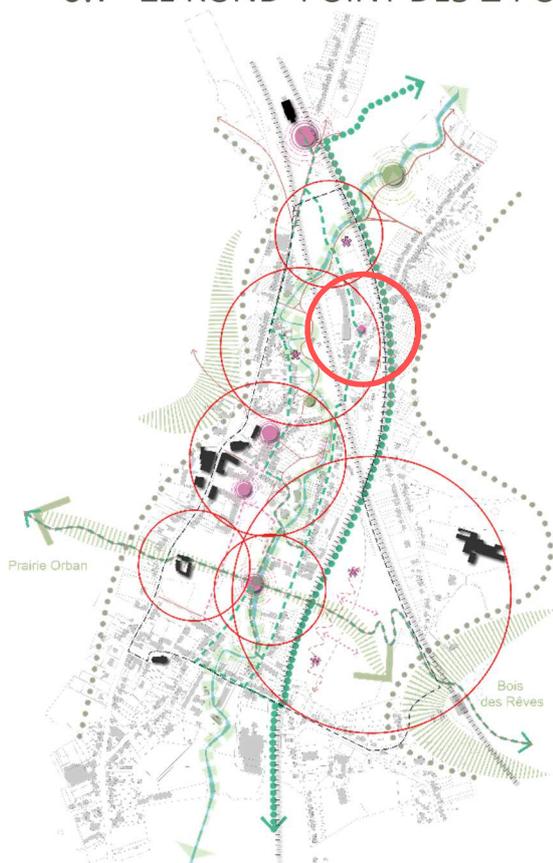
- Bruits et vibrations
- Qualité portante des sols
- État sanitaire de la Dyle
- Gestion de l'aléa d'inondation



CONDITIONS DE REUSSITE

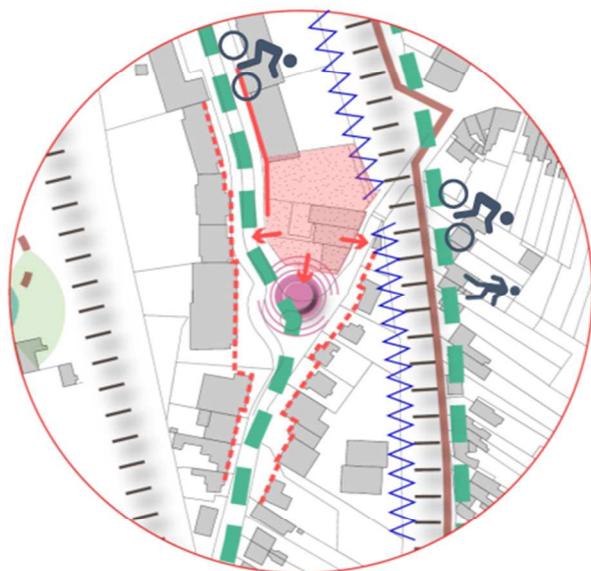
- Capter l'opérateur capable de développer les projets immobiliers
- Maîtrise du calendrier + impacts chantier de transformation de la gare
- Opportunité et faisabilité technique du passage sous voie en bordure de Dyle

6.7 LE ROND-POINT DES 2 PONTS



OBJECTIFS URBANISTIQUES

- Qualifier l'espace public du « rond-point » par le bâti (implantation, architecture, fonctions) et l'aménagement des abords et de la voirie
- Assurer la sécurité des divers usagers et la lisibilité des parcours cyclo-piétons
- Assurer une continuité du maillage planté rue Paul Delvaux
- Gérer le stationnement visiteurs sur la parcelle



PROGRAMMATION

- Programmation mixte services-logements et possibilité de commerces/horeca au rez



OPPORTUNITES À SAISIR

- *Visibilité forte sur croisement – opportunité d'aménager un lieu-repère urbain*
- *Horeca comme acteur d'animation de l'espace public*

RISQUES à LIMITER

- *Bruits et vibrations*
- *Proximité directe de trafic motorisé → sécurité, quiétude et qualité de l'air*

CONDITIONS DE REUSSITE

- *Maîtrise foncière ou mobilisation d'acteurs autour d'un projet commun*
- *Polyvalence et réversibilité des espaces*
- *Financement et montage d'une opération mixte (multiplicité d'acteurs)*
- *Gestion du stationnement selon les besoins à estimer*
- *Le cas échéant, motivation d'écart au S.O.L (implantation, voire destination)*