



**Rebecq** COMMUNE DE REBECQ

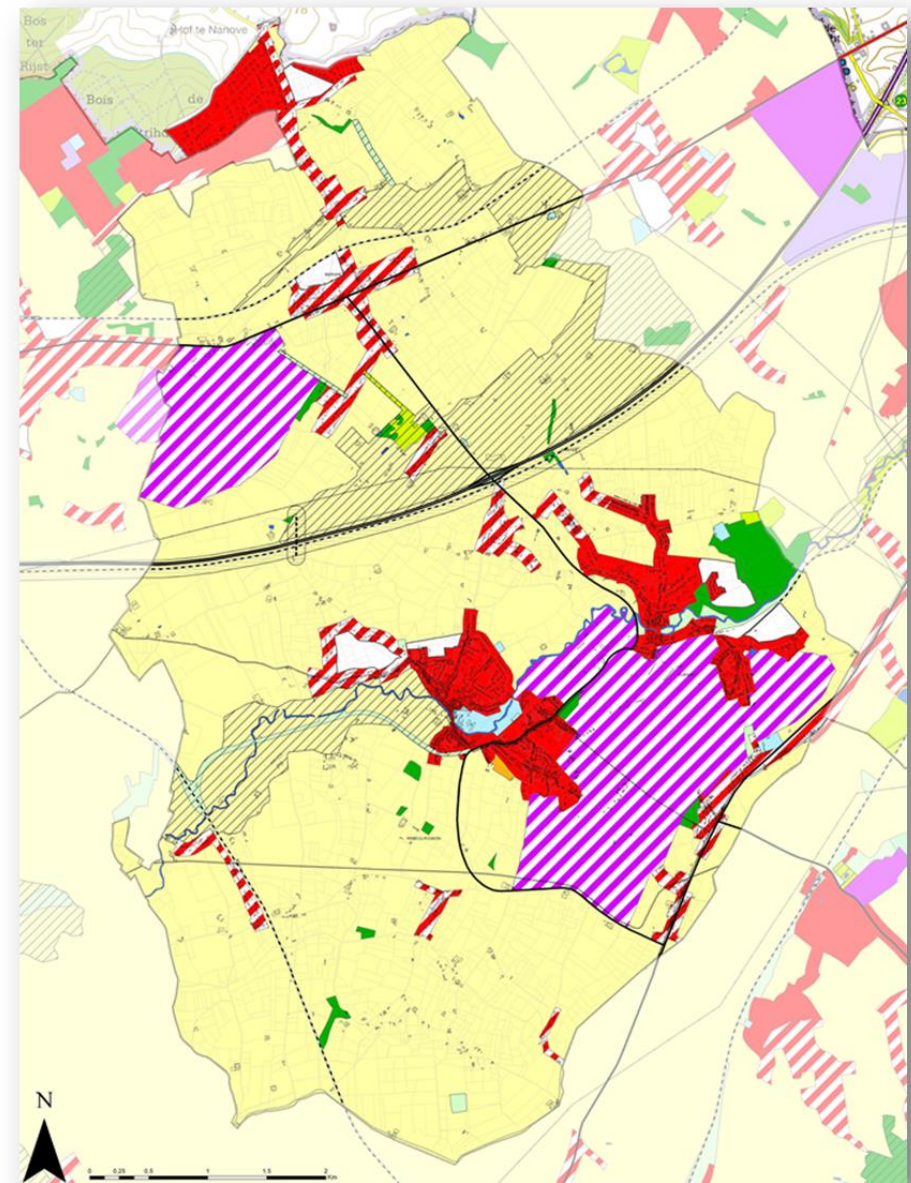
## SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

### *PARTIE 2 : OPTIONS*

#### *3. MESURES D'AMENAGEMENT*

JANVIER 2014

## PARTIE 2



Directeur de projet : **SERGE PEETERS, Administrateur**

Ont participé à l'élaboration de ce document :

- **Nathalie NINANE – Chef de projets, Administratrice**
- **Diana MATALA – Chef de projets**
- **Bénédicte DULUC – Chef de projets adjointe**
- **Léa BUSSELEZ – Chargé d'études**
- **Aurèlie TILMANT - Chargé d'études**
- **Simon VANEBERG -- Chargé d'études**
- **Delphine GILSON – Chef de projets**

**agora**  
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

## Table des matières

<b>1</b>	<b>MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - INTRODUCTION</b>	<b>53</b>
<b>2</b>	<b>MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>55</b>
<b>2.1</b>	<b>PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PLAN DE SECTEUR</b>	<b>56</b>
	MESURE 01. Modifications de l'affectation du plan de secteur pour certaines zones afin de répondre aux besoins communaux	56
	MESURE 02. Modifications de l'affectation de certaines zones qui mériteraient d'être protégées via le Plan de Secteur pour des raisons écologiques.	57
	MESURE 03. Modifications/Inscription des périmètres d'intérêt paysager et de lignes-points de vue remarquables	59
	MESURE 04. Inscription d'un périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique	63
	MESURE 05. Mise à jour des périmètres de réservation du Plan de Secteur	63
<b>2.2</b>	<b>MESURES A CARACTERE OPERATIONEL</b>	<b>64</b>
	MESURE 06. Elaboration/révision /abrogation des Plans Communaux d'Aménagement (PCA)	64
	MESURE 07. Classement du patrimoine bâti	65
	MESURE 08. Classement des zones d'intérêt écologique ou paysager	66
	MESURE 09. Réalisation des réflexions d'ensemble – type Rapport urbanistique et environnemental	67
<b>2.3</b>	<b>AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES LOGEMENTS</b>	<b>68</b>
	MESURE 010. Réaliser des actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé	68
<b>2.4</b>	<b>AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS</b>	<b>69</b>
	MESURE 011. Poursuivre la création d'un pôle sportif à vocation intercommunale : Vélodrome, piscine, création d'animations et d'évènements sportifs, etc.	69
	MESURE 012. Poursuivre la démarche de création d'un pôle public d'équipements publics et de services via la réhabilitation des Anciens Hospices : bibliothèque, espace multimédia, salle polyvalente, centre administratif, etc.	69
	MESURE 013. Augmenter les places d'accueil pour les enfants de 0-3ans	70
	MESURE 014. Augmenter les places dans les structures d'accueil pour les personnes âgées.	70
	MESURE 015. Optimiser l'utilisation des locaux scolaires.	70
	MESURE 016. Autres Opportunités	71
<b>2.5</b>	<b>AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES INFRASTRUCTURES TECHNIQUES (ÉGOUTTAGE)</b>	<b>72</b>
	MESURE 017. Travaux d'égouttage	72
<b>2.6</b>	<b>ACTIONS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION</b>	<b>73</b>

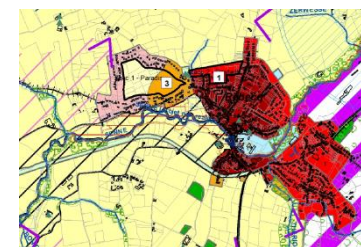
MESURE 018.	La réalisation du bassin de rétention _____	73
MESURE 019.	La réalisation des zones d'immersion temporaire _____	73
<b>2.7</b>	<b>IMPLANTATION D'UN PARC ÉOLIEN - ETUDE73</b>	
<b>2.8</b>	<b>ELABORER OU POURSUIVRE DES ÉTUDES À L'ÉCHELLE COMMUNALE OU SUPRACOMMUNALE</b>	<b>74</b>
MESURE 020.	Règlement complémentaire sur la protection de la nature _____	74
MESURE 021.	Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN) _____	74
MESURE 022.	Agenda 21 _____	75
<b>2.9</b>	<b>SUIVI DU SCHEMA DE STRUCTURE</b>	<b>76</b>
MESURE 023.	Réaliser un outil de vulgarisation du Schéma de Structure Communal _____	76
MESURE 024.	Suivre et publier régulièrement les indicateurs de suivi du SSC _____	76
<b>2.10</b>	<b>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET MESURES DÉJÀ PRÉVUES DANS D'AUTRES OUTILS</b>	<b>77</b>
<b>3</b>	<b>NOTE DE CIRCULATION - MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - RÉSEAU DE COMMUNICATION</b>	<b>87</b>
<b>3.1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>88</b>
<b>3.2</b>	<b>STRUCTURATION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE</b>	<b>89</b>
3.2.1	Rappel: principes d'organisation du réseau viaire _____	89
3.2.2	Hiérarchisation du réseau viaire _____	89
3.2.3	Proposition de hiérarchisation du réseau routier par le PPMBW _____	93
3.2.4	Proposition de hiérarchisation du réseau routier à l'échelle communale _____	94
MESURE 025.	La fermeture de la drève Léon Jacques _____	95
MESURE 026.	Sécuriser les déplacements motorisés _____	96
MESURE 027.	Protéger les quartiers contre le trafic de transit _____	96
MESURE 028.	Développement du covoiturage _____	97
3.2.5	Améliorer l'accès des entreprises pour les poids-lourds _____	98
MESURE 029.	Création d'un accès direct à l'autoroute E 429 pour les camions de la carrière de Bierghes _____	98
MESURE 030.	Créer un accès direct à la Route Industrielle depuis la brasserie _____	98
MESURE 031.	Créer des aires de croisement _____	99
3.2.6	Création de nouvelles voiries _____	100
3.2.7	Dispositifs de sécurité à effet ralentisseur ; _____	101
MESURE 032.	Créer des effets de porte _____	101
MESURE 033.	Créer des zones 30 et des zones résidentielles _____	103
MESURE 034.	Aménagement de carrefours _____	104

<b>3.3</b>	<b>STRUCTURATION DE LA CIRCULATION DES MODES DOUX</b>	<b>105</b>
3.3.1	Rappels principes d'organisation du réseau cyclable	105
3.3.2	Le Schéma Directeur Cyclable Wallon	106
3.3.3	Les propositions du PCM	107
3.3.4	Apport du SSC	108
MESURE 035.	Réaménager l'ancienne voie ferrée en RAVeL afin d'en faire un axe structurant pour les mobilités douces.	109
MESURE 036.	Accompagner la création du réseau de mobilité douce pour faciliter son utilisation.	109
<b>3.4</b>	<b>AMÉNAGEMENT POUR PIÉTONS ET POUR PMR</b>	<b>110</b>
3.4.1	Rappel du contexte et des objectifs	110
3.4.2	Recommandations générales pour les déplacements des piétons et des PMR	110
3.4.3	Réseau piéton proposé	110
<b>3.5</b>	<b>CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN</b>	<b>111</b>
3.5.1	Rappel : principes d'organisation du réseau de transports en commun	111
3.5.2	Les liaisons préconisées par le PPMBW	112
3.5.3	Rappels des aménagements préconisés par le PCM de Rebecq	113
3.5.4	Réseau de transports en commun proposé	114
MESURE 037.	Amélioration de la circulation des bus et des conditions d'attente	115
MESURE 038.	Continuer à déployer l'offre complémentaire au réseau TEC pour desservir les zones les moins denses de la commune et relier les villages entre eux : Proxibus ou transport à la demande.	115
MESURE 039.	Adaptation aux PMR	116
3.5.5	Transports en commun ferroviaires	117
MESURE 040.	Favoriser le rabattement vers les gares	117
<b>3.6</b>	<b>AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC</b>	<b>118</b>
MESURE 041.	Lieux de convivialité à aménager ou à réaménager	118
<b>3.7</b>	<b>MESURES D'ACCOMPAGNEMENT OU DÉJÀ PRÉVUES DANS D'AUTRES OUTILS</b>	<b>119</b>





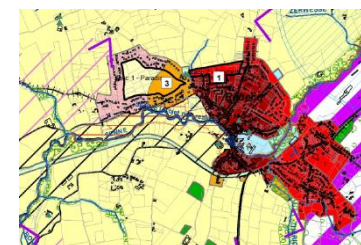
# 1 MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - INTRODUCTION



Outre l'exposé « stratégique » des objectifs d'aménagement détaillé ci-avant, le Schéma de Structure Communal se veut aussi être un outil bien concret de gestion et de programmation. A ce titre, il inscrit non seulement les objectifs à poursuivre mais également le volet plus opérationnel du projet communal d'aménagement du territoire. Ce volet se décline en mesures, moyens et recommandations pour atteindre les objectifs fixés.



## 2 MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE



## 2.1 PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PLAN DE SECTEUR

### MESURE 01. MODIFICATIONS DE L'AFFECTATION DU PLAN DE SECTEUR POUR CERTAINS ZONES AFIN DE RÉPONDRE AUX BESOINS COMMUNAUX

**Il n'existe aucune zone d'activité économique mixte sur le territoire de Rebecq. Afin de pouvoir répondre à une réelle demande en la matière et à la volonté de la commune de diversifier ses activités sur son territoire, des zones d'activité économique mixte pourraient être réalisées via une modification du Plan de secteur.**

**Il recommande également de modifier l'affectation du Plan de secteur à l'endroit du site d'implantation de la future piscine afin de mettre en cohérence la future situation de fait avec la situation de droit.**

**Il est recommandé de modifier une zone d'équipement public et une petite zone agricole en zone d'habitat.**

Le schéma de structure recommande donc la modification du Plan de secteur pour les 4 zones :

- 2 zones sur les territoires de Quenast (superficie approximative de 4 ha) et de Bierghes (superficie approximative 10 ha) (voir ci-après), soit un total de 14 ha de répondre aux besoins en zone d'activité économique mixte. Les superficies sont données à titre indicatif et le périmètre exact n'est pas identifié sur la carte. Une étude de faisabilité doit déterminer les limites parcellaires précises.
- 1 zone – pour l'inscription d'une zone d'équipements communautaires et de services publics.
- Une zone à Rebecq pour transformation d'une zone d'équipement public réservée pour un cimetière et de la zone agricole qui l'entoure en zone d'habitat.

Les modifications du Plan de secteur pour les 4 sites sera faite via des outils de type Plans communaux d'aménagement révisionnels ou d'autres outils selon la législation en vigueur.

Le PCA « révisionnel » (PCAR) est un outil permettant de réviser le Plan de Secteur lorsque « *le nouveau zonage constitue une réponse à des besoins dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local ou qu'il existe un Schéma de Structure Communal ou un Rapport Urbanistique et Environnemental approuvé par le Gouvernement qui vise l'hypothèse et définit le périmètre d'un PCA* ».



Zones proposées pour faire l'objet d'une modification du Plan de secteur

**PRIORITE : Court-moyen terme**

**MESURE 02. MODIFICATIONS DE L’AFFECTATION DE CERTAINES ZONES QUI MÉRITERAIENT D’ÊTRE PROTÉGÉES VIA LE PLAN DE SECTEUR POUR DES RAISONS ÉCOLOGIQUES.**

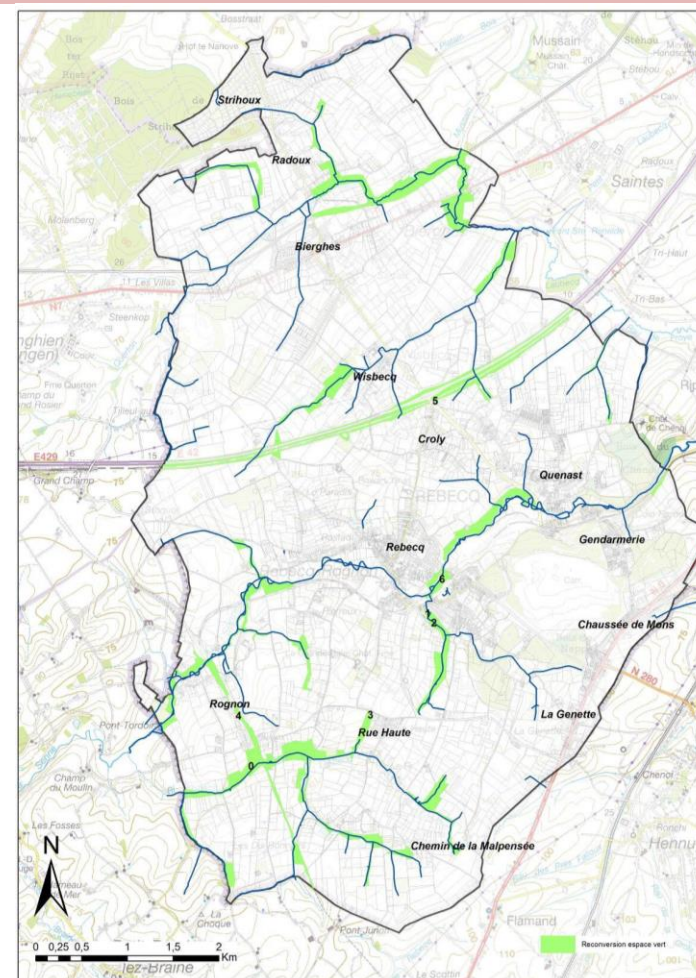
L’objectif principal de la commune est de veiller à la protection des ressources naturelles, des paysages et du caractère rural de son territoire. Ainsi, le Schéma de Structure Communal présente une certaine « marche à suivre », notamment en cas de révision globale, thématique ou ponctuelle du Plan de Secteur.

Dans le territoire communal de Rebecq, tous les fonds de vallée sont inscrits en zone agricole.

Le présent SSC propose donc une série de modifications de corrections et d’adaptations du Plan de Secteur pour des zones pouvant être reconverties en zones d’espaces verts afin d’être protégées par le plan de secteur pour des raisons écologiques et biologiques.

Ces zones se retrouvent, la plupart du temps, le long de cours d’eau et aux abords d’axes de circulation (routes – voies ferrées). Ces zones ne sont pas toujours d’un immense intérêt biologique et correspondent, essentiellement, à des prairies. Il s’agit d’espaces « tampons » dont l’intérêt biologique peut être amélioré au moyen de mesures adéquates.

Affectation actuelle au Plan de Secteur	ART. CWATUPE	Superficie (ha)
Habitat	Art. 26.	0,99
Habitat à caractère rural	Art. 27.	0,64
Loisirs	Art. 29.	1,84
Services publics et équipements communautaires	Art. 28. §1.	3,43
<b>Total zones urbanisables (voir le détail ci-après)</b>		<b>6,90</b>
Agricole	Art. 35.	195,96
Forestière	Art. 36.	0,92
<b>Total zones non-urbanisables</b>		<b>196,88</b>
<b>TOTAL</b>		<b>203,78</b>



**PRIORITE : HORS PRIORITE**

Afin de donner une protection à ces zones avant de faire une modification du Plan de Secteur, elles sont indiquées comme surimpression «Zone de liaison écologique» sur la carte n° 16 « Schéma des orientations territoriales ». Des recommandations sont mises en correspondance.

Le contour de la zone et la couleur de la nouvelle affectation souhaitée et un numéro sur la Carte n°17 « Mesures d'aménagement et schéma des circulations ».

Elles ont été identifiées au niveau du SSC dans le but de servir de compensation dans le cadre d'éventuels projets de modifications du Plan de Secteur. Si on a besoin d'inscrire une nouvelle zone urbanisable on va chercher les meilleurs endroits en zone non-urbanisable qui peuvent servir comme compensation). Dans le cadre de cette étude la superficie approximative et le type de la future zone sont recommandés de manière « indicative » ;

Ces superficies représentent également la base de travail dans le cadre d'une éventuelle modification globale et totale du Plan de Secteur au niveau régional.

**Liaison avec une autre mesure:**

*Pour la réalisation des PCAR proposées, la Commune pourrait alors proposer des terrains à échanger au titre de compensation dans les zones urbanisables pouvant être reconverties en zones d'espaces verts.*

N° sur carte	Superficie (ha)	Affectation au Plan de secteur	Nouvelle affectation proposée	Localisation	Raison de la reconversion
1	0,99	Habitat	Espace vert	Rebecq-Centre	Afin de protéger les abords de la Senne et du Flageot. Certaines de ces parcelles situées en zone d'habitat sont de plus situées dans des zones soumises aux aléas d'inondation.
2	1,84	Loisirs	Espace vert	Rebecq-Centre (Sentier des Chevaux)	Il s'agit de prairies permanentes situées de part et d'autres du Flageot. Sachant que la zone est soumise à des aléas d'inondations, une affectation en espaces verts convient mieux.
3	0,17	Habitat à caractère rural	Espace vert	Chemin du Gibet	Afin de protéger l'alignement d'arbres et les prairies permanentes situées de part et d'autres.
4	0,29	Habitat à caractère rural	Espace vert	Haute-Franchise	Afin de préserver l'espace vert située le long de l'ancienne voie de chemin de fer L123.
5	0,18	Habitat à caractère rural	Espace vert	Ligne de chemin de fer (TGV) au niveau de l'échangeur n°24 « Quenast »	Ces parcelles sont situées de part et d'autres de la ligne de chemin de fer. L'affectation en espaces verts est plus correcte. De plus, ces parcelles font en grande partie du domaine de la SNCB Holding.
6	3,44	Services publics et équipements communautaires	Espace vert	Rebecq-Centre	Afin de protéger la Senne et ses abords. Il s'agit de prairies permanentes situées de part et d'autres de la Senne dont l'affectation en zones d'espaces verts est plus correcte. Ces zones sont de plus soumises aux aléas d'inondations et sont reprises en partie en SGIB.

*Détails des terrains repris en zone urbanisable et qui sont proposées à faire l'objet de modification d'affectation vers une zone non-urbanisable (zone verte)*



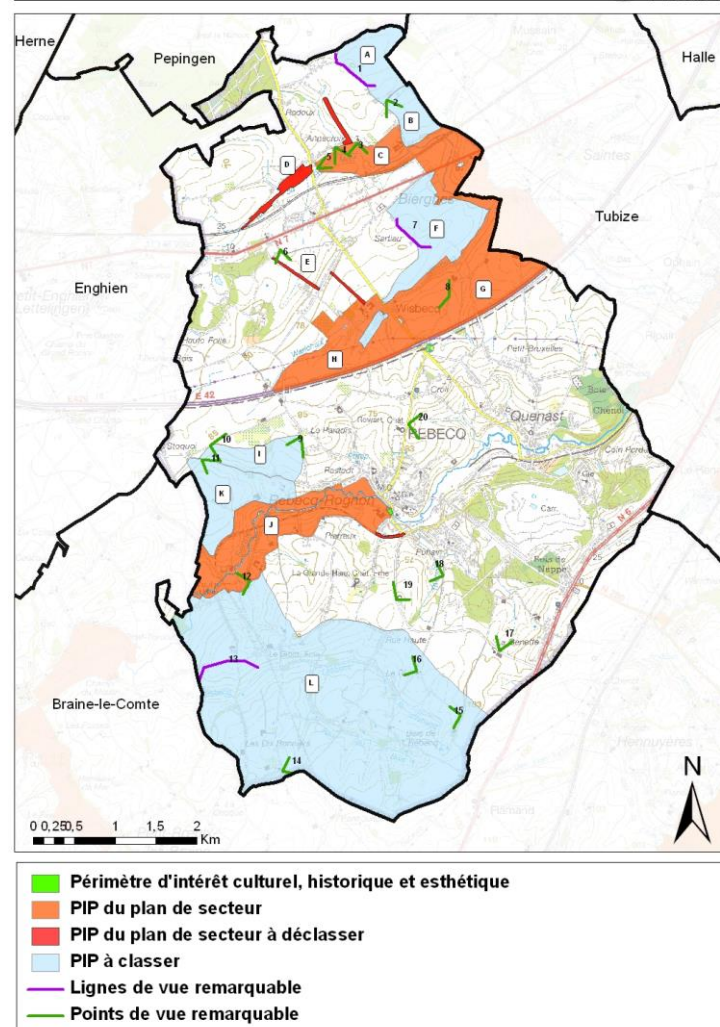
**MESURE 03. MODIFICATIONS/INSCRIPTION DES PÉRIMÈTRES D'INTÉRÊT PAYSAGER ET DE LIGNES-POINTS DE VUE REMARQUABLES**

Le périmètre d'intérêt paysager vise au maintien, à la formation ou à la recombinaison du paysage.

Sur base d'un relevé de terrain et de l'analyse de la situation existante (étude ADESA, PIP du Plan de Secteur, etc.), il est ressorti que certains périmètres d'intérêt paysager qui figurent en surimpression au Plan de Secteur ne sont plus d'actualité. Ainsi, il est proposé de déclasser quelques-unes de ces zones. D'autres, en revanche, devront être classées afin de bénéficier d'une protection.

L'ensemble de ces périmètres d'intérêt paysager retenus correspond essentiellement à des paysages ouverts composés de zones de cultures et de prairies.

Des points-lignes de vue remarquables ont également été relevés. La plupart d'entre eux se situent au sein de périmètres d'intérêt paysager ou alors, ils offrent une vue vers ceux-ci.



Propositions de périmètres d'intérêt paysager et de lignes-points de vue remarquables

**PRIORITE : HORS PRIORITE**

Localisation sur la carte	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
<b>Versant sud de la vallée du Plantain Bois</b>				
A	Versant sud de la vallée du Plantain Bois	Inscrire un <b>PIP</b> entre la rue de Ham et la limite communale. La rue de Ham constitue un point haut qui offre des vues lointaines sur la campagne et la vallée du Plantain Bois. Le paysage est par ailleurs agrémenté de différents éléments végétatifs.	Inscription d'un PIP	Point 1 : Inscrire une <b>LVR</b> le long de la rue de Ham qui offre des vues lointaines sur la campagne et la vallée du Plantain Bois.
<b>Vallée du ruisseau du Pont Neuf</b>				
B	Versant nord de la vallée du Pont Neuf	Inscrire un <b>PIP</b> entre la rue de Ham, le fond de vallée du Pont Neuf et la limite communale.	Inscription d'un PIP	Point 2 : Inscrire un <b>PVR</b> depuis la rue Ham vers le fond de vallée du Pont Neuf. On y observe une belle vue vers le fond de vallée mais également sur le versant opposé où l'on retrouve le hameau de la chaussée d'Enghien et son église.
C	Vallée du Pont Neuf à Annecroix	<b>Modification du PIP existant :</b> Maintien du PIP entre la rue du Caporal de Trésignies et la rue de Ham. La végétation agrémente ce fond de vallée où quelques points de vue intéressants peuvent être retenus.  Suppression de la partie du PIP qui s'étend le long d'une ancienne allée de peupliers qui ne constitue pas en soi un paysage.	Modification d'un PIP	Points 3, 4, 5 : Inscrire 3 <b>PVR</b> . Ces trois points offrent une vue sur le Rau du Pont Neuf où la végétation est encore bien présente.
D	Vallée du Pont Neuf à l'ouest de la rue du Radoux	<b>Supprimer le PIP existant</b> situé à l'ouest de la rue du Radoux. Il s'agit d'un fond de vallée qui est très dénudé et peu harmonieux.	Suppression d'un PIP	
E	Vallée du ruisseau de La Fosse	<b>Suppression du PIP</b> qui s'étend le long d'un ancien alignement d'arbres. Il n'y a pas d'intérêt paysager.	Suppression d'un PIP	Point 6 : Inscrire un <b>PVR</b> au niveau de la drève de Wisbecq. Ce point offre une vue les prairies de part et d'autres du ruisseau de La Fosse.
<b>Vallée du ruisseau de Wisbecq et de Laubecq</b>				
F	Versant nord du Wisbecq	<b>Etendre le PIP existant</b> depuis la limite communale vers la rue de Sartiau et le long du ruisseau de Wisbecq. La rue du Sartiau est un point haut qui offre des vues lointaines sur la campagne et la vallée du Wisbecq et du Laubecq.	Modification d'un PIP	Point 7 : Inscrire une <b>LVR</b> le long de la rue du Sartiau qui constitue un point haut qui offre de longues vues sur la campagne aux alentours de la vallée du Wisbecq.

Mesure	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
G	Versant sud du Wisbecq	Maintien du PIP existant.	Maintien d'un PIP	Point 8 : Inscrire un <b>PVR</b> depuis la rue Sainte-Renelde qui offre une vue vers la vallée du Wisbecq et l'église Saint-Fiacre. Le paysage est également ponctué de quelques arbres.
<b>Vallée du ruisseau de Warichaix</b>				
H	Vallée du Warichaix	<p><b>Modification du PIP existant :</b></p> <p>Maintenir le PIP en amont du village de Wisbecq qui offre un paysage de fond de vallée, ornée de saules et peupliers.</p> <p>Etendre le PIP à la zone d'habitat de Wisbecq qui a conservé sa typologie traditionnelle.</p> <p>Suppression de la partie du PIP qui s'étend le long d'un alignement d'arbres et qui ne constitue pas un paysage en soi.</p>	Modification d'un PIP	Inscrire un <b>PICHE</b> au niveau de la place de Wisbecq.
<b>Vallée de la Senne en amont de Rebecq</b>				
I	Versant nord de la Senne	<b>Inscription d'un PIP</b> depuis les chemins Ardoisière et Gallet jusqu'au PIP existant de la vallée de la Senne.	Inscription d'un nouveau PIP	<p>Point 9 : Inscription d'un <b>PVR</b> au nord du chemin de l'ardoisière qui offre une vue vers la vallée de la Senne. La végétation et ses plans successifs lui confèrent un paysage harmonieux.</p> <p>Point 10 : Inscription d'un <b>PVR</b> chemin Gallet avec vue sur le versant de la Senne. Ce versant est relativement dénudé mais permet d'observer les peupliers situé en bas de versant.</p>
J	Vallée de la Senne en amont de Rebecq	<p><b>Maintenir le PIP existant</b> au niveau du fond de vallée de la Senne. Il s'agit d'un paysage harmonieux où se dessinent de nombreux méandres de la rivière.</p> <p>Une légère modification est toutefois proposée par la suppression de la partie du PIP situé au niveau du chemin de fer à l'est du périmètre.</p>	Maintien d'un PIP	
K	Vallée de la Senne en amont de Rebecq	<b>Prolongement du PIP</b> décrit ci-dessus vers le nord-ouest. Ce versant encadre harmonieusement le paysage de fond de vallée.	Inscription d'un PIP	Point 11 : Inscrire un <b>PVR</b> au niveau du hameau de Stoquois. Ce point dirigé vers le fond de vallée de la Senne permet d'observer le clocher de l'église de Rebecq-Rognon, ainsi que la butte des carrières de Quenast.



Mesure	Nom de la zone	Description/justification	Type de procédure	Liaison avec une autre mesure
<b>Vallée de l'lesbecq et du ruisseau du Bois</b>				
L	Vallée de l'lesbecq et du ruisseau du Bois	Inscrire un nouveau PIP. Il s'agit de belles vallées harmonieuses et variées où la végétation souligne les mouvements du sol. L'habitat rural a largement conservé son caractère traditionnel et s'intègre au terrain.	Inscription d'un PIP	<p>Point 13 : Inscrire une <b>LVR</b> depuis la rue Maurice Bouvette. Cette rue est située en haut de versant et offre de belles vues vers la vallée de l'lesbecq et sur les champs présents sur le versant opposé.</p> <p>Point 14 : Inscrire un <b>PVR</b> depuis le chemin Droleau. La végétation et les différents plans successifs composent le paysage.</p> <p>Point 15 : Inscrire un <b>PVR</b> depuis le chemin de la Mal Pensée. Ce point offre une vue vers la vallée du ri d'lsbecq.</p> <p>Point 16 : Inscrire un <b>PVR</b> depuis le chemin Boulette vers le hameau de la rue haute. Le point offre une vue sur une prairie agrémentée de nombreux saules têtards.</p> <p>Inscrire en zones d'espaces verts pour leur intérêt écologique les fonds de vallées ainsi que le tracé du chemin de fer touristique et son prolongement vers le sud.</p>
<b>Vallée du ruisseau Franois</b>				
17	Vallée du ruisseau Franois	Inscrire un <b>PVR</b> au niveau de la ferme chaussée Millecamps avec vue vers la vallée du ruisseau Franois et le bois de Neppe.	Inscription d'un PVR	
<b>Vallée du ruisseau Therion</b>				
18	Vallée du ruisseau Therion	Inscrire un <b>PVR</b> au niveau du chemin Marais Bourleau. De ce point, on peut apercevoir au loin le clocher de l'église de Rebecq-Rognon.	Inscription d'un PVR	
19	Chemin de Braine	Inscrire un <b>PVR</b> au niveau du moulin. Le point offre une vue vers le village de Rebecq-centre situé en fond de vallée.	Inscription d'un PVR	
<b>Vallée du ruisseau Zerwesse</b>				
20	Vallée du ruisseau Zerwesse	Inscrire un <b>PVR</b> au niveau du Montgras avec vue vers la carrière de Quenast et le moulin de Crolé. On peut également y observer le village de Quenast.	Inscription d'un PVR	

**MESURE 04. INSCRIPTION D'UN PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT CULTUREL, HISTORIQUE ET ESTHÉTIQUE**

*Le périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique vise à favoriser, au sein d'un ensemble urbanisé, un équilibre entre les espaces bâtis ou non et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent.*

Actuellement, la commune de Rebecq ne possède aucun PICHE.

**Le présent Schéma de Structure Communal propose l'inscription d'un périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique. Il concerne un élément du centre ancien de Rebecq qui constitue un bel ensemble à protéger. Il s'agit des moulins d'Arenberg dont le périmètre retenu couvre 0,32 ha.**



Photographie aérienne du périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique proposé: Les moulins d'Arenberg

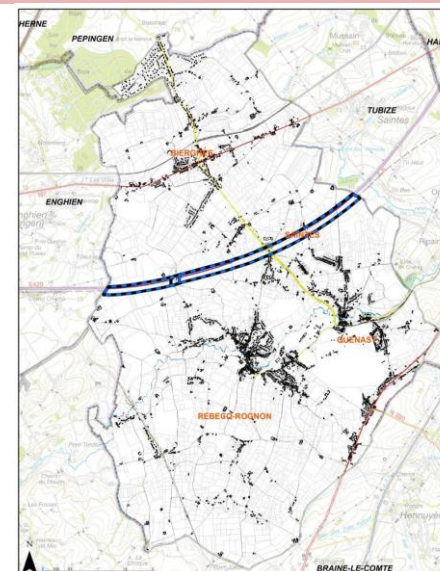
**PRIORITE : HORS PRIORITE**

**MESURE 05. MISE À JOUR DES PÉRIMÈTRES DE RÉSERVATION DU PLAN DE SECTEUR**

*Le périmètre de réservation vise à réserver les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructures de communication ou de transport de fluides et d'énergie.*

**Un périmètre de réservation figurait dans le centre du territoire de Rebecq au Plan de Secteur, celui-ci correspondait au tracé de la ligne TGV. Compte tenu que le projet a été réalisé, ce périmètre de réservation est désormais sans objet.**

**Le Schéma de Structure Communal propose donc de retirer du Plan de secteur ce périmètre de réservation.**



**PRIORITE : HORS PRIORITE**

## 2.2 MESURES A CARACTERE OPERATIONEL

### MESURE 06. ELABORATION/RÉVISION /ABROGATION DES PLANS COMMUNAUX D'AMÉNAGEMENT (PCA)

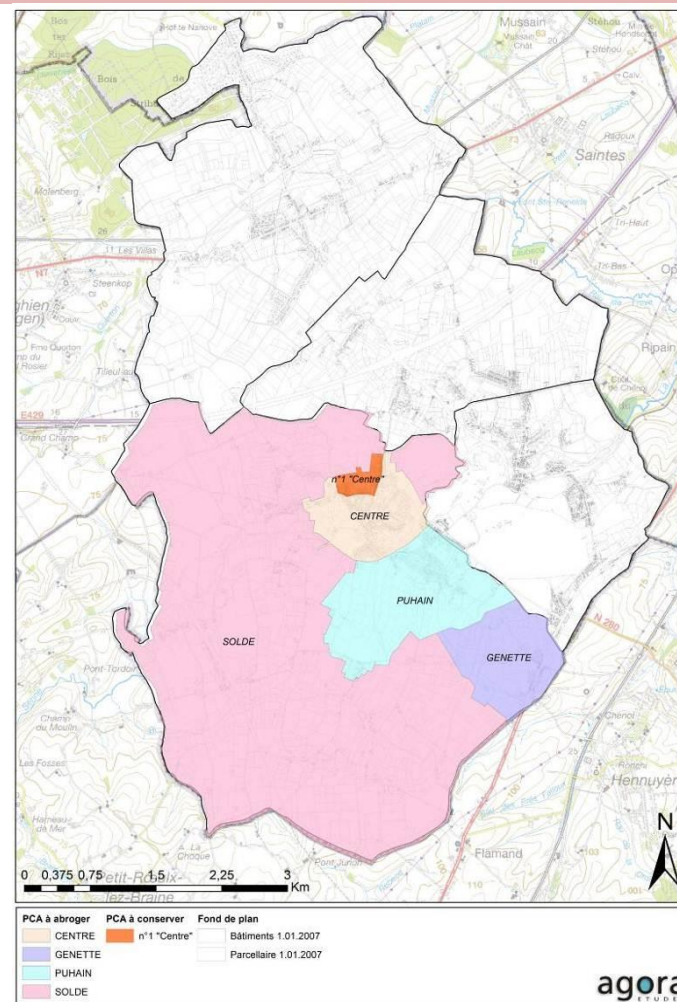
Le Plan communal d'aménagement (PCA) permet de planifier avec précision la physionomie future d'une zone ou d'un quartier. Il permet aux communes d'organiser de façon détaillée l'aménagement d'une partie de leur territoire. Il a pour principal objectif d'affiner les affectations du Plan de Secteur et éventuellement du SSC (où construire), tout en introduisant la dimension urbanistique et architecturale (comment construire).

La commune de Rebecq possède cinq PCA sur son territoire. Quatre d'entre eux datent d'avant 1970 et sont donc désormais obsolètes.

Le présent SSC préconise l'abrogation des PCA suivants :

- PCA Solde : date de l'arrêté royal 22/02/1960
- PCA Genette : date de l'arrêté royal 22/02/1960
- PCA Puhain : date de l'arrêté royal 22/02/1960
- PCA Centre : date de l'arrêté royal 10/08/1968

Le PCA n°1 Centre est maintenu.



Carte des PCA

**PRIORITE : COURT TERME**

## MESURE 07. CLASSEMENT DU PATRIMOINE BÂTI

*Le classement constitue la reconnaissance officielle de la valeur patrimoniale d'un bien, ainsi que l'intérêt de son maintien et de sa conservation. Ce bien est consacré par un arrêté du gouvernement wallon. Ce classement peut intervenir à titre de monument, de site, de site archéologique ou d'ensemble architectural. Le classement à titre de monument ouvre le droit aux subsides pour les travaux de conservation ou de restauration. Une zone de protection peut être établie autour d'un bien classé en fonction de la nécessité de sa mise en valeur ou de sa conservation. Les travaux en site classé ou en zone de protection sont soumis à conditions.*

**Afin d'assurer la mise en valeur, la protection et la conservation de ce patrimoine, il faut passer en revue chaque bâtiment de valeur patrimoniale pour déterminer les priorités et les nécessités d'un éventuel classement.**

Les monuments et sites classés sont entièrement évoqués et décrits au chapitre patrimoine (situation existante), **5 monuments et/ou sites classés se trouvent sur le territoire de la commune.**

**Trois autres monuments et sites pourraient être classés, afin d'assurer leur préservation. Il s'agit de :**

- Une habitation du 19<sup>ème</sup>, Grand'Place, n°1 ;
- La ferme de Ham, n°4, route de Ham ;
- Une ferme en long, n°19, route de Ham.

Cette liste est basée sur le travail réalisé dans le cadre de l'Inventaire du patrimoine de la Belgique et qui répertorie une liste de bâtiments à protéger.

Notons également que la Région peut octroyer un subside pour les travaux d'entretien et de restauration de monuments classés, civils et religieux.

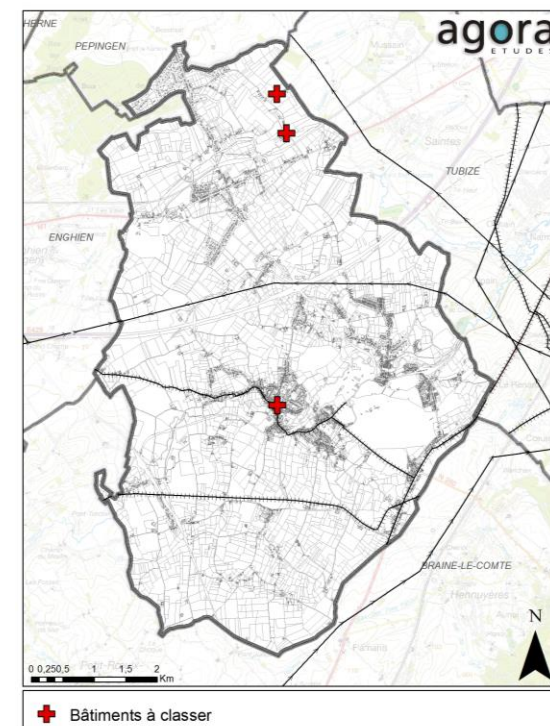
Aux propriétaires privés ou publics, une intervention financière peut être accordée pour les travaux ou études visant à protéger, restaurer ou mettre en valeur un bien classé à titre de monument.

**Principales conditions :** Dans la plupart des cas, un certificat de patrimoine, préalable au permis d'urbanisme, doit être délivré. L'affectation du bien doit être déterminée.

**Montant de l'aide :** 60% auxquels s'ajoutent les frais généraux, la TVA ainsi que l'intervention de la province et de la commune où se situe le bien. 80% si les travaux se réalisent dans le cadre d'une opération de conservation intégrée et que la destination principale du monument est reconnue d'intérêt collectif. 95% si le monument classé figure sur la liste du patrimoine exceptionnel de Wallonie. 100% des fournitures et moyens d'exécution si les travaux sont réalisés par le titulaire d'un droit réel, des bénévoles ou par les services techniques du pouvoir public propriétaire.

**La commune de Rebecq pourrait profiter de cette subvention pour la mise en valeur de son patrimoine mais également pourrait susciter l'intérêt auprès des propriétaires privés.**

**PRIORITE : MOYEN TERME**





**MESURE 08. CLASSEMENT DES ZONES D'INTERÊT ÉCOLOGIQUE OU PAYSAGER**

La commune de Rebecq possède plusieurs sites d'intérêt biologique répartis sur l'ensemble de la commune avec, notamment, quatre Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) (4,6 % de la surface communale).

En ce qui concerne les sites de grand intérêt biologique, même s'ils ne sont pas protégés légalement, le Schéma de Structure Communal y propose sur le schéma des orientations territoriales, une série de recommandations. Il convient enfin de signaler que la société Sagrex, dans un partenariat avec Natagora, met en place des actions environnementales à l'endroit d'une zone d'extraction qui n'accueille plus d'activités industrielles. Il s'agit du site appelé « la Motte du Brabant », localisé à l'arrière du Vélodrome et de la future piscine.

Comme mesure d'aménagement, le présent Schéma de Structure Communal propose le classement de 2 nouvelles Zones Humides d'Intérêt Biologique (ZHIB) et la modification d'un périmètre de SGIB.

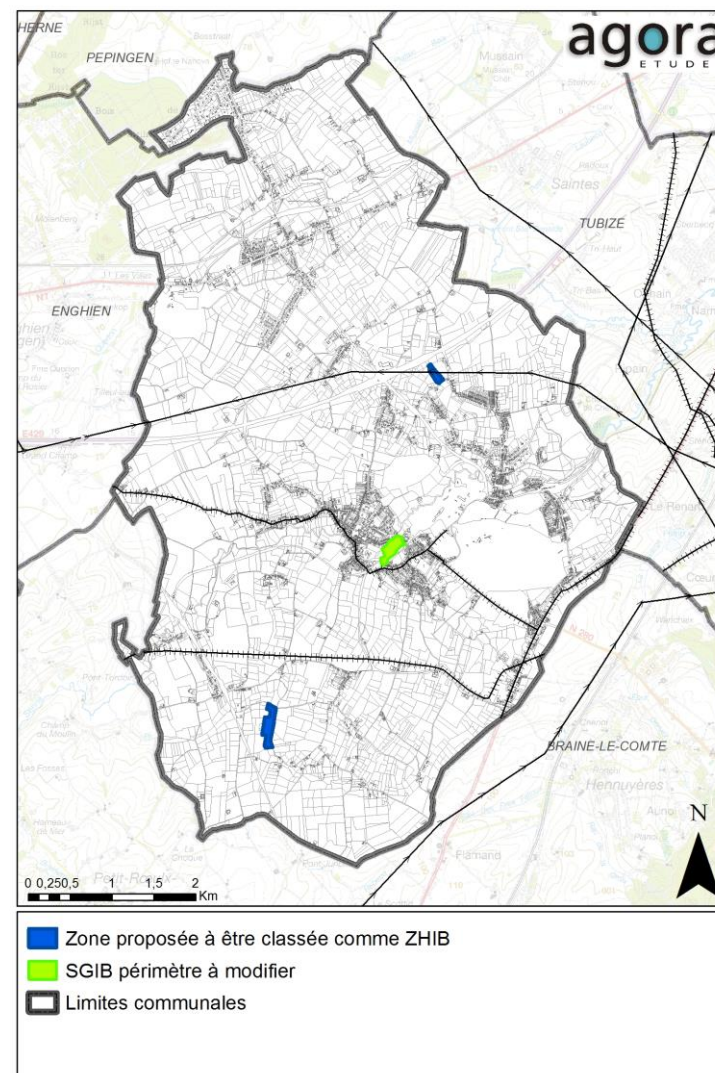
Zones Humides d'Intérêt Biologique (ZHIB) pourraient être classées :

1. **Les étangs du Cau fou.** Ils s'agit de plans d'eau dont les rives sont actuellement stabilisées et engazonnées. Les étangs sont considérés comme étant de grandes qualités biologiques par la carte d'évaluation biologique. Ces étangs ont par ailleurs été répertoriés comme zone centrale par le PCND de Rebecq.

2. **Les étangs communaux.** Il s'agit d'un ensemble d'étangs situé en bord d'autoroute. Cette zone de développement ouverte au PCND a fait l'objet d'aménagements à caractère écologique destinés à la protection de la faune et de la flore sauvage. Cette zone de développement pourrait être davantage valorisée via un classement en ZHIB. Par ailleurs, l'inscription en ZHIB n'est pas contre-indiquée avec la pratique de la pêche des espèces vivant actuellement dans les étangs.

Le périmètre du Site de Grand Intérêt Biologique de Myen Caret pourrait être modifié afin de mieux correspondre à la réalité du terrain. Les terrains de tennis ne devraient plus être couverts par le périmètre contrairement aux berges de la Senne.

Il est par ailleurs primordial pour tous les sites d'intérêt biologique (Sites de grand intérêt biologique et zone humide d'intérêt biologique), d'élaborer et de respecter un plan de gestion approprié afin d'assurer le maintien de leur intérêt



**PRIORITE : MOYEN TERME**

**MESURE 09. RÉALISATION DES RÉFLEXIONS D'ENSEMBLE – TYPE RAPPORT URBANISTIQUE ET ENVIRONNEMENTAL**

L'objectif est de maintenir une pression foncière raisonnable pour permettre aux jeunes ménages de rester sur la commune mais aussi de créer des conditions favorables au maintien d'une mixité sociale.

L'analyse du potentiel foncier communal montre que, à l'exception des ZACC, il n'y a pas d'ensembles de terrains encore non urbanisés de grandes dimensions.

**Donc les ZACC représentent actuellement la possibilité de maîtriser la pression foncière. Dans le cadre du SSC, plusieurs ZACC ont été considérées comme urbanisables à court, moyen ou long terme.**

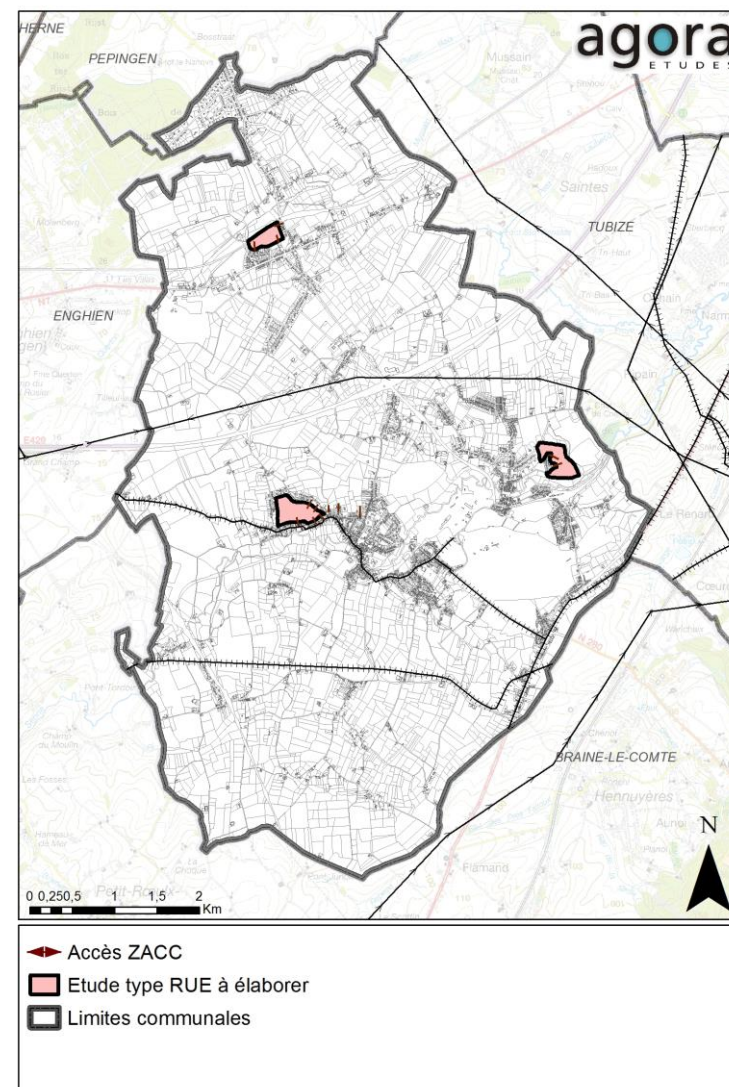
Conformément au CWATUPE la mise en œuvre de ces zones est soumise à la réalisation d'un Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE).

- Sont concernées les ZACC de Chenois et de Bierghes.
- La ZACC 1 Paradis elle est pareillement urbanisable en priorité 3, et donc la réalisation dans l'immédiat d'un RUE n'est pas nécessaire.

La ZACC de Rastadt en priorité 0 a déjà fait l'objet d'un PCA révisé en 2003 et attend d'être mise en œuvre.

Le but du Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE).

- Donner une vision d'ensemble sur le développement du quartier;
- Répondre aux problématiques spécifiques de la zone en prenant en compte les questions de mobilité et d'accessibilité, ainsi que les contraintes physiques ou humaines ;
- Eviter le mitage du site via plusieurs projets individuels



**Priorité en fonction des demandes**

## 2.3 AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES LOGEMENTS

Afin de répondre à l'objectif fixé d' « assurer des logements pour tous », dans le cadre du SSC, les mesures suivantes sont proposées :

- Réaliser des actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé;
- Créer des logements de transit et d'insertion pour répondre à une demande croissante;
- Créer des logements intergénérationnels ;
- Favoriser la création de logements accessibles aux jeunes ménages ;
- Favoriser la création de logements accessibles aux PMR ;
- Favoriser la création de logements accessibles aux personnes âgées.

### MESURE 010. RÉALISER DES ACTIONS IMMOBILIÈRES D'INITIATIVE PUBLIQUE OU EN PARTENARIAT AVEC LE SECTEUR PRIVÉ

Certaines mesures sont déjà en cours de réalisation ou sont prévues à court ou moyen terme :

- Les Habitations Sociales du Roman Païs possèdent des terrains localisés à proximité du quartier des Agaces et dans la ZACC n°4 – Chenois. Un projet de création de logements moyens mixtes (acquisitif/locatif) avec des infrastructures offre une opportunité intéressante afin de réintroduire de la mixité sociale.
- Un projet de 40 logements est en cours à proximité de la maison de repos. Par ailleurs, le promoteur se serait engagé à les vendre en premier lieu à des Rebecquois.

**PRIORITE : COURT TERME**



## 2.4 AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

Les équipements et services divers tels qu'écoles, crèches, sport, culture ou soins de santé doivent répondre à la demande quant à leur capacité, leur qualité, leur coût, leur répartition, leur accessibilité. Une évaluation continue des capacités et de la qualité des infrastructures existantes doit être faite, afin de déterminer les nouveaux besoins.

Si l'installation de nouveaux équipements doit être planifiée, les conditions suivantes doivent être remplies :

- Leur implantation doit être choisie de manière à assurer leur accessibilité, à renforcer la structure spatiale et à limiter les déplacements automobiles.
- Leur intégration dans l'habitat doit être assurée, ce qui suppose une maîtrise foncière et une qualité architecturale.

**Au regard de la situation existante et afin de répondre à l'objectif d'« assurer la pérennité et maîtriser le développement de l'ensemble des équipements (scolaires, sportifs, culturels, administratifs) », la commune doit prendre les mesures suivantes (liste non exhaustive).**

### **MESURE 011. POURSUIVRE LA CRÉATION D'UN PÔLE SPORTIF À VOCATION INTERCOMMUNALE : VÉLODROME, PISCINE, CRÉATION D'ANIMATIONS ET D'ÉVÈNEMENTS SPORTIFS, ETC.**

A l'initiative des quatre communes de l'ouest du Brabant wallon, une nouvelle asbl « SPORTISSIMO » (intercommunale sportive), a été constituée le 25 octobre 2008. **L'intercommunale a pour but de confirmer et de reprendre à son compte l'initiative des communes ici associées afin de gérer les infrastructures sportives suivantes: un VéloDrome et une Piscine (dossier en cours d'élaboration), à la limite entre Rebecq et Tubize le long de la N6; et la création d'animations et d'événements sportifs sur la totalité du territoire des communes de Rebecq, Braine-le-Château, Ittre et Tubize.**

Il s'agit de développer des activités sportives accessibles sur ce territoire, de mobiliser les ressources et surtout la gestion en commun afin de produire un projet viable sur le long terme tout en présentant des perspectives d'évolution. A long terme, il est envisagé de faire évoluer le site vers une sorte de complexe, soit d'y développer d'autres types d'aménagements sportifs : parcours VITA, plaine de sport, piste d'athlétisme, etc.

Le projet de construction d'une piscine sur le territoire de Rebecq en est au stade de la demande de permis unique dont l'enquête publique s'est clôturée fin décembre 2010. Il existe une volonté des quatre communes de rendre cette piscine facilement accessible par un réseau cyclable au départ de chaque centre de village. C'est, pour Rebecq, l'occasion de concrétiser le volet correspondant de son PCM.

### **PRIORITE : COURT TERME**

### **MESURE 012. POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE CRÉATION D'UN PÔLE PUBLIC D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET DE SERVICES VIA LA RÉHABILITATION DES ANCIENS HOSPICES : BIBLIOTHÈQUE, ESPACE MULTIMÉDIA, SALLE POLYVALENTE, CENTRE ADMINISTRATIF, ETC.**

Ce projet consiste à la réhabilitation et à la réaffectation des Anciens Hospices de Rebecq afin de créer un véritable pôle d'équipements publics et de services communautaires. Ainsi,

- L'ancienne chapelle des Hospices accueillera la bibliothèque ainsi qu'un espace multimédia ;
- Le centre administratif sera installé dans les locaux des Hospices eux-mêmes ;
- L'ancienne grange des Hospices pourrait accueillir une salle de spectacle ou une salle polyvalente ainsi que le Centre Culturel.

Dans l'optique de promouvoir le tourisme sur la commune, il peut être envisagé un rapprochement entre le Centre Culturel et l'Office du Tourisme dans les mêmes afin d'amorcer une démarche de promotion plus en synergie.

**PRIORITE : COURT TERME**

**MESURE 013. AUGMENTER LES PLACES D'ACCUEIL POUR LES ENFANTS DE 0-3ANS**

En ce qui concerne la petite enfance, il existe deux crèches communales dont les capacités d'accueil sont de 12 et 24 enfants. Sur les 24 places que compte la crèche « les Pitchounets » 12 sont subventionnées et 12 fonctionnent sur fonds propres du CPAS. Par ailleurs, il existe un réseau de gardiennes et une crèche privée (30 places) permettant de compléter l'offre et les écoles disposent de garderies. Le déficit de places évalué en crèche est estimé à 50, sachant qu'il est nécessaire d'employer une personne pour 8 enfants. Il existe un projet de maison de l'enfance à Braine-le-Château qui augmentera l'offre mais à des prix certainement plus élevés.

**La création d'une nouvelle crèche pourrait être envisagée à court – moyen terme dans les locaux de l'ancienne maison communal de Bierghes. Dans l'hypothèse où ce local ne serait plus à disposition, la crèche pourrait également être installée à Quenast.**

**PRIORITE : COURT-MOYEN TERME**

**MESURE 014. AUGMENTER LES PLACES DANS LES STRUCTURES D'ACCUEIL POUR LES PERSONNES ÂGÉES.**

La MRS de Rebecq accueille actuellement 81 lits (40 médicalisés et 41 non médicalisés). Il manque ainsi une quarantaine de places. Elle doit faire l'objet d'une extension et d'une remise aux normes des chambres existantes. Ainsi, 46 chambres supplémentaires seront créées pour un budget de 5 millions d'euros.

**PRIORITE : EN COURS**

**MESURE 015. OPTIMISER L'UTILISATION DES LOCAUX SCOLAIRES.**

Les écoles de Rebecq et Quenast dispensent leurs enseignements dans des locaux distincts en fonction du niveau de classe des élèves. Il serait donc intéressant de pouvoir regrouper les classes primaires au niveau des pôles de Rebecq et Quenast dans un souci d'optimisation et de mutualisation des infrastructures. Par ailleurs, les centres anciens doivent pouvoir conserver les équipements et services liés à l'accueil de type pré-gardiennat, maternel.

**PRIORITE : MOYEN TERME**

**MESURE 016. AUTRES OPPORTUNITÉS**

**A noter qu'une perspective intéressante serait de réhabiliter les locaux de la Maison communale actuelle lorsque les services de celle-ci auront été délocalisés vers les locaux rénovés des Anciens Hospices. La future affectation de cette dernière reste à déterminer.**

***PRIORITE : MOYEN TERME***

## 2.5 AMÉLIORATION/EXTENSION OU CRÉATION DES INFRASTRUCTURES TECHNIQUES (ÉGOUTTAGE)

En matière d'égouttage et d'assainissement (données du PASH et SPGE, en date du 30 avril 2010) au niveau de la commune :

- L'assainissement collectif concerne 80 % de la commune, soit environ 8.000 habitants (sur 10.250 habitants) ;
- 20 % de la population en assainissement autonome habitants sont situés en assainissement autonome ;
- Le réseau d'égouttage est réalisé à plus de 83 % et 76 % des eaux usées générées sont épurées grâce notamment aux 3 stations d'épuration collective en exploitation sur le territoire communal (total de 10.000 EH) ;
- Le réseau de collecteurs doit encore être développé pour amener permettre l'assainissement de la totalité des eaux usées.

### MESURE 017. TRAVAUX D'EGGOUTAGE

Le mécanisme des travaux subsidiés (programme triennal) consiste en l'octroi de subsides, par la Région wallonne, pour la réalisation d'une programmation de travaux communaux visant essentiellement la voirie, l'égouttage et la rénovation de bâtiments publics. Les projets d'investissement sont soumis à l'approbation de l'Exécutif wallon.

On notera tout particulièrement que, pour l'ensemble des travaux subsidiés (programme triennal), le taux subsidiable est porté à 100 % s'il s'agit d'un marché public ou d'un projet-pilote qui contient des clauses sociales relatives à la formation ou à l'insertion de demandeurs d'emploi.

**Dans le cadre du programme triennal, la commune de Rebecq a prévu, pour la période 2010-2012, les travaux d'égouttage suivants :**

- *Egouttage de la rue Haute Franchise ;*
- *Egouttage du sentier de Rebecq ;*
- *Egouttage de la rue d'Overschie ;*
- *Egouttage de la rue Anne Croix et Caporal Trésignies.*

### Subsides à l'égouttage

Pour les travaux d'égouttage prioritaires, un nouveau mécanisme de subsidiations a été mis en place : la SPGE préfinance les investissements. La commune rembourse sa quote-part (qui est de 40%) sur une somme calculée hors TVA. Le gain net est donc de 21 % pour la commune. La commune est libre de s'inscrire, via la délégation à l'organisme d'épuration agréé dont elle dépend, dans le nouveau système ou de poursuivre ses investissements comme avant.

Dans le cadre du Schéma de Structure Communal, le nouveau mécanisme de subsidiation pourrait être utilisé pour des travaux d'assainissement/égouttage prioritaires.

Au niveau de l'égouttage prioritaire dans la commune, l'IBW doit procéder à la réalisation d'au minimum 1 km d'égout prioritaire (2,6 km d'égouts max)

## 2.6 ACTIONS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION

### MESURE 018. LA RÉALISATION DU BASSIN DE RÉTENTION

Les informations ci-dessous sont issues du Rapport urbanistique relatif à la réalisation du bassin de rétention sur la Senne entre Rebecq et Steenkerque, réalisé par le bureau d'études Arcea en avril 2012.

« Suite aux inondations récurrentes observées sur la Senne et notamment à Rebecq, le Service Public de Wallonie (DG03, Direction des Cours d'eau non navigables) souhaite réaliser une zone de rétention destinée à réguler les débits du cours d'eau. Ce bassin est situé sur la Senne, entre Rebecq et Steenkerque, en amont du Moulin d'Hou.

Les ouvrages d'art qui comprennent la réalisation d'une digue et d'un chenal de passage pourvu d'un clapet de régulation, sont plus précisément implantés dans la zone boisée existante, à cheval sur les communes de Rebecq et de Braine-le-Comte.

La zone de rétention s'étend en amont de ces ouvrages, dans le fond de la vallée, sur une superficie de +/- 19 ha. »

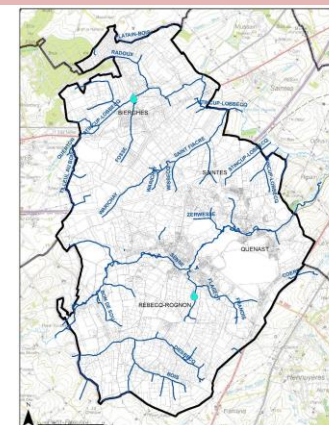


### PRIORITE : COURT-MOYEN TERME

### MESURE 019. LA RÉALISATION DES ZONES D'IMMERSION TEMPORAIRE

Dans le cadre du Contrat Rivière de la Senne, deux zones d'immersion temporaire (ZIT) ont fait l'objet d'une étude :

- **La ZIT 001 est localisée sur un cours d'eau de 2ème catégorie (Ruisseau du Pont ou Pont Neuf) : son volume de stockage maximum sera de 61.300 m<sup>3</sup>. Elle aura une emprise au sol maximale de 3 ha ;**
- **La ZIT 002 est située sur un cours d'eau non classé (Le Thérion) : volume max de stockage prévu est de 2.300 m<sup>3</sup> avec une emprise au sol maximale de 0,3 ha.**
- **Une troisième ZIT, non localisée pour l'heure, doit également être étudiée sur le Ri D'lesbecq.**



### PRIORITE : COURT-MOYEN TERME

## 2.7 ELABORER OU POURSUIVRE DES ÉTUDES À L'ÉCHELLE COMMUNALE OU SUPRACOMMUNALE

### MESURE 020. RÈGLEMENT COMPLÉMENTAIRE SUR LA PROTECTION DE LA NATURE

A Rebecq, un tel règlement complémentaire pourrait être édicté pour les zones présentant un certain intérêt biologique afin de les conforter et de les protéger contre l'altération et la destruction. Il pourrait, par exemple,

- protéger les arbres et les haies, (notamment par rapport à leur abattage), réglementer l'accès à une zone en période de reproduction, interdire certaines pratiques polluantes ou destructrices, etc.
- interdire l'usage de certaines espèces de plantes, édicter une liste des espèces régionales pouvant être employées et ce en fonction de la station, etc...
- interdire la plantation de résineux à moins de 15 mètres des cours d'eau, surtout dans les endroits sensibles.
- imposer la plantation de haies, arbres ou bosquets (notamment, dans de nouveaux lotissements), lister les essences végétales autorisées; imposer l'usage d'essences adaptées aux conditions édaphiques et climatiques locale; etc.
- réglementer les types de curage admis, imposer l'entretien des cours d'eau (lit, berges et abords), etc. En cas de non-respect de ce règlement, des sanctions pourraient être édictées.

**PRIORITE : COURT-MOYEN TERME**

### MESURE 021. PLAN COMMUNAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA NATURE (PCDN)

Le Plan Communal de Développement de la Nature a pour objectif la préservation de la nature, ainsi que de sa biodiversité en maintenant et restaurant ce qui existe déjà et en développant ce qui lui est bénéfique. Le PCDN a pour caractéristique de développer les partenariats avec les acteurs locaux.

Chaque commune élabore et développe son propre plan, selon les caractéristiques des milieux et des acteurs présents sur son territoire. Au final, un plan sera rédigé reprenant l'ensemble des projets qui seront concrétisés sur le terrain (balisage de sentiers, plantations, création d'un verger, etc.).

La commune de Rebecq possède un PCDN depuis 1997. La réactualisation de cet outil serait d'une grande importance pour évaluer les effets induits dans le cadre du PCDN et de savoir si les objectifs poursuivis ont été atteints. De plus, elle permettrait de redéfinir de nouveaux objectifs ayant pour but de préserver et de mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune.

- Mettre à jour l'inventaire des zones et éléments intéressants d'un point de vue écologique et préserver les sites les plus sensibles et les plus riches.
- Recenser et préserver les sites de reproduction et de migration (par exemple, halte migratoire ou encore zone de migration de batraciens).
- Définir un plan de gestion et d'entretien durable des zones d'intérêt afin d'en assurer la protection.
- Proposer des mesures de protection ainsi que des actions de valorisation et de développement telles que, par exemple, le classement, la distribution d'arbres, la sensibilisation de la population, la mise en place de vergers ou de jardins collectifs, etc.
- Recenser les vieux vergers encore existants (surtout haute tige), les préserver et les gérer de manière adéquate, notamment, par la plantation d'anciennes variétés fruitières, témoins de la diversité biologique fruitière actuellement en régression. Ces vergers pourraient également être aménagés afin d'accueillir un public.

**PRIORITE : COURT-MOYEN TERME**

**MESURE 022. AGENDA 21**

Un agenda 21 local est l'un des outils de transcription dans la réalité du développement durable. S'il s'agit d'un plan d'actions programmées, la méthode d'élaboration de l'Agenda 21 est aussi importante que le résultat final, car ces deux aspects sont interdépendants. En effet, quelle que soit la nature de la structure qui s'engage dans un Agenda 21, il s'agit bien pour elle, de réorienter ses actions à la lumière des principes du développement durable. Pour une commune, les parties prenantes sont notamment les élus, les services, les « grands acteurs » (associations, administrations, établissements publics, syndicats professionnels...) et bien sûr les citoyens.

Le présent SSC préconise l'élaboration d'un Agenda 21 afin de fixer un projet de territoire pour 10 ou 15 ans, basé sur une gestion économe, équitable et intégrée au territoire. Cette démarche est en cours d'élaboration parallèlement à l'élaboration du présent SSC.

Liste non exhaustive des actions :

- Sensibiliser et éduquer la population à la réduction de la production de déchets ménagers et au tri sélectif, au recyclage et au réemploi.
- Informer la population sur le compostage des déchets organiques à domicile (par les guides-composteurs) et maintenir la prime pour l'achat d'un fût à composter.
- Améliorer la collecte des déchets en mettant en place une collecte sélective des déchets verts.
- Lutter contre les dépôts illicites de déchets (déchets en tous genres) dans les espaces publics de la commune.
- Travailler en partenariat avec la Police pour verbaliser les infractions de dépôts illicites et faire procéder à l'enlèvement de ces dépôts.
- Instaurer un système de comptabilité énergétique des bâtiments publics.
- Réaliser et mettre en œuvre les recommandations d'un audit énergétique des bâtiments publics.
- Sensibiliser et motiver la population et les entreprises locales pour favoriser des initiatives et des attitudes visant une utilisation rationnelle de l'énergie.
- Informer les demandeurs de permis de bâtir sur les audits énergétiques et les subventions possibles pour la mise en place d'énergies renouvelables.
- Diffuser et vulgariser les différentes réglementations en la matière dans le but de réaliser des économies d'énergie.
- Promouvoir les énergies alternatives aux combustibles fossiles auprès de la population (installation de panneaux solaires, etc.).
- Promouvoir auprès des habitants les primes énergétiques régionales, provinciales et communales existantes.
- Maintenir les primes communales pour l'installation des panneaux solaires thermiques.
- Définir une zone potentielle pour l'implantation d'un parc éolien.

**PRIORITE : COURT TERME**



## 2.8 SUIVI DU SCHEMA DE STRUCTURE

*Le Schéma de Structure Communal est le fruit d'une réflexion collective de longue haleine. La définition des objectifs et des affectations a fait l'objet d'une information et d'une consultation de la population.*

*Les objectifs proposés visent à valoriser l'image de l'entité et à maintenir, voire à améliorer, la qualité de vie des habitants. Les mesures et actions permettront, quant à elles, de donner rapidement vie au projet et de traduire les options urbanistiques en actes concrets que les habitants pourront apprécier au quotidien.*

*Il est important que l'ensemble de la population continue à être informée du projet de développement territorial et se l'approprie. Cette action d'information devrait également comporter un volet spécifiquement destiné à la jeune génération.*

**Plusieurs mesures pourront être prises (liste non exhaustive) :**

### **MESURE 023. RÉALISER UN OUTIL DE VULGARISATION DU SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL**

Cet outil aura pour objectif d'être un support compréhensible et lisible par tous et devra synthétiser l'intérêt, les enjeux et les règles essentielles de ce document. Le premier outil de vulgarisation sera un site internet mais il pourra également s'agir d'un jeu, d'une plaquette, de panneaux ou tout autre support didactique. Le public cible étant les personnes susceptibles de demander un permis d'urbanisme ou d'environnement.

**PRIORITE : COURT TERME**

### **MESURE 024. SUIVRE ET PUBLIER RÉGULIÈREMENT LES INDICATEURS DE SUIVI DU SSC**

Les indicateurs sont des mesures de l'état d'un sujet ou d'une ressource, ils permettent à la commune d'évaluer les résultats des actions eu égard aux objectifs d'aménagement du territoire et plus généralement de se forger une idée sur la manière dont la commune se développe. L'idée est donc de permettre la mise au point d'un « tableau de bord » qui correspond aux particularités locales.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la transposition de la directive européenne « plans et programmes » dans le droit wallon de l'urbanisme et de l'environnement, elle devrait faciliter la tâche de la commune dans les années à venir (rédaction d'un « rapport annuel sur le suivi des incidences environnementales »).

L'élaboration des indicateurs est comprise dans la mission de l'auteur de projet du Schéma de Structure (voir partie 4 « Evaluation environnementale »). La gestion du tableau de bord est assurée par les services communaux.

Il n'existe pas de source « structurelle » de financement pour ce type d'action. Néanmoins, une aide pourrait être sollicitée (pour une publication des résultats par exemple) auprès de la Région, qui a elle-même opté pour un tel système :

- tableau de bord du développement territorial (ou TBDT) ;
- tableau de bord de l'environnement wallon (ou TBEW).

**PRIORITE :**

## 2.9 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET MESURES DÉJÀ PRÉVUES DANS D'AUTRES OUTILS

	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Habitat et patrimoine</b>						
	Réaliser des actions immobilières d'initiative publique ou en partenariat avec le secteur privé.	Localisable à terme	La commune doit soutenir les initiatives privées et encourager la réalisation des partenariats public-privé. Ceci a pour but de réaliser des opérations immobilières intéressantes et attractives pour les jeunes Rebecquois.	Court - Moyen terme	Administration communale/ Promoteurs privés/ Propriétaires particuliers	Plan d'ancrage communal/ Partenariats public-privé
	Créer des logements de transit et d'insertion pour répondre à une demande croissante.	Localisable à terme	Via le plan d'ancrage communal, plusieurs opérations immobilières pourront être programmées.	Court terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal
	Créer des logements intergénérationnels.	Localisable à terme	Ce projet consiste à créer et/ou à favoriser le développement de logements intergénérationnels sur le territoire communal dans le but d'offrir une alternative de logements aux personnes âgées qui ne souhaiteraient pas entrer en maison de repos et ce dans un souci de cohabitation directe ou indirecte avec des personnes plus jeunes.	Moyen terme	Administration communale/ SPW	Plan d'ancrage communal/ PCL
	Favoriser la création de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite.	Localisable à terme	Via le plan d'ancrage communal, plusieurs opérations immobilières pourront être programmées.	Moyen terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal/ PCL
	Favoriser la création de logements accessibles aux jeunes ménages.	Localisable à terme	Via le plan d'ancrage communal, plusieurs opérations immobilières pourront être programmées.	Moyen terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal/ PCL
	Favoriser la création de logements accessibles aux personnes âgées.	Localisable	Un projet de maisons réservées aux personnes âgées devrait voir le jour. Par ailleurs, le quartier devra dans un souci de mixité accueillir d'autres types de logement ; il est donc prévu 13 logements en acquisition.	Court terme	Administration communale	Plan d'ancrage communal/ PCL

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
	<i>Sensibiliser les constructeurs à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les nouveaux logements.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<i>Sensibiliser les constructeurs à l'accessibilité des logements et des espaces extérieurs privés aux personnes à mobilité réduite (habitants ou visiteurs) :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Les revêtements des sols extérieurs seront adaptés aux fauteuils roulants ;</i></li> <li>▪ <i>Les emmarchements extérieurs seront « doux » pour en faciliter l'usage par des personnes âgées et des enfants ;</i></li> <li>▪ <i>Les rampes d'accès vers les immeubles devront respecter la réglementation en vigueur ;</i></li> <li>▪ <i>Pour les malvoyants, des jalonnements, guidages (dalles podotactiles) seront à prévoir.</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale en collaboration avec le CPAS, IPB, SWL, AIS, etc.</i>	<i>A définir au cas par cas</i>
	<i>Valoriser les futurs lotissements</i>	<i>Localisable à terme</i>	<i>Il s'agit de la mise en place de critères stricts en termes d'intégration paysagère et dans le bâti existant, en termes d'architecture et d'économies d'énergies (matériaux de mise en œuvre).</i>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale</i>	<i>SSC</i>
	<i>Susciter l'embellissement et la rénovation des façades présentant un certain intérêt patrimonial.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<i>Mettre en place des primes communales pour l'embellissement des façades et promouvoir les primes régionales existantes.</i>	<i>Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW Promoteurs privés/ Propriétaires particuliers</i>	<i>Prime</i>
	<i>Réaliser un inventaire des biens ayant une valeur patrimoniale.</i>	<i>Localisable</i>	<i>Afin d'assurer la mise en valeur, la protection et la conservation de ce patrimoine :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Une liste non exhaustive est présentée dans le SSC ;</i></li> <li>▪ <i>Il faut passer en revue chaque bâtiment de valeur patrimoniale pour déterminer les priorités et les nécessités d'un éventuel classement.</i></li> </ul>	<i>Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW</i>	<i>Procédure de classement</i>
	<i>Mettre en valeur le petit patrimoine populaire.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<i>Une aide régionale peut être accordée aux communes qui entretiennent, réparent et restaurent leur petit patrimoine populaire ainsi que les arbres remarquables situés à proximité.</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Des actions telles que la mise en valeur ou la promotion (circuits-promenades ou des itinéraires balisés, publication de cartes, dépliants et brochures) peuvent être soutenues.</i></li> <li>▪ <i>Ce patrimoine ne doit pas avoir fait objet de classement, inscription sur une liste de sauvegarde, etc.</i></li> </ul>	<i>Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW</i>	<i>Prime Agenda 21 PCDN</i>

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Activités économiques</b>						
	Accentuer le potentiel touristique de la commune.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augmenter la visibilité, l'attractivité et l'accessibilité de l'Office du Tourisme : on pourrait imaginer une collaboration plus active entre l'Office du Tourisme et le Centre Culturel afin de faire émerger une véritable synergie entre les deux.</li> <li>▪ Favoriser la promotion des lieux d'hébergement et de restauration de qualité.</li> <li>▪ Favoriser l'implication des habitants notamment via le processus participatif de l'Agenda 21.</li> <li>▪ Développement du tourisme autour du patrimoine bâti (moulins d'Arenberg), naturel (Senne, promenades, carrières,...) et de la vie culturelle et folklorique (Carnaval de Rebecq, etc.).</li> <li>▪ Mettre en place une publicité publique touristique.</li> <li>▪ Mettre en lien les sites d'intérêt paysager et écologique via la réalisation d'itinéraires « découverte » pédestre, équestre et cyclable.</li> <li>▪ Recenser, baliser, entretenir et/ou réhabiliter les chemins et sentiers. Restaurer les chemins empierrés et hydrocarbonés.</li> <li>▪ Réaliser une signalétique touristique homogène à placer le long des sentiers de balades afin de présenter le patrimoine naturel (sites d'intérêt écologique, points de vue, zones humides, etc.), bâti et agricole de l'entité. Cette signalétique doit être réalisée en association avec des groupements de naturalistes promeneurs et cyclistes.</li> <li>▪ Vulgariser les informations scientifiques concernant ces sites ou ces vues.</li> <li>▪ Réaliser une liste des sentiers sur lesquels des aménagements seront entrepris. Le choix de ces sentiers sera notamment basé sur leur fréquentation et la localisation des aménagements dépendra de la présence d'un élément patrimonial, d'un point de vue, etc.</li> <li>▪ Réhabiliter l'axe de l'ancienne ligne de chemin de fer dans la continuité de la ligne de chemin de fer touristique actuellement exploité.</li> </ul>	Moyen terme	Administration communale	Agenda 21

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL/MOYEN
<b>Infrastructures techniques</b>						
	<i>Favoriser le raccordement à l'égout en zone collective et informer, sensibiliser et contraindre les riverains au raccordement à l'égout.</i>	<i>Localisable</i>	<i>Raccorder les habitations en zone collective et finaliser le réseau de collecteurs et d'égouts pour que l'ensemble des eaux usées générées en zone d'assainissement collectif puisse être amené en station d'épuration.</i>	<i>Court terme</i>	<i>IBW/ Administration communale</i>	<i>CR/ PASH</i>
	<i>Inciter de façon prioritaire, l'installation d'unités individuelles d'épuration des eaux usées, en zone d'assainissement autonome.</i>	<i>Localisable</i>	<i>Supprimer les rejets individuels d'eaux usées dans les cours d'eau et obliger l'épuration individuelle pour les habitations situées dans les zones non raccordables.</i>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale</i>	<i>CR/ PASH</i>
	<i>Mener une vraie campagne d'information sur les devoirs de chacun quant à la mise en conformité des installations d'épuration des eaux usées.</i>	<i>Publications</i>	<i>Informer correctement et clairement les riverains sur la législation en vigueur afin de réaliser la mise en conformité des systèmes d'épuration individuelle :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Créer une publication toutes-boîtes spécial assainissement (action du contrat de Rivière de la Senne 2011-2013).</i></li> <li>▪ <i>Diffuser une information permanente sur l'assainissement des eaux notamment par la mise en ligne d'informations simples et pratiques sur l'épuration des eaux (lien vers site du Contrat de Rivière, lien vers le PASH...).</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ Contrat de Rivière</i>	<i>CR</i>
	<i>Sensibiliser à une gestion rationnelle des ressources en eau.</i>	<i>Publications</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sensibiliser la population à la pollution de l'eau et à la consommation parcimonieuse de l'eau de distribution.</i></li> <li>▪ <i>Diffuser une information permanente sur la nécessité d'économiser l'eau de distribution.</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ IBW/ SPGE/ Province</i>	<i>CR</i>
	<i>Protéger les nappes phréatiques et les eaux de surface.</i>	<i>Localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Maintenir une qualité optimale des eaux de surface et des nappes, c'est-à-dire :</i></li> <li>▪ <i>Prévenir la pollution des eaux de surface en incitant la population à rejeter un minimum de polluants dans les cours d'eau.</i></li> <li>▪ <i>Réaliser des contrôles réguliers de la qualité des eaux souterraines, notamment aux abords des carrières.</i></li> <li>▪ <i>Éviter une surexploitation des nappes phréatiques de couverture.</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale</i>	<i>CR</i>

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
	Lutter contre les problèmes d'inondation. Mettre en place des aménagements spécifiques pour éviter le ruissellement diffus et l'érosion hydrique (coulées de boues).	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser les lieux présentant d'importants problèmes d'érosion et de coulées boueuses.</li> <li>▪ Planter des haies en bordure de voiries communales, si celles-ci sont perpendiculaires à la pente, ou situées en zone de coulées boueuses, ou encore si elles se trouvent au niveau d'un versant dépourvu d'éléments pouvant retenir l'écoulement des eaux (haies, prairies, etc.).</li> <li>▪ Faire connaître les subventions régionales et mettre en place des subsides communaux à la plantation d'arbres et de haies auprès de la population et des agriculteurs.</li> <li>▪ Entretenir et créer des fossés afin d'y canaliser le ruissellement de l'eau.</li> <li>▪ Organiser des concertations avec tous les acteurs impliqués.</li> <li>▪ Assurer un suivi des zones inondées et inondables.</li> <li>▪ Veiller au bon écoulement des eaux (ne pas entraver/modifier l'écoulement naturel des eaux).</li> <li>▪ Entretenir régulièrement les dispositifs de retenue des eaux (bassins d'orage, fossés, etc.).</li> <li>▪ Poursuivre la promotion de la mise en place de fascines afin de limiter l'érosion des sols en freinant les ruissellements et en provoquant la sédimentation des terres.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale/ SPW/ Agriculteurs/ Experts MAE/GISER	CR/Agenda 21
	Préserver les espèces locales et lutter contre les espèces invasives.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser et localiser les espèces invasives présentes sur le territoire communal (via PCDN et Contrat de Rivière Senne).</li> <li>▪ Si nécessaire, réaliser des campagnes de lutte contre les espèces invasives.</li> <li>▪ Si possible, créer des zones « sauvages », gérées écologiquement, dans les parcs.</li> <li>▪ Sensibiliser et informer la population (affiches, brochures, soirées d'info-conseil, écoles, etc.) aux risques et « dommages » induits par les plantes invasives ainsi que les informer sur les essences régionales et l'aménagement de jardins écologiques.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale (service environnement)/ SPW/ DNF/ Contrat de Rivière/ Associations environnementales/ Habitants/AlterIAS	PCDN/ CR
	Limiter l'usage de produits toxiques pouvant porter atteinte à la faune et/ou à la flore.	Publications et actions de sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eviter d'utiliser des produits toxiques tels que des pesticides au niveau des espaces verts publics et des abords des sentiers/chemins.</li> <li>▪ Sensibiliser (affiches, publications, séminaires, brochures, soirées d'info-conseil, etc.) la population à un usage limité des pesticides.</li> </ul>	Court - Moyen terme	Administration communale (Service Environnement)/ SPW/ Associations environnementales/ Habitants	CR/Agenda 21

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
	<i>Protéger les arbres et haies remarquables et promouvoir les promenades existantes sur ce thème.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actualiser la liste des arbres et des haies remarquables.</li> <li>▪ Mettre ces éléments en évidence via une signalisation adéquate au niveau des terrains communaux, voire ceux se trouvant sur des terrains privés visibles depuis l'espace public, et ce en accord avec les propriétaires.</li> <li>▪ Promouvoir les promenades existantes sur ce thème.</li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW</i>	<i>PCDN/ CCATM</i>
	<i>Eviter et nettoyer les dépôts clandestins (y compris de déchets verts) et sensibiliser la population au compostage au tri sélectif, au recyclage ainsi qu'aux consommations alternatives.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Recenser et assainir des sites sujets à des dépôts clandestins.</li> <li>▪ En partenariat avec la Police, rechercher les contrevenants, les sensibiliser et si nécessaire les sanctionner.</li> <li>▪ Mener des campagnes de sensibilisation de la population et des écoles (articles, brochures, panneaux, actions dans les écoles, etc.) afin d'éviter ces dépôts.</li> <li>▪ Valoriser les déchets verts par l'encouragement du compostage à domicile (par exemple, par des guides composteurs ou via une prime à l'achat d'une compostière et des guides composteurs).</li> <li>▪ Développer un point de collecte destiné aux déchets verts dans chaque village.</li> <li>▪ Mettre en place une politique « déchets » afin de limiter leur production et encourager leur recyclage, en informant et sensibilisant les particuliers via affiches, brochures, articles, soirées d'info-conseil, etc. Réaliser ce type de sensibilisation auprès des enfants dans les écoles.</li> <li>▪ Installer des poubelles dans les zones non-centrales qui posent des problèmes de propreté (trajets entre zones bâties et arrêts TEC, etc.).</li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale (Service Environnement)/ SPW/ Associations environnementales/ Habitants/Guides composteurs/RGP</i>	<i>CR/Agenda 21</i>
<b>Cours d'eau</b>						
	<i>Poursuivre les actions menées par le Contrat de Rivière Senne asbl.</i>	<i>Actions</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réaliser des groupes de travail entre le contrat de rivière, l'administration communale, la région wallonne et les associations environnementales afin de dégager une politique commune par rapport à la gestion des cours d'eau et de leurs abords.</li> <li>▪ Soutenir le contrat de rivière dans son travail de lutte et de recensement des points noirs (obstacles, dépôts de déchets, rejets d'eaux usées, etc.).</li> <li>▪ Sensibiliser la population au fait de préserver le maillage bleu de la commune (rejets d'eaux usées, dépôts de déchets, etc.).</li> <li>▪ Réaliser des actions de « nettoyage » des abords des cours d'eau.</li> <li>▪ En partenariat avec la Police, poursuivre les infractions environnementales telles que les rejets d'eaux usées.</li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale (Service Environnement)/ Contrat de Rivière/ Associations environnementales/RGP</i>	<i>CR</i>



NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
	Protéger et entretenir les berges des cours d'eau.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Décourager l'accès du bétail aux berges des cours d'eau par la clôture des pâtures (accompagnée de la pose d'abreuvoirs) le long des cours d'eau, à quelques mètres de la crête de berge du ruisseau.</li> <li>Sensibiliser les agriculteurs quant à l'érosion des berges par le bétail et identifier les lieux sensibles et les encourager à poser des clôtures pour empêcher l'accès au bétail.</li> <li>Restaurer des berges naturelles, le long des cours d'eau, étangs et zones humides appartenant à un propriétaire public. Lorsque ces éléments appartiennent à des privés, sensibiliser ces propriétaires à l'intérêt de les aménager de manière naturelle et mettre en place une prime à cet effet.</li> <li>Réaliser un travail de sensibilisation auprès des gestionnaires communaux des cours d'eau afin qu'ils réalisent des curages dits « doux ».</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Contrat de Rivière/ Agriculteurs/ Associations environnementales	CR/Agenda 21
	Suppression des rejets d'eaux usées dans les cours d'eau.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recenser les points de rejets d'eaux usées et identifier leur source (via le contrat de rivière). Sensibiliser les habitants afin qu'ils se raccordent à l'égout ou qu'ils réalisent l'épuration de leurs eaux usées avant leur rejet. Dans le cas contraire, des sanctions devraient être prises.</li> <li>Mieux faire connaître la prime régionale à l'installation d'un système d'assainissement autonome.</li> <li>Diffuser une information permanente auprès de la population sur l'assainissement des eaux et la nécessité d'économiser cette ressource.</li> </ul>	Court terme	Administration communale/ SPW/ Contrat de Rivière/ Associations environnementales/ Habitants	CR/ PASH
	Préserver les milieux humides.	Localisable à terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdire le drainage et/ou le comblement des zones humides sans accord préalable de la Région.</li> <li>Interdire de planter dans les fonds humides des peupliers et/ou des résineux.</li> <li>Réaliser une campagne d'information afin de mieux faire connaître les primes régionales à la conservation des mares. Si besoin, mettre sur pied une prime communale à la préservation des mares.</li> <li>Sensibiliser les propriétaires de zones humides et de mares quant à leur préservation.</li> <li>Sensibiliser les écoles sur les zones humides existantes dans la commune et mettre en valeur ces zones de manière didactique.</li> </ul>	Court - Long terme	Administration communale/ SPW/ Contrat de Rivière/ Associations environnementales	CR/ PCDN
	Creuser et entretenir régulièrement les fossés et les bassins d'orage existants, les avaloirs et les cours d'eau.	Localisable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adopter une fréquence d'entretien des cours d'eau et des fossés davantage en rapport avec leur degré d'envasement.</li> <li>Sensibiliser les gestionnaires de ce type d'infrastructures/éléments à leur entretien régulier et adéquat (c'est-à-dire sans porter atteinte à l'environnement) et les informer sur les modes d'entretien à préconiser.</li> </ul>	Court terme	Administration communale (Service Travaux et Service Technique)/ SPW	A définir au cas par cas

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
	<i>Eviter les eaux de pluie dans le réseau d'égouttage.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Imposer des citernes d'eau de pluie dans les permis d'urbanisme pour éviter le rejet des eaux de pluie dans le réseau d'égouttage en récoltant et en réutilisant l'eau de pluie.</i></li> <li>▪ <i>Concevoir les zones de parking et les voiries privées, préférentiellement, de façon (semi)-perméable, tout en évitant d'éventuelles pollutions des nappes phréatiques.</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW</i>	<i>Permis</i>
<b>Domaine agricole</b>						
	<i>Soutenir les agriculteurs lors de la reprise d'une exploitation.</i>	<i>Actions</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Mettre en place des aides, informations à l'endroit des agriculteurs (infos-conseil).</i></li> <li>▪ <i>Mettre en place un soutien aux agriculteurs.</i></li> <li>▪ <i>Mettre en place une cellule d'accueil et d'information relative à la gestion des activités agricoles sur le territoire communal.</i></li> <li>▪ <i>Assurer une meilleure gestion de la relation entre agriculteurs et population (Charte).</i></li> </ul>	<i>Court - Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Agriculteurs</i>	<i>Agenda 21</i>
	<i>Favoriser la diversification des types de cultures, l'agriculture durable et les filières qui s'y rapportent.</i>	<i>Non localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Réaliser une étude de marché examinant les potentialités du territoire par rapport aux différentes filières possibles et par rapport aux applications locales et à l'impact résiduel sur l'environnement.</i></li> <li>▪ <i>Encourager la mise en place de systèmes de production d'énergie alternative aux combustibles fossiles en intégrant notamment l'agriculture pour la production de la matière première ou la valorisation de sous-produits.</i></li> <li>▪ <i>Promouvoir, auprès des agriculteurs, les aides à ce type d'activité ainsi qu'à l'agriculture biologique.</i></li> <li>▪ <i>Sensibiliser les agriculteurs de la commune à une agriculture durable et soucieuse de l'environnement.</i></li> <li>▪ <i>Encourager la diversification (y compris touristique, fermes pédagogiques, etc.) du monde agricole compatible avec le maintien du caractère rural de la commune.</i></li> </ul>	<i>Etude de marché à court terme</i>	<i>Administration communale/ Agriculteurs/FWA / APAQ-W</i>	<i>Agenda 21</i>
	<i>Encourager la mise en œuvre des primes agri-environnementales.</i>	<i>Promotion</i>	<i>La promotion de ces mesures auprès des agriculteurs qui travaillent sur le territoire communal permettrait d'augmenter les surfaces inscrites au programme et de contribuer à des objectifs comme la protection des eaux souterraines, la protection des espaces naturels et la conservation des paysages (avec par exemple, la réalisation de tournières enherbées en bordure de culture ou de bandes de prairie extensive ; la plantation de haies et bandes boisées, arbres ou arbustes isolés ; la mise en place de subsides à la réalisation de couvertures hivernales du sol avant culture de printemps, etc.).</i>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Agriculteurs/ Experts MAE</i>	<i>Primes agri-environnementales</i>

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
<b>Domaine forestier</b>						
	<i>Préserver les forêts typiques de la région tout en les gérant de manière durable.</i>	<i>Promotion</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Informers les propriétaires forestiers que le gouvernement wallon encourage une gestion durable des forêts en Wallonie (espèces adaptées à leur milieu, plants de provenance recommandable, forêts mélangées en espèces, densités de plantation compatibles avec le maintien de la biodiversité, etc.) au moyen de subsides à la plantation (même pour les propriétaires privés).</i></li> <li>▪ <i>Etudier la possibilité de mettre en place des subsides pour l'entretien des sous-bois privés.</i></li> </ul>	<i>Court - Long terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ DNF/ Propriétaires forestiers</i>	<i>A définir au cas par cas</i>
	<i>Protéger les forêts existantes non reprises au Plan de Secteur et veiller au respect du zonage prévu par le Plan de Secteur en évitant le déboisement de certaines zones.</i>	<i>Localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En cas de révision du plan de secteur, soutenir la réalisation de nouvelles zones forestières.</i></li> </ul> <p><i>Mettre sur pied une cellule de surveillance des zones boisées afin de contrôler celles qui, de fait, ne seraient plus dévolues aux bois. Il s'agirait d'un travail à réaliser en collaboration avec la DNF, les gardes forestiers et l'administration communale.</i></p>	<i>Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ DNF/ Gardes forestiers</i>	<i>SSC/ Révision du Plan de Secteur</i>
	<i>Participer à la certification forestière PEFC, surtout en ce qui concerne les propriétaires privés.</i>	<i>Localisable à terme</i>	<p><i>Tous les propriétaires forestiers publics devraient opter pour la labellisation PEFC qui garantit que leurs forêts sont gérées durablement.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Promouvoir cette certification auprès des grands propriétaires forestiers privés afin de fournir un label de qualité aux bois de Rebecq.</i></li> </ul>	<i>Court - Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Propriétaires forestiers</i>	<i>A définir au cas par cas</i>
<b>Paysage</b>						
	<i>Limiter, notamment dans le cadre du traitement des permis, l'impact visuel des zones d'extraction et autres éléments pouvant dénaturer le paysage, par des accroches au paysage ou des rideaux verdurissants.</i>	<i>Localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Exiger une étude paysagère accompagnant toute demande de permis d'urbanisme pour de nouvelles constructions ou rénovations pouvant porter atteinte au paysage (entreprises, antennes-relais GSM, lignes haute-tension, hangars, silos, etc.).</i></li> </ul>	<i>Court - Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Paysagistes</i>	<i>PU</i>

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAM.	ACTEURS	OUTIL/ MOYEN
	<i>Préserver les bocages de vallées et promouvoir la plantation de haies ou d'alignements d'arbres, notamment le long des chemins agricoles.</i>	<i>Localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Promouvoir la plantation de haies en clôture d'héritages voisins.</i></li> <li>▪ <i>Mettre en place une convention d'entretien des haies entre la commune et les exploitants agricoles propriétaires de haies situées le long de voiries communales. Ce travail pourrait être réalisé en échange d'une redevance (prise en charge partielle des frais par la commune ou non).</i></li> <li>▪ <i>Réaliser une campagne de sensibilisation (brochures, guides, etc.) auprès des habitants et des agriculteurs, à propos de l'importance de préserver et renforcer le bocage et les haies présents sur le territoire communal.</i></li> </ul>	<i>Court - Moyen terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Agriculteurs/ Habitants/ Associations environnementales</i>	<i>PU</i>
	<i>Eviter et/ou supprimer les monocultures de résineux qui referment les paysages, et préférer les lisières ondulantes.</i>	<i>Promotion</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sensibiliser les grands propriétaires forestiers privés quant à l'impact visuel de monocultures composées de résineux. Au niveau des forêts soumises, réaliser des aménagements permettant la mise en place de lisières ondulantes composées de feuillus</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ DNF/ Propriétaires forestiers</i>	<i>A définir au cas par cas</i>
	<i>Préserver et mettre en valeur la structure et les caractéristiques du patrimoine bâti existant ainsi que préserver l'identité et les caractéristiques des villages (maîtrise du développement des villages et préservation des auréoles villageoises).</i>	<i>Localisable</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Réaliser des études d'impact paysager (vue de loin, à moyenne distance et rapprochée) de tout nouvel aménagement et, notamment, de toute nouvelle construction implantée dans les noyaux villageois anciens. Il devra y être recommandé un respect des modes d'implantation, des gabarits et des matériaux (ou au moins des couleurs) caractérisant l'architecture traditionnelle.</i></li> <li>▪ <i>Exiger une réflexion d'intégration paysagère lors des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement.</i></li> </ul>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW (Service Patrimoine)</i>	<i>PU</i>

# 3 NOTE DE CIRCULATION - MESURES ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE - RÉSEAU DE COMMUNICATION



## 3.1 INTRODUCTION

*A Rebecq, la gestion de la mobilité peut s'appuyer sur deux documents spécifiques : le Plan Communal de Mobilité (PCM) et le Plan Provincial de Mobilité du Brabant-Wallon (PPMBW).*

*Le PCM a été approuvé par le Conseil Communal le 2 juin 2010. Il s'agit d'un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire communal. Il correspond à un document de référence qui est partagé par les différents acteurs de la mobilité présents sur le territoire : l'Administration Communale, le SPW, la Province, le TEC, la SNCB, les associations, etc.*

*Le PPMBW, approuvé début 2011, s'inscrit, quant à lui, dans une vision stratégique et globale de la mobilité à l'échelle de la province et à l'horizon 2030. Il constitue un outil de réflexion et d'orientation générale, au profit de l'ensemble des pouvoirs concernés. En cas de discordance, les recommandations effectuées par le PPMBW ne peuvent, en aucun cas, s'imposer aux propositions contenues dans un PCM.*

La présente note de circulation s'appuie donc sur ces deux plans de mobilité. Le PCM correspond à l'élément de base. Le PPMBW vient appuyer et compléter les propositions énoncées par le plan communal. Il ne s'agit pas ici de remettre en cause les principes énoncés dans ces deux plans de mobilité. L'objectif est d'intégrer les éléments avancés par les plans de mobilité dans un cadre plus global d'aménagement cohérent du territoire communal.

Cette note de circulation s'articule en quatre parties :

- La circulation automobile;
- Les modes doux;
- Les transports publics;
- L'espace public.

## 3.2 STRUCTURATION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

### 3.2.1 Rappel: principes d'organisation du réseau viaire

Le territoire communal est essentiellement desservi par des axes est/ouest : la N7, la N6 et l'autoroute A8. Ces voiries rectilignes possèdent de larges gabarits. Le réseau viaire se structure ensuite autour d'un axe nord/sud constitué de voiries du réseau collecteur permettant de faire le lien entre la N6, la N7, l'A8 et les noyaux urbanisés de Rebecq. Cet axe, constitué notamment de la rue de Rebecq, la Route Industrielle et la Drève Léon Jacques subit à ces endroits du trafic de poids lourds du fait de son rôle de liaison entre la carrière de Quenast et l'A8.

### 3.2.2 Hiérarchisation du réseau viaire

Objectifs	La classification
<p>L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles dans la commune dans un cadre global et cohérent.</p> <p>Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire communal, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les usagers. Cette hiérarchisation se traduit par une adaptation de l'aménagement des voies et des carrefours pour une gestion de la circulation suivant leur fonction et leur environnement urbain.</p> <p>A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.</p> <p>Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.</p>	<p>L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Dans une logique d'usager</b>, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;</li> <li>▪ <b>Dans une logique de territoire</b>, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité;</li> <li>▪ <b>Dans une logique d'Autorité Organisatrice des Transports et de Maître d'Ouvrage</b> contribuant à la politique des déplacements : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;</li> <li>○ D'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.</li> </ul> </li> </ul> <p>L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, <i>in fine</i>, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.</p> <p>Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Individuelle (attractivité pour l'usager);</li> <li>▪ Territoriale (territoires à desservir et à protéger);</li> <li>▪ Collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser);</li> <li>▪ Dans un cadre global et cohérent.</li> </ul>

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux.

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
<b>Affectation</b>					
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
<b>Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>					
Vitesses maxi autorisées	<b>120</b>	120-90-70-50-(30)	90-70-50-(30)	90-70-50-30	50-30-20
<b>Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)</b>					
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale			communale	

Figure 1 : Tableau, caractéristiques des voiries en fonction de leur hiérarchie  
Légende : VP = voiture particulière, PL = poids lourds, O/D = origine/destination.



#### 3.2.2.1.1 Niveau 1 : réseau autoroutier et international

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG<sup>3</sup> 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font que **par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

#### 3.2.2.1.2 Niveau 2 : réseau de transit

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes :

- Echange rapide à l'échelle du bassin de vie quotidien,
- Accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires. Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI<sup>4</sup> 1 de la nomenclature wallonne.

#### 3.2.2.1.3 Niveau 3 : réseau de liaisons intercommunales

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre les communes avoisinantes et donne accès aux niveaux 1 et 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3.

Il peut se traduire de la façon suivante : « Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination. »

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire.

**En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics.**

**Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores.** La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche, etc.).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.

Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

---

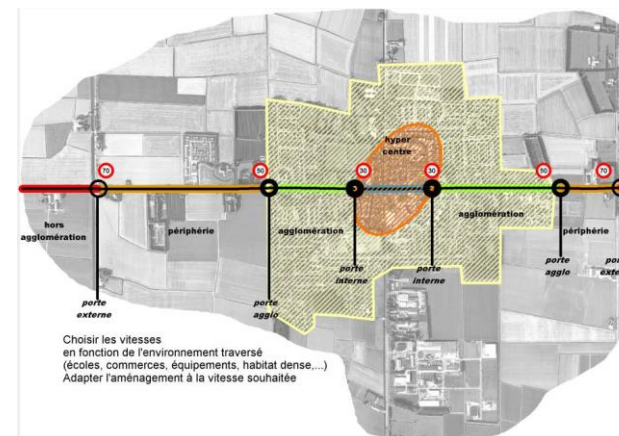
<sup>3</sup> RGG = Réseau à grand gabarit

<sup>4</sup> RESI = Réseau interurbain

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental. Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.

Les vitesses préconisées varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse. Le 30 km/h peut-être utile sur des zones de centre à haute fréquentation piétonne ou à risques particuliers (abords d'école).



#### 3.2.2.1.4 Niveau 4 : le réseau collecteur communal

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Il se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (50km/h et max. 70 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le **trafic local est prépondérant**. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans

Les zones commerçantes quand la voirie le permet. En cas de stationnement en épis, il est préférable de l'appliquer en mode inversé pour des raisons de sécurité (la sortie de la place de stationnement offre une meilleure visibilité, le déchargement du véhicule du côté du trottoir, etc.).

Les **traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées** (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite, etc.).

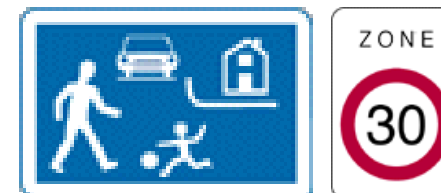
Les **carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou de petits giratoires**.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux, etc.

#### 3.2.2.1.5 Niveau 5 : les voiries de desserte locale

**Ce niveau représente les voiries à usage local**. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la zone résidentielle ou de la rue réservée aux jeux).



### 3.2.3 Proposition de hiérarchisation du réseau routier par le PPMBW

Dans le cadre du PPMBW, la hiérarchisation du réseau routier proposée est la suivante :

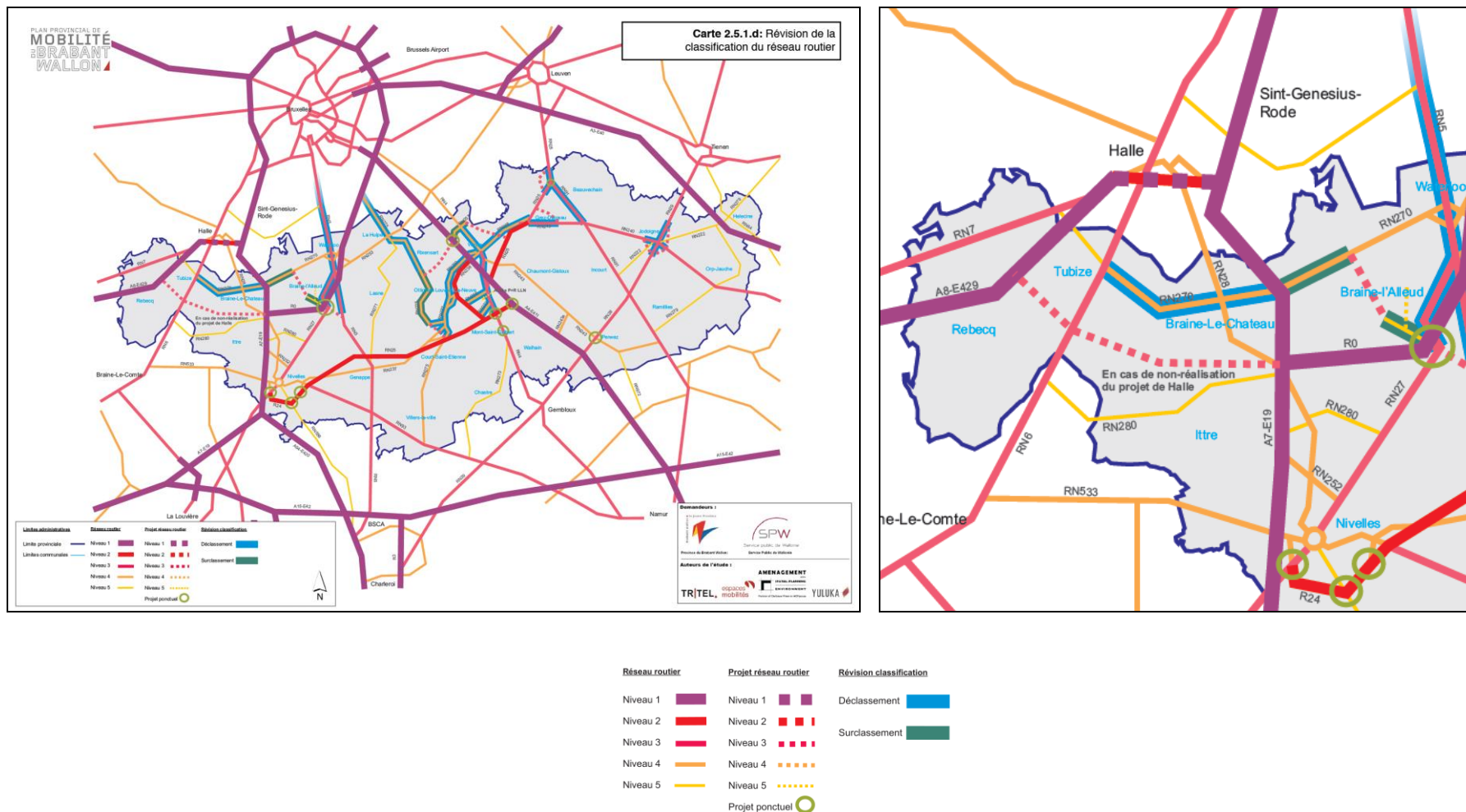


Figure 2 : Carte, hiérarchie du réseau routier proposée par le PPMBW

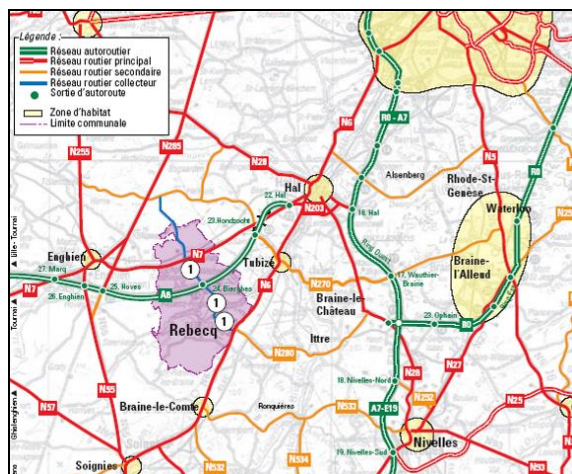


### 3.2.4 Proposition de hiérarchisation du réseau routier à l'échelle communale

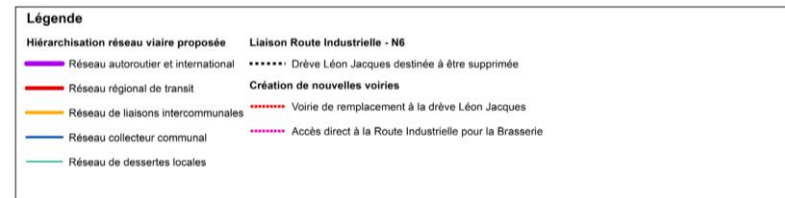
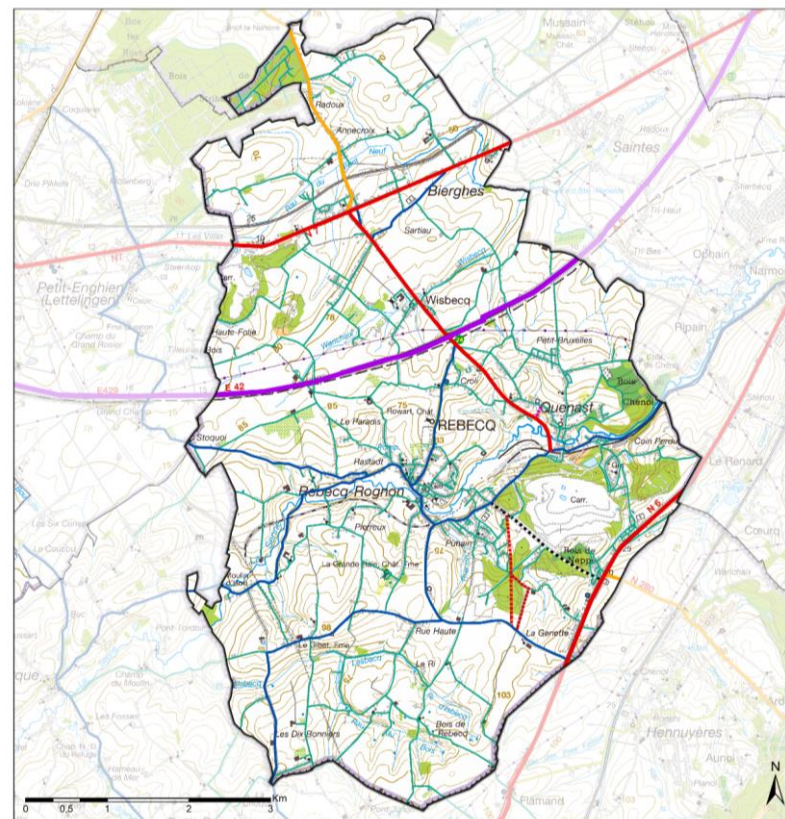
A l'échelle plus détaillée du territoire communal, nous proposons la hiérarchisation du réseau routier suivante. Celle-ci s'inscrit en concordance avec celle proposée par le PPMBW.

#### Organisation générale de la mobilité automobile sur la commune L'axe de liaison A8 ↔ N6 : voirie du réseau régional de transit

Rebecq est une commune connectée au réseau viarie régional. En outre, la voirie locale Route de Quenast, Route Industrielle joue un rôle primordial de liaison entre les N7 ↔ A8 ↔ N6 ainsi que d'accès à la carrière de Quenast. Le SSC, en cohérence avec le constat et les objectifs du PCM propose d'inscrire cet axe nord-sud comme voirie appartenant au réseau régional de transit, dans l'optique d'une dénomination en accord avec sa fonction de transit.



Carte, Hiérarchie du réseau routier à l'échelle régionale, état 2008 – PCM de Rebecq



Carte, hiérarchie du réseau routier projeté

**MESURE 025. LA FERMETURE DE LA DRÈVE LÉON JACQUES**

La drève Léon Jacques, aujourd'hui principale voirie de liaison entre l'A8 et la N6 via la Route industrielle, va être fermée durant les travaux d'agrandissement de la carrière de Quenast. Elle est vouée à ne plus faire partie du réseau viaire.

Cela introduit un réel manque de liaison dans le réseau viaire de Rebecq aussi bien à l'échelle communal, qu'à l'échelle intercommunale, de par la fonction de transit qu'elle possède.

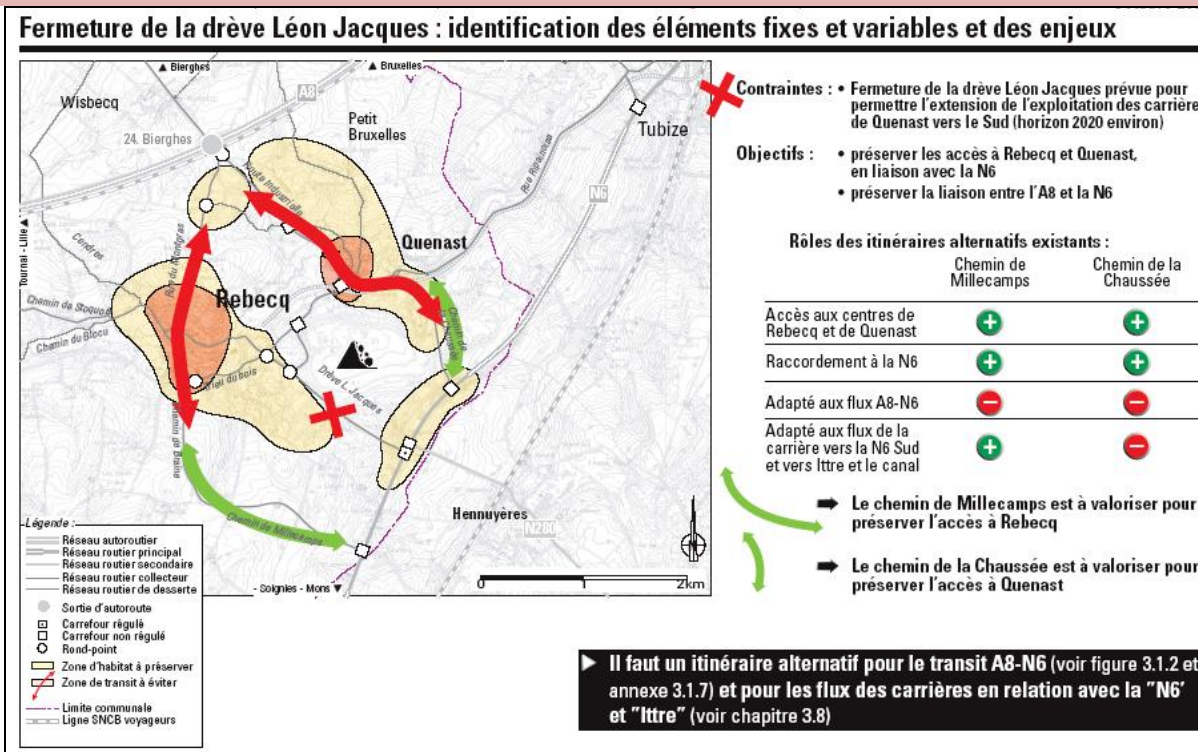
Le PCM en partant de ce constat avait fait la synthèse des alternatives existantes : le chemin de Millecamps ou le Chemin de la Chaussée, deux voiries qui ne possèdent pas le gabarit suffisant pour supporter le trafic que supporte la Drève Léon Jacques.

Les mesures d'accompagnement proposées étaient de réaménager les Chemins de Millecamps et de la Chaussée dans cette optique.

A l'époque, le constat avait été fait que cette solution n'était pas suffisante.

A l'heure actuelle, un projet de voirie passant à travers la carrière et remplaçant la Drève est en cours de réflexion.

Ce projet semble primordial pour venir appuyer la proposition du SSC d'élever l'axe Route de Quenast – Route Industrielle au rang de voirie du réseau régional de transit, car sans cette nouvelle voirie, il n'y a pas de lien de raccordement à la N6 et la proposition n'a, par conséquent, plus de sens.



Carte, fermeture de la drève Léon Jacques : identification des éléments fixes et variables et des enjeux – PCM de Rebecq, Juin 2010

**PRIORITE : COURT TERME**

### **MESURE 026. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS**

La sécurité routière apparaît comme un enjeu primordial pour le développement d'une mobilité plus durable sur le territoire communal. En effet, les vitesses pratiquées par les automobilistes sont souvent supérieures à celles autorisées. Par conséquent, et pour garantir la sécurité de l'ensemble des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons), il convient d'installer des dispositifs permettant de faire ralentir les automobilistes et d'adapter leur vitesse au contexte urbain environnant.

Ces dispositifs peuvent prendre la forme d'effets de porte, d'aménagement ralentisseurs au niveau des carrefours, de mise en zone 30 ou d'autres dispositifs de ralentisseurs (voir description ci-dessous)

Des mesures moins contraignantes peuvent également être mises en œuvre comme, par l'exemple, l'implantation de radars préventifs.

La réduction des vitesses pratiquées par les automobilistes doit permettre de pacifier la voirie et de favoriser la mixité et le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement. De cette manière, la voirie n'est plus exclusivement réservée à la voiture et la cohabitation obtenue permet de renforcer la sécurité des usagers faibles (piétons, cyclistes).

**PRIORITE : COURT TERME**

### **MESURE 027. PROTÉGER LES QUARTIERS CONTRE LE TRAFIC DE TRANSIT**

A l'échelle communale, plusieurs voiries du réseau de desserte locale supportent un trafic de transit conséquent.

La réalisation d'un système de contrôle d'accès ne présente un réel impact sur la circulation de transit qu'à condition d'empêcher la percolation de ce trafic dans les quartiers résidentiels adjacents. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs leviers d'actions sont identifiables et peuvent être envisagés :

- Réalisation d'aménagements permettant de limiter la vitesse des automobilistes et de leur imposer des vitesses de circulation adaptées au contexte urbain (zone 30 notamment);
- Mise en œuvre de sens uniques qui obligent les automobilistes en transit à effectuer un chemin plus long (distance et temps) que s'ils étaient restés sur les voiries de hiérarchie supérieure. Cependant, il conviendra de s'assurer que les conditions d'accessibilité pour les riverains soient bien conservées et pas trop contraignantes. La mise en œuvre de sens uniques devra par ailleurs s'accompagner de mesures d'accompagnement (élargissement des trottoirs, création d'aménagements cyclables, etc.) afin de conserver des vitesses de circulation adaptées au milieu urbain environnant;
- Fermeture de certaines rues permettant de mettre fin au trafic de transit sur ces voiries, l'accessibilité pour les riverains devant être maintenue.

Ces mesures doivent permettre grâce à une gestion volontariste des flux automobiles, de les limiter à la capacité admissible dans la traversée des villages de la Commune, visant ainsi à protéger celle-ci des phénomènes de transit.

Le PCM a établi des propositions pour limiter le trafic de transit dans la traversée du centre ville de Rebecq. Le SSC s'inscrit en cohérence avec ces propositions détaillées en les rappelant.

La ligne directrice du PCM vise à limiter les flux suivant la capacité admissible des voiries dans les traversées des villages de la Commune.

Plusieurs voiries, notamment dans l'hypercentre, comportent des sections de faible largeur (rue du Docteur Colson, pont de la Senne, rue de la Cure).

La configuration des voiries nécessite d'y maîtriser le trafic automobile (ampleur des flux, vitesses pratiquées, besoins en stationnement...), afin de préserver les fonctions du centre et d'y privilégier les modes doux.

A court terme, le PCM propose :

- L'aménagement d'une voirie communale dans le cadre de la zone d'aménagement communale concertée – ZACC "Rastadt", qui permettra de limiter les flux venant de la rue du Montgras en relation avec Rognon et passant par l'hypercentre ;
- L'axe étroit des rues du Docteur Colson et du Pont sera interdit aux poids lourds, bus et livraisons exceptés, et mis en zone 30.

**PRIORITE : COURT TERME**



## MESURE 028. DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

La commune de Rebecq promeut déjà le covoiturage et possède deux points d'arrêt VAP (voiture à plusieurs) l'un situé au niveau de la sortie d'autoroute à Bierghes l'autre situé à proximité de la Cité Germinal. Ce système vise à favoriser le covoiturage en proposant une formule souple. L'automobiliste applique un macaron VAP sur son pare-brise. Le passager se rend à un panneau VAP en montrant son badge VAP et un panneau avec sa direction.

Ce système semble trop peu utilisé sur la commune de Rebecq. D'un point de vue mobilité, le SSC ne peut qu'encourager le développement de ce genre de pratique qui paraît une solution efficace pour les déplacements domicile-travail vers Bruxelles.

**Dans l'optique d'une utilisation accrue du covoiturage, il convient d'apporter quelques modifications avec une amélioration du service en proposant un véritable point de relais pour le covoiturage et ainsi espérer attirer de nouveaux adeptes.**



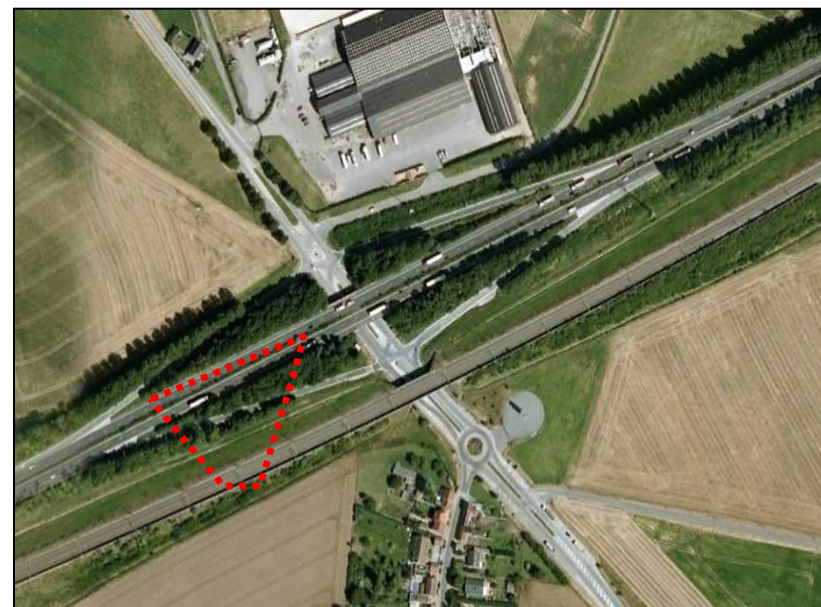
### Création d'un parking de covoiturage

Afin d'être attractifs, les parkings de covoiturage doivent répondre aux besoins d'un grand nombre de public qui pourra choisir son moyen d'accès au site : pied, vélo, voiture. Cela nécessite de travailler sur l'accès, l'attente et le parcage.

Différentes critères doivent être pris en compte :

- Organisation de l'espace :
  - Un revêtement de qualité permettant une bonne circulation et un stationnement confortable (bonne évacuation des eaux de pluie notamment) ;
  - Des places de stationnement identifiées (marquage ou jeux de revêtement) pour éviter le stationnement anarchique, les pertes d'espace et de temps ;
  - Une circulation en sens unique sous forme de boucle pour une bonne lisibilité ;
  - Une zone d'attente aménagée à proximité de la sortie du parking pour permettre au conducteur d'attendre ses passagers ;
- Accessibilité :
  - Une bonne accessibilité automobile ;
  - Les accès au réseau routier doivent être sécurisés ;
  - Une desserte du parking par le réseau de transports en commun avec un arrêt à proximité immédiate du parking et des cheminements de qualité et sécurisés ;
  - Une accessibilité à vélo avec des liaisons sécurisées et signalées. Un parking sécurisé et couvert doit être implanté ;
- Equipements :
  - Des équipements de confort et de sécurité : éclairage public, espaces verts, poubelles, abris pour l'attente des covoitureurs, des toilettes, une aire de pique-nique ;
  - Des informations sur la localisation du parking et sur ses connexions avec le réseau de transports publics et le réseau cyclable ;
- Signalisation :
  - Une signalisation de rabattement de qualité vers le lieu du parking de covoiturage;

La signalisation assure aussi la promotion du covoiturage auprès des autosolistes.



Carte, localisation potentielle du parking de covoiturage à aménager



### 3.2.5 Améliorer l'accès des entreprises pour les poids-lourds

La commune de Rebecq compte plusieurs entreprises qui drainent un trafic de poids-lourds remarquables sur la commune. Le statut des voiries, pour la plupart locales rend difficile l'accès à certaines de ces activités économiques, notamment la brasserie de Quenast et « les Vergers du Paradis » à Rebecq, et à la carrière de Bierghes

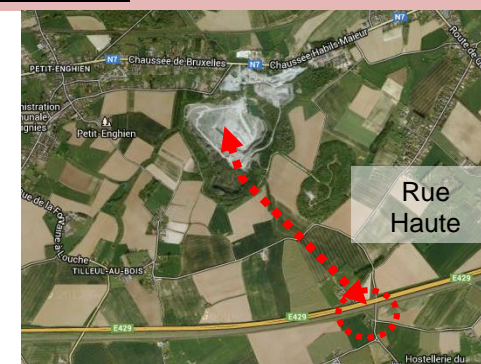
Trois mesures sont donc recommandées par le Schéma de structure.

- **Créer un accès direct à la Route Industrielle depuis la brasserie**
- **Créer un accès direct à l'autoroute E 429 pour les camions de la carrière de Bierghes**
- **Créer des aires de croisement**

#### MESURE 029. CRÉATION D'UN ACCÈS DIRECT À L'AUTOROUTE E 429 POUR LES CAMIONS DE LA CARRIÈRE DE BIERGHES

Il s'agit de la création d'un accès direct à l'autoroute E 429 pour les camions de la carrière de Bierghes, pour éviter le trafic de camions dans le village.

Le raccordement pourrait se faire au niveau (approximativement) de la rue Haute Folie, ce qui permettrait de faciliter son accès également son accès. Le trajet précis est à étudier de manière plus approfondie



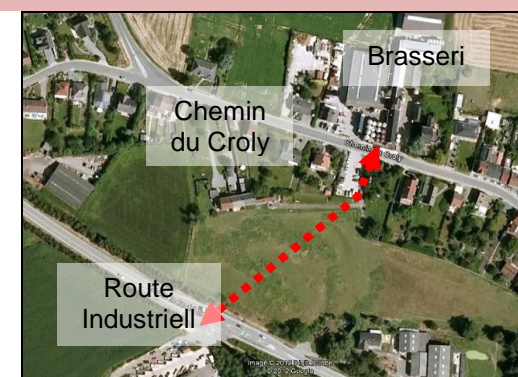
#### PRIORITE : COURT – MOYEN TERME

#### MESURE 030. CRÉER UN ACCÈS DIRECT À LA ROUTE INDUSTRIELLE DEPUIS LA BRASSERIE

Il s'agit de créer une voirie locale qui permettrait aux poids-lourds desservant la brasserie de Rebecq de rejoindre directement la Route Industrielle sans passer par le Chemin du Croly (voir la carte de la hiérarchie projetée ci-dessus), voirie bordée d'habitation et plutôt étroite.

Le raccordement à la Route Industrielle pourrait se faire au niveau du parc à conteneur, ce qui permettrait de faciliter son accès également son accès.

Cette proposition est à étudier de manière plus approfondie et doit faire l'objet d'une étude spécifique afin de déterminer précisément les conditions de faisabilité (localisation, implantation, gabarit, raccordement au réseau viaire existant...) et notamment le moyen de raccordement à la Route Industrielle (giratoire, feu tricolore....).



**MESURE 031. CRÉER DES AIRES DE CROISEMENT**

Pour accéder aux entrepôts des « Vergers du Paradis », les poids-lourds doivent emprunter le Chemin Gallet en venant de la rue des Cendres.

Ce chemin très étroit offre peu de visibilité sur les 300m à parcourir pour arriver à destination.

Les poids-lourds ne pouvant pas se croiser sur cette voirie de faible gabarit, doivent effectuer une marche arrière s'ils se retrouvent face-à-face.

L'aménagement d'une aire de croisement sur ce chemin faciliterait les manœuvres des poids-lourds qui n'auraient plus besoin d'effectuer de marche arrière sur une centaine de mètres, et auraient seulement besoin de se ranger sur le bas-côté pour se croiser.

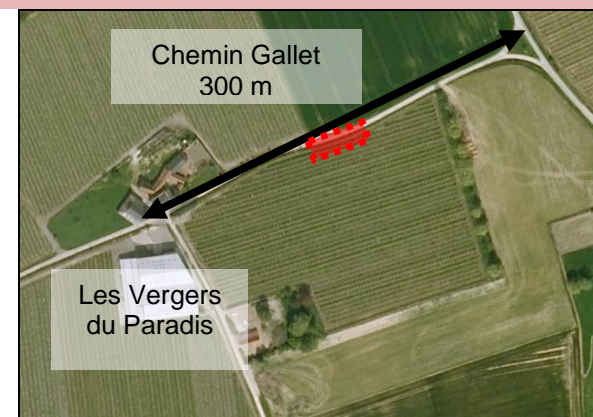
Cette aire de croisement pourrait être créée au niveau du virage là où la visibilité est la moins bonne, afin de rectifier cette contrainte.

Cela nécessitera d'entamer des négociations avec les propriétaires des terrains jouxtant la voirie, car une bande devra être utilisée pour la création de l'aire de croisement (vente, expropriation, entente...).

Pour accéder aux entrepôts des « Vergers du Paradis », les poids-lourds doivent emprunter le Chemin Gallet en venant de la rue des Cendres

Ce chemin très étroit offre peu de visibilité sur les 300m à parcourir pour arriver à destination.

Les poids-lourds ne pouvant pas se croiser sur cette voirie doivent effectuer une marche arrière s'ils se retrouvent face-à-face



**PRIORITE : COURT TERME**

### 3.2.6 Création de nouvelles voiries

L'aménagement de nouvelles voiries doit essentiellement s'effectuer, sur le territoire communal, lors de la mise en œuvre de nouvelles zones à urbaniser. Ces nouveaux aménagements doivent s'intégrer au réseau existant mais ne doivent pas devenir des itinéraires de transit qui se substitueraient aux voiries de niveaux supérieurs.

Les quartiers résidentiels doivent effectivement être protégés du trafic de transit afin d'y garantir la convivialité.

Ainsi, la priorité doit être donnée aux modes doux en proposant un partage de l'espace permettant de garantir la sécurité des cyclistes et des piétons<sup>5</sup>.

Les voiries qui seront créées devront présenter un profil de voirie adéquat vis-à-vis de leur rôle et de leur hiérarchie.

En fonction de ces éléments et afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie, le régime de vitesse des véhicules doit être adapté et doit être ajusté au contexte urbain environnant.

Ainsi, les régimes de vitesse conseillés sont :

Hiérarchie	Régime de vitesse préconisé	Largeur de la bande de circulation
Réseau régional de transit	90 km/h	3,50 m
Réseau de liaison intercommunale	70 km/h	3,15 m
Réseau de collecteur communal	50 km/h	3,00 m
Réseau de desserte locale	30 km/h	2,75 m

Figure 3 : Tableau, régime de vitesse préconisé et largeur de la bande de circulation en fonction de la hiérarchie du réseau routier

Lors de l'urbanisation de nouveaux secteurs, la connexion des nouvelles voiries avec le réseau actuel devra se faire préférentiellement au niveau d'un carrefour existant. Ce dernier ne doit pas être situé sur une voirie supportant un important trafic afin de ne pas générer de situations accidentogènes au droit du carrefour.

Les règles de priorité du nouveau carrefour devront respecter la hiérarchie viaire.

#### **A l'heure actuelle, une plusieurs nouvelles voiries sont envisagées sur Rebecq.**

- **La première est liée à la fermeture de la Drève Léon Jacques. Cette nouvelle voirie est un projet à l'étude par la carrière de Quenast et permettrait de remplacer la Drève. Elle revêt donc un enjeu primordial, car sans sa création, la commune se trouverait privée d'une liaison directe à la N6. En outre, le trafic transitant par la Route Industrielle pour se rendre de la N7 ⇔ l'A8 ⇔ la N6 se répercuterait sur des voiries locales faute d'autres solutions(voir ci-avant).**
- **La seconde voirie à créer vise à connecter directement la brasserie à la Route Industrielle, ce qui éviterait les transporteurs de passer par une voirie de desserte locale et zone d'habitation, non appropriée (voir ci-avant)**
- **Enfin, les troisième et quatrième voiries à créer ont été identifiées précédemment dans le Plan Communal de Mobilité et sont liées à la ZACC Rastadt**

<sup>5</sup> Le choix des aménagements cyclables en fonction de la vitesse des automobiles et les aménagements envisageables sont abordés dans le chapitre dédié aux modes doux

### 3.2.7 Dispositifs de sécurité à effet ralentisseur ;

#### MESURE 032. CRÉER DES EFFETS DE PORTE

Les dispositifs de sécurité à effet ralentisseur ont vocation à garantir la sécurité des traversées de l'ensemble de la commune. Il s'agit ainsi d'une politique volontariste et généralisée sur le territoire communal. Les coûts qu'elle génère, nécessite un calendrier de réalisation. La réalisation d'aménagements ralentisseurs doit s'effectuer essentiellement dans un cadre plus large que l'espace public. Il convient, en effet, de profiter des opportunités d'intervention sur la voirie lors de la réalisation d'aménagements ralentisseurs.

**Le Schéma de structure recommande la réalisation de 3 effets de porte en plus de PCM**

La localisation exacte et le type d'aménagement à mettre en œuvre ne sont pas spécifiés à l'échelle du Schéma de Structure car celui-ci correspond à un cadre général d'aménagement du territoire communal.

Nous mentionnons néanmoins les zones d'intervention prioritaires à l'échelle du territoire communal ; Il conviendra ensuite de déterminer plus précisément l'emplacement et l'aménagement à mettre en œuvre.

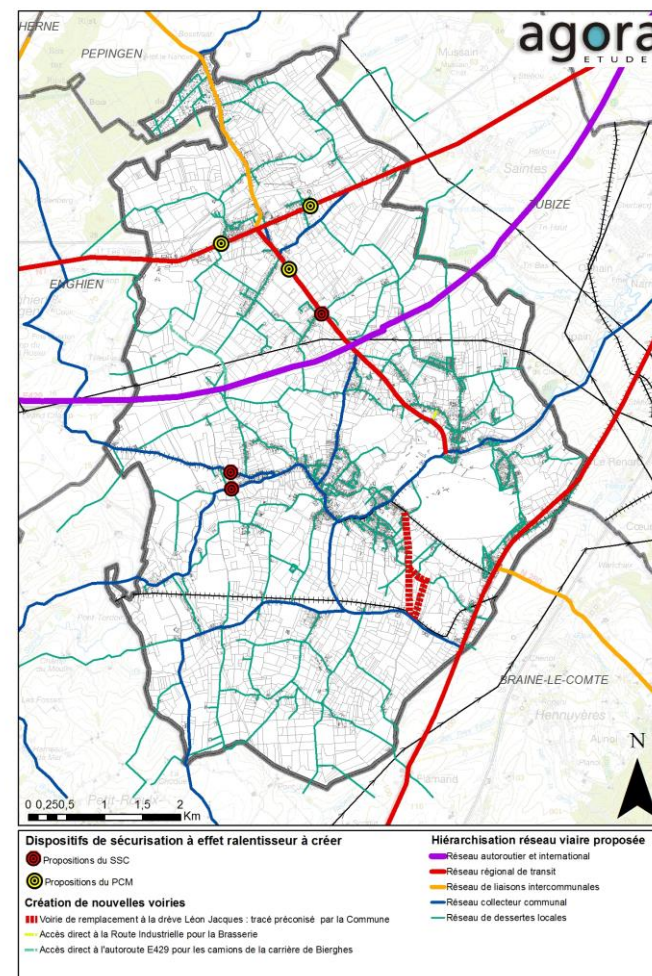
Sur les autres voiries de la commune, des aménagements ralentisseurs peuvent être mis en œuvre dès que la sécurité de l'ensemble des usagers n'est pas garantie.

Le PCM recommande de placer les effets de portes de la manière suivante :

- N7, de part et d'autre de la traversée de Bierghes ;
- Sur la Route de Quenast, avant le croisement avec la N7, au niveau de la rue Maréchal-Ferrant

Le SSC propose de compléter ces aménagements par la mise en œuvre de dispositifs de sécurité à effet ralentisseur :

- Sur le Route de Quenast au niveau de l'entrée du village de Wisbecq ;
- Sur le Chemin du Stoquois, au niveau de l'entrée dans le village de Rebecq ;
- Sur le Chemin du Blocu, au niveau de l'entrée dans le village de Rebecq.



Carte, Aménagement de dispositifs de sécurité à effet ralentisseur

Ces aménagements visent à interpeller l'automobiliste qui arrive dans une zone urbaine et à lui faire comprendre qu'il doit diminuer sa vitesse.

Ensuite, ils ont vocation à maintenir la vitesse des véhicules à 50 km/h ou à 30 km/h dans les zones urbaines.

Ces aménagements peuvent être reconduits tout le long de la traversée, tous les 300 mètres environ et être renforcés au niveau des zones accidentogènes et au niveau des traversées dédiées aux modes doux (traversées piétonnes et cyclables).

Plusieurs dispositifs peuvent être utilisés dans le cadre d'un aménagement ralentisseur : rétrécissement de la voirie, aménagement des abords, bandes de ralentissement, îlot central, rond-point, plateaux trapézoïdaux, dos d'ânes, coussins berlinois, dévoiements et chicanes.

Ces aménagements routiers peuvent être complétés par une signalisation verticale telle que des totems.

En tenant compte de ces modifications et de la mise en œuvre d'un calendrier pour la réalisation des effets de porte, nous proposons d'échelonner les aménagements dans l'ordre suivant :

- Phase 1 : Aménagement du réseau régional de transit ;
- Phase 2 : Aménagement du réseau de liaisons intercommunales ;
- Phase 3 : Aménagement du réseau collecteur communal.

**Sur le réseau régional de transit et le réseau de liaisons intercommunales**, nous proposons des aménagements relativement légers, à savoir respectivement des îlots centraux au niveau des carrefours et des chicanes.

**Sur le réseau collecteur communal et sur le réseau de dessertes locales**, les aménagements à mettre en œuvre devront être plus contraignants afin notamment d'éviter une propagation du trafic de transit dans les quartiers résidentiels. Les aménagements effectués sur les voiries du réseau de dessertes locales doivent donc être suffisamment contraignants afin de réduire de manière conséquente le trafic de transit mais ils doivent toujours garantir une accessibilité satisfaisante pour les riverains.

Enfin, **sur les voiries qui enregistrent le passage de véhicules agricoles**, ce qui est le cas de certaines voiries sur Rebecq, il conviendra de porter une attention particulière à la mise en œuvre des effets de porte. En effet, il conviendra de s'assurer que ce type de véhicules puissent franchir l'effet de porte, même avec de l'outillage agricole (remorque, charrue, etc.).

Il est à noter que l'aménagement de certains carrefours (cf. ci-après) permet également de formaliser un effet de porte. Par conséquent, sur certains tronçons, l'effet de porte est matérialisé par l'aménagement d'un carrefour et n'est pas doublé par la mise en œuvre d'un autre aménagement.

En outre, la mise en œuvre des différents ralentisseurs à l'échelle communale doit se faire de manière cohérente avec la hiérarchie viaire et le tissu urbain environnant.

En effet, les efforts à faire sont différents dans le cas d'un tissu urbain dense ou d'un tissu urbain plus lâche.

Dans les hameaux, les automobilistes perçoivent moins qu'ils traversent une entité que lorsqu'ils circulent dans un village où l'urbanisation est plus dense et plus structurée.

**PRIORITE : MOYEN TERME**



### MESURE 033. CRÉER DES ZONES 30 ET DES ZONES RÉSIDENTIELLES

Plusieurs « zones 30 » et « zones résidentielles » ont d'ores-et-déjà été réalisées sur le territoire communal.  
Le Schéma de structure recommande que cette démarche doit être poursuivie sur le territoire communal afin de renforcer la voirie entre les différents modes de déplacements et d'améliorer la convivialité de l'espace public.  
**La mise en œuvre ce type des zones** nécessite une étude spécifique devra être réalisée préalablement à la mise en œuvre.  
d'identifier et de fixer ses caractéristiques : étendue, matériaux, aménagements, etc

Les mesures d'accompagnement pour les **zones 30** sont les suivantes :

- Travailler le profil de voirie pour y gérer la répartition des espaces dédiés aux piétons, à la circulation et au stationnement ;
- Marquage au sol ;
- Placement de panneau zone 30 ;
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne.

**Les zones résidentielles** sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain-pied sur l'ensemble de l'espace.

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.
- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.
- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.
- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue
- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

Ce type d'aménagement existe déjà au niveau de la rue Marais à Scaille. Il convient cependant d'en recommander le développement et la mise en œuvre car il permet de redonner à la voirie un rôle de convivialité et d'échanges dans les quartiers résidentiels.



F12a

F12b



**MESURE 034. AMÉNAGEMENT DE CARREFOURS**

L'aménagement des carrefours a pour objectif d'améliorer la sécurité des différents usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, PMR) lorsque deux voiries se croisent. Différents aménagements peuvent être mis en œuvre afin de sécuriser ces espaces conflictuels.

La commune de Rebecq envisage, suite à la réalisation de son PCM, de lancer des études techniques sur l'aménagement de plusieurs carrefours situés sur la N6 afin de les assainir :

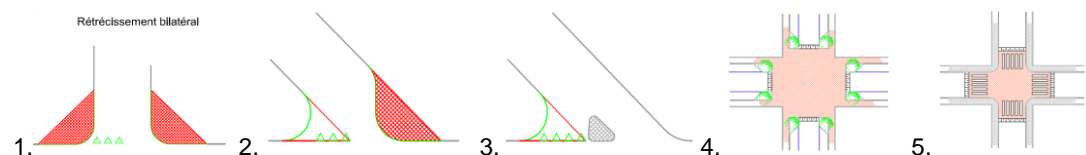
- N6 # Rue du grand Péril ;
- N6 # Chemin Millecamps ;
- N6 # Chemin de la Chaussée.

Le SSC s'inscrit en cohérence avec le PCM et propose de compléter par l'aménagement d'autres carrefours :

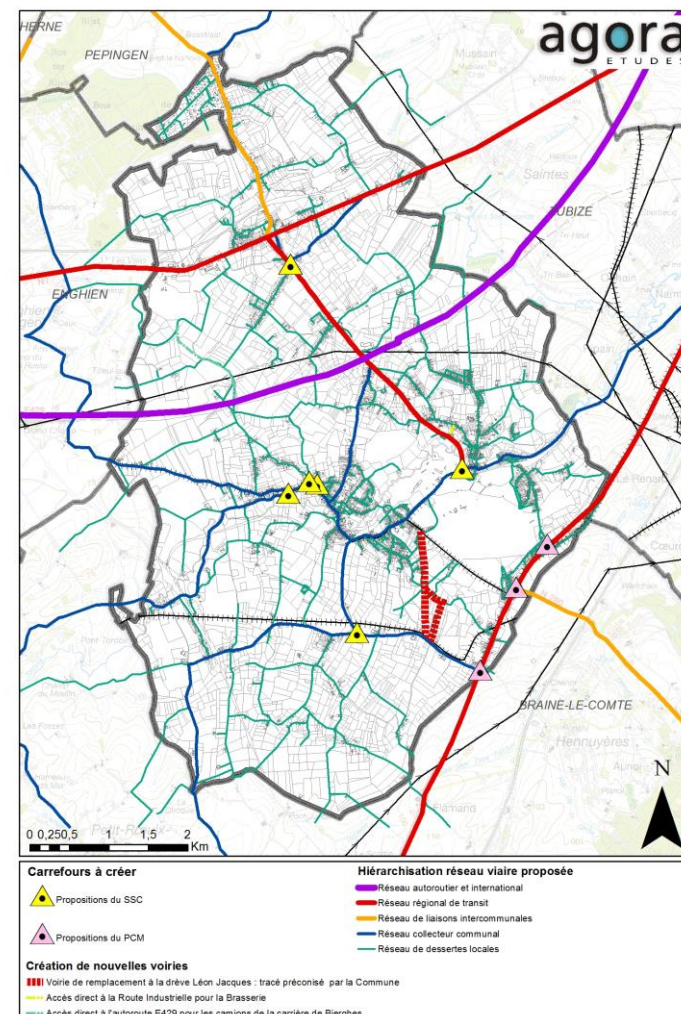
- Sur le Route de Quenast au niveau de l'entrée du village de Wisbecq ;
- Rue de Rebecq # Route Industrielle # Rue de la Station ;
- Chemin du Blocu # chemin du Stoquois ;
- Chemin du Stoquois # Chemin Froidmont # Rue du Docteur Colson ;
- Rue du Docteur Colson # Rue de la Chapelle ;
- Chemin de Braine # Chemin du Gibet.

En effet, la plupart de ces carrefours offrent peu de visibilité aux automobilistes et sont en priorité à droite ou en cédez-le-passage.

- Des rétrécissements bilatéraux dans l'optique de redessiner les carrefours (1).
- Changement d'angle entre axes de voiries (2)
- Elargissement et placement d'un îlot (3)
- Carrefour avec oreilles – unité des matériaux pour trottoir et plateau (4)
- Carrefour sans oreilles – différenciation des matériaux pour trottoir et plateau (5)



Ces propositions de localisation sont à étudier de manière plus approfondie et devront faire l'objet d'une étude spécifique afin de déterminer précisément les conditions de faisabilité (localisation, implantation, gabarit, raccordement au réseau viaire existant...).



Carte, carrefours à réaménager



## 3.3 STRUCTURATION DE LA CIRCULATION DES MODES DOUX

### 3.3.1 *Rappels principes d'organisation du réseau cyclable*

Le réseau cyclable envisagé ici vise à développer l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires entre le domicile et le lieu de travail ou l'école.

Dans cette optique, des liaisons sécurisées entre les différents villages de l'entité devront être mises en œuvre.

Ces liaisons cyclables devraient permettre de répondre aux besoins des déplacements quotidiens domicile-école des enfants, domicile-travail des habitants de la commune travaillant sur Rebecq mais également de tous les autres habitants souhaitant aller d'un village à un autre de la commune.

Le futur réseau cyclable communal devra également assurer une connexion vers les communes alentours pouvant avoir un intérêt de part leurs activités économiques, leurs commerces ou la présence de gare comme à Enghien, Hennuyères ou encore Tubize.

Pour ce faire, la commune devra agir sur plusieurs points.

Tout d'abord, il s'agira d'encourager l'utilisation du vélo par la mise en œuvre de plusieurs types d'aménagements cyclables et d'espaces de stationnement vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements (maison communale, commerces, équipements, écoles, arrêts de bus...)

La réhabilitation des aménagements existants et la création de nouveaux aménagements permettront d'offrir une plus grande qualité et d'inciter davantage les déplacements à vélos.

Ensuite, la commune pourra se baser sur le Schéma Directeur Cyclable Wallon qui propose un maillage sur toute la Région et préconise certains tracés entre les communes.

En outre, la requalification de l'ancienne voie ferrée en RAVeL doit représenter un autre levier de développement des trajets effectués à vélo car le RAVeL correspond à un aménagement sécurisé et de qualité.

Ce futur aménagement pourra être sollicité pour les déplacements quotidiens effectués au sein de la commune ou à destination des communes voisines comme Enghien qui possède une gare. Le RAVeL aura également une utilité pour les déplacements liés au loisir.

Des itinéraires de rabattement depuis les zones urbanisées vers le RAVeL devront être définis afin de garantir la sécurité des vélos tout au long de leurs trajets.

Enfin, dans un objectif de favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens, il paraît essentiel de développer, comme nous l'avons mentionné précédemment les liaisons vers les gares proches pour les navetteurs.

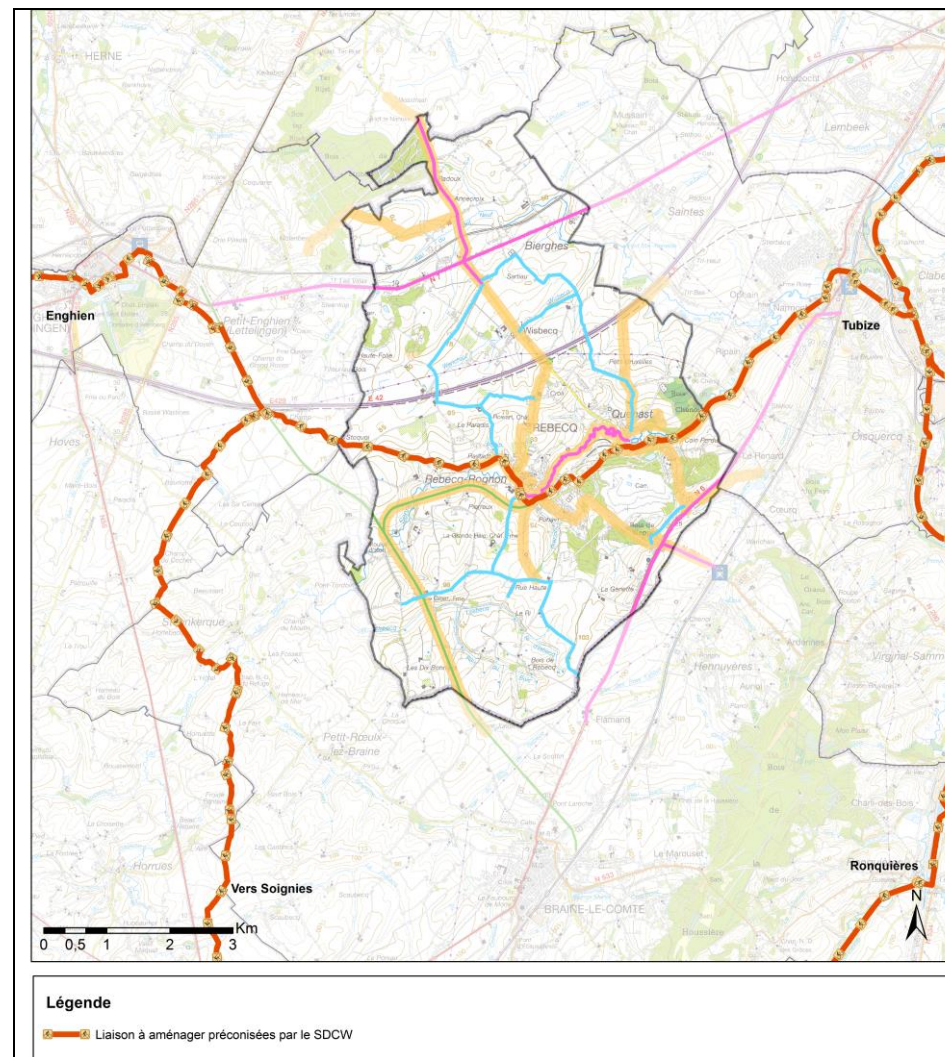
Il s'agit ici des gares d'Enghien, d'Hennuyères et surtout de Tubize pour les déplacements en train vers Bruxelles.

### 3.3.2 Le Schéma Directeur Cyclable Wallon

La Région wallonne a lancé en 2010 son Schéma Directeur Cyclable (SDCW).

Ce document stratégique reprend la liaison entre Enghien et Hal comme une liaison prioritaire.

Sur Rebecq, cette liaison emprunte le chemin de Stoquois en venant de Enghien, traverse le centre ville de Rebecq par la rue du Docteur Colson, la rue du Pont, la rue Trieu du Bois, puis continue jusque Tubize sur l'ancienne voie ferrée.



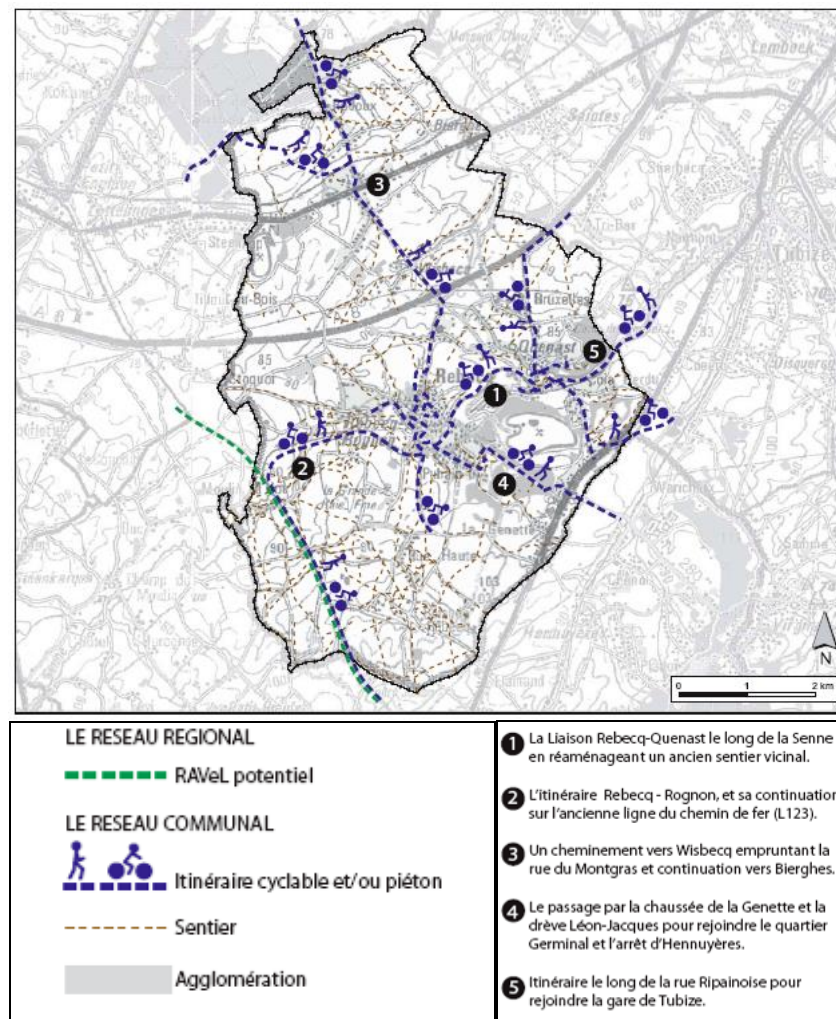
Carte, liaison cyclable entre Enghien et Hal envisagée par le SDCW

### 3.3.3 Les propositions du PCM

Le PCM propose de viser de meilleures conditions de déplacement sur le territoire de la commune et d'une augmentation de l'usage des modes doux comme alternative à la voiture.

Cette ligne directrice se traduit par la définition d'itinéraires cyclables et piétons ainsi que l'aménagement et/ou le réaménagement des tronçons du réseau, pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons.

Dans le choix des interventions, la priorité est donnée aux dessertes des commerces et des services (poste, maison communale, centre sportif, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (arrêts de bus, gares ferroviaires).



Carte, réseau cyclable et piéton, vue générale – PCM de Rebecq, phase 3, Juin 2010



### 3.3.4 Apport du SSC

Le SSC propose, tout en s'inscrivant dans les préconisations du SDCW et le schéma directeur du PCM, de compléter le réseau par la création de liaisons permettant de relier tous les noyaux d'habitat entre eux et à Rebecq.

Le SSC porte également l'attention sur les aménagements cyclables déjà existants sur les nationales.

Il conviendrait de les réaménager en piste cyclable séparée totalement de la voirie afin de mieux adapter l'aménagement pour vélos au contexte de ces voiries qui subissent un trafic de passage et des vitesses non négligeables.

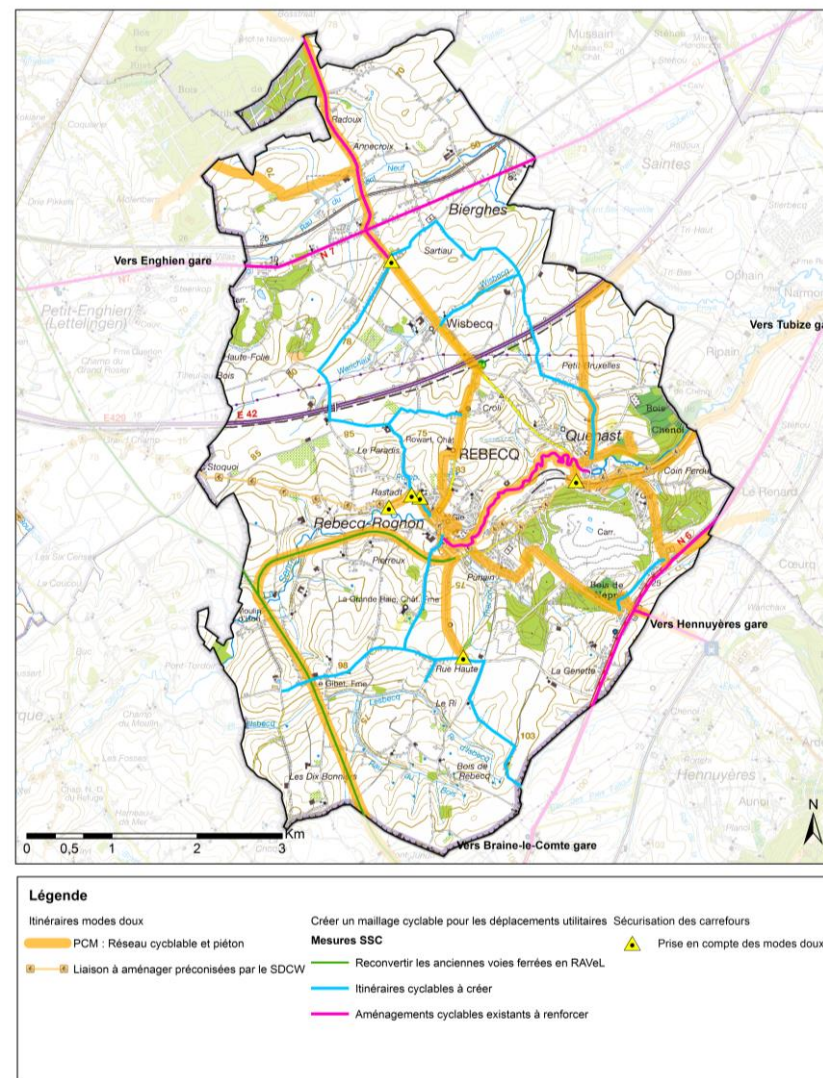
Enfin, l'inscription du potentiel RAVeL, même s'il est à envisager à très long terme, nous semble une opportunité à signaler, notamment dans le cadre d'un SSC, document de planification à horizon de 20 ans.

La mise en œuvre d'un réseau de mobilité douce (vélos+marche) doit permettre de développer l'utilisation de ces modes au sein du territoire communal.

En termes de réseau, il convient de privilégier les liaisons intervillages, les cheminements dans les cœurs de villages et le centre de Rebecq tout en assurant une connexion vers les pôles générateurs de trafic alentours (localisation de gare notamment : Tubize, Braine-le-Comte, Hennuyères, Enghien).

La création d'un maillage passe par la mise en œuvre de certains aménagements cyclables tels que les SUL, les pistes cyclables marquées ou suggérées, les bandes latérales polyvalentes,...

Les aménagements cyclables devraient permettre de sécuriser et faciliter les déplacements effectués à vélo. Il s'agit d'un levier de développement de la mobilité douce.



Carte, réseau cyclable et piéton proposé

**MESURE 035. RÉAMÉNAGER L'ANCIENNE VOIE FERRÉE EN RAVeL AFIN D'EN FAIRE UN AXE STRUCTURANT POUR LES MOBILITÉS DOUCES.**

La reconversion de l'ancienne ligne de chemin de fer en RAVeL représente une opportunité importante pour développer la mobilité douce dans la commune et vers les communes alentours.

En effet, la réalisation du RAVeL doit permettre aux habitants de se rendre à vélo vers les communes voisines et notamment les gares situées à proximité comme Braine-le-Comte et Enghien, qui se trouvent aux deux extrémités de l'ancienne ligne de chemin de fer. La réalisation de cette mesure est primordiale dans une optique de développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires (domicile-travail).

Afin d'optimiser l'utilisation du RAVeL, il convient en outre d'aménager des itinéraires de rabattement vers le RAVeL, ce qui permet de garantir une continuité des aménagements cyclables.

Il conviendra d'identifier des prolongements et des extensions au réseau cyclable proposé par le PCM en direction du RAVeL. Ils devront notamment permettre de relier, d'une part, les écoles, les commerces, les administrations et, d'autre part, le RAVeL. La mise en œuvre de ces nouveaux itinéraires devra se faire en fonction de leur degré de dangerosité. Les itinéraires les moins sécurisés devront être aménagés prioritairement. Un calendrier prévisionnel des liaisons à aménager devra alors être réalisé afin de garantir une programmation cohérente des travaux de réalisation.

**PRIORITE : LONG TERME**

**MESURE 036. ACCOMPAGNER LA CRÉATION DU RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE POUR FACILITER SON UTILISATION.**

La bonne praticabilité du réseau cyclable est conditionnée par la mise en place de mesures d'accompagnement telles que l'installation de parkings vélos et/ou d'une signalisation directionnelle.

L'installation de parkings vélos doit s'envisager aux abords des pôles générateurs de trafic et plus particulièrement des arrêts de bus ou des gares.

Les cyclistes doivent pouvoir stationner leur vélo facilement et en toute sécurité à proximité immédiate de leur point de destination tels que les écoles, les commerces, les services, les administrations, les équipements, les entreprises, etc. Ce stationnement doit fournir des conditions de sécurité satisfaisantes afin d'éviter tout vol de vélos.

Le potentiel identifié en termes de déplacements effectués à vélo doit permettre de dimensionner et d'organiser dans le temps l'installation des espaces de stationnement. Plus ce potentiel est important, plus l'aménagement devra être réalisé rapidement.

Plus spécifiquement, l'implantation de parkings à vélos sécurisés et couverts à proximité des arrêts de bus vise à promouvoir une intermodalité vélo-bus. Une réflexion doit être menée avec le TEC. L'échéancier de réalisation doit se baser sur la localisation des arrêts. Les arrêts situés dans les zones périurbaines et qui présentent une fréquentation non négligeable devront être aménagés en premier lieu. Les aménagements en zones plus urbaines seront équipés dans un second temps car ils peuvent être facilement rejoints à pied par les usagers.

La signalisation directionnelle pour les cyclistes vise à faciliter leurs itinéraires au sein de la commune. Il s'agit d'indiquer aux cyclistes les directions à suivre pour rejoindre les différents pôles générateurs de déplacements de la commune. Cette signalisation doit être spécifique aux cyclistes et doit indiquer les itinéraires cyclables conseillés, c'est-à-dire ceux présentant des aménagements de sécurisation pour les cyclistes.

La mise en œuvre de cette signalisation doit se faire au fur et à mesure de la réalisation du réseau cyclable. Ainsi, les tronçons nouvellement aménagés présenteront directement l'information offrant ainsi aux cyclistes un véritable itinéraire complet.

## 3.4 AMÉNAGEMENT POUR PIÉTONS ET POUR PMR

### 3.4.1 Rappel du contexte et des objectifs

Afin de diminuer le trafic automobile, notamment aux abords des écoles, il s'agit d'offrir aux piétons la possibilité de se déplacer confortablement et en toute sécurité. Parmi les caractéristiques du piéton, notons qu'il est :

- Partisan de la rapidité, il choisit préférentiellement le trajet le plus court;
- Sensible au cadre dans lequel il se déplace (esthétique, animation);
- Vulnérable : il doit être protégé du trafic motorisé si celui-ci est dense et/ou rapide.

En plus des piétons, il ne faut pas oublier les personnes à mobilité réduite. Par PMR, il faut entendre toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments (béquilles, etc.) auxquels elle doit recourir pour se déplacer. Ces personnes ont besoin d'aménagements spéciaux qu'il est important de prendre en compte afin de faciliter leur cheminement.

Il s'agit ici de favoriser la marche à pied par l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant de leur offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de tout déplacement.

### 3.4.2 Recommandations générales pour les déplacements des piétons et des PMR

Afin de faciliter les déplacements des piétons et des PMR sur son territoire, la commune de Rebecq doit réaliser une série d'interventions prioritaires :

- Prise en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUPE);
- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés et confortables;
- Modération des vitesses en agglomération (coussins berlinois, plateaux, mise en place de radars préventifs et /ou répressifs, etc.);
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages;
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps;
- Synergie avec les traversées cyclistes;
- Accessibilité aux arrêts de bus.

### 3.4.3 Réseau piéton proposé

Dans le cadre du PCM de Rebecq, le réseau piéton est identique à celui proposé pour les déplacements à vélo (cf. ci-dessus). Le SSC n'apporte pas plus de précision.



## 3.5 CIRCULATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

### 3.5.1 *Rappel : principes d'organisation du réseau de transports en commun*

Les améliorations à envisager pour le réseau de transports en commun vise surtout en un maintien de la desserte de la commune. En effet, compte tenu de sa taille, Rebecq dispose d'une bonne desserte de bus avec une ligne Proxibus et trois autres lignes de bus qui forment un maillage desservant la plupart des noyaux urbanisés de la commune et permettent de se rendre dans les principaux pôles alentours (Tubize, Enghien, Braine-le-Comte, Hal).

Compte-tenu du profil de mobilité des habitants de Rebecq et de la mise en œuvre des services Proxibus, il apparaît que les objectifs fondamentaux sont de :

- Permettre un rabattement de qualité au niveau des conditions de desserte des gares alentours que sont Hennuyères et Enghien, Tubize ;
- Permettre un développement de la ligne Proxibus pour la desserte des quelques zones moins denses restant encore à desservir, afin de pouvoir rabattre les voyageurs vers le centre de Rebecq et vers les autres lignes TEC.

### 3.5.2 Les liaisons préconisées par le PPMBW

Le Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon s'inscrit à l'horizon 2020. Concernant Rebecq, sont reprises uniquement les lignes 471-472 facteurs de relations provinciales, ainsi que la ligne 116, facteur de relations locales. Ces lignes ont donc une fonction réaffirmée et tendent à être maintenues dans l'avenir tout comme le réseau ferré traversant le territoire ou situé à proximité.

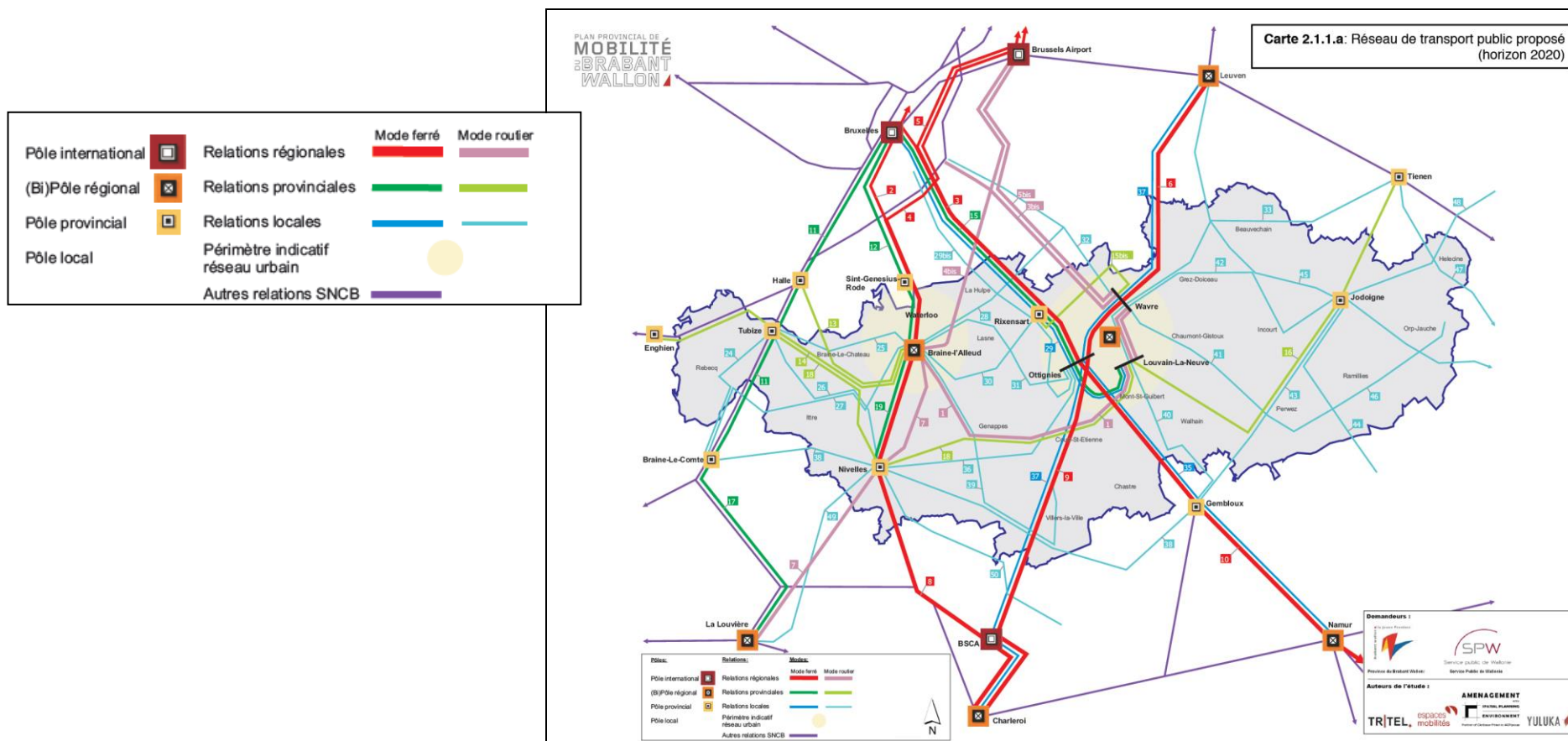


Figure 4 : Carte, réseau des transports publics proposé par le PPMBW à l'horizon 2020

### 3.5.3 Rappels des aménagements préconisés par le PCM de Rebecq

Le PCM oriente ces propositions sur la desserte du centre de Rebecq par la ligne 115b en mettant en exergue l'importance de préserver l'itinéraire Quenast – Montgras – Rebecq de la ligne, durant les heures de pointe afin d'assurer la desserte des zones les plus denses. En heures creuses, l'itinéraire conseillé reste le plus direct, celui de la rue Trieu du Bois entre Quenast et Rebecq compte-tenu des difficultés de croisement sur l'axe des rues du Docteur Colson et du Pont. Ainsi le Proxibus assurera la desserte de la rue du Montgras en heures creuses avec une possibilité de correspondance à l'ancienne gare de Rebecq avec la ligne 115. Enfin, le PCM propose de poursuivre l'extension du Proxibus afin de desservir certaines zones restant encore isolées et ainsi permettre un rabattement vers les lignes régulières.

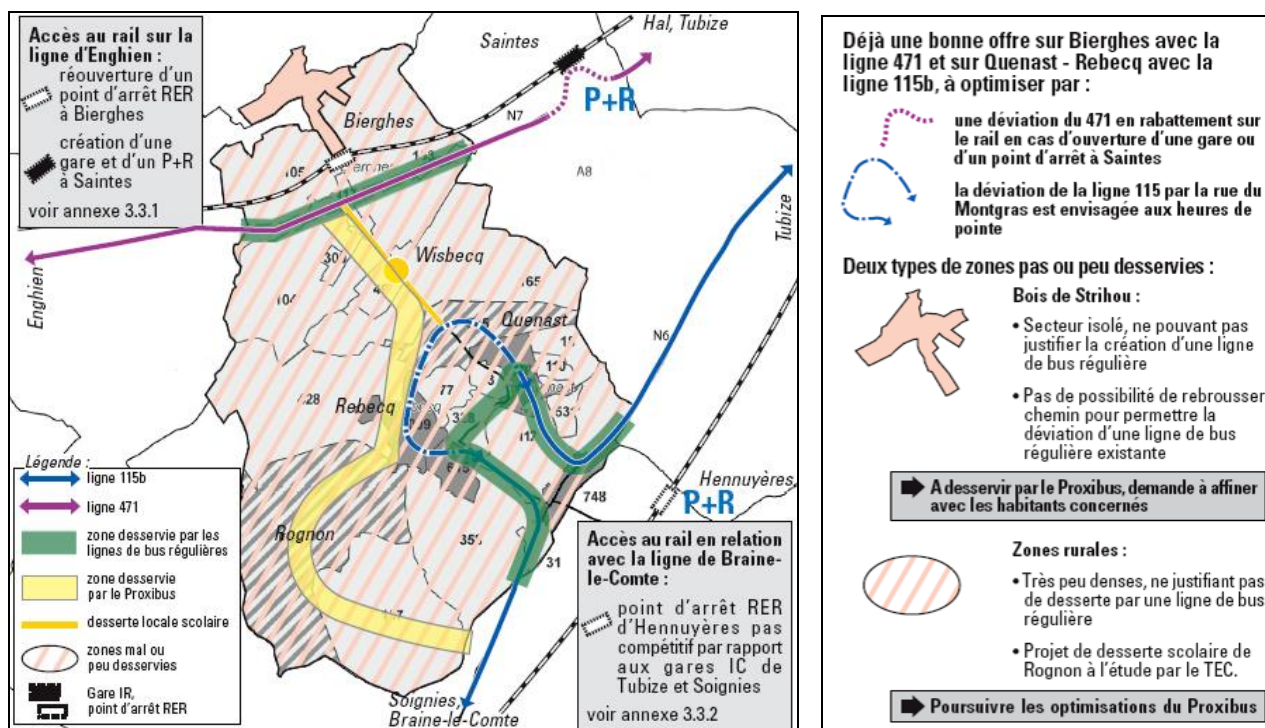


Figure 5 : Carte, enjeux de desserte du territoire communal par les transports collectifs - PCM de Rebecq, Juin 2010

### 3.5.4 Réseau de transports en commun proposé

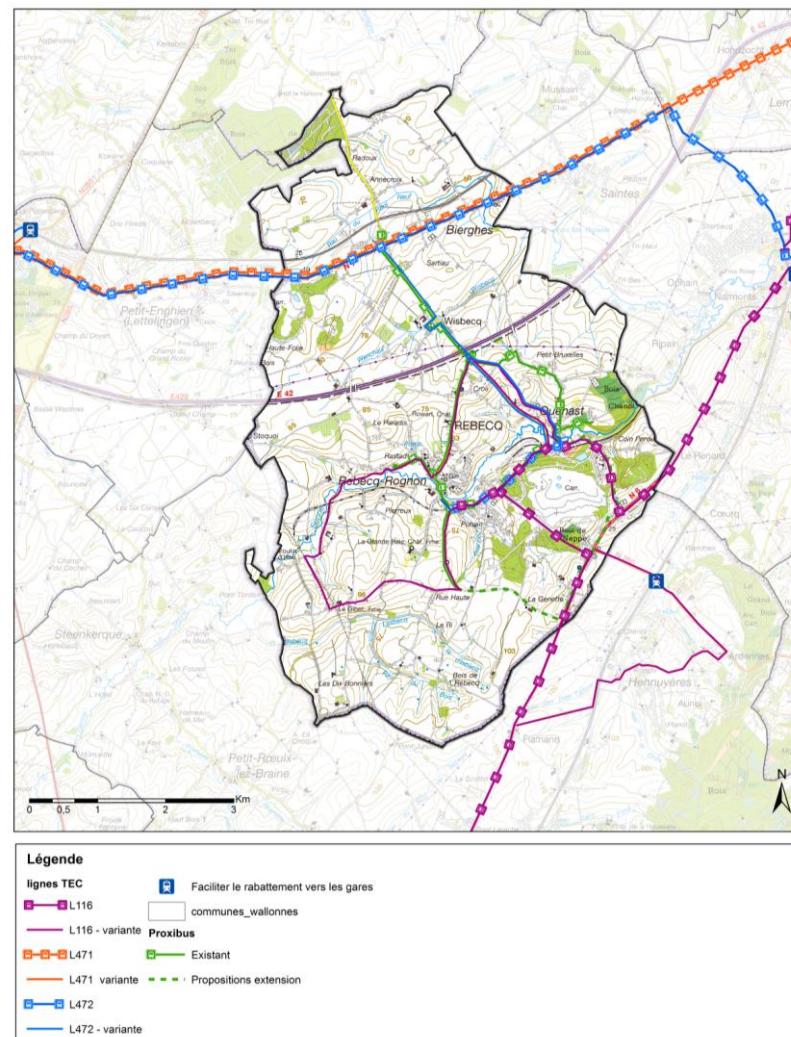
Compte-tenu des éléments énoncés dans le cadre du PCM et du PPMBW, le réseau de transports en commun proposé par le SSC est présenté ci-contre.

Les améliorations à envisager pour le réseau de transports en commun vise surtout un maintien de la desserte de la commune

En effet, compte tenu de sa taille, Rebecq dispose d'une bonne desserte de bus avec une ligne Proxibus et trois autres lignes de bus qui forment un maillage desservant la plupart des noyaux urbanisés de la commune et permettent de se rendre dans les principaux pôles alentours (Tubize, Enghien, Braine-le-Comte, Hal).

Compte-tenu du profil de mobilité des habitants de Rebecq et de la mise en œuvre des services Proxibus, il apparaît que les objectifs fondamentaux sont de :

- Maintenir, et dans la mesure du possible, améliorer les dessertes de bus TEC.
- Permettre un rabattement de qualité au niveau des conditions de desserte des gares alentours que sont Hennuyères et Enghien, Tubize.
- Permettre un développement de la ligne Proxibus pour la desserte des quelques zones moins denses restant encore à desservir, afin de pouvoir rabattre les voyageurs vers le centre de Rebecq et vers les autres lignes TEC.



Carte, proposition pour le réseau de transports en commun



### **MESURE 037. AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION DES BUS ET DES CONDITIONS D'ATTENTE**

Afin d'améliorer la circulation des bus sur le territoire, on peut agir sur l'aménagement des carrefours et le réaménagement des arrêts de bus.

- L'aménagement des carrefours pour faciliter la giration des bus :

Il s'agit de retravailler quand cela est nécessaire, les oreilles de trottoirs pour faciliter le passage des bus.

- Le réaménagement des arrêts sur chaussée :

L'aménagement des arrêts de bus sur chaussée, oblige l'automobiliste à patienter derrière le bus afin qu'il respecte la priorité de celui-ci au départ.

Par ailleurs, cet aménagement, favorise des cheminements piétons confortables et sécurisés vers les arrêts de bus.

Les conditions d'attente des voyageurs représentent un élément important dans l'utilisation des réseaux de transports en commun routier. Le développement des abribus apparaît comme un des éléments les plus visibles sur le territoire et informe également la population du passage d'un bus à cet endroit.

La commune a dressé une liste des arrêts pour lesquels elle voudrait voir une amélioration des conditions d'accueil. Des négociations en ce sens vont donc être entamées par rapport à cette première phase. Cette démarche devra se poursuivre afin d'améliorer les conditions d'accueil des usagers du réseau TEC sur l'ensemble de la commune.



### **MESURE 038. CONTINUER À DÉPLOYER L'OFFRE COMPLÉMENTAIRE AU RÉSEAU TEC POUR DESSERVIR LES ZONES LES MOINS DENSES DE LA COMMUNE ET RELIER LES VILLAGES ENTRE EUX : PROXIBUS OU TRANSPORT À LA DEMANDE.**

Afin de renforcer la cohésion territoriale de la commune et de permettre aux personnes dépendantes des transports en commun de rejoindre le centre de Rebecq (commerces, équipements, maison communale,...), l'offre du réseau TEC entre les différents villages doit continuer à se développer.

Deux possibilités sont envisageables : l'extension du Proxibus ou la création d'un service de transport à la demande.

Cette mesure devra faire l'objet de négociations avec le TEC afin de trouver la meilleure solution pour le territoire et d'en fixer les modalités de mise en œuvre.

**MESURE 039. ADAPTATION AUX PMR**

Même si les lignes de bus ne sont pas encore adaptées aux personnes en chaise roulante, il faut envisager en cas de création ou de rénovation des arrêts de bus, de le faire conformément au *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (Manuel du Met n°10)*.

Ainsi,

- La largeur des arrêts de bus doit donc être de 2,40 m minimum et non pas d'1,50 m;
- Des dalles de guidage striées, de 60 cm de large, doivent être placées dans l'axe de la porte d'entrée avant du bus sur toute la largeur du trottoir;
- Des dalles d'informations souples (carré de 60 x 60 cm) doivent venir compléter les dalles de guidage. Elles seront placées entre 30 et 60 cm de la bordure.



### 3.5.5 Transports en commun ferroviaires

Rebecq ne possédant pas de gare sur son territoire, il lui est difficile d'agir sur les aménagements des abords des gares qui peuvent faciliter son accès par tous les modes. Cela n'empêche pas de travailler sur les cheminements doux, le rabattement des bus ou le covoiturage.

Pour les propositions, le PCM de Rebecq se base essentiellement sur la demande existante en rappelant l'importance de la région de Bruxelles comme pôle d'emploi et scolaire.

A ce titre, il relève que les gares les plus attractives sont celles de Braine-le-Comte et de Tubize avec lesquelles Rebecq et Quenast bénéficient d'une bonne liaison grâce aux bus de la ligne 115 (une quarantaine de bus par jour ouvrable)

Pour ce qui est de Bierghes, les gares les plus attractives se trouvent être Enghien et Tubize pour lesquelles le Nord de la commune dispose également d'une bonne liaison grâce à la ligne de bus n° 471.

Compte-tenu du contexte budgétaire actuel, il semble difficile de prévoir des déviations de lignes existantes ou des créations de lignes nouvelles pour assurer des liaisons qui sont peu fréquentées en dehors des heures de pointes.

Le PCM propose plutôt des recommandations permettant de compléter les accès au rail depuis Rebecq avec :

- De rouvrir un point d'arrêt RER à Bierghes et/ou à Saintes ;
- D'aménager un P+R à Hennuyères.

#### **MESURE 040. FAVORISER LE RABATTEMENT VERS LES GARES**

Le SSC va dans le sens du PCM en inscrivant dans ces mesures le besoin de favoriser le rabattement vers les gares.

Afin de promouvoir l'intermodalité au niveau des gares, offrir des possibilités de rabattement vers les gares est un atout majeur. Le rabattement doit être facilité pour les différents modes de déplacement :

- En bus
  - Une meilleure synchronisation des horaires des réseaux TEC et SNCB améliorerait l'attractivité de ces deux modes de transport en commun.
- A pied / A vélo
  - Il s'agit d'offrir aux usagers faibles, des cheminements suffisamment larges et sécurisés pour faciliter leurs déplacements.
- En voiture
  - Même si l'idéal pour se rendre à la gare est un mode de déplacement alternatif à la voiture, celle-ci est souvent nécessaire pour rejoindre des villages peu ou pas desservis en bus et éloignés des gares.
  - Ce rabattement peut s'effectuer soit par un seul conducteur, soit en covoiturage, ou bien en dépose-minute sans que le conducteur ne prenne le train ou ne stationne durablement à la gare.

L'adaptation de l'offre en stationnement pour les navetteurs à proximité de la gare est un atout important pour inciter les usagers à combiner les deux modes de déplacement.

## 3.6 AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC

### MESURE 041. LIEUX DE CONVIVALITÉ À AMÉNAGER OU À RÉAMÉNAGER

La commune de Rebecq a d'ailleurs déjà entamé cette démarche dans le centre de Rebecq avec le projet de réaménagement de la Grand'Place en cours.

Il s'agit de poursuivre cette dynamique et ainsi d'améliorer la qualité de vie des habitants, de nouveaux aménagements doivent être envisagés sur l'ensemble du territoire communal. Ils doivent correspondre à des espaces de convivialité et d'échanges entre les habitants.

**Le SSC avait relevé plusieurs espaces potentiels pouvant devenir des lieux de centralité qui étaient aujourd'hui surtout occupés par du stationnement. L'un des objectifs qu'on peut retrouver dans les mesures est d'aménager ces nouveaux espaces publics afin d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants en leur proposant de nouveaux espaces de convivialité et de rencontre.**

- **Place Léopold Nuttinck à Bierghes,**
- **le parking de l'ancienne gare de Rebecq**
- **la Grand'Place à Quenast**
- 

Ces espaces pourraient retrouver une fonction d'espace de convivialité et ne plus être que des espaces de stationnement. L'enjeu ici est de permettre une réappropriation de l'espace par les piétons. Le stationnement devra être limité à une zone plus réduite.

Les aménagements à mettre en œuvre devront répondre aux objectifs suivants :

- Accorder une place importante aux modes de circulation doux (marche, vélo);
- Favoriser les échanges sociaux et la convivialité des espaces;
- Minimiser les nuisances générées par la circulation automobile tout en garantissant l'accessibilité des espaces.

Le mobilier urbain intégré aux nouveaux aménagements peut participer à l'identité territoriale de la commune. Le choix des mêmes éléments de mobilier urbain sur l'ensemble du territoire permettra d'afficher, de manière visuelle, la cohérence et l'unité de la commune.

En termes d'implantation, le mobilier urbain ne doit pas être un obstacle aux cheminements piétons. Il conviendra donc d'être vigilant, lors des travaux de réaménagement, au positionnement des nouveaux éléments.

De la même manière que pour le choix du mobilier urbain, le choix d'une gamme de revêtement et de matériaux spécifiques permettra de renforcer l'identité territoriale de la commune.

L'éclairage public doit être renforcé d'une manière générale sur l'ensemble du territoire. Il doit ainsi permettre de garantir la sécurité des différents usagers et doit également mettre en valeur les éléments patrimoniaux remarquables sur la commune, créer des repères visuels et participer à l'amélioration du cadre de vie.



Aménagement de la Place Léopold Nuttinck à Bierghes



Aménagement de la Grand'Place à Quenast



Aménagement des abords de l'ancienne gare à Rebecq

### 3.7 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT OU DÉJÀ PRÉVUES DANS D'AUTRES OUTILS

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL MOYEN
<b>Abords des écoles et Plans de déplacements scolaires</b>						
	<i>Développer les plans de déplacements scolaires.</i>	<i>Actions</i>	<i>La mise en œuvre des PDS vise à promouvoir les modes alternatifs à la voiture et à pacifier les abords d'écoles. Les PDS doivent inciter davantage l'utilisation du vélo et de la marche pour les déplacements domicile-école. Pour les déplacements effectués en voiture, des espaces de kiss-and-ride peuvent être aménagés afin d'organiser la dépose et la reprise des élèves par leurs parents. Pour chaque école, le programme d'actions doit être adapté en fonction du contexte urbain et des lieux de résidence des écoliers.</i>	<i>Court terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ Ecoles</i>	<i>PCM</i>
<b>Déplacements motorisés</b>						
	<i>Adapter l'aménagement des voiries en fonction de leur niveau hiérarchique.</i>	<i>Localisable</i>	<p><i>La hiérarchisation permet d'identifier le rôle des voiries : autoroute, transit, intercommunal, communal, local.</i></p> <p><i>Le SSC propose une hiérarchie viaire déjà effective avec une modification : le passage de l'axe Route de Quenast, Route Industrielle en réseau régional de transit ce qui correspond davantage à sa fonction actuelle et à venir.</i></p> <p><i>En fonction de son statut, l'aménagement de chaque voirie pourra être différent et devra être adapté au contexte urbain environnant.</i></p> <p><i>Il s'agit tout d'abords, d'adapter les vitesses pratiquées par les automobilistes en fonction du tissu urbain environnant et de la classification de la voirie dans la hiérarchie du réseau. Cette mise en adéquation des vitesses et de la hiérarchie vise à assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie dans une optique de partage de l'espace.</i></p> <p><i>Ensuite, l'aménagement des carrefours doit découler de la hiérarchie viaire envisagée, c'est-à-dire que la gestion du carrefour doit se faire de manière adéquate par rapport à la fonction qu'il tient au sein du réseau viaire. Les règles de priorité doivent donner la priorité aux voiries de niveau supérieur, ce qui permet également de limiter le trafic de transit sur les voiries de niveau inférieur.</i></p> <p><i>Cette mesure est, à l'image de la hiérarchie du réseau routier, déjà d'application sur le territoire de Rebecq. Par conséquent, il s'agit de garantir cette recommandation lors de l'aménagement de nouvelles voiries ou lors du réaménagement de voiries existantes.</i></p>	<i>Court –long terme</i>	<i>Administration communale/ SPW/ IBSR/ Zone de Police</i>	<i>PCM</i>

NO	MESURE	TYPE	DESCRIPTION	PROGRAMMATION	ACTEURS	OUTIL MOYEN
<b>Espaces publics</b>						
	<p>Réaménager, en fonction des opportunités, les voiries dans leur traversée des centres de village et de quartier en accordant plus d'espaces aux usagers faibles (cyclistes, piétons, PMR).</p>	<p>Localisable à terme</p>	<p>Dans les centres des villages de la commune, l'espace public est encore trop attribué à l'automobile. Les autres modes de déplacement et notamment les modes doux doivent souvent se contenter d'espaces réduits et pas toujours bien aménagés. L'espace public doit alors être redistribué et offrir des espaces de qualité pour les modes doux, d'autant plus qu'au sein des villages, la marche et le vélo doivent devenir les modes de déplacement principaux.</p> <p>En fonction des opportunités d'intervention sur la voirie et de leur ampleur, les opérations de réaménagement de voirie doivent accorder plus d'importance aux modes doux.</p> <p>La qualité des trottoirs notamment est primordiale dans le cadre d'une politique volontariste en faveur du développement des modes doux. Des trottoirs suffisamment larges permettent aux piétons de circuler en toute sécurité, sans devoir, sur certains tronçons, marcher sur la route. Dans ce cadre-là, l'attention portée aux traversées paraît également essentielle pour une continuité du cheminement et une meilleure sécurisation.</p> <p>En outre, les potelets anti-stationnement empêchant les véhicules de stationner sur le trottoir visent à garantir le même objectif.</p> <p>Le centre de Rebecq a d'ores et déjà fait l'objet d'un tel réaménagement (pistes cyclables + trottoirs) et la commune doit donc poursuivre dans cette voie. Plus précisément, l'aménagement de nouveaux espaces publics sur la commune doit permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants en leur proposant de nouveaux espaces de convivialité et de rencontre (exemple du projet communal de réaménager la Grand-Place, actuellement espace de stationnement).</p>	<p>Court terme</p>	<p>Administration communale/ SPW/ AWIP</p>	<p>PCM</p>