

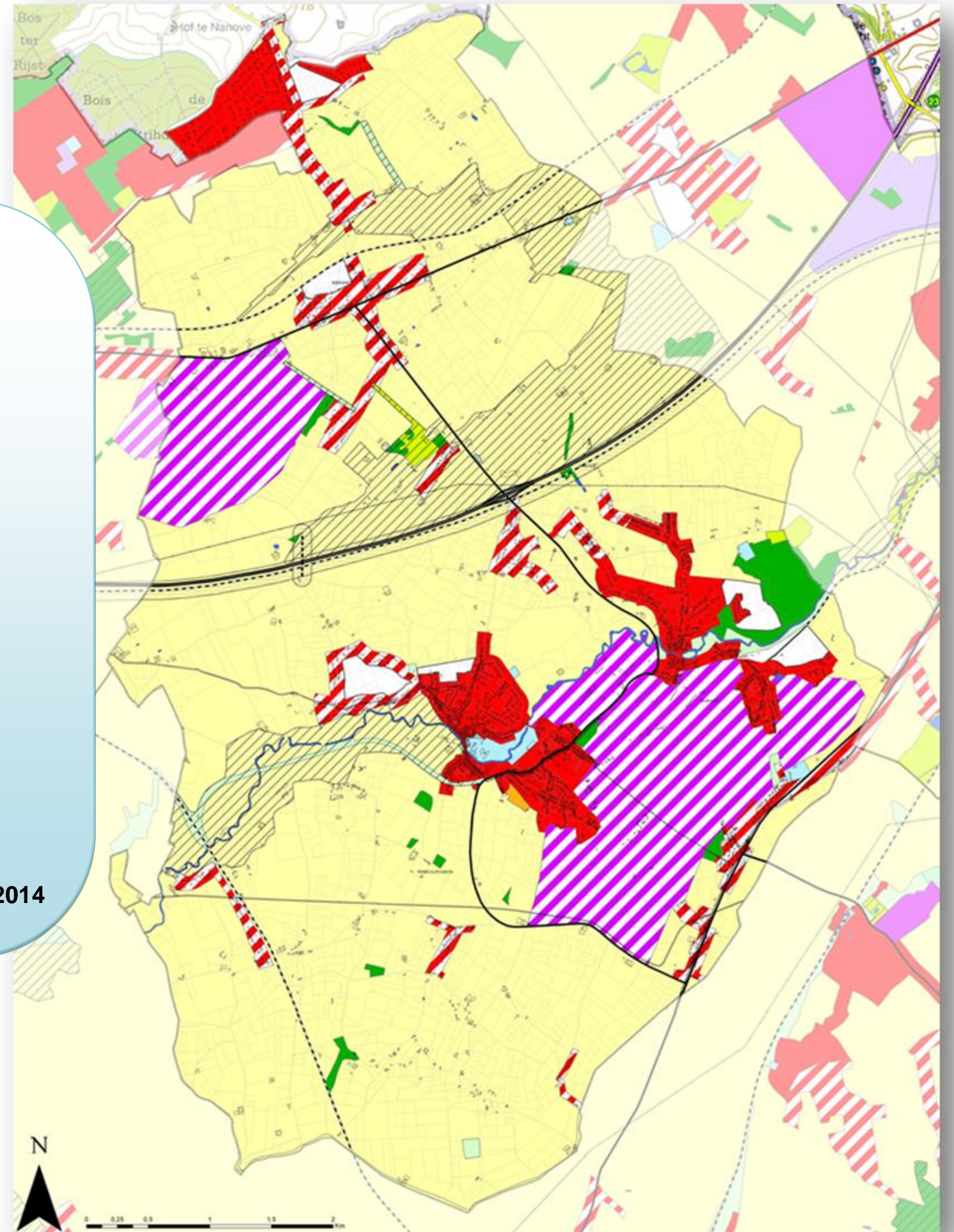


**Rebecq** COMMUNE DE REBECQ

## SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

*SYNTHÈSE – ANALYSE PAR VILLAGE*

JANVIER 2014



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

Ont participé à l'élaboration de ce document :

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

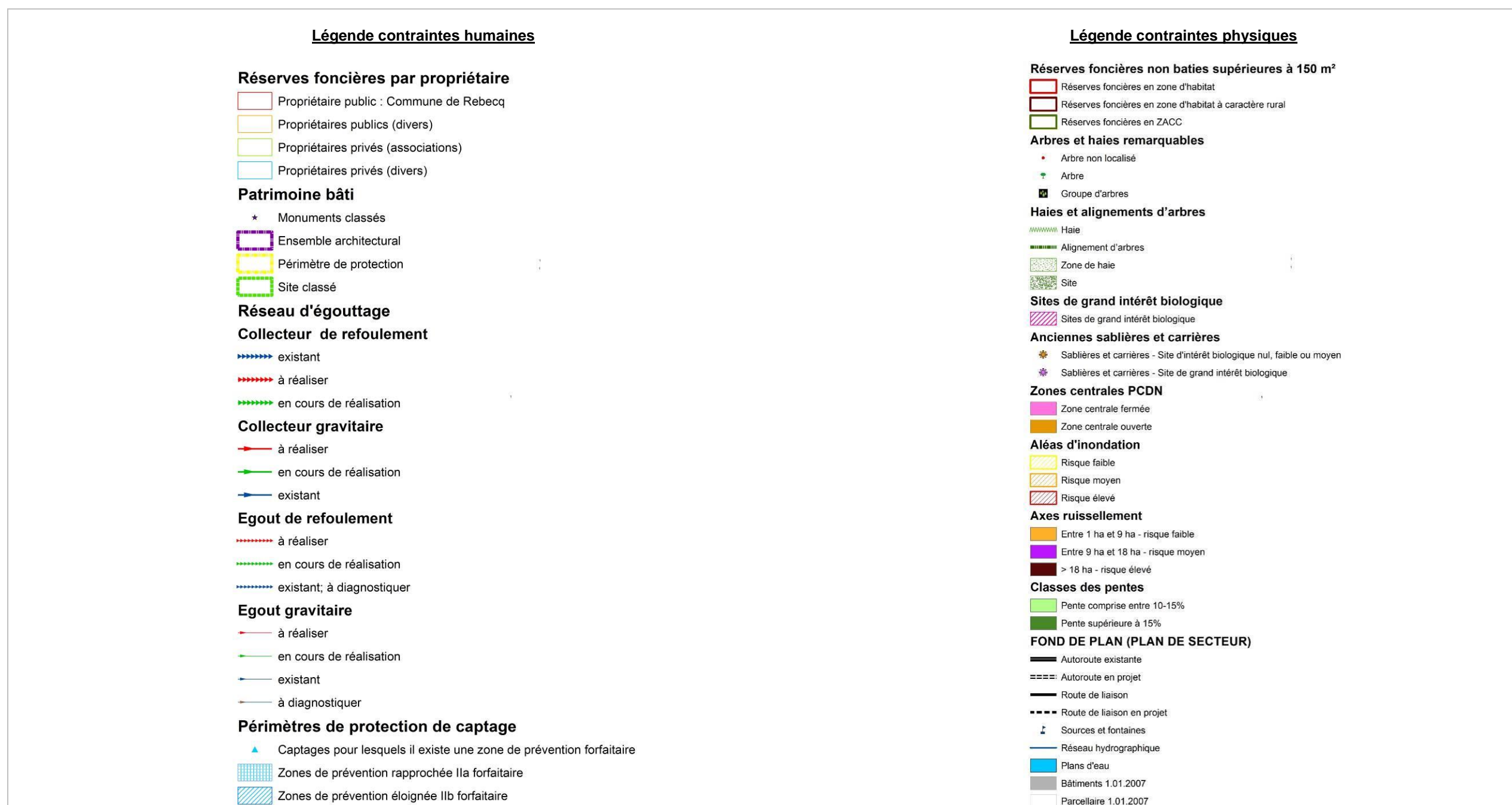
**agora**  
E T U D E S  
Rue Montagne aux Angés, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

# ANALYSE PAR VILLAGE

Cette partie de l'étude fait la synthèse du projet du Schéma de Structure Communal, en fonction des villages. En effet, il nous paraît très important d'avoir une vue détaillée par entité, afin de mieux cerner et identifier les impacts sur le territoire. Cette synthèse est structurée en 4 parties qui suivent la structure du projet du Schéma de Structure Communal, c'est-à-dire : la situation existante, les options et mesures et enfin l'évaluation environnementale.

Par conséquent, l'analyse présente 4 fiches distinctes par village :

1. **Situation existante** : Une synthèse cartographique de la situation existante est proposée par le biais de quatre cartes :
  - Les contraintes humaines : sur le fond plan de la photo aérienne sont présentées les différentes contraintes humaines, les infrastructures techniques, la situation de droit ainsi que les propriétaires ;
  - Les contraintes physiques : les aléas d'inondation, les zones d'éboulements, les sites naturels protégés...
  - Le Plan de Secteur ;
  - L'occupation du sol par parcelle.
2. **Synthèse du Schéma de Structure Communal** : Une synthèse cartographique est obtenue par la superposition des éléments importants du projet du Schéma de Structure Communal, c'est-à-dire principalement les orientations territoriales et les mesures d'aménagement. Cette carte est accompagnée d'un texte qui résume les objectifs, les options et les mesures d'aménagement pour le quartier. Ils sont déclinés selon les trois thématiques principales : cadre bâti, cadre naturel et mobilité.
3. **Analyse des densités actuelles et futures**
4. **Description et évaluation environnementale** : La dernière fiche explique plus en détail les impacts du projet du Schéma de Structure Communal sur le territoire concerné.



**Légende occupation du sol**

**Réserves foncières**

Reserve foncière ZH

**Occupation du sol**

Non cadastré

HABITAT

Activités industrielles et artisanat

Bâtiments et aires de stockage

Service administratif

Service social et de santé

Equipement scolaire

Equipement de culte

Cimetières

Equipement technique

Equipement socio-culturel

Equipement sportif et récréatif couvert

Commerces de petite surface

Commerces de moyenne surface

Commerces de grande surface

Services et bureaux

Bâtiments agricoles

Serres

Réseau routier et espaces associés

Réseau ferroviaire et espaces associés

Carrières en activité

Ruines et bâtiments abandonnés

Friches industrielles

Espaces verts urbains

Campings et caravanings

Parcs résidentiels de week-end

Terrains de sports, parcs de loisirs et d'attraction

Cultures annuelles

Cultures sarclées

Cultures non sarclées

Jachères

Pépinières

Vergers hautes tiges

Vergers basses tiges

Prairies permanentes nues

Prairies permanentes avec présence d'éléments agri-environnementaux

Prairies temporaires

Bandes enherbées

Friches agricoles

Forêts

Forêts de feuillus

Forêts de conifères

Forêts mélangées

Pelouses et pâturages naturels

Landes et broussailles

Terres vaines et vagues

Marais intérieurs

Tourbières

Cours et voies d'eau

Plans d'eau

Non classé

Limites communales

Autoroute existante

Autoroute en projet

Route de liaison

Route de liaison en projet

**Légende Plan de secteur**

**Zones d'affectation**

Habitat

Habitat à caractère rural

Services publics et équipements communautaires

Centre d'enfouissement technique

Loisirs

Activité économique mixte

Activité économique industrielle

Extraction

Aménagement communal concerté

Agricole

Forestière

Espaces verts

Naturelle

Parc

Eau

**Périmètres de protection**

Périmètre d'intérêt paysager

Périmètre de réservation

**FOND DE PLAN**

Autoroute existante

Autoroute en projet

Route de liaison

Route de liaison en projet

Canalisation existante

Canalisation en projet

Ligne HT existante

Ligne HT en projet




Chemin de fer

## Légende : Carte de Synthèse

### MESURES - CADRE BATI, ACTIVITES et INFRASTRUCTURES

-  Bâtiments à classer
-  PERIMETRE de ZACC et priorité de mise en oeuvre
-  Accès ZACC
-  Etude type RUE à élaborer
- Espace public
  -  Réaménager la Grand'Place de Quenast
  -  Réaménager les abords de l'ancienne gare de Rebecq
  -  Réaménager la Place Nuttinck
- Projets en cours
  -  Réhabilitation des Anciens Hospices
  -  Réaménagement de la Grand'Place de Rebecq
  -  Création d'une piscine à vocation intercommunale
  -  Zone d'immersion temporaire en cours d'étude
  -  Digue projetée dans le cadre du bassin d'orage de Braine-le-Comte









### MESURES D'AMENAGEMENT - CADRE NATUREL

-  Haies ou alignements à créer
-  Zone proposée à être classée comme ZHIB
-  SGB périmètre à modifier

### MESURES D'AMENAGEMENT - MOBILITE

- Hierarchisation réseau viarie proposée
  -  Réseau autoroutier et international
  -  Réseau régional de transit
  -  Réseau de liaisons intercommunales
  -  PCM : Réseau cyclable et piéton
  -  Réseau collecteur communal
  -  Réseau de dessertes locales
- Création de voiries
  -  Nouvelle voirie liée à l'aménagement de la ZACC Rastadt
  -  Prolongement du chemin du Beau Site (projet ZACC Rastadt)
  -  Voirie de remplacement à la drève Léon Jacques : tracé préconisé par la Commune
  -  Accès direct à la Route Industrielle pour la Brasserie
  -  Accès direct à l'autoroute E429 pour les camions de la carrière de Bierghes

### Modifications de circulation








-  Axe interdit aux poids lourds-sauf circulation locale
-  Circulation en sens alterné
-  Coupure de la drève Léon Jacques
-  Dispositifs de sécurisation à effet ralentisseur à créer
-  Carrefours à créer
- Réorganiser les espaces de stationnement
  -  Réorganiser les espaces de stationnement au profit d'espaces publics de qualité
  -  Aménager une aire de covoiturage
  -  Aménager une aire de croisement pour les poids-lourds

### Transports en commun

#### Lignes TEC

-  L116
-  L116 - variante
-  L471
-  L471 variante
-  L472
-  L472 - variante

#### Proxibus

-  Existant
-  Propositions d'extension
-  Créer un maillage cyclable pour les déplacements utilitaires
-  Reconversion des anciennes voies ferrées en RAVeL
-  Itinéraires cyclables à créer
-  Aménagements cyclables existants à renforcer
-  Liaisons à aménager préconisées par le SDCW

### SURIMPRESSIONS DU SCHEMA DE STRUCTURE

-  PERIMETRE d'intérêt biologique et/ou écologique
-  PERIMETRE nécessitant une modification du Plan de Secteur (Une étude de faisabilité doit déterminer les limites parcellaires précises- Future affectation: zone d'activité économique mixte)
-  PERIMETRE nécessitant une modification du Plan de Secteur
-  PERIMETRE de liaison écologique - Reconversion en zone d'espaces verts proposée
-  PERIMETRE d'intérêt culturel, historique ou esthétique à inscrire au Plan de Secteur
-  PERIMETRE de réservation
-  PERIMETRE de réservation à retirer du Plan de Secteur
-  PERIMETRE d'intérêt paysager au Plan de secteur
-  PERIMETRE d'intérêt paysager du Plan de Secteur à retirer
-  PERIMETRE d'intérêt paysager à inscrire au Plan de Secteur
-  Lignes de vue remarquable
-  Points de vue remarquable
- Aléas d'inondation
  -  PERIMETRE moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation de risque faible
  -  PERIMETRE moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation de risque moyen
  -  PERIMETRE moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un aléa d'inondation de risque élevé
- Captages et périmètres de protection
  -  Captages
  -  PERIMETRE de prévention rapprochée IIa forfaitaire
  -  PERIMETRE de prévention éloignée IIb forfaitaire
- Futures affectations proposées
  -  Zone d'activité économique mixte proposée
  -  Zone de services publics et équipements communautaires proposée
  -  Zone d'habitat proposée

### AFFECTATIONS

#### ZONES D'HABITAT ET D'HABITAT A CARACTERE RURAL

-  Centre semi-urbain - Quenast (30-35 log/ha)
-  Centre semi-urbain - Rebecq (26-30 log/ha)
-  Noyau villageois - Bierghes (15-25 log/ha)
-  Densité très forte (35-40log/ha)
-  Densité forte (25-30 log/ha)
-  Densité moyenne (15-25log/ha)
-  Densité faible (10-15log/ha)














#### AUTRES ZONES URBANISABLES

-  Services publics et équipements communautaires
-  Services publics et équipements communautaires (Non affecté ("zone blanche") au Plan de secteur)
-  Loisirs
-  Extraction

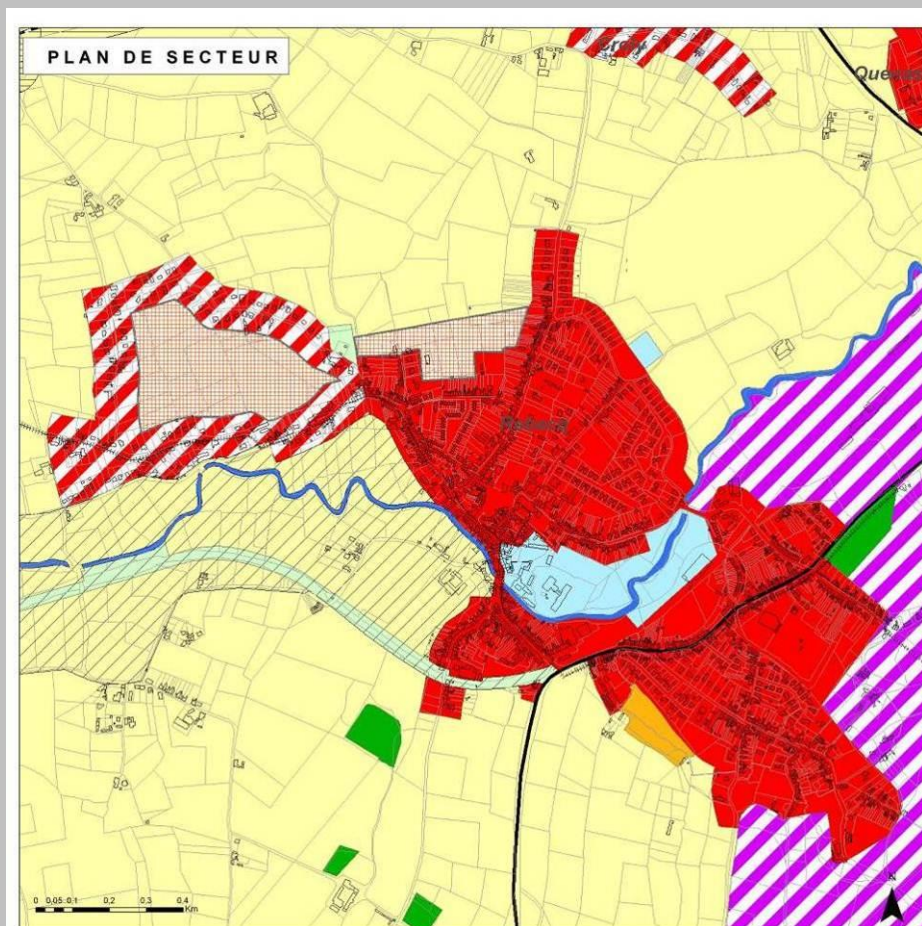
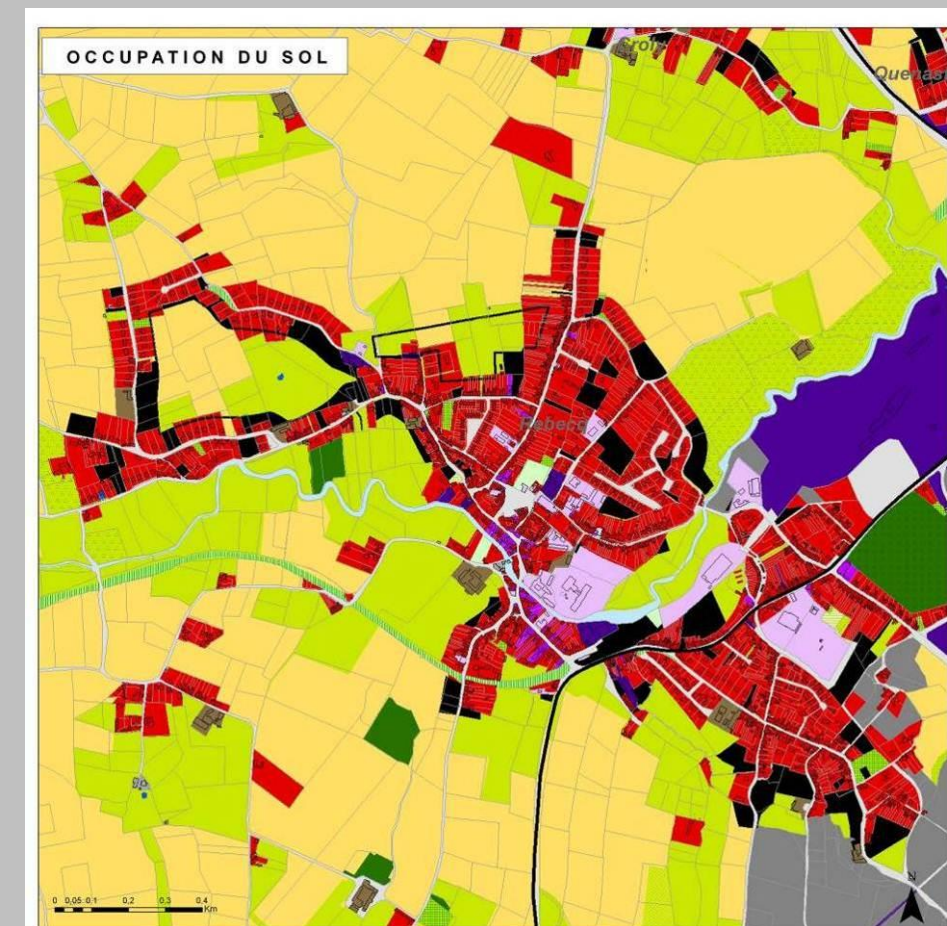
#### ZONES NON URBANISABLES

-  Agricole
-  Forestière
-  Espaces verts
-  Parc
-  Eau

#### FOND DE PLAN (PLAN DE SECTEUR)

-  Limites communales
-  Parcellaire 1.01.2007
-  Bâtiments 1.01.2007
-  Réseau hydrographique
-  Autoroute existante
-  Autoroute en projet
-  Route de liaison
-  Route de liaison en projet
-  Chemin de fer
-  Ligne HT existante
-  Ligne HT en projet
-  Canalisation existante
-  Canalisation en projet

**REBECQ CENTRE**



**Caractéristiques du village :**

Rebecq est situé dans le secteur sud du territoire communal dans la vallée de la Senne. C'est le village central de l'entité.

Dans la composition urbaine du village, le centre concentre une majorité des services à la population et la plupart des habitants. En son sein, une majorité d'habitat continu de faible à moyenne densité compose le cœur du village entre la Grand' Place et l'ancienne gare ferroviaire.

Rebecq durant le 20<sup>ème</sup> siècle s'est développé de façon mono-centrique et a vu naître des quartiers pavillonnaires qui se sont construits en extension urbaine, par exemple le secteur rue du Stoquois/ rue des Cendres. Ce secteur composé essentiellement d'habitat pavillonnaire de différentes époques a grignoté peu à peu l'espace agricole.

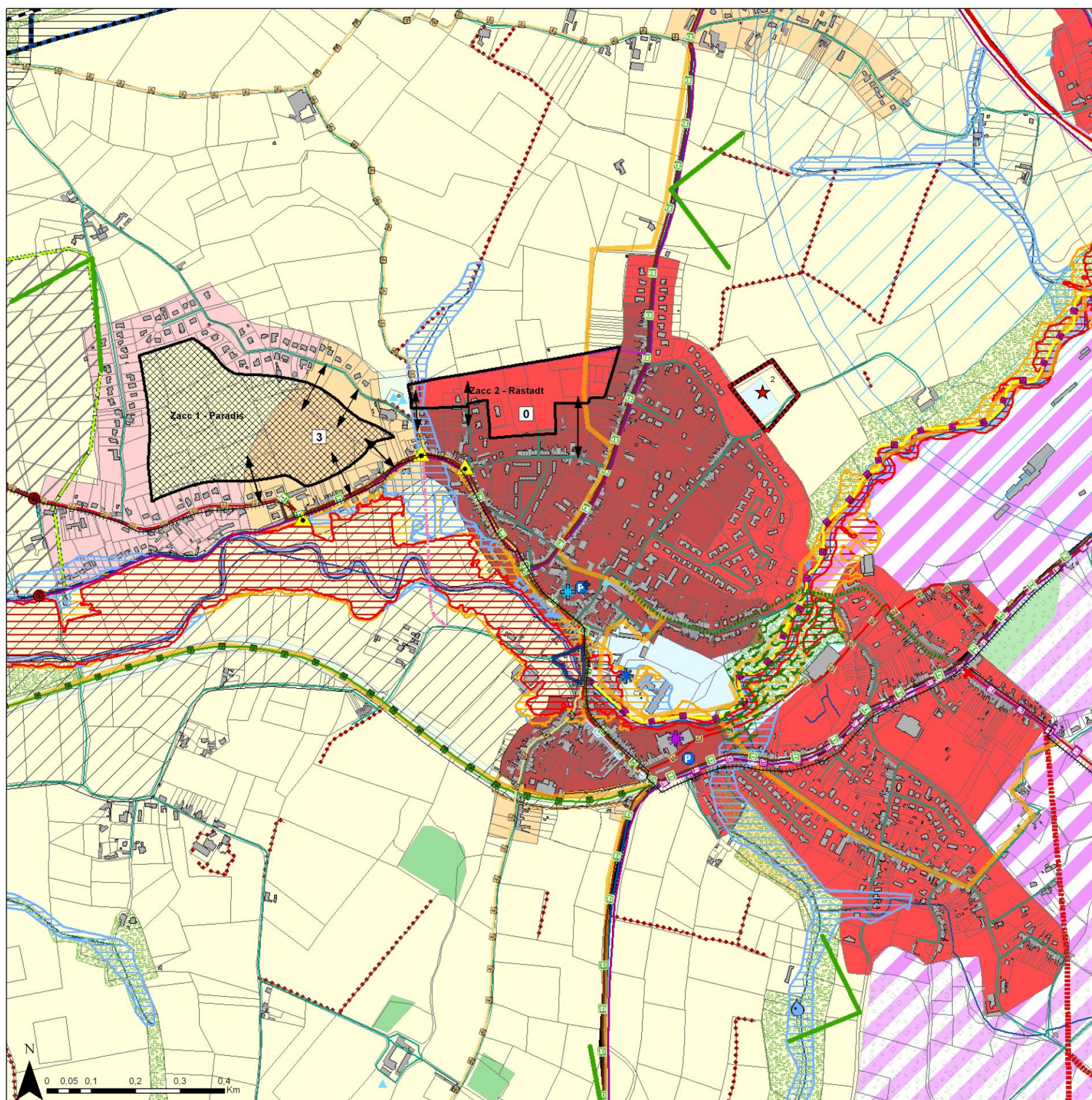
Entre le centre et la carrière de porphyre, un quartier résidentiel s'est développé à partir des années 60 se mêlant au bâti plus ancien datant du début du siècle. On note la présence alternative d'habitat continu (rangées de maisons mitoyennes) et discontinu de type pavillonnaire.

On note çà et là, l'existence de bâtiments agricoles qui rappelle le caractère rural de ce village. Il convient aussi de mentionner les nombreuses dents creuses (parcelle non bâtie située entre deux parcelles bâties), traces visibles du mitage et du « grignotage » non contrôlé de l'espace agricole au profit de l'habitat.

Au vu des photos ci-dessus, Rebecq est composé d'une diversité de formes de bâti (petits collectifs, habitat rural, pavillonnaire, mitoyen).

Pas moins de 17biens sont repris à l'Inventaire monumental de la Belgique et 3 monuments sont classés.





HIERARCHIE DU VILLAGE : POLE PRINCIPAL

Les densités présentes y sont de fortes à faibles.

Objectifs :

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que pôle principal.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

- Encourager une densification raisonnée des terrains.
- Prendre en compte et prévenir le risque d'inondation.
- L'urbanisation de la ZACC N° 2 représente une priorité à court terme pour le développement communal.

Cadre bâti

Superficie des zones

Zone d'habitat à faible densité	12,8 ha
Zone d'habitat à densité moyenne	5,45 ha
Zone d'habitat à densité forte	41 ha
Centre semi-urbain	27,7 ha

Le Schéma de Structure Communal recommande :

- l'inscription d'un PICHE sur la zone à proximité des Moulins ;
- le classement ou la protection et la mise en valeur d'un bâtiment : il s'agit d'une maison située sur la Grand Place de Rebecq ;
- la poursuite de la réhabilitation des Hospices et la poursuite du réaménagement de la Grand Place de Rebecq.
- Une modification d'intérêt communal du Plan de Secteur est proposée sur une zone d'équipements et une petite zone agricole. Actuellement le projet d'implantation d'un cimetière dans cet endroit n'est pas envisagé. Le SSC recommande donc l'élaboration d'un PCAR sur cette zone pour l'inscription en zone d'habitat.

**ZACC 1 Paradis – partie est :** Cette zone est relativement proche du centre de Rebecq. Il faudra toutefois prendre en compte et résoudre la problématique hydrique avant toute urbanisation (problématique de ruissellement).

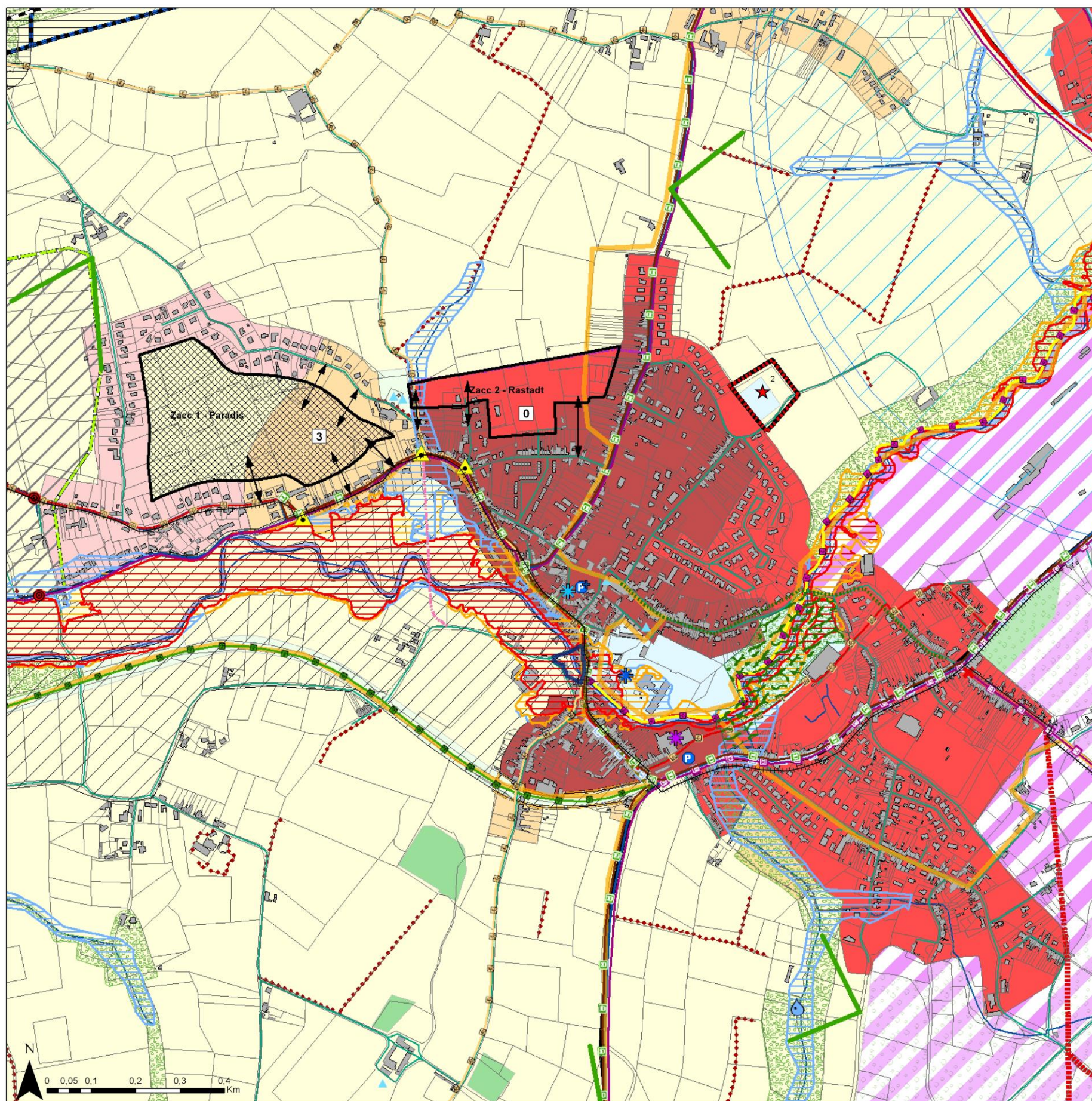
**Nouvelle affectation : Zone d'habitat de densité moyenne**  
**Priorité : 3 (urbanisation à plus ou moins long terme)**

**ZACC 1 Paradis – partie ouest :**

**Nouvelle affectation : Zone agricole**  
**Non urbanisable.**

**ZACC 2 : Rastadt :** Au regard de la proximité de cette ZACC avec le noyau villageois de Rebecq (équipements, commerces et services), et sa bonne accessibilité (Proxibus et TEC L116), cette ZACC est une priorité pour le développement communal. Elle a par ailleurs déjà fait l'objet d'un PCA révisé en 2003. Elle pourra être mise en œuvre lorsque la problématique liée à la mobilité aura été réglée. L'urbanisation de la zone impliquerait en outre la création de deux nouvelles voiries.

**Nouvelle affectation : Zone d'habitat de densité forte**  
**Priorité : 0 - situation de droit : déjà mise en œuvre via un PCA (2003)**



#### Cadre naturel

- Au sud du village, les rives de la Senne sont intégrées à un périmètre moins propice à l'urbanisation du fait de la présence d'un risque d'inondation moyen ou élevé. Le périmètre comprend des parcelles situées en zone d'habitat (au sud du chemin du Stoquois, les parcelles comprises entre la rue du Dr Colson et la Senne ainsi qu'une partie des Hospices).
- La mise en place de haies et d'alignements permet de structurer la matrice au plan paysager et de contribuer au maintien de la biodiversité. Les haies et alignements à créer s'inscrivent dans la continuité des haies et alignements existants et permettent de les relier entre eux.
- Trois points de vue remarquables sont identifiés.
- Pour la protection de certaines sections de berges de la Senne, le SSC préconise des périmètres de liaisons écologiques.

#### Mobilité

Les aménagements recommandés par le SSC en matière de mobilité sont nombreux, à savoir :

##### Transports en commun :

- Le maintien des lignes TEC et Proxibus.

##### Circulation routière :

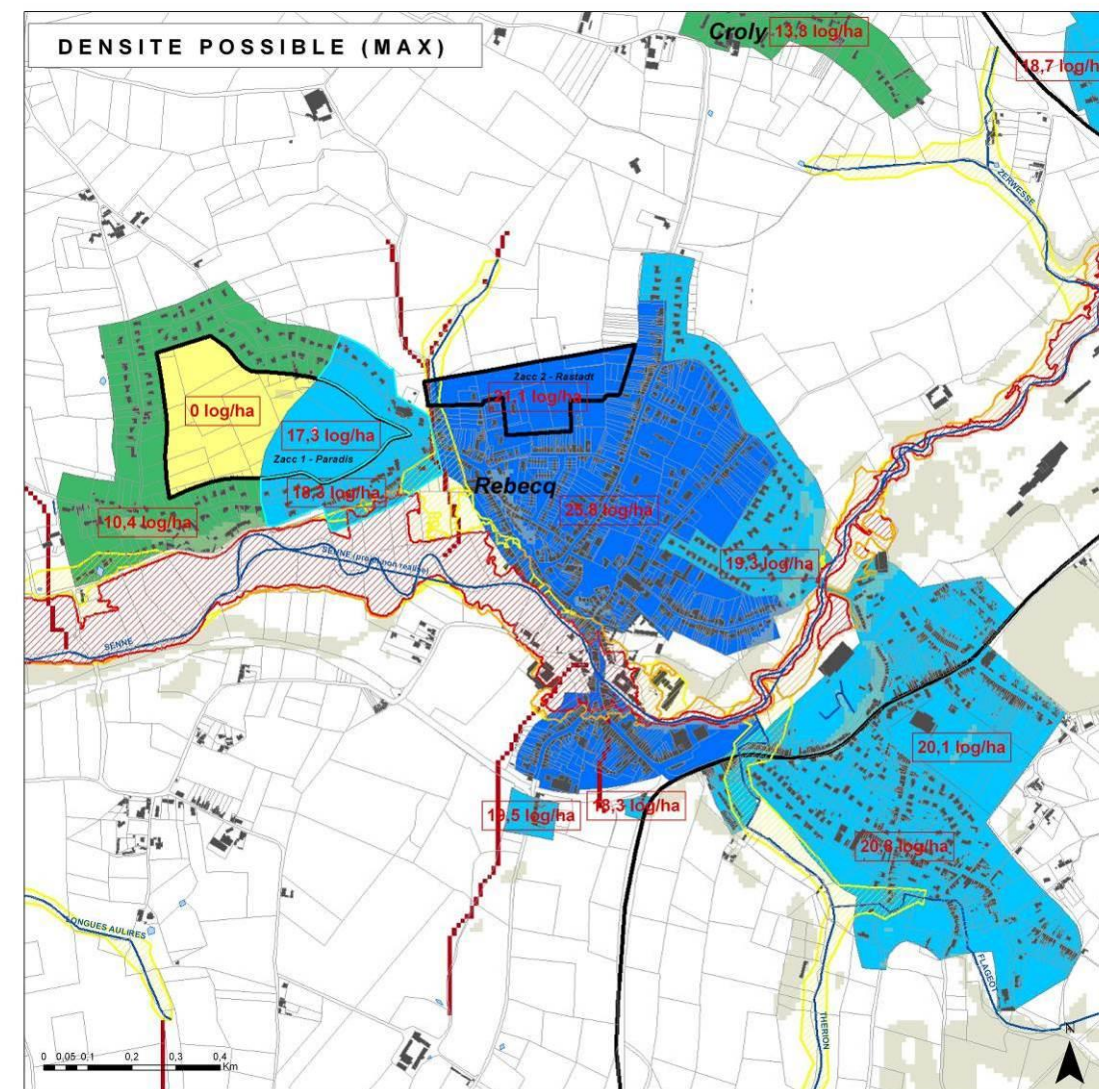
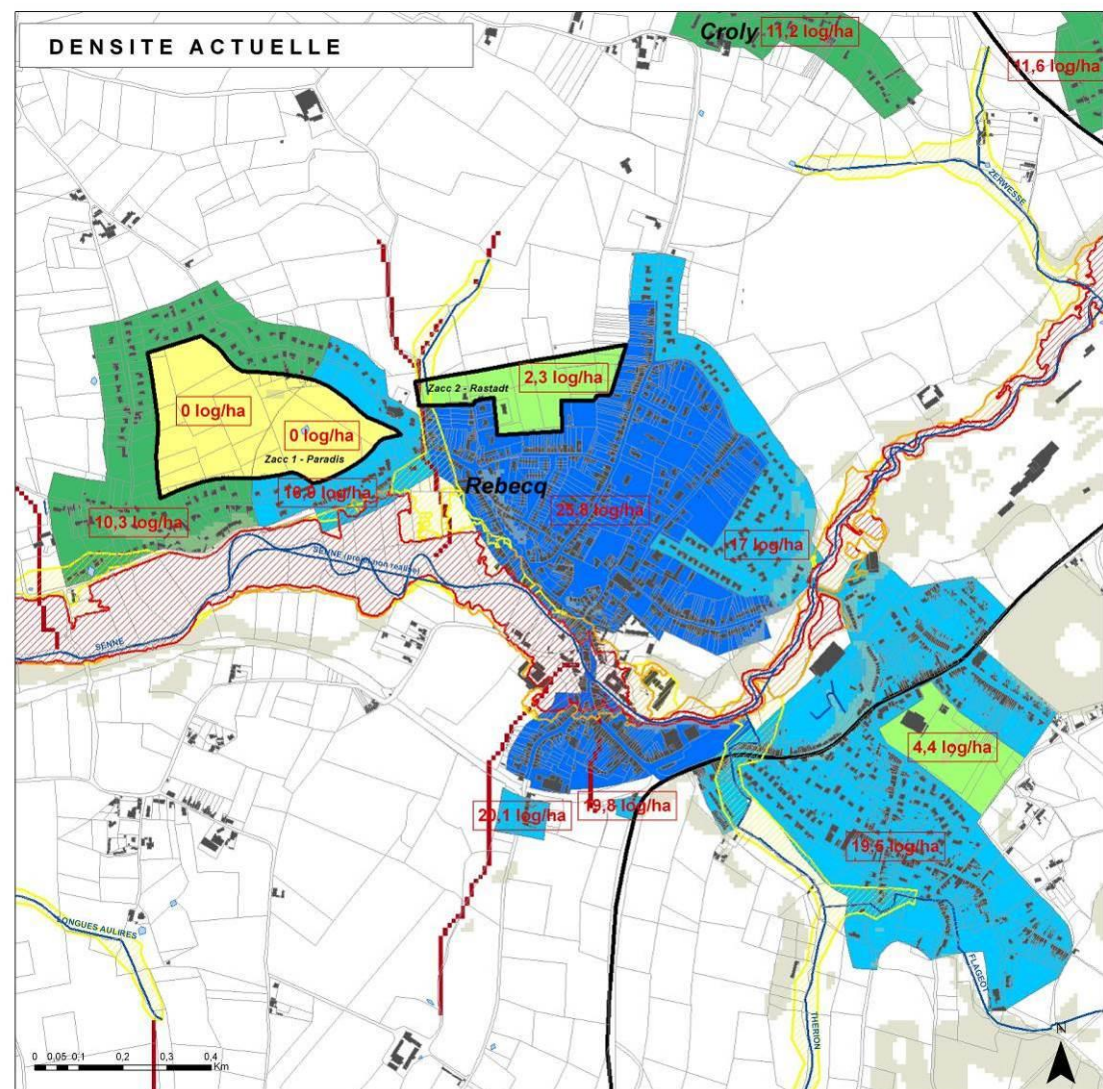
- L'aménagement de 2 dispositifs à effet ralentisseur : entrées ouest des chemins du Stoquois et du Blocu;
- L'aménagement de trois carrefours : chemin du Stoquois # chemin du Blocu, sentier Froidmont # rue Dr Colson, chemin Froidmont # chemin du Stoquois ;
- La création de trois nouvelles voiries : 2 liées à l'aménagement de la ZACC Rastadt et celle qui remplacera la drève Léon Jacques.

##### Modes doux :

- Au sud de la zone d'habitat, la reconversion des anciennes voies ferrées en RAVeL avec comme point de départ l'ancienne gare de Rebecq.
- La création d'un itinéraire cyclable permettant de relier Rebecq à ses hameaux : Wisbecq, Croly, Rue Haute, Chemin de Malpensée et Rognon

##### Espace public :

- Le SSC recommande la réorganisation des espaces de stationnement au profit des espaces publics, ce qui peut être mené conjointement avec le réaménagement de l'ancienne gare de Rebecq et le réaménagement de la Grand Place (en cours d'exécution).



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

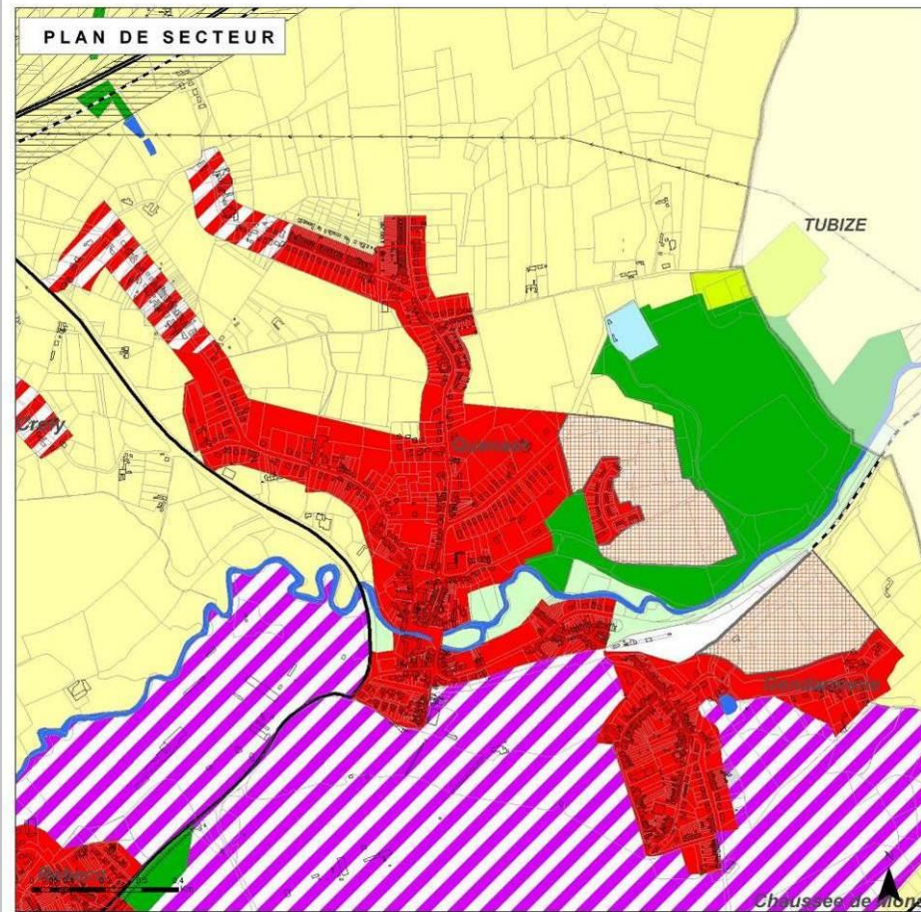
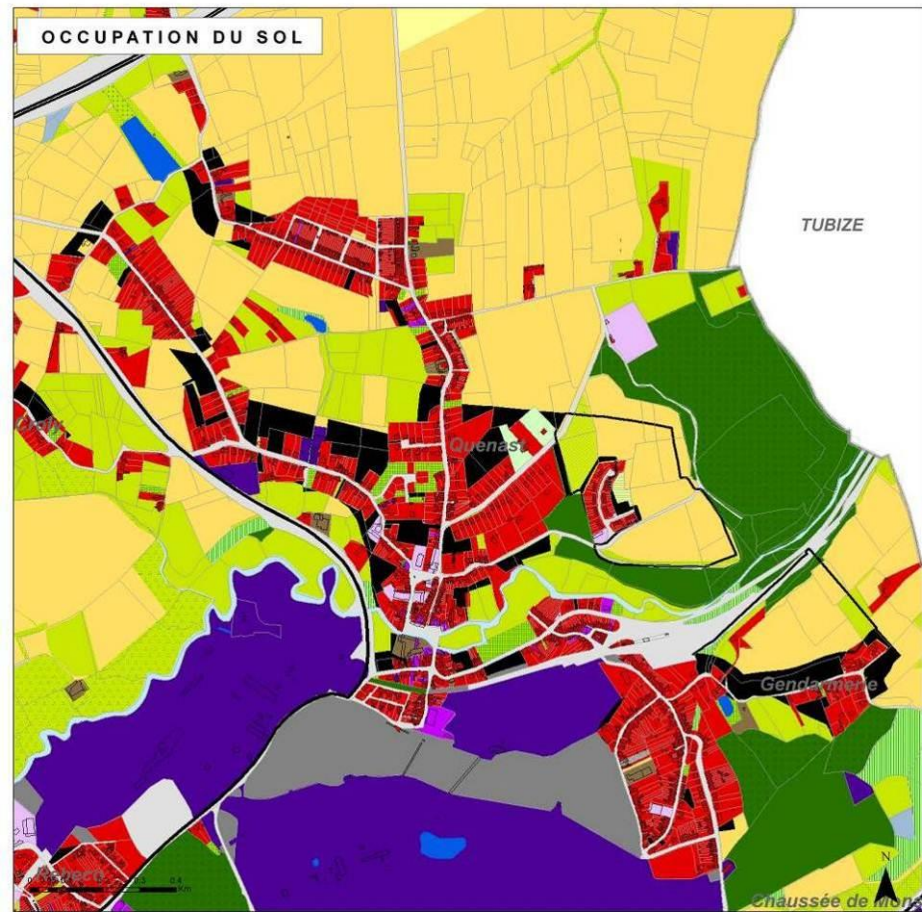
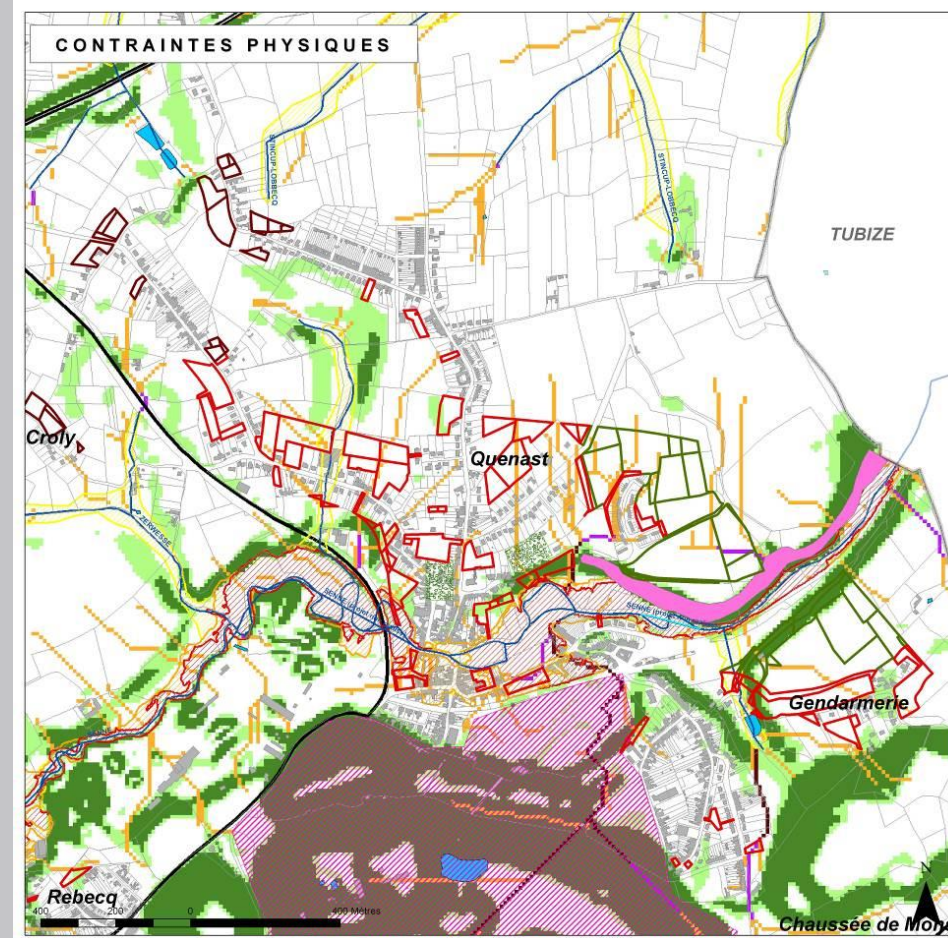
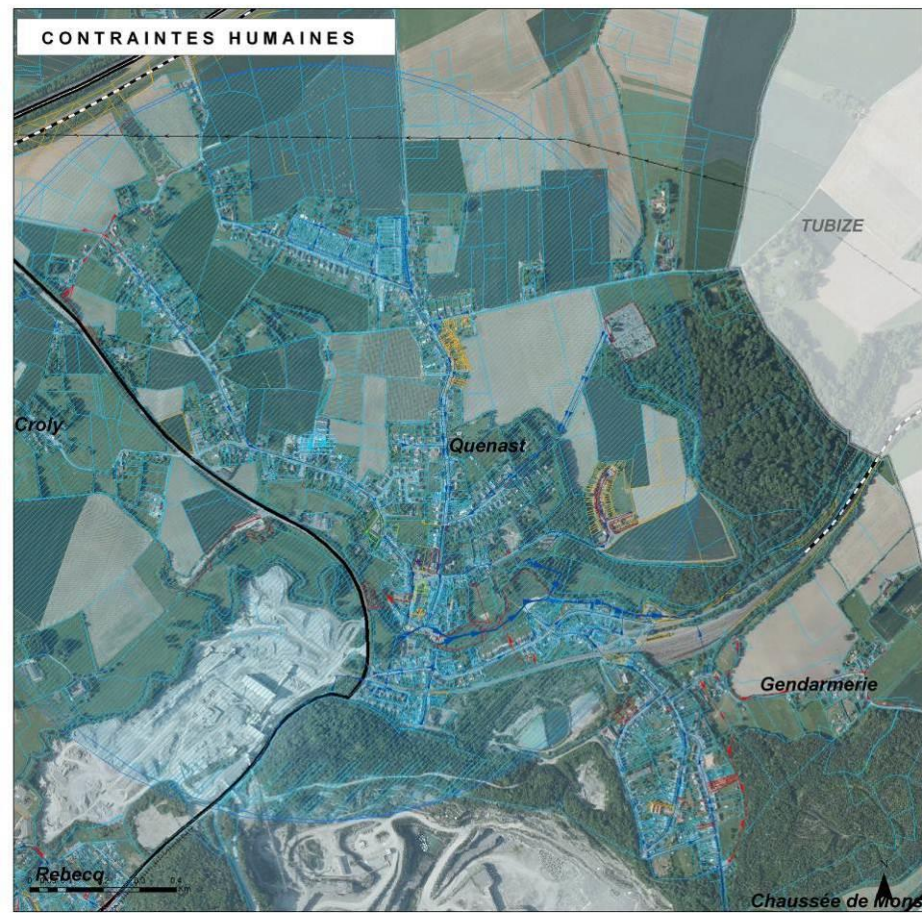
**FOND DE PLAN**

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

En matière de densités, le centre semi-urbain de Rebecq devrait assez peu évoluer en raison du peu de réserves foncières restantes (hors ZACC). Les densités restent en effet relativement constantes avec une petite tendance à la hausse. Dans ce village, il est surtout important de relever la présence de deux ZACC : la ZACC 1-Paradis et la ZACC 2 – Rastadt. Cette dernière, inscrite en creux dans l'enveloppe urbaine du centre de Rebecq, représente un important potentiel foncier. Cette zone pourrait atteindre les 21,1 log/ha si elle était urbanisée dans son intégralité. La partie est de la ZACC 1-Paradis représente également un réserve foncière majeure qu'il conviendra d'urbaniser à long terme avec des densités légèrement inférieures afin de graduer les densités (fortes dans le centre et décroissantes à mesure que l'on va vers la périphérie).

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le village de Rebecq représente le pôle central de l'entité et concentre les services et commerces de proximité. Le SSC vient clairement appuyer le rôle de centre semi-urbain que forme le village de Rebecq.</p> <p>Le Schéma des orientations territoriales recommande une densité relativement forte, de 26 et 25 log/ha pour les zones urbanisables dans le centre du village. Ce dernier intègre parfaitement dans son enveloppe urbaine la ZACC Rastadt, c'est pourquoi la même densité est préconisée pour l'urbanisation de celle-ci. En revanche, une densité moyenne (15-25 log/ha) est recommandée dans la partie est de la ZACC du Paradis.</p> <p>Les deux principales zones de densité sont séparées par une zone d'équipement communautaire ce qui permet de regrouper bon nombre de services à la population dans un lieu central et d'éviter ainsi une trop importante dispersion de flux. Cette zone d'équipement, située dans la vallée de la Senne, est soumise à des aléas d'inondation de faible à élevé et forme (en partie) une zone de liaisons écologiques.</p> <p>La ZACC Rastadt, forme une dent creuse dans l'enveloppe urbaine de Rebecq et jouxte des zones urbanisées. Le SSC préconise une forte densification de cette zone jusque-là non urbanisée ce qui nous semble pertinent au vue de ses caractéristiques (proximité des zones urbanisées accessibilité, etc.). La ZACC du Paradis, quant à elle, est plus éloignée du centre de Rebecq. Son urbanisation mettrait donc en péril des terres agricoles et disperserait quelque peu l'habitat. Cette ZACC, dont la mise en œuvre est classée en priorité 3 ne forme pas une priorité selon le SSC, ce qui semble pertinent au vue de ses caractéristiques.</p> <p>Du point de vue de la mobilité, les zones urbanisables et la zone d'équipements sont bien desservies puisque le Proxibus s'y arrête ainsi que plusieurs lignes du TEC qui permettent de rejoindre Enghien, Hal, Tubize et Soignies. Cela permet une bonne accessibilité du village limitant ainsi le recours systématique à la voiture.</p> <p>Pour mettre en valeur le centre de Rebecq, le SSC soutient les projets de réaménagement de la Grand 'Place et de réhabilitation des Anciens Hospices. Des nuisances pourraient avoir lieu pendant la période des travaux.</p> <p>Le réaménagement de l'ancienne gare de Rebecq permettrait également de redynamiser ce secteur actuellement peu entretenu et sans véritable usage (excepté la fonction de parking) et permettrait d'étendre le centre du bas de la rue du Pont jusqu'à la Grand'Place.</p> <p>Un Périmètre d'Intérêt Culturel, Historique ou Esthétique (PICHE) est également proposé au niveau du site du moulin d'Arenberg afin d'y protéger ce patrimoine historique.</p> <p><b>Le village de Rebecq forme un noyau central qu'il semble intéressant de densifier. Toutefois, cette densification ne peut être que limitée que ponctuellement et localement pour deux raisons : le peu de réserves foncières disponibles (hors ZACC) et la nécessité de conserver les caractéristiques actuelles du village.</b></p> <p><b>Regroupant services et commerces, il est facilement accessible en transport en commun. Le SSC envisage le réaménagement de la Grand' place, du site de l'ancienne gare et la réhabilitation des Hospices qui permettront de dynamiser le secteur. Rebecq, déjà fortement urbanisé devrait ainsi renforcer son statut de noyau central polarisant.</b></p>	<p>De manière générale, le SSC vient appuyer voire préciser les recommandations émises par le Plan communal de mobilité.</p> <p>En matière de circulation routière, le SSC préconise l'aménagement de deux dispositifs à effet ralentisseur et l'aménagement de trois carrefours. Ces mesures permettent d'une part de sécuriser les déplacements et d'autre part de garantir la tranquillité des riverains en invitant les automobilistes à ralentir. Du point de vue environnemental, ce type d'aménagement n'implique que peu d'impact. On notera tout de même la possibilité de nuisances temporaires (poussières, bruits, déchets) lors de la période de travaux.</p> <p>En revanche, la création de deux nouvelles voiries et la déviation d'une troisième engendreront des nuisances environnementales localisées non négligeables. Généralement, les impacts environnementaux pour la construction d'une route sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les émissions de polluants et de particules fines automobiles seront augmentées ;</li> <li>- dégradation du milieu (sols, sous-sols, nappes phréatiques et cours d'eau) par la pollution (polluants lessivés par la chaussée) ;</li> <li>- dégradation des habitats par les opérations de terrassements ;</li> <li>- fragmentation écologique des habitats naturels ;</li> <li>- modification locale du climat au-dessus et en bordure de route ;</li> <li>- imperméabilisation des sols favorisant les inondations ;</li> <li>- pollutions sonores et lumineuses.</li> </ul> <p>Ces effets sont variables en fonction du type de voirie à créer. Dans le cas présent, on retiendra que, dans le cas de la création des voiries liées à l'aménagement de la ZACC Rastadt :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ces dernières suivent un couloir de talweg ;</li> <li>- l'une d'elle traverse une zone d'aléa d'inondation élevé, traverse la Senne (quid de la construction d'un ouvrage d'art tel qu'un pont ?) et traverse enfin une zone d'intérêt paysager.</li> </ul> <p>Dans le cas de la création/déviation de la drève Léon Jacques, la future route pourrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- traverser le Site de Grand Intérêt Biologique de la carrière de Quenast ;</li> <li>- traverser le ruisseau du Flageot (quid de la construction d'un ouvrage d'art tel qu'un pont ?).</li> </ul> <p>Les aménagements recommandés pour la promotion des modes doux (reconversion des anciennes voies ferrées en RAVeL et création d'un itinéraire cyclable permettant de relier Rebecq à ses hameaux) n'impliqueront pas d'impacts environnementaux majeurs excepté la possibilité de voir apparaître des lieux de dépôts de déchets clandestins.</p> <p>La réorganisation des espaces de stationnement au profit des espaces publics (ancienne gare de Rebecq et le réaménagement de la Grand Place actuellement en cours d'exécution), n'engendreront que des nuisances temporaires et localisées (poussières, bruits, déchets) lors de la période de travaux.</p> <p><b>La plupart des mesures préconisées en matière de mobilité n'auront pas de conséquences environnementales notables. En revanche, l'éventualité de créer trois nouvelles voiries doit être prise en compte de manière sérieuse car celles-ci engendreront inévitablement des impacts négatifs. Ceci est d'autant plus important que les milieux concernés (Vallée de la Senne, zone boisée de la carrière de Quenast) présentent des sensibilités non négligeables : risque d'inondation, intérêt paysager.</b></p>	<p>Les propositions de reconversion de certaines zones en zones d'espaces verts concernent principalement les abords de la Senne et du Flageot. Ces reconversions se situent sur des zones urbanisables notamment une zone de services publics et d'équipements communautaires et une zone de loisirs. Ces reconversions permettront de reconnaître la valeur écologique de ces cours d'eau et de protéger leurs berges. Ces zones sont par ailleurs surimprimées de périmètres de liaisons écologiques.</p> <p>Le Site de Grand Intérêt Biologique du Myen Caret est en partie concerné par une reconversion en zone d'espaces verts.</p> <p>La préconisation concernant la plantation de haies et d'alignements d'arbres vise à renforcer le maillage écologique, mais aussi à limiter les phénomènes de ruissellement et de coulées de boue en améliorant la pénétration des eaux de pluie. Cela doit également apporter une contribution à la structuration du paysage. La mise en place de certaines haies a également pour objectif de masquer certains bâtiments mal intégrés dans le paysage. Cependant, il faudra prendre garde, tant dans le choix des espèces que dans le choix des implantations, à ne pas obstruer le champ des points de vue remarquable.</p> <p>Trois points de vue remarquables ont été identifiés à proximité du village de Rebecq centre. Ils permettent notamment de protéger des vues vers la carrière de Quenast, le moulin de Croli, le village de Rebecq et la vallée de la Senne.</p> <p>Des périmètres moins propices à l'urbanisation sont proposés au niveau des zones qui présentent des aléas d'inondations. Cette mesure permet de limiter les risques de dommages liés à ces aléas en zone d'habitat du Plan de Secteur.</p> <p><b>La principale mesure concernant le village de Rebecq vise à protéger les cours d'eau qui traversent le village, ainsi que leurs berges. Des surimpressions sont également proposées afin de protéger le patrimoine naturel et paysager de la commune. Des mesures visent également à limiter les dégâts causés par les inondations ou les phénomènes de ruissellement.</b></p>

QUENAST



**Caractéristiques du village :**

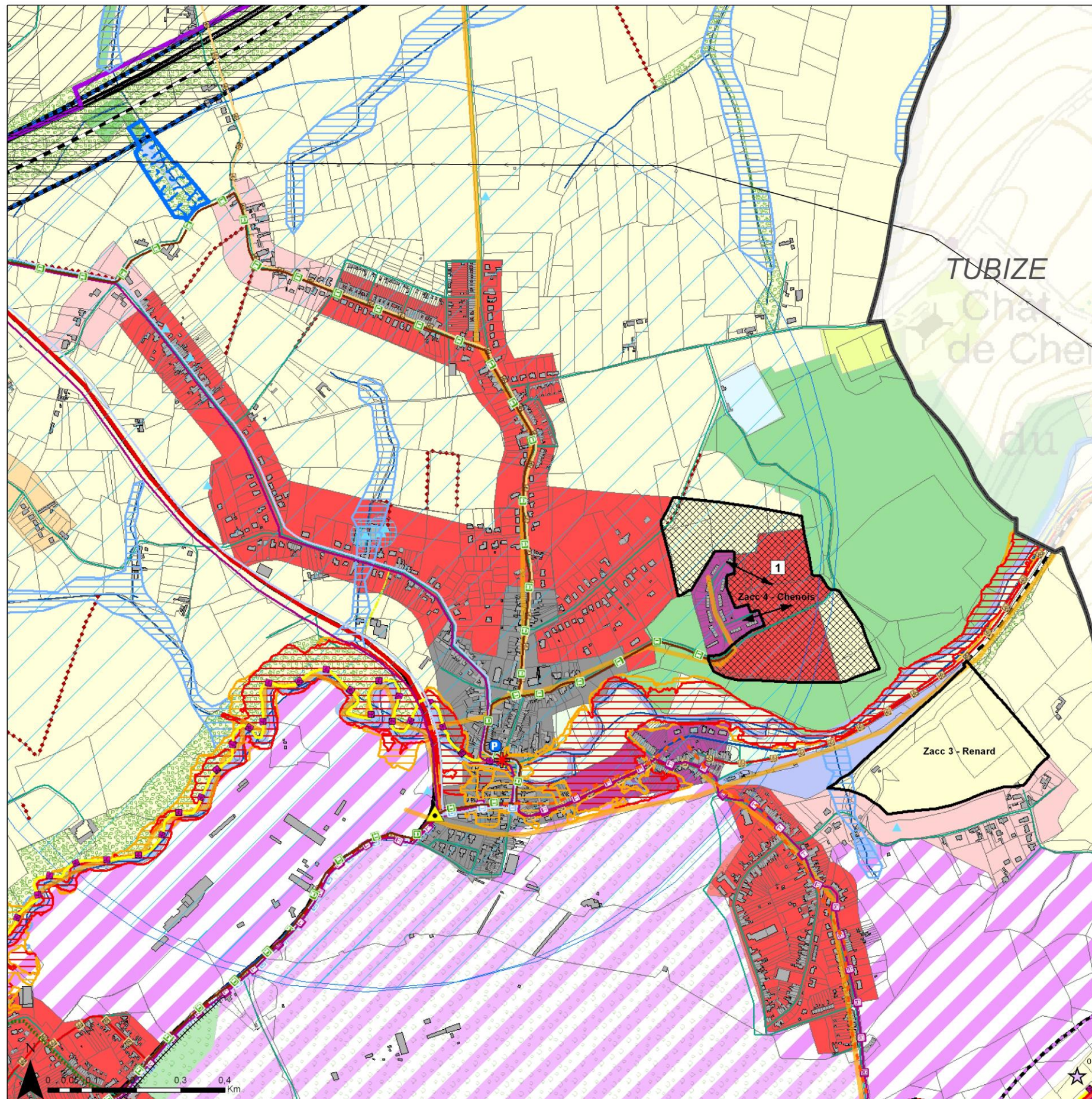
Une partie importante du territoire de Quenast est occupée par la carrière de porphyre, ce qui n'a pas été sans conséquence sur le développement du village.

De nombreuses constructions datent de la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle période pendant laquelle la carrière employait un grand nombre d'ouvriers. On observe au sein de ce village des rangées de maisons ouvrières construites sur le même modèle, mais aussi des cités ouvrières avec des groupements d'habitations.

A cette époque la majorité du bâti nouveau se concentrait le long du périmètre de la carrière.

Tout au long du 20<sup>ème</sup> siècle, Quenast se densifiera le long de cet axe qui borde la carrière, et s'étendra vers le nord suivant alors la rue de Saintes pour rejoindre le village du même nom.

A Quenast, les orgues de l'Eglise sont classés.



HIERARCHIE DU VILLAGE : POLE SECONDAIRE

Les densités présentes y sont de très fortes à faibles.

Objectifs :

- Le centre de village peut être densifié de manière raisonnée. Il doit garder des caractéristiques actuelles.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

- Encourager une densification raisonnée des terrains, en partant du centre du village vers la périphérie.
- Le village nécessite le réaménagement d'un lieu de centralité.
- L'urbanisation de la ZACC 4 – Chenois représente une priorité pour le développement communal à moyen terme. Vu sa proximité avec le centre du village et la possibilité de réintroduire de la mixité sociale, il est recommandé un habitat à forte densité.

Cadre bâti

Superficie des zones

Zone d'habitat à densité faible	5,4 ha
Zone d'habitat à densité forte	35,9 ha
Zone d'habitat à densité très forte	3,7 ha
Centre semi-urbain	10,4 ha

Le SSC recommande le réaménagement de la Grand Place de Quenast afin de réaliser un lieu de convivialité et de rencontres. Cela permettra d'offrir un cadre de vie agréable propice à l'émergence et à la pérennité de commerces, activités et services de proximité.

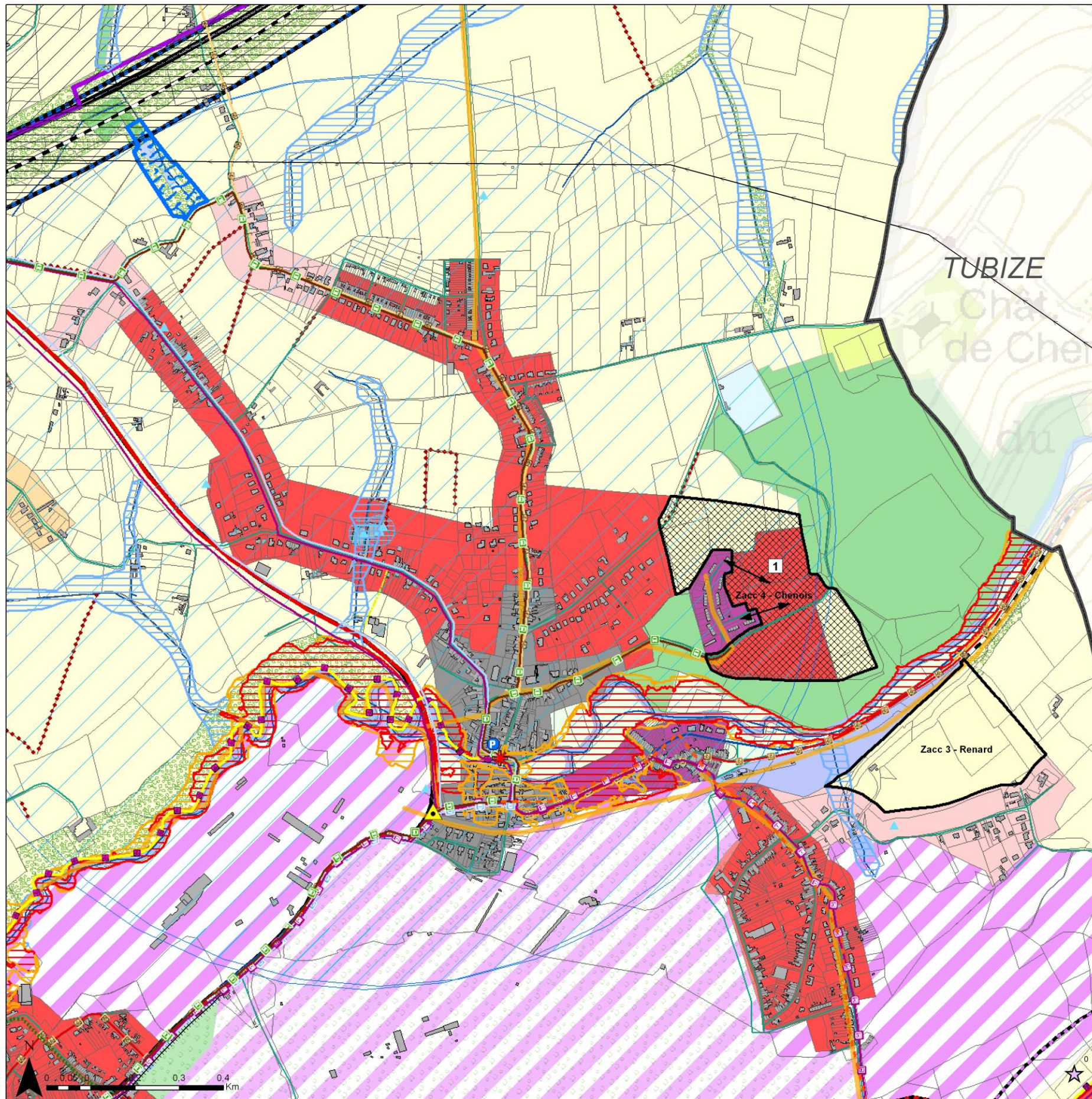
ZACC 3 : Renard

Nouvelle affectation : Zone agricole  
Non urbanisable.

**ZACC 4 Chenois – partie centrale :** Cette ZACC, quoique excentrée, présente l'avantage de laisser la maîtrise du foncier à un opérateur public. Une partie de cette ZACC pourra être mise en œuvre pour un projet de construction de logements du Roman Pais afin de réintroduire de la mixité dans la zone. En effet, le Roman Pais est propriétaire de parcelles à hauteur de 6 ha.

Nouvelle affectation : Zone d'habitat de densité forte  
Priorité : 1 (urbanisation à court terme)

**ZACC 4 Chenois – partie nord et est**  
Nouvelle affectation : Zone agricole  
Non urbanisable.



### Cadre naturel

Quelques mesures sont préconisées par le SSC :

- Une partie de la zone d'habitat de Quenast est reprise dans une zone moins propice à l'urbanisation en raison d'un aléa d'inondation élevé ou moyen. Les sites concernés sont les suivants : l'îlot d'habitations localisé entre la rue de Rebecq et la rue du Faubourg, les constructions situées le long de la rue de la Station jusqu'au sentier de la Senne.
- Les berges d'un affluent de la Senne qui traverse le village au niveau de la Brasserie Lefebvre sont reprises en zone d'inondation de risque faible.
- La mise en place de haies et d'alignements permet de structurer la matrice au plan paysager et de contribuer au maintien de la biodiversité. Réalisées en continuité avec les haies et alignements existants, les nouvelles implantations permettront également de réaliser une transition avec la zone d'habitat.
- Un périmètre de liaison écologique situé le long des berges de la Senne permet d'effectuer une transition entre zone d'extraction et zone agricole. Il constitue également un facteur de préservation et de développement de la biodiversité.
- Une grande partie de la zone d'extraction de Quenast est recouverte par un d'intérêt biologique. Il reprend le périmètre du SGI existant.

### Mobilité

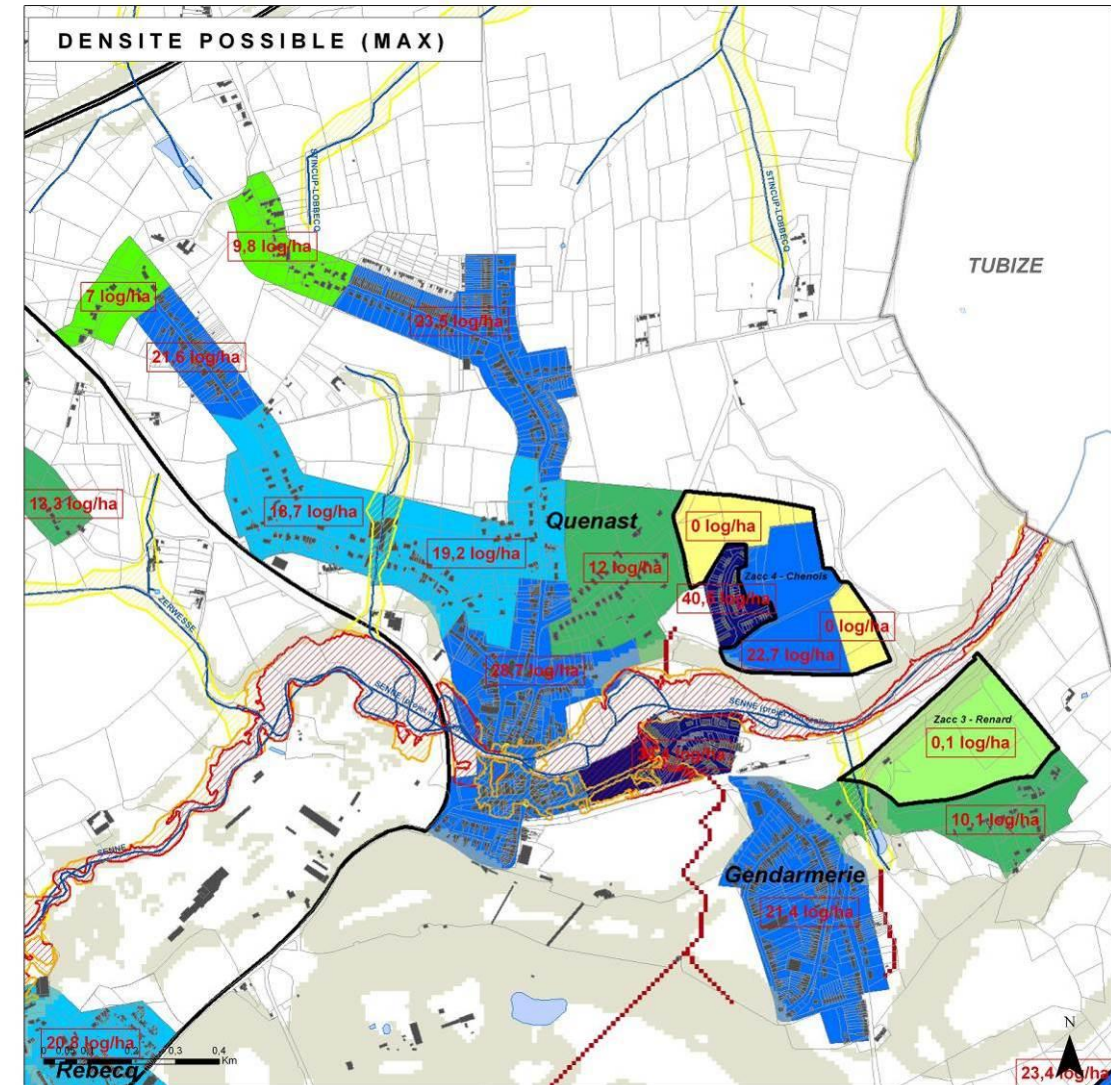
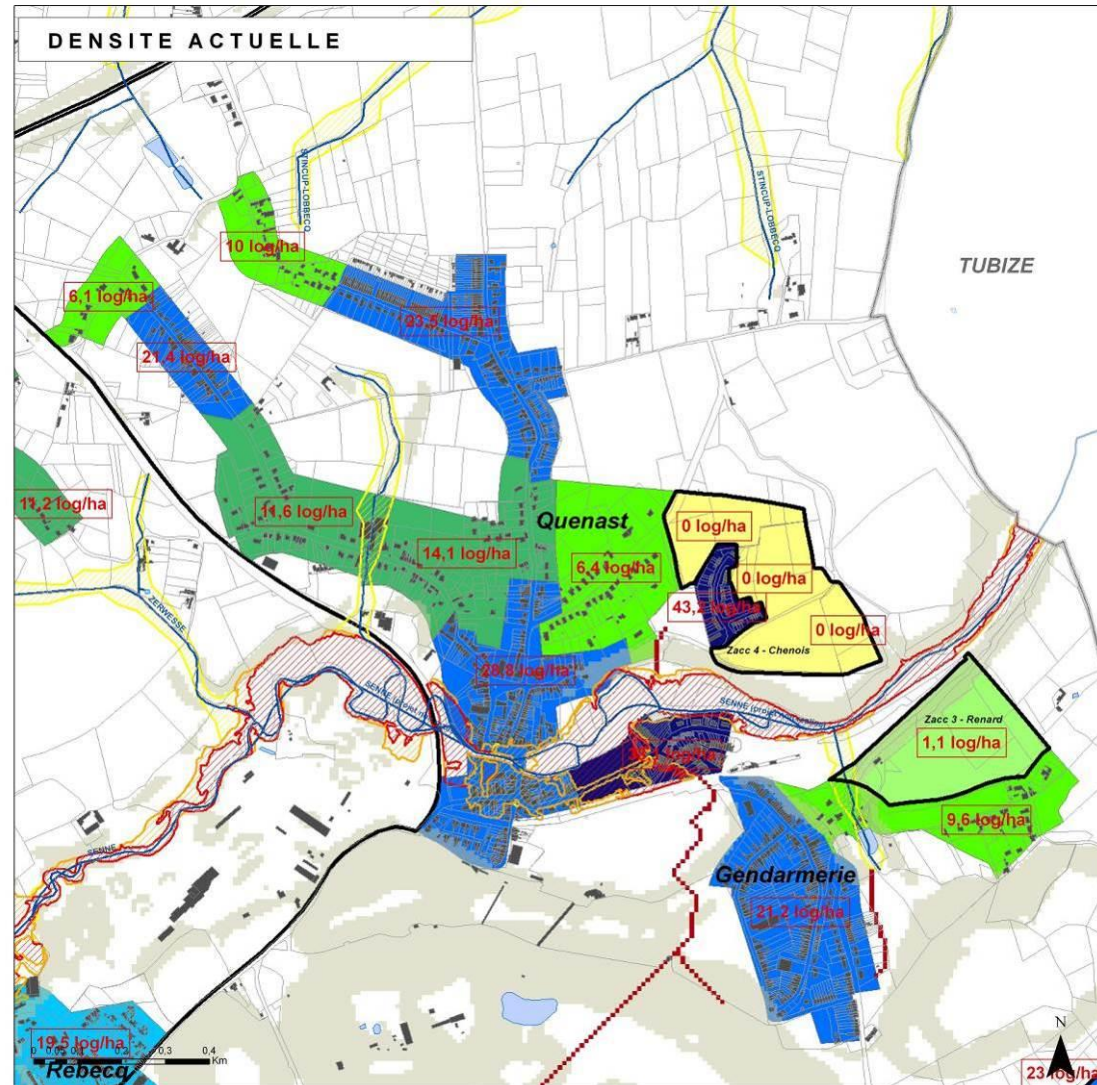
Outre le maintien des réseaux de transports en commun existant, à savoir, les lignes TEC et le Proxibus, le SSC recommande l'extension de ce dernier afin de desservir au mieux les zones sud : la rue de la Station, rue de l'école, chemin de la Chaussée, chaussée de Mons jusqu'au hameau de la rue Haute.

Dans un souci de cohérence, il est proposé de créer une petite voirie entre la Brasserie Lefebvre et la Route industrielle afin de dévier le charroi de camions vers celle-ci au lieu de le laisser continuer sur le chemin du Croly. D'une part cela permettrait aux habitants du quartier de retrouver une certaine tranquillité, d'autre part cela serait en cohérence avec la volonté d'intégrer la Route industrielle au réseau régional de transit (hiérarchie viaire proposée).

Il conviendrait également de réaménager le carrefour situé Route industrielle # rue de Rebecq.

Enfin, du point de vue de l'espace public, il est préconisé la réorganisation du stationnement sur le Grand Place de Quenast dans le cadre d'un réaménagement complet du site.





**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

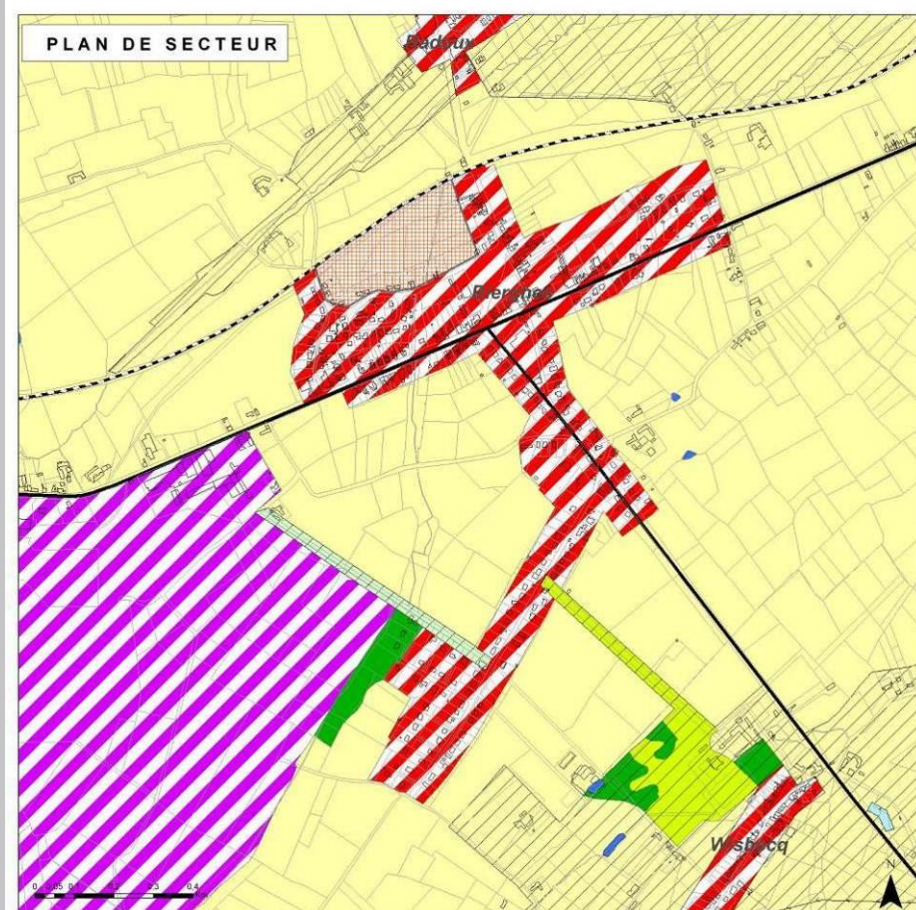
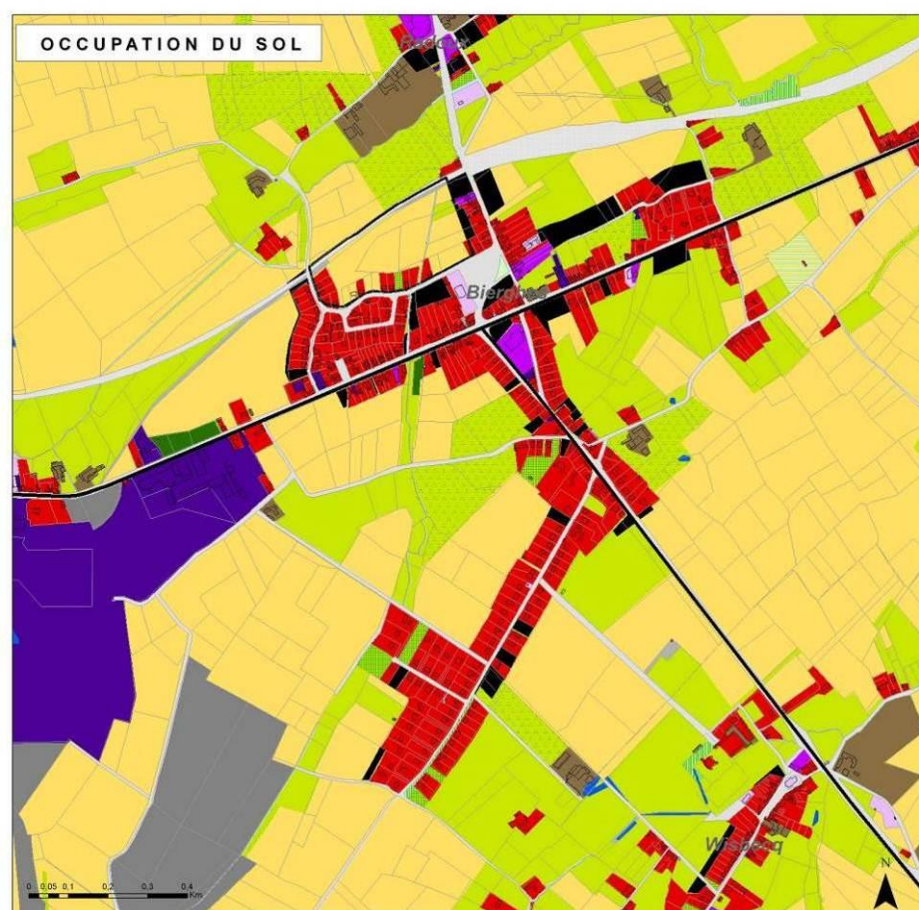
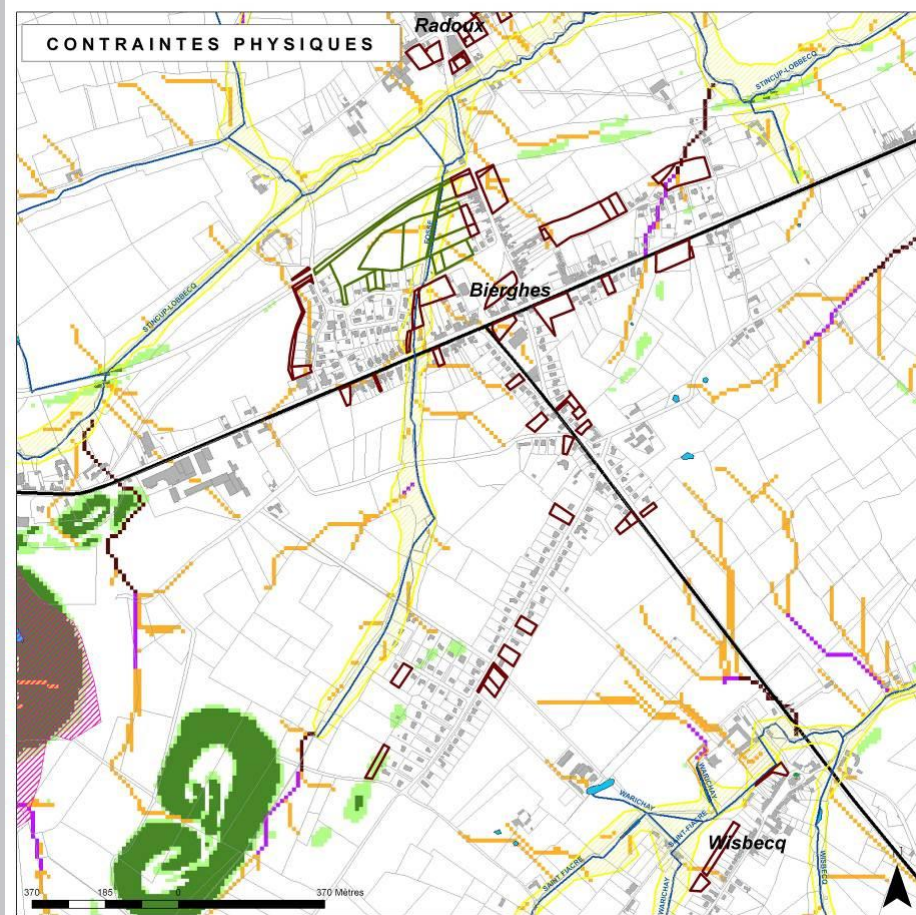
Si les densités de l'hypercentre du village vont assez peu évoluer, les zones intermédiaires entre ce dernier et les zones résidentielles nord pourraient quant à elles voir leur densité de logements plus fortement augmenter. En effet, le SSC envisage de resserrer le tissu urbain relativement lâche à ce niveau afin de privilégier la densification des zones les plus proches du centre. Il en va de même pour la zone longeant le chemin du Chenois. Au sud de la voie de chemin de fer, le secteur gendarmerie ne devrait pas tellement évoluer, ce qui est normal au vu de son éloignement.

Une partie de la ZACC du Chenois est classée en zone urbanisable. Son développement représente une priorité à court terme au niveau communal, et si celle-ci est urbanisée à moyen terme, elle pourrait atteindre jusqu'à 22,7 log/ha.

De manière générale, les densités nettes progressent de manière ponctuelle et ciblée dans ce village reflétant les principaux objectifs du SSC : éviter l'étalement urbain, concentrer l'urbanisation autour des noyaux existants et conserver les caractéristiques ainsi que le cadre de vie de la commune.

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Quenast forme la deuxième centralité de l'entité. Son urbanisation semble donc tout à fait pertinente si l'on souhaite limiter l'étalement urbain et conserver au maximum les zones naturelles de la commune.</p> <p>L'hyper-centre de Quenast est répertorié dans le SSC en centre semi-urbain et la densité recommandée est de 30-35 log/ha. La zone de densité forte comprend la zone centrale de Quenast et se prolonge en front de rue le long de la rue de Sainte et du Chemin du Croly. En haut de la rue de Sainte, une zone est classée en zone de densité faible.</p> <p>Il semble important de préciser que l'urbanisation en front de rue ne représente pas une alternative satisfaisante au développement d'un village. En augmentant les distances et en empêchant la création de nouvelle centralité ce type d'urbanisation favorise l'utilisation et la dépendance à la voiture.</p> <p>A l'est, le secteur de Chenois relativement isolé est entouré par une ZACC classée en priorité 1. Son urbanisation est donc une priorité à court terme selon le SSC. Si le secteur est relativement éloigné du centre de Quenast et mériterait d'être mieux connecté à ce dernier, il convient également de désenclaver le secteur et de réintroduire de la mixité sociale et fonctionnelle afin de garantir son bon fonctionnement.</p> <p>Du point de vue de la mobilité, le centre semi-urbain est très facilement accessible. En effet, le Proxibus et des lignes TEC desservent le site.</p> <p>Du point de vue des contraintes physiques, la zone classée en centre semi-urbain est concernée par un aléa d'inondation. Cette caractéristique devra être prise en compte dans tout projet urbain ou de construction.</p> <p><b><i>Le village de Quenast représente la deuxième centralité de la commune. Le SCC de structure préconise une densification raisonnée et localisée du centre, ce qui semble pertinent au vu des caractéristiques du secteur : concentration de services et commerce, accessibilité en transports en commun. Cela permettra dans une logique plus globale de conserver d'autres espaces naturels.</i></b></p>	<p>Dans le cadre du SSC, le village de Quenast est concerné par l'extension du Proxibus. Cette mesure impacte positivement l'environnement en ce sens qu'elle permet un report modal vers un transport collectif.</p> <p>Concernant la circulation automobile, il est proposé de créer une petite voirie entre la Brasserie Lefebvre et la Route industrielle, d'intégrer la Route industrielle au réseau régional de transit (hiérarchie viaire proposée) et de réaménager le carrefour situé Route industrielle # rue de Rebecq.</p> <p>Excepté dans le cas de la mesure liée à la création d'une voirie, les recommandations faites dans le cadre du SSC n'impacteront pas de manière notable les milieux.</p> <p>Pour rappel, l'aménagement d'une nouvelle voirie peut engendrer les impacts environnementaux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les émissions de polluants et de particules fines automobiles seront augmentées ;</li> <li>- dégradation du milieu (sols, sous-sols, nappes phréatiques et cours d'eau) par la pollution (polluants lessivés par la chaussée) ;</li> <li>- dégradation des habitats par les opérations de terrassements ;</li> <li>- fragmentation écologique des habitats naturels ;</li> <li>- modification locale du climat au-dessus et en bordure de route ;</li> <li>- imperméabilisation des sols favorisant les inondations ;</li> <li>- pollutions sonores et lumineuses.</li> </ul> <p>Dans le cas présent, le milieu traversé est en zone agricole au Plan de Secteur : il présente donc peu d'intérêt biologique et /ou écologique. Il s'agit en outre voirie de petite longueur.</p> <p>Toutefois, il convient de mentionner que le tracé est proche d'un cours d'eau.</p> <p>Par ailleurs, cette mesure, couplée à celle préconisant l'intégration de la Route industrielle au réseau régional de transit, garantirait la tranquillité des zones d'habitat environnantes par la baisse des nuisances liées au charroi des camions venant de la Brasserie.</p> <p>Il ne faut pas négliger non plus l'impact économique pour le propriétaire des terres qui se retrouverait dans l'impossibilité d'exploiter certaines de ses parcelles.</p> <p>La réorganisation des espaces de stationnement au profit de l'espace public sur la Grand Place de Quenast n'engendrera que des nuisances temporaires et localisées (poussières, bruits, déchets) lors de la période de travaux. Cette mesure participera à l'amélioration générale du cadre de vie des habitants et à la promotion des modes doux.</p> <p><b><i>A l'échelle du village de Quenast, le SSC ne propose que peu d'interventions majeures, si ce n'est la création d'une petite voirie pour relier la Brasserie à la Route industrielle. Si les incidences environnementales liées à cette mesure ne peuvent être négligées, elles doivent être mises en parallèle avec le bénéfice à gagner en matière de tranquillité et de sécurisation des zones résidentielles qui sont, rappelons-le, amenées à se développer. Cette mesure est d'autant plus cohérente qu'elle se fait parallèlement à l'intégration de la Route industrielle au réseau régional de transit.</i></b></p>	<p>Au niveau des reconversions, les berges du cours d'eau « Stincup-Lobbecq » sont proposées pour être reconverties en zones d'espaces verts en lieu et place d'une zone agricole. Cette mesure permettra de mieux protéger le cours d'eau et ses berges.</p> <p>Un périmètre d'intérêt biologique est proposé en surimpression au niveau du SGIB de la carrière de Quenast. La carrière n'étant pas reprise en zone naturelle, forestière ou d'espaces verts, cette surimpression permet de mettre en évidence l'intérêt du site dans le réseau écologique local.</p> <p>Une mesure vise également à limiter les risques liés à l'aléa d'inondation, les zones qui y sont exposées étant intégrées au sein de périmètres moins propices à l'urbanisation. Un certain nombre de ces espaces est situé en zones non urbanisables et n'a donc pas vocation à être urbanisé. D'autres espaces sont en revanche situés en zones d'habitat, la mise en œuvre des recommandations devrait permettre de limiter les dégâts occasionnés par les inondations.</p> <p>Quelques propositions de plantations de haies sont émises. Celles-ci sont situées où des axes de ruissellement ont été identifiés. Leur mise en place devrait permettre de limiter les ruissellements et les coulées boueuses. La plantation de haies permet également de renforcer le maillage écologique local.</p> <p><b><i>A l'instar de Rebecq, ce sont principalement les cours d'eau et leurs abords qui font l'objet de propositions de reconversion en zones d'espaces verts. Des périmètres en surimpression sont également proposés afin de limiter les dégâts causés par les inondations. La plantation de haies aura pour effet une diminution des phénomènes de ruissellement tout en renforcent le maillage écologique.</i></b></p>

**BIERGHES-CENTRE**



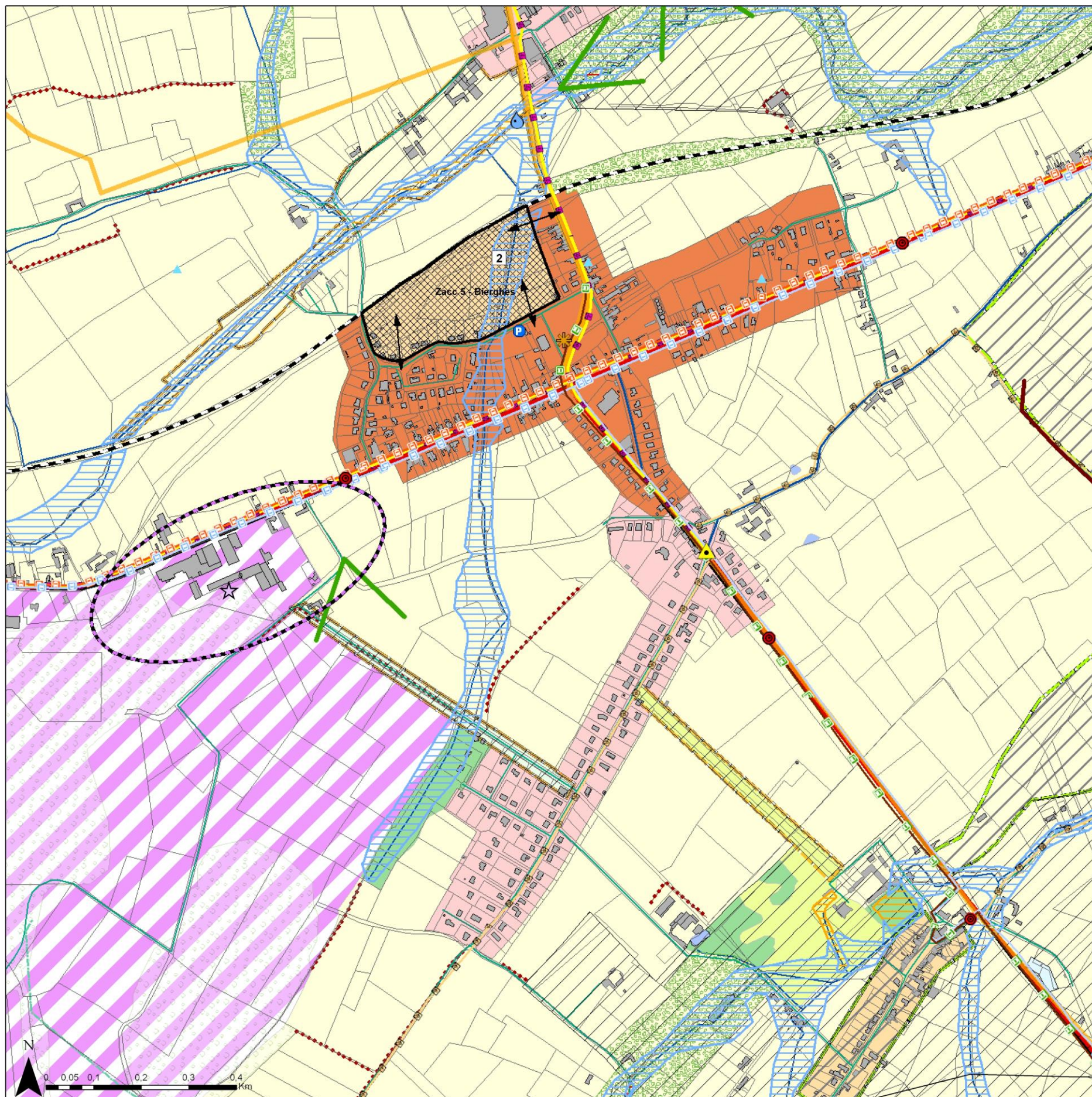
**Caractéristiques du village :**

Situé au nord du territoire communal de Rebecq, le village de Bierghes a une fonction très largement résidentielle, excepté la présence d'une carrière de porphyre à son extrémité ouest. Le village de Bierghes s'est surtout densifié durant la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle. Les premières constructions permettant de former une centralité au croisement de 2 axes routiers majeurs, datent du début du siècle. Jusque-là Bierghes était habité par quelques maisons et fermes disséminées sur l'ensemble de son territoire.

- Le village de Bierghes est organisé le long de deux axes routiers :
- un axe nord/sud qui relie Bierghes à Quenast ;
  - un axe plus important ouest/est qui relie Bierghes à Hal et plus largement à la capitale bruxelloise.

Au niveau de l'intersection des deux axes routiers, des maisons se sont construites formant ainsi le cœur du village (avec la présence de l'église). Cette urbanisation linéaire s'est poursuivie par la suite le long de la rue d'Arenberg.

Il y a 25 biens qui sont repris à l'Inventaire du patrimoine monumental de la Belgique. L'ancien presbytère est le seul bâtiment classé.



HIERARCHIE DU VILLAGE : POLE SECONDAIRE

Les densités présentes y sont de moyennes à faibles.

Objectifs :

- Le centre de village peut être densifié de manière raisonnée. Il doit garder ses caractéristiques actuelles.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

- Encourager une densification raisonnée des terrains, en partant du centre du village vers la périphérie.
- Le village nécessite le réaménagement d'un lieu de centralité.
- L'aménagement de la ZACC 5 – Bierghes, de par sa proximité avec le noyau villageois et sa bonne accessibilité, représente un enjeu important pour le développement communal à moyen terme. Il est donc repris en priorité 2.

Cadre bâti

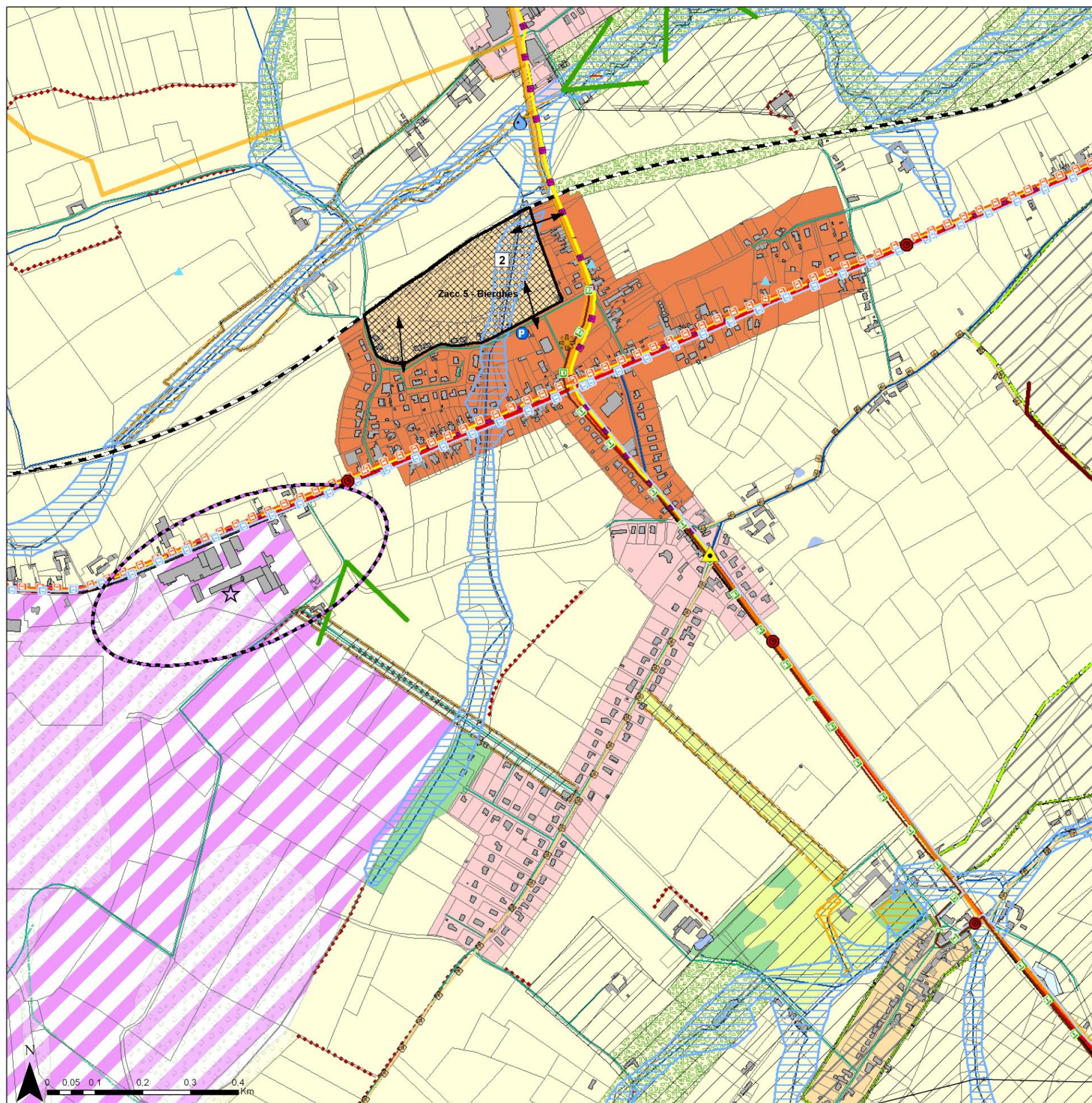
Superficie des zones

Zone d'habitat à densité faible	14 ha
Zone d'habitat à densité moyenne	7 ha
Noyau villageois Bierghes	20,6 ha

ZACC 5 :

Nouvelle affectation : Zone habitat à densité moyenne. Priorité 2.

- Dans l'optique de restructurer et de densifier de manière raisonnée le pôle villageois de Bierghes, l'urbanisation de cette zone est un enjeu important à moyen terme. Cette zone étant située dans le cœur du village de Bierghes, les principes de mixité sociale et fonctionnelle devront être pris en compte lors de sa mise en œuvre.
- Des accès de la voirie existante vers la ZACC ont été identifiés. Dans l'optique de la future urbanisation, il conviendra de conserver certains de ces accès libre de toute construction afin de ne pas fermer l'intérieur d'îlot.
- Une modification (d'intérêt communal) du Plan de Secteur est proposée sur le site des anciennes Tuileries de Bierghes. Actuellement en zone d'extraction au Plan de Secteur et au regard de l'absence de lieu pouvant accueillir des activités économiques mixtes. Le périmètre précis sera défini via une étude de faisabilité.



#### Cadre naturel

- Un périmètre d'intérêt biologique est identifié sur certaines parties des carrières. Il reprend le périmètre des SGB existant.
- Des haies et alignements nouveaux sont préconisés, permettant de 'verdurer' le village et garantir un aspect rural aux parcelles pavillonnaires.
- Dans la partie ouest du village, les abords du ruisseau de la Fosset du Stincup sont classés en périmètre moins propice à l'urbanisation en raison de la présence d'un risque d'inondation faible.
- Un point de vue paysager a été identifié car il offre une vue sur les prairies de part et d'autre du ruisseau de la Fosse.
- Deux zones d'intérêt paysager sont proposées pour être retirées : l'un parce qu'il s'agit d'un fond de vallée dénudé et peu harmonieux, l'autre parce qu'il ne s'agit que d'une ancienne allée de peupliers qui ne constitue pas un paysage en soi.
- Un périmètre de liaison écologique le long du talus de l'ancienne voie ferrée constitue un facteur de préservation et de développement de la biodiversité.

#### Mobilité

Les aménagements recommandés par le SSC en matière de mobilité sont relativement nombreux, à savoir :

##### Transports en commun :

- Le maintien des lignes TEC L.471, L.472 et Proxibus.

##### Circulation routière :

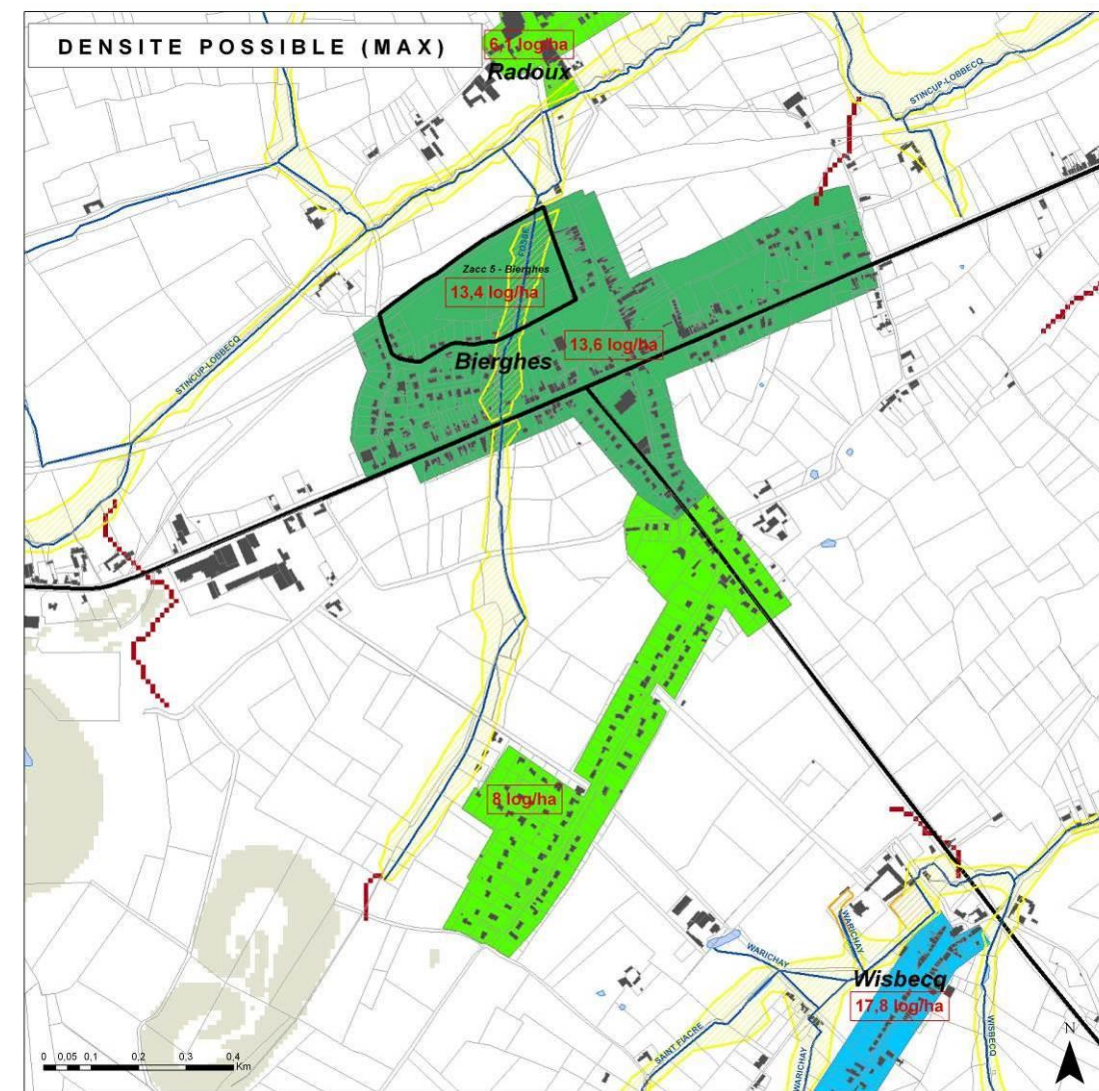
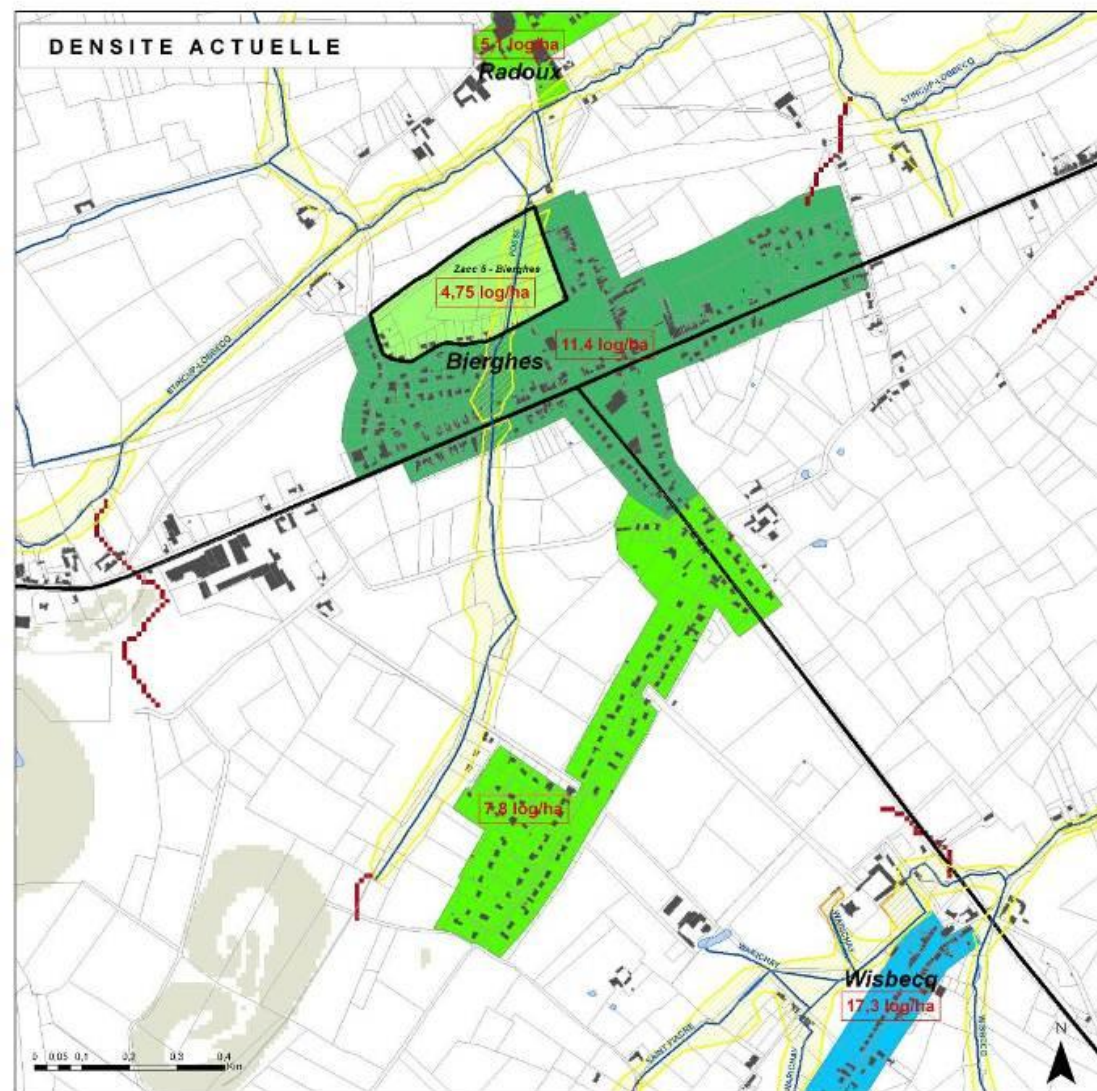
- L'aménagement de 3 dispositifs à effet ralentisseur : aux entrées est et ouest du village, rue Maieur Habils/Chaussée d'Enghien et au sud, route de Quenast ;
- L'aménagement d'un carrefour : rue du Duc d'Arenberg # route de Quenast ;
- La prise en compte de la route de Quenast/Rue de Bierghes/Route Industrielle en tant que réseau régional de transit dans la hiérarchie routière.
- 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.

##### Modes doux :

- Le renforcement des aménagements cyclables existants sur les axes suivants : Chaussée Maieur Habils/Chaussée d'Enghien, Rue du Radoux et une portion de la Route de Quenast.
- La création d'un itinéraire cyclable permettant de relier Bierghes à Quenast via la rue du Duc d'Arenberg et la rue du Sartiau.

##### Espace public :

- Le SSC recommande la réorganisation des espaces de stationnement au profit des espaces publics, ce qui peut être mené conjointement avec le réaménagement de la Place Nuttinck.



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

Le village de Bierghes est peu dense (11,4 log/ha) pour un noyau villageois, le SSC recommande donc de le densifier à hauteur de 15-25 log/ha afin qu'il puisse remplir pleinement son rôle pôle secondaire dans l'armature territoriale. Ainsi, et au regard des réserves foncières disponibles sur la zone, la densité pourrait atteindre 13,6 log/ha.

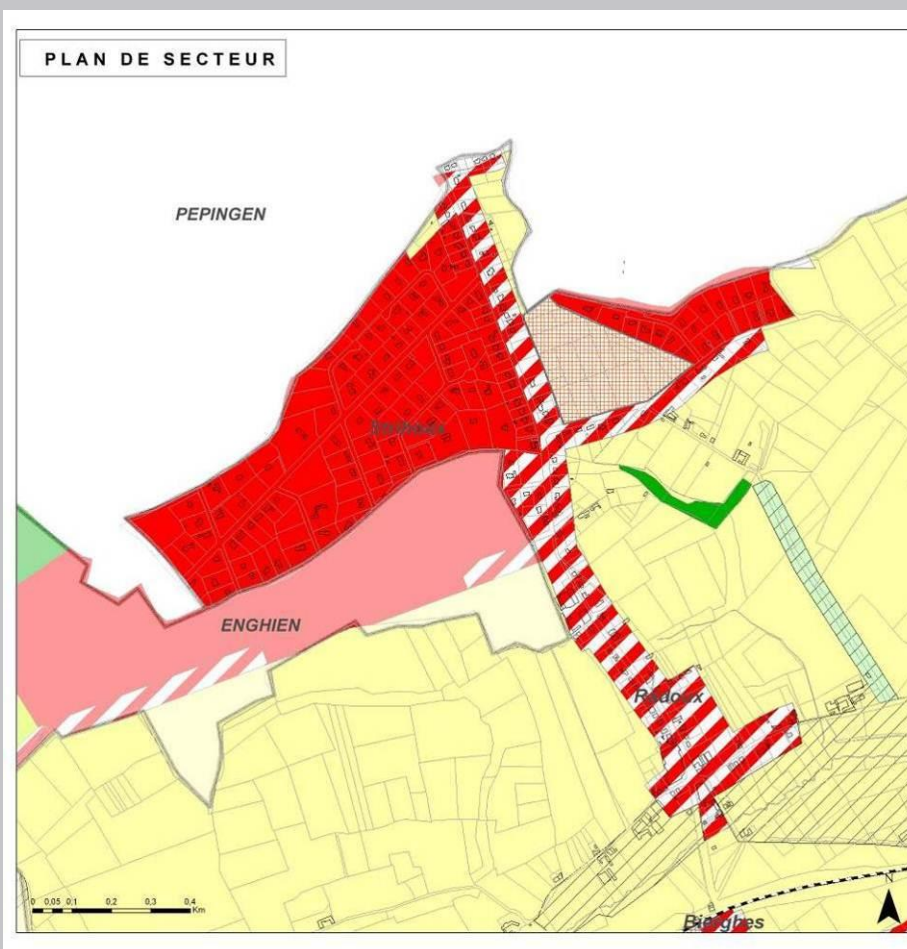
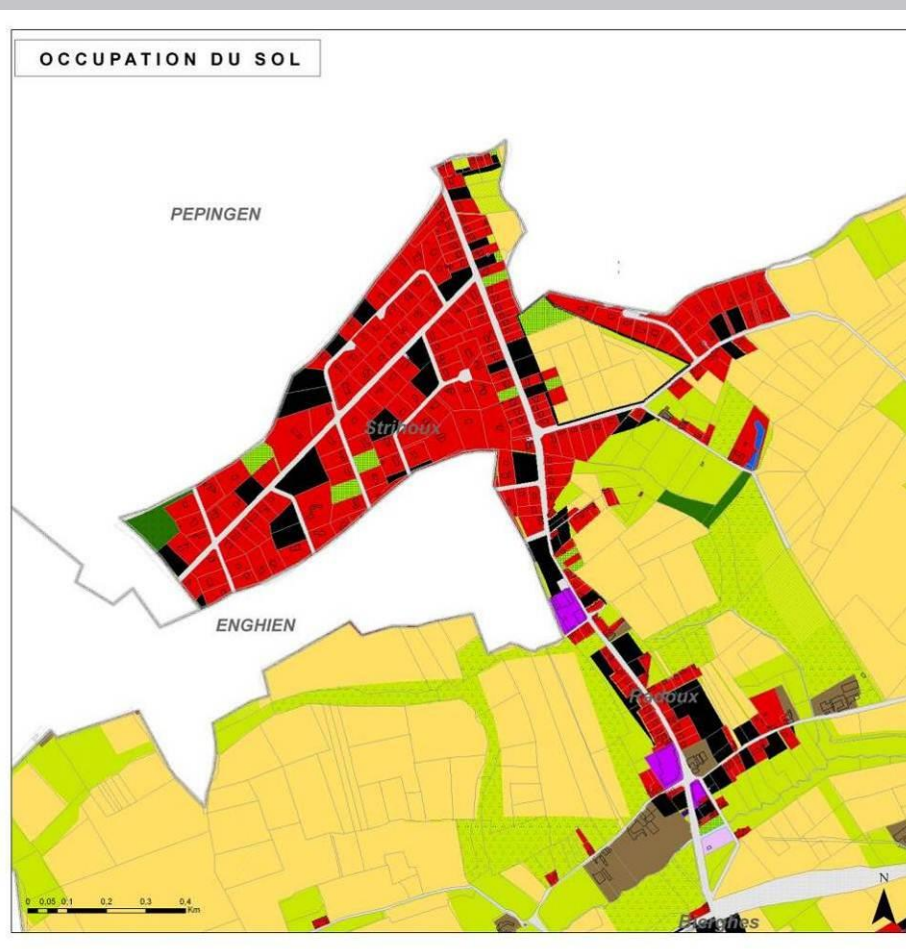
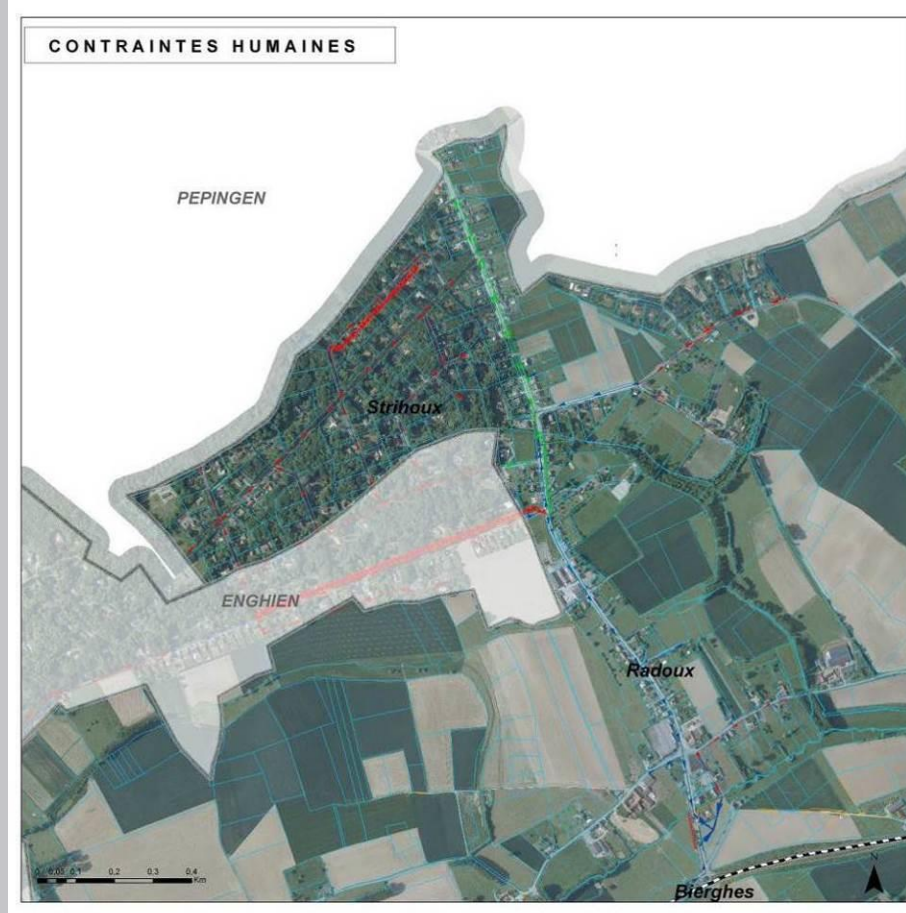
La ZACC de Bierghes représente également un potentiel foncier non négligeable pour parfaire la densification et la concentration des logements et des activités autour de la place principale du village.

La zone le long de la rue Duc d'Areberg recommandée en zone de faible densité (10 log/ha) ne devrait pas beaucoup évoluer selon le SSC et rester aux alentours de 8 log/ha. Cela semble pertinent au vu des caractéristiques de la zone (zone pavillonnaire urbanisée en front de rue).

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le secteur de Bierghes-centre forme une large bande urbanisée le long de la N7 et de la route de Quenast. Petite centralité de la commune, il concentre quelques commerces (dont un Colruyt) et des services.</p> <p>La zone urbanisée est classée comme noyau villageois avec une densité projetée de 15-25 log/ha.</p> <p>En matière d'accessibilité, la zone est très bien desservie puisqu'elle est traversée par la N7 et voit donc s'arrêter différentes lignes de bus qui permettent de rejoindre Enghien, Hal et Tubize.</p> <p>La ZACC n°5 se situe entre la voie ferrée et le village. Elle représente une priorité communale à moyen terme et est classée en priorité 2. Circonscrite dans un périmètre restreint et à proximité de la voie ferrée, son urbanisation permettrait de limiter l'urbanisation du village au-delà voie ferrée et ainsi de créer une limite sensible et physique.</p> <p>En matière de contraintes physiques, une partie de la zone urbanisable est concernée par un risque faible inondation qui devra être pris en considération lors de l'urbanisation de la zone. D'autant plus que l'imperméabilisation des sols pourrait accentuer ce phénomène.</p> <p>Des mesures sont envisagées pour ralentir le trafic de la N7 qui constitue aujourd'hui une source de nuisances et de dangers pour les riverains.</p> <p><b><i>Les orientations et mesures du SSC devraient permettre de conserver les caractéristiques générales du village en permettant son développement sans qu'il y ait mitage de l'espace et en conservant le calme et la tranquillité des habitants.</i></b></p>	<p>Outre le maintien des lignes de transports en commun, le SSC à l'instar du PCM recommande l'aménagement de trois dispositifs à effet ralentisseur, l'aménagement d'un carrefour et la prise en compte de la route de Quenast/Rue de Bierghes/Route Industrielle en tant que réseau régional de transit dans la hiérarchie routière.</p> <p>Ces mesures n'auront que peu d'impacts d'un point de vue environnemental, elles n'engendreront que des nuisances temporaires et localisées (poussières, bruits, déchets) lors de la période de travaux.</p> <p>Les préconisations relatives aux modes doux (renforcement des aménagements cyclables existants et création d'un itinéraire cyclable) auront des conséquences positives en contribuant dans une certaine mesure à la baisse de l'utilisation de la voiture sur les courtes distances et des nuisances qui accompagnent cette utilisation.</p> <p>La réorganisation des espaces de stationnement au profit de l'espace public sur la place Léopold Nuttinck n'engendrera que des nuisances temporaires et localisées (poussières, bruits, déchets) lors de la période de travaux. Cette mesure participera à l'amélioration générale du cadre de vie des habitants et à la promotion des modes doux.</p> <p>La création d'un accès direct à l'autoroute E 429 pour les camions de la carrière de Bierghes, aura comme effet d'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. Cette mesure participera à l'amélioration générale du cadre de vie des habitants</p> <p><b><i>D'un point de vue général, les mesures permettront d'améliorer le cadre de vie des habitants. Cependant, les travaux d'aménagement peuvent entraîner des nuisances (poussières, bruit, déviation, ...). L'aménagement d'itinéraires cyclables favorisera un meilleur cadre de vie pour les habitants et poussera au report modal vers les modes doux. Le caractère villageois devrait ainsi être garanti par ces mesures.</i></b></p>	<p>La ligne de TGV qui passe au nord du village de Bierghes présente des talus qui participent au réseau écologique et devrait être convertis en zones d'espaces verts. Une conversion des prairies permanentes qui longent le Radoux, actuellement en zones agricoles, en zones d'espaces verts permettrait non seulement de protéger le cours d'eau et ses berges mais également de renforcer le maillage écologique.</p> <p>Des propositions de haies, convenablement plantées et composées d'essences locales, permettront de structurer le paysage. Ces haies favoriseront la pénétration des eaux de pluie vers les nappes souterraines et contribueront à limiter les risques de ruissellement et les coulées de boue. Certaines propositions de haies ont également pour objectif de masquer les bâtiments mal intégrés au paysage.</p> <p>Le SSC préconise un déclassement de périmètre d'intérêt paysager au Plan de Secteur à l'ouest de la rue du Radoux. La vallée du Stincup-Lobbecq ne présente en effet plus d'intérêt paysager.</p> <p>A l'inverse, un point de vue remarquable est identifié, drève de Wisbecq et met en évidence des prairies situées près de la carrière de Bierghes.</p> <p>Des périmètres d'aléa d'inondation ont été identifiés dont une partie qui traverse la ZACC n°5 de Bierghes. Lors de l'urbanisation de la ZACC, une attention particulière devra être apportée et les recommandations émises devront être suivies afin de limiter tout dégât lié aux inondations.</p> <p><b><i>Les principales mesures relatives au cadre naturel sont liées au renforcement du maillage écologique avec notamment une reconversion en zones d'espaces verts des talus du chemin de fer et de certains cours d'eau. Des mises à jour des lieux d'intérêt paysager sont proposées. Enfin, une attention particulière devra être apportée à la zone d'aléa d'inondation lors de l'urbanisation de la ZACC n°5 – Bierghes.</i></b></p>



**BIERGHES-STRIHOUX**

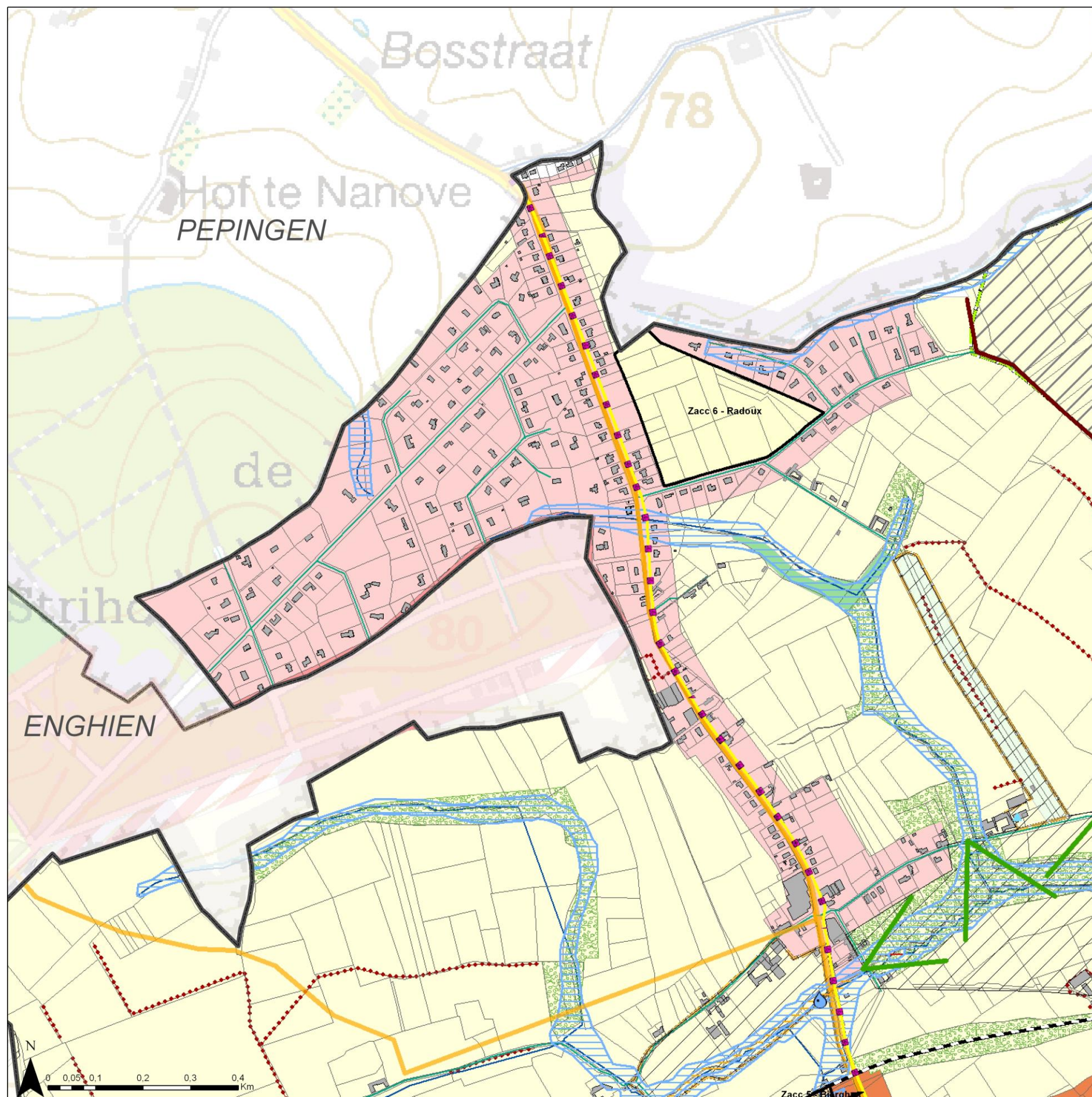


**Caractéristiques du village :**

L'urbanisation linéaire, qui a touché le village centre de Bierghes, s'est poursuivie par la suite au sud le long de la rue d'Arenberg mais aussi au nord, le long de la rue du Radoux.

Ainsi, dans les années 1970, au nord du village originel, un quartier pavillonnaire s'est développé dans le bois de Strihoux formant une vaste étendue d'habitat discontinu peu dense. Les maisons disposent de larges parcelles de terrain ancrées dans la zone boisée.

Cette zone est d'un usage exclusivement résidentiel.



HIERARCHIE DU VILLAGE : HAMEAU

Les densités présentes y sont faibles.

Objectifs :

- Cette zone d'habitat doit garder ses caractéristiques actuelles. Elle est reprise dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation de la zone dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

Cadre bâti

Superficie des zones

Zone d'habitat à faible densité	55,2 ha
---------------------------------	---------

ZACC 20

Nouvelle affectation : Zone agricole.

Non urbanisable.

En raison de son éloignement de noyaux d'habitat denses et de l'absence d'équipements, de commerces, de services et de desserte en transports en commun, cette ZACC n'est pas une priorité. A titre indicatif, les accès à la ZACC ont été relevés.

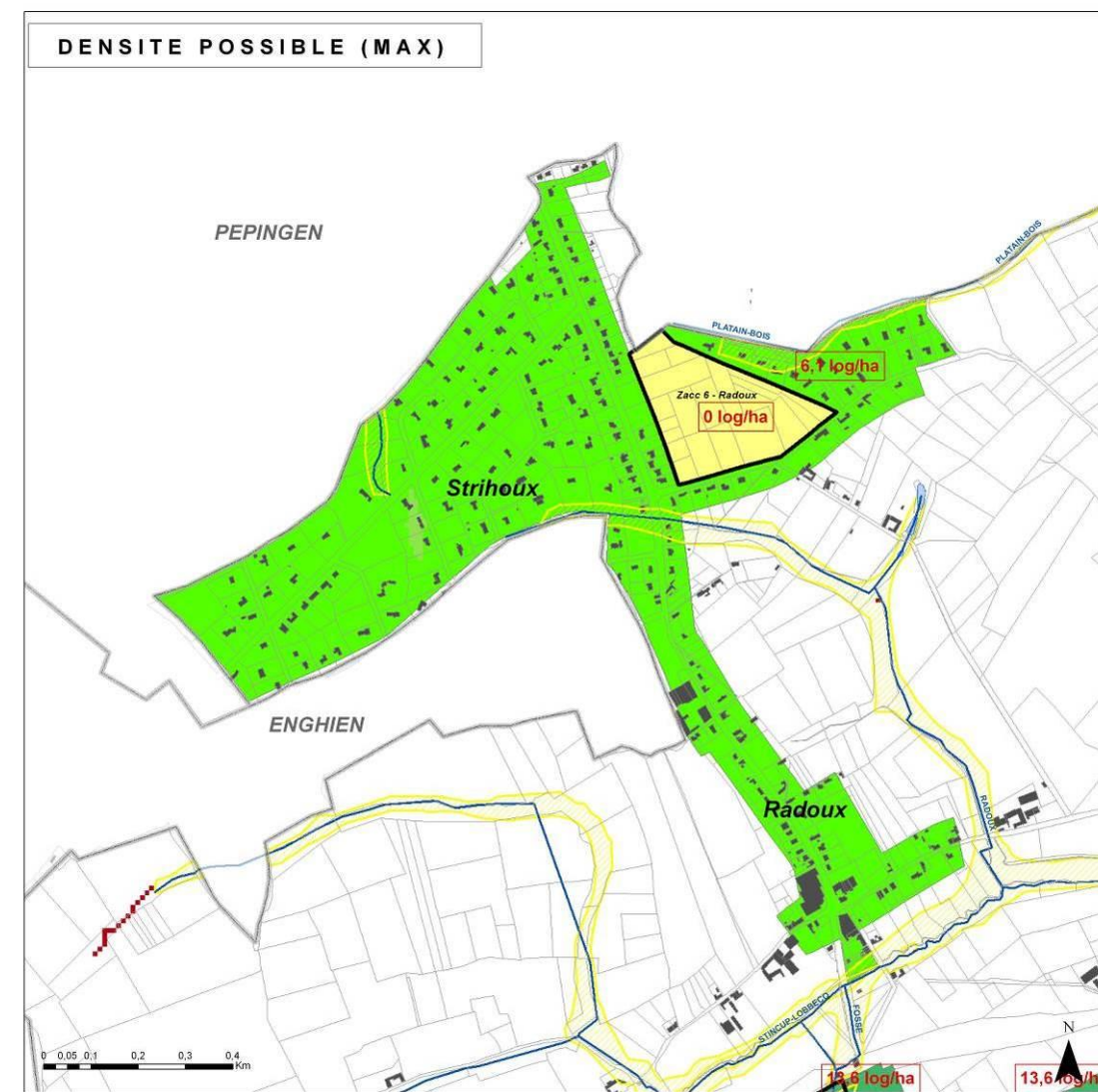
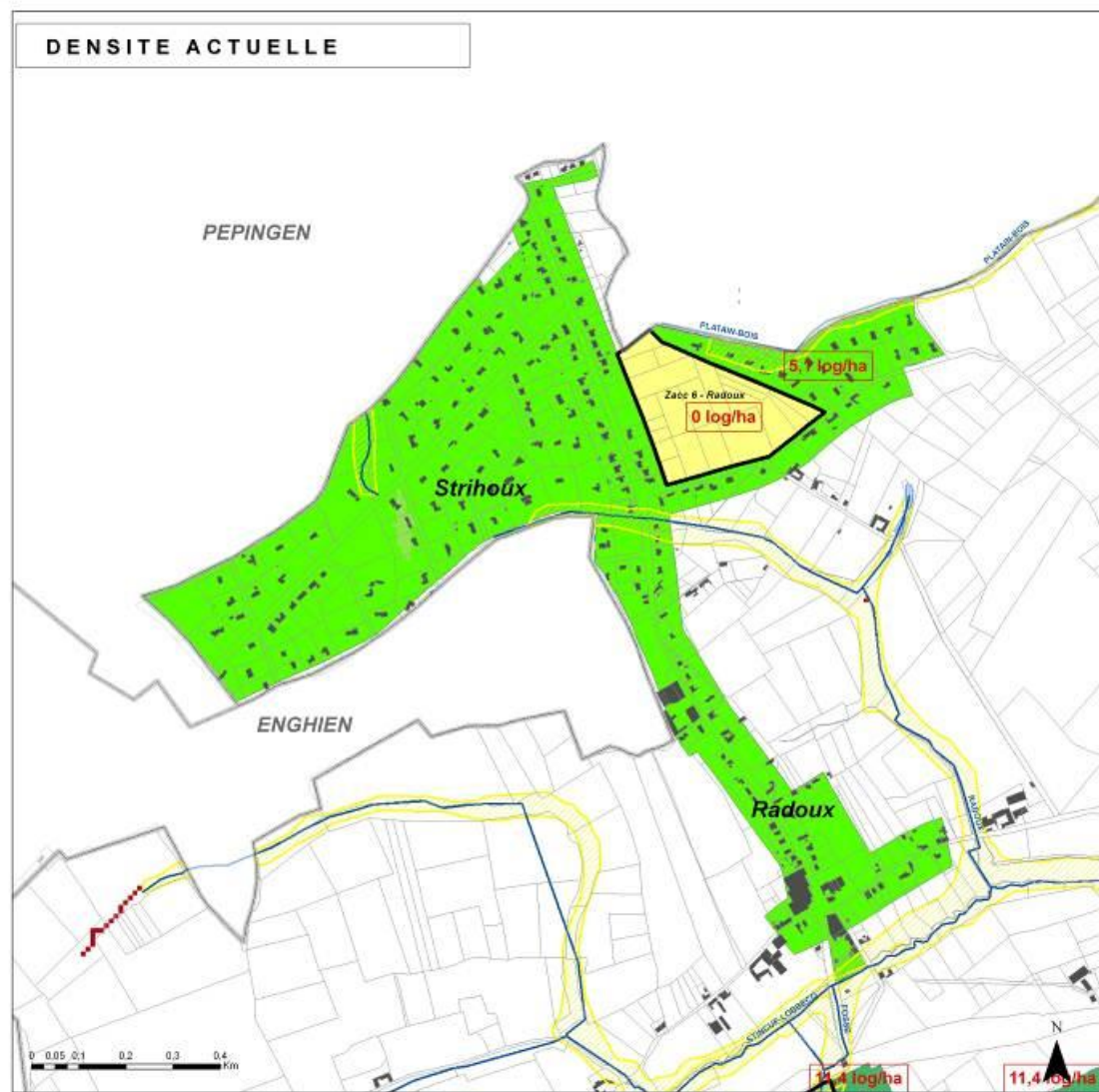
Cadre naturel

Quelques mesures visant à renforcer et à protéger le cadre naturel sont proposées :

- Trois points de vue paysagers ont été identifiés car ils offrent conjointement une vue sur le Rau du Pont Neuf où la végétation est encore bien présente.
- Certaines zones d'habitat concernées par un cours d'eau sont reprises en zone moins propices à l'urbanisation en raison d'un aléa d'inondation faible.
- Des périmètres de liaison écologique le long des berges des cours d'eau (le ruisseau du Radoux) permettent de préserver et de développer la biodiversité tout en assurant des transitions entre les différents milieux (berges/parcelles agricoles).
- Afin de compléter et de renforcer le maillage écologique, des plantations de haies ou d'alignements d'arbres sont conseillés.
- Un périmètre d'intérêt paysager est à désinscrire car il s'agit d'un ancien alignement d'arbre qui n'a pas d'intérêt paysager particulier.

Mobilité

En matière de mobilité, le Schéma de Structure propose le renforcement des aménagements cyclables existants le long de la rue du Radoux. Le statut de celle-ci est maintenu dans la hiérarchie viaire, à savoir qu'il s'agit d'une liaison intercommunale.



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

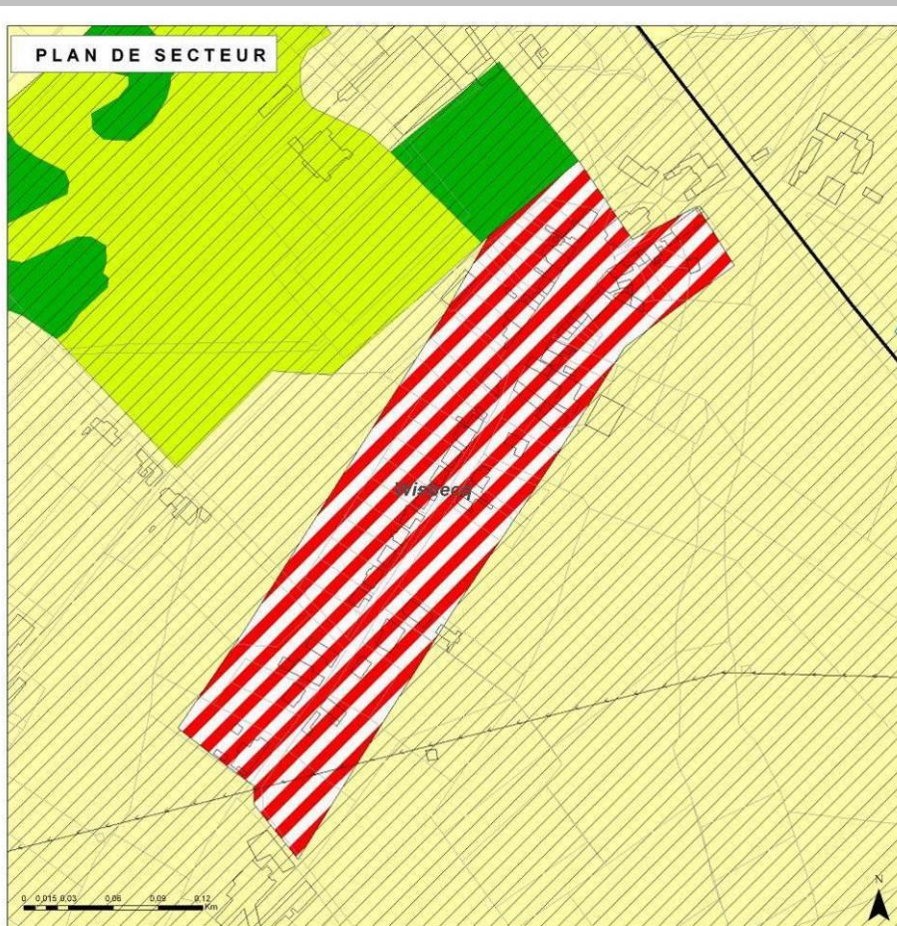
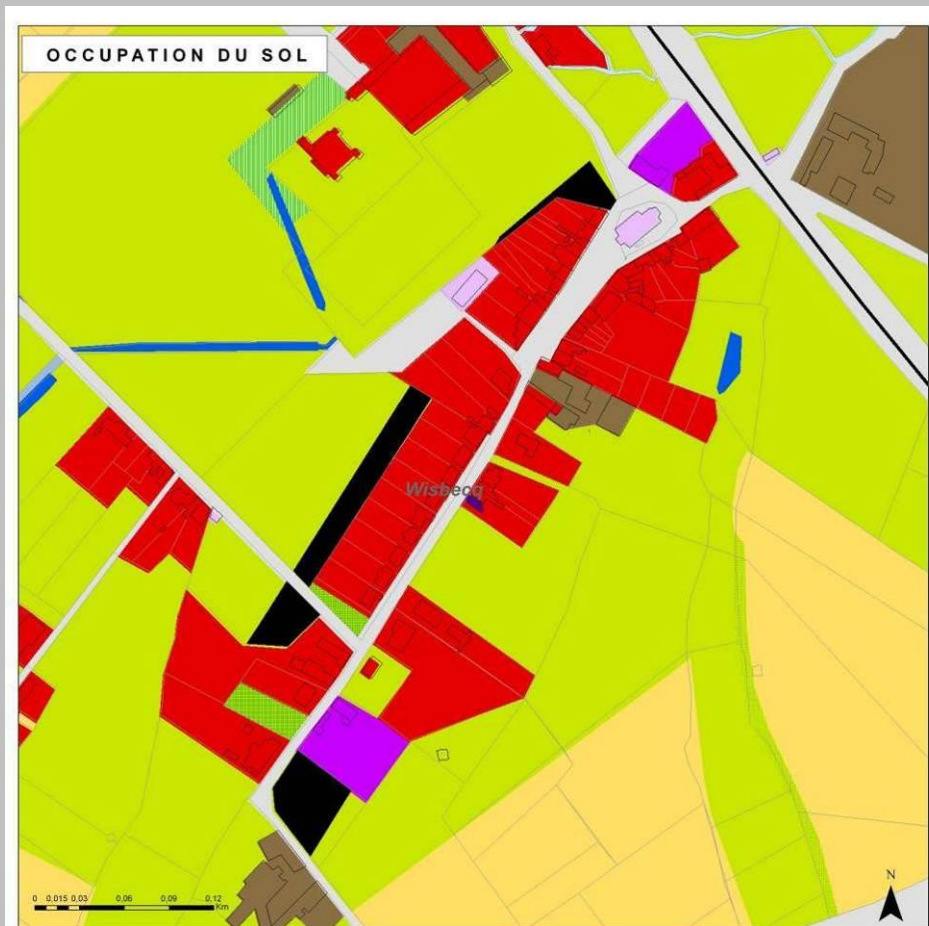
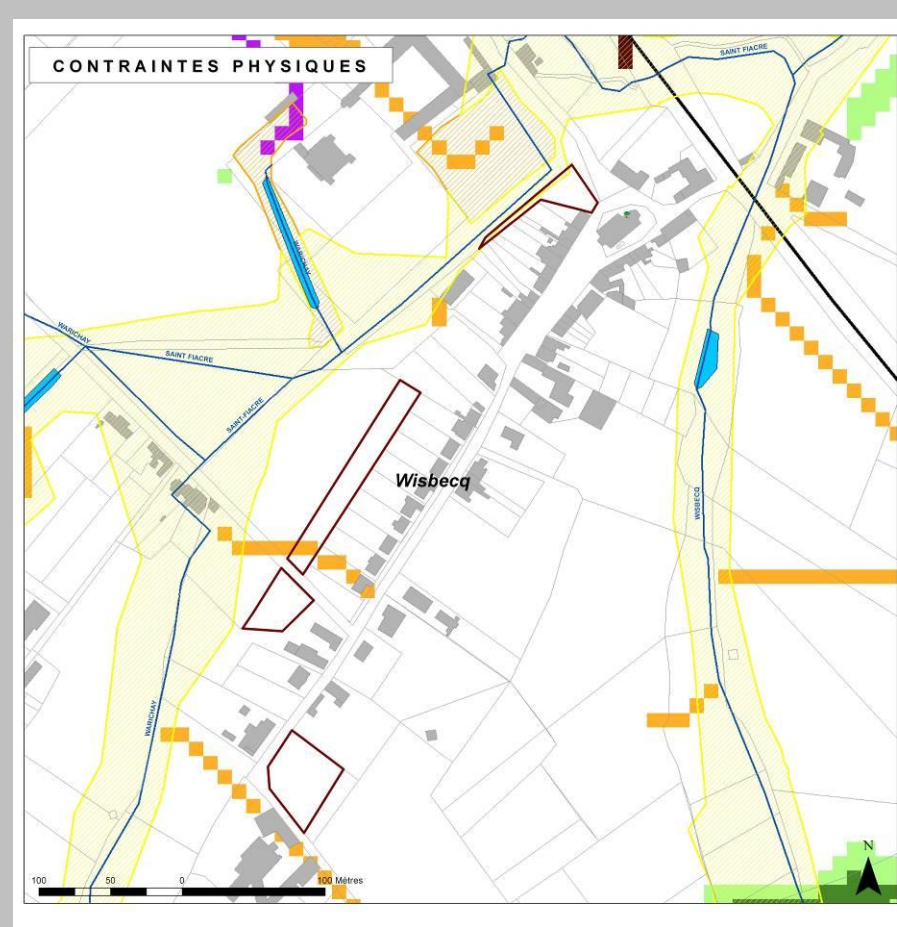
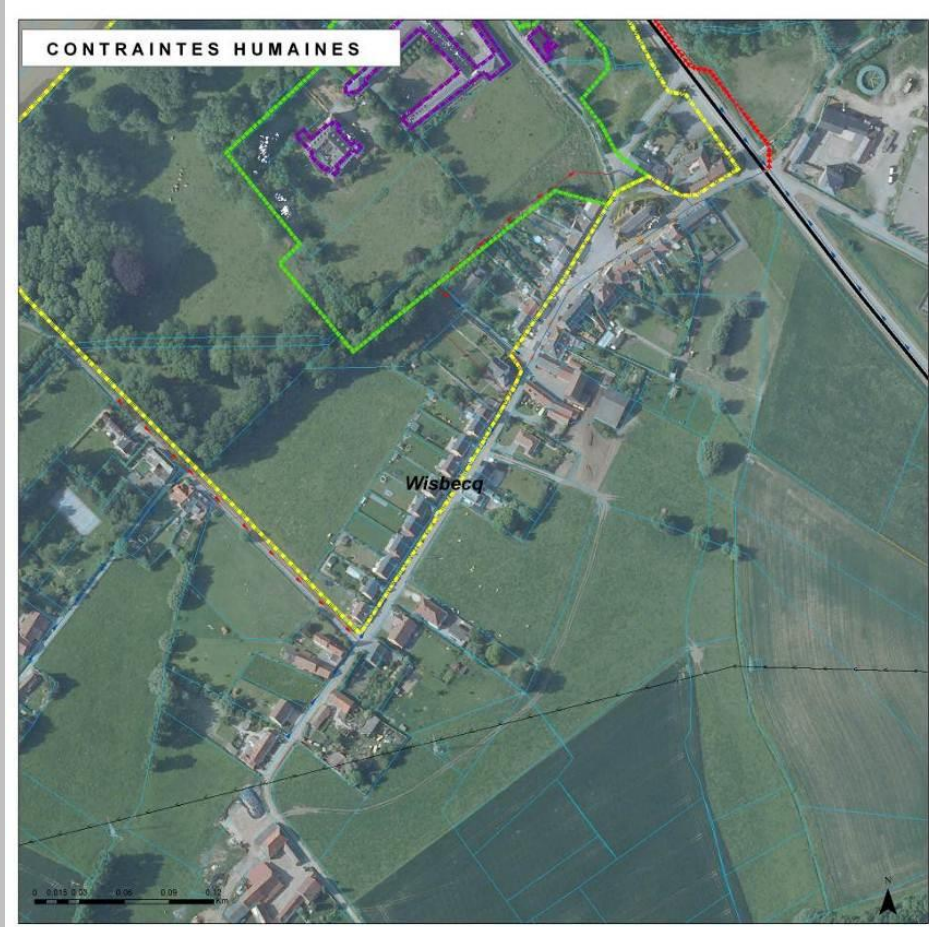
- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

En matière de logement, le secteur de Strihoux ne devrait pas beaucoup évoluer. En effet, les recommandations du SSC devraient amener la zone de densité faible à un niveau de 6,7 log/ha au vu des réserves foncières restantes alors qu'actuellement la densité nette est de 5,7 log/ha soit une faible évolution des densités pour ce secteur.

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le secteur du Strihoux forme une zone peu dense localisée dans le bois du Strihoux au nord de la commune.</p> <p>Le SSC recommande une densité faible (10 log/ha) sur la zone. Actuellement de faible densité celle-ci ne devrait donc pas beaucoup évoluer.</p> <p>Ancrée dans une zone boisée, seules quelques parcelles restent encore inconstruites. Notons la présence de quelques fortes pentes ainsi qu'une zone concernée par un aléa inondation pouvant contraindre l'urbanisation du lieu.</p> <p>Toutefois, il convient de mentionner que cette zone ne répond pas aux objectifs de mixité sociale, fonctionnelle et architecturale promus par la commune. Mais au regard de son éloignement par rapport aux commerces, aux services et aux transports en commun (aucune ligne de bus ne passe par la rue du Radoux), il semble pour l'heure très peu pertinent de développer cette zone.</p> <p>Nous pouvons toutefois noter l'existence d'aménagements cyclables que le SSC vise à renforcer et qui permettent de rejoindre le centre de Bierghes.</p> <p>La ZACC 6 est classée en zone agricole. Le SSC n'envisage donc pas de l'urbaniser ce qui semble pertinent étant donné son éloignement aux commerces, services et transports en commun.</p> <p><i>Le SSC envisage peu d'évolution pour cette zone résidentielle qui conservera ses caractéristiques actuelles.</i></p>	<p>Aucune problématique particulière en matière de mobilité n'est à relever dans le quartier de Bierghes-Strihoux, si ce n'est qu'il est nécessaire de garantir son caractère résidentiel et sa tranquillité. Aussi, le SSC ne propose aucune mesure, ni recommandation particulière le concernant, excepté le renforcement des aménagements cyclables existants.</p> <p>Aucune incidence environnementale notable ne peut être imputée à cette mesure.</p> <p><i>En synthèse, le SSC ne propose aucun aménagement spécifique en matière de mobilité pouvant avoir des répercussions environnementales négatives. On peut également noter que rien ne vient non plus compenser les impacts inhérents à la situation actuelle qui est telle que les déplacements se faisant au départ / ou vers ce secteur sont en très grande majorité des déplacements motorisés et donc polluants.</i></p>	<p>Aucune mesure spécifique liée au cadre naturel n'est apportée aux zones d'habitat du quartier de Bierghes-Strihoux. Notons toutefois la présence d'une zone d'aléa d'inondation le long du Radoux où les recommandations émises par le SSC devraient être suivies en cas d'urbanisation.</p> <p>En dehors des zones d'habitat, des reconversions de zones agricoles en zones d'espaces verts sont proposées, elles ont pour objectif la protection des berges du Radoux et de zones humides. Ces reconversions sont également surimprimées de périmètres de liaison écologique.</p> <p>Au sud-est de la zone le déclassement d'un périmètre d'intérêt paysager est préconisé. Ce périmètre était constitué d'un ancien alignement d'arbres et ne constitue pas en soi un paysage. Dans ce même périmètre, une plantation d'arbres est proposée afin de compléter le réseau de haies existant mais discontinu.</p> <p>Trois points de vue remarquable sont également proposés à l'est de la rue du Radoux et mettent en évidence le paysage lié au cours d'eau.</p> <p><i>La mise en œuvre de certaines actions (instauration de périmètres de liaison écologique, plantation de haies) permet de conforter le paysage écologique. Un déclassement de périmètre d'intérêt paysager est également proposé au niveau d'un ancien alignement d'arbres qui ne constitue pas un paysage en soi.</i></p>



WISBECQ



**Caractéristiques du village :**

La commune de Rebecq accueille sur son territoire une partie de l'ancien village de Saintes, le hameau de Wisbecq.

Ce secteur, moins urbanisé, est traversé par la ligne TGV véritable coupure entre le nord et le sud de ce territoire.

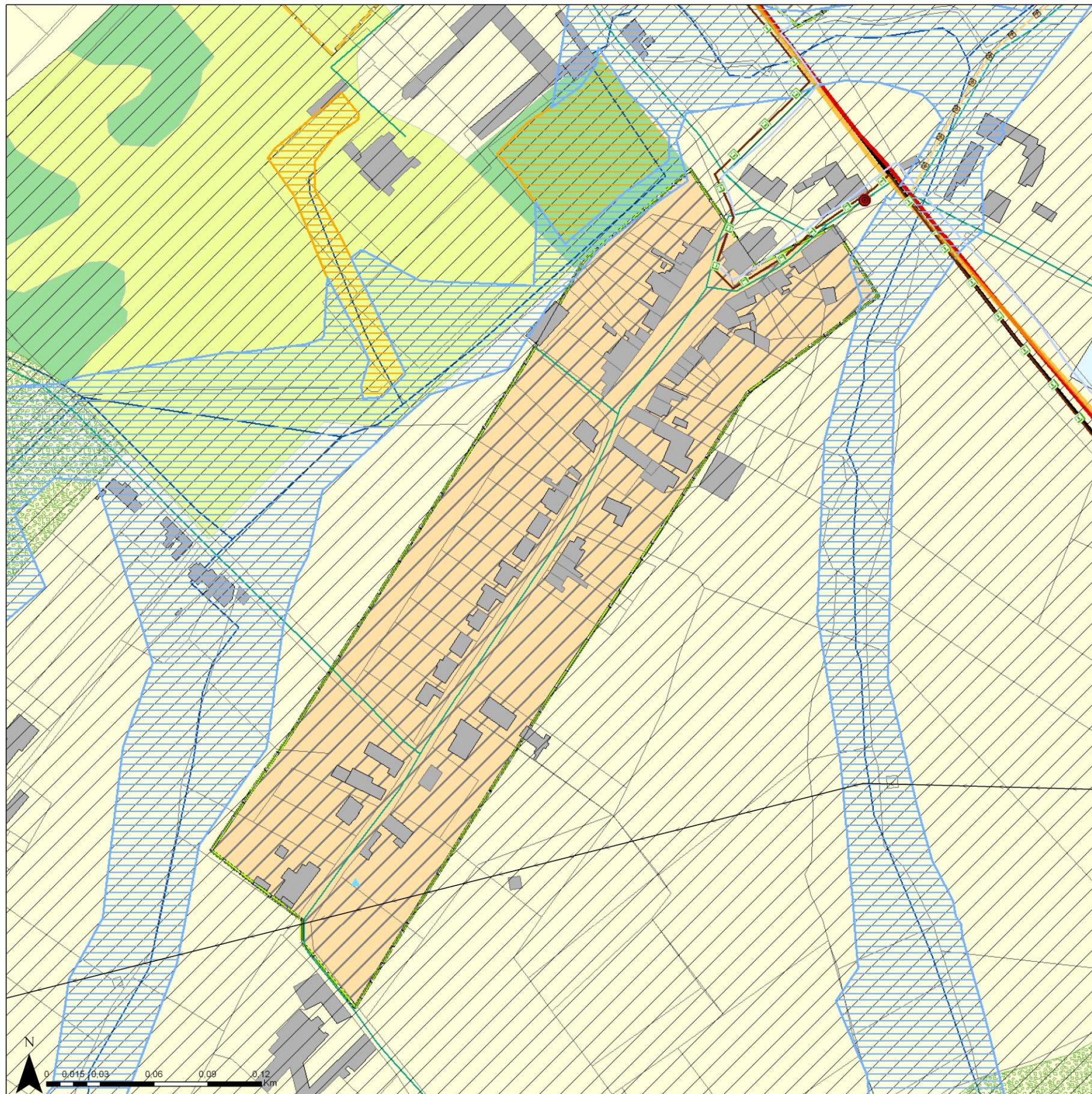
Le hameau de Wisbecq s'est développé à partir du Moyen-âge non loin du château. Structuré autour de son église, le hameau s'est étendu de manière linéaire, le long de la rue de la Bruyère.

Les maisons donnant sur la place de l'église ont gardé leur charme d'antan et composent un petit bourg pittoresque du Brabant wallon.

Près de 5 biens sont repris à l'Inventaire du patrimoine monumental de la Belgique. Le château et la ferme de Wisbecq sont classés comme monument et site.

C





HIERARCHIE DU VILLAGE : HAMEAU

Les densités présentes y sont moyennes.

Objectifs :

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

Cadre bâti

Superficie des zones

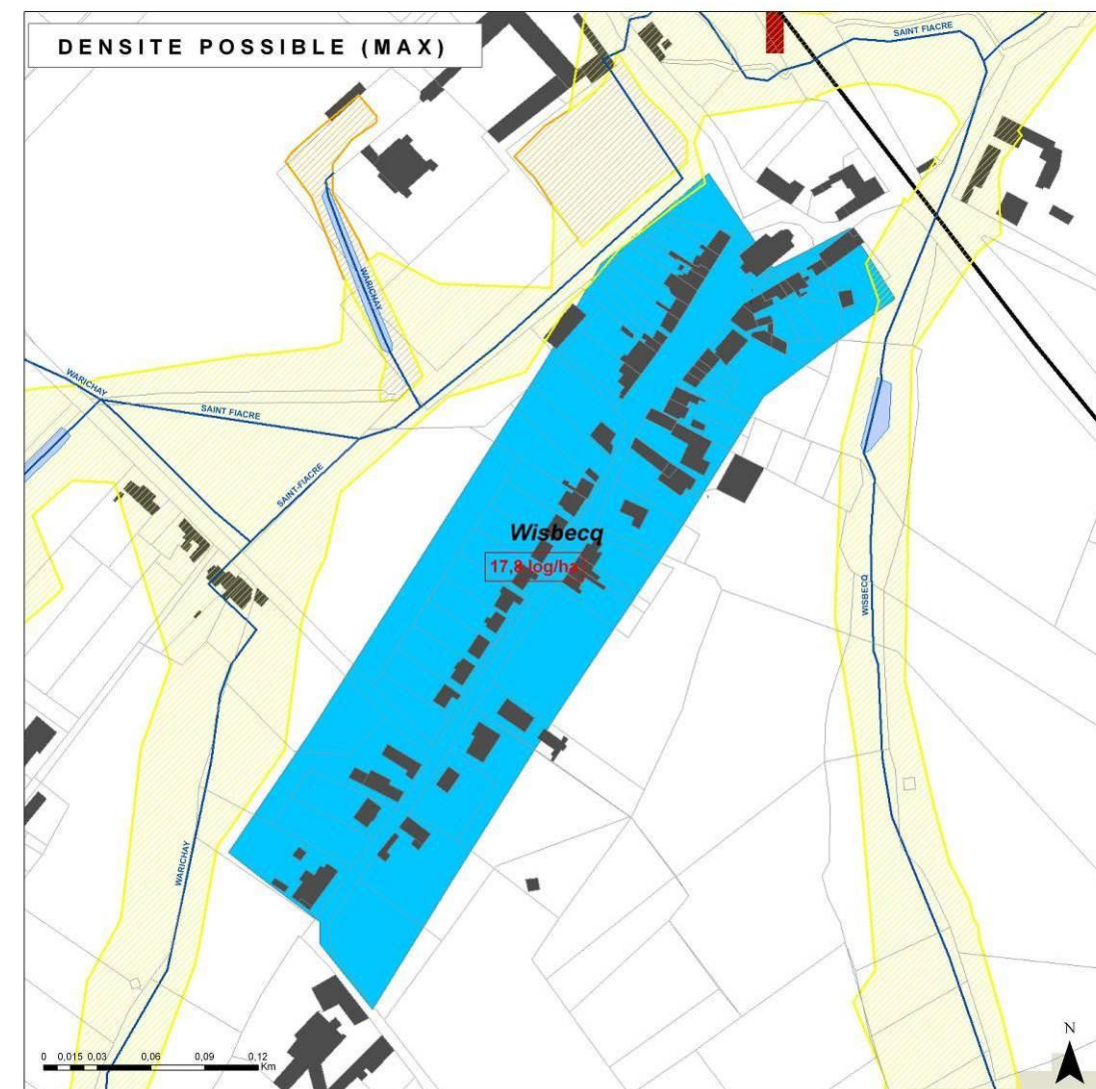
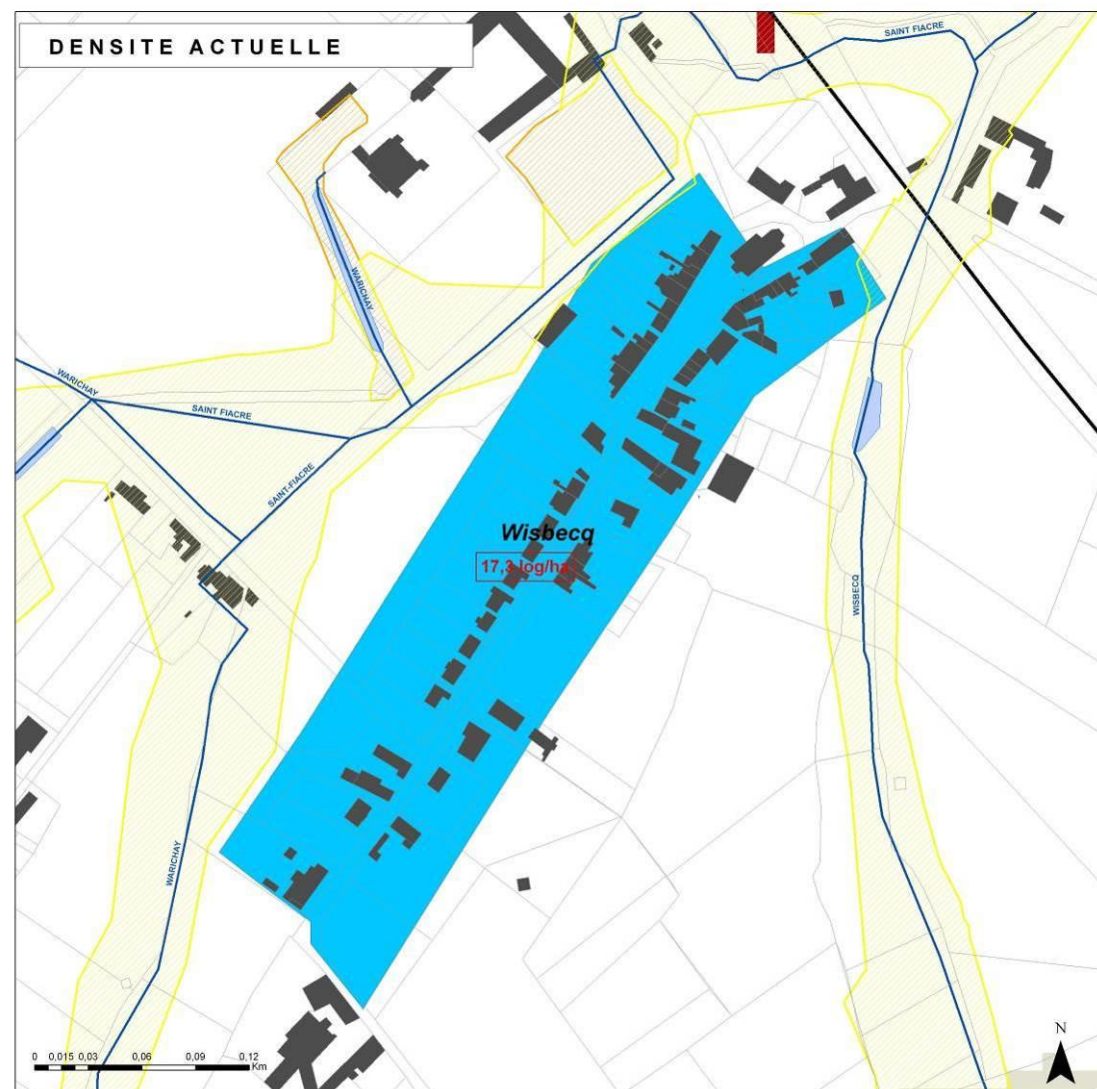
Zone d'habitat à densité moyenne	3,3 ha
----------------------------------	--------

Cadre naturel

- Les versants du Warichay et du Wisbecq présentent un aléa d'inondation faible voire moyen mais ces derniers ne touchent aucune zone d'habitat du hameau (excepté un morceau de parcelle au nord-est).
- Le village est enclavé dans un périmètre d'intérêt paysager au Plan de Secteur.

Mobilité

- L'aménagement d'un dispositif de sécurisation à effet ralentisseur est préconisé à l'entrée du village au niveau de la rue de Quenast.
- La desserte du village par le réseau Proxibus et le réseau TEC (variante L.471) est maintenue.
- La création d'un itinéraire cyclable est recommandée afin de relier Rebecq et le Croly à Bierghes via Wisbecq. Cet itinéraire emprunterait la rue Bruyère et la rue d'Overschies.



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

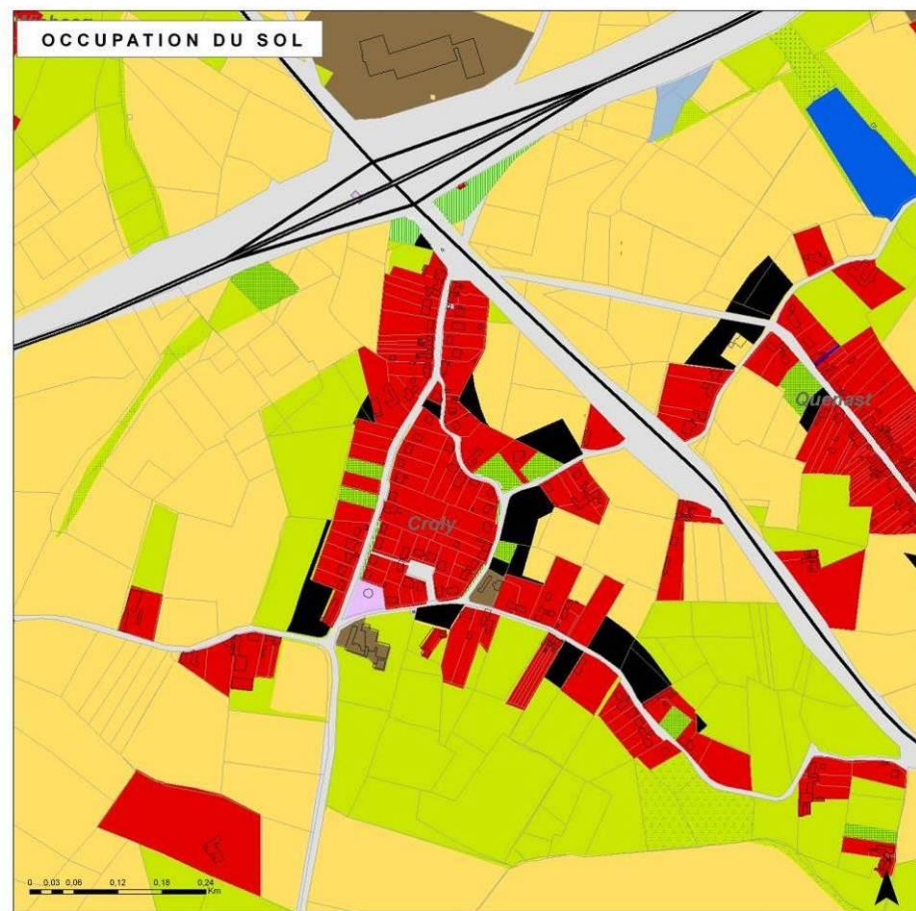
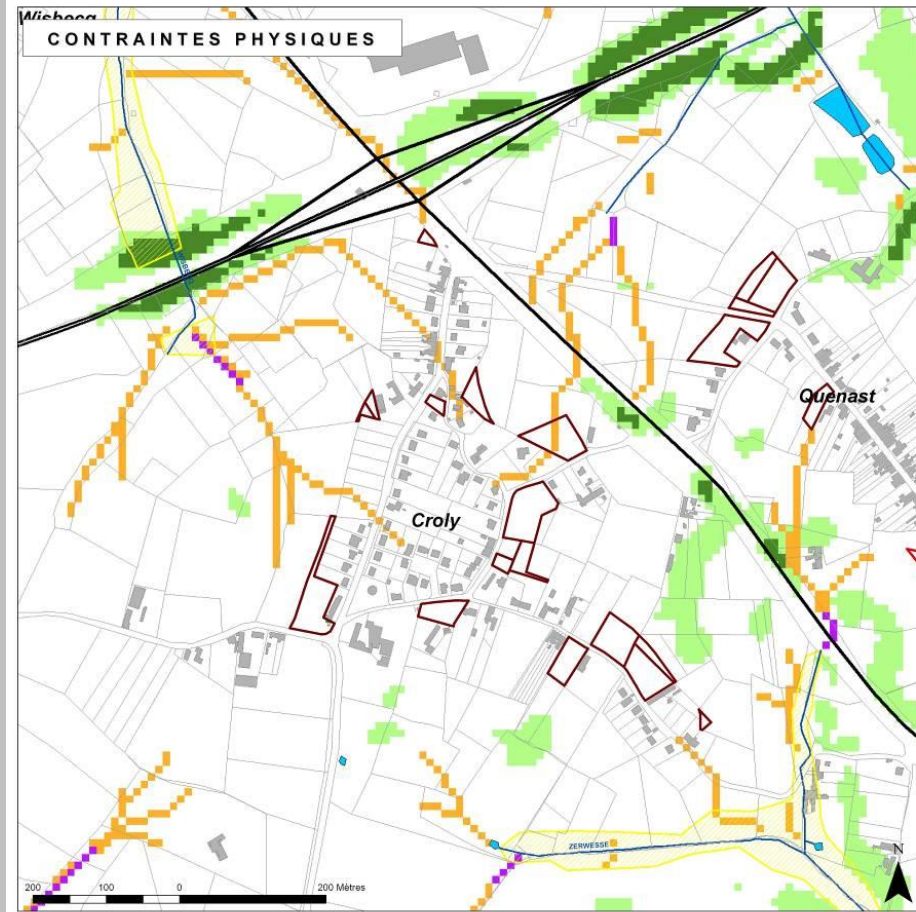
- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

Les densités à Wisbecq ne vont pas beaucoup évoluer étant donné le peu de réserves foncières restantes et les densités recommandées par le SSC (15-25 log/ha).

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Wisbecq forme un hameau bâti en front de rue.</p> <p>Le SCC classe ce hameau en zone urbanisable de densité moyenne ce qui nous semble pertinent au regard de ses caractéristiques.</p> <p>En effet, le village de Wisbecq, proche de la rue de Bierghes, est desservi par le Proxibus permettant de rejoindre les centres villageois les plus proches.</p> <p>Une partie de la zone urbanisable proche du Château de Wisbecq est concernée par un faible risque inondation qui devra être pris en compte dans tout projet d'aménagement.</p> <p><i>Le SSC ne transformera pas le hameau mais aidera plutôt à garder en l'état les caractéristiques actuelles. Au vu des caractéristiques du secteur, les dents creuses pourront être urbanisées mais le hameau ne connaîtra pas d'évolutions majeures.</i></p>	<p>Les problématiques de mobilité sont peu présentes au sein de ce hameau.</p> <p>Dans le but de développer l'usage des modes doux à l'échelle de la commune, le SSC propose de créer un itinéraire cyclable afin de relier Rebecq et le Croly à Bierghes via Wisbecq. Cet itinéraire emprunterait la rue Bruyère et la rue d'Overschies.</p> <p>La réalisation d'un tel itinéraire n'engendrera pas d'impacts environnementaux négatifs significatifs mais permettra au contraire d'améliorer le cadre de vie et de participer au développement des modes doux et donc indirectement à la baisse de l'usage de la voiture pour les trajets de courte durée.</p> <p>Afin de sécuriser l'entrée du village depuis la rue de Quenast, le SSC recommande vivement l'aménagement d'un dispositif de sécurisation à effet ralentisseur à l'intersection des deux axes.</p> <p><i>En synthèse, les aménagements proposés dans le SSC devraient améliorer le cadre de vie général en améliorant les conditions d'accessibilité et de sécurité du village tout en garantissant son caractère rural et résidentiel et en mettant en valeur ses paysages.</i></p>	<p>Aucune recommandation relative au cadre naturel n'est proposée au sein du village de Wisbecq.</p> <p>La vallée du Saint-Fiacre et de ses affluents (Wisbecq et Warichay) présente un aléa d'inondation qualifié de faible. Elle n'est toutefois pas située en zone urbanisable et ne présente donc pas de problèmes liés aux inondations.</p> <p><i>Le SSC n'apporte aucune mesure relative au cadre naturel pour le village de Wisbecq.</i></p>

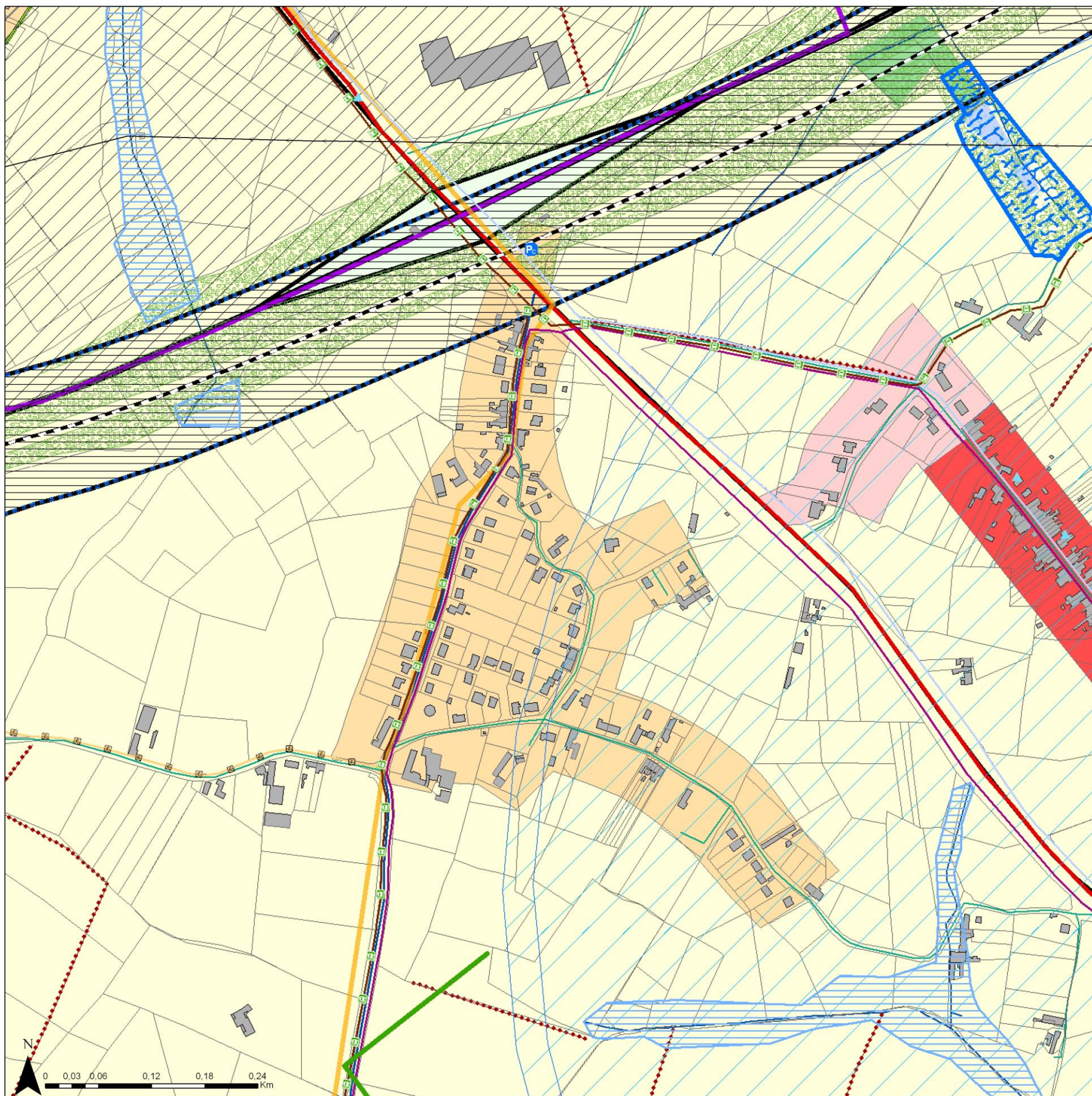


CROLY



**Caractéristiques du village :**

- Le hameau du Croly est repris en zone d'habitat à caractère rural au Plan de Secteur.
- Il doit son développement à sa proximité avec l'échangeur 24 et l'entrée de l'autoroute vers Bruxelles.
- Il s'agit d'une zone à vocation exclusivement résidentielle qui s'est principalement développée sur le mode de l'habitat pavillonnaire, homogène et consommateur d'espace.
- L'urbanisation s'est organisée le long de la voirie principale puis vers l'intérieur sous forme de lotissement.
- Aucun bien n'est repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique.



## HIERARCHIE DU VILLAGE : HAMEAU

Les densités présentes y sont moyennes.

### Objectifs :

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

### Options et mesures d'aménagement du territoire

#### Cadre bâti

#### Superficie des zones

Zone d'habitat à densité moyenne	10,6 ha
----------------------------------	---------

#### Cadre naturel

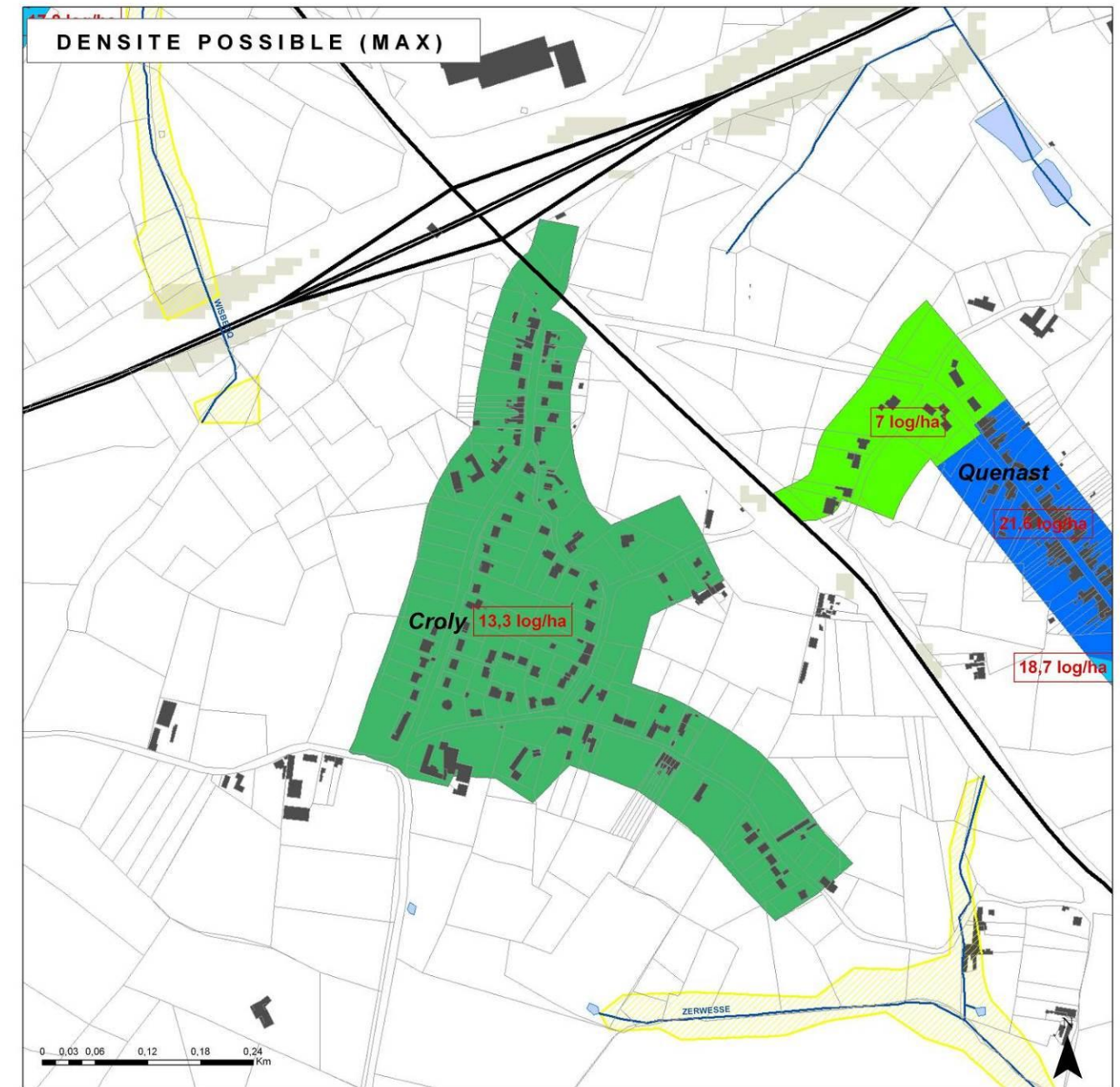
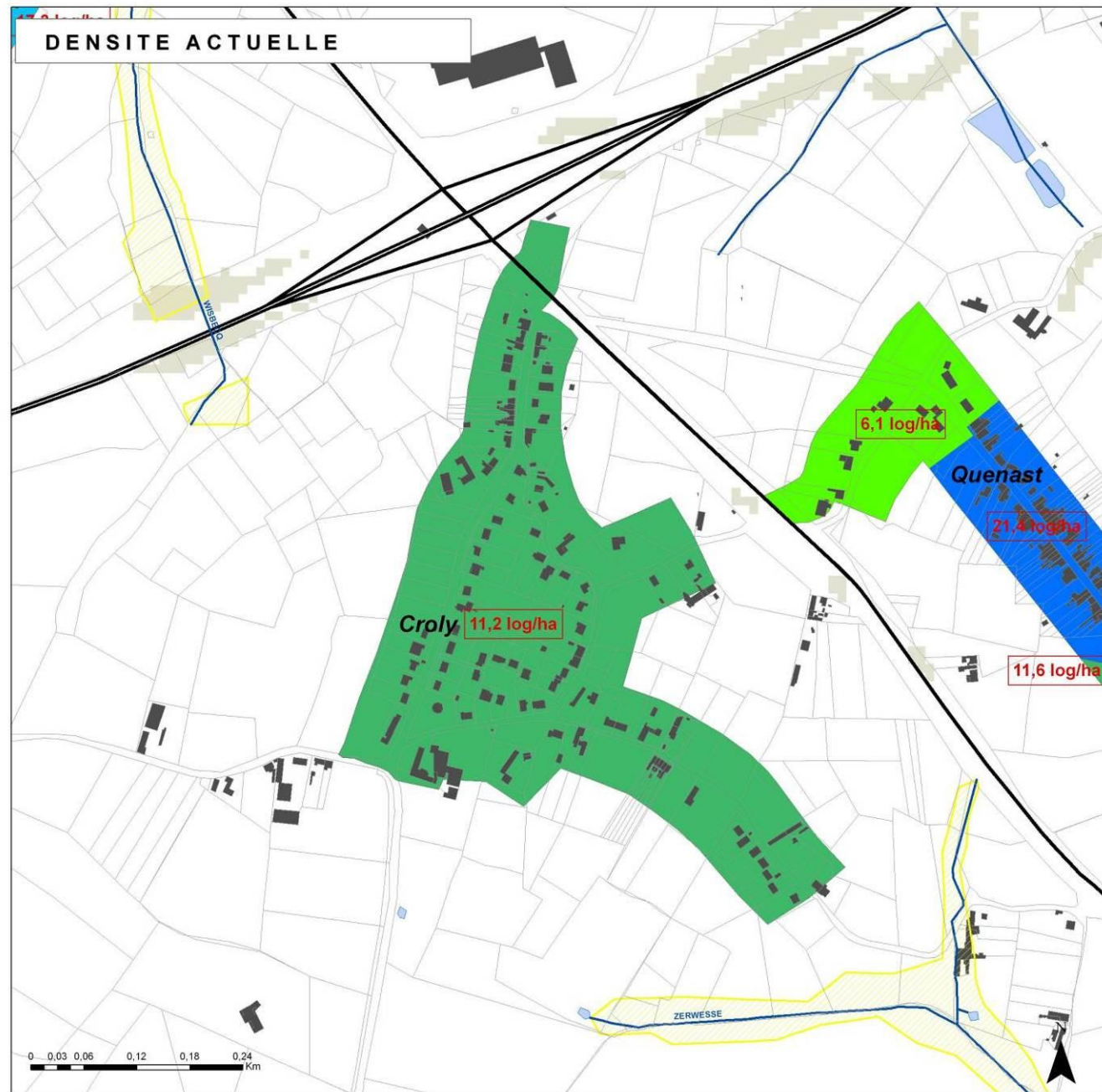
Du point de vue du cadre naturel, quelques précisions sont apportées :

- L'inscription d'un périmètre de liaison écologique autour des talus de la voie ferrée et de l'autoroute.
- L'inscription d'un point de vue remarquable donnant à voir sur la carrière de Quenast et le Moulin de Croly.

#### Mobilité

Le SSC recommande :

- la création d'un parking destiné au covoiturage au niveau du rond-point entre la rue Sainte-Renelde et la Route industrielle ;
- le raccordement du hameau au réseau cyclable avec la création d'un tronçon le long du Chemin du Petit Spinois ;
- de reprendre la Route industrielle dans le réseau régional de transit ;
- de maintenir tel quel le réseau de transports en commun (TEC L.116) et le Proxibus ;
- d'enlever le périmètre de réservation qui existe autour de la voie ferrée à grande vitesse.



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

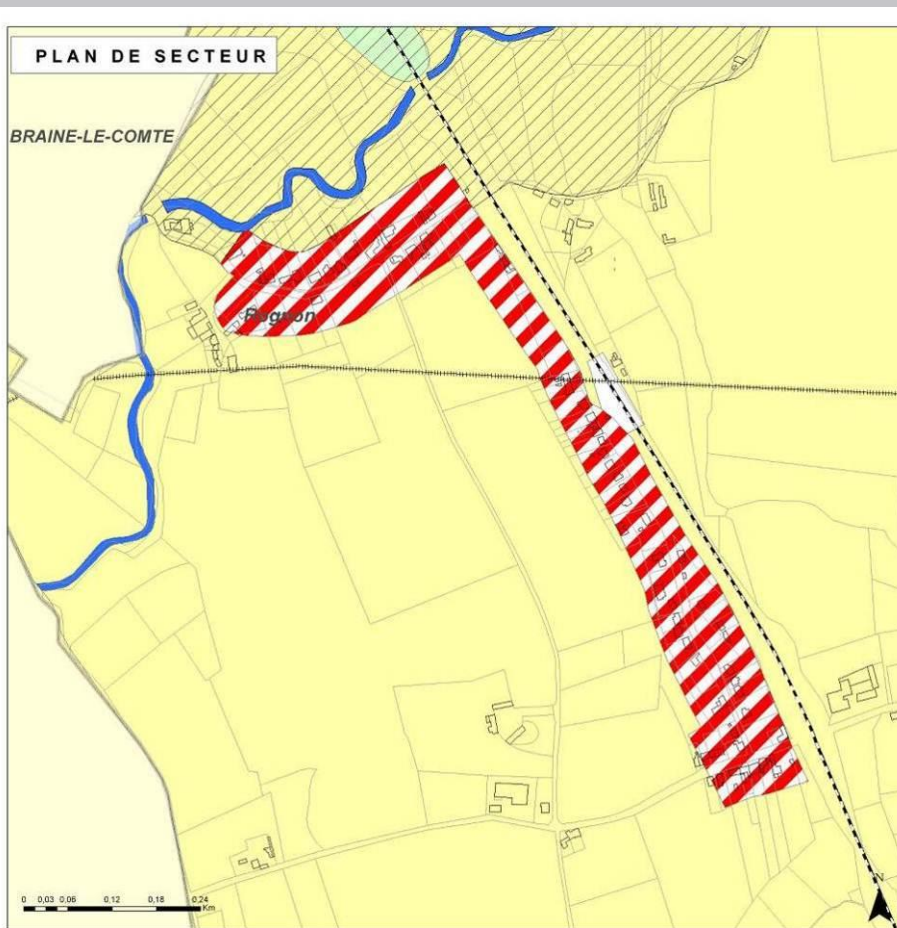
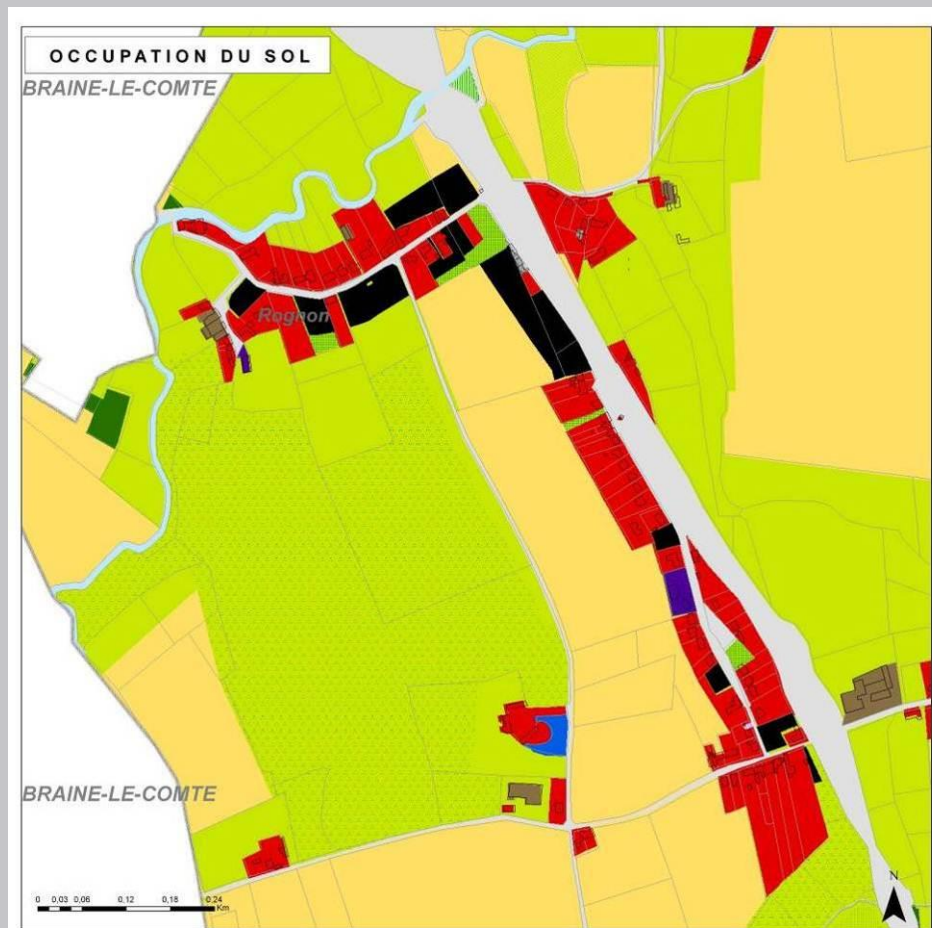
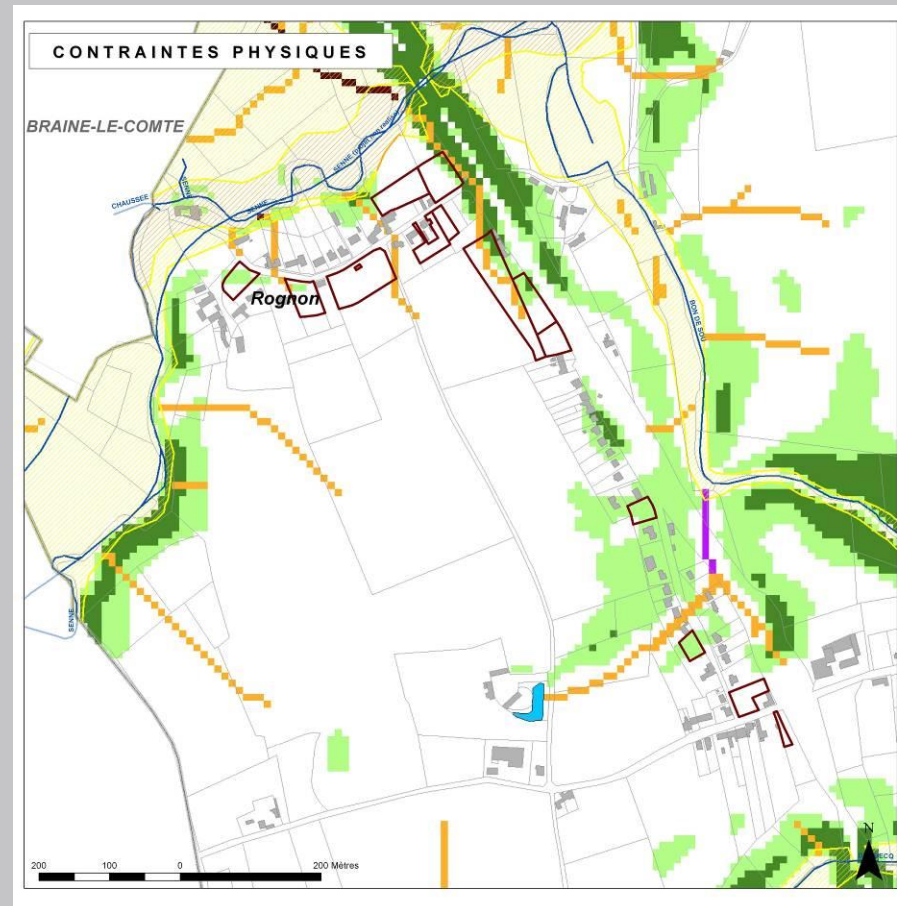
La densité nette moyenne de ce hameau est de 11,2 log/ha. Le SSC préconise une densité moyenne de 15-25 log/ha. Au vu des réserves foncières restantes, la zone pourrait atteindre 13,3 log/ha ce qui s'approche des densités recommandées par le SSC.



CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le hameau de Croly situé au sud du chemin de fer et de l'autoroute s'étend le long de la rue de Sainte-Renelde et de la rue Crollies. Il forme un quartier résidentiel de la commune, relativement proche du centre de Rebecq.</p> <p>Le SCC préconise une urbanisation avec des densités moyennes (15-25 log/ha) sur l'ensemble du hameau. Cette perspective nous semble pertinente au vu de la composition et des caractéristiques du secteur.</p> <p>En effet, en termes de mobilité, le Proxibus passe par la rue de Sainte-Renelde qui permet aux habitants de Croly de descendre très rapidement au centre de Rebecq.</p> <p>Le secteur n'est pas concerné pas des contraintes physiques qui pourraient contraindre l'urbanisation.</p> <p>Notons par ailleurs qu'il reste un bon nombre de réserves foncières dans ce secteur.</p> <p><b><i>Les préconisations du SSC ne devraient pas bouleverser le hameau de Croly. En effet, celui-ci devrait conserver son caractère villageois et paisible.</i></b></p>	<p>Les mesures en matière de mobilité proposées par le SSC sur le hameau du Croly sont peu nombreuses et n'auront pas ou peu d'impacts sur l'environnement existant.</p> <p>Le parking destiné au covoiturage serait situé sur une zone déjà en partie imperméabilisée. Toutefois, il conviendrait de réaliser un traitement paysager de la zone afin qu'il ne s'agisse pas d'un simple parking, offrant une vue peu agréable. La plantation de haies tout autour du site serait une bonne idée afin de diminuer l'impact paysager.</p> <p>Le raccordement du hameau au réseau cyclable n'engendrerait pas non plus d'impacts négatifs excepté durant la période des travaux s'il s'agit d'une piste cyclable en site propre. Dans le cas d'une piste cyclable suggérée, les travaux seraient encore plus légers.</p> <p><b><i>En synthèse, les aménagements proposés dans le SSC devraient améliorer le cadre de vie général en améliorant les conditions d'accessibilité et de mobilité en général tout en garantissant le caractère rural et résidentiel du hameau et en mettant en valeur ses paysages.</i></b></p>	<p>Les talus de la ligne de TGV et de l'autoroute sont proposés pour être reconvertis en zones d'espaces verts. Ils sont actuellement principalement situés en zone agricole. Une reconversion en zones d'espaces verts permettrait de renforcer le rôle écologique de la ligne de chemin de fer ainsi que de maintenir voire développer la biodiversité au sein de la commune.</p> <p>Le déclassement du périmètre de réservation surimprimé au niveau de l'autoroute et de la voie de chemin de fer est justifié du fait que la construction de ces deux voies de communication soit déjà réalisée.</p> <p>Au niveau des reconversions, les étangs communaux sont proposés pour être reconvertis en zones d'espaces verts. Ils sont également munis en surimpression d'un périmètre d'intérêt biologique et/ou écologique dont les recommandations du SSC seraient comparables à celles de Sites de Grands Intérêt Biologique.</p> <p>La plantation de haies et d'alignements d'arbres supplémentaires est également conseillée. Ceux-ci permettent de renforcer le réseau écologique et de limiter les phénomènes de ruissellement et de coulées boueuses en favorisant l'infiltration des eaux pluviales. Il faudra veiller au choix des espèces et des emplacements afin de ne pas obstruer le champ des points de vue remarquables identifiés.</p> <p><b><i>Au niveau du hameau de Croly, les mesures proposées par le SSC (plantations de haies, reconversion en zones d'espaces verts) tendent à préserver et à renforcer le réseau écologique au niveau des deux axes majeurs de communication de la commune. Ces mesures permettent également de se prémunir contre les phénomènes de ruissellement en préservant des surfaces perméables.</i></b></p>

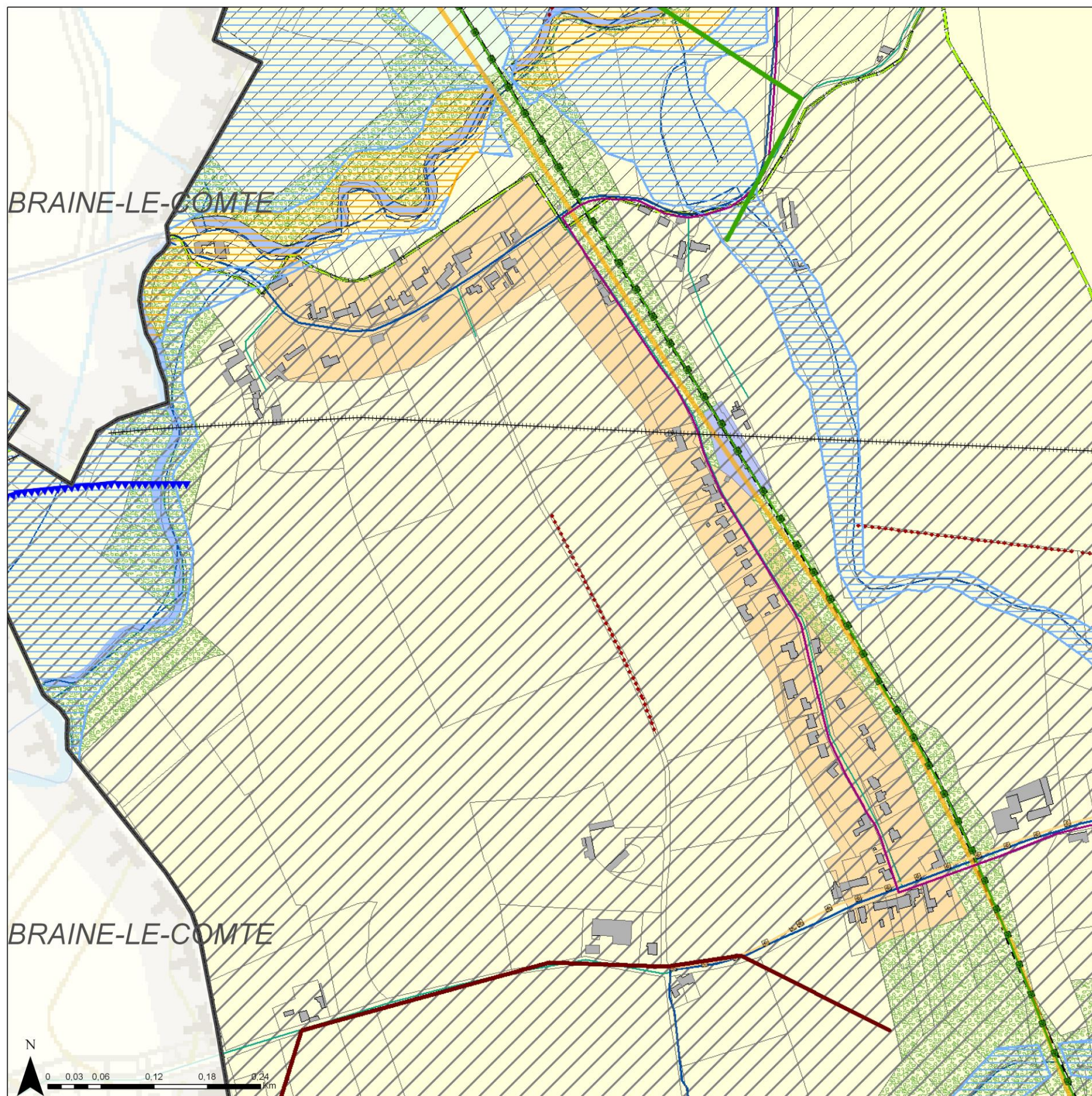


ROGNON



**Caractéristiques du village :**

- Le nom de Rognon est dû à la seigneurie du même nom qui existait au 13<sup>ème</sup> siècle. Pendant des siècles, la terre de Rognon appartenait aux Trazegnies. Vers 1740, ce village représentait 28,5 hectares de superficie, 14 maisons et 50 habitants. Rognon était particulièrement connu pour ses distilleries.
- Longtemps le village eut une vocation agricole affirmée, toutefois, la construction de la ligne de chemin de fer 115 Tubize-Rebecq-Braine-le-Comte à la fin du 19<sup>ème</sup> marqua profondément le paysage alors jusque-là très rural. Outre l'implantation de la ligne, la construction de 3 ponts et de 2 viaducs fut nécessaire pour faire circuler les trains.
- Le hameau de Rognon a désormais une vocation largement résidentielle.
- Le développement s'est fait de manière linéaire le long du chemin de Haute franchise, la typologie principale de l'habitat étant la maison 4 façades.
- Le bâti traditionnel initialement composé de corps de ferme a laissé place à des constructions standardisées et consommatrices d'espace.
- Aucun bien n'est repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique.



HIERARCHIE DU VILLAGE : HAMEAU

Les densités présentes sont moyennes.

**Objectifs :**

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

**Options et mesures d'aménagement du territoire**

**Cadre bâti**

**Superficie des zones**

<b>Zone d'habitat à densité moyenne</b>	<b>6,8 ha</b>
---	---------------

- Une adaptation a été apportée au Plan de Secteur avec l'affectation en zone d'équipements et de services communautaires du site de l'ancienne gare de Rognon aujourd'hui destinée à l'exploitation touristique .

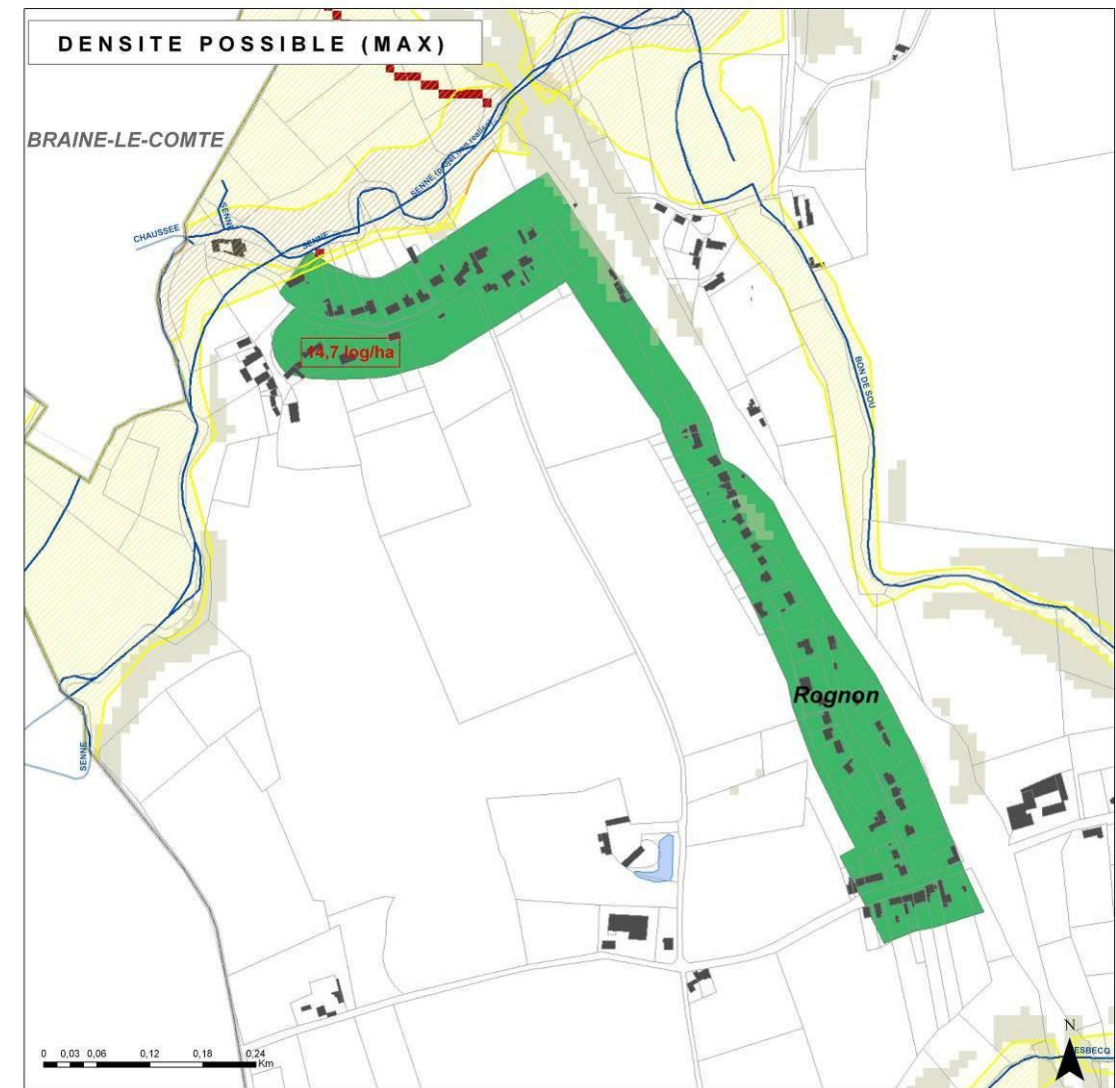
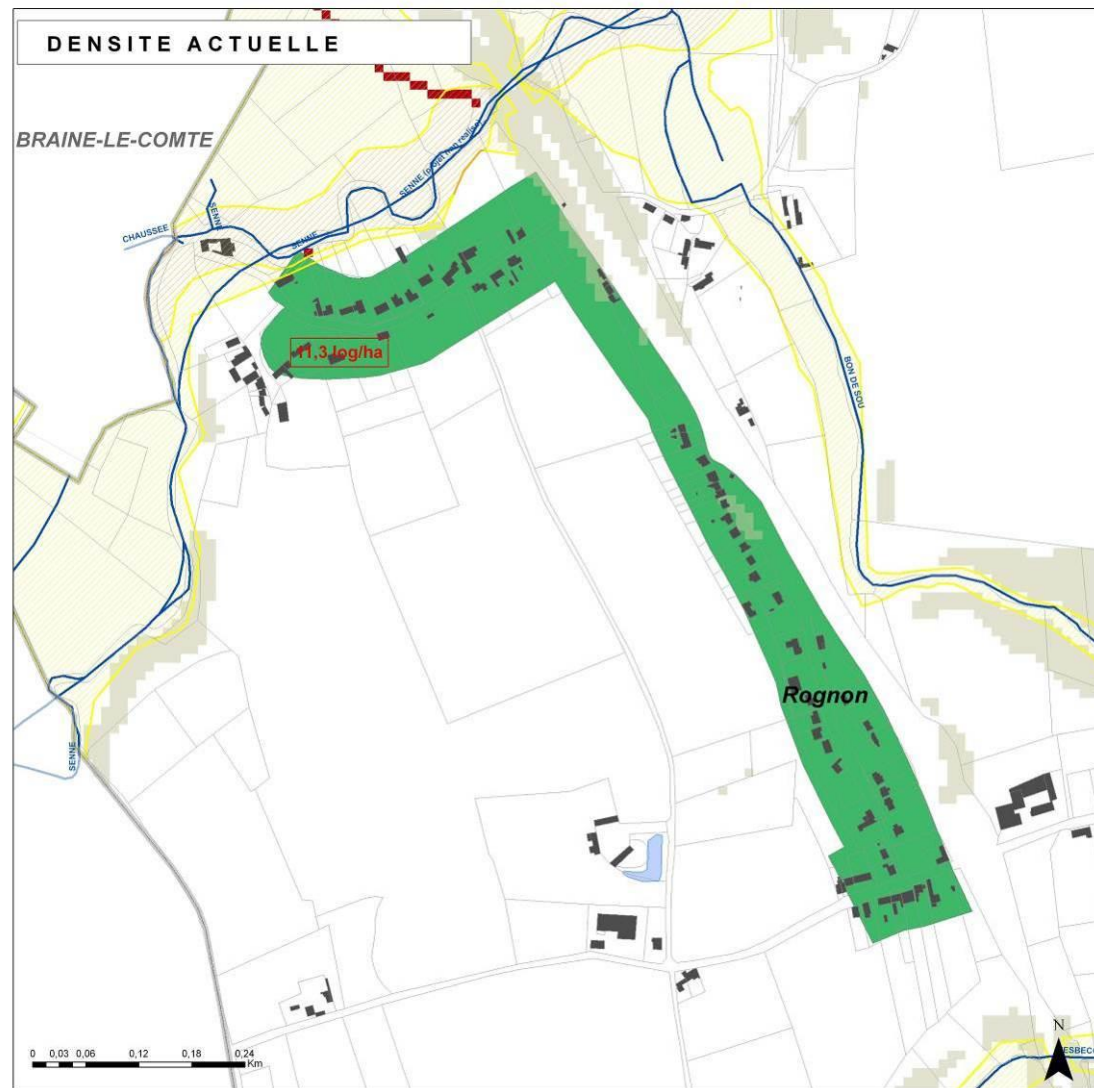
**Cadre naturel**

- L'inscription d'une importante zone d'intérêt paysager est proposée sur les zones agricoles environnantes et correspondant à une partie du paysage de la vallée du Diesbecq.
- Des plantations de haies ou d'alignement sont recommandées afin de compléter le réseau existant
- Un périmètre de liaison écologique le long des berges du Diesbecq et le long du talus de l'ancienne voie ferrée permet d'effectuer une transition ces sites et la zone agricole ou la zone d'habitat de Rognon. Ce périmètre constitue également un facteur de préservation et de développement de la biodiversité.
- Un point de vue remarquable depuis la Vallée des Oiseaux vers le paysage situé entre la vallée du Diesbecq et le chemin de Basse Franchise est à préserver.
- Une ligne de vue à préserver a également été identifiée : elle offre de belles vues vers la vallée de l'lesbecq ainsi que sur les champs présents sur le versant opposé.

**Mobilité**

Du point de vue de la mobilité, un certain nombre de mesures sont recommandées. A savoir :

- Le maintien du statut des voiries : desserte locale pour le Chemin de Haute franchise et desserte communale pour le Chemin de Basse franchise ;
- Le maintien de la ligne TEC variante L116 ;
- Le raccordement du hameau au hameau de la Rue Haute et à Rebecq centre par la création d'un itinéraire cyclable le long du Chemoin Maurice Bouvette ;
- La reconversion des anciennes voies ferrées en RAVeL.



### DENSITES

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

### FOND DE PLAN

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

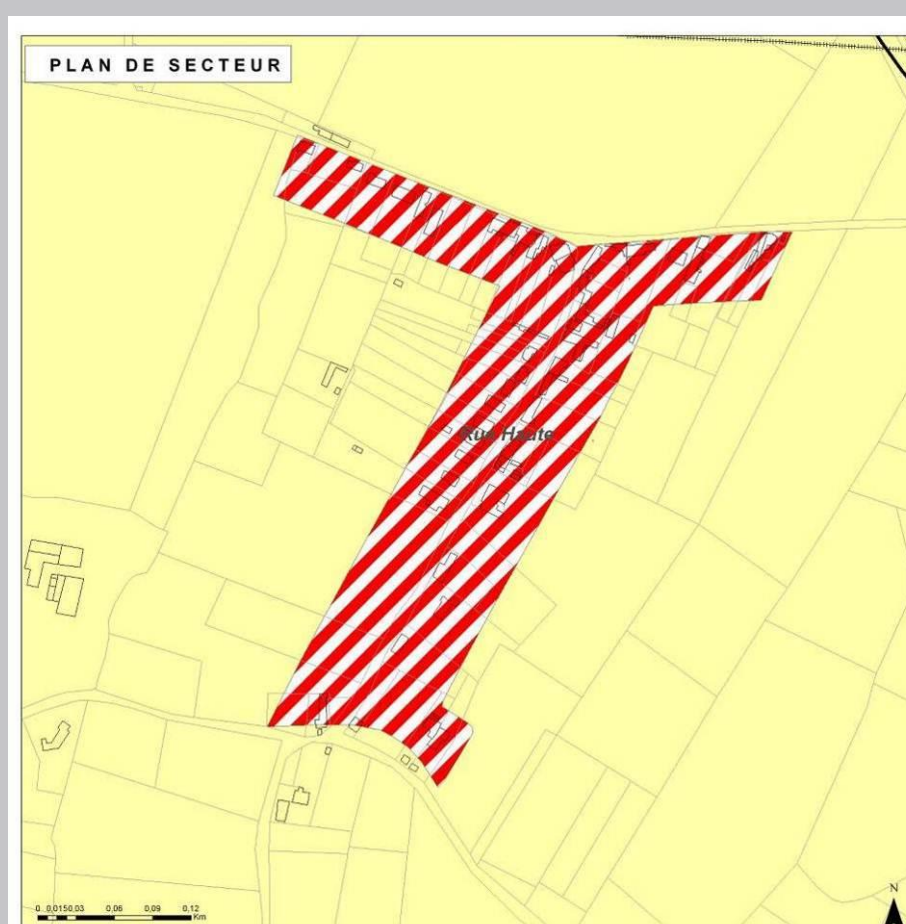
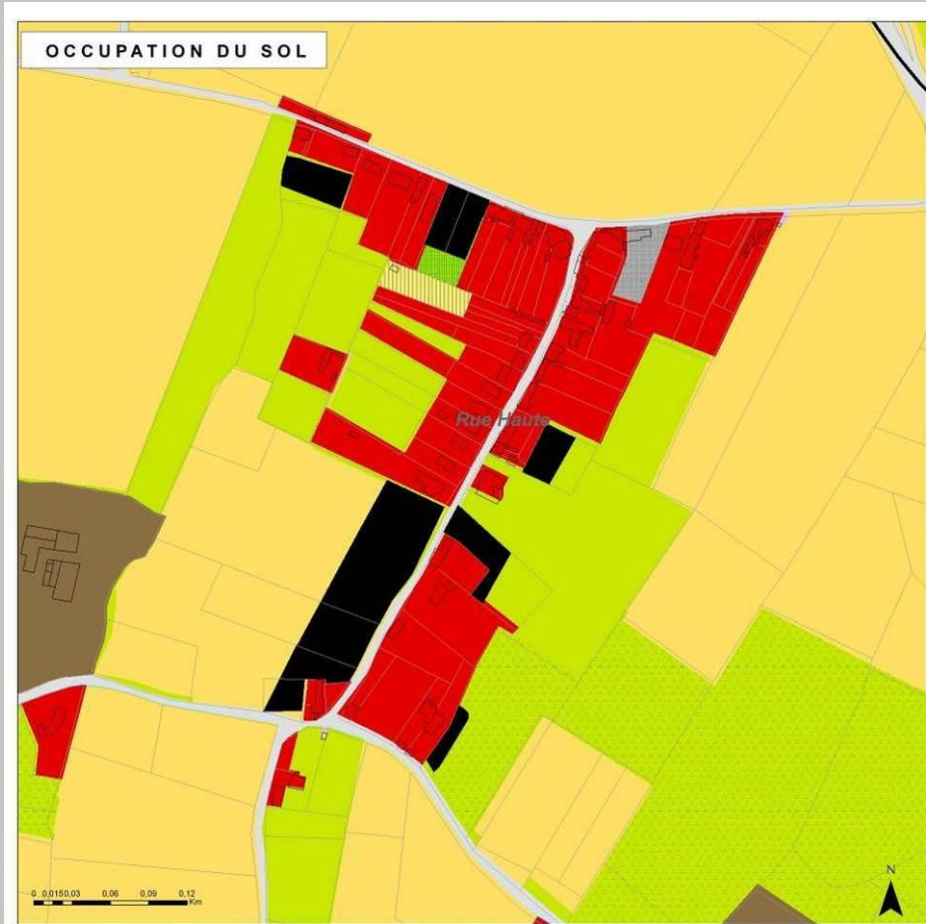
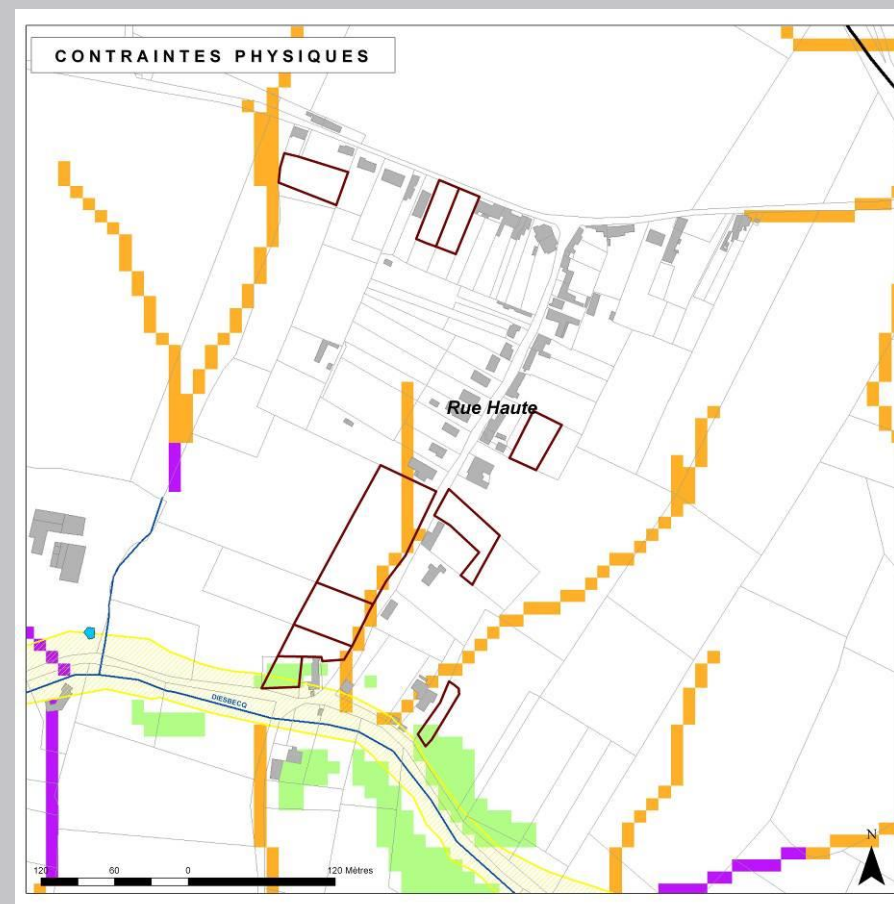
La densité nette actuelle de Rognon est de 11,3 log/ha. Le SSC recommande une densité moyenne de 15-25 log/ha, ce qui amènerait la zone, au vu de ses réserves foncières, à une densité de 14,7 log/ha. Cette densité raisonnable s'approche de celles recommandées par le SSC.

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Rognon forme un hameau bâti en front de rue. Le Schéma de Structure Communal envisage de classer une grande partie du secteur en zone urbanisable de densité moyenne. Ce classement nous semble pertinent au vu des caractéristiques du hameau.</p> <p>En effet, du point de vue de la mobilité, ce hameau n'est pas relié directement à un centre urbain accueillant services et commerces. Il n'est pas desservi par les transports en commun mais le Schéma de Structure Communal préconise une variante sur le tracé de la ligne 116 permettant ainsi de desservir le secteur.</p> <p>En matière de mobilité douce et de mise en valeur du hameau, le Schéma de Structure Communal préconise la reconversion de l'ancienne voie ferrée en Ravel.</p> <p>Notons la présence dans ce hameau de fortes pentes pouvant contraindre l'urbanisation.</p> <p><i>Dans l'ensemble, le SSC n'envisage pas de changements majeurs sur ce secteur de la commune en raison de son relatif isolement. L'objectif est de conserver les caractéristiques actuelles du hameau en limitant l'arrivée massive d'habitants.</i></p>	<p>Aucune problématique particulière en matière de mobilité n'est à relever dans le hameau de Rognon, si ce n'est qu'il est nécessaire de garantir son caractère résidentiel et sa tranquillité. Aussi, le SSC ne propose aucune mesure, ni recommandation particulière le concernant, excepté la mise en œuvre d'une piste cyclable suggérée reliant le RAVeL au centre du lotissement d'Hautmont le long de l'avenue de la Marbrerie.</p> <p>La mise en œuvre de la piste cyclable suggérée n'induirait que peu d'incidences, excepté la légère perturbation du trafic lors de sa mise en œuvre. Par ailleurs, celle-ci sera bénéfique à la sécurisation des déplacements à vélo.</p> <p><i>En synthèse, l'aménagement proposé dans le SSC devrait améliorer le cadre de vie général en améliorant les conditions d'accessibilité du village tout en garantissant le caractère résidentiel du quartier.</i></p>	<p>La qualité paysagère des environs du hameau de Rognon provient du relief situé autour de la vallée de la Senne. Un classement comme périmètre d'intérêt paysager apparaît donc très pertinent. Une ligne et un point de vue remarquables sont également proposés pour mettre en évidence des points paysagers intéressants.</p> <p>La vallée de la Senne et l'ancienne ligne de chemin de fer sont actuellement situés en zone agricole. Une reconversion en zones d'espaces verts et la mise en place d'une surimpression de liaisons écologiques semble judicieuse afin de mettre en valeur et protéger ces corridors écologiques existants.</p> <p>La vallée de la Senne et son affluent « Bon de Sou » sont prédisposée aux aléas d'inondation, la mise en surimpression d'un périmètre moins propice à l'urbanisation est donc justifiée. Ces zones ne sont toutefois pas situées en zones urbanisables au Plan de Secteur.</p> <p>Les implantations de haies supplémentaires ont ici comme principal objectif de compléter le réseau écologique en reliant entre elles les haies existantes, assez limitées à proximité de Rognon.</p> <p><i>Le village de Rognon est situé dans un environnement paysager de qualité. Les mesures ont ainsi vocation à mettre ce paysage en valeur. La reconversion des abords de la Senne et de l'ancienne voie de chemin de fer permet de maintenir et de protéger le réseau écologique existant.</i></p>



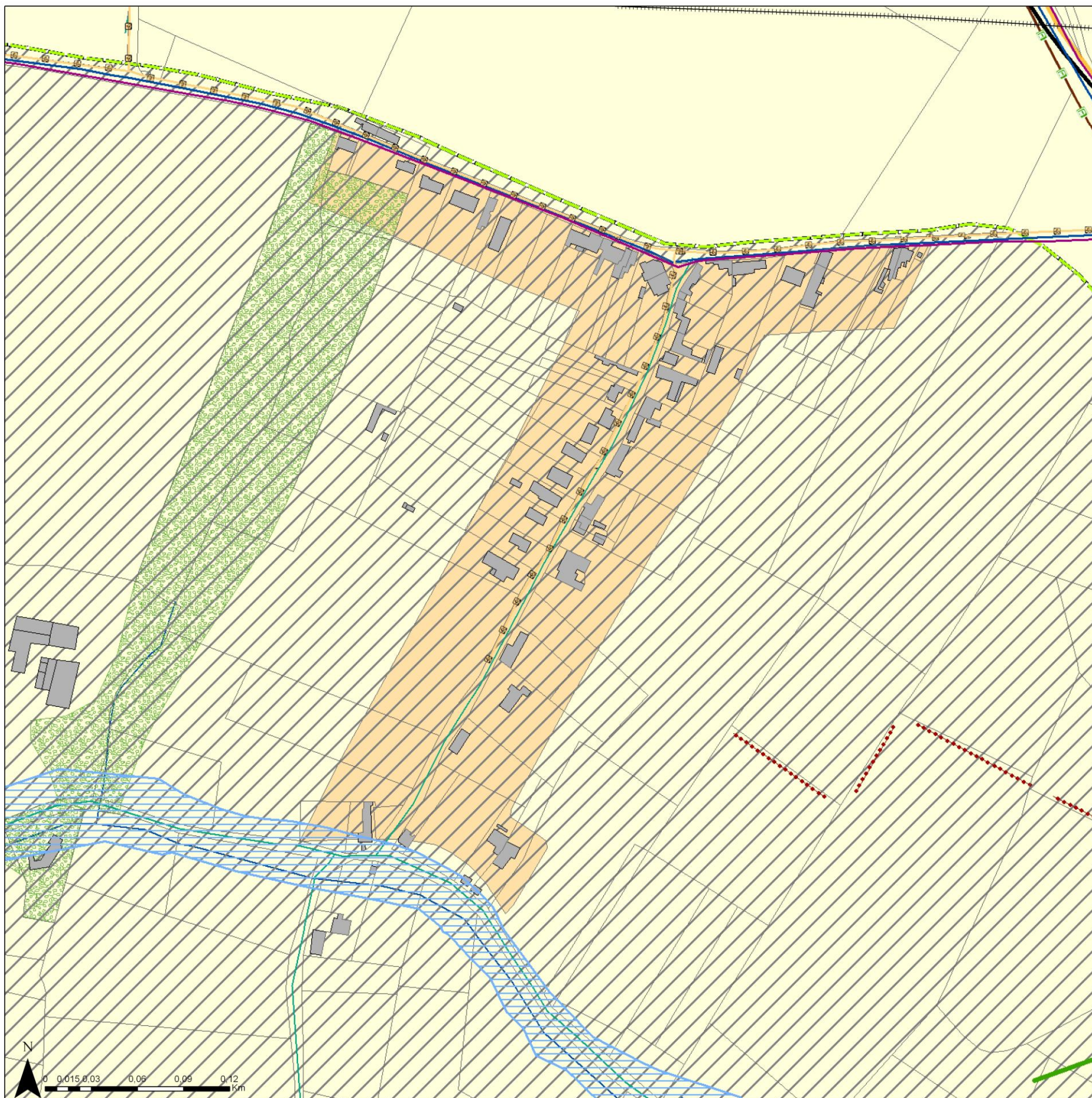


RUE HAUTE



**Caractéristiques du village :**

- Le secteur de la Rue Haute est un hameau de Rebecq qui s'est urbanisé le long de deux voiries d'importance communale, donnant ainsi une forme en « Y » à la zone d'habitat à caractère rural au Plan de Secteur.
- Ce hameau est de manière quasi exclusive à la fonction résidentielle.
- Aux origines du village, celle-ci accompagnait la vocation agricole des bâtiments traditionnels : il reste çà et là quelques fermettes, témoins de cet héritage rural.
- Avec l'essor de l'urbanisation, de nombreuses maisons de type pavillonnaire sont venues s'installer dans les interstices.
- A l'échelle du village, de nombreuses parcelles restent encore urbanisables.
- Aucun bien n'est repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique, aucun n'est classé.



HIERARCHIE VILLAGES : HAMEAU

Les densités présentes y sont moyennes.

Objectifs :

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

Cadre bâti

Superficie des zones

Zone d'habitat à densité moyenne	5 ha
----------------------------------	------

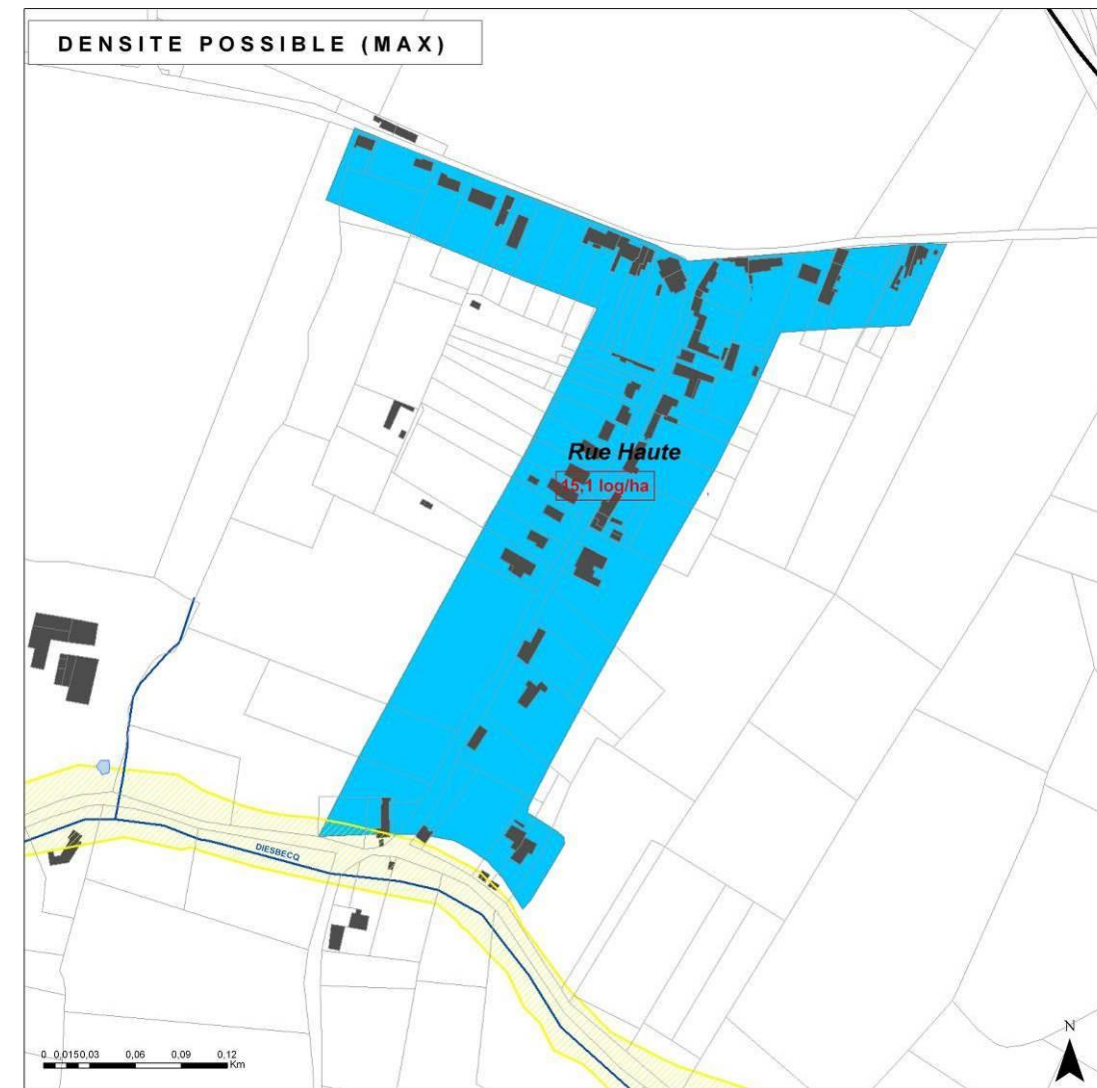
Cadre naturel

Différentes mesures sont proposées :

- L'inscription d'une importante zone d'intérêt paysager est proposée sur les zones agricoles environnantes et correspondant à une partie du paysage de la vallée du Diesbecq.
- Des plantations de haies entre les parcelles ou en front de rue sont recommandées afin de verdurer le hameau.
- A l'ouest du hameau, un périmètre de liaison écologique permet d'effectuer une transition entre les berges d'un ri affluent du Diesbecq et la zone agricole. Ce périmètre constitue également un facteur de préservation et de développement de la biodiversité.

Mobilité

- Il n'existe pas de problématique particulière en termes de mobilité sur le hameau de la Rue Haute. Le Schéma de Structure préconise la mise en relation de ce dernier avec le centre de Rebecq (via la rue du Marais à Scailles) et le hameau de la Malpensée grâce à la création d'un itinéraire cyclable.
- Le maintien du statut de la Rue Haute (axe de desserte locale) doit garantir la tranquillité des habitants en les protégeant du trafic de transit.



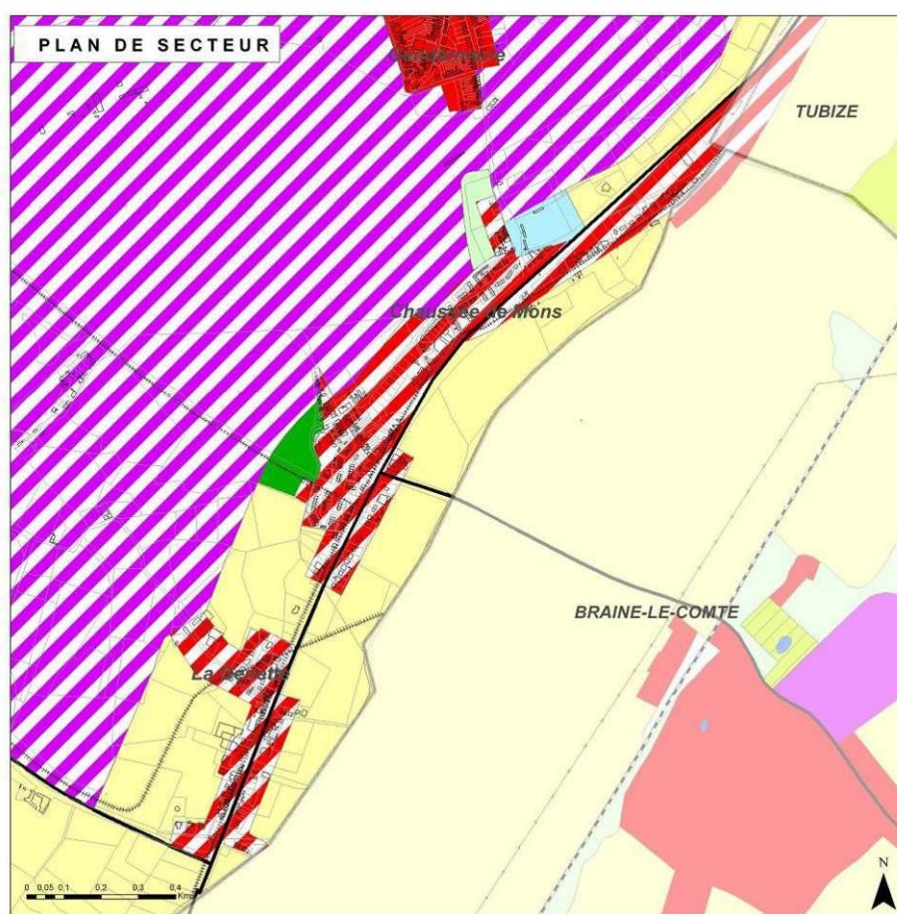
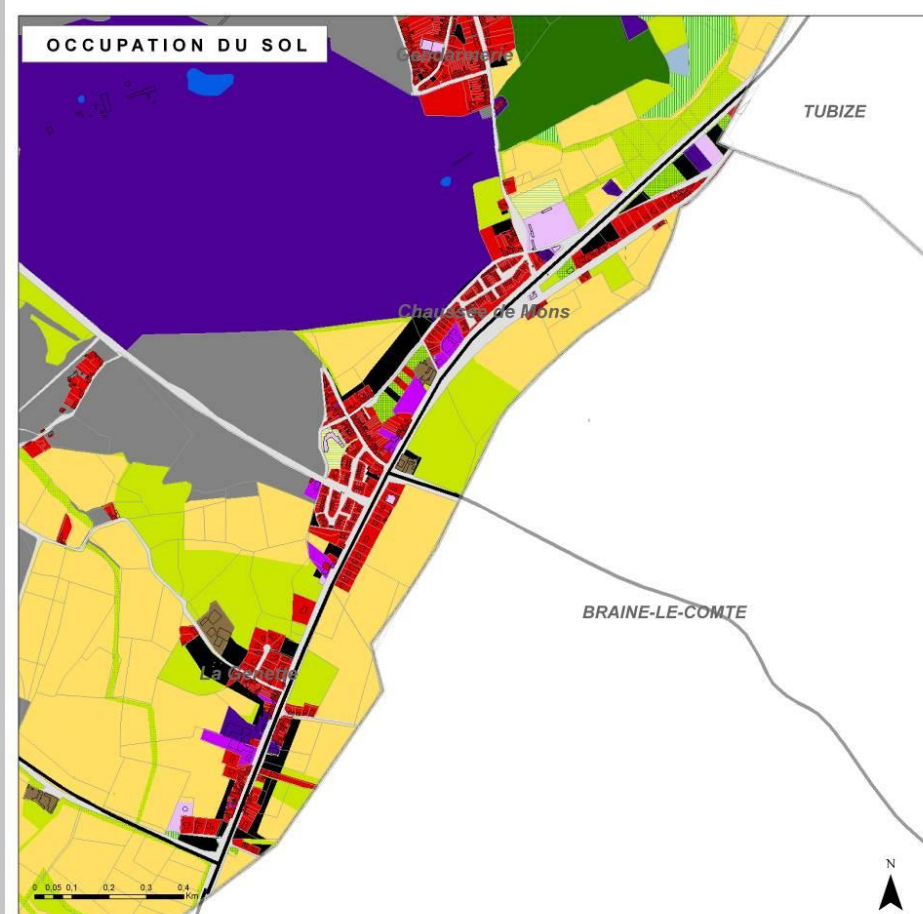
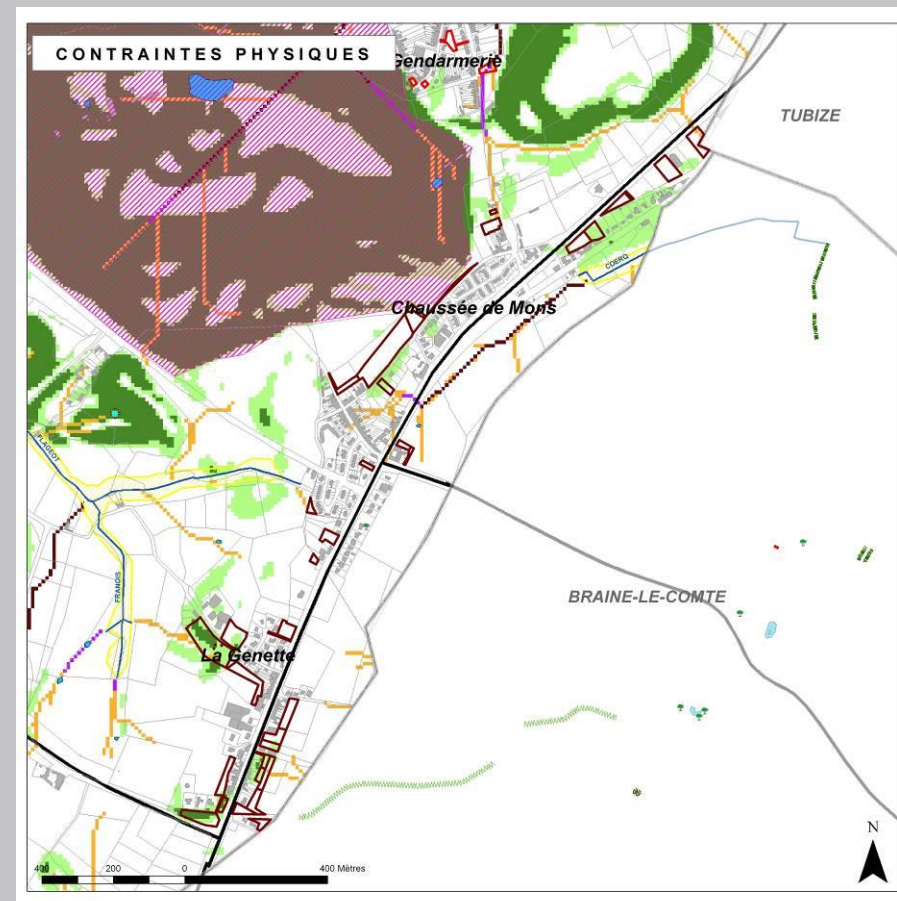
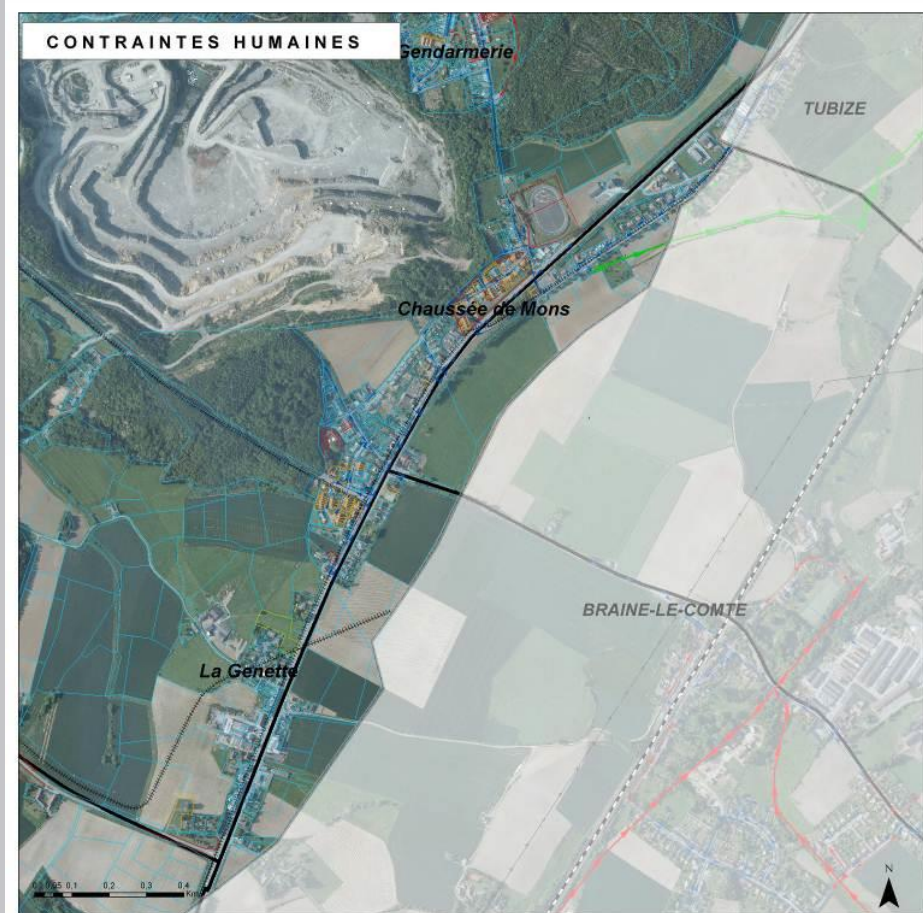
DENSITES	FOND DE PLAN
0,0 log/ha	Réseau hydrographique
0,1 - 5,0 log/ha	Plans d'eau
5,1 - 10,0 log/ha	Aléa d'inondation - Risque faible
10,1 - 15,0 log/ha	Aléa d'inondation - Risque moyen
15,1 - 21,0 log/ha	Aléa d'inondation - Risque élevé
21,1 - 30,0 log/ha	Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
30,1 - 43,5 log/ha	Pente supérieure à 15%
	ZACC
	Parcelaire 1.01.2007
	Bâtiments 1.01.2007

La densité nette moyenne de ce hameau est actuellement de 13,1 log/ha. Avec les recommandations du Schéma de Structure Communal et les disponibilités foncières du site, le secteur pourrait atteindre jusqu'à 15,1 log/ha. Il s'inscrirait alors dans les préconisations du Schéma de Structure Communal pour les zones de densité moyenne (15-25 log/ha).

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le secteur Rue Haute forme un hameau bâti en front de rue et est composé de maisons de type rural ainsi que de maisons pavillonnaires.</p> <p>Ce hameau est relativement éloigné des centres tels que Rebecq et Quenast. Il forme une zone résidentielle peu densément bâtie.</p> <p>Le Schéma de Structure Communal préconise une densité moyenne de 15-25 log/ha sur l'ensemble du hameau. Cela nous semble pertinent au vu des caractéristiques actuelles du site.</p> <p>En matière de mobilité, la zone n'est actuellement pas accessible en transports en commun. Pour pallier à ce problème, le Schéma de Structure Communal préconise de faire varier le tracé de la ligne 116 et de pouvoir ainsi rejoindre le centre de Rebecq.</p> <p><i>Le Schéma de Structure Communal n'envisage pas de transformer le hameau rue Haute mais plutôt de conserver ses caractéristiques actuelles résidentielles.</i></p>	<p>Aucune problématique particulière en matière de mobilité n'est à relever dans le hameau de la Rue Haute, si ce n'est qu'il est nécessaire de garantir son caractère résidentiel et sa tranquillité. Aussi, le SSC ne propose aucune mesure, ni recommandation particulière le concernant, excepté la mise en œuvre d'une piste cyclable.</p> <p>La mise en œuvre de la piste cyclable n'induit que peu d'incidences, excepté la légère perturbation du trafic lors de sa mise en œuvre. Par ailleurs, celle-ci sera bénéfique à la sécurisation des déplacements à vélo.</p> <p><i>En synthèse, l'aménagement proposé dans le SSC devrait améliorer le cadre de vie général en améliorant les conditions d'accessibilité du village tout en garantissant le caractère résidentiel du hameau.</i></p>	<p>Un périmètre de liaison écologique est proposé à l'ouest du hameau de la Rue Haute. Il s'agit d'une prairie permanente où se situe un alignement de peupliers. Une reconversion en zone d'espaces verts permettrait de protéger cette zone qui est en contact direct avec la vallée du Diesbecq. L'alignement de peupliers se situe également au niveau d'un axe de ruissellement et favorise l'infiltration des eaux dans le sol.</p> <p>La vallée du Diesbecq située au sud du hameau présente des risques d'inondation, aucun terrain encore urbanisable n'est toutefois situé à proximité.</p> <p>Le hameau est inclus dans un important périmètre d'intérêt paysager qui concerne tout le sud de la commune. Ce périmètre aura pour effet de protéger la qualité paysagère offerte par les vallées du ruisseau du Bois, du Diesbecq et de l'Aulnois.</p> <p>Des plantations de haies sont proposées entre les limites de parcelles afin de compléter le réseau de haies, celles-ci devront être étudiées afin de les intégrer de manière harmonieuse dans le paysage.</p> <p><i>La mesure principale proposée consiste à protéger l'alignement de peupliers situé à l'ouest du hameau. Cette protection aura des effets positifs sur le ruissellement et sur le réseau écologique local.</i></p> <p><i>Le hameau est également situé au sein d'un important périmètre d'intérêt paysager qui permet de préserver le paysage des vallées situées au sud de la commune de Rebecq.</i></p>



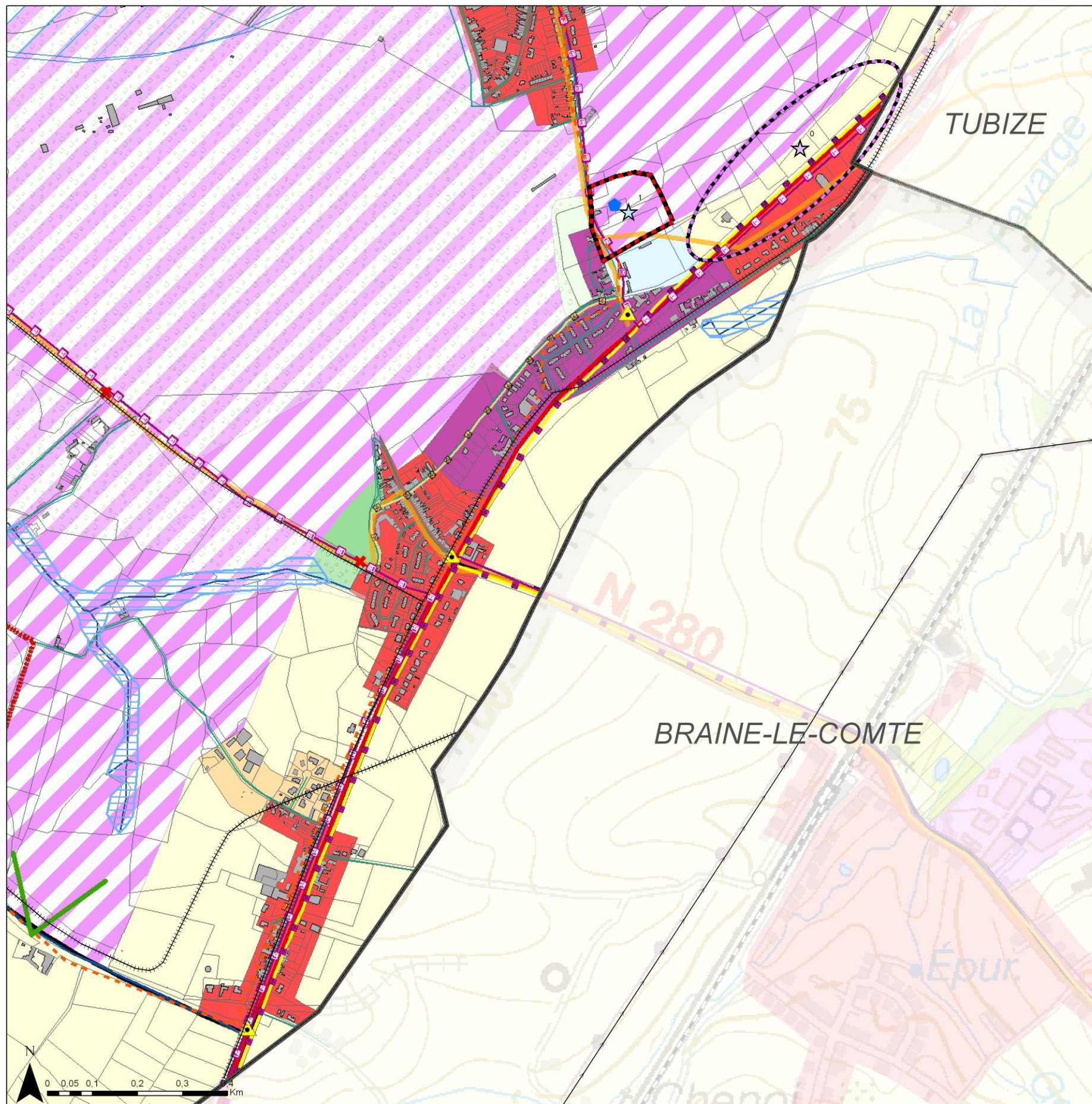
# CHAUSSÉE DE MONS/LA GENETTE



**Caractéristiques du village :**

- Cette zone est reprise en zone d'habitat à caractère rural au Plan de Secteur.
- Aujourd'hui, cette dernière ne possède plus vraiment de trace d'un quelconque caractère rural ou agricole.
- La typologie du bâti est relativement hétérogène toutefois les constructions à usage d'habitat ont la particularité d'être parfaitement à l'alignement. On notera par ailleurs que la partie est de la chaussée est moins urbanisée que la partie ouest (côté carrière).
- Cette zone mixte, qui s'est développée de manière très longitudinale de part et d'autre de la Chaussée de Mons, regroupe à la fois des habitations mais aussi des commerces très divers, de petites activités industrielles ainsi que de l'artisanat.
- Cette zone, quoique relativement dense, n'accueille que peu de services ou d'équipements communautaires (vélodrome et future piscine excepté).
- Aucun bien n'est repris à l'Inventaire du patrimoine monumental de la Belgique sur ce secteur.





HIERARCHIE DU VILLAGE : ZONE PERIPHERIQUE MIXTE

Les densités présentes y sont de moyennes à très fortes.

**Objectifs :**

- La densification du secteur de la chaussée de Mons semble intéressante étant donné que la zone est déjà largement urbanisée. Par ailleurs, il est bien desservi par les transports en commun et facilement accessible.
- La création du futur pôle sportif renforcera la dimension attractive du quartier.

**Options et mesures d'aménagement du territoire**

- La mixité des fonctions devra être perpétuée.
- Deux modifications du Plan de secteur semble la meilleure solution envisageable pour assurer d'une part le développement d'un véritable pôle sportif, d'autre part pour permettre l'implantation d'une zone d'activité économique mixte.

**Cadre bâti**

**Superficie des zones**

<b>Zone d'habitat à densité moyenne</b>	<b>2,8 ha</b>
<b>Zone d'habitat à densité forte</b>	<b>11 ha</b>
<b>Zone d'habitat à densité très forte</b>	<b>4,3 ha</b>

Le Schéma de Structure Communal propose l'élaboration :

- Une modification du Plan de secteur à côté de la zone d'équipements où se trouve le Vélodrome. La future zone, actuellement en zone d'extraction au Plan de Secteur, accueillera la piscine à vocation intercommunale.
- Une modification du Plan de secteur le long de la chaussée de Mons afin de pouvoir développer une zone d'activité économique mixte (le périmètre précis sera défini via une étude de faisabilité)

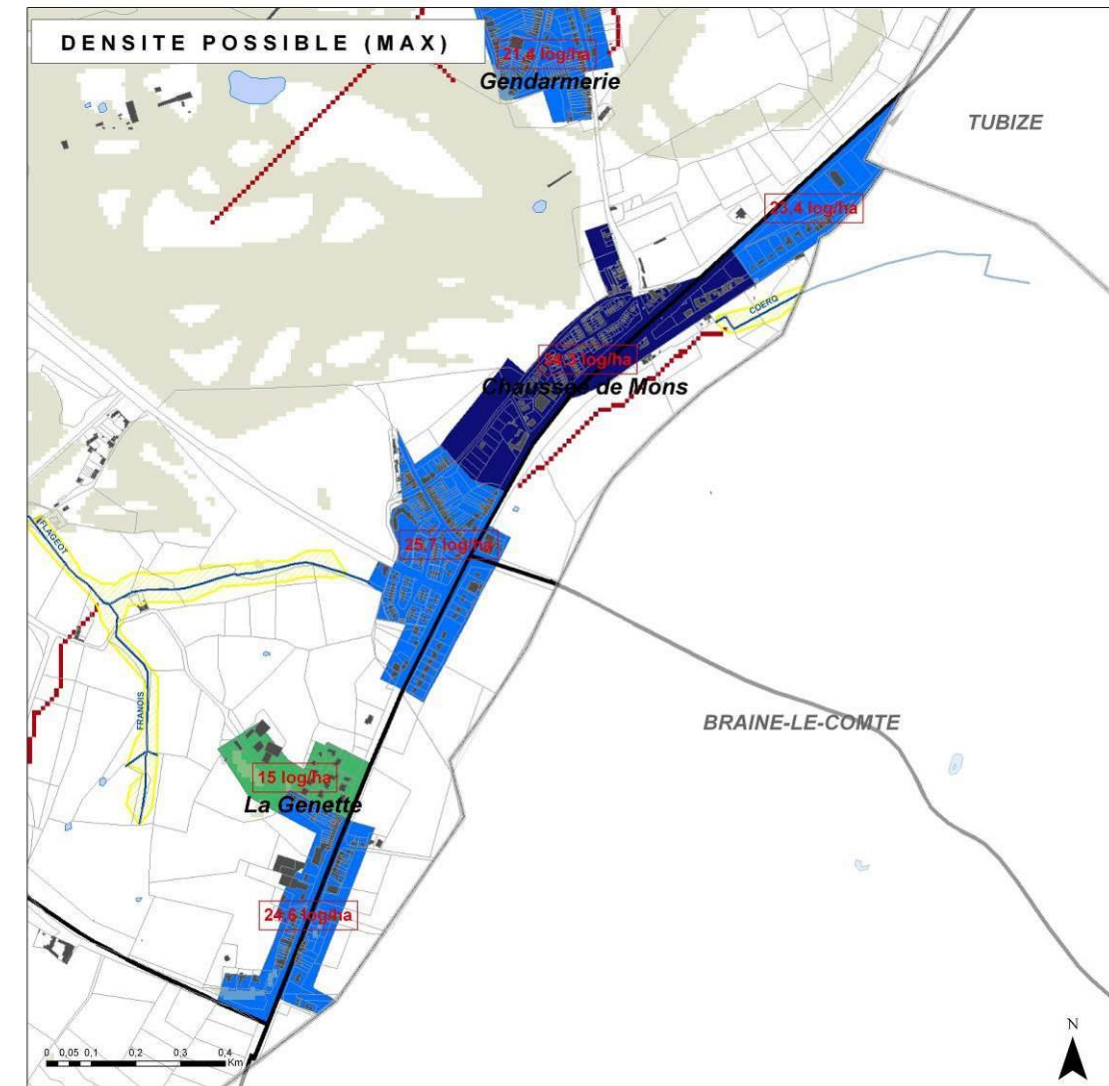
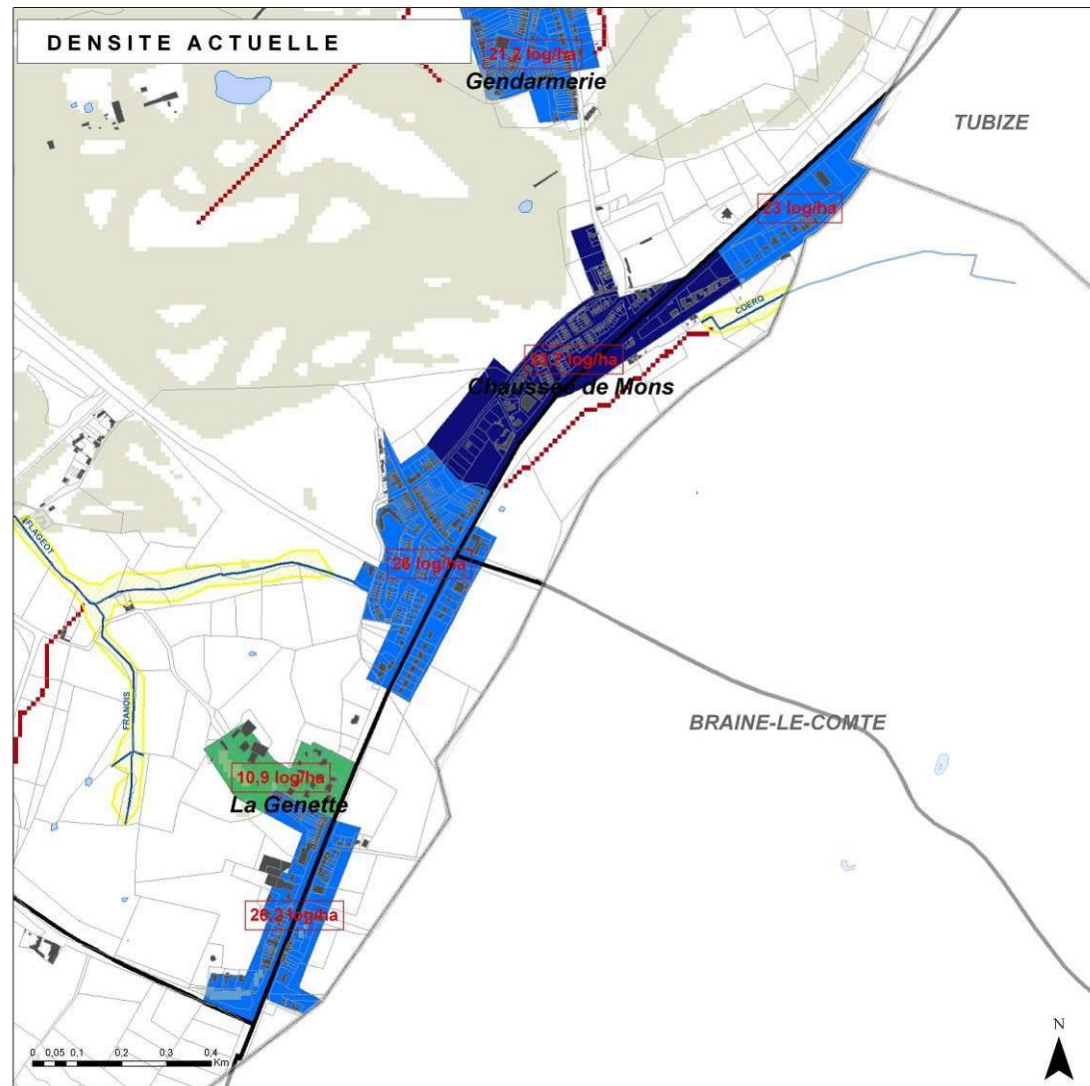
**Cadre naturel**

- Peu de mesure sont proposées concernant le cadre naturel. On notera toutefois la recommandation pour l'inscription d'un périmètre d'intérêt écologique et/ou biologique en lieu et place du Site de Grand Intérêt Biologique localisé sur le secteur des carrières.
- Certains cours d'eau sont concernés par un aléa d'inondation de type faible mais aucun zone d'habitation, ni zone urbanisable n'est touchée par ce risque.

**Mobilité**

Le SSC recommande à l'instar du PCM :

- de sécuriser trois des carrefours se trouvant sur la Chaussée de Mons.
- le maintien des lignes TEC existantes et l'extension du réseau Proxibus vers le sud, tout le long de la Chaussée de Mons.
- Il conviendra de prendre en compte la fermeture de la drève Léon Jacques.
- Le renforcement des tronçons cyclables existants.



**DENSITES**

- 0,0 log/ha
- 0,1 - 5,0 log/ha
- 5,1 - 10,0 log/ha
- 10,1 - 15,0 log/ha
- 15,1 - 21,0 log/ha
- 21,1 - 30,0 log/ha
- 30,1 - 43,5 log/ha

**FOND DE PLAN**

- Réseau hydrographique
- Plans d'eau
- Aléa d'inondation - Risque faible
- Aléa d'inondation - Risque moyen
- Aléa d'inondation - Risque élevé
- Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
- Pente supérieure à 15%
- ZACC
- Parcellaire 1.01.2007
- Bâtiments 1.01.2007

Les densités nettes actuelles du secteur de la Genette et de la Chaussée de Mons sont relativement élevées par rapport au reste de la commune. Le secteur proche du vélodrome atteint les 33,7 log/ha en raison de la présence de la cité Germinal notamment et les zones connexes 26 et 23 log/ha. Au niveau de la Genette, on peut observer des densités de 26,2 log/ha et 10,9 log/ha.

La mise en place du SSC n'augmentera pas ces densités de manière importante mais elle permettra à tout le moins de les conserver. En effet, le secteur du vélodrome pourrait atteindre jusqu'à 34,3 log/ha et les zone connexes 25,6 et 23,4 log/ha.

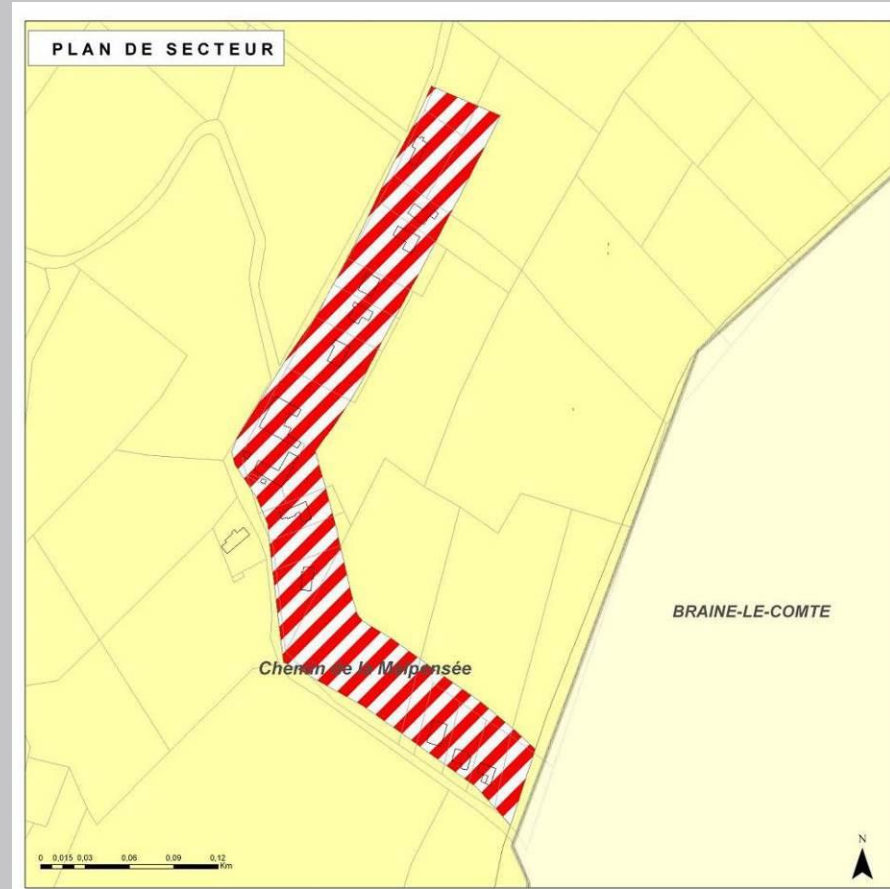
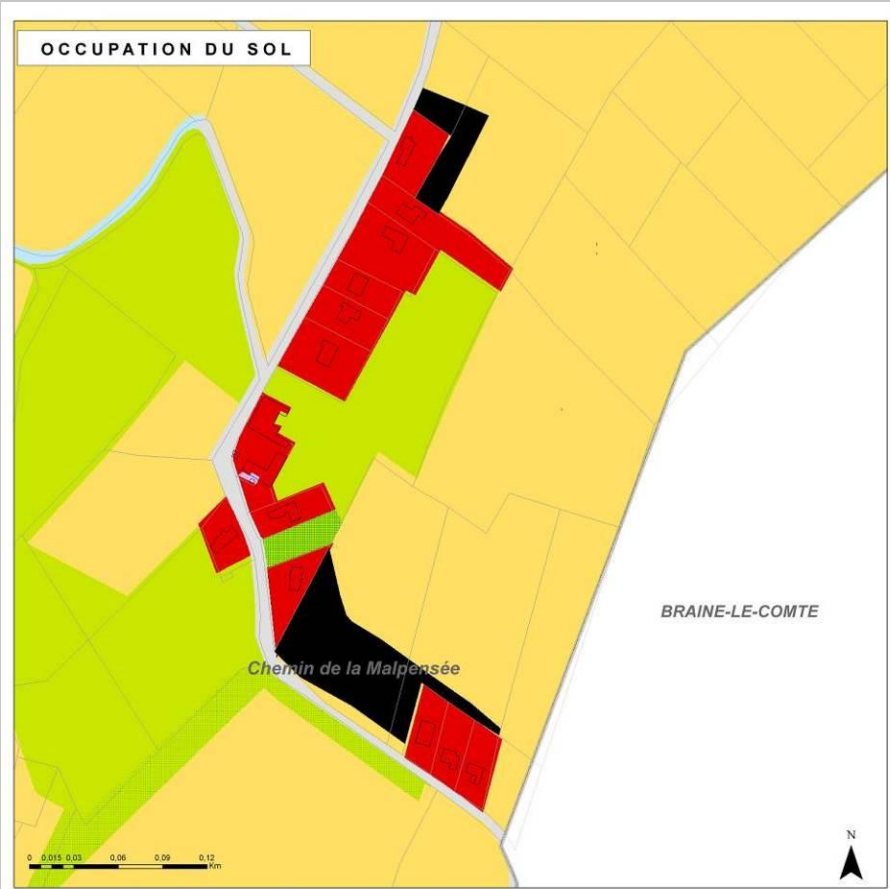
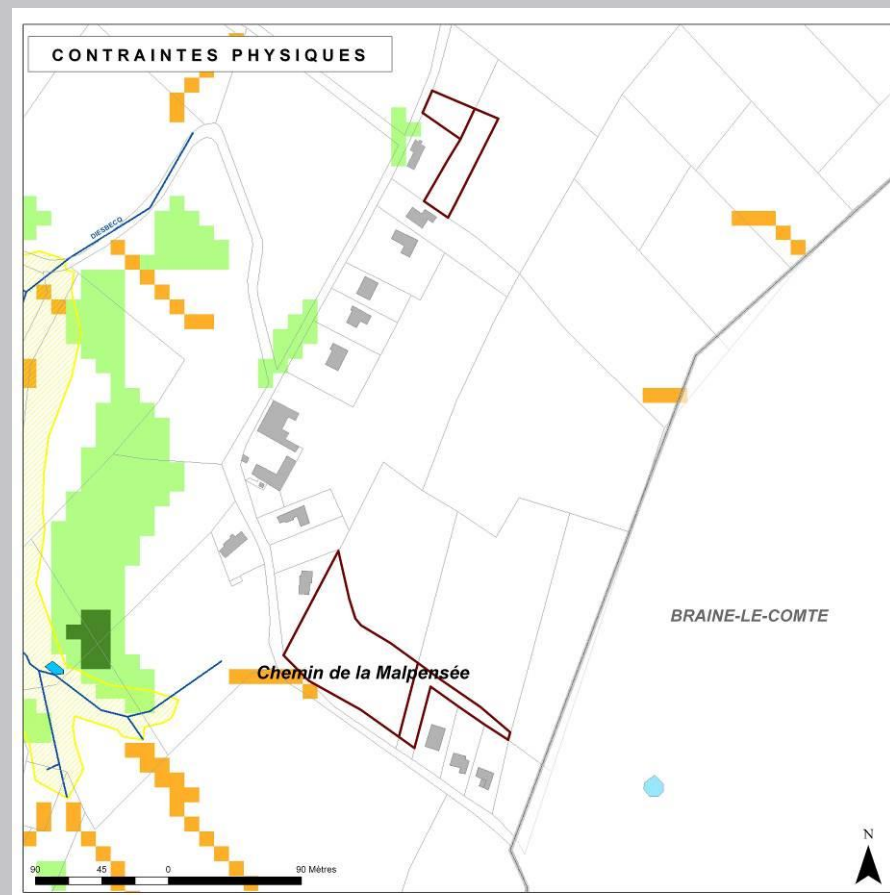
La zone le long de la rue de la Genette pourrait au maximum atteindre 15 log/ha (10,9 actuellement) si l'ensemble des réserves foncières était mis en œuvre.

CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le hameau Chaussée de Mons/Genette forme une zone bâtie mixte (habitat/activités économiques) le long de la Chaussée de Mons.</p> <p>Le Schéma de Structure Communal préconise des zones urbanisables de densité forte voire très forte. En effet, la chaussée de Mons forme un axe important accessible en voiture et en transports en commun. Secteur déjà urbanisé, il semble opportun de le densifier de manière raisonnable.</p> <p>De plus, la zone comprise entre la chaussée de Mons et le chemin de la Chaussée forme une zone d'équipement qui accueille actuellement le vélodrome et bientôt la future piscine. Il semble donc pertinent de densifier ce secteur qui permettra à terme de faire profiter la future population de ces équipements.</p> <p>Le SCC préconise le réaménagement de deux carrefours entre la chaussée de Mons et le chemin de la Chaussée ainsi qu'avec la Drève Léon Jacques. En effet, étant donné le trafic, ces aménagements s'avèrent nécessaires pour faciliter l'accessibilité et favoriser la sécurité des habitants.</p> <p><i>Le Schéma de Structure Communal préconise un développement maîtrisé du secteur de la Genette / Chaussée de Mons. En effet, cette zone déjà urbanisée, accueillant des activités et facilement accessible semble tout à fait convenir pour recevoir de nouveaux habitants et de nouveaux équipements.</i></p>	<p>Le Schéma de Structure Communal recommande à l'instar du PCM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de sécuriser trois des carrefours se trouvant sur la Chaussée de Mons.</li> <li>▪ le maintien des lignes TEC existantes et l'extension du réseau Proxibus vers le sud, tout le long de la Chaussée de Mons.</li> <li>▪ Il conviendra de prendre en compte la fermeture de la drève Léon Jacques.</li> <li>▪ Le renforcement des tronçons cyclables existants.</li> </ul> <p><i>En synthèse, les aménagements proposés dans le SSC devraient améliorer le cadre de vie des zones résidentielles situées sur la Chaussée de Mons en améliorant les conditions de circulation des modes doux et en sécurisant la traversée automobile. La possibilité de renforcer le réseau de transports en commun via l'extension du Proxibus, couplée au développement d'un véritable pôle sportif, pourrait venir appuyer l'attractivité et améliorer l'image du secteur.</i></p>	<p>Aucune mesure relative au cadre naturel ne concerne la Chaussée de Mons/La Genette.</p> <p>La carrière de Quenast, située à l'ouest de la chaussée, est reprise en tant que Site de Grand Intérêt Biologique. Un périmètre d'intérêt biologique et/ou écologique permet donc de mettre en évidence son intérêt. La carrière étant encore exploitée aucune reconversion en zone non urbanisable n'est proposée. Après la phase d'exploitation, une reconversion en zone d'espaces verts voire naturelle devrait être envisagée.</p> <p><i>Aucune mesure relative au cadre naturel n'est proposée le long de la Chaussée de Mons et du hameau La Genette.</i></p>



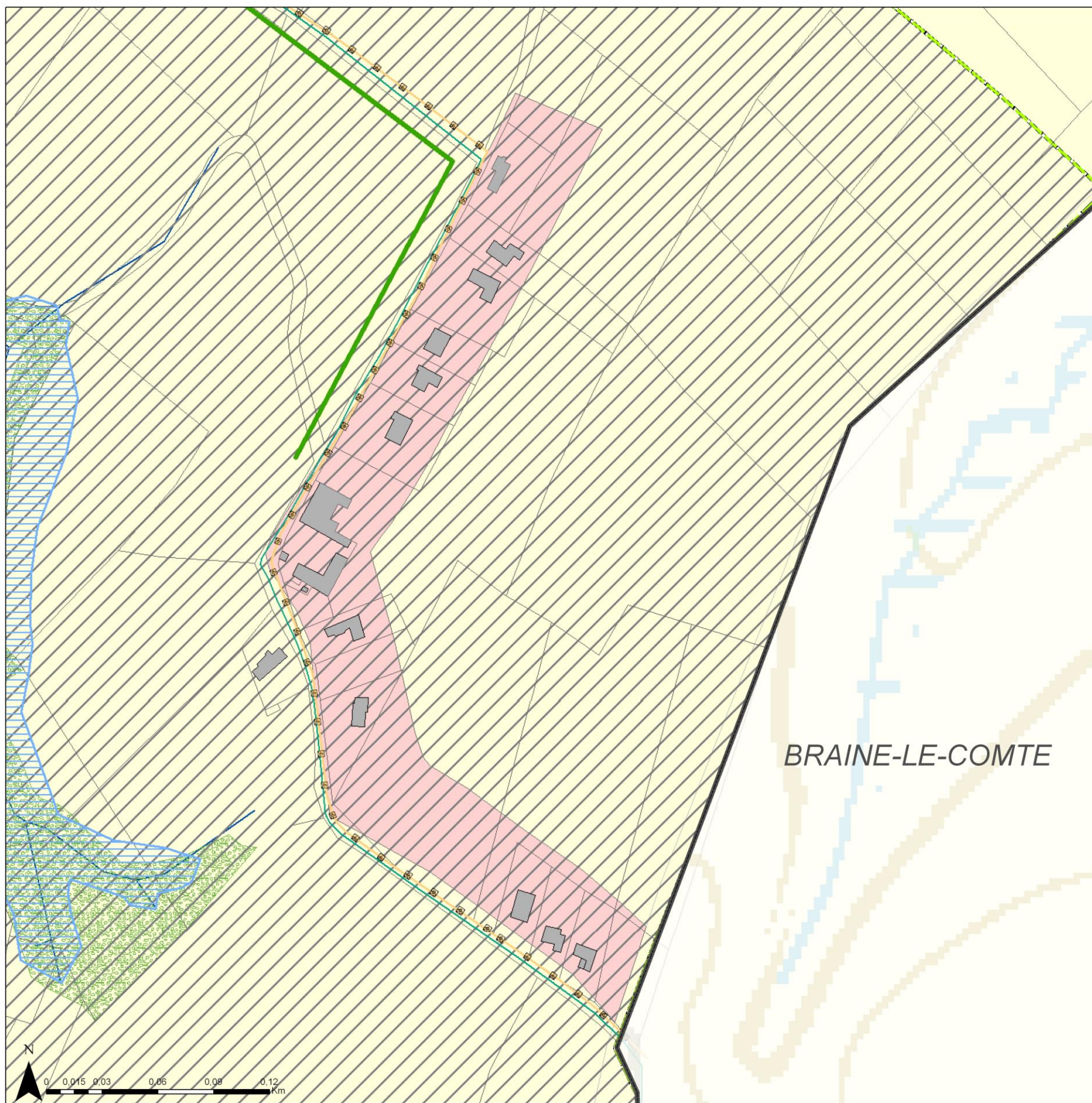
# CHEMIN DE LA MALPENSÉE

**Chemin de la Malpensée : situation existante**



**Caractéristiques du village :**

- Le hameau est repris en zone d'habitat à caractère rural au Plan de Secteur selon un tracé très longiligne.
- Situé en pleine campagne, à l'écart de toute route importante, le village s'est développé le long du chemin de Malpensée sur quelques centaines de mètres.
- Un corps de ferme et quelques vieilles bâtisses témoignent de son passé agricole.
- Pour le reste, il s'agit essentiellement d'un habitat pavillonnaire. Le tissu bâti est de type discontinu et les bâtiments agricoles y sont intégrés.



HIERARCHIE VILLAGES : HAMEAU

Les densités présentes sont faibles.

Objectifs :

- Le village doit garder ses caractéristiques actuelles. Il est repris dans la hiérarchie des villages en tant que 'hameau'.
- Maîtriser l'urbanisation du village dans le but d'une utilisation parcimonieuse du sol.

Options et mesures d'aménagement du territoire

Cadre bâti

Superficie des zones

Zone d'habitat à faible densité	1,8 ha
---------------------------------	--------

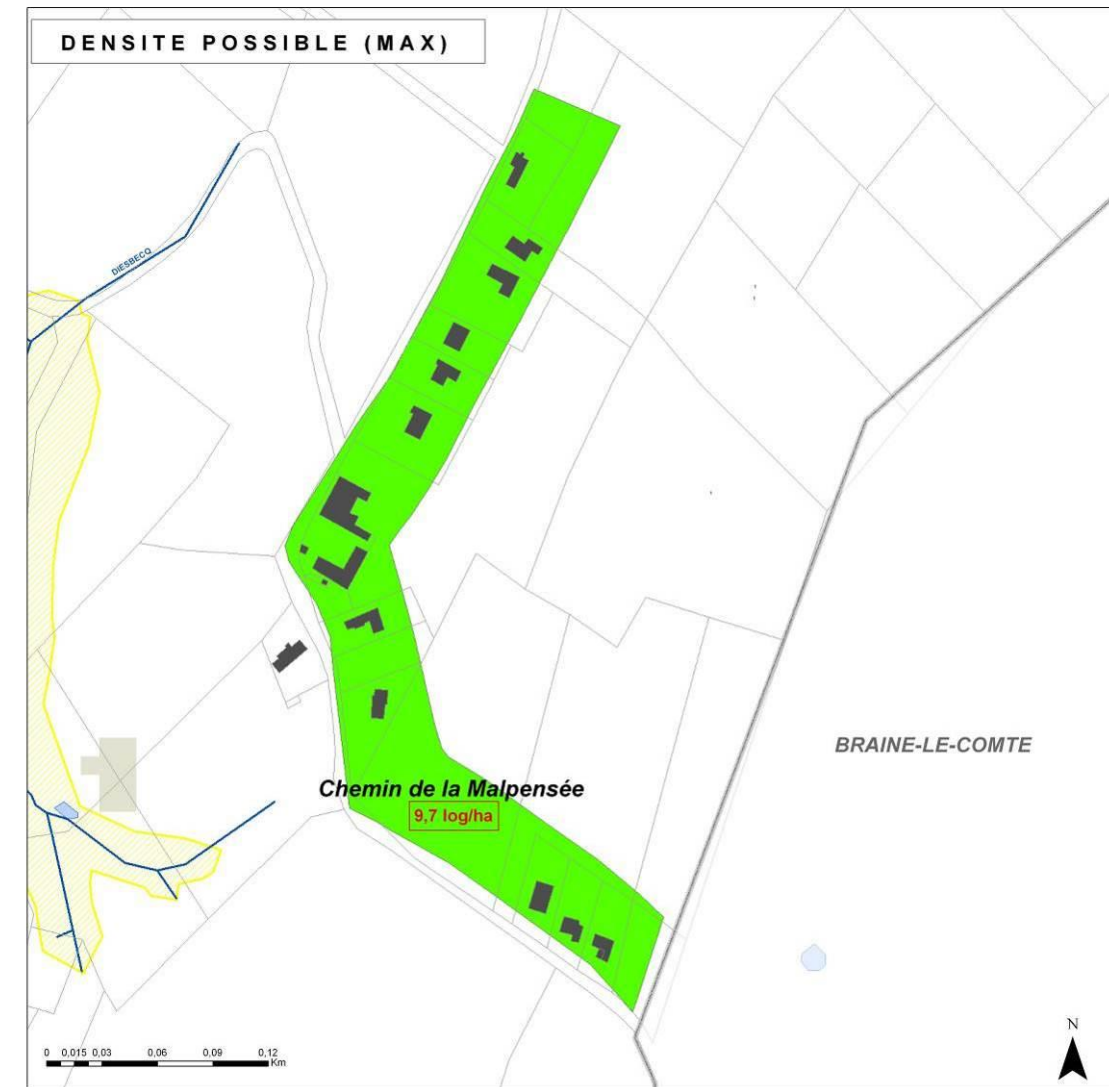
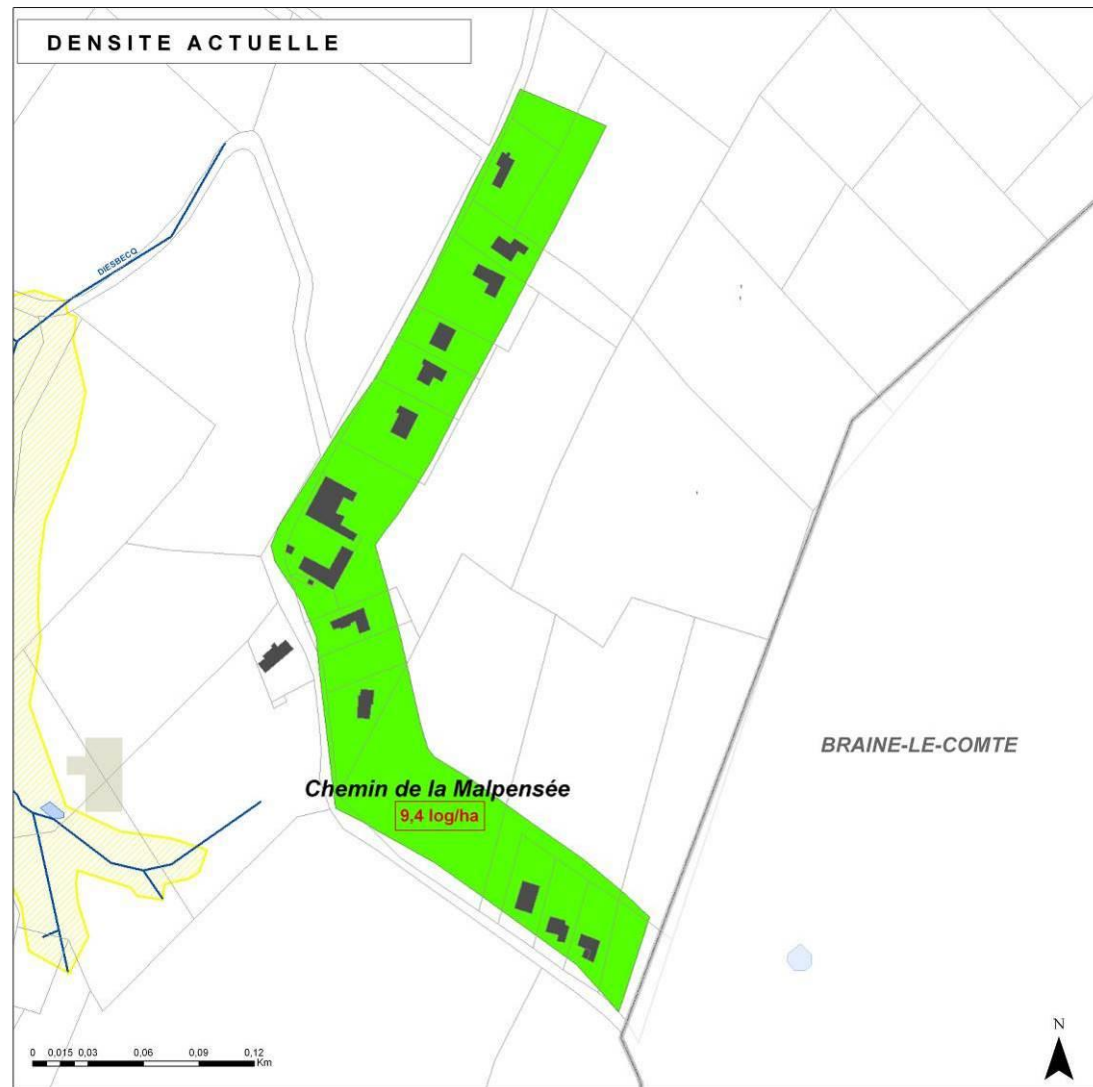
Cadre naturel

Les mesures proposées par le Schéma de Structure au niveau du hameau de Malpensée concernent :

- L'inscription d'un périmètre d'intérêt paysager sur la zone agricole située aux alentours du hameau.
- Un point de vue remarquable a été identifié, donnant à voir sur la vallée du Diesbecq.
- A l'ouest du hameau, un périmètre de liaison écologique permet d'effectuer une transition entre les berges du Diesbecq et la zone agricole. Ce périmètre constitue également un facteur de préservation et de développement de la biodiversité.

Mobilité

- La création d'un tronçon du réseau cyclable le long du Chemin de Malpensée / Chemin Hurtebize, permettant de relier le hameau (et accessoirement la commune voisine Braine-le-Comte) au centre de Rebecq, est recommandée.



#### DENSITES

0,0 log/ha
0,1 - 5,0 log/ha
5,1 - 10,0 log/ha
10,1 - 15,0 log/ha
15,1 - 21,0 log/ha
21,1 - 30,0 log/ha
30,1 - 43,5 log/ha

#### FOND DE PLAN

— Réseau hydrographique
— Plans d'eau
— Aléa d'inondation - Risque faible
— Aléa d'inondation - Risque moyen
— Aléa d'inondation - Risque élevé
— Axes ruissellement > 18 ha - risque élevé
— Pente supérieure à 15%
— ZACC
— Parcelaire 1.01.2007
— Bâtiments 1.01.2007

La densité nette actuelle du hameau dit « chemin de la Malpensée » est de 9,4 log/ha. Les recommandations du Schéma de Structure Communal confirment sa vocation résidentielle puisque celui-ci pourrait atteindre au maximum 9,7 log/ha.



CADRE BATI ET STRUCTURE SPATIALE	MOBILITE	CADRE NATUREL
<p>Le Chemin de la Malpensée est une zone très peu urbanisée accueillant une dizaine de maisons.</p> <p>Pour cette zone le Schéma de Structure Communal préconise une zone urbanisable de densité faible (10 log/ha) ce qui nous semble pertinent étant donné les caractéristiques de cette zone peu accessible et éloignée des centres urbains de Rebecq et Quenast.</p> <p><i><b>Le Schéma de Structure Communal ne devrait pas faire évoluer le chemin de Malpensée mais envisage de conserver son caractère rural et peu dense.</b></i></p>	<p>Aucune problématique particulière en matière de mobilité n'est à relever dans le hameau de la Malpensée, si ce n'est qu'il est nécessaire de garantir son caractère résidentiel et sa tranquillité. Aussi, le Schéma de Structure Communal ne propose aucune mesure, ni recommandation particulière le concernant.</p> <p>Toutefois, il est recommandé de créer un tronçon du réseau cyclable le long du Chemin de Malpensée / Chemin Hurtebize, permettant de relier le hameau (et accessoirement la commune voisine Braine-le-Comte) au centre de Rebecq.</p> <p>Il s'agit d'une mesure dont l'impact environnemental reste mineur.</p> <p><i><b>En synthèse, l'aménagement cyclable proposé par le Schéma de Structure Communal laissera le hameau peu ou prou dans son état actuel.</b></i></p>	<p>Les berges du Diesbecq sont proposées pour être reconverties en zones d'espaces verts en lieu et place de zones agricoles. Cette mesure permettra de mieux protéger le cours d'eau et ses berges qui correspondent à des prairies permanentes. La mesure permettra également de participer au maintien et au développement de la biodiversité.</p> <p>Le hameau est situé au sein d'un important périmètre d'intérêt paysager qui est proposé dans les vallées du sud de la commune. Un point de vue remarquable a par ailleurs été identifié au nord-ouest du hameau et permet d'observer la vallée du Diesbecq.</p> <p><i><b>Les mesures proposées permettront de protéger les cours d'eau et leurs berges. Une attention est également apportée à la qualité du paysage avec la proposition d'un périmètre d'intérêt paysager et d'un point de vue remarquable.</b></i></p>

