



Schéma de structure

Tome 3



AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET
URBANISME
Rue de Nimy, 53 7000 MONS

tel 065/37 57 11

fax 065/37 58 59



TOME 3

2ème partie - Options

OBJECTIFS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME 1

1. OBJECTIFS GENERAUX 2

1. Intégrer la dimension régionale dans le développement spatial de La Louvière.....2
2. Structurer l'espace communal6
 - La situation actuelle*.....6
 - Le projet de schéma de structure*.....7

2. OBJECTIFS PAR AXE 8

1. Activité économique8
2. Tourisme22
3. Logement31
4. Equipements.....42
5. Cadre de vie50
6. Patrimoine60

PLAN D'AFFECTATION PAR ZONES PLUS PRECISES QUE CELLES ETABLIES PAR LE PLAN DE SECTEUR 68

1. LES ZONES D'HABITAT 69

1. Zones à caractère urbain71
2. Zone urbaine à caractère polyfonctionnel73
3. Zones polyfonctionnelles périurbaines75
4. Zones résidentielles76
5. Zones résidentielles à caractère rural79
6. Périmètres d'intérêt culturel, historique, architectural, paysager ou environnemental.....80

2. LES ZONES DE SERVICES PUBLICS ET D'EQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES 81

3. LES ZONES DE LOISIRS 83

4. LES ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE.....	84
1. Les zones d'activité économique mixtes	84
2. La zone d'activité à caractère socioculturel	85
3. Zones à caractère commercial	86
4. Parcs d'activités à caractère logistique	86
5. Zones d'activité à caractère industriel	87
5. LES ZONES D'AMENAGEMENT DIFFERE.....	88
6. LES ZONES D'AMENAGEMENT DIFFERE A CARACTERE INDUSTRIEL	108
7. LES ZONES AGRICOLES	109
8. LES ZONES FORESTIERES	110
9. LES ZONES D'ESPACES VERTS.....	111
10. LES ZONES NATURELLES.....	112
11. LES ZONES DE PARC	113
12. LES ZONES DE PARC OU ESPACE VERT AMENAGE OUVERT AU PUBLIC ...	114
13. LES ZONES D'ESPACE VERT DESTINE AU RAVEL	115
14. LA ZONE DE COULOIR ECOLOGIQUE.....	116
MESURES D'AMÉNAGEMENT ET PROGRAMMATION	117
ORIENTATIONS CONCERNANT LES PIETONS ET LES VEHICULES.....	143
1. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES	145
2. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS...	150
3. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DES PIETONS.....	155
4. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DES CYCLISTES.....	157



DEUXIÈME PARTIE

OPTIONS

LA LOUVIÈRE

SCHÉMA DE STRUCTURE

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME

I. OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME

1. Intégrer la dimension régionale dans le développement spatial de La Louvière

► *L'identité louviéroise passe par la reconnaissance de la personnalité originale de ses anciennes communes et de ses quartiers, que l'on confortera dans leur vocation d'élément constitutif d'un ensemble plus vaste.
C'est dans cet esprit que la Ville de La Louvière continuera à s'investir avec détermination dans la Communauté urbaine du Centre.*

Déclaration de la politique communale 2001-2006, p. 4

A l'analyse du S.D.E.R., il appert que La Louvière :

- Appartient à **l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles** définie comme un triangle ayant pour sommets Bruxelles, Mons - Charleroi et Namur (Triangle wallon). Celle-ci a des influences diverses effets positifs pour le développement d'activités économiques, phénomènes de suburbanisation, délocalisations d'entreprises, problématique de la circulation induite notamment par les navettes domicile – travail, rôle de délestage de l'aéroport de Gosselies, retombées pour des activités de détente et de loisirs, etc.

En outre, il convient de prendre en considération Charleroi, pôle majeur sur le plan économique et des technologies nouvelles, qui borde l'entité à l'est et Mons, pôle régional en raison des diverses potentialités de développement telles que centre-ville de qualité, institutions universitaires, atouts sur les plans culturel et touristique, bonne accessibilité, etc., qui la borde à l'ouest.

- Est reconnue comme **pôle**, c'est-à-dire qu'elle exerce un rôle de polarisation dépassant largement l'échelle communale, de par son caractère urbain affirmé et donc par la présence et la complémentarité de fonctions pouvant servir d'appui pour structurer et développer l'espace régional.

Cependant, ce pôle est confronté à des problèmes de restructuration du tissu urbain et économique suite au déclin et à l'abandon de trop nombreuses activités économiques. Il s'agit donc de mener à certains endroits des opérations d'envergure pour éliminer les traces du passé et rendre le pôle attractif afin de relancer une dynamique de développement durable.

- Appartient à l'**Eurocorridor « Lille – Liège »**, traversant la Wallonie dans le sens est-ouest et est directement concernée par les actions à mener sur les **axes de communication** retenus par la Région wallonne en raison du rôle structurant qu'ils exercent au niveau régional.
Dans le détail, il s'agit pour le **réseau routier**, d'élargir à certains endroits l'**autoroute de Wallonie**, pour les **voies d'eau**, de terminer le **Canal du Centre** et pour le **réseau ferré**, de moderniser la **dorsale wallonne**.

Notons également, la relative proximité de l'**axe majeur de transport** Anvers – Bruxelles – Charleroi – Reims – Lyon – Marseille et les projets d'amélioration de la N5 entre Charleroi et la frontière française ainsi que la rénovation de la **ligne ferroviaire** Charleroi – Erquennes.

En ce qui concerne les **nœuds de communication**, La Louvière est citée pour son **port fluvial** pour lequel la viabilisation des infrastructures existantes, la création d'installations et la constitution de réserves de terrains sont projetées et comme **nœud multimodal** (nœud de transport où le passage des marchandises d'un mode à l'autre peut s'opérer aisément et où des services aux véhicules et aux marchandises peuvent être fournis) avec sa **plate-forme eau / rail / route** actuelle ou en voie de réalisation.

Citons également la proximité de l'aéroport de Gosselies, destiné principalement au trafic des voyageurs, des points d'arrêt de TGV des gares de Mons et de Charleroi, du port de Charleroi et de la plate-forme multimodale de Charleroi – Châtelet.

- A été retenue comme **point d'ancrage sur l'eurocorridor Lille – Liège** (un point d'ancrage ayant pour but d'éviter une urbanisation résidentielle et économique continue et anarchique) de par sa situation au carrefour de plusieurs axes de communication multimodaux. Ceci devrait permettre à la Ville et la région du Centre de renforcer le développement des nouvelles activités industrielles, notamment dans le secteur de la pétrochimie et des activités de stockage et de distribution.

Notons la proximité de deux autres points d'ancrage de cet eurocorridor, à savoir Mons pour la culture et Charleroi pour le développement d'activités de haute technologie.

Quant au **complexe du canal du Centre** repris comme **point d'appui touristique**, il devrait permettre de servir de détonateur à un développement touristique d'envergure et de renom international.
Dès lors, il requiert des aménagements et des infrastructures d'accueil de très grande qualité.

- Appartient à la **région agro-géographique hennuyère**, riche étendue rurale insérée entre plusieurs zones urbaines dont certaines sont en forte croissance et s'étendant de Tournai, à l'est, à La Louvière, à l'ouest, en passant par Mons. Cette région est à la limite sud de la région agro-géographique brabançonne subissant la pression de l'urbanisation.

Les caractéristiques morphologiques des régions agro-géographiques (géographie physique, architecture, paysages) et les conséquences qui en découlent (occupations du sol, activités économiques, voire modes de vie) constituant une des bases pour la définition de projets de développement différenciés, on optera pour une gestion parcimonieuse de l'espace rural en l'accompagnant d'actions concertées afin de mettre en valeur la diversité et la qualité des paysages ainsi que la biodiversité, et ceci dans une perspective générale d'amélioration du cadre de vie.

Dans cette optique, différentes actions de recomposition des paysages seront envisagées à grande échelle. De même, la protection de la vallée de la Haine, d'un grand intérêt écologique, constituera un atout supplémentaire pour le développement territorial de cette région.

ENJEUX ET OBJECTIFS :

- *Tirer profit des retombées à l'appartenance à l'aire de coopération trans-régionale avec Bruxelles et jouer la complémentarité avec les pôles de Charleroi et Mons ;*
- *Renforcer le rôle de polarisation de La Louvière sur la région du Centre en restructurant le tissu urbain et économique et en le rendant attractif ;*
- *Inscrire résolument La Louvière sur les axes de communication structurants au niveau régional et développer la plate-forme trimodale ;*
- *Renforcer le développement de nouvelles activités économiques et développer les activités de logistique (stockage et distribution) et le secteur tertiaire (services) ;*
- *Profiter du canal du Centre pour engendrer un développement touristique d'envergure ;*
- *Améliorer le cadre de vie et notamment opter pour une gestion parcimonieuse du territoire mettant en valeur paysages et biodiversités de l'espace rural, éradiquer les friches et rénover ou pratiquer des opérations de revitalisation de l'espace urbain.*

2. Structurer l'espace communal

2.1. La situation actuelle

De manière schématique, le territoire de l'entité louviéroise peut être découpé du nord au sud :

- 1) le nord-est de l'autoroute E42
reprend la quasi-totalité des bois que compte l'entité et offre, au travers d'un paysage bocager, un caractère rural de qualité que le hameau de Besonrieux, malgré de récentes constructions d'habitations le long des voiries, a pu préserver.
- 2) les plages industrielles
s'étendent de la gare autoroutière (zone logistique de Garocentre) aux frontières de la Ville à l'ouest avec l'industrie Duferco et à l'est avec la zone d'activités économiques de Strépy. Entre ces deux plages des terres de grandes cultures s'étirent découvrant un paysage d'openfield.
- 3) la conurbation centrale
bande longitudinale qui prend naissance à l'ouest avec les deux Houdeng, comprend La Louvière pour continuer sans transition à l'est via le quartier de Jolimont jusqu'à Manage. De ces deux pôles, partent deux extensions vers le sud à savoir le long du ruisseau du Thiriau, vers Strépy-Bracquagnies puis vers Maurage d'une part et vers la vallée de la Haine avec Haine-Saint-Pierre et Haine-Saint-Paul.

Bâti en ordre continu, aux voiries étroites et tortueuses, paysage dont la lecture et le repérage sont malaisés, caractérisent cette conurbation du Centre comme toutes celles du sillon industriel wallon telles celle du Borinage et celle de Charleroi.
Empreint du déclin économique de la Région, cette bande est malheureusement émaillée de nombreuses friches, terrains vagues, industries qui périclitent, qui aggravent le manque de structure de l'espace.
- 4) le sud de la dorsale ferroviaire wallonne
est marqué par la vallée de la Haine qui traverse entièrement l'entité d'est en ouest et qui a permis la naissance de villages dont les centres ont relativement bien conservé leur ambiance d'antan mais qui tendent maintenant à se perdre parmi les nouveaux lotissements délocalisant ainsi, de par leur importance en terme de surface occupée, les centres de vie.
En dehors de cette vallée habitée, on retrouve un paysage typiquement agricole avec de grandes plages de cultures principalement et de prairies.

2.2. Le projet de schéma de structure

Dans les grandes lignes, il va viser à :

- ❑ **requalifier l'espace urbanisé du centre de La Louvière** en réalisant un contournement routier qui va le dégager de la circulation parasite qui l'asphyxie, en encourageant la délocalisation des industries qui vivent dans les quartiers d'habitat, vers des zones d'activités économiques industrielles en éradiquant friches et terrains vagues et en redéveloppant des quartiers principalement dédiés au logement mais pour lesquels la mixité des fonctions compatibles est prônée, en confortant deux des zones commerciales et en développant des synergies avec le centre, en créant des conditions d'accueil pour des entreprises tertiaires et enfin, en aérant le tissu par des actions sur le cadre de vie ;
- ❑ **conforter le rôle de pôle secondaire de Houdeng et de Haine-Saint-Pierre** par des actions de rénovation, de revitalisation, d'éradication de friches et d'amélioration du cadre de vie et par le rattachement à la Louvière par un axe majeur de transports en commun ;
- ❑ **développer le pôle industriel central** en l'orientant vers le secteur de la logistique, déjà présent et en l'intégrant au P.A.C.O. ;
- ❑ **protéger l'espace rural** en évitant l'extension de l'habitat en ruban le long des axes de circulation, en freinant le morcellement des terres agricoles par les infrastructures de communication, en utilisant au mieux les espaces urbains libérés par les friches industrielles et en continuant à extraire des centres urbains les activités industrielles qui y sont encore implantées de manière à limiter l'extension vers les zones rurales ;
- ❑ **préserver le caractère rural bocager de la partie nord de l'entité** en limitant les zones constructibles de Besonriex et en valorisant les zones boisées ;
- ❑ **préserver le caractère rural de la partie sud de l'entité** en évitant le morcellement des terres agricoles, en travaillant sur la vallée de la Haine ainsi que sur l'aménagement des espaces publics des villages qui la bordent ;
- ❑ **mettre en valeur le potentiel touristique offert par le canal du Centre** en aménageant des aires d'accueil et de détente, en soignant les berges, arrières du bâti et en développant les connections douces de type RAVeL vers les autres sites touristiques ou pittoresques de l'entité.

AXE 1 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

CONTRIBUER À LA CRÉATION D'EMPLOIS ET DE RICHESSES

► *La Ville militera au sein de l'intercommunale IDEA avec une attention particulière sur les projets susceptibles de retombées positives pour La Louvière et ses environs.
Conformément aux analyses européennes et dans le cadre du projet de la CUC, l'implication de la Ville dans une politique d'économie endogène sera étudiée et expérimentée afin de favoriser l'éclosion d'entreprises basées sur le savoir-faire local.*

Déclaration de la politique communale 2001-2006, p. 18

A. Développer les atouts spécifiques de La Louvière par rapport au contexte régional

- Sans conteste, La Louvière doit profiter de sa situation privilégiée sur l'eurocorridor « Lille – Liège » et assumer pleinement son rôle de point d'ancrage.
Une plate-forme trimodale a éminemment sa place dans cette configuration, mais il existe d'autres possibilités d'actions telles que la création d'infrastructures d'accueil pour les entreprises, la valorisation des ressources ou des technologies locales qui ont fait la réputation de l'entité et ce, notamment, en visant la commercialisation, ainsi que le développement du tourisme et des activités culturelles en misant sur les flux importants de personnes qui traversent la région.
- La qualité du cadre de vie étant un élément d'attrait pour l'implantation des entreprises, un effort doit être apporté, non seulement afin de mettre en valeur les terrains à vocation économique, mais également dans le but d'améliorer le paysage environnant.
Tant l'assainissement de friches industrielles et leur éventuelle réutilisation dans la même fonction, que les aménagements des espaces publics et plus généralement l'amélioration des quartiers dans le voisinage des zones d'activités économiques sont autant de conditions nécessaires à un redéploiement économique durable.

B. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions de développement des entreprises

- Il est probable que l'industrie wallonne doive renforcer son positionnement dans de nouveaux créneaux et de nouveaux marchés avec comme conséquence directe, des exigences plus strictes en matière de localisation et de cadre de vie. Il conviendra de constituer des cadres d'accueil favorables à l'implantation des entreprises prenant en compte leurs besoins fonctionnels et liés à leur cycle de vie ;
- Un des secteurs porteurs étant celui de la logistique, il convient d'être particulièrement vigilant à cet égard.
Un autre secteur émerge également, celui des services aux entreprises. Peu développé dans la région du Centre, La Louvière, eu égard à sa localisation à proximité de transports publics performants (aéroports, gares T.G.V.), a certainement une carte à jouer dans ce domaine par le biais de la complémentarité avec les pôles majeurs voisins de Bruxelles, Charleroi, Mons et Nivelles.

C. Assurer la consolidation de l'agriculture

Il importe de considérer l'agriculture comme un des facteurs de développement local. A ce niveau, la partie sud de l'entité, à vocation agricole plus affirmée sera préservée et confortée dans cette fonction en évitant notamment le morcellement des terres et en respectant le caractère rural de l'ensemble. Dans la partie nord, le caractère bocager et les prairies pour l'élevage seront favorisés.

ENJEUX ET OBJECTIFS :

- *Redéployer le pôle économique au nord de l'entité constitué par l'actuelle gare autoroutière et l'industrie sidérurgique Duferco en développant une plate-forme multimodale de portée européenne par :*
 - *le port autonome ;*
 - *le parc logistique Julie Brichant ;*
 - *l'assainissement des friches et leur reconversion en parc logistique ;*
 - *la rénovation des quartiers limitrophes ;*

- *Développer le pôle de la gare du sud sise au cœur de l'agglomération, vitrine de l'entité au départ de la dorsale ferroviaire wallonne, en installant notamment une zone d'activité économique performante tournée vers le secteur tertiaire ;*

- *Répondre à la demande de terrains à vocation économique sur l'ensemble du territoire afin de favoriser les entreprises locales par la création et la poursuite de l'aménagement de petites Z.A.E. (terril du Quesnoy, Besonrieux, Haine-Saint-Pierre, Haine-Saint-Paul, Strépy Mon Gaveau, etc.) ;*

- *Créer des conditions d'accueil pour les activités de services et pour les services aux entreprises en centre-ville tout en respectant la mixité des fonctions urbaines :*
 - *gare du Centre = amélioration des cadences des trains vers Bruxelles et intégration de bureaux sur le quartier rénové de Boch ;*
 - *gare du Sud = amélioration des liaisons avec La Louvière Centre et des cadences vers Charleroi ;*
 - *création d'un arrêt nord permettant le développement des quartiers de la Croyère, de Duferco, du complexe commercial Cora et des laminoirs de Longtain ;*
 - *création d'un R.E.R. hennuyer ;*

- *Encourager la délocalisation d'industries du centre-ville dont la vocation ne correspond plus à l'évolution actuelle (Boch, Cabay-Jouret, partiellement les laminoirs de Longtain, etc.) afin de rendre les terrains occupés à d'autres fonctions plus urbaines ;*
- *Conforter l'agriculture de la zone rurale au sud de l'entité en évitant le morcellement des terres résultant des constructions d'habitations en ruban.*

AXE 1 : ACTIONS

1. Redéployer le pôle économique au nord-est de l'entité

CONSTAT

- Présence au nord-est de l'entité d'infrastructures de transport à grand gabarit :
 - autoroutes E25 & E42 ;
 - canal du Centre à 1350 tonnes ;
 - gare industrielle ferroviaire de Duferco ;
- Existence à cet endroit de la plus vaste et plus importante industrie louviéroise, à savoir Duferco ;
- Saturation imminente de Garocentre, gare autoroutière située à la jonction des deux autoroutes ;
- Demande croissante de terrains pour entreprises de logistique.

OPTION

Profiter de cette localisation exceptionnelle et de la disponibilité au plan de secteur de vastes espaces voués aux activités économiques industrielles pour développer une plate-forme logistique trimodale d'envergure européenne.

ACTIONS À COURT TERME

1. Création du parc logistique « Julie Brichant »

Zone d'aménagement différé à caractère industriel au plan de secteur, elle a fait l'objet d'un P.C.A.¹ qui affecte les terrains à des entreprises du secteur de la logistique centré sur la route, décliné par rapport aux voies d'eau oblige. L'esprit du parc prône une recherche esthétique tant dans l'architecture des bâtiments que dans leur agencement afin de donner une impression d'ensemble dans un cadre de parc paysager aménagé à l'anglaise.

Les travaux de nivellement et d'équipement, réalisés sur base des fonds FEDER sont en cours.

Reste à présent à l'I.D.E.A.² à trouver les entreprises de transport à implanter.

¹ PCA : Plan Communal d'Aménagement.

² I.D.E.A. : Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement de la Région Mons-Borinage-Centre.

2. Implantation d'une antenne du Port Autonome du Centre et de l'Ouest

Créé le 1^{er} avril 1999, le P.A.C.O.³ vient d'arrêter son premier plan stratégique et a retenu trois projets pour La Louvière. L'un d'eux consiste en l'implantation d'un quai au lieu-dit "Tout-Y-Faut", quai à relier au chemin de fer proche (desserte industrielle de Duferco). L'aménagement de l'arrière quai en port à conteneurs est également prévu.

Cette infrastructure n'occupant qu'une partie limitée de la vaste zone à vocation industrielle au plan de secteur, le solde disponible sera aménagé pour accueillir des entreprises de logistique nécessitant le trimodal ainsi que les terminaux d'autres logisticiens installés à proximité.

En raison de la visibilité du site depuis le canal du Centre ancien et du nouveau canal et depuis l'autoroute de Wallonie, il est impératif de soigner l'esthétique du parc d'activité.

Ainsi la bande verte arborée, espace tampon entre la zone industrielle et le canal continuera à faire l'objet de soins attentifs.

Quant à la limite sud avec la zone occupée par l'usine Duferco et matérialisée par un cordon végétal qui occupe un ancien bras de ruisseau, un espace naturel d'une largeur de 20 m sera aménagé de manière à former un couloir vert permettant d'assurer la continuité du maillage écologique.

3. Assainissement et valorisation du site de SAFEA

Ancienne fabrique d'engrais rachetée par la S.A. Boël, le site d'une trentaine d'hectares comprend une dizaine de halls industriels de dimensions variées, des bâtiments administratifs, un gazomètre, de nombreux réservoirs divers et pour le solde, des terrains vagues avec bassins de décantation. Inutilisée par Duferco, cette zone industrielle au plan de secteur à front de l'embranchement de l'ancien canal offre une localisation intéressante pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Néanmoins, le site étant ou présentant une forte suspicion de pollution, il convient de toute urgence de se donner les moyens en vue de la décontamination du sol et ensuite de l'assainissement de l'ensemble.

Puis, à moyen terme et après éventuellement réfection du mur de quai, le site pourrait valablement être reconverti pour l'accueil d'entreprises de logistique.

De cette manière, on se rapprocherait du seuil des 120 ha nécessaires à une plate-forme logistique d'envergure européenne.

³ P.A.C.O. : Port Autonome du Centre et de l'Ouest.

4. Amélioration de l'image de la Z.A.E. de Glaverbel

Zone mixte de 8,5 ha, elle est entièrement occupée par 6 entreprises dont 4 se partagent un hall-relais, ancien bâtiment reconverti de la verrerie "Glaverbel". De par le secteur d'activité de certaines entreprises (fabrication de bétons) et la subsistance de petits bâtiments industriels vétustes et de bassins de décantation, l'aspect de ce parc d'activité est peu engageant. De plus et en raison de la proximité des zones de qualité que l'on entend développer, il est impératif de soigner l'image de cette zone via notamment certaines impositions au niveau des permis d'urbanisme ou d'exploitation. L'intégration paysagère des bâtiments et la rénovation des canchres qui subsistent sont à favoriser ainsi qu'un aménagement des espaces publics.

5. Valorisation du site d'IDEAL STANDARD

Zone industrielle au plan de secteur, elle comporte de vastes bâtiments vétustes et dégradés repris par diverses sociétés qui se sont contentées de réoccuper les lieux sans apporter de quelconque amélioration au bâti. Il en résulte un paysage délabré et un gaspillage du sol, et cela à quelques pas du pôle économique moteur que l'on entend créer mais également de l'agglomération de Houdeng. Il est impératif que le site soit assaini et développé dans la partie nord dans l'esprit de parc de logistique et reconverti pour la partie sud en zone mixte d'habitat et de PME.

6. Restructuration du quartier des anciennes boulonneries

Il s'agit d'un quartier composite au plan de secteur puisque reprenant des terrains tant en zone d'habitat qu'en zone d'activité économique à caractère industriel. Si cette situation était conforme à la période de plein essor de l'usine Boël, la partie industrielle a été abandonnée depuis lors. L'affectation au plan de secteur est obsolète dans le contexte général du quartier résolument tourné vers l'habitat.

Il convient dès lors de restructurer le quartier limité par la chaussée Paul Houtart au sud, la rue de la Chaudronnerie à l'ouest et l'ancienne ligne de chemin de fer de Houdeng à Soignies à l'est par l'élaboration d'un P.C.A. dérogatoire au plan de secteur qui redistribuerait l'espace entre cette zone d'habitat et la zone d'activité économique mixte avec comme préoccupation l'amélioration de la qualité de vie des habitants et l'accueil de petites PME sur les terrains libérés par la friche.

ACTIONS À PLUS LONG TERME

- Extension de Garocentre

Garocentre, zone d'activité consacrée au secteur de la logistique basée sur la route, contribue bien évidemment au projet de plate-forme logistique européenne.

Si l'urgence à l'heure actuelle est la recherche de terrains qui répondent aux exigences en matière de transport trimodal pour de nouvelles entreprises, il ne faut pas perdre de vue l'imminente saturation de la gare autoroutière conjuguée au besoin de s'étendre que manifestent ou manifesteront certaines entreprises y installées.

Cette extension de Garocentre est possible dans le triangle autoroutier à l'ouest, sur des terres actuellement utilisées pour des activités agricoles qui à terme, en raison de leur enclavement, sont condamnées.

Comme pour tout nouveau parc, on respectera dans le projet de lotissement la vocation paysagère de l'endroit en se dotant de prescriptions urbanistiques et architecturales strictes.

2. Développer des zones d'activité économique mixtes dans l'entité

CONSTAT

- Saturation des zones d'activité économique mixtes au plan de secteur de plus de 2,5 ha :

SITE	SUPERFICIE	MIS EN ŒUVRE		CONFORMITE DE L'OCCUPATION	
ZAE Mon Gaveau	22 ha 28 a 53 ca	11 ha 14 a 26 ca	50%		50% à mettre en œuvre
partie est (extension)	9 ha 73 a 05 ca	-	0%	-	100% à mettre en œuvre
ZAE gare du Sud	11 ha 56 a 20 ca	7 ha 51 a 53 ca	65%	50% caserne des pompiers et atelier ferroviaire	
ZAE Glaverbel	8 ha 77 a 09 ca	8 ha 77 a 09 ca	100%	Sauf quelques friches	
ZAE Besonrieux	7 ha 17 a 51 ca	3 ha 58 a 76 ca	50%		50% à mettre en œuvre
Site des rues des Carrelages et de la Coopération	7 ha 08 a 53 ca	7 ha 08 a 53 ca	100%	50% parking Duferco & 50% régie communale	
Site Mercantile-Béliard	6 ha 72 a 44 ca	6 ha 72 a 44 ca	100%	25% friche suite incendie	
Sites de moins de 2,5 ha	12 ha 80 a 90 ca	11 ha 52 a 81 ca	90%		
TOTAL	86 ha 14 a 25 ca	56 ha 35 a 42 ca	65%		24 ha 46 a 07 ca

Tableau 1 : superficies totales, superficies mises en œuvre, conformité de l'occupation et disponibilités des Z.A.E.M. selon le plan de secteur

Si sur papier la superficie disponible paraît confortable, elle est, quand on approche le terrain, surestimée. En pratique, il n'est pas souhaitable de mettre en œuvre toutes les zones pour diverses raisons. Ainsi, il convient de soustraire la partie est de Mon Gaveau (accessibilité, dualité avec le développement touristique recherché pour Bois-du-Luc) ainsi que le solde de Besonrieux (problèmes techniques et d'accessibilité).

- Demande d'entrepreneurs locaux importante traduite notamment par la réservation sur projet de mise en œuvre de zones avant l'ouverture des voiries (ex. Gare du Sud, Besonrieux) ;
- Existence au cœur des agglomérations de petites zones industrielles désaffectées, utilisées de façon précaire ou galvaudées.

OPTION

Répondre à la demande de terrains à vocation économique sur l'ensemble du territoire afin d'accueillir les PME locales en poursuivant l'équipement des Z.A.E.M.⁴ existantes ou en réutilisant de préférence d'anciennes zones industrielles.

ACTIONS À COURT TERME

1. Poursuite de l'équipement de la Z.A.E.M. de Mon Gaveau à Strépy

Seuls les 11 hectares non encore mis en œuvre du parc existant sont concernés. La création d'une nouvelle zone telle que prévue au plan de secteur à l'est de la N55 n'est absolument pas opportune en raison de la difficulté à sécuriser actuellement un accès et surtout afin de ne pas détériorer le paysage, à proximité du site remarquable de Bois-du-Luc.

2. Création de la Z.A.E. du terail du Quesnoy

Il s'agit d'une friche composée d'un terail et du carreau de mine du charbonnage du Quesnoy à Trivières. Actuellement repris en zone industrielle au plan de secteur, il convient d'assainir le carreau afin d'y implanter un parc de PME respectueux de la richesse écologique du terail mise en évidence dans le P.C.D.N.⁵, de la roselière et des anciens bassins à schlamms.

Zone industrielle totalement désaffectée (le siège du Quesnoy a fermé en 1973), elle était devenue propriété de la S.A. RYAN EUROPE qui exploitait les schistes du terail. Après la faillite de la société, la ville a fait reconnaître le site comme site d'activité économique désaffecté à caractère prioritaire pour la région en vue de la réalisation des travaux d'assainissement et de stabilisation du terail. Les terrains ainsi récupérés seront rendus à nouveau aptes à accueillir des entreprises.

Néanmoins et eu égard à la richesse écologique du site, les moyens à mettre en œuvre seront de type bioremédiation. Le parc d'activité, quant à lui, respectera l'environnement et s'intégrera dans le paysage en symbiose avec le voisinage habité proche.

On veillera à développer un parc cohérent résolument ouvert sur ce voisinage habité dont certaines constructions, organisées en coron, ont leur origine intimement liée à l'histoire du charbonnage. Des cheminements piétons et des espaces publics de qualité seront définis de manière à offrir aux habitants un écrin ludique pour les promenades du dimanche.

⁴ Z.A.E.M. : Zone d'Activité Economique Mixte

⁵ P.C.D.N. : Plan Communal de Développement de la Nature

Les tours jumelles anciennes de la porte de garde, seuls témoins avec le terril de l'histoire du charbonnage et présentant une certaine qualité architecturale seront restaurées et mises en valeur afin de marquer l'entrée du parc.

La piste vers le nord qu'empruntaient les camions de RYAN EUROPE pour rejoindre la N55 doit également être réouverte afin de protéger Trivières d'un charroi lourd et parasite.

3. Création de la Z.A.E. des "Houssu 6" à Haine-Saint-Paul

Zone d'aménagement différé au plan de secteur d'environ 9 hectares, ancien siège de la fosse n°6 du charbonnage des Houssu, elle fut malheureusement l'objet d'une démolition des constructions désaffectées et d'un nivellement ayant pour conséquence la contamination à l'ensemble du site de la pollution par des hydrocarbures.

A proximité du centre d'Haine-Saint-Pierre, autrefois prospère mais qui périclité suite notamment à la fermeture de sa gare en 1982 et des commerces qui ont suivi, cet espace a un rôle économique à jouer dans le renouveau de ce centre. De par la création d'une zone économique au voisinage immédiat (Grand-Place) d'Haine-Saint-Pierre on génère de l'activité et ceci sera d'autant plus vrai que le nouvel espace se fondera dans la zone habitée sans clivage.

Outre le développement économique, si ensuite on ouvre la voirie franchissant le rail, on gagne en cohérence dans l'urbanisation de tout le pôle sud de La Louvière avec cette nouvelle zone, la gare et son développement nord et le nouveau quartier qui pourrait prendre place sur le site de l'ancienne gare de formation (voir plus bas) mais surtout cela permet de mettre en connexion le centre d'Haine-Saint-Pierre avec la gare du Sud en raccourcissant les distances et en rendant le parcours plus agréable et plus sécurisé.

Cette action aussi intéressante soit-elle, est tributaire de la dépollution du sol qui a donc été reprise dans les priorités d'assainissement des friches (point 5.2.9.).

4. Utilisation rationnelle des sites d'activité" existants

Citons comme exemple "IDEAL STANDARD" à Houdeng, "MERCANTILE BELIARD" à Haine-Saint-Paul, "HAINE-SAINT-PIERRE ET LESQUIN" à Haine-Saint-Pierre, etc. Sites privés, ils ont juste fait l'objet d'un plan de division des parcelles sur lesquelles se sont juxtaposées avec des fortunes diverses des entreprises sans qu'il n'y ait aucune réflexion d'ensemble.

Le plus souvent, seules certaines parties de bâtiments anciens sont réutilisées, le reste étant laissé à l'abandon. Il convient d'inciter les propriétaires à améliorer et embellir leur site et à assainir les chancres qui subsistent.

ACTIONS À PLUS LONG TERME

- Développement du pôle de la Gare du Sud

Avec la construction de la caserne des pompiers et les projets d'implantation de PME et de bureaux, on assiste actuellement à la mise en place d'un parc d'activités au nord de la Gare du Sud, en contrebas de la rue de la Déportation.

Entre ce parc et le chemin de fer, subsistent les bureaux de l'atelier de traction ainsi qu'un atelier à wagons jusqu'il y a peu encore utilisé pour l'entreposage et la restauration de matériel historique non noble. Cet espace pourrait être récupéré en extension du parc existant ; ces terrains jouissant effectivement d'une position stratégique en terme d'accessibilité (gare voyageurs, futur contournement routier) et d'image (visibilité au départ de dorsale ferroviaire wallonne).

Par ailleurs, l'utilisation du faisceau de voies de l'ancienne gare de formation servant actuellement à l'entreposage de trains défectueux est amenée à terme à disparaître libérant ainsi une importante réserve foncière à l'échelle de la ville. Celle-ci pourrait être justement valorisée en un quartier mixte destiné à des logements, des bureaux, de l'HoReCa et du petit commerce à partir du moment où une voirie franchissant les voies de chemin de fer serait ouverte.

3. **Création d'un parc d'activité à caractère socioculturel**

CONSTAT

- Demande extraordinaire de la société « S.A. Dragone » pour la création d'un complexe de montage de spectacles internationaux ;
- Choix par la « S.A. Dragone » du site du « Bois de la Hutte » pour son implantation ;
- Emprise pour le complexe limitée à une partie de la zone affectée en parc d'activité à caractère socioculturel.

OPTION

Profiter de l'opportunité unique de la création du complexe de la S.A. DRAGONE pour développer sur le reste de la zone, un parc d'activité à caractère socioculturel.

ACTIONS À COURT TERME

1. Création du parc d'activité à caractère socioculturel du « Bois de la Hutte »

Par PCA dérogatoire au plan de secteur, ces terrains ont été affectés à l'activité économique à caractère socioculturel.

Ils pourront ainsi accueillir l'entreprise la S.A. DRAGONE active dans la création et le montage de spectacles internationaux. On peut espérer que cette implantation aura un effet levier sur des entreprises qui partagent les mêmes points d'intérêt et qui retiendront, à moyen terme, ces terrains pour leur installation. (création de costumes, monde de la publicité, développement de jeux vidéo, etc.).

Cette initiative, en raison de la localisation à proximité immédiate de l'autoroute E42 et du nouveau canal du Centre, renforce l'image de marque que La Louvière souhaite se donner et contribue à son dynamisme dans les domaines de l'innovation.

4. **Extension du parc industriel de Strépy**

CONSTAT

- Présence d'infrastructures de transport à grand gabarit :
 - tronçon commun des autoroutes E25 & E42 ;
 - canal du Centre à 1350 tonnes ;
- Saturation imminente du parc industriel ;
- Demande insatisfaite au niveau wallon de terrains industriels ;
- Eloignement des zones urbanisées autres qu'industrielles.

OPTION

Profiter de la réalisation d'un quai sur le canal à grand gabarit et de la disponibilité de vastes espaces encore libres pour étendre au sud du canal le parc industriel de Strépy.

ACTIONS À COURT TERME

1. Extension du parc industriel de Strépy au sud du nouveau canal
L'arrêté du Gouvernement du 22 avril 2004 inscrit au plan de secteur une zone d'activité économique mixte au lieudit "Plat Marais".
Il s'agit d'un plateau bordant le nouveau canal.

Il convient à présent de mettre en œuvre ces terrains et les commercialiser.

AXE 2 TOURISME

VALORISER ET STRUCTURER LE SECTEUR DU TOURISME

Le tourisme, combinant les aspects économie et patrimoine, justifie par sa spécificité qu'un chapitre lui soit consacré.

► *Dans la volonté de cohérence souhaitée par la CUC, les produits touristiques s'articuleront de manière à offrir des produits de qualité, adaptés aux différentes catégories de touristes et à leurs aspirations.*

...

Bien sûr, parmi d'autres, une attention sera réservée aux voies d'eau (site classé par l'Unesco, les quatre ascenseurs hydrauliques, Strépy-Thieu, ...), à l'Ecomusée régional du Centre et aux autres sites touristiques.

Déclaration de la politique communale 2001-2006, p. 18

- Le Parc des Canaux et Châteaux doit être valorisé afin qu'il acquiert incontestablement une notoriété internationale. Point d'appui touristique, il doit permettre de capter une clientèle touristique de passage, de la retenir et de la rediriger vers d'autres pôles intéressants de l'entité et au-delà, de la région. Il convient de structurer cette offre touristique et d'assurer la coordination. Le développement de la Maison du Tourisme, implantée au centre-ville de La Louvière ainsi que le tracé d'itinéraires répond à ces préoccupations.
- De la même façon, le passé et le présent de La Louvière étant riche au niveau culturel, on peut imaginer attirer une clientèle extérieure et la fidéliser au rythme des expositions temporaires et permanentes. Des efforts doivent encore être faits comme par exemple la concrétisation de la création d'un espace qui accueillera les riches collections de la mémoire de la ville dans le domaine principalement de la faïence, la mise en valeur des fours-bouteilles et des hauts-fourneaux, etc.

Le secteur culturel de plein air sera également développé.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- *Structurer et développer le secteur en s'appuyant sur la Maison du Tourisme de la Région du Centre récemment implantée sur le territoire communal ;*
- *Redéployer le tourisme autour du Canal du Centre, patrimoine mondial de l'humanité ;*
 - *mettre en valeur les divers éléments (ascenseurs, ponts, maisons éclésières, etc.) ;*
 - *aménager des points d'accueil et des aires de repos (bornes d'information, aires de pique-nique, etc.) ;*
 - *aménager berges et arrières des propriétés de certains tronçons (zone de protection du canal) ;*
 - *limiter les extensions industrielles au niveau de la Ferme de la Basse Louvière, aux environs de l'ascenseur n° 1 ;*
- *Rattacher physiquement les sites de Bois-du-Luc et du centre-ville à celui du canal par des chemins de type RAVeL et continuer le développement de ces deux pôles secondaires importants ;*
- *Favoriser les infrastructures d'hébergement dans le centre-ville et diversifier l'offre par la création d'un camping à proximité du parc des canaux ;*
- *Aménager des itinéraires de découverte du centre-ville et de l'entité ;*
- *« L'art en ville » et « la ville devient spectacle » : développer le secteur culturel évènementiel :*
 - *« Décrocher la Lune » ;*
 - *favoriser l'émergence d'initiatives du type « Décrocher la Lune », de ville « théâtre d'un festival » ou de mise en valeur des édifices notamment par plan lumière (fours- bouteilles, haut-fourneau BOËL, etc.) ou par des fresques sur les pignons aveugles ;*

- *Compléter les infrastructures par la création du musée des collections de la Ville*
- *Rechercher et matérialiser des synergies avec les autres produits touristiques de la région du Centre afin de produire une offre étendue et diversifiée (plan incliné de Ronquières, parc et musée de Mariemont, châteaux de Seneffe et d'Ecaussinnes, ville de Binche, etc.).*

AXE 2 : ACTIONS

1. Développer le tourisme autour du canal du Centre

CONSTAT

- Présence sur le territoire louviérois, traversé d'ouest en est par l'ancien et le nouveau canal, de la majorité des ouvrages d'art tant sur l'ancien que sur le nouveau canal classé comme patrimoine mondial de l'humanité :
 - trois des quatre ascenseurs hydrauliques ;
 - divers ponts-levis et ponts tournants ;
 - salles des machines et maisons éclusières ;
 - ascenseur funiculaire de Thieu et pont-canal de Houdeng.

OPTION

Profiter de cette richesse exceptionnelle et de l'attractivité vis-à-vis d'un tourisme d'origine internationale pour attirer le visiteur et le rediriger vers la ville et les autres sites touristiques de la région.

ACTIONS À COURT TERME

1. *Aménager des points d'accueil et de stationnement, des aires de repos et des espaces publics le long du canal*

Actuellement, les départs des promenades en bateau se font à La Louvière, à la "cantine des Italiens", à l'est et à l'ascenseur n° 3 – salle des machines à Bracquognies, à l'ouest. Si ces deux lieux jouissent d'une infrastructure d'accueil sommaire – uniquement zone de parcage - (ascenseur n° 3) ou plus étoffée – zone de parcage et petite restauration - (cantine), le reste du parcours est globalement dépourvu d'aires de repos ou de stationnement conviviales qui permettraient un accès facile au promeneur pédestre ou cycliste. De telles actions doivent être favorisées lorsqu'elles se présentent. A côté de ces "micro-aménagements", des espaces publics centraux à proximité du canal méritent une requalification de l'espace au bénéfice tant des promeneurs que des riverains.

En première phase, on retient l'aménagement de la "place du Souvenir" à Houdeng et de la « rue Tout-y-Faut » au droit de la cantine des Italiens.

La place du Souvenir s'articule autour de l'église Saint-Jean Baptiste, du pont tournant et de sa maison pontière d'Aimeries et du monument aux soldats. Actuellement, l'espace qui accueille un marché hebdomadaire est livré à l'automobile.

L'idée est de pratiquer un aménagement paysager de la place qui met en valeur les divers éléments du patrimoine et qui redistribue l'espace entre les différentes catégories d'usager en combinant circulation automobile, emplacements de parcage, circulations piétonne et "2 roues".

Par ailleurs, endroit idéal pour une porte d'accès à l'ancien canal, puisque situé à mi-parcours entre les deux points d'embarquements, l'aménagement de la place prendra en compte la création d'une aire de repos conviviale.

Autre préoccupation : la rue Tout-Y-Faut quant à elle, n'a fait l'objet d'aucun soin particulier malgré le rôle important qu'elle joue dans la découverte du canal du Centre ancien puisqu'elle est l'accès principal à la Cantine et à l'ascenseur n°1.

Dans le même esprit, les abords de la Cantine sont trop sommairement aménagés et rien n'est prévu pour l'accueil des cars et autocars pourtant nombreux.

2. Soigner l'esthétique des berges et arrières des propriétés le long du canal

A différents endroits, les arrières de certaines propriétés offrent au canal une vision déplorable tant la construction anarchique d'annexes dans des matériaux hétéroclites et non appropriés ainsi que le manque ou l'absence d'entretien des abords et la saleté s'étalent.

Cette situation est incompatible avec l'image de qualité recherchée pour ce patrimoine exceptionnel.

Il convient donc à l'avenir d'empêcher toute construction sur les arrières de l'ancien et du nouveau canal ou du moins de fixer des prescriptions urbanistiques draconiennes.

Pour l'existant, toute intervention en faveur d'une intégration paysagère sera favorisée.

3. Aménager et ouvrir le parc Boël au public

Cette action, si elle contribue de par sa localisation à proximité de la Cantine des Italiens au développement touristique de l'entité, est avant tout bénéfique aux louviérois qui ne possèdent pas de poumon vert de grande dimension en centre-ville. Elle est donc décrite au point 5.3.1..

4. Relier les pôles d'intérêt par des chemins pour moyens de transport doux de type

L'ancien canal est bordé de chemins de halage repris dans le réseau RAVeL (RAVeL n° 1) qui traverse entièrement le territoire (d'ouest en est) mettant en connexion La Louvière avec l'ensemble du réseau wallon. Par ailleurs, il existe sur l'entité, d'une part, d'anciennes lignes de chemin de fer ou vicinales désaffectées et d'autre part, quelques pôles touristiques secondaires méritant une visite (site de Bois-du-Luc, centre-ville de La Louvière) et localisés à proximité de ces voies potentielles de communication.

De plus et sans doute à plus long terme on peut ouvrir la réflexion afin de relier également à la colonne vertébrale que nous offre la structure du canal d'autres sites présents sur des communes voisines (domaine de Mariemont à Morlanwelz, Binche et ses remparts, etc.).

A court terme, on cherchera à connecter à cette colonne vertébrale, partie intégrante du réseau wallon RAVeL, le centre-ville de La Louvière, riche de ses musée d'art IANCHELEVICI, centre de la Gravure et de l'Image imprimée, centre de la Faïence "ROYAL BOCH" et des musées en projet ; de son patrimoine – château de la Closière, château Gilson et fontaine de BURY, fours-bouteilles, ancienne maison du peuple et maison aux faïences ou maison Hammelrath du parc Warocqué ; de ses monuments, œuvres d'art dans la ville et pourquoi pas, de son cimetière, etc.

La même démarche sera réalisée pour le site du Bois-du-Luc comprenant à lui seul l'écomusée régional du Centre, le musée de la mine, l'ancien hospice PLUNKETT DE RATHMORE abritant les archives de la Ville et les fameux "carrés", témoins de la philosophie paternaliste de l'époque du charbonnage, etc.

2. Développer les infrastructures touristiques de logement

CONSTAT

- Existence d'une demande notamment dans le domaine du tourisme d'affaires ; demande qui devrait croître avec le développement du pôle économique nord (voir axe 1 – 1) ;
- Malgré l'ouverture récente de deux hôtels, l'offre reste limitée dans certaines catégories de chambres dans le centre-ville de La Louvière (ex: chambres de catégorie moyenne, "appart-hôtel", etc.) ;
- Absence sur le territoire d'un centre de conférences correctement équipé ;
- Absence dans l'entité d'un terrain de camping : Mons, Ecaussinnes, Godarville et Binche sont les plus proches.

OPTION

Deux options radicalement opposées touchant des publics tout à fait différents, à savoir :

- * **Offrir des possibilités de logement sur le territoire communal et en particulier dans le centre ou à proximité pour le tourisme d'affaires en étoffant les capacités hôtelières**
- * **ouvrir un terrain de camping afin de cibler tous les publics, dont les jeunes, dans le but de retenir pour plusieurs jours sur La Louvière les touristes attirés par le canal.**

ACTIONS À COURT TERME

1. Favoriser le développement des structures hôtelières en centre-ville

En général d'initiative privée, on veillera à faciliter les démarches d'installation de structures hôtelières en centre-ville en prévoyant notamment au travers des divers P.C.A. en cours de réalisation et à venir la possibilité d'implantation de telles structures. Les chambres offertes devraient être de bon standing et les hôtels devraient comporter des salles de conférence bien équipées.

La contribution du secteur public sera en outre de mettre en valeur ces équipements et le cas échéant, de réaliser des aménagements publics (placettes, squares, etc.) à proximité immédiate des sites.

2. Aménager un terrain de camping

Profitant de la structure d'accueil qu'est la « cantine des Italiens », lieu de départ des excursions sur le canal historique mais également restaurant – cafétéria et gîte pouvant accueillir 48 personnes, un terrain de camping ouvert uniquement pendant la période touristique afin d'éviter la résidence permanente sera implanté à côté de la cantine. Une attention particulière devra être apportée à l'intégration paysagère de ce petit terrain qui jouxte le canal du Centre.

Au plan de secteur, le terrain sur lequel on souhaite implanter le camping ainsi que les terres agricoles autour de la ferme de la Basse-Louvière (ferme en carré, l'une des plus anciennes de l'entité) sont affectés en Z.A.D. à caractère industriel.

Si cette affectation permettait à l'époque d'envisager d'ambitieux développements de l'usine Boël qui aurait été trop à l'étroit, elle est totalement inadaptée aujourd'hui, pour trois raisons principales :

- * les terrains industriels alentours sont suffisamment importants que pour permettre le développement de Duferco (ex Boël) ainsi que pour réaliser une plate-forme trimodale ;
- * des espaces tampons à implanter vis-à-vis de l'ancien canal et de la zone d'habitat de la rue "Tout-Y-Faut" grèveront de façon non négligeable la zone dans le cadre d'une éventuelle mise en œuvre industrielle ;
- * l'espace, actuellement agricole (prairies d'élevage), constitue une aération de qualité de l'espace bâti et son apparence très bucolique est un agrément pour les visiteurs du canal. Qui plus est, on supprimerait une exploitation agricole et en même temps un élément du patrimoine important de l'entité (ferme datée de 1787).

La proposition est donc de réaliser une modification au plan de secteur pour qu'un petit terrain au nord de la zone de loisir actuelle prenne également cette affectation. La ville profiterait de cette création pour aménager l'espace de la Cantine des Italiens, en améliorant notamment l'accessibilité et le parcage des cars et autocars ainsi que l'aménagement lui-même de la rue Tout-Y-Faut comme discuté au point 2.1.1.

3. Favoriser l'émergence de chambres d'hôtes

Des 5 entités faisant partie du Parc des Canaux et Châteaux, seule La Louvière est dépourvue de chambre d'hôtes.

Pourtant, il existe sur le territoire de petits coins très sympathiques situés dans un cadre champêtre ou dans des noyaux ruraux. Par ailleurs, l'entité louviéroise jouit d'un patrimoine exceptionnel (Canal du Centre ancien et nouveau, Bois du Luc, ville de La Louvière, étangs de Strépy) qui se visite de préférence à pied ou à vélo et qui allie le sport à la culture.

Le potentiel est donc bien là ; reste à développer ce qui contribuerait aussi pour les agriculteurs de l'entité à une diversification de leurs revenus. Cette décision doit cependant se prendre rapidement car les agriculteurs dans le cadre du renouvellement de leurs permis d'exploiter (permis unique) qui viennent bientôt à échéance devront faire le choix des activités qu'ils auront retenues.

4. Mettre en place un label signalétique

Le M.E.T. développe le long des voiries qu'il gère un système de panneaux d'ambiance qui présentent les principales curiosités des territoires traversés.

Par ailleurs, la Maison du Tourisme de la région du Centre a défini un réseau de promenades cyclistes et a réalisé un balisage de celles-ci.

Il manque l'échelon intermédiaire, à savoir des panneaux qui orientent les visiteurs vers les autres sites intéressants de l'entité et non spécialement situés à proximité des voies routières principales, ainsi que des panneaux plus thématiques et de repérage.

Par ailleurs, la Maison du Tourisme souhaiterait que toutes les administrations publiques soient sensibilisées à leur action de définition et de balisage des promenades de manière à ce que des modifications apportées en matière de circulation ou de travaux ne mettent pas en péril leur réseau (fermeture d'une voirie en raison d'un chantier, changement des sens de circulation, etc.). Plus de coordination à ce niveau est à rechercher.

AXE 3 LOGEMENT

RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENT

► *Le plan communal du logement fondera son action sur toute la signification du logement : lieu de vie, d'émancipation et d'épanouissement des individus et des familles (art. 2 - Code Wallon du Logement). Pour y parvenir, la commune et ses services, le CPAS préserveront la cohésion sociale en favorisant l'accroissement de l'offre de logements dans les noyaux d'habitat, en stimulant la rénovation du patrimoine, la diversification des logements.*

...

Le logement social quant à lui poursuivra la relance entamée depuis 1994.

...

Le projet architectural retenu par le Concours EUROPAN visant la création de logements sociaux à louer ou à acheter sur le site du MITANT DES CAMPS sera mis en œuvre.

Déclaration de la politique communale 2001-2006, p. 11 & 12

- Assurer à tous un logement décent en répondant aux besoins d'insertion en faveur des sans-abri et des personnes occupant un logement précaire ou insalubre, aux besoins sociaux et aux besoins spécifiques (personnes âgées, handicapées, etc.).
Bien que ce volet dépende plus directement de programmes d'action sociale proprement dits, le schéma de structure peut apporter sa contribution en visant l'éradication des logements insalubres et la lutte contre les meublés en intervenant notamment par des actions d'embellissement du cadre de vie ;
- Agir prioritairement dans les quartiers les plus dégradés de manière à y maintenir la population en place grâce à l'amélioration des logements et du cadre de vie. La Louvière présente une position peu enviable dans le domaine du confort des logements et on peut estimer que plus d'un tiers du parc de logements nécessite un assainissement moyen ou lourd.
A nouveau, des opérations de rénovation urbaine, d'éradication de friches industrielles situées en plein cœur du tissu urbain, voir d'arasement et de reconstruction de quartiers entiers, devront être menées ;
- Produire des logements répondant à la demande tant en ce qui concerne les logements existants (réhabilitation, transformation) que les nouvelles constructions.

En effet, bien que la population de La Louvière n'évolue pas à la hausse, l'étude socio-économique démontre un accroissement du nombre de ménages accompagné d'une diminution de la taille de ceux-ci. Il convient de prendre en compte cette donnée et d'adapter en conséquence la politique du logement de la ville.

Celles-ci seront implantées principalement dans les centres et quartiers directement à la périphérie ainsi que sur des friches urbaines préalablement assainies. La mixité des logements et des fonctions compatibles et l'organisation en véritable quartier de vie est préconisée. Une attention particulière sur l'accessibilité par les transports en commun sera portée ;

- Sans parler de pression foncière, il est sur le territoire certaines zones où la disponibilité en logement vacant est quasiment nulle (centre-ville, par exemple). Il importe dans ce cas de favoriser les initiatives privées visant la mise en œuvre de terrains à bâtir encore disponibles et la reconversion en zones d'habitat des terrains autrefois voués à l'activité économique et qui ne peuvent plus remplir efficacement cette mission à l'heure actuelle.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- *Repenser l'habitat dans les centres afin de limiter l'exode urbain et les rendre à nouveau attractifs pour les populations les plus jeunes*
 - *quartier Boch, Novoboch, Cabay-Jouret, La Closière, EUROPAN, Laminoirs de Longtain, 7 et 8 des Houssu, ancien abattoir, Fond des Eaux, etc ;*
 - *favoriser la construction sur les terrains sis à l'intérieur du contournement de La Louvière ville ;*
- *Réutiliser les bâtiments abandonnés en centre-ville ainsi que les étages inoccupés au-dessus des surfaces commerciales en les transformant en logement ;*
- *Rénover des quartiers dégradés ;*
- *Intégrer les logements sociaux et les habitations moyennes ;*
- *Limiter la densification d'entités plus rurales et la construction en ruban le long des voies de circulation ;*
- *Éviter la banalisation des lotissements en prônant la mixité des fonctions.*

AXE 3 : ACTIONS

1. Limiter l'exode urbain et ramener la population en centre-ville - Développer, améliorer les logements en centre-ville
CONSTAT

- Double vieillissement (part des personnes âgées de plus en plus importante ; part des jeunes de plus en plus réduite) en centre-ville ;
- Offre en logement en centre-ville réduite en raison de l'importance de la part de propriétés privées ;
- Demande de logements en centre-ville non rencontrée et exode des jeunes ménages vers des lieux moins urbanisés ;
- Existence en centre-ville d'importantes parties de zones d'habitat non saturées, de quelques zones d'aménagement différé et d'espaces à requalifier ;
- Nombreux étages sur rez-de-chaussée commerciaux inoccupés en centre-ville ;
- Existence dans des noyaux villageois anciens d'importantes parties de zones d'habitat non saturées ;
- Existence sur l'ensemble du territoire de nombreuses zones d'aménagement différé non encore mises en œuvre ;
- Vastes lotissements de maisons principalement de type "4 façades" récemment ouverts dans la partie sud du territoire.

OPTION

Ramener des habitants en centre-ville en favorisant dans celui-ci, d'une part, la mise en œuvre des terrains disponibles, en requalifiant certains quartiers, en pratiquant des opérations de rénovation et de revitalisation, en aménageant des accès aux étages des rez-de-chaussée commerciaux pour en faire des logements et rendre au centre-ville sa dimension multifonctionnelle et d'autre part, en limitant la mise en œuvre de nouveaux lotissements en dehors du centre de La Louvière.

ACTIONS À COURT TERME
1. Réhabiliter le quartier « Moulin Dambot »

A l'entrée de La Louvière en venant de Houdeng, en face de la gare du Centre est situé le quartier du Moulin Dambot, du nom de l'ancien moulin à farine qui occupait le site avant de fermer, d'être rasé et d'être remplacé par une rue de maisons mitoyennes.

Au cours du temps, ce quartier à proximité immédiate du Centre s'est de plus en plus refermé sur lui-même, isolé qu'il était par la barrière constituée par la rue Sylvain Guyaux avec son important trafic de et vers Houdeng qui passe en trémie sous la voie ferrée par celle de la très large chaussée de la rue du Bosquet (prolongement de la rue du Gazomètre). Le quartier s'est progressivement vidé de ses habitants d'alors, s'est dégradé et s'est paupérisé. L'apparition de meublés a mis un terme à tout espoir de réhabilitation.

Par ailleurs, il s'est présenté pour ce quartier une opportunité unique mise en avant par « l'Etude des 3 Gares » à savoir la possibilité de l'implantation d'une piscine olympique en remplacement, devenu impératif sous peine d'onerieux travaux, des deux piscines que comptait l'entité. Le lieu est en effet très central, se trouve à proximité des principales écoles (non négligeable lorsqu'on connaît le coût du transport pour la collectivité dans le budget piscine) et des gares de train et de bus.

Le P.C.A. s'est donc saisi de cette opportunité en imposant cependant une mixité des fonctions pour ce quartier, soit également de l'habitat. Piscine et habitants animeront respectivement le quartier. La piscine, le jour, avec sa population scolaire, les habitants, le soir lorsqu'ils rentrent du travail. Mais l'équipement ne ferme pas avec les écoles puisque le soir les habitants peuvent bénéficier également de ce besoin d'utilité publique.

Un premier P.C.A. a donc vu le jour et a servi à l'assainissement du site et à la création d'un giratoire par le M.E.T. Un concours d'architecture pour la construction de la piscine a suivi. Le projet lauréat a induit certaines modifications dans le programme du plan, ce qui a conduit la Ville à revoir son P.C.A.

2. Réhabiliter le quartier « Boch - Novoboch »

Diamétralement opposé au quartier précédent, au carrefour des rues Sylvain Guyaux, du Bosquet et du boulevard des Droits de l'Homme, on découvre le quartier de la faïencerie Boch. Zone industrielle, berceau de la Ville de La Louvière, ce quartier qui s'étend jusqu'à la place communale a connu des fortunes diverses et a subi sans cesse des mutations plus ou moins importantes. La dernière fut la faillite de NOVOBOCH occupant la partie nord du site. Avec le souhait de la faïencerie Boch de chercher à délocaliser son activité vers un endroit plus accueillant ou plutôt, plus adapté, cette faillite démontre que la vocation économique de ces terrains ne se justifie plus. Par contre, en raison de la localisation exceptionnelle du site qui fait la jonction entre la gare du Centre, la place communale et le centre-ville, la destination en zone d'habitat s'impose d'elle-même. Mais un habitat de type urbain intégré et alliant la mixité des fonctions compatibles.

La Ville a donc entamé la réalisation d'un P.C.A. qui recompose l'espace en développant l'habitat sous forme de constructions d'îlots dont les rez-de-chaussée pourront servir à des commerces et à de l'HoReCa. Un pôle ludique avec la construction d'un cinéma a également été inscrit et les

démolitions des bâtiments industriels qui l'occupaient sont en cours. Les aménagements urbains d'une placette mais également d'une halle pour la tenue des marchés devraient compléter l'ensemble. Cet espace est à situer à proximité du complexe formé par les fours-bouteilles, patrimoine classé, qui devront être mis en valeur et d'un futur musée ou centre de la faïence qui complétera l'ensemble.

Il est donc impératif que ce PCA aboutisse et soit vite transcrit in vivo.

3. Inciter les propriétaires à mettre en œuvre les terrains de « La Closière »

Il s'agit du quartier limité par la rue Gustave Boël (chaussée vers Houdeng) au sud, le chemin de fer à l'est et la rue des Rivaux au nord.

Autrefois, seul un château, le château de la Closière, aujourd'hui accueillant le bureau du FOREM, dominait par sa position centrale un parc d'une quinzaine d'hectares.

Par la suite, un plan d'urbanisation pour la partie au sud du château fut tracé et un quartier d'habitat vit le jour.

La partie nord, quant à elle n'a pas subi le même destin et les terrains, affectés en zone d'habitat au plan de secteur, sont soit occupés par des petits jardinets, soit sont en friches.

Ce quartier, limitrophe au centre-ville, à proximité de la gare du Centre et du giratoire du futur contournement ouest jouit d'une bonne accessibilité ; accessibilité qui ne cessera d'être améliorée par la création d'un autre giratoire au niveau du hall des expositions et peut-être, à longue distance, on peut toujours rêver, du franchissement des voies de chemin de fer par un passage qui le mettrait en connexion directe avec le nouveau quartier Boch-Novoboch et donc le centre-ville.

Cette zone présente donc un intérêt certain à être développée pour de la résidence sans manquer bien entendu de la rattacher harmonieusement au bâti et au parcellaire existant.

4. Mettre en œuvre les terrains du Mitant des Camps

Importante zone d'habitat à rénover comprise entre la rue de l'Olive et la dorsale ferroviaire wallonne, l'espace, se présentant comme un terrain vague, est issu de l'assainissement de la friche charbonnière qui l'occupait jadis.

Espace dégradé, à proximité relative du centre de La Louvière et de celui d'Haine-Saint-Pierre et bénéficiant de moyens de transport en commun majeurs (implanté sur la gare du Sud), le site remplissait toutes les conditions du concours international d'architecture EUROPAN 1998 dont le programme était la conception de logements sociaux. Il a donc été retenu. Propriété du Foyer Louviérois, le projet lauréat est en cours d'étude quant aux modalités de réalisation.

Afin de rencontrer les objectifs fixés et de manière à contribuer à renforcer l'image de la Ville pour les voyageurs en train, il est vital que cet espace situé au « Mitant des Camps », milieu des champs, que ce "no man's land" soit rapidement occupé.

Considérant le voisinage de la gare, de la future zone d'activité (voir axe 1 – 2) et la proximité du centre-ville, la construction de logements moyens est un bon compromis d'utilisation parcimonieuse du sol. Ayant fait l'objet d'un concours d'architecture d'un tel niveau, gageons qu'il s'agisse d'un projet pilote mariant avant-gardisme et fonctionnalité.

5. Mettre en œuvre les terrains de l'ancien abattoir

Zone d'habitat limitée par les rues Ameye, du Tir et de la Grande Louvière, elle comportait jadis l'abattoir communal démoli depuis. En raison de la proximité du centre-ville de La Louvière, de la gare du centre et du parc Boël, cet espace mérite d'être rapidement valorisé en logements.

6. Favoriser le logement aux étages des rez-de-chaussée commerciaux

Dans le passé, les commerçants et artisans du centre-ville habitaient au-dessus de leur siège d'activité. Ils étaient ainsi des acteurs principaux de l'animation du centre de par leur présence sur une longue plage horaire, l'entretien et la surveillance qu'ils apportaient tant à leur bien privé qu'à leur espace voirie et par les liens sociaux qu'ils tissaient entre eux ou avec les autres habitants.

Le changement des modes de vie, tels la diminution du temps de travail ou l'aspiration à vivre dans une villa avec jardin et rendue possible par le développement de l'automobile furent les premiers pas de l'exode urbain.

La mondialisation de l'économie avec pour conséquences sur le secteur du commerce le développement de chaînes de magasins (ou "enseignes") ayant un système d'exploitation totalement différent de la gestion des petits particuliers a achevé de vider les centres commerçants laissant en place des vitrines accessibles pendant une période limitée dans des bâtiments qui se dégradent et un espace public qui se banalise.

Il est impératif de stopper cette hémorragie et empêcher qu'elle se propage vers les autres quartiers en reprenant le contrôle sur les étages vides dont les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces ou des services.

La mise en pratique est complexe tant elle relève à la fois de solutions techniques, que d'accords juridiques et financiers à trouver.

Les problèmes techniques sont divers et vont de la "simple" amélioration des logements qui possèdent déjà un accès indépendant, à la mise en œuvre des solutions plus lourdes telles l'aménagement de dalles vertes à l'intérieur de l'îlot, etc. avec des créations d'accès par l'arrière couplés ou non à l'aménagement de trottoirs suspendus ou en "sacrifiant" de tant à autre une bâtisse dans la rue commerçante pour y réaliser voirie de pénétration ou cage d'escalier ou d'ascenseur.

Il convient dès lors de tirer les enseignements de l'étude de faisabilité initiée dans le cadre du programme de la "politique des grandes villes" et qui visait à étudier et rechercher les possibilités de réhabilitation et d'aménagement en logement des étages inoccupés, au-dessus des rez-de-chaussée commerciaux d'un périmètre limité autour du carrefour du Drapeau Blanc de La Louvière, d'en étendre les conclusions au centre

commercial de La Louvière et de s'en imprégner pour le traitement des centres urbains secondaires de l'entité même si le problème est moins crucial que pour l'hypercentre urbain.

7. Limitier la mise en œuvre des zones d'aménagement différé en dehors du centre-ville

En dehors du centre-ville de La Louvière, et sauf opérations spécifiques explicitées dans les divers axes ou sauf "coups partis", on ne procédera pas à la mise en œuvre de nouvelles ZAD. Celles-ci sont donc toutes reléguées au niveau de priorité 3. En effet, il appert que les superficies encore directement bâtissables (en zone d'habitat) ou pouvant être récupérées de différentes façons (reconversion, assainissement, réhabilitation, occupation d'étages, etc.) sont suffisantes pour répondre à la demande en logements pour plus de 10 ans même si l'on introduit une croissance fulgurante de la population, ce qui ne semble pas être le cas même dans les prévisions les plus optimistes.

De la même manière, les constructions d'habitations le long de la voirie, dites constructions en ruban, seront proscrites dans les endroits sensibles. Il en va particulièrement ainsi de toute la vallée de la Haine, notamment pour les terrains constructibles localisés à proximité du château d'Avondance.

2. Rendre vie et rendre attrayants les quartiers dégradés

CONSTAT

- Existence de quartiers ayant subi un bouleversement brutal ou des mutations répétées conduisant à un essoufflement, une dégradation, un déclin de ceux-ci ;
- Risques de "gangrénisation" aux quartiers voisins ;
- Abandon des quartiers « malades » par les ménages les plus jeunes ;
- Paupérisation et apparition de problèmes sociaux divers liés aux concentrations des populations n'ayant pas les moyens de déménager (personnes âgées, population à faibles revenus, etc.).

OPTION

Pratiquer des opérations de rénovation et de revitalisation afin de rendre les quartiers dégradés à nouveau agréables et attrayants de manière à stabiliser la population présente et à attirer des jeunes ménages.

ACTIONS À COURT TERME

1. Pratiquer une opération de rénovation urbaine sur le quartier « d'Abelville »

Précisément, le périmètre du quartier est défini par les rues du Bosquet, du Gazomètre, de Bouvy et Sylvain Guyaux. Il s'agit d'un quartier résidentiel très central puisqu'il renferme la place Mansart et s'étend du carrefour du Drapeau Blanc à la gare du Centre où il borde au nord le contournement de la ville.

Cette voirie de "contournement" a entraîné une césure dans le quartier empêchant un développement harmonieux de celui-ci dans cette direction et laissant libre cours à l'utilisation anarchique des terrains qui le jouxtaient principalement pour l'implantation de moyennes surfaces commerciales. Il en résulte de ce côté une grande ouverture du bâti donnant une vue sur des arrières de rues peu attrayants, une faible densité de constructions pourtant en plein centre urbain, soit un galvaudage de précieux terrains.

Il faut donc favoriser la délocalisation des commerces présents à cet endroit (en fait casser l'effet de masse) afin de libérer l'espace pour la reconstruction d'un quartier dense principalement voué au logement sans négliger, dans la partie résidentielle existante l'amélioration et l'embellissement de l'espace public.

On portera dans ce périmètre une attention toute particulière au "sous-périmètre" de l'îlot défini par les rues Sylvain Guyaux, de Bouvy, des Amours et de la place Mansart qui fait partie de la zone étudiée dans le "projet logement" (voir point 3.1.6.).

Cet îlot comportait par le passé un cinéma, le Cinéap qui a fait l'objet d'une réaffectation commerciale sous forme de galerie reliant les rues Sylvain Guyaux et des Amours, mais qui malheureusement s'est soldée par un échec.

Par exemple, la S.A.C.⁶ a proposé en première approche dans l'étude reprise ci dessus, comme aménagement du quartier, la démolition de la galerie et la reconstruction à sa place de logements sur pilotis afin de maintenir le passage entre les deux rues tout en offrant des échappées visuelles sur les espaces verts de l'intra-îlot.

Ce passage, s'il semble anodin, devrait cependant être reconsidéré en fonction de l'accessibilité et de la visibilité au musée de la gravure et de l'image imprimée dont l'entrée se fait justement par la rue des Amours.

Autre lieu d'intérêt de ce quartier : la place Mansart, comportant nombre d'établissements HoReCa, la Maison du Tourisme à venir, etc., ce qui lui confère une grande animation tant diurne que nocturne.

Point d'horizon de la rue Albert 1^{er}, rue commerçante piétonne, cette place est un enjeu dans le quartier car elle devrait pouvoir en tant qu'espace névralgique de rencontre et de convivialité bénéficier d'un aménagement de qualité à l'échelle du piéton tout en assurant son rôle d'exutoire automobile de la rue Sylvain Guyaux (plan communal de mobilité).

2. Rénover le quartier de l'ancienne gare d'Haine-Saint-Pierre

Autrefois prospère (on connaissant son marché jusqu'à Binche), le déclin du quartier de la gare a commencé en 1982 avec la fermeture de celle-ci. Progressivement, les commerces de la rue de la station ont fermé. Les cafés, friteries et autres lieux de rencontre ont suivi entraînant avec eux la fin des activités de nombreuses associations. La rue s'est rapidement dégradée et les meublés sont apparus.

Ensuite, le phénomène s'est étendu en gagnant la rue du Commerce qui a elle aussi été atteinte par la fermeture d'établissements. Actuellement la place d'Haine-Saint-Pierre lutte pour sa survie d'autant plus qu'elle ne connaît plus, suite à la fermeture de l'hôtel de ville, l'animation qu'il générait.

En raison de l'urgence d'une intervention, c'est donc le quartier limité par les rues de la Station, de l'Alliance, de l'Harmonie, Tison et la chaussée de Mons qui a été retenu pour bénéficier, à court terme, d'une opération de rénovation urbaine.

Il convient vraiment d'insister sur le caractère central de ce quartier qui a connu ses heures de gloire au moment de l'essor industriel de par les industries implantées aux limites, voire dans le quartier, et qui avaient une renommée internationale. Le quartier est à l'image de la prestance qu'il a pu avoir et comporte des bâtiments publics remarquables tels l'ancien hôtel de ville ou l'ancienne gare des voyageurs avec ses trois salles d'attente pour ne pas que les "classes" se mélangent ainsi que quelques maisons de maître et maisons bourgeoises.

⁶ Société des Architectes du Centre

Il s'agit de pratiquer la rénovation du quartier afin d'éviter qu'il ne s'essouffle totalement, de lui rendre vie. Ce but ne peut être atteint que par un travail interne au quartier mais également par la recherche et l'aménagement de connexions surtout piétonnes avec les quartiers environnants et avec la nouvelle gare, soit la gare du Sud de La Louvière. Dans cette optique la recherche d'un "chemin de la gare" et l'aménagement du passage souterrain entre la rue de la station et la chaussée de Redemont sont incontournables.

Ne pas perdre de vue la liaison avec le point 1.2.3. dont le but est de créer une zone d'activité économique mixte sur le site du 6 des Houssu et les synergies en termes d'animation que cela peut engendrer pour notre quartier.

3. Rénover le quartier des anciennes boulonneries à Houdeng

Déjà mentionné au point 1.1.6., il s'agit de restructurer le quartier limité par la chaussée Paul Houtart, la rue de la Chaudronnerie et l'ancienne ligne de chemin de fer de Houdeng à Soignies en construisant des logements sur l'espace dégagé après démolition de la friche industrielle des anciennes boulonneries Boël, en réhabilitant certains immeubles inoccupés et en améliorant le bâti existant et l'espace public.

AXE 4 EQUIPEMENTS

RÉPONDRE AUX BESOINS EN COMMERCES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

- Permettre à tous un accès aux commerces. En effet, l'implantation de centres commerciaux en dehors des villes a eu un impact négatif sur les centres de ville parce que d'une part, les quartiers d'habitat sont privés d'un élément d'animation, et d'autre part, parce que la prospérité des centres commerciaux se fait en partie par le déclin des commerces des centres-ville qui en sont vidés.

Rendre à nouveau attractifs ces noyaux centraux implique que l'on agisse sur le cadre de vie notamment en embellissant l'espace public et en l'aménageant afin de le rendre convivial et que l'on règle les problèmes de stationnement et de circulation.

Par ailleurs, l'effet indirect de l'implantation des centres commerciaux en périphérie, fermeture des petits commerces en milieu urbain et desserte insatisfaisante de ceux-ci par les transports en commun, pénalise fortement les personnes non motorisées. On peut cependant en limiter l'impact en assurant une meilleure liaison des centres commerciaux avec le milieu urbain par les transports publics.

Plus localement, il convient d'encourager la réouverture de petits commerces dans les noyaux urbanisés ainsi que la tenue de marchés voire le commerce ambulancier.

- Programmer les équipements et les services publics et les rendre accessibles sous-entend qu'il faut éventuellement compléter l'offre existante mais surtout anticiper le devenir de la Ville au minimum en fonction de scénarii tendanciels calculés sur base de données socio-économiques. Dans certains cas des hypothèses plus spéculatives car basées sur des phénomènes de nature exogène que l'on ne perçoit pas à ce jour, peuvent également être considérées.

- On peut épingler à ce sujet la finalisation du projet d'aménagement de l'hôtel de police, celle du projet de construction de la caserne des pompiers aux normes SEVESO ou encore le projet de halte-garderie en centre-ville ainsi qu'un quatrième parc à conteneurs.

En matière de salubrité publique, les efforts menés en vue de l'amélioration de l'égouttage et de la construction de station d'épuration seront poursuivis.

Dans tous les cas, on veillera cependant à éviter les doubles emplois avec des équipements dépassant l'intérêt de la seule commune et qui seraient déjà présents à proximité et on jouera plus la complémentarité que la concurrence.

Reste alors à définir leur emplacement de manière à ce qu'ils soient accessibles à tous en toute sécurité et qu'ils contribuent de par leur fonction et leur fréquentation à l'animation de quartiers pour lesquels on prône la mixité.

De la même manière, pour les infrastructures existantes, cette réorientation (accessibilité et animation) sera recherchée le cas échéant ; l'accessibilité pour tous aux hôpitaux, gares, administrations et écoles est un des impératifs de la Ville clairement fixé auquel s'attache à répondre le plan de mobilité.

- Promouvoir la pratique sportive et donc des équipements récréatifs et sportifs, principalement en milieu urbain et dans les zones d'habitat denses qui seront facilement accessibles à pied, à vélo et en transports en commun figure également dans la Déclaration de Politique Communale.
Cela se traduit notamment en terme d'infrastructures par le projet de création d'une nouvelle piscine olympique, par l'étude d'implantation de nouveaux terrains de football mais également par la création d'aires de jeux et de détente.
Des synergies avec les communes de la CUC telles la mise en commun de matériel et d'infrastructures ou la coordination de l'offre sportive sont également prônées.

ENJEUX ET OBJECTIFS

RÉPONDRE AUX BESOINS EN COMMERCE

- *Jouer la complémentarité entre centres commerciaux et centre-ville ;*
- *Réaménager les espaces publics afin d'inciter l'implantation du petit commerce.*

RÉPONDRE AUX BESOINS EN SERVICES ET ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

- *Compléter les infrastructures existantes afin de répondre à la demande ;*
- *Anticiper et se donner les réserves nécessaires.*

AXE 4 : ACTIONS

1. Compléter les infrastructures sportives

CONSTAT

- La piscine de Houdeng pour des raisons de sécurité a dû être fermée ; celle de La Louvière devrait suivre prochainement pour les mêmes raisons ;
- Le stade du Tivoli ne remplit plus toutes les exigences depuis la montée en première division du club de football ;
- Demande de terrains de football pour d'autres clubs insatisfaite.

OPTION

Compléter ou mettre en conformité les installations sportives existantes.

ACTIONS À COURT TERME

1. Implanter une piscine olympique

Soit, au prix de travaux très onéreux, on restaurait les deux piscines existantes. Outre les coûts de gestion élevés en raison de la multiplicité des sites, les deux piscines ne répondaient pas aux normes de pratique de sports de compétition – à savoir natation, water-polo et natation synchronisée – et donc, en plus des difficultés d'entraînement pour les clubs ayant choisi ces disciplines, privent La Louvière de pouvoir accueillir des compétitions.

Soit, la construction d'une piscine unique remplissant toutes ces exigences, piscine neuve pour laquelle on peut espérer mieux maîtriser les aspects de gestion.

Ce deuxième choix ainsi que le lieu d'implantation s'est imposé de lui-même.

Ainsi, "l'étude des 3 gares" mettait en évidence tout l'intérêt de l'implantation d'un tel équipement en plein centre-ville, à proximité tant des écoles que des moyens de transport en commun, bus et trains.

Le quartier du Moulin Dambot, qui devait être assaini et restructuré, était un site potentiel idéal pour l'accueil de cette nouvelle piscine.

En face de la gare du Centre, gare train et bus, dont il faudra néanmoins aménager la traversée piétonne puisque la passerelle actuelle est désuète, peu engageante et non adaptée aux personnes à mobilité réduite, à

quelques pas du centre commerçant composé de la rue piétonne et de la place Mansart et à quelques centaines de mètres de trois écoles secondaires, ce site présente effectivement de nombreux avantages.

Sur base d'un premier P.C.A. dérogatoire au plan de secteur, la ville a lancé un concours d'architecture pour la construction de la piscine. Pour les besoins du lauréat qui nécessitent une organisation de l'espace différente de celle du P.C.A., il convient de revoir celui-ci avant de passer à la phase de la construction proprement dite.

Ce projet sera non seulement un équipement sportif de standing mais présentera en sus pour la population un intérêt plus ludique grâce à son toboggan, son aire de remise en forme, etc.

Il s'inscrit, rappelons-le dans le développement intégré du nouveau quartier (voir point 3.1.2.).

2. Mettre en conformité le stade du Tivoli

Suite à la montée en division 1 de l'équipe de football de La Louvière, il convient d'adapter le stade aux normes européennes d'accueil des visiteurs. Pratiquement et dans un premier temps, il n'y aura pas de nouvelle emprise au sol puisque les travaux concernent l'augmentation de la hauteur de la tribune qui devrait passer de 7 à 8 m actuellement à 15 m.

Les autres transformations sont internes et consistent en l'amélioration du confort par l'augmentation du nombre de places assises et couvertes.

Outre la tribune, une clôture permanente sera installée à la sortie des supporters de l'équipe adverse afin de canaliser ceux-ci vers les cars qui les ont amenés et ceci dans le but d'éviter des dégradations sur les immeubles à appartements de l'avenue des Croix de Feu.

3. Compléter les infrastructures sportives existantes sur l'ensemble de l'entité

Les aménagements du stade du Tivoli et la construction de la nouvelle piscine sont des investissements très importants qui mobilisent la totalité des réserves pour les infrastructures sportives.

Néanmoins, la Ville a l'intention de mener d'autres actions, plus légères certes, sur le reste de l'entité en puisant sur des budgets attribués pour des actions spécifiques bien précises.

Ainsi, la ville espère développer son réseau d'aires de jeux et après celles de la place Caffet, de Bois-du-Luc et de Jolimont qui viennent d'être réalisées, faire celle de la Cité Astrid ainsi que celle de Boussoit.

Des projets de création d'aires multisports comme celle de Maurage sont également dans les cartons pour Boussoit et Trivières.

2. Compléter les infrastructures socioculturelles

CONSTAT

- Désaffectation prochaine de la piscine de La Louvière ;
- Existence dans les caves et greniers de la Ville de pièces de collection à valeur muséographique.

OPTION

Compléter les installations socioculturelles existantes.

ACTIONS À COURT TERME

1. Mise en valeur des fours- bouteilles et création d'un musée de la faïence

Sans la faïencerie Boch et les usines Boël, la ville de La Louvière n'existerait probablement pas. Implantée au cœur de la cité, la faïencerie Boch a marqué, a imprégné la ville de diverses façons : des collections d'articles en faïence aux mosaïques murales et aux décoration de façades ; des maisons d'ouvriers qui composent des rues entières aux châteaux et aux fours-bouteilles.

La communauté française a mis en dépôt à la ville une collection de pièces de faïence dont certaines d'entre elles sont exposées, comme l'immense vase qui trône au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville. La majorité est cependant emballée et donc non visible.

Ce patrimoine, inscrit dans les gènes de la ville, mérite d'être mis en valeur dans un espace qui lui est consacré.

Actuellement, subsistent sur le site occupé par l'industrie Boch-Keramis encore en activité, trois des six fours-bouteilles, patrimoine relativement rare qui vient d'être classé, ainsi que le musée de la faïencerie de la Manufacture Royal Boch qui propose au terme de la visite, un atelier de peinture de faïence.

L'idée est double : premièrement, réaliser la mise en valeur des fours-bouteilles et deuxièmement, regrouper autour de ceux-ci le musée créatif de Boch et les collections de la communauté française.

Le P.C.A. du quartier Boch-Novaboch en cours d'élaboration, prévoit le maintien et la mise en valeur de ces éléments, qui par le plus grand hasard, occupent une position centrale sur l'axe gare - place communale ce qui offrent des potentialités très intéressantes.

Ces fours dont la construction est faite de briques ne peuvent "survivre" à l'air libre et doivent donc être protégés par un bâtiment. Néanmoins, et ce serait opportun, ce bâtiment peut être léger et transparent, ce qui pourrait servir d'élément d'animation, de phare, de jour comme de nuit.

ACTIONS À PLUS LONG TERME

- Création d'un musée pour les collections louviéroises

De nombreuses pièces de collection sont entreposées à divers endroits, visibles ou non, de la ville. Il s'agit notamment de peintures et de sculptures.

L'idée est de tout rassembler en un endroit et de les rendre visibles pour tout un chacun.

L'espace retenu pour ce nouveau musée (le musée Ianchelivichi ne pouvant s'étendre) est l'actuel château Gilson qui serait agrandi de façon importante.

- Réaffectation de la piscine actuelle en salle polyvalente

Au premier étage d'un vaste bâtiment dont le rez-de-chaussée est occupé par de petites cellules commerciales, en plein centre urbain, la piscine devient de plus en plus vétuste et les coûts d'entretien ne cessent d'augmenter.

Construit dans les années 50, le bâtiment renferme une superbe mosaïque murale en céramique de Taf Wallet représentant des fonds marins et dont la longueur équivaut à celle de la piscine.

Par ailleurs, et alors que la population en exprime souvent le besoin à diverses occasions, il n'existe pas de salle polyvalente sur l'entité.

L'adéquation entre l'offre et la demande est vite réalisée.

Reprise dans les actions à plus long terme, elle est en effet tributaire de la construction de la nouvelle piscine olympique, la ville ne pouvant priver ses habitants d'une telle infrastructure pendant un temps aussi court soit-il.

3. Compléter les infrastructures générales

- Création d'un parking pour les deux hôpitaux

Les deux centres hospitaliers, localisés sur des sites proches l'un de l'autre, connaissent les mêmes problèmes en termes d'accessibilité par les véhicules d'urgence et de stationnement pour les diverses catégories d'utilisateurs.

Les parkings respectifs atteignant la saturation notamment au moment des visites, une solution commune est à rechercher.

Or, il se fait qu'entre les deux sites existe un vaste terrain vague repris en zone d'aménagement différé au plan de secteur. Relativement vallonné, il se prête mal à la construction à un coût qui reste raisonnable.

Équiper cette zone pour en faire un parking paysager est l'option qui a été retenue pour les terrains du lieudit "la Malogne".

Ceci suppose en préalable la définition du programme de mise en œuvre des zones d'aménagement différé couvrant l'entièreté de la commune et la réalisation d'un plan communal d'aménagement.

- Installation du palais de justice au parc Gilsoco

- Installation du quatrième parc à conteneurs

AXE 5 CADRE DE VIE

ASSURER UN CADRE DE VIE ÉPANOUISSANT

- Mener des actions d'envergure dans les quartiers les plus dégradés pour améliorer les situations matérielles et sociales. D'une part il s'agit d'inscrire dans un programme de rénovation urbaine certains quartiers dégradés, déstructurés, paupérisés ou marginaux et d'autre part, d'éviter à l'avenir la construction de ghettos sociaux et de favoriser l'intégration de certaines catégories d'habitants qui se sont concentrées ;

- Développer des lieux de convivialité dans les quartiers qui en sont dépourvus.
Créer des espaces ou des équipements de rencontre, principalement pour les jeunes et les personnes âgées en pratiquant des aménagements ou encore des opérations de rénovation ou de revitalisation urbaine.
Cela passe par la création de maisons de quartier, par l'aménagement et l'ouverture au public d'espaces verts dans les quartiers denses et par le soutien des initiatives privées allant dans ce sens (revitalisation urbaine, par exemple) ;

- Aménager de réels quartiers d'habitat en ce qui concerne les nouveaux quartiers d'habitation.
Pratiquement, il faut être attentif à ce que ces nouveaux quartiers ne soient plus de gigantesques lotissements monofonctionnels et grands consommateurs d'espace par le style d'implantation qu'ils préconisent.
Il convient de veiller à ce que ces nouvelles mises en œuvre de terrains destinés principalement à l'habitat se fassent en créant et en intégrant espaces publics et lieux de convivialité, en structurant l'espace par les voies de communication et les lieux de référence mais également par le nouveau bâti tant par la typologie que par la qualité architecturale des constructions.
Il en va ainsi des lotissements privés et des lotissements de logements sociaux.

En ce qui concerne les quartiers existants, il convient pour certains d'entre eux de les aérer en créant ou aménageant des espaces publics, des espaces verts ou des lieux de convivialité.

Ces mesures ainsi que celle de favoriser la mixité des fonctions et notamment celles qui s'exercent tout au long de la journée (mixité des plages horaires) contribuent également à la sécurité des habitants dans leur quartier ;

- Développer une culture architecturale et urbanistique qui permette la prise de conscience collective de l'intérêt d'une architecture et d'un urbanisme de qualité pour l'image de marque de la Ville. Si ce volet tient plus du Projet de Ville celui qui lui est lié, la mise en valeur des ouvrages contemporains dont La Louvière regorge peut être abordée dans le présent schéma ;
- Lutter contre les nuisances du trafic intense et améliorer la sécurité des usagers faibles en aménageant les traversées d'agglomération les plus problématiques, en créant des portes d'entrée d'agglomération, en aménageant et en réorganisant l'espace autour et alentours de points sensibles (écoles, centres sportifs, gares, etc.) et bien entendu, mettre en exergue les éléments du plan de mobilité qui mettent l'accent sur la sécurité et la convivialité des espaces publics.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- *Pratiquer des opérations d'assainissement de friches, de rénovation urbaine et de revitalisation urbaine ;*
- *Aménager des espaces de détente et de loisirs ;*
- *Aménager les espaces publics centraux ;*
- *Lutter contre les nuisances du trafic automobile.*

AXE 5 : ACTIONS

1. Renforcer le centre-ville

CONSTAT

- Les chalands nombreux provenant de l'extérieur de l'entité profitent du complexe commercial du CORA mais ne viennent pas en ville ;
- Plaintes des habitants et usagers quant au manque d'attractivité du centre-ville ;
- Désertification du centre-ville par les habitants ;
- Homogénéisation des fonctions du centre-ville.

OPTION

Renforcer le centre-ville afin de le rendre attractif aux yeux des louviérois et des visiteurs en étoffant l'offre commerciale existante par des infrastructures de loisirs culturelles et sportives et en jouant la complémentarité avec les complexes commerciaux du CORA et du CARREFOUR. Inciter les propriétaires et les commerçants à aménager des accès et à réhabiliter les étages non-occupés afin de casser la monofonctionnalité de l'hypercentre et d'étendre l'animation sur de plus grandes plages horaires.

ACTIONS À COURT TERME

1. Favoriser la complémentarité des deux complexes commerciaux existants avec le centre-ville

En dehors du centre-ville, ne plus essaimer les moyennes et grandes surfaces commerciales mais au contraire concentrer les nouvelles implantations autour des deux complexes existants : celui du CORA et celui du CARREFOUR.

Ainsi, les terrains repris en zone d'aménagement différé au lieu-dit "la Grattine" seront réservés à l'activité économique pour la grande distribution, soit dans le jargon commercial pour les grandes enseignes.

Néanmoins, et afin de ne pas concurrencer le commerce du centre-ville, certains types de magasins ne seront plus autorisés. Il en va ainsi de la vente de vêtements, de chaussures, etc.

Dans le centre-ville, les nouvelles surfaces commerciales ne pourront plus s'implanter par zone mais devront s'intégrer dans le tissu urbain existant.

Tant que faire se peut, on incitera les magasins implantés en grappes dans les zones d'habitat à se délocaliser, soit vers les deux complexes commerciaux reconnus, soit à se rapprocher du centre en s'insérant dans le bâti urbain dense. Dans tous les nouveaux P.C.A. on veillera particulièrement à ce que cette intégration soit effectivement respectée.

2. Encourager l'occupation des étages au-dessus des rez-de-chaussée commerciaux en centre-ville

Cette action, directement liée avec celle relative à la limitation de l'exode urbain et l'intention de ramener la population au centre-ville a été débattue au point 3.1.6.

Rappelons la double contribution à l'abandon des logements du centre par les commerçants qui les occupaient jadis :

- ✧ Le changement des modes de vie et l'aspiration, rendue possible par le développement de l'automobile, d'habiter une villa avec jardin "à la campagne" ;
- ✧ La fermeture de petites boutiques pour des raisons diverses et la revente des emplacements à des sociétés commerciales de type "enseignes" occupant un personnel salarié (au mieux "franchisé") et dont la politique est totalement opposée à l'occupation des étages (sécurité, tranquillité, rentabilité, etc.) par du logement.

Au vu de ce constat, il est impératif de trouver des solutions techniques, juridiques et financières pour confiner les commerces au rez-de-chaussée tout en permettant, de façon totalement séparée, l'occupation des étages pour du logement.

Enfin, d'importants efforts sont à réaliser par le pouvoir communal sur l'espace public : amélioration, aménagement, espaces de détente, sécurité, éclairage, propreté, etc. de manière à suppléer le rôle qui autrefois était partiellement rempli par les "commerçants - habitants".

ACTIONS À PLUS LONG TERME

Favoriser l'implantation d'équipements à caractère culturel ou sportif

Voir à ce sujet le projet de piscine olympique et de complexe cinématographique (axe 3 – 1.2.) celui de la transformation de la piscine actuelle en salle polyvalente, ainsi que celui de mise en valeur des collections de la Ville dans le musée Gilson et celui de mise en valeur des fours-bouteilles.

2. Assainir les friches industrielles et urbaines

CONSTAT

- Existence de nombreuses friches, témoins du riche passé industriel souvent intimement imbriquées dans le tissu urbain ;
- Nuisances tant au plan environnemental, paysager ou social que cela entraîne ;
- À l'échelle de la commune, gel de terres précieuses que cela implique.

OPTION

Eradiquer les friches qui ne peuvent être rénovées de manière à protéger l'environnement d'une part et à offrir des terrains utilisables à d'autres fonctions, d'autre part.

ACTIONS À COURT TERME

1. Quartier industriel autour de l'ancienne gare d'Houdeng

Par exemple, sont concernées par l'assainissement ou la rénovation les sites SAFEA, IDEAL STANDARD, boulonneries BOËL et alentours de GLAVERBEL. (A mettre en relation avec l'axe 1.1 et le point 3.2.3.)

2. Quartier industriel d'Haine-Saint-Pierre

Sont concernées par l'assainissement ou la rénovation les sites de BAUME-MARPENT et d'HAINES-SAINTE-PIERRE ET LESQUIN.

3. Quartier industriel d'Haine-Saint-Paul

Sont concernées par l'assainissement ou la rénovation les sites de MERCANTILE-BELIARD et des ATELIERS HENIN, et la friche commerciale de l'ALDI.

4. Site de Cabay-Jouret à Haine-Saint-Pierre

(A mettre en relation avec le point 3.2.2.)

5. Boulangerie Anciaux à la rue Conreur à La Louvière

6. Marius Divers à la rue de l'Olive à La Louvière

7. Fonderies de la Haine à Haine-Saint-Pierre
(A mettre en relation avec le point 3.2.2.)
8. Tôleries louviéroises à La Louvière
(A mettre en relation avec le point 3.1.1.)
9. Site des Houssu 6 à Haine-Saint-Pierre
(A mettre en relation avec le point 1.2.3.)
10. Site du Quesnoy à Trivières
(A mettre en relation avec le point 1.2.2.)
Les travaux vont commencer.
11. Bâtiments de la régie rue de Bellevue
12. Bâtiments de la régie rue de la Coopération

3. Aménager des espaces de détente et de loisirs

CONSTAT

- Manque d'espaces verts ouverts au public en centre-ville ;
- Existence de parcs privés en centre-ville.

OPTION

Ouvrir au public après aménagement des espaces de détente et de loisirs.

ACTIONS À COURT TERME

1. Parc Boël

Vaste parc privé comprenant des massifs boisés, des étangs et un château sis en plein centre urbain, l'aménagement, la restauration puis l'ouverture au public de ce parc central longeant l'ancien canal, en vis-à-vis de la « cantine des Italiens », lieu d'embarquement des touristes, contribue tant à l'amélioration du quotidien des louviérois, en leur offrant un espace vert central de grande qualité, qu'à la valorisation touristique du site du canal.

2. Domaine de La Louve

Un peu excentré, ce parc mérite néanmoins que l'on s'y intéresse, de par son existence et ses dimensions respectables, mais également dans les aspects qu'il est amené à jouer pour le respect du maillage écologique.

Poursuivre les opérations d'aménagement et d'entretien est donc une bonne chose.

Par ailleurs, il est bordé au sud par le terribil Albert 1^{er}, intéressant au point de vue paysager. L'aménagement des accès à ce terribil, tels que prévus dans le cadre de l'opération PHASING OUT, ne pouvaient que renforcer la cohésion de l'ensemble et on apprécie le résultat des travaux récemment réalisés.

Pour le plus long terme, une jonction entre les deux espaces en dehors de toute circulation de la rue Léopold III ainsi qu'une connexion verte et réservée aux moyens de transport doux avec le centre-ville, via les terrils Saint-Hubert et Sainte-Marie seraient des plus opportunes.

Cette opération s'inscrit dans la création d'un parc urbain regroupant par des coulées vertes des espaces verts disséminés sur toute l'entité.

3. Parc de la ferme de Sart-Longchamps

Périmètre classé à proximité du centre-ville mais aussi du stade de football du Tivoli, du C.H.R.⁷ Tivoli et d'écoles secondaires, le site est composé d'une ferme en carré (un des plus vieux bâtiments de La Louvière) entourée de douves désaffectées, le tout dans un petit parc. Actuellement, la ferme accueille deux restaurants mais pourrait peut-être bientôt être transformée en hôtel.

A côté des emplacements de parcage nécessaires au fonctionnement d'un tel établissement, du terrain reste disponible.

L'aménagement en un petit parc puis l'ouverture au public sera un plus pour cette partie de la ville.

4. Verdurisation des places

Autant que possible, tous les nouveaux aménagements de voirie veilleront à apporter un soin particulier au traitement plus paysager des places, squares, aires de stationnement et trottoirs. Le temps du tout à l'automobile est révolu et l'utilité sociale d'espaces de rencontre a été largement démontrée.

⁷ C.H.R. : Centre Hospitalier Régional

4. Protéger les villages typiques de constructions intempestives

CONSTAT

- Existence de vastes zones d'habitat encore inoccupées dans des villages de caractère ;
- Existence de la possibilité, au plan de secteur de construire des habitations en lignes le long des voiries, c'est-à-dire sous forme de "rubans".

OPTION

Limiter la densification de certains noyaux villageois et éviter les constructions en ruban.

ACTIONS À COURT TERME

1. Modification du RCU

Des villages comme Besonrieux, Haine-Saint-Pierre fonds et toute la vallée de la Haine se doivent de préserver leur caractère villageois de qualité en jouant sur deux niveaux :

- ✦ D'une part, limiter la densité des espaces encore bâtissables au plan de secteur ;
- ✦ D'autre part, édicter des règles d'urbanisme strictes, via le R.C.U., afin que la symbiose actuelle entre le cadre bâti et non bâti se perpétue au fil du temps.

Les périmètres des zones pour lesquelles devraient impérativement s'appliquer de telles mesures sont repris à la carte d'affectation du sol sous la légende de périmètre d'intérêt culturel, historique, architectural, paysager ou environnemental.

AXE 6 PATRIMOINE

VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTÉGER LES RESSOURCES

A. METTRE EN VALEUR ET ENRICHIR LE PATRIMOINE BATI

- Indubitablement, il s'agit de préserver et de mettre en valeur monuments, sites et fouilles classés mais également tout élément présentant une richesse architecturale, historique, sociale, esthétique ou culturelle. La sensibilisation à l'enjeu patrimonial, ancien ou contemporain, aux richesses grandes et plus modestes du territoire louviérois, appartenant le plus souvent au domaine privé, peut cependant être réalisée par des plaquettes de reconnaissance, des itinéraires de découvertes, etc.
A nouveau, et de manière continuée, ce domaine cadre plus avec le projet de ville ou la Maison de l'Urbanisme, ce qui ne nous empêche de reprendre ici quelques opérations ponctuelles.

B. PROTÉGER ET DEVELOPPER LE PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER

- D'une part, en protégeant les sites de grand intérêt biologiques comme les réserves naturelles et en prenant en compte les divers éléments du réseau écologique ;
- D'autre part, en protégeant ou en aménageant certains paysages de qualité ou dont l'impact sur le cadre de vie n'est pas négligeable. Il en est notamment ainsi des entrées de villes, des sites touristiques, des vallées dégradées ou des lignes de crête particulièrement visibles ainsi que de tout endroit particulièrement exposé à proximité de noyaux d'habitations.

ENJEUX ET OBJECTIFS

- *Mettre en valeur le patrimoine bâti et le petit patrimoine ;*
- *Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et paysager ;*
- *Assurer une protection efficace du canal du Centre et de ses abords ;*
- *Adhérer à la démarche de protection et de gestion des cours d'eau des vallées de la Haine et du Thiriau.*

AXE 6 : ACTIONS

1. Mettre en valeur le patrimoine bâti et le petit patrimoine

CONSTAT

- Existence d'un patrimoine bâti, classé ou non classé, et d'un petit patrimoine intéressant ;
- Détérioration du patrimoine bâti lorsqu'il n'est pas entretenu.

OPTION

Mettre en valeur et apporter des mesures de conservation au patrimoine bâti et au petit patrimoine.

ACTIONS À COURT TERME

1. Les fours bouteille à La Louvière

Il existe sur le site de Boch à La Louvière un patrimoine bâti industriel unique en son genre en Belgique et qui lui a valu le tournage d'un film pour grand écran. Il s'agit de trois fours bouteille en brique, dont le nom provient de leur aspect en forme de bouteille, alignés et abrités dans un bâtiment en briques également.

La priorité était de les classer de manière à leur offrir un statut qui les protège. Depuis le 25 août 2003, c'est chose faite. Il reste alors à les mettre en valeur tout en prenant les dispositions conservatoires qui s'imposent. Cette action est complémentaire à la requalification du quartier de Boch décrite au point 3.1.2. ainsi qu'au point 4.2.2.

2. La ferme de Sart-Longchamps

voir point 5.3.3.

3. L'hôpital Saint-Julien de Boussoit

Il convient de réaliser une étude de faisabilité afin de réaffecter ce patrimoine intéressant dont la gestion a été confiée à l'Institut du Patrimoine Wallon.

2. Mettre en valeur le patrimoine naturel ou assimilé

CONSTAT

- Importance des cours d'eau et des voies navigables dans l'entité ;
- Traversée de part en part du territoire de la vallée de la Haine avec ses sites naturels très intéressants ;
- Manque d'entretien ou état de délabrement des abords de ces voies d'eau par endroits ;
- Intérêt social pour la promenade le long d'un cours d'eau bien aménagé.

OPTION

Mettre en valeur le patrimoine naturel ou assimilé.

ACTIONS À COURT TERME

1. Remplacer judicieusement les arbres de l'ancien canal

Les arbres bordant l'ancien canal arrivent à maturité. Devenant une menace pour la société, ils devront être abattus. Malheureusement, il ne sera pas possible de phaser l'opération, plus que bief par bief ; les arbres ayant tous le même âge.

Le remplacement des arbres, absolue nécessité, doit être subordonné à une étude paysagère qui prenne en compte la variété des essences afin d'éviter que ce problème d'abattage massif ne se répète à l'avenir, et afin de profiter de ces travaux pour dissimuler au regard des passants du canal les arrières de bâtiments plus que disgracieux et qui ne peuvent être intégrés autrement.

2. Veiller à la plantation du nouveau canal

Le même genre de démarche doit être appliqué également pour cette nouvelle infrastructure récemment ouverte au public.

3. Aménager la vallée de la Haine

En premier lieu, il convient de mettre en place un contrat de rivière qui permettra une gestion de la rivière de manière globale. Ainsi, outre les problèmes d'environnement, de salubrité et d'entretien des berges, on tentera de souligner la rivière par des chemins cyclo-pédestres ce qui permettrait de lier de manière transversale toute la partie sud de l'entité.

A long terme, des connexions verticales vers le nord et donc vers le réseau RAVEL seront également recherchées.

A côté du contrat de rivière, divers aménagements sont à prévoir en ce qui concerne les étangs de Strépy pour lesquels l'accueil doit être développé et organisé ; au parc de la Garenne et au parc de Saint-Vaast.

4. Protéger et gérer la vallée du Thiriau

Nous renvoyons à nouveau aux prescriptions de la zone de type « PICHE »

5. Préserver les espaces non bâtis

Même remarque qu'au point précédent.

3. Lutter en faveur de l'environnement

CONSTAT

- Sensibilisation croissante de la population aux problèmes environnementaux ;
- Possibilité de faire évoluer les pratiques dans divers domaines ;
- Appui des autorités régionales au travers de différents organes et programmes pour favoriser des mesures respectueuses de l'environnement.

OPTION

Promouvoir toutes les actions et pratiques respectueuses de l'environnement.

ACTIONS À COURT TERME

1. Promouvoir les sources d'énergies renouvelables et l'écoconsommation

En 2002, la Ville s'est adjoint les services d'un collaborateur engagé dans le cadre du programme régional "P.A.L.M.E.", programme d'action locale pour la maîtrise de l'énergie.

Le rôle de cet agent est de favoriser l'émergence d'actions visant tant la promotion des sources d'énergies renouvelables que l'écoconsommation. Parmi celles-ci, relevons :

- Installation de panneaux solaires au R.A.C.LO⁸.
- Utilisation de la cogénération d'énergie et installation de panneaux solaires lors de la construction de la future piscine olympique.
- Recherche d'au moins un site pour l'implantation d'un parc à éoliennes. Electrabel étudie la possibilité d'implantation de plusieurs éoliennes au niveau du parc de Strépy-Bracquenies, le long du canal.
- Favoriser l'écoconsommation dans les bâtiments communaux. Il convient à la fois de sensibiliser les agents à l'écoconsommation et par ailleurs, d'installer des chaudières qui soient moins énergivores.
- Constituer un parc de véhicules électriques (vélomoteurs, autos, etc.) communal ainsi qu'un parc de vélos.

⁸ R.A.C.LO. : Royal Athlétic Club Louviérois

- Promouvoir des constructions moins énergivores par l'information auprès du public au travers d'organismes tels le "guichet de l'énergie" ou "la maison de l'urbanisme de la Région du Centre" de la possibilité de construire de manière plus respectueuse de l'environnement.

2. Gérer et prévenir les déchets

En mars 2000, la Ville a approuvé son plan de prévention et de gestion des déchets qu'il convient de poursuivre par les actions suivantes :

- Assurer la prévention et la formation de tout un chacun.
Il s'agit d'assurer la formation d'éducomposteurs, du personnel communal mais également d'organiser la formation tous publics en réalisant des actions de prévention dans les écoles et de formation directe des citoyens.
- Construire le quatrième parc à conteneurs à Houdeng.
- Mettre en place la collecte sélective des déchets organiques.
L'expérience pilote menée sur Besonrieux il y a quelques années fut un échec au niveau technique.
Un autre essai de collecte sélective des déchets organiques avec du nouveau matériel (poubelles doubles à la place des sacs poubelles biodégradables) est à l'étude.

3. Opter pour des pratiques plus respectueuses de la qualité de l'air

Lorsqu'on parle pollution de l'air, on associe directement la mobilité. Pourtant, celle-ci n'est que le résultat, la conséquence, des pratiques d'urbanisation que l'on s'est fixées.

Le schéma de structure communal, en prônant la rationalisation de l'urbanisation notamment en limitant le mitage, la dispersion de l'habitat, la rubanisation, en favorisant la concentration des activités dans les centres urbains, etc. contribue à minimiser les retombées en termes de déplacements ce qui est directement profitable à la qualité de l'air.

Une autre action qu'il serait intéressant également de relayer est la mise en place d'un cahier des charges type à la construction et à la rénovation des bâtiments afin d'être plus sélectif vis-à-vis de l'environnement dans le choix des matériaux employés, de leur mise en place et de leur récupération future.

4. Protéger les ressources en eau

La protection adéquate des puits de captage via une définition précise des périmètres est en train d'être mise en place. Progressivement ces périmètres remplaceront les périmètres théoriques de protection figurant à la carte de la situation juridique.

Par ailleurs, il conviendra également de protéger de toute construction ou utilisation malencontreuse les zones inondables qu'il convient de définir. L'étude du P.G.E. (plan général d'égouttage), en cours actuellement, devrait mettre en évidence ces zones sensibles.

Enfin, la mise en place d'un contrat de rivière sur la Haine a été décrite au chapitre précédent.

LA LOUVIÈRE

SCHÉMA DE STRUCTURE

**PLAN D'AFFECTATION PAR ZONES
PLUS PRÉCISES QUE CELLES
ÉTABLIES PAR LE PLAN DE
SECTEUR**

1. Les zones d'habitat

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

Les activités (d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie - Décret du 18 juillet 2002, art. 11, 1), les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques (ou récréatifs - Décret du 18 juillet 2002, art. 11, 2) peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics.

CWATUP, Art. 26

La zone d'habitat à caractère rural est principalement destinée à la résidence et aux exploitations agricoles.

Les activités (d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie - Décret du 18 juillet 2002, art. 11, 1), les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les équipements touristiques (ou récréatifs - Décret du 18 juillet 2002, art. 11, 2) peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics.

CWATUP, Art. 27

Au niveau du schéma de structure, les zones d'habitat sont précisées en cinq catégories selon le type d'environnement, la typologie du bâti, la mixité des fonctions et la fonction commerciale.

	Environnement	Typologie du bâti	Mixité des fonctions	Fonction commerciale
1. zones à caractère urbain	Urbain	Fermé	++	NC
2. zones urbaines à caractère poly-fonctionnel	Urbain	Fermé	+++	+++
3. zones polyfonctionnelles périurbaine	Urbain	Semi-fermé	++	++
4. zones résidentielles	NC ⁹	NC	- -	- -
5. zones résidentielles à caractère rural	rural	ouvert	-	- -

Outre les caractéristiques typologiques et fonctionnelles, il est fourni une indication de la densité de logements que l'on souhaite atteindre pour chacune des zones. Ces seuils seront tantôt des maxima quant il s'agira de limiter la densification voire, d'aérer le tissu actuel et tantôt des minima quand le but fixé est le renforcement de noyaux d'habitat.

⁹ (NC : non caractéristique)

1.1. Zones à caractère urbain

Les zones à caractère urbain couvrent la partie la plus dense de la conurbation et mélangent la fonction résidentielle aux autres fonctions urbaines dont la fonction commerciale.

Elles se caractérisent par un bâti majoritairement en ordre continu qui, avec des voiries souvent étroites, confère au tissu un aspect très compact.

Elles contribuent à la macro-structure de l'entité de par les densités importantes de population qu'elles supportent.

Elles sont destinées à la résidence et, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage, également aux établissements socioculturels, aux équipements communautaires et de services publics, aux activités d'artisanat, de service, de commerce et de bureau ainsi qu'aux équipements touristiques ou récréatifs.

Localisation

Il s'agit de La Louvière (hors hypercentre), du quartier de Bouvy, des deux Houdeng, du centre "nouveau" d'Haine-Saint-Pierre et du centre de Strépy-Bracquegnies.

Objectifs

Une densité forte de minimum 30 logements/ha est préconisée de manière à renforcer le rôle polarisateur des centres principaux tout en interdisant l'aménagement de nouveaux petits logements et les studios et en aérant le tissu urbanisé par des espaces de parcs et de jardins. Les mesures pour atteindre la densité minimale sont notamment :

- ▲ la construction en mitoyenneté ;
- ▲ la récupération des étages au-dessus de rez commerciaux.

Celles pour donner des espaces d'aération :

- ▲ le traitement paysager des intérieurs d'îlots ;
- ▲ le traitement paysager de l'espace public.

Enfin, interdiction des logements de moins de 60 m² afin de stopper l'aménagement de nouveaux petits logements.

Orientation urbanistique

La typologie de l'îlot est à maintenir. Pour ce faire, la construction en ordre continu ou en mitoyenneté est préconisée, la récupération à des fins de résidences des étages dont les rez-de-chaussée sont dédiés à d'autres fonctions est encouragée.

Les espaces publics feront l'objet d'un traitement attentif en terme d'aménagement et de partage entre usagers de manière à créer des points de repère, des lieux de centralité conférant une structure au bâti et à assurer la fonction socioculturelle.

De la même manière, les espaces verts pouvant exercer une vocation sociale seront mis en valeur. La verdurisation de l'espace public et de l'espace voirie sera encouragée.

En matière de parcage des véhicules qui ne peut se faire en voirie, on préférera des solutions de constructions d'ensembles de garages ponctuellement réparties à l'intérieur de chacun des îlots au niveau de "dents creuses" du bâti aux batteries de garage traditionnelles intra-îlot ou aux garages privatifs implantés à front de voirie.

1.2. Zone urbaine à caractère polyfonctionnel

La zone urbaine à caractère polyfonctionnel reprend l'hyper centre de La Louvière et se caractérise par un renforcement de la fonction commerciale et la concentration d'équipements communautaires de type écoles, administrations, ... Elle est destinée principalement à la résidence, aux commerces et à l'HoReCa, aux établissements socioculturels, de services publics et d'équipements communautaires.

Les activités de service, les bureaux et les professions libérales et les équipements touristiques ou récréatifs y sont autorisés pour autant qu'ils soient compatibles avec le voisinage.

Localisation

Il s'agit de l'espace comprenant le Drapeau Blanc, la place Mansart, la place de La Louve et la place Maugrétout.

Objectifs

Une densité de maximum 80 logements/ha est recommandée afin de garantir le caractère commercial central à l'échelle de la commune et de la région du Centre et de minimum 30 logements/ha afin d'éviter en dehors des heures d'ouverture des commerces la désertification de ces artères.

Les mesures pour respecter ces densités sont les mêmes que pour la zone 1.1. Les logements de moins de 60 m² sont également interdits.

Orientation urbanistique

Élément principal d'animation de l'entité, la zone urbaine à caractère polyfonctionnel se doit d'être attractive en tout moment. Ainsi, la concentration et la qualité des commerces, l'aménagement convivial de l'espace public qui réservera la plus grande place au piéton, attireront les chalands en journée.

La construction en ordre continu d'immeubles dont les rez-de-chaussée seront prioritairement destinés aux commerces est préconisée.

Complémentairement et pour que cette animation persiste le soir, la récupération à des fins de résidence des étages dont les rez-de-chaussée sont dédiés à d'autres fonctions est impérative et on s'emploiera à mettre en œuvre les différentes pistes lancées dans le cadre de l'étude logement en centre-ville.

Des études globales d'intérieur d'ilot devront être menées au fur et à mesure.

En tous les cas, pour la réussite de cette opération, il convient d'adopter l'imposition du double accès au logement et au commerce au niveau de la parcelle.

On sera très vigilant quant à l'aménagement des espaces publics et de l'espace voirie qui fera la part belle aux piétons. L'accès par les transports publics devra également être favorisé.

1.3. Zones polyfonctionnelles périurbaines

Les zones polyfonctionnelles périurbaines concernent certains centres d'anciennes communes exercent un rôle structurant sur le territoire. Ce sont généralement des zones au bâti en ordre fermé ou semi-fermé.

Elles sont destinées à la fonction résidentielle tout en favorisant la fonction commerciale de proximité. Les autres fonctions généralement admises en zone d'habitat le sont également dans ce type de zones en nombre et importance limités et sous réserve de compatibilité avec le voisinage.

Localisation

Le quartier de la place de Maurage, celui de la Chapelle-au-Puits de Trivières, le centre ancien de Saint-Vaast et le centre de Besonriex sont repris dans cette catégorie.

Objectifs

Une densité moyenne est souhaitée afin de renforcer ces centres secondaires, et tout en encourageant le logement, d'y assurer les services et commerces de proximité permettant d'atteindre une autonomie confortable.

Une densité de minimum 20 logements/ha est préconisée. Elle permet de répondre à la première partie des objectifs. La polyfonctionnalité recherchée peut être encouragée en favorisant l'utilisation des rez-de-chaussée à des fins autres que le logement.

Cette densité minimale sera rencontrée par la construction en ordre semi-ouvert et la récupération des étages et arrières des rez-de-chaussée utilisés pour des activités de commerce et de services.

Il n'y a pas de limite supérieure fixée pour la densité de logements. Néanmoins, afin de ne pas aller vers des concentrations trop élevées, le R.C.U. définira pour cette aire paysagère des rapports P/S prenant en compte les morphologies locales des quartiers concernés.

Orientation urbanistique

Pour la contribution essentielle dans l'organisation de l'espace en tant que pôles secondaires que ces zones sont amenées à jouer, la densification du bâti par la construction en mitoyen et la mixité des fonctions résidentielles, commerciales et de services (agences bancaires, professions libérales, ...) doivent être favorisées.

Dans la même optique, l'aménagement des espaces publics sera conçu en termes de partage et d'animation afin que les rôles socio-récréatif et commercial (marché) puissent s'exprimer.

1.4. Zones résidentielles

La zone résidentielle est destinée au logement. Les autres fonctions compatibles avec la zone d'habitat y sont tolérées en nombre et importance limités et pour autant qu'elles respectent le voisinage immédiat. Ces activités s'établiront de préférence à proximité de nœuds de voiries principales.

On distingue quatre types de zones résidentielle :

- ✧ la zone en ordre fermé ou semi-ouvert qui s'est surtout développée au siècle dernier le long des voiries et qui caractérise la conurbation de la région du Centre ;
- ✧ la zone en ordre ouvert composée de lotissements de maisons unifamiliales de type "quatre façades" témoignant du développement socio-démographique à partir des années 70 ;
- ✧ les extensions plus récentes en ruban le long des voiries d'habitations unifamiliales en ordre ouvert ;
- ✧ les constructions groupées d'habitations formant des ensembles : cités, corons, cités jardins, etc.

Localisation

Les zones résidentielles couvrent la plus grande partie des zones affectées à l'habitat de l'entité.

Dans certains cas leur développement a totalement déséquilibré le noyau ancien qui a perdu toute cohérence (comme pour Saint-Vaast par exemple).

1. Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert

Objectifs

La structure du bâti est caractérisée par une succession d'habitations mitoyennes datant des deux derniers siècles qui s'étirent le long des voiries et qui caractérisent la conurbation, ou urbanisation en continu, de la région du Centre.

Sans réellement parler d'ensembles architecturaux, ces maisons forment un tout (gabarits, pentes de toiture, alignements, décors de façades, etc.) qu'il est souhaitable de maintenir. Ainsi, il est opportun que le règlement d'urbanisme soit attentif à la rédaction de prescriptions urbanistiques de "raccord" entre mitoyens.

Orientation urbanistique

La densité sera au minimum 20 logements/ha car il s'agit le plus souvent d'un espace de transition entre un bâti très urbanisé et un bâti moins dense ou le milieu rural.

Les habitations auront une superficie minimum de 60 m² et seront de type unifamilial.

Le comblement des espaces encore libres dans le bâti de la conurbation est autorisé et souhaitable pour autant qu'il se fasse en mitoyen.

2. Zone résidentielle en ordre ouvert

Objectifs

La structure du bâti actuelle est majoritairement constituée d'habitations de type 4 façades. On encourage à l'avenir la construction d'habitations en ordre fermé ou semi-ouvert afin de redensifier la zone.

Orientation urbanistique

La densité sera comprise entre 10 et 20 logements/ha. Les habitations seront principalement de type unifamilial.

3. Zone de résidence linéaire

Objectifs

La construction en ruban de nouvelles habitations est à éviter en raison de l'impact négatif sur les paysages et dans l'optique d'un développement durable (gaspillage du sol, coût des services, mobilité, pollution, etc.).

La volonté est donc de limiter autant que faire se peut ce type d'urbanisation. Pour ce faire, une densité très basse est prônée.

Orientation urbanistique

La densité sera de maximum 5 logements/ha pour les zones linéaires le long des voiries afin de lutter contre la rubanisation, d'assurer la perméabilité du tissu et de permettre la perception de perspectives intéressantes.

Les habitations seront principalement de type unifamilial.

4. Zone de construction d'ensembles

Cette zone reprend les cités sociales gérées par un opérateur public mais également les constructions d'ensemble que sont les corons, cités-jardins, etc. caractéristiques de l'entité et de la région.

La structure du bâti est caractérisée par des constructions, le plus souvent mitoyennes, d'éléments qui se répètent pour former un ensemble homogène.

Objectifs

La zone de construction d'ensembles n'ayant de sens que par l'homogénéité de constructions qui se répètent, il est nécessaire de garantir la pérennisation de cette "uniformité au niveau des gabarits, des alignements, des décors de façades, etc.

Orientation urbanistique

Le règlement d'urbanisme devrait, pour chacune des zones, édicter des prescriptions permettant d'appliquer les principes énoncés précédemment en respectant les spécificités de chacune des zones de ce type.

La densité sera au minimum de 20 logements/ha.

1.5. Zones résidentielles à caractère rural

Les zones résidentielles à caractère rural sont principalement destinées à la résidence et aux exploitations agricoles. Elles couvrent la partie la moins dense du territoire en s'étalant le plus souvent de manière diffuse autour de zones centrales à caractère urbain ou de zones à caractère culturel, historique ou esthétique qui jadis avait un rôle de polarisation de l'espace. Elles sont ainsi une sorte de tampon entre ces zones plus organisées et les zones résidentielles pures.

En ordre ouvert ou semi-ouvert, c'est plus la qualité de l'environnement et l'intégration paysagère qui sont déterminantes pour ce type de zone.

Localisation

On retrouve des zones résidentielles à caractère rural dans chacune des anciennes communes de l'entité dont notamment les villages de la vallée de la Haine (Haine-Saint-Pierre fonds, d'Haine-Saint-Pierre à Saint-Vaast, Trivières, Strépy et Bousoit) et de la vallée du Thiriau (Strépy-Bracquagnies, Houdeng-Aimeries près du Moulin Collet) ainsi que le hameau de Besonrieux au caractère bocager.

Objectifs

Limitier à 10 logements/ha la densité afin de protéger l'espace rural, d'assurer la conservation des ouvertures paysagères sur la campagne tout en permettant le développement d'activités agricoles liées à l'élevage.

Le R.C.U. précisera les modalités de construction dans les espaces interstitiels notamment pour tout ce qui concerne les raccords entre des typologies de bâti extrêmement variées.

Orientation urbanistique

Le paysage bâti et non bâti constituant la richesse de ce type de zones, toute nouvelle construction se fera en respectant au mieux les caractéristiques environnantes de manière à ne pas dénaturer le cadre de vie. A nouveau, le règlement d'urbanisme établira pour ces zones des prescriptions strictes non seulement en matière de gabarit et de volume mais également en terme de matériaux.

1.6. Périmètres d'intérêt culturel, historique, architectural, paysager ou environnemental

Il s'agit de zones bâties ou non bâties mais reprises en zone à bâtir au plan de secteur et présentant de grandes qualités intrinsèques au niveau culturel, historique, architectural ou environnemental.

On retrouve des zones de type historique, architectural ou culturel, bâties dans la majorité des anciennes communes de l'entité comme notamment les parties anciennes des villages de la vallée de la Haine comme Haine-Saint-Pierre Fonds, Haine-Saint-Paul, place Caffet et vers Saint-Vaast, Trivières, Strépy et Boussoit.

Souvent, l'environnement proche de très grande qualité dont bénéficient ces zones mérite que soit défini un périmètre de protection à plus forte raison lorsque ces zones proches sont encore vierges de toute construction alors que potentiellement bâtissables. Il en va ainsi des alentours de la vieille place d'Haine-Saint-Pierre, de l'espace des fonds Gaillards – fonds Coppée à Haine-Saint-Paul et des intérieurs d'îlots bocagers de Besonrieux.

Il est capital que des prescriptions d'urbanisme très strictes, non seulement en matière de gabarit et de volume mais également en terme de matériaux, soient édictées pour la construction ou la reconstruction. De même, afin de conserver dans ces zones le cadre de qualité, on limitera la construction à la densité maximale de 5 logements à l'hectare.

Ces zones sont reprises au plan d'affectation par zones par des hachures complétées d'un symbole selon que leur intérêt est plus architectural que paysager.

Pour des prescriptions particulières relatives à ces zones, il est renvoyé au R.C.U.¹⁰

¹⁰ *Règlement communal d'urbanisme*

2. Les zones de services publics et d'équipements communautaires

Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat urbain ou rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.

Elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général.

CWATUP, Art. 28

Les zones de services publics et d'équipements communautaires peuvent être regroupées en différentes catégories selon les fonctions y développées :

- ✦ lieux de culte et associés (couvent, etc.) et les cimetières ;
- ✦ administrations et institutions publiques au sens large (police, régies communales, Belgacom, Electrabel, etc.) ;
- ✦ santé et éducation (hôpitaux, maisons de repos, crèches, écoles, etc.) ;
- ✦ centres et lieux culturels (salles des fêtes, théâtre, musée, etc.) ;
- ✦ centres sportifs (terrains de sport, manèges, etc.) ;
- ✦ équipements techniques (châteaux d'eau, voies de chemins de fer, cabines électriques, etc.) ;
- ✦ espaces publics (places) et gares.

Au plan d'affectation du sol, pour des raisons de lisibilité, trois teintes dont une assortie d'un symbolisme ont été utilisées.

En "bleu clair" sont figurés les équipements techniques et en "vert d'eau" les terrains et centres sportifs.

Les autres catégories sont en "bleu cyan" avec utilisation de symbole le cas échéant.

Localisation

Si ces zones ponctuent l'ensemble de l'entité, c'est une lapalissade de dire qu'elles se retrouvent en plus grande importance (en taille et en fréquence) dans le centre-ville de La Louvière où elles fournissent tout l'inventaire des fonctions détaillées au paragraphe précédent.

Orientation urbanistique

En préambule, on peut déplorer à diverses raisons que le plan de secteur ait voulu inscrire chacune des mini zones de ce type. Il aurait mieux valu, pour ces petites zones, de ne pas faire de distinction et de les laisser en zone d'habitat.

En effet, l'inventaire n'est pas exhaustif et est parfois entaché d'erreurs. Par ailleurs certains bâtiments ont été désaffectés et la limitation des fonctions autorisées dans ce type de zones est un frein à leur réutilisation et donc une réhabilitation rapide.

Enfin, en raison de toutes les interactions que ces fonctions ont dans le paysage environnant, du rôle structurant qu'elles sont amenées à jouer, il est plus cohérent qu'elles puissent s'inscrire directement dans les zones d'habitat qui les entourent permettant ainsi une intégration et un développement plus harmonieux.

Ainsi, dans le cadre d'une révision globale du plan de secteur, il serait souhaitable d'envisager la suppression de toutes les zones de moins de 2 ou 3 hectares.

Dans le cadre du schéma de structure, l'aménagement de ces zones, plus que leur fonction, devra prendre en compte deux paramètres essentiels : l'importance de la fréquentation du public et celle du personnel employé.

Ainsi outre la qualité architecturale et urbanistique de ces équipements qui, parce qu'ils sont "publics" doivent montrer l'exemple, on sera extrêmement attentif aux aménagements et à l'accessibilité des infrastructures pour lesquels la fréquentation par le public est importante ainsi que pour celles qui génèrent un grand nombre d'emplois.

3. Les zones de loisirs

Les zones de loisirs sont destinées à recevoir les équipements récréatifs et touristiques, en ce compris les équipements de séjour

CWATUP, Art. 29

Localisation

Il existe une zone de loisirs effectivement mise en œuvre. Elle correspond au site de la "Cantine des Italiens" à Houdeng. Un ancien bras du canal, comblé, offre au plan de secteur une potentialité de développement à Houdeng-Goegnies également.

Orientation urbanistique

Le site potentiel disponible au plan de secteur de par sa localisation et sa conformation (ruban) ne peut valablement être mis en œuvre.

A contrario, il ne semble pas opportun de mettre en œuvre en tant que telle la zone d'aménagement différé à caractère industriel comprise entre l'ancien canal et la rue de "Tout-y-Faut" au nord de la Cantine.

Une des options communales étant la création d'un camping, il est proposé de réaliser une modification du plan de secteur qui, par échange de terrains avec la zone potentiellement disponible à ce plan, étendrait vers le nord la zone de loisirs de la Cantine des Italiens afin de permettre l'implantation dudit terrain de camping.

Jouxtant l'ancien canal, patrimoine mondial de l'humanité, le terrain de camping devra être aménagé afin de réduire au minimum les nuisances paysagères. Des modalités strictes de gestion devront également être mises en œuvre de façon à garantir une utilisation saisonnière de l'espace et non une fonction de résidence à demeure.

4. Les zones d'activité économique

La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement.

La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel et aux activités de stockage ou de distribution à l'exclusion de la vente au détail. Elle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement. Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises.

A titre exceptionnel, peuvent être autorisés :

1° dans les zones d'activité économique industrielle, les dépôts de déchets inertes ;

2° dans les zones d'activité industrielle situées le long des voies d'eau navigables, les dépôts de boue de dragage.

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis dans les zones d'activité économique pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'entreprise l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation - Décret du 18 juillet 2002, art. 14.

CWATUP, Art 30

Au niveau du schéma de structure, cinq catégories de zones destinées à l'activité économique ont été mises en exergue.

4.1. Les zones d'activité économique mixtes

A côté de quelques zones de petites dimensions, le plus souvent occupées par une seule entreprise et pour lesquelles le plan de secteur n'a fait que retranscrire la situation existante, la majorité des zones d'activité économique mixtes est organisée sous forme de parcs d'activité de gestion publique ou privée.

La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution et de recherche ou de petite industrie. Le commerce de détail y est admis.

Les parcs de gestion publique ont le plus souvent été aménagés après assainissement d'anciennes friches industrielles ou charbonnières (Mon Gaveau à Strépy, Glaverbel à Houdeng, Gare du Sud à La Louvière) avec des fortunes diverses. On peut déplorer l'absence de schéma directeur de ces zones qui se sont formées par la juxtaposition de bâtiments, indépendants les uns des autres,

sans aucun partage cohérent de l'espace ce qui confère au parc un manque de structure et de lisibilité. De plus, il s'agit de zones refermées sur elles-mêmes, totalement cloisonnées du cadre bâti environnant et qui vivent en autarcie.

L'aspect est encore plus chaotique pour les zones privées telles Idéal Standart à Houdeng-Goegnies, Mercantile-Béliard à Haine-Saint-Paul en raison de l'absence ou du manque d'entretien des voiries et des espaces verdurisés, de la réutilisation de friches sans travaux conséquents de rénovation de l'enveloppe externe, ce qui confine leur précarité.

Orientation urbanistique

D'une part, il convient de rendre le cadre plus accueillant en assainissant les friches et ruines encore existantes, en rénovant les bâtiments qui présentent un intérêt, en aménageant l'espace voirie et en verdurant les espaces résiduels.

D'autre part, il faut essayer de rendre une structure au parc en favorisant la lecture quant cela est possible par la hiérarchisation des voiries internes, la concentration d'activités similaires dans leur fonctionnement, le partage des zones de parcage, etc.

Enfin, autant que faire se peut, il faut ouvrir ces zones sur les quartiers environnants par la réalisation notamment de cheminements piétons, des aménagements de l'espace public, etc., de manière à permettre un usage à des fins sociales (promenade dominicale) ce qui contribuerait à la sécurité de ces zones qui actuellement, de par leur mono-fonctionnalité, sont des déserts en dehors de la période d'activité des entreprises.

4.2. La zone d'activité à caractère socioculturel

Il s'agit d'une zone d'activité économique mixte destinée aux activités d'artisanat, de service, de recherche spécifiquement dans le domaine socio-culturel.

Le commerce de détail n'y est pas admis.

Localisation

Parc d'activité du Bois de la Hutte à Houdeng-Goegnies.

Orientation urbanistique

Ce parc devant être une vitrine pour La Louvière et sa région, il est important que les aménagements et les constructions fassent l'objet de toutes les attentions.

Le caractère socioculturel des entreprises qui s'y installeront fournira une cohérence à l'ensemble ; les liens entre les entreprises seront matérialisés sur le terrain par des cheminements, le partage de l'espace public, des zones de parage, etc.

4.3. Zones à caractère commercial

Ces zones sont des zones d'activité économique dont la mixité est réduite pour se limiter au caractère commercial. Ce sont soit des petites zones occupées par un unique magasin en centre urbain et qui correspondent à la transposition des anciennes zones "D" du plan de secteur ; soit des zones de plus grandes dimensions, organisées en parc ou centre commercial et localisées à la lisière du centre-ville.

Localisation

Centre commercial du Cora à La Louvière, centre commercial du Carrefour à Haine-Saint-Pierre.

Orientation urbanistique

Pour les deux zones confirmées en centre commercial, les aménagements internes sont suffisants. Par contre, un effort doit être apporté en terme d'accessibilité pour les personnes non motorisées. On vise d'une part l'aménagement des passages souterrains du quartier de la Croyère et du quartier de l'ancienne gare d'Haine-Saint-Pierre et d'autre part, la desserte fréquente en transports en commun et le rattachement au centre-ville.

4.4. Parcs d'activités à caractère logistique

Les parcs d'activités à caractère logistique sont destinés aux activités de stockage et de distribution à l'exclusion de la vente au détail. Les entreprises de services qui leur sont auxiliaires y sont admises.
Le commerce de détail n'y est pas admis.

Localisation

Parc existant de Garocentre ou "Gare Autoroutière", parc Julie Brichant, zone de SAFEA.

Orientation urbanistique

La mise en œuvre de tout nouveau parc est subordonnée à la réalisation d'un P.C.A.

Le choix du mode de transport sera respectivement celui de la voie d'eau, puis de la voie ferrée, ensuite de la route.

Les parcs d'activité à caractère logistique de par leur proximité au canal (nouveau canal et canal historique) respectent néanmoins la continuité du circuit RAVeL.

4.5. Zones d'activité à caractère industriel

Sauf le parc de Strépy, ces zones correspondent à l'inscription d'industries isolées qui existaient à l'époque de l'élaboration du plan de secteur.

La plus importante est celle occupée par Duferco au nord du centre-ville de La Louvière puis celles des laminoirs de Longtain.

Les autres zones imbriquées en plein cœur urbain sont obsolètes dans leur fonction industrielle, ce qui se traduit soit par l'abandon, soit par le glissement vers des activités économiques plus légères ou commerciales.

Orientation urbanistique

Sauf l'accessibilité par route au site Duferco, les aménagement des deux grandes zones est de qualité.

En ce qui concerne les laminoirs de Longtain et dans un avenir lointain, une délocalisation de l'usine et la reconversion vers des fonctions plus urbaines de l'espace semble plus appropriée.

5. Les zones d'aménagement différé

La zone d'aménagement différé est destinée à recevoir toute affectation visée à l'article 25, alinéa 2.

La mise en œuvre de la zone d'aménagement différé est subordonnée :

1° à l'approbation par le Gouvernement du programme communal déterminant l'ordre de priorité de la mise en œuvre des zones d'aménagement différé situées sur le territoire de la commune ;

2° à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant toute la zone.

A défaut, la zone d'aménagement différé ne peut être mise en œuvre.

Le Gouvernement peut définir des modalités d'application de mise en œuvre de la zone d'aménagement différé - Décret du 18 juillet 2002, art. 17.

CWATUP, Art. 33

La zone d'aménagement différé est donc destinée à recevoir toute affectation engendrant l'urbanisation, à savoir :

- ✧ La zone d'habitat,
- ✧ La zone d'habitat à caractère rural,
- ✧ La zone de services publics et d'équipements communautaires,
- ✧ La zone de loisirs,
- ✧ Les zones d'activité économique,
- ✧ Les zones d'activité économique spécifique,
- ✧ La zone d'extraction.

Orientation urbanistique

Lors de l'établissement du PCA, les conditions suivantes sont respectées :

- ✧ Les règlements, implantations et typologie respectent les règles de l'aire paysagère définies par le R.C.U. dans laquelle ils s'inscrivent. De même, les fonctions admissibles sont conformes à celles définies au plan d'affectation où elles sont figurées par la couleur de fond de chiffre indiquant la priorité de mise en œuvre.
- ✧ Afin d'éviter la création de nouvelles enclaves en rupture totale avec la structure du tissu bâti existant, la continuité du réseau viaire est recherchée. A cet effet, les voiries à ouvrir établissent la liaison entre deux ou plusieurs voiries existantes et s'harmonisent parfaitement aux

voiries auxquelles elles se lient. La construction de rue sans issue est limitée au strict minimum.

- * Les prescriptions urbanistiques doivent favoriser la diversité d'implantation en exploitant au mieux les caractéristiques du site (ensoleillement, relief du sol, végétation existante) et la variété des principes d'implantation : mitoyenneté, front de bâtisse, reculs et ce de manière à éviter la monotonie et la répétition d'un "modèle" sur les différentes parcelles.
- * L'agencement des constructions doit favoriser la lecture de la zone par la hiérarchisation des voiries et la création d'espaces publics aménagés sous forme de placettes.

On distingue trois ordres de priorité :

1. Zone d'aménagement différé de priorité 1

Zone d'aménagement différé dont la mise en œuvre intervient à court terme, c'est-à-dire, dans les dix ans à venir.

Il faut envisager pour celle-ci l'élaboration du programme communal de mise en œuvre des zones d'aménagement différé et d'un plan communal d'aménagement par zone.

2. Zone d'aménagement différé de priorité 2

Zone d'aménagement différé dont la mise en œuvre intervient à moyen terme, c'est-à-dire, dans les dix à vingt ans.

Les zones d'aménagement différé de priorité 2 ne peuvent être mises en œuvre qu'une fois les zones d'aménagement de priorité 1 urbanisées au 2/3.

3. Zone d'aménagement différé de priorité 3

Zone d'aménagement différé dont la mise en œuvre intervient à long terme, c'est-à-dire, vingt ans au plus tôt et/ou pour lesquelles l'affectation reste à définir.

Les zones d'aménagement différé de priorité 3 ne peuvent être mise en œuvre qu'une fois les zones d'aménagement différé de priorité 2 urbanisées aux 2/3.

Localisation

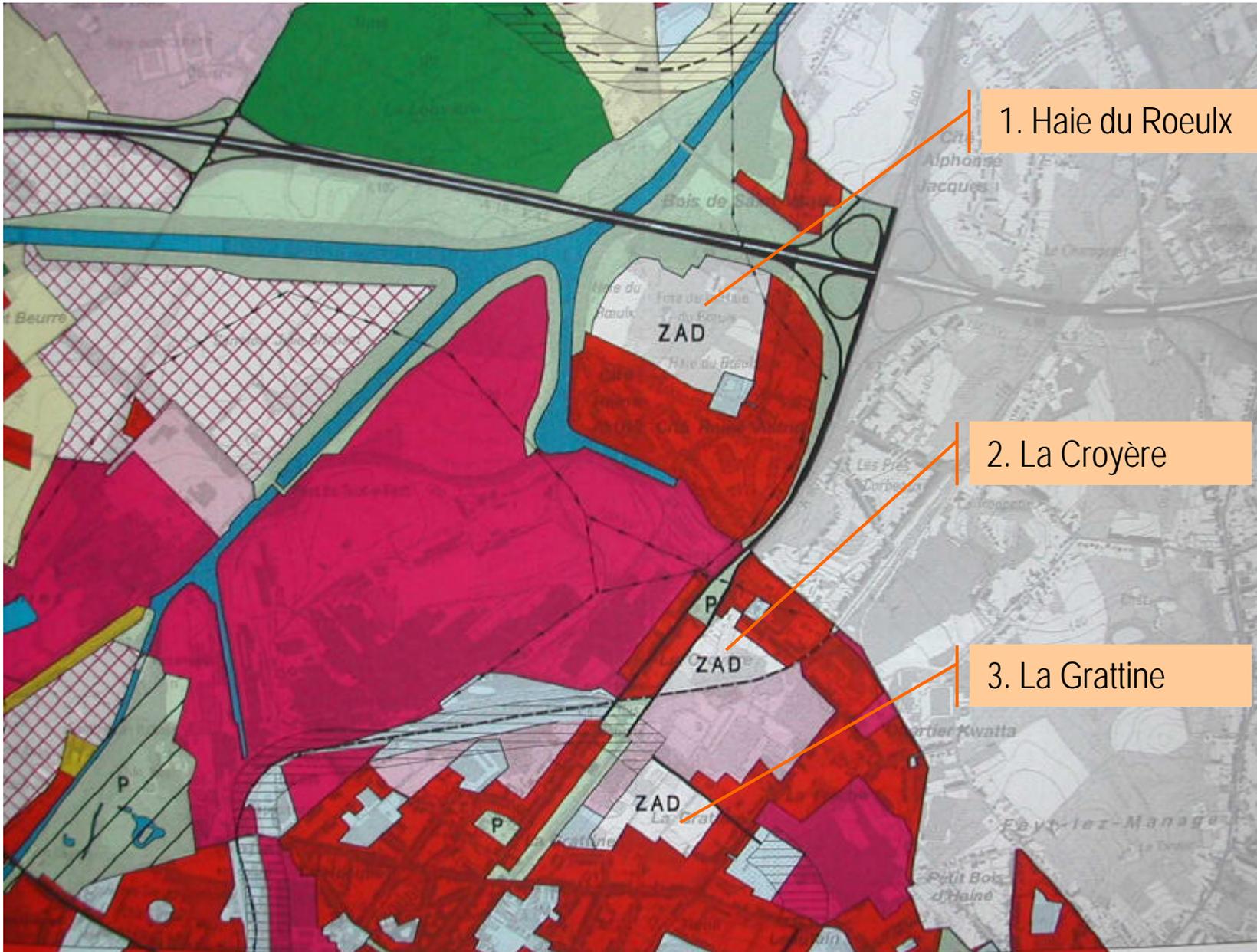
Le tableau suivant reprend la liste exhaustive des zones d'aménagement différé présentes sur le territoire communal. Elles couvrent au total une superficie de 307,32 ha correspondant à 8,45 % des zones bâties et bâtissables au plan de secteur.

Remarque

L'ordre de priorité de mise en œuvre est figuré à la carte d'affectation du sol par un chiffre. La couleur de remplissage du chiffre correspond à l'affectation préconisée pour chacune des zones.

LES OPTIONS RELATIVES AUX AFFECTATIONS DES ZONES D'AMENAGEMENT DIFFERE ET A L'ORDRE DE PRIORITE DE LEUR MISE EN ŒUVRE CONTENUS DANS LE PRESENT SCHEMA DE STRUCTURE N'ENGAGENT LA REGION QUE SOUS RESERVE DE LA CONFIRMATION DE CES OPTIONS PAR DES ETUDES COMPLEMENTAIRES QUI SERONT MENEES DANS LE CADRE DE LA REALISATION DU PROGRAMME COMMUNAL DE MISE EN ŒUVRE DES ZONES D'AMENAGEMENT DIFFERE.

N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
1	Haie du Roeulx LA LOUVIERE	16,66 ha		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Comporte quelques fermes et habitations traditionnelles ✗ Cadre paysager intéressant ✗ Jouxte au nord la cité Reine Astrid 	Zone résidentielle à caractère rural	3
2	La Croyère LA LOUVIERE	5,28 ha		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Comporte quelques maisons et une école à front de l'avenue de la Wallonie ✗ Problèmes d'inondations ✗ Enclavée par le chemin de fer et l'avenue de Wallonie 	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
3	La Grattine LA LOUVIERE	7,27 ha		Comprend des surfaces commerciales du "Wallonie Shopping Center" ainsi que quelques maisons côté rue Saint-Martin et une partie des bureaux du Ministère des Finances	Zone à caractère commercial	1

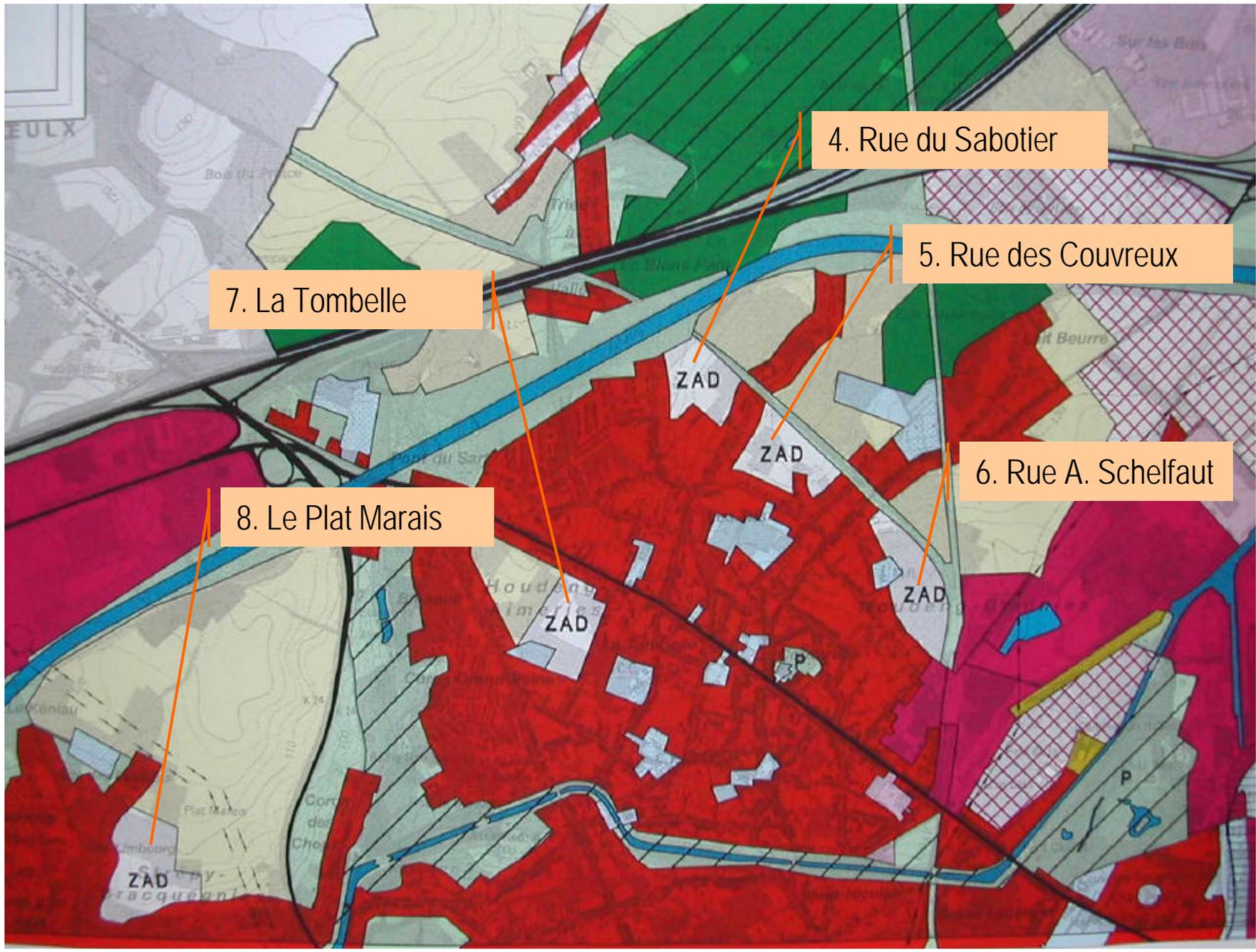


1. Haie du Roeulx

2. La Croyère

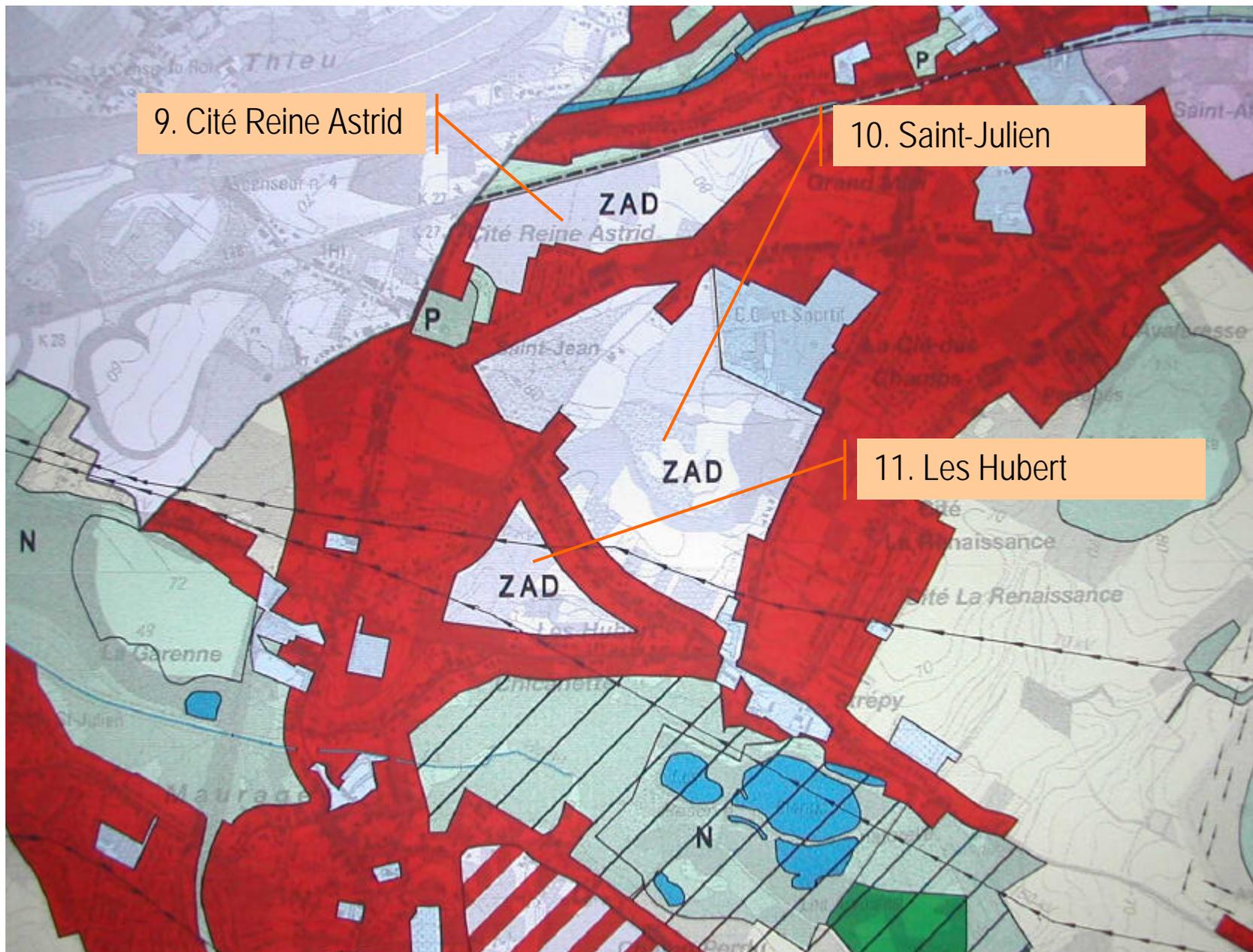
3. La Grattine

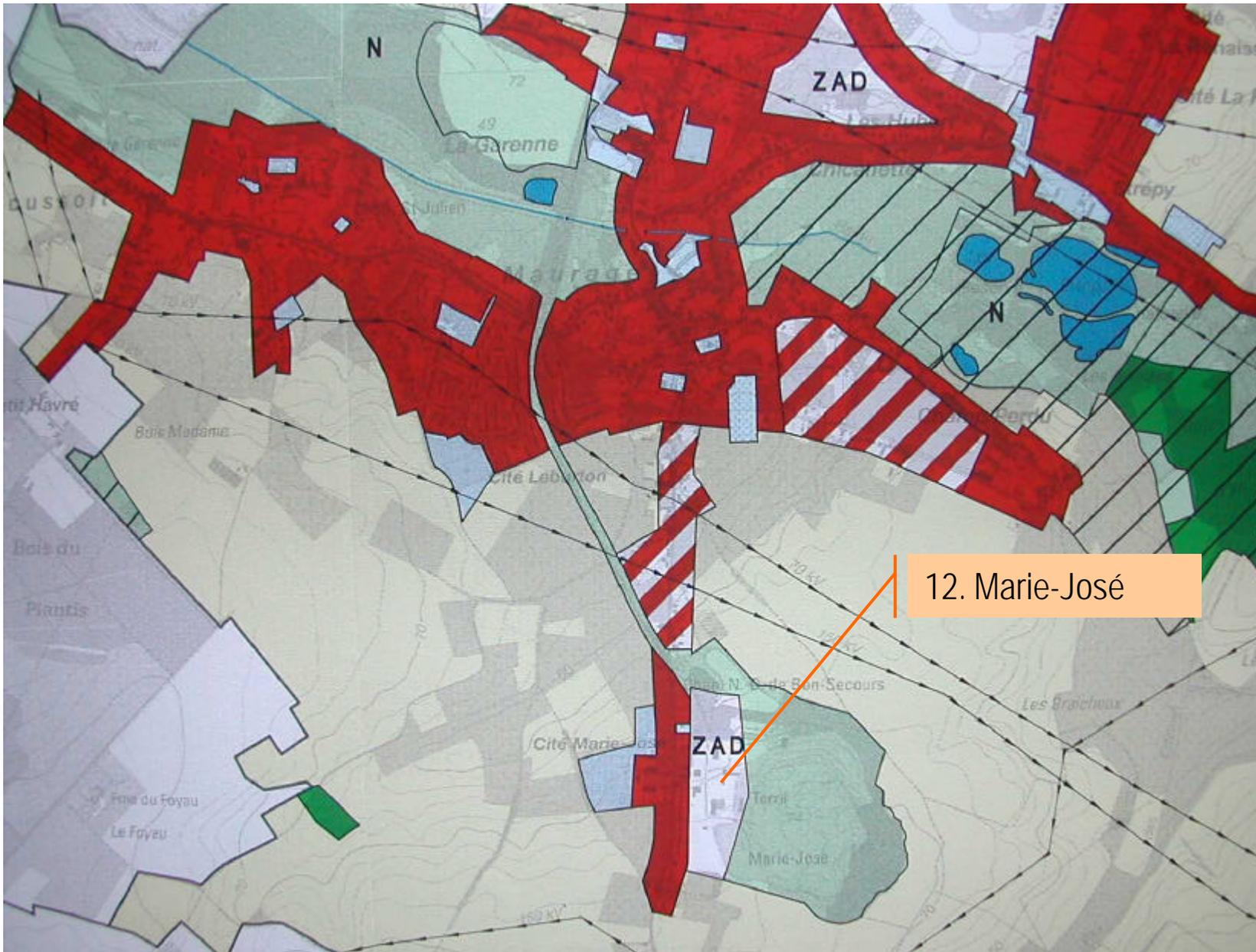
N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
4	Rue du Sabotier HOUDENG-GOEGNIES	4,90 ha	0	Limité au nord par l'ancienne ligne de chemin de fer vers Soignies (L114-RAVeL)	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
5	Rue des Couvreurx HOUDENG-GOEGNIES	5,53 ha	0	Limité au nord par l'ancienne ligne de chemin de fer vers Soignies (L114-RAVeL)	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
6	Rue de la Maladrée HOUDENG-GOEGNIES	6,78 ha	0	Limité au nord par l'ancienne ligne de chemin de fer vers Soignies (L114-RAVeL)	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
7	La Tombelle HOUDENG-AIMERIES	5,78 ha	0	Est bordé à l'ouest d'une enclave agricole qu'il serait utile, à terme, de faire glisser en zone urbanisable	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
8	Le Plat Marais BRACQUEGNIES	9,82 ha	0	Fait partie de l'important plateau agricole au sud du canal	Zone résidentielle à caractère rural	3



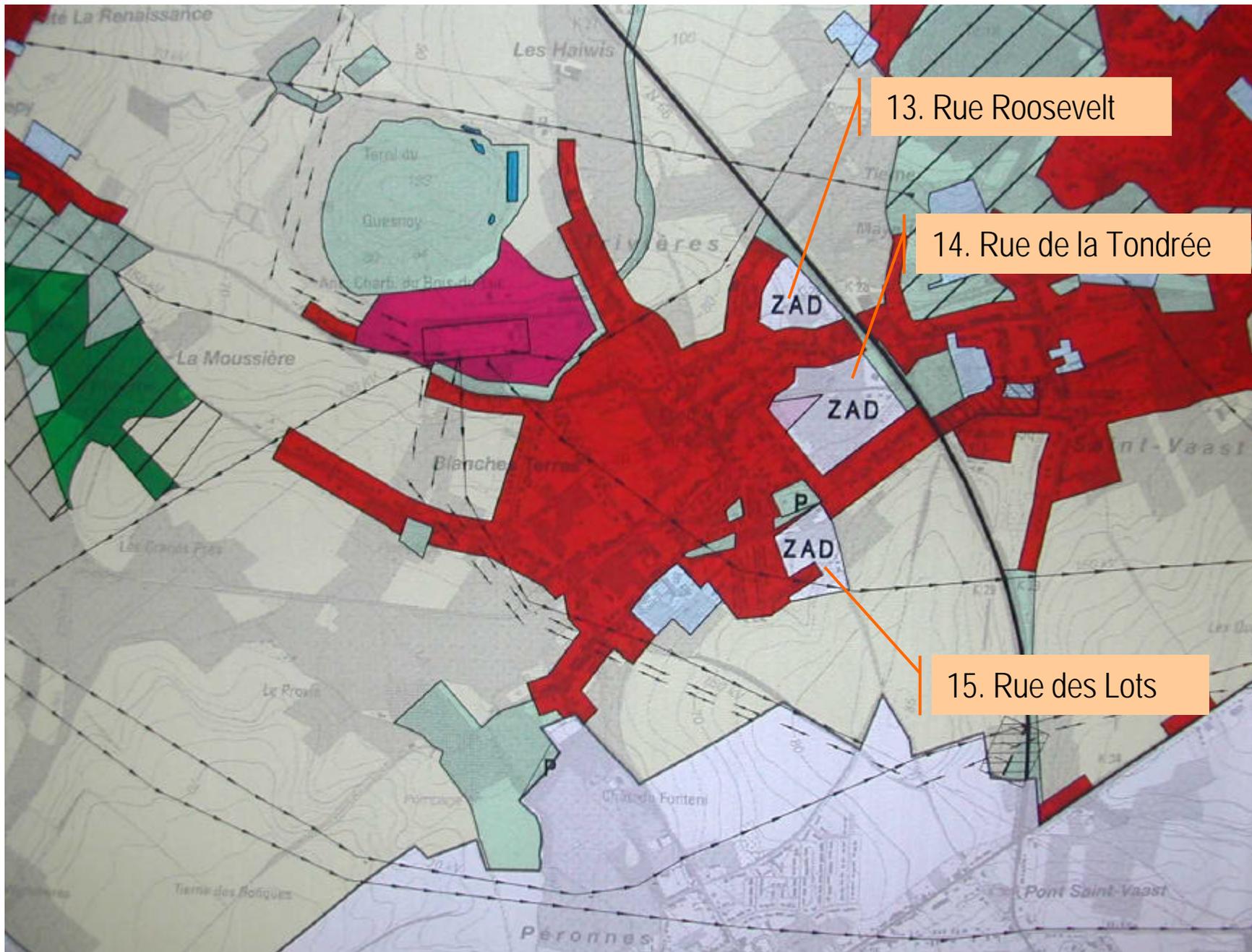
N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
9	Arrière de la cité Reine Astrid MAURAGE-STREPY	13,13 ha	0	Limité au nord par la voie de chemin de fer de Mons à La Louvière et au sud par la cité Reine Astrid	Zone résidentielle mixte de construction d'ensembles	3
10	Saint Julien - Saint-Jean STREPY-MAURAGE	29,44 ha	EN COURS	Le plan de lotissement qui a fait l'objet d'une étude d'incidences est en cours de mise en œuvre	Zone résidentielle en ordre ouvert	1
11	Les Hubert STREPY-MAURAGE	7,12 ha	0		Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3

12	Marie-José MAURAGE	7,76 ha	0	Couvert par un PCA qui vise la création d'un centre de revalidation Ce PCA est en cours de modification pour création d'une zone résidentielle Ne pourra être mise en œuvre qu'après adoption du programme communal de mis en œuvre des ZAD.	Objet du PCA	1
					ou Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	1

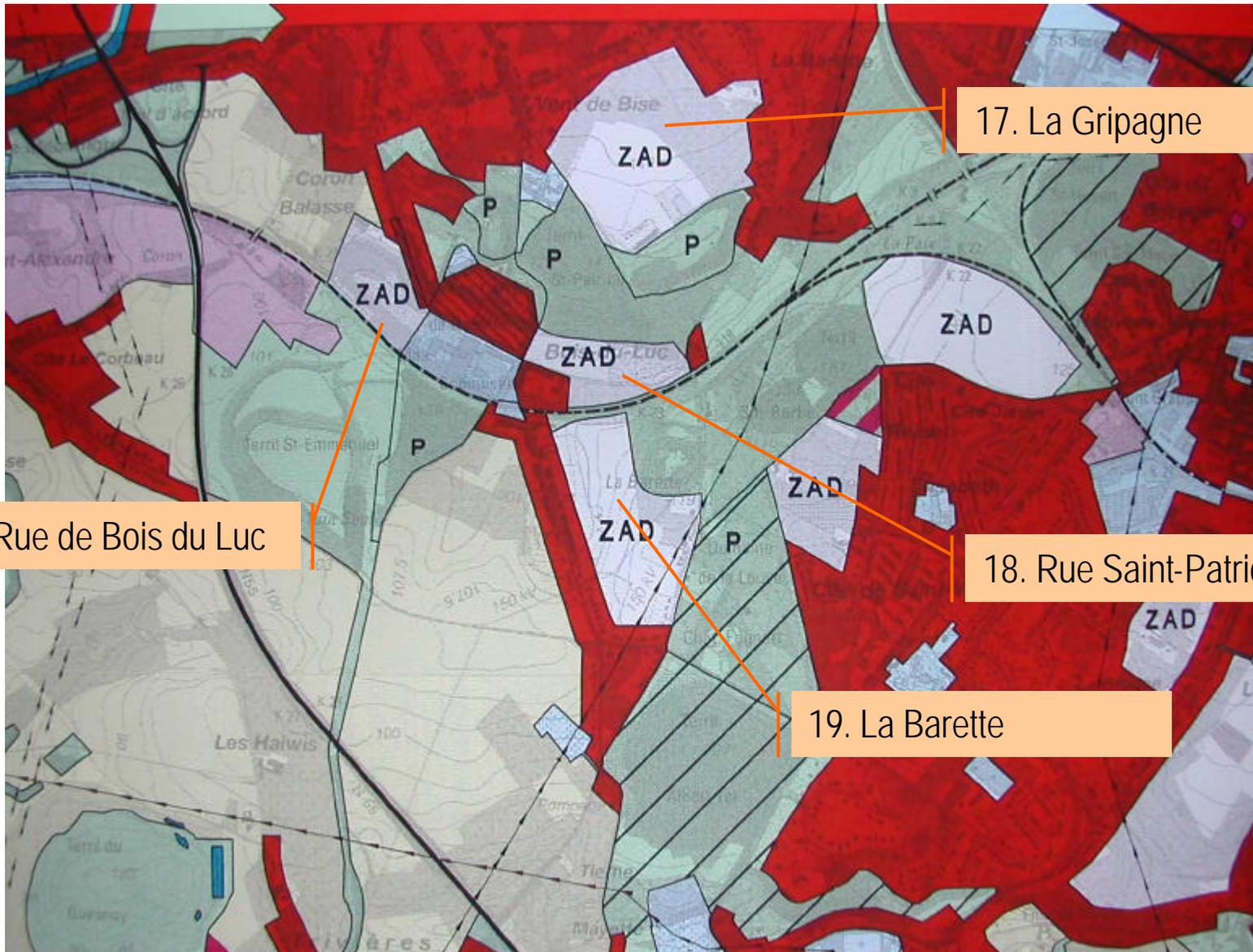




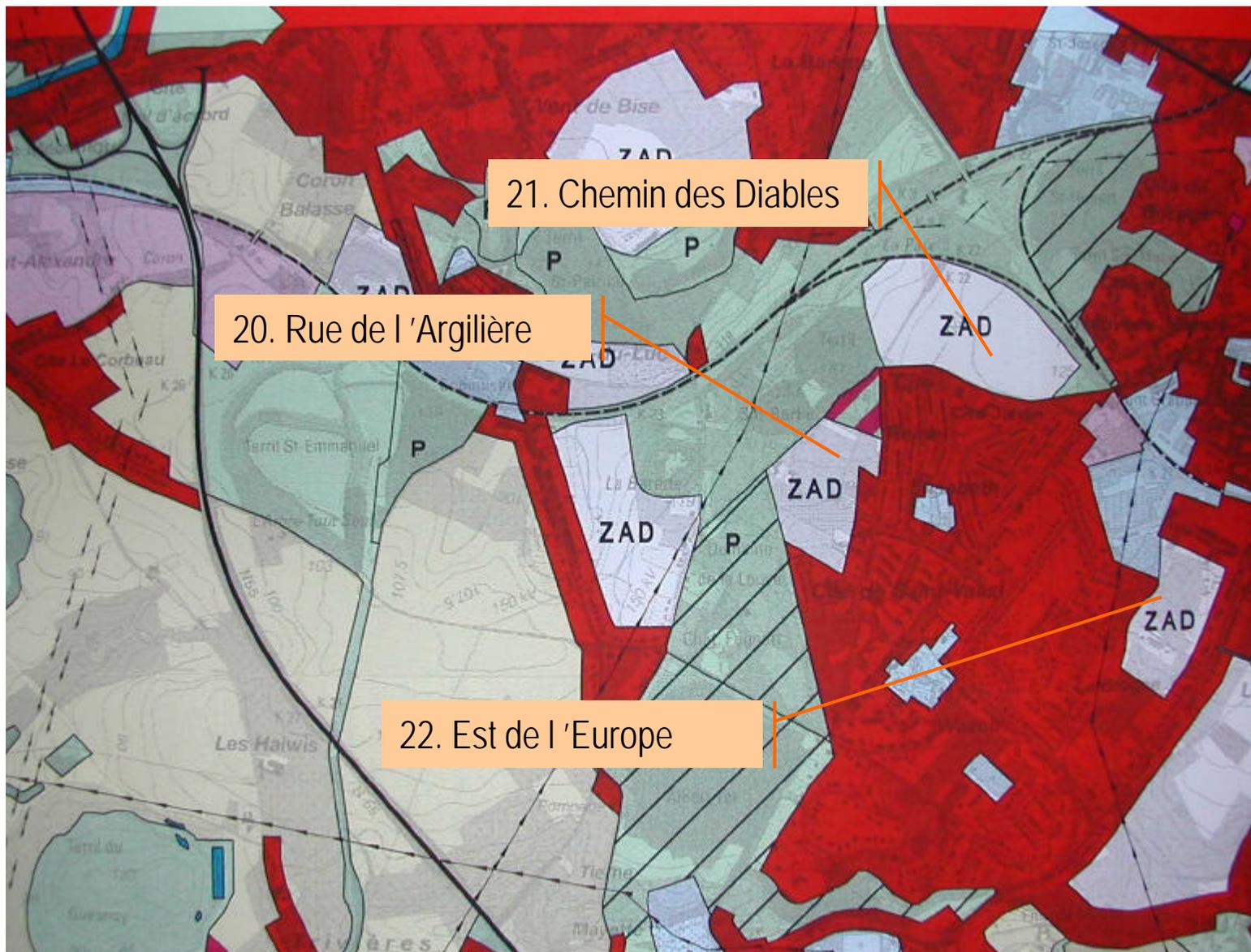
N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
13	Rue Roosevelt TRIVIÈRES	2,97 ha	0	Petite zone limitée à l'est par la N55 et présentant des dénivellations importantes. Vue plongeante sur le village	Zone résidentielle en ordre ouvert	3
14	Rue de la Tondrée TRIVIERES	7,01 ha		Seul le morceau au nord de la rue n'est pas encore bâti. Lors de sa mise en œuvre, prévoir la possibilité de continuité du RAVeL (Haine)	Zone résidentielle en ordre ouvert	1
15	Rue des Lots TRIVIERES	3,44 ha		Comporte l'ancienne gare et quelques bâtiments industriels utilisés à des fins diverses (nord) ; le front de la rue de l'Arbre Borne est entièrement bâti (est)	Zone résidentielle à caractère rural	3



N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
16	Rue de Bois du Luc HOUDENG-AIMERIES	5,34 ha	0	À l'arrière de l'ensemble des maisons de cité de la rue de Bois du Luc et à côté du site de l'écomusée, la zone est limitée au sud par le chemin de fer de Mons à La Louvière	Zone de services publics et d'équipements communautaires	3
17	La Gripagne HOUDENG-AIMERIES	20,47 ha	0	Site intéressant permettant une densification de l'habitat ; certaines voiries ont été ouvertes Couvert par PCA Ne pourra être mise en œuvre qu'après adoption du programme communal de mis en œuvre des ZAD	Zone résidentielle en ordre ouvert avec une attention particulière en raison de l'importance de la superficie et du cadre environnant aux consignes du PCA relatives à la diversité des constructions et des principes d'implantations ainsi qu'aux aménagements d'espaces publics	1
18	Rue Saint-Patrice TRIVIERES	5,62 ha		Partie entre la rue et le chemin de fer, bâtie ; comporte au nord une aire de jeux construite dans le cadre du programme URBAN	Zone de services publics et d'équipements communautaires	3
19	La Barette TRIVIERES	12,76 ha		Seule la partie à front de la rue de la Barette est occupée par un ruban d'habitations	Zone résidentielle en ordre ouvert	3



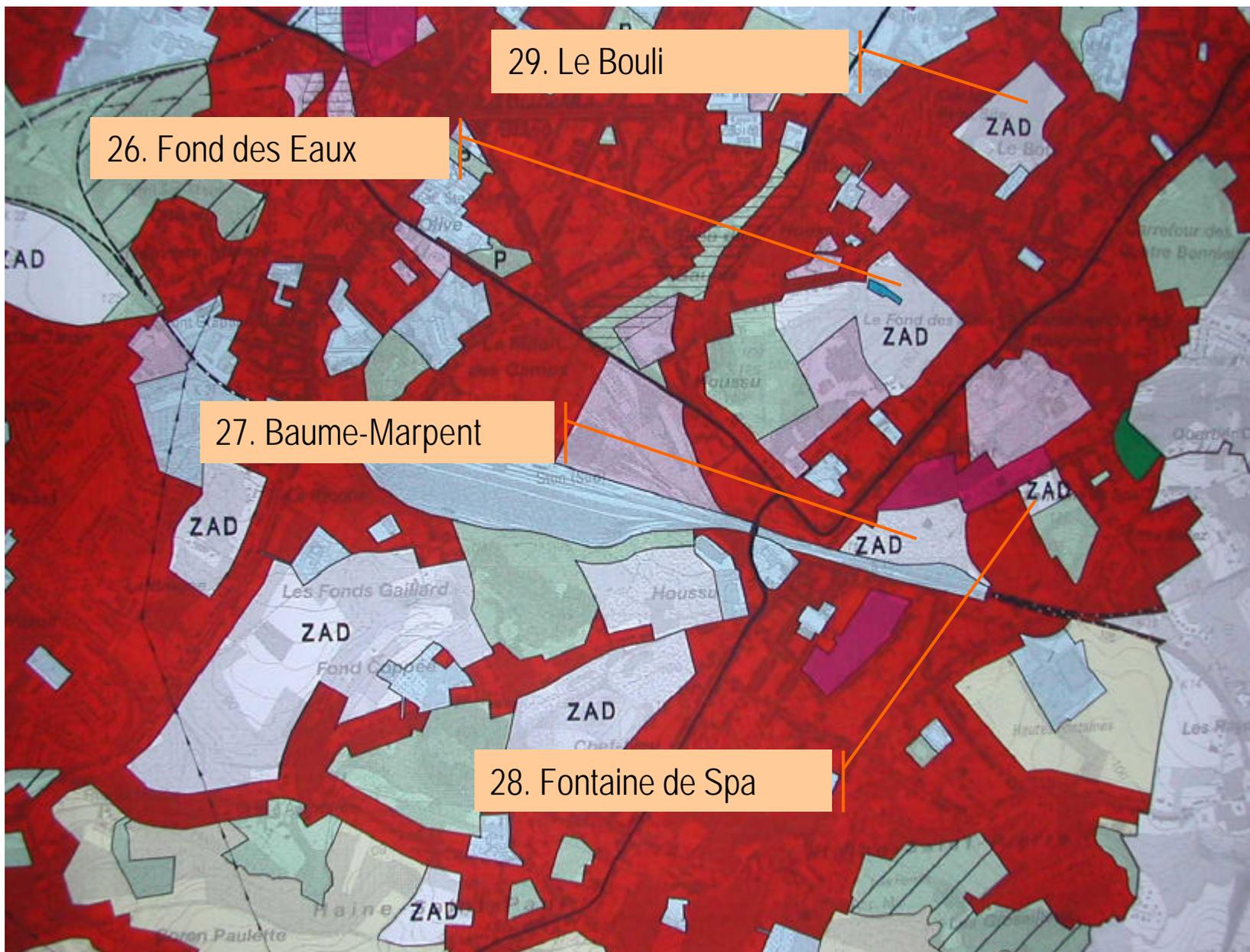
N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
20	Rue de l'Argillère SAINT-VAAST	7,62 ha		Comprend une ancienne briqueterie transformée en ferme ; Cadre paysager intéressant (à l'arrière du domaine de la Louve)	Zone résidentielle en ordre ouvert	3
21	Chemin des Diables LA LOUVIÈRE	15,18 ha	0	Vaste plateau agricole bordé au nord par la ligne de chemin de fer (dorsale wallonne) et au sud par la Cité Jardin	<ul style="list-style-type: none"> * Éventuellement, zone résidentielle en ordre ouvert mais avec une attention toute particulière aux consignes du plan de lotissement relatives à la mixité des types de logements de manière à ne pas amplifier le problème de ghettoïsation engendré par une concentration en logements sociaux déjà critique * Doit être de préférence considéré comme réserve foncière pour des projets inconnus à ce jour et qui nécessiteraient la proximité du centre-ville et/ou de l'axe ferroviaire 	3
22	Est de la cité de l'Europe SAINT-VAAST	7,07 ha	0	Site en déclivité intéressant au niveau du paysage car il aère la structure urbanisée	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3



N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
23	Les Fonds Gaillards et Fond Coppée HAINE-SAINT-PAUL - SAINT-VAAST - LA LOUVIÈRE	38,71 ha		<ul style="list-style-type: none"> * La plus importante et probablement la plus belle zone du territoire en raison des variations de relief, de la qualité paysagère et biologique * Comporte quelques habitations et fermes traditionnelles 	Zone résidentielle à caractère rural avec limitation de 5 logements à l'hectare et prescriptions urbanistiques très strictes afin que le cadre naturel soit préservé	3
24	Rue Coron Paulette HAINE-SAINT-PAUL	3,87 ha	0	Terrains situés à l'arrière du Clos de l'Age d'Or, affectés actuellement à l'agriculture	Zone résidentielle à caractère rural	3
25	Rue du Queniau / les Houssu n° 6 HAINE-SAINT-PAUL/ HAINE-SAINT-PIERRE PARTIE SUD	15,06 ha	0		Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert relativement intéressante en raison de la proximité du centre d'Haine-Saint-Pierre et, moyennant aménagement, de la gare du sud	3
	Rue du Queniau / les Houssu n° 6 HAINE-SAINT-PAUL/ HAINE-SAINT-PIERRE PARTIE NORD	8,42 ha		Site extrêmement pollué suite au mauvais assainissement des fours à coke autrefois implantés	Une fois dépollué, intérêt certain de la zone pour y développer une zone d'activité mixte en raison de la proximité du centre d'Haine-Saint-Pierre, de la chaussée de Mons et de la potentialité d'être à terme, directement reliée à la gare du sud	3



N°	Localisation	Superficie		Remarques	Destination	Priorité
		Totale	Mise en œuvre			
26	Le Fond des Eaux HAINE-SAINT-PAUL	12,67 ha		<ul style="list-style-type: none"> * Une partie du site est depuis peu occupée par des logements en cité (angle des rues de la Liberté et de la Mutualité) * Un étang de pêche est implanté dans la partie basse de la rue de la Liberté * La pointe ouest est une vallée humide 	Il est souhaitable que les constructions (zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert) puissent s'étendre sur la zone le long de la rue de la Mutualité. Par contre, il convient de préserver la partie sise en contrebas pour son intérêt paysager et le risque d'inondation par remontée de nappe	1
27	Baume-Marpent HAINE-SAINT-PIERRE	6,16 ha		Comprend divers bâtiments (PME et services). Il reste un terrain à bâtir à front de la rue de Baume-Marpent et les terrains en contrebas à l'arrière du chemin de fer	Zone d'activités mixtes	1
28	Fontaine de Spa HAINE-SAINT-PIERRE	1,49 ha	1,49 ha	Occupé par les bâtiments, annexes et parkings de quelques PME	Zone résidentielle en ordre fermé ou semi-ouvert	3
29	Le Bouli HAINE-SAINT-PAUL - LA LOUVIERE	6,99 ha	0		Zone de services publics devant permettre sur une partie l'implantation d'un parking desservant l'hôpital de Jolimont	1



6. Les zones d'aménagement différé à caractère industriel

La zone d'aménagement différé à caractère industriel est destinée à recevoir les activités visées à l'article 30, alinéa 2, ou à l'article 31.

Cette zone comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement. Le Logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut y être admis pour autant que la sécurité et la bonne marche de l'entreprise l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation.

La mise en œuvre de la zone d'aménagement différé à caractère industriel est subordonnée à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant la totalité de la zone.

A défaut, la zone d'aménagement différé à caractère industriel ne peut être mise en œuvre- Décret du 18 juillet 2002, art. 18.

CWATUP, Art. 34

Localisation

Une seule zone de ce type est présente et est localisée à la rue Tout-y-Faut à Houdeng-Goegnies.

Orientation urbanistique

Si l'inscription au plan de secteur à l'époque pouvait être justifiée par une extension dans un futur très lointain de l'usine Boël, cette affectation doit maintenant être remise en cause. D'une part parce qu'il existe encore à proximité immédiate de Duferco (ex Boël) des terrains industriels non encore mis en œuvre, qu'en dehors de cela de grandes superficies de friches industrielles sont à assainir et à récupérer et sont mieux localisées par rapport au canal à grand gabarit et d'autre part parce que l'ouverture d'une zone de ce type à proximité de l'ancien canal classé depuis patrimoine mondial de l'humanité, qui nécessiterait de surcroît la démolition de la ferme de la Basse Louvière, ferme en carré, l'une des plus anciennes de l'entité, semble aujourd'hui totalement incongrue.

L'affectation actuelle, terres agricoles, est celle qui convient le mieux pour cette zone.

7. Les zones agricoles

La zone agricole est destinée à l'agriculture au sens général du terme. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage.

Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession. Elle peut également comporter des installations d'accueil du tourisme à la ferme, pour autant que celles-ci fassent partie intégrante d'une exploitation agricole.

Elle peut être exceptionnellement destinée aux activités récréatives de plein air pour autant qu'elles ne mettent pas en cause de manière irréversible la destination de la zone. Pour ces activités récréatives, les actes et travaux ne peuvent y être autorisés qu'à titre temporaire sauf à constituer la transformation, l'agrandissement ou la reconstruction d'un bâtiment existant.

Les refuges de pêche y sont admis pour autant qu'ils ne puissent être aménagés en vue de leur utilisation, même à titre temporaire, pour la résidence ou l'activité de commerce.

Le Gouvernement détermine les conditions de délivrance dans cette zone du permis relatif au boisement, à la culture intensive d'essences forestières, à la pisciculture, aux refuges de pêche et aux activités récréatives de plein air ainsi qu'aux actes et travaux qui s'y rapportent.

CWATUP, Art. 28

8. Les zones forestières

La zone forestière est destinée à la sylviculture et à la conservation de l'équilibre écologique. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage.

Elle ne peut comporter que des constructions indispensables à l'exploitation, à la première transformation du bois et à la surveillance des bois. Les refuges de chasse et pêche sont y sont admis pour autant qu'ils ne puissent être aménagés en vue de leur utilisation, même à titre temporaire, pour la résidence ou l'activité de commerce.

Le Gouvernement détermine les conditions de délivrance dans cette zone du permis relatif aux constructions indispensables à la surveillance des bois, à leur exploitation et à la première transformation du bois, à la pisciculture et aux refuges de chasse et de pêche.

CWATUP, Art. 36

9. Les zones d'espaces verts

La zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel.

Elle contribue à la formation du paysage, assure une continuité végétale dans le cadre du maillage vert et peut constituer une transition adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles.

CWATUP, Art. 37

10. Les zones naturelles

La zone naturelle est destinée au maintien, à la protection et à la régénération de milieux naturels de grande valeur biologique ou abritant des espèces dont la conservation s'impose, qu'il s'agisse d'espèces des milieux terrestres ou aquatiques.

Dans cette zone ne sont admis que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive de ces milieux ou espèces.

CWATUP, Art. 38

11. Les zones de parc

La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère.

N'y sont autorisés que les actes ou travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement.

La zone de parc dont la superficie excède cinq hectares peut également faire l'objet d'autres actes et travaux, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'un plan communal d'aménagement couvrant sa totalité soit entré en vigueur.

Le Gouvernement arrête la liste des actes et travaux qui peuvent être réalisés en zone de parc, ainsi que le pourcentage de la superficie de la zone qui peut être concerné par ces travaux.

CWATUP, Art. 39

12. Les zones de parc ou espace vert aménagé ouvert au public

La zone de parc ou espace vert aménagé ouvert au public est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère.

La zone de parc ou espace vert aménagé ouvert au public relève de la gestion du domaine public.

Elle peut accueillir des activités récréatives de plein air pourvu qu'elles soient de petites tailles et ne mettent pas en péril l'esthétique paysagère de la zone.

13. Les zones d'espace vert destiné au RAVeL

Les zones d'espace vert destiné au RAVeL correspondent à des liaisons écologiques qui contribuent à compléter le maillage vert de l'entité tout en jouant un rôle social.

Elles constituent par conséquent des liaisons en terme de déplacement de personnes entre zones urbanisées.

14. La zone de couloir écologique

Cette zone, de bonne qualité biologique, sert de couloir de liaison entre deux bras de canal. Il est emprunté pour toute une série d'oiseaux dont le martin-pêcheur (espèce reprise dans la loi européenne de protection des oiseaux).

Il convient de conserver cette zone qui permet, outre la protection de l'espèce animale citée ci-avant, une augmentation de la diversité paysagère et en biotopes propice à la vie sauvage d'autant plus que les milieux humides sur La Louvière sont peu fréquents.

La bande boisée est ainsi à maintenir. Toutefois, dans sa gestion, il sera opportun de ménager quelques ouvertures car le martin-pêcheur se nourrit à l'affût dans des milieux dégagés.

LA LOUVIÈRE

SCHÉMA DE STRUCTURE

**MESURES D'AMÉNAGEMENT
ET PROGRAMMATION**

Les tableaux qui suivent reprennent par objectif les différentes mesures d'aménagement ou actions à entreprendre pour chacune des opérations à mener.

De manière à faire apparaître la programmation de ces opérations tout en conservant la lisibilité du tableau, le code suivant a été employé :



opération à court terme - devant être initiée dans les 5 ans à venir



opération à long terme

AXE 1 ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

1.1. : Redéployer le pôle économique au nord-est de l'entité

1.1.1. Création du parc logistique "Julie Brichant"

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- équipement de la Z.A.E.	I.D.E.A.	Respect du P.C.A. approuvé.
- raccordement de la Z.A.E. à la rue de Familleureux	I.D.E.A.	Création d'un giratoire.
- promotion immobilière	I.D.E.A.	
- assurance qualité	VILLE	Respect des prescriptions urbanistiques des P.C.A. lors de la délivrance des permis de contrôle "as built".

1.1.2. Implantation d'une antenne du Port Autonome du Centre et de l'Ouest

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mise en œuvre de la Z.A.E.I.	VILLE	Réalisation d'un P.C.A.
- réalisation de l'antenne du P.A.C.O.	P.A.C.O./M.E.T.	Création d'un quai et d'un arrière quai.
- raccordement ferroviaire	S.N.C.B./DUFERCO	Accord sur le tracé (propriété DUFERCO) Moyens financiers (S.N.C.B.).
- équipement de la Z.A.E.	I.D.E.A.	
- promotion immobilière	I.D.E.A.	
- respect du maillage vert mis en évidence par le P.C.D.N.	VILLE/M.E.T.	Réalisation et entretien du couloir écologique Entretien de la zone d'espace vert tampon avec le canal.
- assurance qualité	VILLE	Respect des prescriptions urbanistiques des P.C.A. lors de la délivrance des permis de contrôle "as built".

1.1.3. Assainissement et valorisation du site de SAFEA

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
<ul style="list-style-type: none"> - maîtrise foncière - dépollution - assainissement - mise en œuvre 	POUVOIR PUBLIC (M.R.W.? I.D.E.A.?) M.R.W. M.R.W. I.D.E.A./VILLE	Acquisition à DUFERCO. Réalisation d'un P.C.A., équipement, promotion, raccordement routier, contrôle qualité.

1.1.4. Amélioration de l'image de la Z.A.E. de Glaverbel

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de l'espace public - amélioration des parcelles privées 	I.D.E.A. VILLE	Verdurisation et aménagement paysager. ↗ Conditions pour le renouvellement du permis d'exploitation avec définition d'un projet d'assainissement avec les propriétaires ; ↗ Si nécessaire reconnaissance comme S.A.E.D. des quelques bâtiments et bassins de décantation délabrés qui subsistent en vue de leur assainissement.

1.1.5. Valorisation du site d'IDEAL STANDARD

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
<ul style="list-style-type: none"> - restructuration de l'ensemble - assainissement des friches 	VILLE VILLE	Élaboration d'un P.C.A. ↗ Conditions pour le renouvellement du permis d'exploitation avec définition d'un projet d'assainissement avec les propriétaires ; ↗ Si nécessaire reconnaissance comme S.A.E.D. des quelques bâtiments et espaces délabrés qui subsistent.

1.2. : Développer des zones d'activité économique mixtes dans l'entité

1.2.1. Poursuite de l'équipement de la Z.A.E.M. de Mon Gaveau à Strépy

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- équipement de la zone	I.D.E.A.	Y compris un plan de verdurisation et d'aménagement paysager de l'ensemble du parc avec des ouvertures sur les quartiers d'habitat à proximité.
- promotion immobilière	Régie Communale autonome/I.D.E.A.	

1.2.2. Création de la Z.A.E. du terriil du Quesnoy

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- assainissement du carreau et stabilisation du terriil	M.R.W.	Poursuite de la procédure relative aux S.I.R.
- mise en œuvre	VILLE	
- accessibilité à la zone	?	Elaboration d'un P.C.A. fixant notamment les zones bâtissables et les zones sur lesquelles on ne peut bâtir en raison des problèmes techniques de stabilité (glissement du terriil). Réouverture, aménagement de la piste (ancien chemin de fer industriel) reliant le site (rue du Quesnoy) à la nationale et de la jonction à celle-ci.
Sécurisation des accès	M.E.T.	Création d'un giratoire dans la cuvette de Trivières (rue de la Tondrée) - Saint-Vaast (rue Victor Gondat) en remplacement du carrefour à feux sur la N55.

1.2.3. Création de la Z.A.E. des "Houssu 6" à Haine-Saint-Paul

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- dépollution et assainissement - mise en œuvre	M.R.W. I.D.E.A./VILLE	Réalisation d'un P.C.A., équipement, promotion et contrôle qualité.
- accessibilité et sécurisation des accès	VILLE/M.E.T.	Aménagement de la traversée de la chaussée de Mons et agrément des parcours piétons jusqu'à la Grand Place d'Haine-Saint-Pierre.

1.2.4. Utilisation rationnelle des sites d'activité" existants

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- Mercantile Béliard à Haine-Saint-Paul	VILLE	Voir axe 4-2.3.
- Haine-Saint-Paul et Lesquin à Haine-Saint-Paul	VILLE	Voir axe 4-2.2.
- Ideal Standard à Houdeng	VILLE	Voir axe 1-1.5.

L.T.2. Développement du pôle de la Gare du Sud

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mise en œuvre de la partie au nord du chemin de fer	VILLE/partenaire privé Partenaire privé (I.D.E.A.)	Équipement et promotion immobilière. Maîtrise foncière par acquisition à la S.N.C.B.
- mise en œuvre de la partie occupée par l'ancienne gare de formation	VILLE partenaire privé VILLE/partenaire privé	Élaboration d'un P.C.A. dérogatoire au plan de secteur. Zone d'équipements communautaires -> Z.A.E. et zone d'habitat. Maîtrise foncière par acquisition à la S.N.C.B. Équipement dont franchissement par la route des voies de chemin de fer et promotion immobilière.

1.3. : Création d'un parc d'activité à caractère socioculturel

1.3.1. Création du parc d'activité à caractère socioculturel du « Bois de la Hutte »

Opération	Opérateur	mesures
- équipement	I.D.E.A.	Poursuite de l'équipement de la zone dans le respect des prescriptions du P.C.A. dérogatoire approuvé.
- implantation de l'entreprise phare de la zone	S.A. DRAGONE	
- promotion immobilière	I.D.E.A./VILLE	Recherche de candidats dont l'activité ressort du domaine socioculturel.

1.4. : Extension du parc industriel de Strépy

1.4.1. Extension du parc industriel de Strépy au sud du nouveau canal

Opération	Opérateur	mesures
- mise en œuvre	VILLE/I.D.E.A./P.A.C.O.- M.E.T.	Réalisation du cahier de charge urbanistique et environnemental, accessibilité routière et équipement, promotion, contrôle qualité et accessibilité au quai.

Axe 2 Tourisme

2.1. : Développer le tourisme autour du canal du Centre

2.1.1. Aménager des points d'accueil et de stationnement, des aires de repos et des espaces publics le long du canal

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- place du Souvenir à Houdeng-Aimeries	VILLE	Plan d'aménagement
- rue Tout-Y-Faut à Houdeng-Goegnies	VILLE	Aménagement de la voirie dans le cadre d'un P.C.A. à réaliser (voir point 2.2.2.).

2.1.2. Soigner l'esthétique des berges et arrières des propriétés le long du canal

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- de manière générale	VILLE	Optimalisation du R.C.U. qui dédiera une aire paysagère spécifique de part et d'autre du canal (ancien mais aussi nouveau) et les vérifications de la conformité des implantations par rapport aux permis d'urbanisme et mesures pour la mise en conformité voire la démolition des constructions illicites.
- de manière ponctuelle	VILLE	Réalisation de P.C.A. en vue de remédier à des situations trop dégradées.

2.1.3. Aménager et ouvrir le parc Boël au public

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- Ouverture du parc Boël au public		Voir point 4.3.1.

2.2. : Développer les infrastructures touristiques de logement

2.2.1. Favoriser le développement des structures hôtelières en centre-ville

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- optimisation des conditions d'implantation d'hôtels en centre-ville	VILLE	Intégrer dans les P.C.A. en cours d'élaboration ou à venir.
- aménagement de l'espace public aux alentours de ces structures	VILLE	Réalisation du parc d'agrément de la ferme de Sart-Longchamps (voir point 4.3.3.).

2.2.2. Aménager un terrain de camping

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- changement d'affectation	VILLE	Réalisation d'un P.C.A. dérogatoire au plan de secteur. Zone d'aménagement différé à caractère industriel -> zone de loisirs.
- création d'un terrain de camping	VILLE/Partenaire privé	Réalisation des travaux et recherche d'un partenaire privé pour la gestion du camping.
- amélioration de l'accessibilité à la Cantine des Italiens	VILLE	Aménagement d'une zone de parcage pour les cars et agrément de la rue Tout-Y-Faut au minimum entre la chaussée Paul Houtart et l'ascenseur n°1

2.2.3. Favoriser l'émergence de chambres d'hôtes

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- soutien à la création de chambres d'hôtes	VILLE/Maison du Tourisme ?	Sensibilisation, information sur les éventuelles possibilités de subsides ; Vade-mecum pour l'introduction du dossier ; promotion

2.2.4. Mettre en place un label signalétique

Axe 3 Logement

3.1. : Limiter l'exode urbain et ramener la population en centre-ville Développer, améliorer les logements en centre-ville.

3.1.1. Réhabiliter le quartier "Moulin Dambot"

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- obtention des conditions à l'implantation de la piscine et du logement	VILLE	Aboutissement du P.C.A. dérogatoire au plan de secteur du Moulin Dambot dont la demande en dérogation a été acceptée.
- construction d'une piscine olympique	VILLE	
- construction de logements et aménagement de l'espace public	VILLE/Partenaire privé	Lancement d'une opération de revitalisation urbaine.

3.1.2. Réhabiliter le quartier "Boch - Novoboch"

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- obtention des conditions à l'implantation du cinéma et des logements	VILLE	Aboutissement du P.C.A. dérogatoire au plan de secteur du quartier Boch-Novoboch dont la demande en dérogation a été acceptée.
- condition à l'affectation définitive des terrains en fonction de l'étude de caractérisation du sol	R.W.	
- construction d'un complexe cinématographique	Partenaire privé	Lancement d'une étude d'incidence en fonction des résultats de caractérisation du sol au droit des bâtiments ex Novoboch.
- construction des logements de la halle et aménagement de l'espace public	VILLE/Partenaire privé	

3.1.3. Inciter les propriétaires à mettre en œuvre les terrains de "La Closière"

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- définir l'aspect du nouveau quartier - développer la fonction résidentielle	VILLE VILLE/Partenaire privé (propriétaire ?)	Élaborer un plan de lotissement Convaincre le propriétaire actuel de l'intérêt d'une telle opération et lancer une opération de revitalisation urbaine pour y implanter de façon prépondérante de l'habitat.
- améliorer la cadre de vie proche	VILLE	Aménager la rue Gustave Boël ainsi que la rue du Chemin de Fer et soigner les abords de la gare du Centre notamment en assainissant les friches ferroviaires.

3.1.4. Mettre en œuvre les terrains du Mitant des Camps

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- définir les conditions d'implantation et l'aspect du nouveau quartier	DGATLP	Délivrance du permis d'urbanisme sur base du concours EUROPAN.
- construction des logements et aménagement de l'espace public	Foyer Louviérois	Dégagement des moyens financiers nécessaires.

3.1.5. Mettre en œuvre les terrains de l'ancien abattoir

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mise en œuvre de la zone	R.C.A./Partenaires privés	Plan d'aménagement d'ensemble, promotion immobilière.

3.1.6. Favoriser le logement aux étages des rez-de-chaussée commerciaux

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mise en œuvre du "projet étude logement"	VILLE	<ul style="list-style-type: none"> * création d'une cellule de commandement du projet ; * définir des périmètres d'îlots prioritaires qui feront l'objet d'un plan d'ensemble couvrant la totalité de l'îlot ; * rechercher des partenariats qui porteront le projet ; * proposer des solutions techniques acceptables dans le R.C.U.

3.1.7. Limiter la mise en œuvre des zones d'aménagement différé en dehors du centre-ville

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- en centre-ville ou pour les "coups partis" : mise en œuvre des ZAD pouvant accueillir le logement	VILLE	<p>Réalisation du programme communal de mise en œuvre des Z.A.D. avec comme priorité 1 pour le logement et des P.C.A. ad hoc :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Le Fond des Eaux (uniquement sur la zone bâissable du plateau) ; * Achèvement du Saint-Julien ; * La Gripagne.

3.2. : Rendre vie et rendre attrayants les quartiers dégradés.

3.2.1. Pratiquer une opération de rénovation urbaine sur le quartier "d'Abelville"

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- approche intégrée du quartier	VILLE	Définir comme périmètre de rénovation urbaine celui à l'intérieur des rues du Bosquet, du Gazomètre, de Bouvy et de Sylvain Guyaux et lancer l'opération proprement dite.
- partie commerciale à front des rues du Gazomètre et du Bosquet	VILLE/Partenaires commerciaux	Rechercher des solutions à la délocalisation ou à l'intégration des surfaces commerciales dans le quartier
- îlot rue Sylvain Guyaux, de Bouvy, des Amours et place Mansart	VILLE/Partenaires divers	Mise en œuvre du "projet étude logement", voir point 3.1.6.
- place Mansart	VILLE	Aménagement de la place en faveur des piétons

3.2.2. Rénover le quartier de l'ancienne gare d'Haine-Saint-Pierre

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- approche intégrée du quartier	VILLE	Définir comme périmètre de rénovation urbaine celui à l'intérieur des rues du Bosquet, du Gazomètre, de Bouvy et de Sylvain Guyaux et lancer l'opération proprement dite.
- Grand Place d'Haine-Saint-Pierre	VILLE	Aménagement de l'espace public.
- accessibilité piétonne vers et au départ du quartier	VILLE	Recherche et mise en œuvre d'une connexion avec la gare du sud Aménagement du souterrain.

3.2.3. Rénover le quartier des anciennes boulonneries à Houdeng

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- approche intégrée du quartier	VILLE	<ul style="list-style-type: none">* Élaboration d'un P.C.A. dérogatoire au plan de secteur Zone industrielle -> zone d'habitat Voir point 1.1.6.* Définir comme périmètre de rénovation urbaine celui à l'intérieur de la rue de la Chaudronnerie et de la chaussée Paul Houtart et de l'ancienne ligne de chemin de fer reliant Houdeng à Soignies et lancer l'opération proprement dite.

Axe 4 Équipements communautaires

4.1. : Compléter les infrastructures sportives

4.1.1. Implanter une piscine olympique

Opération	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- modification de l'affectation du sol	VILLE	Élaboration d'un P.C.A. dérogatoire au plan de secteur -> divers -> zone d'habitat
- implantation proprement dite	VILLE/Infrastructures sportives	Montage financier de l'opération
	VILLE	Permis d'urbanisme

4.1.2. mise en conformité du stade du Tivoli

4.1.3. compléter les infrastructures sportives existantes sur l'ensemble de l'entité

4.2. : Compléter les infrastructures socioculturelles

4.2.1. Mise en valeur des fours-bouteilles et création d'un musée de la faïence

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- reconversion du site industriel en quartier urbain	VILLE/DGATLP	Obtention du P.C.A. dérogatoire au plan de secteur (voir 3.1.2.).
- mise en valeur des fours-bouteilles (bâtiment classé)	VILLE/DGATLP/ partenaires privés	Éventuellement réalisation d'un concours d'architectes, obtention du permis d'urbanisme, acquisition et montage financier.

4.2.2. Création d'un musée pour les collections louviéroises

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- agrandissement du château Gilson	VILLE VILLE/X	Obtention du permis d'urbanisme sur base de l'art. 110 du CWATUP relatif aux constructions et équipements de services publics ou communautaires pouvant être admis à certaines conditions en dehors des zones qui leur sont plus spécialement réservées ; le château Gilson étant en zone de parc au plan de secteur. Montage financier de l'opération.

4.2.3. Réaffectation de la piscine actuelle en salle polyvalente

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- désaffectation de la piscine de la rue Toisoul	VILLE	Obtention du P.C.A. dérogatoire au plan de secteur du quartier du Bocage (voir 3.1.1.) et construction de la nouvelle piscine olympique

4.3. : Compléter les infrastructures générales

4.3.1. Création d'un parking pour les deux hôpitaux

4.3.2. Installation du palais de justice au parc Gilsoco

4.3.3. Installation du quatrième parc à conteneurs

Axe 5 Cadre de vie

5.1. : Renforcer le centre-ville

5.1.1. Favoriser l'implantation d'équipements à caractère culturel ou sportif

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- implantation de la piscine olympique	VILLE	Voir point 4.1.1.
- implantation du complexe cinématographique	PESCATORE	Voir point 3.1.2.
- transformation de la piscine actuelle	VILLE	Voir point 4.2.L.T.2.

5.1.2. Favoriser la complémentarité des deux complexes commerciaux existants avec le centre-ville

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mettre en œuvre la zone de la Grattine	VILLE/opérateur privé	- élaborer le programme communal de mise en œuvre des ZAD ; - élaborer un P.C.A. sur la zone.

5.1.3. Encourager l'occupation des étages au-dessus des rez-de-chaussée commerciaux en centre-ville

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- étendre l'étude "projet logement"	VILLE	Voir point 3.1.6.

5.2. : Assainir les friches industrielles et urbaines

5.2.1. Quartier industriel autour de l'ancienne gare d'Houdeng

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>Opération</u>
- assainir le quartier	VILLE/DGATLP	- reconnaissance comme S.A.E.D. - assainissement

5.2.2. Quartier industriel d'Haine-Saint-Pierre

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- assainir le quartier	VILLE/DGATLP	- reconnaissance comme S.A.E.D. - assainissement

5.2.4. Site de Cabay-Jouret à Haine-Saint-Pierre

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- assainir le site	VILLE/DGATLP	- reconnaissance comme S.A.E.D. - assainissement

5.3. : Aménager des espaces de détente et de loisirs

5.3.1. Parc Boël

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- aménager et ouvrir le parc au public	VILLE/partenaire privé/Région/Province	Acquisition, restauration et aménagement, exploitation

5.3.2. Domaine de La Louve

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- aménager la connexion entre le terril Albert 1 ^{er} et le centre-ville par une coulée verte	VILLE	Poursuivre l'opération entamée sur le programme du phasing out ; relier le terril au domaine de La Louve et aux terrils Sainte-Marie et Saint-Hubert par une coulée verte

5.3.3. Parc de la ferme de Sart-Longchamps

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- création d'un hôtel - création, aménagement du parc	PRIVÉ VILLE/partenaire privé	

5.3.4. Verdurisation des places

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- traitement paysager de l'espace voirie lors de la réaffectation de celui-ci	VILLE	



5.4. : Protéger les villages typiques de constructions intempestives

5.4.1. quantité et qualité des constructions

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- limiter les densités et édicter des normes strictes d'urbanisme	VILLE	Optimalisation du R.C.U.

Axe 6 Patrimoine

6.1. : Mettre en valeur le patrimoine bâti et le petit patrimoine

6.1.1. Les fours bouteille à La Louvière

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mettre en valeur	VILLE/partenaire privé	Réalisation du P.C.A. BOCH et du concours architectural ; Mise en œuvre proprement dite.

6.1.2. La ferme de Sart-Longchamps

6.1.3. L'hôpital Saint-Julien de Boussoit

6.2. : Mettre en valeur le patrimoine naturel ou assimilé

6.2.1. Remplacer judicieusement les arbres de l'ancien canal

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- étude paysagère	M.E.T.	

6.2.2. Veiller à la plantation du nouveau canal

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- étude paysagère	M.E.T.	

6.2.3. Aménager la vallée de la Haine

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>
- mettre en place un contrat de rivière	VILLE/partenaires privés	

6.2.4. Protéger et gérer la vallée du Thiriau

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>

6.2.5. Préserver les espaces non bâtis

<u>Opération</u>	<u>Opérateur</u>	<u>mesures</u>

LA LOUVIÈRE

SCHÉMA DE STRUCTURE

**ORIENTATIONS CONCERNANT
LES PIÉTONS ET LES VÉHICULES**

Fin 2002, le Conseil Communal a adopté son plan communal de mobilité (P.C.M.). Pour rappel, ce plan a été élaboré par le bureau d'études Tansitec.

Les grandes orientations et les principales propositions d'aménagement en ont été extraites pour la présente note et transcrites dans le schéma qui l'accompagne (carte B).

Certains compléments ou alternatives du schéma de structure au P.C.M. figurent également à ce niveau.

1. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES

L'organisation des déplacements automobiles repose sur les principaux éléments suivants :

- Valoriser l'E42 et la N55 pour les grands flux d'échanges internes à la commune ;
- Orienter les grands flux d'échanges sur le réseau principal vers l'échangeur le plus proche de l'E42 ou de la N55 ;
- Hiérarchiser le réseau routier ;
- Maîtriser le trafic sur la N535 et la N27 ;
- Protéger du trafic de transit et maîtriser le trafic dans les traversées des villages ;
- Marquer les entrées des villages ;
- Maîtriser le trafic et améliorer le cadre de vie des riverains dans le centre-ville ;
- Marquer les "portes d'accès" au centre-ville.

Le squelette du réseau routier est basé sur un triangle équilatéral sur pointe entourant la conurbation louviéroise et houdinoise avec comme axe ouest-est l'autoroute E42, comme axe NO-SE la N55, comme axe SO-NE la N27 et la N536 et dont la "hauteur" est la N535 qui traverse les deux Houdeng et passe ne limite sud de La Louvière.

A ce réseau viennent se greffer les voiries principales de l'agglomération, soit :

- Rue Grande, rue de Boussoit, rue de la Croisette, rue de Trivières, rue de la Moussière, rue Baronnie, rue des Francs (partie), rue du Quesnoy (partie), rue Quartier du Pont (partie), rue de la Tondrée pour l'axe Boussoit, Maurage, Trivières ;
- Rue J. Wauters, Rue Dr Coffe, rue des Canadiens entre cet axe et Strépy ;
- Rue V. Gondat, Grand Rue de Saint-Vaast (partie) et rue Omer Thiriar, rue de Bouvy pour atteindre le boulevard de contournement par Bouvy ou rue du Four à Chaux, rue E. Urbain, rue L. Bertrand, rue de Bouvy pour rejoindre le boulevard de contournement par Saint-Vaast.

A terme et compte tenu de l'aménagement du quartier du Bocage, le rabattement de la circulation de Saint-Vaast sur la rue de Bouvy ne semble pas être la solution la plus adaptée en raison notamment des croisements de charges de trafic importantes et il serait plus judicieux de trouver un débouché plus direct sur le boulevard de contournement.

Avec la mise en place d'un giratoire au niveau de la rue de Bouvy, rien n'empêche que cette circulation débouche plus tôt sur le boulevard, quitte à rebrousser chemin via le giratoire ;

- Rue Joseph II, rue Grand Peine, rue Liébin, rue de l'Hospice (partie) ; rue Infante Isabelle, rue H. Ameye ; rue Petcot, rue du Presbytère (partie) ; rue L. Houtart ; rue Dandry ; rue du Marais pour desservir Houdeng-Aimeries au départ de la N535 et de la N55 ;
- Rue des Trieux, rue du Cimetière, rue de Familleureux pour relier Houdeng-Goegnies à l'échangeur de Houdeng sur la E42 ;
- Rue Tison, rue Gossuin, rue Duchâteau comme voie de liaison entre Morlanwelz et la N27.

A cet effet, les mouvements de "Tourne-à-gauche" vers Binche au débouché de la rue Tison sur la N27 étant particulièrement hasardeux en raison du trafic et de la pente importante de la N27 ainsi que de la visibilité réduite due au dense cadre bâti ; il serait peut-être plus intéressant d'empêcher ce mouvement qui pourrait être repris par un giratoire à créer à l'intersection de la rue de la Station et de la Chaussée de Mons ;

- Rue de Familleureux, rue de l'Yser, rue de Mignault (partie) rue V. Godefroid pour relier Besonriex aux autoroutes et à Familleureux.

Quant au centre-ville de La Louvière, le trafic de transit est découragé par la réorganisation des sens uniques et la ville est bouclée par un boulevard de contournement. De l'extérieur, on accède à ce boulevard par sept portes d'entrées principales :

- La A501 au nord, en provenance des autoroutes E19 et E42 ;
- La rue des Rivaux et le giratoire de la gare du Centre pour le secteur de Houdeng ;
- Les giratoires de Bouvy et de la gare du sud pour le sud de l'entité ;
- La rue de Baume et la place de la Cour d'Haine, la rue S. Allende, la rue Notre-Dame de la Compassion et la rue de Longtain pour le trafic en provenance de l'est de Manage.

En première phase, le boulevard de Contournement est composé des tronçons suivants (au départ du nord, dans le sens "antihorloger").

Tronçon nord-ouest du prolongement de la rue de Grattine à celui du boulevard des Droits de l'Homme

Il s'agit d'un tronçon ex nihilo parallèle à la ligne de chemin de fer prolongé par le boulevard des Droits de l'Homme. Ce nouveau tronçon est projeté à court terme par le M.E.T.

Au niveau de la rue de la Grattine, un double giratoire sera aménagé : l'un avec l'avenue de la Wallonie, l'autre avec la rue de la Croyère.

De l'autre côté, le P.C.M. prévoit la création d'un giratoire à l'extrémité d'une voirie à ouvrir. Ce projet, s'il règle les problèmes liés à la circulation rogne largement l'espace devant le hall des expositions condamnant les emplacements de parcage existants.

Il serait peut-être intéressant d'envisager la faisabilité technique d'un giratoire en forme d'ovale à situer au droit du point existant sur la rue des Rivaux. La bretelle actuelle d'accès, si elle est mise à double sens permet la liaison de et vers le centre-ville, une voirie d'accès identique, miroir de la précédente à ouvrir permettant quant à elle les accès de et vers Houdeng.

Les emplacements de parcage seraient ainsi préservés et le giratoire pourrait marquer l'entrée de ville au niveau du nouveau quartier à venir dans le cadre du P.C.A. BOCH.

Tronçon sud-ouest : du giratoire de la gare du Centre au giratoire de la gare du Sud (projeté)

Le boulevard de contournement s'inscrit sur des voiries existantes, à savoir : la rue du Bosquet, la rue du Gazomètre et la rue de l'Olive. Il est limité au nord par le giratoire de la gare du Centre qui distribue les circulations vers le centre-ville et vers Houdeng et par le giratoire de la gare du Sud, projeté à court terme par le M.E.T. en raison notamment de la présence de la caserne des pompiers, et actuellement matérialisé par des blocs amovibles.

Un giratoire implanté à l'intersection avec la rue de Bouvy viendrait compléter l'ensemble et est nécessaire en raison d'une part du trafic important généré par les deux établissements scolaires situés côté ville et d'autre part des charges de trafic provenant de Saint-Vaast et rabattues à cet endroit.

Tronçon est

La première partie consiste en l'ouverture d'une voirie, dont le tracé est inscrit en zone de réservation au plan de secteur, permettant de relier le giratoire de la gare du Sud à l'avenue Max Buset. Il est prolongé ensuite par la rue Max Buset jusqu'à la rue de Longtain.

A cet endroit, le plan de secteur prévoit l'ouverture d'une nouvelle voirie devant déboucher au droit de la rue de la Grattine.

Techniquement, cette proposition est inapplicable en raison de la difficulté technique de franchir le cimetière.

Le P.C.M. a envisagé trois variantes. A moyen terme, il recommande l'utilisation de la rue de Longtain (partie) et de la rue de la Flache pour rejoindre la rue de la Grattine et via le double giratoire, précédemment décrit, l'avenue de la Wallonie. Cependant, aux heures de pointe et malgré l'implantation d'un giratoire au niveau du centre commercial Cora, ces voies sont saturées. Augmenter le trafic à cet endroit aura des répercussions non négligeables sur le service d'urgences des hôpitaux de Tivoli et Jolimont.

Afin d'améliorer l'accessibilité aux hôpitaux, le P.C.M. préconise la recherche d'une solution pour la création d'une voie en limite de la commune de Manage et qui relierait directement la chaussée de Jolimont à la place Keuwet. Par la même occasion, il soulève le problème du franchissement de la voie de chemin de fer vers Bruxelles.

Peut-être serait-il intéressant d'endiguer du côté de l'ancienne voie de chemin de fer industriel qui reliait les laminoirs de Longtain au bras du canal au niveau de l'usine Duferco (soit la place Keuwet).

Cette voie en site propre passe sous le chemin de fer au niveau de la rue du Canal.

Par une désaffectation partielle des laminoirs de Longtain en perçant le sentier du Fayt, on rejoindrait ainsi cette voie nouvelle et on réglerait l'accessibilité à l'hôpital du Tivoli. Quant à celui de Jolimont, une voirie privative pourrait se greffer à cette voie nouvelle ; le domaine de Jolimont jouxtant la voie de chemin de fer en limite nord.

Au niveau de la circulation interne au centre-ville, tant le boulevard de contournement que certaines modifications des sens de circulation devraient notablement diminuer le trafic de transit. Soulignons les améliorations que le P.C.M. préconise, à savoir :

- L'aménagement par un double giratoire de la place Keuwet qui contribue à la maîtrise des vitesses en entrée de ville, en l'amélioration des conditions de circulation des poids lourds en relation avec l'usine Duferco et qui favorise l'accessibilité tant au centre-ville que vers les quartiers actuellement isolés de la cité Reine Astrid et de la Croyère ;
- La mise à double sens de l'avenue de la Wallonie et l'organisation des circulations en "tête-bêche" sur la rue Conreur qui a pour effet de limiter sur cette dernière le trafic de transit permettant la revalorisation du quartier résidentiel du Hocquet qui a beaucoup souffert de cette circulation intempestive ;
- La mise à double sens d'une partie de la rue de Bouvy (haute) couplée à la création d'un giratoire avec la rue de l'Olive qui contribue à l'amélioration de l'accessibilité aux deux établissements scolaires tout en diminuant le trafic parasite dans le centre-ville qu'ils génèrent ;
- La suppression de la circulation automobile sur le tronçon de la rue S. Guyaux compris entre la Place Mansart et la rue de Bouvy avec évacuation des circulations dans le sens gare du Centre - carrefour du Drapeau Blanc par la Place Mansart afin d'augmenter l'espace réservé aux piétons et aux transports en commun sans perturber l'accessibilité tant au centre-ville qu'aux écoles de la rue de Bouvy.

Cependant, il est peut-être dommage que le P.C.M. n'ait pas poussé plus loin cette initiative en interdisant également la circulation sur le tronçon en amont de la Place Mansart, à savoir entre la rue C. Nicaise et la place Mansart.

En effet, il est à craindre qu'en faisant de la place Mansart l'exutoire de tout le trafic de la rue S. Guyaux, elle ne perde toute convivialité pour les piétons et les activités de l'HoReCa y développées actuellement. De plus, on se coupe de la possibilité de refermer la perspective saisie dans la rue piétonne en vis-à-vis.

Arrêter la circulation une rue avant permet tant la réalisation d'un aménagement de la place Mansart de qualité que la valorisation d'un tronçon prospère de la rue S. Guyaux à des fins commerciales et de l'arrêt des bus exactement à la croisée place Mansart, rue Albert 1^{er} (piétonnier).

Enfin, en ce qui concerne la protection du trafic transit, la maîtrise du trafic dans les traversées des villages et les aménagements des espaces publics en vue du partage de la voirie au profit des piétons, les aménagements et améliorations proposées par le P.C.M. pour Houdeng-Goegnies, Houdeng-Aimeries, Strépy-Bracquegnies, Boussoit, Mauraige, Trivières, Saint-Vaast, Haine-Saint-Paul et Haine-Saint-Pierre ont été repris en annexe.

La place du Souvenir a été ajoutée car elle fait partie des actions à court terme de valorisation du canal historique en tant que porte d'entrée et d'embellissement du cadre de vie.

2. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS

L'organisation des réseaux de transports collectifs (SNCB, TEC) s'appuie sur les principes suivants :

- Favoriser l'intermodalité au niveau des deux gares de La Louvière ;
- Organiser le réseau TEC sur l'armature des axes de transports collectifs en site propre existants ou projetés ;
- Développer 3 ou 4 lignes réellement attractives, en relation avec les pôles urbains secondaires ;
- Valoriser les pôles d'échange existants.

Le P.C.M. articule la restructuration du réseau TEC au départ d'un "Métrobus", c'est-à-dire de véhicules circulant en site propre ou en priorité bus de manière à conserver vitesse et régularité, tout en offrant une cadence de passage élevée. Tant les axes de transports en commun que les stations sont clairement matérialisés dans le paysage et servent ainsi de repère.

A court terme, le P.C.M. préconise la mise ne place de l'axe structurant actuel du réseau entre Houdeng, le centre-ville de La Louvière et Jolimont.

Si on considère que le Métrobus sera attractif dans une zone de 300 m de part et d'autre de l'axe, 43 % de la population soit 32.000 habitants sont ainsi concernés.

Par la suite cet axe pourrait s'étendre sous forme d'antennes vers Maurage et Boussoit vis Strépy, vers Haine-Saint-Paul et être complété d'un axe centre commercial du Cora – Saint-Vaast - Trivières, augmentant à 60 % la population desservie.

Pour la première phase, axe Houdeng – Centre-ville – Jolimont, le tracé est découpé en trois parties :

Chaussée Houtard - giratoire de la gare du Centre

L'aménagement de la voirie permettra l'implantation d'un site propre central à sens alterné.

Les bus circulent dans les deux sens sur une bande centrale qui leur est réservée. Le croisement des bus s'effectue en station.

Lorsque le bus circule, au centre de la chaussée on dénombre de part et d'autre de ce couloir bus, une bande réservée à la circulation automobile, une bande de stationnement et le trottoir.

Aux arrêts, en station, la bande bus se dédouble et accueille une aubette en son centre au détriment des bandes de stationnement. Seulement 19 % de stationnement est ainsi perdu.

Giratoire de la gare du Centre - Carrefour du Drapeau Blanc

Il s'agit du maillon central du Métrobus puisqu'il relie la gare du Centre à la rue piétonne Albert 1^{er}.

Un site propre bidirectionnel est recommandé et est réalisable grâce à la suppression de l'îlot central actuel. Le profil de la voirie, en partant du côté de la place Mansart et jusqu'à celle-ci est le suivant : un large trottoir de 3,5 m, une bande de stationnement ; une bande de circulation automobile dans le sens giratoire de la gare du Centre – place Mansart ; le double couloir réservé aux bus et un large trottoir côté avenue Albert 1^{er}.

Entre la place Mansart et la rue de Bouvy, et toujours selon le P.C.M., la circulation automobile étant supprimée, l'espace est partagé entre piétons et bus. C'est dans ce tronçon qu'est prévue la station de bus.

Par contre, si on adhère à la proposition développée au chapitre précédent et relative à la suppression de la circulation automobile dès la rue C. Nicaise, la station de bus peut être implantée au carrefour avenue Albert 1^{er} – place Mansart, ce qui constitue en plus de l'intérêt pratique de cette localisation, un signal visuel fort pour le chaland de l'avenue Albert 1^{er} et surtout permet un aménagement très convivial de la place Mansart, espace de détente avant le retour à la maison – point de rendez-vous d'une sortie en ville, tout en contribuant à son animation continue.

Carrefour du Drapeau Blanc - Jolimont

L'itinéraire proposé par le P.C.M. emprunte la rue Hamoir dans laquelle un site propre à sens alterné doit être aménagé (elle est déjà dotée d'un site propre bus central), ensuite doit faire un choix entre deux variantes, à savoir le passage par le boulevard du Tivoli, la rue de Longtain (partie) ou le passage par l'avenue Max Buset pour rejoindre l'hôpital de Jolimont par un site propre à réaliser hors voirie, compte-tenu de l'impossibilité de réserver une bande pour les bus dans la rue de Longtain et la rue Notre-Dame de la Compassion en raison de l'étroitesse de celle-ci et du goulet d'étranglement au niveau du pont de l'ancien chemin de fer industriel.

Dans le choix des variantes, et même si la deuxième variante qui emprunte l'avenue Max Buset semble être la plus intéressante car elle dessert le bas de la rue de Baume et raccourcit les trajets des habitants des cités Urbain et Beau Site, il convient d'en vérifier la compatibilité avec le contournement est dont le seul itinéraire à moyen terme retenu par le P.C.M. emprunte cette voirie. Comme il n'est alors pas possible de limiter l'accès aux véhicules particuliers, seul un site propre est d'application.

Enfin, pour le tronçon entre les deux hôpitaux, le P.C.M. incite à rechercher un site propre hors voirie.

Avant d'en arriver à cette solution lourde et dans l'optique du P.C.M. de réaménager la rue S. Allende pour les bus avec un accès pour les véhicules particuliers limité à la circulation locale ce qui impliquerait une augmentation de trafic considérable dans des quartiers résidentiels denses comme autour de la rue Ferrer puisqu'ils serviraient d'exutoires ou d'accès au contournement est, ne peut-on étendre cette idée de réaménagement à la rue de Longtain entre l'avenue Max Buset et la rue des Rentiers et à la rue Notre-Dame de la Compassion ?

De cette manière, le trafic provenant du nord de la ville transite du carrefour de la rue de la Flache par le boulevard du Tivoli pour se raccorder à la rue de Baume via le giratoire existant (et dans l'attente de la branche est du contournement pour laquelle le trafic sera reporté sur l'avenue Max Buset et rejoint ensuite la chaussée de Jolimont où l'on débouche sur un giratoire par la rue de Baume, rue au gabarit bien plus important que celui des rues de Longtain et Notre-Dame de la Compassion et qui vient d'être aménagée et sécurisée.

Maintenant, si cette alternative n'était pas possible, il serait intéressant d'envisager la réalisation d'un site propre se démarquant nettement des rues de Longtain et Notre-Damme de la Compassion et qui, pourquoi pas, relierait les hôpitaux par le bas en traversant successivement l'hôpital de Tivoli (les bus y entrent déjà), la rue des Rentiers (dont la partie faute est à sens unique), le site du Bouli à l'arrière de la cité du Beau Site qui serait ainsi plus directement desservie et remonterait vers l'hôpital de Jolimont au niveau du bois de l'hôpital. Cette proposition contribue en outre à la mise en œuvre de la ZAD du Bouli sur laquelle la ville soutient la création d'un parking commun aux deux hôpitaux.

En dehors de la proposition de mise en place d'un Métrobus, le P.C.M. n'apporte pas de solution effective pour un des objectifs auquel il attribue néanmoins beaucoup de valeur à savoir celui de favoriser l'intermodalité au niveau des deux gares de La Louvière.

Les deux lignes de train sont importantes (vers Bruxelles pour la gare du Centre et vers Namur – Mons pour la gare du Sud) et les correspondances par train sont peu nombreuses et durent longtemps.

De plus, la zone de la gare du Sud, amenée à se développer prochainement de façon considérable par la construction d'une cité sociale (Europan) et l'ouverture d'une zone d'activité économique mixte, est totalement isolée et coupée du centre-ville.

La proposition d'augmenter la fréquence à 5 passages à l'heure en déviant les itinéraires des lignes 30/130 n'est pas suffisante.

Le P.C.M. le sait puisqu'il s'agit là du frein principal à la mise en place d'un parking longue durée et ce malgré la très bonne accessibilité depuis le réseau principal de La Louvière.

Ne serait-il pas opportun alors de réfléchir à un système de bus navette qui effectuerait une boucle de tous les centres jouissant d'une fréquentation forte, à l'égard de l'expérience concluante de la ville de Mons ?

L'itinéraire devrait passer par la gare du Sud, la gare du Centre, la place Mansart, le centre des Finances, rue Boucquéaux, rejoindre ensuite par la rue Saint-Martin, actuellement fermée à la circulation automobile, le centre commercial du Cora en traversant la Wallonie Shopping Center et le futur complexe commerciale de la Grattine, puis via le cimetière, rallier les hôpitaux de Tivoli et de Jolimont et terminer la boucle par le centre commercial du Carrefour et le débouché du passage piéton souterrain d'Haine-Saint-Pierre.

Pour que le service soit efficace, une cadence de 6 bus à l'heure et une bonne base en alternant d'un bus à l'autre le sens de la boucle.

Cette variante possède les avantages suivants :

- bonne desserte entre les deux gares ;
- bonne accessibilité à la gare du Sud depuis le centre-ville et donc possibilité de réaliser un parking longue durée sur le site de la gare du Sud ;
- liaison correcte entre le centre commercial du Cora et le centre-ville ;
- desserte du cimetière et des hôpitaux ;
- éventuellement et dans l'hypothèse du site propre hors voirie excentré (voir plus haut), possibilité également de réaliser un parking longue durée (en sus du parking privé pour les deux hôpitaux) ;

- desserte du centre commercial Carrefour où les emplacements de parcage sous utilisés (côté chaussée de Jolimont peuvent également être récupérés (voir le parking de persuasion du complexe commercial de la Porte du Parc à Mons) ;
- amélioration considérable de l'accessibilité d'Haine-Saint-Pierre tant vers le centre-ville de La Louvière que vers les deux gares, dont la gare du Sud si proche à vol d'oiseau et si éloignée pour le piéton.

A plus long terme et après réalisation d'une voirie franchissant le chemin de fer dans le prolongement du boulevard Roi Baudouin en vue de la mise en œuvre de la ZAD des Houssu, la gare du Sud ne serait plus isolée et les bus n'auraient plus à faire ce demi-tour stérile et pourraient élargir leur tour en passant par la Grand'Place d'Haine-Saint-Pierre.

Indépendamment de cela, si l'on pousse plus loin le raisonnement de la circulaire de bus, il faudrait évaluer s'il n'est pas plus avantageux et au prix d'une rupture de charge pour le Métrobus de ne pas faire de crochet par l'hôpital de Tivoli pour rejoindre l'arrêt terminus de Jolimont mais de poursuivre rue de Boussu et chaussée de Jolimont et jusqu'à Manage.

3. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DES PIETONS

Le P.C.M. se limite à émettre des propositions générales d'aménagement de la voirie pour les piétons, à savoir :

- Améliorer les conditions de déplacement des piétons et des personnes à mobilité réduite dans le centre-ville de La Louvière, où d'importants flux piétons sont recensés entre les différents pôles de ce secteur (gare de La Louvière Centre – écoles, habitat – écoles, habitat – centre commerçant, etc.) par la généralisation d'aménagements spécifiques tels l'abaissement de bordure au niveau de toutes les traversées piétonnes, des îlots de refuge au centre des voiries les plus larges afin de diminuer la longueur des traversées piétonnes ainsi que des traversées piétonnes sécurisées par des feux sur les axes les plus circulés et au droit des établissements scolaires, etc. ;
- Aménager des « portes » aux entrées de ville afin de réduire la vitesse des automobilistes pour améliorer le confort de déplacement des piétons ;
- Aménager des traversées piétonnes sécurisées sur les principaux axes de circulation (boulevards de contournement) afin de limiter l'effet de coupure induit par ces voiries ;
- Réaliser des aménagements dans les différentes poches d'habitat de lentité en étudiant l'éventuelle création de zones « 30 km/h » et/ou de zones résidentielles.

En complément au P.C.M., nous proposons les aménagements suivants :

- Aménagement du souterrain sous le chemin de fer reliant le quartier de la Croyère au centre commercial du Cora (quartier de la Croyère totalement enclavé entre le chemin de fer, l'avenue de Wallonie et l'autoroute et connaissant des problèmes de marginalisation de sa population). Le souterrain existe mais il est très étroit et insécure ;
- Aménagement du passage sous voies existant entre le quartier de la Closière et la gare du Centre ainsi que du cheminement piéton en surplomb de la rue G. Boël vers le centre-ville ;
- Aménagement de la passerelle au-dessus de la rue G. Boël entre le quartier du bocage et la gare du Centre. Cette passerelle existe mais est inadaptée non seulement aux personnes à mobilité réduite (escaliers, étroitesse) mais également aux ambitions de développement du quartier du Bocage qui devrait accueillir la nouvelle piscine. La création du giratoire de la gare sur le contournement est une barrière supplémentaire à l'isolement du Bocage. Par ailleurs, un aménagement d'envergure de la passerelle offre des opportunités intéressantes en matière d'accessibilité à la future piscine au départ de la gare (trains et bus mais également pour le chargement et le déchargement

de cars qui pourraient se faire sur les quais des bus) ainsi que des possibilités de stationnement annexes à la piscine en permettant le parcage des véhicules particuliers sur le site de la gare ;

- Aménagement du souterrain sous le chemin de fer entre la rue de la Station et la rue des Déportés à Haine-saint-Pierre. A nouveau, ce passage, extrêmement intéressant en termes de déplacements piétons est insécurité (il faut s'engouffrer en s'enfonçant sans aucune vision de la sortie et donc, sans perception de ce qui se passe en bas). « L'étude des 3 gares » avait déjà mis en exergue ce problème (comme le précédent d'ailleurs) et esquissait même des solutions (ouverture par des amphithéâtres des extrémités afin d'entrer par des gradins, raccourcissement de la traversée et même installation de cellules commerciales dans le souterrain). Ce projet doit s'inscrire dans le cadre de la rénovation du quartier de la gare (voir les actions à ce sujet) ;
- Etablissement d'une connexion piétonne entre la sortie de ce souterrain et la gare du Sud. Il existe aujourd'hui un passage réservé aux employés de la S.N.C.B. qui, malgré l'interdiction, est fréquemment emprunté par les piétons en raison du gain de temps de parcours non négligeable entre le bas de la chaussée de Redemont et la gare (on évite le détour – long et dangereux en raison de l'importance de la circulation automobile - par la rue des Déportés et l'avenue Roi Baudouin).

4. L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DES CYCLISTES

Le P.C.M., outre les propositions générales d'aménagement de la voirie pour les vélos ainsi que de création de parcs de stationnement pour les vélos, envisage l'utilisation du réseau RAVeL (ancien canal du Centre) et la création d'un tronçon cyclable le long de la Haine, entre Boussoit et Trivières.

Le schéma de structure, en son axe tourisme va plus loin et propose un véritable réseau articulé sur le canal du Centre (ancien et nouveau) et reliant les principaux pôles de l'entité et les attractions touristiques principales.

La colonne vertébrale est ces deux canaux qui réalisent une boucle entre l'ascenseur funiculaire de Strépy ou éventuellement l'ascenseur n° 4 sur Le Roeulx et la pointe de Julie Brichant.

Les connexions vers le nord sont possibles par l'utilisation de l'ancienne ligne 107 au départ du nouveau canal du Centre et moyennant le franchissement du nœud des autoroutes ainsi que via l'ancienne ligne 114, moyennant toujours le franchissement de l'autoroute, cette fois, d'un tronçon commun).

Quant aux connexions vers le sud, elles se font par l'aménagement du tronçon commun des deux lignes précitées et des ouvrages d'art (pont sur l'ancien canal) jusqu'au niveau du « Triangle de la Paix ».

A partir de là, on rejoint :

- l'est (et donc la gare du centre et le centre de La Louvière) via des cheminements existants (anciennes voies industrielles) au travers des terrils Sainte-Marie et Saint-Hubert ;
- le sud-est (et donc la gare du Sud) par l'aménagement d'un passage le long de la voie de chemin de fer. Ce passage offre la possibilité de mettre en connexion la Cité Jardin, le quartier de Bouvy et le lotissement de l'Europe avec la gare Sud, mais également avec trois écoles secondaires. Ce chemin cyclable peut être prolongé vers l'est jusqu'au souterrain d'Haine-Saint-Pierre selon l'aménagement proposé au point relatif à la circulation piétonne et au-delà d'Haine-Saint-Pierre, vers Morlanwelz par l'utilisation de la piste cyclable du « chemin de fer des verriers » dans un premier temps et par l'utilisation de voiries résidentielles jusqu'au domaine de Mariemont, dans un deuxième temps ;
- le sud-ouest en empruntant d'anciennes voies industrielles vers le domaine de La Louve et le terail Albert 1^{er}, au travers du Wazoir et jusqu'à Saint-Vaast sur l'assiette du chemin de fer vicinal, propriété communale.

Ensuite, moyennant le franchissement de la N55, on récupère cette assiette qui traverse Trivières en desservant la cité sociale, l'école primaire, l'église et le terrain de football.

Possibilité de poursuivre vers Binche sur cette voie ou de trouver un tronçon de liaison vers la Haine.

Comme dans le P.C.M., nous préconisons l'aménagement le long de la Haine d'un tronçon cyclable entre Boussoit et Trivières. Il est cependant intéressant de ne pas le limiter à Boussoit, mais de suivre la Haine jusqu'à l'ancienne centrale de Havré où l'on récupère le canal du Centre en réalisant de la sorte le bouclage.

Enfin dernières connexions plus locales mais présentant néanmoins un intérêt certain :

- l'aménagement de l'ancienne ligne industrielle du charbonnage Marie-José reliant le terroir du même nom et le centre de Maurage au niveau du « Pont du Gard » (Garenne), à proximité du parc J.P. Hubert et d'une école. Raccord possible et souhaitable avec le tronçon de la Haine ;
- l'aménagement d'un passage sous voies au niveau de la gare Sud permettant de raccorder le réseau sud (Saint-Vaast et domaine de La Louve) par l'utilisation de chemins agricoles en partie bétonnés au travers des Fonds Gaillard.