

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

seconde partie :

OPTIONS

Février 2008

Auteur de projet :
sprl PLANECO
chemin du Stocquoy 1-3
1300 Wavre



Maître de l'ouvrage :
Ville de Rochefort
Place Albert 1^{er}, 1
5580 Rochefort



TABLE DES MATIERES

0°. INTRODUCTION	5
0.1. PRINCIPES GENERAUX	6
STRUCTURER POUR HIERARCHISER	7
STRUCTURER POUR ACCUEILLIR ET DEVELOPPER	7
STRUCTURER POUR PROGRAMMER	8
0.2. ORGANISATION DE L'ETUDE	9
1°. OBJECTIFS ET MESURES D'AMENAGEMENT	11
1.1. OBJECTIFS D'AMENAGEMENT SELON LES PRIORITES DEGAGEES	12
OG1. STRUCTURER L'ESPACE COMMUNAL	13
OP 1.1. Définir un projet de structure spatiale communale	13
OP 1.2. Structurer la ville et les villages	21
OP 1.3. Apporter des solutions aux situations dégradées	23
OG2. REPONDRE AUX BESOINS PRIMORDIAUX	24
OP 2.1. Répondre aux besoins en logements	24
OP 2.2. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services	24
OG3. PROMOUVOIR ET DEVELOPPER LES ESPACES D'ACTIVITE ECONOMIQUE	25
OG4. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTEGER LES RESSOURCES	26
OP 4.1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti	26
OP 4.2. Protéger et développer le patrimoine naturel et paysager	26
OG5. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS	27
OP 5.1. Conscientiser les citoyens aux qualités du territoire	27
OP 5.2. Développer des actions informatives et responsabiliser les acteurs	27
OG6. AMELIORER L'ACCESSIBILITE AU TERRITOIRE COMMUNAL ET GERER LA MOBILITE	28
OP 6.1. Intégrer la commune dans les réseaux régionaux	28
OP 6.2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale communale	29
OP 6.3. Maîtriser la mobilité et préserver le cadre de vie	30
OP 6.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales	31
1.2. MESURES D'AMENAGEMENT	32
MESURE 1A. PLAN D'AFFECTATION DU SSC	33
Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural	35
Zones d'activité économique	42
Zones de services publics et d'équipements communautaires	44
Zones de loisirs	45
Zones d'extraction	47
Zones agricoles	48
Zones forestières	51
Zones d'espaces verts	53
Zones naturelles	54
Zones de parc	55
Zones d'aménagement communal concerté	56
Périmètres particuliers	58
MESURE 1B. STRUCTURATION DE LA VILLE ET DES VILLAGES	61
MESURE 1C. REPONSES AUX SITUATIONS DEGRADEES	78
MESURE 2. REPONSES AUX BESOINS EN LOGEMENTS, EN COMMERCE, EQUIPEMENTS ET SERVICES	80
MESURE 3. DEVELOPPEMENT DES ESPACES D'ACTIVITE ECONOMIQUE	83

3°. ORIENTATIONS GENERALES DESTINEES A HARMONISER ET A INTEGRER LES FLUX DE CIRCULATION

3.1. CIRCULATION MOTORISEE.....	88
GRANDES TENDANCES ET DYSFONCTIONNEMENTS.....	89
Véhicules particuliers	89
Transport de marchandises.....	91
HIERARCHISATION DES VOIRIES	92
Réseau à Grand Gabarit (RGG) (en mauve foncé sur la carte I.2)	93
Réseau Inter-urbain (en rouge) (RESI)	93
Réseau Périurbain / Intervillage (en orange).....	94
Réseau local (en gris – fond de plan IGN)	94
Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) (en vert clair)	95
Sentiers et chemins vicinaux (fond de plan IGN)	95
MESURES D'AMENAGEMENTS POUR LA CIRCULATION MOTORISEE	96
Projet de tracé de délestage sud de Rochefort (trait pointillé rouge sur la carte I.2)	97
Effets de porte (doubles triangles encadrés bordeaux)	98
Mesures de réduction de vitesse (carrés bordeaux)	99
Zone 30 (sigle 'zone 30' sur fond orange)	100
Régulation du carrefour par giratoire (rond bordeaux)	101
Sécurisation de carrefours.....	101
Création de tronçon bi-bande sur chemin de remembrement (Ligne turquoise entrecoupée d'une ligne noire).....	102
Points particuliers du réseau à améliorer	103
Voirie à vocation agricole	106
STATIONNEMENT	107
Véhicules particuliers et cars touristiques	107
Poids-lourds	107
3.2. TRANSPORTS EN COMMUN	110
AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE FERROVIAIRE	111
AMÉLIORATION DU RESEAU TEC.....	112
Amélioration générale des capacités, des fréquences et des correspondances.....	112
Amélioration générale de l'intermodalité	113
Amélioration de la vitesse commerciale.....	113
DEVELOPPEMENT D'INITIATIVES PROPRES A LA COMMUNE.....	114
Réflexion sur la création de trois lignes locales de transport en commun organisées par la commune.....	114
Mobilité Rochefortoise ASBL.....	117
Autre système disponible dans la commune	118
3.3. MODES DE DEPLACEMENT DOUX	119
CYCLISTES	120
Définition des réseaux cyclables et mesures d'aménagement spécifiques à ces réseaux.....	121
PIETONS ET PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE).....	130
CAVALIERS	132
SERVICES EN MOBILITE	133

4°. MODALITE D'EXECUTION DES MESURES D'AMENAGEMENT

5°. DESCRIPTION DES OBJECTIFS DE L'AVANT-PROJET DE SSC – LIENS AVEC D'AUTRES PLANS OU PROGRAMMES PERTINENTS **145**

5.1.	LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL.....	146
5.2.	LE PLAN D'ENVIRONNEMENT POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE	149
5.3.	PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT RURAL 2007-2013	153
5.4.	PROGRAMME COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT RURAL	156
5.5.	PLAN D'ASSAINISSEMENT PAR SOUS-BASSIN HYDROGRAPHIQUE	158

6°. CAHIER ENVIRONNEMENTAL **161**

6.1.	SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET EVOLUTION PROBABLE	162
6.2.	DESCRIPTION DE LA METHODE D'EVALUATION RETENUE.....	171
6.3.	OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	174
6.4.	INCIDENCES NON NEGLIGEABLES PROBABLES & MESURES A METTRE EN ŒUVRE POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR L'ACTIVITE AGRICOLE ET FORESTIERE	176
I.	MILIEU BIOPHYSIQUE	177
I.1.	Air.....	177
I.2.	Sous-sol, Sol et Relief.....	179
I.3.	Eaux de surface et eaux souterraines.....	184
I.4.	Sites écologiques	186
II.	MILIEU HUMAIN.....	187
II.1.	Population et domaine socio-économique.....	187
II.2.	Activité agricole et forestière.....	188
II.3.	Paysage, Patrimoine et Contexte urbanistique	189
II.4.	Mobilité	190
	MESURES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SSC.....	191

0°. INTRODUCTION

0.1. PRINCIPES GENERAUX

Le présent rapport intitulé : Schéma de Structure Communal – Options, est un document d'orientation, d'évaluation de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal qui s'appuie sur l'inventaire de la situation existante de fait et de droit réalisé précédemment.

Son rôle est de traduire sur le territoire, la politique communale générale afin de concevoir un développement du territoire cohérent sur l'ensemble de la commune.

Pour réaliser le Schéma de Structure Communal de Rochefort, plusieurs principes ont été appliqués :

STRUCTURER POUR HIERARCHISER

Une des questions fondamentales du développement de Rochefort est la gestion de son cadre rural dans le processus d'urbanisation de cette partie de la Wallonie. Comment assurer une urbanisation cohérente, quels types de logements faut-il promouvoir, comment assurer une bonne intégration des nouvelles habitations ?

Afin de structurer la commune, il est apparu nécessaire de définir et de différencier les notions de « Ville », de « Pôle d'appui », de « Village-centre », de « Village », de « Hameau »,...

Le SSC traduit alors les objectifs de hiérarchisation et de densification des différents espaces identifiés dans la commune.

STRUCTURER POUR ACCUEILLIR ET DEVELOPPER

Le schéma de structure n'est pas un outil de « contraintes », mais un outil de « développement ».

La structure établie permet d'accueillir, dans les meilleures conditions, les différentes fonctions (habitat, commerce, activité économique...) qui souhaitent s'installer dans la commune.

Le développement urbain et rural de l'habitat est donc estimé et orienté vers un mode cohérent avec une hiérarchie et une densité définies en accord avec l'environnement urbanistique et naturel du territoire.

Une réflexion particulière est également menée sur l'accueil et le développement d'autres fonctions : la nature et l'agriculture.

STRUCTURER POUR PROGRAMMER

Le schéma de structure est également un outil de programmation. L'identification des actions favorables au renforcement de la structure établie est une étape importante.

Les Z.A.C.C. font l'objet d'une attention particulière en vue de permettre au S.S.C. de constituer une référence à l'établissement de leur mise en œuvre.

0.2. ORGANISATION DE L'ETUDE

En plus d'un outil d'orientation du développement communal, le caractère opérationnel du S.S.C. se traduit par son utilisation aisée, au quotidien, par les membres de l'administration communale lors de différentes procédures administratives.

L'outil permet aussi au personnel de l'administration communale de gérer au quotidien et d'implémenter les informations relatives au cadre bâti de la commune, tant pour les bâtiments à bâtir que pour les bâtiments à rénover, publics, classés, équipés ou non...

La partie « options » du Schéma de Structure constitue un outil pour atteindre ces objectifs, notamment la définition de recommandations et la mise à l'avant-plan de projets d'aménagement.

Le présent rapport d' « Options » du Schéma de Structure de Rochefort a été réalisé sur base d'une l'analyse de la situation existante de fait et de droit. Il répond au contenu légal de l'article 16 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire :

« Le schéma indique pour l'ensemble du territoire communal :

1° les objectifs d'aménagement selon les priorités dégagées ainsi que l'expression cartographiée des mesures d'aménagement qui en résultent ;

2° l'implantation des équipements et infrastructures ;

3° les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation ;

4° les modalités d'exécution des mesures d'aménagement ;

5° une description des objectifs de l'avant-projet de schéma de structure communal, ainsi que ses liens avec d'autres plans ou programmes pertinents ;

6° les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le schéma de structure communal n'est pas mis en œuvre ;

7° les objectifs pertinents en matière de protection de l'environnement et la manière dont ils sont pris en considération dans le cadre de l'élaboration du schéma ;

8° les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

9° les incidences sur l'activité agricole et forestière ;

10° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs visés aux 8° et 9° ;

11° une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées ;

12° les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du schéma de structure communal ;

13° un résumé non technique des informations visées ci-dessus ».

1°. OBJECTIFS ET MESURES D'AMENAGEMENT

1.1. OBJECTIFS D'AMENAGEMENT SELON LES PRIORITES DEGAGEES

Cette partie du SSC énonce les objectifs communaux en matière d'aménagement du territoire. Ces objectifs ont été structurés en une série d'objectifs généraux (OG) et déclinés en objectifs particuliers ou options d'aménagement (OP).

Les objectifs et les options, inspirés par le SDER, ont été définis sur base d'un dialogue avec la population. Celle-ci a été consultée lors de différentes réunions publiques organisées dans les villages dans le cadre du PCDR et d'ateliers participatifs.

OG1. STRUCTURER L'ESPACE COMMUNAL

OP 1.1. Définir un projet de structure spatiale communale

Afin d'orienter le développement de l'urbanisation du territoire communal, il convient de le structurer. Cette structure permettra à l'entité d'aborder son développement de manière cohérente en :

- consolidant le rôle et les fonctions de la ville de Rochefort,
- hiérarchisant les espaces bâtis,
- thématissant les quartiers et les villages.

Hiérarchiser les unités bâties

La structure spatiale communale définit des aires d'actions et de recommandations particulières. Elle met en place une hiérarchie urbaine (Ville, pôle d'appui, village-centre, village, hameau) qui renforce le rôle et le dynamisme de la ville de Rochefort et des noyaux denses de Jemelle et de Han-sur-Lesse et qui préserve la qualité de vie au sein des villages.

▷ LA VILLE ◁

ROCHEFORT

La ville de Rochefort constitue le centre de la Commune. Son rayonnement doit être maintenu et amplifié afin que le centre ville constitue une alternative attractive de lieu de vie et d'activité. Il faut éviter le départ de la Commune des jeunes ménages, des personnes isolées ou des personnes âgées, notamment en poursuivant les mesures suivantes :

- ❑ Concentrer au centre une activité commerciale et de services diversifiée
- ❑ Poursuivre la vocation culturelle du centre ville

- ❑ Augmenter le nombre d'appartements en encourageant la transformation ou la construction d'immeubles comprenant plusieurs logements
- ❑ Poursuivre la mise en œuvre des réserves d'habitat existantes en périphérie
- ❑ Permettre à tous une très bonne accessibilité au centre
- ❑ Favoriser la convivialité et la praticabilité de l'espace public
- ❑ Poursuivre la mise en valeur et la restauration du patrimoine bâti
- ❑ Offrir aux quartiers des espaces publics et de rencontre conviviaux afin de maintenir la vie dans les différents quartiers de la ville
- ❑ Encourager le développement d'emplois dans la zone d'activité économique
- ❑ Eviter tout choix d'aménagement qui mettrait en péril le rôle de la ville par exemple en délocalisant excessivement les commerces, les loisirs, les espaces culturels, les services à la population,...
- ❑ Veiller à une bonne accessibilité des divers services administratifs par un choix judicieux de leur localisation et des heures d'ouverture
- ❑ Faciliter la mobilité des personnes handicapées par une meilleure accessibilité des espaces publics et des bâtiments de services.

▷ LES POLES D'APPUI ◁

Les pôles d'appui renforcent le rôle de la ville sans la concurrencer. Ces agglomérations denses à moyennement denses jouent un rôle différent. Jemelle vient en extension « naturelle » de Rochefort-ville et constitue en pôle d'appui structurel alors que Han-sur-Lesse constitue un pôle d'appui touristique important.

Il faut se préoccuper du vieillissement prévisible de la population afin d'éviter notamment que des personnes âgées se voient contraintes de quitter la commune. Les équipements collectifs pour personnes âgées devront faire l'objet d'une attention particulière et se concentrer à Rochefort ou dans les pôles d'appui. Cette politique aura également pour but de maintenir une certaine hétérogénéité de la population et d'encourager ainsi les relations entre les jeunes et les personnes âgées.

JEMELLE

Afin d'améliorer l'attractivité de Jemelle - fonctionnellement le quartier de la gare de la ville de Rochefort, bien que morphologiquement dissocié - la Commune a entamé une opération de rénovation urbaine qui vise à :

- ❑ Améliorer le cadre de vie de Jemelle
- ❑ Accrocher Jemelle au développement touristique de Rochefort
- ❑ Créer les conditions d'un commerce durable
- ❑ Restaurer du lien social dans le quartier

Cela se traduit en termes de hiérarchie du SSC par les mesures suivantes :

- ❑ Augmenter la quantité et la qualité des logements en agglomération et soutenir l'activité commerciale
- ❑ Améliorer la qualité de l'espace public
- ❑ Enrayer la paupérisation¹ en cours en favorisant les activités économiques, culturelles et sportives

La plus grande majorité des services et commerces doivent se concentrer à Rochefort et à Jemelle afin de constituer une agglomération d'un dynamisme suffisant. C'est la complémentarité entre la ville et son pôle d'appui qu'il faut rechercher et éviter rigoureusement la concurrence entre ces deux pôles.

HAN-sur-LESSE

Ce pôle d'appui touristique attire de nombreux touristes en saison estivale. La mobilité des personnes dans ce pôle et vers Rochefort doit être optimale afin de concilier les usages et de permettre de plus grandes synergies entre les pôles.

Par ailleurs, Han-sur-Lesse joue également un rôle attractif pour les villages environnants. Il convient donc de :

- ❑ Conserver des commerces et des services suffisants dans le centre

¹ Paupérisation : abaissement continu du niveau de vie

- ❑ Permettre le développement de logements diversifiés
- ❑ Encourager le rayonnement touristique de la ville tout en conservant une qualité de vie villageoise et touristique attractive
- ❑ Mettre en valeur le patrimoine local

Han-sur-Lesse complète, sans la concurrencer, l'offre en commerces, services, équipements communautaires,... de Rochefort et Jemelle.

▷ LES VILLAGES CENTRE ◁

Les villages centre sont des lieux de vie permettant la rencontre, les échanges et les relations sociales des habitants. La population y est suffisante pour y maintenir une activité scolaire et associative encadrée. Ils accueillent également des commerces de proximité, des petites entreprises artisanales,...

Par ailleurs, leur taille et les fonctions qu'ils possèdent leur permettent de rayonner en milieu rural.

WAVREILLE

La croissance de population du village doit être accompagnée de structure d'accueil et d'un équipement collectif suffisant. Le risque de mutation du village en village-dortoir est à combattre en soutenant le dynamisme de l'école et en favorisant:

- ❑ la création de lieux de rencontre
- ❑ l'aménagement d'espaces publics conviviaux
- ❑ mieux maîtriser les développements urbanistiques en intégrant davantage les lotissements au village.

VILLERS-sur-LESSE

L'objectif est développer substantiellement le village de Villers-sur-Lesse afin qu'il constitue un point d'attrait pour le ri de Vachau et l'ouest de la Commune. Actuellement on constate que la structure spatiale de fait est déséquilibrée vers l'est. Il convient de créer à Villers-sur-Lesse un pôle rural de proximité.

Les mesures prises sont donc les suivantes :

- ❑ Mise en œuvre progressive des réserves d'habitat (ZH et ZACC) dans un projet urbanistique cohérent
- ❑ Augmenter l'offre en logements diversifiés (petit immeuble à appartement, maison mitoyenne, maison quatre façades,...)
- ❑ Permettre le commerce de proximité
- ❑ Créer ou aménager des espaces de rencontre
- ❑ Mettre en valeur le patrimoine local

▷ LES VILLAGES ◁

On suscitera chez les habitants un sentiment d'appartenance tant à la commune qu'aux différents villages en affirmant l'identité rurale de ceux-ci.

MONT-GAUTHIER – FORZEE – BUISSONVILLE – HAVRENNE – EPRAVE – LESSIVE – LAVAUX-Ste-ANNE – AVE – BELVAUX

Par la qualité de l'espace public et la place réservée au piéton, la rue doit être un lieu privilégié de rencontre et d'échange. Des espaces publics de rencontre doivent être prévus dans les projets de développement.

- ❑ Il convient de marquer les limites des différents villages en apportant entre autres un soin particulier au traitement des espaces de transition. Ceux-ci se marqueront par des ouvertures paysagères ou par des repères visuels clairs. On évitera les espaces hybrides entre les villages.
- ❑ Il y a lieu de marquer le centre des villages et de ne pas densifier des espaces situés dans leur périphérie. Il faut éviter de créer des minis quartiers fermés sur eux-mêmes. Dans cette optique la création de plaines de jeux pour enfants, sécurisées, propres et avenantes peut être indiquée.
- ❑ Pour assurer un sentiment de sécurité aux habitants, il faudra que les villages soient bien structurés, en les ponctuant notamment de repères visuels. Il faudra aussi porter une attention plus grande à la qualité esthétique de l'environnement bâti et à l'intégration des nouvelles constructions au cadre rural dans lequel elles s'inscrivent.
- ❑ En ce qui concerne les équipements scolaires, il s'agit d'assurer une certaine décentralisation des établissements de niveau inférieur (maternel et primaire) en évitant de créer des équipements trop importants, car les écoles peuvent connaître les fluctuations significatives du nombre d'élèves, et de prévoir des infrastructures scolaires adaptées à la croissance de la population. Il y a lieu de favoriser la polyfonctionnalité des locaux scolaires en ouvrant certains de ceux-ci à d'autres activités encadrées, durant les week-ends par exemple.
- ❑ Pour la garde des jeunes enfants, il faut tâcher dans la mesure du possible d'avoir affaire à des gardiennes encadrées. Cependant, parallèlement, la commune doit développer une politique de « petites crèches », principalement destinées aux familles à faibles revenus et favoriser les initiatives privées.

▷ LES HAMEAUX ◁

Ces petites unités bâties sont principalement résidentielles. L'agriculture et le tourisme rural peuvent y trouver une place adaptée tout en préservant la quiétude des lieux.

VIGNEE – JAMBLINNE – BRIQUEMONT – LALOUX – FRANDEUX – NAVAUGLE – GENIMONT – AUFFE - HAMERENNE

- ❑ Le caractère rural des hameaux doit être maintenu
- ❑ Les développements résidentiels de faible densité s'intégreront à la structure villageoise existante

Renforcer les caractéristiques locales et innover

Au-delà de la hiérarchisation des unités bâties, la thématisation de ces unités vise à renforcer les caractéristiques locales et innover. La différenciation repose sur les qualités et caractéristiques des milieux afin de garantir un développement respectueux du patrimoine existant. Quatre thématiques particulières sont développées :

- Le redéploiement par la rénovation, le développement économique, la culture et le sport ;
- La qualité de vie et le tourisme ;
- L'identité rurale et la qualité de vie villageoise ;
- Le patrimoine et la qualité de vie villageoise.

La structure spatiale communale permet d'arbitrer les choix d'aménagement et encourage un développement harmonieux et fonctionnel de la commune.

▷ LE REDEPLOIEMENT PAR LA RENOVATION, L'ACTIVITE ECONOMIQUE, LA CULTURE ET LE SPORT ◁

ROCHEFORT

Les activités économiques se concentrent dans et autour de la ville et constituent l'espace privilégié du développement économique.

Les activités culturelles et sportives de Rochefort (présence du centre culturel et d'espaces sportifs au cœur de la ville) lui confèrent un leadership important dans la commune et même au-delà des limites communales.

Les infrastructures permettant de développer et d'amplifier le rayonnement économique, culturel et sportif de Rochefort sont à encourager.

Les opérations de rénovation des bâtiments existants, en particulier les transformations en appartements sont à encourager dans le centre ville. Ailleurs, la mise en valeur des repères patrimoniaux est à encourager (mise en lumière, aménagement local,...). En particulier, depuis l'axe principal de la Ville, rue Jacquet – Place du Roi Albert 1er – rue de Behogne.

Le quartier de la rue de l'Abattoir présente des potentialités intéressantes pour accueillir des développements résidentiels.

JEMELLE

La rénovation urbaine de Jemelle apporte les solutions adaptées au cadre bâti de Jemelle.

La combinaison de cette rénovation urbaine avec la transformation de l'atelier de locomotives en centre sportif pouvant accueillir des événements culturels permet de donner une impulsion significative au redéploiement de Jemelle.

D'une manière structurelle l'axe Rochefort – Jemelle concentrera les principaux équipements sportifs :

- terrain de football
- piscine en plein air
- vélodrome
- terrain de sport
- centre sportif
- RAVeL
- ...

Concentrer l'offre sportive à cet endroit permet quelques synergies mais nécessite une accessibilité en transports en commun adéquate.

▷ LA QUALITE DE VIE ET LE TOURISME ◁

HAN-sur-LESSE

Le village est la porte d'entrée des touristes. En ce sens, il convient d'aménager l'espace pour permettre aux habitants de Han-sur-Lesse de conserver une qualité de vie agréable et aux touristes de circuler aisément sur le territoire.

Les thématiques suivantes sont à retenir :

- ❑ Améliorer la circulation et le parking au centre
- ❑ Améliorer la qualité et la précision de la signalisation touristique depuis Han-sur-Lesse vers les autres sites touristiques de la Commune
- ❑ Encourager le développement de nouvelles attractions touristiques complémentaires
- ❑ Favoriser le séjour de moyenne durée (week-end, mini-trip) en augmentant l'offre, en particulier l'offre en gîtes ruraux

▷ L'IDENTITE RURALE ET LA QUALITE DE VIE VILLAGEOISE ◁

WAVREILLE - VILLERS-sur-LESSE- BUISSONVILLE - HAVRENNE - EPRAVE - LESSIVE - AVE - VIGNEE - JAMBLINNE - BRIQUEMONT - LALOUX - FRANDEUX - NAVAUGLE - GENIMONT - AUFFE

- ❑ Intégrer les développements résidentiels à la structure existante du village
- ❑ Permettre aux activités agricoles de se maintenir ou de se développer
- ❑ Conserver le caractère rural des villages par un choix de matériaux, de signalisation et d'équipement spécifique à la zone rurale

▷ LE PATRIMOINE ET LA QUALITE DE VIE VILLAGEOISE ◁

MONT-GAUTHIER – FORZEE - LAVAUX-Ste-ANNE – BELVAUX

- ❑ Intégrer les développements résidentiels à la structure existante du village en appliquant le RGBSR ou en s'inspirant des typologies locales
- ❑ Les demandes de permis d'urbanisme ou de lotir s'accompagneront d'une note décrivant l'intégration du projet dans le patrimoine local (références au bâti traditionnel)
- ❑ Aménager les espaces publics dans le respect des qualités patrimoniales des lieux par un choix de matériaux, de signalisation et d'équipement public spécifique à cet espace

OP 1.2. Structurer la ville et les villages

Pour chacun des noyaux bâtis, une structure urbanistique schématique est définie. Elle vise, d'un point de vue local, à :

Permettre un développement résidentiel et économique adapté aux différents noyaux bâtis

Chaque village, chaque quartier a des caractéristiques urbanistiques et sociales propres. Les orientations de développement s'inscrivent dans le respect de ses caractéristiques locales.

Rechercher les densités d'urbanisation les plus adaptées

La gestion de la densité permet de créer des espaces à vocation différenciée.

En phasant les développements de l'habitat et en identifiant les espaces potentiels pour l'activité économique, le SSC vise à mieux définir les espaces urbanisés et les fonctions qui leur sont associées. Les densités les plus fortes permettent d'envisager des logements groupés et une dynamisation de quartiers urbains ; les densités plus faibles garantissent la préservation des espaces ruraux .

La gestion appropriée de la densité en centre-ville afin de maintenir une population nombreuse et diversifiée suffisante pour soutenir le commerce et les services rochefortois est un objectif important du SSC.

Assurer la convivialité des espaces publics et renforcer la centralité du noyau et conserver et développer la vie dans les quartiers et les villages

Avec leur développement respectif, les villages et quartiers se sont étendus. Le SSC vise à renforcer les lieux centraux des noyaux en apportant une réponse à leur faiblesse relative. Les réponses vont du réaménagement de l'espace public à l'ajustement de la densité des centres. L'objectif est de maintenir la vie au village ou en ville en offrant les espaces d'accueil nécessaires et en intégrant au mieux les développements futurs.

La restructuration des centres doit permettre de passer d'un espace banal à un espace conforme à son terroir.

Conserver et développer le caractère rural des villages

Les villages et hameaux rochefortois constituent des lieux de vie remarquables et appréciés. L'attractivité des villages doit être maîtrisée en intégrant au mieux les nouvelles habitations au tissu villageois ou en créant en lotissement des lieux de vie de qualité articulés autour d'un espace public suffisant.

Encourager la dynamique touristique rochefortoise

L'activité touristique rochefortoise repose sur des attractions naturelles remarquables, un patrimoine majeur de Wallonie et le dynamisme technologique. Les qualités territoriales des noyaux bâtis contribuent également à l'attractivité globale de Rochefort. Encourager la dynamique touristique vise d'une part à permettre aux attractions de se développer et d'autre part à maintenir la qualité paysagère sur l'ensemble de la Commune.

OP 1.3. Apporter des solutions aux situations dégradées

Certains points particuliers du territoire communal nécessitent une réponse adaptée à la dégradation existante. Les réponses principales sont présentes dans la mobilisation des ressources opérationnelles utiles telles que :

- la rénovation urbaine,
- la réhabilitation des sites économiques désaffectés,
- les programmes de développement rural régionaux et européens,
- ...

OG2. REPONDRE AUX BESOINS PRIMORDIAUX

OP 2.1. Répondre aux besoins en logements

Le Schéma de Structure vise à répondre à la demande importante en logements. Cette réponse est adaptée au contexte local et à la demande. Elle vise à donner à chacun l'occasion d'acquérir, de bâtir ou de louer un logement dans une très large gamme : de la maison unifamiliale en lotissement à l'appartement de centre urbain.

Les moyens d'action sont multiples :

- programmation de la mise en œuvre des Zones d'Aménagement Communal Concerté de manière cohérente avec la structure spatiale communale et la hiérarchie définie,
- mise en œuvre de la Rénovation Urbaine de Jemelle,
- lotissement de terrains communaux,
- ...

OP 2.2. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services

Afin de conserver son rôle polarisant, le SSC a pour objectif de poursuivre l'accueil des activités commerciales et de services en connexion des principaux noyaux de bâti dense.

L'objectif est de localiser au mieux ces activités afin de concilier le développement économique et l'intérêt collectif pour la population rochefortoise.

OG3. PROMOUVOIR ET DEVELOPPER LES ESPACES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

La Commune dispose actuellement de plusieurs pôles d'activités économiques :

- La zone d'activité économique de Rochefort est l'endroit qui permet d'accueillir des entreprises diversifiées. La poursuite de l'urbanisation de la zone, son développement et son extension sont à encourager.
- Le centre ville et sa périphérie proche présentent un tissu économique diversifié. La localisation de commerces et d'entreprises de services dans cet espace est à promouvoir et dynamiser.
- Le pôle technologique de Lessive et ses développements permettront d'apporter une offre supplémentaire en espaces d'activité économique.
- Les zones d'extraction et de valorisation des gisements constituent une activité économique importante de la commune qu'il faut soutenir.
- Le développement de nouveaux espaces d'activités économiques doit être également intégré à la réflexion.

OG4. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTEGER LES RESSOURCES

OP 4.1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti

La commune de Rochefort possède les qualités patrimoniales propres à la Famenne. Les espaces patrimoniaux reconnus sont à préserver et à valoriser.

Le patrimoine local, qui fait le charme des noyaux habités de Rochefort sera également mis en valeur afin de maintenir un cadre de vie caractéristique de cette région.

OP 4.2. Protéger et développer le patrimoine naturel et paysager

Le patrimoine naturel de Rochefort est important tant du point de vue local que pour l'intérêt régional et européen. Les zones reprises dans le réseau Natura 2000 feront l'objet de plans de gestion adaptés et élaborés dans le cadre de cette législation. Le SSC tient compte de ces qualités naturelles et définit des aires à objectifs écologiques différenciés.

Les paysages synthétisent bien la qualité naturelle et patrimoniale de l'entité. L'objectif poursuivi est de maintenir une attention particulière à la qualité des paysages et d'utiliser ceux-ci comme vecteur d'information, de sensibilisation et de publicité à la qualité environnementale de Rochefort.

OG5. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS

OP 5.1. Conscientiser les citoyens aux qualités du territoire

L'objectif est de tenter de conserver des liens étroits entre les habitants de la Commune et le territoire qui les accueille. Afin d'y parvenir, il apparaît important de rappeler les qualités locales aux habitants au travers d'expositions, de fêtes, de promenades ou de toutes autres activités culturelles permettant d'atteindre cet objectif en expliquant à chacun, via le média le plus approprié, la qualité et la fragilité du territoire rochefortois.

Plusieurs thématiques peuvent être le support de ces qualités :

- l'histoire du centre ville,
- la ruralité famennoise,
- les phénomènes karstiques,
- la nature et les paysages,
- ...

OP 5.2. Développer des actions informatives et responsabiliser les acteurs

Le SSC doit être accessible et compréhensible à tous.

Périodiquement, des actions d'information sur les actions d'aménagement menées par la Commune et s'intégrant au SSC se feront en mettant l'action sur l'information la plus proche possible des citoyens.

OG6. AMELIORER L'ACCESSIBILITE AU TERRITOIRE COMMUNAL ET GERER LA MOBILITE

OP 6.1. Intégrer la commune dans les réseaux régionaux

Veiller à maintenir une accessibilité aisée des voyageurs vers les pôles d'intérêt

La commune de Rochefort dispose d'une bonne accessibilité ferroviaire et autoroutière et d'un réseau interurbain relativement dense. Afin de tirer profit de ces infrastructures, le SSC vise à maintenir et à accroître l'accessibilité aux différents pôles d'attraction de la commune (gare, centre ville, écoles, sites touristiques,...) et au pôle de Marche-en-Famenne.

Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales : Développement et organisation de l'intermodalité

La ligne ferroviaire L162 dessert la commune de Rochefort et la gare de Jemelle. Elle relie Namur à Luxembourg et se prolonge au nord par la ligne 161 rejoignant Bruxelles. Cet axe constitue l'un des maillons les plus importants du réseau de transport ferroviaire belge. L'objectif particulier du SSC est principalement de favoriser l'intermodalité au niveau de la gare de Jemelle.

Par ailleurs, la SNCB étudie le projet EuroCap-Rail. Ce projet vise la création d'une ligne rapide entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg et pourrait se prolonger vers d'autres villes plus éloignées. Un des objectifs du SSC consiste à rester conscient de cette potentialité et à l'intégrer dans les développements futurs de la Commune.

OP 6.2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale communale

Développer les pôles d'appui en milieu rural et les points d'appui touristiques

Rochefort constitue un pôle d'appui en milieu rural et un point d'appui touristique qu'il convient de développer et d'encourager. Par ailleurs, les orientations du présent chapitre contribuent également à renforcer la structure spatiale communale (voir 1.1. Objectifs d'aménagement).

Harmonisation des projets et des politiques de mobilité avec les régions voisines

Il convient en effet de hiérarchiser le réseau de voirie afin de déterminer les fonctions des différents axes et la nature des activités qui peuvent s'y développer :

- Axe absorbant le grand transit : E411
- Réseau interurbain dont transrégionales : N86, N94, N911, N949, N918, N803...
- Voiries de distribution du trafic à l'intérieur de la zone d'étude
- Voiries de desserte locale

OP 6.3. Maîtriser la mobilité et préserver le cadre de vie

Améliorer la qualité de vie

La réalisation de cet objectif passe par :

- La maîtrise du trafic automobile sur le territoire communal et celui des communes avoisinantes,
- L'amélioration de la sécurité (objective et subjective) des déplacements :
 - Améliorer et augmenter le nombre d'infrastructures visant à réduire la vitesse des usagers motorisés (effets de porte, plateaux, dévoiements, etc.)
 - Diminuer le nombre et la gravité des accidents,
 - Réduire le sentiment d'insécurité en vue de favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues (sécurisation des traversées, mise en place d'aménagements spécifiques visant à réduire les vitesses pratiquées par les usagers motorisés) ;
 - Accorder une attention prioritaire à la situation et à la sécurisation des usagers faibles le long des axes structurants (voiries régionales).

Assurer la mobilité de tous

- En promouvant une mobilité durable pour toute la collectivité ;
- En infléchissant la part des déplacements en voiture et en promouvant les modes alternatifs : marche, vélo, bus, train, ...;
- En offrant une bonne accessibilité des pôles et équipements, pour tous et par tous les modes de déplacement ;
- En renforçant l'attractivité des transports publics en vue d'améliorer et de favoriser la multimodalité
 - Favoriser l'accueil des voyageurs aux haltes
 - Etoffer l'offre là où la demande le justifie
 - Etudier la possibilité d'accroître le système dit du 'Transport à la demande'
- En développant l'utilisation du vélo par une meilleure cohérence du réseau d'itinéraires cyclables et une bonne offre de stationnement vélo
 - Créer les chaînons manquants pour établir un réseau maillé à l'échelle de la commune et des communes voisines, dans une stratégie de concrétisation d'un réseau de base entre les principaux pôles de la commune et en connexion avec les communes voisines, bénéficiant d'un rôle mixte loisirs – utilitaire.
 - Favoriser une complémentarité très attractive avec les bus et le chemin de fer
- En encourageant l'utilisation de la marche et en valorisant les réseaux de promenades pédestres et équestres
 - En cohérence et en complément au réseau vélo ci-dessus, étoffer un réseau maillé à l'échelle de la commune, dans une stratégie de continuité d'itinéraires mixtes loisirs – utilitaire joignant les pôles de la commune et les sites de promenade et en connexion avec les communes voisines
 - Assurer la remise en état et/ou l'entretien régulier des infrastructures piétonnes et chemins, dans les centres villageois et entre ceux-ci.

OP 6.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales

Redistribuer et rééquilibrer progressivement l'espace public entre les différents modes

- En poursuivant, le long de toutes les voiries situées en agglomération, les efforts visant à accorder une place suffisante / une cohabitation harmonieuse de tous les usagers, que ce soit par :
 - la modération du trafic (flux et vitesses) / le retraitement qualitatif des espaces publics (spécialement dans le centre des agglomérations)
 - la mise en place / le bon entretien de voies destinées à ces usagers,
 - la bonne commodité des traversées privilégiées ;
- En améliorant la continuité et la qualité des cheminements piétonniers et cyclistes ;
- En restructurant l'espace public dans les centres urbains en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite ;
- En accordant une grande attention à tous les détails de réalisation afin de tenir compte des besoins et contraintes de l'ensemble des usagers, en ce compris les personnes à mobilité réduite. On veillera en outre, lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics à prendre en compte les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite.

Améliorer le cadre de vie des riverains des zones habitées

- En créant des zones à circulation minimum (zone 30, zones résidentielles,...) ;
- En maîtriser le trafic et la vitesse dans les quartiers résidentiels et en dehors de ceux-ci ;
- En étudiant les impacts du projet de voie de déstagement du centre sur le trafic de transit circulant au sein de la ville de Rochefort
- En assurant et en encadrant les besoins en stationnement des riverains ;
 - Endiguer le stationnement sauvage (poids-lourds et particuliers) ;
 - Organiser les espaces et améliorer la signalisation menant à ceux-ci ;
 - Mieux utiliser les potentiels existants ;
 - Prévoir des mesures de gestion du stationnement, comme favoriser le stationnement de courte durée dans les zones commerçantes.

Initier à la mobilité vers et avec le citoyen

- En promouvant et en développant les actions de sensibilisation de la population ;
- En promouvant les plans de déplacements scolaires et d'entreprises.

1.2. MESURES D'AMENAGEMENT

MESURE 1A. PLAN D'AFFECTATION DU SSC

Cette mesure du SSC traduit les objectifs communaux en différentes affectations qui précisent le zonage du plan de secteur. Pour chacune des zones du plan de secteur, des prescriptions particulières sont énoncées par aires différenciées.

Le plan de secteur qui régit l'affectation du sol n'est pas toujours réalisé à un niveau de détail suffisant pour gérer et refléter les volontés d'aménagement du territoire au sein d'une commune.

Le plan d'affectation du Schéma de Structure Communal, en définissant de nouveaux zonages et des prescriptions plus précises, « affine » et complète l'outil réglementaire du plan de secteur, tout en veillant à ne pas déroger à celui-ci.

De la sorte, les prescriptions afférentes aux zones du plan d'affectation du SSC seront généralement plus pointues que les prescriptions du plan de secteur (CWATUP).

Concrètement, l'affinage du plan de secteur peut se réaliser de plusieurs façons :

- Le plan d'affectation du SSC peut subdiviser une zone du plan de secteur en plusieurs zones aux affectations et prescriptions plus précises.
- Une zone du plan de secteur, sans nouvelles délimitations, peut se voir prescrire des recommandations supplémentaires.
- Sans changer la destination d'une zone du plan de secteur, le plan d'affectation peut programmer dans le temps son occupation.

L'inventaire de la situation existante du SSC a permis d'acquérir des connaissances plus fines et plus actualisées que celles qui prévalaient lors de l'élaboration du plan de secteur de la commune de Rochefort.

Cette analyse de la situation existante, de même que les diverses consultations de la population communale et du collège des bourgmestre et échevins, et la prise en considération des recommandations du SDER (Schéma de développement de l'espace régional), nous ont permis de concevoir le plan d'affectation du Schéma de Structure Communal.

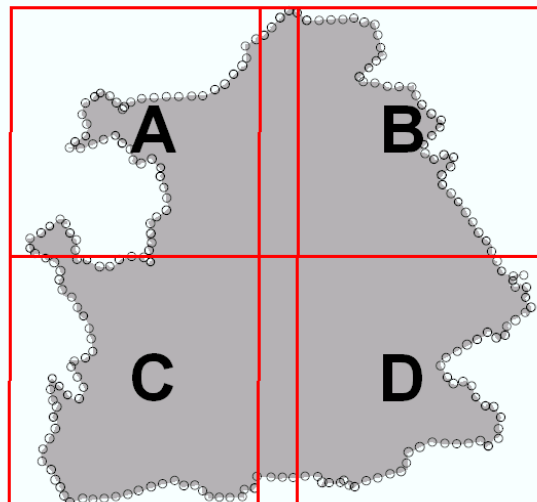
Les chapitres qui suivent donnent les prescriptions, recommandations et justifications relatives aux « zonages » définis par le plan d'affectation du SSC au sein des différentes zones du plan de secteur :

- Zones d'habitat (zones d'habitat et zones d'habitat à caractère rural)
- Zones d'activité économique
- Zones de services publics et d'équipements communautaires
- Zones de loisirs
- Zones d'extraction
- Zones agricoles
- Zones forestières
- Zones d'espaces verts
- Zones naturelles
- Zones de parc
- Zones d'aménagement communal concerté (anciennes zones d'aménagement différé).

Le plan d'affectation du Schéma de Structure Communal présente également des surimpressions :

- Périmètre d'aménagement planifié
- Périmètre d'intérêt paysager
- Périmètre de points de vue remarquables
- Périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique
- Périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure accompagnée de recommandations supplémentaires.

Les différentes affectations sont illustrées sur la carte 1. Plan d'affectation divisée en quatre parties :



CWATUP

Art. 26. De la zone 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, 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 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.

Art. 27. De la zone d'habitat à caractère rural.

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, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires de même que les équipements touristiques ou récréatifs 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.

De manière générale, dans l'ensemble des zones d'habitat au plan de secteur :

- l'utilisation rationnelle de l'énergie - bonne isolation, chaudière performante et recours à l'utilisation d'énergie renouvelable (chaudière à bois, géothermie, pompe à chaleur, panneaux solaires,...) - est encouragée tant pour les nouvelles constructions que lors de transformation ou rénovation d'habitations existantes.
- l'installation pour les nouvelles constructions d'habitation unifamiliale d'une citerne de récupération des eaux de pluies de toiture de 3m³ dont le trop plein sera relié à une citerne « bassin d'orage » d'une capacité de 5m³ est recommandée.
- la prise en compte des ruissellements de surface dans l'ensemble des projets de constructions est recommandée.

▷ AIRES URBAINES DU SSC : LA VILLE ET LES POLES D'APPUI ◁

Les aires urbaines présentent des quartiers qui se distinguent selon leur histoire, leur morphologie ou les fonctions qu'ils accueillent. Les zones d'habitat et d'habitat à caractère rural du plan de secteur qui font partie des pôles d'appui et de la ville, peuvent être différenciées afin d'orienter les développements urbanistiques et de renforcer une bonne structure urbaine. Cette différenciation d'espaces se synthétise en quatre types d'aires :

Au1. L'aire de centre urbain

Cette aire est destinée à une mixité de fonctions insérées dans le tissu urbain traditionnel et qui comprend les résidences, les petits commerces, les services, les bureaux et les établissements socioculturels lorsqu'ils sont compatibles avec la fonction résidentielle.

Cette aire présente la plus forte densité du bâti. La densité de nouveaux ensembles de logements sera de minimum 20 logements/ha. L'habitat y sera principalement en ordre fermé (mitoyen). Il peut comporter des petits immeubles à appartements. Les activités et équipements jouant un rôle polarisateur seront encouragés avant tout dans le centre urbain. D'une façon générale, on tentera de les concentrer, de les grouper autant que possible afin de développer les synergies et complémentarités qu'ils exercent entre eux.

On veillera à maintenir des logements aux étages des commerces ou des immeubles avec rez-de-chaussée non résidentiels.

Au2. L'aire de faubourg

Les premières extensions du centre sont caractérisées par un bâti assez dense.

L'aire de faubourg est destinée principalement aux résidences (bâti dense, espaces publics, placette,...) et à d'autres activités telles que : commerces, services, écoles,... Les activités d'artisanat ou de petites industries, les équipements d'intérêt public ou communautaire, et les équipements touristiques seront également autorisés s'ils s'intègrent au tissu urbain et sont compatibles avec le voisinage immédiat.

La densité assez élevée crée le sentiment d'espace fermé. L'aire de faubourg peut comporter de petits immeubles à appartements. Les mesures d'aménagement liées à cette aire sont les suivantes :

- assurance de la continuité du bâti mitoyen ou semi mitoyen existant
- soutien aux activités diversifiées
- densité d'habitat supérieure à 12 logements/ha
- en lotissement, superficie des parcelles résidentielles inférieures à 8 ares et largeurs à front de voirie inférieures à 20 mètres

Enfin, cette aire est également destinée aux espaces verts et/ou jardins qui devront représenter minimum 5% de l'espace dans les futurs lotissements et projets d'habitat groupé, ainsi que autant que possible pour toute nouvelle habitation ou réaffectation d'habitation.

Au3. L'aire résidentielle

Cette aire est formée par les extensions résidentielles de la ville ou du pôle. Le logement y est dominant et s'articule parfois avec des activités économiques.

Des espaces publics y sont présents, par exemple sous forme de placette, d'aire de jeux ou de parc.

Elle peut comporter de petits immeubles à appartements pour autant que :

- soit, ils soient issus d'une transformation d'un bâtiment existant
- soit, ils résultent de la construction d'une annexe d'un bâtiment existant
- soit, ils s'intègrent parfaitement au tissu bâti et structurent un espace public.

Les mesures d'aménagement liées à ces aires sont les suivantes :

- articulation du bâti autour d'un espace public afin de réaliser un espace central commun
- semi mitoyen préféré dès que possible, c'est-à-dire lorsqu'il correspond au caractère bâti actuel dans lequel s'insère le projet ou lorsqu'il participe à la structuration d'une place ou placette
- densité de logement de 8 à 12 logements/ha
- en lotissement, taille des parcelles pour maison unifamiliale de 8 à 12 ares
- les limites des zones d'habitat assurent une transition végétale entre la zone d'habitat et la zone agricole. Une attention particulière sera apportée aux cheminements piétons.

Au4. L'aire résidentielle à ouverture paysagère

Cette aire se situe soit dans un espace paysager périphérique, soit dans un espace d'urbanisation en ruban peu propice à rencontrer les objectifs de quartier résidentiel mais permettant l'implantation de logements en ordre ouvert et s'inscrivant dans le paysage.

Les mesures d'aménagement liées à cette aire sont les suivantes :

- respect du paysage et intégration du bâti
- promotion de l'architecture contemporaine de qualité
- densité de logement inférieure à 5 logements/ha
- en lotissement, superficie des parcelles pour maison unifamiliale supérieure à 20 ares

▷ AIRES RURALES : LES VILLAGES ET HAMEAUX ◁

Afin de rendre lisible la structure urbanistique des villages, c'est-à-dire de rendre les fonctions et les ambiances différenciées au sein des espaces bâtis, il est important de conserver ou de créer une différenciation de la zone d'habitat du plan de secteur. Au-delà du caractère rural ou non de la zone, il faut maîtriser les densités de logements et les formes du bâti.

Cette différenciation d'espace peut se synthétiser en trois types de zone :

Ar1. L'aire rurale de centre villageois

Les centres villageois sont caractérisés par un bâti assez dense. Ces aires comprennent les noyaux traditionnels des villages, des espaces publics (place, jeux de balle,...) et des fonctions autres que la destination résidentielle principale : petits commerces, écoles, exploitation agricole,...

La densité plus élevée crée le sentiment d'espace fermé : bâti originel groupé, bâti mitoyen, éléments de bâti remarquable (école, église, ferme, château,...). Les mesures d'aménagement liées à ces aires sont les suivantes :

- respect du bâti rural traditionnel du village (volumétrie, matériaux, tonalités,...)
- assurance de la continuité du bâti mitoyen ou semi mitoyen existant

Exemple :



Existant :

Prairie en cœur d'îlot
Portion de rue en mitoyen



Mesures d'aménagement

Densité adaptée
Mitoyen ou semi-mitoyen
Alignement et typologie



Evolution tendancielle à éviter

Absence de mitoyenneté
Rupture d'alignement
et de typologie

- densité de logement supérieure à 12 logements/ha
- superficie des parcelles résidentielles inférieure à 8 ares et largeurs à front de voirie inférieures à 20 mètres
- on s'inspirera du RGBSR, en préférant le rapport façade/pignon de 1,5 et les volumes secondaires jouxtant le volume principal.

- en lotissement, les plantations de limite de jardin ou bordure de bâtiment utilisent des espèces attrayantes pour la vie sauvage : hêtre, poirier, charme, érable, houx, sureau, noisetier, troène, cornouiller sanguin, framboisier, prunelliers, aubépines,...
- soutien de la présence d'activités diversifiées
- aménagement des espaces publics centraux et différenciation des voiries du centre par un traitement particulier (rétrécissement de la largeur de voirie, modification du revêtement, éclairage public adapté, effet de porte,...)

Ar2. L'aire rurale résidentielle

Ces aires sont les premières extensions du village. La destination principale de l'aire est le logement. Il s'articule avec les activités rurales (ferme, manège). Des espaces publics y sont présents sous forme de placette, d'aire de jeux ou de parc par exemple.

Les aires rurales résidentielles peuvent comporter de petits immeubles à appartements pour autant qu'ils soient issus d'une transformation d'un bâtiment existant ou qu'ils résultent de la construction d'une annexe d'un bâtiment existant.

Les mesures d'aménagement liées à ces aires sont les suivantes :

- respect du bâti rural traditionnel du village (volumétrie, matériaux, tonalités,...)
- on s'inspirera du RGBSR, en préférant le rapport façade/pignon de 1,5 et les volumes secondaires jouxtant le volume principal.
- semi mitoyen préféré dès que possible
- articulation du bâti autour d'un espace public afin de réaliser un espace central commun
- densité de logement de 7 à 11 logements/ha
- superficie des parcelles résidentielles de 9 à 13 ares
- en lotissement, les plantations de limite de jardin ou bordure de bâtiment utilisent des espèces attrayantes pour la vie sauvage : hêtre, poirier, charme, érable, houx, sureau, noisetier, troène, cornouiller sanguin, framboisier, prunelliers, aubépines,...
- les limites des zones d'habitat assurent une transition végétale entre la zone d'habitat et la zone agricole. Une attention particulière sera apportée aux cheminements piétons.

Ar3. L'aire rurale résidentielle à ouverture paysagère

Ces aires se situent soit dans un hameau peu dense, soit dans un espace d'urbanisation en ruban peu propice à rencontrer les objectifs de quartier résidentiel mais permettant l'implantation de logements en ordre ouvert et s'inscrivant dans le paysage.

Les mesures d'aménagement liées à ces aires sont les suivantes :

- respect du paysage rural et intégration du bâti
- promotion de l'architecture contemporaine de qualité : maintien de la végétation existante, recherche d'homogénéité des toitures pour les différents, toiture plate autorisée.
- densité de logement inférieure à 5 logements/ha
- superficie des parcelles résidentielles supérieure à 20 ares
- en lotissement, les plantations de limite de jardin ou bordure de bâtiment utilisent des espèces attrayantes pour la vie sauvage : hêtre, poirier, charme, érable, houx, sureau, noisetier, troène, cornouiller sanguin, framboisier, prunelliers, aubépines,...

Synthèse des densités d'habitat dans les aires urbaines et rurales

	Aire du SSC	Densité
Au1	Aire de centre urbain	> 20 logements/ha
Au2	Aire de faubourg	> 12 logements/ha
Au3	Aire résidentielle	8 à 12 logements/ha
Au4	Aire résidentielle à ouverture paysagère	< 5 logements/ha
Ar1	Aire rurale de centre villageois	> 12 logements/ha
Ar2	Aire rurale résidentielle	7 à 11 logements/ha
Ar3	Aire rurale résidentielle à ouverture paysagère	< 5 logements/ha

▷ AUTRES MESURES D'AMENAGEMENT ◁

Adu. L'aire déconseillée à l'urbanisation

Cette mesure d'aménagement vise à limiter l'urbanisation dans certaines zones d'habitat. Les limites sont de natures diverses et reposent principalement sur des contraintes physiques ou sur le bon aménagement des lieux.

Ces aires sont à considérer comme des espaces compensatoires potentiels en vue de la réalisation de révision du plan de secteur ou de plans communaux dérogatoires ou compensatoires.

Ae1. L'aire d'activité économique mixte

Cette espace concerne la zone commerciale de Jemelle et ses abords situés en zone d'habitat.

On se référera aux prescriptions liées à la « Zone d'activité économique ».

Zep. Zones de services publics et d'équipements communautaires

Cette espace concerne le vélodrome et ses abords situés en zone d'habitat.

On se référera aux prescriptions liées à la « Zone de services publics et d'équipements communautaires » ayant la surimpression « AP », accessible au public.

CWATUP

Art. 30. 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 économique 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.

De manière générale, dans l'ensemble des zones d'activité économique du plan de secteur :

- l'utilisation rationnelle de l'énergie pour les locaux du personnel et pour les systèmes de production est encouragée.
- la prise en compte des ruissellements de surface dans l'ensemble des projets de constructions est recommandée.

Aae 1. L'aire d'activité économique mixte

L'aire d'activité économique mixte est destinée à accueillir des entreprises diversifiées. Le commerce de détail y est admis à condition qu'il n'entre pas ou peu en concurrence avec le commerce de détail du centre ville de Rochefort. Les établissements de grande dimension, de nature commerciale de type « autonome » (magasins de meuble, équipements, jardinage, ...) sont donc admis.

Une intégration paysagère devra être recherchée par l'architecture, l'implantation des bâtiments, et par des plantations. L'aménagement des abords sera réalisé simultanément à la construction des bâtiments.

Ces zones peuvent comporter des petits dépôts de marchandises, de véhicules usagés, de mitraille, mais à l'exclusion de déchets de caractère nuisible.

Quand les surfaces à aplanir est trop grande, des plateaux sont aménagés pour reprendre par paliers successifs les différences de niveaux.

Les logements autorisés font partie intégrante de l'exploitation et restent une affectation secondaire de la zone.

Aae 2. L'aire d'activité économique industrielle

L'aire 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.

On veillera à la qualité paysagère et à la bonne intégration de cette zone, en particulier pour les façades situées le long des axes majeurs.

On établira des espaces verts pour la réalisation de zones-tampons.

L'aménagement des abords est réalisé simultanément à la construction des bâtiments. On favorisera la conservation de la végétation existante ainsi que la plantation d'arbres et de haies d'essence locale.

Les dépôts de déchets à caractère nuisible ne sont pas autorisés (classe 2 et 3).

Quand les surfaces à aplanir est trop grande, des plateaux sont aménagés pour reprendre par paliers successifs les différences de niveaux.

Les logements autorisés font partie intégrante de l'exploitation et restent une affectation secondaire de la zone.

Aae 3. L'aire d'activité économique à réhabiliter

Cette aire vise les zones d'activité économique du plan de secteur inscrites dans le centre ville ou le jouxtant. Une partie de ces ZAE a déjà été convertie en logements.

L'aire d'activité économique à réhabiliter est destinée aux activités économiques jusqu'au terme de leur activité. Par la suite, cette aire est destinée principalement au logement.

Afin de mener à bien la reconversion de la zone, aucune implantation industrielle nouvelle n'y est admise. Seules les extensions des entreprises existantes sont autorisées.

CWATUP

Art. 28. § 1^{er}. Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère 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.

Ces zones présentent un rôle et une logique de localisation très différents suivant qu'il s'agit d'équipements destinés à la population (CPAS, équipements sportifs, maisons de quartier, écoles, site culturel, maisons de repos,...) ou d'équipements techniques (points de captages, stations d'épuration,...), ou encore de cimetières.

De manière générale pour les constructions, l'amélioration de la performance énergétique de ces bâtiments est encouragée ainsi que l'utilisation d'énergies renouvelables. Par ailleurs, la prise en compte des ruissellements de surface dans l'ensemble des projets de constructions est également recommandée.

Les équipements et services destinés à la population exercent un rôle de polarisation. Ils doivent idéalement se localiser à proximité des centres urbains ou villageois, et avec une bonne accessibilité aux transports en commun. Les zones de services publics et d'équipements communautaires de ce type sont annotées d'une surimpression « AP » au Schéma de Structure Communal. D'une façon générale, on veillera à une bonne intégration urbanistique et paysagère des bâtiments et/ou infrastructures dans le bâti environnant. Notons toutefois que certains de ces équipements sont localisés dans une autre zone du plan de secteur.

Les autres zones de services publics et d'équipements communautaires peuvent présenter les surimpressions « CM » pour les cimetières, « T » pour les équipements techniques et « AD » pour un espace à définir au travers d'une réflexion d'ensemble.

Pour les cimetières, on veillera à leur bonne arborisation, avec autant que possible des essences locales.

CWATUP

Art. 29. De la zone de loisirs.

La zone de loisirs est destinée à recevoir les équipements récréatifs ou touristiques, en ce compris les équipements de séjour.

Les zones de loisirs sont différenciées en trois aires :

- L'aire d'équipement de séjour,
- L'aire de camping,
- L'aire d'équipement récréatif.

Le Schéma de Structure Communal donne les recommandations suivantes au sein des aires de loisirs :

AI 1. L'aire de d'équipement de séjour

L'aire d'équipement de séjour est destinée à accueillir des villages de vacances et/ou des complexes hôteliers ainsi que les équipements qui leur sont auxiliaires.

Les mesures suivantes sont d'application :

- Les constructions ainsi que les dispositifs d'entrée et d'accueil s'intègrent au paysage.
- Pour les constructions, les références à des styles « folklorique », « kitch » ou « pastiche » sont exclues, par exemple : chalet suisse, ambiance western, ambiance bande dessinée ou dessin d'animation, ...
- L'habitat permanent y est interdit, sauf pour le gardiennage.
- Les plantations d'arbres et de haies dans les zones tampons utilisent les essences locales.
- L'évacuation des déchets doit être assurée.
- Les aires de parcage utilisent des revêtements perméables ou semi-perméables.

AI 2. L'aire de camping

L'aire d'équipement de camping est destinée aux tentes, caravanes et sanitaires ainsi que les équipements qui leur sont auxiliaires.

Les mesures suivantes sont d'application :

- Le permis d'environnement des campings ou la régularisation du permis apporte une solution durable au traitement des eaux usées.
- L'habitat permanent y est interdit, sauf pour le gardiennage.
- L'appellation « Camping touristique » du CGT est encouragée.
- Les dispositifs d'entrée et d'accueil s'intègrent au paysage.

AI 3. L'aire d'équipement récréatif

Cette aire est destinée aux loisirs de plein air. L'aménagement de cet espace est peu ou pas bâti.

CWATUP

Art. 32. La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction, dans le respect de la protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol, ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction.

Dans les zones ou parties de zone d'extraction non encore exploitées, d'autres actes et travaux peuvent

être autorisés à titre temporaire pour autant qu'ils ne soient pas de nature à mettre en péril l'exploitation future du gisement.

Le logement de l'exploitant ou du personnel de gardiennage peut être admis en zone d'extraction pour autant que la sécurité ou la bonne marche de l'exploitation l'exigent. Il fait partie intégrante de l'exploitation.

Aex1. L'aire d'extraction

Les activités d'extraction et de valorisation des gisements sont autorisées.
Le pré-traitement des déchets inertes (concassage, criblage,...) sont également autorisés.

On recommande pour les zones d'extraction en activité :

- le maintien, l'entretien et le développement des plantations d'isolement périphériques,
- la poursuite des améliorations techniques permettant de limiter les rejets de poussières dans l'air.

Pour les parties des zones d'extraction à réhabiliter en fin d'extraction, on recommande une réhabilitation écologique sur tout ou partie de la zone afin de permettre le développement de la nature.

Le stockage de déchets ménagers ou dangereux n'est pas autorisé.

Aex2. L'aire d'extraction à objectif écologique spécifique

Ces espaces se trouvent entièrement dans une zone Natura 2000 ou sont abandonnés depuis longtemps. Le rôle principal de ces espaces est de participer au développement de la nature.

Il est recommandé de les intégrer dans les futurs plans de gestion Natura 2000 et de déterminer au cas par cas les mesures de gestion optimales en dialogue avec les agriculteurs et les exploitants forestiers concernés.

CWATUP

Art. 35. *De la zone agricole.*

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 et les petits abris pour animaux 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.

Les zones agricoles sont différenciées en deux aires : l'aire agricole et l'aire agricole à objectif écologique.

Aa1. Aire agricole

Les recommandations générales suivantes s'appliquent à l'ensemble des zones agricoles :

Pour les espaces voués à l'agriculture

- Veiller à la pratique d'une agriculture adaptée au milieu physique et naturel présent,
- Conserver les prairies existantes,
- Encourager l'application de l'ensemble des Mesures Agri-environnementales en particulier les mesures relatives à l'élevage et aux prairies (78% de la SAU) :
 - o Méthode 1 : conservation d'éléments du réseau écologique et paysager
 - o Méthode 2 : prairie naturelle
 - o Méthode 7 : maintien de faibles charges en bétail
 - o Méthode 8 : prairie de haute valeur biologique
 - o Méthode 9 : bandes de parcelles aménagées
 - o Méthode 10 : plan d'action agri-environnemental
- Limiter les boisements en zone agricole même si ceux-ci peuvent être autorisés conformément à l'article 35 du Code rural. Cependant, les arbres fruitiers, les arbres isolés, les arbres alignés, les haies, et les plantations de berges ne sont pas considérés

comme boisement et sont autorisés. Les plantations existantes de cette nature sont en outre à conserver et à entretenir, de même que les bosquets feuillus riches en biodiversité,

- Maintenir et valoriser les chemins et sentiers publics existants.

Pour le bâti en zone agricole

Notons tout d'abord qu'une majorité des exploitations se situent dans les noyaux villageois (en zone d'habitat à caractère rural) ou à proximité immédiate de ceux-ci. Ces exploitations sont plutôt de petite taille mais peuvent concerner des grands ensembles. Les fermes isolées sont moins nombreuses et souvent de grande taille.

Pour l'ensemble de ces exploitations situées dans ou à proximité des villages, les objectifs qualitatifs du SSC s'appliquant aux villages sont également applicables aux exploitations agricoles.

Pour les exploitations isolées, il faut privilégier l'intégration paysagère optimale de l'exploitation.

Les recommandations suivantes s'appliquent à l'ensemble de la zone agricole :

- Privilégier le regroupement des extensions autour de l'exploitation existante en s'assurant de ne pas porter atteinte aux bâtiments ruraux à caractère patrimonial,
- Rechercher une homogénéité de matériau et de volumétrie dans les extensions de bâtiments agricoles,
- Conserver autant que possible les particularités locales des sièges d'exploitation existants,
- Préférer le bois pour les nouveaux bâtiments agricoles et pour le remplacement des tôles ondulées des bâtiments existants,
- Appliquer les conseils pour l'intégration paysagère des bâtiments agricoles de la Région wallonne (DGA/DGATLP),
- Autoriser la transformation de bâtiments ruraux en logements pour autant qu'elle permette de conserver les caractéristiques architecturales et urbanistiques locales,
- Prévoir dans cette zone une petite zone tampon au bord des cours d'eau, dont la largeur varie suivant la topographie locale, dans laquelle des Mesures agri-environnementales peuvent s'appliquer et qui comprend éventuellement des plantations d'arbres à enracinement profond destinés à la stabilisation des berges (aulnes, saules).

Aa2. Aire agricole à objectif écologique

Cette zone concerne la zone agricole au plan de secteur couverte par l'application de la directive européenne Natura 2000. Dans ces zones, l'objectif environnemental est clairement annoncé et les futurs plans de gestion de ces espaces, élaborés en dialogue avec les agriculteurs, participeront au développement de la nature.

Les recommandations générales de l'aire agricole permettant le développement de la nature par des principes de gestion durable et l'application des Mesures agri-environnementales y sont fortement conseillées.

CWATUP

Art. 36. *De la zone forestière.*

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 les constructions indispensables à l'exploitation, à la première transformation du bois et à la surveillance des bois. Les refuges de chasse et 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 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.

Les zones forestières du plan de secteur sont majoritairement situées en zone Natura 2000. L'objectif environnemental est donc clairement annoncé et les futurs plans de gestion de ces espaces participeront au développement de la nature.

Af1. L'aire forestière

Les recommandations générales suivantes s'appliquent à l'ensemble des zones forestières :

- Privilégier les boisements de feuillus par rapport aux résineux, tout en veillant à la diversité globale de la forêt en s'inspirant du guide de boisement et du fichier écologique des essences²,
- Encourager le mélange des essences,
- Favoriser le traitement en futaie d'âges multiples et en limitant les surfaces de mises à blanc dans les futaies régulières, préférant les méthodes de régénération par coupes progressives ou d'abri,
- Obtenir la régénération par voie naturelle chaque fois que cela peut s'envisager (essence en station et de bonne qualité génétique),
- Baliser les chemins et sentiers destinés au public et créer des promenades, notamment didactiques et des itinéraires pour marcheurs, cyclistes ou cavaliers,
- Aménager des aires de débardage.

² MRW/DGRNE/DNF : Le fichier écologique des essences 1991 Fascicules 1,2, 3.

Af2. Aire forestière à objectif écologique

Dans ces zones, les futurs plans de gestion de ces espaces participeront au développement de la nature. Ils seront élaborés en dialogue avec les agriculteurs et les exploitants forestiers concernés.

En plus des recommandations de l'aire forestière, on recherchera particulièrement à :

- conserver des arbres morts,
- protéger et gérer des sites de reproduction des espèces animales menacées,
- maintenir ou restaurer des franges de forêts feuillues le long des cours d'eau,
- adapter le calendrier des travaux en fonction des périodes de nidification.

Zones d'espaces verts

CWATUP

Art. 37. De la zone 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 ou constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles.

Les zones d'espaces verts couvrent des espaces dont les caractéristiques végétales sont fort différentes. Deux types d'espaces verts peuvent toutefois être différenciés selon qu'il se trouvent ou non dans une zone Natura 2000 :

- les espaces verts
- les espaces verts à objectif écologique

Aev1. L'aire d'espace vert

Ces espaces ont pour fonction principale la protection du paysage.
Le rôle d'espace tampon doit être garanti.

Pour l'ensemble des espaces vert, le choix d'essences régionales est conseillé. Les plantations existantes sont à conserver et à entretenir.

Par ailleurs les recommandations spécifiques suivantes sont suggérées :

- Pour les espaces verts ouverts en milieu ouvert, qui permettent des longueurs de vue importantes, les plantations denses sont déconseillées.
- Pour les espaces verts ouverts en milieu fermé (clairière, parcelle pâturée en forêt,...) la reconversion en aire forestière peut être envisagée.
- Pour les espaces verts fermés, il est important de conserver le rôle d'isolement du massif en maintenant une densité végétale suffisante.

Aev2. L'aire d'espace vert à objectif écologique

Ces espaces se trouvent entièrement dans une zone Natura 2000 ou à proximité immédiate.
Le rôle principal de ces espaces est de participer au développement de la nature.

Il est recommandé d'intégrer ces espaces verts dans les futurs plans de gestion Natura 2000 et de déterminer au cas par cas les mesures de gestion optimales en dialogue avec les agriculteurs et les exploitants forestiers concernés.

CWATUP

Art. 38. De la zone naturelle.

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.

La zone naturelle est quasiment entièrement reprise en zone Natura 2000. Elle est couverte par des espaces boisés ou des prairies.

La plupart de ces espaces feront l'objet d'un plan de gestion spécifique dans le cadre de Natura 2000. On veillera à l'application stricte de l'article 38 du CWATUP.

De plus, pour les espaces boisés les recommandations de l'aire forestière à objectif écologique sont d'application.

Pour les espaces agricoles, il est recommandé d'appliquer les Mesures agri-environnementales suivantes :

- Méthode 1 : conservation d'éléments du réseau écologique et paysager
- Méthode 2 : prairie naturelle
- Méthode 7 : maintien de faibles charges en bétail
- Méthode 8 : prairie de haute valeur biologique
- Méthode 9 : bandes de parcelles aménagées
- Méthode 10 : plan d'action agri-environnemental.

CWATUP

Art. 39. De la zone 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 et 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 peut arrêter 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.

La zone de parc concerne essentiellement des parcs privés de domaine ou de château. Seuls le parc des Roches (couvert par un PCA) et une partie de la zone de parc de Lorette sont propriété communale.

Les recommandations suivantes s'appliquent à la zone de parc :

- Conserver la végétation existante, l'entretenir et la régénérer,
- Préférer les essences locales pour les haies et les arbres d'alignements,
- Encourager l'ouverture des parcs au public.

CWATUP

Art. 33. §1^{er}. *L'affectation de la zone d'aménagement communal concerté est déterminée en fonction de la localisation, du voisinage, de la proximité de zones d'initiatives privilégiées visées à l'article 174 et de noyaux d'habitat visés au Code du logement, de la performance des réseaux de communication et de distribution, des coûts induits par l'urbanisation à court, à moyen et à long terme, ainsi que des besoins de la commune et de l'affectation donnée à tout ou partie de toute zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire communal concerné et sur les territoires communaux limitrophes si elle existe.*

§ 2. Lorsque la mise en oeuvre d'une zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté porte sur une ou plusieurs affectations visées à l'article 25, alinéa 2, elle est subordonnée à l'adoption par le conseil communal d'un rapport urbanistique et environnemental qui contient :

- *les options d'aménagement relatives aux infrastructures et aux réseaux techniques, au paysage, à l'urbanisme, à l'architecture et aux espaces verts ;*
- *l'évaluation des effets probables de la mise en oeuvre de la zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté sur l'environnement, y compris la diversité*

biologique, l'homme et ses activités, la faune, la flore, le sol, le sous-sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage, le patrimoine culturel ainsi que l'interaction entre ces divers facteurs, l'examen des mesures à mettre en oeuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs, la présentation des alternatives possibles et de leur justification ainsi que les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en oeuvre du rapport urbanistique et environnemental ;

- *un résumé non technique des informations visées ci-dessus.*

Le rapport urbanistique et environnemental peut être fondé notamment sur les renseignements utiles obtenus lors d'autres évaluations environnementales effectuées précédemment.

Le rapport urbanistique et environnemental est un document d'orientation qui exprime les options d'aménagement et de développement durable pour tout ou partie de zone d'aménagement communal concerté.

Le Gouvernement peut préciser le contenu du rapport urbanistique et environnemental.

Les ordres des priorités : définitions

Après validation des besoins dans le cadre du rapport urbanistique et environnemental, la mise en oeuvre des ZACC sera réalisée selon les ordres de priorité suivants :

Priorité 1 : zone déjà partiellement mise en oeuvre ou dont la mise en oeuvre est à encourager. Les zones de priorité 1 sont mises en oeuvre à court terme.

Priorité 2 : zone dont la mise en oeuvre est à encourager à moyen terme. Leur mise en oeuvre peut être subordonnée à la réalisation d'infrastructure là où il y a saturation de la zone d'habitat située à proximité.

Priorité 3 : zone dont la mise en oeuvre est non prioritaire ou inadaptée.

Les affectations et priorités du SSC

N°	Nom	Localisation	Surface	Ordre de priorité	Affectation
1.	Rochefort - Préhyr	Nord de la ville de Rochefort	27,1 ha	1	Voir PCA (Aire de faubourg)
2.	Rochefort - Trou Maulin	Entrée est de la ville de Rochefort	8,2 ha	3	Aire d'espace vert à objectif écologique
3.	Rochefort - Beauregard	Sud de la ville de Rochefort	7,0 ha	1	Aire résidentielle
4.	Rochefort - Prairie du Biran	Ouest de Rochefort	15,8 ha	3	Voir (PCA) Aire agricole
5.	Rochefort - Champ de Fayi	Ouest de la ville de Rochefort	13,2 ha	1	Aire résidentielle
6.	Rochefort - ouest	Nord-ouest de Rochefort	13,9 ha	1	Aire d'activité économique mixte et aire résidentielle à définir
7.	Jemelle - Aux Chavées	Sud-ouest de Jemelle	26,1 ha	1	Aire résidentielle
8.	Villers-sur-Lesse - Louette	Ouest de Villers-sur-Lesse	12,5 ha	2	Aire rurale résidentielle Aire d'espace vert
9.	Lessive - Au Dovère	Proximité du centre rural ancien	10,3 ha	3	Aire rurale de centre villageoise Aire rurale résidentielle Aire d'espace vert
10.	Han-sur-Lesse	Ouest du noyau	14,1 ha	1	Voir PCA (Aire résidentielle)
11.	Lavaux-Ste-Anne - Biu	Sud-ouest de Lavaux	8,9 ha	3	Aire rurale à ouverture paysagère

Aire d'activité économique mixte et résidentielle à définir

Cette aire concerne uniquement la ZACC en extension du zoning de Rochefort. Elle fera l'objet d'une réflexion d'ensemble qui répondra aux options relatives à l'aire d'activité économique mixte et à l'aire résidentielle appropriée.

P1. Le périmètre d'aménagement planifié

Ce périmètre couvre des espaces qui nécessitent une réflexion d'aménagement profonde :

- soit le réaménagement complet du site suite à la création d'une nouvelle infrastructure,
- soit la maîtrise de l'urbanisation par la réalisation d'un plan communal d'aménagement,
- soit la révision partielle du plan de secteur.

Ces aires concentrent les enjeux majeurs d'urbanisation et complètent la réflexion générale de révision de PCA ou de création d'un nouveau PCA pour la partie du territoire communal comprenant la ville de Rochefort.

P2. Le périmètre d'intérêt paysager

CWATUP

Art. 452/22. Du périmètre d'intérêt paysager.

Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils s'intègrent au paysage.

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

Dans les périmètres d'intérêt paysager, les demandes de permis d'urbanisme s'accompagneront d'une étude paysagère démontrant l'intégration du projet au paysage. Les éléments d'intégration à retenir sont liés au respect du relief du sol, aux couleurs et matériaux, au périmètre de visibilité du projet, aux plantations et au respect de la typologie locale.

Cette étude comprend :

- Des photos de la situation existante
- Des croquis ou photomontage de la situation projetée
- La liste des essences pour les plantations
- Une note démontrant l'intégration du projet au paysage

Les projets soumis à études d'incidences sur l'environnement sont dispensés de cette étude.

P3. Les points de vue remarquables

CWATUP

Art. 452/20. *Du périmètre de point de vue remarquable*

Le périmètre de point de vue remarquable vise à maintenir des vues exceptionnelles sur un paysage bâti ou non bâti.

Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions propres à éviter de mettre en péril la vue remarquable.

Il n'existe pas de périmètre de point de vue remarquable au sens du CWATUP sur la commune de Rochefort. Le schéma de structure prévoit cependant des « Points de vue remarquables » qui visent la protection du point particulier de vue et du paysage perçu.

Ces points de vue seront entretenus afin d'éviter l'obstruction de la vue par la végétation et éventuellement mis en valeur à des fins didactiques.

P4. Le périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique

CWATUP

Art. 452/23. *Du périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique.*

Le périmètre d'intérêt culturel, historique et esthétique vise à favoriser au sein d'un ensemble urbanisé l'équilibre entre les espaces bâtis ou non

et les monuments qui les dominent ou les sites qui les caractérisent.

Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières de protection.

La protection et la mise en valeur des périmètres d'intérêt culturel, historique et esthétique sont encouragées notamment par la rénovation et l'embellissement de l'espace public.

P5. Le périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure

CWATUP

Art. 452/24. Du périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure.

Le périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure vise à limiter les risques pour les personnes et les biens exposés à au moins l'une des contraintes physiques majeures suivantes :

1° inondation : submersion de terrains due au débordement habituel d'un cours d'eau ;

2° éboulement : chute d'une paroi rocheuse ;

3° glissement de terrain : déplacement en masse de roches meubles ;

4° phénomène karstique : phénomène géomorphologique dû à la dissolution des roches généralement carbonatées par l'eau d'infiltration ;

5° risque minier : potentialité de tassement ou d'affaissement du sol engendré par l'effondrement d'anciennes galeries de mines ou d'anciennes carrières souterraines ;

6° risque sismique : potentialité de secousses sismiques destructrices pour l'habitat et les infrastructures ;

7° perméabilité du sol : risque de pollution des nappes aquifères situées sous des terrains présentant une grande porosité.

Les périmètres de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure comportent une surimpression destinée à déterminer, parmi les contraintes physiques majeures visées aux points 1° à 7°, la contrainte à laquelle ils sont exposés.

Dans les périmètres exposés aux contraintes physiques majeures visées aux points 1° à 6°, les actes et travaux soumis à permis en exécution du présent Code peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions visant à minimiser les risques pour les personnes et les biens.

Dans les périmètres exposés à la contrainte physique majeure visée au point 7°, les actes et travaux soumis à permis en exécution du présent Code peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions visant l'alimentation et la protection de la nappe aquifère.

Il n'existe pas de périmètre de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure au sens du CWATUP sur la commune de Rochefort.

Le schéma de structure reprend néanmoins les périmètres de contraintes établis lors de l'inventaire à savoir :

- périmètre des zones inondables
- périmètres des contraintes karstiques élevées

Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions visant à minimiser les risques pour les personnes et les biens.

MESURE 1B. STRUCTURATION DE LA VILLE ET DES VILLAGES

Cette partie du schéma de structure reprend les principales mesures d'aménagement par noyau d'habitat.

▷ LA VILLE ◁

ROCHEFORT

Le centre ancien protégé de Rochefort concentre les principales fonctions commerciales, culturelles et administratives de la ville. De nombreux plans communaux d'aménagement régissent l'urbanisme de la ville. Le règlement général sur les bâtisses y est d'application. Une densification du centre est à encourager par la construction, la rénovation ou la transformation d'immeubles à appartements pour autant qu'ils s'intègrent au tissu urbanistique local.

Abrogation de certains Plans Communaux d'Aménagement

Le centre est couvert par de multiples PCA datant pour certains des années '50. La superposition des plans et leurs prescriptions rendent la situation juridique complexe et difficilement gérable. La réalisation de nouveaux PCA ou d'un règlement communal d'urbanisme apparaît nécessaire.

Les PCA dont il faut envisager l'abrogation sont les suivants :

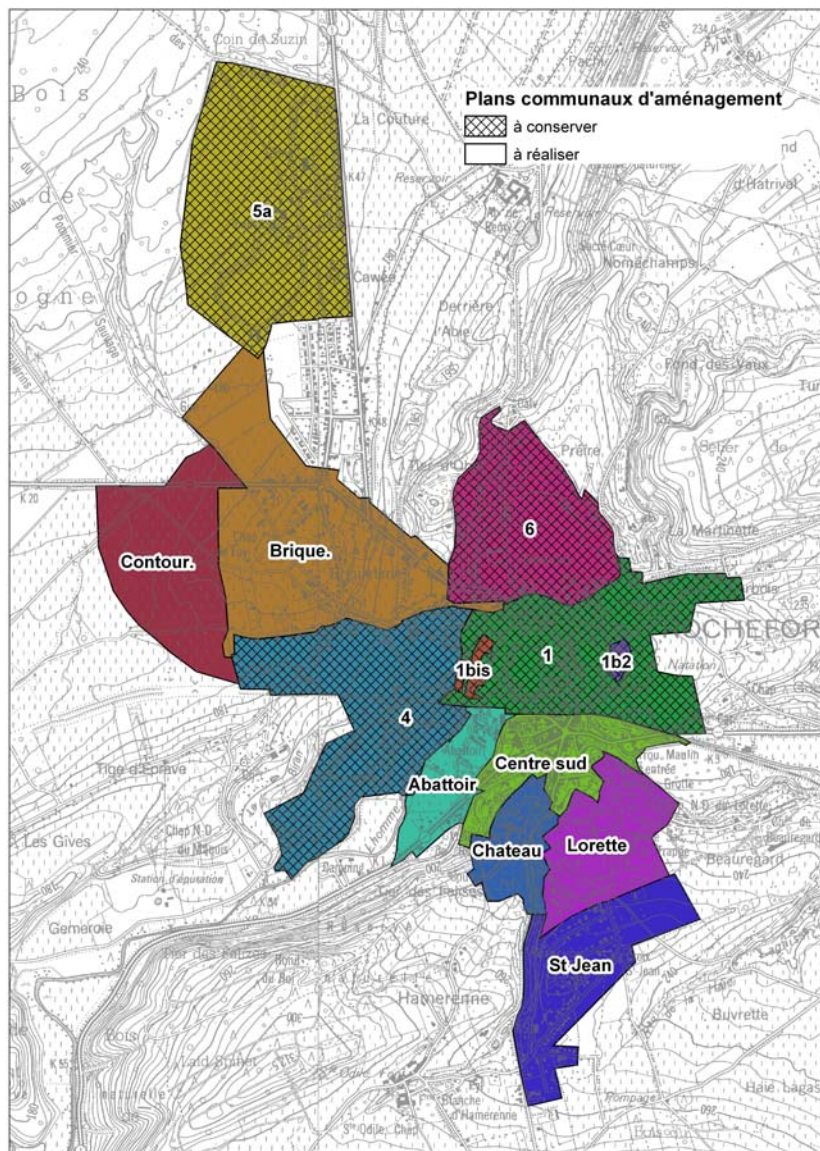
PPA n° 1c	A.R. 30/12/47	Rochefort	Carrefour du centre
PPA n° 2	A.R. 09/09/49	Rochefort	Sport
PPA n° 4a	A.R. 09/09/49	Rochefort	Centre
PPA n° 4b	A.R. 09/09/49	Rochefort	Préhyr
PPA n° 4b mod	A.R. 13/11/53	Rochefort	Rue de la Libération
PPA n° 4b ¹	A.R. 18/04/73	Rochefort	Rue de la Libération
PPA n° 4b ²	A.R. 18/04/73	Rochefort	Rue de la Libération
PPA n° 4c	A.R. 09/09/49	Rochefort	Briqueterie
PPA n° 4c ¹	A.R. 21/05/58	Rochefort	Rue du Biran
PPA n° 4d	A.R. 09/09/49	Rochefort	Montrival
PPA n° 4e	A.R. 09/09/49	Rochefort	Lorette
PPA n° 5	A.R. 09/09/49	Rochefort	Territoire rural
PPA n° 7a ¹⁽¹⁴⁵⁾	A.R. 10/01/51	Rochefort	Centre dessin 145
PPA n° 7a ³⁽¹⁴⁷⁾	A.R. 10/01/51	Rochefort	Briqueterie dessin 147
PPA n° 7a ⁴⁽¹⁴⁸⁾	A.R. 10/01/51	Rochefort	Montrival dessin 148
PPA n° 7a ⁵⁽¹⁴⁹⁾	A.R. 10/01/51	Rochefort	Montrival dessin 149
PPA n° 7b	A.R. 24/05/60	Rochefort	Lorette
PPA n° 8	A.R. 11/12/50	Rochefort	Allée de Lorette

Les PCA à conserver sont les suivants :

PPA n° 1	A.M. 03/12/86	Rochefort	
PPA n° 1b²	A.M. 26/10/94	Rochefort	
PPA n° 1bis	A.M. 02/03/00	Rochefort	
PPA n° 4	A.R. 29/12/80	Rochefort	
PPA n° 5a	A.R. 08/05/73	Rochefort	Zoning industriel
PCA n°6	A.M. 07/07/00	Rochefort	Préhir

Les PCA à réaliser sont les suivants :

PCAd n° xx	Rochefort	Abattoir
PCA n° xx	Rochefort	Centre Sud
PCA n° xx	Rochefort	Châteaux
PCA n° xx	Rochefort	Lorette
PCA n° xx	Rochefort	St Jean
PCA n° xx	Rochefort	Briqueterie
PCAd n° xx	Rochefort	Contour de la Ville

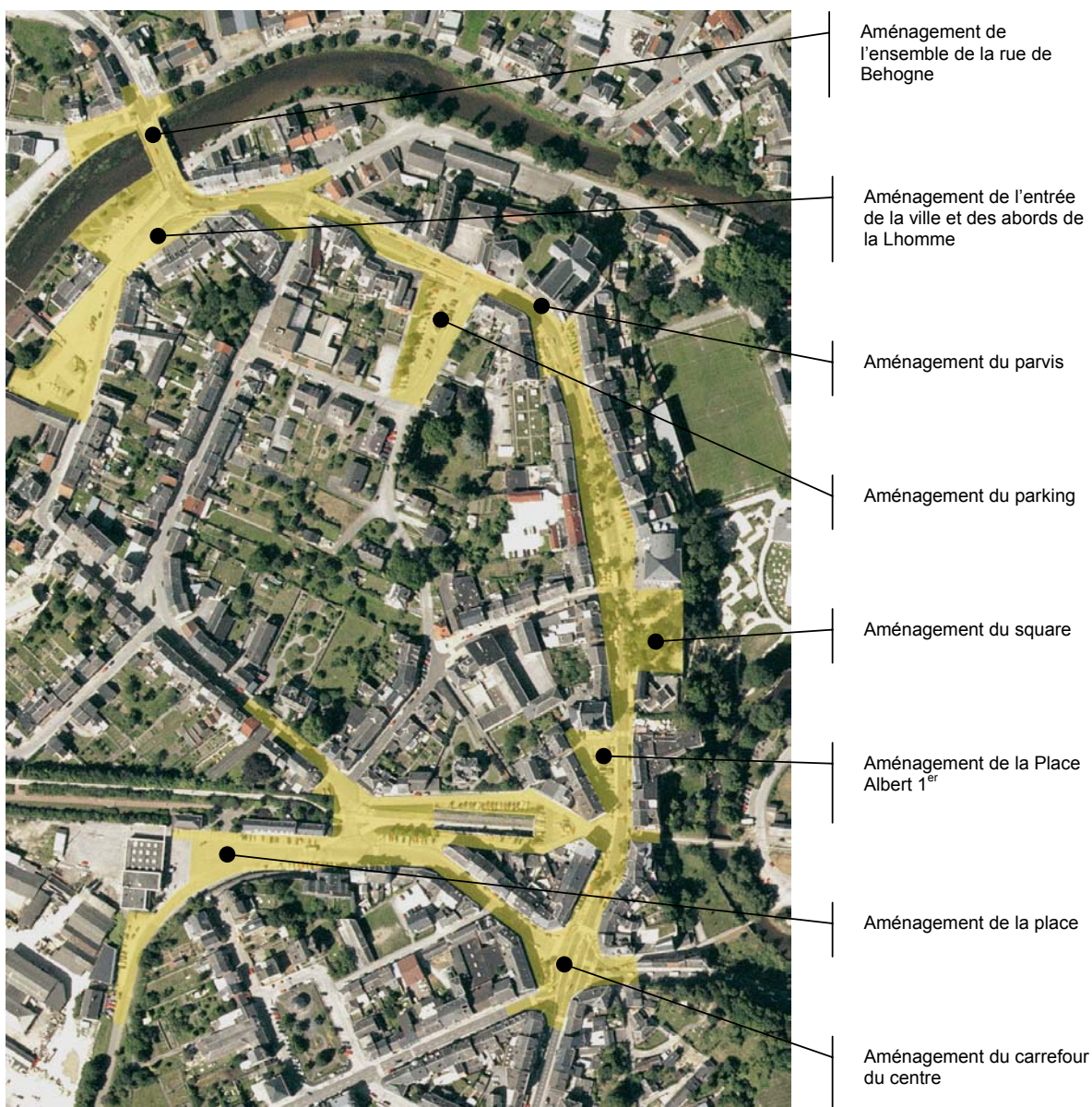


Aménagement du centre-ville

L'axe principal de la ville comprend la rue de Behogne et la rue Jacquet. Le réaménagement de grande qualité de la rue Jacquet inspirera le réaménagement de la rue de Behogne. Celui-ci sera réalisé en tenant compte de la future voirie de liaison prévue par le MET.

Les principes généraux du réaménagement seront les suivants :

- continuité du mobilier urbain entre la rue Jacquet et la rue de Behogne
- continuité des revêtements entre la rue Jacquet et la rue de Behogne
- limitation de l'hétérogénéité des devantures, intégration et uniformisation des enseignes par la mise en place d'un règlement simple s'inspirant des conseils relatifs au centre ancien protégé
- bande cyclable suggérée rue de Behogne
- aménagement des places, squares et autres espaces publics :

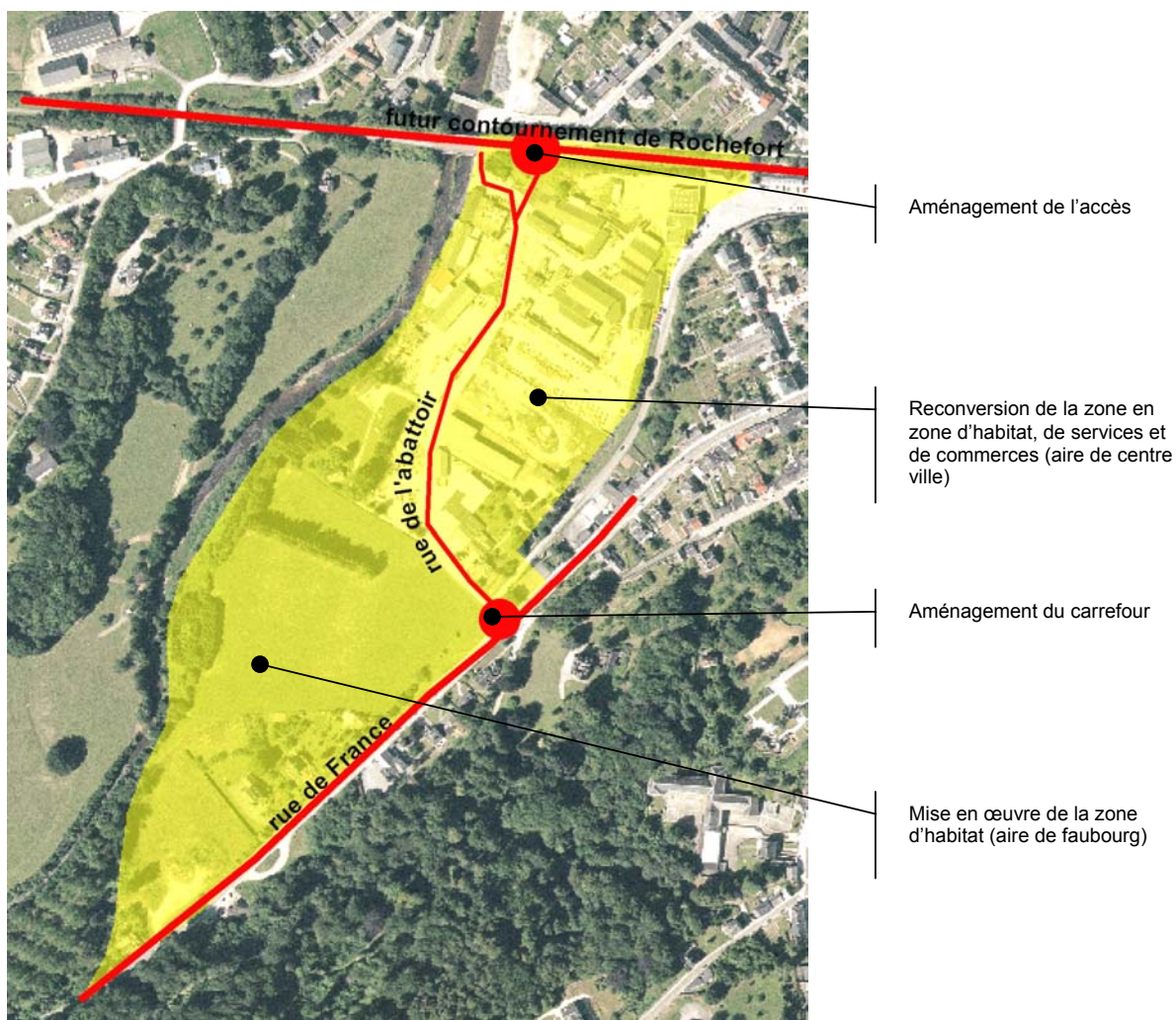


Mesures d'aménagement pour le développement de la ville

- zone industrielle de centre-ville

Située au cœur de la ville, la zone industrielle située rue de l'abattoir accueille les ateliers communaux et des entreprises dont la plus importante en surface est active dans le secteur des matériaux de construction.

La réalisation de la voirie de délestage du centre de Rochefort et la liaison entre celle-ci et la route de Han via la rue de l'abattoir entraînera la réalisation de travaux importants. Une éventuelle reconversion de cet espace pourrait alors s'avérer utile. La pérennité des entreprises présentes devra toutefois être garantie.



- ZACC Préhyr

Cette ZACC est entièrement couverte par le PCA 6 qui prévoit une affectation principalement résidentielle en ordre fermé, semi-ouvert et ouvert. La mise en œuvre de la zone est en cours.

- ZACC Trou Maulin

Cette ZACC est située à la fois en zone inondable, en zone Natura 2000 et en zone karstique. L'urbanisation de cette zone n'est pas envisageable : la ZACC est à affecter à la nature.

- ZACC St Jean

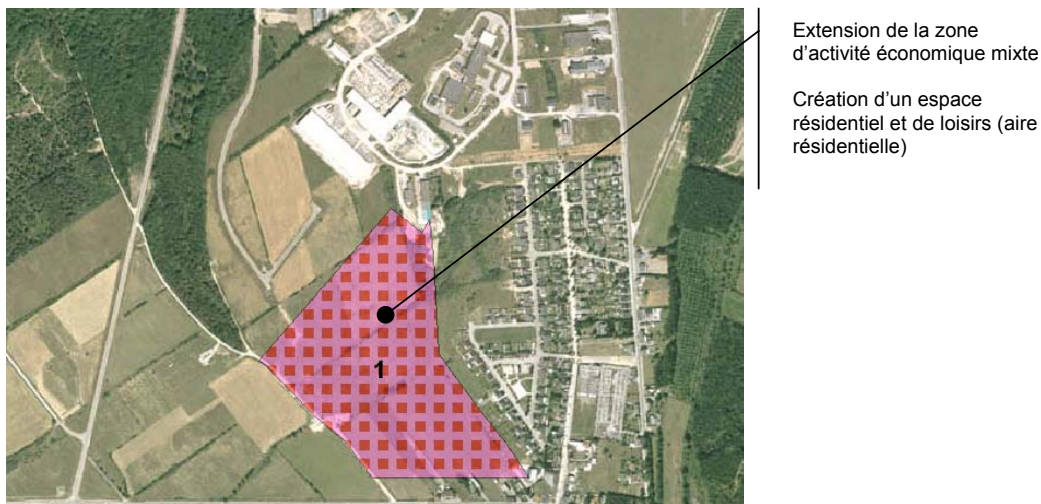
L'affectation de la zone en aire résidentielle s'inscrit en continuité du lotissement existant. La transition entre le lotissement et l'espace rural, sera marquée par une haie mélangée de fond de jardin et un chemin de promenade paysagère.



- ZACC activité économique

Les mesures d'aménagement de cette zone sont les suivantes :

- En priorité 1, extension du parc d'activité économique comprenant des espaces tampons suffisants avec le zone d'habitat existante et celle projetée et affectation d'une aire résidentielle pouvant comprendre des équipements de loisirs



- ZACC Prairie du Biran

Cette ZACC est partiellement couverte par un PPA qui affecte une bonne partie de la zone à l'agriculture.

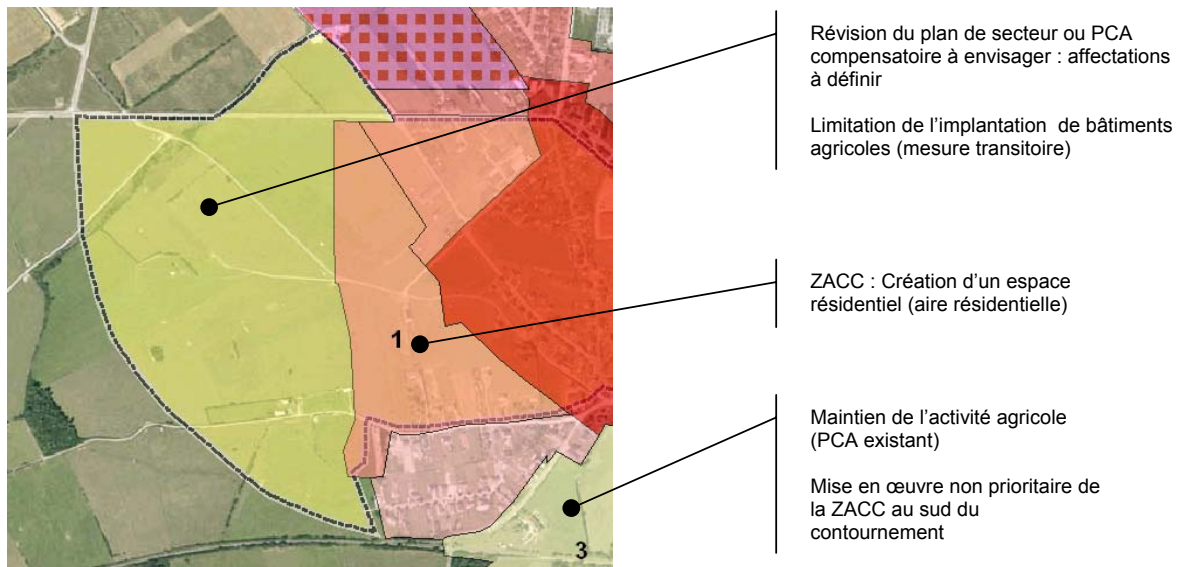
- Voirie de délestage et espace rural ouest

La création de la voirie de délestage du centre de Rochefort va définir une limite ouest à la ville. Plusieurs enjeux importants en découlent. D'une part la mise en œuvre cohérente des ZACC (Champ de Fayi et Prairie du Biran) et d'autre part l'usage des terres agricoles situées entre les ZACC et le tracé de délestage.

L'espace agricole compris entre la ZACC du Champ de Fayi et la future voirie couvre environ 32 ha. L'inscription de ces terrains en zone destinée à l'urbanisation pourrait intervenir en compensation des 42ha inscrits en aire déconseillée à l'urbanisation au plan d'affectation du SSC. Une opération de modification du plan de secteur ou de PCA compensatoire s'avèrerait nécessaire.

Il conviendra d'estimer le moment venu les affectations les plus adaptées (résidentielle, commerce, équipement collectif,...) sur l'ensemble ou partie de la zone.

Une mesure transitoire est de limiter l'implantation de bâtiments agricoles dans cette zone.

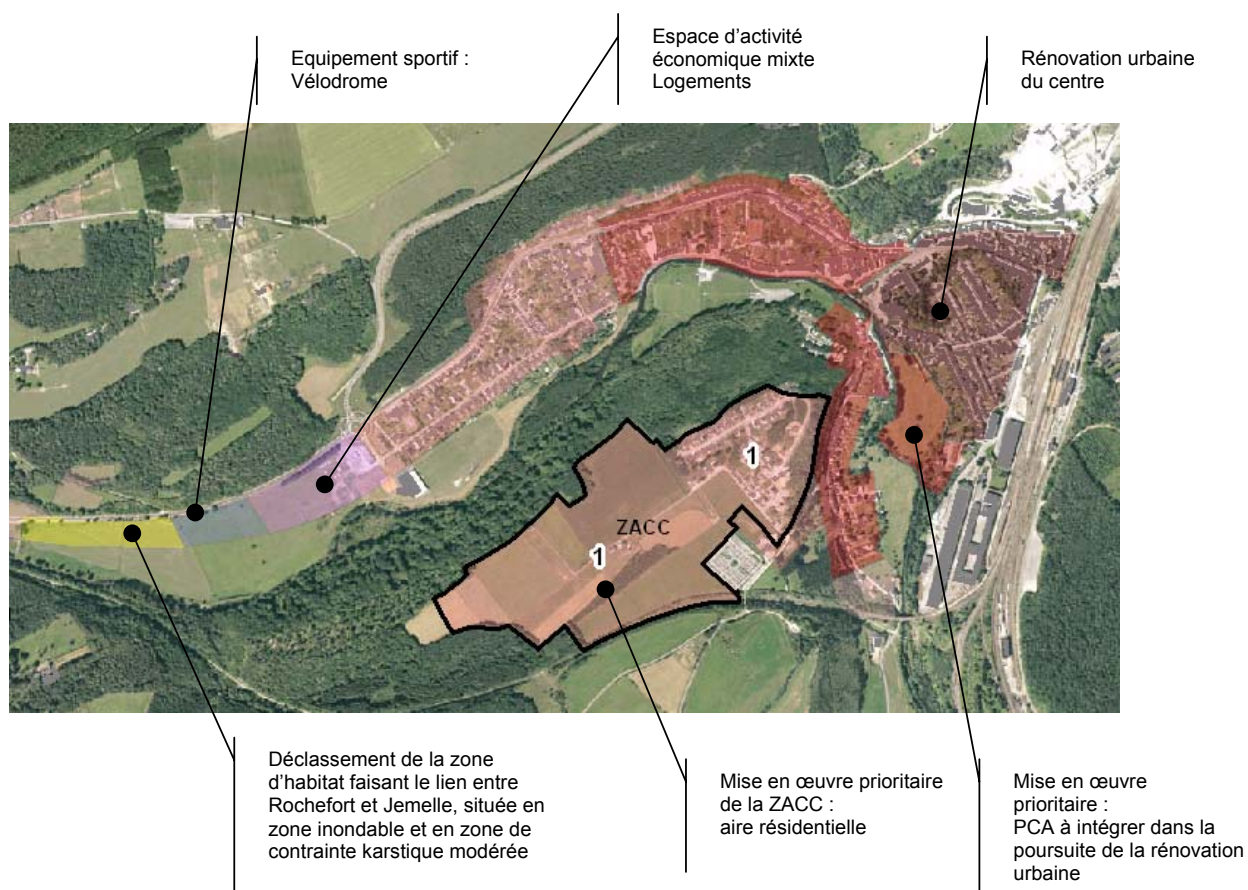


▷ LES POLES D'APPUI ◁

JEMELLE

Les principales mesures d'aménagement de Jemelle apparaissent dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine. On se référera donc au document de base de la rénovation urbaine.

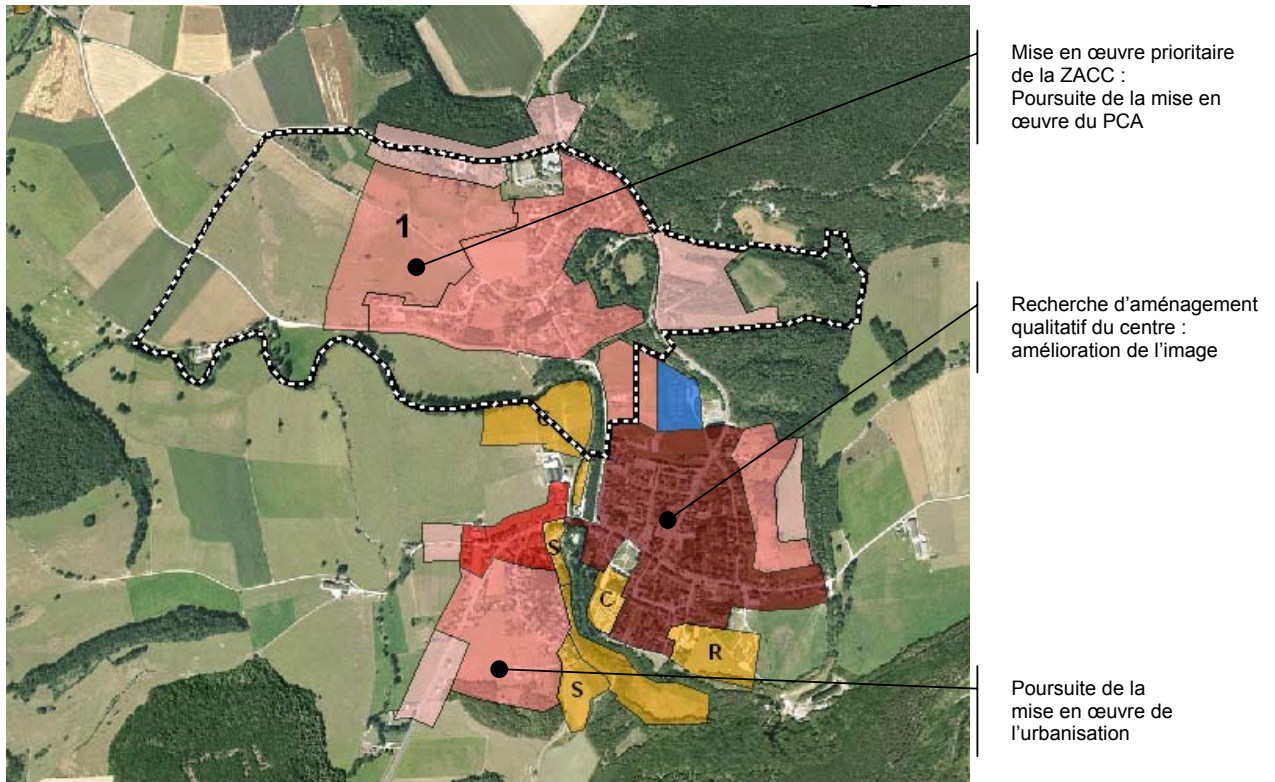
Les mesures particulières du SSC sont les suivantes :



HAN-sur-LESSE

Le pôle de Han-sur-Lesse se structure autour de son centre urbain. Il concentre les fonctions commerciales et touristiques. Le lieu central est la place qui a fait l'objet d'un réaménagement complet.

Les projets de logements collectifs sont à encourager au centre du pôle. Les projets hôteliers sont également à favoriser dans le centre ou à proximité immédiate de celui-ci. Les développements résidentiels sont possibles dans le périmètre du PCA, à l'ouest de la ville et au nord.



L'aménagement des espaces publics du centre est à poursuivre dans le même objectif de qualité que celui suivi pour le réaménagement de la place Théo Lannoy. La mobilité piétonne et cycliste est à intégrer dans ces différents aménagements.

▷ LES VILLAGES CENTRE ◁

WAVREILLE

L'organisation du village repose sur sa place centrale. Celle-ci est entièrement réaménagée de manière conviviale. Afin d'amplifier le rôle de cet aménagement, la route de Tellin sera ponctuée d'effets portes successifs. Autour de cette place, une aire de centre villageois concentre le bâti ancien.

Les développements résidentiels existants ont déjà largement entamé les réserves d'habitat du village. La poursuite de ce type d'urbanisation peut s'envisager pour autant qu'elle intègre un espace public nouveau, autour duquel l'habitat se structure.

À l'extrémité sud du village, une densité la plus faible possible est souhaitable. Elle cherchera à minimiser les accès directs sur la route de Tellin.

VILLERS-sur-LESSE

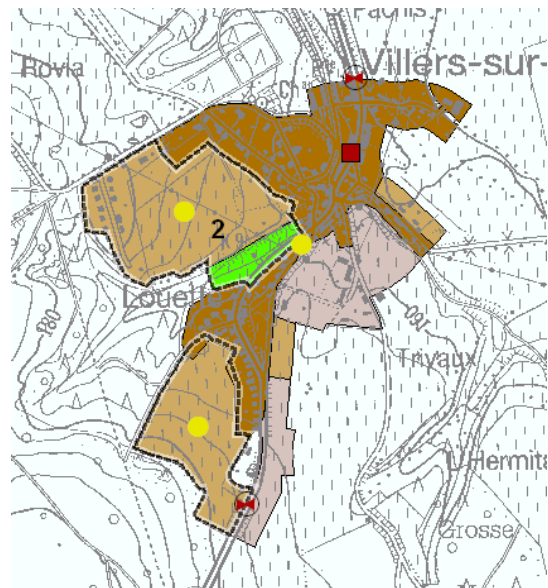
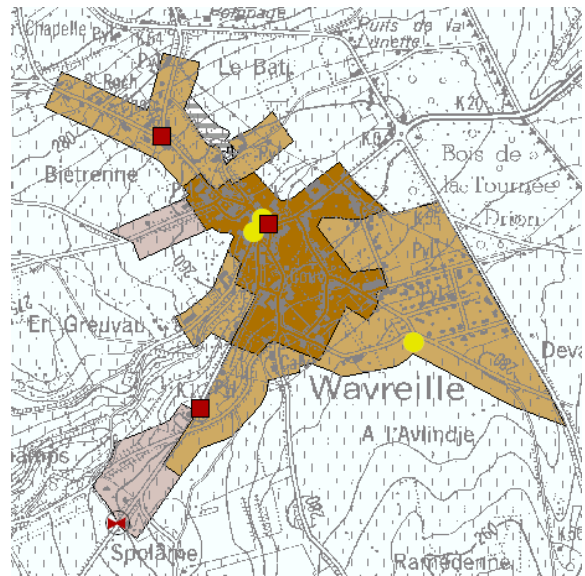
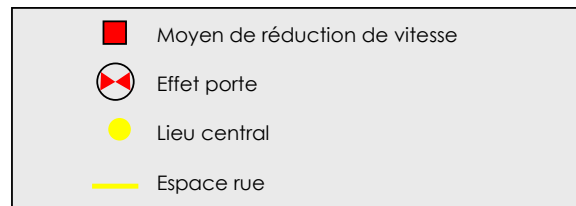
Les enjeux d'urbanisation sont importants. Plusieurs mesures d'aménagement visent à structurer ce village :

- la densification du centre,
- la poursuite de la mise en œuvre de la ZACC,
- la mise en œuvre de l'importante zone d'habitat au sud du village.

La mise en œuvre de la ZACC veillera à permettre un bouclage des voiries. Des accès voiture ou, au minimum piétons par la rue du Rovia ou par la rue du Charron sont à prévoir. Un accès depuis la rue des Ardennes est également à envisager. L'impact écologique et financier de cet accès est cependant à évaluer. Le quartier s'articulera autour d'une place ou de placettes permettant la création d'ambiances différenciées.

L'urbanisation dans la partie basse de la ZACC, dans le fond de vallée le long de la rue des Ardennes est à proscrire.

La zone d'habitat du sud permet également d'envisager la création d'un nouveau quartier. Celui-ci s'articulera également autour de places et d'espaces publics. Les accès sont à envisager sur la route des Ardennes (entrée de village à souligner) et par la rue de la Louette. La création d'espaces publics suffisants dans ces deux zones de développement permet de combler le manque relatif d'espace de ce type dans le village et de définir deux nouveaux

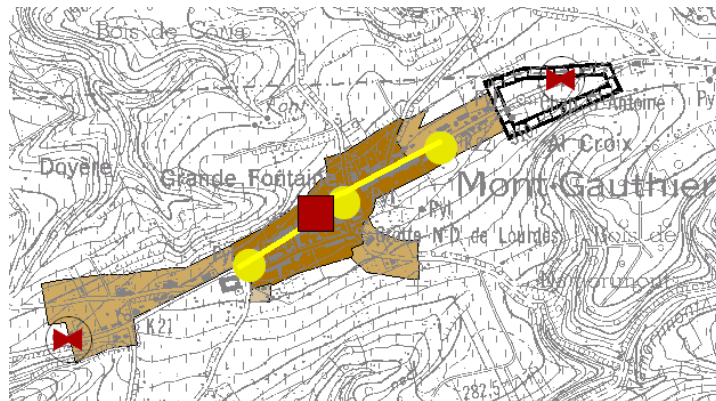


petits centres. À proximité de ceux-ci, une densification de l'urbanisation peut s'envisager. Les activités de services se concentrent également à ces endroits. Les réserves d'habitat situées à l'est du noyau, à proximité des écoles sont destinées à l'aire d'habitat paysager. La densité d'urbanisation y est très faible.

▷ LES VILLAGES ◁

MONT-GAUTHIER

Ce village présente une structure linéaire jalonnée de plusieurs placettes. Le centre de cette structure concentre le bâti traditionnel (aires de centre villageois). Un PCA dérogoratoire prolonge cette structure et permet le développement du village.

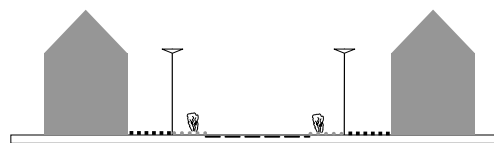


L'ensemble de la voirie depuis la ferme jusqu'à la petite placette formée par une série de maisons en retrait de la voirie est à aménager. Afin de mieux marquer le centre du village :

- largeur à diminuer
- trottoirs et plantations à prévoir



Schéma de la situation existante

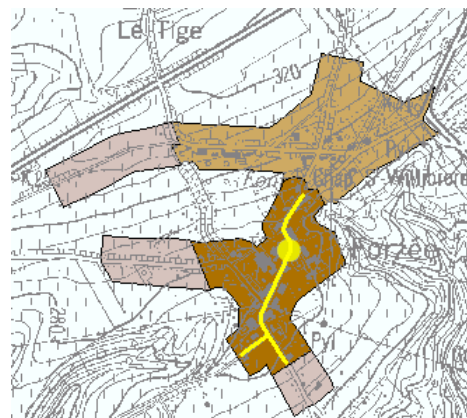


Effet recherché

FORZEE

La qualité du bâti traditionnel du centre de Forcée est à conserver. L'objectif patrimonial s'accompagne des mesures suivantes :

- recherche de densité élevée au centre, rue du Bonnier
- développements résidentiels moyennement denses rue Saint Willibrord, rue des Coures et sur une partie de la rue Fontenalle
- densités les plus faibles sur le reste des rues Fontenalle et du Bonnier



BUISSONVILLE

Les activités agricoles et le logement sont les destinations principales de la zone.

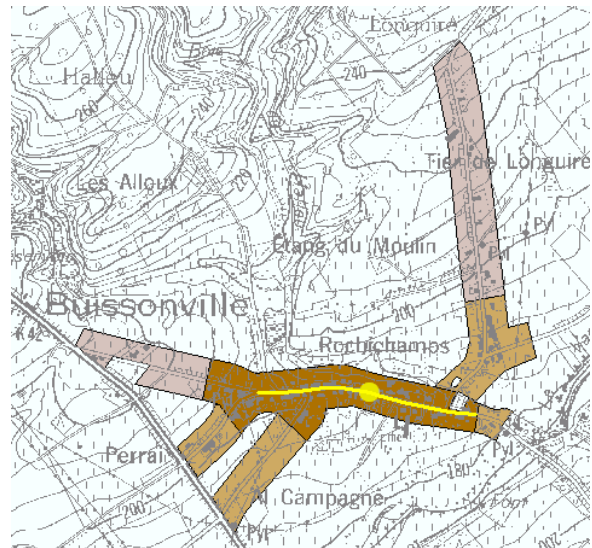
Le village a la particularité d'avoir deux axes structurants :

- la rue de Busson qui concentre le bâti traditionnel et les éléments de repères
- la rue Thier des Longuires qui accueille les développements résidentiels récents.

La densité plus importante est à conserver dans la partie centrale de la rue de Busson.

L'aménagement du tronçon de voirie allant du cimetière jusqu'à hauteur du carrefour avec la rue de Parwet permet de renforcer l'identité rurale des lieux (réduction de la largeur de voirie, changement de revêtement, aménagement des abords).

Le terrain en face de l'église recevra un traitement particulier (recul, gabarit) afin de créer un petit centre local.

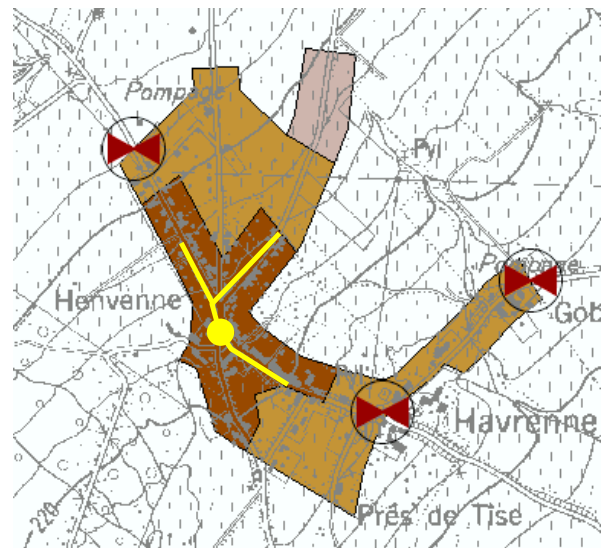


HAVRENNE

Le centre du village est marqué par une large place permettant le jeu de balle. L'aménagement de ce centre permet le renforcement de son rôle et s'accompagne d'un aménagement des voiries rue du petit Bois, rue de la Truquerie, rue de Humain.

Les développements résidentiels sont favorisés au nord, dans le quartier du nouveau lotissement et au sud, rue de l'Abbaye, tout en conservant la mixité « exploitation agricole – logement » existante.

Les parties terminales des rues de Humain et de la Truquerie ont la densité la plus faible.

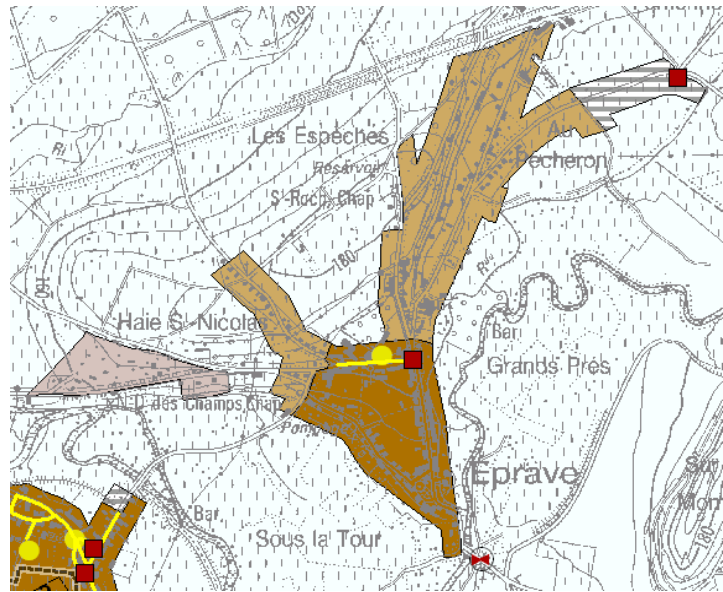


EPRAVE

L'organisation du village repose sur un îlot central assez dense formé par les rues du Baty, rue de l'Anjoule, rue du Treux. Les extensions au nord permettent le développement de l'habitat.

Trois mesures sont à souligner :

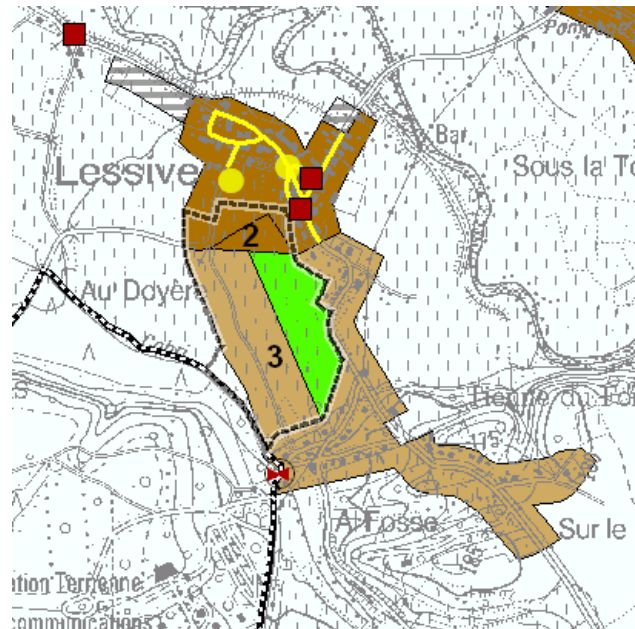
- aménagement de la rue du Baty et de l'espace public central,
- la faible densité de la zone d'habitat rue du Vieux Moulin et rue des Boscailles,
- la très faible densité ou la non-mise en œuvre des terrains d'entrée nord du village afin de limiter le développement linéaire



LESSIVE

Le potentiel de développement du village est très important. Il convient de l'encadrer en appliquant les mesures d'aménagement suivantes :

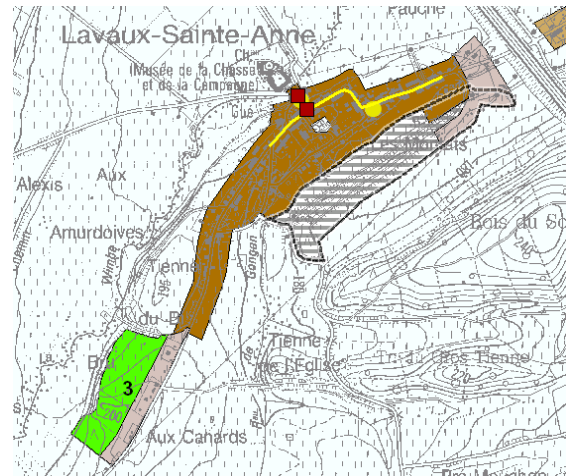
- renforcement du noyau central et aménagement des voiries du centre
- poursuite des développements résidentiels rue de l'Antenne et rue sur Le Ban
- mise en œuvre non prioritaire de la ZACC en aire d'habitat de développement résidentiel avec conservation d'un intérieur d'îlot vert, précautions à prendre par rapport au caractère humide de la zone et à la présence du Cobry
- limitation de l'urbanisation en zone inondable



LAVAUX-Ste-ANNE

Les mesures particulières d'aménagement de ce village linéaire sont les suivantes :

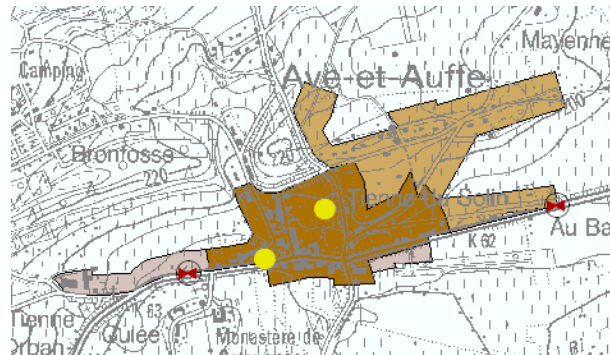
- renforcement du noyau central et aménagement des voiries du centre avec un souci d'intégration patrimonial particulier
- aménagement de la place formée par les rues du Château et la rue du Pilon
- mise en œuvre non prioritaire et partielle de la ZACC en aire d'habitat à ouverture paysagère.
- urbanisation déconseillée de la rue des Montais



AVE

Le village présente actuellement un centre ancien assez dense.

L'urbanisation de cette zone d'habitat à caractère rural nécessite de prolonger la densité de ce noyau et de créer un espace public supplémentaire. Il concerne l'îlot formé par la N68, la rue du Tchesau et la rue du Borquet. Cet espace est un prolongement du centre du village. Son urbanisation permettra de définir un nouveau petit centre éloigné de la N68.



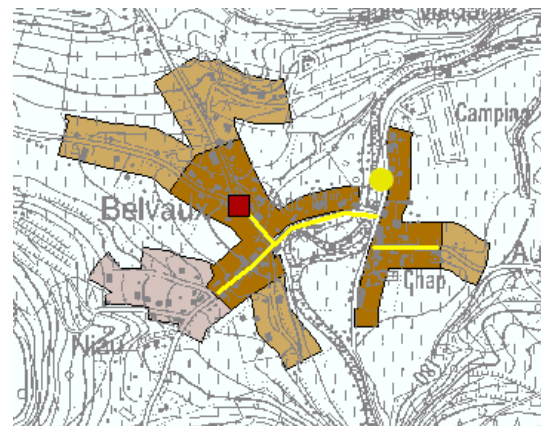
Les développements résidentiels moins denses se poursuivront au nord du village.

BELVAUX

Le centre du village situé en fond de vallée s'articule autour de la Lesse.

L'aménagement des voiries et des espaces publics permet de rendre cette structure plus lisible. Les constructions semi-mitoyennes et respectant la typologie locale permettent également de renforcer la qualité du centre.

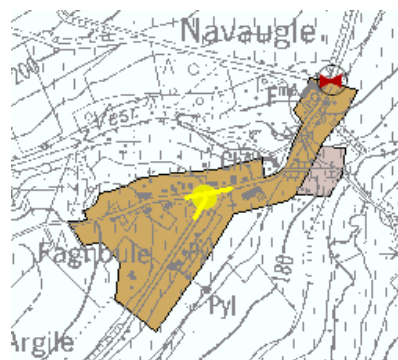
Les extensions résidentielles seront limitées aux entrées du village.



▷ LES HAMEAUX ◁

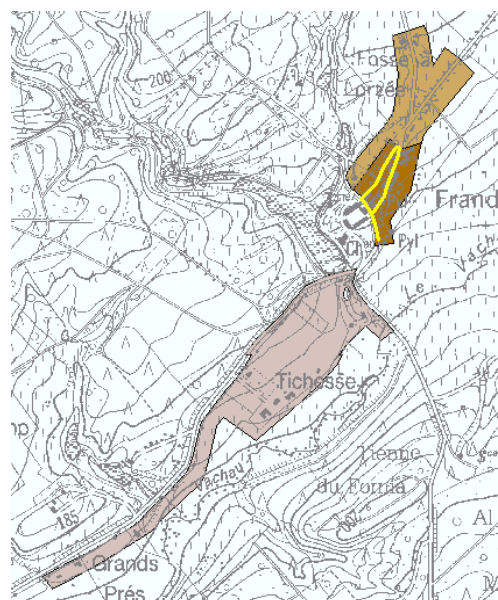
NAVAUGLE

- Aire rurale résidentielle
- Possibilité de transformation de fermes en gîte ou en logement collectif
- Aménagement du carrefour entre la rue du Doneu et le rue Fagnoules : mise en évidence de la voirie principale, aménagement des abords de l'arbre et de la chapelle, différenciation des revêtements.



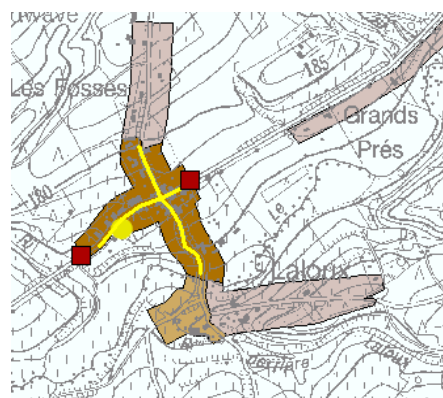
FRANDEUX

- Conservation de la drève, rue de Doneu et son prolongement
- Aménagement des voiries du centre (revêtement différencié)



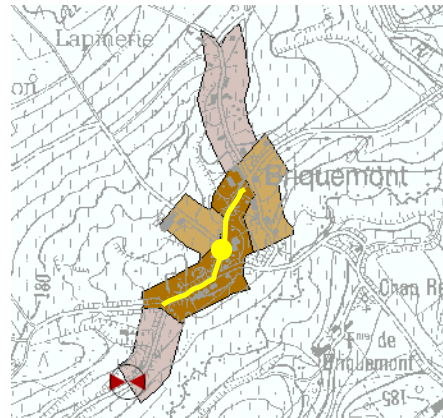
LALOUX

- Centre du village en aire rurale de centre villageois et aires rurales résidentielles à ouverture paysagère pour les développements rue de Haumont et rue des Fossés
- Aménagement des voiries du centre (revêtement différencié)



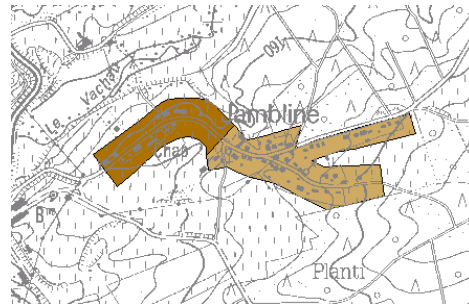
BRIQUEMONT

- Centre du village en aire rurale de centre villageois et aires rurales résidentielles ou résidentielles à ouverture paysagère pour les développements



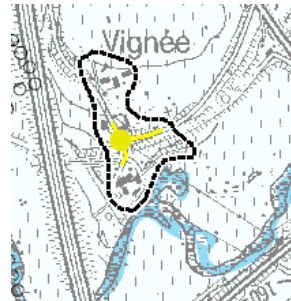
JAMBLINNE

- différenciation du centre villageois et de l'aire rurale résidentielle



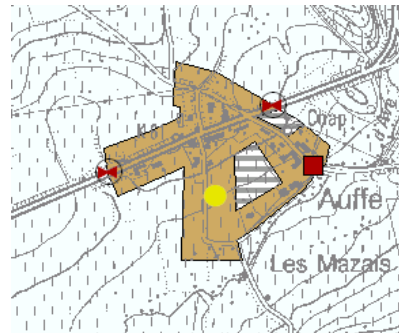
VIGNEE

- aire rurale résidentielle à limiter à l'enveloppe actuelle
- maintien de l'activité agricole
- aménagement des voiries et de la chapelle en fond de perspective
- réalisation d'un PCA dérogatoire dont le périmètre comprendra toute ou partiellement la rue de Montainpre



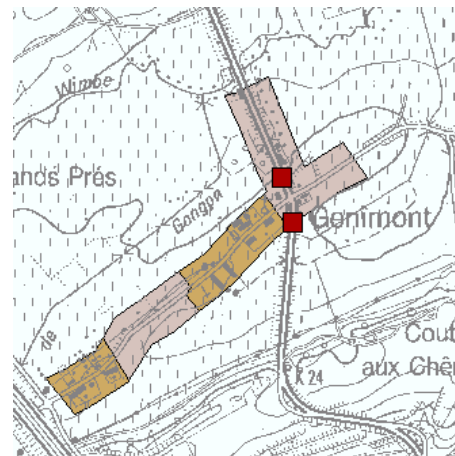
AUFFE

- aire rurale résidentielle
- maintien d'un îlot vert central
- création d'une placette publique
- espace tampon à proximité de la chapelle



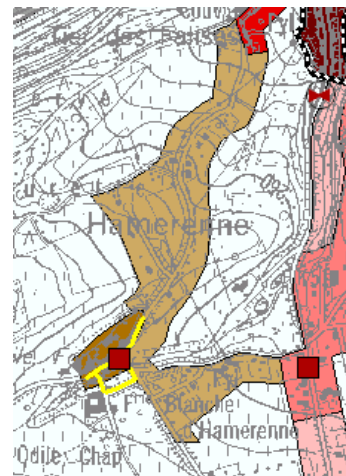
GENIMONT

- aire rurale résidentielle et à ouverture paysagère
- aménagement du carrefour entre la RN94 et la RN955
- maintien de l'activité agricole



HAMERENNE

- aire de centre villageois
- aire rurale résidentielle
- maintien de l'activité agricole



MESURE 1C. REPONSES AUX SITUATIONS DEGRADEES

Certains points particuliers du territoire communal nécessitent une réponse adaptée à la dégradation existante. Les réponses communales à ces situations mobilisent les ressources opérationnelles utiles telles que :

- la rénovation urbaine pour Jemelle,
- la réhabilitation des sites économiques désaffectés (Jemelle, Rochefort)
- les programmes de développement ruraux régional et européens,
- ...

L'action principale se situe à Jemelle. Le schéma directeur de la rénovation urbaine de Jemelle fait la synthèse des attentes de la population, d'une volonté politique communale et du respect du « bon aménagement » des lieux. Il dépasse le stade de la juxtaposition de projets et trouve sa cohérence en répondant aux objectifs suivants :

- Améliorer le cadre de vie de Jemelle
- Accrocher Jemelle au développement touristique de Rochefort
- Créer les conditions d'un commerce durable
- Restaurer du lien social dans le quartier

La stratégie d'action repose sur différents types de réponses urbanistiques selon la situation : actions de rénovation, actions de démolition / reconstruction, actions d'aménagement d'espaces publics.

Actions de rénovation

Les actions de rénovation sont appliquées aux bâtiments de grande valeur patrimoniale (ancienne maison communale, bâtiment industriel significatif) ou à une séquence de bâtiments qui forme une unité urbaine (avenue de Ninove). Ces bâtiments se trouvent dans un état ne justifiant pas leur démolition.

Ces actions de rénovation visent la valorisation du patrimoine et la conservation des repères identitaires.

Actions de démolition et de reconstruction

Les actions de démolition sont suivies d'une reconstruction et d'un aménagement global des abords. Elles visent des groupes de bâtiments dont la salubrité ou la valeur est faible (box de garage, ruine, annexe).

Les reconstructions sont symboliquement d'architecture contemporaine afin d'accentuer l'image de renouveau. Elles s'intègrent au tissu bâti.

Actions d'aménagement d'espaces publics

Les actions d'aménagement d'espaces publics visent à donner une impulsion à la rénovation et à stimuler le secteur privé. L'aménagement de voiries, de places ou d'espaces verts permet de valoriser les bâtiments situés à proximité et d'encourager leur éventuelle rénovation. Les aménagements d'espaces publics utilisent des matériaux et des éléments (mobiliers urbains, éclairage, éléments ponctuels) de caractère contemporain.

Pour atteindre ses objectifs, le schéma directeur de la rénovation urbaine de Jemelle repose sur deux principes généraux :

- la recherche d'équilibre entre le caractère résidentiel du quartier, son rôle économique et son rôle ferroviaire,
- la revalorisation de l'image du quartier et de son histoire.

Ces principes conduisent à la différenciation de deux axes principaux d'intervention :

Un axe ouest/est (avenue de Ninove) sur lequel s'articulent les fonctions commerciales, résidentielles et scolaires. La stratégie d'intervention vise la rénovation ponctuelle d'éléments dégradés dans l'avenue de Ninove et s'attache à la mise en valeur de l'espace public. Cette stratégie permet de créer une dynamique de rénovation par l'exemple et par la valorisation de l'environnement urbain. Elle met également en valeur des repères urbains (ancienne maison communale, rochers, escaliers) afin d'accentuer les caractéristiques locales et de recréer un sentiment d'appartenance.

Un axe nord/sud (rue des Marchandises, place des Déportés et chemin des Billes) qui facilite l'accès à la zone d'activité économique et qui remplit également des fonctions résidentielles et récréatives. Les actions de rénovation sur cet axe portent principalement sur un programme de logements visant le réaménagement de la pointe de « l'îlot des ateliers », un programme de sports/loisirs portant sur la rénovation des anciens ateliers de locomotives et enfin des aménagements de voiries et d'espaces verts. En créant cet axe nouveau, la rénovation permet d'avoir des incidences positives directes et indirectes pour tout le haut de Jemelle.

MESURE 2. REPONSES AUX BESOINS EN LOGEMENTS, EN COMMERCE, EQUIPEMENTS ET SERVICES

Le Schéma de Structure vise à répondre à la demande importante en logements. Cette réponse est adaptée au contexte local et à la demande. Elle vise à donner à chacun l'occasion d'acquérir, de bâtir ou de louer un logement dans une très large gamme : de la maison unifamiliale en lotissement à l'appartement de centre urbain.

La réponse aux besoins en logement dans le schéma de structure passe par une hiérarchisation adaptée des noyaux. Elle est illustrée au plan d'affectation.

Pour rappel, la population totale de la commune était de 11.863 habitants en 2001. Ces habitants sont répartis dans environ 4600 logements situés dans les 440ha de parcelles urbanisées en zone d'habitat et en ZACC au plan de secteur. La densité de population moyenne actuelle se situe donc entre 10 et 11 logements par hectare.

Les espaces non bâtis se situent principalement en périphérie des noyaux. Leur mise en œuvre par voie de lotissement résidentiel est à prévoir. Les densités observées pour des lotissements de ce type se situent autour de 7 logements/ha. Ils pourraient donc accueillir en théorie, selon un scénario tendanciel, environ 2 à 3000 logements supplémentaires ce qui couvrirait très largement les besoins des 20 prochaines années³. Cette disponibilité est à nuancer fortement puisque de nombreuses parcelles libres ne sont en réalité pas disponibles ou impropres à l'urbanisation : zone inondable, zone karstique, manque de motivation à la vente des propriétaires, zone déconseillée à l'urbanisation, ... Le potentiel réel est donc bien plus faible. Le risque principal de l'évolution tendancielle est que d'une part, l'offre en logements nouveaux risque d'être stéréotypée et consommatrice d'espace (maison quatre façades) et d'autre part qu'elle ne corresponde pas aux besoins nouveaux liés à la baisse de la taille des ménages déjà observée.

Afin de permettre une meilleure adéquation entre l'offre et la demande future, le SSC précise des aires différenciées qui visent à densifier les espaces centraux et à limiter l'urbanisation diffuse. L'application de cette mesure permettra de répondre adéquatement aux besoins pour les 20 prochaines années tant en terme de nombre de logements qu'en terme de type de logements.

³ Hypothèses : Coefficient d'accroissement annuel constant et égal à celui calculé entre 1981 et 2004 (voir inventaire B.8.4.)

▷ ZONES D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ ◁

Plusieurs zones d'aménagement communal concerté sont inscrites en priorité 1 au schéma de structure :

N°	Nom	Localisation	Surface	Ordre de priorité	Affectation
1.	Rochefort – Préhyr	Nord de la ville de Rochefort	27,1 ha	1	Voir PCA (Aire de faubourg)
3.	Rochefort - Beauregard	Sud de la ville de Rochefort	7,0 ha	1	Aire résidentielle
5.	Rochefort - Champ de Fayi	Ouest de la ville de Rochefort	13,2 ha	1	Aire résidentielle
6.	Rochefort – ouest	Nord-ouest de Rochefort	13,9 ha	1	Aire d'activité économique mixte et aire résidentielle à définir
7.	Jemelle - Aux Chavées	Sud-ouest de Jemelle	26,1 ha	1	Aire résidentielle
10.	Han-sur-Lesse	Ouest du noyau	14,1 ha	1	Voir PCA (Aire résidentielle)

Certaines d'entre-elles sont déjà mises en œuvre ou couvertes par un PCA, d'autres le seront à court terme.

▷ RENOVATION URBAINE ◁

L'opération de rénovation urbaine devrait créer à court terme une offre de logements moyens (appartements) à proximité de la gare (fiche projet 1 de la rénovation urbaine). D'autres actions de requalification d'immeubles sont prévues.

▷ LOTISSEMENTS ◁

Plusieurs projets de lotissements communaux ou privés sont en cours sur le territoire de Rochefort. Citons notamment :

- ZACC de Préhyr,
- Lotissement de Havrenne (lots vendus),
- Lotissement de Forcée,
- Lotissement de Mont-Gauthier,
- Lotissement de Wavreille,
- ...

▷ COMMERCE ◁

Le commerce de centre ville est à encourager. Afin de ne pas lui faire concurrence, les implantations commerciales périphériques en zone d'activité économique, sont limitées aux établissements de grande dimension, de nature commerciale de type « autonome » (magasins de meuble, équipements, jardinage, ...).

Le développement commercial situé à l'entrée de Jemelle à l'aire d'activité économique mixte du plan d'affectation (située en zone d'habitat au plan de secteur).

▷ EQUIPEMENTS SPORTIFS ◁

La réponse aux besoins en équipements sportifs est de deux natures. D'une part la création d'un nouveau hall omnisports à Jemelle, à proximité de la gare et d'autre part l'entretien et l'aménagement de parcours pour piétons, cyclistes et cavaliers sur l'ensemble de la commune.

MESURE 3. DEVELOPPEMENT DES ESPACES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

▷ ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE ◁

La ZAE existante au nord de Rochefort connaît un développement continu. Des améliorations du cadre de travail ont été réalisées.

En plus de cet espace d'activité « classique », le développement économique de Rochefort vise également des activités plus spécialisées. Un Plan Communal d'Aménagement dérogatoire à Lessive vise à permettre la création d'un parc technologique. La commercialisation de 5ha est envisagée à court terme et s'accompagnera de la création de hall relais de 800 à 1000m².

▷ ZONES D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ ◁

Afin de permettre une extension de la ZAE existante, la mise en œuvre de la ZACC située au sud de la ZAE est affectée partiellement à l'aire d'activité économique mixte de priorité 1.

▷ ZONES D'EXTRACTION ◁

Dans les aires d'extraction est autorisée la poursuite des activités d'extraction et de valorisation des gisements.

Le pré-traitement des déchets inertes (concassage, criblage,...) est également autorisés.

2°. IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES

L'ensemble des équipements et infrastructures existant a été décrit dans la situation de fait. La principale option du SSC sur ce point concerne les équipements et infrastructures routières.

Dans le cadre des réflexions apportées sur la hiérarchie et les dysfonctionnements du réseau routier, la nécessité de réduire le trafic de transit dans le centre de Rochefort et des autres villages traversés par la N86 a été mise en évidence (voir Orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation).

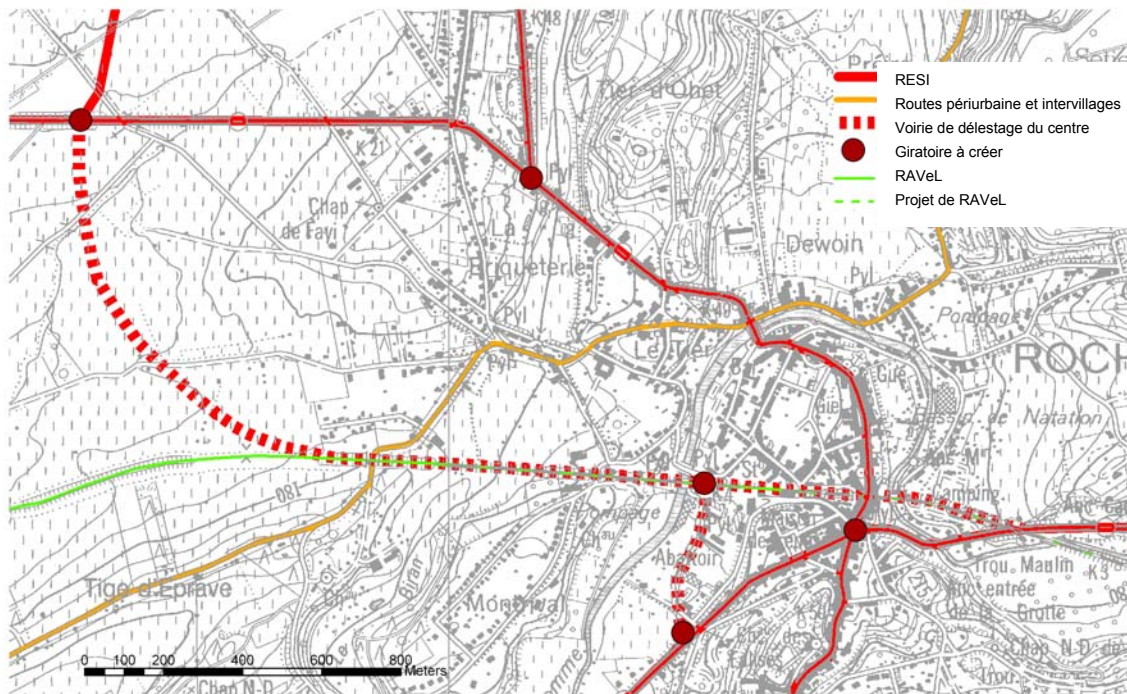
En effet, cette masse de véhicules est totalement inadaptée au centre de Rochefort et sera, à l'avenir, très difficilement gérable sans l'aménagement d'une voirie de délestage. Dans ce cadre, l'aménagement d'une liaison est une solution tout à fait adaptée.

Ce tracé part de la N911, en amont de la rue du Poteau, pour rejoindre le tracé du RAVeL sous la rue du Tige. Il coexiste ensuite avec le tracé du RAVeL jusqu'à la rue du Tunnel avant de rejoindre la N86 à l'est de la ville de Rochefort. Il pourra en outre (en option) être rejoint, depuis le sud, via la rue de l'Abattoir.

Afin d'améliorer la sécurité routière, le plan prévoit la création d'un rond-point au croisement de la N911 et de la nouvelle voirie, ainsi qu'au sud, entre la N86 et la rue de l'Abattoir.

En empruntant l'ancienne voie de chemin de fer, à l'instar du RAVeL, cette voirie évite le centre de la ville, en passant en contrebas des autres voiries. Elle permet en conséquence un gain de temps puisqu'elle évite le centre ville et ses carrefours. Les aspects détaillés liés à la mobilité sont décrits dans la partie 3° Orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation.

La cohabitation entre le RAVeL et la nouvelle voirie devra être assurée dans le permis d'urbanisme à délivrer.



3°. ORIENTATIONS GENERALES DESTINEES A HARMONISER ET A INTEGRER LES FLUX DE CIRCULATION

3.1. CIRCULATION MOTORISEE

GRANDES TENDANCES ET DYSFONCTIONNEMENTS

Véhicules particuliers

Depuis le milieu des années 90, le réseau régional a connu d'importantes augmentations de trafic. En raison des développements touristiques et économiques de la commune et des communes voisines, une importante évolution tendancielle linéaire de la circulation motorisée est à prévoir pour l'horizon de 2010 et l'horizon 2015.

En analysant les chiffres des comptages du MET depuis 1994, cette évolution peut être quantifiée de manière approximative, avec une marge d'erreur importante considérant qu'il y a toujours des différences possibles de +/- 10% entre les comptages ; ces comptages dépendant des aléas des échantillons. Néanmoins en comparant un grand nombre de comptages sur une période assez longue (5 à 8 ans) des tendances générales peuvent être décelées.

Ainsi, on constate depuis 1994 une évolution similaire des axes régionaux importants situés aux portes de Rochefort, Jemelle et Han-sur-Lesse (N86, N911 et N949) avec une augmentation moyenne de trafic variant entre 8 et 11% par tranche de cinq années.

Les autres axes connaissent des augmentations beaucoup plus faibles, moins significatives, avec une variance plus forte ce qui rend difficile une quantification fiable. Néanmoins on peut dire que ces augmentations sont généralement largement inférieures à 4% par tranche de cinq années.

Sur base d'une extrapolation linéaire de l'évolution du trafic à Rochefort, tenant notamment compte des éléments générateurs de trafic décrits ci-dessous, une estimation peut être réalisée :

- Evolution des comptages MET depuis 1994
- Mise en service de la voirie délestage Sud de la ville de Rochefort,
- Remplissage du zoning situé au nord-ouest de la ville de Rochefort,
- Prévisions d'augmentation de population,
- Autres facteurs générateurs de mobilité : évolution des déplacements, taux de motorisations, distance moyenne, etc.

Ainsi, le schéma de structure prévoit de fortes augmentations de l'ordre de +/-10% pour 2010 (et +/-20% pour 2015) du trafic sur les N86, N911 et N949 menant toutes trois à la ville de Rochefort et à sa zone d'activité économique, à Jemelle et à Han-sur-Lesse. Les évolutions du reste du réseau seront généralement inférieures à 5% pour 2010 et 10% pour 2015.

La N86, reliant la E411 à Marche-en-Famenne et à la N4, subit actuellement un trafic quotidien très important. Elle traverse en outre le centre ville de Rochefort où elle subit un trafic de l'ordre de 9.000 evp/j. Ces flux élevés, non adaptés à la typologie de la voirie, à sa capacité, aux flux conflictuels et à la fonction de centre ville, rendent la circulation au sein du centre ville très difficilement gérable. L'aménagement du tracé de délestage sud de la ville devrait cependant permettre de diminuer ces taux de trafic, en déviant le trafic de

transit. Cet aménagement devrait ainsi permettre de rendre au centre ville ses fonctions premières et d'en améliorer la convivialité et la sécurité routière.

Le tracé de délestage de Rochefort permettra de soulager le centre de Rochefort d'un trafic de transit équivalent à environ 6000 véh /j, essentiellement induit par la N86, et de compenser ainsi largement les augmentations de trafic prévue dans le futur.

Néanmoins l'aménagement du tracé de délestage risque de générer un trafic de transit supplémentaire, sur le tracé de délestage, en améliorant nettement les temps de parcours.

Hormis l'analyse des flux, on notera qu'au moins trois voiries sont soumises à un trafic de transit non adapté à leur typologie au sein de la commune :

- La circulation à l'heure de pointe au centre de Rochefort et dans la zone comprise entre Rochefort, Jemelle et Wavreille est tangible et non adaptée à ce type de voiries au centre-ville.
- La route de remembrement en béton reliant Rochefort à Eprave sert régulièrement de liaison entre ces deux entités alors que la route du Tige est une voirie de typologie plus adaptée, en ce compris au niveau des vitesses qui peuvent y être pratiquées. Il conviendrait donc de décourager les conducteurs d'emprunter le chemin de remembrement en tant que route de liaison.
- La seule voirie carrossable reliant Lessive à Villers-sur-Lesse est une route bétonnée, relativement étroite, empruntée par les usagers motorisés comme par les usagers lents (vélos, promeneurs, etc.). De par son étroitesse et les vitesses qui y sont pratiquées, cette voirie peut s'avérer dangereuse. Des aménagements pourraient y être proposés.

Transport de marchandises

En matière de transport de marchandises par poids-lourds, le réseau est essentiellement soumis :

- A un trafic de transit
 - circulant sur les N86 et N836 et destiné à rejoindre les ZAE (zonings) situées en dehors du périmètre d'étude, comme par exemple à Marche, ou
 - assurant des liaisons interrégionales, étant donné la situation géographique de la zone (axes de transports E411 et N4).
- A des transports destinés à l'activité propre des commerces, du zoning et des carrières localisées au sein du périmètre d'étude. Les axes les plus touchés par ce type de trafic sont les N911, N949, N86 et N836.

Les poids-lourds circulant sur la N86 sont les plus néfastes au bien-être de la population rochefortoise, en raison des traversées de plusieurs villages dont Han-sur-Lesse et Rochefort.

Comme expliqué ci-dessus, les N86, N836, N911 et N949 reprennent l'ensemble du trafic de marchandises y compris le trafic de transit de la commune et ses abords. Ceci se marque particulièrement sur la N86, impliquant de nombreux embarras de circulation dans le centre de Rochefort et de Han-sur-Lesse. Notons que ces quatre voiries sont également utilisées par les convois exceptionnels.

Les nuisances engendrées par le passage des camions et des autres véhicules dans les zones urbaines sont diverses : congestion, bruit, émissions polluantes, dégradation des voiries et accidents. Ces problèmes contribuent à diminuer la qualité de l'environnement urbain. Le projet de tracé de délestage sud de la ville de Rochefort, développé en phase 1 et ci-après, devrait permettre de réduire ces nuisances et d'améliorer la convivialité du centre ville.

HIERARCHISATION DES VOIRIES

L'enjeu d'une hiérarchie adaptée vise à bien équilibrer les besoins de la demande en terme de desserte et d'accessibilité, les besoins des riverains, la sécurité routière et les contraintes physiques.

La hiérarchisation du réseau de voiries s'adapte en fonction :

- de la typologie de la voirie (gabarit, capacité, trottoirs, mobilier urbain, aménagements spécifiques, pistes cyclables, sites propres, espaces publics, etc.) ;
- de la nature de la circulation qui y est souhaitée, c'est-à-dire une circulation locale ou de transit ;
- de la sécurité routière ;
- des pôles de déplacements y afférant et du maillage des voies de communications ;
- du degré d'urbanisation et de la fonction de la zone desservie (zones d'habitat denses, écoles, etc.) ;
- de la demande des utilisateurs ;
- d'une bonne gestion des différents modes de transport.

Suivant ces critères et la réflexion sur les grandes tendances et dysfonctionnements, intégrant l'idée d'un tracé de délestage de Rochefort, le schéma de structure a établi une hiérarchie définie ci-après. Cette hiérarchie comporte sept niveaux dont cinq niveaux se rapportent aux voiries où est autorisée la circulation des véhicules motorisés, un niveau correspondant au réseau RAVeL et un niveau reprenant l'ensemble des sentiers et chemins vicinaux. Cette hiérarchie et la définition des différents réseaux sont valables pour l'ensemble du réseau de chemins et de voiries présent en Wallonie.

A Rochefort, la répartition des flux permet de déceler une grande tendance hiérarchique pour la définition d'un réseau idéal :

- Une gestion du trafic de transit principalement par les voiries à gabarit important E411-N911-N86-N836-N4.
- Une gestion trafic de distribution par des transversales (N949, N918, N803, N929)
- Le trafic plus local et inter-village peut se rabattre sur les voiries citées ci-dessus.

Les différents niveaux hiérarchiques reconnus dans la commune de Rochefort sont illustrés sur la carte 2 au 1/20.000. Les voiries spécifiquement concernées par ces différents réseaux sont en outre indiquées sous chaque définition des divers niveaux hiérarchiques théoriques exposés ci-après.

Réseau à Grand Gabarit (RGG) (en mauve foncé sur la carte I.2)

En Région wallonne, ce réseau régional est constitué de l'ensemble des voies à grand trafic motorisé. Il assure l'accessibilité aux différents secteurs d'une région. Ces caractéristiques générales sont les suivantes :

- Voiries 2x2 voies (généralement) avec carrefours dénivelés
- Interdit aux modes de déplacement doux
- Vitesses pratiquées limitées à 90km/h ou à 120km/h (parfois à 70km/h)
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Evite autant que possible les traversées de localité
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

Il assure également l'accessibilité aux différents secteurs de la ville ou de la commune et les flux d'échange à l'échelle de l'agglomération ou de la commune.

- Liaisons de type pénétrantes radiales et rocade d'évitement
- Définit les zones qui ne doivent pas être traversées par du trafic de transit
- Voiries 2x2 voies avec des carrefours dénivelés ou à niveau
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (parfois 50km/h en agglomération)
- Peu emprunté ou traversé par les modes doux
- Peu de fonctions riveraines
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

Au sein de la commune de Rochefort, ce réseau se limite à une partie de la E411 (en mauve foncé sur la carte)

Réseau Inter-urbain (en rouge) (RESI)

Ce réseau de voiries régionales est le vecteur des déplacements urbains ou inter-urbain à courte ou moyenne distance. Il assure l'unité de la ville ou de la commune entre les différents secteurs de cette ville ou de cette commune.

Les routes de liaisons régionales interurbaines ont pour fonction de relier entre eux les différentes communes et villages. Les caractéristiques principales de ce réseau régional sont :

- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (moyen à grand gabarit)
- Axes modérés dans les traversées de localité
- Localisation des principales liaisons de bus
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (50km/h en traversée de localité, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles)
- Pas de stationnement (sauf exception en milieu urbain)
- Circulation de transit interurbain (véhicules particuliers et poids-lourds)

A Rochefort, ce réseau est constitué par les N94, N86, N949, N911, N918, N929, N955, N836 et N803. Dans le cadre de la création d'un tracé de délestage sud de la ville de Rochefort, indiqué sur la carte I.2, ce tracé de délestage est défini en réseau inter-urbain.

Réseau Périurbain / Intervillage (en orange)

Les routes péri-urbaines de distribution ont pour fonction de relier entre eux les différents secteurs de la commune et de ses alentours. Elles ont pour caractéristiques :

- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (moyen gabarit)
- Axes modérés dans les traversées de localité
- Localisation des principales liaisons de bus
- Vitesse de 50 à 70km/h (50km/h en traversée de localité, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles : 30 km/h)
- Stationnement longitudinal (plus fréquent en milieu urbain)
- Circulation de distribution périurbaine (véhicules particuliers et poids-lourds)

Les routes du réseau intervillage ont pour fonction de relier entre eux les quartiers et villages voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau primaire. Leurs caractéristiques sont :

- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (petit à moyen gabarit)
- Liaisons de type pénétrantes radiales et rocade d'évitement
- Définit les zones qui ne doivent pas être traversées par du trafic de transit
- Localisation des liaisons bus
- Vitesse de 50km/h (parfois 70km/h, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles 30 Km/h)
- Stationnement longitudinal
- Circulation intervillages (véhicules particuliers)
- Livraisons (poids-lourds)

Ce réseau est constitué à Rochefort par un réseau peu développé qui relie les villages les plus isolés aux autres villages.

Réseau local (en gris – fond de plan IGN)

Il est constitué de l'ensemble des voiries qui subissent un trafic de proximité et de faible débit. Leurs fonctions sont multiples :

- Assurer l'irrigation des quartiers et villages, à partir du réseau principal et secondaire en tant que collecteur
- Assurer la desserte fine des quartiers et villages, depuis le réseau collecteur en tant que voirie locale
- Assurer un rôle d'animation pour la vie du quartier
- Permettre des liaisons sans rôle important ni caractère de continuité (pas de trafic de transit)

En milieu dense, ce réseau comporte les caractéristiques suivantes :

- Maîtrise globale des vitesses : vitesse de 30km/h à 50km/h
- Très forte présence des fonctions riveraines
- Liaisons bus limitées aux axes bordés d'activités
- Modes de déplacements doux intégrés à la circulation, voire dominants
- Certains axes peuvent être exclusivement réservés aux piétons ou aux transports collectifs y compris aux carrefours avec des axes circulés.

- Stationnement longitudinal
- Circulation (véhicules particuliers) et livraisons (poids-lourds) essentiellement locales.

Le réseau de circulation local regroupe l'ensemble du restant des voiries carrossables de la commune.

Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) (en vert clair)

Le but de ce réseau régional est de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et cavaliers, là où la situation le permet.

Les itinéraires RAVeL se veulent des lieux de convivialité entre les différents usagers. Ce réseau emprunte des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées. Lorsque cela s'avère nécessaire, des itinéraires de liaisons peuvent être créés pour constituer un maillage entre les différentes parties d'un même tronçon.

La commune de Rochefort est traversée d'ouest en est par le RAVeL n°2 situé sur l'assiette de l'ancienne ligne n°150. Pour rappel, ce parcours du RAVeL2 mesure un peu plus de 100km et prend son départ à Mariembourg pour se terminer à Hoegaarden (et inversement). Une bifurcation existe depuis 1998 au départ de Dinant. Elle relie actuellement Houyet à Rochefort et à la gare de Jemelle.

Sentiers et chemins vicinaux (fond de plan IGN)

Il s'agit de chemins ou de sentiers publics inscrits à l'atlas des chemins vicinaux.

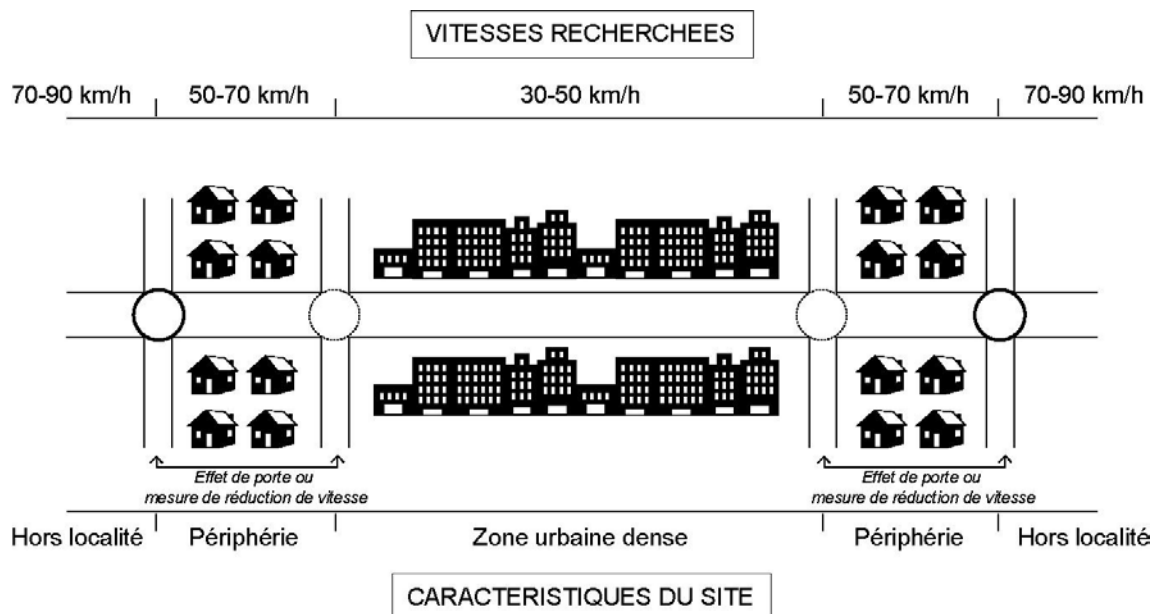
Le réseau de communications vicinales est constitué par les chemins et sentiers publics communaux qui sont nécessaires pour assurer les communications publiques, soit à l'intérieur d'une même commune, soit avec les communes voisines, et qui est soumis au régime de la Loi du 10 avril 1841.

MESURES D'AMENAGEMENTS POUR LA CIRCULATION MOTORISEE

La réflexion autour de la hiérarchie doit être accompagnée d'un catalogue de mesures afin de bien adapter le comportement routier à celle-ci, de canaliser et maîtriser les flux, de sécuriser les endroits dangereux et les écoles, de maîtriser les vitesses, de réguler et sécuriser certains carrefours à flux conflictuels importants (voir carte I.2).

Ainsi dans une bonne adaptation de la hiérarchie, il est important d'adapter les vitesses suivant le degré d'urbanisation de la zone traversée par des mesures de réduction de vitesse et/ou des effets de porte (giratoire, chicanes, plateaux, trottoirs traversant, ralentisseurs, rétrécissements de voiries, bandes sonores, revêtements, radars, etc.). Cela permet au conducteur par des moyens lisibles de réduction de vitesse d'adapter celle-ci en fonction de l'environnement urbain (voir par exemple le graphique ci-dessous).

Figure 1. Réseau Interurbain et périurbain : Adaptation de la hiérarchie par rapport au degré d'urbanisation



Notons que les aménagements indiqués sur la carte I.2 relatifs aux déplacements doux sont détaillés dans les chapitres concernés à ce type de mode de déplacement (voir section C.4).

Projet de tracé de délestage sud de Rochefort (trait pointillé rouge : carte I.2)

Dans le cadre des réflexions apportées sur la hiérarchie et les dysfonctionnements, la nécessité de réduire le trafic de transit dans le centre de Rochefort et des autres villages traversés par la N86 a été mise en évidence (voir les grandes tendances et dysfonctionnement ci-dessus).

En effet, cette masse de véhicules est totalement inadaptée au centre de Rochefort et sera, à l'avenir, très difficilement gérable sans l'aménagement du tracé de délestage prévu par le Ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.). Dans ce cadre, l'aménagement d'un tracé de délestage est une solution tout à fait adaptée.

Pour rappel, ce tracé part de la N911, en amont de la rue du Poteau, pour rejoindre le tracé du RAVeL sous la rue du Tige. Il coexiste ensuite avec le tracé du RAVeL jusqu'à la rue du Tunnel avant de rejoindre la N86 à l'est de la ville de Rochefort. Il pourra en outre (en option) être rejoint, depuis le sud, via la rue de l'Abattoir.

Afin d'améliorer la sécurité routière, le projet du M.E.T. prévoit la création d'un rond-point au croisement de la N911 et de cette voirie, ainsi qu'au sud, entre la N86 et la rue de l'Abattoir.

En empruntant l'ancienne voie de chemin de fer, à l'instar du RAVeL, ce tracé de délestage évite le centre de la ville, en passant en contrebas des autres voiries. Il permet en conséquence un gain de temps puisqu'il évite le centre ville et ses carrefours.

La dérivation des véhicules en transit permettra d'améliorer la tranquillité du centre tout en ne sacrifiant pas trop d'espace (**voir historique du projet du MET et détail ci-après**).

Effets de porte (doubles triangles encerclés bordeaux)

L'aménagement d'effets de porte plus marqués s'avère nécessaire aux entrées de la plupart des villages, afin d'obliger les conducteurs à réduire leur vitesse dans les zones urbanisées.

Les villages les plus touchés par l'usage d'une vitesse non adaptée sont ceux situés le long des routes fortement fréquentées telles que la N86 et la N929. Ceci se marque particulièrement dans les villages de Han-sur-Lesse et Jemelle et dans la ville de Rochefort.

Selon les services de police locaux, la N86 représente l'axe où est répertoriée la majeure partie des problèmes de vitesse. Les tronçons les plus touchés par cette problématique sont la rue de France (N86) à Rochefort et l'avenue de Ninove (N86) à Jemelle. Selon un contrôle effectué au cours du mois de février 2005, il a en effet été constaté que 40% des conducteurs dépassaient la limitation autorisée de 50km/h sur la rue de France et l'avenue de Ninove. Peu de conducteurs dépassaient cependant 70km/h.

Ces dépassements de la vitesse autorisée sont à mettre sur le compte d'un manque de perception des conducteurs face à leur arrivée en zone d'habitat. La voirie y est en effet souvent rectiligne et son gabarit ne subit pas de modification significative (rétrécissement) dans cette zone.

Le schéma de structure recommande donc l'usage d'effets de porte tels que le rétrécissement de la voirie, les chicanes, le rabaissement des éclairages en voirie, la modification du marquage au sol ou du revêtement, la mise en place de plateaux ou de tout autre obstacle visuel ou physique ayant un impact sur le conducteur et sa perception (ralentisseurs, rond-points, etc.). Il est à noter que les aménagements particulièrement contraignants tels que les plateaux et ralentisseurs ne sont à utiliser que sur le réseau communal. Le RGG et le RESI sont en effet parcourus par des convois exceptionnels qui supportent mal ce type d'aménagements.

Ceux-ci pourraient être mis en place aux endroits indiqués ci-dessous et illustrés sur la carte I.2.

- Aux entrées de Mont-Gauthier,
- Aux accès d'entrée des villages de Navaugle (du côté de la N949, rue du Doneu) et de Briquemont (du côté de la N911, rue de Ciergnon), de manière à encadrer l'alignement de villages situé sur cet axe,
- Aux entrées de Havrenne, rue du Petit Bois et rue de Humain,
- De part et d'autre du village de Villers-sur-Lesse,
- De part et d'autre des villages de Ave et Auffe,
- Au sud de Wavreille, sur la N899 (rue de Tellin), et sur la N803 avant le lotissement.
- Rue de l'Antenne à Lessive, à l'entrée de la zone d'habitat,
- Rue du Plan d'Eau à Eprave, en bordure de la zone d'habitat,
- A Rochefort, sur les N911, N949 et N803, en bordure de la zone d'habitat.

Mesures de réduction de vitesse (carrés bordeaux)

Hormis les effets de porte, plusieurs mesures de réductions de vitesse peuvent être mises en œuvre dans les centres villageois, par exemple en bordure de zones 30, et au niveau des carrefours et virages dangereux (accidents fréquents, voir la situation existante).

Les différents sites pouvant accueillir ces infrastructures sont repris ci-dessous et sur la carte I.2 :

- A Mont-Gauthier, sur la N929, à proximité du centre villageois (au niveau de l'église par exemple),
- A Villers-sur-Lesse, à l'intersection de la rue des Platanes et de la rue de la Wimbe,
- A Belvaux, à l'intersection des rues du Tchene et des Onais,
- A Lavaux-Sainte-Anne, rue de Focant, face au Château, et à l'intersection des rues de Focant et de la Baronne Lemonnier,
- A Genimont, rue de Genimont, de part et d'autre de la zone bâtie,
- A Lessive, rue de l'Antenne, en bordure de la zone bâtie, et à l'intersection des rues de la Digue et des Skassis,
- A Eprave, au croisement formé par les rue du Baty et de l'Aujoule, et rue de la Gare, en bordure de la zone d'habitat,
- A Wavreille, rue de Tellin (N899), en bordure de la zone bâtie, et aux intersections de la rue du Patronage et des rues du Calvaire et des Chalets,
- A Hamerenne, au niveau du carrefour formé par les rues de Hamerenne, du Berger et de Hierdeau, et au niveau du carrefour formé par la rue du Berger et la rue Gouverneur Gruslin,
- A Jemelle, à l'intersection de l'avenue de Ninove et de la route de Forrières et à l'intersection de l'avenue de Ninove et de la rue du Gerny.
- A Auffe, rue de Resteigne
- A Laloux, rue du Vachaux, à l'entrée de l'agglomération en venant de Frandeux, et rue Saint-Barthélémy, à la sortie de l'agglomération vers Briquemont.
- La seule voirie carrossable reliant Lessive à Villers-sur-Lesse est une route bétonnée, relativement étroite, empruntée par les usagers motorisés comme par les usagers lents (vélos, promeneurs, etc.). De par son étroitesse et les vitesses qui y sont pratiquées, cette voirie peut s'avérer dangereuse. Des aménagements devront y être implantés à Lessive et à Villers-sur-Lesse.

Les mesures de réduction de vitesse peuvent être de natures diverses : chicanes, plateaux, trottoirs traversants, ralentisseurs, coussins berlinois, rétrécissements de voiries, modification du revêtement, ronds-points, dévoiement, woonerf (allée secondaire) etc.

Pour rappel, les aménagements contraignants tel que les plateaux et ralentisseurs ne sont à utiliser que sur le réseau communal, notamment à cause du passage des convois exceptionnels.

D'autres mesures telles que la mise en place de bandes sonores (triangles bordeaux) peuvent aussi être envisagées. Le schéma de structure conseille leur utilisation aux quatre axes formant le carrefour entre la N911 et la N918, ainsi que sur la N86, entre Auffe et Han-sur-Lesse et au sortir de Han-sur-Lesse. Le passage de véhicules sur de telles structures étant générateur de bruit, leur utilisation est déconseillée en zone d'habitat.

Parmi ces mesures, il faut également compter l'utilisation de radars répressif mobile (un) et préventifs (au nombre de deux) dont l'efficacité a pu être démontrée notamment au sein de la commune de Rochefort.

Zone 30 (sigle 'zone 30' sur fond orange)

Hormis les abords des écoles qui doivent être sécurisés par des zones 30 (minimum 75m avant et après l'école) depuis le 1er septembre 2005⁴, plusieurs autres zones 30 ont été instaurées au sein de la commune. Il est à noter que les abords de quelques écoles ne sont pas mis en zones 30, notamment en raison d'un retard dans la fourniture de panneaux de signalisation. Outre la signalisation, des aménagements complémentaires visant à réduire la vitesse des automobilistes sont à prévoir aux abords de chacune de ces zones s'ils n'existent pas encore.

Par ailleurs, il semble opportun de mettre en zone 30 les voiries situées dans la partie centrale de la ville de Rochefort. Plusieurs raisons permettent de valider cette option : la proposition d'un tracé de délestage, la présence d'écoles, la fonction commerciale du centre, les traversées piétonnes peu sécurisées, l'existence de certaines rues fort étroites avec une visibilité réduite. Dans ce cadre, il faudra donc sécuriser les traversées piétonnes et prévoir des mesures de réduction de vitesse aux entrées de cette zone -où elles ne sont pas encore présentes- (voir mesures de réduction de vitesse et effets de porte). La mise en zone 30 de ce centre implique en outre l'interdiction pour les poids-lourds de circuler dans cette zone, à l'exception de ceux venant livrer des commerces localisés dans cette zone.

Cette mesure pourrait de même être appliquée à l'ensemble des centres villageois de la commune.

Sans étendre cette mesure à tous les villages, quelques zones 30 apparaissent indispensables à délimiter.

- A Han-sur-Lesse, sur la N86, entre la rue du Plan d'Eau et la rue de la Lesse,
- A Jemelle, sur la N86, entre la rue du Gerny et la rue de Forrières,
- A Rochefort, comme indiqué ci-dessus, le schéma de structure préconise la mise en zone 30 du centre. Trois sigles zones 30 délimitent la zone : rue de la Libération, entre la rue du Tige et la rue du Thiers ; rue de France, entre la rue Neuve et la rue sous le Château ; rue Jacquet, entre la rue Saint-Gervais et l'avenue des Tilleuls.

Sur la carte, ces zones sont indiquées pour des sigles 'zones 30' aux entrées et sorties de ces zones. La concrétisation de ces projets « zone 30 » relève avant tout de la compétence du MET pour les aménagements physiques.

⁴ Notons que cinq écoles sont encore à ce jour dépourvues d'une telle signalisation : à Havrenne (rue Saint-Antoine, à proximité du carrefour central du village), à Rochefort (rue de Navaugle & rue de Prehyr), à Villers-sur-Lesse (rue des Cailloux) et à Mont-Gauthier (rue des Grands Prés).

Régulation du carrefour par giratoire (rond bordaux)

Le schéma de structure propose d'aménager ou de réaménager plusieurs carrefours de Rochefort, par la mise en place de giratoires destinés, entre autres, à réguler les flux qui y transitent. Ces giratoires permettront en outre de constituer des effets de porte ou des ralentisseurs et contribuent donc à la sécurisation des usagers faibles.

Ci-après sont indiqués les différents carrefours que le schéma de structure suggère de (ré)aménager par la mise en place d'un giratoire :

- Le carrefour formé par la jonction des N949 et N911,
- Le carrefour formé par la rue France, la rue de Marche, l'avenue de Forest, la rue Jacquet et la rue de Beauregard,
- L'intersection du tracé de délestage avec la N911, en amont de la rue du Poteau,
- L'intersection de la N86 (rue de France) avec la rue de l'Abattoir (partie sud du tracé de délestage),
- L'intersection du tracé de délestage et de son axe d'accès sud passant par la rue de l'Abattoir.

Sécurisation de carrefours

Le schéma de structure recommande également de sécuriser les carrefours suivants :

- Carrefour formé par la N949 et la voirie traversant Forcée,
- Carrefour formé par les N911 et N918, notamment par la mise en place de tourne-à-gauche/droite sur la N911 et de bandes sonores de part et d'autre du carrefour,
- Carrefour formé par les N86 et N836,
- Carrefour formé par les N94 et N955 à Génimont,
- Carrefour formé par les N918 et la rue de la Famenne à Villers-sur-Lesse,
- Carrefour formé par les N949 et N86 à Rochefort,
- Carrefour formé par les N86 et N803 à Rochefort,
- Carrefour formé par la rue Neuve et la rue de France (N86) à Rochefort,
- Carrefour formé par le Chemin des Aujes et les rues Saint-Barthelemy et de Ciergnon à Briquemont,
- Carrefour formé par la rue de Haumont et les rues Saint-Barthelemy et du Vachaux à Laloux
- Carrefour formé par les rues du Petit Bois, de Serinchamps, de la Truquerie, de Humain et Saint-Antoine à Havrenne,
- Carrefour formé par la rue J. Lamotte et la rue des Chasseurs à Han-sur-Lesse.

Ces aménagements prévoient la mise en place de chicanes, plateaux, rétrécissements de voiries et/ou tourne à gauche et tourne à droite.

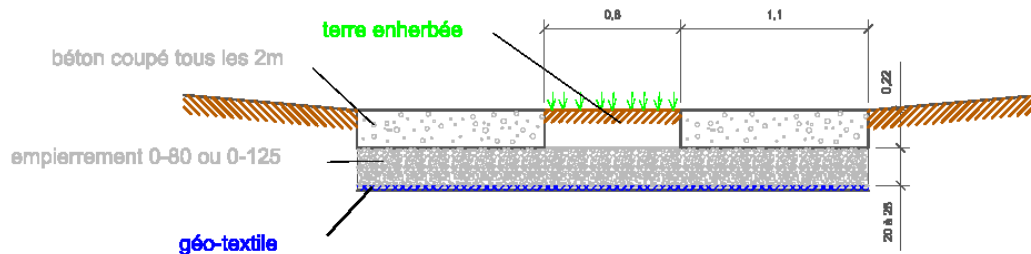
Création de tronçon bi-bande sur chemin de remembrement

(Ligne turquoise entre coupée d'une ligne noire)

La route de remembrement en béton reliant Rochefort à Eprave sert régulièrement de liaison entre ces deux entités alors qu'il existe une autre voirie de typologie plus adaptée, la route du Tige, en ce compris au niveau des vitesses qui y sont pratiquées. Il conviendrait donc, par l'application d'un changement de revêtement de type bi-bande, de décourager les conducteurs d'emprunter ce chemin de remembrement en tant que route de liaison.

Il s'agit d'un aménagement de voirie associant deux bandes bétonnées à une bande centrale enherbée, chacune de ces bandes étant large d'environ 1m. L'inversion des bandes peut également être envisageable ; dans ce cas, une bande bétonnée centrale est entourée de deux bandes en gravier, éventuellement enherbées. Ce type d'aménagement a pour objectif de dissuader le trafic de transit sur les chemins de remembrement. Il présente l'avantage de ne pas pénaliser les véhicules agricoles, les piétons et les cyclistes et de faire comprendre aux automobilistes qu'ils ne sont pas prioritaires. Cet aménagement peut n'être réalisé que sur les premières dizaines ou centaines de mètres et doit être combiné avec le panneau F99c (voir section 'Voirie à vocation agricole'). Ce type d'aménagement étant relativement récent, aucune information quant à la durabilité des matériaux constituant les différentes bandes n'est actuellement disponible.

Figure 2. Schéma de principe



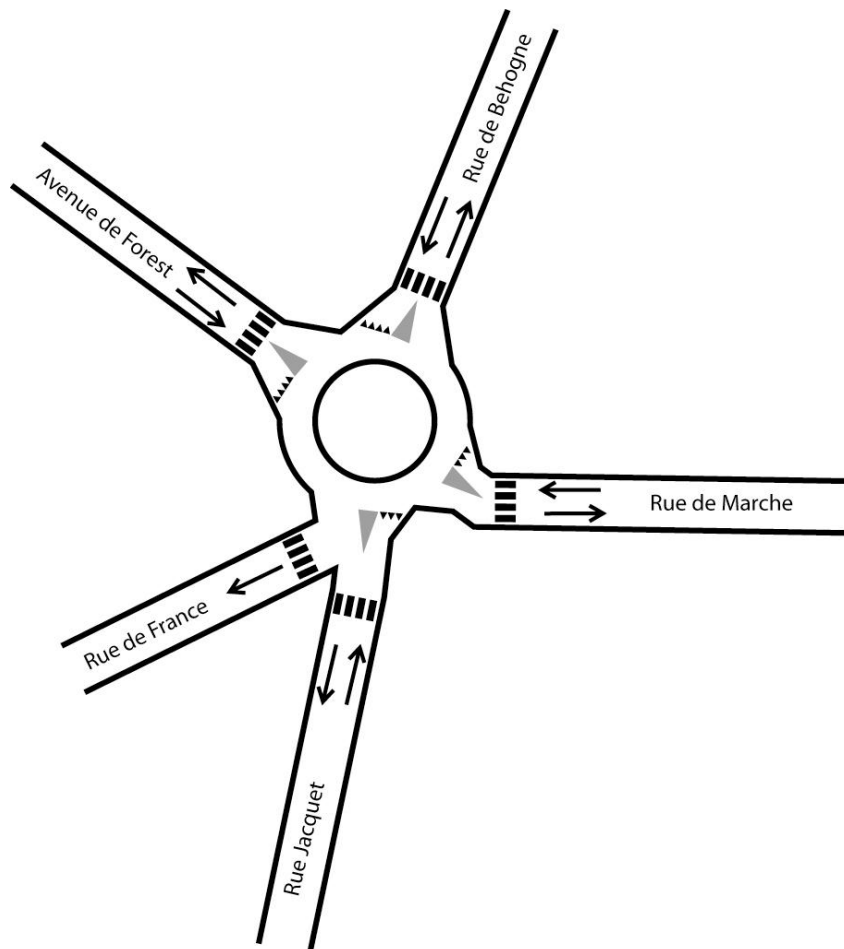
Source : Direction générale de l'agriculture (Région Wallonne)

Points particuliers du réseau à améliorer

Le schéma de structure suggère, en accord avec les services communaux, de réaménager les voiries suivantes :

- L'aménagement du centre ville de Rochefort devra être accompagné d'une nouvelle organisation du trafic sur les voiries communales (Forest, Alost, Tanneries, reine Astrid, Dewoin, Hableau)
- Le carrefour formé par la rue de France et la rue Neuve est un point conflictuel. La modification des sens de circulation par mise en sens unique de la rue Jacquet, sur le tronçon situé entre les rues Neuve et de France, et de la rue de France, sur le tronçon situé entre les rues Jacquet et Neuve, permettrait la création d'un 'rond-point' formé par les trois rues précitées. Cet aménagement permettrait de réduire considérablement les risques de conflit entre usagers à cet endroit.

Figure 3. Aménagement proposé en vue de l'amélioration du carrefour formé par les rues de France et Neuve

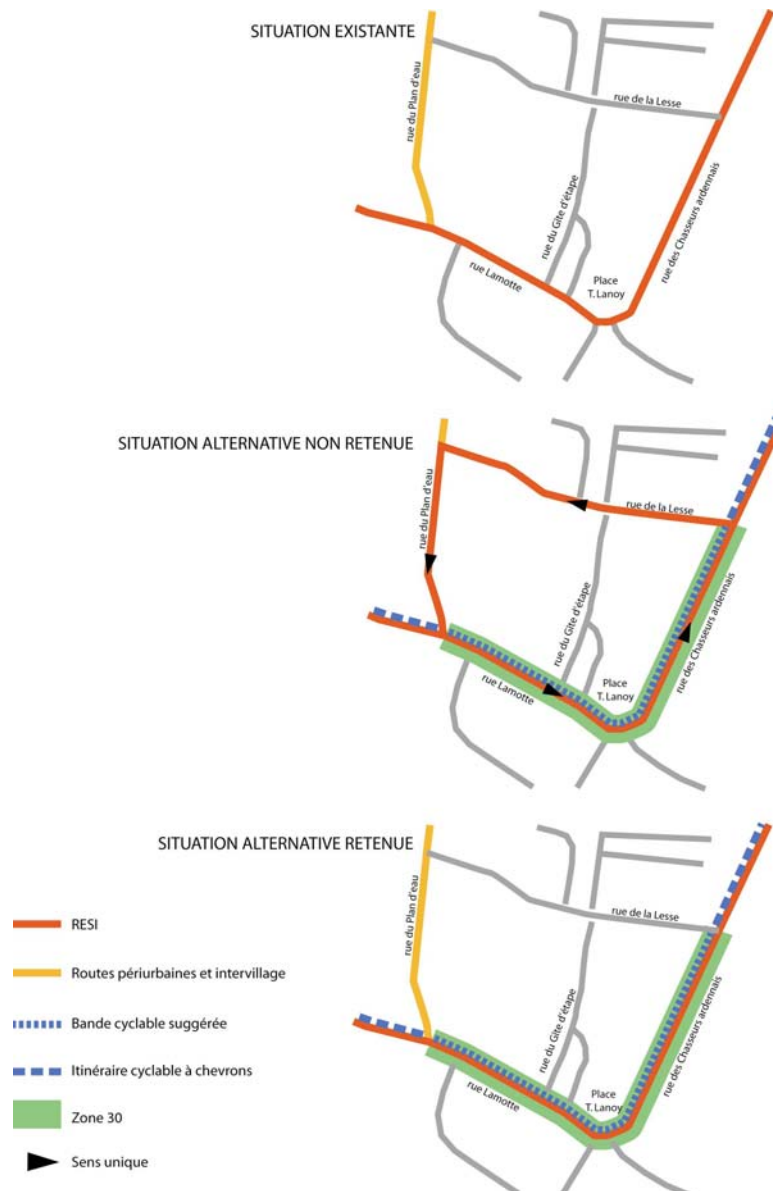


- Dans le cadre d'une analyse de la réorganisation des flux au centre de Han-sur-Lesse, le schéma de structure a envisagé de réorganiser la traversée du centre de Han-sur-Lesse par un système de sens unique. Ce système devait permettre de mieux maîtriser les flux importants transitant dans ce centre touristique, ainsi que de sécuriser et de

réserver plus d'espace public aux déplacements piétons et cyclistes à cet endroit stratégique. La boucle en sens unique décrite sur la carte ci-dessous devait permettre de bien remplir ces objectifs. Cependant, si d'un point de vue de l'organisation des flux, cet aménagement aurait été bien adapté, l'aménagement présente un inconvénient majeur : les courbes de braquages de poids lourds (40T) sont trop importantes pour permettre le passage sur les petites rues (rue de la Lesse et rue du Plan d'Eau) situées au nord de la boucle (voir la carte ci-dessous). Il faut également rappeler que des convois exceptionnels sont supposés passer sur la N86 (cf schéma page suivante).

Compte tenu du fait que la mise en sens unique de la N86 au niveau du centre de Han-sur-Lesse n'est pas possible, il faudra veiller à mieux sécuriser les traversées piétonnes dans cette zone par sa mise en zone 30 et prévoir l'utilisation de bandes cyclables suggérées qui permettent de contribuer à une réduction des vitesses pratiquées (voir chapitre relatif aux cyclistes).

Figure 4. Analyse de la circulation dans le centre de Han-sur-Lesse.



- La restauration de la N803 entre le lieu-dit 'Aux Rouges Pierres' et le lieu-dit 'Au Frêne' (restauration du revêtement de la voirie).
- La restauration du revêtement de la voirie à l'entrée ouest de Lavaux-Sainte-Anne
- A la gare de Jemelle, si cela s'avère opportun, un espace limité pourrait être consacré à un aménagement Kiss & Ride. Notons qu'aux abords des gares/arrêts, l'aménagement d'emplacements pour les cyclistes pourrait être envisagé.
- L'auteur du schéma de structure suggère encore de placer quelques panneaux de rappel 'zone 50 km/h' à l'entrée d'agglomérations.

Ainsi, les principaux emplacements relevés sont localisés :

- Aux entrées et sorties du village de Auffe,
- Sur la N949, à la limite de la zone d'habitat de Rochefort,
- Rue du Petit Bois, à la limite de la zone d'habitat de Havrenne.
- Enfin, il semble encore important de rappeler en divers endroits la limitation à 70km/h de certains axes comme :
 - Sur la N803, à l'est de Wavreille,
 - Sur la N94,
 - o de part et d'autre de la zone d'habitat de Genimont,
 - o de part et d'autre du carrefour formé avec la rue de Vignée,
 - o à proximité du prolongement de la rue de la Famenne,
 - o de part et d'autre du carrefour formé avec la N918
 - Sur la N911,
 - o de part et d'autre du carrefour formé avec la rue de Ciergnon,
 - o de part et d'autre du carrefour formé avec la rue de Jamblinne.

Ces aménagements prévoient tout un catalogue de mesures visant à améliorer la sécurité des usagers : restauration/modification du revêtement, rétrécissements/ élargissement de voiries, aménagement/révision de carrefours, mise en place de panneaux zones 50 et 70 (rappel), etc.

Voirie à vocation agricole

Afin de rendre les voiries à vocation agricole accueillantes aux cyclistes et piétons, une modernisation de leur revêtement (par exemple, revêtement hydrocarboné et couche d'enduisage ou béton) et une signalisation de type F99c, mais autorisant l'accès aux éventuels riverains, pourrait être envisagée sur nombre de ces chemins.

Figure 5. Panneau de signalisation F99c



Source : <http://www.signalisation.com/>

Depuis le 1er janvier 1994, les chemins de remembrement et autres voiries agricoles peuvent en effet être indiqués à l'entrée et à la sortie respectivement par les signaux F99c et F101c (signalisation de type RAVeL modifiée). La mise en place de cette signalisation implique que ces chemins sont réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers. Les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférentes peuvent cependant y circuler (art. 22 octies 1).

Le code précise que les piétons, cyclistes et cavaliers peuvent utiliser toute la largeur desdits chemins (ce qui n'empêche pas que l'on doit croiser à droite (art. 15.1); rouler à droite est donc une pratique prudente et de bon sens). Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les usagers motorisés, et particulièrement les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes, des utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes et des cavaliers (art. 22 octies 2).

Le problème de respect de la réglementation se pose néanmoins. Si des aménagements destinés à dissuader le trafic motorisé sont faits (de type coussin berlinois par exemple), il faut alors veiller à ce que ceux-ci ne pénalisent pas le trafic agricole et permettent le passage des cyclistes, cavaliers et attelages. On veillera, dans tous les cas, à ce que le trafic agricole reste prioritaire sur ces chemins.

STATIONNEMENT

Véhicules particuliers et cars touristiques

Lors de la saison touristique et des festivals, les flux de véhicules traversant la commune et la ville de Rochefort sont très importants.

Deux nouveaux parkings destinés à accueillir les touristes sont créés afin de répondre à cette importante demande saisonnière. Le premier est situé à Han-sur-Lesse, rue de la Lesse, près du terrain de football, et offre environ 70 places de parking. Le second est mis en place à l'entrée de Rochefort à proximité de la rue du Hableau et du rond-point, il peut accueillir près de 100 véhicules.

Afin de réduire les désagréments causés par les cars à proximité des lieux touristiques, ceux-ci seront encouragés à rejoindre lesdits parkings.

Dans un autre registre, les initiatives visant à développer des parkings de covoiturage tel que celui instauré sur la N94 à hauteur de l'échangeur n°22 de la E411 doivent être encouragées.

Poids-lourds

Comme cela a été évoqué lors du diagnostic, nombre de problèmes répertoriés au sein des centres villageois peuvent être mis en relation avec le stationnement en double file de véhicules lourds.

Ces nuisances découlent entre autres d'une mauvaise gestion des emplacements de livraison dans les quartiers commerçants, obligeant les poids lourds à stationner en double file. Or, les doubles files sont une des principales causes d'accidents, de pollution et de congestion des zones urbaines.

Afin de réduire ces nuisances, différentes solutions peuvent être apportées au système actuel. Quelques-unes d'entre-elles sont décrites ci-après. Notons que certaines de ces solutions peuvent s'avérer onéreuses et sont surtout appliquées dans des zones densément peuplées où les problèmes de stationnement en double file occasionnent des désagréments plus conséquents.

- Meilleure gestion des aires de livraisons, en les rendant par exemple plus visibles
 - Modification de la coloration et/ou de la texture du revêtement de l'aire de livraison (clinkers rouges, etc.),
 - Marquage au sol explicite,
 - Signalisation par des panneaux standardisés indiquant l'aire de livraison (Actuellement, près de 19 types de panneaux définissent les aires de livraison en Belgique, ce qui rend plus difficile l'identification de ces zones par les autres utilisateurs de la voirie),
 - Gestion manuelle des zones de livraisons. Ce système consiste en la mise en place, au niveau des emplacements, de bornes bloquées par un cadenas à code. Les

commerçants liés à cet emplacement ont connaissance du code qu'ils délivrent au camionneur sur demande. Un système de cadenas à clé est aussi envisageable mais plus contraignant. En effet, seul le commerçant situé le plus près de la zone de livraison possède la clé et est responsable de la gestion de cet emplacement.

- Gestion électronique des zones de livraisons. Ce système est similaire à celui qui précède. Il consiste en la mise en place, au niveau des emplacements, de bornes qui s'abaissent électroniquement suite à la composition d'un code numérique. Ce code peut être composé à l'aide d'un GSM ou auprès d'un dispositif implanté sur le trottoir ou chez le commerçant,
 - Gestion électronique à distance des emplacements. Le conducteur peut consulter, à l'aide d'un GPS, la disponibilité d'un emplacement de livraison avant de pénétrer dans la zone commerçante. Si la zone est occupée par un autre camion, il attend sur un parking situé en dehors de la zone congestionnée. Ce système peut être mis en place lorsque plusieurs commerçants se partagent un même emplacement et qu'il est certain que ces emplacements ne sont utilisés que pour les livraisons,
 - Gestion des emplacements de parkings des quartiers commerçants par des stewards ou des sociétés de gardiennage privées. Ceux-ci sont en charge de la prévention et/ou de la verbalisation des usagers ne respectant pas les emplacements définis pour les livraisons.
- Restriction d'accès pour les poids lourds,
 - Mise en place de fenêtres horaires. Par exemple, cette mesure peut consister en une interdiction pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de circuler dans la commune durant les heures de pointe. Ces fenêtres horaires doivent être définies en fonction des conditions de circulation de la commune (ex : autorisation de circuler entre 6h et 7h30). Des parkings d'attente pourraient également être créés aux pourtours des villages afin de permettre aux chauffeurs d'attendre l'heure autorisée,
 - Limitation d'accès basée sur la taille (longueur, largeur, hauteur) ou sur le poids d'un véhicule,

Il s'agit dans ce cas de définir les critères en tentant de maximiser les avantages et de limiter les inconvénients. De petits véhicules se faufilent mieux dans la circulation et sont, à titre individuel, moins polluants mais il en faut plus que de grands camions pour approvisionner les commerces. Cet aspect dépend encore de la taille des commerces. Lors de la mise en place d'aménagements visant à assurer le respect de la limitation en vigueur, il faut également veiller à ce que ces aménagements n'entravent pas la progression des véhicules de secours.
 - Limitation du temps d'attente et de circulation sur le territoire de la commune ou dans les centres villageois. Cette surveillance nécessite la mise en place d'un dispositif de contrôle (caméras) au sein des villages ou le passage fréquent de stewards. Ceci implique la mise en place d'une cellule de contrôle et l'engagement de personnel supplémentaire,

Différents aménagements peuvent encore être mis en place dans les voiries locales et interquartiers afin de les protéger des trafics de marchandises non adaptés sur ce type de voiries.

- Mise en place de sens uniques ou de sens uniques limités,
- Mise en place d'empiètement des trottoirs sur la route, au niveau des carrefours. Ces aménagements rendent les tournants difficiles pour les longs véhicules et découragent les conducteurs de passer par ces itinéraires,
- Mises en place de casses-vitesse : dos d'âne, bacs à fleurs décoratifs obligeant les conducteurs à effectuer un slalom entre les obstacles, etc.

- Mise en place d'une signalisation claire et sans équivoque à l'entrée de zones (zone 30, zone interdisant l'accès à certaines catégories de véhicules, etc.).

Ces mesures et aménagements peuvent être cumulés en fonction des besoins et moyens de la commune.

Dans tous les cas, il importe, lors de la mise en place de certains dispositifs, de veiller à ne pas entraver la progression des véhicules de secours, notamment lors de l'aménagement de certaines voiries et carrefours.

3.2. TRANSPORTS EN COMMUN

AMELIORATION DE LA QUALITE DU SERVICE FERROVIAIRE

L'unique voie ferrée desservant la commune de Rochefort, en la gare de Jemelle, est la ligne L162. Elle relie Namur à Luxembourg et se prolonge au nord par la ligne 161 rejoignant Bruxelles. Cet axe constitue l'un des maillons les plus importants du réseau de transport ferroviaire belge et européen.

Aucune modification de l'offre n'est actuellement prévue par la SNCB sur cette ligne.

Signalons cependant que, dans la situation actuelle, l'augmentation considérable du prix des sources énergétiques d'origine pétrolière pourrait contribuer à accroître la demande sur les lignes de transport en commun. Une amélioration de l'offre notamment en termes d'horaire et/ou de fréquence, ainsi que de l'attractivité de la gare de Jemelle pourrait constituer une piste de réflexion intéressante.

Un autre projet est notamment, actuellement, en cours d'étude auprès de la SNCB : le projet EuroCap-Rail. Ce projet vise la création d'une ligne rapide entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Cette ligne pourrait être par la suite prolongée vers d'autres villes plus éloignées.

AMELIORATION DU RESEAU TEC

Actuellement, huit lignes de bus desservent la commune. Ces lignes montrent des fréquences très variables en fonction, entre autres, de la densité de population des localités desservies. L'offre globale sur l'ensemble du territoire communal s'avère cependant relativement bien adaptée à la clientèle scolaire qu'elle dessert mais s'avère très limitée durant le week-end et en dehors des heures de pointe. Il en résulte de grosses difficultés de déplacement en dehors des heures de pointe pour la majeure partie des habitants de la commune.

Afin d'assurer la mobilité et l'accessibilité d'un public plus large et dans un esprit de mobilité durable, il importerait, par exemple dans le cadre d'un plan communal de mobilité, d'envisager une restructuration plus ou moins profonde du service existant, tout en valorisant les services qui disposent déjà d'une clientèle fidèle.

Quelques pistes de réflexion peuvent cependant être formulées.

Amélioration générale des capacités, des fréquences et des correspondances

Afin de répondre, entre autres, à la demande croissante en déplacements, les TEC devront veiller à :

- Offrir un meilleur confort aux usagers de bus surchargés aux heures de pointe (horaires scolaires notamment)
- Redéfinir certains horaires de passage, afin de limiter les discordances existant parfois entre les horaires pratiqués et souhaités.
- Augmenter l'amplitude de services, notamment durant les heures creuses et les week-ends.

Des actions de marketing devront également être organisées afin de soutenir, par exemple, les nouveaux services.

Amélioration générale de l'intermodalité

L'intermodalité est une logique importante à mettre en place pour accroître la compétitivité (par rapport à la voiture personnelle) et l'efficacité des transports en commun.

Comme cela a déjà été indiqué précédemment, plusieurs nœuds intermodaux potentiels apparaissent dans la zone d'étude. A ces endroits peuvent être développées diverses infrastructures d'accueil favorables à une intermodalité efficace.

Différentes infrastructures d'accueil pourraient être envisagées en ces points :

- Les arrêts de bus doivent idéalement disposer d'un abri protégeant des intempéries, de sièges/bancs (attente) ainsi que des horaires lisibles et à jour.
- En gare/halte, les quais doivent être sûrs (e.a. revêtement antidérapant), disposer d'abris et de sièges/bancs, ainsi que des horaires à jour.
- Mise en place de parkings vélo légers en gare et halte et de façon facultative aux arrêts des bus.
- Mise en place de Park & Ride et, si l'espace est suffisant, aménagement Kiss & Ride au point d'arrêt de la SNCB.

Amélioration de la vitesse commerciale

De manière générale, diverses mesures permettent d'améliorer la vitesse commerciale moyenne des bus. Elles ont pour résultats une diminution sensible du temps de parcours. Le service, ainsi amélioré, pourrait dès lors attirer davantage d'usagers.

Les points critiques de la majeure partie des lignes de bus traversant la commune se situent au niveau du centre ville de Rochefort. De nombreuses lignes de bus passent en effet par ce centre. Or, les flux de véhicules motorisés (trafic de transit et local) y sont importants. Il en résulte par moment d'importantes pertes de temps.

La mise en place du tracé de délestage sud de la ville, cumulée à divers aménagements du centre ville pourrait contribuer à réduire le trafic de transit, ce qui aurait pour conséquence d'améliorer la vitesse commerciale de ces lignes.

DEVELOPPEMENT D'INITIATIVES PROPRES A LA COMMUNE

Réflexion sur la création de trois lignes locales de transport en commun organisées par la commune

Afin d'améliorer la qualité du transport en commun rochefortois, le schéma de structure propose la mise en place de lignes régulières basées sur la mise en circulation de petits véhicules communaux conduits par des bénévoles. Cette réflexion n'engage cependant en rien la commune. L'objectif ici poursuivi est notamment d'estimer le coût d'une offre de bus communale complémentaire à l'offre des TEC existante. Dans le cadre de cette réflexion, le schéma de structure suggère la mise en place de trois lignes locales régulières de transport en commun (lignes en boucle). Celles-ci seraient gérées par la commune. A cette fin, trois véhicules (camionnettes de 9 places) seraient mis en circulation ; chacun d'eux effectuant l'un des parcours définis par l'auteur de projet du schéma de structure.

Ce système serait fonctionnel durant les jours ouvrables et permettrait d'accroître très nettement l'offre de transport actuelle de la commune. Les conducteurs seraient choisis parmi les chômeurs et les volontaires habitant la commune.

Afin de couvrir partiellement les frais annexes à la mise en place d'un tel système (énergie, amortissement des véhicules, etc.), une participation aux frais de 1,30€ serait demandée par usager, et ce quelle que soit la demande de trajet souhaitée (prix forfaitaire). Ces trois tracés, d'une longueur moyenne de 33 km, sont définis sur la carte illustrée à la page suivante et ci-dessous.

- La ligne 1 (~32,4 km) desservirait les villages de : Jemelle – Rochefort – Han-sur-Lesse – Auffe – Ave-et-Auffe – Auffe – Belvaux – Wavreille – Hamerenne – Rochefort – Jemelle,
- La ligne 2 (~33,1 km) desservirait les centres de : Rochefort – Eprave – Lessive – Genimont – Lavaux-Sainte-Anne – Genimont – Villers-sur-Lesse – Jamblinne – Briquemont – Laloux – Frandeux – Rochefort,
- La ligne 3 (~33,6 km) desservirait enfin les centres de : Rochefort – Havrenne – Buissonville – Forcée – Mont-Gauthier – Forcée – Navaugle – Laloux – Frandeux – Rochefort.

La vitesse commerciale des lignes (en prévoyant un temps de pause pour le chauffeur d'environ 6 minutes entre deux trajets et de réserve possible en cas de retard) sera d'environ 36 km/h, ce qui semble réaliste considérant que chaque minibus est susceptible de s'arrêter en une dizaine d'arrêts par heure.

Toutes les lignes devront en outre être synchronisées et aboutiront Place Roi Albert 1er.

Si un tel système est mis en place, un horaire sera établi pour chaque ligne et distribué aux habitants de la commune, la période de fonctionnement sera de 9h par jour en semaine, par exemple de 8h à 12h et de 13h30 à 18h30. Considérant qu'il s'agit d'un service fonctionnant avec des volontaires, il paraît plus réaliste que les lignes circulent seulement les jours ouvrables. Le schéma de structure prévoit actuellement que chaque arrêt déterminé sur ces lignes soit desservi toutes les heures, durant les heures ouvrables. Chaque ligne aura environ une dizaine d'arrêts.

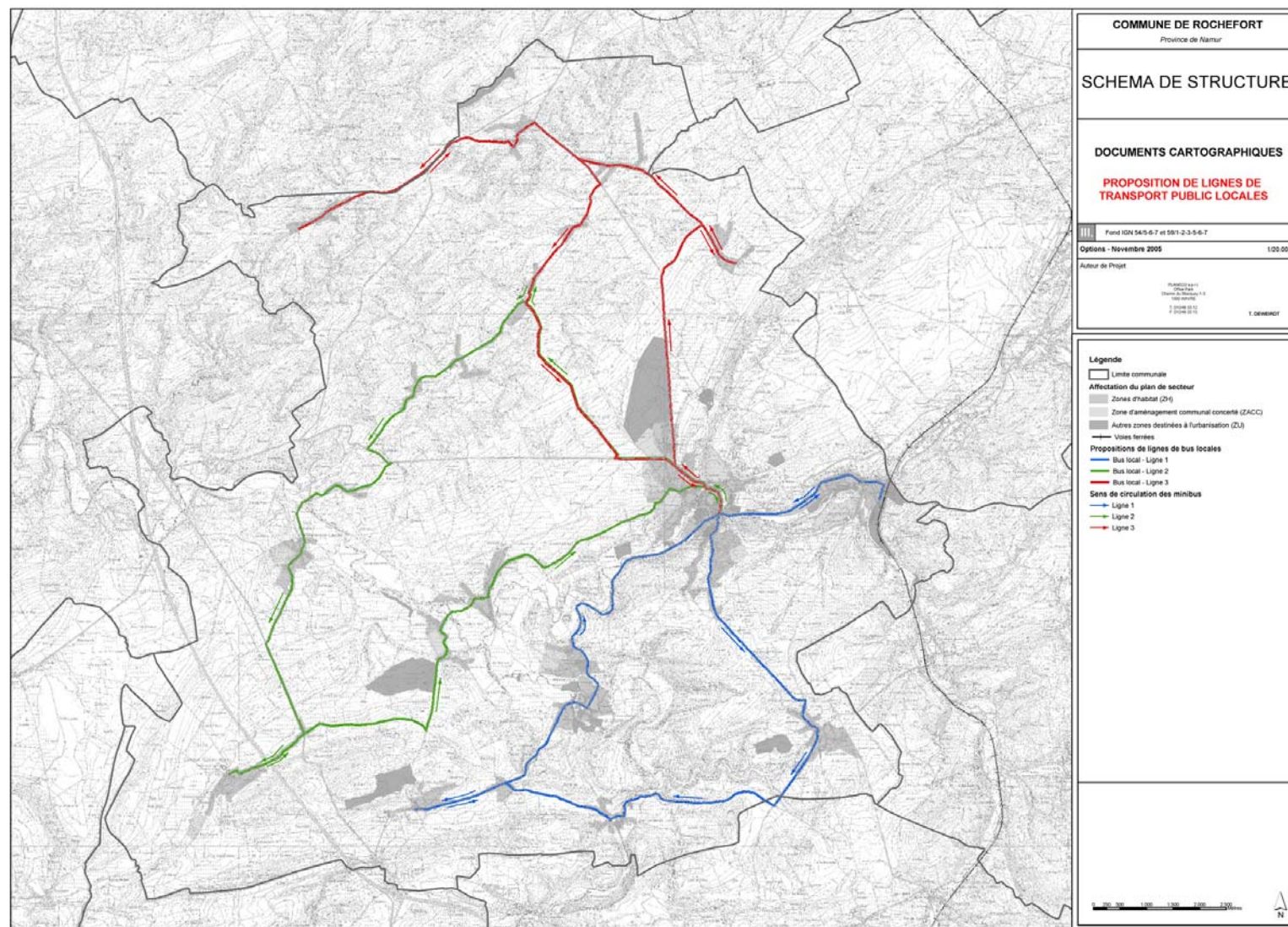
L'efficacité du système et la fréquentation des lignes montreront s'il est possible d'améliorer encore le système (par exemple exploiter les lignes en doubles sens au lieu de l'actuel sens unique).

Estimation des coûts

Ce système pourrait générer une moyenne de sept personnes transportées par véhicule/heure. Au total les recettes sur une année peuvent être estimées à environ 59.000 euros (+/- 240 jours ouvrables à 1,30 euro par voyage). L'auteur de projet estime le coût d'exploitation des véhicules à 35 cents par kilomètre, soit au total pour les trois minibus : 891 Km et 311,85 euros par jour, ce qui donne des coûts d'exploitation sur une année de 74.844 euros. De ce montant global, il faut décompter la participation de 1,30 euros par personne transportée. La contribution financière de la commune pour l'exploitation serait donc limitée à environ 16.000 euros par an. Il faut ajouter à ces montants un investissement initial de trois camionnettes (soit environ 20.000 euros à l'état neuf ou +/- la moitié pour un véhicule de seconde main).

Une demande de subsides permettant de limiter les frais encourus par la commune pourrait en outre être effectuée auprès de la DGA, dans le cadre du PCDR de Rochefort. En effet, un projet d'arrêté visant à subsidier des biens corporels et/ou incorporels dans le cadre de PCDR est actuellement en discussion à la Région wallonne. Celui-ci permettrait l'octroi de subsides pour la mise en œuvre de biens immobiliers mais aussi, peut-être, de véhicules, pour autant qu'un protocole et un mode de gestion clairs soient rédigés par la commune et transmis à l'administration compétente. L'utilisation de ces véhicules ne pourra en outre pas rentrer en concurrence avec les projets des TEC, également subsidiés par la Région Wallonne.

Figure 6. Propositions de parcours pour les trois lignes locales de transport en commun organisées par la commune



Afin de répondre aux demandes spécifiques de la population âgée, le schéma de structure suggère de maintenir, au moins pour partie, le système actuel dit de la 'Mobilité Rochefortoise'. Celui-ci permet en effet aux personnes âgées de plus de 65 ans de se déplacer gratuitement dans la commune et ses environs, par exemple vers les hôpitaux et centres de santé de la région, non desservis par les lignes proposées ci-dessus. Un autre service spécifiquement destiné aux PMR, le service 105, a également été développé par la Croix Rouge.

Mobilité Rochefortoise ASBL

Ce service, développé grâce aux fonds récoltés pour les œuvres du Bourgmestre François Bellot et les élus de son groupe, tend à offrir un service de transport gratuit à toutes les personnes de plus de 65 ans de l'entité rochefortoise ne disposant plus ou pas de véhicule pour se déplacer ou qui, pour des raisons médicales, ne peuvent plus prendre le volant.

Ce service permet donc aux personnes concernées d'effectuer diverses démarches, que ce soit pour des raisons essentiellement médicales, familiales, administratives ou tout simplement pour convenances personnelles. Les courses sont limitées au territoire de l'ensemble de l'entité rochefortoise, ainsi que les trajets vers les hôpitaux de Marche et de Dinant et les homes pour personnes âgées de Chanly, Tellin, Wanlin et Marche.

La réservation s'effectue par téléphone, minimum 24 heures avant le déplacement. Le parcours du véhicule (voiture particulière) est effectué en fonction des demandes et de la chronologie des appels.

Les personnes sont prises à domicile et reconduites chez elles en accordant la priorité aux premières courses demandées dans l'ordre chronologique. Les personnes moins valides sont, dans la mesure des possibilités, aidées et accompagnées dans tous leurs déplacements.

L'objectif des fondateurs de l'ASBL est ainsi de permettre à tous les citoyens de rester le plus longtemps chez eux, sans souffrir de l'isolement.

La souplesse du service répond à une demande importante de mobilité dans les zones rurales où les transports en commun sont relativement inadaptés aux nécessités et aux besoins des habitants.

La gratuité du service est assurée grâce aux nombreux bénévoles mobilisés autour de ce service rendu aux aînés de la commune. Parmi ceux-ci, on compte cinq chauffeurs principaux et cinq suppléants qui consacrent chacun un jour par semaine à conduire et aider les personnes bénéficiant de ce service et cinq réceptionnistes qui se relaient pour accueillir et enregistrer les réservations des courses.

Au terme des deux premières années de mise en service du système, ce service enregistre un bilan positif, la demande et les marques de sympathie et de remerciements des personnes aidées tendant à croître.

Nombre de courses	2003 (1 ^e course le 2/07)	2004
Visite médicale, hôpital ou conjoint hospitalisé / home	105	374
Courses diverses : démarches administratives, courses	39	184
Total	144	658
Nombres de personnes concernées	54	128
Nombre de km parcourus	10.300	34.200

Autre système disponible dans la commune

Un autre système de transport à la demande est également organisé par des bénévoles de la commune qui mettent leur voiture à disposition des personnes sans véhicule ou éprouvant des difficultés à se déplacer. Seule une participation financière aux frais d'essence/diesel est demandée. Ce système est organisé par quartier, entre voisins.

3.3. MODES DE DEPLACEMENT DOUX

CYCLISTES

Actuellement, la ville de Rochefort dispose de peu d'infrastructures cyclables. En effet, seules quatre pistes cyclables, gérées par le MET, existent actuellement au sein de la commune (ligne hachurée bleu foncé). Leur état est relativement bon mais elles nécessitent d'être nettoyées.

- La première relie Rochefort à Jemelle via la N86. .
- La seconde jouxte la N949, depuis la limite communale jusqu'à hauteur du lieu-dit St-Rémy,
- La troisième longe la N86, à hauteur du lieu-dit 'Tier de Maulin' jusqu'à hauteur du Domaine des Masures,
- La quatrième longe la N86, à hauteur des lieux-dits Les Grignaux et de Herimont.

Un tracé RAVeL (RAVeL n°2) est également défini sur le territoire communal. Pour rappel, ce parcours du RAVeL 2 relie Houyet à Rochefort / Jemelle (gare SNCB) par l'ancienne ligne 150.

La carte I.2 présente, outre les mesures d'aménagement proposées ci-dessus, les itinéraires et/ou les aménagements relatifs aux déplacements doux. Elle reprend en effet outre les pistes cyclables existantes, des aménagements communaux pouvant être mis en place en vue de favoriser et de sécuriser les déplacements des cyclistes. Cette carte reprend également le tronçon du réseau RAVeL.

L'un des principaux objectifs poursuivis par la ville et ses habitants en matière de mobilité et plus particulièrement en matière de déplacements doux vise donc à permettre et à encourager les déplacements à vélo à travers la commune et ses voisines sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

Il importe donc de définir un maillage complet, sécurisé et confortable, sur l'ensemble du territoire communal ; celui-ci se prolongeant idéalement dans les communes voisines. Il dessert entre autres les principaux pôles générateurs de déplacements et relie entre eux les tronçons de pistes existants.

Deux types de réseaux sont susceptibles d'accueillir ce maillage :

- Les voies régionales, pour lesquelles des schémas directeurs cyclables ont été élaborés par la direction territoriale du MET.
- Les voiries communales, qui sont le support de la circulation locale, et où passera la majorité du réseau cyclable utilitaire, et les sentiers et chemins de remembrement, qui ont plus pour vocation de recevoir des itinéraires de loisirs/promenades, mais qui couvrent également des itinéraires utilitaires vu les liaisons intervillages qu'ils offrent.

Comme indiqué ci-dessus, ces réseaux sont décrits sur la carte I.2 (carte au 1/20.000).

Définition des réseaux cyclables et mesures d'aménagement spécifiques à ces réseaux

Réseau cyclable régional

La direction des routes du MET D143 a élaboré un schéma directeur cyclable, qui définit des itinéraires pour lesquels des aménagements de types différents sont nécessaires pour permettre aux cyclistes d'y circuler dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisants.

Ces itinéraires sont repris sur la carte I.2 annexée au présent rapport. Dans le cas présent, il s'agit de pistes marquées au sol, non protégées dont quatre tronçons ont été identifiés en dehors des agglomérations de Rochefort (cf. section précédente).

Hormis la traversée des zones agglomérées, telle que celle des centres des villages, le schéma de structure recommande, lors de l'aménagement de ce type de pistes cyclables de préférer le type séparatif (piste D7 ou D9)⁵. Celui-ci procure davantage de sécurité aux cyclistes dans les sections courantes. Les pistes cyclables marquées ne sont cependant pas proscrites.

Sur les voiries régionales, en dehors des zones urbanisées, le schéma de structure suggère l'amélioration et/ou la prolongation des pistes cyclables suivantes (ligne hachurée bleu clair) :

- La piste cyclable localisée entre Rochefort et Jemelle pourrait être davantage sécurisée, par exemple par l'utilisation d'une piste bidirectionnelle du côté de la voirie opposé aux commerces, réduisant ainsi les risques d'accidents avec les usagers motorisés désireux de se rendre dans ces commerces.
- La piste cyclable⁶ existante longeant la N949 pourrait être prolongée jusqu'à la zone d'habitat de Rochefort.
- D'une manière générale, un nettoyage régulier des pistes précitées (et pas seulement de la voirie) devrait être effectué, afin de garantir plus de confort pour les usagers faibles. La sécurisation de ces pistes par des obstacles physiques pourrait également être envisagée.

Les pistes cyclables existantes ne peuvent constituer à elles seules un réseau puisqu'elles sont réparties par petits tronçons au travers de la commune. Elles ne pénètrent de plus dans aucun cas dans les zones d'habitat. Afin d'étendre le maillage, tout en respectant la réglementation en vigueur, le schéma de structure suggère la création et/ou le prolongement de plusieurs de ces tronçons par la mise en place de :

- Bandes cyclables suggérées, au sein des zones 30 délimitées dans Jemelle, Rochefort et Han-sur-Lesse,
- Itinéraires cyclables à chevrons,
 - Le long de la N86, entre Han-sur-Lesse (au-delà de la piste cyclable existante), Hamerenne et le RAVeL. Notons que ce tracé emprunte des voiries communales dans Hamerenne (voir carte des mesures d'aménagement).

⁵ Piste D7 : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et d'une largeur minimum de 1,50m (2,50m si bidirectionnelle)

Piste D9 : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons, avec une largeur minimum de 1,50m pour les cyclistes et 1,20m pour les piétons

⁶ Pour rappel : largeur minimale : 1,10m – largeur recommandée : 1,50m

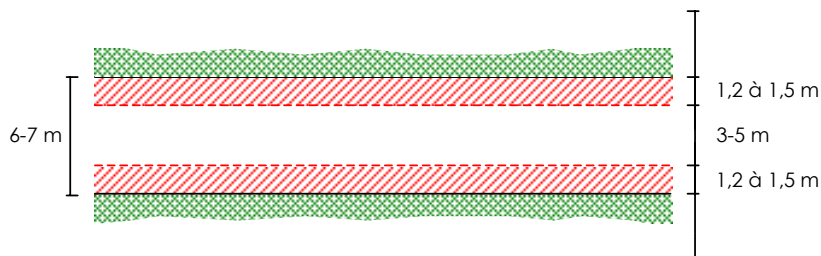
- Le long de la N86, entre les deux tronçons existants de piste cyclable encadrant Han-sur-Lesse, avec une interruption au sein de la zone 30 (bande cyclable suggérée)
- Le long de la N86, à Jemelle, entre la piste cyclable existante et la zone 30 (bande cyclable suggérée)
- Le long de la N86, à Rochefort, entre la piste cyclable existante et la zone 30 (bande cyclable suggérée)
- Le long de la N949, au sein de la zone d'habitat, entre la piste cyclable à créer et la zone 30 (bande cyclable suggérée)
- Le long de la N911, entre la limite de la zone d'habitat et la zone 30 (bande cyclable suggérée)

Bande cyclable suggérée (double rangée de points bleus)

Une bande de couleur et/ou en matériaux de revêtement contrastés⁷ est aménagée de chaque côté de la chaussée, divisant la chaussée en bande centrale de +/- 3,5m, longée de deux bandes latérales de couleurs de +/- 1,5m. Ce type d'aménagement permet en effet d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes sur la chaussée, sans entraver les possibilités de croisement entre véhicules qui peuvent dans ces circonstances rouler sur les bandes latérales. Les bandes cyclables suggérées invitent les cyclistes à prendre complètement leur place sur la chaussée. Elles font partie intégrante de la chaussée et ne peuvent jamais être considérées comme un succédané de piste cyclable.

La mise en place de bandes cyclables suggérées permet de rétrécir visuellement la chaussée existante, avec pour effet de modérer la vitesse du trafic automobile. Les automobilistes rencontrant ce type d'aménagement sont en effet incités à rouler au milieu de la chaussée, offrant un espace aux cyclistes en bordure de voirie.

Figure 7. Schéma type d'un aménagement de bandes cyclables suggérées

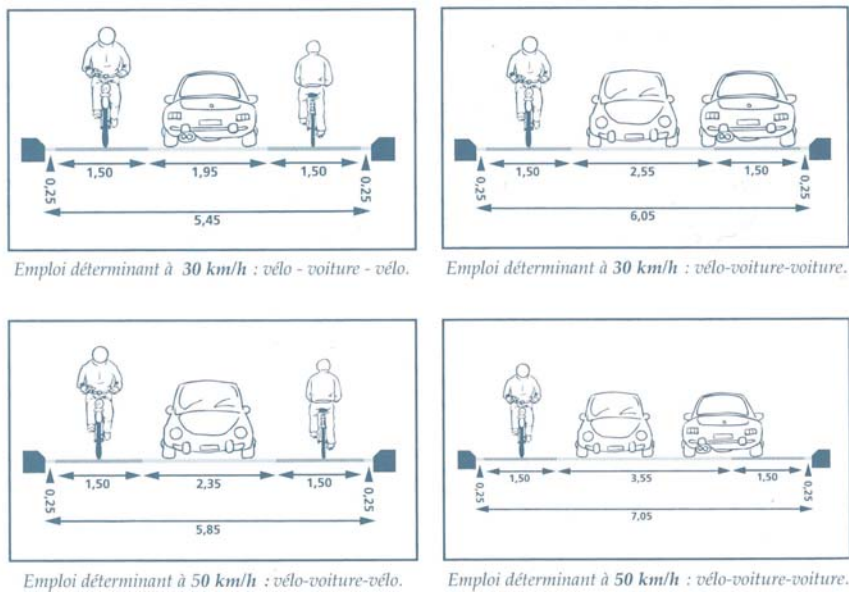


Une récente étude, menée à l'initiative de l'IBSR, a conduit aux recommandations suivantes :

- L'agglomération, avec des projets de vitesse de 30 et 50km/h, est le domaine d'application indiqué pour les bandes cyclables suggérées.
- Les bandes cyclables suggérées doivent être suffisamment larges ; une largeur de 1,50m est indiquée compte tenu de la distance que les voitures doivent conserver par rapport aux cyclistes. La largeur minimale de ces bandes cyclables suggérées est de 1,20m.
- Les dimensions des bandes cyclables suggérées sont liées à l'usage souhaité de la chaussée, qui est déterminant, et à l'espace disponible. Afin de garantir une mixité suffisante et d'éviter des effets indésirables lors de l'application de profils larges, on part du principe que c'est l'usage souhaité qui est déterminant : vélo-voiture-vélo ou vélo-voiture-voiture. On peut ainsi par exemple observer les profils suivants :

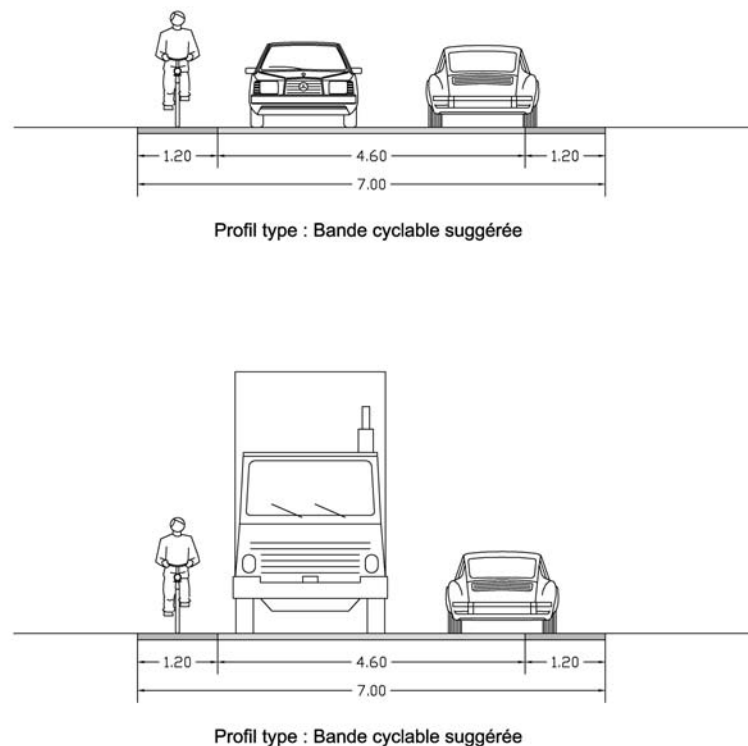
⁷ Asphalte avec un schlammage rouge, du béton rouge, des pavés de béton rouges. Il peut être envisagé de reproduire au sol, à intervalle régulier, un symbole vélo sur la bande, afin de davantage faire ressortir celle-ci dans l'obscurité.

Figure 8. Profils type de voiries



Source : 'Aménagements cyclables : Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes', IBSR, 1996

Figure 9. Profils de voiries applicables à Rochefort (au centre de Rochefort, Jemelle, Han-sur-Lesse)



Le stationnement des véhicules sur une bande cyclable suggérée la rend inutilisable, et ne peut donc être toléré. Par contre, l'arrêt pour charger ou décharger peut être localement autorisé à certains moments de la journée.

On notera encore que ce type d'aménagement est surtout efficace sur des routes à trafic local de moins de 2.500evp/j.

Ce type d'aménagement a été mis en place de manière systématique dans de nombreuses localités en Hollande, où il a été prouvé qu'il avait un net impact sur la vitesse des conducteurs motorisés et sur l'intérêt que portent les conducteurs aux cyclistes. Il y est aussi souvent associé à une limitation de vitesse à 30km/h (Zone 30). Ce type d'aménagement bien qu'étant relativement peu utilisé en Belgique connaît néanmoins un succès grandissant par exemple en Région bruxelloise et à Céroux-Mousty.

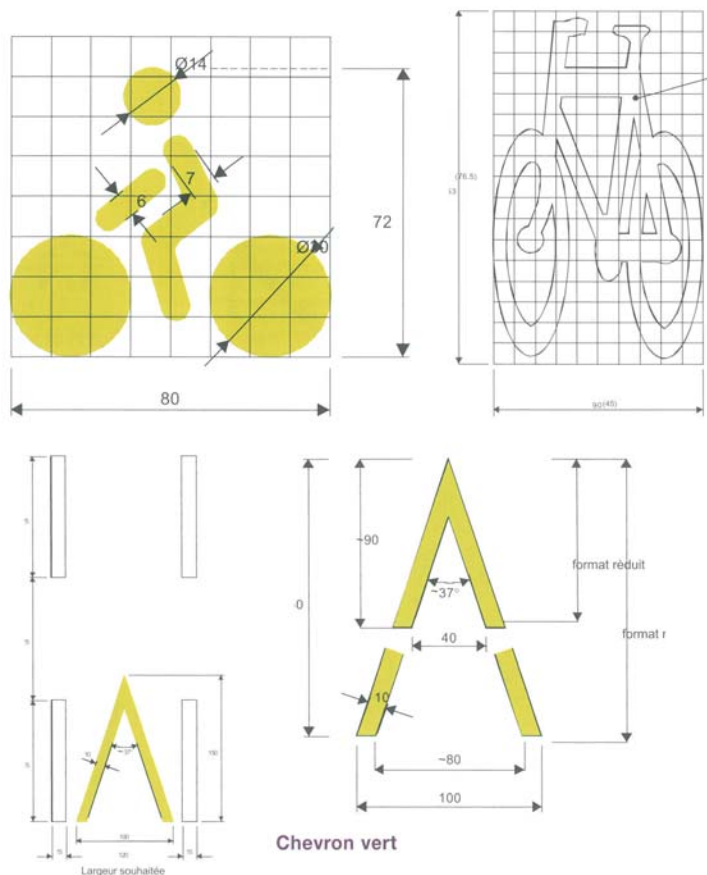
Itinéraire cyclable à chevrons (succession de flèches bleues)

En agglomération, il est souvent préférable de maintenir une mixité de trafic plutôt que de séparer les différents modes, pour des raisons de convivialité mais aussi de sécurité. Si la pression de trafic n'est pas excessive (ni trop de trafic, ni trop lourd, ni trop rapide), cette séparation ne se justifie pas. Il y a donc lieu de mélanger harmonieusement les différents modes de transport.

Cependant, pour garder une continuité d'itinéraires, il faut que les aménagements, effectués successivement sur voiries régionales, provinciales et communales, soient compris par les différents usagers. Une cohérence des aménagements est donc nécessaire entre ces réseaux, quel que soit le lieu où ils sont réalisés. Une signalétique uniforme semble être un bon moyen pour visualiser la cohérence et la continuité des itinéraires.

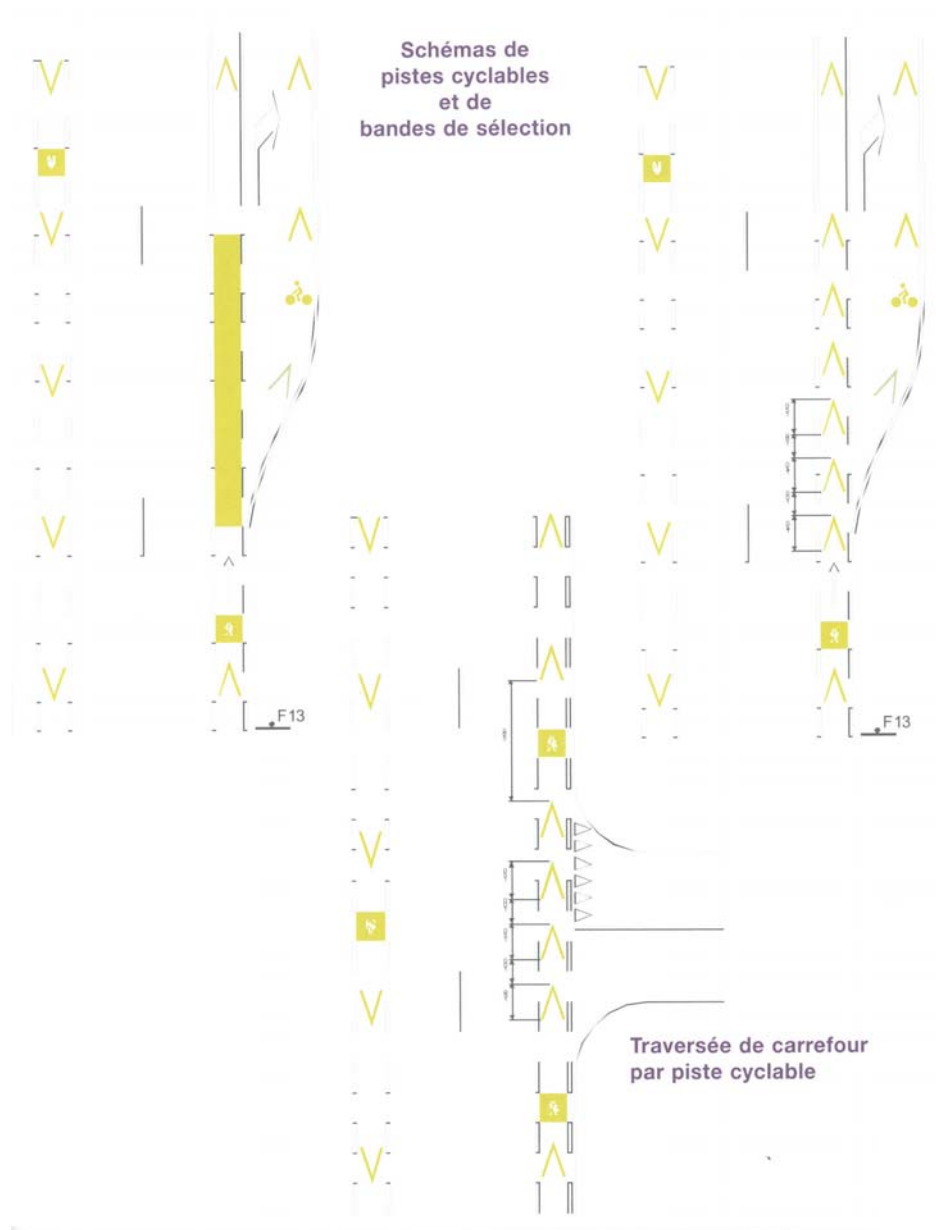
L'itinéraire cyclable sera donc indiqué par des chevrons de teinte verte entre distants de 5m. Si le sigle vélo de teinte blanche est utilisé, il peut être renforcé par un fond rectangulaire ou circulaire de couleur verte.

Figure 10. Sigles vélo et chevron vert



Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

Figure 11. Schéma des piste et continuité cyclables



Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

Là où la largeur de la chaussée ne permet pas de réaliser une piste cyclable ou si cette séparation des modes n'est pas utile, la continuité d'itinéraire est indiquée :

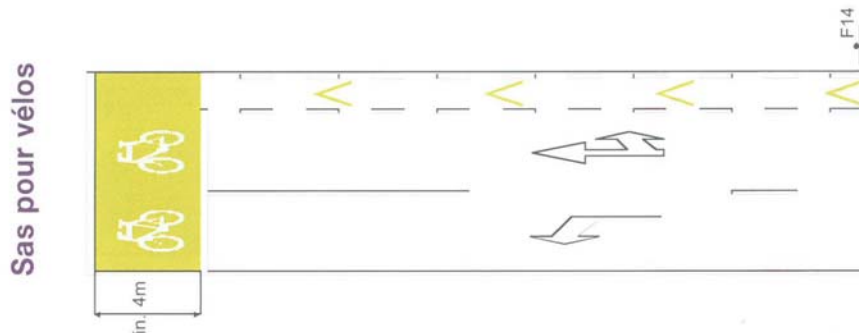
- Par des chevrons verts distants de 5m. Dans ce cas, on fera généralement usage du format réduit,
- Par un pictogramme vélo stylisé également de couleur verte en début et fin de piste, et tous les 100m.

Dans ce cas, il n'y a pas de marquages réglementaires.

Si la voirie parcourue se trouve en zone 30, est un chemin réservé aux cyclistes ou est une zone piétonne accessible aux cyclistes ou un sens unique limité, le pictogramme vélo stylisé encadré de deux chevrons doit être reproduit en entrée et sortie de la rue et répété aux carrefours. Il est laissé à l'appréciation du gestionnaire de la voirie de reproduire ou non ces marques tout au long de la voirie. Dans certains cas où le trafic est dense (i.e. piéton dans une rue piétonne, motorisé en zone 30), il peut être utile de reproduire cette signalétique fréquemment, de façon à rappeler la présence des cyclistes aux autres usagers et de maintenir la perception, par le cycliste, de cette continuité d'itinéraire.

Aux carrefours, la mise en œuvre d'une zone 'sas' d'attente pour les cyclistes peut être envisagée. Elle pourra également être recouverte d'un enduit de teinte verte pour assurer un contraste.

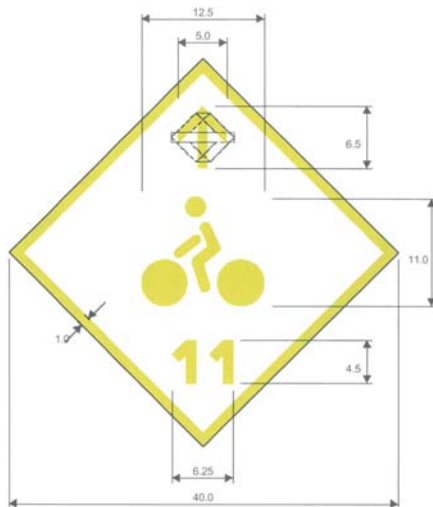
Figure 12. Schéma d'une zone sas



Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

En termes de signalisation verticale, dans un souci de bonne perception de la continuité d'itinéraire, il sera fait usage de panneaux de forme losange (carré sur pointe), avec l'indication de l'itinéraire (n°, lettres), du pictogramme stylisé vélo et d'une flèche directionnelle de teinte verte sur fond blanc orientée suivant la direction à suivre.

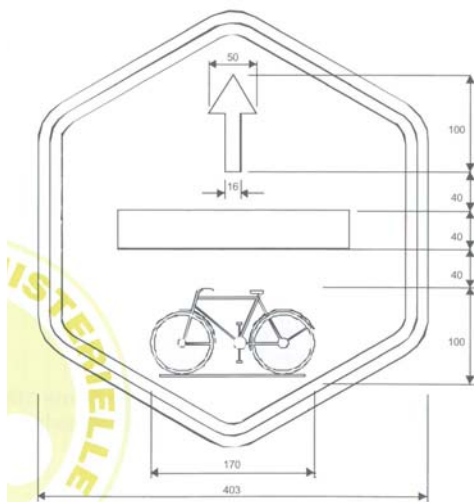
Figure 13. Signalisation verticale



Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

En cas d'itinéraire touristique, on utilisera par contre le panneau représenté ci-dessous, de couleur verte.

Figure 14. Signalisation touristique verticale



Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

Réseau cyclable communal

Ce réseau cyclable est destiné aux activités de travail, de loisirs et de promenade.

Il se dessine sur les voiries communales et sur les chemins de remembrement et les sentiers vicinaux. Nombre d'entre eux ont été cartographiés sur la carte de synthèse relative à la mobilité et établie au cours de la première phase du SSC.

Certains des chemins hors voiries sont éloignés des zones d'habitat, et ne sont par conséquent pas ou sont peu fréquentés par les automobilistes. Les anciens tracés vicinaux présentent de plus souvent une faible déclivité.

Ce réseau a pour vocation de couvrir de la meilleure façon possible les zones touristiques/ administratives d'importance du territoire communal afin que le maillage y soit continu et que la circulation des cyclistes y soit facilitée.

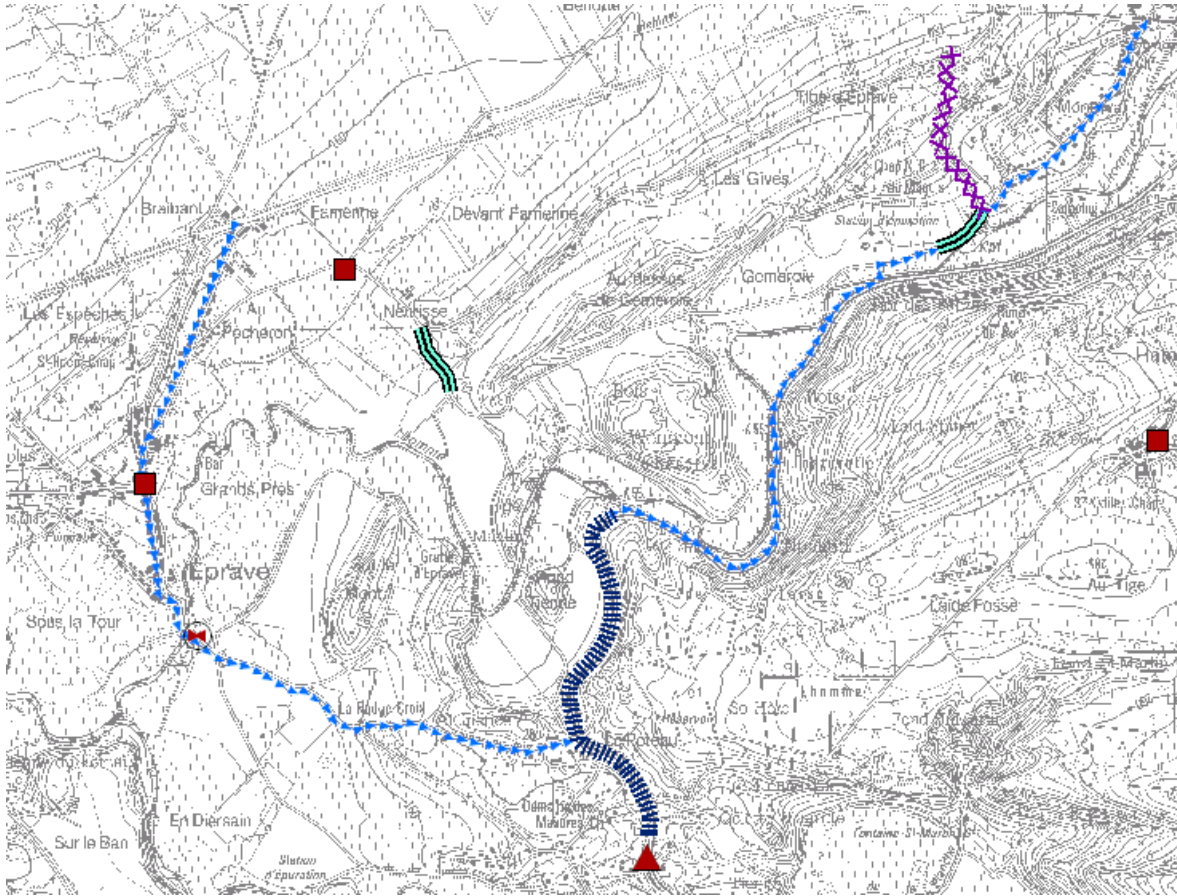
Il s'agit d'itinéraires souvent mixtes, pouvant ou non être marqués au sol ou sécurisés.

En vue de prolonger les itinéraires et continuités définis dans la section précédente, le schéma de structure propose de créer et/ou prolonger, sur voiries communales, plusieurs de ces tronçons par la mise en œuvre d'itinéraires cyclables à chevrons :

- Entre le RAVeL, Eprave et Han-sur-Lesse,
- Le long de la N86, entre Han-sur-Lesse jusqu'au-delà de la piste cyclable existante. Ce tracé empruntera des voiries communales à hauteur de la station d'épuration pour rejoindre le RAVeL par l'avenue de Montrival.

La description relative à la mise en place de telles continuités d'itinéraire est fournie dans la section précédente.

Figure 15. Itinéraire cyclable à mettre en œuvre



Autres aménagements cyclables

Ces aménagements ont pour objectif de sécuriser les sections courantes et les traversées, d'améliorer les revêtements et de mieux signaler les itinéraires pouvant être empruntés par les cyclistes.

Le réseau cyclable proposé ci-avant emprunte pour partie des voiries et cheminements communaux. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux ou par la mise en place d'itinéraires cyclables à chevrons ou de bandes cyclables suggérées doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers. En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques pourraient s'avérer nécessaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

Ci-après sont décrits quelques aménagements spécifiques. Ainsi, pour les chemins de remembrement et sentiers, des panneaux F99a, F99b, F99c ou circulation uniquement locale peuvent être implantés en fonction de la vocation desdits sentiers. De manière générale, le schéma de structure suggère également d'installer une signalisation et un balisage de ces chemins (panneaux F34.b1 & F34.b2). Lorsqu'il s'agit de signaler une direction vers un site touristique, le fond bleu peut être remplacé par un fond brun.

Figure 16. Signalisation verticale



Itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers

F34 b1



Itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers sur lequel la mention de la destination et la flèche sont facultatives

F34 b2



Chemin réservé à la circulation des cyclistes, piétons et cavaliers

F99 a



Chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers

F99 b



Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers

F99 c

Les panneaux F101 a, F101 b et F101 c mettent fin aux sections réservées à la circulation des usagers indiqués par les panneaux F99 a, F99 b et F99 c.

Source : 'Communes cyclistes ? Ca existe !... Quelques pistes pour promouvoir l'usage du vélo dans votre commune', IBSR & Région Wallonne, 1999

Enfin on veillera à utiliser et/ou à améliorer les revêtements des zones réservées aux cyclistes et à assurer sur le réseau régional, comme au niveau local, un entretien régulier des pistes et aménagements instaurés.

Il faut également noter que la réorganisation du trafic routier au centre ville à l'issue de l'aménagement du tracé de déstasse de Rochefort permettra la réalisation de sens uniques limités (vélos dans les deux sens).

Stationnement vélo

Les principaux points à équiper sont les écoles, l'hôtel de ville, le CPAS, la Poste, les centres des différents villages de la commune, la halte SNCB de Jemelle (arceaux couverts et éclairés), les principaux arrêts de bus du réseau TEC, les grandes surfaces commerciales et zones commerçantes (en association avec les commerçants).

PIETONS ET PMR (PERSONNES A MOBILITE REDUITE)

Favoriser les modes de déplacement piéton implique l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant d'offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de ce type de déplacement.

Ci-après sont mentionnées quelques interventions prioritaires pouvant être envisagées :

- Prise en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUP),
- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés, confortables.
- Modération des vitesses en agglomération,
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages,
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps sur les voiries régionales où la vitesse des usagers motorisés est relativement importante,
- Synergie avec les traversées cyclistes,
- Accessibilité aux gares (quais), aux arrêts de bus

Comme indiqué dans la phase d'inventaire du SSC, le maintien des chemins et sentiers existants et le développement de leur usage pour la promenade s'avèrent nécessaires pour le développement d'une mobilité durable au sein de la commune.

Dans ce cadre, différentes actions sont possibles :

- Maintien des chemins existants recensés,
- Remise en état des chemins dégradés,
- Entretien régulier des chemins existants,
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination).

Des mesures sont également nécessaires afin que les traversées des routes importantes (N86, N949, N911, N94, etc.) soient rendues plus visibles. Les débouchés des chemins sur ces axes sont parfois peu visibles, et il est souvent difficile pour les piétons (ainsi que pour les cyclistes et cavaliers) de les traverser.

Notre proposition se décline par la mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Rochefort. Le réseau existant de chemins et sentiers reliant entre eux différents villages de la commune a été cartographié au cours de la première phase du SSC.

Les cheminements et continuités cyclables définis dans les sections précédentes et indiqués sur la carte I.2 du présent rapport sont également empruntables par les piétons.

Les mesures proposées dans le cadre de ce chapitre ont pour objectif de sécuriser et d'élargir les trottoirs et les traversées piétonnes dans le centre de Rochefort et de la plupart des villages tel qu'indiqué sur la carte I.2 et décrit ci-dessous.

Aménagement de voiries en faveur des déplacements piétons au centre-ville (cercles à contour noir)

Au centre-ville de Rochefort et au centre d'une grande partie des villages, le schéma de structure recommande de réaménager la voirie en faveur des déplacements piétons, notamment par le rétrécissement de l'espace alloué aux déplacements motorisés, pour la rendre plus sécurisante et conviviale (repenser les espaces verts et le mobilier urbain ainsi que l'aménagement global des espaces publics). Les traversées piétonnes devront également être sécurisées (par exemple par des trottoirs traversants, des rétrécissements ou par un réaménagement du revêtement). Certains de ses aménagements sont en cours ; d'autres sont planifiés et notamment étudiés dans le cadre de l'étude d'AGUA de 2001⁸. Des précisions concernant ces aménagements sont disponibles dans le rapport relatif aux options du schéma de structure et dans le Programme Communal de Développement Rural.

Dans le centre de Rochefort, ce périmètre permet d'assurer une continuité piétonne entre les pôles d'intérêts suivants :

- Les écoles communales
- Les principales places comme la Place Albert 1er
- L'hôtel de ville
- L'église
- Les arrêts des différentes lignes de bus
- Le Bureau de l'Office du Tourisme et des Loisirs
- La Poste
- Les promenades autour du parc sportif et le long de la Lomme
- Le CPAS
- Les commerces
- Etc.

Les rues avoisinantes formant le centre de Rochefort devront également être placées en zone 30 afin de préserver les modes de déplacements doux et de rendre ce centre villageois plus convivial pour ces usagers et les riverains (Cette zone 30 est définie sur carte I.2 et dans le chapitre 'Déplacements motorisé').

Sur ce réseau, des aménagements devront être réalisés à moyen terme dans une optique visant à rendre ces cheminements accessibles, confortables et sécurisants pour les piétons et PMR.

Un effort particulier devrait porter sur les traversées piétonnes de la N86 dans le centre de Rochefort, aujourd'hui rendues difficiles en raison de la vitesse et de la densité du trafic motorisé.

⁸ AGUA, 2001 : Etude paysagère dans le cadre d'un programme d'innovation rurale leader II. Étude réalisée pour la commune de Rochefort.

CAVALIERS

La prise en compte des contraintes propres aux cavaliers et aux attelages dans les aménagements de voiries et la définition des itinéraires empruntés par les modes doux devra à l'avenir être améliorée et faire partie intégrante des décisions futures.

Le schéma de structure suggère donc que lors des réaménagements de voirie, soient pris en compte les besoins propres des cavaliers et attelages :

- Traversées de grands axes
- Problème des chemins bétonnés : les chemins bi-bandes sont aussi une solution intéressante pour les cavaliers
- Pour les chemins et sentiers, les revêtements de type "stabilisé" peuvent constituer une solution intéressante, car adaptés à la fois aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers
- Problème des chicanes et bornes, qui empêchent le passage des attelages
- Nécessité de cheminements continus.

SERVICES EN MOBILITE

Outre les différents aspects précités, signalons qu'il convient d'encourager et/ou de développer d'autres services de mobilité. Ces services pourraient être étudiés dans le cadre d'un futur plan communal de mobilité.

Il s'agit des plans de déplacements :

- scolaires qui ont pour but de
 - Sensibiliser et éduquer le public scolaire à la sécurité sur le chemin de l'école,
 - Evaluer et modifier les aménagements ;
 - Utiliser aux mieux les différents modes de déplacement. En limitant l'utilisation de la voiture et en faisant la promotion du vélo et de la marche, on peut : améliorer la santé et la sécurité des personnes fréquentant l'école et des riverains, améliorer le cadre de vie de l'école, développer un comportement citoyen auprès des élèves dans une optique éducative et pédagogique, etc.
- d'entreprises qui ont pour objet de développer des itinéraires adaptés/planifiés (horaires) et de favoriser l'utilisation des modes alternatifs de transport.

Il convient donc de soutenir ce type de démarches afin de renforcer un développement durable de la mobilité.

4°. MODALITE D'EXECUTION DES MESURES D'AMENAGEMENT

MOYEN D'EXECUTION	Détail de la mesure d'aménagement	Court terme	Moyen terme	Long terme
Aménagement régional				
modification du Plan de secteur	Urbanisation des terres agricoles situées entre le futur tracé de délestage et la ville			✓
RGBSR	Application du RGBSR à Lavaux-St-Anne	✓		
RGB	Application du RGB à Rochefort	✓		
Aménagement local				
plans communaux d'aménagement	Révision des PCA du centre de Rochefort Réalisation de PCA dans les zones à enjeux	✓	✓	
rapport urbanistique et environnemental	Mise en œuvre des ZACC (voir ordre de priorité)	✓	✓	✓
règlement communal d'urbanisme	Etablissement d'un règlement communal d'urbanisme			✓
Aménagement opérationnel				
rénovation urbaine	Opération de rénovation urbaine de Jemelle	✓	✓	✓
SAED + Infrasport	Transformation des anciens ateliers SNCB en centre sportif	✓		
Plan triennal / PISQ	Travaux d'aménagement et d'embellissement de l'espace public – Travaux de voirie	✓	✓	✓
Patrimoine				
Les plus beaux villages de Wallonie	Inscription d'un village sur la liste des plus beaux villages de Wallonie			✓
Petit patrimoine wallon	Entretien et valorisation du petit patrimoine local (PCDR)	✓	✓	

MOYEN D'EXECUTION	Détail de la mesure d'aménagement	Court terme	Moyen terme	Long terme
Agriculture et Développement rural				
Leader +	Mise en valeur des centres villageois et du paysage (Jemelle, Wavreille, Hamerenne, Han-sur-Lesse)	✓		
PCDR	Voir liste ci-après	✓	✓	✓
Mesures agri-environnementales	Application des MAE en particulier pour les prairies	✓	✓	
Nature				
Contrat de rivière	Contrat de rivière Lesse		✓	
Natura 2000	Plans de gestion des sites Natura 2000	✓	✓	✓
Mobilité				
Plan communal de mobilité				✓
RAVeL	Liaison Rochefort – Jemelle (en cours de réalisation)	✓		

LISTE DES PROJETS RETENUS ET DES PRIORITES DU PCDR DE ROCHEFORT

n° FICHE	PROJET	OBJECTIF	ORDRE DE PRIORITE	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL		PART COMMUNALE		AUTRES INTERVENANTS		
					%		%		%		
Mo03	Mont-Gauthier : Aménagement de deux effets de porte et sécurisation du centre du village	B, E	1	19.450 €			40%	7.780 €	60%	11.670,00 €	MET
Mo04	Ave et Auffe : Aménagement de quatre effets de porte	B, E	1	74.370 €			40%	29.750 €	60%	44.620,00 €	MET
P01	Mise en valeur du site de l'ermitage à Auffe	C, D	1	61.500 €		44.800 €		13.400 €		3.300,00 €	DGATLP
M02	Aménagement de points de vue sur le territoire de l'entité rochefortoise	A, B, C, D	1	122.580 €		82.814 €		24.516 €		15.250 €	CGT
Mo01	Aménagement d'un itinéraire cyclable à chevron faisant la liaison entre le Ravel, Eprave, Han-sur-Lesse et Rochefort	B, E	1	43.300 €		24.800 €		11.120 €		7.380,00 €	MET
Mo02	Génimont : Sécurisation du carrefour entre les nationales N94 et N955	B, E	1	31.950 €			40%	12.780 €	60%	19.170,00 €	MET
Mo05	Wavreille : Sécurisation des voiries du village	B, E	1	133.720 €		88.340 €		31.400 €		13.980,00 €	MET
P03	Mise en valeur du petit patrimoine : Croix et croyances	C	1	74.980 €		45.104 €		11.276 €		18.600,00 €	
P02	Mise en valeur du petit patrimoine : Retour aux sources	C	1	96.600 €		62.400 €		15.600 €		18.600,00 €	PPPW
M01	Aménagement du plan d'eau de Han-sur-Lesse	A, B, C, D	1	352.151 €		281.721 €		70.430 €			
E01	Promotion des produits locaux	A	1	13.800 €			20%	2.760 €	80%	11.040 €	DGA / Autres
T01	<i>Animation socio-culturelle sur le thème Agriculture et Société : Projet Terre-Ferme porté par le Centre Culturel de Rochefort</i>	<i>D</i>	1	26.585 €			20%	5.317 €	80%	21.268,00 €	REALISE

Objectif A : Soutenir le développement économique de la Commune

Objectif B : Améliorer le cadre de vie

Objectif C : Conserver les caractéristiques rurales des villages

Objectif D : Encourager les relations entre les habitants et l'espace rural

Objectif E : Améliorer la mobilité de tous les types d'usagers

n° FICHE	PROJET	OBJECTIF	ORDRE DE PRIORITE	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL		PART COMMUNALE		AUTRES INTERVENANTS		
					%		%		%		
E02	Location de vélo à Jemelle	A, C	2	41.500 €	80%	33.200 €	20%	8.300 €			Plan prévention proximité
E03	Construire un atelier rural à Jemelle.	A	2	345.000 €	80%	276.000 €	20%	69.000 €			
E04	Création d'un atelier d'apprentissage des métiers à Jemelle	A	2	à définir							
M03	Aménagement participatif d'un espace public à Belvaux	B, C, D	2	112.500 €		84.000 €		28.500 €			
M04	Aménagement d'une place à Lavaux-Sainte-Anne (rue du Château)	B, C, E	2	250.000 €		200.000 €		50.000 €			
M05	Entretien et balisage des chemins de l'entité rochefortoise	B, C, D, E	2	90.250 €		60.200 €		30.050 €			
M06	Aménagement d'un parking RAVeL à Villers-sur-Lesse	B, D, E	2	29.000 €		13.200 €		8.300 €		7.500 €	MET
M07	Aménagement d'une aire d erepos à Hamerenne	B, C, D	2	18.000 €	80%	14.400 €	20%	3.600 €			
Mo06	Forcée : Gestion du stationnement et du cadre de vie	B, E	2	208.000 €		32.000 €		75.200 €		100.800 €	Plan Trienal
Mo07	Roche fort : Création de lignes de minibus	E	2	60.000 €	80%	48.000 €	20%	12.000 €			
P04	Projet de cimetière patrimonial à Han-s-Lesse	C	2	à définir							DGATLP
T02	Conserver, replanter et entretenir les haies vives	B, C, D	2	40.000 €	20%	8.000 €	20%	8.000 €	60%	24.000 €	DGRNE

Objectif A : Soutenir le développement économique de la Commune
Objectif B : Améliorer le cadre de vie
Objectif C : Conserver les caractéristiques rurales des villages
Objectif D : Encourager les relations entre les habitants et l'espace rural
Objectif E : Améliorer la mobilité de tous les types d'usagers

n° FICHE	PROJET	OBJECTIF	ORDRE DE PRIORITE	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL		PART COMMUNALE		AUTRES INTERVENANTS		
					%		%		%		
E05	Création d'une « Maison des Produits Locaux »	A	3								
M08	Aménagement convivial de la place de l'église de Ave	B, C	3								
M09	Aménagement d'un parking au niveau de la chapelle de Auffe pour visiteurs/promeneurs ;	B, E	3								
M10	Aménagement d'un parking près des bulles de Buissonville ; accès aux bulles à améliorer.	B	3								
M11	Aménagement de la place d'Havrenne (en tenant compte du ballodrome dont le changement du revêtement est déjà prévu)	B	3								
M12	Réaménagement du terrain de pétanque qui existe près de la pompe à Lessive	B, D	3								
M13	Création de panneaux renseignant les particularités locales villageoises (FR, NL, ANGL, Wallon)	D	3								
M14	Aménagement des parcours piétons et cyclistes le long de la l'homme, du rond point jusqu'à son départ vers Eprave.	B, D, E	3								
M15	Réaménagement et mise en valeur des barbecues rue de Dinant à Rochefort	A, D	3								
M16	Réaménagement de la place devant le musée : modification du revêtement (pavement et parking) et mise en valeur des bâtiments	B	3								
M17	Aménagement d'une placette à Villers-sur-Lesse	B	3								
M18	Mettre à disposition un petit local pour les jeunes à Villers-sur-Lesse	B	3								

Objectif A : Soutenir le développement économique de la Commune

Objectif B : Améliorer le cadre de vie

Objectif C : Conserver les caractéristiques rurales des villages

Objectif D : Encourager les relations entre les habitants et l'espace rural

Objectif E : Améliorer la mobilité de tous les types d'utilisateurs

n° FICHE	PROJET	OBJECTIF	ORDRE DE PRIORITE	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL		PART COMMUNALE		AUTRES INTERVENANTS		
					%		%		%		
M19	Aménagement d'un parking à Vignée près de la gare (trop petit) (tourisme, mariage,...) : terrain communal disponible	B, E	3								
M20	Aménagement d'une passerelle piétonne au dessus du ruisseau entre Villers et Lessive (passerelle Ri de Jawet)	B, D, E	3								
Mo08	Aménagement d'un moyen de réduction de vitesse vers Belvaux à Auffe	E	3								
Mo09	Aménagement d'un moyen de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) au centre de Belvaux	E	3								
Mo10	Aménagement d'un effet de porte à Briquemont	E	3								
Mo11	Aménagement d'un effet de porte à Eprave	E	3								
Mo12	Aménagement de 2 moyens de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) au centre et à l'entrée nord d'Eprave	E	3								
Mo13	Aménagement d'un moyen de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) sur la route vers Han à Hamerenne	E	3								
Mo14	Aménagement de 3 effets de porte à Havrenne	E	3								
Mo15	Aménagement de 2 moyens de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) à Laloux	E	3								
Mo16	Aménagement de 2 moyens de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) au centre de Lavaux-Sainte-Anne	E	3								
Mo17	Aménagement d'un effet de porte à Lessive	E	3								
Mo18	Aménagement de 3 moyens de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) entre Lessive et Villers	E	3								

Objectif A : Soutenir le développement économique de la Commune

Objectif B : Améliorer le cadre de vie

Objectif C : Conserver les caractéristiques rurales des villages

Objectif D : Encourager les relations entre les habitants et l'espace rural

Objectif E : Améliorer la mobilité de tous les types d'usagers

n° FICHE	PROJET	OBJECTIF	ORDRE DE PRIORITE	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL		PART COMMUNALE		AUTRES INTERVENANTS		
					%		%		%		
Mo19	Aménagement de 2 moyens de réduction de vitesse (plateau, ralentisseur,...) au centre de Lessive	E	3								
Mo20	Aménagement d'un effet de porte à Navaugle	E	3								
Mo21	Achat de radar préventif afin de limiter la vitesse	E	3								
P05	Mise en valeur, entretien et restauration de l'ancien patrimoine situé à l'impasse de la Gloriette et ses alentours	B, C	3								
P06	Aménagement de l'espace près du Moulin de Villers : Réhabilitation de l'ancien lavoir public et les vestiges existants (en amont du pont)	B, C, D	3								
P07	Rénovation de l'ancien moulin avec brasserie et scierie à Villers-sur-Lesse	C	3								
T03	Plantation d'une allée d'arbres sur le bord de la grand-route à Havrenne	B, E	3								
T06	Installation de conteneurs pour compost	B, D	3								
T07	Actions favorables aux énergies renouvelables	B, D	3								
T08	Engagement d'un conseiller en utilisation rationnelle de l'énergie destiné aux pouvoirs publics, aux entreprises et aux citoyens	B,D	3								
	Suivi de l'ensemble des projet des PCDR précédentes	A,B,C,D	3								

Objectif A : Soutenir le développement économique de la Commune

Objectif B : Améliorer le cadre de vie

Objectif C : Conserver les caractéristiques rurales des villages

Objectif D : Encourager les relations entre les habitants et l'espace rural

Objectif E : Améliorer la mobilité de tous les types d'usagers

	TOTAL	DEVELOPPEMENT RURAL	PART COMMUNALE	AUTRES INTERVENANTS
TOTAL PRIORITE 1	954.386 €	567.579 €	220.529 €	166.278 €
TOTAL PRIORITE 2 (sauf E04 et P04)	1.194.250 €	769.000 €	292.950 €	132.300 €
TOTAL GENERAL	2.148.636 €	1.336.579 €	513.479 €	298.578 €

**5°. DESCRIPTION DES OBJECTIFS
DE L'AVANT-PROJET DE SSC –
LIENS AVEC D'AUTRES PLANS OU
PROGRAMMES PERTINENTS**

5.1. LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL

Le document d'aménagement du territoire de référence en région wallonne est le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) adopté par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999.

Les objectifs du SSC présentés au point 1° s'inspirent du SDER en particulier en ce qui concerne la hiérarchisation des pôles et la recherche de centralité dans les villages.

Pour rappel, le projet de structure spatiale du SDER indique les éléments qui structurent le territoire régional. On y a défini une hiérarchie (pôles / points d'appui / ...), des axes structurants (eurocorridor / voies ferrées / ...), des aires d'objectifs différenciés (aires de coopération, régions agro-géographiques).

En ce qui concerne la commune de Rochefort le SDER précise ceci :

Rochefort : Situé sur l'Eurocorridor Bruxelles-Luxembourg >

« un eurocorridor relie des aires métropolitaines et représente une zone caractérisée par des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international, pouvant servir d'appui à des dynamiques de développement sur le plan local. Ces zones sont irriguées par des axes majeurs de communication et ont un caractère multimodal. Elles offrent la possibilité de développer en des endroits bien précis, selon les caractéristiques et les potentialités locales, des activités diverses de type industriel, de services, de formation, de tourisme, de valorisation des productions locales, etc ».

Rochefort : Région Fagne-Famenne >

« La Fagne-Famenne offre un intérêt certain grâce à ses territoires écologiques riches et contrastés.

Dans cette optique, certains sites doivent être protégés alors que d'autres ont, depuis plusieurs années déjà, acquis une vocation touristique toute particulière.

La valorisation intégrée de la présence de nombreux cours d'eau, de richesses géologiques et géomorphologiques, de sites historiques et de bourgades dont certaines ont entamé depuis quelques années une restructuration interne peut renforcer l'intérêt de cette région. Les atouts les plus prometteurs de la Fagne-Famenne résident sans doute dans la bonne desserte de certains pôles où se développent progressivement des activités artisanales et industrielles ».

Rochefort : Point d'appui touristique >

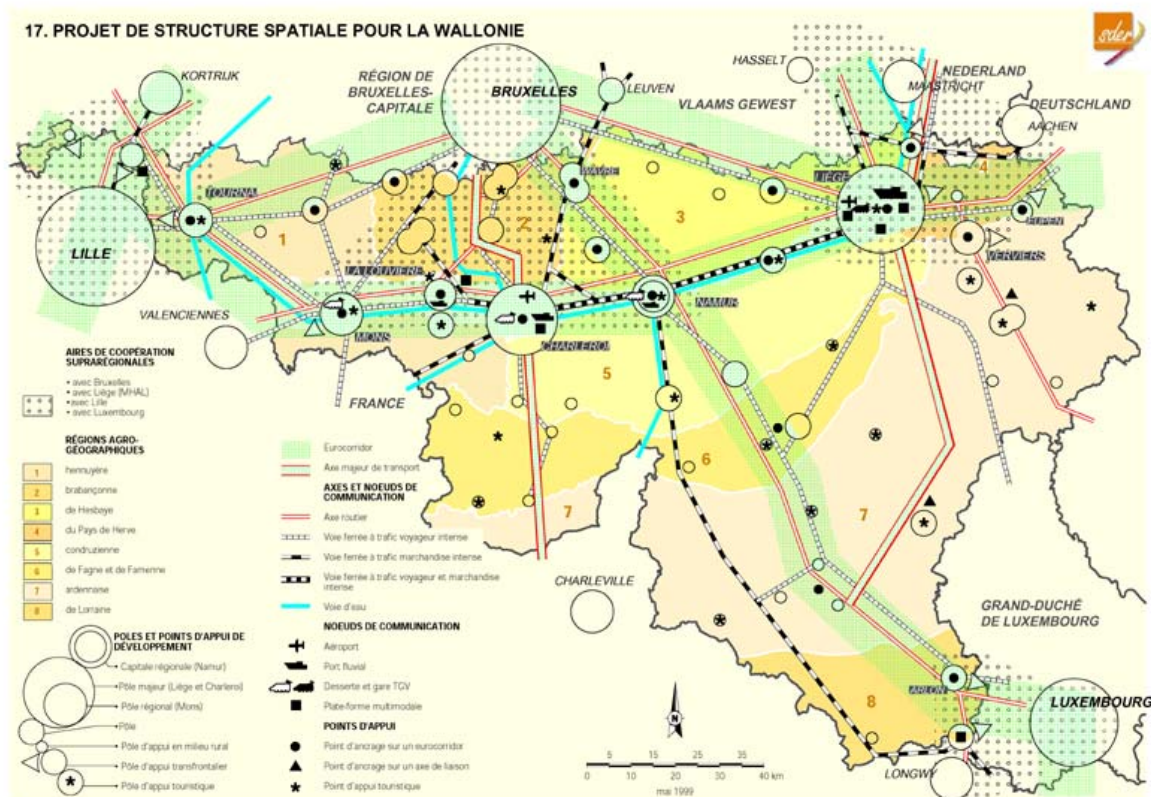
« Un certain nombre de pôles ont manifestement un rôle à jouer sur le plan touristique en raison de leurs caractéristiques propres sur le plan culturel et patrimonial et de leur situation au sein d'une zone touristique. Il en est ainsi de Binche, Rochefort, Durbuy, Spa ou Chimay.

Il s'agit dans ce cas de valoriser cet atout par des équipements, des services et des activités de qualité destinés aux touristes, tout en se souciant des attentes et des besoins des habitants ».

Point d'ancrage >

« Le fait d'être situé dans un eurocorridor permet de développer des activités basées sur des potentialités locales latentes ou de les amplifier. La carte de la structure spatiale souhaitée mentionne à titre d'exemple un certain nombre de ces points d'ancrage possibles. Ils ont été retenus en fonction des caractéristiques et des potentialités locales, mais d'autres pourraient être développés ».

« Marche, Ciney et Rochefort : ces villes définiront ensemble un point d'ancrage commun ».



Par ailleurs les objectifs suivants ont été traduits en objectifs du SSC et en mesures d'aménagement :

- Structurer l'espace wallon
- Répondre aux besoins primordiaux
- Contribuer à la création d'emplois et de richesses
- Améliorer l'accessibilité du territoire et gérer la mobilité
- Valoriser le patrimoine et protéger les ressources
- Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs

5.2. LE PLAN D'ENVIRONNEMENT POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan d'Environnement pour le Développement durable a été adopté par le Gouvernement wallon le 9 mars 1995. Il contient les lignes directrices à suivre à moyen et long terme lors de la prise de décision par le Gouvernement wallon, l'Administration régionale, les entreprises pararégionales, les personnes privées chargées d'une mission de service public et, dans les matières d'intérêt régional, les provinces, communes et associations de communes.

Ce plan contient notamment les éléments suivants :

- les objectifs à atteindre pour les différentes composantes de l'environnement et les moyens d'action à développer ;
- les éléments permettant d'intégrer l'environnement et la préservation des ressources naturelles dans le processus de développement de la Région et dans l'ensemble des politiques sectorielles régionales.

Les principaux objectifs du PEDD en lien avec le SSC sont les suivants :

Objectifs – Milieu rural

1. Le milieu rural doit être protégé et maintenu dans sa structure sur une partie importante de son territoire actuel.

Des mesures doivent être prises pour maintenir la grande majorité des zones à l'abri de tout changement d'affectation afin de conserver à l'agriculture suffisamment d'espace pour pouvoir constituer encore la base de la vie rurale.

2. Face aux pressions extérieures, le milieu rural, dans les zones susceptibles d'accueillir de nouvelles activités, se doit d'être géré avec parcimonie, et en n'acceptant que des affectations compatibles avec les activités agricole et sylvicole, en concertation avec les divers secteurs intéressés.

3. La diversité du milieu rural doit être protégée.

La banalisation de l'usage qui en est fait doit être bannie. C'est pourquoi les transformations qu'immanquablement il subira doivent intégrer et rendre possibles toutes les affectations potentielles sans toutefois en privilégier aucune.

4. Les nouvelles affectations (telles que PME, tourisme doux, services,...) doivent être traitées et organisées de telles sorte qu'elles se fassent sans impact significatif sur l'environnement et qu'elles garantissent le caractère de ruralité.

Objectifs – Aménagement du territoire

Les objectifs sont les suivants :

1. Améliorer la transposition spatiale de la politique de l'environnement, notamment en renforçant l'intégration, dans la politique d'Aménagement du Territoire, des informations et options relevant de la politique d'environnement.
2. Améliorer la définition et la mise en oeuvre de la politique d'Aménagement du Territoire en renforçant la prise en compte, par la politique d'environnement, des objectifs et contraintes de l'Aménagement du Territoire.

Objectifs - Nature

1. Le maintien, la restauration et le développement des potentialités d'accueil de la vie sauvage sur l'ensemble du territoire.
2. Le maintien et la restauration des éléments naturels constitutifs de nos paysages urbains et ruraux.
3. La généralisation de l'éducation à la nature.

Objectifs - Agriculture

1. Le maintien des quatre fonctions de l'agriculture wallonne (économique, sociale, environnementale et culturelle), et de ses trois spécificités principales :

- ses quatre productions de base (céréales, lait, sucre, viande);
- sa liaison au sol;
- ses exploitations de type familial.

2. La diversification des revenus agricoles, afin de tenir compte de leur érosion :

- en développant les productions à haute valeur ajoutée et non soumises à contingentement ou contraintes économiques trop fortes (maraîchage, horticulture, production porcine liée au sol);
- en promouvant les productions de matières premières renouvelables à usages industriels non alimentaires et ce en particulier sur les terres mises en jachère (biomasse, amidon pour la production de plastiques biodégradables, etc.). Ces débouchés étant encore relativement faibles, il convient également de les développer et ce, dans le respect de l'environnement;
- en valorisant et promotionnant les circuits courts de commercialisation afin de permettre aux agriculteurs de dégager plus de valeur ajoutée, d'être moins dépendants de filières et de proposer à la population des produits de qualité, du terroir;
- en soutenant et développant le tourisme rural;
- en encourageant la transformation et la valorisation des productions agricoles en Région wallonne.

Ces diversifications doivent se concevoir dans le respect de l'environnement.

Ces deux premiers objectifs ne seront atteints que si l'agriculture wallonne reste économiquement rentable et écologiquement soutenable.

3. La réduction de l'impact négatif de l'agriculture sur l'environnement et ce dans les domaines des eaux, du sol, de l'air et des déchets (voir aussi le chapitre : [L'air](#) et le chapitre : [Les sols](#) , le chapitre : [L'eau](#) et le chapitre : [Les déchets](#)) :

- en matière d'eaux, limiter les lessivages et les ruissellements de nutriments et pesticides d'origine agricole vers les eaux de surface et souterraines et limiter au maximum les monocultures;
- pour les sols, limiter l'érosion et préserver la qualité des sols agricoles en maintenant le taux de matière organique à un niveau suffisant et en limitant les contaminants tels que les métaux lourds;
- dans l'air, limiter les nuisances olfactives et l'émission de substances agressives (méthane, ammoniac, etc.);

- en matière de déchets, promouvoir l'utilisation de plastiques agricoles biodégradables, le cautionnement et le recyclage des emballages de produits phytosanitaires.

4. L'augmentation de la biodiversité et l'accroissement du rôle positif de l'agriculture :

- en maintenant la diversité génétique des espèces domestiques (animales et végétales);
- en augmentant les zones refuges pour la faune et la flore sauvages (en particulier les haies, bocages...);
- en diminuant l'impact négatif sur la faune et la flore sauvages.

5. La protection des paysages typiques et diversifiés de nos régions et leur restauration là où ils ont disparu. (voir le chapitre : [Les sols](#) et le chapitre : [L'homme et la nature](#)).

6. L'amplification du rôle de l'agriculture dans le recyclage des matières organiques endogènes (effluents d'élevage, etc.) et exogènes (boues d'épuration, matière organique des déchets ménagers, etc.) (voir aussi le chapitre : [Les sols](#), le chapitre : [L'eau](#) et le chapitre : [Les déchets](#)).

Pour réaliser ces synergies indispensables entre l'agriculture et l'environnement, il est indispensable d'encourager de nouvelles politiques de découplage de l'agriculture, de promotion de la recherche, de formation scolaire et postsecondaire, d'information et de vulgarisation.

Objectifs - Forêt

1. Les **objectifs écologiques** sont les suivants :

- une contribution à la réduction des concentrations de CO₂ dans l'atmosphère, par l'extension des boisements et le développement des utilisations du bois à des fins énergétiques et non énergétiques;
- l'augmentation de la résistance de la forêt aux calamités naturelles par un choix optimum des espèces et des méthodes de gestion;
- l'augmentation de la biodiversité par la recherche d'un équilibre optimal entre la préservation de la faune et de la flore sauvages et les modes de gestion économique de la forêt.

2. Les objectifs économiques sont :

- l'augmentation des surfaces boisées;
- l'augmentation des productions de bois, afin de diminuer les importations;
- l'assurance d'une rentabilité suffisante des propriétés forestières, garante de la pérennité de l'exploitation de la forêt;
- l'amélioration de la qualité des produits délivrés;
- l'augmentation de l'emploi en forêt et sa qualification;
- le développement d'une filière bois financièrement solide.

3. L'**objectif socio-culturel** consiste en une meilleure intégration des activités récréatives dans la forêt et en un développement de la connaissance de l'écosystème forestier par le grand public.

5.3. PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT RURAL 2007-2013

La future politique de développement rural européenne sera construite autour de quatre axes d'intervention (3 axes thématiques et un axe horizontal).

Les trois axes thématiques correspondent aux trois objectifs principaux de l'Union européenne en matière de développement rural. Chaque axe contient un certain nombre de mesures que l'Etat-membre peut choisir de mettre en œuvre afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'axe.

Ces orientations stratégiques serviront de base pour la formulation des plans stratégiques nationaux de développement rural. Le plan stratégique national indiquera les priorités d'action du Fonds, compte tenu de la situation particulière de l'Etat-membre et des orientations stratégiques de la Communauté. Il constituera l'instrument de référence pour la préparation des programmes de développement rural de chaque Etat-membre.

Dans le cadre du SSC, ce sont surtout les axes 2 : *Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural* et 3 : *Amélioration de la qualité de vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale* du PDR qui sont développés dans les objectifs du SSC :

- OG1 : Structurer l'espace communal,
- OG4 : Valoriser le patrimoine et protéger les ressources.

Les axes du PRD sont décrits ci-dessous :

AXE 1 : Amélioration de la compétitivité des secteurs agricole et forestier

Pour cet axe, les mesures sont réparties en trois groupes :

- renforcer le potentiel humain
- développer le capital physique et promouvoir l'innovation
- améliorer la qualité de la production et des produits

AXE 2 : Amélioration de l'environnement et aménagement de l'espace rural

Les mesures de cet axe sont réparties en deux groupes :

- utilisation durable des terres agricoles
- utilisation durable des terres sylvicoles

AXE 3 : Amélioration de la qualité de vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale

Trois groupes de mesures relèvent de l'axe 3 :

- diversification de l'économie rurale
- amélioration de la qualité de la vie en milieu rural
- formation professionnelle et acquisition de compétences et animation

Afin d'assurer un équilibre approprié entre ces axes, un financement minimal sera requis pour chacun d'eux. La participation financière communautaire couvrira au moins 10% du total de la contribution du Fonds FEADER pour les axes 1 et 3 et au moins 25% pour l'axe 2. Les Etats-membres disposeront donc d'une marge de flexibilité pour souligner l'axe politique qu'ils souhaiteront particulièrement soutenir en fonction de leur situation et de leurs besoins.

L'axe Leader

Un quatrième axe sera fondé sur l'expérience des programmes Leader. Le modèle Leader doit être poursuivi et consolidé au niveau de l'Union européenne.

Leader est une stratégie locale de développement qui permet de réaliser des objectifs d'un ou de plusieurs des trois axes thématiques (approche intégrée). Il s'agit donc d'une méthode particulière d'implémentation des mesures des trois axes (approche ascendante) qui diffère de l'approche thématique.

L'axe Leader financera la mise en œuvre de la stratégie locale de développement de type Leader, l'élaboration des projets de coopération, le fonctionnement du groupe d'action locale, ainsi que l'acquisition de compétences et les actions d'animation sur le territoire.

Un minimum de 5% de la contribution totale du Fonds FEADER au programme doit être réservé pour le financement de cet axe.

5.4. PROGRAMME COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT RURAL

Conjointement à l'élaboration du SSC, la ville réalise un Programme Communal de Développement Rural.

La liste des projets retenus dans le cadre de cette opération est présentée au point 4°.

5.5. PLAN D'ASSAINISSEMENT PAR SOUS-BASSIN HYDROGRAPHIQUE

La commune de Rochefort est couverte par le Plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH) de la Lesse approuvé par le Gouvernement wallon le 10 novembre 2005 (MB 2 décembre 2005).

Les Plans d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographiques délimitent et définissent pour toute zone urbanisable aux plans de secteurs, le régime d'assainissement en vigueur, parmi les trois régimes spécifiés au Règlement général d'assainissement - RGA :

- Le régime d'assainissement collectif
- Le régime d'assainissement autonome
- Le régime d'assainissement transitoire

A ces régimes d'assainissement sont associés des obligations légales reprises au RGA. Une synthèse est présentée ci-après.

La réalisation des PASH est inscrite dans l'Arrêté du 3 mars 2005 du Gouvernement wallon relatif au Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau du Gouvernement wallon (AGW) – Partie III – Gestion du cycle anthropique de l'eau – Chapitre VI : Règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires (RGA). Le RGA avait précédemment été approuvé par un Arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2003.

Le Gouvernement y a chargé la SPGE de l'élaboration du plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique et de ses révisions. La SPGE en confie la réalisation aux organismes d'épuration agréés (OEA) concernés, OEA qui agissent sous sa responsabilité et sa supervision.

Le Plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique est un dossier composé :

- d'une carte hydrographique
- d'un rapport relatif à ladite carte

La carte hydrographique est elle-même composée de feuilles (planches) à l'échelle du 1/10.000. L'ensemble des données découlant de la réalisation du plan et de ses révisions est intégré par la SPGE dans un document cartographique coordonné dont elle a la gestion.

DROITS ET DEVOIRS		
RA	Situation	Citoyen
Collectif	Equipement de la voirie → voirie équipée d'égouts → voirie venant à s'équiper	Raccord immédiat Raccord pendant les travaux d'égouttage
	Raccord sur domaine public → via l'entrepreneur du chantier si égouttage en cours → via commune si égout préexistant	Regard de visite Regard de visite
	Nouvelle habitation → Step existante → Step à réaliser → égout à réaliser	Système de séparation des eaux pluviales et usées Cfr. équipement de la voirie Fosse septique by-passable munie d'un dégraisseur Fosse septique by-passable munie d'un dégraisseur
	Dérrogation → si coût excessif au raccordement → si système d'épuration individuelle (SEI) préexistant	Demande de permis pour l'installation d'un système d'épuration individuelle Possibilité du maintien du SEI si conforme (ou mis à niveau), peut également être by-passé
Autonome	Habitation nouvelle	Mise en conformité immédiate
	Habitation existante	Mise en conformité dans les délais impartis
	Projet de groupement d'habitations	Cfr. droits et devoirs inhérents au régime collectif
Transitoire	Habitation nouvelle	Regard de visite - séparation des eaux pluviales et usées Fosse septique by-passable munie d'un dégraisseur Raccord à l'égout le cas échéant Surface libre de 10 m² quand l'espace le permet pour prévoir l'installation d'un SEI
	Habitation existante	Néant
	Réorientation du régime → vers le collectif: initiative communale + OEA → vers l'autonome: initiative communale	Droits et devoirs identiques au régime collectif Droits et devoirs identiques au régime autonome

Synthèse des obligations légales reprises au RGA (www.spge.be)

6°. CAHIER ENVIRONNEMENTAL

6.1. SITUATION ENVIRONNEMENTALE ET EVOLUTION PROBABLE

La situation environnementale du territoire communal figure dans les documents d'inventaire du Schéma de Structure Communal. Le tableau ci-dessous dresse la synthèse de cet inventaire en présentant les atouts du territoire, ses faiblesses, des opportunités de développement et des menaces qui pèsent sur le milieu.

	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
GEOLOGIE	▪ Gisements exploitable et exploité (emplois) ▪ Bonne localisation de la Carrière des limites ▪ Phénomènes géologiques spectaculaires (intérêt touristique) ▪ Phénomènes karstiques remarquables (intérêt scientifique)	▪ Exploitation sources de nuisances (poussières, charroi) ▪ Exploitation non renouvelable ▪ Conflit d'usage ou compatibilité délicate pour les zones d'extraction au nord d'Ave-et-Auffe, au nord de Jemelle	▪ Réhabilitation des zones d'extraction en zone d'espace vert, ou vocation touristique,... ▪ Opportunité particulière pour la zone des limites, la proximité de la E411 et ZAEM ▪ Valorisation de la pierre dans les constructions locales ▪ Utilisation de la thématique pierre pour développer des attractions touristiques (développement du musée du rail et de la pierre)	▪ À longs termes, épuisement du gisement ▪ Détérioration ou manque de mise en valeur des phénomènes géologiques spectaculaires ▪ Détérioration ou manque de gestion des phénomènes karstiques ▪ Surexploitation des attractions touristiques naturelles
SOLS	▪ Aptitude à la prairie permettant cette occupation du sol ▪ Sols forestiers assez bons	▪ Sols fortement hétérogènes où la culture céréalière ne peut pas s'envisager sur de grande surface (sauf Gerny)	▪ Mieux utiliser les connaissances scientifiques pour optimiser les productions forestières principalement	▪ Epuisement des sols par une gestion peu intégrée

RELIEF	▪ Les variations du relief ont généré des paysages diversifiés	▪ Le relief trop vallonné peut s'avérer un obstacle à la circulation cycliste	▪ Le relief local peut s'avérer intéressant dans le développement de certaines activités touristiques (sports aventures,...)	
EAU DE SURFACE	▪ cours d'eau d'excellente qualité globale (épuration quasi totale) ▪ parcours des cours d'eau attractifs d'un point de vue touristique ▪ relation existante entre certains noyau bâtis et les rivières ▪ qualité écologique des berges	▪ inondations fréquentes avec coupure de voirie ▪ concurrence entre le grand cormoran et les objectifs piscicoles des rivières ▪ égouttage imparfait très localement	▪ éco-tourisme rivière ▪ programme de gestion natura 2000	▪ eutrophisation liée aux pratiques agricoles non raisonnées ▪ surpopulation touristique locale
EAU SOUTERRAINE	▪ ressources exploitées ▪ prescriptions du CWATUP (art. 40, 46, 136, 76)	▪ grande sensibilité environnementale des zones karstiques ▪ absence de réel statut de protection	▪ législation sur la protection des nappes phréatiques ou PCA spécifiques	▪ pollution accidentelle des zones karstiques
CLIMAT		▪ Périodes clémentes limitées durant la saison d'été		

MILIEU NATUREL	▪ Excellente qualité du milieu naturel ▪ Reconnaissance européenne de la qualité du milieu ▪ Espèces rares présentes ▪ Grand gibier bien présent ▪ Faune ichtyologique présente	▪ Manque d'organe de gestion communal (coordination - mise à jour des données,... « éco-conseiller ») ▪ Contraintes supplémentaires pour le monde agricole et manque de dialogue entre les parties concernées (projet Natura 2000 en cours)	▪ Utilisation de la qualité écologique comme moteur de développement ▪ Création d'un espace dédié à la nature (éco-musée, jardins didactiques, conférences de spécialistes,...)	▪ Utilisation peu rationnelle des milieux naturels ▪ Utilisation touristique trop intensive ▪ Exploitation forestière non raisonnée ▪ Pratiques agricoles intensives ▪ Incivisme
AGRICULTURE	▪ Exploitations importantes en activité ▪ Savoir-faire en production bovine ▪ SAU constante ▪ Exploitation au centre des villages	▪ Disparition des petites exploitations ▪ Difficulté globale du secteur ▪ Mauvaise intégration urbanistique d'extensions d'exploitation	▪ Valorisation de la biomasse ▪ Diversification locale et reconversion pour une petite partie des exploitants ▪ Nouvelle PAC	▪ Contexte international peu favorable
SYLVICULTURE	▪ Grande surface boisée (40% du territoire) ▪ Domaines de chasse réputés ▪ Ressource économique (bois d'œuvre et bois de chauffe) ▪ Dynamique de gestion durable des forêts en cours	▪ Densité de gibier trop importante (régénération difficile)	▪ Accentuer la production de bois d'œuvre ▪ S'inscrire dans la dynamique de type « Val Bois - Penser forêt agir bois » ▪ Meilleur usage du bois dans les constructions (en particulier agricole)	

PAYSAGES	▪ Diversité ▪ Qualité d'ensemble ▪ Lisibilité et relief mouvementé ▪ Paysagère à forte identité locale ▪ Repères paysagers nombreux ▪ Actions de réaménagement des centres villageois en cours (Han-s-Lesse /Jemelle/...) ▪ Bonne représentation au plan de secteur	▪ Ressource peu exploitée tant du point de vue touristique que résidentielle ▪ Manque de connaissance et de conscience de la valeur du bien par la population ▪ Pas d'objectif spécifique ▪ Charte paysagère du projet Leader non signée ▪ Points de vues, peu ou mal, aménagés	▪ Touristes déjà attirés dans la commune ▪ Participe à l'image positive de la Commune	▪ développement résidentiel anarchique ▪ implantation agricole peu intégrée ▪ banalisation touristique (camping/surfréquentation /...) ▪ banalisation des espaces bâtis et des espaces publics
STRUCTURE DU BATI URBAIN : ROCHEFORT	▪ Centre ville existant et polarisant (effet de ville) ▪ Bonne implantation du noyau central de la ville et bonne exploitation du relief ▪ Nombreuses ouvertures paysagères ▪ Rives de la Lhomme sont bien aménagées à Rochefort ▪ Tache urbaine maîtrisée ▪ Bonne concentration des activités économiques ▪ Rue centrale concentre bien les fonctions principales	▪ Accumulation d'enseignes peu intégrées à la qualité d'ensemble de la ville de Rochefort ▪ Manque d'habitat collectif ▪ Localisation étonnante de certains équipements du centre ville (terrain de football,...) ▪ Carrefour du centre de Rochefort mal aménagé ▪ Lotissement mal positionné en plein centre ▪ Mauvaise liaison entre le parc des Roches et le centre ville	▪ Possibilité de repenser un habitat dense dans ces noyaux ▪ Parcours bucoliques le long de la Lhomme à exploiter ▪ Reconversion d'espace industriel à poursuivre ▪ Concentration d'éléments de grande qualité patrimoniale à Rochefort	▪ Perte d'attractivité du centre (ne répond plus à la demande) ▪ Banalisation de l'architecture

	principales ▪ Bonne intégration des logements sociaux ▪ Repère symbolique fort du Château comtal	▪ Faiblesse de l'espace public en face des pompiers ▪ Banalisation de l'architecture récente (extension résidentielle)		
STRUCTURE DU BATI URBAIN : JEMELLE et HAN-s-LESSE	▪ Tache urbaine maîtrisée ▪ Bonne concentration des activités économiques ▪ Aménagements urbains récents de qualité	▪ Manque d'habitat collectif ▪ Banalisation de l'architecture récente (extension résidentielle) ▪ Perte générale d'attractivité (Jemelle) ▪ Risque d'hyper-concentration d'attraction touristique (H-s-L)	▪ Rénovation urbaine en cours à Jemelle ▪ Possibilité de repenser un habitat dense dans ces noyaux ▪ Reconversion d'espace industriel à poursuivre	▪ Banalisation de l'architecture
STRUCTURE DU BATI RURAL	▪ Noyaux ruraux biens conservés : éléments remarquables dans le tissu villageois, petit patrimoine présent, identité forte des noyaux,... ▪ Repères patrimoniaux de grande qualité ▪ Aménagements urbains récents de qualité ▪ Les villages plus concentrés proposent souvent un espace de vie publique, même s'il n'est pas bien aménagé	▪ Manque de hiérarchisation entre les villages et hameaux ▪ Banalisation de l'architecture récente (manque de repères architecturaux) ▪ Deux villages (Mont-Gauthier et Havrenne) sont peu polarisés par Rochefort ▪ Les villages étirés ont des problèmes de centralité et ne propose pas de réels espaces publics	▪ Certains noyaux villageois permettent l'aménagement d'un espace public ▪ Amplification de l'attractivité touristique grâce à la qualité des espaces ruraux ▪ Possibilité de repenser un habitat dense	▪ Perte de lisibilité et de cohérence des tissus de certains villages ▪ Banalisation de l'architecture ▪ Différenciation des évolutions des noyaux ▪ Perte d'activité agricole au sein des noyaux ruraux

COMPOSANTES SOCIO-ECONOMIQUES	▪ population en faible croissance ▪ commune attractive pour des ménages à relativement hauts revenus	▪ solde naturel en déclin ▪ dualisation de la croissance démographique et des niveaux de richesse (lotissements / centres urbains)	▪ réadapter l'offre commerciale et en services aux nouveaux arrivants ▪ adapter l'offre en logement à l'évolution de la taille des ménages	▪ structure d'âge moins équilibrée ▪ vieillissement de la population ▪ appauvrissement des centres urbains
TYPE DE LOGEMENT	▪ Le territoire communal a été capable de répondre largement aux demandes de maisons unifamiliales séparés	▪ Les centres urbains offrent peu de logements de type « appartements »	▪ La demande pour les appartements existe ▪ Renforcer les caractéristiques urbaines de certains noyaux	▪ Perte d'attractivité de la commune pour certaines catégories de population ▪ Manque de dynamisme des centres urbains
POTENTIEL FONCIER	▪ Réserves encore nombreuses (environ 44%)	▪ Peu d'extension possible pour les centres urbains ▪ Extension des noyaux villageois parfois peu adaptée urbanistiquement	▪ Possibilité de renforcer le rôle de Villers-sur-Lesse	▪ Consommation de l'espace trop rapide à cause d'une densité mal adaptée à la structure territoriale
ACTIVITES ECONOMIQUES - COMMERCE	▪ Noyaux commerciaux de proximité existants dans les centres urbains	▪ Population des centres urbains en décroissance	▪ Développement de l'offre commerciale en périphérie	▪ Perte d'attractivité des centres urbains

ACTIVITES ECONOMIQUES - ENTREPRISES / INDUSTRIES	▪ Espaces d'accueil bien équipés et suffisants ▪ Entreprises diversifiées ▪ Extraction encore en activité	▪ Peu ou pas de synergie avec la gare de Jemelle ▪ Potentiel de développement limité (Marche-en-Famenne est le pôle) ▪ Peu d'entreprises innovantes liées aux ressources locales ▪ Localisation non optimale par rapport aux axes N4 et E411	▪ Réaffectation de la zone d'extraction des limites (proximité autoroute) ▪ Spécialisé une partie du zoning pour accueillir des entreprises sur un thème particulier	
ACTIVITES ECONOMIQUES - TOURISME	▪ Grande qualité intrinsèque des attractions principales ▪ Dynamique existante et reconnue au niveau du public régional	▪ Coordination de l'offre (passage d'un site à l'autre) ▪ Signalisation peu homogène et de qualité moyenne ▪ Corrélation entre l'offre en hébergement et le potentiel d'hébergement ▪ Nord de la Commune quasiment inexploité	▪ Développement d'un tourisme spécialisé autour de la thématique « nature » et pouvant avoir un impact international ▪ Potentiel de tourisme culturel « haut de gamme »	
VOIES DE COMMUNICATION ET RESEAUX D'INFRASTRUCTURES TECHNIQUES	▪ Présence d'un réseau de fibres optiques nouvellement instauré	▪ Nombreux points de rejets d'eaux usées en milieu naturel (fosses et rivières) ▪ Desserte de ces réseaux pas toujours optimale dans les différents villages	▪	▪

MOBILITE	▪ Excellente accessibilité automobile (proximité E411, N4, etc.) ▪ Bonne accessibilité en train (ligne 162) ▪ Bonne fluidité en dehors des périodes touristiques	▪ Nombreuses zones accidentogènes et potentiellement dangereuses ▪ Mauvaise maîtrise des flux automobiles et poids-lourds dans le centre de Rochefort et de Han-sur-Lesse en période d'affluence ▪ Mauvaise desserte de bus ▪ Pas assez de liaisons train/bus avec les sites touristiques ▪ Manque de convivialité et d'espace pour les déplacements doux dans le centre de Rochefort et celui de Han-sur-Lesse ▪ Manque d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons en bordure des routes ▪ Insuffisance des effets de porte	▪ Aménagement d'un tracé de délestage au sud de la ville de Rochefort ▪ Mise en place de deux parkings destinés à contenir les véhicules et cars touristiques ▪ Développement de services de mobilité spécialisés (PMR) ▪ Amélioration de la desserte des sites touristiques	
-----------------	--	--	---	--

6.2. DESCRIPTION DE LA METHODE D'EVALUATION RETENUE

Le schéma de structure communal est un document d'orientation. Dès sa conception, la méthodologie adoptée a tenu compte des aspects environnementaux du territoire et des différentes législations environnementales applicables.

Le plan d'affectation du SSC (mesure 1. du SSC) traduit les objectifs communaux en différentes affectations sans déroger au plan de secteur. Il constitue l'élément central du SSC. Il est donc important de constater que le SSC évolue dans un cadre réglementaire fixé (les limites des zones d'affectation du plan de secteur). De ce fait, l'évaluation environnementale du SSC a été considérée plus comme la vérification de la bonne prise en compte des éléments constitutifs du milieu que comme une remise en question fondamentale des affectations du plan de secteur.

L'évaluation retenue se veut avant tout « qualitative ». La programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal visé par le SSC consiste avant tout en une vision stratégique d'un territoire traduisant une politique communale.

L'évaluation environnementale réalisée tient compte du fait que d'une part la Commune développe déjà dans d'autre secteur que celui de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire des actions favorables à l'environnement et que, d'autre part, de nombreuses législations complémentaires (régionale ou européenne) régissent déjà certains aspects environnementaux liés au territoire communal :

- Plan de secteur et CWATUPE, pour les affectations générale du sol et les aspect énergétique des bâtiments,
- Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique (PASH), pour l'égouttage et l'épuration des eaux,
- Zone de prévention de captage, pour les prises d'eau souterraine,
- Zone natura 2000, pour les espaces écologiques reconnus,
- ...

Le tableau ci-après illustre les interrelations globales entre les multiples usages du territoires envisagés dans le SSC et les éléments constitutifs du milieu.

Notons que les aspects paysagers, urbanistiques (densité, typologie et usage du sol) et ceux liés à la mobilité (dynamique communale générale, modes doux,...) sont les plus influencés par le SSC qui reste avant-tout un document d'aménagement du territoire et donc porte plus sur l'organisation spatiales des activités que sur la nature des activités elle-même.

ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU MILIEU			PRINCIPAUX CRITÈRES D'ÉVALUATION DES INCIDENCES & OBJECTIFS DE QUALITÉ	AIRES URBAINES ET RURALES	AIRES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE	AIRES DE SERVI. PUB. ET D'ÉQUIP. COM.	AIRES DE LOISIRS	AIRES D'EXTRACTION	AIRES AGRICOLLES	AIRES FORESTIÈRES	AIRES NATURELLES	AIRES DE PARC	AFFECTATN DES ZACC	ORIENTATION MOBILE
BIOPHYSIQUE	AIR	CLIMAT ET OZONE STRATOSPHERIQUE	Emissions de gaz à effet de serre	X	X	X	X						X	X
			Emission de gaz qui appauvrissent la couche d'ozone		X									
		ATMOSPHERE	Dispersion des polluants		X			X						
	EAUX	EAUX DE SURFACE	Débit	X	X	X	X	X	X				X	X
			Objectifs de qualité	X	X	X	X	X	X				X	X
		EAUX SOUTERRAINES	Caractérisation de la couche aquifère	X	X	X	X	X	X				X	
			Objectifs de qualité	X	X	X	X	X	X				X	
	SOL	SOL	Sensibilité à l'érosion		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Qualité et usage du sol	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		SOUS-SOL	Stabilité	X	X	X	X						X	X
			Qualité du gisement					X						
HUMAIN	CADRE DE VIE	CONTEXTE SOCIO- ÉCONOMIQUE	Population	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
			Activité agricole et forestière				X		X	X	X		X	
		VISUEL	Paysage	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
		AMBIANCE AUDITIVE	Bruit	X	X	X	X	X	X				X	X
		AMBIANCE OLFACTIVE	Odeur		X	X			X				X	
	INTERGRITÉ	BIENS MATÉRIELS ET PATRIMOINE	Valeur patrimoniale	X	X	X	X		X				X	
			Contexte urbanistique	X	X	X	X		X			X	X	X
			Équipements et infrastructures		X	X	X	X						X

6.3. OBJECTIFS PERTINENTS EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le schéma de Structure Communal est un document d'orientation qui notamment précise et complète le plan de secteur. Rappelons également que le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie sont d'application en matière de délivrance de permis. Aussi, les objectifs énergétiques présent dans le Code seront donc d'application.

En matière environnementale, l'objectif principal du SSC est de **Protéger et développer le patrimoine naturel et paysager** :

Le patrimoine naturel de Rochefort est important tant du point de vue local que pour l'intérêt régional et européen. Les zones reprises dans le réseau Natura 2000 feront l'objet de plans de gestion adaptés et élaborés dans le cadre de cette législation. Le SSC tient compte de ces qualités naturelles et définit des aires à objectifs écologiques différenciés pour lesquelles il convient d'assurer une gestion dynamique respectueuse de l'esprit du réseau Nature 2000.

Les paysages synthétisent bien la qualité naturelle et patrimoniale de l'entité. L'objectif poursuivi est de maintenir une attention particulière à la qualité des paysages et d'utiliser ceux-ci comme vecteur d'information, de sensibilisation et de publicité à la qualité environnementale de Rochefort.

Au-delà de cet objectif, le SSC vise également à **permettre la cohabitation la plus adéquate entre les différentes fonctions rencontrées sur le territoire**. Pour atteindre cet objectif, les caractéristiques environnementales du milieu ont été intégrées dès le début de la réflexion :

- milieux à haute valeur écologique,
- paysages de qualité,
- terres agricoles,
- zones inondables,
- phénomènes karstiques,
- ...

Enfin, la réflexion générale qui vise à structurer l'espace à également pour objectif de **limiter la dispersion de l'habitat, le mitage de la zone agricole, les déplacements motorisés** et les autres comportements induits par une occupation de l'espace non optimale qui ont une incidence sur l'environnement.

**6.4. INCIDENCES NON NEGLIGEABLES PROBABLES &
MESURES A METTRE EN ŒUVRE POUR EVITER,
REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS SUR
L'ENVIRONNEMENT ET SUR L'ACTIVITE AGRICOLE ET
FORESTIERE**

I. MILIEU BIOPHYSIQUE

I.1. Air

a. Enjeux environnementaux

Le schéma de structure communal oriente l'occupation du sol et le développement communal, en particulier en ce qui concerne l'urbanisation et la mobilité.

Les enjeux du SSC relatifs à l'air et au climat sont multiples :

- favoriser les transports en commun et les modes de déplacement doux,
- limiter les déplacements motorisés,
- encourager la construction de bâtiment à faible consommation énergétique,
- ...

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Pour répondre aux enjeux environnementaux relatifs à l'air et au climat, le SSC prend les mesures suivantes :

Plan d'affectation du SSC

La structuration du territoire telle que présentée dans le SSC pourra maintenir le dynamisme des pôles structurants. Cette structuration vise à limiter les déplacements vers d'autres pôles plus éloignés et participe donc à la diminution des rejets dans l'air. Elle se traduit dans le plan d'affectation par la précision de la localisation des fonctions structurantes, par des choix de densité des différents noyaux bâtis et par le phasage de la mise en œuvre des ZACC. Notons par exemple :

- la volonté de dynamiser l'urbanisation de Jemelle (forte densité et ZACC en priorité 1) qui est le noyau bâti le plus proche de la gare,
- la possibilité de reconversion d'espaces d'activité économique proches du centre de Rochefort en logement,
- le choix des faibles densités dans les hameaux ruraux du rri de Vachaux,
- ...

De plus, le mode d'urbanisation vise de manière générale à encourager la création d'habitat mitoyen aux endroits les plus adaptés urbanistiquement. Cette mesure qui structure l'espace a également des incidences positives en matière de performance énergétique des

bâtiments en limitant les surfaces libres des volumes construits. La prise en compte des économies d'énergie dans les bâtiments publics ainsi que dans les logements particuliers et les bâtiments industriels est encouragée plus largement. Les évolutions du CWATUPE vont d'ailleurs dans ce sens.

Enfin, la création d'espaces d'activité économique sur le territoire entre dans la volonté d'apporter une structure adéquate. La possibilité d'offrir de l'espace d'activité plus proche des pôles existants permettra à terme, d'offrir plus d'emplois de proximité et de limiter les déplacements et les rejets dans l'air.

Le SSC vise donc à limiter les incidences de l'urbanisation du territoire en contenant et en orientant son développement vers les espaces urbains et en maîtrisant les développements ruraux.

Orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation

Les orientations générales en matière de mobilité du SSC visent notamment à encourager les déplacements en transport en commun et en mode doux.

Ces mesures qui visent des objectifs de sécurité routière, de qualité de vie et de fluidité de trafic ont également des incidences positives sur l'air et le climat.

Le SSC envisage donc les mesures suivantes (voir 3^e Orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation) :

- Améliorer la qualité du service ferroviaire
- Amélioration du réseau TEC
- Réflexion sur la création de trois lignes locales de transport en commun organisé par la commune et poursuite du service « Mobilité rochefortoise »
- Définition de réseaux cyclables et mesures d'aménagement visant à encourager ce mode de déplacement
- Amélioration des circulations piétonnes

La combinaison entre la maîtrise de la structure territoriale et le développement de modes de déplacements respectueux de l'environnement vise à réduire les incidences environnementales du développement territorial, en particulier à limiter la croissance des impacts sur l'air et le climat.

Notons enfin, que d'autres initiatives communales pourront être menées en dehors du cadre du SSC afin de rencontrer cet objectif.

I.2. Sous-sol, Sol et Relief

a. Enjeux environnementaux

Le plan de secteur fixe les affectations du sol. Dans le cadre d'un SSC, les enjeux environnementaux relatifs au sous-sol, au sol et au relief sont les suivants :

- Favoriser des modes d'exploitation des ressources compatibles avec l'environnement,
- Assurer des mesures d'isollements suffisantes et compatibilité des activités avec le voisinage et le paysage,
- Viser une utilisation parcimonieuse du sol,
- Permettre le développement de la nature dans les zones d'extraction à haut potentiel écologique.
- Eviter la construction dans les zones à risques géotechniques

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Sous-sol

Pour répondre aux enjeux environnementaux relatifs au sous-sol, le SSC prévoit la poursuite de l'exploitation des gisements en précisant les précautions relatives à la reconversion du site après exploitation. Il est en effet recommandé une réhabilitation écologique sur tout ou partie de zone d'extraction dont l'exploitation est terminée afin de permettre le développement de la nature. Au vu de la sensibilité des milieux calcaires, le stockage des déchets ménagers ou dangereux n'est pas autorisée dans les zones d'extraction.

Le SSC confirme les objectifs environnementaux du réseau natura 2000 pour les zones d'extraction situées au nord de Ave et Auffe et au sud de Jemelle, en soulignant que le rôle principal de ces espaces est de participer au développement de la nature.

Utilisation parcimonieuse du sol

Le SSC vise également une utilisation parcimonieuse du sol. Dans les zones destinées à l'urbanisation au plan de secteur, les incidences du SSC sur le sol sont réduites par rapport au potentialité du plan de secteur. En effet, l'usage parcimonieux du sol envisager au travers du schéma de structure vise à :

- recycler des terrains actuellement à l'abandon (friches urbaines, sites d'activité économique désaffectés, etc.) en particulier en mettant en œuvre la rénovation urbaine de Jemelle et en anticipant la reconversion possible de zones d'activité économique au centre ville de Rochefort,
- veiller à la protection des ressources naturelles du sol et du sous-sol, en tenant compte des périmètres natura 2000 en particulier en zone agricole et forestière,
- densifier les centres des noyaux bâti et limiter l'urbanisation dans les endroits inappropriés (zone inondable, zone de risque karstique, zone d'intérêt paysager,...)

Le SSC a également mis en évidence des zones d'habitat et des ZACC ou parties de ZACC peu propices à l'urbanisation.

Zones d'aménagement communal concerté

En ce qui concerne de manière générale les ZACC, deux cas sont envisager :

- soit la ZACC est couverte par un PCA ou est déjà partiellement mise en œuvre, dans ce cas l'ordre de priorité d'urbanisation est important (priorité 1) et l'affectation rencontre celle du PCA,
- soit la ZACC n'est pas couverte par un PCA, alors le SSC affecte la ZACC et lui définit un ordre de priorité. Après validation des besoins dans le cadre du rapport urbanistique et environnemental, la mise en œuvre des ZACC sera réalisée selon cette affectation.

Le tableau de la page suivante présente les options prises concernant les ZACC et leurs incidences.

En synthèse, la commune de Rochefort compte 157,1 ha en ZACC dont :

- environ 54% sont soit couverts par un PCA, soit par un permis de lotir, soit déjà urbanisés.
- 12% sont affecté en aire d'espace vert par le SSC.

Les enjeux d'urbanisation concernent donc principalement 34% de la superficie des ZACC :

- 41ha en priorité 1,
- 7ha en priorité 2
- 8ha en priorité 3.

Les zones les plus prioritaires participent à renforcer les pôles urbains (Rochefort : activité économique et logements et Jemelle : logements).

Les taux d'urbanisation des pôles urbains sont proches de 70% (hors ZACC) et les ZACC couvertes par des PCA ou des permis de lotir sont largement entamés.

L'aspect prioritaire du choix d'affectation visent à rencontrer l'objectif de structure communale qui permet de limiter les déplacements et de renforcer les zones bien desservies en transport en commun. L'affectation en aires destinées à l'urbanisation aura des incidences en termes de consommation d'espace. Le choix de localisation et les densités définies visent à limiter le mitage de la zone agricole ailleurs sur le territoire communal et à préserver les espaces ruraux.

N°	Nom	Localisation	Surface	Ordre de priorité	Affectation du SSC	Incidences
1.	Rochefort - Préhyr	Nord de la ville de Rochefort	27,1 ha	1	Voir PCA (Aire de faubourg)	Voir PCA
2.	Rochefort - Trou Maulin	Entrée est de la ville de Rochefort	8,2 ha	3	Aire d'espace vert à objectif écologique	Le SSC vise la protection du milieu naturel. Les incidences environnementales sont positives.
3.	Rochefort - Beauregard	Sud de la ville de Rochefort	7,0 ha	1	Voir permis de lotir Aire résidentielle	L'urbanisation de cette ZACC est déjà couverte partiellement par des permis de lotir. La poursuite de l'urbanisation aura peu d'incidences. L'amélioration des cheminements piétons en bordure de zone ainsi qu'une réflexion sur le rapport entre l'espace public et le paysage rural avoisinant est toutefois à envisager. Le RUE ou le PCA nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la ZACC devra justifier les besoins en logements. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.
4.	Rochefort - Prairie du Biran	Ouest de Rochefort	15,8 ha	3	Voir PCA (Aire agricole)	Voir PCA
5.	Rochefort - Champ de Fayi	Ouest de la ville de Rochefort	13,2 ha	1	Aire résidentielle	Un impact local sur l'agriculture est à prévoir. Il faut également noter que cette ZACC est déjà partiellement urbanisée. Le RUE ou le PCA nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la ZACC devra justifier les besoins en logements et tenir compte du projet de tracé de délestage de Rochefort. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.
6.	Rochefort - ouest	Nord-ouest de Rochefort	13,9 ha	1	Aire d'activité économique mixte et aire résidentielle	Un impact local sur l'agriculture est à prévoir. Le RUE ou le PCA nécessaire à la mise en œuvre de la ZACC devra valider les besoins en espace d'activité économique et en logements identifiés dans le SSC et tenir compte du projet de tracé de délestage de Rochefort ainsi que de la compatibilité avec le voisinage. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.

7.	Jemelle - Aux Chavées	Sud-ouest de Jemelle	26,1 ha	1	Aire résidentielle	Cette ZACC, la plus proche de la gare de Jemelle, est déjà partiellement urbanisée par un lotissement. La poursuite de l'urbanisation aura un impact local sur l'agriculture. Le RUE nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la ZACC devra justifier les besoins en logements et tenir compte du projet de rénovation urbaine en cours à Jemelle. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.
8.	Villers-sur- Lesse - Louette	Ouest de Villers-sur- Lesse	12,5 ha	2	Aire rurale résidentielle Aire d'espace vert	Cette ZACC est déjà partiellement urbanisée par un lotissement. La poursuite de l'urbanisation aura un impact local sur l'agriculture. L'urbanisation de cette ZACC permettra d'absorber une grande partie de la demande en logement en milieu rural. Les incidences devront être minimisées à travers une réflexion d'ensemble. Le RUE nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la ZACC devra donc valider les besoins en logements ruraux. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.
9.	Lessive - Au Dovère	Proximité du centre rural ancien	10,3 ha	3	Aire rurale de centre villageoise Aire rurale résidentielle Aire d'espace vert	Cette ZACC n'est pas prioritaire. Les incidences de sa mise en œuvre portent principalement sur les aspects écologique et paysager. La sensibilité locale nécessite une réflexion d'ensemble, au-delà de la ZACC. Le choix d'affectation vise à limiter les incidences en accordant d'une part une priorité faible de mise en œuvre. Le RUE et l'éventuel PCA devront donc valider les besoins en logement en milieu rural. Ils évalueront également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.
10.	Han-sur- Lesse	Ouest du noyau	14,1 ha	1	Voir PCA (Aire résidentielle)	Voir PCA
11.	Lavaux- Ste-Anne - Biu	Sud-ouest de Lavaux	8,9 ha	3	Aire rurale à ouverture paysagère	Cette ZACC n'est pas prioritaire. Les incidences de sa mise en œuvre portent principalement sur les aspects écologiques, paysagers et patrimoniaux. Le choix d'affectation vise à limiter les incidences en accordant d'une part une priorité faible de mise en œuvre et d'autre part une densité faible d'urbanisation. Le RUE devra donc valider les besoins en logement en milieu rural. Il évaluera également les impacts locaux sur les autres éléments constitutifs du milieu.

Périmètre d'aménagement planifié

Un périmètre d'aménagement planifié en extension de la ville de Rochefort vers l'ouest dans des terres agricoles (32ha). Ce projet d'extension vise à permettre d'envisager à long terme le développement de la ville en s'appuyant sur une infrastructure projetée (tracé de délestage). La mise en œuvre précise de tout ou partie de cet espace n'est pas définie dans le SSC qui applique le principe de précaution en signalant :

- que cet espace présente des potentialités importantes en matière de développement urbain dont la mise en œuvre passera par un PCA,
- qu'il est affecté actuellement à l'agriculture (aire agricole),
- qu'il est déconseillé d'y accueillir de nouvelles exploitations agricoles.

L'urbanisation éventuelle de cet espace nécessitera la révision du plan de secteur ou la réalisation d'un PCA dérogatoire. L'affectation en zone destinée à l'urbanisation serait donc compensée par le déclassement d'autres zones. Les surfaces nécessaires pour compenser seront à rechercher prioritairement dans les ZACC ou partie de ZACC (35 ha) non affectées en zone destinée à l'urbanisation et dans les zones d'habitat ou de loisirs déconseillées à l'urbanisation (respectivement 21 et 25ha) .

Au stade du SSC, les incidences sont donc minimisées puisque le choix est plus une mesure de précaution qu'un choix d'affectation et que les espaces compensatoires éventuels ont été identifiés. Notons également que cet espace ne se trouve pas dans un des périmètres de sensibilité suivant :

- zone de captage
- intérêt paysager
- zone inondable
- zone karstique
- zone natura 2000

Il sera toutefois nécessaire, le moment venu d'appuyer l'urbanisation de cet espace non seulement sur une évaluation des besoins actualisée mais aussi sur une analyse environnementale plus fine et sur un accord des exploitants agricoles concernés.

I.3. Eaux de surface et eaux souterraines

a. Enjeux environnementaux

Les législations relatives à la protection des captages, aux conditions de déversements, à l'assainissement,... fixent de manière réglementaire les conditions de protections des ressources en eaux.

Dans le cadre du SSC les enjeux particuliers sont :

- minimiser le risque de pression sur le milieu en urbanisant prioritairement des espaces déjà égouttés
- limiter la contribution aux crues et aux inondations

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Egouttage

Le choix des densités d'urbanisation et la distinction faite entre le milieu urbain et le milieu rural est en adéquation avec les réseaux d'égouttage existants.

Les ZACC prioritaires (priorité 1) sont situées en extension des zones urbaines déjà égouttées (Rochefort, Jemelle, Han-sur-Lesse).

Le choix de densité d'habitat est plus faible en zone rurale qu'en zone urbaine ce qui permet de limiter la pression d'urbanisation en particulier pour les zones rurales en assainissement autonome (ri de Vachau, Auffe,...). On notera également la faible densité retenue pour l'aire rurale résidentielle à ouverture paysagère (< 5 logements/ha) qui se trouve généralement en périphérie des noyaux.

Par ailleurs, la mise en œuvre du PASH se poursuit et devrait conduire à terme à une amélioration de la situation des eaux de surface sur l'ensemble du territoire communal.

Inondation

La commune de Rochefort participe au plan PLUIES (Prévention et Lutte contre les Inondations et leurs Effets sur les Sinistrés) en imposant actuellement l'installation d'une citerne d'eau de pluie de 3.000l pour les nouvelles constructions. Le SSC propose d'envisager l'usage d'une double citerne permettant de jouer un rôle de bassin d'orage.

Par ailleurs, une mesure du SSC vise à déconseiller l'urbanisation dans certaines zones d'habitat, en particulier les zones inondables reconnues. Ceci permet d'une part d'éviter des dommages au construction et d'autre part permet de constituer des zones de débordement. Notons par exemple, la ZACC située à l'est de la ville de Rochefort qui est destinée à l'aire d'espaces verts.

Au-delà du SSC, l'entretien des collecteurs et chenaux est poursuivi par les autorités compétentes.

Le SSC et les autres actions communales visent donc à réduire les impacts des ruissellements et à prévenir des inondations (curage, travaux de consolidation des berges,...).

Protection des nappes

Sans préjudices aux réglementations relatives à la protections des captages, le SSC recommande de pratiquer une agriculture adaptée au milieu physique et naturel présent et encourage l'application des mesures agri-environnementales.

La protection des captages est assurée par le bon respect de la législation concernée. La définition précise des périmètres de protection permettra une gestion encore plus efficace de la sensibilité du milieu.

I.4. Sites écologiques

a. Enjeux environnementaux

Dans le cadre du SSC les enjeux particuliers relatifs à l'écologie sont :

- préserver les espaces sensibles
- encourager les pratiques favorables au développement de la nature, tant en milieu rural

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Le plan d'affectation du SSC précise le plan de secteur sans y déroger. Les incidences du SSC sur la consommation d'espace relève donc plus de la mise en œuvre du plan de secteur que de la réalisation du SSC.

L'objectif du SSC est de minimiser les impacts du plan de secteur en tenant compte des sites Natura 2000 et des autres sites naturels dans son plan d'affectation.

Il encourage l'application des politiques sectorielles raisonnées en dialogue avec les agriculteurs et les exploitants forestiers dans ces espaces (Mesures agri-environnementales et plan de gestion Natura 2000). D'autre part, il prévoit la non urbanisation des principaux espaces suivants :

- Rochefort : ZACC située à l'ouest est affectée en zone d'espace vert (en zone natura 2000)
- Rochefort : Zone de loisirs à l'est convertie en aire forestière à objectif écologique (application du PCA du 27 avril 2004)
- Rochefort : affectation en aire d'extraction à objectif écologique pour une petite partie de la zone d'extraction située au nord
- Lavaux-Sainte-Anne : affectation en aire déconseillée à l'urbanisation de la partie sud du village (partiellement en zone natura 2000) et limitation de l'urbanisation de la ZACC
- Han-sur-Lesse : affectation en aire rurale résidentielle à ouverture paysagère proche du réservoir
- Jemelle : zone de loisirs sur la Lhomme affectée en aire d'espace vert à objectif écologique conformément au PCA existant
- Wavreille : zone de loisirs non mise en œuvre affectée en aire déconseillée à l'urbanisation

II. MILIEU HUMAIN

II.1. Population et domaine socio-économique

a. Enjeux environnementaux

Dans le cadre du SSC les enjeux particuliers relatifs à la population et au domaine socio-économique sont liés au cadre de vie, aux activités économiques, au bruit et aux odeurs.

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Les incidences du SSC sur la population et le domaine socio-économique visent à répondre à l'article 1^{er} du CWATUP :

« Art. 1er. § 1er. Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants.

La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager ».

La rencontre des besoins sociaux, en particuliers ceux en logement sont rencontrés par le choix des affectations du SSC et par la définition de mesures d'aménagement permettant une urbanisation raisonnée. On se réfèrera donc aux incidences sur le milieu physique pour les incidences de l'urbanisation du territoire.

Les besoins économiques sont rencontrés par la définition de mesures d'aménagement appropriées (affectation, priorité de mise en œuvre, reconversion d'espace,...).

II.2. Activité agricole et forestière

Les principales incidences sur l'activité agricole et forestière seront la recherche d'une meilleure compatibilité entre ces activités et l'environnement par :

- le respect des périmètres Natura 2000,
- l'intégration des bâtiments agricoles dans l'espace rural,
- le développement de la nature (application des mesures agri-environnementales).

L'affectation des ZACC permet par endroit l'urbanisation de ces espaces actuellement dédiés à l'agriculture ou à la nature. Par ailleurs, certaines ZACC ou parties de ZACC sont affectée au espaces vert à l'urbanisation et certaine zone de loisirs et d'habitat sont déconseillée à l'urbanisation (voir effets sur le milieu physique).

Les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs sur l'environnement et sur l'activité agricole et forestière résident dans le dialogue entre les différents intervenants, en particulier dans la conception des futurs plans de gestion des zones Natura 2000.

II.3. Paysage, Patrimoine et Contexte urbanistique

a. Enjeux environnementaux

Dans le cadre du SSC les enjeux particuliers relatifs aux paysages, au patrimoine et au contexte urbanistique sont nombreux.

En ce qui concerne les paysages, un enjeu important vise à préserver la qualité des paysages ruraux de la Commune notamment en ce qui concerne l'intégration des bâtiments agricoles.

Les enjeux liés au patrimoine et au contexte urbanistique sont notamment :

- maintien du dynamisme des noyaux urbains,
- intégration du bâti,
- mise en valeur du patrimoine local,
- préservation de l'identité rurale des villages,
- le renforcement de la centralité,
- ...

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Paysages

Afin de limiter les incidences sur le paysage, le SSC prévoit deux mesures particulières : une mesure visant à intégrer les bâtiments agricoles dans l'espace agricole (localisation, matériau, volumétrie,...) et d'autre part, pour tout projet situé dans un périmètre d'intérêt paysager, la réalisation d'une étude paysagère démontrant l'intégration du projet au paysage. Les éléments d'intégration à retenir sont liés au respect du relief du sol, aux couleurs et matériaux, au périmètre de visibilité du projet, aux plantations et au respect de la typologie locale.

Contexte urbanistique et patrimoine

Le schéma de Structure est un document d'orientation qui aura des incidences positives sur le développement urbanistique du territoire communal. Les objectifs d'urbanisation et les mesures d'aménagement visent à orienter le développement urbanistique vers des espaces mieux structurés et de qualité.

Les besoins patrimoniaux et environnementaux sont rencontrés par la définition de mesures d'aménagement appropriées visant à conserver les caractéristiques locales.

Les différentes mesures d'aménagement apportent des précisions d'affectation et des projets d'aménagement et encouragent la gestion qualitative du cadre de vie.

La conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager sont intégrés dans les différentes mesures d'aménagement, en particulier dans le plan d'affectation qui précise le plan de secteur.

II.4. Mobilité

a. Enjeux environnementaux

L'enjeu principal du SSC relatif au volet mobilité est d'appliquer les principes favorables à une mobilité durable pour l'ensemble des usagers.

b. Mesures prises par le SSC et incidences probables

Les nombreuses mesures prises relative à la mobilité sont détaillées dans la note d'orientation générale destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation.

Les incidences de ces mesures sont :

- la réduction des déplacements motorisés (meilleure desserte en transport en commun, service à la demande augmenté, sécurisation des déplacements doux, gestion des développements urbanistiques,...)
- la sécurisation des déplacements (signalétiques, aménagements locaux,...)

D'un point de vue environnemental, les incidences globales du SSC sur la mobilité seront globalement positives.

Effet du tracé de délestage

La N86, reliant la E411 à Marche-en-Famenne et à la N4, subit actuellement un trafic quotidien très important. Elle traverse en outre le centre ville de Rochefort où elle subit un trafic de l'ordre de 9.000 evp/j. Ces flux élevés, non adaptés à la typologie de la voirie, à sa capacité, aux flux conflictuels et à la fonction de centre ville, rendent la circulation au sein du centre ville très difficilement gérable.

L'aménagement du tracé de délestage sud de la ville devrait cependant permettre de diminuer ces taux de trafic, en déviant le trafic de transit. Cet aménagement devrait ainsi permettre de rendre au centre ville ses fonctions premières et d'en améliorer la convivialité et la sécurité routière.

Le tracé de délestage de Rochefort permettra de soulager le centre de Rochefort d'un trafic de transit équivalent à environ 6000 véh /j, essentiellement induit par la N86, et de compenser ainsi largement les augmentations de trafic prévue dans le futur.

Néanmoins l'aménagement du tracé de délestage risque de générer un trafic de transit supplémentaire, sur le tracé de délestage, en améliorant nettement les temps de parcours. De manière particulière, les incidences du tracé de délestage sur le cadre de vie seront à évaluer de manière précise en particulier en ce qui concerne le bruit et la cohabitation avec les réseaux lents (piétons, cyclistes, RAVeL,...)

MESURES POUR ASSURER LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SSC

La ville de Rochefort s'engage à réaliser un rapport annuel sur le suivi de la mise en œuvre du SSC.

Ce document reprendra les éléments suivants :

- nombre et type de permis d'urbanisme octroyés,
- projets de PCA et mise en œuvre,
- liste des actions menées visant la mise en œuvre du SSC.

Par ailleurs la carte du plan d'affectation du SSC et les prescriptions associées sont intégrées à la base de données du service de la Gestion afin d'assurer l'utilisation au quotidien du document.