

**Schéma de Développement Commercial de
Soignies**

**RAPPORT SUR LES INCIDENCES
ENVIRONNEMENTALES**



DATE : OCTOBRE 2018

Référence du dossier : 18456ARC

ARCEA SCRL
Chaussée de Binche n° 30 / 7000 - MONS
Tél : +3265/39.59.00 / Fax : +3265/39.59.01
contact@arcea.be / www.arcea.be

ARCEA
ART ET COMPÉTENCE
EN ENVIRONNEMENT ET
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	1
0. INTRODUCTION	2
1. SCHEMA COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DE SOIGNIES	4
1.1 Objectifs du S.C.D.C.	4
1.2 Risques environnementaux liés au projet	6
2. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE	7
2.1 Approche communale	7
2.1.1 Situation de droit	7
2.1.2 Morphologie du territoire communale	12
2.1.3 Contraintes environnementales majeures pour l'urbanisation (liées aux sols, sous-sols, à l'eau et au milieu naturel)	14
2.1.4 Cadre Humain	18
2.1.5 Mobilité	24
2.2 Approche Micro	28
2.2.1 Soignies agglomération	28
2.2.2 Casteau	46
2.2.3 Neufvilles	50
2.2.4 Chaussée Notre-Dame Louvignies	53
2.2.5 Horrues	56
2.2.6 Naast	59
2.2.7 Thieusies	62
2.3 Synthèse de l'analyse	64
3. EVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET RECOMMANDATIONS	68
3.1 Evaluations des incidences par vecteur	68
3.1.1 Situation de droit	68
3.1.2 Contexte urbanistique et paysager	68
3.1.3 Contraintes environnementales majeures pour l'urbanisation	69
3.1.4 Mobilité	71
3.1.5 Cadre humain	77
3.1.6 Tourisme et patrimoine	78
3.2 Recommandations	79
4. SYNTHESE ET CONCLUSION	88
4.1 Synthèse des incidences	88
4.2 Synthèse des recommandations	94
4.2.1 Contexte urbanistique et paysager	94
4.2.2 Mobilité	95
4.2.3 Cadre humain	95
4.2.4 Tourisme et patrimoine	96
4.2.5 Contraintes environnementales	96
4.3 Conclusion du R.I.E.	97

INTRODUCTION

0.1. CONTEXTE DE L'ETUDE

Ce rapport a pour objet l'évaluation des incidences sur l'environnement du projet de Schéma Communal de Développement Commercial (S.C.D.C.) de la Ville de Soignies.

Le projet de Schéma consiste en une mise à jour d'un document précédent : le Schéma de Développement Commercial, Economique et Touristique de la commune de Soignies. La mise à jour de ce rapport a pour objet la mise en conformité de celui-ci au regard des exigences de la Région wallonne quant au nouvel outil qu'est le S.C.D.C. Cet outil a en effet été adopté par le décret du 5 février 2015.

L'évaluation des incidences du schéma, sous forme de Rapport sur les Incidences Environnementales (R.I.E.) fait partie du contenu minimum du S.C.D.C attendu par la Région wallonne. Le présent document intervient donc comme complément au projet de schéma, quant à lui établi par UPcity.

Le projet de schéma évalué dans ce rapport est sa version datée du 12 septembre 2018.

Il est important de signaler que le présent document est une version provisoire.

0.2. ACTEURS DU PROJET

0.2.1. INITIATEURS DE LA DEMANDE

La demande a été initiée par la Ville de Soignies.

0.2.2. AUTEURS DU PROJET

L'auteur du projet de S.C.D.C. est le bureau UPcity.



Parc scientifique Initialis,
Rue René Descartes, B-7000 MONS
Tel : 0665/98.04.67
Fax : 065/98.04.68
e-mail : info@up-city.be

0.2.3. AUTEURS DU RIE

L'auteur du R.I.E. est le bureau d'étude ARCEA s.c.r.l.



Chaussée de Binche, 30
B-7000 MONS
Tel : 065/39.59.00
Fax : 065/39.59.01
e-mail : contact@arcea.be

0.3. METHODOLOGIE

Le présent document s'organise de la façon suivante :

- dans un premier temps, les objectifs du S.C.D.C sont parcourus et résumés. Ils servent de base à l'évaluation des incidences sur l'environnement qui suit ;
 - o au terme de l'analyse des objectifs, les éléments de la situation environnementale qu'il convient de détailler sont établis ;
- ensuite, la situation environnementale actuelle est analysée. Elle sert de « situation de référence » à l'évaluation des incidences. La situation environnementale générale est parcourue, mais seuls les vecteurs jugés pertinents au préalable sont développés. L'analyse se déroule en deux temps :
 - o tout d'abord à l'échelle communale
 - o puis à l'échelle des agglomérations ;
- la seconde étape consiste en l'évaluation des impacts sur l'environnement en tant que telle, elle est abordée par vecteur environnemental ;
- sur base des incidences relevées, des recommandations et mesures alternatives aux objectifs du projet sont formulées. Elles sont proposées de façon transversale, influençant plusieurs vecteurs environnementaux.

1. SCHEMA COMMUNAL DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DE SOIGNIES

1.1 OBJECTIFS DU S.C.D.C.

Ce point a pour but d'identifier les objectifs du projet de S.C.D.C. Ceux-ci sont au nombre de 7, répartis dans différents domaines d'intervention.

Concernant l'activité commerciale

Le S.C.D.C. développe 2 objectifs :

- **Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité** : un pôle principal est ciblé par le développement commercial : l'hypercentre de Soignies. La figure suivante illustre la zone proposée par le S.C.D.C. pour l'accueil d'une densification commerciale dans l'hypercentre.

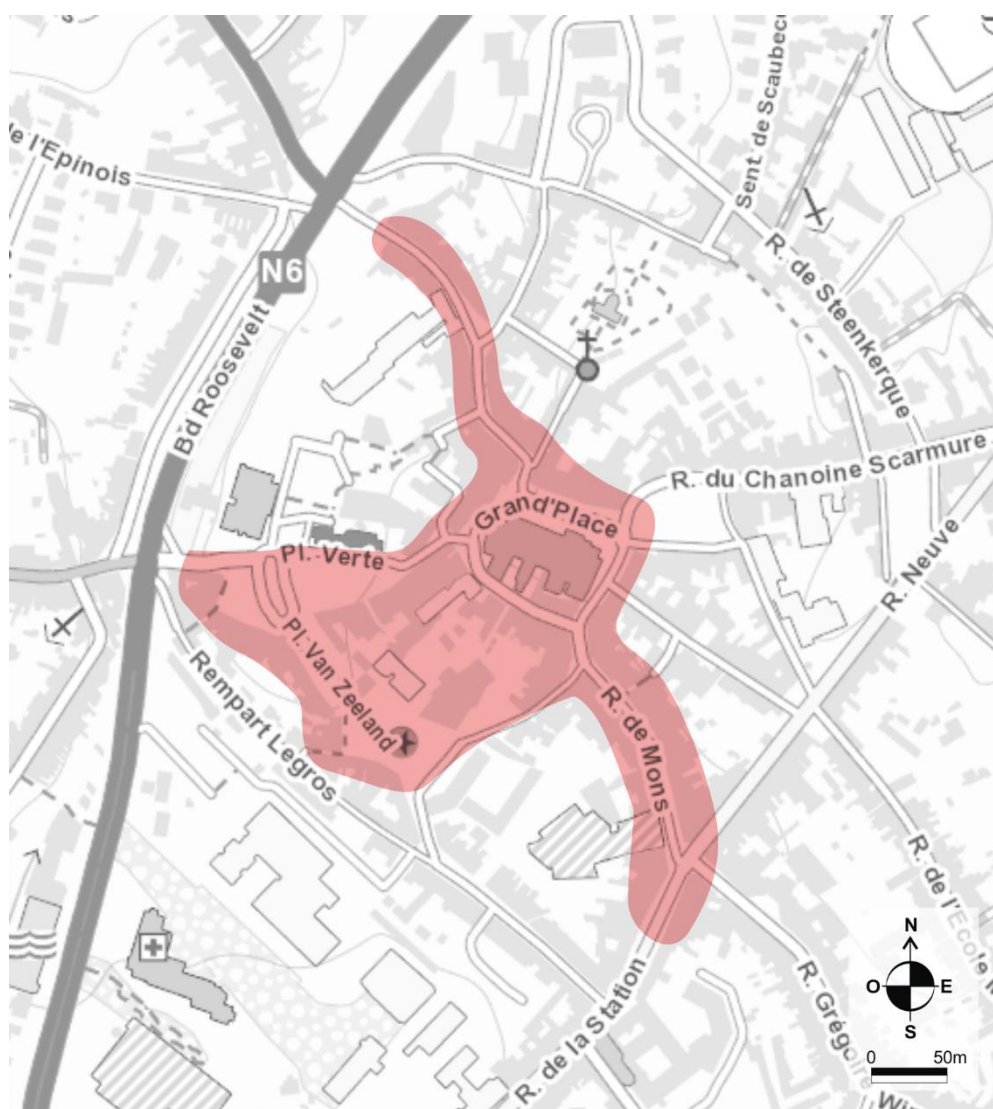


Figure 1 : Zone de densification commerciale projetée par le S.C.D.C. La zone est illustrée en rose

Source : S.C.D.C. de Soignies, UPcity

Certains secteurs marchands sont particulièrement ciblés :

- L'équipement de la personne ;
- Le loisir ;
- L'HoReCa de moyenne gamme ;
- La décoration d'intérieur ;

Ils ont pour but d'augmenter l'attractivité du centre-ville. L'HoReCa est davantage conseillé sur les zones de places (Place du Millénaire et Grand Place) tandis que les boutiques d'équipements de la personne sont plutôt conseillées dans les rues de Mons et Léon Hachez.

Théoriquement, 4000m² de surface commerciale pourraient être développés dans la zone de densification privilégiée par le Schéma.

Toutefois, l'objectif secondaire du schéma est de préserver un service de proximité minimum dans les villages, sans porter concurrence au pôle principal de l'hypercentre.

Le S.C.D.C. identifie le village de Casteau comme pôle commercial secondaire, et estime que 500m² de surface commerciale pourrait y être développée. Le schéma suggère ensuite la répartition de 500m² supplémentaire dans les autres villages de l'entité.

Concernant les différents pôles périphériques existants (Chaussées du Roeulx, Boulevard Kennedy), le S.C.D.C. préconise une limitation du développement du commerce. Quant au développement à venir du Retail Park, le S.C.D.C. suggère de concevoir une complémentarité entre le retailpark et le centre-ville (en termes de types de services et de commerces et en termes de gamme).

- **Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville** : Cet objectif se compose de différentes propositions que sont :
 - le développement du concept de maternité commerciale ;
 - la mise en œuvre d'un système d'aide à l'ouverture d'une surface commerciale ;
 - la création de cellules tremplins ;
 - la promotion des commerces hybrides ;
 - le développement du principe de taxis sociaux (d'ores et déjà existants) ;
 - la promotion du shopping promenade afin de pallier les creux dans le parcours marchands ;
 - l'accueil de pop-up store ;
 - planifier le déclassement de certaines cellules vide (notamment hors périmètre de densification).

Concernant les aménagements :

Le S.C.D.C. propose de :

- **Créer un cadre urbain dynamique et cohérent** : Cet objectif vise également l'augmentation de l'attractivité du centre-ville de Soignies. Il se subdivise en une série de recommandations pour y aboutir :
 - Créer un fil conducteur dans le parcours marchand proposé par le biais d'aménagements communs (aussi étendu dans les centres villageois) ;
 - Marquer les entrées de villes ;
 - Mettre en œuvre un cadre concernant les enseignes, les façades, le mobilier des terrasses, etc. ;
- **Renforcer la communication en termes d'activité commerciale**

Concernant la connectivité :

Le S.C.D.C. propose :

- **D'améliorer la connectivité entre les différents villages de la commune** : Il s'agit d'une part de renforcer la mobilité entre villages et Soignies mais aussi la cohésion sociale, notamment en proposant des événements « itinérants » entre les villages.
- **De renforcer la mobilité et les transports publics entre les localités** : Cet objectif cible d'une part l'amélioration de la communication en termes de stationnements dans la ville, mais aussi des interventions en faveur de la mobilité douce à l'échelle des localités comme à l'échelle communale.

Concernant les synergies entre secteurs

Le S.C.D.C. suggère :

- **D'améliorer les synergies sectorielles** (notamment avec le tourisme)

1.2 RISQUES ENVIRONNEMENTAUX LIES AU PROJET

A la lecture des objectifs du projet, il est d'ores et déjà possible de distinguer les risques d'incidences probables de celui-ci et plus particulièrement les domaines susceptibles d'être atteints.

En l'occurrence, le projet de S.C.D.C. intervient principalement sur l'hypercentre de Soignies et sur les noyaux villageois. A ce titre, il apparaît pertinent d'écarter les risques notoires d'incidences sur le milieu naturel, peu représenté dans les lieux ciblés par les actions du S.C.D.C.

La gestion des eaux et des sols peut par contre influencer l'élaboration du projet, aussi, les principales contraintes liées à ces vecteurs seront analysées.

Par ailleurs, les secteurs principalement touchés par le projet de schéma sont les plus liés à l'activité humaine. On observera donc particulièrement les vecteurs suivants :

- La mobilité ;
- Le cadre bâti et urbanistique ;
- Le cadre humain (vie et société) ;
- Le patrimoine et le tourisme ;
- Les contraintes environnementales.

2. ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE

Ce point s'attache à décrire la situation environnementale existante. Elle servira dès lors de situation de référence au départ de laquelle les incidences du projet seront évaluées. L'ensemble de la situation environnementale sera parcouru mais seuls les vecteurs pertinents au vu des objectifs du projet seront développés.

Face au projet de S.C.D.C, une analyse à deux échelles nous a semblé nécessaire, de sorte à identifier les principales contraintes et enjeux à l'échelle communale voire extra-communale, avant de cibler les particularités propres à chaque noyau bâti.

2.1 APPROCHE COMMUNALE

2.1.1 SITUATION DE DROIT

2.1.1.1 Plan de secteur

2.1.1.1.1 *Approche globale*

L'ensemble du territoire communal du Soignies relève du plan de secteur de La Louvière – Soignies adopté par arrêté royal du 9 juillet 1987.

Le territoire de l'entité comporte environ 20% de zones urbanisables (dont $\pm 6\%$ en zone d'habitat et $\pm 4\%$ en zone d'habitat à caractère rural, $\pm 1\%$ en Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC), 2% en zone d'activité économique et 5% en zone d'extraction) ; le caractère industriel y est donc bien marqué. Le solde est voué essentiellement à l'agriculture ($\pm 75\%$ du territoire).

Les zones d'extraction se développent d'Ouest en Est et cernent le Sud de l'agglomération sonégienne depuis les limites communales qu'elle forme avec Ecaussinnes jusque Neufvilles.

L'examen des planches du plan de secteur sur le territoire communal (assemblées sur les cartes ci-contre) confirme le caractère rural de la commune mais indique la part importante qu'occupe l'agglomération de Soignies et ses équipements industriels localisés au Nord (zoning de *la Guelenne*) et au Sud (gisements carriers).

Les réserves foncières (ZACC) sont assez nombreuses à Soignies et présentent des superficies relativement importantes (5 ZACC).

En dehors de ce tissu urbain, on observe différentes zones d'habitat à caractère rural dispersées sur un territoire marqué par de larges zones agricoles et quelques zones forestières.

Néanmoins, trois noyaux – inscrits majoritairement en zone d'habitat – se détachent :

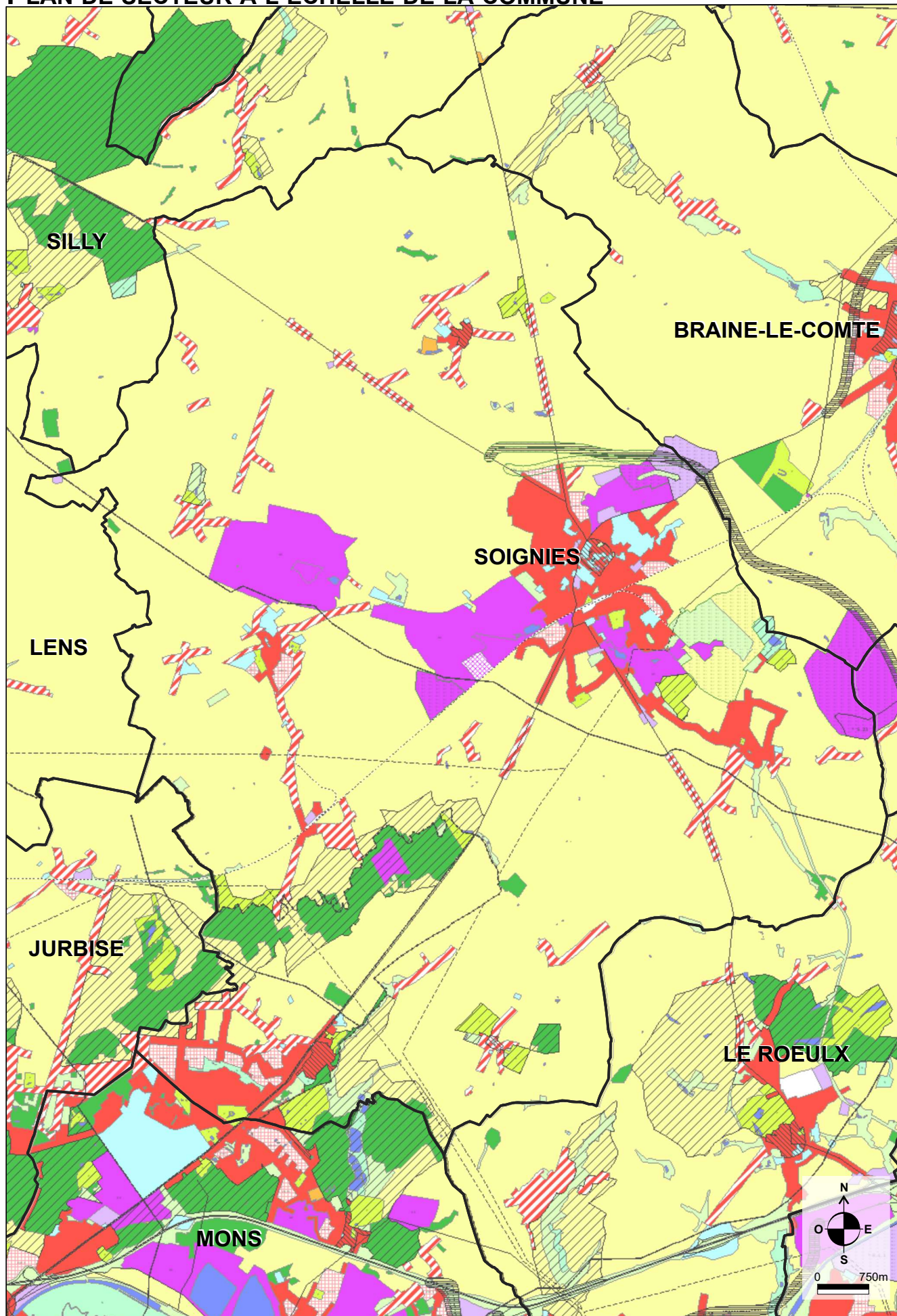
- Naast s'inscrit dans le prolongement du quartier de Soignies – Carrières ; c'est un noyau bâti « ouvrier » qui s'est développé entre Soignies et Ecaussinnes très probablement avec l'essor de l'exploitation des carrières.
- Neufvilles se développe également autour de la carrière du Clypot. Ce village a une typologie plus rurale que le précédent mais la trame y est dense et le plan de secteur confirme son statut de petit « bourg » rural.
- Casteau présente la particularité de former avec le *SHAPE* et Saint-Denis un ensemble de zones urbanisables très important. L'urbanisation se développe d'ailleurs entre la base militaire et le cœur du village.

On en dénombre plusieurs zones de réserves à Casteau (4 ZACC) et à Neufvilles (2 ZACC).

En surimpression, le plan de secteur reprend également des périmètres d'intérêt paysager (qui seront détaillés au point suivant) et deux surimpressions de « périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique » couvrant le centre ancien de Soignies et le cœur de Casteau.

Le territoire est également caractérisé par le passage de plusieurs voies de communication : les nationales *N57* et *N57b*, au Nord, la nationale *N55* traversant le territoire du Sud vers l'Ouest et la nationale *N6* traversant le territoire du Nord au Sud.















PLAN DE SECTEUR À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE





Informations :
© Fond de plan :

LÉGENDE DU PLAN DE SECTEUR

Zones d'affectation du territoire (art. D.II.24 à 42)

-  Zone d'habitat (art. D.II.24)
-  Zone d'habitat à caractère rural (art. D.II.25)
-  Zone de services publics et d'équipements communautaires (art. D.II.26, §1^{er})
-  Zone de loisirs (art. D.II.27)
-  Zone d'activité économique mixte (art. D.II.29)
-  Zone d'activité économique industrielle (art. D.II.30)
-  Zone d'aménagement communal concerté à caractère industriel (art. D.II.32)
-  Zone de dépendances d'extraction (art. D.II.33)
-  Zone agricole (art. D.II.36)
-  Zone forestière (art. D.II.37)
-  Zone d'espace vert (art. D.II.38)
-  Zone naturelle (art. D.II.39)
-  Zone de parc (art. D.II.40)
-  Zone d'aménagement communal concerté (art. art. D.II.42)









Périmètres (art. D.II.21§2)

-  Périmètre d'intérêt paysager (art. D.II.21§2, 3°)
-  Périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique (art. D.II.21§2, 4°)

Prescription supplémentaire (art. D.II.21§3)

- *S Prescription supplémentaire (art. D.II.21§3)

Réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie (art. D.II.21§1^{er}, alinéa 1^{er}, 2° et alinéa 2)

-  Routes de liaison régionale existantes
-  Routes de liaison régionale en projet
-  Ligne de chemin de fer existantes
-  Ligne électrique à haute tension existante
-  Ligne électrique à haute tension en projet
-  Canalisations existantes
-  Canalisations en projet
-  Périmètre de réservation d'infrastructure principale (art. D.II.21§1^{er}, al.2)

2.1.1.1.2 Périmètres d'intérêt paysager

Comme expliqué précédemment, on retrouve plusieurs périmètres d'intérêt paysager sur le territoire sonégien. Ils sont répartis sur l'ensemble des anciennes communes.

Selon l'Art. R.II.21-7 du C.o.D.T. (Code du Développement du Territoire), le périmètre d'intérêt paysager « vise à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage. Les actes et travaux soumis à permis peuvent y être autorisés pour autant qu'ils contribuent à la protection, à la gestion ou à l'aménagement du paysage bâti ou non bâti ».

Dans le cadre d'une convention qu'elle a signé avec le SPW, l'ADESA réalise des études paysagères afin d'affiner ces périmètres pour les différents plans de secteur de la Région wallonne, d'en identifier les éléments paysagers marquants et de mettre en évidence différents points de vue ou lignes de vue. Selon ADESA, « Soignies possède des paysages ruraux variés et de grande qualité. Il est à souligner que les paysages de Soignies sont restés très purs : aucune grande ligne de pylônes, pas d'antenne GSM ou d'éléments qui dévalorisent les paysages. Ce qui devient rare en Région wallonne, surtout sur des étendues aussi vastes ».

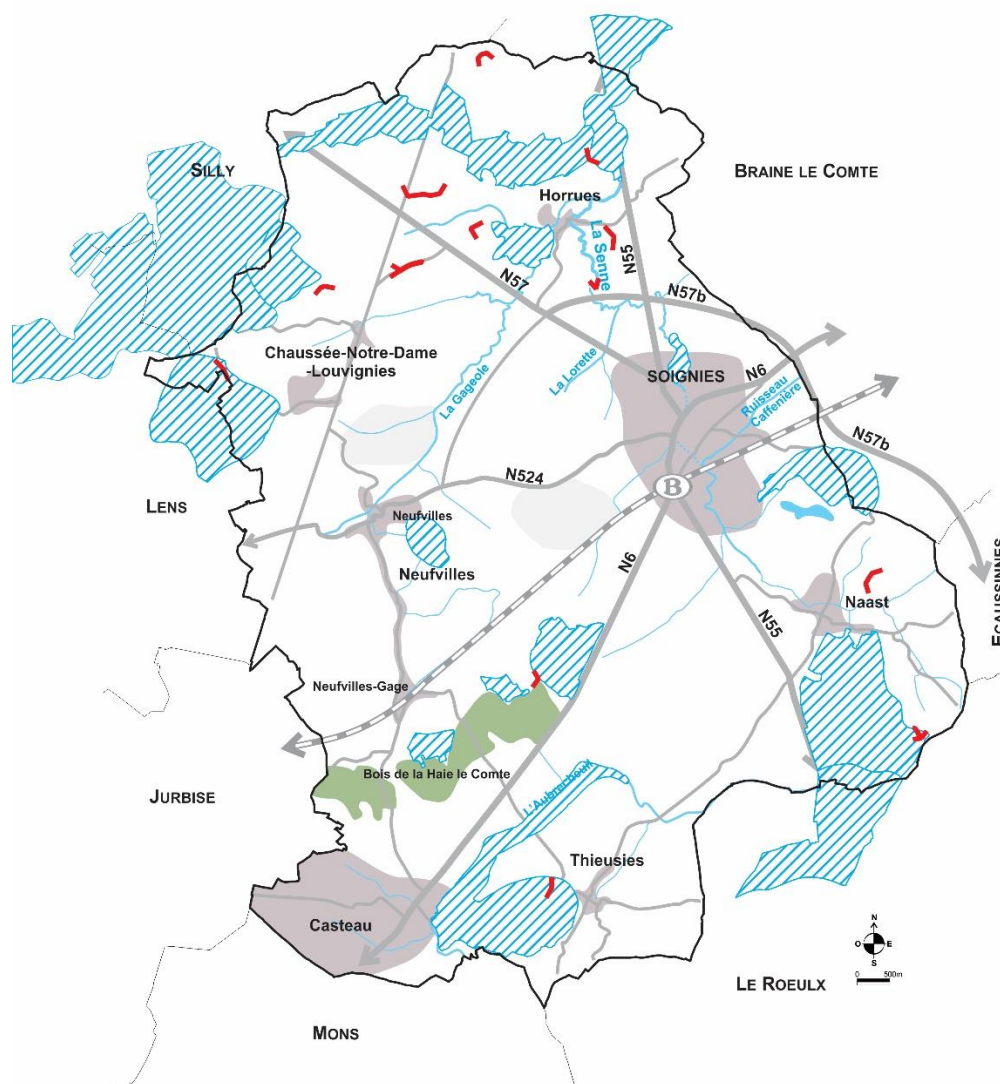


Figure 2 : Périmètres d'intérêt paysager et lignes de vue remarquables selon l'ADESA. Les périmètres sont illustrés en hachuré bleu, tandis que les lignes de vue sont représentées en rouge
Source : ADESA

Le tableau suivant reprend l'ensemble de ces éléments jugés intéressants par ADESA d'un point de vue paysager. On remarque que ces unités sont principalement localisées dans les fonds de vallée en dehors des villages.

Identification	Intérêt
Unité 3 K - Vallée du Ruisseau du Grand Vivier	PV
Unité 3 Q : Amont de la vallée du Ruisseau Jean Lemay	PV
Unités 3 T- 3 S : Vallées des Ruisseaux de Brincheuil et de la Couturelle.	PV
Unités 4 C – 4 C1 – 4 C2 : Vallées du Ruisseau de Boussefont et de ses affluents	PV - LV - LVR
Unités 4 D-4 E : Vallée de la Senne en aval de Horrues	PVR
Unités 4 F- 4 F1 : Vallée de la Gageole de Long-Pont à Horrues et de son affluent le Ruisseau d'El Pisse	PV – PVR – LVR –ZEV
Unité 4 F2 : Vallée du Ruisseau du Ruez	LV - LVR
Unités 4 F3, 4 F4, 4 F5: Vallée de la Gageole de Long Pont à Neufvilles	PV
Unités 4 F6 – 4 F7– 4F8: Vallée de la Gageole à Neufvilles	PV
Unité 4 G : Vallée du Ruisseau de Platinerie	PV
Unités 4 H – 4 H2 : Vallée de la Senne de Soignies à Horrues	PV - PVR
Unité 4 I : Vallée du Ruisseau du Sart	PV
Unité 4 K : Vallée du Bercelli - Vallée du Perlonjour et de son affluent le Bercelli	PV - PVR - PIP
Unité 4 P : Vallée du Ruisseau du Saulchoy	PV
Unité 4 R : Vallée du Ruisseau de Cognebeau	PV
Unité 4 Q : Vallée de la Senne	PIP
Unité 4 M : Vallée du Ruisseau des Prés Mercq	PV
Unité 4 N : Vallée du Ruisseau de Quenast	PV - LVR
Unité 4 T : Amont de la vallée de la Senne	PV
Unités 3 U – 3 V2	PV
Unités 4 F8 et 4P: Amont de la vallée de la Gageole et vallée du Ruisseau du Saussoy (ou Saulchoy)	PV - PVR
Unité 4 R : Vallée du Ruisseau du Faurieu	
Unités 6 Z1, 6 Z2, 6Z3, 6 Z4, 6 Z5 : Vallée de l'Aubrecheuil à Thieusies et Casteau	PV – PVR -LV
Unités 4 S – 6 Z : Vallée du Ruisseau des Grands Viviers et amont de la vallée de l'Aubrecheuil (se prolonge dans la commune du Roeux)	PV - LVR
Unité 4 T : Amont de la vallée de la Senne	PV

PV = Point de Vue / PVR = Point de Vue Remarquable / LV = Ligne de Vue / LVR = Ligne de Vue Remarquable
 ZEV = Zone d'Espaces Verts / PIP = Périmètre d'Intérêt Paysager

2.1.2 MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE COMMUNALE

D'après la carte des territoires paysagers défini par C.P.D.T. (Conférence Permanente du Développement Territorial), la Ville de Soignies se trouve dans l'ensemble paysager de « la plaine et du bas-plateau limoneux hennuyer » et plus précisément dans faciès paysager du « bas-plateau d'Ath et Soignies ».

L'ensemble paysager de « la plaine et du bas-plateau limoneux hennuyer » est défini comme suit « Situé au Nord-Ouest de la Wallonie, cet ensemble paysager regroupe les territoires de la région hennuyère situés de part et d'autre de la plaine de la Haine ».

L'ensemble limoneux hennuyer présente conjointement un relief de plaine (plaines de la Lys et de l'Escaut) et de bas-plateau où alternent des interfluvés bombés orientés Sud-Ouest – Nord-Est et des versants doux. Seules variantes dans cet ensemble au relief calme et assez uniforme, les buttes et collines situées au Nord-Est de Tournai sont à rattacher au système des collines de la bordure Sud de la Flandre.

Au Nord, la plaine scaldienne ne dépasse pas les 30 mètres d'altitude tandis que les collines s'élèvent jusqu'à atteindre 100 mètres d'altitude dans sa partie Nord et jusqu'à 180 mètres dans sa partie Sud.

L'occupation du sol y est dominée par les labours qui s'étendent partout, à l'exception des creux du relief forgés par les cours d'eau et des abords de l'habitat, domaines de l'herbage. Les boisements les plus importants se localisent sur les pentes les plus accentuées des collines et sur les moins bons sols. Çà et là, de petits bosquets parsèment les paysages. A noter encore que la maille parcellaire des prés et des labours se resserre progressivement du sud vers le Nord.

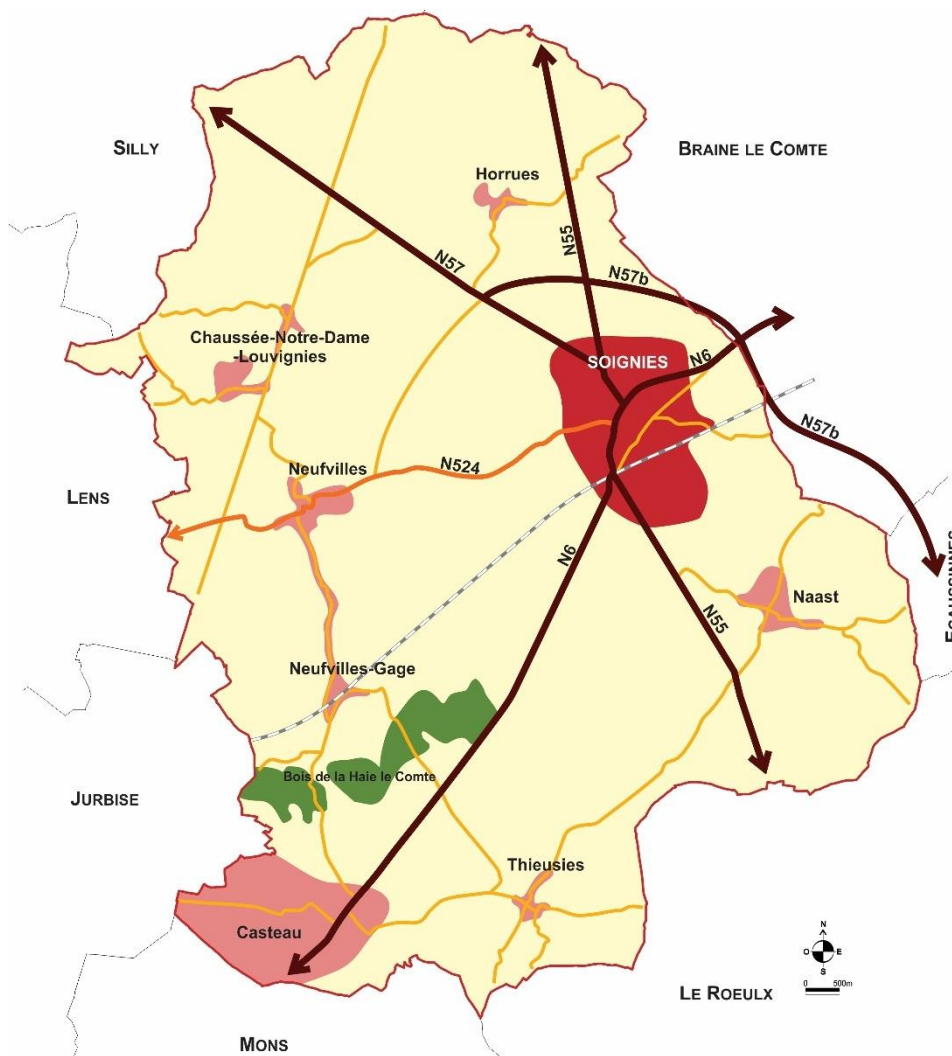


Figure 7. Morphologie du territoire de Soignies Le noyau urbain est repris en rouge sur la carte et les noyaux villageois en rose. Les bois sont repris en vert et les zones agricoles en jaune. Sont également repris sur la carte le réseau routier principal (trait brun), le réseau routier secondaire (trait orange), le réseau routier tertiaire (en jaune) ainsi que le réseau ferroviaire (trait gris et blanc).

Source : ARCEA

Les caractéristiques de l'habitat diffèrent également du Nord vers le Sud. Au Nord de l'axe Tournai et Ath, à l'exception de la zone d'urbanisation quasi continue de Mouscron, c'est la dispersion de l'habitat qui domine. Au Sud de cet axe, par contre, l'habitat est groupé (le plus souvent en villages de réseau routier) épargnant, dans l'intervalle, de larges zones cultivées. »

Quant au faciès du bas-plateau d'Ath et Soignies, le paysage est défini comme suit : « *Depuis le Sud de Tournai jusqu'à Soignies, s'étend un bas-plateau au relief assez plat et uniforme que seuls de légers creusements animent. Les paysages, dominés par les labours, accueillent également des prairies. L'habitat est quant à lui principalement constitué de villages qui se sont développés le long des axes routiers* ».

A la lecture de la carte ci-jointe, on remarque que la commune est constituée d'une plaine ondulée au relief relativement calme, au travers de laquelle serpente *la Senne* et ses affluents. Elle présente un caractère à la fois rural très marqué (le monde agricole y est bien représenté) et urbain dans sa portion centrale.

Dans la portion dite « urbaine » du territoire sonégien, le territoire est marqué par la présence du noyau bâti de Soignies-ville. Ancien centre médiéval, Soignies-ville s'est développé principalement en deux phases : la première courant du 19^{ème} siècle (apparition des quartiers ouvriers liés à la présence des carrières) ; la seconde durant les années 60-70 (création de lotissements et d'une zone d'activité économique dite de la Guélenne).

Les zones d'activités économiques sont relativement importantes pour une ville de cette envergure. La plus ancienne se situe dans la partie Sud de la ville, au sein du quartier des carrières, tandis que la seconde plus récente est implantée au Nord de la ville (zoning industriel). Les sites carriers quant à eux représentent la plus ancienne activité industrielle sonégienne. Ils ont joué et jouent encore, mais dans une moindre mesure, un rôle important dans le développement de Soignies. Le Sud du centre urbain est ainsi traversé d'Ouest en Est par quatre carrières de Pierre Bleue, respectivement la *carrière du Perlonjour*, la *carrière Gauthier Wincqz*, la *carrière du Hainaut* et la *carrière du Clypot* (exploitée par la société *Pierre Bleue Belge*). Soulignons encore que ceux-ci ont un impact certain sur le cadre de vie local, charroi, anciennes ou nouvelles mottes, installations, font partie du paysage sonégien.

Dans la portion dite « rurale » du territoire sonégien, on observe la présence en majorité de terrains agricoles. L'habitat est dispersé en villages et hameaux implantés préférentiellement à proximité des cours d'eau. Sur l'ensemble des villages, on observe néanmoins trois noyaux bâtis plus importants (Naast, Neufvilles et Casteau) et trois petits villages (Thieusies, Horrues et Chaussée-Notre-Dame). Situé à l'interface entre le Brabant wallon et Mons-Borinage, la Ville de Soignies subit depuis une dizaine une forte pression foncière qui se reporte principalement dans les villages, où l'on dénombre une évolution significative des nouvelles constructions. Malgré une pression immobilière assez marquée, la part des terres agricoles reste particulièrement importante.

Les boisements n'occupent qu'une faible portion du territoire total mais sont malgré tout bien présents dans le paysage. Les massifs les plus importants se situent au centre de l'entité entre Neufvilles et Casteau ainsi qu'en périphérie du territoire communal. Les deux principaux sont le *Bois de la haie le Comte* au Sud-Est, et le *Bois de la Houssière* au Nord-Est. Les autres taches vert foncé sont des boisements soit privés, soit spontanés comme les mottes de carrières.

2.1.3 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES MAJEURES POUR L'URBANISATION (LIÉES AUX SOLS, SOUS-SOLS, À L'EAU ET AU MILIEU NATUREL)

Ci-dessous, sont reprises les contraintes environnementales majeures (liés aux sols, aux sous-sols, à l'eau et au milieu naturel) relevées à l'échelle de la Ville à savoir les aléas d'inondation, les captages et zones de prévention, les puits de mine et le milieu naturel.

Il est à noter qu'aucun établissement présentant un risque d'accident majeur au sens du décret du 11 mars 1999 n'est localisé au sein de la Ville de Soignies.

Selon les informations disponibles sur le Géoportail du Service Public de Wallonie, il n'est recensé aucuns risques de glissement de terrains, d'affaissements miniers, d'affaissements dus à des travaux ou ouvrages de mines, minières de fer ou cavités souterraines au sein de la Ville de Soignies à l'exception d'un puits de mine localisé au Sud du village de Thieusies (en dehors des zones bâties).

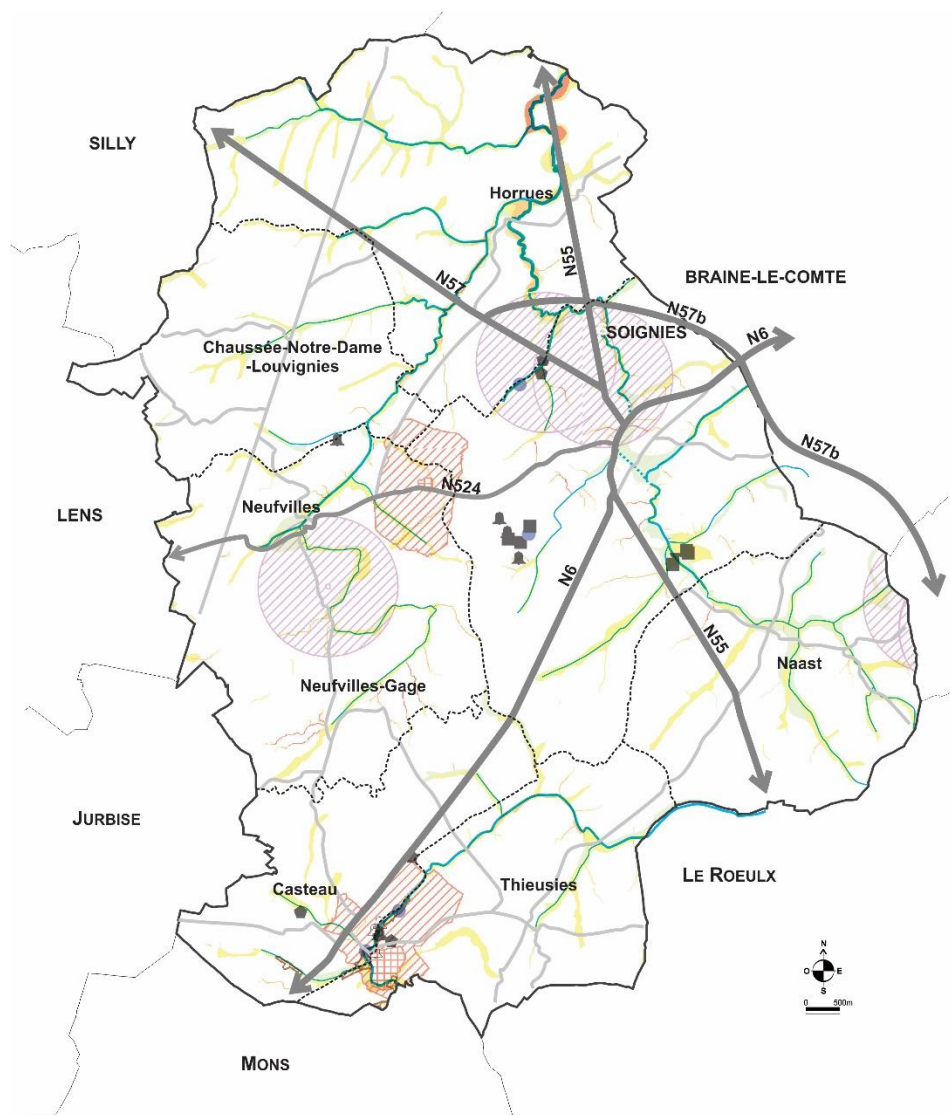


Figure 3 : Contraintes environnementales majeures à l'échelle communale. Les zones d'aléas d'inondations sont illustrées en jaune et orange. Les zones hachurées correspondent aux périmètres de protection entourant les captages d'eau. Enfin, les différents icônes (cloches, carrés, points, ...) représentent les risques liés au karst. Les axes routiers sont également indiqués sur le carte (traits gris).

Source : Geoportail de Wallonie

Contraintes liées à l'eau - Aléas d'inondation

La mise en œuvre du plan PLUIES (Prévention et de LUTte contre les Inondations et leurs Effets sur les Sinistrés) a permis d'établir une carte d'aléa d'inondation. Celle-ci reprend les territoires susceptibles d'être soumis à des inondations par débordement de cours d'eau et ruissellement, en distinguant trois niveaux d'aléa (élevé, moyen, faible). Cette cartographie a été mise à jour en décembre 2013 (en y ajoutant notamment le niveau d'aléa « très faible »).

Conformément à l'article D.IV.57. du C.o.D.T., « *Le permis peut être soit refusé, soit subordonné à des conditions particulières de protection des personnes, des biens ou de l'environnement lorsque les actes ou travaux se rapportent à 3° des biens immobiliers exposés à un risque naturel ou à une contrainte géotechnique majeurs tels que l'inondation comprise dans les zones soumises à l'aléa inondation au sens de l'article D.53 du Code de l'eau [...]* ».

Sous l'angle de la pratique administrative des autorisations, il apparaît que les activités suivantes sont interdites dans les zones soumises à aléas d'inondation faible, moyen ou élevé :

- pour l'ensemble des zones d'aléa (valeurs faible, moyenne et élevée) : la présence de citernes enfouies d'hydrocarbures, la mise en place de nouveaux remblais,... (pour cette dernière restriction, cfr circulaire ministérielle du 9 janvier 2003) ;
- pour les zones d'aléa à valeurs moyenne et élevée : l'aménagement de parkings, la présence de citernes aériennes, d'installations mobiles, de caravanes, ...

A la lecture de la carte reprise ci-dessus, on remarque que les zones soumises à aléa d'inondation sont principalement localisées le long des cours d'eau (à savoir la Senne et de ses affluents ainsi que l'Aubrecheuil). On note aussi que, dans les villages et à Soignies-centre, ces aléas sont, le plus souvent, faibles.

Contraintes liées à l'eau - Captages et zones de protection

Sur la carte ci-dessus sont reprises les prises d'eau souterraines en activité comprenant des zones de prévention arrêtées et forfaitaires. A la lecture de la carte, on remarque que les zones de prévention relevées couvrent une partie des villages de Casteau et de Neufvilles ainsi que la partie Nord de Soignies-ville.

Les mesures de protection des zones de captages sont reprises dans les paragraphes 162 à 167 du livre II du Code de l'eau. Pour les zones de prévention éloignées et rapprochées, elles reprennent notamment :

- l'interdiction de création de puits perdants ;
- des mesures particulières à appliquer pour les stockages de 100 litres à 3 000 litres d'hydrocarbures, les stockages de certains produits solides, les conduites destinées au transport d'hydrocarbures ou de certains produits ;
- des mesures particulières à appliquer pour la manipulation d'hydrocarbures ou de certains produits ;
- des dispositions particulières pour l'exécution de chantiers, de travaux et de constructions.

Pour les zones de prévention éloignées, elles reprennent notamment :

- des restrictions d'usage de matériaux pour les aires de stationnement de plus de vingt véhicules automoteurs et l'obligation de réalisation d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures ;
- des mesures particulières à appliquer pour les réservoirs enterrés ou placés dans une fosse remblayée.

Contraintes liées aux sous-sols - Karsts

Les Karsts sont considérés comme des contraintes géotechniques majeures au sens de l'article D.IV.57 du C.o.D.T. Ainsi, à l'instar des aléas d'inondation, « *Le permis peut être soit refusé, soit subordonné à des conditions particulières de protection des personnes, des biens ou de l'environnement [...]* ».

A l'échelle régionale, deux types de zones de contraintes karstiques ont été définies par le S.P.W.-D.G.O.4. :

- « *les zones de contrainte forte correspondent aux zones où toute construction doit être évitée, voire interdite, car les risques liés au karst y sont importants [...]* ;
- *les zones de contrainte modérée correspondent aux zones où des risques inférieurs à ceux situés dans les zones de contrainte forte sont estimés. La dimension, la densité et l'activité des phénomènes karstiques y sont plus faibles [...]* ».

Sur la carte ci-dessus sont repris les karsts recensés à l'échelle de la Ville de Soignies. Ceux-ci sont principalement localisés hors des zones bâties. On en dénombre néanmoins plusieurs au sein du village de Casteau : la plupart sont localisés dans la partie Sud du village localisé dans le fond de la vallée de l'Aubrecheuil (à savoir dans le centre ancien du village) ; seul un karst est localisé dans la partie Nord-Ouest du village.

Contraintes liées aux sols – pollutions de sols

A partir du 1er janvier 2019, entrera en vigueur le nouveau décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols qui a été adopté par le gouvernement le 1^{er} mars 2018.

Celui-ci prévoit que l'administration établisse une banque de données de l'état des sols wallons évolutive et établisse des catégories permettant de classer les terrains en fonction des données à disposition de l'administration (art. 11 à 16). Il est important de retenir que certaines catégories peuvent faire naître des obligations de réalisation d'études de sols (d'une étude d'orientation à tout le moins) en cas de demande « *d'un permis d'urbanisme, d'un permis unique ou d'un permis intégré sur un terrain renseigné dans la banque de données de l'état des sols comme pollué ou potentiellement pollué* » (art. 23).

Selon les informations disponibles sur le site de du Service Public de Wallonie, « les parcelles concernées par la banque de données de l'état des sols wallons (B.D.E.S.) sont distinguées par deux couleurs, à savoir :

- « *Bleu lavande - Parcelle concernée par des informations de nature strictement indicative ne menant à aucune obligation (Art. 12 §4 du Décret)* » ; « *Cette couleur indique que les données dont dispose l'Administration sont de nature strictement indicative. Ces données ne génèrent pas d'obligation d'investigation ou d'assainissement des sols.* »
- « *Pêche - Parcelle pour laquelle des démarches de gestion des sols ont été réalisées ou sont à prévoir (Art. 12 §2 et 3 du Décret).* » ; « *Cette couleur indique que la parcelle a déjà fait, ou doit encore faire l'objet de démarches de gestion du sol, et qu'une attention particulière doit lui être portée.* »

Les terrains repris dans cette base de données sur la Ville de Soignies sont principalement localisés sur Soignies-centre. Sont notamment repris, les sites carriers, les anciens sites industriels localisés dans le quartier de Soignies Carrières, les sites d'activités économiques localisés dans le zoning de la Guéenne et divers sites d'activités économiques localisés le long des Nationales 6 et 55 (ex. des stations-services).

Contraintes liées au milieu naturel - Patrimoine naturel

Selon l'article D.IV.57 du C.o.D.T., « Le permis peut être soit refusé, soit subordonné à des conditions particulières de protection des personnes, des biens ou de l'environnement [...] » pour les biens immobiliers repris «

a) dans ou à proximité d'une réserve naturelle domaniale ou une réserve naturelle agréée, d'une cavité souterraine d'intérêt scientifique, d'une zone humide d'intérêt biologique ou d'une réserve forestière, visée par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature ;

b) dans ou à proximité d'un site Natura 2000 proposé ou arrêté en application de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature ».

A l'échelle de la Ville de Soignies, on ne dénombre comme patrimoine naturel que :

- Le S.G.I.B. (Site de Grand Intérêt Biologique) 2868 dit « clypot » : celui-ci est localisé à l'Ouest de Soignies-ville ;
- Le site Natura 2000 BE32045 dit « Vallée de l'Aubrecheuil » : celui-ci est localisé au Sud et à l'Ouest de Casteau.

On remarque à la lecture de la carte reprise ci-dessus que ces espaces d'intérêt naturels sont éloignées des noyaux bâtis villageois et du noyau urbain de Soignies.

2.1.4 CADRE HUMAIN

2.1.4.1 Population

L'analyse du contexte démographique et social est effectuée à l'échelle de la Ville de Soignies sur une période d'une vingtaine d'années.

Les données démographiques et sociales de cette commune sont comparées à celles de l'arrondissement de Soignies et de la Région wallonne (les deux pôles de référence). En outre, l'étude est affinée grâce aux données statistiques des anciennes communes de la Ville de Soignies.

2.1.4.1.1 Démographie

La population de la Ville de Soignies était de 27.257 habitants le 1^{er} janvier 2016.

Si l'on considère l'évolution de la population de la Ville entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} janvier 2016 (soit une période de 25 ans), on observe une augmentation du nombre d'habitants de 3.444 unités soit un taux d'évolution de +14,46%. Dans l'arrondissement de Soignies, le taux d'augmentation de population est de l'ordre de 12,35% ; tandis qu'à l'échelle de la Région wallonne, il est de l'ordre de 10,54%.

Ainsi, on remarque que l'évolution de la population de la Ville de Soignies est légèrement plus importante que celle observée pour les deux pôles de référence.

Le graphique ci-après exprime clairement la croissance démographique que connaît la Ville de Soignies depuis une vingtaine d'années. Cette croissance se fait de manière assez régulière (de l'ordre de +0,58% annuel). On observe toutefois, une accélération de l'augmentation de population depuis 2004.

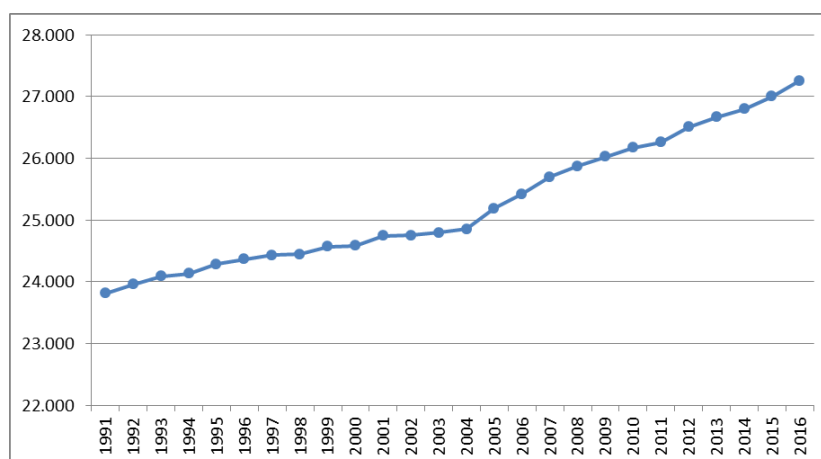


Figure 8. Evolution du nombre d'habitants de Soignies entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} janvier 2016

Source : INS

Depuis 25 ans, l'arrondissement de Soignies enregistre une augmentation de population moyenne annuelle de +0,49% et la Région wallonne de 0,42%. A contrario de la Ville de Soignies, l'évolution de ces deux entités est quasiment constante sur cette période.

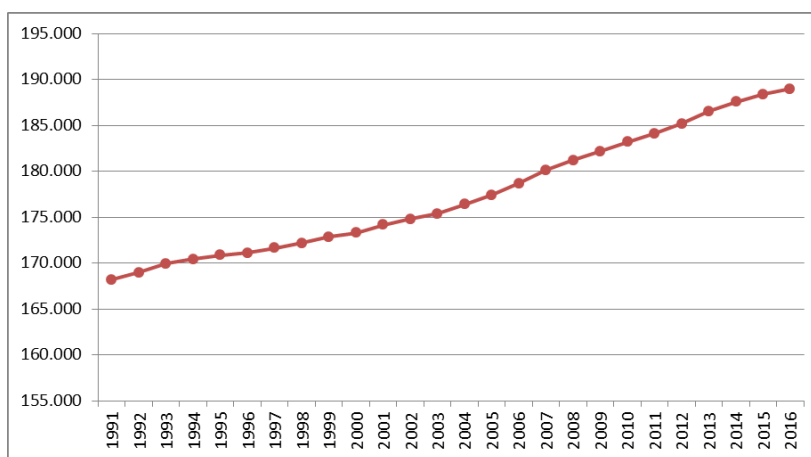


Figure 9. Evolution du nombre d'habitants dans l'arrondissement de Soignies entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} janvier 2016
Source : INS

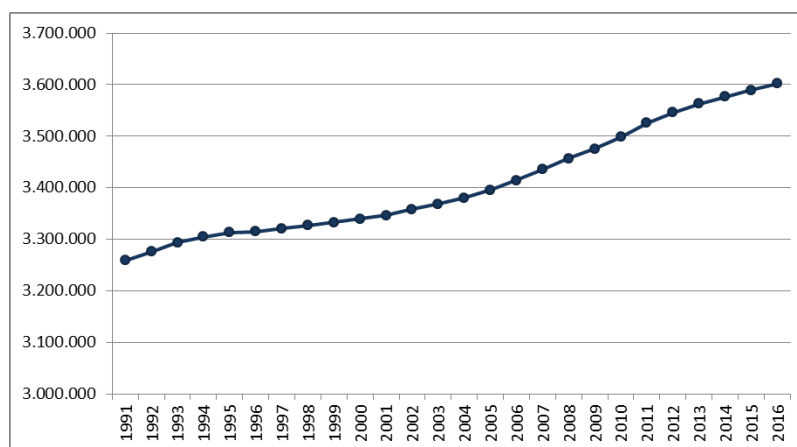


Figure 10. Evolution du nombre d'habitants dans la Région wallonne entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} janvier 2016
Source : INS

2.1.4.1.2 Ménages : taille et nombre

Au sein des ménages, l'INS distingue les « ménages privés » des « ménages collectifs » :

- le « ménage privé » étant constitué, soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes, qui unies ou non par des liens de parenté, occupent habituellement un même logement et y vivent en commun ;
- le « ménage collectif » correspondant aux communautés religieuses, maisons de repos, orphelinats...

L'analyse se portera sur les ménages privés et collectifs.

Tableau 5. Comparaison et évolution du nombre de ménages au 1^{er} janvier 1991 et au 1^{er} janvier 2011

Source : INS

Entité	Nombre de ménages au 01/01/1991	Nombre de ménages au 01/01/2011	Evolution entre le 01/01/1991 et le 01/01/2011
Ville de Soignies	8.823	10.650	+20,71%
Arrondissement de Soignies	66.562	76.727	+15,27%
Région wallonne	1.303.673	1.526.693	+17,11%

Au 1er janvier 2011, la Ville de Soignies comptait respectivement 10.638 ménages, soit 1.815 ménages supplémentaires par rapport au 1er janvier 1991 soit une augmentation d'environ 20 % en 20 ans. Cette évolution est supérieure à celle de l'arrondissement Soignies et de la Région wallonne évaluées respectivement à +/-15 % et +/-17%.

Tableau 6. Comparaison et évolution de la taille des ménages au 1^{er} janvier 1991 et au 1^{er} janvier 2011

Source : INS

Entité	Taille des ménages au 01/01/1991	Taille des ménages au 01/01/2011	Evolution entre le 01/01/1991 et le 01/01/2011
Ville de Soignies	2,70	2,47	-8,65%
Arrondissement de Soignies	2,53	2,40	-5,03%
Région wallonne	2,50	2,31	-7,62%

On observe entre le 1er janvier 1991 et le 1er janvier 2011 (soit une période de 20 ans) une diminution de la taille des ménages au sein de la Ville de Soignies, de son arrondissement et de la Région wallonne. On notera que celle-ci est plus importante à l'échelle de la Ville de Soignies.

Au 1er janvier 2011, la taille moyenne des ménages de la Ville de Soignies était de 2,47 personnes, moyenne légèrement supérieure à celle enregistrée dans l'arrondissement de Soignies (2,40 personnes), à celle enregistrée dans la Région wallonne (2,31 personnes).

Il est également intéressant d'analyser la structure des ménages à l'échelle des anciennes communes.

On constate que la taille des ménages tend à être plus restreinte à Soignies-centre que dans ses villages, qui accueillent quant à eux des familles. De fait, les noyaux villageois répondent davantage aux besoins de ce type de ménage en termes d'espace et de cadre de vie.

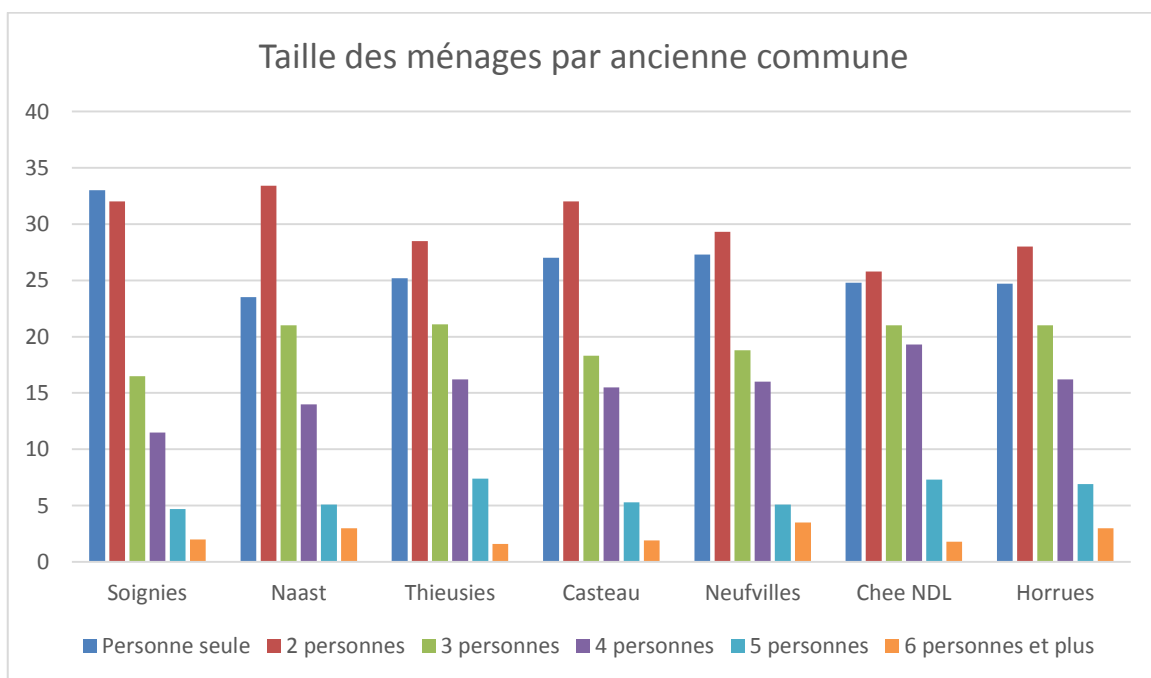


Figure 4 : Taille des ménages par ancienne commune en 2006 (en %)

Source : Analyse socio-économique – IDEA

2.1.4.2 Fonctions

La Ville de Soignies possède de nombreux équipements publics, commerciaux et services de proximité mais également des équipements rayonnant à l'échelle communale et extra-communale.

La plupart de ces équipements et fonctions sont localisés dans ou à proximité du centre-ville de Soignies. On y recense :

- des commerces de proximité (des supermarchés  , épiceries  , Horeca  , boulangeries, banques, pharmacies, librairies, Horeca, pompes à essence...) mais également une offre commerciale rayonnant à l'échelle communale et extracommunale (magasins d'outillage et de bricolage ; magasins de meubles...);
- des établissements de l'enseignement maternel, primaire et secondaire  ;
- des équipements d'accueil préscolaire  ;
- des équipements culturels  et sportifs  (piscine communale ; hall omnisport ; dojo communal ; bibliothèque ; centre culturel ...);
- des équipements de soins de santé (hôpital  ; maisons de repos et de soins  ...);
- divers services (services communaux  , police  , poste ).

Dans les villages, sont localisées quelques fonctions de proximité telles que des écoles de l'enseignement fondamental (maternel et primaire), des commerces de proximité (épicerie, café, restaurant...), et quelques infrastructures sportives.

On retrouve également à Soignies les Carrières du Hainaut et les Carrières de la Pierre Bleue Belge, ces dernières s'étendant sur plusieurs sites.

Notons que le centre-ville de Soignies, où se concentrent la majorité des équipements et fonctions cités précédemment, est doté d'aménagements urbains dynamiques de qualité (places publiques, éléments de végétation, façades attractives...). Cependant, nous relevons un manque de diversité, tant au niveau de l'offre qu'au niveau de la gamme dans les secteurs du commerce et de l'HORECA (pas de milieu de gamme). De plus, nous constatons la faible plage horaire des établissements commerciaux (fermeture à 18h, et dont certains ferment durant le « temps de midi »). Cela peut pousser le consommateur à se rendre à l'extérieur de la Ville pour réaliser ses achats.

Aussi, on relève la présence de bâtiments commerciaux mono-fonctionnels notamment le long du Boulevard Roosevelt (Carrefour market, Bel & Bo...) et de la N55 (Aldi, Trafic) présentant une rupture physique en termes d'intégration paysagère. L'autre problématique associée est l'usage unique de ces structures (pas d'animation en-dehors des heures d'ouvertures).

Dans les villages, sont localisées quelques fonctions de proximité telles que des écoles de l'enseignement fondamental (maternel et primaire), des commerces de proximité (épicerie, café, restaurant...), et quelques infrastructures sportives. Nous relevons toutefois le peu de diversité commerciale pouvant répondre aux besoins de la population locale.

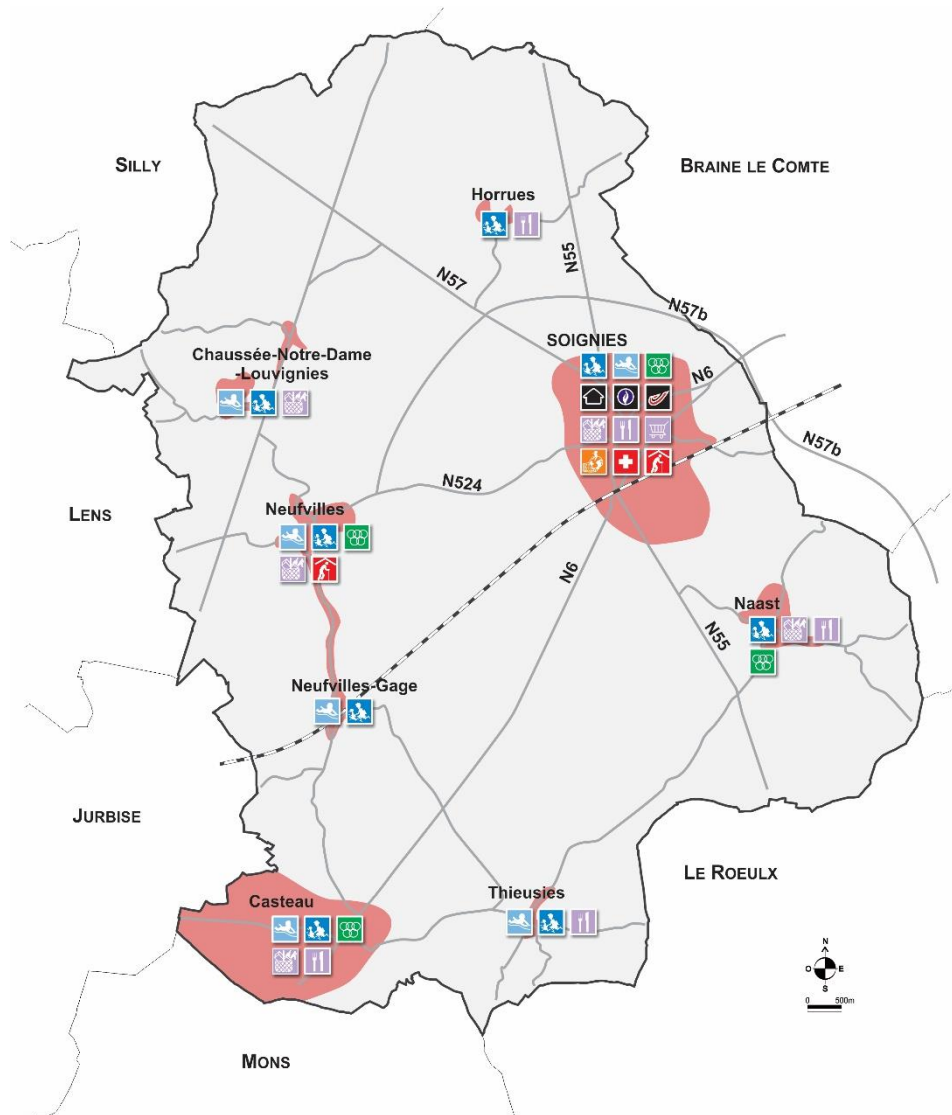


Figure 6. Fonctions et équipements à l'échelle communale Les noyaux villageois et urbains sont repris en rose sur la carte.
 Source : ARCEA

2.1.5 MOBILITÉ

2.1.5.1 Réseau routier

La Ville de Soignies est distante de 7 km de Braine-Le-Comte, 11 km d'Ecaussinnes, 14 km d'Enghien, 18 km de Mons, 20 km de La Louvière et 42 km de Bruxelles.

De par sa situation à proximité des autoroutes A8 (Lille-Bruxelles), E19 (Valenciennes-Bruxelles) et E42 (Lille-Liège) et son réseau routier bien développé, la Ville dispose d'une accessibilité aisée. Elle est traversée par différents axes routiers importants (axes principaux en rouge foncé sur la carte) :

- La N55 qui relie La Louvière à Enghien en passant par le centre de Soignies ;
- La N57 qui relie Soignies à Tournai en passant par Ath; cette nationale ainsi que la N55, dans sa portion Soignies-Enghien, permet un accès direct à l'A8 ;
- La N57b reliant La Louvière à Enghien mais contournant Soignies par l'Est et le Nord et desservant Ecaussinnes ; elle permet un accès direct à l'autoroute E19 ;
- La N6 qui, selon un axe nord-sud, relie Mons à Bruxelles (mais également les autoroutes E42 et E19).

Certains des villages de l'entité sont également desservis par ces voiries ; c'est principalement le cas de Casteau (N6) et Naast (N55). La N524, voirie secondaire (en orange sur la carte), reliant Soignies à Lens traverse le village de Neufvilles. Les autres villages sont desservis par des voiries tertiaires (en jaune sur la carte).

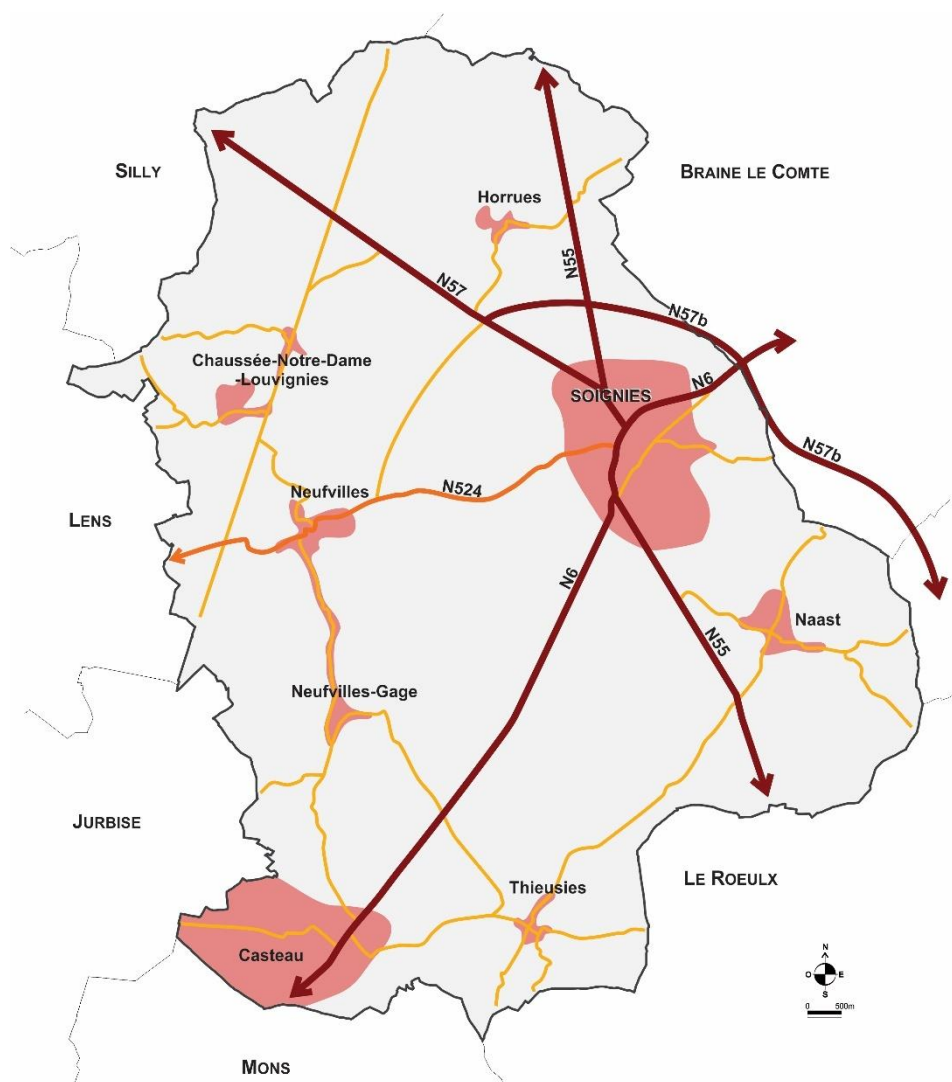


Figure 3. Accessibilité via le réseau routier à l'échelle communale. Les noyaux villageois et urbains sont repris en rose sur la carte.

Source : ARCEA

2.1.5.2 Réseau de transports en commun

La Ville de Soignies est bien desservie en transports en commun.

2.1.5.2.1 Le réseau ferroviaire

La gare accueille la ligne Mons-Bruxelles (trait discontinu blanc et noir sur la carte) avec une fréquence de 2 trains/heure en semaine, et de 4 à 5 trains/heure aux heures de pointe. Les trajets sont semi-directs vers Bruxelles et Mons avec des omnibus vers Braine-Le-Comte et Mons.

Le week-end, la fréquence est de 1 train/heure.

Des aménagements ont été réalisés récemment autour de la gare. Le passage sous voie a été prolongé et permet dorénavant d'accéder directement aux quais, à la gare et au plateau de la gare depuis le parking situé de l'autre côté des voies et depuis les quartiers situés au sud de la voie ferrée, via le concédé Wincqz. Le plateau de la gare a également été réaménagé.

2.1.5.2.2 Le réseau T.E.C.

Les liaisons en bus avec Soignies sont assurées par les TEC Hainaut. Les différentes lignes mentionnées ci-dessous sont accessibles au plateau de la gare :

- La ligne 134 relie Soignies à Jolimont,
- La ligne 15 relie Soignies à Mons,
- La ligne 71 relie Soignies à Manage/Nivelles,
- La ligne 116 relie Soignies à Braine-Le-Comte,
- La ligne 26 relie Soignies à Horrues,
- La ligne 27 relie Soignies à Silly,
- La ligne 126 relie Enghien à Braine-Le-Comte et passe par Soignies.

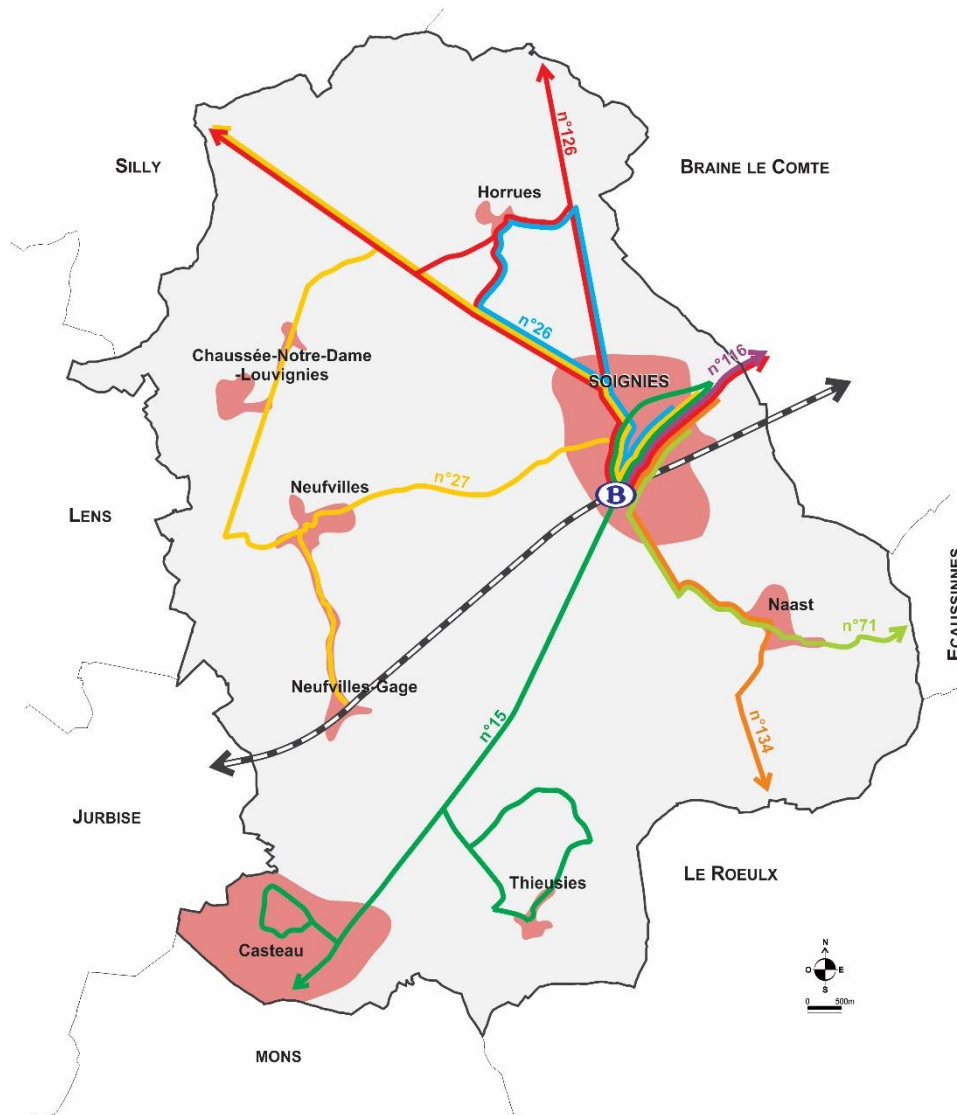


Figure 4. Accessibilité via le réseau de transports en commun à l'échelle communale Les noyaux villageois et urbains sont repris en rose sur la carte.
 Source : ARCEA

2.1.5.3 Réseau cyclopédestre

En ce qui concerne le réseau cyclopédestre, on dénombre, à l'échelle de la Ville de Soignies, quelques promenades et sentiers :

- Le sentier de Grande Randonnée (G.R.) 121 (reliant Beloeil à Wavre) traverse la partie Nord du territoire communal en direction Est-Ouest, en rouge et blanc sur la carte ci-contre ;
- Deux parcours du Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL), en vert et blanc sur la carte :
 - La ligne L427 reliant les villages de Neufvilles à Neufvilles-Gage ;
 - La ligne L114 reliant Soignies à Naast.
- Trois parcours du Réseau Rando-Vélo (réseau d'itinéraires vélotouristes en Wallonie, de moyenne ou longue distance) en bleu sur la carte :
 - Le parcours RV3 reliant Overboelare à Gedinne (France) ;
 - Sa variant RV06 passant par Mons ;
 - Le parcours RV6 reliant Lille (France) à Wiltz (Luxembourg).

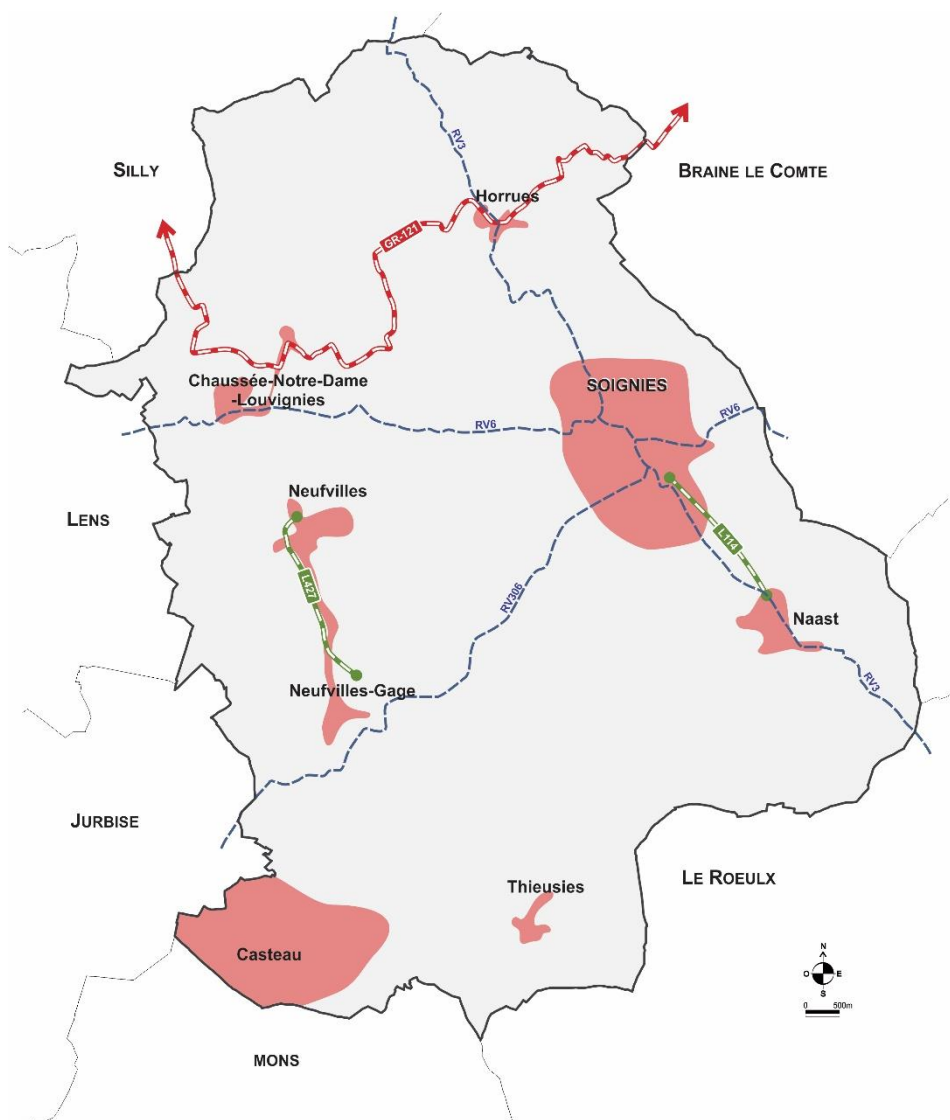


Figure 5. Accessibilité via le réseau cyclopédestre à l'échelle communale Les noyaux villageois et urbains sont repris en rose sur la carte.

Source : ARCEA

2.2 APPROCHE MICRO

2.2.1 SOIGNIES AGGLOMÉRATION

Morphologie de l'ancienne commune :



Figure 5 : Vue aérienne de l'agglomération sonégienne

Source : © Fond de plan (vue aérienne) : ©S.P.W. <http://webgisdgo4.spw.wallonie.be/viewer> (orthophotoplan 2017)

L'ancienne commune de Soignies est située au Nord-Est de l'entité sonégienne, à sa limite avec la commune de Braine-le-Comte.

Soignies se situe entre la N57 au Nord et à l'Est (N57b), la N55 au Nord et au Sud, la N6 au Sud-Ouest et au Nord-Est et la N524 à l'Ouest.

Historiquement installée dans la vallée de la Senne, la ville médiévale de Soignies s'est peu à peu étendue jusqu'au plateau. La structure médiévale de la ville est encore ressentie aujourd'hui.

Soignies-ville s'est considérablement développée dans le courant du 19^e siècle avec l'essor de l'exploitation des carrières du « petit granit », ou, autrement dit, de la pierre bleue. Le gisement de pierre de taille occupe la portion Sud de la ville qui a vu naître de nombreux quartiers « ouvriers » (Soignies-Carières, le Nouveau Monde, le Petit Granit).

Durant les années 60-70, plusieurs lotissements ont été créés en seconde couronne d'urbanisation. C'est le cas tant à l'Ouest (quartier de l'Epinois et des Cerisiers) qu'à l'Est (quartier de la Cafenière). A cette même époque, les entreprises ont progressivement quitté le centre-ville pour s'installer à l'écart de l'habitat. Le zoning de la Guélenne et son extension accueillent ainsi de nombreuses activités artisanales et industrielles au Nord de l'agglomération.

Situé à l'interface entre le Brabant wallon et Mons-Borinage, la Ville de Soignies subit depuis une vingtaine d'années une forte pression foncière qui se reporte principalement dans les villages, où l'on dénombre une évolution significative des nouvelles constructions.

Notons par ailleurs la présence de la Senne traversant Soignies-Centre sur un axe Sud-Nord, et dont les différents affluents s'y raccordent (la Cafenière, le Sart, le Perlonjour, la Gageole...). Nous retrouvons également les carrières de pierre bleue emblématiques de Soignies.

Nombre d'habitants

En 2011, Soignies accueillait 13.284 habitants, soit environ 50% de la population communale (*Source : INS*).

La carte suivante indique la répartition de la population dans l'hypercentre de Soignies. Nous pouvons voir que le centre historique (00-) possède relativement peu d'habitants par rapport aux secteurs le jouxtant (030, 02-, 01- et 10-) où se concentre le plus grand nombre d'habitants. Nous remarquons également la décroissance démographique au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces secteurs. Au total, nous comptabilisons 11.315 habitants pour l'agglomération.

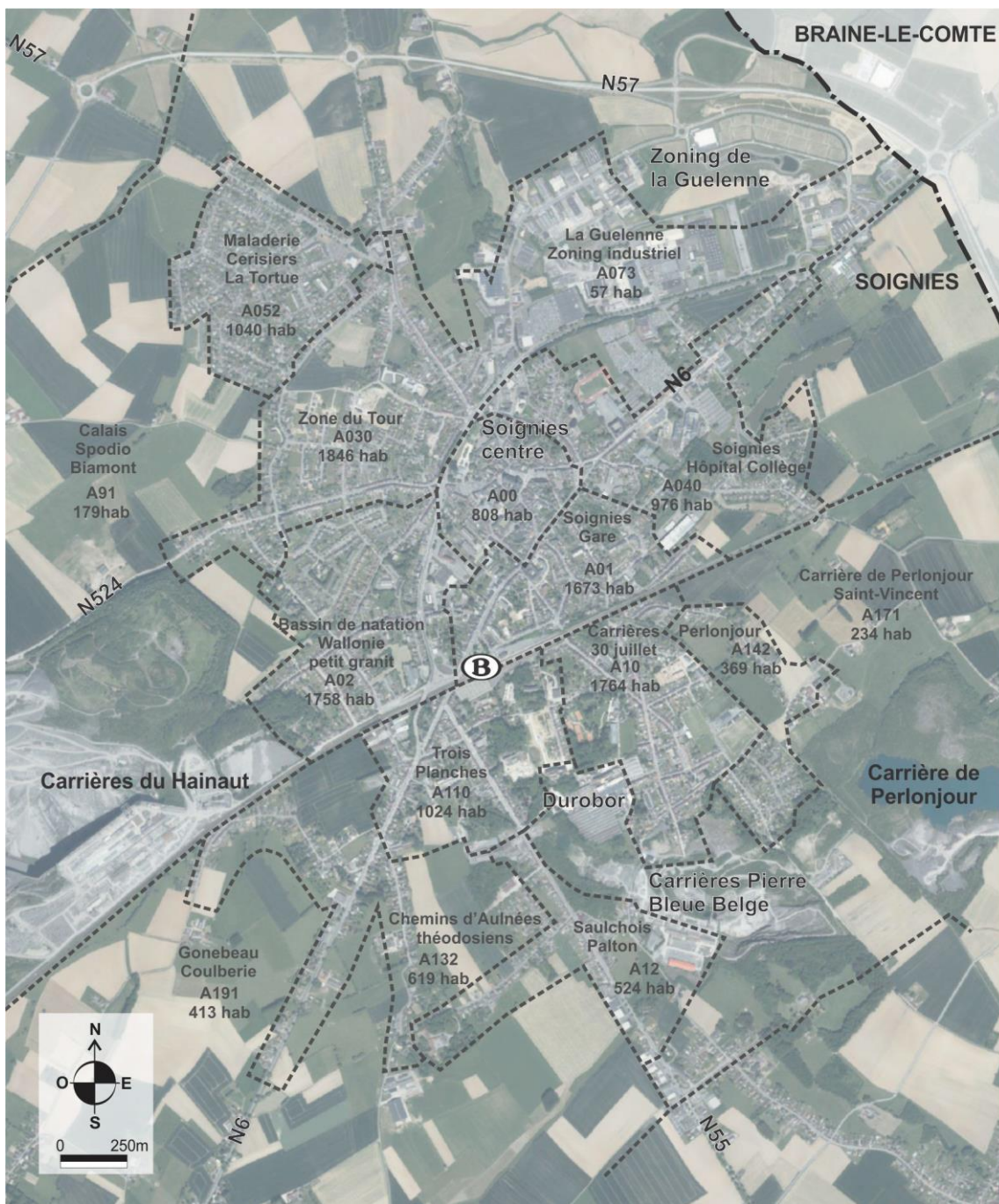


Figure 6 : Population dans l'agglomération soignée par secteurs statistiques (2011)
 Source : INS

Transport public et accessibilité :

Comme précédemment décrit, l'ancienne commune de Soignies est située à l'interface de plusieurs nationales principales et bénéficie donc d'accessibilité directe via :

- la N6 permettant de la connecter à Mons au Sud-Ouest et à Bruxelles au Nord-Est ;
- la N57 permettant de la connecter à Renaix au Nord-Ouest et à La Louvière au Sud-Est ;
- la N55 permettant de la connecter à Enghien au Nord et à Binche au Sud ;
- la N524 permettant de la connecter à Lens à l'Ouest et Saint-Ghislain au Sud-Ouest.

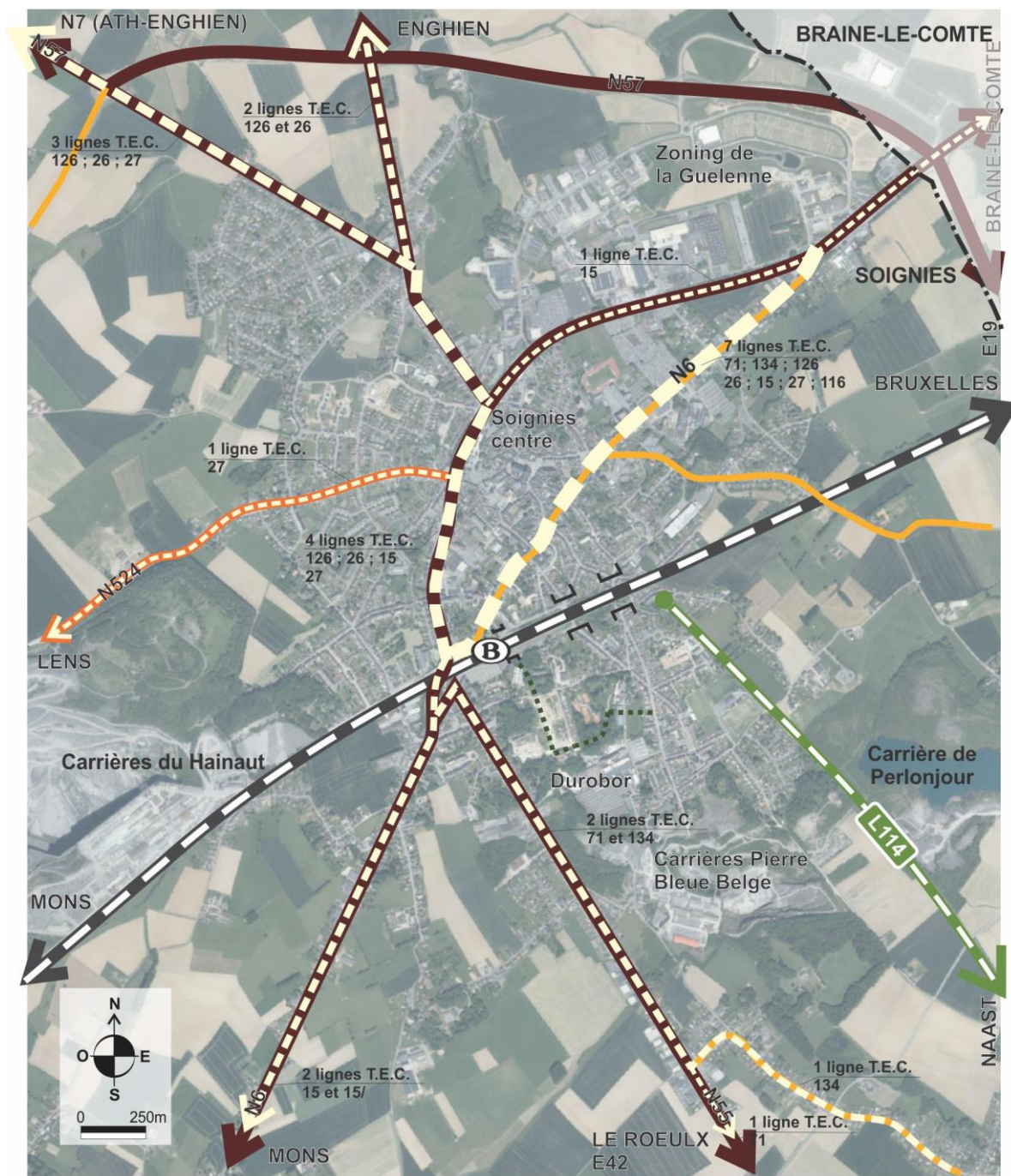
En termes de transports publics (réseau T.E.C.), on note la desserte de la ligne de bus TEC n°15 (Mons-Nimy-Maisières-Casteau-Soignies), n°26 (Soignies-Horrués-Soignies), n°134 (Jolimont-La Louvière-Houdeng-Goegnies-Le Roeulx-Nasst-Soignies) , n°126 (Enghien-Hoves-Horrués-Soignies-Braine-le-Comte) , n°71 (Mange/Nivelles-Soignies), n°27 (Soignies-Neufvilles-Thoricourt-Silly) et n°27/ (Soignies-Neufvilles-Horrués-Soignies). L'offre en bus se distingue comme suit :

- En direction de Soignies (L71) : 6 bus le matin et 5 bus l'après-midi ;
- En direction de Feluy/Nivelles (L71) : 6 bus le matin et 8 bus l'après-midi ;
- En direction de Mons (L15) : 10 bus le matin, 12 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L15) : 10 bus le matin, 9 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L26) : 3 bus le matin ;
- En direction de Braine-le-Comte (L126) : 1 bus le matin, 4 bus l'après-midi ;
- En direction d'Enghien (L126) : 2 bus le matin, 2 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L134) : 10 bus le matin, 11 bus l'après-midi ;
- En direction de La Louvière (L134) : 10 bus le matin, 11 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L27) : 5 bus l'après-midi ;
- En direction de Silly (L27) : 5 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L27/) : 2 bus le matin, 5 bus l'après-midi.

Nous constatons donc que Soignies-Centre est très bien desservi en termes de transports de commun.

La gare ferroviaire accueille quant à elle la ligne Mons-Bruxelles avec une fréquence de 2 trains/heure en semaine et de 4 à 5 trains/heure aux heures de pointe. Les trajets sont semi-directs vers Bruxelles et Mons avec des omnibus vers Braine-le-Comte et Mons. Le Week-end, la fréquence est de 1 train/heure.

Des aménagements ont été réalisés récemment autour de la gare. Le passage sous voie a été prolongé et permet dorénavant d'accéder directement aux quais, à la gare et au plateau de la gare depuis le parking situé de l'autre côté des voies et depuis les quartiers situés au Sud de la voie ferrée, via le concédé Wincqz. Le plateau de la gare a également été réaménagé.



LÉGENDE :

- | | | |
|---|---|--|
| <p>--- Limite communale</p> <p>Réseau cyclopédestre</p> <p>RAVeL</p> <p>..... Sentier aménagé</p> | <p>Réseau de transports en commun</p> <p>--- Ligne(s) du réseau T.E.C.</p> <p>== Ligne ferrovaire</p> <p>Divers</p> <p>⌋⌋ Passage sous voie</p> | <p>Réseau routier</p> <p>— Réseau principal</p> <p>— Réseau secondaire</p> <p>— Réseau tertiaire</p> |
|---|---|--|

Figure 7 : Mobilité à l'échelle de l'agglomération soignée

Source : © Fond de plan (vue aérienne) : ©S.P.W. <http://webgisdggo4.spw.wallonie.be/viewer> (orthophotoplan 2017)

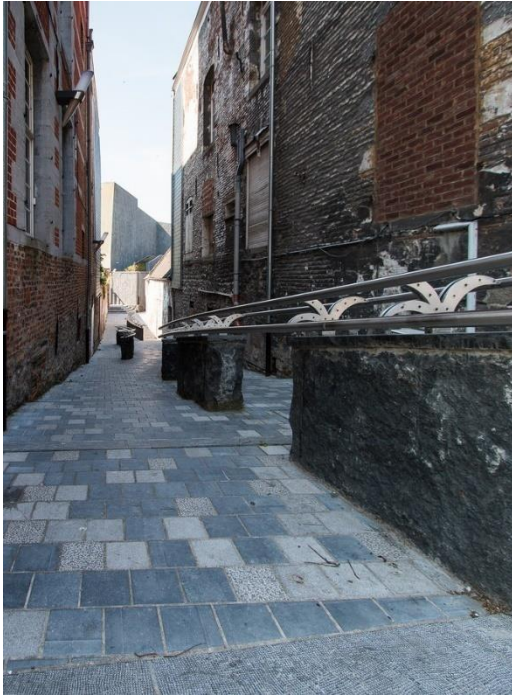
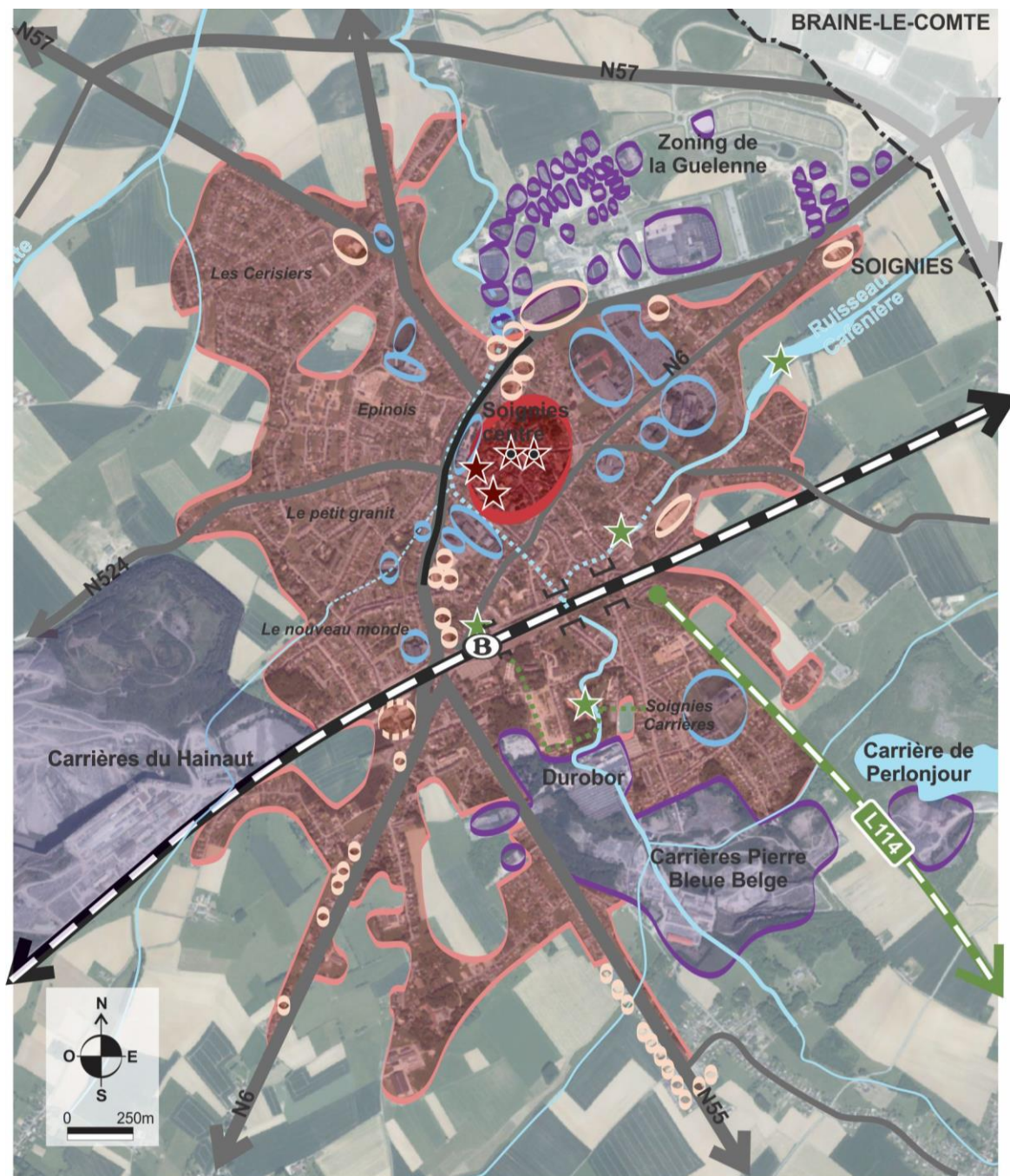


Figure 8 : Venelle des artistes à Soignies, ruelle uniquement cyclo-pédestre de l'hypercentre

On recense plusieurs places publiques structurantes à Soignies-Centre, dont la Grand'Place, la Place Van Zeeland et la Place Verte. La Grand-Place accueille la Collégiale-Saint-Vincent et quelques places de stationnement. La Place Van Zeeland est liée au Centre Culturel Victor Jara et accueille également quelques emplacements de stationnement. La Place Verte se situe en face de l'Hôtel de Ville et est principalement dédiée au stationnement. Ces trois places sont régulièrement employées pour divers événements culturels.

Quant à la mobilité douce, on note quelques infrastructures (bandes cyclables...) en site propre sur le territoire de l'ancienne commune ainsi que la ligne de Ravel L114 reliant Soignies à Naast. Par ailleurs, dans le centre-ville et même certains quartiers, on note la présence d'un réseau de venelles cyclo-piétonnes qui, couplées aux espaces réaménagés du centre-ville (place et espaces partagés), constituent une base solide à l'accueil des mobilités douces.

Ci-après, est reprise l'offre en stationnement de l'agglomération de Soignies. On remarque que celle-ci est développée.



LÉGENDE :

- Limite communale
- Infrastructures de mobilité**
- RAVeL
- Sentier aménagé
- Ligne ferrovaire
- Réseau routier
- Elément de mobilité formant une rupture

Contexte bâti

- Hypercentre de Soignies
- Zone bâtie de première et seconde couronne
- Zone d'activité économique
- Zone d'équipements communautaires
- Zone de commerces

Eléments divers

- Cours d'eau
- Cours d'eau voûté
- Plan d'eau
- Parc public structurant
- Espace public structurant
- Espace public structurant formant une rupture

Figure 10 : Diagnostic urbanistique de l'agglomération de Soignies.

Source : ARCEA

A Soignies, l'analyse du contexte fait apparaître une composition urbanistique assez claire du pôle organisé de la manière suivante : l'hypercentre, la première couronne et la seconde couronnée.

Le hypercentre s'est développé en fond de vallée de *la Senne* et se concentre autour de la Collégiale Saint Vincent suivant une trame concentrique. Autour du cœur historique, la première couronne s'étire toujours d'une manière concentrique et dense, au-delà des remparts, jusqu'à la voie ferrée. En seconde couronne, on retrouve des quartiers secondaires au tissu plus lâche.



Source : Google Streetview (2009)

Dans le noyau historique et en première couronne, la trame bâtie est composée d'un parcellaire long et étroit avec un bâti de type mitoyen implanté sur l'alignement.

Les constructions sont mitoyennes à deux ou trois niveaux, implantées à l'alignement et définissant ainsi un espace-rue très structuré. Quelques bâtisses plus imposantes s'insèrent dans le front bâti continu.

Les matériaux utilisés sont la brique de terre cuite de ton rouge-brun, parfois peinte en blanc, le cimentage, la tuile naturelle de ton rouge ou noir ou l'ardoise naturelle.

On y relève de plus en plus d'immeubles à appartements.

Une série de voiries étroites et sinueuses sont ainsi dessinées et forment des îlots relativement petits. La densité rencontrée est assez élevée. Néanmoins, on note la présence de quelques dents creuses dans les îlots bâtis de l'hypercentre (ex. l'intérieur d'îlot au Nord de la Place du Millénaire et l'intérieur d'îlot du site du Delhaize).

Concernant les espaces publics de l'hypercentre, on retiendra également que :

- quelques espaces ont été aménagés de manière à favoriser la sécurité des usagers faibles, la vie sociale et offre un cadre de vie de qualité (ex. rue Léon Hachez et place Van Zeeland) ;
- les espaces structurants y sont regroupés ;
- les aménagements des espaces publics sont discontinus créant des ruptures (notamment au niveau des places du Millénaire et de la Grand Place).

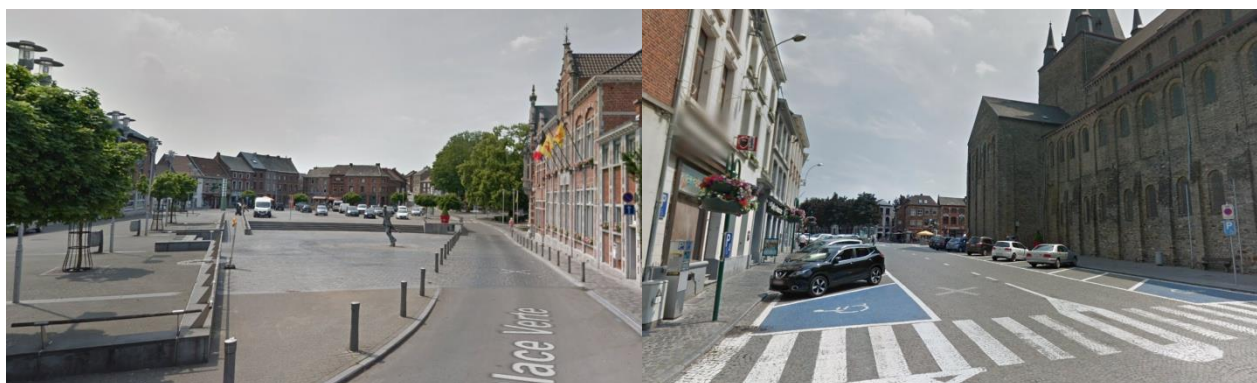


Figure 12 : Espaces publics structurants de Soignies : Place Verte (à gauche) et Grand Place (à droite)

Source : Google Streetview (2017)

On retrouve un front bâti dense qui, plus on s'éloigne du centre-ville de Soignies, se décompose petit à petit pour devenir du bâti à quatre façades, offrant un caractère plus pavillonnaire, plus aéré à la couronne de Soignies. Le Boulevard Kennedy fait office de séparation visuelle entre le centre-ville de Soignies, composé essentiellement de bâti mitoyen, et les couronnes de Soignies : on observe donc un fort changement de contexte entre le côté Sud du boulevard avec ses rues bordées de maisons mitoyennes, et le côté Nord-Ouest, composé essentiellement de lotissements, créés durant les années 60 – 70 ; comme les quartiers de l'Épinois ou celui des Cerisiers.



Figure 13 : Boulevard Roosevelt-Kennedy aux limites de l'hypercentre de Soignies

Source : Google Streetview (2017)

Notons également que le diagnostic repris ci-après illustre deux fractures dans le tissu bâti : la ligne de chemin de fer et le boulevard Roosevelt-Kennedy.



Figures 14 et 15 : Voie ferrée aux abords de la rue de la Station (à droite) et de la rue P.J. Wincqz (à droite) à Soignies

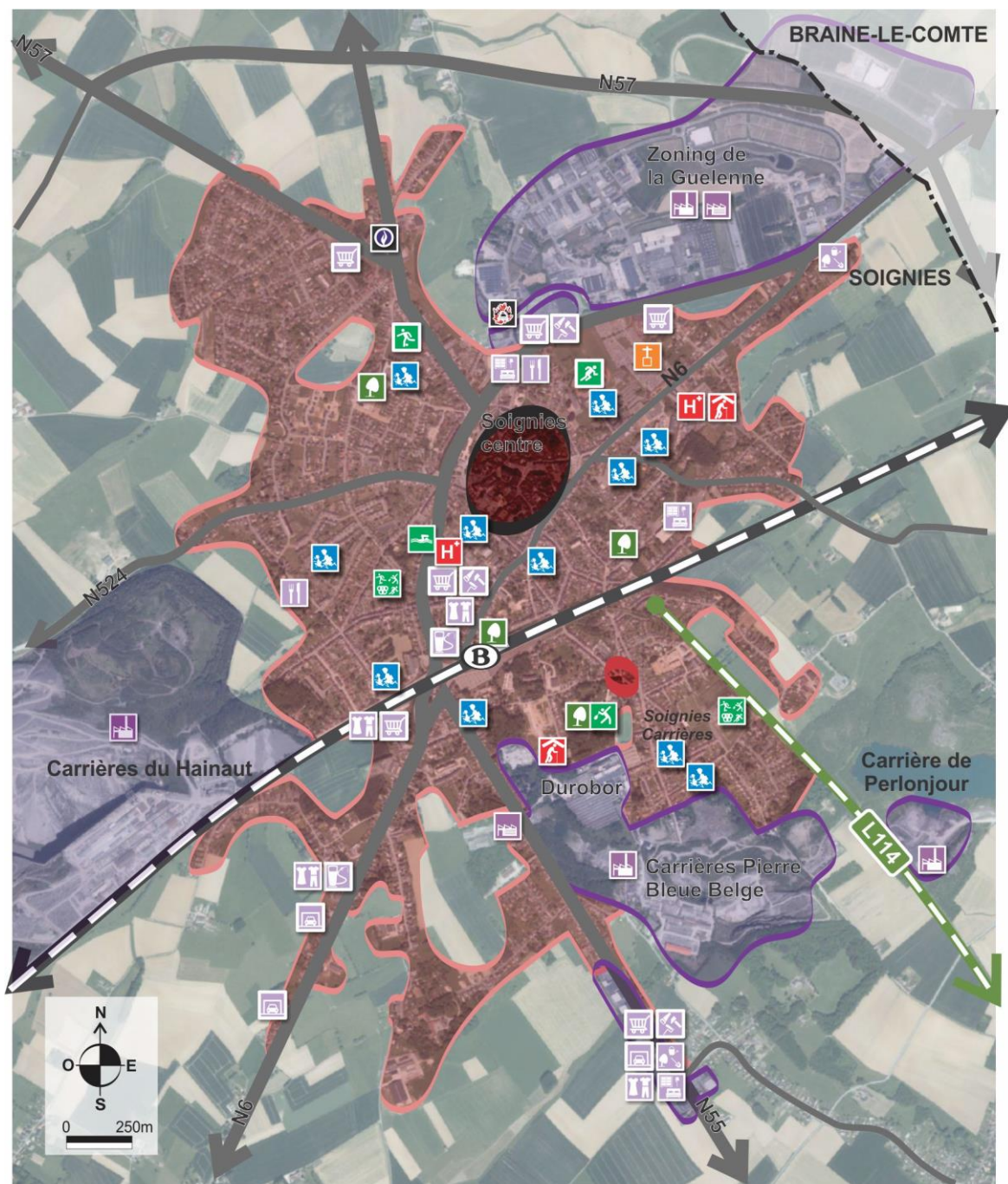
Source : Google Streetview (2017)

On observe également un autre type bâti, plus imposant, à proximité du centre, le zoning de *la Guelenne*, composé de bâtiments de petites et moyennes entreprises, avec des matériaux plus hétérogènes que pour le bâti résidentiel en général : on trouve des façades crépies, mais aussi des bardages métalliques de toutes sortes, des briques, etc. Ce zoning s'est créé à la même époque que les lotissements, dans les années 70 – 80, pour libérer le centre-ville de Soignies, qui s'est, petit à petit, vidé de ses petites et moyennes entreprises. En général, les bâtiments sont implantés en ordre ouvert perpendiculairement aux voiries.

Fonctions

Les fonctions au sein de l'agglomération sont réparties de la manière suivante :

- Dans l'hypercentre : sont regroupées de nombreuses fonctions offrant un panel varié (commerciales, équipements publics, équipements culturels...) ; on y retrouve aussi un espace vert public (ancien cimetière) ;
- Dans la première couronne (organisée au Sud, à l'Ouest et à l'Est de l'hypercentre) : on rencontre de nombreux équipements (scolaires, sportifs...), quelques commerces et plusieurs espaces verts publics structurants ;
- Dans la seconde couronnée (organisée au Nord-Ouest et à l'Est) : sont présents quelques commerces de proximité.



LÉGENDE :

--- Limite communale

Contexte

Zone bâtie

Zone économique

RAVeL

Ligne ferrovaire

Réseau routier

Fonctions



Équipement scolaire



Équipement sportif



Parc public



Cimetière



Polyclinique



Infrastructure d'accueil des personnes âgées



Commerce de grande envergure



Équipements divers publics



Activité économique industrielle



Activité économique mixte



Pôle multifonctionnel



Pôle de quartier - commerces de proximité

Figure 16 : Fonctions de l'agglomération de Soignies.

Source : ARCEA

Certaines cellules commerciales engendrent des problématiques :

- Dans l'hypercentre : dégradation du cadre de vie (en particulier rue Léon Hachez et Grand Place) notamment à la présence de cellules commerciales vides ; rupture dans le contexte bâti dû au traitement hétérogène des façades commerciales ;
- Le long de la Nationale 6 (notamment des boulevards) : présence de chancres commerciaux dévalorisant le cadre de vie (ex. ancien site du Blokker) ; création de rupture dans le tissu bâti entre l'hypercentre et les quartiers localisés au Nord-Ouest ainsi que de problématiques d'intégration paysagère dû notamment au regroupement de commerces de grandes envergures en « pôles » monofonctionnels et autarciques ;
- Le long de la Nationale 55 : déstructuration du tissu bâti par une urbanisation linéaire s'étendant hors de la ville le long des axes de communication structurants dans la partie Sud du pôle ; création de problématiques d'intégration paysagère de commerces de grandes envergures.



Figure 17 : Exemples de bâtiments à vocation commerciale dans le centre-ville avec un exemple d'un bâtiment commercial intégré dans son contexte (à droite) et d'un bâtiment commercial en rupture avec son contexte (à gauche)

Source : Google Streetview (2017)



Figure 18 : Equipements commerciaux localisés le long du Boulevard Roosevelt-Kennedy

Source : Google Streetview (2017)



Figures 19 et 20 : Equipements commerciaux localisés le long du Boulevard Roosevelt-Kennedy (à droite) et de la Nationale 55 (à gauche)

Source : Google Streetview (2017)

Tourisme et patrimoine :



Figure 21 : Collégiale Saint-Vincent

Source : Google Streetview



Figure 22 : Remparts du vieux cimetière

Source : Ville de Soignies

La Ville de Soignies dispose de nombreux atouts en termes de tourisme. On retrouve tout d'abord son patrimoine historique avec la Collégiale Saint-Vincent, le Vieux-Cimetière, les fermes et châteaux, les remparts les demeures de style, les églises... où des visites guidées permettent de découvrir certains de ces témoins du passé. Cependant, nous ne retrouvons aucune signalétique ni panneaux informatifs permettant de découvrir ces éléments patrimoniaux pourtant si remarquables.

C'est dans l'ancienne commune de Soignies que l'on retrouve le plus d'éléments patrimoniaux, principalement dans le centre-ville de Soignies. On relève, au sein de cette ville, une trentaine d'arbres et haies remarquables ainsi que deux sites d'Arbres et Haies Remarquables (A.H.R.E.M.). Aussi, deux zones de protection englobent d'une part la Collégiale Saint-Vincent (monument exceptionnel), d'autre part certaines infrastructures liées à l'exploitation de la carrière Gauthier-Wincqz ainsi que les douze maisons au « rivage » de la Grande Carrière constituant un ensemble architectural classé. L'Eglise Saint-Vincent (excepté l'orgue) constitue un bien exceptionnel.

On relève également que le centre historique est repris en zone protégée en matière d'urbanisme et est donc soumis au Guide Régional d'Urbanisme. En outre, il comporte bon nombre de monuments classés (remparts, certains éléments de la Collégiale...). Le Vieux-Cimetière abrite lui aussi quelques monuments classés et certains éléments (remparts, chapelle...) sont repris en tant que sites classés.

Aussi, il existe une vingtaine de façades millésimées situées au sein des rues et ruelles du centre-ville, réel témoin de l'architecture civile de Soignies.

Au niveau des activités et événements, l'Office du Tourisme met à disposition des visiteurs des vélos en location permettant de parcourir la ville et découvrir son histoire au travers de balades et circuits touristiques. Cependant, ces itinéraires ne sont pas balisés et dépendent donc des guides touristiques. Des concerts, cinémas en plein air, expositions et festivités sont également organisés (Soignies en fête, Août en éclats...).

Soignies jouit également d'un savoir-faire au travers des artisans et producteurs locaux (coutellerie, sculpture, peinture, fromagerie...). Ils peuvent se faire connaître notamment sur les marchés hebdomadaires et la Hall aux saveurs mais aussi via le Centre Culturel qui organise, outre les concerts, pièces de théâtres etc, des événements tels que des expositions et rencontres. Des visites guidées des carrières sont également réalisées afin de valoriser la Pierre Bleue Belge, véritable emblème de Soignies.

Petit patrimoine local

De nombreuses chapelles existent autour de Soignies. Elles font partie d'un pèlerinage, appelé « Grand Tour Saint-Vincent de Soignies ». Chaque année, le lundi de Pentecôte à 6h, plus d'un millier de pèlerins entament un tour de près de 12 kilomètres avec les reliques de Saint Vincent, Sainte Waudru, Saint Landry et Sainte Madelberte autour de la cité. Ce pèlerinage existe depuis 1262. La procession historique qui se termine par un défilé cloré se perpétue depuis plus de 80 ans. En outre, les végétaux (arbres) accompagnant ces chapelles peuvent être considérés comme faisant partie du petit patrimoine local en contribuant à l'image du territoire, au paysage, constituent des points de repères, etc.

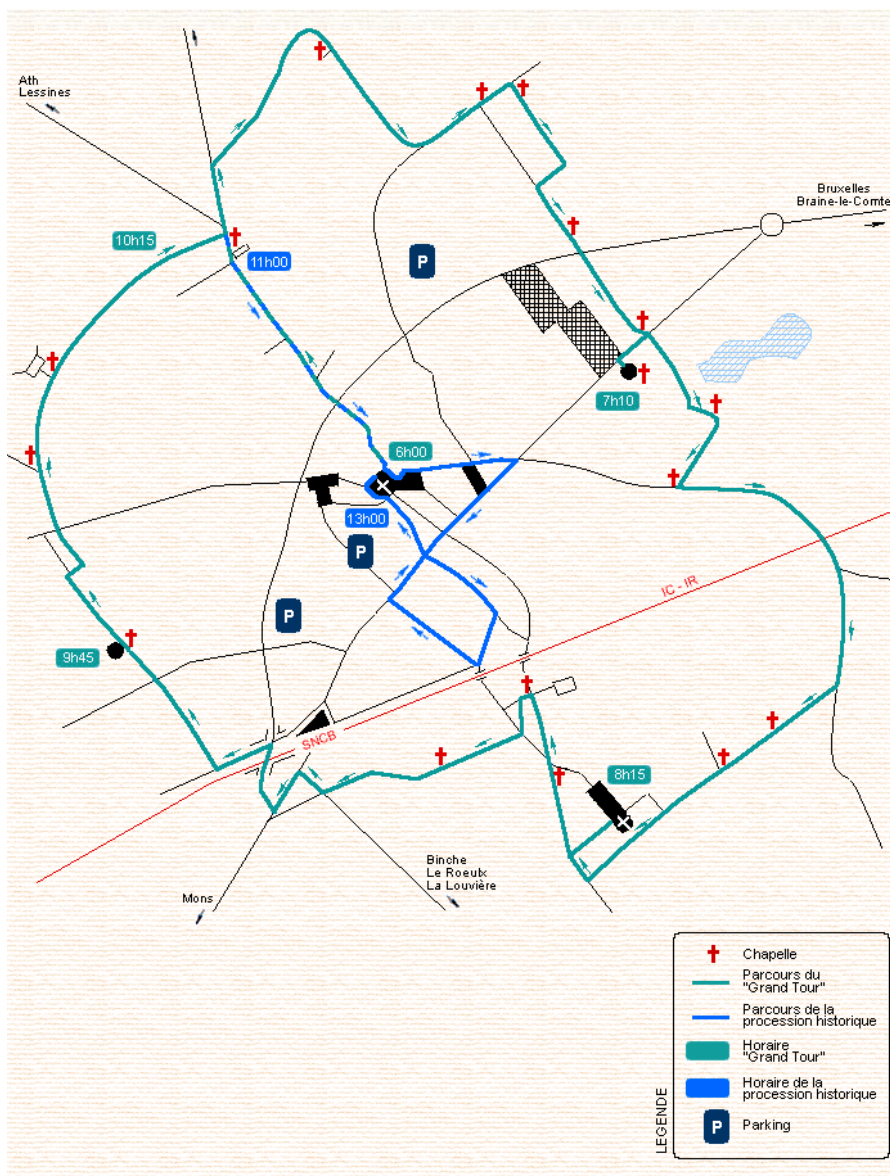
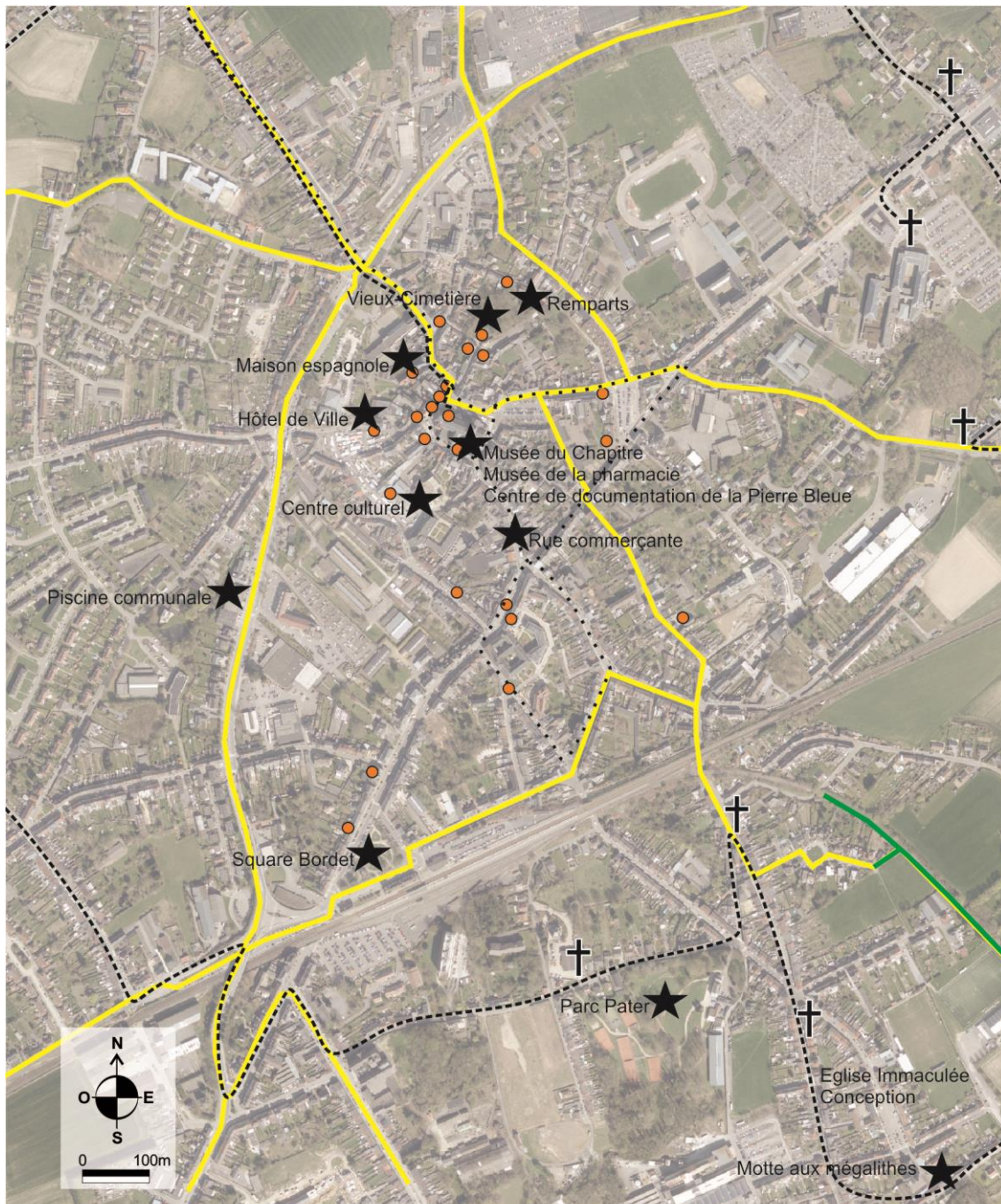


Figure 23 : Grand Tour Saint-Vincent
 Source : <http://www.procession-saint-vincent.be>



LÉGENDE :

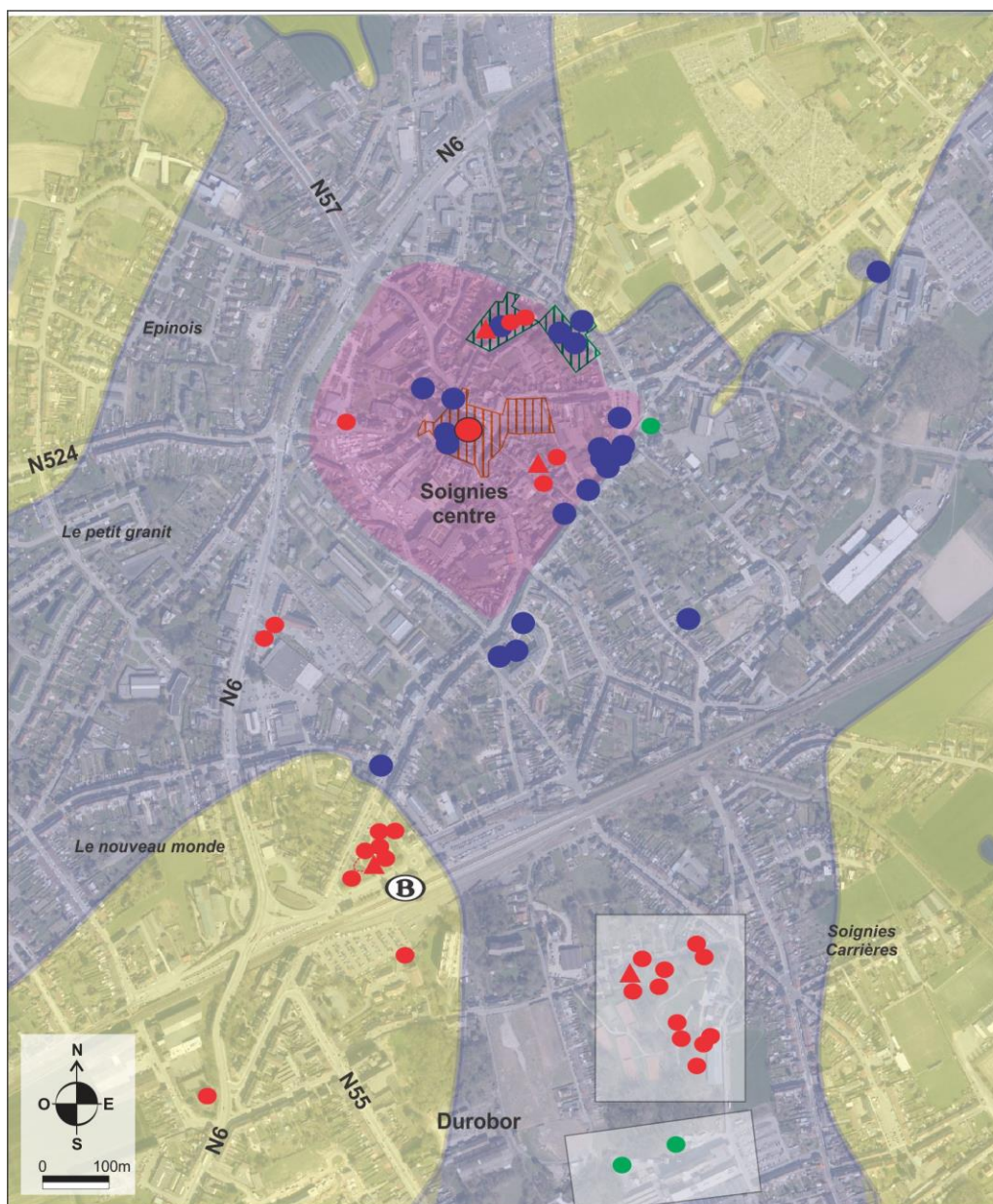
- | | | | | | |
|---|----------------------------|-------|---------------------------|---|---------------------|
| ★ | Attrait touristique divers | ----- | Grand Tour Saint-Vincent | ● | Façades millésimées |
| ✚ | Eglise | | Procession historique | — | RAVEL |
| ✚ | Chapelle | — | Schéma directeur cyclable | | |

Figure 24 : Tourisme et patrimoine de l'agglomération de Soignies

Source : ARCEA

Notons que l'ensemble de l'ancienne commune de Soignies est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de forte présomption d'existence de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.



LÉGENDE :

Arbres et haies remarquables

- Arbre remarquable
- Alignement d'arbres remarquables
- ▲ Groupes d'arbres remarquables
- Arbre remarquable non localisé
- Site arbres et haies remarquables

Patrimoine bâti

- Monument classé
- Monument exceptionnel
- ▤ Site classé
- ▤ Zone de protection

Autres

- Zone protégée en matière d'urbanisme
- Zonage archéologique de Wallonie
- Existence avérée de sites archéologiques
- Faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée

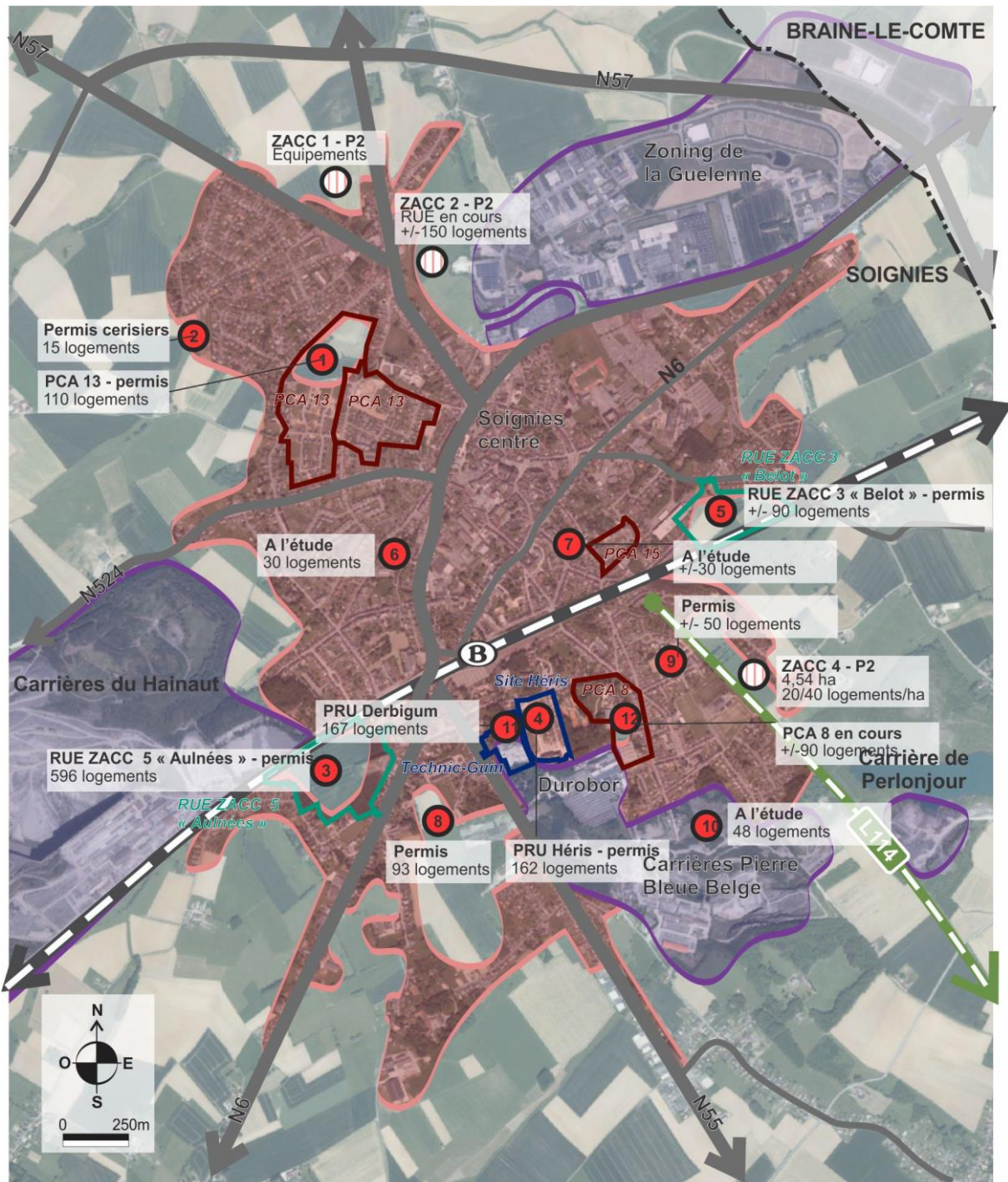
Figure 25 : Patrimoine de l'agglomération de Soignies.

Source : ARCEA

Projets de développement

On dénombre de nombreux outils d'aménagement (anciennement Plans Communaux d'Aménagement...) et 12 projets de développement visant le développement d'habitat. Ils visent à renforcer la polarité de Soignies et certains d'entre eux réaménager des anciens sites d'activités économiques (ex. site Derbigum, site Hérés).

1. Le site du P.C.A. 13, localisé à l'ouest du centre urbain. Ce vaste terrain d'environ 11 hectares a fait l'objet d'un P.C.A. adopté définitivement par le Gouvernement wallon en date du 30 octobre 2000. Le programme d'urbanisation défini permet la création d'environ 160 logements. Pour l'heure, environ 50 logements sont construits ; des permis ont été introduits par les promoteurs pour le solde ;
2. Un site localisé en extension du quartier « Des cerisiers » au Nord-Ouest de l'entité, sur lequel un permis de lotir a été délivré en vue de la création de 15 lots pour maisons unifamiliales ;
3. Le site incluant la Z.A.C.C. dite des Aulnées couvrant plus de 10 ha au Sud-Ouest du centre-ville dont le R.U.E. a été adopté par arrêté ministériel du 17 juillet 2014. Un permis unique a été introduit pour la totalité de la zone et vise la construction de 596 logements (531 logements collectifs répartis dans 21 immeubles et 65 logements unifamiliaux) répartis sur une vingtaine d'années ;
4. Le site dit Hérés localisé dans le quartier des Carrières au Sud du centre-ville couvert par un périmètre de Périmètre de Remembrement Urbain adopté par arrêté ministériel le 03 mai 2012. Un permis d'urbanisation a été délivré ainsi que divers permis d'urbanisme ; la totalité de la zone permettrait la construction de +/- 162 logements (+/-110 logements collectifs et 52 logements unifamiliaux) ;
5. Le site incluant la Z.A.C.C. dite du chemin de Nivelles (« Belot ») couvrant plus de 6 ha au Sud-Est du centre-ville dont le R.U.E. a été adopté par arrêté ministériel du 03 décembre 2012. Un permis d'urbanisation est à l'étude pour la totalité de la zone et vise la construction de +/- 90 logements (+/-30 logements collectifs et 60 logements unifamiliaux) ;
6. Un site localisé à proximité de la piscine communale à l'Ouest du centre-ville ; Un projet d'urbanisation est à l'étude et vise la construction de +/- 30 logements collectifs ;
7. Un site localisé rue de l'école à l'Est du centre-ville ; ce projet vise la transformation d'un ancien bâtiment public dédié aux équipements communautaires en une trentaine de logements collectifs ;
8. Un vaste site, couvrant environ 7 hectares, localisé entre la chaussée de Mons et la chaussée du Roeulx. Ce site a également déjà fait l'objet d'un permis d'urbanisme et permettra la création de 93 logements ;
9. Un site localisé dans le quartier de Soignies Carrières. Ce terrain d'environ 1,3 hectares a fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme. Il devrait accueillir 50 logements ; la construction est en cours ;
10. Un site localisé à proximité de la carrière Gauthier Wincqz, propriété de la Société Wallonne du Logement sur lequel il est prévu la création de 48 logements ; le projet d'urbanisation est à l'étude ;
11. Un périmètre de remembrement urbain à l'étude sur l'ancien site industriel Derbigum dans le quartier des Carrières. Celui-ci viserait le développement d'un quartier bâti comprenant la création de +/- 173 logements (+/-161 logements collectifs et 9 logements unifamiliaux). L'affectation du site en logements n'étant pas encore validée, nous n'avons pas inclus ce projet dans les estimatifs de projections en matière de logements.
12. Le site du P.C.A. 8 – 90 logements



LÉGENDE :

--- Limite communale

Contexte

- Zones bâties
- Zones d'activités économiques
- RAVeL
- Ligne ferrovaire
- Réseau routier

Outils d'aménagement

- Plan Communal d'Aménagement (P.C.A.)
commué en Schéma d'Orientation Local
- Rapport Urbanistique et Environnemental (R.U.E.)
commué en Schéma d'Orientation Local
- Périmètre de Remembrement Urbain (P.R.U.)

Figure 26 : Projets de développement de l'agglomération de Soignies.

Source : © Fond de plan (vue aérienne) : ©S.P.W. <http://webgisdgo4.spw.wallonie.be/viewer> (orthophotoplan 2017)

2.2.2 CASTEAU

Morphologie de l'ancienne commune :

L'ancienne commune de Casteau est située au Sud de l'entité sonégienne, à sa limite avec la commune de Mons.

Du côté Nord, le paysage a conservé un faciès rural, tandis que l'urbanisation se concentre le long de la limite communale au Sud.

Le village de Casteau s'est en effet développé en fonction de deux éléments :

- premièrement, la N6 a orienté le développement du village de façon linéaire le long de la voirie ;
- deuxièmement, la présence de l'ancien camp militaire, devenu aujourd'hui le quartier général de l'OTAN (site du « SHAPE ») a incité le développement du quartier dit « des Bruyères ».

Notons par ailleurs la présence du ruisseau de l'Aubrecheuil, dans la vallée duquel s'est installé le village initial. Ce cours d'eau traverse l'ancienne commune vers le Sud, et rejoint la Haine en aval.

Nous pouvons aussi noter la présence du Bois de la Haie-du-Compte, au Nord-Ouest de l'ancienne commune.

Nombre d'habitants

En 2011, Casteau accueillait 2.785 habitants, soit environ 10% de la population communale (Source : INS).

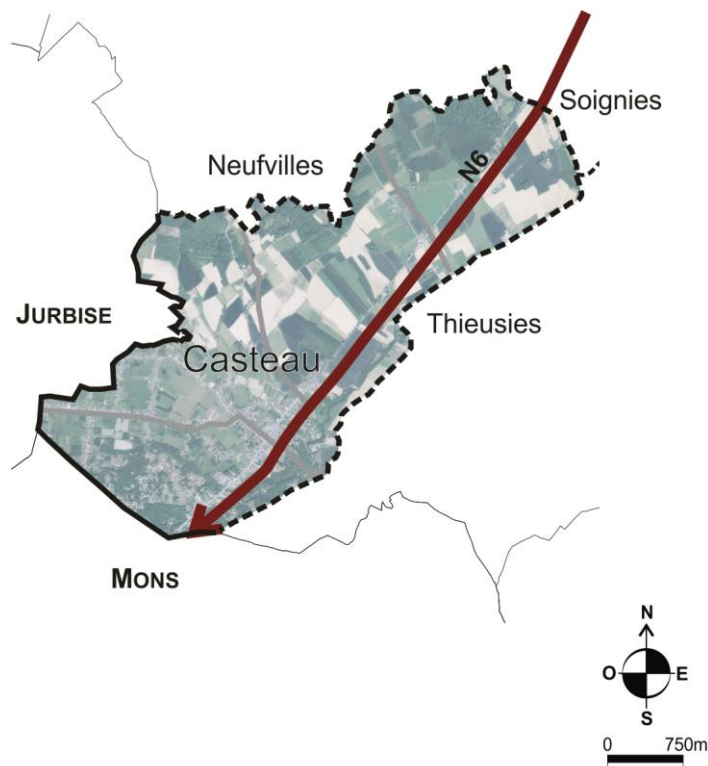
Transport public et accessibilité :

Comme précédemment décrit, le village est traversé par la N6, de sorte qu'il bénéficie d'une accessibilité routière directe vers Soignies et Mons via Nimy. Il est également bordé par la rue Brisée, au Sud, qui relie Saint-Denis/Obourg avec Masnuy-Saint-Jean/Jurbise.

La Place des Castellais constitue une aire de stationnement aisée directement à côté de la N6.

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°15 (Mons-Nimy-Maisières-Casteau-Soignes) et 15/ (Mons-Nimy-Maisières-Casteau), à raison d'un bus par heure dans chaque direction, vers Mons et Soignes.

Quant à la mobilité douce, on ne note aucune infrastructure en site propre sur le territoire de l'ancienne commune.





Le cœur historique du village se loge dans la vallée de l'Aubrecheuil. Ce noyau initial a conservé un visage typique villageois tant d'un point de vue urbanistique (tissu bâti mitoyen, ...) que dans sa typologie. Le tissu bâti du vieux village s'étend également vers le Sud-Est, en suivant l'Aubrecheuil, mais sous une forme de moins en moins dense. On note aussi ponctuellement la présence d'un tissu bâti ancien de l'autre côté de la N6.

Figure 27 : Cœur villageois de Casteau

Source : Goole Streetview (2009)

Le développement du village a été influencé par la présence de la N6 et du SHAPE : le quartier résidentiel dit « des Bruyères de Casteau » de type pavillonnaire s'est étendu sur le plateau à l'Ouest de la Nationale 6 (N6) ; tandis que le tissu bâti s'est étendu de manière plus dense le long de cette Nationale.



Figure 28 : Implantation bâtie du quartier des Bruyères

Source : WalOnmap (Orthophoto 2016)



Figure 29 : Traversée du village par la N6

Source : Google Streetview (2017)

Par conséquent, le village se structure entièrement en fonction de la nationale, créant un couloir de passage sans réelle centralité. La route tend même à « fracturer » les quartiers du village.

On notera également une problématique engendrée par les cellules commerciales : l'hétérogénéité du traitement des façades commerciales dont certaines sont en rupture avec le contexte bâti.



Figure 30 : Exemples de bâtiments à vocation commerciales le long de la N6

Source : Google Streetview (2017)

Notons la présence de la « Place des Castellois », le long de la voirie, créant un potentiel point névralgique entre le cœur historique et les Bruyères. Toutefois, elle n'est aujourd'hui que très peu utilisée (parking, petit point marché) et ne joue pas de rôle centralisateur que sa situation pourrait lui conférer. La majorité des commerces sont situés le long de cette nationale, profitant du passage important accueilli par la route.



Figure 31 : Place des Castellois (sur la droite) et pôle commerciale de Casteau (présence de plusieurs commerces dans le tissu bâti à gauche de l'image)

Source : Google Streetview (2017)

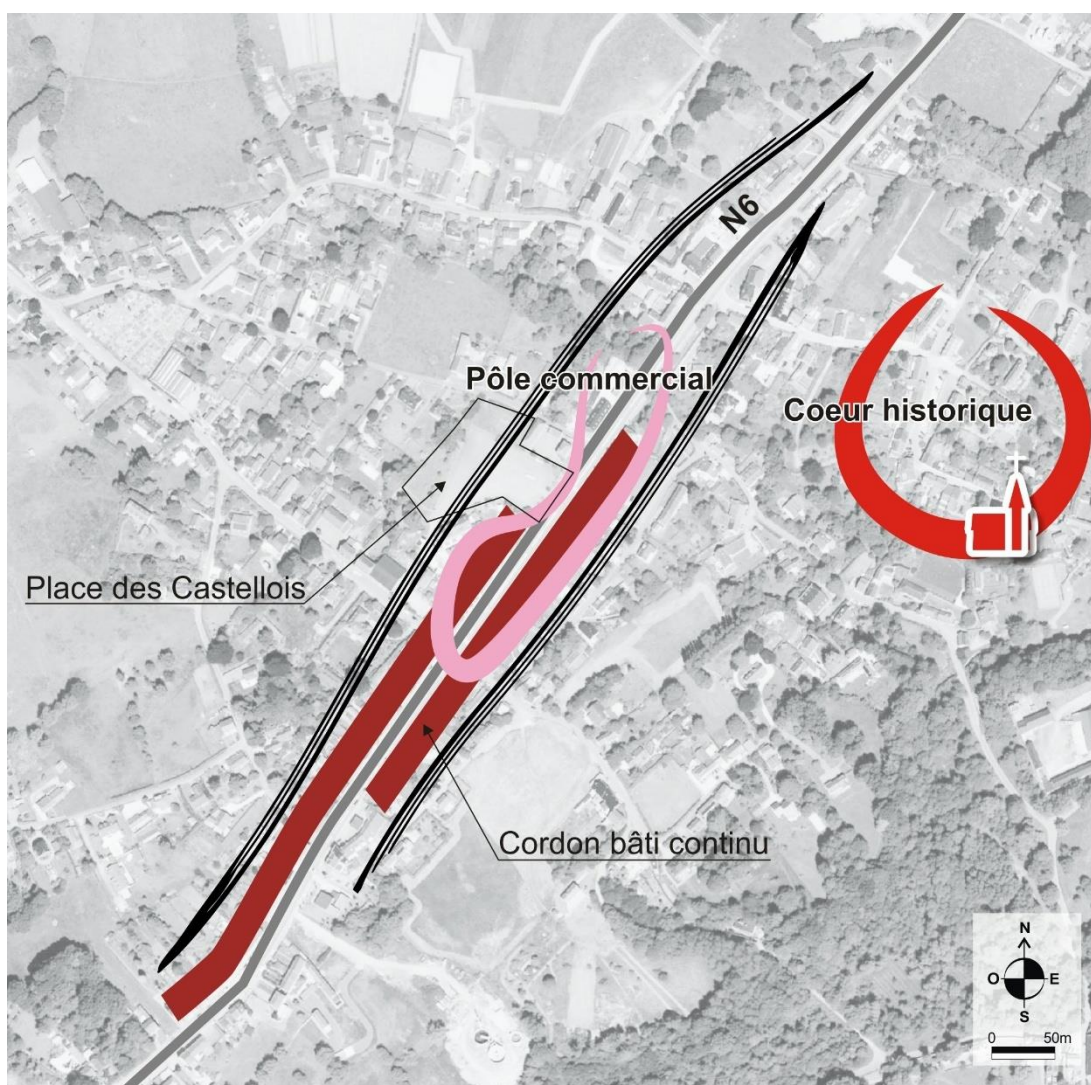


Figure 32 : Diagnostic urbanistique du noyau villageois de Casteau. Le cœur historique du village et son église sont illustrés en rouge à droite de la carte, tandis que le bâti linéaire le long de la N6 est symbolisé par les traits rouges au centre. La sensation de fracture entre le linéaire de la N6 et le reste du village est quant à elle illustrée par les traits noirs. Le pôle commercial est figuré en rose.

Source : ARCEA

Patrimoine :



Au niveau du patrimoine, on ne relève pas d'éléments classés au sein du village de Casteau et on relève quelques arbres remarquables. Cependant, son cœur historique a conservé un réel attrait, témoin du passé. A l'extérieur du noyau du village, il faut mentionner le long de l'Aubrecheuil, le moulin et le château des Roquettes.

Figure 33 : Château des Roquettes

Source : Google Streetview (2010)

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de forte présomption d'existence de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.

2.2.3 NEUFVILLES

Morphologie de l'ancienne commune :

L'ancienne commune de Neufvilles est située à l'Ouest de l'entité soignienne, à sa limite avec la commune de Lens. Elle est composée de deux villages : Neufvilles et Neufvilles-Gage. Notons aussi le hameau d'Hubermont.

Le territoire rural est également marqué par l'exploitation de la pierre bleue, par la ligne de chemin de fer reliant Soignies à Jurbise ainsi que par le tracé de l'ancienne chaussée romaine : la chaussée Brunehaut.

Les différents hameaux initialement présents sur ce territoire (Neufvilles, Bajenrieux et la Gage) se sont réunis suite à l'apparition de la ligne de chemin de fer Nord-Sud au XXème siècle.

Nombre d'habitants

En 2011, Neufvilles accueillait 3.288 habitants, soit environ 12% de la population communale (Source : INS).

Transport public et accessibilité :

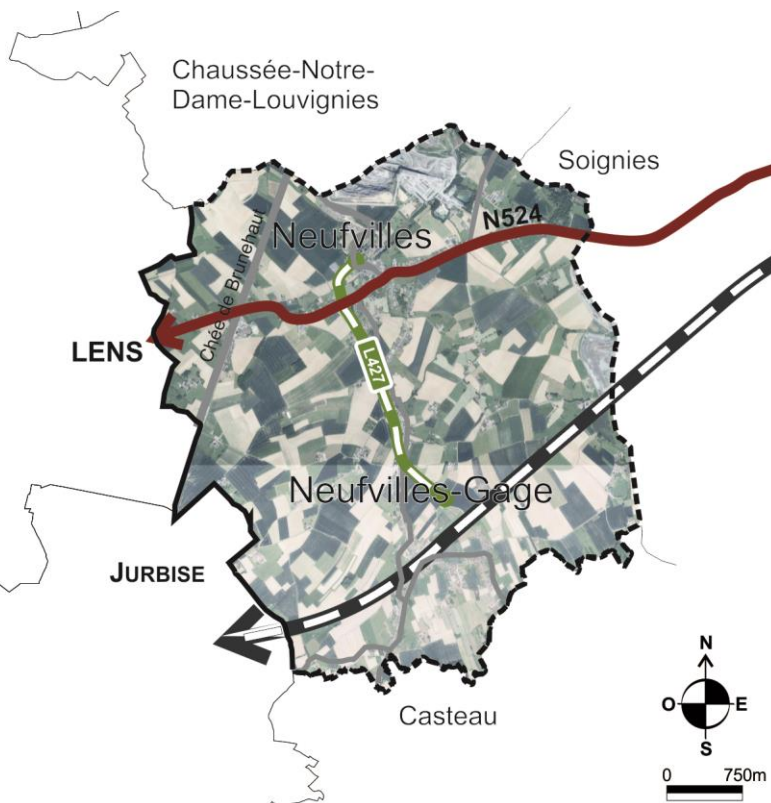
Comme précédemment décrit, le village est traversé par la N524 et est compris entre le Grand Chemin et la N6. Il bénéficie d'un accès direct à la N524 qui lui permet de rejoindre le centre-ville de Soignies et la N6 à l'Est tandis que le Grand Chemin permet de relier la N57 au Nord (vers Ath/Silly) et la N56 au Sud (vers Mons).

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°27 (Soignies-Neufvilles-Thoricourt-Silly) et n°27/ (Soignies-Neufvilles-Horrues-Soignies). L'offre en bus s'effectue comme suit :

- En direction de Soignies (L27) : 3 bus le matin, 5 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies (L27/) : 2 bus le matin, 3 bus l'après-midi ;
- En direction de Silly (L27) : 1 bus le matin, 2 bus l'après-midi ;
- En direction de Silly (L27/) : 2 bus le matin, 2 bus l'après-midi.

La Place Louis Lefebvre à Neufvilles est située à l'arrière l'église est essentiellement utilisée pour le stationnement, où un aménagement spécifique est relevé. A Neufvilles-Gage, la Place de la Gare est en réalité un élargissement du Chemin des Erraues et est également utilisée pour le stationnement, malgré l'absence d'aménagements spécifiques.

Quant à la mobilité douce, on note la présence d'une bande cyclable le long de la N524 ainsi que la présence du RAVeL (L427) reliant les deux villages sur un axe Nord-Sud.



Contexte urbanistique et paysager

Neufvilles

Le centre du village est caractérisé par un front bâti continu et de l'uniformité de ses gabarits (principalement R+1+T). On retrouve toutefois un front bâti discontinu composé de maisons 4 façades au fur et à mesure que l'on s'éloigne du noyau villageois, mais toujours dans une implantation linéaire de part et d'autre de la voirie.

Neufvilles-Gage

Le hameau de la Gage est quant à lui relativement différent. On retrouve principalement des maisons 4 façades plus récentes car ce village s'est renforcé de par la création de la gare de Neufvilles sur la ligne Mons-Bruxelles. Toutefois, on relève un tissu bâti plus dense à proximité de l'Eglise Sacré-Coeur et de l'école.

Notons que toute la voirie reliant les deux noyaux est aujourd'hui urbanisée (Rue Caulier). Le tissu est peu dense, excepté au niveau du hameau initial de Bajenrieux.

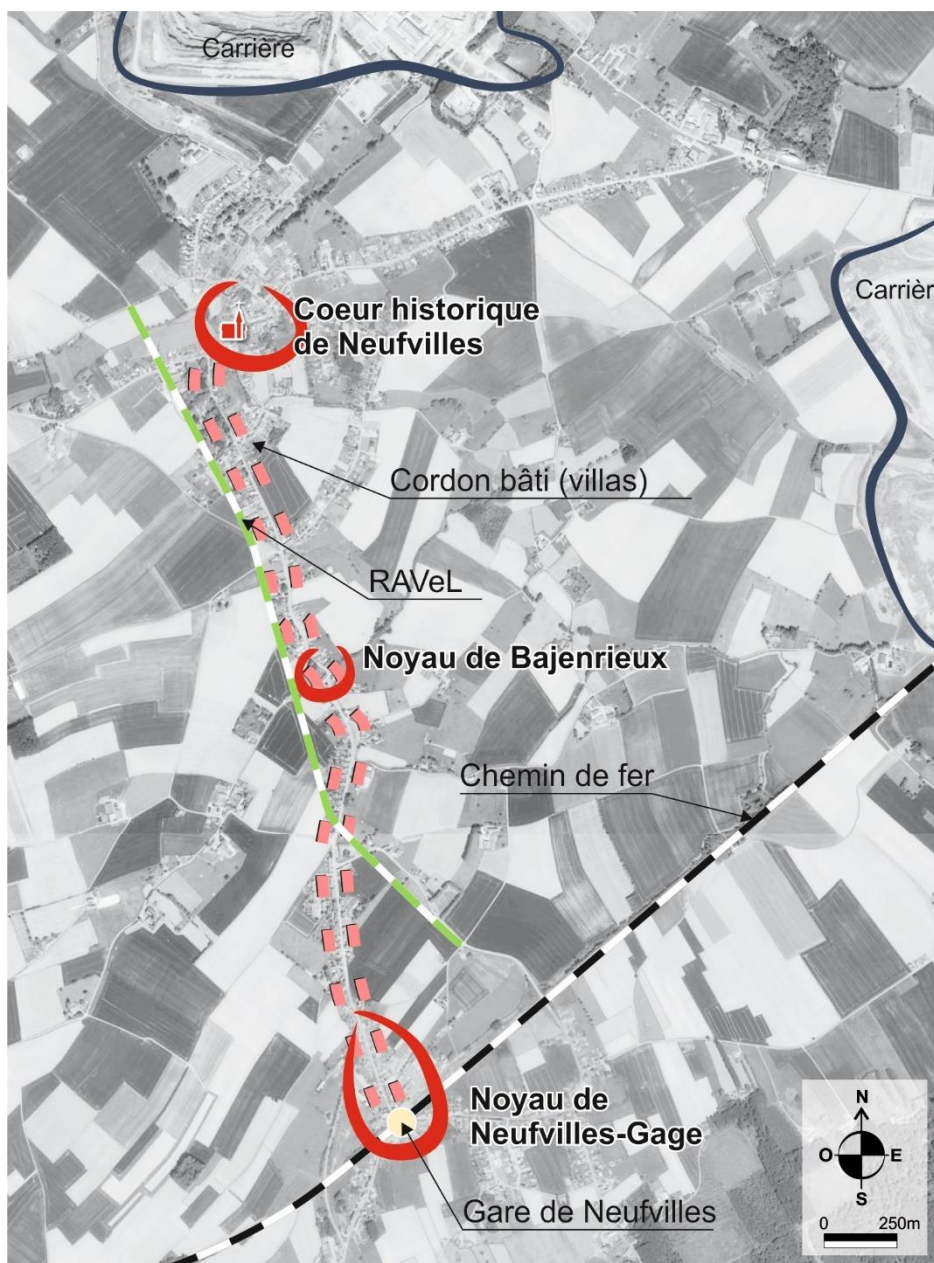


Figure 34 : Diagnostic urbanistique de Neufvilles. Les noyaux bâtis sont identifiés en rouge, tandis que l'attention est attirée sur le tissu linéaire le long de la Rue Caulier.

Source : ARCEA



Figure 35 (à gauche) :Cœur de Neufvilles
Source : Google Streetview (2009)

Figure 36 (ci-dessus) :Cœur de Neufvilles-Gage (la gare est visible au bout de la voirie)
Source : Google Streetview (2009)

On notera également quelques problématiques engendrées par les cellules commerciales : l'hétérogénéité du traitement des façades commerciales dont certaines sont en rupture avec le contexte bâti ; présence d'une cellule commerciale vide.

Patrimoine :

Le village de Neufvilles comporte non seulement des arbres remarquables mais surtout une zone de protection reprenant six monuments classés en lien avec la ferme de l'abbaye. Cette dernière se situe en-dehors du cœur du village, le long du Grand Chemin permettant de rejoindre la N524 à la N56 au Sud.

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.



Figure 37 : Ferme de l'abbaye à Neufvilles
Source : Google Streetview

2.2.4 CHAUSSÉE NOTRE-DAME LOUVIGNIES

Morphologie de l'ancienne commune :

L'ancienne commune de Château-Notre-Dame-Louvignies est située à l'Ouest de l'entité sonégienne, à sa limite avec la commune de Silly.

Elle présente une occupation des sols principalement destinée à l'agriculture, avec toutefois deux noyaux villageois : Chaussée-Notre-Dame et Louvignies.

Si Louvignies conserve une typologie de hameau rural, Chaussée Notre Dame s'est par contre développé au départ de la rue Joseph Quintart (Chaussée Brunehaut), principale axiale reliant la N57 au Nord (Masi) à la N524 au Sud (Hubermont).

Cette voirie, ancienne chaussée romaine, marque profondément le paysage de l'ancienne commune.

Deux autres éléments sont déterminants dans la morphologie du territoire : la présence du ruisseau de Ruez et celle de la carrière de pierre bleue dite du Clipot.

Nombre d'habitants

En 2011, Château-Notre-Dame-Louvignies accueillait 862 habitants, soit environ 3% de la population communale.

Transport public et accessibilité :

Comme dit précédemment, l'ancienne commune est située entre la N57 au Nord et la N524 au Sud. Elle bénéficie donc d'une accessibilité directe vers Soignies à l'Est, Ath/Silly au Nord-Ouest et Mons/Saint-Ghislain au Sud.

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°27 (Soignies-Neufvilles-Thoricourt-Silly) et 27/ (Soignies-Neufvilles-Horrues-Soignies), à raison de deux bus le matin et deux bus l'après-midi en direction de Soignies et de trois bus 'après-midi en direction de Silly, pour les deux lignes.

Quant à la mobilité douce, on ne note aucune infrastructure en site propre sur le territoire de l'ancienne commune.

Contexte urbanistique et paysager



Figure 38 : Traversée de Chaussée-Notre-Dame
Source :Google Streetview (2010)



Chaussée-Notre-Dame

Situé le long de la chaussée Brunehaut, le village s'étend de part et d'autre de cette dernière et se compose d'un bâti discontinu, à l'exception de son centre ancien, à proximité directe de l'église. On y retrouve des édifices différents notamment de par leur gabarit, leur implantation en recul ou non par rapport à l'alignement etc. Aussi, on note une variation de largeur de la voirie, ce qui confère une lecture et des perspectives variables tout au long de la traversée du village. Notons des développements du tissu bâti plus récent, notamment le long de la rue de Mombriau, alors composé de bâti pavillonnaire.

Louvignies

Ce village se caractérise par un tissu relativement aéré. On relève plusieurs édifices caractéristiques tels que des fermes anciennes à cour carrée mais aussi le Château de Louvignies. De par la dispersion du bâti, aucun noyau central n'est réellement identifiable. Ce tissu épars est par ailleurs ponctué de fermes encore en exploitation aujourd'hui, l'agriculture restant une activité déterminante dans la structure du hameau.



Figure 39 : Tissu bâti de Louvignies, avec une ferme à cour carrée sur la droite
Source : Google Streetview (2010)



Figure 40 : Tissu bâti de Louvignies, avec le gabarit important des fermes, notamment des bâtiments récents
Source : Google Streetview (2009)

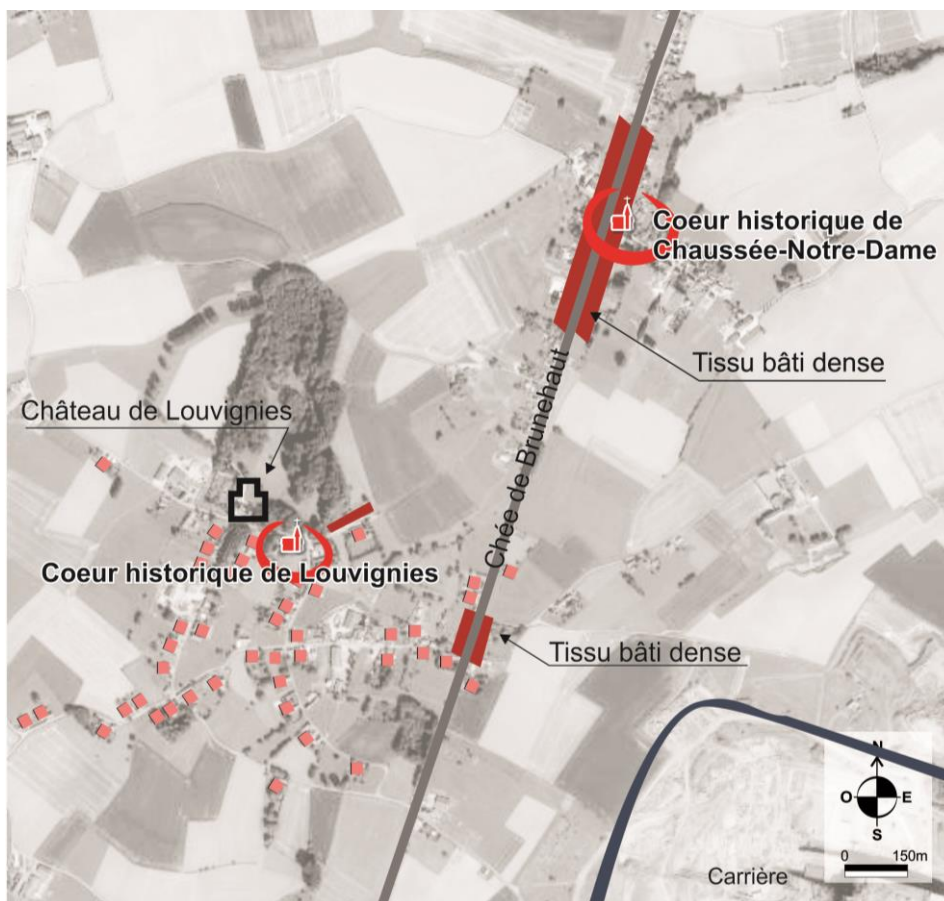


Figure 41 : Diagnostic urbanistique de Chaussée-Notre-Dame-Louvignies
Source : ARCEA

Patrimoine :

Outre la vingtaine d'arbres remarquables, on retrouve deux monuments classés dans ce village. Il s'agit de l'église Notre-Dame située le long de la rue Joseph Quintart constituant l'axe principal du village ainsi que des façades et toitures du corps de logis d'un immeuble situé à proximité du Château de Louvignies datant de la fin du 19^e siècle. Ce dernier constitue un héritage notoire du passé.

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.



Figure 42 : Château de Louvignies

Source : Google Streetview (2009)

2.2.5 HORRUES

Morphologie de l'ancienne commune :

L'ancienne commune d'Horrues est située au Nord de l'entité sonégienne, à sa limite avec la commune de Braine-le-Comte.

Le faciès rural de l'ancienne commune est également marqué par la vallée de la Senne et de la Gageole, au confluent desquelles le village d'Horrues s'est initialement développé.

Les fonds de vallées et leurs coteaux sont davantage occupés par des prairies (pâtures et fauche), tandis que le plateau est cultivé.

Horrues, initialement concentré autour de l'église Saint-Martin, s'est depuis étendu le long des rues, de moins en moins densément en un tissu tentaculaire. L'ancienne commune étant traversée par la N57 à l'Ouest et la N55 à l'Est, le village s'est dispersé jusqu'à ces chaussées et un tissu linéaire s'est étendu le long de celles-ci.



Nombre d'habitants

En 2011, Horrues accueillait 2.321 habitants, soit environ 9% de la population communale (Source : INS).

Transport public et accessibilité :

Comme précédemment décrit, l'ancienne commune est comprise la N57 et la N55. Le village bénéficie donc d'un accès direct vers Soignies et Enghien via la N55 et vers Ath/Silly et Soignies via la N57.

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°26 (Soignies-Horrues-Soignies), n°126 (Enghien-Hoves-Horrues-Soignies-Braine-le-Comte) et n°27/ (Soignies-Neufvilles-Horrues-Soignies). L'offre en bus se distingue comme suit :

- En direction de Soignies (L26) : 3 bus le matin et 4 bus l'après-midi ;
- En direction de Braine-le-Comte (L126) : 1 bus le matin, 4 bus l'après-midi ;
- En direction d'Enghien (L126) : 3 bus le matin, 2 bus l'après-midi.

La Place d'Horrues, utilisée entre-autre pour le stationnement des riverains, bénéficie d'un lien piétonnier vers la Place du Jeu de Balle via un escalier.

Quant à la mobilité douce, on ne note aucune infrastructure en site propre sur le territoire de l'ancienne commune.

Contexte urbanistique et paysager

Le village d'Horrues s'articule autour de l'Eglise Saint-Martin qui, de par sa position surélevée, constitue un point de repère. Le centre villageois est relativement dense, mais son développement récent se caractérise par un bâti discontinu présentant des caractéristiques variables (gabarits, architecture, recul par rapport à l'alignement...). Ce tissu hétérogène est particulièrement représenté à la rue de l'Aire ou au chemin du Croiseau. Comme précédemment décrit, la présence des chaussées de part et d'autre du village a provoqué le développement d'un tissu bâti le long de celles-ci, sans connexion avec la trame villageoise.

Notons que la présence de la Senne et du ruisseau de la Gageole engendre d'importants dénivelés et offre différents points de vue et perspectives.

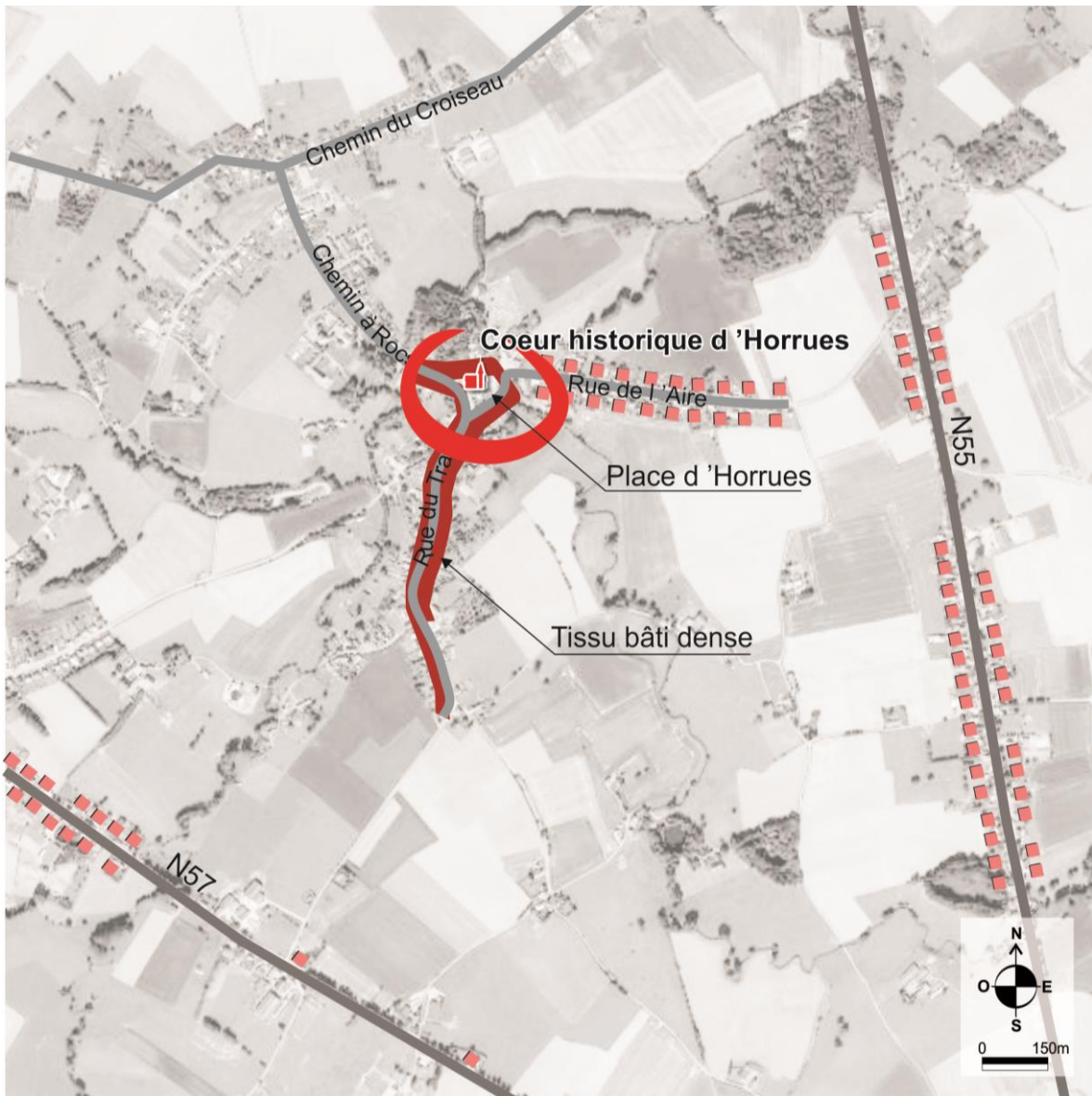


Figure 43 : Diagnostic urbanistique d'Horrues.
 Source : ARCEA



Figure 44 : Cœur villageois d'Horrues.
 Source : Google Streetview (2010)



Figure 45 : N57 à hauteur du village d'Horrues

Source : Google Streetview (2010)

Patrimoine :

Outre la présence d'une dizaine d'arbres remarquables, on relève l'existence d'un monument classé situé en plein cœur du noyau villageois : l'église Saint-Martin.

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de forte présomption d'existence de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.



Figure 46 : Eglise Saint-Martin

Source : Google Streetview 2010

2.2.6 NAAST

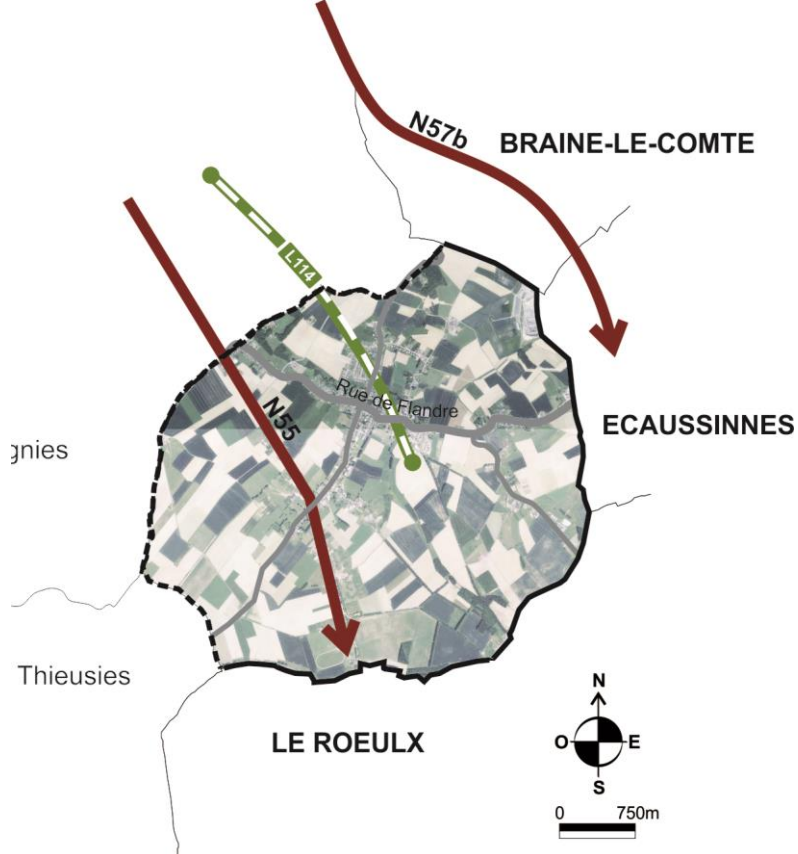
Morphologie de l'ancienne commune :

L'ancienne commune de Naast est située à l'Est de l'entité sonégienne, à sa limite avec la commune d'Ecaussinnes.

Le village s'est développé tardivement avec l'essor des industries qui s'y sont implantées.

On dénombre deux noyaux : Naast proprement dit et La Haute Folie, au croisement de la rue du même nom et de la Chaussée du Roeulx (N55).

Notons par ailleurs la présence de la Senne et de ses affluents (Ruisseau du Faurieu, Ruisseau des Prés Mercq, Ruisseau des Grands Viviers et Ruisseau de Quenast) s'écoulant dans la direction Sud-Est/Nord-Ouest.



Nombre d'habitants

En 2011, Naast accueillait 2.752 habitants, soit environ 10% de la population communale (Source : INS).

Transport public et accessibilité :

L'ancienne commune est comprise entre la N55 et la N57. Naast bénéficie donc d'un accès direct à Soignies vers le Nord et vers Le Roeulx au Sud (via la N55) ainsi qu'à Ath/Silly vers le Nord-Ouest et Manage vers le Sud-Est (via la N57).

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°134 (Jolimont-La Louvière-Houdeng-Goegnies-Le Roeulx-Naast-Soignies) et n°71 (Manage-Nivelles-Soignies). L'offre en bus s'effectue comme suit :

- En direction de Soignies (L71) : 6 bus le matin, 5 bus l'après-midi à raison de \pm un bus/2h ;
- En direction de Soignies (L134) : 11 bus le matin, 11 bus l'après-midi à raison de \pm un bus/1h ;
- En direction de Feluy/Nivelles (L71) : 6 bus le matin, 8 bus l'après-midi à raison de \pm un bus/30min. ;
- En direction de La Louvière (L71) : 11 bus le matin, 13 bus l'après-midi à raison de \pm un bus/1h.

La Place de Naast, très minérale, est principalement utilisée pour le stationnement.

Quant à la mobilité douce, on note la présence d'une bande cyclable le long de la N55, ainsi que d'une ligne RAVeL qui relie Naast jusqu'à Soignies Carières.



Figure 47 : RAVeL Naast-Soignies
Source : Google Streetview (2009)



Figure 48 : Chaussée du Roeulx (N55) au niveau de « La Haute Folie »
Source : Google Streetview (2010)

Contexte urbanistique et paysager



Figure 49 : Centre de Naast
Source : Google Streetview (2010)



Figure 50 : Nouveau quartier (années 2000) au Nord du centre historique
Source : Google Streetview (2009)

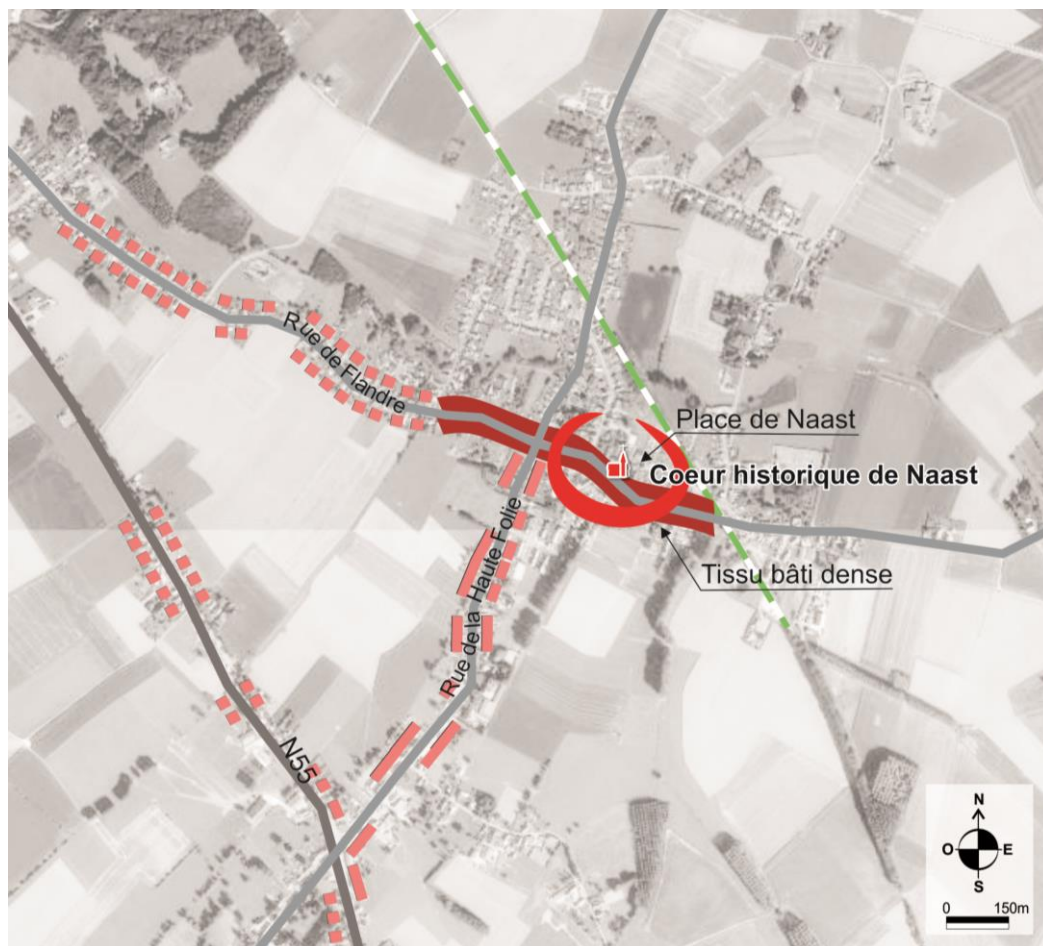


Figure 51 : Diagnostic urbanistique de Naast
Source : ARCEA

On notera également des problématiques engendrées par les cellules commerciales : l'hétérogénéité du traitement des façades commerciales dont certaines sont en rupture avec le contexte bâti ; la présence de cellules commerciales vides.



Figure 52 : Exemples de bâtiments à vocation commerciale dans le village de Naast avec un exemple d'un bâtiment commercial intégré dans son contexte (à droite) et de bâtiments commerciaux en rupture avec leur contexte (à gauche)

Source : Google Streetview (2017)

Le noyau de la Haute Folie, marqué d'abord par les exploitations agricoles, et le noyau initial de Naast (historiquement un village-rue) se sont rapidement rejoints avec le développement du tissu bâti. Naast s'est particulièrement développé dès la fin du XXème siècle, avec la création de nouveaux quartiers. Aussi, on distingue autour de l'église (rue de la Place, rue Max Fassiaux) un front bâti mitoyen présentant des similitudes architecturales, tant au niveau des matériaux employés que des gabarits (R+1). Cette caractéristique se perd au fur et à mesure que l'on s'éloigne de centre historique, où l'on rencontre alors un bâti discontinu constitués principalement de maisons 4 façades.

Patrimoine :

L'ancienne carrière Saint-Vincent à Naast est reprise comme site classé et l'on mais l'on retrouve toutefois la faible présence d'arbres remarquables.

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de forte présomption d'existence de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.

2.2.7 THIEUSIES

Morphologie de l'ancienne commune :

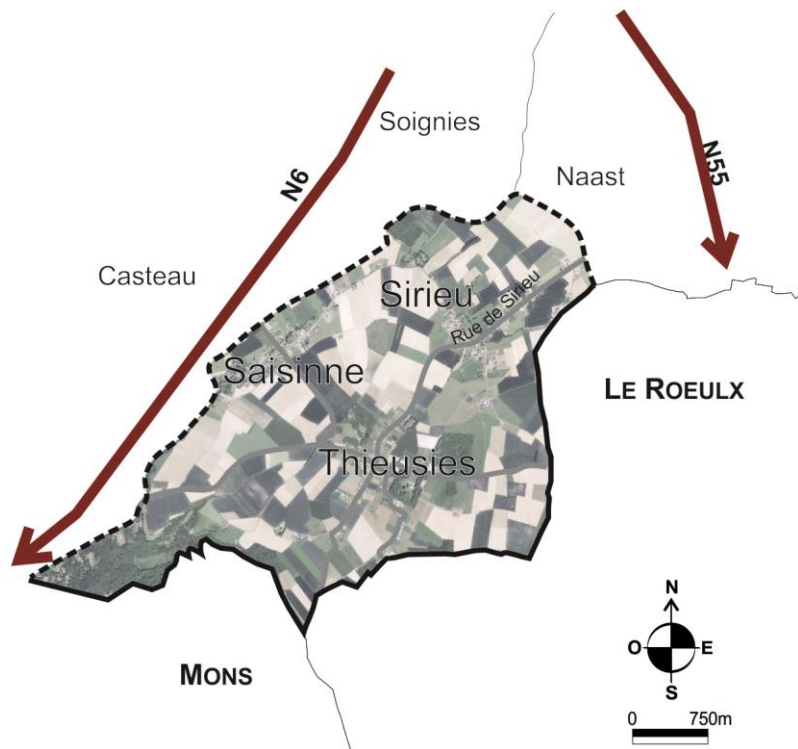
L'ancienne commune de Thieusies est située au Sud de l'entité sonégienne, à sa limite avec les communes du Roeulx et de Mons.

Il s'agit d'un des plus petits villages de l'entité. On dénombre toutefois deux hameaux : Thieusies et Sirieu.

Le territoire est fortement marqué par l'activité agricole, bien que l'extrême Sud-Ouest de l'ancienne commune soit marqué par la vallée de l'Aubrecheuil et une partie du bois d'Hayon.

Thieusies s'organise autour du croisement entre deux rues (les axiales Casteau – Le Roeulx et Saint-Denis – Naast).

Le village de Thieusies est en outresitué entre la N6 à l'Ouest et la N55 à l'Est .



Nombre d'habitants

En 2011, Thieusies accueillait 1.004 habitants, soit environ 4% de la population communale.

Transport public et accessibilité :

Comme précédemment décrit, le village est compris entre la N6 et la N55. Il bénéficie donc d'un accès direct vers Soignies au Nord et Mons au Sud-Ouest (N6) et vers Soignies et le Roeulx/Houdeng-Goegnies au Sud-Est (N55).

En termes de transports publics, on note la desserte de la ligne de bus TEC n°15 (Mons-Nimy-Maisières-Casteau-Soignies). L'offre en bus s'effectue comme suit :

- En direction de Mons : 1 bus le matin, 3 bus l'après-midi ;
- En direction de Soignies : 2 bus le matin, 2 bus l'après-midi.

La Place de Thieusies s'étirant devant l'église Saint-Pierre et la maison communale et est principalement utilisée pour le stationnement.

Quant à la mobilité douce, on ne note aucune infrastructure en site propre sur le territoire de l'ancienne commune.

Contexte urbanistique et paysager

Le village de Thieusies se développe au départ de la Place de Thieusies, le long de la rue de la Motte au Sud et de la rue de Sirieu au Nord, de part et d'autre de la voirie. Le village a conservé son faciès traditionnel rural : on observe un tissu bâti dense composé de maisons mitoyennes à proximité du noyau, qui devient de plus en plus aéré au fur et à mesure que l'on s'en éloigne pour laisser place à des maisons 4 façades. Toutefois, le village a été relativement épargné par le développement tentaculaire de bâti pavillonnaire qu'ont connu de nombreux villages. Des fermes à cour carrée sont également disséminées au sein du village. Aussi, nous remarquons que l'église est située entre les deux axes principaux traversant le village.

Notons toutefois la présence de deux autres hameaux dans le voisinage de Thieusies :

- Saisinne : développement linéaire longeant l'Aubrecheuil et constitué d'un tissu bâti ouvert mixte (maisons 4 façades) ;
- Sirieu : développement linéaire à l'intersection de plusieurs voiries et constitué d'un tissu bâti ouvert mixte (maisons 4 façades et fermes à cour carrée).



Figure 53 : Diagnostic urbanistique de Thieusies

Source : ARCEA



Figure 54 : Place de Thieusies

Source : Google Streetview (2009)

Patrimoine :

Dans ce village, on note la présence d'un Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural (R.G.B.S.R.) ,où s'appliquent les règles urbanistiques particulières et caractéristiques du plateau limoneux hennuyer., ainsi que quelques arbres remarquables.

Notons que l'ensemble du village est repris dans le zonage archéologique de Wallonie en :

- zone d'existence avérée de sites archéologiques ;
- zone de forte présomption d'existence de sites archéologiques ;
- zone de faible présomption d'existence de sites archéologiques ou présomption indéterminée.

2.3 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

Vecteur	Echelle	Potentialités	Contraintes
Situation de droit	Ville de Soignies	<ul style="list-style-type: none"> • Commune présentant deux visages confirmés par les affectations du plan de secteur. • Partie rurale du territoire présentant de nombreux périmètres d'intérêt paysager dont des fonds de vallée à proximité des villages ; • Présence d'un G.C.U. (Guide Communal d'Urbanisme), d'un S.D.C. (Schéma de Développement Communal) et d'un P.C.D.R. (Programme Communal de Développement Rural). 	
Contexte urbanistique et paysager	Ville de Soignies	<ul style="list-style-type: none"> • Commune présentant deux visages : <ul style="list-style-type: none"> ○ une partie urbaine (Soignies) ; ○ une partie rurale composée en majorité de terrains agricoles dans lesquels sont disséminés les noyaux villageois ; 	
	Noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de trois villages « ruraux » plus petits peu desservis en commerces (Thieusies, Horrués et Chaussée-Notre-Dame/Louvignies) ; • Présence de trois villages « industriels » de plus grande envergure relativement bien desservis en commerces (Naast, Neufvilles et Casteau) ; • Présence d'un Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural sur le village de Thieusies ; • Présence de projets à terme (dans le cadre du P.C.D.R. notamment) de création de maisons de villages et d'aménagements des espaces publics structurants favorisant la mobilité douce et la vie sociale des villages ; • Polarisation des villages (sauf Casteau) autour d'espaces publics structurants où se regroupent la plupart des commerces ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Problématiques engendrées par les cellules commerciales : hétérogénéité du traitement des façades commerciales dont certaines sont en rupture avec le contexte bâti ; présence de cellules commerciales vides. • Structure particulière de Casteau composée d'une juxtaposition de différentes entités : dans la partie Sud le long de l'Aubrecheuil, le noyau villageois historique organisé aux abords de l'église ; dans la partie centrale, l'urbanisation linéaire organisée le long de la N6 accueillant les principaux commerces de l'entité ; au Nord, les quartiers bâtis récents regroupant les équipements sportifs et loisirs de l'entité ;

Vecteur	Echelle	Potentialités	Contraintes
Contexte urbanistique et paysager	Noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> Présence de nombreux outils d'aménagement et de nombreux projets de développement d'habitat visant à renforcer la polarité de Soignies et réaménager certains anciens sites d'activités économiques (ex. site Derbigum, site Hérís) ; Composition urbanistique assez claire du pôle organisé de la manière suivante : l'hypercentre, la première couronne et la seconde couronnée. <p><u>Hypercentre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Pôle historique, regroupant les principaux espaces publics structurants, un espace vert public (ancien cimetière) et de nombreuses fonctions ; Au niveau de la structure bâtie : une densité bâtie importante et des îlots à fronts bâtis quasiment continus avec quelques dents creuses dans les îlots (ex. l'intérieur d'îlot au Nord de la Place du Millénaire et l'intérieur d'îlot du site du Delhaize) ; Présence d'espaces publics aménagés de manière à favoriser la sécurité des usagers faibles, la vie sociale et offrant un cadre de vie de qualité (ex. rue Léon Hachez et place Van Zeeland). <p><u>Première couronne</u> (organisée au Sud, à l'Ouest et à l'Est de l'hypercentre)</p> <ul style="list-style-type: none"> Regroupement de quartiers de l'époque industrielle (Soignies quartier de la gare, Soignies-Carières, le Nouveau Monde, le Petit Granit), disposant de plusieurs espaces verts publics structurants, de nombreux équipements (scolaires, sportifs...) et de quelques commerces ; Au niveau de la structure bâtie : une densité bâtie assez importante et des îlots à fronts bâtis continus à semi-continus. <p><u>Seconde couronnée</u> (organisée au Nord-Ouest et à l'Est)</p> <ul style="list-style-type: none"> Regroupement de quartiers récents (quartier de l'Épinois et des Cerisiers au Nord-Ouest, quartier de la Cafenière à l'Est) principalement résidentiels équipés de quelques commerces de proximité ; Au niveau de la structure bâtie : une densité bâtie relativement faible et des îlots à fronts bâtis discontinus. 	<p><u>Hypercentre :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Discontinuité dans les aménagements des espaces publics structurants créant des ruptures (notamment au niveau des places du Millénaire et de la Grand Place) ; Hétérogénéité du traitement des façades commerciales dont certaines sont en rupture avec le contexte bâti ; Présence de cellules commerciales vides dégradant la qualité du cadre de vie (en particulier rue Léon Hachez et Grand Place). <p><u>Aux abords de l'hypercentre côté Ouest :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Rupture physique et bâtie entre l'hypercentre et les quartiers localisés à l'Ouest et au Nord-Ouest causée par la présence de bâtiments commerciaux et d'équipements de grande envergure (localisés le long des Boulevards) et les aménagements de la voirie. <p><u>Entre le quartier de la gare et le quartier de Soignies-Carière :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Rupture physique et bâtie entre ces quartiers causée par la présence de la voie ferrée. <p><u>Problématiques d'intégration engendrées par les cellules commerciales le long de la N6 et de la N55 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Déstructuration du tissu bâti par une urbanisation linéaire s'étendant hors de la ville le long des axes de communication structurants dans la partie Sud du pôle ; Création de rupture dans le tissu bâti, de problématiques d'intégration paysagère et de mobilité (dû notamment au regroupement de commerces en « pôles » monofonctionnels) ; Présence de chancres commerciaux dévalorisant le cadre de vie (ex. ancien site du Blokker).

Vecteur	Echelle	Contraintes
Contraintes environnementales	Ville de Soignies	<ul style="list-style-type: none"> Présence de contraintes environnementales majeures à l'échelle de la commune liées aux sols, sous-sols, à l'eau et au milieu naturel à savoir les aléas d'inondation, les captages et zones de prévention, les puits de mine et le milieu naturel.
	Noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> Casteau : présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols), sous-sols (karsts), à l'eau (aléas d'inondation, les captages et zones de prévention) et au milieu naturel. Neuvilles : présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols) et à l'eau (aléas d'inondation, les captages et zones de prévention). Chaussée-Notre-Dame Louvignies : présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols) et à l'eau (aléas d'inondation). Naast : présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols) et à l'eau (aléas d'inondation). Thieusies : présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols) et à l'eau (aléas d'inondation). Horrues : présence de contraintes environnementales majeures liées à l'eau (aléas d'inondation).
	Noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> Présence de contraintes environnementales majeures liées aux sols (pollutions de sols) et à l'eau (aléas d'inondation, les captages et zones de prévention).

Vecteur	Echelle	Potentialités	Contraintes
Cadre humain	Noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> Evolution démographique positive (1991-2011) pour l'ensemble des villages. 	<ul style="list-style-type: none"> Peu d'aménagements dynamiques ; Manque de diversité commerciale répondant aux besoins des populations villageoises.
	Noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> Présence de nombreux équipements publics, commerces et services drainant un certain flux de personnes ; Population relativement importante dans l'agglomération de Soignies ; Cadre urbain agréable (notamment en centre-ville). 	<ul style="list-style-type: none"> Manque de diversité (niveaux de gamme) pour l'HORECA et les commerces ; Problématique des bâtiments à usage unique (rupture physique, absence d'animation) ; Incohérence quant aux horaires d'ouverture des commerces et à l'uniformisation générale des horaires.
et Tourisme patrimoine	Noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> Présence de sites et monuments classés, de monuments exceptionnels et de zones de protection ; Présence d'un patrimoine local (chapelles) possédant déjà un itinéraire découverte. 	<ul style="list-style-type: none"> Présence de sites et monuments classés, de monuments exceptionnels et de zones de protection ; Présence d'arbres et haies remarquables ; Présence de périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ; Pas de signalétique et de panneaux informatifs pour découvrir ces éléments patrimoniaux.
	Noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> Présence de sites et monuments classés, de monuments exceptionnels et de zones de protection. 	<ul style="list-style-type: none"> Majorité de l'hypercentre reprise en zone avérée de sites archéologiques ; Présence de sites et monuments classés, de monuments exceptionnels et de zones de protection ; Présence d'arbres et haies remarquables ; Présence de périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ; Pas de signalétique et de panneaux informatifs pour découvrir ces éléments patrimoniaux.

Vecteur	Echelle	Potentialités	Contraintes
Mobilité	A l'échelle communale et extra-communale	<ul style="list-style-type: none"> • Polarisation des axes principaux ; • Accessibilité facile depuis l'autoroute ; • Présence d'une desserte en train et en bus ; • Présence de quelques éléments de connexions douces entre les villages et Soignies ; • Présence de quelques initiatives de mobilité alternative (taxis sociaux). 	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte en transports en commun insuffisante pour certains villages (Neufvilles, Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, Horrues, Thieusies) ; • Manque d'infrastructures développant la mobilité douce/alternatives entre les villages et Soignies.
	Noyaux villageois	<ul style="list-style-type: none"> • Horrues : Proximité avec Soignies ; Connexion via la chaussée d'Enghien et la chaussée de Lessines. • Chaussée-Notre-Dame-Louvignies : desserte en chemins agricoles entre les hameaux et Soignies => potentialité de développement/sécurisation de la mobilité douce ; • Neufvilles : Desserte via le train omnibus ; présence du RAVeL entre Neufvilles et La Gage ; Proximité avec Casteau ; • Casteau : bonne liaison TEC et carrossable avec Soignies ; stationnements aisés à proximité des principaux commerces (Place des Castellais) ; • Thieusies : Proximité avec Casteau ; accessibilité facile à Soignies via la N6 (voiture) ; bonne liaison TEC ; présence d'un parking central (Place de Thieusies) ; • Naast : Proximité avec Soignies ; Bonne liaison TEC et carrossable avec Soignies ; présence du RAVeL entre Naast et Soignies Carrières. 	<ul style="list-style-type: none"> • Horrues : Caractère dispersé de Horrues (dont développement le long des deux chaussées) ; • Chaussée-Notre-Dame-Louvignies : Pluricentralité ; dangerosité des circulations douces le long du Grand Chemin ; • Neufvilles : Pluricentralité/éclatement (Neufvilles La Gage, Hubermont) ; Connexion douce avec Soignies difficile ; unique connexion carrossable directe avec Soignies (rue de neufvilles) ; • Casteau : Mauvaise connexion cyclo-pédestre avec Soignies ; • Thieusies : Pluricentralité (Thieusies, Saisinne, Sirieu) ; • Naast : Pluricentralité (Naast/Haute Folie). •
	Noyau urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel piétonnier important (aménagements urbains récents, places publiques de superficie importante, venelles, parc du vieux cimetière, ...) • Parkings disponibles en centre-ville et à proximité ; • Dualité du statut du boulevard : accessibilité aisée à la Ville ; • Proximité de la gare par rapport à l'hypercentre (10 minutes à pied) ; • Boulevard Roosevelt et Rue Neuve/Chaussée de Braine desservis par les TEC ; • Délestage du boulevard par l'ouverture du contournement Nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Circulations carrossables complexes héritées de l'origine médiévale de la Ville • Dualité du statut du boulevard : coupure entre l'hypercentre et les quartiers Ouest (notamment futur centre semaille).

3. EVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET RECOMMANDATIONS

3.1 EVALUTATIONS DES INCIDENCES PAR VECTEUR

3.1.1 SITUATION DE DROIT

Pas d'impacts sur les périmètres d'intérêt paysager dont des fonds de vallée à proximité des villages.

3.1.2 CONTEXTE URBANISTIQUE ET PAYSAGER

Dans ce chapitre, sont analysés les impacts du projet de S.C.D.C. sur le contexte urbanistique et paysager tant à l'échelle communale qu'à l'échelle des noyaux bâtis.

A l'échelle communale, la mise en œuvre du S.C.D.C. aura globalement des impacts positifs sur le contexte urbanistique et paysager. Nous retiendrons principalement les impacts suivants : la lutte contre l'étalement urbain ; la valorisation du cadre de vie ; le renforcement de l'identité urbanistique et paysagère du centre-ville de Soignies.

Ci-après, sont détaillées les incidences engendrées par la mise en œuvre des objectifs du S.C.D.C. A l'instar des autres vecteurs, seuls les objectifs ayant une incidence non négligeable sur le contexte urbanistique et paysager ont été retenus.

Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité

De manière générale, cet objectif a comme principal impact de lutter contre l'étalement urbain et la dispersion des fonctions au sein du territoire communal ; ce qui permet indirectement de préserver les territoires ruraux regroupant de multiples périmètres d'intérêt paysager.

De cet objectif, nous retiendrons également, pour le centre-ville, la piste de reconversion proposée pour le Site de l'AD Delhaize pour l'accueil de surfaces de loisirs et d'Horeca. Cette piste permet de répondre à des besoins identifiés tout en tirant parti de la structure particulière de l'ilot bâti dans lequel s'inscrit la surface commerciale. De plus, la reconversion de cette vaste cellule commerciale permettra d'éviter l'apparition d'un chancre urbain qui dégraderait le cadre de vie.

On peut néanmoins regretter l'absence d'indication du S.C.D.C. concernant le traitement de certaines dents creuses présentes dans le centre-ville à l'instar de l'intérieur d'ilot au Nord de la Place du Millénaire.

Enfin, l'implantation de commerces dans les villages (à l'exception de Casteau) a comme impact leur renforcement. A contrario, pour le village de Casteau, l'impact est inverse. En effet, l'implantation de nouveaux commerces le long de la Nationale 6 sur laquelle s'étirent les équipements existants déforce davantage la structure du village.

Renforcer l'attractivité du centre-ville

Cet objectif a comme principal impact la valorisation du cadre de vie du centre-ville de Soignies. En effet, par le biais des diverses actions reprises dans le schéma, est mise en place une lutte active contre les chancres commerciaux qui dévalorise le cadre de vie. Elle permet de valoriser les chancres existants par des initiatives temporaires notamment (ex. création de pop-store), mais en prévient également l'apparition en prévoyant la création d'un périmètre de densification commerciale, la mise en place d'aides pour le développement de commerces naissant

En outre, la mise en place d'une zone de densification commerciale au sein du centre-ville permet de concentrer l'offre dans le centre historique ; ce qui permet d'en renforcer l'identité urbanistique et paysagère.

Créer un cadre urbain dynamique et cohérent

A l'instar du précédent objectif, celui-ci valorise le cadre de vie du centre-ville de Soignies et en renforce l'identité urbanistique et paysagère. Cela est dû aux actions suivantes prévues dans le schéma :

- L'aménagement des espaces publics structurants du centre-ville de Soignies à savoir la Grand Place et la place du Millénaire dans la continuité des aménagements existants ;
- La mise en place d'une charte enseigne et terrasses visant à uniformiser les indications publicitaires.

On note aussi comme impact positif : l'identification du parcours piétons au sein de ce centre-ville et vers la gare ferroviaire par la création d'aménagements urbains cohérent pouvant servir de « fil rouge ».

On peut néanmoins regretter que ces aménagements encadrant le parcours piétons ne soient pas prolongés jusqu'au centre commercial Semaille. En effet, ces aménagements ainsi que la mise en place d'infrastructures marquant les entrées du centre-ville créent une rupture entre le centre-ville et le centre commercial Semaille.

Outre les impacts engendrés par la mise en œuvre des objectifs, on note également que certaines problématiques d'intégration relevées en situation existante sont maintenues avec la mise en œuvre du S.C.D.C.

Pour le centre-ville de Soignies, les problématiques concernent :

- les grandes cellules commerciales implantées le long de la Nationale 55 en entrée de ville (urbanisation linéaire déformant la structure urbaine ; problématique d'intégration au cadre bâti...) ;
- les ensembles commerciaux localisés le long des Boulevards entourant le centre-ville (le long de la Nationale 6) créant des ruptures dans le tissu bâti notamment.

Pour les villages, les problématiques concernent : l'intégration architecturale des cellules commerciales existantes (intégration des enseignes, composition des façades...) ; les cellules vides dévalorisant le cadre de vie.

Enfin, on peut également regretter que le S.C.D.C. ne précise, à contrario du centre-ville, les objectifs de densification et d'intégration architecturale pour les cellules commerciales qui s'implanteront dans les villages. Ainsi, il risque de se créer des ruptures au sein du tissu bâti villageois en l'absence d'indications concernant l'intégration architecturale des cellules commerciales (intégration des enseignes, composition des façades...). De plus, il est possible que se créent plusieurs polarités au sein des plus gros villages ; ce qui déformerait sa structure.

3.1.3 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES MAJEURES POUR L'URBANISATION

Dans ce chapitre, sont analysés les impacts du projet de S.C.D.C. sur le milieu naturel ainsi que la manière dont le S.C.D.C. a pris en compte les contraintes environnementales liées à l'eau, au sous-sols et sols relevées en situation existante.

3.1.3.1 Contraintes liées à l'eau

De manière générale, l'apport de remblais, même temporaire (par exemple : matériaux issus du chantier, matériaux nécessaires au chantier,), au sein des zones d'aléas d'inondation peut augmenter l'impact des inondations liés aux événements pluvieux correspondant (c'est-à-dire de périodes de retour de 100 ans et plus).

Afin de limiter les impacts engendrés par l'urbanisation des zones soumises à aléas d'inondation, la circulaire du 9 janvier 2003 relative à la délivrance de permis dans les zones exposées à des inondations et à la lutte contre l'imperméabilisation indique que : « *Dans les plaines alluviales et le lit majeur des rivières, les actes susceptibles d'aggraver les inondations, notamment les remblais, seront interdits* ». Cette interdiction s'applique en principe aux zones d'aléas d'inondation situées le long des cours d'eau (lit majeur). Toutefois, dans la pratique, il arrive que l'administration tolère de tels remblais à condition que ceux-ci soient compensés par l'aménagement de zone de rétention d'un volume de stockage équivalent à proximité immédiate.

Il est notamment possible que les futurs développements commerciaux projetés (notamment à Soignies) aient comme impact l'augmentation des inondations liés aux événements pluvieux correspondant (c'est-à-dire de périodes de retour de 100 ans et plus).

A l'instar des zones d'aléas d'inondation, en ce qui concernent les zones de prévention localisées autour des captages, les objectifs du S.C.D.C. Les nouvelles infrastructures commerciales localisées dans les zones de prévention de captages (notamment à Casteau et Soignies) peuvent avoir comme impact :

- lors de la réalisation des chantiers, un risque de pollution des eaux souterraines en cas de fuite d'hydrocarbures (endommagement de canalisations ou de citernes souterraines, fuite au niveau des réservoirs des engins,...) ;
- un risque de pollution des eaux souterraines en cas de rejets ou de déversements accidentels dans le sol de substances dangereuses pour l'environnement. Ces risques de contamination pourraient provenir de défauts d'étanchéité des réseaux d'égouttage, de pertes d'hydrocarbures (rejets accidentels ou pertes par défaut d'étanchéité de citernes) ou encore de rejet accidentel de produits dangereux suite aux inondations (en cas de stockage de produits dangereux dans la zone inondable).

3.1.3.2 Contraintes liées aux sous-sols

En suivant l'objectif de concentration de l'offre commerciale, aucun futur développement commercial ne devrait être concerné par les contraintes karstiques. Ce point est donc sans objet.

3.1.3.3 Contraintes liées aux sols

En suivant l'objectif de concentration de l'offre commerciale, certains futurs développements commerciaux pourraient être concernés par les contraintes liées aux pollutions de sols. Au regard de la banque de données des sols (B.D.E.S.), ces contraintes sont particulièrement présentes à Soignies avec :

- quelques sites localisés au centre-ville notamment le site du Delhaize localisé au centre-ville repris en bleu lavande à la B.D.E.S. ;
- divers sites le long des Nationales 6 et 55.

Néanmoins, les objectifs du S.C.D.C. ne précise pas comment cette contrainte est prise en compte.

Ainsi, il est notamment possible que les futurs développements commerciaux projetés dans les parcelles de couleur bleu lavande reprises à la B.D.E.S. ne fassent l'objet d'aucunes investigations préalables alors que ceux-ci pourraient présenter un risque notamment pour la santé humaine, pour les eaux souterraines faisant l'objet d'une exploitation et l'environnement.

Concernant les parcelles de couleur pêche reprises à la B.D.E.S., les impositions législatives encadreront les futurs développements commerciaux notamment au travers de la réalisation d'études de sols ; le cas échéant, d'un projet et d'un chantier d'assainissement qui seront suivis par l'administration régionale (Service public de Wallonie - Direction de l'Assainissement des Sols).

3.1.3.4 Contraintes liées au milieu naturel

En suivant l'objectif de concentration de l'offre commerciale, aucun futur développement commercial ne devrait porter atteinte au patrimoine naturel relevé en situation existante à savoir le S.G.I.B. 2868 dit « clypot » et le site Natura 2000 BE 32045 dit « vallée de l'Aubrecheuil ». En effet, le S.G.I.B. 2868 dit « clypot » est isolé des noyaux bâtis dans lesquels se concentreront le développement commercial. En outre, le développement commercial de Casteau se concentrera le long de la Nationale 6 qui est séparée de la zone Natura 2000 BE 32045 dit « vallée de l'Aubrecheuil » par le centre historique du village de Casteau. Ainsi, les futurs développements de devront pas porter atteinte à cette zone. Ce point est donc sans objet.

3.1.4 MOBILITÉ

Ce point tente de définir les impacts du projet de S.C.D.C. sur la mobilité tant à l'échelle communale qu'à celle des noyaux bâtis.

Notons que, de façon générale, l'objectif premier étant d'augmenter l'attractivité du centre-ville, tout en conservant une offre de proximité dans les villages, quelques grandes incidences se dégagent :

- une augmentation du flux de déplacements vers Soignies ;
- une diminution du nombre de déplacements nécessaires par habitant dans le cadre de ses achats ;
- une diminution de la distance de ceux-ci ;
- grâce à l'offre de proximité : une opportunité de développement des modes de mobilité douce ;
- un engorgement potentiel du réseau routier de Soignies et de ses aires de stationnements.

Ces incidences seront davantage détaillées ci-dessous.

Seuls les objectifs ayant une incidence non négligeables sur la mobilité ont été retenus.

Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité

Le fait de concentrer l'offre commerciale dans l'hypercentre de Soignies, sans oublier l'ouverture prochaine du Retail park à proximité de celui-ci augmentera inévitablement le flux actuel de déplacement vers la ville. Toutefois, quantifier cette augmentation s'avère relativement complexe vu le manque de données en la matière. Nous pouvons par contre rappeler quelques chiffres contextualisant cette évolution :

- d'après l'enquête menée en 2014 dans le cadre du S.C.D.C., 43,5% des chalands interrogés se rendaient en voiture dans le centre-ville ;
- la zone de chalandise, dans laquelle le schéma vise l'augmentation de l'emprise commerciale de Soignies, représente environ 72.000 habitants.

Par ailleurs, le nombre de stationnements à Soignies et particulièrement à proximité de l'hypercentre, est limité, de même que les possibilités d'augmenter l'offre en la matière.

Rappelons toutefois le potentiel de la ville en termes de transports en commun, avec une desserte suffisante en bus et la présence de la gare. La ligne de chemin de fer dessert notamment Braine le Comte et Neufvilles, inclus dans la zone de chalandise identifiée par le S.C.D.C.

Dans le même registre, cet objectif du schéma a pour vocation de limiter l'évasion commerciale au maximum. Autrement dit, les 27.000 habitants de la commune et plus particulièrement les 13.000 habitants de l'agglomération sonégienne tendront à se déplacer moins loin et un nombre de fois moindre pour répondre à leurs besoins divers, une fois l'offre commerciale du centre-ville diversifiée et augmentée.

On peut alors concevoir une augmentation de l'utilisation des modes de transports doux. Toutefois, la praticabilité de ceux-ci sera évaluée ci après.

Renforcer l'attractivité du centre-ville

Cet objectif rejoint fortement le précédent en termes d'incidences sur la mobilité. Aussi, nous ne développerons pas davantage ce point.

Créer un cadre urbain dynamique et cohérent

L'objectif ici décrit concerne principalement le centre-ville de Soignies, mais s'étend aussi aux noyaux villageois de l'entité, et aux petits pôles commerciaux qu'ils abritent.

La formation d'un cadre bâti agréable est positive notamment pour la praticabilité des noyaux bâtis à pieds. Le traitement des noyaux villageois ne sera toutefois pas abordé de la même façon que celui du centre de Soignies.

Celui-ci a d'ores et déjà subi des rénovations récentes, mettant en valeur les déplacements à pieds (espaces partagés, places publiques, venelles, ...). Une poursuite de ces aménagements dans le reste de l'hypercentre

augmenterait encore le potentiel piéton de la ville (Grand Place, Place du millénaire, ...). Notons que la rue de la station, liaison directe entre l'hypercentre et la gare de Soignies, n'a pas non plus été rénovée à l'heure actuelle.



Figure 55 : Aménagements de la rue de la station.

Source : Google Streetview 2017

Améliorer la connectivité entre les différentes localités de la commune

Cet objectif vise d'une part à renforcer la cohésion sociale entre les villages de la commune, et d'autre part à renforcer la connectivité entre ceux-ci. C'est ce second aspect qui nous intéressera dans ce volet « mobilité ». Il est toutefois davantage décrit dans l'objectif suivant, aussi l'évaluation de ses incidences est développée ci-dessous.

Renforcer la mobilité douce et les transports entre les localités

Cet objectif vise tant les actions dans le centre-ville qu'à l'échelle de la commune. Concernant le centre-ville, il s'agit de valoriser les espaces publics et leur vocation à l'accueil des mobilités douces, rejoignant dès lors le point « créer un cadre urbain dynamique et cohérent ».

Par contre, concernant l'utilisation des transports en commun et des modes de déplacements doux, le S.C.D.C. propose leur promotion par des aménagements, une offre plus étoffée ou de la sensibilisation. Il propose principalement de créer des axes dédiés à la mobilité douce entre :

- Thieusies et Casteau ;
- Horrues et Soignies ;
- Neufvilles et Soignies ;
- Naast et Soignies.

Si les incidences d'un tel développement seraient bénéfiques pour l'environnement, l'objet de ce R.I.E. sera d'observer la praticabilité de ces axes de circulations et leur sécurisation lors de déplacements via les modes doux.

Concernant les transports en commun :

Rappelons tout d'abord que si Casteau et Naast sont relativement bien desservis via les TEC, les autres villages de l'entité sont quant à eux desservis uniquement par un horaire scolaire et intégrant également les horaires du marché sonégien.

En l'état actuel, l'utilisation des bus pour se rendre au centre-ville depuis les villages est peu envisageable.

Concernant la mobilité douce :

Liaison Thieusies-Casteau :

L'itinéraire est considéré depuis la place de Thieusies jusqu'à la place des Castellais. Les itinéraires les plus cohérents sont longs de 3 à 4 kilomètres, soit un quart d'heure à vélo.

Ils empruntent les voiries rurales ; soit le chemin de l'Hostée, soit le Chemin des Vallées / Rue de la procession / rue de la Motte. Notons qu'aucune infrastructure ne sécurise ces itinéraires pour les usagers faibles. Or, si le chemin des Vallées est d'une typologie limitant un minimum la vitesse de circulation des voitures, le chemin de l'Hostée, quant à lui, est composé de longues lignes droites d'une voirie assez large, permettant une vitesse de circulation élevée, pouvant mettre en danger les cyclistes l'empruntant. Le carrefour situé le long de cet itinéraire (Rue reine de Hongrie/chemin de l'Hostée/rue du château) est également dangereux par le manque de visibilité induite par sa forme.

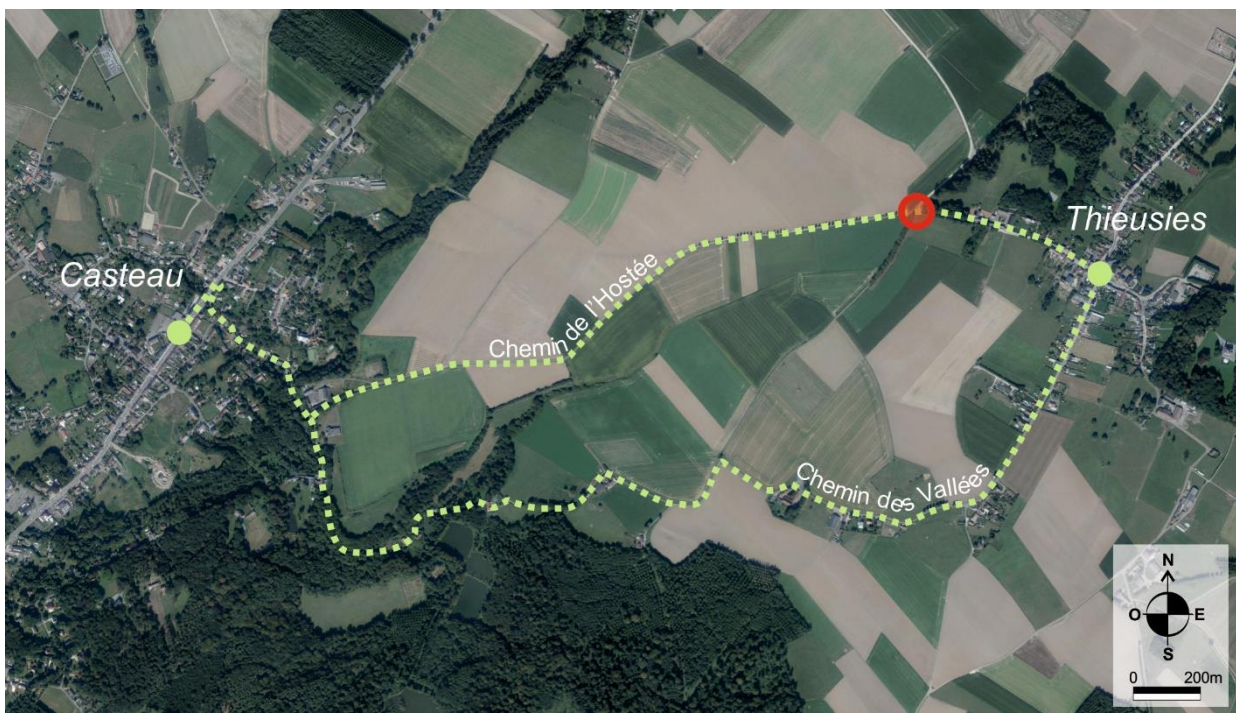


Figure 56 : Circuits doux étudiés entre Casteau-et Thieusies. Le carrefour Rue Reine de Hongrie/Chemin de l'Hostée, estimé dangereux, est illustré en rouge.



Figure 57 : Chemin de l'Hostée
Source : Google Streetview (2009)



Figure 58 : Carrefour estimé dangereux. La visibilité des véhicules venant de la droite (Rue Reine de Hongrie) est nulle.
Source : Google Streetview (2009)

Liaison Horrues-Soignies :

Le seul itinéraire cyclopédestre envisageable, évitant les grands-routes, emprunte le chemin de Malpensée, pour une longueur d'environ 4 kilomètres entre la place d'Horrues et la place Verte de Soignies. Il rejoint ensuite la chaussée de Lessines et le boulevard Roosevelt jusqu'à la place Verte.

Encore une fois, l'itinéraire n'est pas particulièrement sécurisé pour les usagers faibles. La chaussée de Lessines possède une bande cyclable étroite sur un seul côté. A partir du carrefour reliant les chaussées d'Enghien et de Lessines, la voirie est plus étroite, et le trafic relativement important. Le carrefour débouchant sur le boulevard est également particulièrement complexe et très peu sécurisant pour les cyclistes.

En bref, l'itinéraire est ponctué d'intersections dangereuses, et emprunte en partie des voiries importantes dont la typologie est essentiellement pensée pour la voiture.

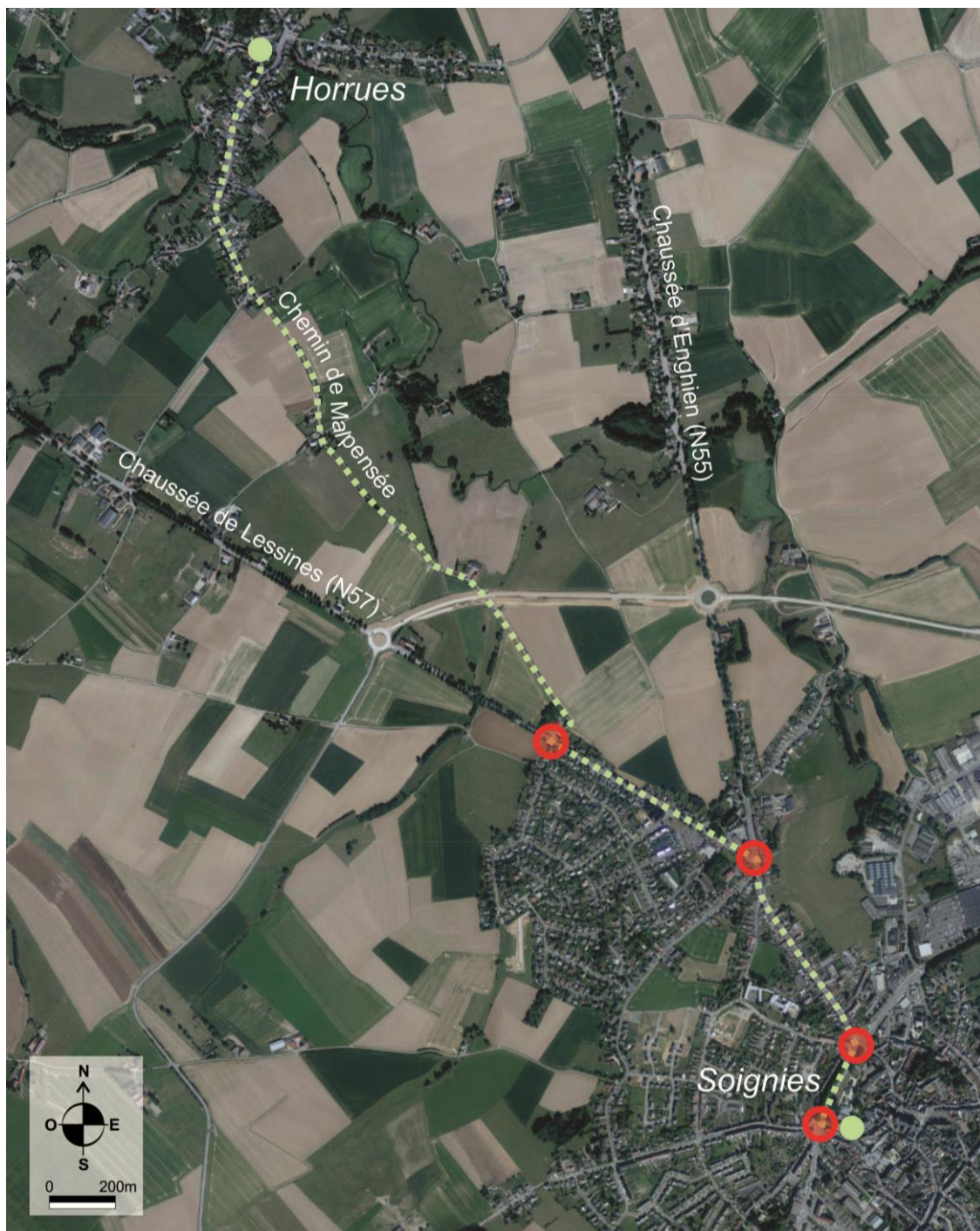


Figure 59 : Itinéraire envisagé pour la liaison Horrues-Soignies



Figure 60 et 61 : Chaussée de Lessines (à gauche) et son carrefour avec la chaussée d'Enghien (à droite)

Sources : Google Streetview (2017)

Liaison Neufvilles-Soignies :

Notons que Neufvilles, bien qu'éclaté en deux centralités, bénéficie d'une connexion douce en site propre avec la présence du RAVeL. En outre, Neufvilles-Gage possède un arrêt secondaire sur la voie ferrée, relié une fois par heure à Soignies.

Cependant, en l'état actuel, les liaisons cyclo-piétonnes vers Soignies sont très limitées. De fait, la présence des carrières entre Neufvilles et Soignies sépare nettement les deux localités. Neufvilles (Nord) est directement relié à l'Ouest de Soignies via la Rue de Neufvilles, mais celle-ci est très utilisée pour le trafic routier et donc peu sécurisante pour les cyclistes. Elle ne possède pas d'infrastructures spécifiques à ce type d'usagers. Neufvilles-Gage est relié à Soignies par un réseau de voiries à caractère rural, via le hameau de Cognebeau.

Notons que le plan cyclable de Soignies envisage :

- À travers l'extension des carrières, la création d'une circulation douce en site propre longeant la voie ferrée, plus directe et clairement sécuritaire ;
- L'extension du RAVeL vers Louvignies et Casteau.

Si ces projets venaient à être mis en place, l'impact serait clairement positif pour la mobilité douce, de sorte qu'envisager son utilisation pour faire ses achats soit tout à fait cohérent.

A l'heure actuelle cependant, les itinéraires possibles sont plutôt défavorables à cette possibilité.

Liaison Naast-Soignies :

Le village de Naast bénéficie du passage d'un RAVeL le reliant au quartier « des Carrières » de Soignies, à proximité du centre-ville. Ainsi, la liaison douce entre les entités existe d'ores et déjà, et permet son usage régulier en toute sécurité. Notons toutefois que le quartier « de la Haute Folie » à Naast, possède un accès moins direct au RAVeL.

Bien que le S.C.D.C. n'ait pas recommandé le développement de ces axes doux, nous avons également analysé les itinéraires suivants :

- Chaussée-Notre-Dame-Louvignies - Soignies ;
- Thieusies - Soignies ;
- Casteau - Soignies.

Liaison Chaussée-Notre-Dame-Louvignies-Soignies :

La liaison entre ces deux entités n'a pas été envisagée par le SCD. Pourtant, Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, de par sa taille, nécessite clairement une connexion avec un pôle plus important dont il dépendra certainement plus d'un point de vue commercial qu'un autre village.

Le plan cyclable de la commune envisage une sécurisation du Chemin du spodio, liaison la plus directe vers le centre-ville, en vue de renforcer son usage par les cyclistes.

Si ce projet est mis en œuvre, il aurait lui aussi un impact très positif sur la mobilité et sur la connectivité générale de la commune. A l'heure actuelle, aucun aménagement n'existe sur cette voirie ou aux carrefours la ponctuant pour protéger les usagers faibles. Notons que cet itinéraire croise notamment la Route de la Pierre Bleue, voirie de contournement très empruntée.

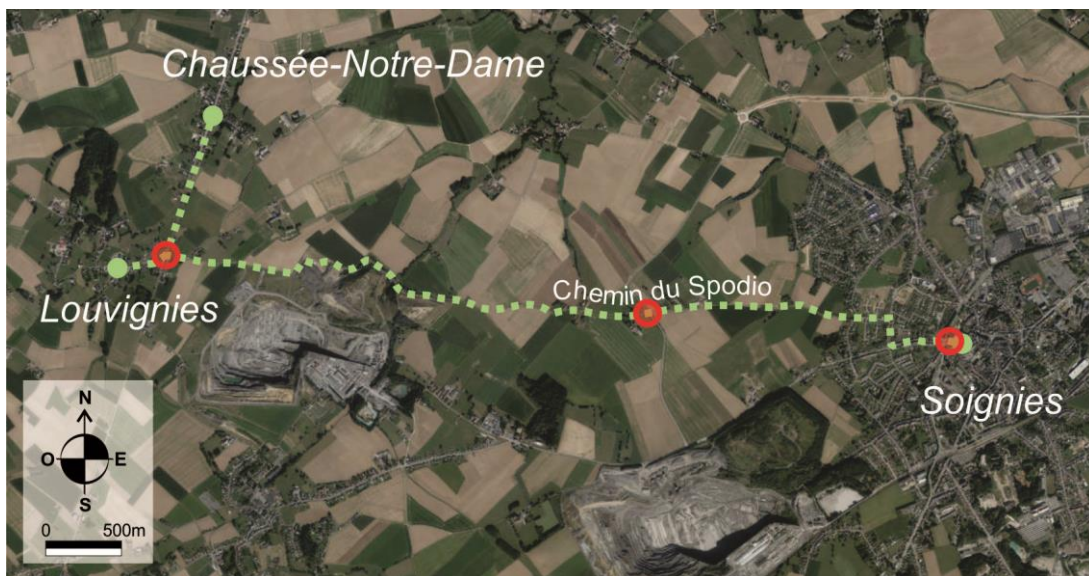


Figure 62 : Itinéraire envisagé pour la liaison Chaussée-Notre-Dame-Louvignies-Soignies

Liaison Thieusies-Soignies :

Si un itinéraire « doux » est envisageable via les chemins de campagne, et que sa sécurisation est envisagée par le plan cyclable de la commune, il ne possède à l'heure actuelle aucune infrastructure favorisant son usage par les cyclistes.

La même problématique est rencontrée pour la liaison entre Casteau et Soignies.

- ⇒ Pour conclure : les ambitions du S.C.D.C. sont majoritairement positives pour l'aspect « mobilité » de la situation environnementale. Toutefois, des mises en œuvre concrètes sont nécessaires pour que ces retombées bénéfiques impactent Soignies.

La gestion de flux dans le centre-ville est en outre un enjeu important.

3.1.5 CADRE HUMAIN

En termes d'impacts, il est important de prendre en compte l'ensemble des projets de logements en cours et à venir à Soignies. Après une analyse des grands projets de logements, ce sont approximativement 3.150 habitants supplémentaires qui sont susceptibles d'être accueillis à Soignies (11 projets à Soignies et 1 à Naast), si l'on considère qu'un logement pourrait accueillir un ménage de taille moyenne (2,36 individus/ ménages en 2015). Notons que l'ensemble de ces projets se situent à proximité des équipements et services de proximité.

Aussi, l'arrivée du centre commercial pourrait constituer une menace pour les commerçants environnants à Soignies.

La suite de ce chapitre tente d'identifier les incidences de chaque objectif du projet sur l'entité et les noyaux bâtis. Seuls ceux liés au développement des équipements et fonctions sont développés ci-après :

Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité

Parmi les impacts évalués en lien avec cet objectif, nous pouvons citer la synergie avec les équipements et services déjà présents. En effet, la présence de l'un constitue un potentiel de fréquentation de l'autre et inversement. Aussi, la diversité en Horeca et commerciale (tant au niveau de l'offre qu'au niveau de la gamme) est susceptible d'augmenter la fréquentation, que ce soit en termes de « chiffre » que de « type » de clientèle (panel plus large). Si l'on aborde maintenant la relation avec le logement, la présence de services et équipements peut permettre une « aimantation » de nouveaux résidents à proximité de ces nouvelles fonctions. En outre, la venue de nouveaux résidents au sein des projets de logements situés à proximité des équipements et services constitue également un impact positif.

Concernant le Retail Park, l'impact positif lié à la création de ce nouveau centre commercial réside dans le possible drainage de clients potentiels vers le centre-ville. A l'inverse, il existe toutefois un risque de concurrence entre ces deux pôles commerciaux et, de ce fait, la possible disparition de certains équipements et services à proximité des quartiers. Cela constituerait entre-autre une perte/un manque considérable pour les habitants environnants (notamment pour les P.M.R. ne pouvant se déplacer sur de longues distances pour effectuer leurs achats).

Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville

L'impact positif majeur soulevé au vu de cet objectif est bienévidemment la création de nouveaux commerces et de fournir aux commerces indépendants la motivation pour développer une cellule dans le centre-ville. La venue de nouveaux concepts (pop-up stores...) tend vers une redynamisation du centre-ville.

Créer un cadre urbain dynamique et cohérent

Pour cet objectif, nous pouvons donc évaluer l'impact en une redynamisation et requalification du centre-ville au travers d'aménagements urbains attirant les chalands dans le centre-ville. En effet, l'image d'une ville est primordiale et non négligeable en termes d'attractivité commerciale et/ou touristique.

Améliorer la connectivité entre les différentes localités de la commune

Le fait de générer des évènements au sein des différents villages permettrait de « se (re)faire connaître » et d'y (re)découvrir les services et équipements et services présents.

Renforcer la mobilité douce et les transports entre les localités

Ces dispositions en faveur du développement durable permettant surtout aux chalands de faciliter leur venue en fonction de leurs besoins présentent un impact positif pour les commerces et HORECA du centre-ville. En effet, la question du stationnement peut bien souvent constituer une entrave à la venue de clientèle potentielle.

3.1.6 TOURISME ET PATRIMOINE

Parmi les objectifs généraux et recommandations du S.C.D.C., ceux susceptibles d'avoir des incidences sur le patrimoine et le secteur touristiques sont les suivants :

Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité

Les impacts évalués en lien avec cet objectif sont principalement négatifs, où un risque de dommages visuels et/ou matériels des éléments patrimoniaux peut être généré suite au développement commercial dans une zone située à proximité de ces derniers. Aussi, les arbres remarquables constituant le petit patrimoine local risquent eux aussi d'être altérés et/ou abattus au profit des projets commerciaux.

Par ailleurs, la création de nouveaux concepts tels que « l'escape game » et l'augmentation de la diversité en termes d'HORECA et de commerces est fortement susceptible de dynamiser davantage le centre-ville et d'ainsi drainer plus de monde.

Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville

Pour cet objectif, les impacts positifs relevés sont la dynamisation du centre-ville au travers des magasins éphémères, des événements associés... et de ce fait l'augmentation du tourisme lié directement à l'augmentation de fréquentation des établissements HORECA et commerciaux. La signalétique mise en place dans le cadre du shopping promenade peut servir de base pour une redirection vers les éléments touristiques et inversement.

Cependant, il existe un risque d'incapacité d'accueil de certains établissements HORECA, du centre culturel... en lien avec cette augmentation de fréquentation. Aussi, un risque de concurrence avec les villes voisines reste toujours présent.

Créer un cadre urbain dynamique et cohérent

L'amélioration de « l'image » de la ville constitue un impact positif pour la mise en valeur du patrimoine sonégien. Concernant le secteur touristique, la requalification de l'entrée de ville et l'amélioration de son image ne peut qu'être bénéfique. Le visiteur sera en effet plus tenté à pénétrer dans le centre-ville pour y découvrir ses nombreux atouts. L'idée du fil conducteur peut également servir de base pour la redirection vers ces éléments touristiques et créer ainsi une synergie entre les deux secteurs.

Renforcer la communication en termes d'activité commerciale

Les divers moyens de communication proposés par le S.C.D.C. joueront un rôle majeur dans la communication touristique et commerciale de Soignies. Ainsi, on assisterait à une meilleure reconnaissance des atouts touristiques de la Ville au-delà de la zone de chalandise présumée.

Améliorer la connectivité entre les différentes localités de la commune

Le fait de générer des événements au sein des différents villages permettraient de « se (re)faire connaître » et d'y (re)découvrir les éléments touristiques présents.

Renforcer la mobilité douce et les transports entre les localités

Les dispositions proposées par le S.C.D.C. dans cet objectif, en faveur du développement durable, permettent surtout aux visiteurs de faciliter leur venue en centre-ville présentent un impact positif pour le développement du tourisme. En effet, la question du stationnement peut bien souvent constituer une problématique pour le visiteur se rendant en centre-ville sur un laps de temps plus ou moins important.

Améliorer les synergies sectorielles

L'attractivité des secteurs patrimonial et touristique peut servir « d'appât » et mener vers les commerces/Horeca et inversement. Une synergie est alors envisageable à condition d'une collaboration étroite (informations, horaires concordants...).

3.2 RECOMMANDATIONS

Ce chapitre a pour but de développer des recommandations et mesures alternatives quant aux objectifs du schéma de développement commercial. Par ailleurs, il tend à aborder les incidences sur l'environnement décrites au point précédent de façon transversale. En effet, les différentes incidences relevées impactent des vecteurs environnementaux généralement intimement liés : la mobilité est inféodée au cadre urbanistique et influence la lecture du cadre bâti et la valorisation de celui-ci, le patrimoine contribue à l'image de ce même cadre bâti, etc. Ainsi, les recommandations développées dans ce chapitre tendent à agir sur ces différents vecteurs en une même réflexion.

Notons que certaines recommandations ont d'ores et déjà été intégrées dans les versions du S.C.D.C. ultérieures à celle évaluée, suite à la collaboration entre les bureaux ARCEA et UPcity.

Intégration des contraintes environnementales

Nous recommandons d'apporter une attention particulière aux demandes de permis :

- Pour les contraintes liées à l'eau (notamment pour les zones soumises à aléas d'inondation et les terrains repris dans des zones de prévention de captages) :
 - respecter les impositions du Code de l'eau ; de la circulaire du 9 janvier 2003 relative à la délivrance de permis dans les zones exposées à des inondations et à la lutte contre l'imperméabilisation (notamment concernant la problématique des remblais) ainsi qu'à tous leurs amendements ;
 - privilégier la mise en place d'un réseau séparatif de collecte des eaux comprenant d'une part les eaux pluviales et de ruissellement et d'autre part les eaux usées ; de dispositifs d'écrêtage des débits des eaux pluviales à l'exutoire ; l'infiltration dans le sol des eaux (cette recommandation dépend du contexte à savoir d'éventuelles pollutions pouvant contaminer les eaux souterraines et de la perméabilité du sol) ;
 - afin d'éviter d'éventuelles pollutions, vérifier l'étanchéité du réseau d'égouttage lors de la réception des travaux ; munir les éventuelles citernes d'hydrocarbures enterrées d'une double enveloppe avec mise en place d'un système de détection de fuites et d'un système anti-débordement lors des remplissages ;
 - pour les zones d'aléas d'inondation, interdire les citernes enfouies dans les zones d'aléa d'inondation faible, moyen et fort ; interdire de placer des citernes à combustibles ;
- Pour les contraintes liées aux sols :
 - respecter les impositions du Décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols du 1^{er} mars 2018 et à tous ses amendements ;
 - prévoir des investigations des sols pour les zones reprises en couleur bleu lavande reprises à la B.D.E.S.

Extension de la zone de densification commerciale de l'hypercentre

Vu les caractéristiques de l'hypercentre de Soignies, et notamment la présence de plusieurs commerces à la rue du Chanoine Scarmure, nous recommandons d'inclure cette voirie dans la zone de densification commerciale. Il s'agit en outre d'une voirie d'entrée dans l'hypercentre au départ de la Chaussée de Braine/Rue Neuve, son traitement a donc une influence importante sur la perception du centre-ville de Soignies. – *Cette recommandation a d'ores et déjà été intégrée dans les versions ultérieures du S.C.D.C.*

Requalification et aménagements du pôle urbain

Si certains espaces publics du centre-ville de Soignies ont d'ores et déjà été réaménagés récemment, l'entreprise d'une requalification d'autres espaces apporterait un réel bénéfice au cadre de vie. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer les cas particuliers suivants :

- Requalification de la rue de la station : la rue de la station possède un rôle clé en termes de mobilité, mais aussi en termes de perception de la ville, s'agissant d'un des axes menant vers l'hypercentre. Son réaménagement, incluant les mêmes typologies que celles utilisées dans l'hypercentre, permettrait à la fois de favoriser son emprunt à pied ou à vélo, d'offrir un cadre de vie de qualité et de mettre en valeur les éléments patrimoniaux qu'elle accueille – notamment le Modern'Hotel.

Faisant la liaison entre la gare et le centre-ville, mais aussi avec le quartier des carrières et enfin, avec le futur centre commercial, l'inclusion de la rue de la station dans les aménagements du centre-ville (et par extension, du parcours marchand) crée un fil conducteur entre ces différents pôles. Une telle favorisation des modes de transports doux et en commun permettrait une diminution de la pression sur le réseau de voiries de l'agglomération, ainsi que sur les aires de stationnement.

A terme, la redynamisation de la rue pourrait permettre d'étendre l'aire de densification commerciale en incluant toute celle-ci, de sorte à rapprocher les deux pôles commerciaux que sont le centre-ville et le Retail Park. – Cette recommandation a été intégrée par le S.C.D.C. dans une version ultérieure.



Figure 63 et 64 : Aménagements des voiries du centre-ville (Rue Neuve à gauche et Rue de Mons à droite). La même typologie peut être étendue jusqu'à la gare

Source : Google Streetview (2017)

- Requalification du boulevard : le boulevard Roosevelt-Kennedy constitue aujourd'hui un axe de passage intense (malgré l'ouverture du contournement de Soignies, il absorbe en effet inévitablement le trafic Mons-Soignies-Braine-le-Comte), mais aussi une porte d'accès à l'hypercentre. Il crée une facture dans le tissu bâti, séparant l'hypercentre des quartiers situés à l'Ouest, et présente une dangerosité relativement importante pour les usagers faibles. Dans le cadre d'un processus de requalification du cadre bâti, une action sur celui-ci paraît inévitable, conjointe à une réflexion des bâtiments à ses abords et de leur architecture. En effet, le long de ce boulevard, on note la présence de pôles commerciaux accueillant des bâtiments en rupture urbanistique et architecturale avec leur environnement.

La Ville de Soignies ; notamment à travers les options de son Schéma de Développement Communal, a d'ores et déjà imaginé une requalification de la voirie. Celle-ci intègre une réduction du nombre de bandes de circulation et la mise en œuvre de bandes destinées davantage aux usagers faibles, pouvant également accueillir du stationnement. Ce projet devrait donc aller de paire avec une réflexion globale de l'urbanisation bordant la voirie et la répartition des fonctions. Toute nouvelle construction le long de cet axe, notamment destinée à accueillir du commerce, devrait se faire en relation avec le boulevard et en intégration avec le tissu existant, de sorte à s'y intégrer à la fois en termes d'urbanisme (implantation, ...) mais aussi d'architecture (structure, matériaux, ...). En outre, il est pertinent de proposer des projets mixtes, mêlant habitat, commerce, bureaux etc., afin d'éviter les pôles monofonctionnels et autarciques à l'image de ceux existant aujourd'hui le long du boulevard. Le but est, à terme, le réaménagement de ce boulevard et de recentrer l'offre commerciale principale en cœur de ville.

S'accompagnant de la requalification du boulevard, l'image de Soignies se verrait nettement améliorée.



Figure 65 et 66: Illustration d'un développement urbain mixte sur le site des papeteries de Genval à Rixensart

Source : ARCEA (à gauche) et Google Streetview (2018)



Figure 67 et 68 : Illustration d'un développement urbain mixte sur le site Fabelta à Tubize

Source : ARCEA



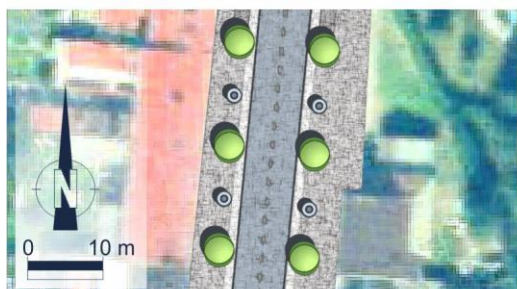
Figure 69 et 70 : Illustrations d'aménagement de boulevard urbain (Boulevard des Etats Unis) à Lille

Source : ARCEA



Figure 71 et 72 : Illustrations d'aménagement de boulevard urbain (chaussée de Mons) à Ath
Source : ARCEA

SITUATION PROJETÉE



SITUATION EXISTANTE



Figure 73 et 74: Exemple d'aménagement d'aménagement de la N60 (rue Neuve) à Péruwelz
Source : ARCEA

- Place du Millénaire (et Rue du Chanoine Scarmure) et Grand Place : ces deux places sont aujourd'hui principalement dévolues au stationnement des véhicules. Elles sont pourtant situées en plein cœur de l'hypercentre et bordées de commerces et d'Horeca. Leur fonction actuelle dessert le cadre urbain et dévalorise le patrimoine remarquable que constitue la Collégiale. Un projet de requalification de celles-ci doit avant tout considérer de leur rendre leur rôle d'espace public urbain en rendant l'espace davantage accueillant pour le piéton. Tout réaménagement permettrait en outre de valoriser la qualité du patrimoine, et donc mettre en exergue un des points d'intérêt principaux de la ville.
- Aménagement des « dents creuses » du tissu bâti de l'hypercentre : à l'image de la problématique liée au devenir du site « Delhaize » dans le centre-ville, d'autres intérieurs d'îlots gagneraient à être intégrés au tissu bâti. Ce type de site pourrait accueillir des projets mixtes ou résidentiels, en fonction de leur localisation. Le dialogue entre ces espaces et les espaces publics environnants un point clé de leur requalification.

Aménagement des pôles ruraux

- Développement d'une stratégie générale concernant les pôles commerciaux villageois : ce point est applicable à tous les villages de l'entité, et principalement à ceux accueillant des pôles commerciaux plus conséquent. L'idée est qu'une stratégie-cadre en termes d'urbanisme et de commerce soit appliquée dans les villages au même titre qu'à Soignies même. Cette stratégie inclut tant une charte architecturale qu'une stratégie concrète de lutte contre les cellules vides, ou encore qu'une définition d'un pôle d'accueil commercial dans les villages.
- Cas particulier de Casteau : comme décrit lors de l'analyse, le village de Casteau est divisé en deux par la nationale 6, tant du point de vue mobilité, urbanistique que social. La présence de la Place des Castellais le long de la nationale et à proximité de nombreux commerces du village est une opportunité de création d'un point névralgique liaisonnant les différents quartiers. Ainsi, celle-ci gagnerait à être aménagée en incluant du bâti commercial et résidentiel sur son pourtour, en conservant une certaine porosité permettant les liaisons cyclo-pédestres avec le quartier des bruyères et la N6. Offrir un noyau au village permettrait de restructurer son cadre urbanistique, de recréer une cohésion sociale entre les quartiers et de valoriser une mobilité douce sûre, bénéficiant des infrastructures nécessaires. Dans la continuité de ce projet, la traversée de Casteau par la N6 pourrait être redessinée, de sorte à conférer à la voiture une importance moindre et reconstituer un cadre bâti villageois de qualité, à l'image des propositions de requalification du boulevard à Soignies. – Cette recommandation a été intégrée dans les versions ultérieures du S.C.D.C.

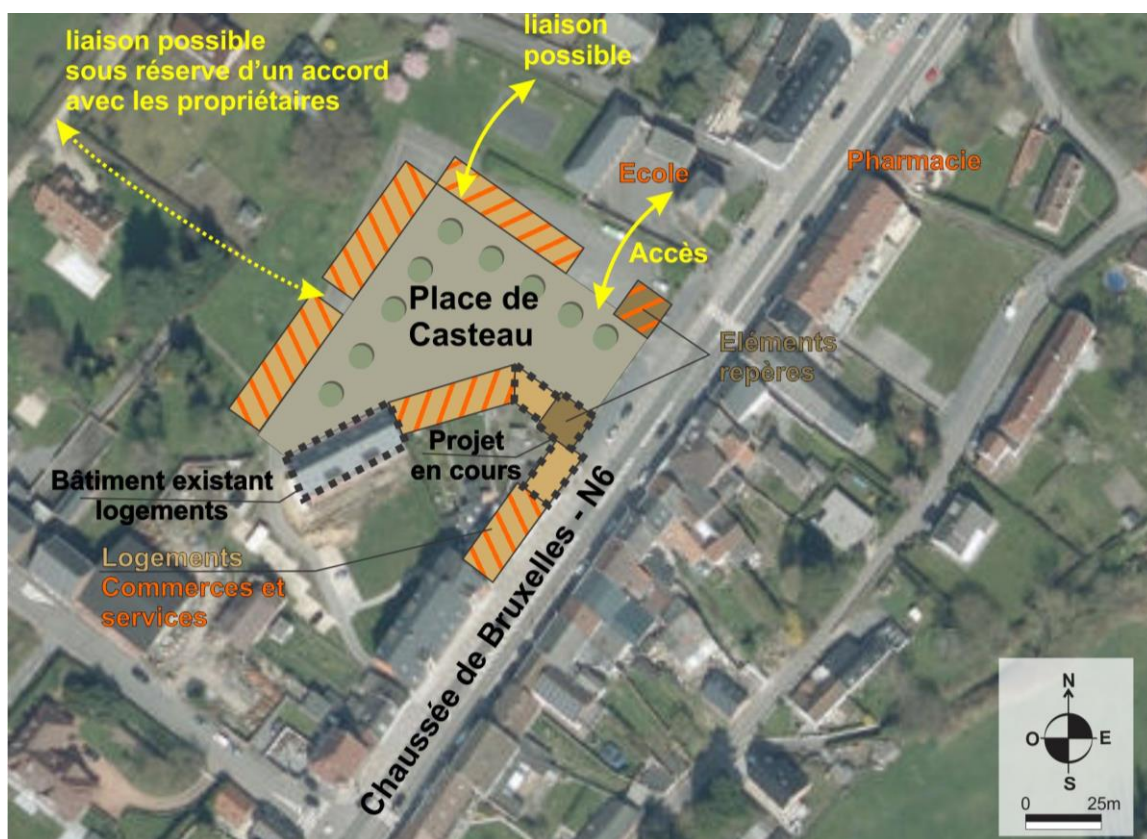


Figure 75 : Illustration du réaménagement de la place de Casteau et des îlots la bordant

Source : ARCEA

Valorisation des mobilités douces et en transport en commun :

Comme précédemment décrit, le réaménagement des espaces publics a déjà un impact sur la mobilité. Toutefois, d'autres points ciblant directement celle-ci peuvent être développés. L'objectif est ici de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture afin d'opter pour des modes de transports plus durables d'une part, mais aussi pour délester le centre-ville de Soignies au maximum, et offrir ainsi aux habitants et aux chalandes un contexte urbain d'autant plus agréable. Différentes mesures peuvent être envisagées pour aller dans ce sens :

- La mise en place d'une navette communale : celle-ci desservirait les différents villages et quartier de la commune, au moins certains jours-cibles (jours de marché, mercredi après-midi, samedi et journées à activité spécifique dans Soignies). Il ne s'agit pas d'une navette desservant les grands

axes comme le font les lignes de bus classiques. Au contraire, la navette dessert directement les quartiers en un ou plusieurs points centraux. Il peut s'agir d'une ligne « proxibus » de la TEC, ou d'un service similaire par une société privée.

- L'augmentation des lignes de bus existantes : dans la même idée, les lignes de bus existantes pourraient être renforcées lors de certains jours-cibles afin de conserver une offre suffisante même en dehors des périodes scolaires.
- La mise en place de tarifs réduits ou couplés à des bénéfiques commerciaux : ce concept peut s'appliquer au service proposé par la SNCB. On peut de fait imaginer un tarif réduit ou une offre combinée pour les usagers qui viendraient faire leur shopping en train, notamment depuis Braine-le-Comte, Neufvilles, voire même Jurbise et Masnuy-Saint-Pierre.
- Dans l'agglomération sonégienne, proposer un tarif réduit ou gratuit entre le Retail Park et le centre-ville : ceci permettrait de créer une liaison entre ces deux pôles commerciaux.

Concernant les mobilités douces, des aménagements peuvent être mis en place afin de sécuriser les itinéraires envisagés par le plan cyclable et par le S.C.D.C. Ces inventaires ont été étudiés au point 3.1.4. Suite à l'étude, des carrefours dangereux ont été identifiés. Quelques exemples d'aménagements permettant de sécuriser tant les pistes cyclables que les carrefours sont illustrés ci-après.



Figure 76, 77 et 78 : Exemples d'aménagements de pistes cyclables en milieu rural.
Sources diverses

Multifonctionnalité des pôles ruraux

Si Soignies en sa qualité de ville accueille d'ores et déjà une mixité de fonctions suffisantes, les pôles ruraux quant à eux gagneraient à se munir de bâtiments multi-fonctionnels « tout-en-un » tels qu'une halle (ex : commerce – bibliothèque – cafétéria) permettant d'éviter la rupture en approvisionnement dans les villages et de favoriser la cohésion sociale.

Mise en œuvre concrète de synergies entre les secteurs touristique/patrimonial et commercial :

Les secteurs du tourisme, du patrimoine et du commerce sont intimement liés et intégrés dans une réflexion globale de recommandations.

De manière générale, les objectifs du S.C.D.C. et ceux du S.D.C. se rencontrent quant à la valorisation du patrimoine local notamment au travers de circuits et de leur organisation (balisage, connexion, information), l'implication de l'HORECA et des commerces dans la stratégie touristique (synergies), la mise en avant de la Pierre Bleue Belge comme image de marque, le positionnement de Soignies au sein d'un itinéraire touristique et en faire davantage mention dans les guides (communication).

Nous recommandons donc :

- D'anticiper l'offre et la demande en termes de capacité d'accueil afin de recevoir au mieux les visiteurs (hôtels, visites guidées, centre culturel...) ;

L'augmentation de la fréquentation doit aller de pair avec la capacité d'accueil des infrastructures d'accueil et des organisations touristiques. Par exemple, si un événement suscite un intérêt certain auprès des visiteurs, tel qu'une visite guidée, il est primordial de prévoir le personnel et l'éventuel matériel didactique en ce sens. De même, une importante venue de personnes se rendant dans le centre-ville lors d'événements culturels et folkloriques doit être prise en compte, tant pour l'organisation générale que pour les établissements hôteliers et HORECA.

- De développer davantage les événements organisés par les associations sportives et en tirer profit pour le tourisme :

Les activités sportives étant un moteur important de la vie sociale à Soignies, il semble intéressant de profiter de cet argument pour inciter l'ensemble des personnes associées (sportifs, spectateurs...) à se rendre dans le centre-ville au travers de systèmes informatifs (dépliants, panneaux, bornes informatiques...).

- De profiter de la venue du retail park pour inciter les chalands à rejoindre le centre-ville et ses éléments patrimoniaux mais également les renseigner quant aux diverses attractivités à faire/à voir à Soignies :

Non pas dans un esprit de concurrence mais bien de complémentarité, il serait judicieux de saisir l'opportunité d'une telle « locomotive » afin de ramener des gens dans le centre-ville, toujours au moyen de systèmes informatifs comme évoqué précédemment. Ce point devra impérativement être pensé en lien avec la mobilité douce (créations d'un itinéraire sécurisé, clair et agréable). Pour ce faire, il y a lieu, entre autre, de se différencier du retail park (voir point suivant).

- Diversifier l'offre en HORECA et en commerces, tant au niveau du type d'établissement que du niveau de gamme :

Suite au manque de diversité identifié précédemment dans l'analyse, tant au niveau de l'offre qu'au niveau de la gamme dans les secteurs du commerce et de l'HORECA (pas de milieu de gamme), il est important de répondre aux divers besoins des clients. En effet, il serait utile de proposer des établissements qui se démarquent d'une part par leur originalité et abordables à tous (plusieurs niveaux de gamme). De ce fait, le panel de clients est bien susceptible de s'élargir davantage.

- Veiller à la bonne collaboration « commerces/HORECA/patrimoine » (horaires correspondants, informations...) ;

En effet, les visiteurs provenant du centre culturel, par exemple, doivent pouvoir se rendre facilement dans un établissement HORECA et ce, en semaine et le week-end. Cette synergie est également nécessaire dans l'autre sens, où des systèmes informatifs installés dans les établissements HORECA et commerciaux informent le visiteur sur les événements culturels, folkloriques... à Soignies. On pourrait également envisager un partenariat basé sur des avantages tels que des « codes promo » ou autre incitant le visiteur à s'y rendre.

Dans la même optique, il serait opportun de faire plus de promotion pour les événements locaux (festivals « Août en éclat »...) et tirer profit du flux de personnes pour les inviter vers les commerces et HORECA (via une signalétique...)

- De profiter des circuits et points d'attrait touristiques existants pour proposer un itinéraire de découverte du centre-ville le plus complet possible et intégrant la rue commerçante.

Les éléments forts du centre-ville (Collégiale, Vieux-Cimetière...) ainsi que les façades millésimées déjà référencées à l'office du tourisme pourraient constituer un circuit permettant de parcourir le centre-ville au travers de ses éléments à haute valeur patrimoniale.

La carte suivante reprend les éléments liés au tourisme et au patrimoine, et propose un circuit à travers ceux-ci. Le circuit proposé emprunte également les rues commerciales du centre-ville.

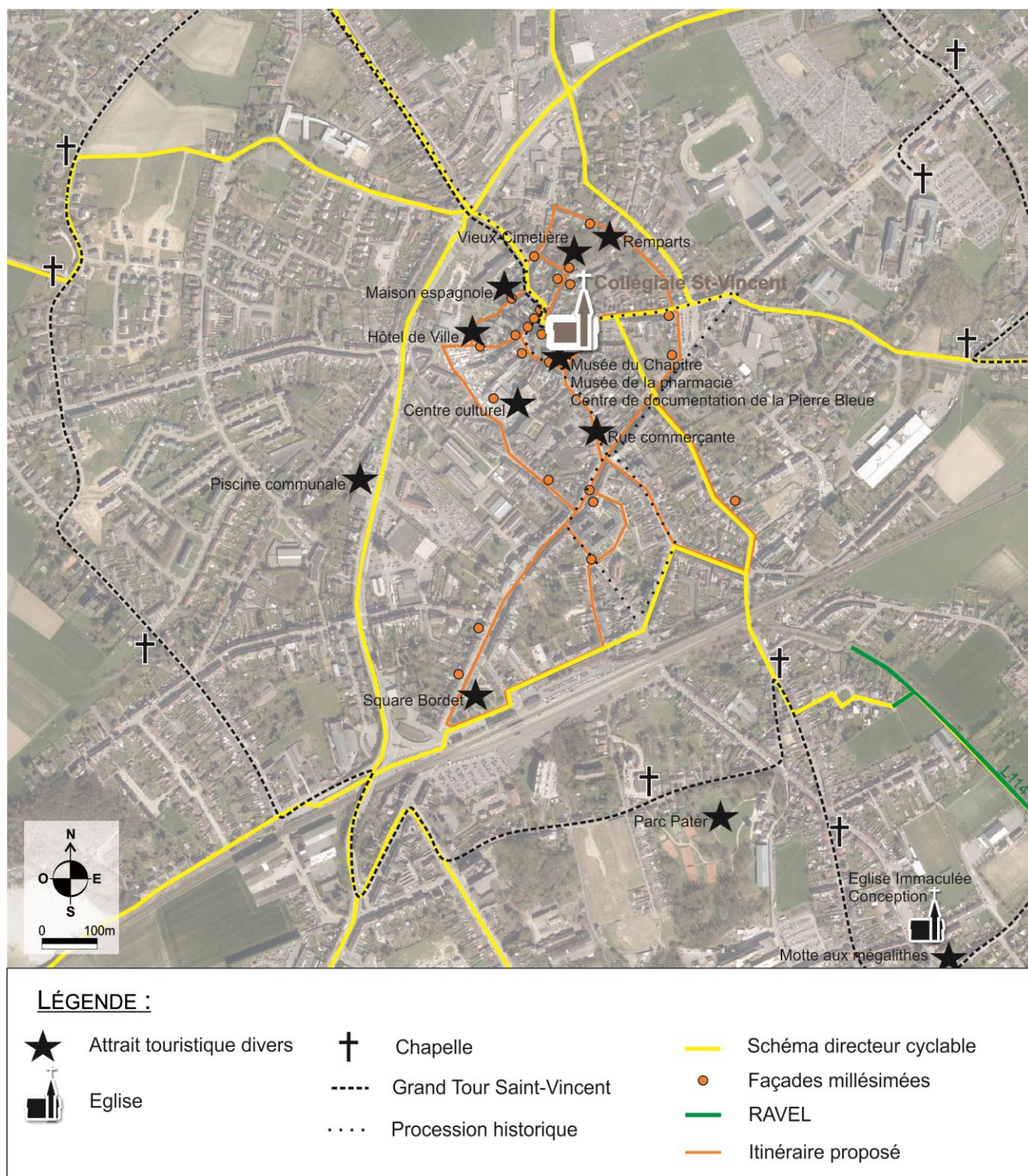


Figure 79 : Proposition de circuit à travers les points d'intérêts commerciaux, patrimoniaux et touristiques

Source : ARCEA

En ce qui concerne plus spécifiquement le secteur patrimonial, nous recommandons de :

- Veiller au maintien/à la protection des éléments patrimoniaux et de la législation (zonage archéologique) lors de la mise en œuvre du projet commercial :

Il y a lieu de s'assurer que les travaux liés à la mise en œuvre de tout projet ne portent pas atteinte aux monuments historiques ou aux abords de celui-ci. Il s'agit donc d'éviter toute détérioration/dégradation de l'élément patrimonial généralement au moyen d'un périmètre de protection à définir avec les autorités compétentes.

Dans le même principe, il faudra veiller au maintien des éléments remarquables à proximité (arbres remarquables, associés à d'autres éléments du petit patrimoine, etc.).

- Respect des prescriptions notamment urbanistiques (ex : R.G.B.S.R., G.R.U et centre ancien protégé.) :

Le centre historique étant soumis au Guide régional d'Urbanisme (G.R.U.), il est conseillé de respecter les prescriptions urbanistiques définies par cet outil d'orientation permettant aux villes et villages wallons de conserver leurs qualités et leurs identités propres.

Aussi, le Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural (R.G.B.S.R.) notamment applicable à Thieusies, permet de fournir des indications quant à l'implantation des bâtiments, leur gabarit et la palette d'aspect des matériaux de façade et de toiture.

- Veiller à l'implantation du projet commercial de manière à éviter une dénaturation des éléments classés :

Il faudra ici éviter que le projet commercial ne prenne le dessus par rapport au monument historique, risquant ainsi de le dévaloriser. Une étude paysagère/urbanistique devra de ce fait être réalisée conjointement à la mise en œuvre du projet.

- Mettre en place une signalétique (panneaux informatifs...) ainsi qu'une charte enseigne pour les commerces et HORECA dans le centre historique.

L'installation de bornes informatives aux abords des monuments historiques permettrait de mieux découvrir et connaître les éléments patrimoniaux du centre historique. De plus, cela serait couplé à l'itinéraire de découverte cité plus haut et inciterait donc le visiteur à en apprendre davantage sur Soignies. Par ailleurs, l'uniformisation des enseignes dans le même secteur apporterait une plus-value qualitative.

4. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

4.1 SYNTHÈSE DES INCIDENCES

Vecteur	Echelle	Objectif concerné	Impacts négatifs
Contraintes environnementales	Communale	/	<ul style="list-style-type: none">• Possible augmentation des inondations liés aux événements pluvieux de périodes de retour de 100 ans et plus provoquée par les futurs développements commerciaux projetés ;• Lors de la réalisation des chantiers des nouvelles infrastructures commerciales, risque de pollution des eaux souterraines en cas de fuite d'hydrocarbures dans les zones de prévention de captages ;• Risque de pollution des eaux souterraines dans les zones de prévention de captages en cas de rejets ou de déversements accidentels dans le sol de substances dangereuses pour l'environnement ;• Risque notamment pour la santé humaine, pour les eaux souterraines faisant l'objet d'une exploitation et l'environnement dans les futurs développements commerciaux repris en couleur bleu lavande reprises à la B.D.E.S.

Rappel des objectifs :

- Objectif 1 : Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité ;
- Objectif 2 : Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville ;
- Objectif 3 : Créer un cadre urbain dynamique et cohérent ;
- Objectif 4 : Renforcer la communication en termes d'activité commerciale ;
- Objectif 5 : D'améliorer la connectivité entre les différents villages de la commune ;
- Objectif 6 : De renforcer la mobilité et les transports publics entre les localités ;
- Objectif 7 : D'améliorer les synergies sectorielles.

Vecteur	Echelle	Objectif concerné	Impacts positifs	Impacts négatifs
Situation de droit			<ul style="list-style-type: none"> Pas d'impacts sur les périmètres d'intérêt paysager dont des fonds de vallée à proximité des villages. 	
Contexte urbanistique et paysager	Noyau urbain	1	<ul style="list-style-type: none"> lutte contre l'étalement urbain et la dispersion des fonctions au sein du territoire communal permettant de préserver les territoires ruraux regroupant de multiples périmètres d'intérêt paysager ; Eviter l'apparition d'un chancre sur le site de l'AD Delhaize. 	<ul style="list-style-type: none"> Absence d'indication du S.C.D.C. concernant le traitement de certaines dents creuses présentes dans le centre-ville à l'instar de l'intérieur d'îlot au Nord de la Place du Millénaire ;
		2	<ul style="list-style-type: none"> valorisation du cadre de vie du centre-ville de Soignies par la lutte active contre les chancres commerciaux ; renforcer de l'identité urbanistique et paysagère du centre-ville par la mise en place d'une zone de densification commerciale. 	<ul style="list-style-type: none"> /
		3	<ul style="list-style-type: none"> valorisation le du cadre de vie du centre-ville et renforcement l'identité urbanistique et paysagère par l'aménagement des espaces publics structurants dans la continuité des aménagements existants ; la mise en place d'une charte enseigne et terrasses ; l'indentification du parcours piétons au sein de ce centre-ville et vers la gare ferroviaire par la création d'aménagements urbains cohérent pouvant servir de « fil rouge ». 	<ul style="list-style-type: none"> Rupture accentuée entre le centre commercial Semaille et le centre-ville par le biais des aménagements envisagés (notamment la création d'aménagements urbains pouvant servir de « fil rouge », la mise en place d'entrées du centre-ville...);
		/	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien des problématiques d'intégration existantes pour les grandes cellules commerciales implantées le long de la Nationale 55 en entrée de ville et pour les ensembles commerciaux localisés le long des Boulevards entourant le centre-ville (le long de la Nationale 6).
	Noyaux villageois	1	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des noyaux villageois à l'exception de Casteau par l'implantation de nouveaux commerces. 	<ul style="list-style-type: none"> Pour Casteau : renforcement de l'urbanisation linéaire organisée le long de la N6.
		/	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien des problématiques existantes d'intégration architecturale des cellules commerciales ; Maintien des cellules vides dévalorisant le cadre de vie ; Pas d'indication concernant les objectifs de densification et d'intégration architecturale pour les cellules commerciales : risque de ruptures au sein du tissu bâti villageois ; de création de plusieurs polarités déformant la structure du village.

Vecteur	Echelle	Objectif concerné	Impacts positifs	Impacts négatifs
Mobilité	Communal et extra-communale	1	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter les besoins de déplacements en voiture favoriser la mobilité douce ; • Potentiel de développement de l'utilisation des transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> • Génération de flux plus importants vers les pôles commerciaux ; • Dangereux des itinéraires entre localités pour les usagers faibles.
		2	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des distances de déplacements des chalands ; • Potentiel de développement de la mobilité douce / des transports en commun. 	• /
		6	<ul style="list-style-type: none"> • Recommandation cohérente avec le principe du développement durable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dangereux des itinéraires entre localités pour les usagers faibles.
	Noyau urbain	1	• /	<ul style="list-style-type: none"> • Risque d'engorgement du réseau routier de Soignies ; • Risque de saturation des stationnements.
		2	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de renforcer l'aspect « ville douce » de Soignies / de développer le piétonnier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Risque d'engorgement du réseau routier de Soignies ; • Risque de saturation des stationnements.
		3	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de renforcer l'aspect « ville douce » de Soignies / de développer le piétonnier. 	• /
		6	• /	<ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire d'envisager également les circuits de mobilité douce entre les différents quartiers de l'agglomération soignienne et son hypercentre.
		7	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de rencontre entre les itinéraires « commerciaux » et « patrimoniaux » 	• /
	Noyaux villageois	1	<ul style="list-style-type: none"> • Favorise les déplacements locaux. 	• /
		2	• /	<ul style="list-style-type: none"> • Incite aux déplacements en voiture.
		5	<ul style="list-style-type: none"> • Permettrait la sécurisation des liaisons douces. 	• /
		6	<ul style="list-style-type: none"> • Permettrait la sécurisation des liaisons douces. 	• /

Rappel des objectifs :

- Objectif 1 : Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité ;
- Objectif 2 : Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville ;
- Objectif 3 : Créer un cadre urbain dynamique et cohérent ;
- Objectif 4 : Renforcer la communication en termes d'activité commerciale ;
- Objectif 5 : D'améliorer la connectivité entre les différents villages de la commune ;
- Objectif 6 : De renforcer la mobilité et les transports publics entre les localités ;
- Objectif 7 : D'améliorer les synergies sectorielles.

Vecteur	Echelle	Objectif concerné	Impacts positifs	Impacts négatifs
Cadre humain	Noyau urbain	1	<ul style="list-style-type: none"> • Synergie avec les équipements et services déjà présents ; • Augmentation des clients (panel plus large) grâce à la diversité HORECA et commerciale (offre et niveaux de gamme) ; • Aimantation » de nouveaux résidents à proximité des services et équipements ; • Projets de logements situés à proximité des équipements et services ; • Concernant le Retail Park : drainage de clients potentiels par la complémentarité avec le centre commercial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant le Retail Park : Risque de concurrence toutefois probable avec le centre commercial ; Risque de disparition de certains équipements/services situés à proximité des quartiers ; • => Constitue une perte/ un manque pour les habitants environnants (notamment pour les P.M.R. ne pouvant se déplacer sur de longues distances).
		2	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'emplois ; • Motivation pour le développement de cellules commerciales ; • Redynamisation du centre-ville via les nouveaux concepts (pop-up stores, hybrides...). 	• /
		3	<ul style="list-style-type: none"> • Redynamisation et requalification du centre-ville en termes d'aménagements urbains. 	• /
		5	<ul style="list-style-type: none"> • Synergies intervillageosies. 	• /
		6	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion du développement durable en raison des besoins comblés dans chaque village et des structures mises en place (stationnement...). 	• /
	Noyaux villageois	1	<ul style="list-style-type: none"> • Synergie avec les équipements et services déjà présents ; • Augmentation des clients (panel plus large) grâce à la diversité HORECA et commerciale (offre et niveaux de gamme) ; • Aimantation » de nouveaux résidents à proximité des services et équipements ; • Projets de logements situés à proximité des équipements et services ; • Concernant le Retail Park : drainage de clients potentiels par la complémentarité avec le centre commercial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concernant le Retail Park : Risque de concurrence toutefois probable avec le centre commercial ; Risque de disparition de certains équipements/services situés à proximité des quartiers ; • => Constitue une perte/ un manque pour les habitants environnants (notamment pour les P.M.R. ne pouvant se déplacer sur de longues distances).
		5	<ul style="list-style-type: none"> • Synergies intervillageosies. 	• /
		6	<ul style="list-style-type: none"> • Promotion du développement durable en raison des besoins comblés dans chaque village et des structures mises en place (stationnement...). 	• /

Vecteur	Echelle	Objectif concerné	Impacts positifs	Impacts négatifs
Cadre humain	Noyau urbain	1	<ul style="list-style-type: none"> Dynamisation du centre-ville au travers des commerces et l'HORECA variés et des nouveaux concepts (escape-games...); Augmentation du tourisme directement lié avec l'augmentation de fréquentation des établissements HORECA et commerciaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Risque de dommages visuels et/ou matériels des éléments patrimoniaux suite au développement commercial ; Risque d'abattage des arbres remarquables constituant le petit patrimoine local.
		2	<ul style="list-style-type: none"> Dynamisation du centre-ville au travers des magasins éphémères et événements associés ; Augmentation du tourisme directement lié avec l'augmentation de fréquentation des établissements HORECA ; Synergie commerce/tourisme (shopping-promenade). 	<ul style="list-style-type: none"> Risque d'incapacité d'accueil des établissements hôteliers, du centre culturel... ; Risque de concurrence des villes voisines.
		3	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'image et de l'attractivité de Soignies par la requalification de son entrée de ville ; Synergie commerce/tourisme (fil conducteur). 	• /
		4	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure reconnaissance du tourisme au-delà de la zone de chalandise présumée par la communication via internet et dans les guides touristiques. 	• /
		5	<ul style="list-style-type: none"> Synergies intervillageoises. 	• /
		6	<ul style="list-style-type: none"> Opportunité de rester plus longtemps en ville via le renforcement du stationnement (parking gratuit 1h, délestage, signalétique). 	• /
		7	<ul style="list-style-type: none"> Synergie entre le développement commercial et la mise en valeur du patrimoine ; Développement / Renforcement du tourisme en association avec le développement commercial. 	• /
	Noyaux villageois	1	• /	<ul style="list-style-type: none"> Risque de dommages visuels et/ou matériels des éléments patrimoniaux suite au développement commercial ; Risque d'abattage des arbres remarquables constituant le petit patrimoine local.
		2	<ul style="list-style-type: none"> Dynamisation du centre-ville au travers des magasins éphémères et événements associés ; Augmentation du tourisme directement lié avec l'augmentation de fréquentation des établissements HORECA ; Synergie commerce/tourisme (shopping-promenade). 	<ul style="list-style-type: none"> Risque d'incapacité d'accueil des établissements hôteliers, du centre culturel... ; Risque de concurrence des villes voisines.
		3	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'image et de l'attractivité de Soignies par la requalification de son entrée de ville ; Synergie commerce/tourisme (fil conducteur). 	• /
		4	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure reconnaissance du tourisme au-delà de la zone de chalandise présumée par la communication via internet et dans les guides touristiques. 	• /
		5	<ul style="list-style-type: none"> Synergies intervillageoises. 	• /
		7	<ul style="list-style-type: none"> Synergie entre le développement commercial et la mise en valeur du patrimoine ; Développement / Renforcement du tourisme en association avec le développement commercial. 	• /

Rappel des objectifs :

- Objectif 1 : Concentrer l'offre commerciale dans les pôles existants et éviter la rupture de l'approvisionnement de proximité ;
- Objectif 2 : Renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville ;
- Objectif 3 : Créer un cadre urbain dynamique et cohérent ;
- Objectif 4 : Renforcer la communication en termes d'activité commerciale ;
- Objectif 5 : D'améliorer la connectivité entre les différents villages de la commune ;
- Objectif 6 : De renforcer la mobilité et les transports publics entre les localités ;
- Objectif 7 : D'améliorer les synergies sectorielles.

4.2 SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

4.2.1 CONTEXTE URBANISTIQUE ET PAYSAGER

A l'échelle des noyaux villageois :

- Mise en place d'une charte « architecturale » visant l'intégration des cellules commerciales dans les villages.
- Mise en place d'une stratégie visant à lutter contre les cellules vides à l'instar du centre-ville de Soignies : privilégier le réinvestissement des cellules vides pour l'implantation de nouveaux commerces ; déclassement et réaffectation de cellules commerciales vides hors du cœur des plus gros villages (Naast, Casteau, Neufvilles).
- Privilégier le regroupement des commerces dans le cœur des villages (à proximité des espaces publics structurants) ;
- Pour Casteau : création d'une nouvelle polarité au centre de Casteau le long de la N6 avec aménagement d'une place publique, création de nouveaux îlots bâtis et regroupement de commerces.

Pour le noyau urbain de Soignies :

- Planifier des aménagements urbains communs entre le centre-ville et le centre commercial Semaille : extension des aménagements urbains pouvant servir de « fil rouge » afin d'englober le centre commercial Semaille, déplacement des entrées du centre-ville... ;
- Planifier la réalisation d'une étude complète visant le réaménagement des Boulevards entourant le centre-ville (N6) et des îlots bâtis à ses abords de manière à offrir une urbanisation polyfonctionnelle intégrée dans son contexte ;
- Recentrer l'offre commerciale en cœur de ville (le long des Boulevards réaménagés et du centre-ville) ;
- Pour toutes les dents creuses, planifier le développement d'une urbanisation polyfonctionnelle à l'instar de celle envisagée en l'intérieur d'îlot du site du Delhaize

4.2.2 MOBILITÉ

- Conserver un nombre de stationnements limité en surface (ne pas donner trop d'importance à la voiture) afin de préserver le caractère urbanistique du centre-ville ;
- En contrepartie, développer autant que possible les mobilités alternatives :
 - Valoriser la présence de la ligne de chemin de fer (public cible : Jurbise, Masnuy-St-Pierre, Neufvilles ; Braine-le-Comte) : action avec la SNCB possible ? (ticket réduction, ...)
 - Circuit TEC : renforcer la distribution locale le samedi ?
 - Navette gratuite entre Semaille et centre-ville (accord avec TEC ?)
 - Valoriser navettes locales/taxis sociaux
 - Vélos urbains
 - Circuits cyclo sécurisés entre Soignies et ses villages/entre villages
 - Poursuivre RAVeL de Naast jusqu'à Soignies
 - Concrétisation du plan cyclable / de la liaison en site propre Neufvilles/Soignies / de l'extension du RAVeL de Neufvilles
 - Envisager la création d'une bande cyclable le long de la N6 (et la réduction du nombre de bandes routières et 3 à 2)
 - Création d'une liaison sécurisée depuis/vers Horrues
 - Villages pluricentristes (principalement Chee-ND-Louvignies) : sécurisation des itinéraires cyclopiédestres vers le noyau principal
- Aménagements urbains :
 - Agir sur portions encore non réaménagées du centre-ville (Place du Millénaire, Grand-Place, Rue du Chanoine Scarmure, ...)
 - Rénovation du boulevard (diminution des bandes destinées aux voitures, création/sécurisation des bandes destinées aux usagers faibles)
 - Création d'un itinéraire piéton/cyclable entre le centre semaille et le centre-ville
 - Sécurisation N6 dans sa traversée de Casteau (typologie routière)
 - « fil rouge » du parcours shopping => à travers des aménagement plutôt que des « accessoires » ?
- Conserver accessibilité au parking du delhaize depuis la rue de Mons
- Considérer la rue de la station dans la zone de densification commerciale projetée, dans le but de renforcer le parcours piéton entre le centre Semaille et l'hypercentre (adapter aménagement urbain ? même langage que l'hypercentre (déjà le cas depuis rue martyrs de soltau)

4.2.3 CADRE HUMAIN

- Veiller à la complémentarité/synergie avec les commerces déjà présents mais également avec le projet de centre commercial afin d'éviter toute concurrence ;
- Vérifier que l'offre soit en adéquation avec les besoins rencontrés ;
- Eviter les bâtiments à usage unique (rupture physique, absence d'animation) en les couplant à du logement (selon les besoins rencontrés basés sur la typologie du ménage ...), des événements culturels etc ;
- Proposer des bâtiments multi-fonctionnels (ex : commerce- bibliothèque – cafétéria) permettant d'éviter la rupture en approvisionnement, notamment dans les villages ;
- Harmoniser et étendre les horaires d'ouvertures des établissements commerciaux.

4.2.4 TOURISME ET PATRIMOINE

- Veiller au maintien/à la protection des éléments patrimoniaux et de la législation (zonage archéologique) lors de la mise en œuvre du projet commercial ;
- Veiller à l'implantation du projet commercial de manière à éviter une dénaturation des «éléments classés» ;
- Respect des prescriptions notamment urbanistiques (ex : R.G.B.S.R., R.G.U.) ;
- Veiller au maintien des éléments remarquables (arbres remarquables, associés à d'autres éléments du petit patrimoine, etc.) ;
- Saisir l'opportunité de coupler l'attractivité des circuits touristiques au développement commercial ;
- Mettre en place une signalétique (panneaux informatiques...) afin de mieux découvrir et connaître les éléments patrimoniaux (une charte enseigne pour les commerces et HORECA dans le centre historique apporterait également une plus-value qualitative) ;
- Veiller à la bonne collaboration « commerces/HORECA/patrimoine » (horaires, informations...) ;
- Poursuivre les objectifs du S.C.D.C le respect de la philosophie du S.D.C. ;
- Anticiper l'offre et la demande en termes de capacité d'accueil afin d'accueillir au mieux les visiteurs (hôtels, visites guidées, centre culturel) ;
- Développer davantage les événements organisés par les associations sportives (raison n°1 de la venue à Soignies selon le sondage) et en tirer profit pour le tourisme ;
- Faire plus de promotion pour les événements locaux (festivals « Août en éclat »...) et tirer profit du flux de personnes pour les inviter vers les commerces et HORECA (via une signalétique...) ;
- Profiter de la venue du retail park pour inciter les chalands à rejoindre le centre-ville et ses éléments patrimoniaux mais également les renseigner quant aux diverses attractivités à faire/à voir à Soignies ;
- Profiter des circuits et points d'attrait touristiques existants pour proposer un itinéraire de découverte du centre-ville le plus complet possible et intégrant les rues commerçantes.

4.2.5 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

- Pour les contraintes liées à l'eau (notamment pour les zones soumises à aléas d'inondation et les terrains repris dans des zones de prévention de captages) :
 - respecter les impositions du Code de l'eau ; de la circulaire du 9 janvier 2003 relative à la délivrance de permis dans les zones exposées à des inondations et à la lutte contre l'imperméabilisation (notamment concernant la problématique des remblais) ainsi qu'à tous leurs amendements ;
 - privilégier la mise en place d'un réseau séparatif de collecte des eaux comprenant d'une part les eaux pluviales et de ruissellement et d'autre part les eaux usées ; de dispositifs d'écrêtage des débits des eaux pluviales à l'exutoire ; l'infiltration dans le sol des eaux (cette recommandation dépend du contexte à savoir d'éventuelles pollutions pouvant contaminer les eaux souterraines et de la perméabilité du sol) ;
 - afin d'éviter d'éventuelles pollutions, vérifier l'étanchéité du réseau d'égouttage lors de la réception des travaux ; munir les éventuelles citernes d'hydrocarbures enterrées d'une double enveloppe avec mise en place d'un système de détection de fuites et d'un système anti-débordement lors des remplissages ;
 - pour les zones d'aléas d'inondation, interdire les citernes enfouies dans les zones d'aléa d'inondation faible, moyen et fort ; interdire de placer des citernes à combustibles ;
- Pour les contraintes liées aux sols :
 - respecter les impositions du Décret relatif à la gestion et à l'assainissement des sols du 1^{er} mars 2018 et à tous ses amendements ;
 - prévoir des investigations des sols pour les zones reprises en couleur bleu lavande reprises à la B.D.E.S.

4.3 CONCLUSION DU R.I.E.

Au terme de l'analyse de la situation existante de Soignies, tant à l'échelle de l'entité qu'à celle des agglomérations, et face aux objectifs proposés par le S.C.D.C., le présent rapport a tenté de dégager les incidences du projet sur l'environnement.

Un premier constat a été que les vecteurs environnementaux susceptibles d'être atteints par le projet possédaient un aspect très anthropique : mobilité, cadre urbanistique, patrimoine, ... Ceci étant dû au thème abordé par le S.C.D.C., à savoir le secteur commercial.

Par la suite, il s'est dégagé de ce rapport que le projet de S.C.D.C de Soignies devrait avoir en grande majorité des impacts positifs sur son environnement. Toutefois, le projet de schéma comporte des points moins aboutis, notamment en termes d'aménagements concrets.

Ainsi, à travers un aspect transversal, le R.I.E. a tenté de compléter l'approche commerciale proposée par le schéma par des propositions spécifiques d'aménagements, de stratégie concrète de développement intersectoriel, etc.

La finalité de ce rapport est ainsi d'obtenir un projet plus complet et intégrant un maximum la diversité des problématiques des zones urbanisées.