

Mont-Saint-Guibert

Etude prospective du village de Corbais



Mars 2010

1.	Cadre général de l'étude.....	3
2.	Périmètre d'étude	4
3.	Structure communale de Mont-Saint-Guibert	6
3.1.	Organisation spatiale.....	6
3.2.	Structure et évolution de la population	7
4.	Structure générale de Corbais.....	10
4.1.	Origines.....	10
4.2.	Premiers Développements – la route nationale.....	15
4.3.	Remembrements agricoles et périurbanisation	15
5.	Organisation actuelle.....	18
5.1.	Le réseau de déplacements	18
5.1.1.	Structure et hiérarchie viaire.....	18
5.1.2.	La Nationale 4.....	19
5.1.3.	Le cheminement piéton	23
5.1.4.	Les transports en commun	23
5.2.	Espaces bâtis et non bâtis.....	24
5.2.1.	Tissu bâti	24
5.2.2.	Densité	28
5.3.	Equipements, pôles et commerces	29
5.4.	Situation juridique.....	31
5.4.1.	Plan de secteur.....	31
5.4.2.	Lotissements.....	32
5.5.	Potentiel foncier.....	33
5.6.	Milieu naturel	35
6.	Options alternatives	36
6.1.	Quelle place et quel rôle pour Corbais ?	36
6.1.1.	Corbais, un petit village de la commune de Mont-Saint-Guibert.....	36
6.1.2.	Corbais, un village clé de la commune de Mont-Saint-Guibert.....	36
6.2.	Quel avenir pour le village ?.....	36
6.2.1.	Un village à préserver.....	36
6.2.2.	Un village à étoffer.....	37
6.2.3.	Un centre de village à densifier	37
6.2.4.	Des espaces à aménager et à valoriser	37
6.2.5.	Un cœur de village à renforcer	38
6.3.	Quelle structure viaire pour demain ?.....	38
6.3.1.	Structure viaire pour un « petit village ».....	39
6.3.2.	Structure viaire pour un « village clé ».....	40
7.	Scénarios de développement	43
7.1.	Scénario 1. Corbais, un « petit village » et un hameau près d'une grand'route	43
7.1.1.	Avantages.....	44
7.1.2.	Inconvénients.....	44
7.1.3.	Conclusions	45
7.2.	Scénario 2. Corbais, un petit village qui se développe	46
7.2.1.	Avantages.....	48
7.2.2.	Inconvénients.....	48
7.2.3.	Conclusion.....	48
7.3.	Scénario 3. Corbais, un village clé de la commune.....	49
7.3.1.	Avantages.....	50
7.3.2.	Inconvénients.....	50
7.3.3.	Conclusion.....	50
7.4.	Scénario 4. Corbais, une agglomération avec vitrine sur la N4	51
7.4.1.	Avantages.....	52
7.4.2.	Inconvénients.....	52
7.4.3.	Conclusion.....	52
7.5.	Tableau de synthèse des scénarios.....	53

8.	Principes d'aménagement	54
8.1.	Centralités et espaces publics.....	54
8.1.1.	Centralités.....	54
8.1.2.	Espaces publics.....	56
8.2.	Chemins doux.....	60
8.3.	Les limites villageoise : entre développement et intégration	66
8.4.	Aménagement de la Nationale 4 : entre route régionale et traversée d'agglomération.....	68
8.4.1.	Zone d'ouverture paysagère.....	71
8.4.2.	Traversée d'agglomération	72
8.4.3.	Carrefour de Corbais	73
8.4.4.	Zone commerciale	74
8.4.5.	Mobilier public et dispositifs de publicité.....	75
8.5.	Intégration de la densité	77

1. Cadre général de l'étude

Après avoir réalisé son schéma d'orientation pour l'avenir du centre de Mont-Saint-Guibert, la Commune continue sa démarche prospective du développement de son territoire avec une réflexion particulière par rapport au village de Corbais.

Comme évoqué dans la précédente étude, Corbais, par sa localisation et les infrastructures qui s'y sont implantées, connaît un développement important tant au niveau résidentiel qu'au niveau commercial. Ce constat paradoxal par rapport à la stagnation voire au déclin de la localité de Mont-Saint-Guibert nécessite une double réflexion quant à **la place et au rôle** que Corbais prend au sein de la commune et quant au **développement souhaité** pour ce village.

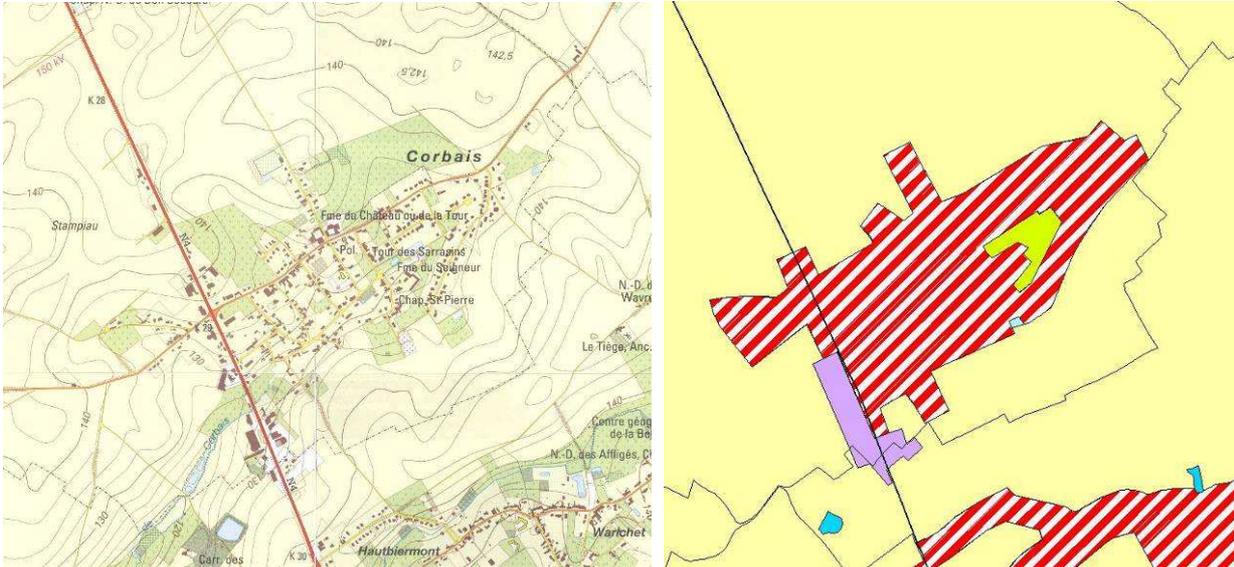
Dans le cas de Corbais, plusieurs éléments peuvent être identifiés comme facteurs de développement mais les deux principaux sont l'**accessibilité** dont jouit le village et le **cadre de vie** agréable et paisible qui le caractérise. Cette accessibilité, matérialisée par la présence de la N4, a également permis un développement commercial attiré par une bonne **visibilité** et une forte captation de marché.

Aujourd'hui ces développements multiples et dissociés posent questions sur la cohérence des aménagements tant au niveau local qu'au niveau du territoire communal dans son ensemble.

L'étude prospective vise donc à répondre à ces questions et à fournir à la Commune un outil pour l'aider à encadrer le développement du village de Corbais et à redonner en particulier à la traversée de la N4 une dynamique et une image spécifique et valorisante, pour ainsi progressivement tisser davantage de cohérence et de complémentarités entre les différentes localités constituant le territoire de Mont-Saint-Guibert.

2. Périmètre d'étude

Si le noyau villageois est relativement aisé à délimiter tant au niveau de sa situation de fait que de droit, le village de Corbais se distingue par 3 entités distinctes.



Le village de Corbais

Village agricole du plateau brabançon, Corbais s'est développé au fur et à mesure de la périurbanisation dans le vallon du Ry de Corbais.

Les abords de la N4

La N4, qui s'est surimposée à la structure villageoise existante, a permis une urbanisation et un développement particulier dont la vocation commerciale a pris au fil du temps une grande importance.

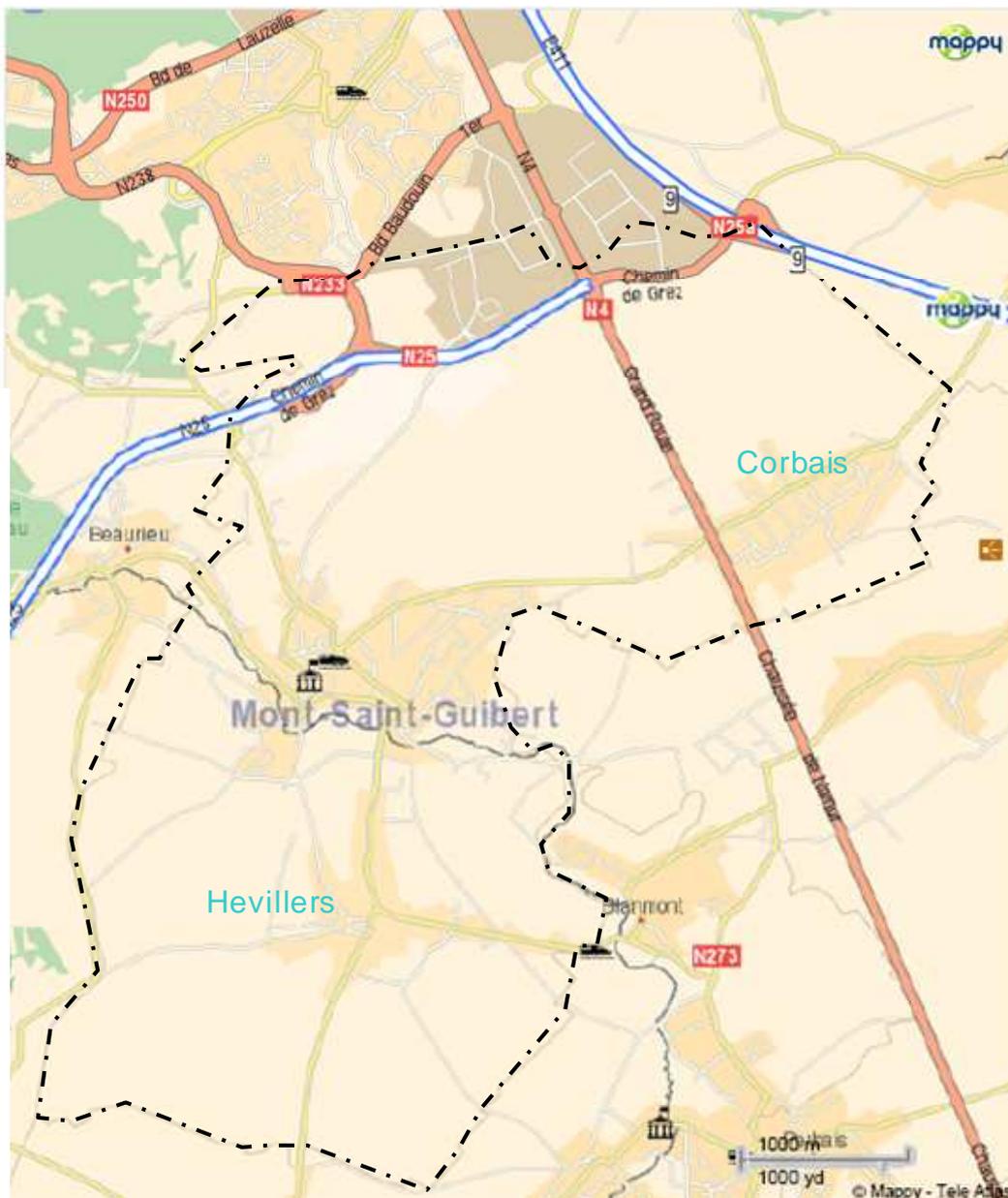
Le hameau de Corbais

Situé à l'ouest de la N4, ce hameau est aujourd'hui coupé du village par cette infrastructure routière et ses aménagements récents. Ce hameau n'a, à ce jour, pas connu de développements importants.

3. Structure communale de Mont-Saint-Guibert

3.1. Organisation spatiale

La commune de Mont-Saint-Guibert se compose de trois localités : le bourg de Mont-Saint-Guibert, le village de Corbais à l'Est de la N4 et le village d'Hévillers au sud de Mont-Saint-Guibert.

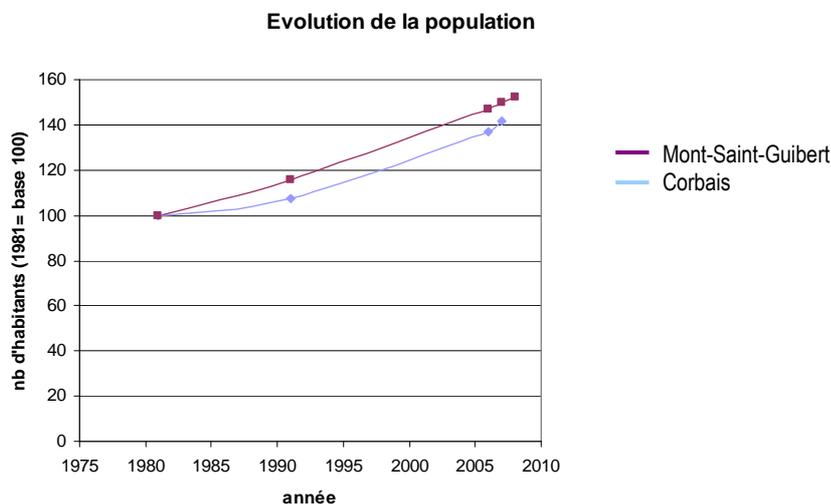


Si les développements passés avec l'essor des manufactures et du chemin-de-fer ont permis une croissance et une centralité forte au niveau du bourg de Mont-Saint-Guibert, les développements récents liés à l'attraction bruxelloise et à la conurbation des campagnes brabançonnaises tendent à modifier l'organisation passée.

Le bourg de Mont-Saint-Guibert garde un niveau d'équipements (écoles, sport, loisirs) et de services (administration, ...) nettement supérieur mais l'activité économique (commerces, ...) tend à se délocaliser du centre vers les axes de communications comme la N4 (Corbais) ou la N25 (Axis Parc).

3.2. Structure et évolution de la population

Depuis 1981, la population de la commune de Mont-Saint-Guibert a augmenté d'environ 50% et celle de Corbais de 40% pour ainsi atteindre respectivement 6535 habitants et 1129 habitants en 2007. On observe que la croissance de la population du village a débuté plus lentement que celle de la commune pour ensuite suivre une pente similaire et finalement augmenter plus fortement.



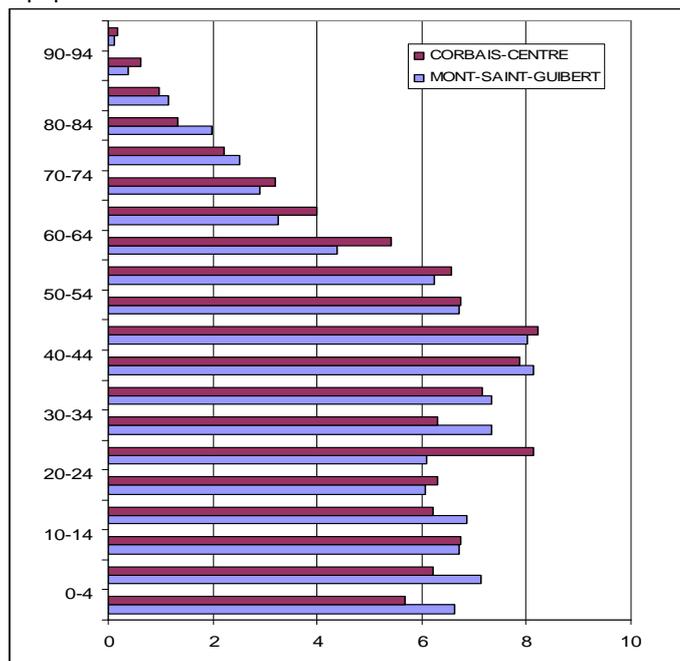
La population de Corbais représente entre 17% et 18% de celle de la commune. Ce rapport reste plus ou moins constant au cours du temps et reflète l'évolution parallèle des années 1991 à 2007.

Année	Nb d'habitants à Corbais	Nb d'habitants à Mont-Saint-Guibert	Rapport
1961	544	3.239	16,79%
1971	559	3.370	16,59%
1981	796	4.358	18,27%
1991	854	5.033	16,97%
2006	1.088	6.400	17,00%
2007	1.129	6.535	17,28%

Il est important de remarquer que le développement de Corbais s'est essentiellement effectué au cours des années '60 et '70, cette affirmation peut être confirmée par les données disponibles au niveau des lotissements (voir ci-après).

La densité de population en 2007 est relativement élevée (1.370 hab/km²) par rapport à celle de la commune (351 hab/km²). Ceci s'explique par le fait que le secteur statistique (correspondant assez bien au village) contient peu de surfaces agricoles et pas de sites industriels comparé à ceux de Mont-Saint-Guibert.

La structure par âge de la population est la suivante :



Avec une moyenne d'âge d'environ 37 ans, le village de Corbais a une population légèrement plus jeune que la moyenne communale (37,5 ans). Cette moyenne n'est pas due à une part plus importante des enfants en bas âges (0-4 et 5-9) où Corbais a un retard par rapport au reste de Mont-Saint-Guibert, mais à une forte présence des jeunes adultes de 25-29 ans (> 8% contre à peine 6% pour la commune). Les classes d'âges entre 55 et 69 ans, classes des personnes s'y étant installées il y a 30 ans, sont nettement plus marquées au niveau de Corbais.

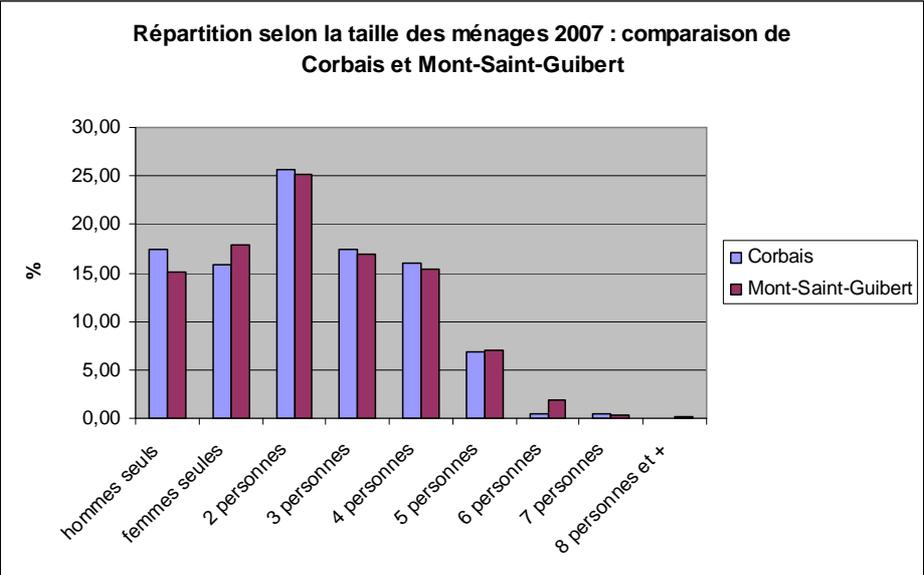
En ce qui concerne la répartition hommes-femmes, la répartition est inversée par rapport aux moyennes rencontrées à des échelles territoriales plus larges avec une population masculine légèrement supérieure (51%) à la population féminine (49%).

La population étrangère est faiblement présente au sein de la commune de Mont-Saint-Guibert (3,5%) comparé à la moyenne de la Belgique (8,8%). Au niveau du village de Corbais, on observe un taux de 3,7% en 2007.

La taille moyenne des ménages à Corbais est plus petite qu'au niveau communal ou provincial. Par ailleurs, la tendance à la diminution de la taille moyenne des ménages s'y confirme vu que celle-ci était 2,51 en 2006.

Année 2007	Taille moyenne des ménages
Corbais	2,41
Mont-Saint-Guibert	2,47
Brabant wallon	2,46
Région wallonne	2,30

On note que les ménages de personne seule sont les plus nombreux (33%), viennent ensuite les ménages de deux personnes (25,6%), ceux de trois personnes (17,5%) et enfin 15% pour les ménages de quatre personnes.



4. Structure générale de Corbais

4.1. Origines

Localisée sur le plateau brabançon, la dépression du Ry de Corbais fut le site d'implantation du petit village de Corbais. A vocation essentiellement agricole, le village s'intégrait au XIIIème siècle dans l'ensemble des postes de défenses du château de Walhain au sud du Duché de Brabant.

Essai de reconstitution
des postes de défense à
la frontière sud du Brabant
au treizième siècle.

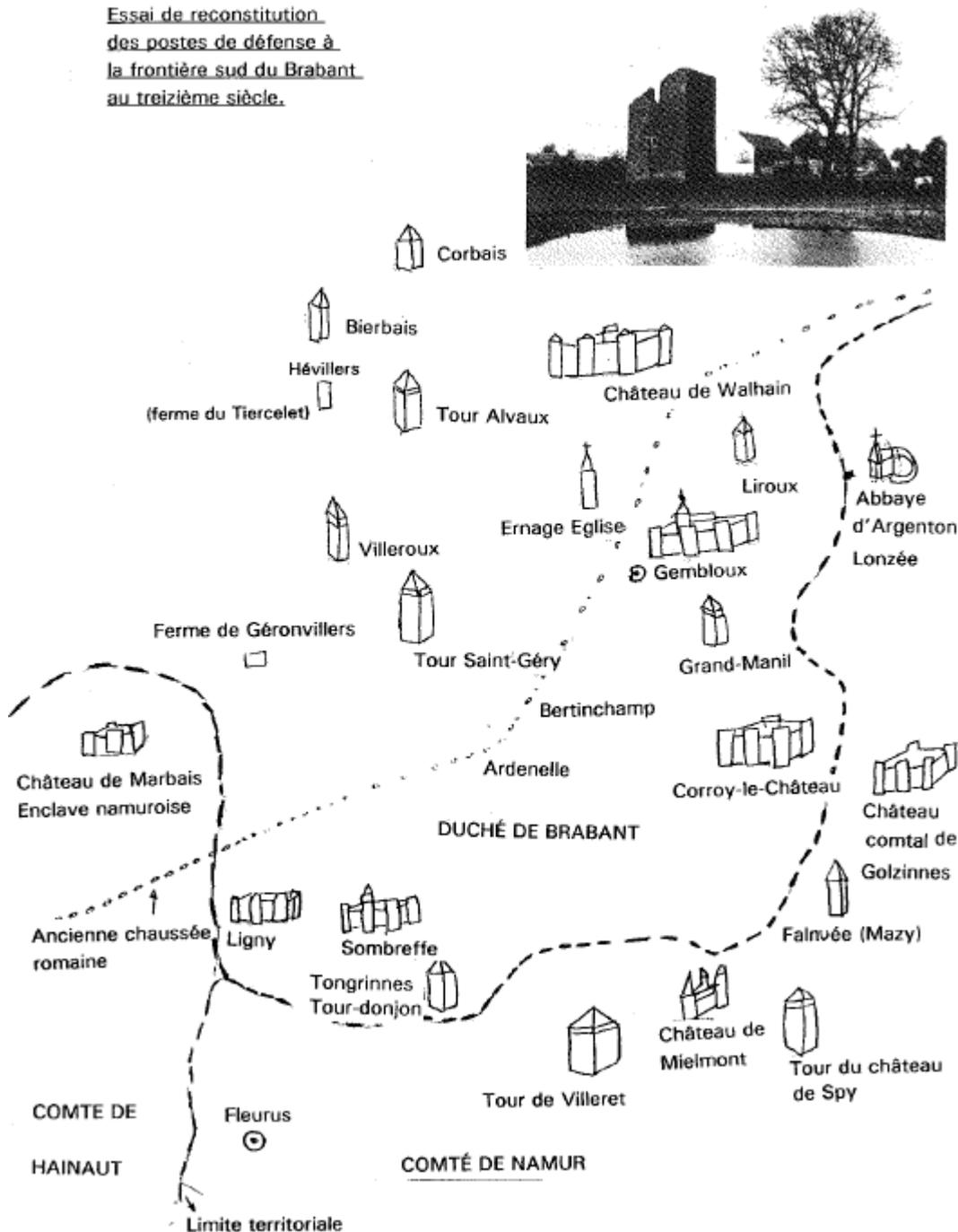
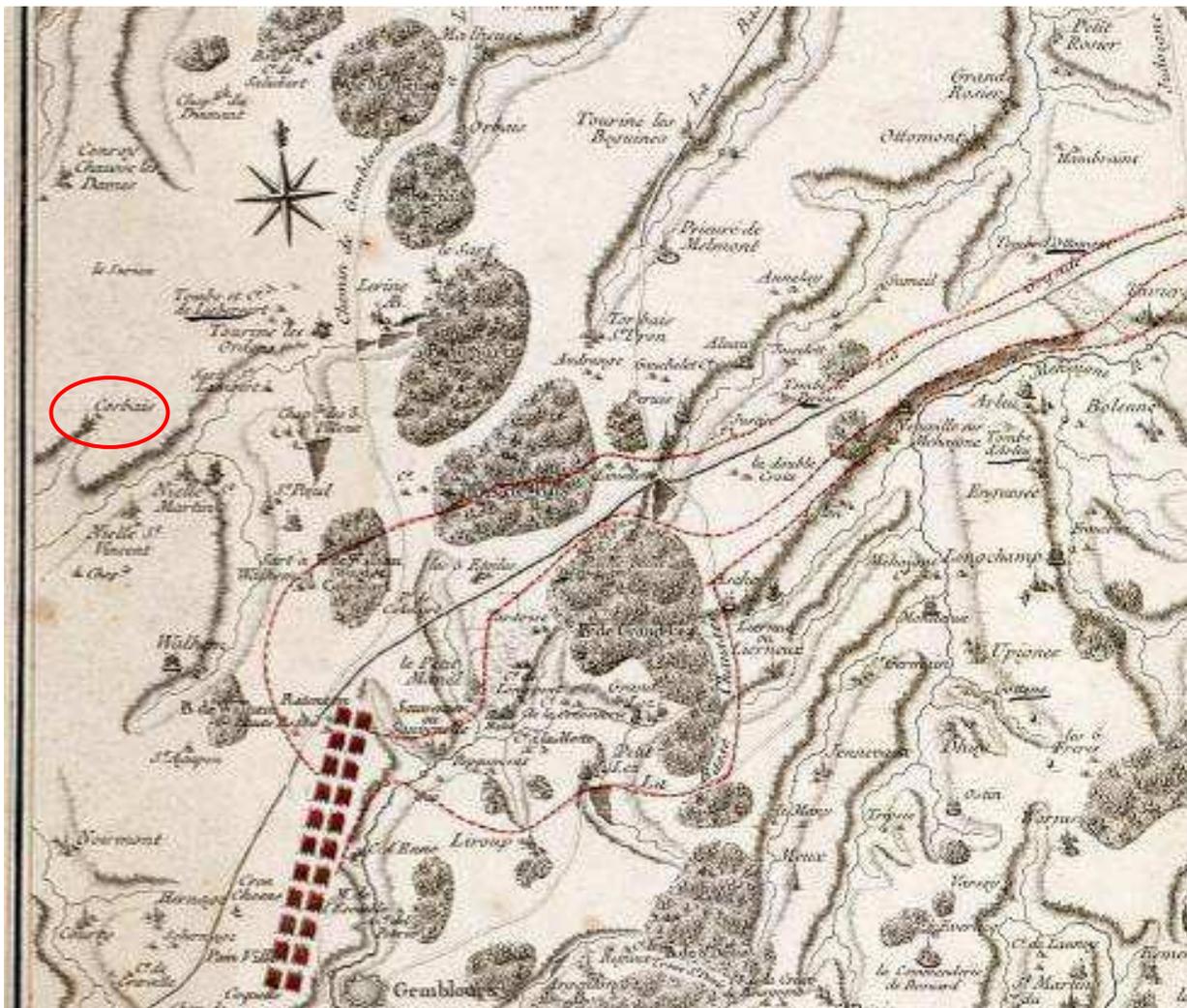


Schéma extrait de « Mont-Saint-Guibert et Court-Saint-Etienne » de R. Delooz, 2003



Extrait de la Carte des Camps de Gemblours et d'Avesnes-sur-Mehaigne (18 et 19 mai 1674) – Recueils de Beaurain
 Source : <http://patrimoine.met.wallonie.be>

La petite dépression a favorisé l'implantation du village de Corbais par les nombreux avantages que présentait le site : présence d'eau (sources et rivière), abris des vents soufflant sur le plateau, ensoleillement du versant nord, proximité des champs.

Au niveau de l'organisation du réseau viare, le village s'est construit le long de deux axes parallèles : l'un dans l'axe de la vallée au niveau du Ry de Corbais (rue Warichet) et l'autre en bordure du plateau sur le versant le mieux exposé (la rue Haute). A ces rues principales se sont greffées des rues secondaires perpendiculaires formant ainsi une structure d'échelle. Les aménagements de ces rues reflètent encore aujourd'hui leur importance d'origine.

Le village de Corbais appartient au plateau agricole hesbino-brabançon. Ce plateau se caractérise par de vastes surfaces calmes et des vallées peu encaissées comportant des cours d'eau marquant faiblement le relief tout en restant différenciable dans l'espace.

A l'image du profil général de l'ensemble paysager, les surfaces planes des plateaux sont occupées par des labours, tandis que les sols humides des creux et vallées et les sols érodés des versants accueillent les herbages et les vergers. Les massifs boisés sont de petites dimensions et presque exclusivement composés de feuillus.



Extrait de la carte de Ferraris 1778

Le hameau de Corbais s'est formé au niveau du croisement entre le chemin du Petit Baty et la rue de Mont-Saint-Guibert.

Visuellement, cela se traduit par des ourlets arborés qui soulignent la ligne d'horizon. Ce qui implique un rapprochement pour distinguer la silhouette du noyau villageois.



Dominé par de grandes surfaces agricoles, le village de Corbais situé au sein de la faible vallée du Ry de Corbais, se caractérise par sa couverture arborée.

Corbais a gardé un grand nombre d'éléments patrimoniaux et architecturaux intéressants :

Le clocher du village appartient à la Chapelle St Pierre. Située rue de l'Eglise, de style classique, elle fut édifée vers 1771-1773.



La Tour de Griffon du Bois

A quelques pas de la Chapelle St Pierre, à l'angle de la rue Warichet et de la rue de la Tour, on trouve la tour de Griffon du bois (ou tour des Sarrasins). Ce donjon, de style roman serait un témoin de l'époque de Goffin du Bois, vassal de la Famille Walhain, dans les années 1403-1404.

Derrière la Chapelle St Pierre et sur la même rue que celle ci, se trouve la Ferme du Seigneur. Un quadrilatère important du XIX^s. qui constituait avec la tour et l'église, l'ancien noyau domanial, d'où son toponyme. Aujourd'hui ce bâtiment à été réhabilité en logements.

Plus au nord, dans la rue Haute, se situe la ferme du Château (ou de la Tour). Cette ferme en carré, typique de la région, est datée de 1618. Elle fut remaniée plusieurs fois, notamment au XVIII^e et XIX^es.



Le clocher à base carré de la Chapelle St Pierre.



Vue sur l'entrée de la Ferme du Seigneur.

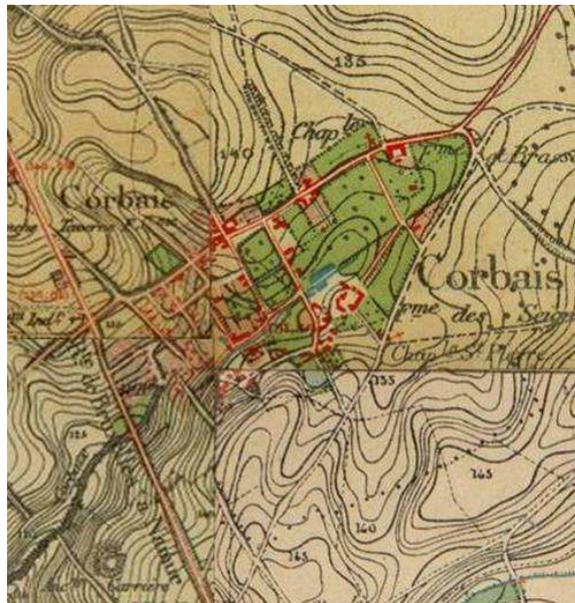
Mais le village de Corbais ne possède pas seulement un patrimoine architectural. Un patrimoine paysager et végétal, relique de l'ancienne organisation villageoise, est visible. On retrouve ainsi des éléments paysagers importants comme le Ry de Corbais (en partie à ciel ouvert), l'étang de Corbais et quelques vergers.



Ry de Corbais



Petit étang et saule têtards, reliquat du passé, encore présent dans le fond de la vallée



Le Ry de Corbais, les vergers et les étangs sont présent sur les cartes IGN de 1874.

La Nationale 4, avec son tracé rectiligne et ses abords plantés d'arbres, fait son apparition vers 1830 en supplantant la structure physique du paysage.

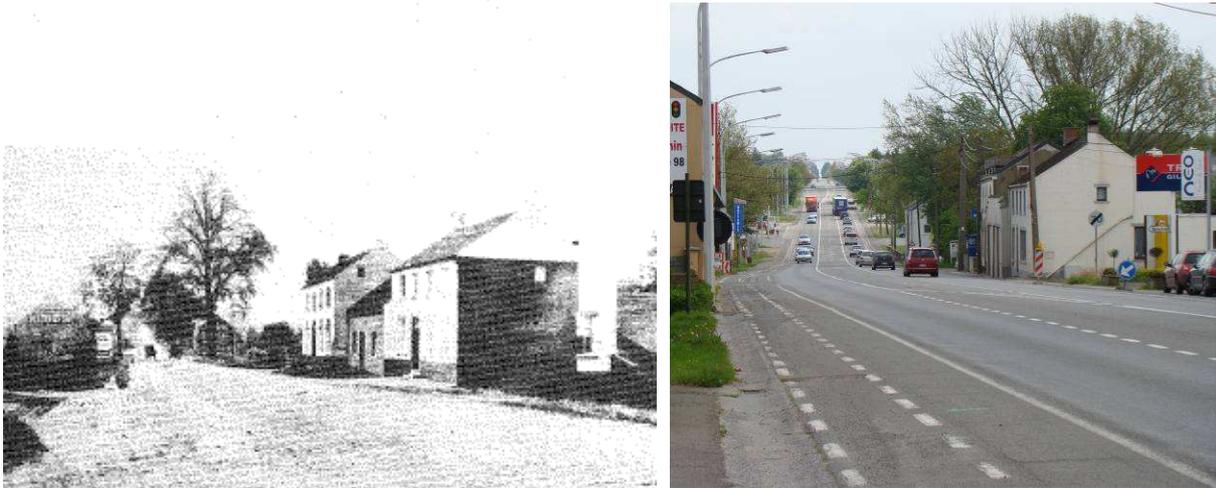


4.2. Premiers Développements – la route nationale

Vers 1830, la création de la route de Wavre à Gembloux, qui deviendra la N4, change l'organisation du territoire de la région et crée un axe de liaison important entre Bruxelles et Namur.

Se surimplantant à l'organisation existante, cet axe de liaison s'accompagne d'une logique d'aménagement qui lui est propre et qui finit par séparer le hameau de Corbais (rue du Petit Baty) du reste du village.

Cet axe sera le théâtre de nouvelles activités économiques telles que commerces, détaillants agricoles et garages. Au fil du temps, ces activités ont évolués de manière importante et anarchique.



Extrait de « Mont-Saint-Guibert et Court-Saint-Etienne » de R. Delooz, 2003 et vue actuelle

4.3. Remembrements agricoles et périurbanisation

Plus récemment, l'évolution des pratiques agricoles et la création de nouvelles infrastructures (autoroute E411) ont modifié le contexte territorial dans lequel s'inscrit le village de Corbais, à la fois au niveau des usages et au niveau de l'accessibilité.

La réduction du nombre de parcelles et l'apparition de grandes exploitations générées par l'opération de remembrement ont réduit la place de l'activité agricole au sein du village.



Terres remembrées tout au tour de Corbais (remembrement de 1977)

A l'inverse, la nouvelle accessibilité offerte par la création de l'autoroute a renforcé l'attrait de Corbais pour le secteur résidentiel.

L'urbanisation s'est étendue dans l'ensemble du vallon et on a vu apparaître un grand nombre de lotissements en périphérie du centre du village. Récemment, on a vu apparaître le long de la N4 une nouvelle forme d'urbanisation avec la création d'immeubles à appartements.



	Nombre de lotissements	Nombres de parcelles
Années '60	4	29
Années '70	17	84
Années '80	6	22
Années '90	10	44
Années 2000	7	15

Cette double modification dans l'usage du sol (remembrement agricole et urbanisation) a réaffirmé l'importance du milieu physique dans l'organisation du territoire. La suppression du morcellement des terres, des haies, des limites entre parcelles ainsi que l'urbanisation et l'imperméabilisation dans le fond de vallon ont eu un impact important sur le cycle de l'eau au sein du village. Inondations et coulées de boues ont demandé des réponses pratiques au sein du village : la canalisation et l'enfouissement d'un tronçon du Ry de Corbais ont été réalisés pour améliorer l'écoulement dans le village et plusieurs bassins d'orages ont été aménagés pour faire face aux crues et pour réguler les flux d'eau ; des digues ont été édifiées afin de canaliser les écoulements d'eau et de boues provenant du plateau. L'ensemble de l'égouttage a été revu et analysé pour pallier aux conflits de flux. Plusieurs travaux sont encore prévus à cet effet.



Bassin d'orages



Fossé de canalisation



Digue de protection contre les écoulements agricoles



Ry de Corbais canalisé au niveau de la rue Warichet

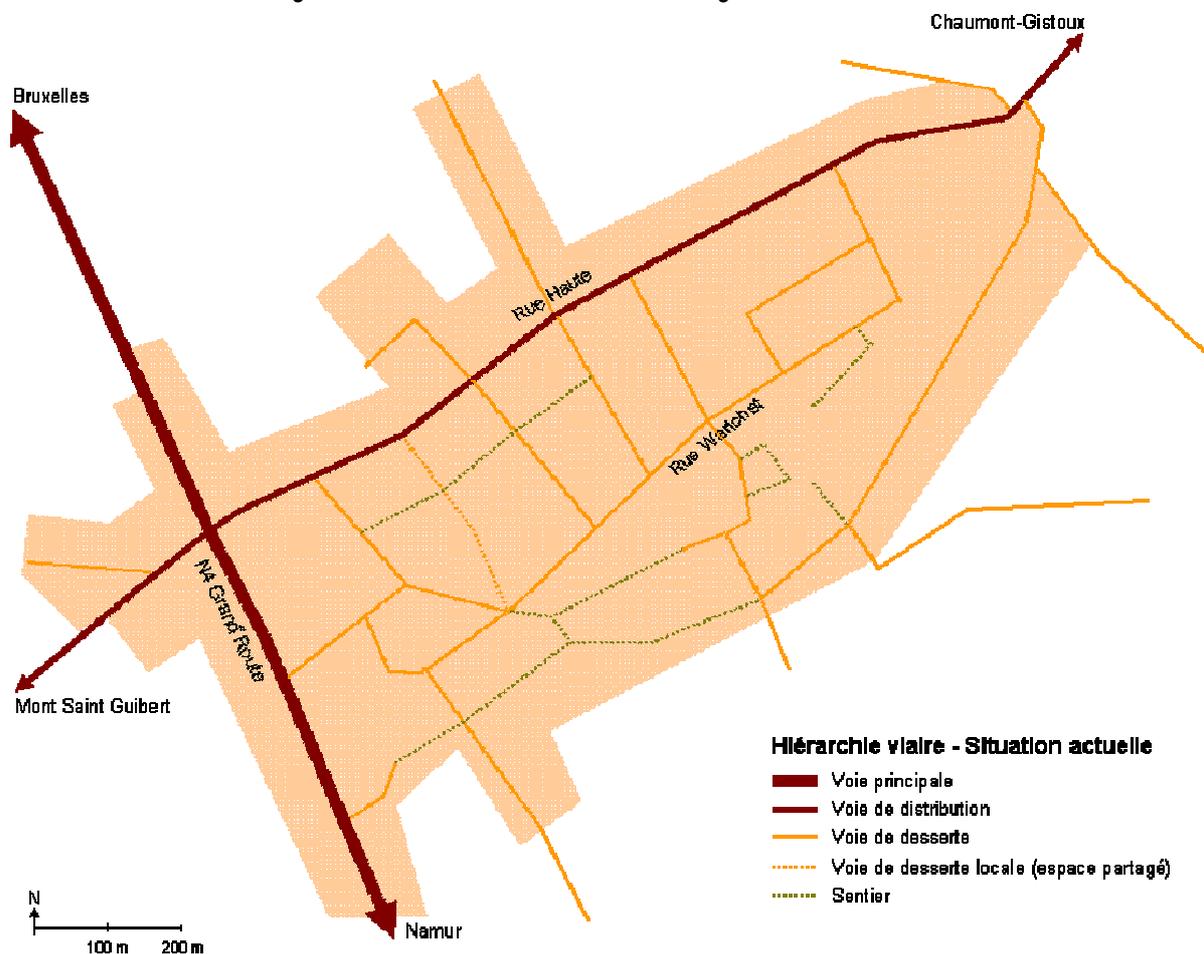
5. Organisation actuelle

5.1. Le réseau de déplacements

5.1.1. Structure et hiérarchie viaire

Historiquement, le village s'est construit le long de deux axes parallèles : le Ry de Corbais (rue Warichet) et la rue Haute. A ces deux rues principales se sont greffées des rues secondaires perpendiculaires formant ainsi une structure d'échelle. Les aménagements de ces rues reflètent encore aujourd'hui leur importance d'origine.

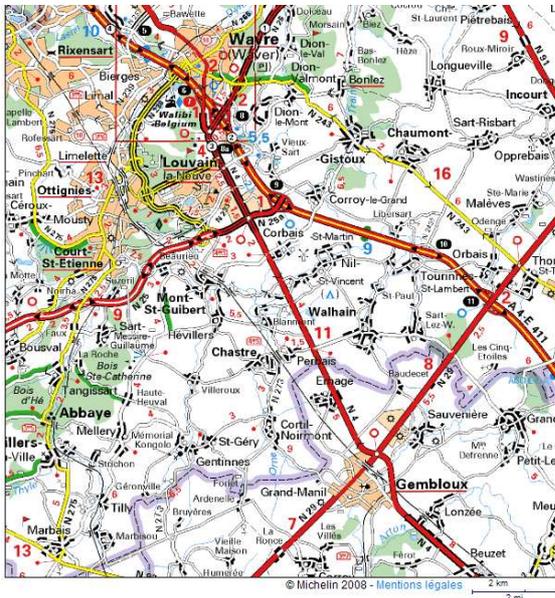
Par la suite, la N4, construite pour relier Namur à Bruxelles, est devenue l'axe principal, supplantant les rues Warichet et Haute. Cette dernière a, à son tour, surclassé la rue Warichet : la rue Haute constituant une voie de distribution à l'échelle de Corbais et de liaison sous régionale vers Chaumont-Gistoux à partir de son croisement avec la N4. La rue Haute est de ce fait devenue l'axe d'entrée dans le village en donnant accès au réseau de rues secondaires, dont la rue Warichet. Par ailleurs, la N4 a drainé un important trafic et l'implantation de nombreux commerces le long de cette traversée occidentale du village.



5.1.2. La Nationale 4

Partie intégrante du réseau viaire de Corbais, la Nationale 4 recèle cependant une particularité et une spécificité qui découlent des différentes fonctions qu'est amené à jouer cet axe régional :

- **Axe de liaison de niveau régional**



La N4 est l'ancien axe de liaison entre Namur et Bruxelles. Supplanté par l'autoroute E411, elle constitue encore l'axe de liaison principale entre Gembloux et Wavre et la voie d'accès à l'E411 vers Bruxelles depuis les localités situées entre Gembloux et Louvain-la-Neuve (Ernage, Walhain, Chastre, Perbais, Blanmont, Héவில், Nil, ...).

En effet, non loin de Corbais, la N4 est directement connectée avec l'autoroute E411 (sorties n°9 de Corroy-le-Grand, n°8a de Louvain la Neuve - centre et n°8 de Wavre sud) et avec la N25 (Nivelles - Leuven) avec laquelle elle a un tronçon commun à hauteur de Louvain la Neuve.

La N4 s'inscrit par ailleurs dans le réseau prioritaire pour les convois exceptionnels.

Vu ses fonctions de liaison, la N4 doit supporter une augmentation de trafic et doit donc garder une capacité importante permettant d'accueillir les flux de différents véhicules motorisés : bus TEC, voitures individuelles, motos, vélomoteurs, poids lourds (y compris les convois exceptionnels), charroi agricole, ...

Cet axe accueille aussi quelques cyclistes quotidiens ou de loisirs ainsi que, très exceptionnellement, des piétons en déplacement longitudinal.

Géré par le Service Public de Wallonie (SPW), cet axe régional dispose de plus d'un plan alignement fixé à 13 mètres de part et d'autres de l'axe de la voirie et d'une zone de recul supplémentaire de 8 mètres.

Au niveau du trafic circulant sur cette voie, le SPW dénombre un trafic de près de 20.000 véhicules par jour sur la N4 dont la répartition journalière est en grande partie orientée par les déplacements pendulaires (vers Bruxelles le matin et vers Namur le soir).

- **Axe de distribution**

Le croisement entre la N4 et les rues Haute et de Corbais constitue l'accès principal au village de Corbais ainsi que l'accès à la localité de Mont-Saint-Guibert.

Si le trafic circulant sur ces deux rues effectue principalement un changement de direction en lien avec la N4, il existe aussi une part d'usagers qui ne fait que traverser la N4. Tant les manœuvres de tourne-à-gauche que celles de traversées sont à assurer et à sécuriser dans le carrefour.



Des comptages effectués au niveau de ce carrefour permettent d'apprécier la répartition des flux et permettent de constater des problématiques de remontées de files aux heures de pointes du matin et du soir.

Matin (Véhicules par heure) comptages effectués le 27/05/2009				
	Vers LLN	Vers Corbais	Vers Mont-St-Guibert	Total
En provenance de Gembloux	1.020	20	60	1.100
	Vers Mont-St-Guibert	Vers LLN	Vers Gembloux	Total
En provenance de Corbais	100	139	37	276
	Vers Gembloux	Vers Corbais	Vers LLN	Total
En provenance de Mont-St-Guibert	-	-	-	217
	Vers Gembloux	Vers Corbais	Vers Mont-St-Guibert	Total
En provenance de LLN	-	-	-	533

Soir (Véhicules par heure) Comptages effectués le 26/05/2009	
	Total
En provenance de Louvain-la-Neuve	1.045
En provenance de Gembloux	833
En provenance de Mont-St-Guibert	317
En provenance de Corbais	228

- **Axe de desserte**

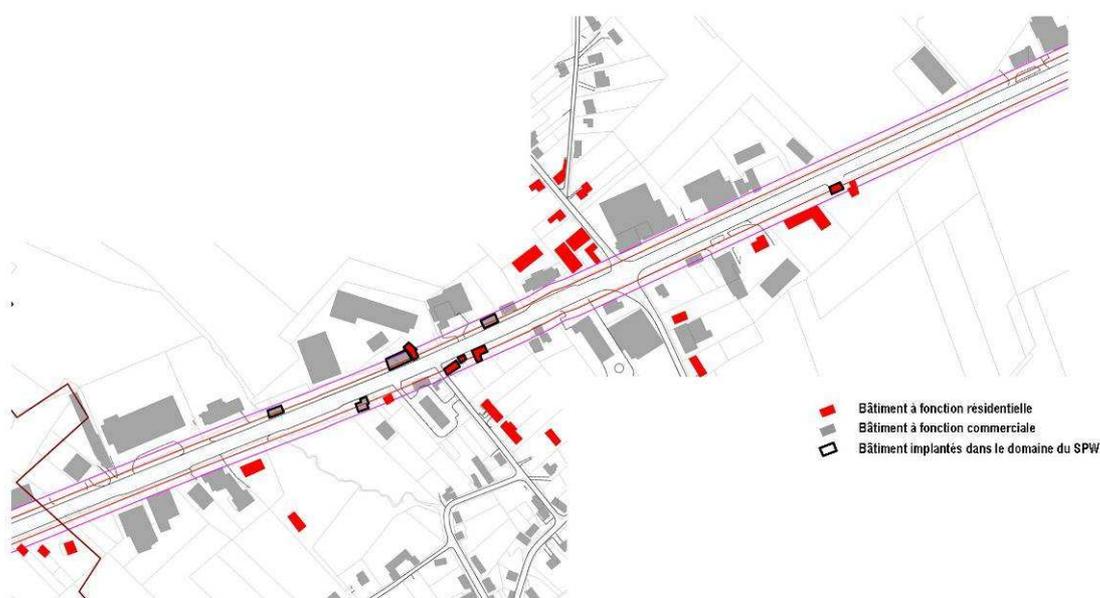
Historiquement, une des premières activités situées le long de la voie est un relais postal. Le bâtiment d'origine est aujourd'hui récemment transformé en immeuble de logements. Un immeuble neuf complète l'offre de logements sur le même terrain.

Au fil du temps, du fait du trafic circulant sur cet axe et de la présence du noyau villageois de Corbais, les activités résidentielles et économiques se sont multipliées en bordure de la N4, avec des implantations, des gabarits, des architectures et des traitements des zones de recul très variables. Le développement de l'urbanisation le long de cet axe plus particulièrement s'est accéléré depuis la création de Louvain-la-Neuve, sans qu'une logique fonctionnelle ou urbanistique émerge. Ce développement d'urbanisation le long de la N4 se prolonge au sud de Corbais, sur le territoire de la commune de Walhain.

Les activités résidentielles, agricoles, artisanales, commerciales, d'horeca, d'équipements, de services, ... génèrent de nombreuses manœuvres d'accès motorisés – entrées et sorties – entre ces activités et la N4. Quelques cyclistes font de même... Des piétons apparaissent aussi sur la voie, en déplacement transversal, quand la voie est bordée d'activités attractives de public sur ses deux rives, en face ou à faible distance les unes des autres.



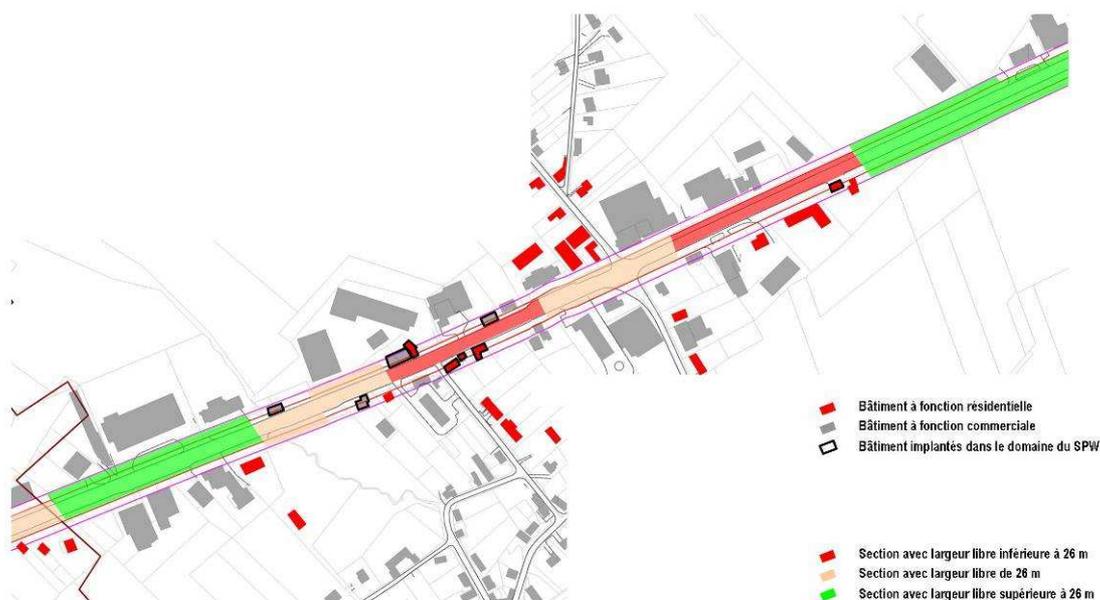
Un repérage des activités le long de la traversée de Corbais permet d'apprécier l'importance de la fonction commerciale aux abords de la nationale (bâtiments en gris) ainsi que les nouveaux développements résidentiels (en rouge) notamment au niveau du carrefour de Corbais.



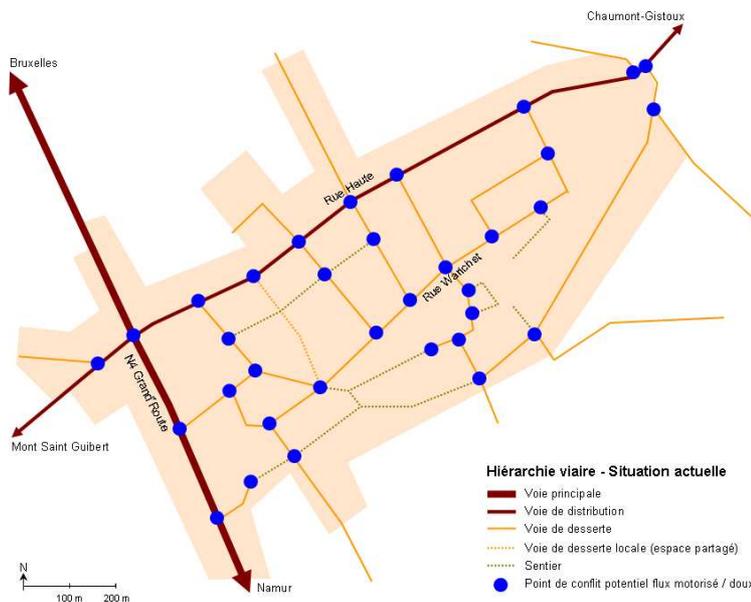
- **Un axe d'urbanisations différenciées**

Dans la traversée de Corbais, différentes sections peuvent être déterminées par rapport aux espaces disponibles au niveau de l'espace public en fonction des zones de recul et des bâtiments implantés.

- Du fait de l'existence de bâtiments érigés à des époques différentes, avant et après la création de la N4 notamment, le plan d'alignement défini par le SPW n'est pas strictement respecté et des sections de largeur inférieure à 26m d'une part et de largeur égale à 26m d'autre part alternent dans la traversée de Corbais.
- En entrée et sortie de la localité de Corbais, les implantations des bâtiments respectent la zone de recul définie par le SPW. La largeur libre de toute construction y est donc supérieure à 26m.



5.1.3. Le cheminement piéton



Une autre caractéristique de la structure viaire de Corbais est la présence de nombreux sentiers encourageant la mobilité douce. Ceux-ci permettent aux villageois de se déplacer jusqu'aux commerces autrement qu'en utilisant la voiture. Toutefois, les points de rencontres entre ces sentiers et les rues peuvent engendrer des risques de conflits entre les flux doux et les flux motorisés. Des risques de conflits entre usagers motorisés et/ou entre usagers motorisés et non motorisés existent également aux points de croisement des rues. Un total de 34 points de conflit potentiel est comptabilisé dans la situation actuelle.

Remarquons que le risque et la dangerosité du conflit potentiel sont d'autant plus importants que les différentiels de flux de déplacements, d'une part, et de vitesses pratiquées par les usagers, d'autre part, sont grands et que les usagers sont « protégés » ou non.

5.1.4. Les transports en commun

Le village de Corbais est desservi par 3 lignes de bus des TEC Brabant-wallon.

- La ligne 24, Wavre – Chastre : passant par Corroy-le-Grand, Corbais et Nil (6 à 8 bus par jour et 5 arrêts sur Corbais).
- La ligne 30, Ottignies – Corbais : passant par Chastre et Court-Saint-Etienne (1 à 2 bus par jour et 2 arrêts sur Corbais, uniquement vers Corbais).
- La ligne 34, Chastre – Louvain-la-Neuve : passant par Walhain, Nil, Corbais et Mont-Saint-Guibert (12 bus par jour, circule le samedi et 5 arrêts sur Corbais).

Depuis février 2010, la commune de Mont-Saint-Guibert s'est dotée d'un Proxibus effectuant 3 circuits au départ de Mont-Saint-Guibert : un vers Corbais, un vers Hevillers et un vers le quartier des Bruyères.

5.2. Espaces bâtis et non bâtis

5.2.1. Tissu bâti

Différentes morphologies de l'habitat issues du développement progressif du village amènent des ambiances différentes et contrastées.

- **La zone villageoise**

La zone villageoise qui correspond au centre historique du village est un ensemble assez hétérogène de par son évolution au fil du temps.

L'habitat rural ancien présente un gabarit de type « rez + toiture » (R+T) à « rez + 1 étage + toiture » (R+1+T) ; les constructions sont bien souvent mitoyennes. Les façades sont habituellement peintes ou enduites de crépis de couleur blanche. Ce bâti traditionnel limite relativement bien l'espace public par un front bâti sans recul ou avec un faible recul sous forme de cour ouverte.

On y recense également plusieurs fermes « en carré » typiques du Brabant wallon.

Des villas plus récentes, principalement réalisées en briques apparentes, se sont implantées le plus généralement au centre des parcelles et en retrait par rapport à la voirie.



- **Les quartiers résidentiels**

Les quartiers résidentiels issus de l'urbanisation plus récente (des années 1970 à nos jours) sont par contre relativement homogènes avec des maisons unifamiliales à 4 façades implantées en retrait de l'espace public et au centre de larges parcelles (>10 ares).

L'architecture témoigne cependant de modes successives et présente des volumes, matériaux, percements, toitures, ... diversifiés.



- **Le hameau de Corbais**

Le hameau de Corbais est un quartier mixte qui ne s'est que très peu développé. A l'origine centré sur le croisement entre la rue du Petit Baty et la route de Mont-Saint-Guibert, l'urbanisation récente s'est étendue linéairement le long de la route principale.

- **Les abords de la Nationale 4**

Les abords de la N4 composent une entité spécifique par l'activité qui s'y déroule et l'hétérogénéité des immeubles que l'on y rencontre. Les surfaces commerciales côtoient d'anciennes habitations souvent reconverties à usage commercial elles aussi ainsi que des nouveaux immeubles à appartements. L'ensemble est totalement déstructuré : aucun alignement n'est observé, aucun critère d'homogénéité (gabarit, matériaux, ...) n'est défini.



L'intégration de ces morphologies au sein du village de Corbais est différente selon les cas.

- La rupture est totale entre les abords de la N4 et l'entité villageoise, tant au niveau des gabarits qu'au niveau des activités. Cette limite joue un rôle important dans le caractère paisible que recèle le village.



- L'intégration est plus ou moins établie entre les lotissements périphériques et le centre du village par le caractère aéré qui est présent dans ces deux entités morphologiques et par les connections qui y sont établies.



L'ensemble de ces types morphologiques peut se spatialiser comme suit :



5.2.2. Densité

Au même titre que la morphologie du bâti, la densité de logements observée par îlots traduit également les différentes morphologies qui composent le village de Corbais.



Le centre, avec une densité de 7 à 10 logements par hectare, est légèrement plus dense que les quartiers résidentiels qui comptent entre 5 et 6 logements par hectare.

Hormis cette différence de densité, cette analyse par îlot permet également de mettre le doigt sur les différences entre les deux entités morphologiques au niveau de leur structuration et leur organisation.

- Si le centre est établi sous forme d'îlots urbanisés sur leur pourtour, les lotissements sont largement établis de façon linéaire et structurés par l'axe de la voirie.
- Avec un bâti plus petit et plus dense, le centre du village a gardé un caractère vert et aéré par les intérieurs d'îlot. Les quartiers résidentiels ont apporté ce cadre de vie agréable par les larges parcelles et les vues sur les jardins entourant les habitations.

5.3. Equipements, pôles et commerces

Comme l'analyse de la structure morphologique de Corbais l'indique, il faut bien faire la distinction entre les abords de la N4, le village à proprement parler et le hameau. Si l'activité économique est importante et variée au niveau de l'axe routier, l'activité est limitée au sein du village avec seulement quelques commerces indépendants et un café situé à front de la rue Haute. Le hameau ne compte pas de commerces.

Si les trois structures sont bien distinctes, la limite entre celles-ci est plus ou moins floue au début de la rue Haute. Un concessionnaire automobile et surtout une moyenne surface se sont implantés en retrait de la N4. Par cette position « tournée vers le village », le supermarché dispose d'une accessibilité importante tant pour la clientèle de passage que pour les habitants du village et participe donc de manière plus importante au dynamisme de la vie locale que ceux localisés sur la N4.



Au niveau de la vie sociale, plusieurs éléments et infrastructures présents au sein du village sont polarisateurs, notons par exemple l'église, la plaine de jeux ou la Tour des Griffons au centre du village, la crèche « Les hirondelles » et les terrains de sports au niveau de l'ancienne école primaire mais également le terrain de football à la limite sud de Corbais et le commissariat de Police sur la rue Haute.



Eglise (rue de l'Eglise)



Tour des Griffons (rue de la Tour)



Commerce au cœur du village (rue Warichet)



Plaine de jeux (rue Warichet)



Crèche « Les hirondelles » (rue des Hirondelles)



Terrains de sports (rue des Hirondelles)



Terrain de football (rue Gallée)

Notons que la N4 est bordée de commerces fréquentés tant par les habitants de Corbais que par des personnes extérieures au village. On y trouve des supermarchés, pompes à essence, garages, magasins d'alimentation, pharmacie, magasins de décoration, etc.

Au niveau supra-local et supra-communal, le commissariat central de la zone de Police Orne-Thyle est implanté à Corbais le long de la rue Haute. Cette zone couvre les communes de Chastre, Court-Saint-Etienne, Mont-Saint-Guibert, Villers-la-Ville et Walhain. Le choix de Corbais s'est sans doute opéré par la localisation centrale de la commune de Mont-Saint-Guibert et par l'accessibilité aisée de Corbais via la N4.

Cet équipement engendre un important trafic dans la rue Haute et un problème de stationnement à ses abords.



Commissariat de Police (rue Haute)

En dehors de ces équipements et services à destination de la population, il est important de noter la présence dans la partie Est du village d'un feeder (conduite de gaz haute pression) de la société Solvic & Cie. Celui-ci, reliant Jemeppe-sur-Sambre à Anvers, traverse le territoire du Sud au Nord en traversant la rue Haute à l'extrémité Est du village, rejoint la rue du Linchet et emprunte la rue de l'Arbre du Tiège, longe la partie sud du village parallèlement à la rue du Linchet en zone agricole pour filer vers Nil-Saint-Vincent (tracé voir-ci-dessous).



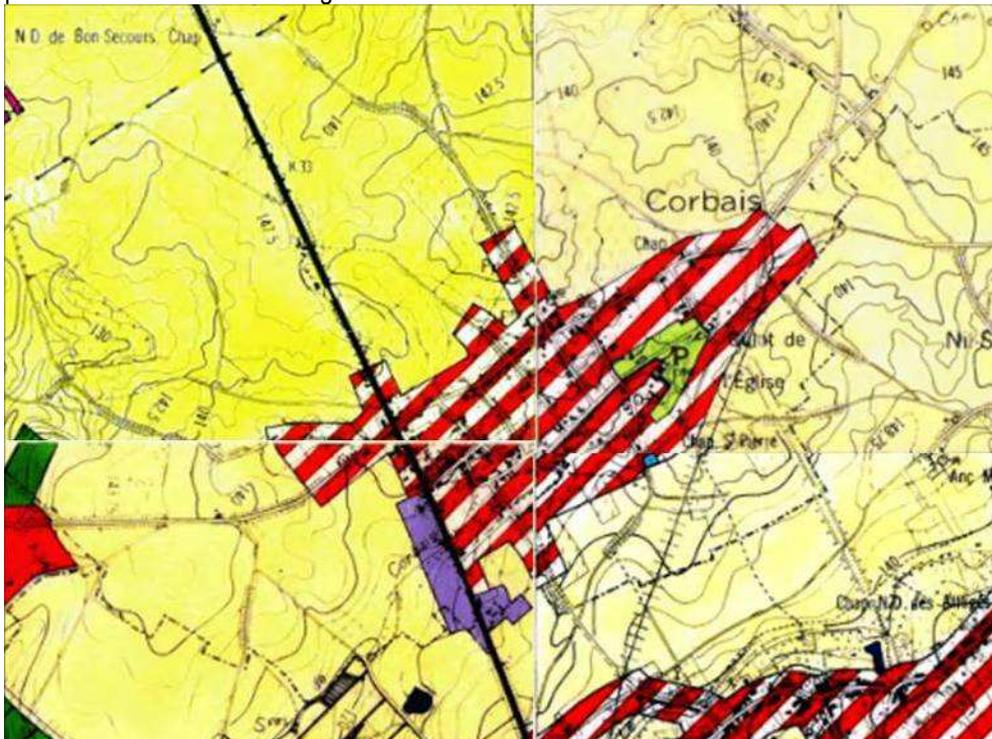
Balisage de la conduite de gaz haute pression sur les rues du Linchet et de l'Arbre.

5.4. Situation juridique

5.4.1. Plan de secteur

Inscrit au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, arrêté par l'arrêté royal du 28 mars 1979, le village de Corbais est affecté majoritairement à l'habitat à caractère rural (77ha). On y retrouve également une zone de parc (3,6ha) en forme de fer à cheval autour de la Ferme du Seigneur, une zone de service public et d'équipements communautaires (0,15ha) au niveau du cimetière et une zone d'activité économique mixte (4,9ha) aux abords de la N4, principalement du côté ouest de celle-ci. Tous les alentours des zones urbanisables sont repris en zone agricole.

Le plan de secteur reprend la N4 comme axe de liaison et renseigne la conduite souterraine de gaz haute pression située à l'est du village.



Extrait des planches 40/1, 2, 5 et 6 du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez

5.4.2. Lotissements

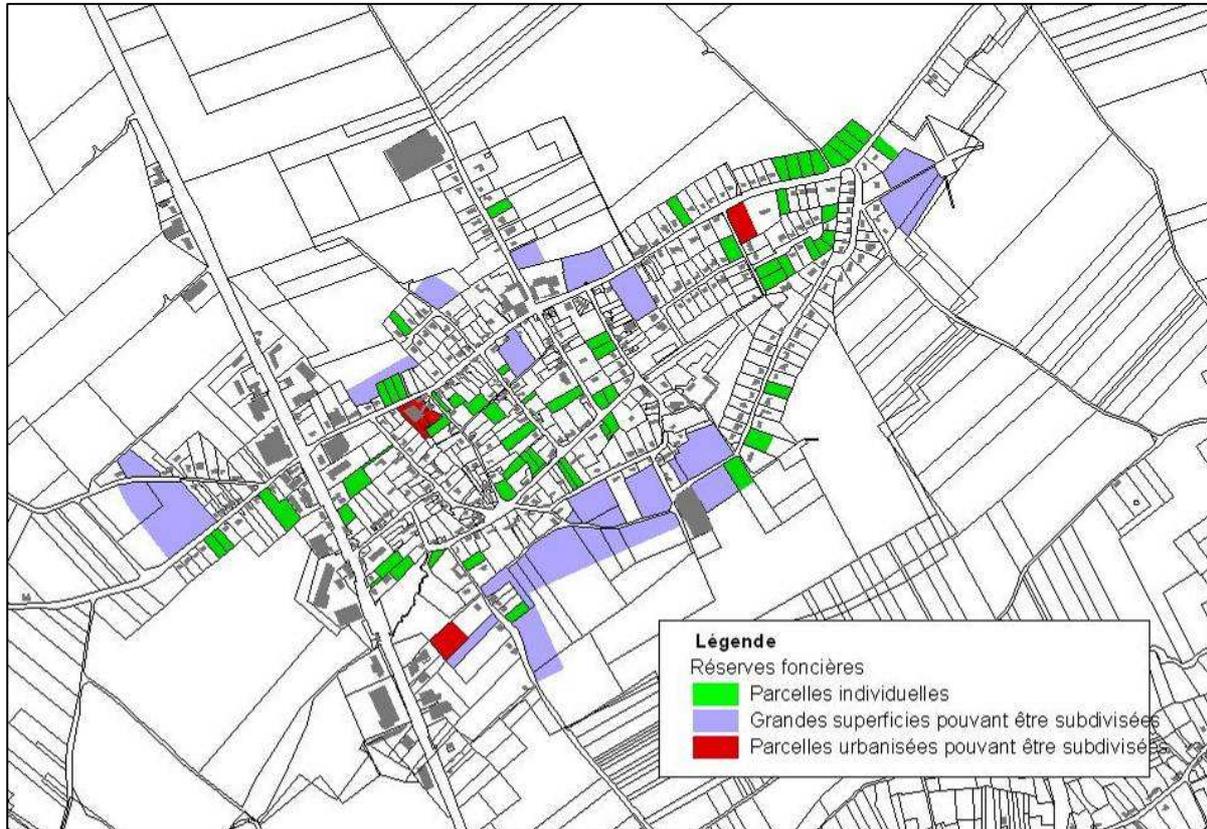
Comme montré dans l'évolution récente du village, Corbais est couvert par de nombreux lotissements plus ou moins étendus. Ceux-ci ont généré des urbanisations particulières (structures linéaires ou en clos) et règlementent encore aujourd'hui les tailles de parcelles, les morphologies du bâti, les matériaux et les ouvertures.



5.5. Potentiel foncier

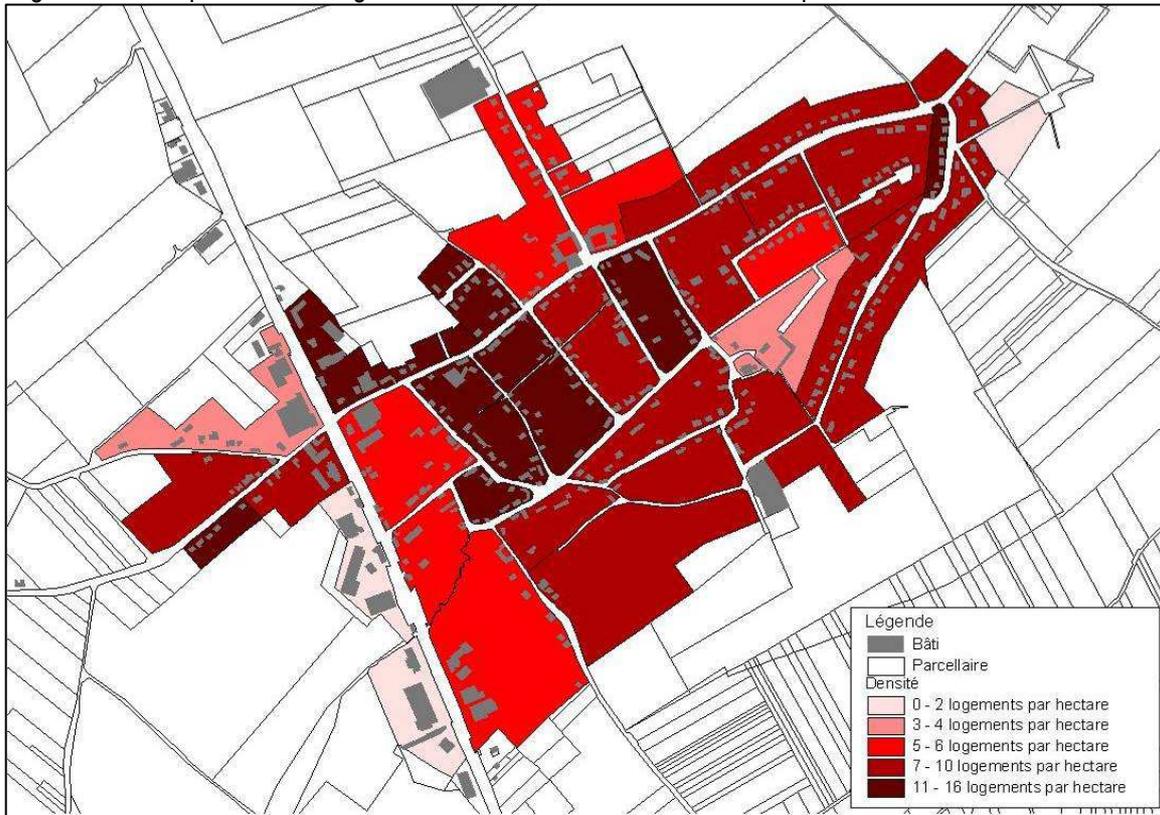
Par comparaison de la situation juridique et de la situation existante au niveau de l'urbanisation des terrains, on peut effectuer une estimation des réserves foncières.

Celle-ci renseigne une disponibilité de près de 19 hectares sur les 77 que compte le village en zone d'habitat à caractère rural, dont les 2/3 (12ha) sont constitués de grandes parcelles (en bleu sur le schéma suivant).



En gardant une densité identique à celle enregistrée actuellement (7,6 bâtiments/ha et superficie moyenne des parcelles de 15 ares), cette offre permettrait l'accroissement du parc de logements de quelques 200 unités.

En évaluant les réserves foncières pouvant être valorisées au niveau de la localité de Corbais, cette analyse des densités peut également attirer l'attention sur l'augmentation de densité qu'une urbanisation complète du village pourrait entraîner. En se limitant au remplissage des terrains encore disponibles actuellement, sans subdivision de logements ou implantation de logements collectifs, une densité maximale peut être estimée comme suit :



Il est intéressant de noter que le centre bien que déjà dense recèle encore des réserves foncières importantes. A contrario les quartiers résidentiels n'offre pas une perspective de développement aussi grande pour le futur. Seules les grandes étendues au sud et à l'ouest permettent de grandes modifications.

5.6. Milieu naturel

Si les alentours de Corbais, composés de grandes étendues agricoles, ne sont pas favorables au développement de la biodiversité, le village offre quant à lui une multitude d'éléments naturels et semi-naturels permettant le développement d'un réseau écologique et le maintien d'une certaine biodiversité.

Les zones en friches autour des bassins d'orages situés à la périphérie du village, les vergers, les pâtures, les grands jardins ou encore les haies permettent le maintien d'une certaine faune et flore dans le vallon du Ry de Corbais.



Champs au bout de la rue du Pavillon



Bassin d'orage rue du Linchet



Verger-pâture rue Haute



Sentier joignant la rue Godeau à la rue de la Forge

Au-delà de l'aspect écologique, le milieu naturel au sein du village apporte une dimension particulière au cadre de vie. Ces espaces verts et aérés donnent un caractère calme et paisible au village.

6. Options alternatives

Avant de proposer des scénarios pour l'avenir du village, il est important de se poser certaines questions sur l'avenir de Corbais. Ces possibles choix influenceront fortement les scénarios à retenir.

6.1. Quelle place et quel rôle pour Corbais ?

Les caractéristiques actuelles de Corbais situent son développement à un moment charnière. Une première interrogation sur laquelle la Commune doit se pencher est la place et le rôle qu'elle veut donner à Corbais dans son territoire. Quelle logique d'évolution veut-elle pour la localité avec quelles conséquences sur l'ensemble de la commune. Deux scénarios principaux sont à envisager pour le futur du village : soit Corbais garde son échelle villageoise et son développement est à circonscrire, soit Corbais se développe et prend une importance plus grande dans la structure communale. Ces deux scénarios sont à envisager avec le maintien des caractéristiques villageoises qui fondent l'identité de Corbais.

6.1.1. Corbais, un petit village de la commune de Mont-Saint-Guibert

Par les origines de son développement, par le caractère villageois très marqué de son urbanisation et de son environnement et par le peu de services de proximité qui y sont offerts, le village de Corbais pourrait voir son essor limité.

Dans cette optique, la traversée de la N4 conserverait une visibilité et une attractivité sur le trafic de transit tout en répondant aux besoins locaux des habitants de Corbais et/ou des autres localités de Mont-Saint-Guibert. Le développement de cette traversée d'agglomération doit essentiellement être envisagé séparément de Corbais et en coordination avec les développements des villages et bourgs communaux et périphériques.

6.1.2. Corbais, un village clé de la commune de Mont-Saint-Guibert

Par l'attractivité que lui confèrent la N4 et son développement potentiel, le village de Corbais pourrait également répondre à une augmentation de population désireuse de bénéficier d'un cadre de vie agréable et d'une accessibilité routière importante.

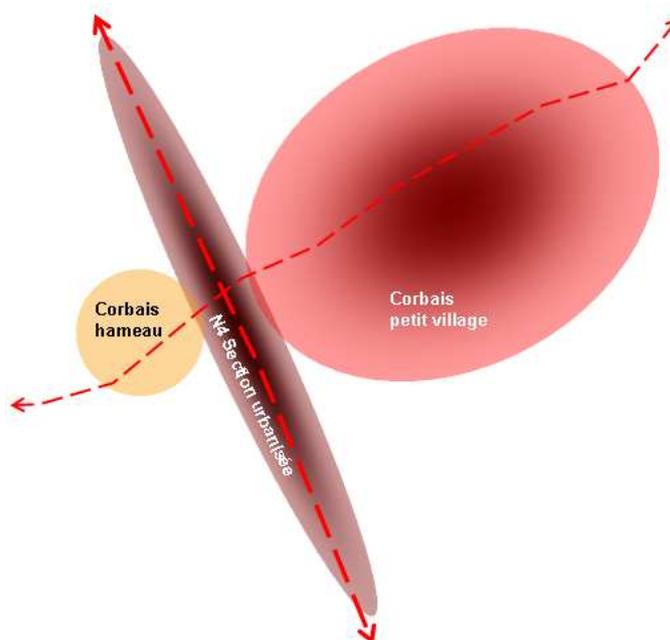
6.2. Quel avenir pour le village ?

Les développements passés et récents doivent-ils continuer ? Quel type de village veut-on pour demain ? Plusieurs alternatives sont envisageables de manière antagonistes ou de manières complémentaires.

6.2.1. Un village à préserver

Le caractère villageois et le cadre de vie résultant qui sont à la base du développement de Corbais risquent de se perdre si l'urbanisation continue à s'étendre sans vision stratégique d'ensemble pour la localité. Les lotissements et, plus récemment, les grands immeubles à appartements déforcent cette identité qu'il s'agit de retrouver, de respecter et de renforcer. Cette préservation du caractère villageois n'implique pas l'arrêt du développement de Corbais mais demande une réflexion sur le mode de développement à promouvoir.

Notons que cette option peut par exemple induire une dissociation de l'agglomération de Corbais en un noyau villageois et un hameau, séparés par la N4 tout en étant articulés autour du carrefour des N4 et rues Haute et de Corbais.

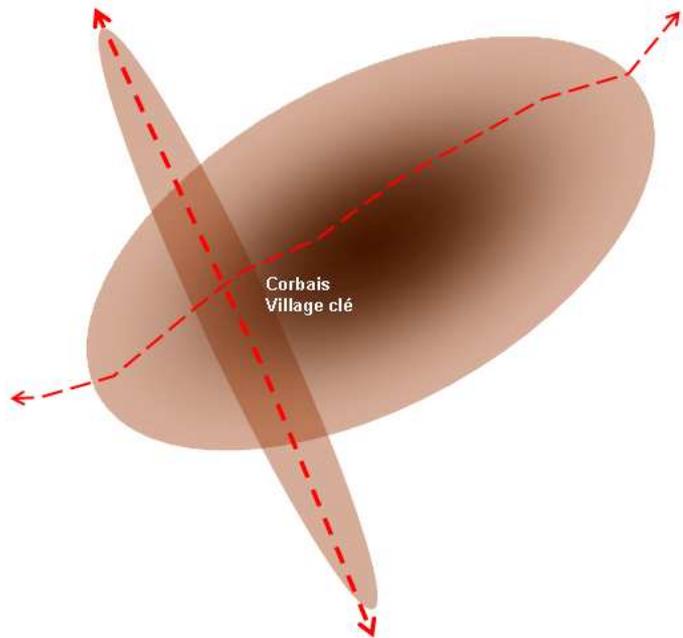


6.2.2. Un village à étoffer

A l'échelle de la commune, le développement potentiel du village de Corbais doit être réfléchi au regard de ceux des villages de Mont-Saint-Guibert et Héவில்ers en établissant une hiérarchie claire entre les trois localités : maintien de la primauté de Mont-Saint-Guibert et le développement privilégié de Corbais par rapport à Héவில்ers. A l'échelle de Corbais, cela peut encore se traduire par un développement différencié de l'urbanisation de l'agglomération à l'est et à l'ouest de la N4.

De façon générale, l'état des lieux au niveau des réserves foncières montre que des superficies relativement grandes restent urbanisables au sud du village.

De cette question découle une importante interrogation sur le comment envisager ce développement. **Deux alternatives sont envisageables, soit une densification du cœur du village soit une extension et une valorisation des espaces disponibles en périphérie** de celui-ci.



6.2.3. Un centre de village à densifier

Comme nous l'avons montré dans l'analyse de la densité, le centre de Corbais contient encore de nombreuses réserves foncières qui pourraient être valorisées. Ce constat mis en relation avec la logique d'un arrêt de la dispersion de l'habitat, d'un renforcement des centres et d'une densification de ceux-ci montrent le potentiel que recèle le centre de Corbais.

A côté de cela, l'évolution de la population, des ménages, des aspirations de ceux-ci et les tendances socio-économiques tendent à faire évoluer les choix immobiliers vers l'acquisition de terrains et de logements de plus petites tailles, mieux localisés et moins énergivores. Ici encore, le centre de Corbais pourrait répondre de façon plus intéressante à toutes ces attentes, même si l'accessibilité routière constitue une faiblesse au regard des consommations globales d'énergies.

Si le terme « densification » s'apparente vite aux yeux des gens comme une atteinte au cadre de vie, il est intéressant de montrer que cette densification peut se concevoir de plusieurs manières, qu'elle peut se réaliser sans altération du cadre de vie et qu'elle est **plus naturellement réalisable dans le centre du village** que dans les lotissements périphériques.

6.2.4. Des espaces à aménager et à valoriser

A côté de ce développement du centre, Corbais dispose également de plusieurs grands espaces destinés à l'urbanisation qui pourraient faire l'objet d'un aménagement.

En majeure partie situés en périphérie du village, se pose la question de la nécessité, l'opportunité et l'adéquation de la valorisation de ces terrains par rapport aux différents constats, souhaits et projets fait au niveau du village de Corbais dans son ensemble. Dans un second temps, si les besoins ou les pressions s'intensifient, quelles sont les solutions et orientations à donner à ces espaces pour une bonne intégration à la fois dans le village, dans le milieu rural et dans le réseau de déplacements.

6.2.5. Un cœur de village à renforcer

Que l'option prise pour Corbais porte sur la préservation de son échelle villageoise ou sur un développement choisi, la localité future doit comporter un cœur de village significatif, porteur d'un sentiment d'appartenance des habitants à leur village. Corbais compte d'ores et déjà des éléments paysagers, patrimoniaux et de vie collective à valoriser, dont plusieurs sont concentrés entre la Tour des Griffons et le cimetière. Il ne s'agit pas de concurrencer le caractère commercial de la N4 ni de concurrencer l'importance de Mont Saint Guibert, mais de soutenir et d'aménager des lieux de rencontres, bâtis et non bâtis, aptes à accueillir les Corbaisiens et à répondre à leurs besoins quotidiens.

6.3. Quelle structure viaire pour demain ?

Le réseau viaire de l'agglomération de Corbais se compose de deux réseaux articulés et complémentaires :

- le réseau de rues, chemins et routes, accessibles aux déplacements en véhicules motorisés (voiture individuelle, vélomoteurs et motos, bus, camions, charroi agricole, ...) ¹ et aux déplacements non motorisés (à vélo et à pied),
- le réseau de sentiers réservé aux déplacements à pied voire à vélo.

Rappelons que les points d'articulation entre ces deux réseaux constituent des points de conflit potentiel entre les usagers motorisés et non motorisés concernés et, plus particulièrement, des points de danger potentiel pour les usagers « doux », piétons et cyclistes. C'est pourquoi les variantes relatives à la hiérarchisation et à la classification des voies du réseau viaire motorisé traiteront également de leurs implications sur le réseau viaire non motorisé.

Soulignons le fait que le centre de Corbais se situe à quelque 4 km de l'accès autoroutier à l'E411 (accès n°9 de Corroy-le-Grand) via les N4 et N25a, ce qui met les habitants de la localité à 30 minutes en voiture tant du centre de Bruxelles que du centre de Namur (pour autant qu'il n'y ait pas de ralentissement...).

Insistons par ailleurs sur le fait que le village de Corbais n'est pas directement accessible par chemin de fer. Dans la commune, seule la localité de Mont Saint Guibert dispose d'une gare desservie par les trains omnibus circulant entre Ottignies et Namur. Cette gare se situe à quelque 3,5 km du cœur de Corbais avec une déclivité moyenne de 1%. Notons aussi que la gare de Louvain-la-Neuve, desservie par de nombreux trains à destination de Bruxelles ou Namur via Ottignies, est à quelque 5 km du cœur de Corbais avec une déclivité moyenne de 0,6%.

Les localités de Mont-Saint-Guibert et de Louvain-la-Neuve comportent également des établissements d'enseignements secondaires et des pôles d'emplois dont l'accessibilité cyclable depuis Corbais est à encourager.

Des itinéraires cyclables sont donc à tracer et à aménager, tracés bordant les axes routiers (Rue de Mont-Saint-Guibert et N4) et/ou empruntant des chemins agricoles.²

Les variantes développées ci-après proposent une hiérarchisation et une catégorisation des voies du réseau viaire de Corbais.

La hiérarchisation du réseau porte sur la définition du rôle dévolu à chaque voirie en ce qui concerne la circulation motorisée : voies de transit telles que l'autoroute E411 et la N25, voies de liaison régionale telles que la N4, voies de distribution ou de collecte telles que la rue de Corbais vers Mont-Saint-Guibert et la rue Haute vers Corroy-la-Grand et Chaumont Gistoux, voies de desserte, ...

La catégorisation du réseau vise à séquencer l'aménagement de ces voies en tenant compte des fonctions locales (activités et bâtis riverains) : fonctions peu développées, fortement présentes ou dominantes. Ces fonctions guideront l'aménagement des voies en leur séquençement éventuel en zones d'approche, zones fortement agglomérée, zones de centre, ... Les aménagements proprement dits viseront la modulation des vitesses à pratiquer par les automobilistes, en lien avec la protection des fonctions riveraines.

¹ Bien que partie constitutive du réseau viaire motorisé, le cas de la N4 sera traité distinctement.

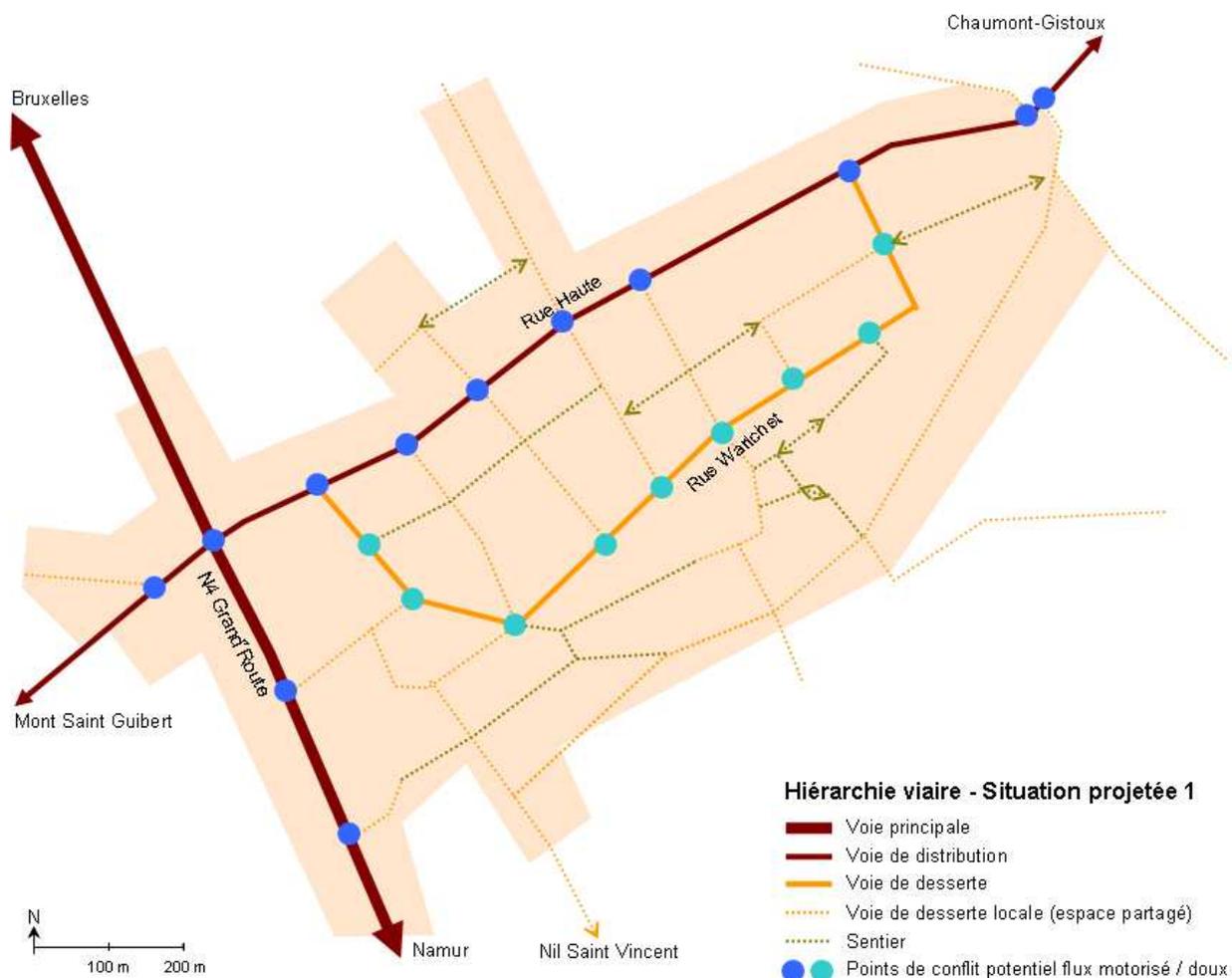
² Ces itinéraires ne sont pas étudiés dans le présent rapport.

Plusieurs possibilités sont envisageables pour hiérarchiser le réseau viaire motorisé de la localité de Corbais. Les propositions développées ci-après seront à sélectionner en lien avec des scénarios d'avenir pour le village : maintien d'une échelle limitée ou développement structuré.

6.3.1. Structure viaire pour un « petit village »

Sur base de la hiérarchie viaire existante, caractérisée par trois niveaux de voies motorisées – voies principale, de distribution et de desserte – et une trame de sentiers, la structure viaire pour « Corbais - petit village de la commune de Mont Saint Guibert » pourrait distinguer deux types de voies de desserte au sein du réseau de rues du village et renforcer le réseau de sentiers.

- La boucle des rues de la Rose, Warichet et de la Dîme serait reprise en voie de desserte principale.
- Les autres rues constitueraient un ensemble de voies de desserte locale en ce compris une nouvelle voie de desserte reliant les rues Margot et Galilée, permettant ainsi l'accès aux futures constructions.
- À moyen - long terme, cinq nouveaux sentiers devraient s'ajouter et compléter le réseau de sentiers existants :
 - entre les rues de l'Atomium et du Baty (section nord)
 - entre les rues du Baty (section sud) et des Prés,
 - entre le Clos Fabry et le chemin Saint Pierre,
 - entre les rues de l'Eglise et Warichet (section est),
 - entre la rue de l'Eglise et le chemin Saint Pierre.



Notons que la rue Thomas, bien qu'articulée sur la N4, est également reprise comme voie de desserte locale, afin de dissuader le trafic parasite empruntant des chemins agricoles entre Nil-Saint-Vincent et Corbais pour éviter une partie des files de ralentissement sur la N4 aux heures de pointe du matin.

A titre de mesure complémentaire, la section sud de la rue Margot en entrée – sortie de village doit être aménagée de manière à être perçue comme voie agricole. Le traitement en deux demi-bandes de roulement constitue une solution possible répondant à cet objectif.



Exemple d'aménagement de chemin agricole

La dissociation des voies de desserte en deux types différents vise notamment à réduire le nombre de points de conflit potentiel et l'ampleur du danger encouru.

En effet, en limitant la vitesse des véhicules empruntant les voies de desserte locale à 20 km/h, vitesse soutenue à long terme par un aménagement de type « espace partagé »³, le risque et la gravité des conflits potentiels entre les usagers doux et motorisés sont très faibles. Les points de conflits potentiels passent dès lors de 35 en situation actuelle à 22 en situation projetée 1, ce qui constitue une réduction quantitative appréciable.

Dans les voies de desserte principale, la vitesse est à limiter à 30 km/h (voire à 20 km/h après aménagement global), vitesse soutenue par des aménagements adaptés, ce qui réduit fortement la dangerosité des conflits potentiels concernés.

De ce fait, la mobilité douce est encouragée pour les déplacements locaux et le cœur de Corbais bat fortement aux rythmes des piétons, même si un point de conflit potentiel d'ampleur limitée subsiste à hauteur de la rue Warichet.

Dans les traversées de l'agglomération corbaisienne, les rues Haute et de Corbais, voies de distribution empruntées par des bus TEC et par des automobilistes en transit entre la N4 et Chaumont-Gistoux / Mont Saint Guibert, seraient limitées à 50 km/h, vitesse maximale soutenue par des aménagements modérateurs. Dès lors, les points de conflits potentiels présents sur cet axe voient leur dangerosité atténuée par rapport à la situation actuelle.

La section de la Grand'Route – N4 traversant l'agglomération de Corbais verrait elle aussi sa vitesse limitée à 50 km/h, vitesse soutenue par des aménagements adaptés. La dangerosité de ces points serait donc moindre que dans la situation actuelle.

Enfin, les proximités relatives des gares de Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve appellent la définition d'itinéraires adaptés aux déplacements des cyclistes. Ces itinéraires et leurs aménagements (pistes et/ou bandes cyclables) peuvent être établis le long des N4 et rue de Corbais, ainsi qu'en empruntant des chemins agricoles afin d'offrir un cadre plus agréable.

6.3.2. Structure viaire pour un « village clé »

Sur base du potentiel foncier, principalement situé en bordure sud du village, et de la hiérarchie viaire existante, où la voie de distribution est établie en frange nord du village, le développement de Corbais en un village clé de la commune de Mont-Saint-Guibert appelle la création d'une voie de distribution complémentaire. Celle-ci pourrait reprendre le tracé du chemin Saint Pierre, tracé qui serait prolongé vers l'ouest, jusqu'à rejoindre la N4. Ce nouveau croisement serait à aménager de façon significative pour marquer la nouvelle porte d'entrée du village en réponse à la porte existante, située au croisement des N4 et rue Haute.

Pour les rues autres que celles reprises en voie principale (Grand'Route - N4) et voies de distribution (rue Haute, rue de Corbais et Chemin St Pierre prolongé), elles sont toutes reprises en voies de desserte.

La création d'une seconde voie de distribution en bordure sud du village rend le classement de la rue Thomas en voie de desserte locale totalement cohérent. Dans ce cas aussi, la section sud de la rue Margot doit être très aménagée pour être concrètement perçue comme voie agricole afin de dissuader le trafic parasite empruntant

³ Après aménagement en espace partagé, la vitesse autorisée dans les voies de desserte locale peut être réduite à 5 km/h.

des chemins agricoles entre Nil-Saint-Vincent et Corbais pour éviter une partie des files de ralentissement sur la N4 aux heures de pointe du matin.

Le réseau de sentiers serait étoffé de manière identique à celle proposée pour l'option « petit village », à savoir la création, à long terme, de cinq nouveaux sentiers ou parties de sentiers.



Dans cette configuration, le nombre de points de conflits potentiels passe à 18 unités au lieu de 35 en situation existante et 22 en situation projetée 1. Ces points sont tous situés sur des voies principale (Grand'Route, 4 points) et de distribution (rue Haute, rue de Corbais et chemin Saint Pierre, 14 points).

Les sections concernées étant en traversée d'agglomération, la vitesse y serait limitée à 50 km/h, vitesse soutenue par des aménagements appropriés, tant sur la N4 que sur les voies communales. L'aménagement de la nouvelle voie de distribution à hauteur de la rue Gallée et de part et d'autre de celle-ci fera l'objet d'une attention toute particulière afin que le cimetière et le terrain de football, éléments repères du « cœur » de village, soient accessibles dans les meilleures conditions de sécurité.

Dans toutes les autres rues du village classées en voie de desserte locale, la vitesse maximale serait de 20 km/h, vitesse soutenue par des aménagements en espace partagé⁴. Les déplacements à pied et à vélo y seront donc favorablement sécurisés et encouragés.

Les proximités relatives des gares de Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve appellent ici encore la définition d'itinéraires adaptés aux déplacements des cyclistes. Ces itinéraires et leurs aménagements (pistes et/ou bandes

⁴ Avant les travaux d'aménagement des voies de desserte locale en espace partagé et donc, à titre de mesure transitoire, la vitesse maximale peut y être fixée à 30 km/h, plus conforme aux aménagements existants.

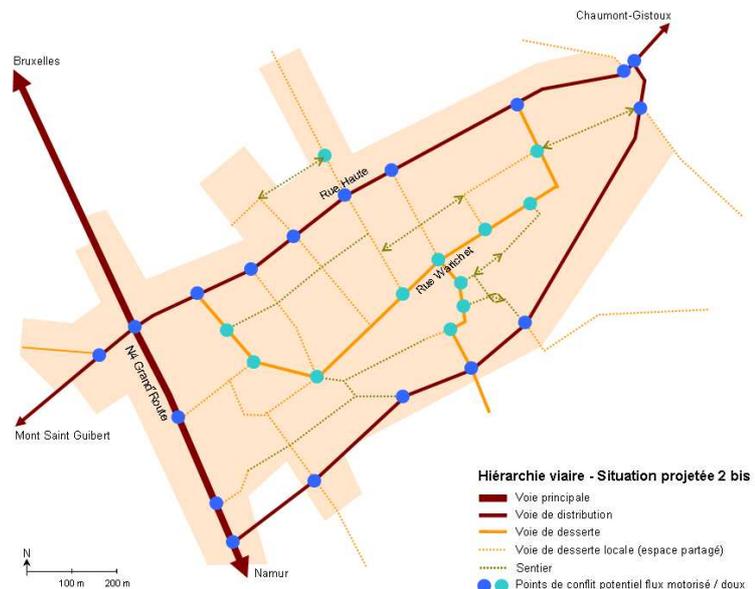
cyclables) peuvent être établis le long des N4 et rue de Corbais, ainsi qu'en empruntant des chemins agricoles afin d'offrir un cadre plus agréable.

Tout comme dans la situation projetée 1, des variantes de la situation projetée 2 peuvent être introduites en distinguant des voies de desserte principale et des voies de desserte locale.

En première variante (situation projetée 2bis), la création de la seconde voie de distribution amène à proposer que la rue Galilée soit classée en voie de desserte principale en complément de la boucle des rues de la Rose, Warichet et de la Dîme, proposée dans la situation projetée 1.

Dans ce cas, le nombre de points de conflits potentiels est de 30 unités - 18 en voies principale et de distribution et 12 en voies de desserte principale (dont 4 points en « cœur » de village), mais leur dangerosité est moindre que dans la situation actuelle du fait des vitesses autorisées et donc de leur différentiel.

L'aménagement des rues et des points de conflit potentiel concernés mérite un soin tout particulier, ainsi que, ici encore, celui des deux points voisins des cimetières et terrain de football (idem situation projetée 2).



La seconde variante (situation projetée 2ter) propose un dispositif de voies de desserte principale en dents de peigne à partir des voies de distribution.

Les rues concernées sont les suivantes : les rues de la Rose, du Baty (section sud) et de la Dîme articulées à la rue Haute, et les rues Margot (section nord), de l'Eglise et Galilée (section nord) articulées sur le chemin Saint Pierre.

Dans cette proposition, on dénombre 32 points de conflit potentiel – 18 en voies principale ou de distribution et 14 en voies de desserte principale (dont 4 points en « cœur » de village).

L'aménagement des rues et des points de conflit potentiel concernés mérite le même soin que dans la variante précédente et en situation projetée 2..

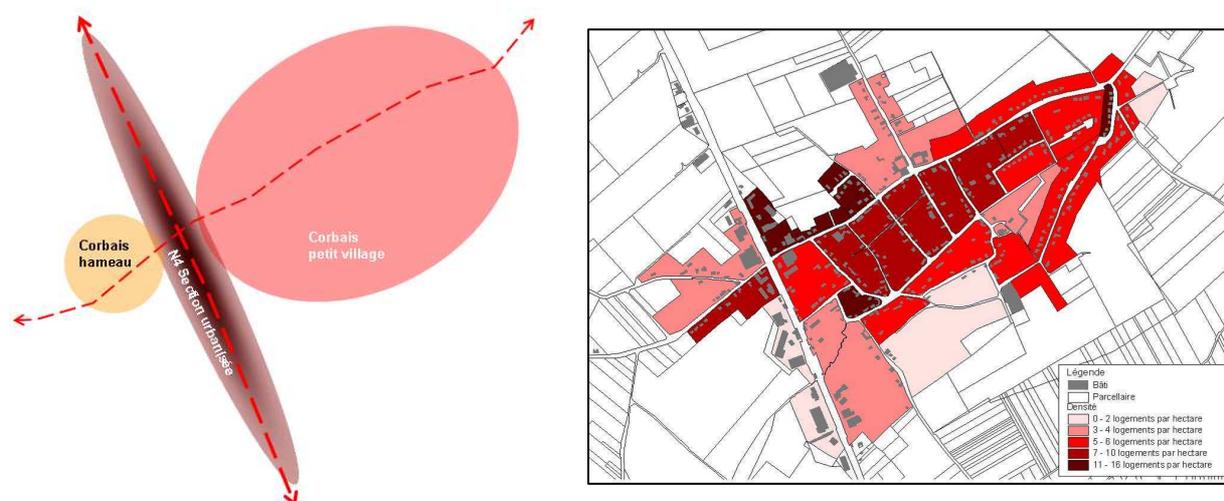


7. Scénarios de développement

Sur base des options alternatives développées ci avant en termes de place et rôle, d'avenir et d'infrastructures de déplacements pour Corbais et sur base de l'adéquation réciproque entre ces alternatives, différents scénarios de développement peuvent être envisagés pour le village, le hameau et la N4, scénarios présentés sous l'angle de la densification de l'urbanisation et de ses répercussions sur les réseaux de déplacements.

7.1. Scénario 1. Corbais, un « petit village » et un hameau près d'une grand'route

Ce scénario tend à centrer le village sur les Corbaisiens. Il garde l'organisation actuelle du village tout en affinant sa structure viaire. L'option principale est de maintenir un faible développement du village et une préservation du cadre de vie vert et aéré que celui-ci offre.

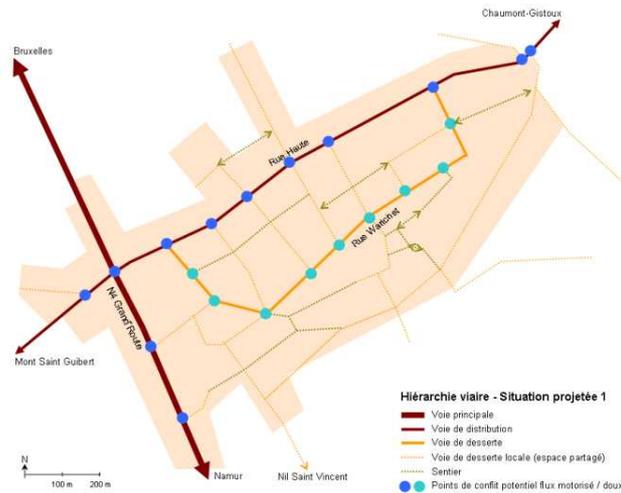


Tout en gardant une densité faible telle que rencontrée aujourd'hui (<10 log/ha), l'urbanisation des parcelles libres (dents creuses et lots non bâtis) pourrait accroître le village d'une **cinquantaine** de logements. La densification ne sera pas incitée et la préservation des espaces verts (intérieurs d'îlots, parc, vergers) sera recommandée.

La volonté de garder un petit village demande une certaine cohérence dans le développement de celui-ci. La densification doit se faire de manière dissociée dans le centre et les quartiers résidentiels. Si l'évolution dans les lotissements récents s'effectuera par un remplissage des lots creux tout en gardant la logique initiale de ces lotissements (maisons individuelles, densité moyenne de 8 à 10 logements par hectare), le centre pourra accueillir une certaine densité en renforçant l'urbanisation sur les pourtours des îlots (entre 10 et 15 logements par hectare) et ainsi garder le cœur des îlots vert et aéré. L'extension du village sur les grandes réserves foncières sera limitée au minimum afin de garder un village compact et une auréole villageoise relativement nette et aérée.

Le développement limité du nombre de nouveaux bâtiments et logements permet de conserver le réseau de rues existant apte à supporter l'accroissement du trafic interne (quelque 400 déplacements/jour⁵).

La rue Haute conserve son statut de voie distribution et draine l'ensemble des déplacements motorisés qui percolent au travers des rues de desserte. La boucle des rues de la Rose, Warichet et de la Dîme reçoit un rôle de desserte structurant par rapport à toutes les autres rues du village qui deviennent des voies de desserte strictement locale.



Cette hiérarchisation pourrait s'accompagner de la mise en zone 30 des rues de desserte locale ; la boucle de desserte structurante conservant une vitesse limitée à 50 km/h. Mieux encore et moyennant leur réaménagement en espace partagé, à l'image de celui de la rue Godeau, les rues de desserte locale pourraient être reprises en zones résidentielles et de rencontre ; la boucle structurante passerait alors en zone 30.

Le réseau de sentiers est à compléter au gré des opportunités, opportunités à saisir, notamment lors de changements de propriétaires fonciers et/ou de demandes de transformations : servitudes, charges d'urbanisme, ...

La création de logements en bordure de la N4 n'est pas souhaitable et le développement de la N4 se fera de façon distincte de l'évolution du village. La fonction principale de la N4 restera sa fonction de liaison et son aménagement modulera la circulation de transit dans la section urbanisée. Seul l'aménagement du carrefour de Corbaix soulignera la présence du village afin d'y améliorer les échanges de déplacements avec la nationale.

Le hameau de Corbaix ne sera pas développé et gardera son développement limité.

7.1.1. Avantages

Ce scénario limite le développement du village et préserve le cadre de vie, il maintient le caractère villageois rural de Corbaix.

En termes d'infrastructures de déplacements, le réseau carrossable est d'ores et déjà existant, le réseau de sentiers se densifiant petit à petit. L'augmentation des charges de trafic liée au développement limité de l'urbanisation ne nécessite pas la création de voies supplémentaires.

A court terme, la hiérarchisation des rues de desserte peut être concrétisée à coût réduit : l'aménagement d'effets de porte aux accès des rues de desserte locale accompagnant la mise en place de panneaux de circulation routière adaptés.

7.1.2. Inconvénients

La difficulté de ce scénario sera de contenir les développements particuliers. Seuls de faibles voire très faibles développements d'urbanisation, dans le village et, plus encore, dans les zones potentiellement urbanisables situées en frange sud, autorisent le maintien de la structure viaire carrossable sans création de nouvelle(s) rue(s).

Par ailleurs, à moyen long terme, la valorisation du caractère villageois rural de Corbaix, en accord avec la hiérarchisation des voies de desserte notamment, nécessitera tôt ou tard un réaménagement global des rues dont l'investissement financier paraîtra rapidement disproportionné au vu du nombre d'habitants qui en bénéficieront.

⁵ L'accroissement du trafic interne est calculé sur base de « 2 véhicules » par nouveau logement et de « 4 déplacements quotidiens » par véhicule (valeurs moyennes définies par le bureau d'études transports Transitec, pour les logements en site de forte accessibilité automobile).

La distinction nécessaire entre l'évolution des village et hameau de Corbais et celle de la N4 risque de mener à des conflits de voisinage : fonctions rivales ou peu compatibles, incidences sonores, sentiment d'être « laissés pour compte », ...

7.1.3. Conclusions

Ce scénario demande une volonté ferme de limiter voire de refuser les demandes d'urbanisation dans le village et le hameau, demandes qui ne manqueront pas de se répéter à court et moyen termes.

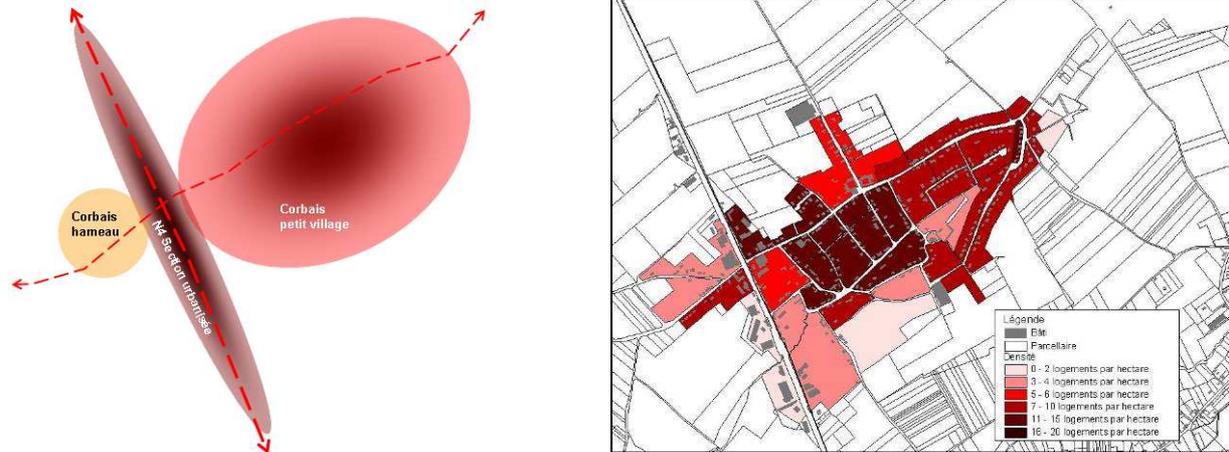
Dans l'optique de ce scénario, le Collège Communal pourrait disposer de différents outils comme le refus de création de nouvelles voiries ou le refus de la division des parcelles via les permis de lotir.

S'il peut paraître réaliste sur le court moyen terme, il risque néanmoins de devenir caduc à très long terme, la difficulté résidant alors à changer de stratégie dans les choix quantitatifs et qualitatifs d'urbanisation et de réseaux de déplacements, tant dans les village et hameau que le long de la N4.

Ce scénario serait donc à éviter.

7.2. Scénario 2. Corbais, un petit village qui se développe

Ce scénario vise à faire grandir le village tout en gardant sa singularité dans le plateau brabançon. Si son organisation actuelle est maintenue, sa structure viaire devra sans doute être revue à terme. L'option principale est de développer le village tout en gardant son caractère villageois.

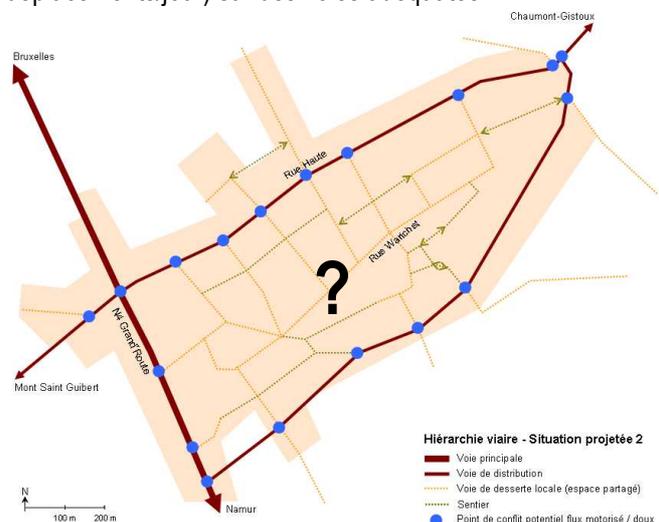


Les développements se réaliseront par la mise en place de **densités raisonnées** qui permettront de garder une structure concentrique par rapport au centre du village. L'urbanisation et la densification permettront la création de **100 à 150 logements** supplémentaires.

En fonction des développements consentis dans et en périphérie du village, un renforcement de la structure viaire pourra devenir nécessaire, afin de préserver le caractère calme du centre du village, en reportant une partie de la circulation supplémentaire (800 à 1200 déplacements/jour) sur des voies adéquates

Quelque soient ces développements, la rue Haute conserve son statut de voie distribution et draine les déplacements motorisés qui percolent au travers des rues de desserte qui lui sont directement articulées.

Ce sont donc surtout les développements le long et, plus encore, au sud de la rue Warichet qui pourraient nécessiter la création d'une nouvelle voie de distribution, complémentaire à la rue Haute, pour drainer les déplacements motorisés qui percoleront au travers des rues situées au sud de la rue Warichet.



L'axe des rue du Linchet et chemin St Pierre joue d'ores et déjà un rôle de voie de distribution pour le trafic généré par les fonctions qui leur sont riveraines en les ramenant dans la rue Haute. Le prolongement de cet axe de distribution jusqu'à la N4 confirmerait cette situation tout en soulageant la rue Haute d'une partie du trafic motorisé qui l'emprunte aujourd'hui.

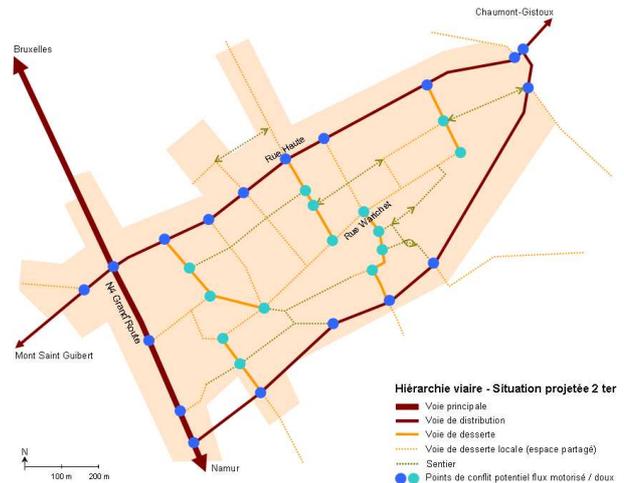
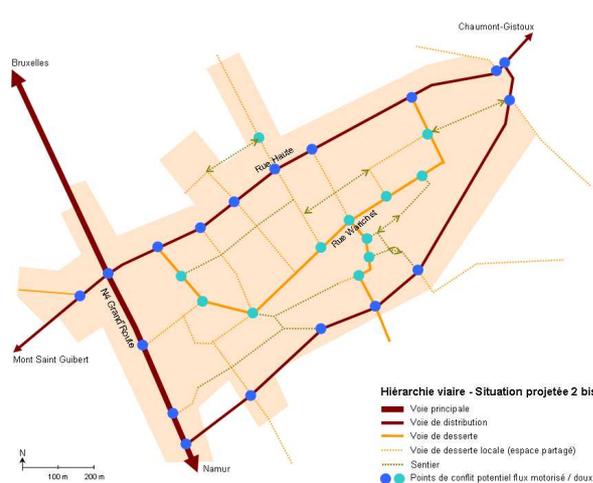
Dans la perspective d'un développement du village de Corbais impliquant la création de cette nouvelle voie de distribution, il est donc essentiel d'en ménager la faisabilité concrète par le biais des permis délivrés :

- tracé potentiel à définir et à garder libre de toute nouvelle construction,
- implications des demandeurs de permis d'urbanisation dans la réalisation de cette nouvelle voie de distribution : cautionnement, charge d'urbanisme, ...

Cette nouvelle structure hiérarchique pourrait s'accompagner de la mise en zone 30 voire en zones résidentielles et de rencontre de l'ensemble des rues de desserte internes au village.

Les rues de desserte internes au village pourraient aussi être réparties en voies de desserte structurante et de desserte locale.

Ces hiérarchisations pourraient s'accompagner de la mise en zone 30 des rues de desserte locale ; les voies de desserte structurante conservant une vitesse limitée à 50 km/h. Mieux encore et moyennant leur réaménagement en espace partagé, à l'image de celui de la rue Godeau, les rues de desserte locale pourraient être reprises en zones résidentielles et de rencontre ; les voies de desserte structurante passeraient alors en zone 30



Dans la variante 2bis, la boucle des rues de la Rose, Warichet et de la Dîme est classée en desserte structurante ainsi que l'axe des rues de l'Église et Galilée.

Cette solution confirme l'importance historique de la rue Warichet en mettant cette rue en relation avec les voies de distribution.

Dans la variante 2ter, les voies de desserte structurante sont établies en peigne par rapport aux voies de distribution, ce qui permet de renforcer la complémentarité des rue Haute et chemin St Pierre quant à leur rôle hiérarchique.

Dans ce cas, la rue Warichet demande une mise en valeur en tant que rue à priorité piétonne et trouve une vocation d'espace public de convivialité central.

Dans chacune des solutions (situation 2, 2bis et 2ter), le réseau de sentiers est une fois encore à compléter au gré des opportunités, opportunités à saisir lors de changements de propriétaires fonciers et/ou de demandes de transformations : servitudes, charges d'urbanisme, ...

Dans ce scénario de développement, le développement aux abords de la N4 n'est pas souhaitable et se fera de façon dissociée de l'évolution du village. La fonction principale de la N4 restera sa fonction de liaison et son aménagement modulera le trafic de transit dans la section urbanisée.

L'aménagement du carrefour de Corbaix et, le cas échéant, celui du débouché de la nouvelle voie de distribution dans la N4, souligneront la présence du village et organiseront les échanges de déplacements entre le village et la nationale.

Le développement du hameau de Corbaix restera limité.

7.2.1. Avantages

Ce scénario associe la préservation de l'identité villageoise de Corbais et un certain développement du village.

En ce qui concerne les réseaux de déplacements, ce scénario met le doigt sur un des facteurs clés du développement urbanistique de Corbais, à savoir l'accessibilité motorisée du village en lien avec la saturation potentielle des rues existantes. Il souligne donc la nécessité de choisir une stratégie de développement qui tienne compte de cette variable, tant sur le court terme que sur les moyen et long termes.

Quelque soit la hiérarchisation définie dans les solutions et leurs variantes, certaines rues conservent un même statut hiérarchique qui devrait guider toute intervention de réaménagement qui y serait menée.

7.2.2. Inconvénients

Au regard du cadre de vie, un des principaux inconvénients de ce scénario est la diminution, à terme, du caractère vert et aéré du village.

A un autre niveau, les développements urbanistiques du village engendreront un accroissement du trafic motorisé au sein du village qui pourrait nuire au cadre calme et tranquille de Corbais, si une nouvelle structure viaire et un réaménagement approprié des rues ne sont pas réalisés.

Il faut également noter que la hiérarchisation des voies de desserte en desserte structurante et locale implique, à terme, des aménagements appropriés auxquels toute intervention de réaménagement devrait dès à présent contribuer. Or, en fonction des solutions et variantes, le statut hiérarchique de certaines rues passe de l'un à l'autre...

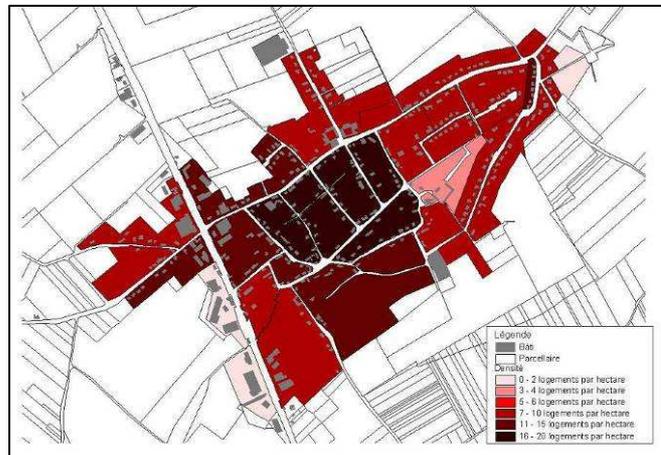
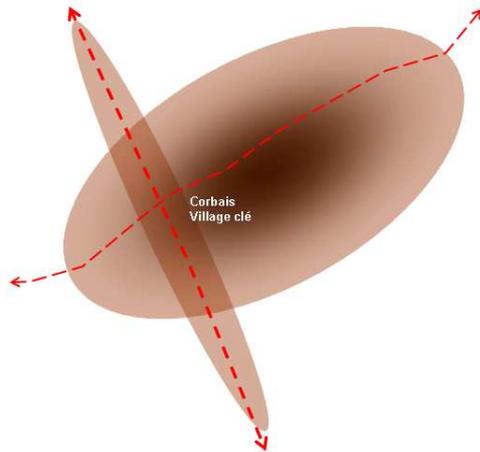
7.2.3. Conclusion

L'ampleur du développement de Corbais est à déterminer en fonction du caractère que l'on veut conserver ou donner au village de Corbais et ce en lien avec les implications du développement sur les infrastructures de déplacements.

Ce scénario est encore fort hybride, comme hésitant entre le premier et l'un des deux suivants. Ce scénario constitue sans doute une étape dans le développement de Corbais, étape à gérer au niveau quantitatif et en termes de localisation des urbanisations successives.

7.3. Scénario 3. Corbais, un village clé de la commune

Ce scénario vise à faire de Corbais un village majeur de la commune en tirant parti de sa localisation et de son accessibilité. Si la centralité du village reste au niveau de son cœur historique, son développement s'intensifie fortement et s'associe à un développement de la N4. La structure viaire doit nécessairement être revue afin de permettre les développements périphériques tout en conservant la fluidité des mobilités au sein du village.



Les développements se réaliseront par la mise en place de **densités raisonnées** qui permettront de garder une structure concentrique par rapport au cœur du village. Les espaces libres en périphérie feront l'objet de projets importants (de 10 à 15 logements par hectare) tandis que le centre sera fortement densifié (de 15 à 20 logements par hectare). Ce scénario vise la création de **200 à 250 logements** supplémentaires.

Dans ce scénario, l'accroissement de trafic généré par les développements est de quelque 1600 à 2000 déplacements/jour.

La réalisation d'une nouvelle voie de distribution en bordure sud du village devient dès lors impérative pour éviter tout étouffement fonctionnel et psychologique du village.

Dans ce scénario, des variantes de hiérarchisation des voies de desserte peuvent être définies de façon identique à celles présentées dans le scénario 2 et avec les mêmes remarques.



Tout comme dans les scénarios 1 et 2, le réseau de sentiers est à compléter au gré des opportunités, opportunités à saisir lors de changements de propriétaires fonciers et/ou de demandes de transformations : servitudes, charges d'urbanisme, ...

Les abords de la N4 seront urbanisés et pourraient accueillir des immeubles à appartements.

La fonction prioritaire de la N4 deviendra sa fonction de desserte des activités et son aménagement prendra en compte les activités riveraines. L'aménagement du carrefour de Corbais soulignera la présence du village et permettra le raccrochement du hameau au centre du village.

Le hameau de Corbais peut lui aussi accueillir un développement, harmonisé avec ceux du centre et de la N4.

7.3.1. Avantages

Ce scénario dynamise l'essor de Corbais et veille à articuler le développement de la N4 avec celui du village pour que celui-ci puisse bénéficier des services qui s'installent le long de cet axe. La volonté sera de développer à Corbais un véritable pôle commercial et résidentiel de la commune.

7.3.2. Inconvénients

Ce scénario vise à un changement de statut du village, celui-ci ne peut plus être perçu comme un petit village. A ce titre, ce scénario de développement risque de concurrencer le développement du bourg de Mont-Saint-Guibert. Il nécessite donc une coordination rigoureuse entre le développement de ces deux entités.

En corollaire des développements résidentiels envisagés dans ce scénario, des équipements publics peuvent devenir utiles pour répondre aux besoins sociaux des habitants. Par exemples :

- La création d'une école primaire peut ainsi s'avérer nécessaire à moyen terme, si l'urbanisation ne suit pas un phasage strict.
- A plus long terme, c'est le vieillissement de la population qui peut conduire à la création d'une résidence service.

7.3.3. Conclusion

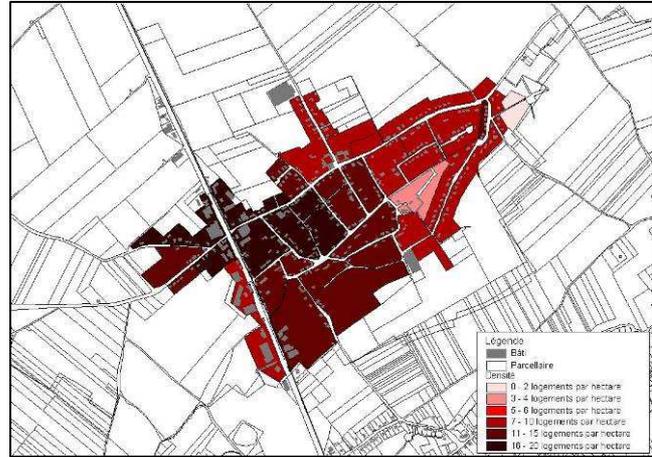
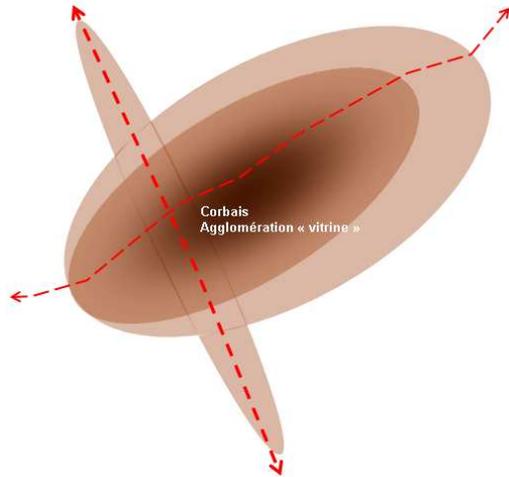
Ce scénario est celui qui tient à la fois compte des tendances d'évolution et de la maîtrise de l'urbanisation. Il vise un développement harmonieux des logements, commerces et équipements.

Ces derniers (école primaire et résidence service) seraient à localiser de façon à combiner une centralité (propice à des déplacements à pied et à vélo vers et depuis ces équipements) et une accessibilité carrossable en termes de fournitures et de personnels, notamment. Une localisation entre la rue Warichet et la bordure sud du village paraît rencontrer ces préoccupations. Leur mise en œuvre peut faire l'objet de charges d'urbanisme dans le cadre d'opérations immobilières d'une certaine ampleur.

Ce scénario est sans doute celui à privilégier pour un développement de Corbais à long terme.

7.4. Scénario 4. Corbais, une agglomération avec vitrine sur la N4

Ce scénario vise à faire de Corbais un village majeur de la commune dont une nouvelle centralité sera marquée au niveau du carrefour de Corbais sur la N4. Le développement s'intensifie fortement et s'associe à un développement de la N4.

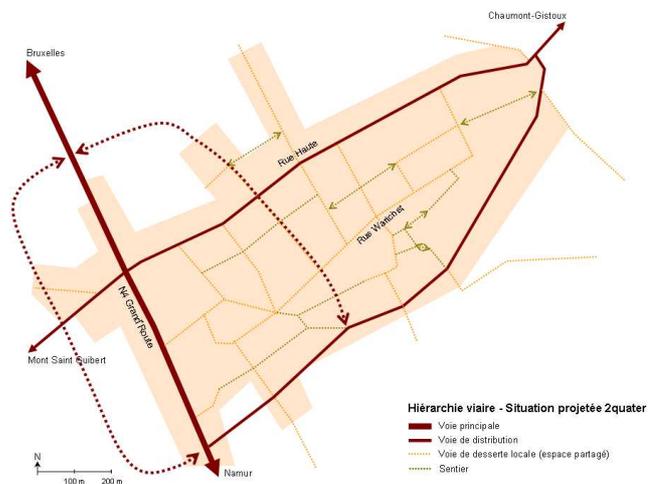


Les développements se réaliseront à la fois par la mise en place de **densité raisonnée** et par une densification et un renforcement de la mixité au niveau du carrefour de Corbais. Les espaces libres en périphérie feront l'objet de projets importants tandis que le centre sera fortement densifié. Ce scénario vise la création de **250 à 300 logements** mais il pourra à long terme permettre des développements supplémentaires en relation avec la nouvelle structure viaire nécessaire.

Une nouvelle structure viaire doit être réfléchi afin de permettre, à terme, les développements périphériques et une organisation des mobilités dans l'ensemble de l'agglomération villageoise.

De nouvelles voies de distribution sont à envisager qui pourraient charpenter les déplacements générés par des développements sur le flanc ouest de la N4 et dans l'angle nord-est des N4 et rue Haute tout en les mettant en relation avec le centre historique du village.

Dans ce scénario, les variantes de hiérarchisation des voies de desserte doivent être redéfinies



Les abords de la N4 seront urbanisés et pourront accueillir des immeubles à appartements.

La fonction principale de la N4 deviendra sa fonction de desserte des activités et son aménagement prendra en compte les activités riveraines. L'aménagement du carrefour de Corbais soulignera la présence du village et intégrera le développement du hameau de Corbais.

7.4.1. Avantages

Ce scénario dynamise l'essor de Corbais et intègre le développement de la N4 à celui du village. Celui-ci devrait donc pleinement bénéficier des services qui s'installeraient le long de cet axe. La volonté sera de développer à Corbais un véritable pôle commercial et résidentiel de la commune.

Le développement d'une nouvelle voie de distribution établie à l'ouest de la N4 et parallèlement à celle-ci permet un réel développement du hameau, sans construction en lot de fond et sans multiplier les entrées et sorties sur la voie régionale.

7.4.2. Inconvénients

Ce scénario vise à un changement de statut du village, celui-ci ne doit plus être perçu comme un petit village. Ce développement risque rapidement de concurrencer le développement du bourg de Mont-Saint-Guibert. Il demande une coordination entre le développement de ces deux entités.

Les réseaux de déplacements motorisés et doux internes au noyau villageois sont profondément restructurés : des voies classées en desserte locale deviennent des voies de distribution et les fonctions riveraines établies dans la perspective de bénéficier d'une rue calme, conviviale, se voient bordée par rue où le trafic motorisé devient prépondérant.

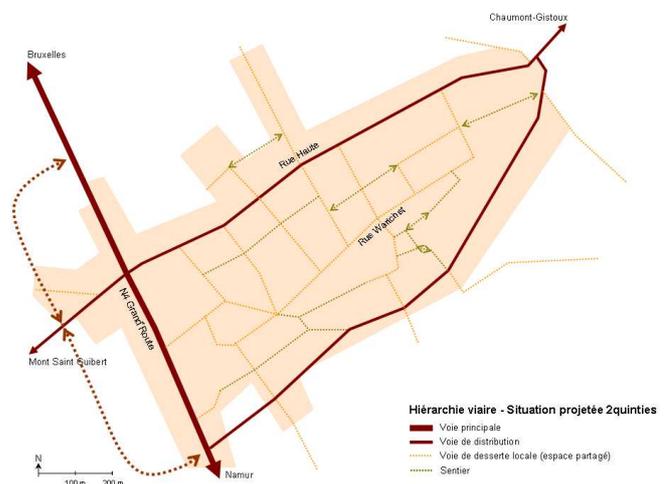
Plus encore que dans le scénario 3, les développements résidentiels envisagés ici nécessitent la création, d'équipements publics utiles pour répondre aux besoins sociaux des habitants. Par exemples :

- Une école primaire nécessaire à moyen terme.
- A plus long terme, c'est le vieillissement de la population qui peut conduire à la nécessité d'une résidence service.

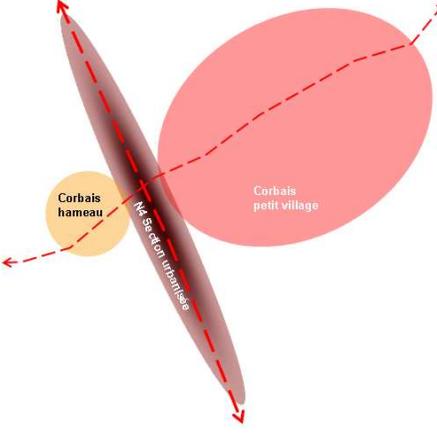
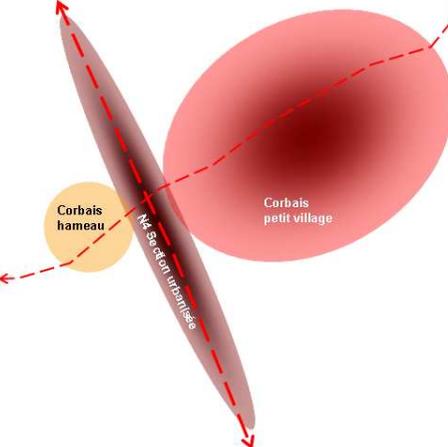
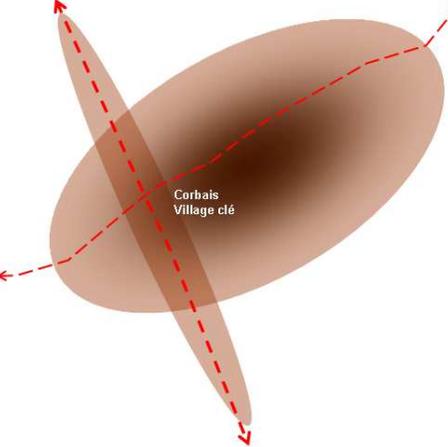
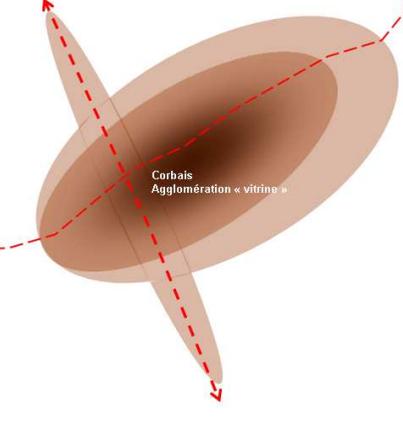
7.4.3. Conclusion

Opter dès aujourd'hui pour ce scénario revient à abandonner l'idée que Mont-Saint-Guibert resterait le pôle principal de la commune. Ce serait aussi tout miser sur un développement commercial et résidentiel très tributaire des déplacements motorisés.

Ce scénario est à éviter à court terme. Néanmoins, si, à très long terme, Corbais devait continuer à se développer, c'est sans doute un développement du hameau qui pourrait absorber au mieux les demandes, moyennant la réalisation d'une voie de distribution établie à l'ouest de la N4 et parallèlement à celle-ci, en deux temps : d'abord dans l'angle sud-ouest des N4 et rue de Mont saint Guibert, puis dans l'angle nord-ouest. Ces tracés sont à définir et ménager lors des permis successifs.



7.5. Tableau de synthèse des scénarios

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
			
Scénario à éviter	Scénario de transition	Scénario long terme à privilégier	Scénario à éviter à court moyen terme (à ménager à très long terme sur le flanc ouest de la N4)

8. Principes d'aménagement

8.1. Centralités et espaces publics

Si le périmètre historique du village, bien qu'étendu, est relativement bien marqué au niveau de la morphologie du bâti, Corbais manque de lisibilité aux niveaux de ses espaces publics et de ses polarités fonctionnelles. C'est en effet souvent le cas lorsque les fonctions attractives sont dispersées dans différentes rues.

8.1.1. Centralités

Corbais a la chance de disposer de plusieurs centralités fonctionnelles différentes répondant à diverses appropriations et utilisations de l'espace public.

A Rue de la Tour – rue de l'Eglise

Les infrastructures polarisatrices de la vie sociale présentent aux abords de ces rues demandent en quelque sorte un répondant au niveau de l'espace public permettant à la fois une sécurisation des usages, une meilleure visibilité et lisibilité des lieux et un renforcement du sentiment d'appartenance de ces lieux.

Ces aménagements peuvent prendre diverses orientations mais suivent tous quelques principes généraux :

- La réduction de l'importance donnée aux flux motorisés ce qui peut se traduire par des largeurs de chaussée réduites, des tracés moins rectilignes, la mise en œuvre de matériaux modulaires tant pour les espaces de circulation que pour les espaces de cheminements piétons et/ou cyclables, ...
- La délimitation exhaustive des emplacements de stationnement.
- La mise au même niveau des espaces de circulation et de cheminements piétons et/ou cyclables, localement ou globalement.
- La mise en valeur des éléments bâtis de qualité et des fonctions polarisatrices (perspectives, éclairage, ...).
- La verdurisation ponctuelle ou plus globale de l'espace public.

Exemples d'aménagement :



Rue Godeau (aménagement existant)



(Source IBSR)

B Espaces de rencontres

Différents espaces de rencontres potentielles constituent, eux aussi, des polarités présentes au sein de Corbais. Ces espaces ne bénéficient cependant pas d'une bonne lisibilité ni d'aménagements attractifs.

- **Les lieux de halte :**

Souvent ponctués par la mise en place d'éléments de mobilier urbain en relation directe avec la voirie, les lieux de halte dans les cheminements doux pourraient bénéficier d'aménagements plus attractifs et plus conviviaux.

Situation existante :



Rue Warichet

- **Les espaces de rassemblement potentiels :**

Au niveau des équipements polarisants, les espaces de rassemblements potentiels sont relativement peu accueillants car leur aménagement les dédicace bien souvent à la circulation motorisée et au stationnement. Là encore, l'aménagement d'un espace partagé pourrait affirmer le rôle social de ces espaces et étendre l'importance donnée aux piétons au-delà des trottoirs souvent trop étroits.

Situation existante :



Rue de l'Eglise

C Carrefour de la rue Haute et de la N4

Cet espace clé d'entrée de village situé sur un axe régional, avec les activités et commerces qui s'y concentrent demande une réelle réflexion quant à son aménagement. Cet espace sera analysé dans le cadre de l'aménagement de la N4 (cf. ci-dessous).

8.1.2. Espaces publics

A Rue Haute

La rue Haute, par son statut de voie de distribution, est un espace de passage de véhicules motorisés principalement. La problématique de ce lieu est essentiellement liée à la vitesse des usagers et à l'insécurité subjective et objective que cela entraîne tant au niveau des portions rectilignes qu'au niveau des carrefours.

Un traitement global de cet axe est à étudier qui permette le passage du trafic motorisé tout en modulant la vitesse praticable sur les 50 km/h qui y seraient réglementaires. Tant les sections droites que les carrefours seront à prendre en considération de façon à séquencer la voie. Notons que l'aménagement de certains carrefours répond d'ores et déjà à cet objectif.

- Carrefour :

Exemples d'aménagement à moyen long terme :



Rue Haute (aménagements existants)



Autres exemples d'aménagement (Source IBRS)

Les piétons et cyclistes devront aussi s'y sentir accueillis en trouvant des trottoirs confortables pour les premiers et des bandes suggérées pour les seconds.

Toutefois un réaménagement global de cet axe prendra du temps et nécessitera un investissement financier non négligeable. Sur le court terme, des dispositifs peu onéreux doivent être mis en œuvre pour agir sur les vitesses pratiquées.

- Portions rectilignes

Exemples d'aménagements à court terme :



Aménagements à alterner à gauche et à droite de la chaussée (Source : IBSR)

Une autre attention à avoir au niveau de la rue Haute est celle liée à la problématique du stationnement au niveau des activités polarisatrices comme le commissariat de Police. Le stationnement prévu de façon insuffisante empiète à la fois sur la chaussée et sur les accotements.

Situation existante :



Rue Haute

Tant l'aménagement global que tout aménagement court terme doivent organiser le stationnement longitudinal sans empiéter sur les trottoirs. Les exemples d'aménagements proposés à court terme pour réduire les vitesses pratiquées dans les sections rectilignes rencontrent cette préoccupation

B Rue Warichet

Dans le cas de la rue Warichet, l'espace public garde des traces de sa situation en fond de vallée par la largeur de l'espace public et l'importante largeur du trottoir sud.

Situation existante :



Selon la hiérarchisation des voiries souhaitée, la rue Warichet deviendrait une voie de desserte simple ou une voie de desserte locale. Son réaménagement devrait participer à la lisibilité de cette hiérarchie tout en réintégrant son caractère historique.

En accord avec les principes d'aménagement énoncés, la rue Warichet verrait la largeur de la chaussée réduite, son tracé modifié de façon à briser sa longue perspective, une mise à niveau locale ou globale des espaces de circulation et de cheminements piétons et cyclables, une délimitation stricte des emplacements de parcage, une verdurisation de l'espace public, une meilleure lisibilité des carrefours, ...

Sur le long terme, la réappropriation du cadre physique pourrait se concrétiser par la création « symbolique » du fond de vallée. L'aménagement de l'espace public pourrait formaliser l'équipement technique de récolte des eaux de pluies de la voirie en un large filet d'eau sinueux en pavés, bordé de plantations d'espèces indigènes et caractéristiques des fonds de vallée comme des saules têtards que l'on retrouve encore ça et là au centre de Corbais.

La sinuosité du filet d'eau pourrait infléchir le tracé de la chaussée en offrant une succession de perspectives plus courtes, favorables à une réduction des vitesses des véhicules motorisés et, corollairement, plus accueillantes pour les déplacements à pied ou à vélo. Les perspectives devront utilement s'appuyer sur des repères présents ou à créer dans l'espace : bâti de qualité, élément de végétation, ...

Situation projetée potentielle :



Tout comme pour la rue Haute, le réaménagement global de la rue Warichet prendra du temps et nécessitera un investissement financier conséquent. Sur le court terme, des dispositifs peu onéreux doivent être mis en œuvre pour agir sur les vitesses pratiquées et sur la lisibilité des carrefours : dispositifs en chicane, traitement des carrefours, ...

En fonction de l'avancement des travaux d'aménagement des différentes rues du village de Corbais, l'aménagement des carrefours existants peut être renforcé comme cela est déjà le cas partiellement au niveau de la rue Godeau. Notons que dans ce cas, la rue Warichet est perçue comme voie prioritaire par rapport à la rue Godeau ; la mise en œuvre de ce type d'aménagement doit donc intégrer cette hiérarchisation visuelle



Aménagement existant, rue Godeau – rue Warichet

8.2. Cheminements

De l'analyse des voiries et des cheminements du village de Corbais ressort une complexité de la lecture de l'espace public et une difficulté d'orientation de l'utilisateur. Ces points négatifs sont dus à des aménagements hétéroclites, tant au niveau des matériaux utilisés que du dimensionnement des voiries.

Pour permettre une lecture aisée de l'espace public et ainsi faciliter l'orientation de l'utilisateur, un travail de réflexion doit être fait sur l'aménagement des voiries. Cette réflexion, qu'elle soit au niveau des fonctions, du tracé, du mobilier, des matériaux ou des végétaux doit permettre la distinction des types de voiries, ainsi que leur hiérarchie.

Deux axes de réflexion sont envisageables :

- **Réaménager le réseau viaire dans son entièreté.**

Redimensionner les voiries en fonction de leur hiérarchie (voie de distribution, voie de desserte ou voie de desserte locale), et du charroi (engins agricoles, camions de ravitaillement de certains commerces ou voitures). La prise en compte du charroi n'oblige pas à élargir les voiries sur toute leur longueur dans le but de permettre le croisement de deux engins agricoles. Des zones de croisement judicieusement placées répondront à cette problématique.

La réflexion sur le réaménagement des voiries doit aussi intégrer le choix d'un revêtement adéquat. Celle-ci doit prendre en compte la lisibilité de l'espace public, la hiérarchie des voiries et donc, l'ambiance générale dégagée. Mais le confort de l'utilisateur et le bruit produit en fonction de la vitesse des véhicules sont tout aussi capitaux.

La différenciation hiérarchique des voiries, le type d'ambiance et la qualité de vie des espaces publics dépendra aussi de la végétalisation et du choix du mobilier. Un alignement d'arbre pourra valoriser un axe rapide et de transit. Ainsi les voies de distribution pourront être valorisées. Au contraire, un aménagement végétal constitué d'espèces différentes (forme et couleur) brisera la perspective et aura pour effet de ralentir l'utilisateur. Ce type d'aménagement pourrait, d'ailleurs, définir les voies de desserte locale.

Enfin, des atmosphères particulières pourront être créées à certains lieux stratégiques du village. De la sorte, les étangs, la place de l'église ou les abords du Ry de Corbais pourront être valorisés comme espaces de convivialité et présentés comme éléments de repères paysagers.



La réflexion du réaménagement des voies de distribution (rue Haute) doit intégrer des zones de croisement pour gros charroi (Source : IBSR).



L'alignement d'arbres appuie l'importance hiérarchique de la voirie (Source : IBSR).

Enfin, le choix du type, du nombre et de la qualité du mobilier urbain devra être intégré à la réflexion de réaménagement des espaces publics. Les hauteurs des mâts des luminaires et le choix des ampoules produiront des effets lumineux particuliers qui participeront à caractériser les différents espaces publics.

De hauts mâts avec une lumière répartie sécurisera l'utilisation des voiries et facilitera la vitesse. Des sources d'éclairage fixées sur le bâti (et/ou sur des mâts) à des hauteurs limitées mettront les espaces rues en valeur en leur conférant une échelle humaine. Des éclairages ponctuels souligneront des éléments singuliers et séquenceront l'espace.

La présence et le nombre de bancs et de poubelles définiront les usages et valoriseront leurs fréquentations. Une place publique sans endroit pour s'asseoir est une place qui ne vit pas. De même, si l'on veut valoriser un cheminement piéton, il est souhaitable d'y installer des bancs offrant des haltes aux utilisateurs.



Sur cette voie de déserte, l'ensemble des revêtements étant au même niveau, seuls les filets d'eau délimitent la chaussée. (Source IBSR)



La discontinuité de l'asphalte indique une faible tolérance de la présence de voiture. (Source IBSR)



Réaménager les carrefours en limitant l'emprise de l'automobile sans compromettre les manœuvres d'engins agricoles (Source IBSR).



L'unicité du revêtement appuyé par des éléments de végétation appropriés en fait une zone de desserte locale, voire un espace majoritairement piéton. (Source IBSR)

Le principal avantage du réaménagement global du réseau viaire est la chance de redéfinir entièrement l'ambiance et la circulation de Corbais à travers un plan d'action global.

Par contre, ce choix induit non seulement du temps dans sa mise en œuvre (décision politique, appel d'offre, permis, chantier, ...), mais aussi un budget conséquent (démolition des voiries existantes, déplacement du réseau d'égouttage, mise en œuvre de nouvelles fondations et d'un nouveau revêtement,...).

Afin de valoriser le cadre de vie de Corbais, il est toutefois souhaitable que toute intervention dans l'un ou l'autre espace public de la localité pose des actes cohérents, en accord avec une logique d'ensemble.

- **Agir de manière répétitive.**

A l'instar de redimensionner les voiries de manière radicale, une deuxième solution est de mettre en œuvre des aménagements répétitifs de petite taille.

Ces aménagements se limiteront à un changement de revêtement de manière locale, voir ponctuelle et/ou à l'utilisation ponctuelle d'éléments de mobilier urbain et de végétaux.

Le réaménagement de voiries et de leurs revêtements à l'échelle locale, par exemple à l'échelle d'une rue, d'une place ou d'un site comme le centre du village, permet de marquer et valoriser un lieu particulier. Cette intervention peut se faire de plusieurs façons. Elle peut se traduire par un changement de matériaux de revêtement, de végétaux, de mobilier, par la création de plateaux ou par le marquage des entrées du site.

Si, par exemple, le choix se porte sur l'aménagement du centre de Corbais, on pourra mettre en œuvre un revêtement de type pavé de pierre naturelle développant une ambiance médiévale. Et cela depuis le parvis de l'église jusqu'au pied de la tour de Griffon, ainsi qu'une partie de la rue Warichet, pour y intégrer le Ry de Corbais et l'étang. La pose du même type de revêtement au croisement des rues Haute et de la Tour, voire tout le long de la rue de la Tour, facilitera l'orientation de l'utilisateur.



La présence d'un revêtement particulier aux abords de l'église met celle-ci en valeur.

A défaut, le simple placement, aux différentes entrées du site, de plantations en pleine terre (en fosses), associés à un mobilier urbain particulier simplifiera aussi la lecture de l'espace public.

De même, la mise en œuvre de bornes, de plantations en pleine terre (en fosses) sur la voirie existante peut engendrer plusieurs améliorations.

Le positionnement de ces éléments engendrera des changements de trajectoire et des rétrécissements de l'espace carrossable, ce qui permettra de mieux gérer le trafic automobile. On pourra adapter leur nombre et leur taille pour définir le caractère des différents types de rues.

De plus, le positionnement judicieux de ces éléments pourra générer des espaces particuliers tels que des zones de croisement, des plateaux d'arrêt de bus, des places de parking, des élargissements de trottoirs ou de terrasses de cafés.



Ralentissement du trafic par la création de Chicane (Source : Wikipedia).



La mise en œuvre d'une simple fosse de plantation engendre la diminution de la largeur carrossable de la voirie et la création d'une zone de parking (Source : IBSR).



La présence d'une succession de fosses de plantations de part et d'autre de la chaussée marque l'entrée du village (Source : IBSR).



Chicane de ralentissement créée par le positionnement de deux fosses de plantations (Source : IBSR).

Le choix du mobilier ou des végétaux sera étudié selon que l'on veuille différencier un espace ou bien l'intégrer dans la trame globale.

L'utilisation de fins potelets allègera la limite entre les espaces, par exemple lors de l'aménagement d'un espace semi partagé, pour définir une traversé automobile de place publique. A contrario, des bornes seront utilisées pour fortement marquer un changement d'utilisation de l'espace. Protéger des piétons, une terrasse ou des places de parkings. Le choix des végétaux déterminera lui aussi le type de limite entre les espaces. Une végétation buissonnante pourra bloquer la vue, renforcer la séparation entre deux espaces et engendrer une diminution de la vitesse. Un alignement d'arbres de haute tige pourra laisser passer la vue vers un autre lieu, tout en y interdisant l'accessibilité.



La zone en dolomie est clairement définie comme zone piétonne (Source : IBSR).



La simple présence de bancs judicieusement disposés délimite la zone accessible aux voitures sans restreindre celle proposée piéton.

(Source : Proposition d'aménagement de P. Vanderstraeten pour la ville d'Eupen).

Tout au long du réseau viaire du village, l'unité des ces éléments, que ce soit d'un point de vue des matériaux, de leur structure ou de leur forme, participera à la définition des voiries de leurs liens entre elles, de caractériser des lieux particuliers tels que des places et contribuera à une meilleure lisibilité de l'espace.

Le choix de cet axe de réflexion ne permettra pas une revalorisation totale de l'espace public. Tant d'un point de vue mobilité que paysager. Mais la rapidité, la simplicité d'exécution et le gain de coût en font une solution intéressante.

- **Le traitement des espaces de déplacements des piétons et cyclistes**

Toutefois, quelque soit l'axe de réflexion choisit, le traitement des trottoirs est d'importance majeure. La revalorisation du village doit nécessairement prendre en compte les mobilités douces. Il est important de proposer aux habitants des alternatives sécurisées pour leurs déplacements à pied et en vélo. En cela, l'ensemble des trottoirs doit être complémentaire au réseau existant de sentiers.

Ainsi, pour faciliter la lecture et valoriser la présence de ce réseau de déplacement une lisibilité forte doit être mise en œuvre tant grâce aux végétaux qu'aux matériaux de revêtement.

Afin de rendre son utilisation confortable, sa largeur doit avoir un minimum de 1.50m en dehors de tout obstacle même ponctuel, et le revêtement peut être de type minéral ou perméable.



Aménagement de trottoirs de façon différenciée.

Les chemins de traverse seront mis en valeur par une minéralisation de type pavé, à chaque début et fin de section. Ce type de revêtement évitera le ravinement, fréquent en ces endroits, et marquera visuellement leur présence. Pour augmenter leur visibilité, une bande du même revêtement reliant deux sentiers pourra être mise en œuvre en travers de chaque rue. Ces aménagements d'entrée et de sortie de chemin pourront être associés à une végétalisation particulière.

Enfin, ce réseau pourra être développé dans le centre et dans la partie sud-ouest de Corbais, le long du Ry, afin de profiter de l'ambiance que celui-ci propose et de valoriser sa présence à ciel ouvert.



Extrémité d'un sentier à Corbais.



Mise en valeur du réseau piétonnier par une continuité dans les matériaux de revêtement. Ici, l'exemple d'un trottoir traversant (Source :<http://velobuc.free.fr>).

8.3. Les limites villageoise : entre développement et intégration

Pour que le village de Corbais garde une qualité de vie, son intégration à son environnement doit être primordiale, et cela, quel que soit son développement futur. Cette intégration passe par la valorisation de son patrimoine architectural, historique et paysager.

L'ensemble de ces éléments forts du village et du paysage environnant pourraient être reliés par un parcours de promenade, à la fois de détente, didactique, et qui ajouterait une valeur touristique au village de Corbais.

Ce parcours serait rythmé par de nombreux points de vue sur le paysage environnant et sur le village, les bâtiments patrimoniaux tels que le cimetière, la ferme du Château, la tour de Griffon, la ferme du Seigneur et la Chapelle saint Pierre, et les éléments structurant le paysage, tels que le Ry, l'étang, la zone de parc, le chemin creux et les bassins d'orage.

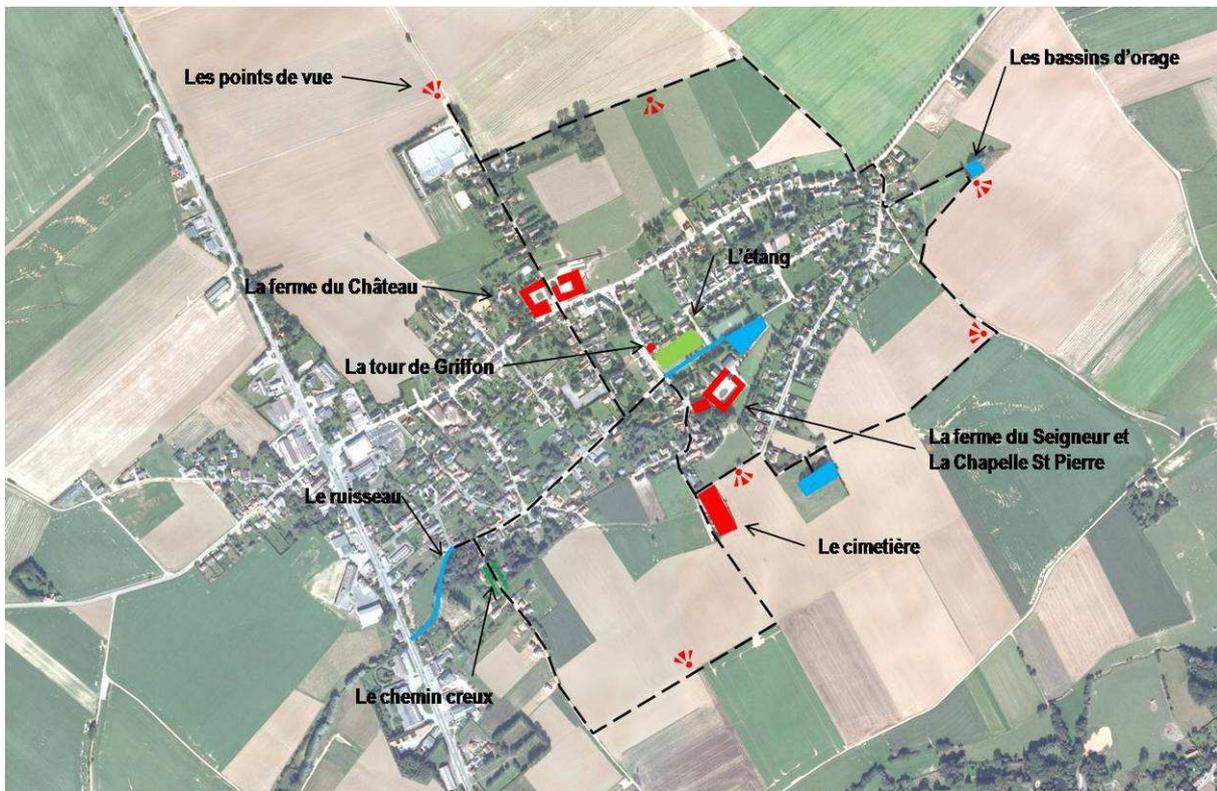
Ainsi, chaque élément du parcours sera mis en valeur par un panneau signalétique et un aménagement particulier. A titre d'exemple, un petit ponton de bois pourrait être installé sur les berges des bassins d'orage. Ces pontons permettraient de s'approcher de la zone humide pour y découvrir la faune et la flore adaptée, mais permettraient aussi de s'y asseoir ou de s'y allonger pour s'y détendre.



Aménagement de bancs aux points de vue.



Vue vers l'extérieur du village.



Qu'ils soient architecturaux ou paysager, le parcours didactique relie tous ces éléments patrimoniaux.



Un tracé informel invite le marcheur à suivre le ruisseau.



La mise en œuvre d'un circuit paysager nécessite peu d'investissement.



Les bassins d'orages peuvent devenir des lieux de détente.

8.4. Aménagement de la Nationale 4 : entre route régionale et traversée d'agglomération

Au regard des différents rôles à assurer par la N4 – voie de liaison régionale, voie de distribution et voie de desserte -, il importe de structurer et d'aménager cet axe, de manière telle que les usagers qui l'empruntent perçoivent la succession des contextes traversés et adaptent leurs comportements en conséquence. Ce sont donc les contextes bâtis et fonctionnels, existants et futurs, qui doivent guider les propositions d'aménagements.

Dans le cadre de l'étude prospective de Corbais, le tronçon de la N4 pris en considération est celui compris entre, d'une part, le croisement de la N4 avec les N25 vers Nivelles et N25a vers l'accès autoroutier à l'E411 de Corroy-le-Grand au Nord et, d'autre part, le croisement de la N4 avec les rues Hautbiermont et de Blanmont (N273), dit carrefour de Nil, sur le territoire de la commune de Walhain au Sud, soit quelque 6,5 km.

Le premier croisement est actuellement aménagé en un rond-point à double anneau, tandis que le second est équipé de feux tricolores et bandes tourne-à-gauche sur la N4, tout comme le croisement entre la N4 et les rues Haute et de Corbais, dit carrefour de Corbais. Le carrefour de Nil fait l'objet d'un projet d'aménagement en rond-point, les feux tricolores pouvant équiper le croisement de la N4 avec les Route provinciale et rue des Hayettes situé à quelque 550m plus au sud.

Entre les N25-N25a et le carrefour de Nil, la N4 est principalement aménagée en deux fois une bande de circulation, séparées par une bande de tourne-à-gauche, et ce, que le bâti riverain soit dense ou épars, à front de voirie ou en recul. Seuls les feux tricolores du carrefour de Corbais viennent ponctuer ce tronçon. Outre les rues Haute et de Corbais, ce tronçon articule quatre voies publiques d'importance variée : le chemin du Stampiaux et la rue Thomas sur le territoire de Mont Saint Guibert et les rues Margot et du Val d'Alvaux sur le territoire de Walhain. Les trois carrefours concernés ne se distinguent pas fortement des nombreux accès aux terrains et activités riveraines.

Dans le tronçon étudié, la densité du bâti riverain est très hétérogène. On distingue néanmoins des sections :

- « sans bâti riverain », d'une part, entre le rond point N25-N4 et les premières constructions en rive ouest (activité horeca), et en rive est (site de l'ancien relais postal) et, d'autre part, entre la moyenne surface de l'Intermarché et le carrefour de Nil (à l'exception de la station service situé à l'angle de la N4 et de la rue Margot) ;
- « avec un bâti riverain en densité croissante » entre l'activité horeca en rive ouest et l'ancien relais postal, premier bâtiment en rive est en venant du Nord, d'une part, et entre la rue Thomas et la moyenne surface de l'Intermarché, d'autre part,
- « avec un bâti plus dense » entre l'ancien relais postal et la rue Thomas, de part et d'autre du carrefour de Corbais.

Dans ces différentes sections, les reculs d'implantation des constructions sont très variables, ce qui en déforce la lisibilité. Si les constructions les plus récentes respectent assez largement le recul réglementaire lié au statut régional de la N4, les bâtiments les plus anciens sont généralement implantés à front de l'alignement régional voire en deçà.

Enfin, les fonctions abritées dans les différents bâtiments sont elles aussi diversifiées.

Sur base de ces caractéristiques contextuelles, les séquences d'aménagement de ce tronçon de la N4 sont définies comme suit de manière à séquencer la N4 en cohérence avec le contexte bâti et les activités riveraines :

- Les sections « sans bâti riverain », de quelque 1250 m entre le rond point N25-N4 et l'activité horeca et de quelque 750 m entre l'Intermarché et le carrefour de Nil, doivent rester ouvertes sur les terrains agricoles voisins. La vitesse maximale des véhicules y sera limitée à 70 km/h.
- La section de quelque 300 m entre l'activité horeca et l'ancien relais postal constitue une section de transition, ponctuée par le carrefour de la N4 avec le chemin du Stampiaux. La vitesse maximale des véhicules y sera limitée à 70 km/h.
- La section de quelque 450 m, comprise entre l'ancien relais postal et la rue Thomas, dont le bâti riverain est plus dense, plus resserré, doit être perçue par les automobilistes comme une traversée

d'agglomération : en lien direct avec les activités riveraines, avec du parcage public latéral, avec des traversées piétonnes. La vitesse maximale de tous les véhicules motorisés doit y être limitée à 50 km/h. Le carrefour de Corbais, situé à mi section, doit être aménagé de façon à sécuriser les échanges de trafic entre les N4 et les voies de distribution et à constituer un élément modérateur de vitesse permanent.

- La section de quelque 500 m, comprise entre la rue Thomas et l'Intermarché dessert un grand nombre d'activités commerciales occupant des bâtiments de grandes tailles et en reculs importants. Les vitesses des clients et des automobilistes en transit doivent être gérées distinctement et les manœuvres de tourne-à-gauche doivent y être évitées.

Les manœuvres de tourne-à-gauche doivent être limitées en nombre et sécurisées. Elles seront essentiellement concentrées en lien avec les voies publiques articulées sur la N4 : chemin du Stampiaux, rues Haute et de Corbais, rue Thomas, rues Margot et du Val d'Alvaux. Ce principe permet de traiter les accès aux activités commerciales riveraines de façon équitable, sans privilégier l'une par rapport aux autres.

Sur base de ces options, le séquençage de la traversée de Corbais s'organise comme suit :



Chacune de ces séquences présente des caractéristiques propres en matière de déplacements et de traitement des abords.

Le passage d'une séquence à l'autre est, une fois encore, à moduler en fonction du contexte viaire, bâti et fonctionnel et de manière à assurer des continuités au niveau des déplacements longitudinaux, motorisés et cyclables. Les déplacements piétons longitudinaux et transversaux concernent principalement la zone de traversée d'agglomération.



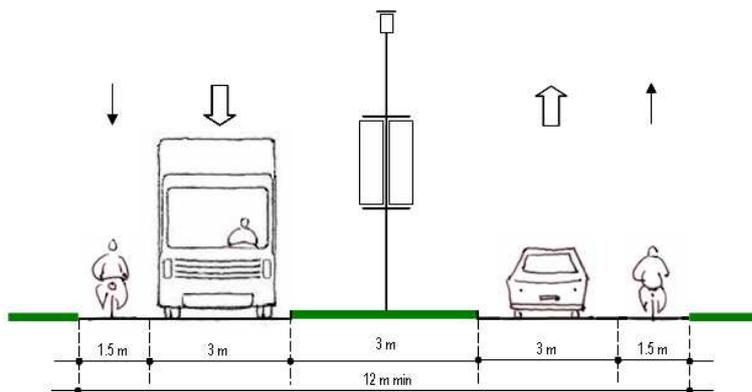
8.4.1. Zone d'ouverture paysagère

Les sections non bâties, faiblement bâties ou bâties d'un seul côté, seront aménagées de manière à conserver les ouvertures paysagères sur les terrains agricoles riverains. Il s'agit des sections comprises, au nord, entre le rond-point N25-N4 et l'ancien relais postal et, au sud, entre l'Intermarché et le carrefour de Nil. La vitesse y sera limitée à 70 km/h.

L'aménagement de ces sections comprendra une voie dans chaque sens, bordée d'une piste ou bande cyclable, contiguë ou non contiguë. Les piétons ne bénéficient pas d'espace de déplacement spécifique car leur présence est tout à fait exceptionnelle ; s'ils empruntent ces sections, ils cheminent sur les accotements herbeux.

Les voies carrossables seront séparées d'une bande centrale établie en bande tourne-à-gauche au droit des carrefours entre la N4 et les chemin du Stampiaux, rue Margot et rue du Val d'Alvaux, ainsi qu'au droit des activités riveraines existantes. Ailleurs, les bandes de circulation seront séparées par une berme centrale, engazonnée ou ensemencée d'herbes sauvages.

Aucun permis supplémentaire ne devrait être délivré dans ces sections à destination de construction.



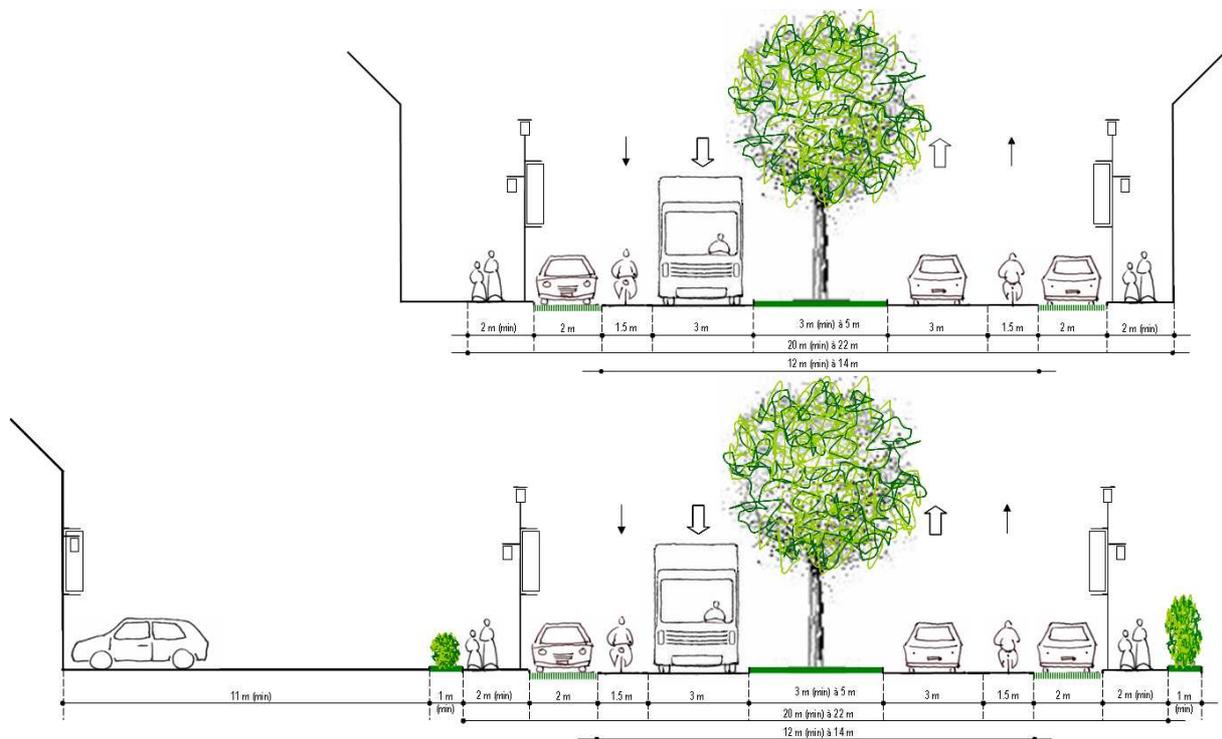
Au-delà des pistes ou bandes cyclables, les abords ne seront pas plantés d'arbres ou de haies, de manière à préserver les ouvertures paysagères. Les arbres existants seront toutefois maintenus. Des engazonnements voire des semis sauvages seront réalisés en transition entre les pistes ou bandes cyclables et les terrains privés.

8.4.2. Traversée d'agglomération

Pour la traversée d'agglomération proprement dite, section comprise entre l'ancien relais postal et la rue Thomas ponctuée par le carrefour de Corbais, le principe d'aménagement proposé est de créer une berme centrale non franchissable pour les véhicules motorisés dont la vitesse maximale sera limitée à 50 km/h.

La limitation des manœuvres de tourne-à-gauche est formalisée par un traitement végétal de la berme centrale : engazonnement voire semis sauvage et plantation d'arbres en alignement. La berme centrale est bordée de 2 x une bande de circulation, bandes elles-mêmes bordées d'une piste ou bande cyclable, d'emplacements de parcage public latéral et de trottoirs. Les déplacements à pied sont encore encouragés par la création de traversées piétonnes en « passages protégés ».

Au-delà du trottoir, là où des zones de recul de plus de 6 m existent, une haie sera plantée en limite de trottoir, haie seulement interrompue au droit des accès carrossables aux propriétés riveraines. Quand la zone de recul est nulle ou inférieure à 6 m, le revêtement de sol du trottoir est étendu jusqu'au bâti.



8.4.3. Carrefour de Corbais

Au droit du carrefour de Corbais, la traversée d'agglomération sera singularisée par l'aménagement d'un rond-point, aménagement modérateur de vitesse permanent.

Contrairement aux autres ronds points établis sur la N4, au croisement avec la N25, aux accès aux parcs scientifiques et aux trois entrées de Louvain-la-Neuve, qui comptent deux anneaux et une piste ou bande cyclable, celui à réaliser au droit du carrefour de Corbais compterait un seul anneau, afin de lui conserver une dimension urbaine (plutôt que routière). Cet anneau comprendrait une bande cyclable.

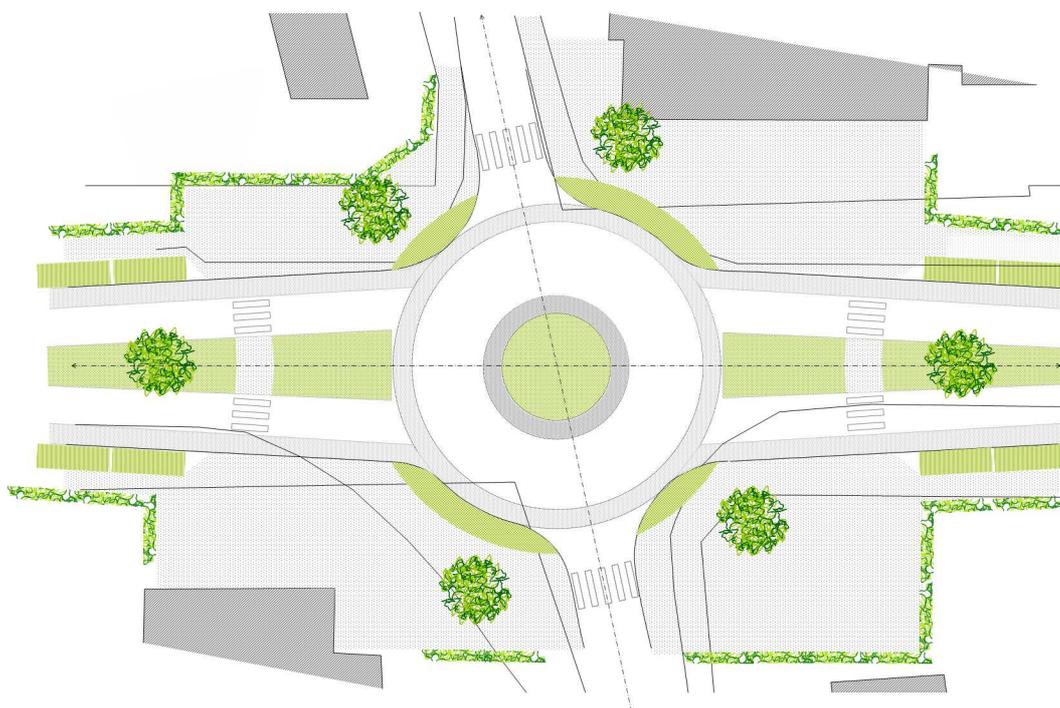
Les remontées de files rencontrées aujourd'hui aux heures de pointe du matin, en direction de l'E411 et de Louvain-la-Neuve, et aux heures de pointe du soir, en direction de Gembloux, ne seront sans doute pas totalement résorbées. Mais un rond point à double anneau, s'il améliorerait en partie le problème de remontée de files aux heures de pointe sur le court terme à cet endroit, induirait une augmentation du trafic motorisé à moyen long terme. De plus, il nécessiterait un éclatement du bâti existant au droit du carrefour, car celui-ci ménage seulement 26 m d'espace disponible, largeur insuffisante pour réaliser un rond-point répondant strictement aux impératifs routiers.

Pour assurer l'écoulement des véhicules entrant dans le rond-point depuis les rues Haute et de Corbais, en heures de pointe notamment, des feux tricolores pourraient être installés en amont. Ces feux intelligents seraient en phase orange clignotante et passeraient en phase rouge quand des véhicules en attente seraient détectés dans la rue Haute ou dans la rue de Corbais, voire à la demande de piétons désireux de traverser la N4 ou les voies de distribution aux abords directs du rond-point. En période nocturne, ces feux pourraient être en phase rouge, passant au vert quand un véhicule respectant la limitation de vitesse est détecté.

L'aménagement du centre du rond-point veillera à garder des vues sur l'ensemble du carrefour.

Les abords du rond-point se présenteront comme de larges trottoirs s'étendant jusqu'au bâti quand celui-ci est à vocation commerciale (boulangerie dans l'angle sud-est et cuisiniste dans l'angle nord-ouest) ou jusqu'à une haie plantée quand le bâti est à vocation résidentielle (angles nord-est et sud-ouest). Les piétons bénéficient de passages protégés pour traverser la Grand'Route (en deux temps) et les voies de distribution (en un temps, avec une distance de traversée réduite au minimum par un resserrement des courbures).

Des parterres ou engazonnement ou semis sauvage pourraient être réalisés en bordure voire au centre du rond-point. Des plantations d'arbres en nombre limités pourraient ponctuer le carrefour, en dehors du centre du rond point.



8.4.4. Zone commerciale

La section de la N4 comprise entre la rue Thomas et l'Intermarché, largement dominée par l'activité commerciale, sera aménagée en séparant les trafics motorisés, en transit et en desserte.

- Le trafic motorisé en transit sera concentré sur deux bandes centrales (une dans chaque sens de circulation) bordées d'une haie. La vitesse maximale autorisée y sera de 70 km/h.
- Le trafic motorisé en accès et sorties des activités riveraines circulera à une vitesse maximale de 30 km/h sur une bande établie, dans chaque sens, en allée parallèle à celle affectée au trafic motorisé en transit. Chacune de ces bandes comportera une piste ou bande cyclable, au-delà de laquelle les abords seront aménagés sur fonds privés en lien avec les activités riveraines : emplacements de parcage, engazonnement, plantations d'arbres et/ou de haies, ... Le choix des revêtements de sol des abords privilégiera l'infiltration des eaux pluviales : revêtements drainants et/ou perméables, fossés, ...

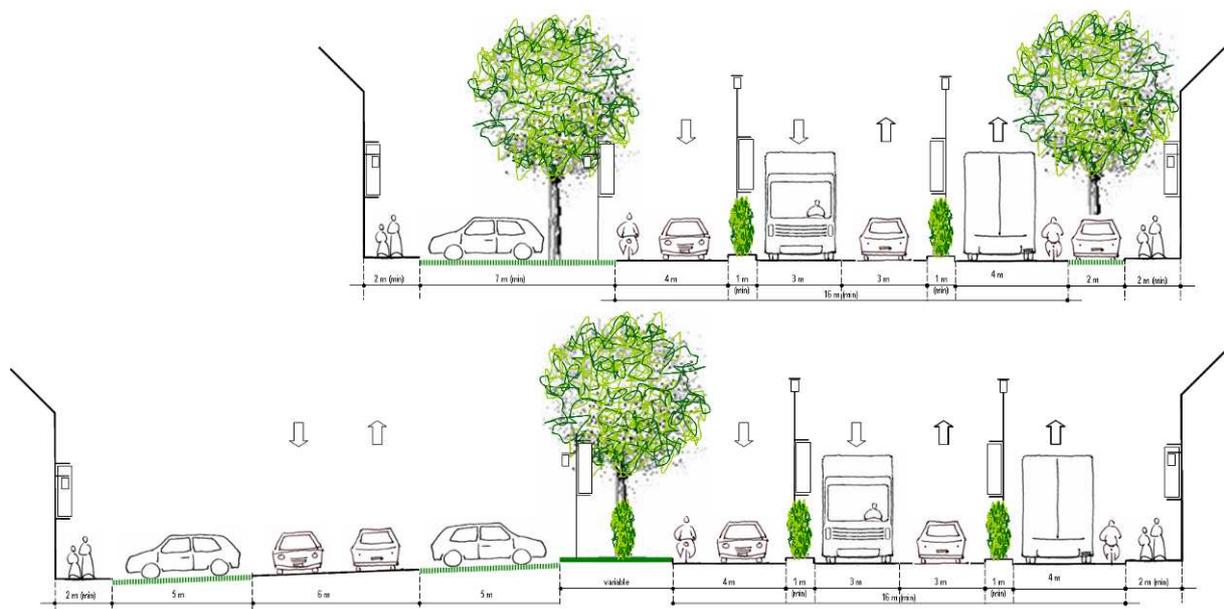
En fin de section avec allées de desserte, les véhicules en voies de desserte céderont la priorité à ceux en voies de transit, afin notamment d'éviter que les voies de desserte soient empruntées par le trafic de transit aux heures de pointe.

Dans cette section, les piétons sont essentiellement des clients des commerces riverains, venus en voiture particulière pour la plupart ou à vélo.

Les abords directs des constructions ménageront un espace de type trottoir à leur intention. Pour les clients qui viendraient à pied depuis le village ou le hameau de Corbais ou encore depuis les quelques habitations riveraines, leurs déplacements longitudinaux se feraient en accotements ; les cyclistes empruntant les bandes cyclables.

Les traversées piétonnes et cyclables sont à dissuader dans cette section car les voies carrossables centrales confirment le statut de voie de transit de la N4. Les traversées piétonnes et cyclables les plus proches sont situées au droit de la rue Thomas, d'une part, et au droit du croisement des N4 et rues Margaux et du Val d'Alvaux, d'autre part. Pour les cyclistes, l'élargissement et la mise à double sens des pistes cyclables devraient être envisagés pour, le cas échéant, leur permettre de rejoindre le passage protégé qui les intéresse ou de faire demi-tour sans devoir traverser la N4.

Remarquons que dans l'hypothèse d'un développement résidentiel important de Corbais et donc de la création corollaire d'une seconde voie de distribution en bordure sud du village, l'aménagement du carrefour de jonction de cette nouvelle voie avec la N4 prendrait la forme d'un rond point qui devrait intégrer un passage protégé à destination des piétons en déplacements entre le village et les fonctions situées à l'ouest de la N4 ainsi qu'une bande cyclable en pourtour des anneaux carrossables.



8.4.5. Mobilier public et dispositifs de publicité

En complément des mesures d'aménagement préconisées pour les différentes sections de la N4 et leurs abords, des mesures relatives aux éléments de mobilier public et aux dispositifs de publicité corollaires aux nombreuses activités économiques doivent être prises de façon à renforcer la lisibilité des séquences.

Les éléments de mobilier public concernent les bancs et poubelles, les équipements de parcage pour vélos, les arrêts de bus, les panneaux de circulation et signalisation routières (et cyclable) et l'éclairage public. Les dispositifs de publicité portent sur les panneaux, enseignes, lettrages, spots, bannières, écrans, ...

- De manière à renforcer l'accueil des piétons, des bancs et poubelles seront installés dans la « traversée d'agglomération » et aux abords du « carrefour de Corbais ».
- Des équipements de parcage pour vélos seront installés à proximité des entrées de bâtiments commerciaux.
- Les arrêts de bus seront équipés d'un auvent de protection contre les intempéries.
En traversée d'agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h, les arrêts de bus se feront préférentiellement en chaussée et les auvents seront préférentiellement intégrés au bâti.
En section commerciale, dans les allées où la vitesse est limitée à 30 km/h, les arrêts de bus se feront en chaussée.
En section d'ouverture paysagère où la vitesse est limitée à 70 km/h, les arrêts de bus se feront hors chaussée.
- Le nombre de panneaux de circulation et signalisation routières sera réduit au strict minimum. La taille des panneaux et lettrages de signalisation de circulation et signalisation routières sera réduite en section de traversée d'agglomération et en allée commerciale où les vitesses seront respectivement limitées à 50 km/h et 30 km/h, par rapport aux sections où la vitesse est supérieure à 50 km/h.
Des panneaux baliseront les itinéraires cyclables vers les gares et localités de Mont-Saint-Guibert et de Louvain-la-Neuve.
- Les éléments d'éclairage public comportent les supports (mâts ou consoles) et les sources lumineuses. Leur mise en œuvre favorisera prioritairement un éclairage adapté aux espaces de déplacements des piétons et cyclistes.
En sections où les vitesses maximales autorisées sont de 50 km/h ou de 30 km/h, les sources lumineuses seront fixées soit en console sur le bâti, soit sur des mâts, à une hauteur maximale de 4 m pour l'éclairage des espaces piétons (en ce compris les espaces de parcage) et cyclables et à une hauteur maximale de 5 m pour l'éclairage des bandes de circulation motorisée.
En sections où les vitesses maximales autorisées sont de 70 km/h, les sources lumineuses seront fixées sur des mâts, à une hauteur maximale de 6 m.
- Les dispositifs de publicité publics et privés seront homogénéisés dans leurs dimensions et localisations. Les dimensions standards sont de 180 x 50 cm. Les couleurs fluorescentes et les associations de couleurs propres aux signalisation et circulation routières sont interdits.
Des supports de dimensions standards en toile pourront être fixés verticalement sur les mâts d'éclairage, à raison de deux éléments au maximum par mât. Le niveau inférieur ménage une hauteur libre de 2,20 m au-dessus du niveau du sol. Les impressions peuvent être réalisées en recto-verso. Ces supports seront éclairés par les seules sources lumineuses de l'éclairage public.
Des supports de dimensions standards en toile pourront être fixés verticalement en saillie sur le bâti riverain. Le niveau inférieur ménage une hauteur libre de 2,20 m au-dessus du niveau du trottoir. Un seul dispositif de ce type est autorisé par bâtiment. Ces supports seront éclairés par les seules sources lumineuses de l'éclairage public appliquées en console sur le bâti.
Des supports de dimensions standards pourront être fixés horizontalement dans le plan de la façade à rue du bâti. Le niveau inférieur de ce dispositif respecte une hauteur de 2.20 m à 2,90 m au-dessus du niveau du trottoir. Un seul dispositif de ce type est autorisé par bâtiment. Ces supports seront éclairés par les seules sources lumineuses de l'éclairage public appliquées en console sur le bâti.

Exemples de standardisation des enseignes



8.5. Intégration de la densité

La densification d'un centre de village peut conjuguer plusieurs interventions :

- urbaniser les parcelles encore disponibles en front de voirie (« dents creuses ») ;
- augmenter le nombre de bâtiments par unité de parcelles : réduire la largeur des parcelles, privilégier la mitoyenneté, ... ;
- augmenter le nombre de logements par parcelle ;
- réhabiliter les bâtiments existants.

Toutes ces manières de densifier sont déjà présentes sous diverses formes au sein de Corbais. Il est encore possible de les promouvoir :

- Réhabilitation de bâtiments existants



Réhabilitation de bâtiments existants et augmentation du nombre de logements



Construction désaffectée et bâtiment agricole pouvant être réaménagés (rue Haute)

- Densification parcellaire

Une implantation dédoublée des bâtiments par rapport à la voirie avec intégration des cœurs d'îlots permet également une certaine densification du centre du village.



Bâtiments en retrait de la voirie avec accès secondaire (rue des Hirondelles et rue de la Forge)

- Création de logements alternatifs



Création d'immeubles collectifs



Création de logements « groupés » (rue de la Forge)

- Subdivision de logements



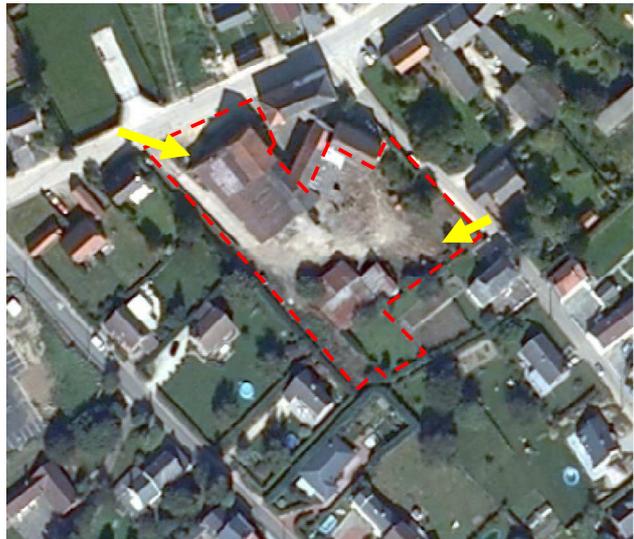
Subdivision de logements (rue Godeau)

Ce mode de densification implique cependant une attention particulière par rapport à la viabilisation des « lots de fonds » et par rapport à leur intégration dans le voisinage direct. Leur traitement sous forme globale de cour, plus ou moins étroite, constitue une solution urbanistique intéressante.

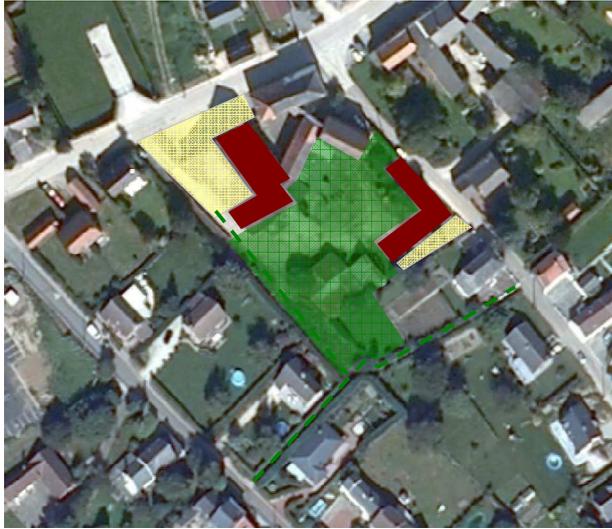
- Scénarios de densification

A titre d'illustration, voici des exemples schématiques de densification de l'intérieur d'îlot compris entre les rues Haute, de la Rose et Godeau.

Situation existante



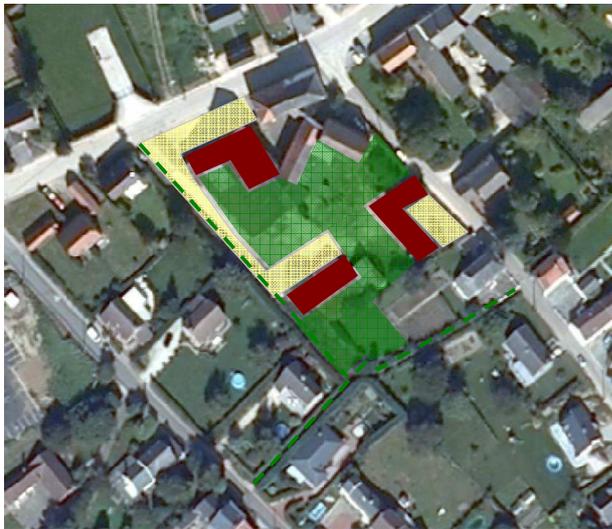
Ce quartier pourrait être urbanisé de différentes manières :



Densification de l'ilot par urbanisation du pourtour de l'ilot



Densification par une urbanisation en retrait de l'espace du public de desserte



Densification de l'ilot par urbanisation de lots de fonds



Densification marquée de l'ilot par subdivision et création d'espaces publics supplémentaires

**EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU
CONSEIL COMMUNAL
SEANCE DU 12 JUILLET 2012**

Présents :

Paul JADOUL	Bourgmestre ;
Yvan HAUBRUGE ,	
Marie-Claire WAUTIER	Echevine-Présidente ;
Charles VANDENDRIES , Sophie DEHAUT	Echevins,
Daniel CHENOY , Henri VANESSE , Gérard JACQUES ,	
Christiane LEGLISE , Albert FABRY , Adeline GRADE-SAFFERY ,	
Françoise DUCHATEAU-CHARLIER , Catherine BERAEL ,	
Jacques AMEYE , Roland LOOSEN , Joëlle RICOUR ,	Conseillers,
Christiane MARCHAL	
Alain CHEVALIER	Secrétaire.

5. Schéma d'orientation de Corbais – avenant 1.

Le Conseil communal en séance publique,

Considérant que le Collège communal a décidé dans le cadre d'une étude globale de l'orientation urbanistique de l'entité, de faire réaliser une étude d'orientation par le CREAT de Louvain-la-Neuve sur le village de Corbais ;

Vu le rapport intitulé « schéma d'orientation pour l'avenir du centre » daté de mars 2009 ;

Considérant que ce schéma d'orientation comprend :

- un inventaire de la situation existante, qui se présente sous forme de cartes et de rapports d'analyses et qui permet d'évaluer les potentialités ainsi que les déficiences et contraintes rencontrées sur le territoire de l'ancien village de Corbais ;
- des options (littérales et cartographiques) et des recommandations qui doivent concerner l'affectation du sol, des mesures d'aménagement, la localisation des principaux équipements et infrastructures et la gestion des déplacements locaux ;

Considérant que le schéma d'orientation propose 4 options d'aménagement du territoire pour le développement harmonieux du village soumis à forte pression foncière ;

Considérant que le schéma d'orientation a été présenté en séance publique ;

Considérant que ce schéma d'orientation doit être considéré comme un document de référence en termes de stratégie et de gestion de l'aménagement du territoire concerné ;

Considérant qu'à l'instar de la définition du SDER (schéma de développement de l'espace régional), il est de sens commun qu'une autorité respecte un document qu'elle adopte et qu'elle ne prenne pas de décisions qui lui sont contraires. Toutefois, conséquence de la nature indicative du document, l'autorité peut s'en écarter pourvu qu'elle motive sa décision ;

Considérant que toute décision qui s'écarterait des options définies devra donc être dûment motivée ;

Considérant que le Collège communal privilégie l'option trois définie par le schéma ; Que cette option tend à densifier l'habitat existant permettant d'éviter le mitage de la zone agricole et de ne pas disperser les réseaux d'équipement ; Que la mobilité dans le cœur du village est étudiée afin de permettre le développement de la zone d'habitat à caractère rural situé au Sud, entre la rue Margot et la rue Gallée ;

Considérant qu'il convient de fixer clairement les lignes de conduite urbanistiques définies dans cette option afin de permettre au Collège communal de statuer sur toute demande de permis en connaissance de cause ;

Considérant également qu'il est nécessaire de donner un signal fort à la Région wallonne pour ce qui concerne l'aménagement de la RN4 ;

Considérant dès lors que l'étude doit fixer clairement les objectifs recherchés ; Qu'un avenant a été proposé par l'auteur de projet pour adapter le document existant pour en faire ressortir les priorités ; Vu l'offre de prix du CRAT de Louvain-La-Neuve, intitulée « Etude prospective de Corbais/Nationale 4, défi économique et identitaire », proposant d'adapter l'étude initiale en fonction de la concertation publique et du choix communal ;

Considérant que cet avenant 1 au marché initial s'élève à 7.475,00€HTVA, soit 9.044,75€ TVAC ;

Décide à l'unanimité :

Article premier : d'adopter le schéma d'orientation de Corbais réalisé par le CREAT de Louvain-la-Neuve, tel que présenté en séance publique et conformément à l'option trois qui tend à densifier l'habitat existant permettant d'éviter le mitage de la zone agricole.

Article 2 : d'approuver l'avenant 1 permettant de préciser les priorités d'aménagement du territoire de Corbais, à la somme de 7.475,00€HTVA, soit 9.044,75€ TVAC.

Article 3 : de charger le Collège communal des mesures d'exécution.

En séance date que dessus,

Par le Conseil,

Le Secrétaire,

(s) A. Chevalier

Le Président,

(s) P. Jadoul

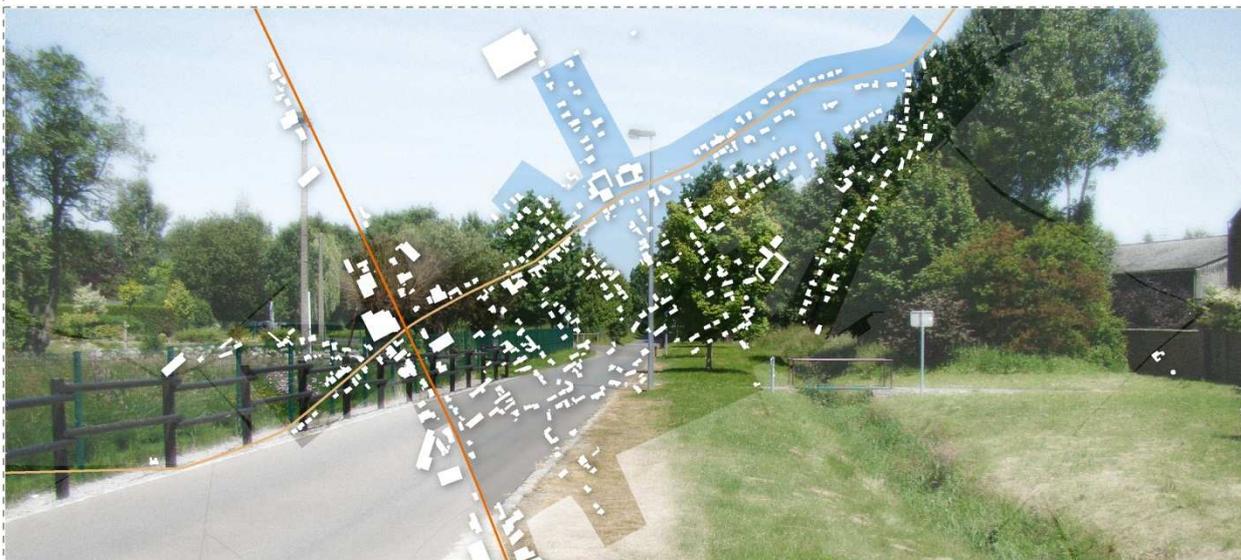
Pour copie conforme, le 30 Juillet 2012.

Le Secrétaire communal,

Le Bourgmestre,

Alain Chevalier

Paul Jadoul



ÉTUDE PROSPECTIVE DE CORBAIS, NATIONALE 4
COMPLEMENT D'ÉTUDE

26 août 2014

Commune de Mont-Saint-Guibert



Centre de recherches et d'études pour l'action territoriale - UCL

Place du Levant, 1 - B-1348 Louvain-la-Neuve

Tél : +32(0)10 47.21.27 - Fax : +32(0)10 47.87.13 –

Courriel: CREAT-UCL@uclouvain.be

URL : www.creat-uclouvain.be

INTRODUCTION	2
1.1 Contexte et objet du complément d'étude	2
DENSITÉS ET COMPOSITION URBANISTIQUE	3
2.1 Les différentes alternatives de densification d'un tissu bâti	3
2.1.1 <i>Les objectifs de densification préconisés dans l'étude prospective</i>	3
2.1.2 <i>la mobilisation des réserves foncières existantes</i>	4
2.1.3 <i>La restructuration du tissu existant</i>	7
2.2 Quelle marge de manœuvre pour la commune ?	10
2.2.1 <i>Avantages et inconvénients des hypothèses de densification</i>	10
2.2.2 <i>Le cas particulier des terrains couverts par un permis de lotir</i>	10
2.3 Où et comment densifier à Corbais ?	11
2.3.1 <i>Quelle(s) typologie(s) de logement promouvoir ?</i>	11
2.3.2 <i>Quelle(s) forme(s) urbaine(s) promouvoir ?</i>	14
2.4 Recommandations	21
PROGRAMMATION D'UN ÉQUIPEMENT COLLECTIF	22
3.1 Introduction : objet de la demande	22
3.2 Les enjeux liés à l'implantation d'un équipement collectif	23
3.2.1 <i>Identification des problématiques à aborder</i>	23
3.2.2 <i>Analyse des sites pressentis</i>	25
REQUALIFICATION DU RÉSEAU DES VOIES TERRESTRES	36
4.1 Enjeux	36
4.1.1 <i>Les voies carrossables</i>	36
4.1.2 <i>Les voies agricoles et les sentiers</i>	37
4.2 Propositions	37
4.2.1 <i>La N4</i>	37
4.2.2 <i>Le réseau viaire automobile communal</i>	42
CONCLUSION	43
5.1 Corbais, village-clé de la commune de Mont-Saint-Guibert	43
5.2 Mont-Saint-Guibert, des atouts à valoriser	44

1.1 CONTEXTE ET OBJET DU COMPLEMENT D'ETUDE

En 2009, la Commune de Mont-Saint-Guibert lançait une étude prospective sur le devenir de Corbais, un noyau villageois situé sur les franges Est du territoire communal. Les autorités poursuivaient ainsi la démarche entreprise quelques années auparavant sur l'entité villageoise de Mont-Saint-Guibert.

L'analyse prospective du village de Corbais a abouti à la proposition de quatre scénarios de développement. L'un d'entre eux, repris sous la dénomination de « Corbais, village clé de la commune » a suscité l'adhésion des autorités qui souhaitent aujourd'hui donner à cette stratégie de développement, une dimension plus opérationnelle.

Le présent rapport, inscrit en complément de cette étude prospective, vise donc à préciser les orientations proposées dans le rapport originel et ainsi constituer un outil d'aide à la décision sur lequel la Commune pourra s'appuyer dans le cadre de questionnements plus concrets liés au développement du village.

Il s'agit plus particulièrement d'approfondir trois aspects : la densification du tissu villageois en termes de composition urbanistique, la programmation d'un équipement collectif et la requalification du réseau des voies terrestres.

- Le scénario retenu dans le cadre de l'étude prospective fixait en effet des objectifs quantitatifs en termes de densité, qui doivent pour l'heure être traduits de manière plus fine et opérationnelle. La finalité du présent rapport sera de fournir à la Commune des propositions et recommandations qui lui permettront d'appréhender de manière plus concrète les actions envisageables pour amener à une densification acceptable et raisonnée du cœur villageois de Corbais.
- La deuxième partie du rapport posera la question de l'implantation d'un équipement collectif. Il s'agira d'estimer l'opportunité d'un tel projet, au regard des possibilités de localisation, en fonction de son accessibilité et de ses impacts sur le milieu environnant.
- La requalification du réseau des voies terrestres telle que proposée dans l'étude prospective initiale sera précisée au regard des objectifs attendus dans la troisième partie du présent document.

DENSITÉS ET COMPOSITION URBANISTIQUE

2.1 LES DIFFÉRENTES ALTERNATIVES DE DENSIFICATION D'UN TISSU BÂTI

2.1.1 LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION PRÉCONISÉS DANS L'ÉTUDE PROSPECTIVE

L'analyse de la densité résidentielle a permis d'établir un focus sur la situation actuelle où, globalement, le cœur de village apparaît sensiblement plus dense que sa périphérie immédiate.

Quelques îlots périphériques se hissent néanmoins à des densités supérieures. Ceci s'explique dans certains cas par le recours à des typologies de logements collectifs qui augmentent le nombre de logements à la parcelle (le long de la N4). Dans d'autres cas, cela résulte d'un découpage parcellaire plus important qui génère des terrains de plus petites tailles (chemin Saint Pierre).

Le scénario de densification choisi dans l'étude prospective vise à renforcer le village dans une logique de reconcentration de l'urbanisation en son centre. Le développement résidentiel du Sud du village le long d'un axe prolongeant le chemin Saint Pierre jusqu'à la N4 est également envisagé.

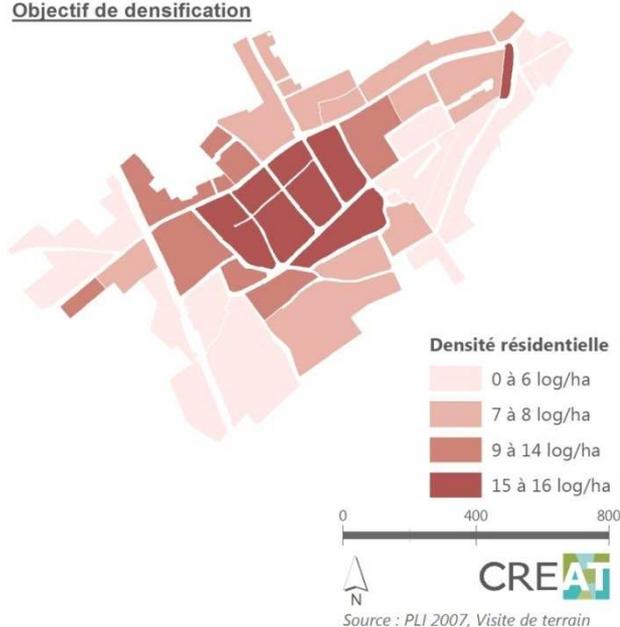
Par ailleurs, il y avait lieu dans le cadre de ce scénario de respecter l'équilibre démographique des différentes entités de la commune de Mont-Saint-Guibert. Dès lors, l'accroissement du nombre de logements était à limiter à 200 voire 250 unités supplémentaires.

La suite du chapitre visera, dans un premier temps, à définir les différentes pistes envisageables en vue de densifier le tissu, leurs avantages et inconvénients ; puis, dans un deuxième temps, à fournir quelques recommandations sur les typologies bâties à promouvoir et enfin, dans un dernier temps, à identifier les terrains clés à mobiliser.

Situation existante



Objectif de densification



2.1.2 LA MOBILISATION DES RÉSERVES FONCIÈRES EXISTANTES

Ce premier paragraphe vise à quantifier ce qu'induiraient les objectifs de densification comme indiqué dans le scénario du « village clé ». Les objectifs de densification induisent en effet la mise en œuvre de projets sensiblement plus denses qu'à l'accoutumé. Il s'agit donc ici de pouvoir chiffrer de manière plus fine la densité à mettre en œuvre en fonction des réserves foncières encore existantes d'une part et des objectifs de densification de chaque partie du village d'autre part.

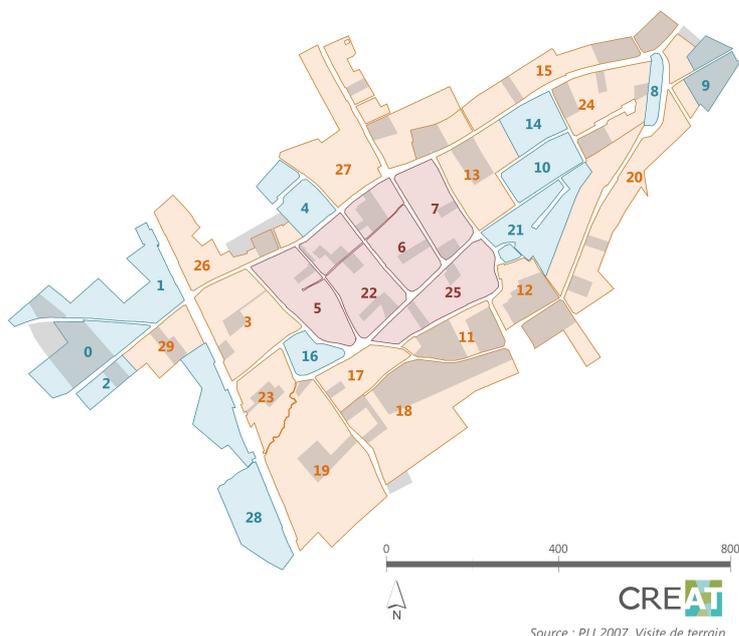
Cette solution n'est évidemment pas la seule : la division de la trame bâtie existante et des parcelles déjà bâties constituent d'autres pistes qui seront développées dans le point 1.2.3.

Cette première approche permettra néanmoins dans un premier temps de repositionner la question de la densité dans le cadre d'une demande de permis par un propriétaire ou un promoteur. Soulignons qu'il s'agit bien là d'un exercice visant à appliquer les principes du scénario prospectif « village clé » envisagé par la Commune ; il ne sert donc qu'à orienter les choix de l'autorité communale et non à la déterminer.

Note méthodologique

Afin de pouvoir quantifier la densité à mettre en œuvre au niveau de l'îlot, nous reprendrons les travaux effectués dans le cadre de l'étude stratégique. Les objectifs de densification -illustrés dans le schéma au point précédent (1.2.1)- définissent une fourchette (objectif bas, objectif haut) de densité à atteindre et donc le nombre de logements supplémentaires à programmer sur chaque îlot.

En confrontant ce nombre de logements à programmer avec le potentiel foncier encore disponible sur chaque îlot, il est possible de dégager des chiffres sur le type de densité à promouvoir à Corbais pour les nouveaux permis octroyés par la Commune.



Source : PLI 2007, Visite de terrain

Le potentiel foncier recensé sur le village de Corbais¹, s'élève à environ 15,8 ha sur les 77 ha que compte le village en zone d'habitat à caractère rural. L'implantation de 200 à 250 unités de logements supplémentaires correspondrait dans un calcul global à des projets dont la densité moyenne serait située entre 12 et 15 log/ha. La densité actuelle au niveau du village est de l'ordre de 7 à 8 log/ha.

Ilot	Potentiel foncier (ha)	Objectif bas		Objectif haut	
		log à programmer	Densité (log/ha)	log à programmer	Densité (log/ha)
n°5	0,1	3	30	7	70
n°6	0,6	19	32	23	40
n°7	0,3	13	51	16	63
n°22	0,6	18	31	23	39
n°25	0,3	18	69	22	87
Total groupe 1	1,8	71	40	92	51
n°3	0,3	10	32	13	40
n°11	1,3	9	7	11	8
n°12	0,9	4	5	5	6
n°13	0,6	4	7	5	9
n°15	1,1	5	4	7	6
n°17	0,1	4	42	5	52
n°18	2,4	25	10	33	14
n°19	0,7	13	19	16	24
n°20	1,0	5	5	6	6
n°23	0,3	4	15	5	19
n°24	0,8	3	4	4	5
n°26	0,2	3	10	3	13
n°27	0,4	8	22	11	30
n°29	0,3	6	19	7	23
Total groupe 2	10,5	102	10	132	13
Total groupe 3	3,1	0		0	

¹ Relevé de terrain, 3 janvier 2013.

Ce premier tableau montre des objectifs fortement différenciés si on se place à l'échelle de l'îlot, mais qui peuvent être nuancés si l'on regroupe des îlots voisins inscrits dans une même logique de structuration / restructuration.

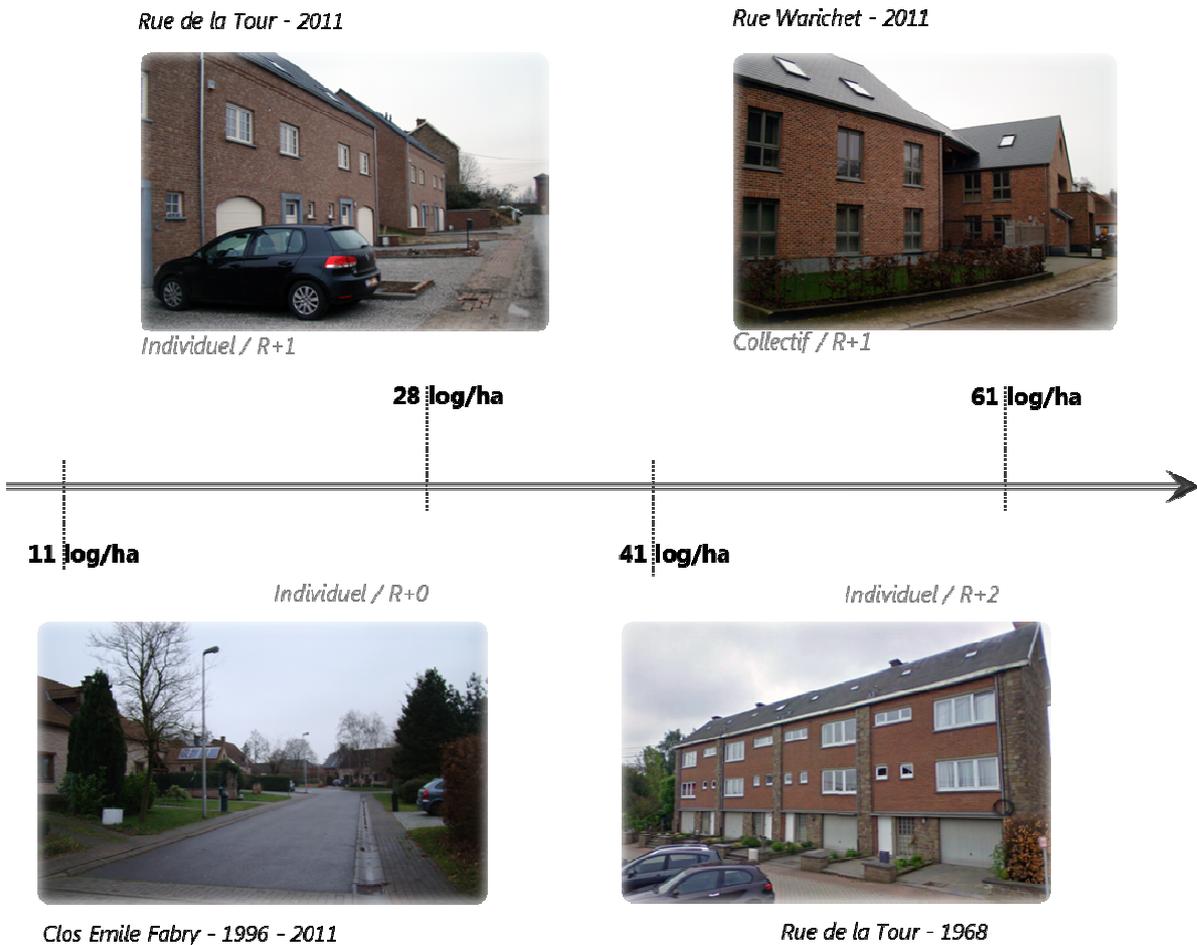
Sur l'îlot n°25 par exemple, la disponibilité foncière étant très faible, l'objectif de densité pour la construction de logements neufs frôle les 90 log/ha. Ce chiffre très théorique doit être fortement replacé dans son contexte qui s'équilibre entre 38 et 48 log/ha si l'on regroupe ensemble les îlots constituant le cœur villageois à restructurer.

Dans le tableau réalisé ci-dessus :

- le groupe 1 correspond au cœur villageois dont la restructuration par la densification apparaît comme un enjeu crucial ;
- le groupe 2 reprend la « périphérie villageoise » dont l'enjeu de densification n'est pas prégnant ;
- le groupe 3 fait référence aux îlots déjà saturés et/ou sur lesquels aucune production de logements n'est programmée.

Dans ce premier scénario de densification – qui vise à augmenter la densité sur les réserves foncières disponibles - l'exercice nous amènerait à devoir accueillir la construction de projets oscillant entre 42 et 52 log/ha en cœur villageois ; 10 et 13 log/ha dans la « périphérie ». Le tissu bâti corbaisien recèle déjà de nombreux projets plus ou moins récents pouvant illustrer ces chiffres. Toutefois comme on le verra ci-après, il s'agit sans doute d'une stratégie de court terme ayant des conséquences importantes à moyen et long termes.

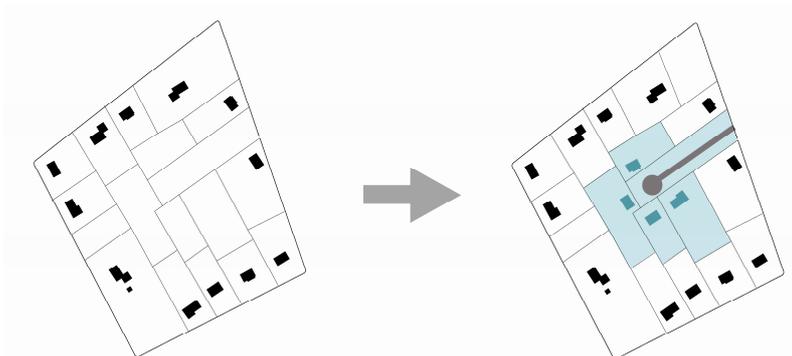
Pour seul exemple, on mentionnera le bâtiment de logements collectifs localisé rue Warichet, qui malgré une densité de logement fortement élevée -61 log/ha- s'intègre particulièrement bien en terme de composition et de gabarit dans son environnement bâti.



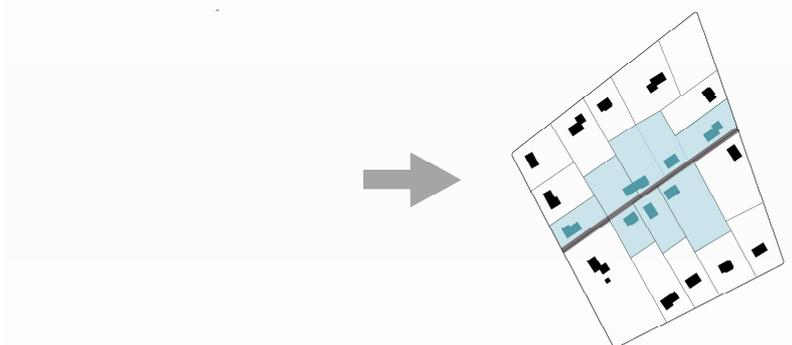
2.1.3 LA RESTRUCTURATION DU TISSU EXISTANT

Outre la mobilisation des réserves foncières, la densification d'un tissu peut se réaliser à travers la restructuration du tissu déjà bâti. Pouvant être le fruit d'une densification spontanée ou liée à une intervention de l'autorité publique, ce type de densification offre à moyen et long termes une série de possibilités.

A l'échelle de l'îlot, la densification peut s'opérer à travers une meilleure optimisation des réserves foncières mobilisables en cœur d'îlot. Dans ce type de densification, la sauvegarde d'accès aux intérieurs d'îlots est décisive puisque qu'elle conditionne la possibilité d'y mobiliser des réserves foncières. Le village de Corbais recèle de nombreuses venelles encore existantes qui pourraient éventuellement permettre l'accès aux cœurs d'îlots dans le noyau villageois.

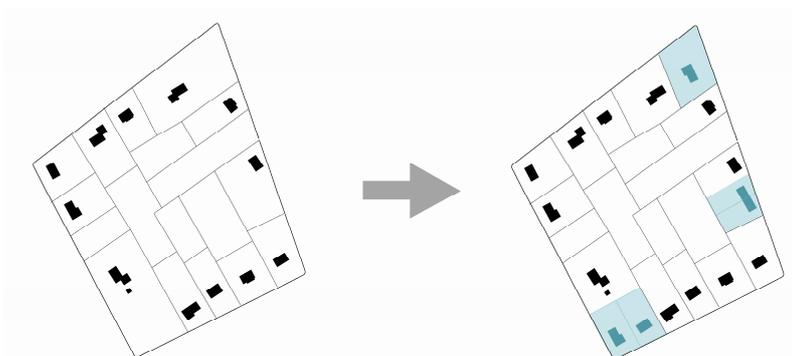


Désenclavement des parcelles en intérieur d'îlot

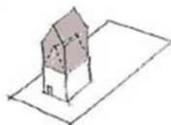


Subdivision de l'îlot

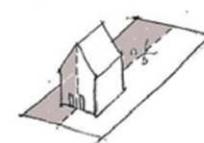
A l'échelle de la parcelle et du bâtiment, la densification peut s'opérer à travers la division. Ce type de densification s'exerce généralement de manière spontanée, c'est-à-dire qui relève de d'initiatives individuelles. Classiquement, lorsque la pression résidentielle est forte, la subdivision des biens foncières et immobiliers peut pour le propriétaire en maximiser la valeur lors de sa revente ou de sa location.



Subdivisions parcellaire



Extension de bâtiment



Subdivision de bâtiment

Note de Recherche, Densité et densification, CPDT, Numéro 36, Nov. 2012

La subdivision des biens peut également correspondre à une mise en adéquation des besoins du propriétaire, selon la période de la vie : par exemple, un ménage de personnes âgées pourra décider de se séparer d'une partie de son terrain ou de son habitation pour en limiter l'entretien.

Ce type de densification fait aujourd'hui l'objet de concepts innovants appuyés par certains pouvoirs publics : l'« habitat kangourou » et le « BIMBY » (Build in my Back Yard) par exemples, s'affirment actuellement comme de nouvelles pistes de densification de plus en plus largement diffusées au grand public (voir encadrés ci-dessous). L'initiative restant privée, le processus est généralement initié par les autorités publiques via des opérations de sensibilisation de la population.

Toujours à l'échelle du bâtiment, la restructuration par la démolition - reconstruction constitue également une piste. Lorsque la valeur foncière est élevée, dans des contextes de pénurie foncière comme c'est le cas en Brabant Wallon, les opérations de démolition - reconstruction deviennent rentables pour les professionnels de la promotion immobilière.

Dès lors, on peut imaginer que la présence de bâtiments vétustes et/ou mobilisant une importante réserve foncière pour une rentabilité immobilière faible, attise les convoitises des promoteurs.

Enfin notons que la réhabilitation de certains bâtiments existants peut également constituer une réserve en vue de créer de nouveaux logements (granges, fermes, etc.)

Le concept du BIMBY (Build In My Back Yard) vise à densifier les tissus pavillonnaires en se saisissant de l'intérêt individuel des propriétaires. Il est actuellement développé en France, et fait l'objet de projets pilotes dans plusieurs communautés d'agglomération.

Le principe : Dans les quartiers bien situés des agglomérations ou dans les zones à forte pression foncière, la somme de la valeur des terrains créée par division parcellaire est supérieure à la valeur de la parcelle initiale.

Ce type d'opération peut donc permettre à un propriétaire de mieux valoriser son patrimoine lors d'une revente, ou encore de financer un événement ou un projet de vie par la revente ou la location d'une partie de son bien.

Dans l'exemple ci-contre, la division parcellaire a permis la construction d'une nouvelle habitation entre deux pavillons existants, dans un quartier déjà desservi et équipé.



www.bimby.fr

Le concept d'« habitat kangourou » consiste à densifier le bâti, en créant des logements intergénérationnels. Déjà bien implanté au Pays Bas et dans les pays scandinaves, il commence à se développer en Belgique.

Le principe : La Belgique compte 1,8 million de personnes de plus de 65 ans, soit 17% de sa population. En 2050, elles seront 2,8 millions, soit 32,5%. Ces perspectives ont initié des réflexions sur la manière de fournir une offre alternative à la maison de repos. C'est ainsi qu'est né le concept d'habitat kangourou.

On entend par habitat kangourou un logement – conçu par un pouvoir public ou aménagé par un propriétaire privé – qui accueille simultanément des locataires/propriétaires jeunes et des locataires/propriétaires âgés. Ce type d'habitat a pour but d'encourager et de faciliter les interactions entre eux, notamment l'échange de services. Sans relever de la vie communautaire, l'habitat intergénérationnel est plus qu'une simple cohabitation puisqu'il comporte une dimension d'entraide et de coopération entre les générations qui l'occupent.

Concrètement, une personne âgée disposant d'un bien immobilier trop grand compte tenu de ses besoins pourra en louer une partie ; inversement, une famille propriétaire d'un bien immobilier pourra créer une extension ou diviser une partie de l'habitation pour accueillir un parent.



2.2 QUELLE MARGE DE MANŒUVRE POUR LA COMMUNE ?

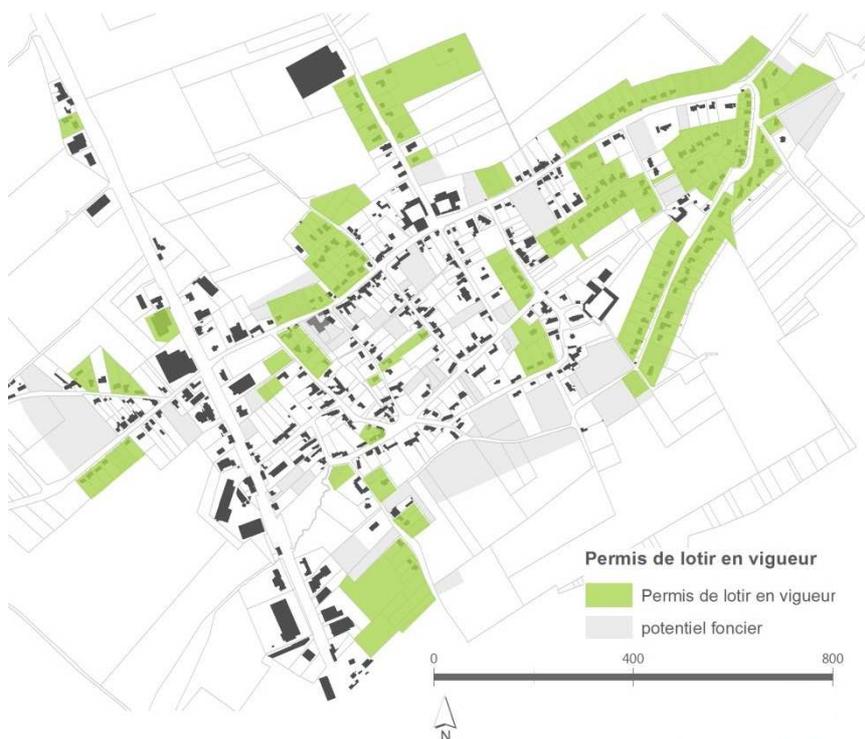
2.2.1 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES HYPOTHÈSES DE DENSIFICATION

Comme nous l'avons vu, la densification des tissus existants peut se faire principalement via deux types d'interventions complémentaires : celle privilégiant la construction plus dense sur les réserves foncières disponibles, celle visant à restructurer le tissu existant (division des parcelles et des bâtiments, démolition / reconstruction ou encore réhabilitation).

La première alternative a l'avantage de fournir à la Commune un degré de maîtrise relativement important, puisque la construction est conditionnée par le permis d'urbanisation ou le permis d'urbanisme qu'elle octroie ou encore par l'ouverture d'une voirie pour laquelle le Conseil communal est compétent. Dans ce cas, la Commune peut donc plus facilement « imposer » ses exigences, à la hausse ou à la baisse, par rapport à la proposition de densité de l'auteur de projet. Cette alternative pourra être mobilisée à court terme, lors des futures demandes de permis adressées à la Commune. Dans cet ordre d'idée, les zones d'habitat à caractère rural de plus de 1ha, tous propriétaires confondus, devront être urbanisées dans leur ensemble afin, notamment, de pouvoir maîtriser le dimensionnement des équipements et du réseau d'égouttage en particulier.

La seconde alternative est beaucoup plus délicate à mettre en œuvre, puisqu'elle touche au droit de propriété. La Commune a une marge de manœuvre relativement réduite dans ce contexte et son rôle se cantonne alors davantage à celui de la négociation et la sensibilisation des habitants. Notons, néanmoins, que la pression foncière exercée sur le territoire favorisera à moyen et long termes ce deuxième type de densification. Celle-ci s'opère généralement lors de changement de propriétaires (revente, succession, ...) plus ponctuellement lorsqu'un ménage vieillit et que ses besoins évoluent.

2.2.2 LE CAS PARTICULIER DES TERRAINS COUVERTS PAR UN PERMIS DE LOTIR



A Corbaix, le droit du sol est régi, au-delà de l'affectation du plan de secteur, par les prescriptions de plusieurs permis de lotir disséminés sur l'entité villageoise.

La modification du découpage des biens fonciers couverts par ces prescriptions, nécessite de réaliser un permis d'urbanisation. La démarche étant relativement lourde, elle ne pourra s'envisager pour chaque lotissement, qu'à moyen/long termes et dans une vision globale d'aménagement du lotissement.

Source : PLI 2007. Visite de terrain

2.3 OU ET COMMENT DENSIFIER A CORBAIS ?

2.3.1 QUELLE(S) TYPOLOGIE(S) DE LOGEMENT PROMOUVOIR ?

2.3.1.1 *Considération préalable : le parcours résidentiel*

La typologie de logements construits dans une commune influence –au-delà de la catégorie socioprofessionnelle des nouveaux arrivants – l'âge et la typologie du ménage qui viendra s'installer. Les orientations prises par les autorités publiques quant à leur parc de logement sont donc très importantes.

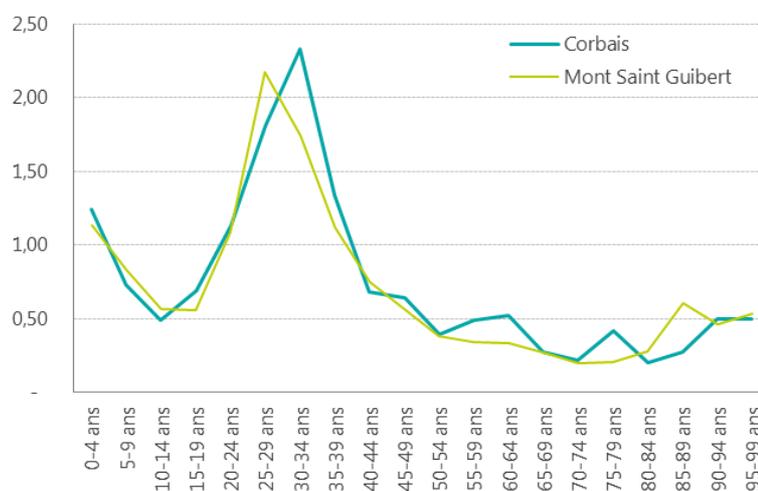
Pour corroborer cela, nous allons détailler ce que l'on appelle communément « le parcours résidentiel », ou plutôt les cycles et événements de la vie qui conditionnent la migration résidentielle et les besoins des individus en termes de logements.

Les jeunes ménages et, à plus forte raison encore, les jeunes adultes isolés, orientent généralement leur choix vers l'offre locative d'appartements. N'ayant pas les ressources financières pour pouvoir accéder à la propriété, ce type de ménage vit cette situation comme transitoire, le temps que leurs situations professionnelle et personnelle se stabilisent.

Lorsque la situation est stabilisée et/ou que survient la naissance du premier enfant, les ménages ont tendance à vouloir accéder à la propriété dans une vision de long terme. Leurs recherches s'orientent alors plus généralement vers la typologie de la maison individuelle, qui leur permet de bénéficier d'un jardin ainsi que d'un logement plus grand dans un quartier résidentiel calme. Une fois la propriété acquise, le ménage a une propension à migrer relativement faible. Notons néanmoins que la séparation ou le divorce des conjoints constituent des facteurs décisifs de déménagement.

Une troisième phase de migration résidentielle peut apparaître au moment de la mise à la pension : certains ménages décident de retourner habiter dans leur région d'origine, d'autres d'acquérir un bien ailleurs (régions plus ensoleillées, maritimes, etc.).

La dernière phase de migration plus marquée que la précédente survient en fin de vie, lorsque les personnes ne sont plus en capacité physique d'entretenir leurs biens ; ou, lorsque l'un des deux conjoints décède, l'autre peut décider de s'installer dans un logement collectif, plus petit.



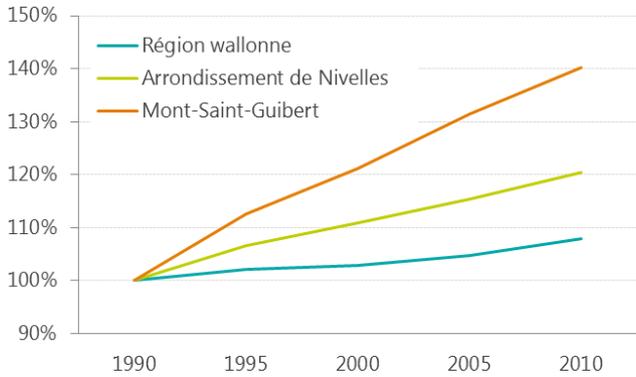
Taux de mobilité résidentielle en fonction du groupe d'âge entre 2001 et 2005, Gédap

Dès lors, la construction de petits logements et/ou de logements collectifs s'adressera plus particulièrement aux individus situés en début et en fin de parcours résidentiel. Les logements plus grands et individuels permettront quant à eux d'accueillir plus particulièrement des (jeunes) ménages avec enfants.

Notons que le statut d'occupation constitue également un facteur de choix. L'omniprésence d'une offre acquisitive permet un renouvellement relativement faible de la population, l'évolution démographique se caractérise alors par de longues phases de vieillissement successives. A l'inverse, la mise sur le marché de biens locatifs permet un turn over plus important et un renouvellement plus régulier des jeunes ménages.

2.3.1.2 *Considération préalable : la population communale*

La commune de Mont-Saint-Guibert bénéficie –comme de nombreuses communes du Brabant Wallon- d'un dynamisme démographique favorable, qui lui a permis de multiplier sa population par 1,4 en 20 ans. Cet accroissement s'explique non seulement par une arrivée importante de population mais également par une natalité forte.

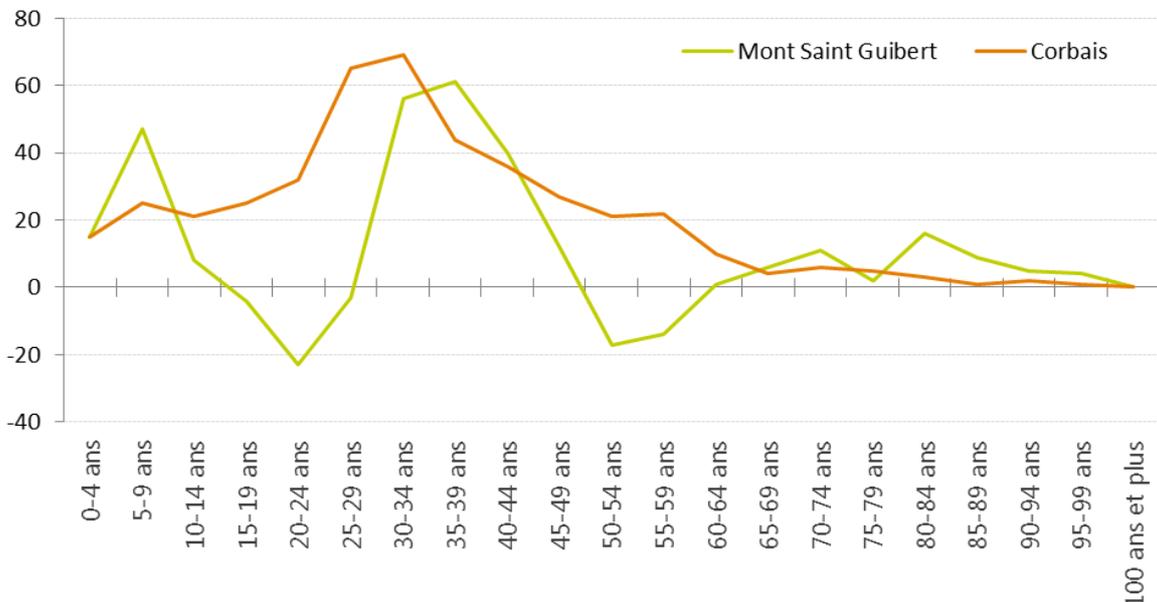


Evolution démographique en base 100 en 1990
Commune de Mont Saint Guibert, INS, 1990-2010



Analyse de l'accroissement de la population, Commune de Mont Saint Guibert
Données Gédap, 1991-2009

Le village de Corbais s'inscrit dans la même dynamique, avec toutefois une arrivée de population sensiblement plus jeune (entre 20 et 29 ans). La proximité de l'UCL à Louvain-la-Neuve et la saturation des logements étudiants sur le campus expliquent sans doute en partie ces résultats.

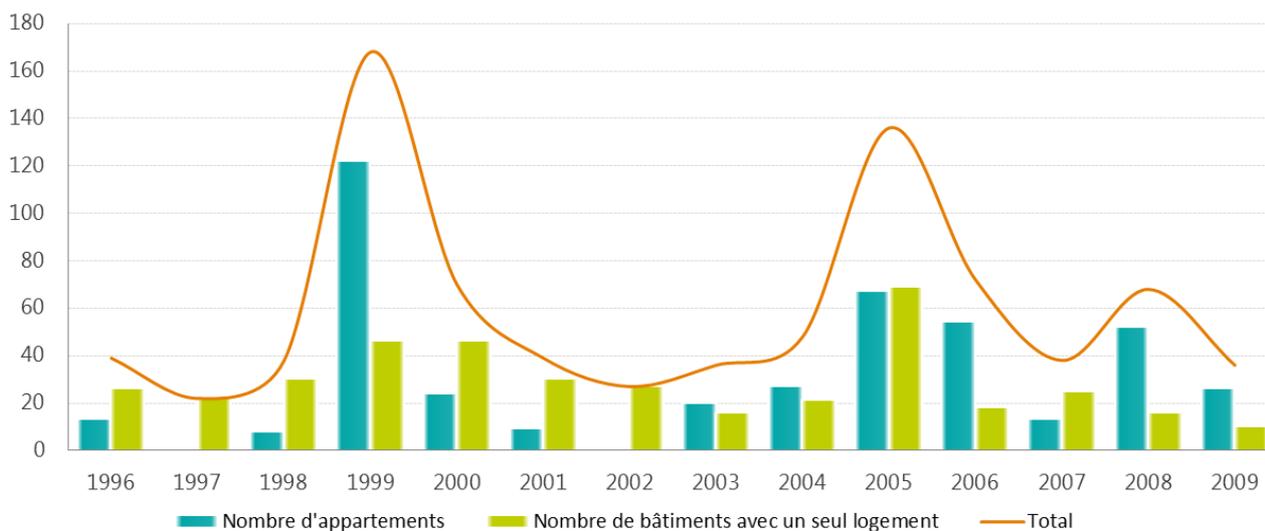


Solde migratoire en fonction du groupe d'âge entre 2001 et 2005, Gédap

2.3.1.3 Considération préalable : l'évolution du parc immobilier communal

La commune de Mont-Saint-Guibert connaît un dynamisme immobilier très important qui se traduit par une progression de plus de 30% -soit 678 logements supplémentaires- de son parc immobilier depuis 1995. Elle accueille aujourd'hui un peu plus de 2700 logements, dont un peu moins de 20% sont constitués d'appartements.

Notons qu'actuellement, les demandes de permis relatives à la construction de logements collectifs augmentent. Si ce type de permis ne représente qu'approximativement 15% de l'ensemble des permis octroyés depuis le début des années 2000, en termes de nombre de logements cela correspond à environ 50% de ceux qui sont ou seront prochainement construits.



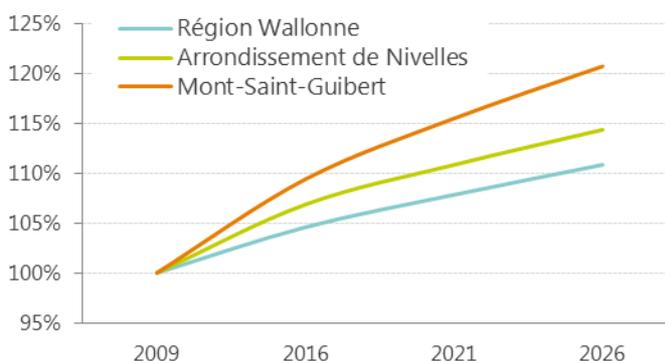
Nombre et types de logements programmés dans les octroies de permis de bâtir Commune de Mont Saint Guibert, 1996 à 2009, INS

Au-delà de la production de logements neufs (env.45 log/an), il existe également une dynamique de rénovation du parc existant. Chaque année, une vingtaine de biens immobiliers font l'objet d'une demande de rénovation / modification.

2.3.1.4 Quelles perspectives ?

Selon les perspectives de populations réalisées par le bureau du plan et l'IWEPS, la population communale de Mont-Saint-Guibert devrait, d'ici une quinzaine d'années, atteindre 8180 personnes, contre 6775 en 2009. Ceci représenterait une hausse d'un peu moins de 21% de la population par rapport à 2009.

Les perspectives, dégagées en termes de nombres de ménages, correspondent quant à elles à un accroissement de 628 ménages par rapport à 2009 ; ce qui signifie presque autant de logements à produire sur la commune d'ici 2026.



Perspective de population, Commune de Mont Saint Guibert Bureau du plan, IWEPS, 2016-2021-2026

La question du type de logement à produire reste toutefois ouverte et dépend in fine des orientations que souhaitent prendre les autorités communales. Le village de Corbais a en effet la chance de se situer sur un territoire prisé de la

région wallonne et bénéficie, en sus, de la proximité du pôle universitaire de Louvain-la-Neuve. Cette situation le rend attractif pour une large frange de la population : étudiants, jeunes actifs et ménages avec enfants.

Une mixité de l'offre constituerait à notre sens un atout qui permettrait à la Commune de diversifier sa population. Une population trop homogène en termes de typologie d'âges et de constitution de ménages a le désavantage de spécialiser très fortement les besoins auxquels la Commune doit sans cesse s'adapter.

Par exemple, l'accueil massif de ménages avec enfants nécessitera des investissements en termes d'infrastructures liées à l'éducation (crèches, écoles, TEC, etc.) qui dix à quinze ans plus tard seront devenues obsolètes car la structure de population aura vieilli et évolué. La Commune devra donc s'adapter aux nouveaux besoins de ses habitants.

Un turn over plus important et une plus grande mixité de population permet de répartir les besoins de manière plus homogène dans le temps.

2.3.2 QUELLE(S) FORME(S) URBAINE(S) PROMOUVOIR ?

2.3.2.1 *Analyse de la morphologie du tissu bâti existant*

Le tissu bâti corbaisien fait référence majoritairement à des habitations de type pavillonnaire. Les maisons de deux ou trois façades, bien qu'elles existent sont globalement minoritaires. Les gabarits des habitations sont généralement de l'ordre du Rez+Comble ou Rez+1+Comble. Quelques habitations atteignent toutefois Rez+2+Comble, mais cela reste marginal.



La zone villageoise, qui correspond au centre historique du village est constituée d'un habitat rural relativement ancien, qui a structuré au fil du temps la trame bâtie. Souvent mitoyen, ce bâti est généralement peint ou enduit de crépis de couleur blanche. Disposant d'un faible recul par rapport à la voirie, ce tissu originel encadre et structure l'espace public. Notons que l'on retrouve ponctuellement dans ce tissu des interventions plus récentes en briques apparentes implantées au milieu des parcelles.



Les zones résidentielles périphériques sont quant à elles constituées presque exclusivement de typologies pavillonnaires, relativement homogènes au sein de chaque lotissement. Dans ces espaces, les retraits par rapport à la voirie sont plus importants et le tissu bâti beaucoup plus lâche.



Le hameau de Corbais est un quartier mixte associant noyau ancien -au niveau du croisement entre la rue du Petit Baty et la rue de Corbais- et des extensions résidentielles plus récentes. Ce tissu a une morphologie linéaire, associant typologies pavillonnaires et habitations mitoyennes.

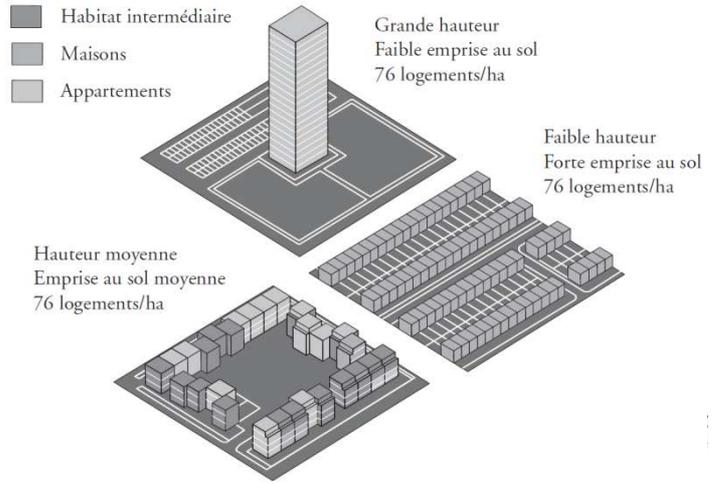


Les abords de la N4 s'affichent enfin en rupture avec l'image du tissu villageois. Prisé par les enseignes commerciales, cet axe est érigé de petites et moyennes surfaces qui ponctuent l'implantation d'anciennes demeures villageoises, de petits pavillons et de quelques immeubles collectifs récents. Les gabarits frôlent généralement Rez+Comble et REZ+1+Comble ; ponctuellement certains immeubles atteignent le Rez+2+Comble.

2.3.2.2 *Densité et morphologie urbaine.*

La notion de densité résidentielle renvoie à un rapport entre un nombre de logements et la surface sur laquelle est réparti ce nombre de logements. Elle ne définit donc ni la morphologie, ni la typologie du bâti : l'illustration ci-contre reprend pour une même densité résidentielle, différentes typologies bâties : Habitat collectif, habitat individuel mitoyen et habitat intermédiaire (voir encadré).

Notons par ailleurs que de ces trois alternatives, de nombreuses formes architecturales peuvent être dégagées. Par exemple, l'ensemble de logements collectifs implanté rue Warichet à Corbais constitue l'une des formes architecturales possibles de l'habitat collectif.



Appréhender la densité n°2, IAURIF, juin 2005

Quelques exemples d'opérations : logements individuels



ARQUENNES (Parc de la Cartonnerie)
Opération de logements individuels groupés
DENSITE : 29 LOG/HA



ATH (Rue Paul Pastur)
Opération de logements individuels groupés
DENSITE : 32 LOG/HA



GENAPPE (Chaussée de Nivelles)
Opération de logements individuels groupés
DENSITE : 32 LOG/HA



VILLERS LA VILLE (Rue Ernest Delterne)
Opération de logements individuels groupés
DENSITE : 41 LOG/HA



GENAPPE (Rue de Bruxelles)
Opération de logements individuels groupés
DENSITE : 42 LOG/HA

Quelques exemples d'opérations : logements collectifs



PROFONDEVILLE (Rue Gémenne)
Opération de 3 logements collectifs
DENSITE : 15 LOG/HA



ATTERT (Nothomb - rue du Mont aux chèvres)
Opération de 5 logements collectifs
DENSITE : 42 LOG/HA



SOMBREFFE (Chaussée de Nivelles)
Opération de logements collectifs
DENSITÉ : 54 LOG/HA



SENEFFE (Arquennes - Grand place d'Arquennes)
Opération de logements collectifs
DENSITÉ : 159 LOG/HA

Quelques exemples d'opérations : logements intermédiaires

« L'habitat intermédiaire » est une typologie de forme urbaine qui à l'origine était utilisée dans les pays du Nord de l'Europe. Dans les années septante en France, elle est apparue comme un puissant « outil » de diversification des typologies traditionnelles.

Concrètement, « il s'agit d'un ensemble de logements avec mitoyenneté verticale et/ou horizontale ne dépassant pas R+2. Les parties communes du programme (local vélo, local poubelle...) sont réduites et conçues pour une gestion peu coûteuse.

La conception architecturale de l'habitat intermédiaire se situe donc entre le petit collectif et la maison : réalisé sur deux niveaux, avec des accès aux logements individualisés et un espace privatif extérieur sous forme de jardin ou de terrasse.

Ce côté atypique permet d'offrir à la fois des grands et des petits logements donnant ainsi la possibilité d'accueillir des familles, des jeunes couples ou des personnes seules.

L'habitat intermédiaire répond à un souci d'économie d'espace (20 à 40 log/ha), tout en conservant les éléments qui font l'attrait du logement individuel. »²



L'habitat intermédiaire, ADEUS, 2004

Ce petit collectif de huit logements est composé de 2 maisons individuelles (typologie 1 et 2) et 6 logements superposés et accolés (typologies 3 au rez de chaussée et typologie 4 à l'étage). Tous possèdent une entrée privative.



Habitat intermédiaire attenant à un immeuble collectif. La Chapelle-des-Fougeretz (F)



Intégration de l'habitat intermédiaire dans le style architectural régional. Mérignac (F)



Habitations intermédiaires. Clermont-Ferrand (F)

http://www.scotbessin.fr/site/ressources_4/fuhabintermediaire.pdf

http://www.arcad-ca.fr/documents/HabitatInterm%C3%A9diaire_USHetPUCA_201007.pdf

http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/CPDT_RI3_actes_seminaire14Sept2012_FM2_corrBLF.pdf

² Habitat et formes urbaines, Penser l'habitat autrement, Pays de Rennes, Visites d'opérations habitat—16 octobre 2004 (www.paysderennes.fr/filemanager/download/140)

2.4 RECOMMANDATIONS

La densification d'un tissu est un mécanisme délicat à mener puisque non seulement, il s'inscrit dans un temps long qui dépend de l'introduction des permis successifs par les particuliers et les promoteurs, mais il doit également se concevoir dans une vision globale d'aménagement du territoire.

Aussi, si les opérations de densification sont à encourager dans une perspective de renforcement du centre de Corbais, il y a lieu également de rester vigilant face aux effets cumulatifs que pourraient engendrer la multiplication des opérations de densification, tant sur la cohérence urbanistique du village, que sur la cohérence territoriale de la commune.

Il convient particulièrement de mener la densification sur les disponibilités foncières avec prudence. En effet si ces opérations sont plus aisées à réaliser à court terme, elles deviendront la référence pour l'avenir lorsque se seront menées des opérations de restructuration parcellaire ou d'ilots. En effet, d'ici quelques années, certains propriétaires pourraient être incités à vendre leur terrain et des promoteurs pourraient y mener des opérations de remembrement ou de démolition-reconstruction afin d'y réaliser des opérations comparables à celles actuellement menées (à savoir parfois 60 logements par hectare). En ce sens, autoriser dans les prochaines années des projets de plus de 30 logements par hectare conduira au risque de surdensifier Corbais à moyen et long termes. L'objectif moyen de 15 logements à l'hectare serait donc largement dépassé, ce qui conduirait à des impacts négatifs sur la structure, la mobilité et les équipements.

En termes urbanistiques, soulignons que la prise en compte du contexte local corbaisien, de ses spécificités morphologiques et architecturales, mais également paysagères et végétales, sont un présupposé essentiel pour poser des bases cohérentes au processus de densification. Les composantes liées aux gabarits et volumes des bâtiments, leur implantation, leur rapport à l'espace public, leur rapport aux espaces de cours et jardins, le rythme des façades et la gestion des teintes constituent également des critères déterminants à une bonne composition d'ensemble. Si la pression immobilière n'est plus maîtrisable l'adoption d'un règlement communal d'urbanisme visant à limiter strictement les hauteurs et les profondeurs des constructions pourrait être envisagée. Le règlement pourrait fixer des minima et des maxima de densité mais aussi répartir ce potentiel entre propriétaires d'un même îlot.

En termes d'usages, l'intégration du projet passe également par l'acceptation des riverains. La question des vis-à-vis et des nuisances liées au parage des véhicules constituent bien souvent des points de résistances. Une bonne prise en compte de ses aspects par l'auteur de projet et la proposition de solutions innovantes sont à encourager.

Au-delà de la question de la composition urbanistique et architecturale, il est également important sur le plan territorial que le développement de Corbais préserve l'équilibre de la structure globale de la commune. Dès lors, comme indiqué, il pourrait être nécessaire de fixer des minima et maxima de densité pour assurer le renforcement du cœur de village tout en respectant la spécificité villageoise de Corbais par rapport à la structure territoriale globale de Mont-Saint-Guibert.

Le respect de ces seuils de densité hauts est assez délicat à gérer sur le moyen et long termes, et particulièrement dans des contextes de forte pression foncière, où les Communes sont confrontées à une forte demande de la part des promoteurs et particuliers.

Aussi, l'important reste sans doute, d'analyser - en fonction des différents modes de densification possible - le potentiel de densification global de chaque îlot dans le temps, afin, en premier lieu, de mieux anticiper la mutation du tissu à moyen et long termes et, en second lieu, de pouvoir mieux juger de la pertinence ou non des demandes successives émanant du secteur privé.

PROGRAMMATION D'UN ÉQUIPEMENT COLLECTIF

3.1 INTRODUCTION : OBJET DE LA DEMANDE

La commune de Mont-Saint-Guibert dispose d'un tissu associatif assez dense, comptant environ 80 associations actives notamment dans l'animation et le développement d'activités pour les habitants. Sur l'ensemble de celles-ci, une part assez significative est implantée dans le village de Corbais, qui est une entité très dynamique du point de vue associatif. Voici une liste non exhaustive des associations actives dans le village.

ANIMATION	ASBL Les amis de la Tour Comité des Moissons de l'amitié
ACTIVITES DIVERSES	Buffet campagnard
SPORT	AC Corbais REAL Corbais Les kangourous corbaisiens Volley loisir Corbais
AUTRES ASSOCIATIONS	Acolytes des paroisses de Mont-Saint-Guibert et Corbais Association des 3 X 20 de Corbais Chorale de Corbais Asbl "Corbais, toute une histoire"...

La mise en place d'un équipement collectif apparaît pour les autorités communales comme une opportunité de pouvoir renforcer davantage les liens d'interconnaissance entre les habitants.

3.2 LES ENJEUX LIES A L'IMPLANTATION D'UN EQUIPEMENT COLLECTIF

La localisation d'un équipement collectif n'est pas anodine dans le fonctionnement et l'identité d'un territoire. C'est pourquoi le choix de son lieu d'implantation doit être mûrement réfléchi. En effet, outre les aspects fonctionnels relatifs par exemple à la question du parcage, ou encore à la connexion des impétrants, il existe également une dimension fédératrice que le lieu et/ou le bâtiment doivent être capables de porter pour asseoir au mieux l'identité d'une collectivité.

En ce sens, la consultation des habitants devrait idéalement constituer une initiative à mener en parallèle aux réflexions de l'autorité communale.

Dans le cadre de ce travail, **nous nous attacherons dans un premier temps à aborder les différentes problématiques à prendre en compte dans le choix de l'implantation d'un bâtiment à vocation communautaire. Nous analyserons ensuite le cas de deux sites pressentis sur le territoire corbaisien** : (1) au niveau de l'ancienne maison communale, (2) à proximité des terrains de football.

Le choix de ces sites a été conditionné par le fait que ces terrains appartiennent à l'autorité communale ; ce qui permet une maîtrise foncière importante. La sélection a ensuite été réalisée de manière à écarter les terrains déjà urbanisés, les terrains exigus et ceux situés dans des zones excentrées.³

Soulignons que l'objet n'est pas ici de fixer un choix sur l'un ou l'autre de ces sites, mais bien de soulever les différentes questions qu'ils posent et parallèlement d'offrir une grille d'analyse qui permettra, en fonction de l'évolution des réflexions en cours, de mieux appréhender cette matière à l'avenir.

3.2.1 IDENTIFICATION DES PROBLÉMATIQUES À ABORDER

La grille d'analyse proposée ci-après s'inspire d'un document publié par le CERTU durant l'année 2010⁴, duquel elle reprend les grandes thématiques abordées à l'échelle de l'aménagement du territoire. Les différents points retenus sont explicités afin d'en préciser le contenu. Cette grille sera ensuite appliquée au niveau des deux sites pressentis sur le village de Corbais.

THÈME N°1 : PLANIFICATION, ASPECTS JURIDIQUES ET RISQUES

> Définir précisément la programmation

Dans un premier temps, il s'agira de préciser la programmation liée à la vocation du futur bâtiment et de ses abords extérieurs. Cela permettra de mieux évaluer les besoins et les implications de l'implantation du futur équipement.

³ Précisons que de prime abord, un troisième site avait été pressenti : une parcelle non bâtie jointive à l'ancienne école de Corbais. Ce site n'a pas été prospecté car ses dimensions, restreintes, laissaient peu de possibilités pour la construction d'un équipement. Sa situation ne permettait par ailleurs pas l'utilisation d'espaces pour le parcage lors de grandes manifestations ; il en aurait découlé une augmentation des problèmes de mobilité.

⁴ 50 questions pour choisir l'implantation des bâtiments publics, collectif, Edition du CERTU, 2010, version numérique : http://v2.handi-social.fr/wa_files/CERTU_10_50questionsprchoisirimplantationbatimentspublics.pdf

> Identifier la situation juridique des espaces pressentis

Ce point consiste à baliser, pour chaque terrain pressenti, les prescriptions juridiques liées aux différents outils mis en œuvre sur le périmètre d'étude (plan de secteur, PCA, permis de lotir / d'urbanisation, permis d'urbanisme, etc.), les prescriptions urbanistiques et environnementales ou encore les risques naturels et technologiques pouvant concerner la zone. Cette partie sera l'occasion de mieux appréhender les contraintes liées à l'urbanisation du site potentiel, et d'ainsi aborder la faisabilité du projet.

THÈME N° 2 : FONCTIONNEMENT URBANISTIQUE ET IDENTITÉ CULTURELLE DES LIEUX

> Pointer les possibilités de synergie du projet avec le territoire existant

Complémentaire à la question de la programmation du projet, il y a lieu de s'interroger également sur les synergies pouvant être développées avec les structures existantes, bâtiments communautaires et espaces publics. Plus concrètement cela consiste à envisager les liens fonctionnels et physiques qui pourraient exister entre eux, afin d'optimiser au mieux les synergies entre les équipements et leurs liens aux espaces publics.

> Aborder la question de l'appropriation du futur équipement

La mise en place d'un bâtiment communautaire, outre sa dimension fonctionnelle, est également l'expression d'une dimension symbolique, qui fédère et réunit une collectivité. Le fait d'articuler et de prendre en compte les lieux auxquels les gens sont attachés peut constituer un facteur d'appropriation. A l'inverse, un projet qui négligera un héritage auquel la population est attachée pourra se voir rejeté d'emblée. En ce sens, une bonne connaissance de l'histoire des lieux et de l'appropriation qu'en ont les habitants est très précieuse.

THÈME N°3 : ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ ET CONNEXION AUX RÉSEAUX

> Cibler le potentiel d'accessibilité du site par les différents modes de déplacements en ce compris les véhicules d'entretien, ceux liés à la collecte des déchets ou encore les véhicules des services d'urgence.

Il s'agira dans ce point de prendre en compte l'accessibilité du site pressenti, non seulement en ce qui concerne la répartition entre transport motorisé, transport en commun et modes doux ; mais également de pouvoir identifier les possibilités d'accès pour les véhicules d'entretien, de service ou encore d'urgence.

> Evaluer les impacts en termes de trafic et de parage

La mise en place d'un équipement communautaire génère de nouveaux flux de trafic et des besoins en termes de stationnement. Il est important, en amont du projet, de pouvoir déjà dégager des pistes de solution qui rendront le futur projet viable de ce point de vue.

> Appréhender la question de la connexion aux réseaux d'impétrants et à la gestion des eaux

Le dernier point de cette thématique concerne la connexion du projet aux réseaux d'impétrants, ainsi que la gestion des eaux. La viabilisation d'un site peut en effet nécessiter des travaux de raccordements fort coûteux d'un point de vue financier ou encore environnemental. De même, tout aménagement d'un équipement et de ses abords, en ce compris les zones de parage, s'accompagne d'une artificialisation plus ou moins importante des sols ce qui induit l'aménagement conjoint de systèmes de gestion des eaux, qu'il faut également pouvoir appréhender.

THÈME N°4 : SÉCURITÉ ET CADRE DE VIE

> Pointer le niveau de sécurité des accès au site

Ce point s'intéresse à ce qui a trait à l'accessibilité de l'équipement public par les usagers faibles et pose la question du degré de sécurité des cheminements permettant d'y accéder.

Il est en effet assez évident qu'un bâtiment accessible via une voie de transit important, peu sécurisée et mal équipée, dissuadera l'utilisateur piéton, d'autant plus s'il s'agit d'enfants ou de personnes âgées. Identifier le niveau de sécurité des cheminements d'accès permettra de mieux cibler la part modale que l'on peut espérer en termes d'utilisateurs piétons, mais également anticiper le cas échéant des travaux d'aménagement ou de sécurisation des voiries.

> Evaluer la vulnérabilité sonore des quartiers riverains du site

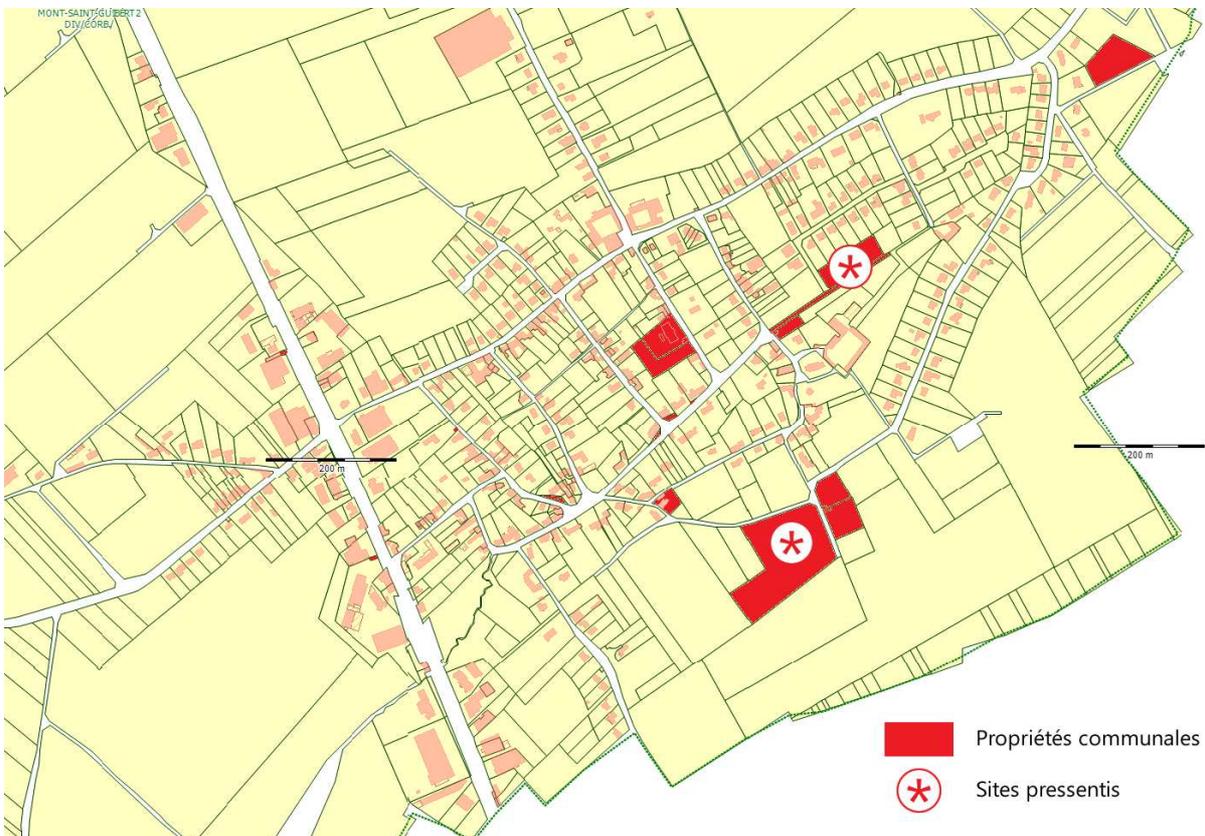
Les activités développées dans un équipement communautaire sont susceptibles de générer des nuisances sonores, ponctuelles et/ou régulières, qui peuvent être gênantes vis-à-vis du voisinage. Afin d'optimiser au mieux son insertion dans le tissu existant, il est important de pouvoir estimer la vulnérabilité du site, en fonction non seulement des activités qui seront proposées, mais également par rapport au degré d'acceptabilité du voisinage.

THÈME N°5 : ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

> Evaluer la vulnérabilité du biotope présent et des caractéristiques paysagères du site

L'analyse du biotope présent sur le site et des caractéristiques paysagères bâties et non bâties de celui-ci permettra en amont du projet de dégager les principaux points de vigilance à prendre en compte dans la composition du projet. Ce point permettra par ailleurs de fournir des premières orientations à l'auteur de projet dans l'élaboration de ses esquisses.

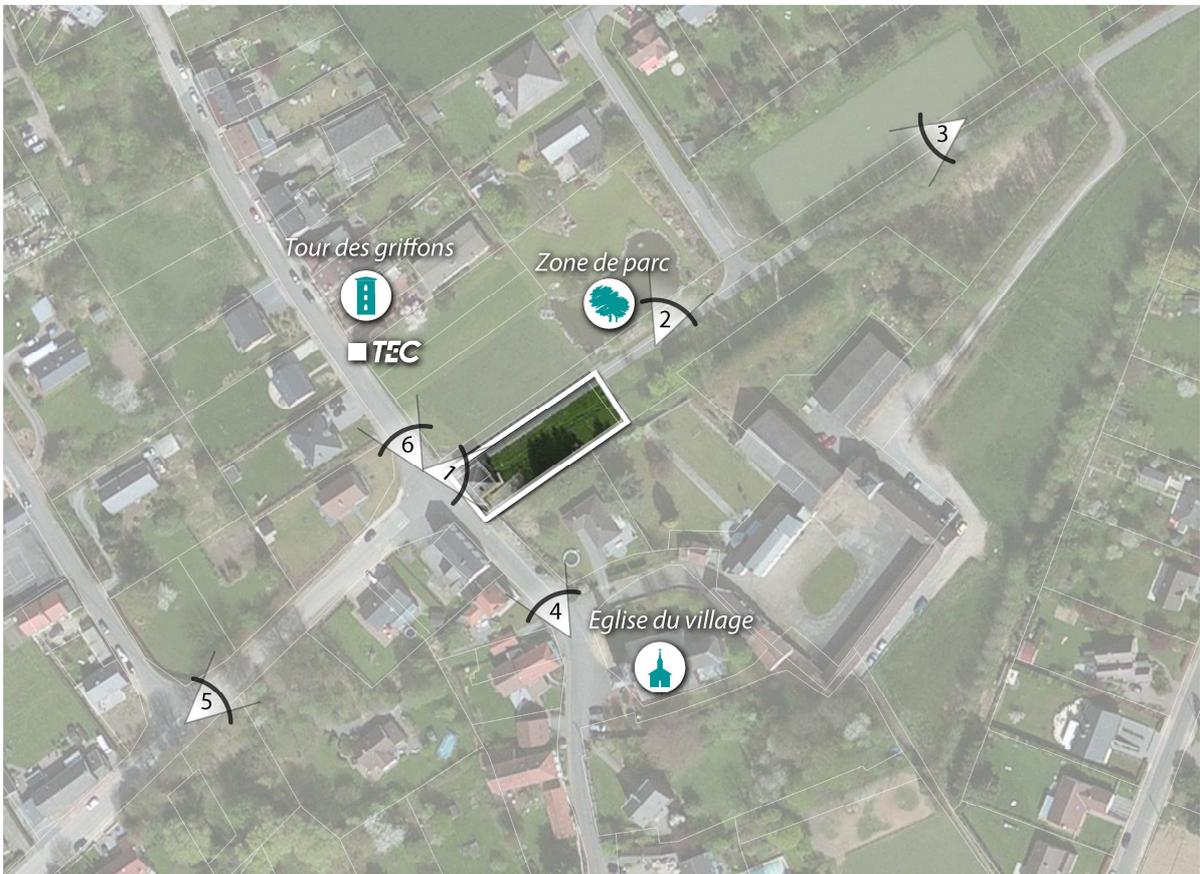
3.2.2 ANALYSE DES SITES PRESENTIS



3.2.2.1 L'ancienne maison communale

Localisation du site pressenti

Le premier site pressenti se situe au cœur du village, au niveau de l'ancienne maison communale, à proximité de la Tour des Griffons, de l'église et de la zone de parc.



THÈME N°1 : PLANIFICATION, ASPECTS JURIDIQUES ET RISQUES

S'agissant d'un bâtiment existant, à transformer pour y accueillir un équipement collectif, la programmation de l'équipement est à comparer avec la capacité et la structure de la construction existante. De plus les normes d'accessibilité aux PMR et de sécurité d'un tel équipement sont à appréhender au préalable afin d'apprécier la pertinence de cette alternative.⁵

Le site pressenti est affecté au plan de secteur en Zone d'Habitat à Caractère Rural. Aucun autre instrument juridique ne contraint à l'heure actuelle l'urbanisation de cette zone. Soulignons également que ce terrain est détenu par la Commune ce qui en favorise la maîtrise foncière.

THÈME N°2 : FONCTIONNEMENT URBANISTIQUE ET IDENTITÉ CULTURELLE DES LIEUX

L'ancienne maison communale de Corbais est située à proximité du centre de village, dans un espace relativement bien animé. Le caractère paysager du parc adjacent, la proximité de l'église et de la Tour des Griffons la positionnent symboliquement au sein d'une centralité importante du village.

En ce qui concerne les synergies potentielles, la zone de parc adjacente offre des perspectives et des ambiances très intéressantes, qui pourraient être valorisées, notamment lors d'activités de plein air. Néanmoins, l'organisation d'activités de plein air qui déborderaient sur le parc nécessiteraient que des mesures soient prises afin d'y éviter toutes dégradations de toute nature. La mise en place d'un local de rassemblement à cet endroit pourrait également constituer un espace de réception lors d'évènements religieux (mariages, baptêmes, enterrements, etc.) ou encore lors d'animations de petite taille organisées dans le cœur de village. Un point de vigilance est soulevé afin que le nouvel équipement n'ait pas une fonction concurrente à celle de la Tour des Griffons toute proche ; une prise de contact avec l'ASBL Les amis de la Tour, permettrait sans doute de mieux apprécier cela.

Enfin, notons que la réutilisation du bâtiment peut nécessiter des transformations qui pourraient voir dénaturé le patrimoine hérité des Corbaisiens. En ce sens, il est important -si le choix de cette implantation se confirme- de veiller à une bonne prise en compte de la dimension patrimoniale du lieu.

THÈME N°3 : ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ ET CONNEXION AUX RÉSEAUX

L'accessibilité du site est relativement performante en ce qui concerne les usagers modes doux et les véhicules motorisés. L'accès des véhicules d'urgences, véhicules d'entretiens et de service ne semblent pas non plus poser problème au regard des largeurs de voiries.

En revanche, les transports en commun sont présents mais offrent un service assez faible.

Arrêt TEC : Rue des Hirondelles (50 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 34	Chastre – Mont Saint Guibert – Walhain - Louvain la Neuve	13 (entre 7 et 20h)	-
L 205	Proxibus vers Mont Saint Guibert	4 (entre 7 et 18h)	-

⁵ Dans l'éventualité où soit la capacité du bâtiment existant, soit les normes d'accessibilité des PMR et/ou de sécurité conduiraient à exclure ce site, l'ancienne maison communale mérite de recevoir une affectation qui permettrait de maintenir son existence et son caractère patrimonial. Sa transformation à destination de logements semblerait une piste à privilégier.

Arrêt TEC : Cabine électrique (150 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 24	Wavre - Corbais – Nil - Chastre	5 (entre 7 et 19h)	-

Arrêt TEC : Rue de la Rose (400 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 34	Chastre – Mont Saint Guibert – Walhain - Louvain la Neuve	13 (entre 7 et 20h)	-
L 205	Proxibus vers Mont Saint Guibert	4 (entre 7 et 18h)	-

Arrêt TEC : Bousman (450 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 34	Chastre – Mont Saint Guibert – Walhain - Louvain la Neuve	13 (entre 7 et 20h)	-
L 205	Proxibus vers Mont Saint Guibert	4 (entre 7 et 18h)	-
L 24	Wavre - Corbais – Nil - Chastre	5 (entre 7 et 19h)	-



0 500

CREAT

Notons toutefois que la question du parcage et du trafic constitue en revanche un point délicat, qui pourrait entraver la bonne accessibilité du lieu. Le site est en effet situé dans un réseau de dessertes locales ne pouvant pas accepter une charge de trafic ou de parcage supplémentaire importante. Aussi, si cette option venait à se confirmer, il serait nécessaire de prévoir des parkings de délestage à proximité afin de limiter l'engorgement de la zone, lors de l'organisation d'évènements. Les accès à ces parkings devront être imaginés de manière à canaliser au mieux les flux de trafics générés et limiter le trafic parasite. (voir à cet effet le point 1.6.2.1.3)

Enfin, en ce qui concerne la question de la connexion aux impétrants et de la gestion des eaux, le site est situé dans une zone déjà urbanisée et dispose très vraisemblablement de possibilités de connexion à l'ensemble des réseaux existants sur le village ; néanmoins la réserve de capacité des réseaux existants est à vérifier. L'aménagement éventuel d'un bassin d'orage pourrait potentiellement trouver sa place dans la zone de parc adjacente.

THÈME N°4 : SÉCURITÉ ET CADRE DE VIE

Comme nous l'avons évoqué, le site pressenti se trouve au sein d'un réseau de dessertes locales où les voiries sont relativement bien équipées et sécurisées, l'usage des modes doux y sera a priori valorisé, d'autant plus que l'ancienne maison communale se situe dans une zone centrale du village, disposant d'une très bonne connexion au réseau de voiries et de sentiers piétons existants.

Cette proximité peut cependant constituer un problème en ce qui concerne les nuisances sonores générées par l'équipement.

THÈME N°5 : ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

Le site envisagé ne fait pas l'objet de protection ou de reconnaissance par rapport à son patrimoine naturel. Toutefois, la proximité du parc et la dimension patrimoniale du lieu demanderont un effort d'articulation au niveau de la composition de l'architecture du projet et l'aménagement de ses abords.

Synthèse des forces et points de vigilance

- ✓ Le site est situé dans un lieu symbolique et central faisant l'objet d'une appropriation déjà importante par les habitants.
- ✓ Il dispose en outre d'une excellente accessibilité piétonne via des cheminements sécurisés de qualité paysagère très intéressante.
- ✓ Les potentialités de synergie avec le parc adjacent constituent un atout crucial qu'il faudra mobiliser.
- ! Le caractère symbolique et patrimonial du lieu devra être pris en compte dans la composition du projet aussi bien en ce qui concerne son architecture que l'aménagement de ses abords.
- ! Le réseau local ne permet pas d'accueillir un degré de trafic et un nombre de d'emplacements de parcage important. Des solutions de parking relais devront être envisagées pour assurer la viabilité du projet.
- ! La proximité des zones d'habitation peut créer des conflits de voisinage, notamment liés au bruit généré par les activités organisées au sein de l'équipement.
- ! Les potentialités de synergie avec le parc adjacent sont à maîtriser afin d'y éviter toute dégradation.

Carte des enjeux



CARTE DES ENJEUX



- 1 | Veiller à une bonne intégration du nouveau projet afin d'assurer le respect de la valeur symbolique, patrimoniale et paysagère du lieu

 Site pressenti

- 2 | Veiller à une mise en synergie du nouvel équipement avec le parc existant (aménagement paysagers, développement d'activités de plein air, etc.)

 Zone de Parc

- 3 | Ménager de nouvelles liaisons piétonnes pour favoriser l'accès au nouvel équipement collectif

 Cheminements existants

 Nouvelles liaisons à imaginer

- 4 | Imaginer l'implantation d'un parking relais **temporaire** facilement et rapidement accessible depuis les voies de distribution et les cheminements piétons. Selon le site envisagé pour le parking relais, prévoir la mise en place d'une liaison viaire au Sud du village entre la rue Gallée et la N4

 Zones de parkings relais potentiels, à mettre en place lors de grands évènements

 Selon le site choisi, mise en place d'une liaison viaire visant à canaliser le trafic généré par l'équipement, tout en limitant le trafic de transit sur le chemin Saint-Pierre

3.2.2.2 Les parcelles situées à proximité des terrains de football

Localisation du site pressenti

Le deuxième site pressenti se situe en partie sud du village de Corbais, à proximité du terrain de football et du cimetière.



THÈME N°1 : PLANIFICATION, ASPECTS JURIDIQUES ET RISQUES

La programmation de l'équipement est à définir en lien avec les besoins potentiels et/ou opportunités liés à la présence du cimetière et du terrain de football.

Le site pressenti est affecté au plan de secteur en Zone d'Habitat à Caractère Rural. Aucun autre instrument juridique ne contraint à l'heure actuelle l'urbanisation de cette zone. Soulignons également que ce terrain est détenu par la Commune ce qui en favorise la maîtrise foncière.

THÈME N°2 : FONCTIONNEMENT URBANISTIQUE ET IDENTITÉ CULTURELLE DES LIEUX

Le site pressenti est situé en bordure sud du village; il est donc quelque peu excentré et relativement peu animé. Situé à proximité du cimetière et d'un terrain de football, il existe des possibilités de créer des synergies entre ces différents équipements. Le nouveau bâtiment pourrait constituer un lieu de rassemblement lors d'évènements funéraires ou de commémoration ; il pourrait également constituer un lieu de choix pour les associations sportives locales – particulièrement celles liées au football - comme bâtiment d'appoint pour les vestiaires et une buvette.

Le lieu dispose a priori d'une double valeur symbolique de caractères opposés : la présence du cimetière évoque un attachement affectif, familial, culturel et une ambiance paisible, tandis que le terrain de football renvoie une image plus festive, même si elle s'adresse à un groupe limité aux seuls adeptes de ce sport. Un enjeu sera donc de faire de ce lieu un nouvel espace de centralité au sein du tissu villageois qui réponde à la fois à des besoins de quiétude et à des manifestations plus ludiques. Un respect réciproque de ces deux publics est sans doute à ménager et à cultiver au sein de la collectivité villageoise, au travers d'un calendrier d'activités notamment...

THÈME N°3 : ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ ET CONNEXION AUX RÉSEAUX

Ce site dispose actuellement d'un accès à un réseau local accessible depuis le chemin Saint Pierre, via l'axe nord du village (la rue Haute). La mise en place d'un équipement à cet endroit générera un flux de trafic supplémentaire qu'il faudrait pouvoir canaliser par l'aménagement d'une nouvelle voie en bordure Sud du village qui rejoindra la N4 –comme préconisé dans l'étude prospective relative au développement résidentiel potentiel de la localité-.

Les conditions d'accessibilité piétonne ne sont pas optimales mais le centre du village est accessible à pied à 250 m. Les arrêts de transport en commun les plus proches se situent à au moins 300 m de distance du site. Dès lors, il semble que l'aménagement de cheminements sécurisés et de qualité soit une piste à poursuivre afin de valoriser l'usage de la marche à pied.

Arrêts TEC : Rue des Hirondelles et rue de la Rose (300 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 34	Chastre – Mont Saint Guibert – Walhain - Louvain la Neuve	13 (entre 7 et 20h)	-
L 205	Proxibus vers Mont Saint Guibert	4 (entre 7 et 18h)	-

Arrêt TEC : Cabine électrique (500 m du site)

N° de ligne	Direction	Fréquence (bus/jours dans les 2 sens)	
		Semaine	Vacances et we
L 24	Wavre - Corbais – Nil - Chastre	5 (entre 7 et 19h)	-



La connexion aux réseaux d'impétrants nécessitera sans doute des travaux de viabilisation dont l'investissement pourra éventuellement être amorti si l'on envisage d'y combiner l'intervention d'un ou plusieurs promoteurs dans le cadre d'un développement immobilier à proximité.

THÈME N°4 : SÉCURITÉ ET CADRE DE VIE

Comme nous l'avons évoqué, l'accessibilité du site pour les usagers faibles n'est actuellement pas très développée aux alentours du site. La situation existante n'engendre en effet qu'un trafic encore limité qui ne nécessite pas l'aménagement de circuits sécurisés, mais les développements résidentiels attendus et, plus particulièrement, la réalisation d'un équipement collectif au service de l'ensemble des Corbaisiens rendra l'aménagement de cheminements piétons complémentaires très précieux. La conception d'une nouvelle voirie en bordure Sud du village et en lien direct avec la N4 sera à réfléchir en lien avec la sécurisation des cheminements modes doux sur cette voie et en traversée de celle-ci.

Enfin dans l'optique d'un développement immobilier à proximité de ce site, des solutions seront à envisager afin de limiter les conflits de voisinage liés aux éventuelles nuisances sonores que pourrait générer le nouvel équipement.

THÈME N°5 : ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

Le site pressenti ne fait pas l'objet de prescriptions par rapport à ses attributs paysagers et biologiques. Etant néanmoins situé dans une zone d'ouverture paysagère intéressante, il serait important de veiller à une bonne intégration du bâtiment et de ses aménagements qui seront visibles en approche du village depuis les campagnes et les chemins agricoles voisins.

Synthèse des forces et points de vigilance

- ✓ Bonne accessibilité routière, pour autant qu'une liaison soit aménagée entre le chemin Saint Pierre et la N4
- ✓ Possibilité de synergies avec l'activité sportive déjà présente sur les lieux, ainsi qu'avec le cimetière, dans le cadre d'évènements funéraires ou commémoratifs.

- ! L'aménagement d'un équipement sur ce site nécessitera de constituer le lieu comme une nouvelle centralité du village.
- ! L'aménagement de sentiers piétons permettant un accès facile et sécurisé du site sera nécessaire.
- ! Les auteurs devront être vigilants à l'insertion paysagère du projet et à son articulation avec le développement immobilier qui devrait voir le jour à proximité.

Carte des enjeux



CARTE DES ENJEUX

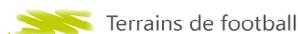


- 1 | Constituer une nouvelle centralité au Sud du tissu villageois que les habitants pourront s'approprier



Site pressenti

- 2 | Veiller à une mise en synergie du nouvel équipement avec les terrains de football existants (aménagement d'accès et de locaux pour les sportifs) et le cimetière



Terrains de football

- 3 | Veiller à une bonne intégration paysagère du nouveau projet afin de limiter son impact sur les ouvertures paysagères existantes



Zone d'ouverture paysagère

- 4 | Ménager de nouvelles liaisons piétonnes sécurisées pour favoriser l'accès au nouvel équipement collectif



Cheminements existants



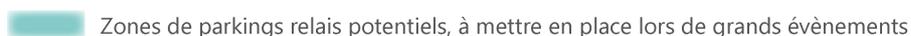
Liaisons à aménager

- 5 | Créer une voirie de liaison entre la rue Gallée et la N4 pour canaliser l'augmentation de trafic générée par l'équipement. Éviter le trafic de transit sur le chemin Saint-Pierre



Liaison potentielle

- 6 | Imaginer l'implantation d'un parking relais **temporaire** facilement et rapidement accessible depuis les voies de distribution et les cheminements piétons.



Zones de parkings relais potentiels, à mettre en place lors de grands événements

REQUALIFICATION DU RÉSEAU DES VOIES TERRESTRES

4.1 ENJEUX

La requalification du réseau des voies terrestres telle qu'abordée dans l'étude prospective vise à organiser l'ensemble des déplacements dans la localité, qu'il s'agisse des déplacements motorisés ou en modes doux, de déplacements internes ou en traversée.

On s'attachera ici à synthétiser les constats et à préciser les propositions ébauchées dans le précédent rapport.

4.1.1 LES VOIES CARROSSABLES

Le réseau viaire carrossable de la localité de Corbais présente une hiérarchie de fait à trois niveaux :

- La N4 cumule les vocations de voie de liaison régionale, de distribution et de desserte locale. Elle est par ailleurs reprise dans le réseau des voiries régionales et gérée par la Direction des Routes du Brabant wallon. Elle est empruntée par un trafic croissant, lié au développement résidentiel des communes situées entre Louvain-la-Neuve et Gembloux plus particulièrement. Ce trafic explique notamment le développement de nombreuses activités commerciales le long de cet axe, activités commerciales auxquelles la N4 doit donner accès et dont le développement a largement dénaturé le caractère villageois du tissu bâti dans la traversée de Corbais.
- Les rues Haute et de Corbais jouent elles aussi un triple rôle : de voies de liaison intervillages entre Mont-St-Guibert et Corroy-le-Grand, de distribution du réseau des rues villageoises et de desserte des fonctions riveraines.
- L'ensemble des rues du village constitue le réseau de desserte.

Les enjeux soulevés par cette situation de fait sont de deux ordres :

- La N4 doit pouvoir accueillir le trafic de transit sous-régional tout en respectant le village traversé, tant en termes de fonctionnement et donc d'accès aux fonctions riveraines, qu'en termes urbanistiques et donc de recomposition de l'espace public.
- Le village de Corbais est lui aussi soumis à un développement résidentiel important et par conséquent à un charroi automobile croissant, que la structure viaire locale a de plus en plus de peine à absorber. Par ailleurs, cet accroissement de population résidentielle s'accompagne d'une augmentation des offres et des besoins en termes d'équipements et de services de proximité, dont l'évolution actuelle se fait au coup par coup. Le réseau viaire de la localité de Corbais nécessite donc d'être restructuré et la localisation des nouveaux équipements et services de proximité encadrée.

Des propositions d'aménagement de ces voies carrossables ont été développées au regard de ces enjeux dans l'étude prospective préliminaire. Les aspects abordés dans la suite de ce document en rappellent et en précisent les grands principes de manière à aider la Commune à en garantir la cohérence fonctionnelle et formelle.

4.1.2 LES VOIES AGRICOLES ET LES SENTIERS

Outre le réseau viaire carrossable, la localité de Corbais présente un double réseau de voies « agricoles » et de « sentiers » ou venelles. Le premier donne, au départ de différentes rues du village, accès aux terres agricoles situées aux alentours de la localité. Le second offre des raccourcis aux piétons, au sein même de la localité.

Les enjeux sont ici encore de deux ordres :

- Les voies agricoles sont à préserver de tout trafic automobile parasite, tout en restant ouvertes aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers.
- Les sentiers existants sont à préserver, à entretenir et leur maillage au sein du village est à densifier à l'occasion de différentes opérations d'urbanisations nouvelles mais également lors de transformations d'urbanisations existantes.

Des propositions ont été développées au regard de ces enjeux dans l'étude prospective préliminaire. Elles ne sont pas rappelées dans le présent document. Notons cependant que, dans le volet de ce complément d'étude traitant de l'implantation d'un équipement collectif, les aspects relatifs au maillage des espaces de cheminements des piétons sont abordés.

4.2 PROPOSITIONS

4.2.1 LA N4



Observations préalables

Le front de bâtisse présente des décrochages importants. Parmi les constructions existantes, les plus anciennes, antérieures au plan d'alignement, sont implantées en deçà des 26 m de largeur utile : leurs implantations, combinées à leurs gabarits, volumétries et architectures, participent à la définition du caractère villageois du tracé. D'autres bâtiments sont implantés à la limite des 26 m de largeur utile, mais nombre de bâtiments récents ont été érigés en respectant un recul supplémentaire.

Pour rendre à la N4 son caractère villageois, il serait nécessaire de revoir le mode d'implantation du bâti en veillant à ne pas dépasser une largeur utile de 26 m entre des bâtiments situés de part et d'autre de la N4, ce qui remet en cause le plan d'alignement qui, outre l'alignement proprement dit, définit une zone de recul supplémentaire de 8 m. Cette hypothèse est néanmoins peu réaliste au vu des différents acteurs impliqués dans les décisions à prendre.

Principes d'intervention

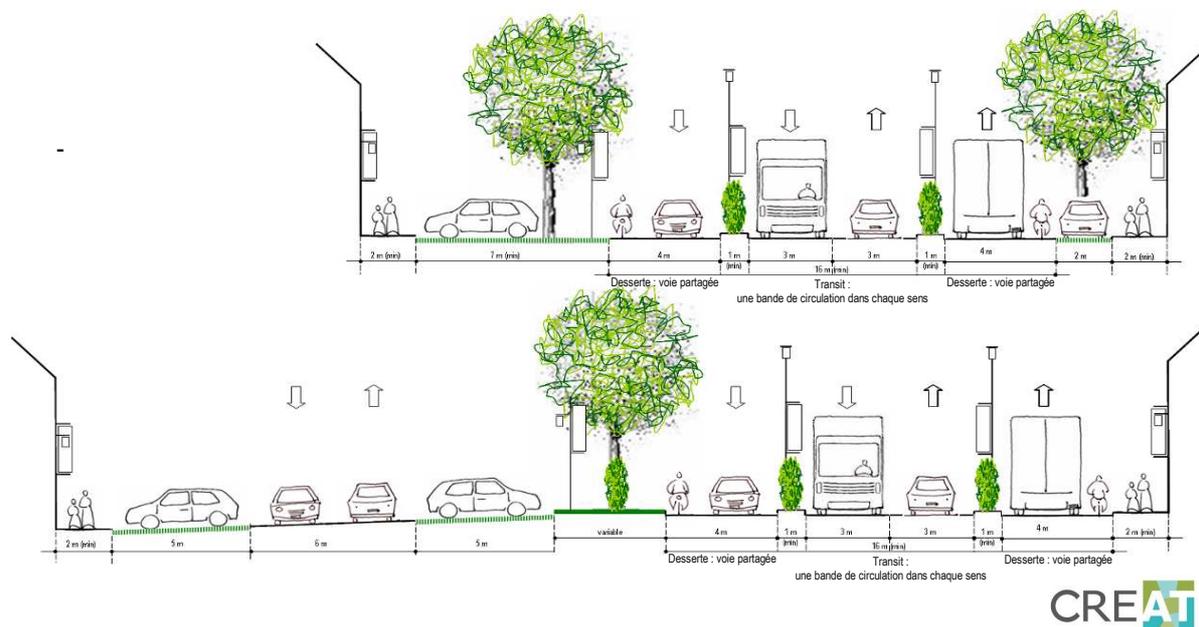
Dès lors, le maintien du caractère villageois ou, plus exactement, la recomposition du caractère d'agglomération de Corbais dans sa traversée par la N4 est à rencontrer au travers de différents éléments visant conjointement une accessibilité motorisée et piétonne sécurisée aux fonctions riveraines et un traitement cohérent des zones de reculs à front de voirie. Les principes développés dans l'étude prospective initiale se déclinent en quatre points.

Deux des quatre principes, de caractère fonctionnel, traitent de la sécurisation des accès motorisés et piétons aux activités riveraines au regard de la fonction de voie de liaison régionale de la N4.

Il s'agit d'un séquençage du tracé de la N4 en quatre tronçons : deux zones d'approches du village également dites zones ouvertes, une zone de traversée d'agglomération proprement dite et une zone de développement commercial aux abords du village.⁶

- Cette dernière zone de développement commercial pourrait s'étendre sur 500 mètres, entre la rue Thomas et l'Intermarché implanté en limite communale sur le territoire de Walhain, voire sur près d'un kilomètre entre la rue Thomas et les rues du Val d'Alvaux et Margot situées sur le territoire de la commune voisine de Walhain.

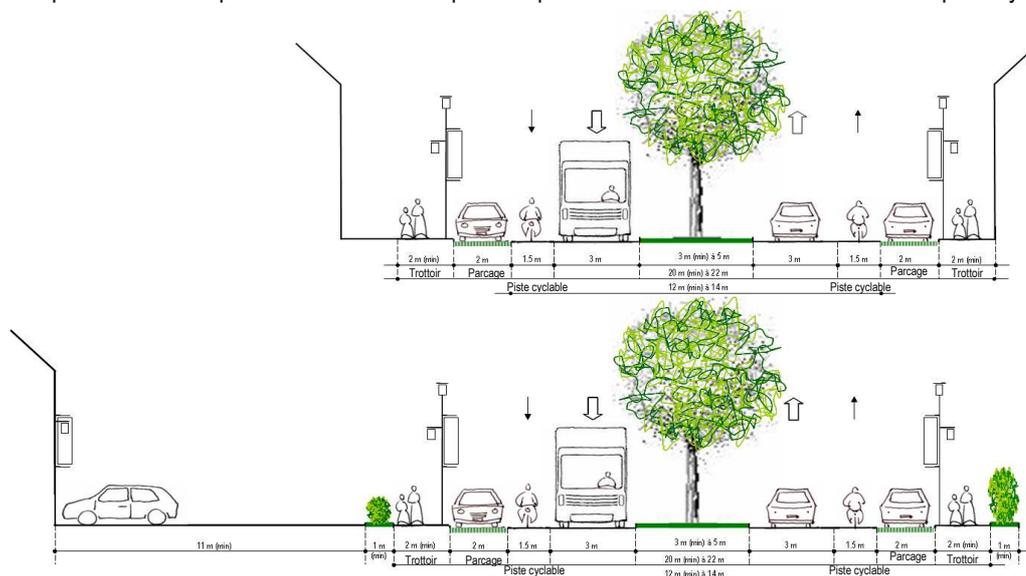
La proposition d'aménagement de cette zone fait plus particulièrement l'objet d'une séparation des trafics de transit et de desserte pour mieux y assurer la vocation de voie de liaison régionale de la N4 en dehors du noyau villageois. Des traversées piétonnes sont à y aménager en profitant des bermes de séparation comme îlots-refuges : les piétons pourraient ainsi traverser la N4 en trois temps, chaque franchissement ne portant que sur deux bandes de circulation au maximum.



CREAT

⁶ Notons que les cotes mentionnées dans les coupes en travers types sont données à titre indicatif.

Dans la zone de traversée d'agglomération proprement dite, la proposition d'aménagement empêche les manœuvres de tourne-à-gauche en accès et sorties des fonctions riveraines par la réalisation d'une berme centrale. Du stationnement latéral y est aménagé de même que des traversées piétonnes, permettant une accessibilité aux fonctions riveraines implantées sur le flanc ouest de la N4 depuis le flanc est et réciproquement. Ces traversées pourraient se faire en deux temps, la berme centrale offrant un refuge à mi-parcours et chaque franchissement ne portant que sur une bande de circulation et une piste cyclable.



CREAT

Le croisement de la N4 avec les rues Haute et de Corbaix est proposé en giratoire avec une bande de circulation à l'anneau⁷, tout comme le giratoire réalisé entre la N4 et les rues de Blanmont et Hautbiermont sur le territoire voisin de la commune de Walhain, où la N4 accueille un volume de trafic d'importance similaire.



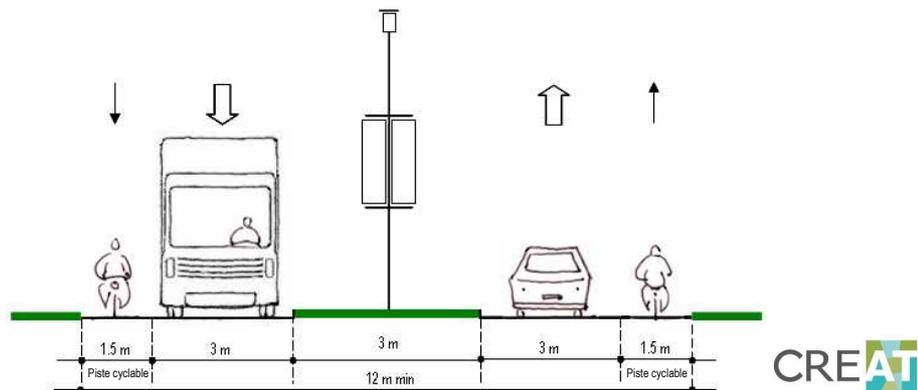
CREAT

⁷ L'alternative d'aménagement d'un rond-point à deux bandes de circulation à l'anneau au droit du croisement de la N4 avec les rues Haute et de Corbaix constitue une solution routière qui paraît être peu appropriée à l'objectif de revalorisation du contexte d'agglomération. Cette solution devrait être étudiée comparativement à celle d'un giratoire avec une bande de circulation à l'anneau et celle d'un giratoire avec une bande de circulation à l'anneau renforcé de feux tricolores réglant les insertions latérales en heures de pointe. L'option qui se dégagerait de cette étude ne devrait être mise en œuvre qu'après réalisation d'un dénivelé au droit du giratoire aménagé au croisement des N4, la N25 Ouest et chemin de Grez (vers la E411) dans l'axe est-ouest, et conjointement avec une éventuelle mise à deux bandes de circulation à l'anneau du giratoire aménagé au croisement de la N4 et des rues de Blanmont et Hautbiermont (territoire de Walhain).

Ce giratoire peut être utilement accompagné de feux tricolores, afin de faciliter l'insertion sur la N4 des automobilistes venant des voies secondaires (rues Haute et de Corbais), à l'heure de pointe du matin plus particulièrement.

Notons encore que les engorgements actuels sur la N4, entre Louvain-la-Neuve et Corbais, en heures de pointes du matin et du soir, sont liés aux trafics croisés entre la N4, la N25 Ouest et la E411 (sortie Corroy-le-Grand), d'une part, et aux phases rouges des feux existants au carrefour de Corbais, d'autre part. Pour les premiers, un dénivelé reliant la E411 et la N 25 Ouest sous le giratoire N4 – N25 Ouest apporterait un allègement réel des engorgements. Il est à noter que cette solution était envisagée dès la conception dudit rond-point et que les réservations techniques ont été prises en compte.

- Dans les zones d'approche, l'aménagement proposé ménage une berme centrale pour séparer les deux sens de circulation. Cette berme peut être interrompue en des endroits à définir pour permettre certaines manœuvres de tourne-à-gauche.



Les deux autres principes, de caractère formel, traitent de la lisibilité de la traversée de l'agglomération de Corbais.

- Un mode d'implantation du bâti respectant une interdistances latérales de 26 m de part et d'autre de la N4, utile à la reconstitution du caractère villageois de Corbais dans sa traversée par la N4, étant difficile à mettre en œuvre, la recomposition d'un contexte « resserré » est à rechercher, d'une part, en maintenant les éléments bâtis implantés à l'alignement ou en deçà de l'alignement et, d'autre part, en introduisant des éléments de végétation, plantés en alignements médians en zone de traversée d'agglomération proprement dite (arbres de haute tige) et en alignements latéraux en zones d'approches et en zone de développement commercial (arbres de haute tige et haies).
Remarquons que le choix d'utiliser des éléments de végétation participe au renforcement du caractère paysager végétal caractéristique du village de Corbais.
- Dans la traversée de Corbais comme dans beaucoup d'autres zones de développement commercial en abords d'entrées d'agglomération, l'accrochage visuel des clients potentiels recherché par les différentes activités riveraines se traduit par une démultiplication des enseignes et dispositifs de publicité tant d'un point de vue quantitatif (nombre et dimensions) que d'un point de vue qualitatif (formes, couleurs, éléments lumineux colorés statiques et dynamiques, ...). Cette pléthore de moyens publicitaires constitue une pollution visuelle diurne et nocturne qui, de plus, concurrence la lisibilité de la structure urbanistique et celle des informations liées au Code de la route.

Un règlement communal visant à homogénéiser le nombre, le dimensionnement et le traitement des enseignes et dispositifs de publicités s'avère nécessaire et il peut également participer à la définition d'une image commerciale voire d'une identité commerciale propre à Corbais dont chaque acteur économique pourrait tirer profit.

Stratégie d'acteurs et marge de manœuvre de la Commune

Notons que la Commune a rencontré la Direction des routes du Brabant wallon du SPW au printemps 2013, afin d'inciter cette dernière à réserver un budget pour le réaménagement de la N4 dans la traversée de Corbais. A ce stade, la Direction des routes s'est montrée réticente tant en termes d'investissements financiers qu'au regard des propositions de réaménagement de la N4 formulées dans l'étude prospective.

Au-delà de ces divergences d'intention se posent les questions soulevées par chaque projet de construction et/ou de transformation sur les terrains limitrophes de la N4 : dessertes, implantations, parcs, abords, plantations⁸, enseignes et dispositifs de publicité, ...

Les réponses apportées à ces questions constituent autant de nouvelles données voire de contraintes pour un réaménagement substantiel de la voie régionale à moyen ou long terme.



Dès lors, pour soutenir la Commune dans ses négociations avec la Direction gestionnaire de la N4, il apparaît nécessaire de conforter les propositions formulées dans le cadre de l'étude urbanistique, par des apports d'ingénierie routière qui les affinaient en termes de :

- définition et traitement des transitions entre les quatre zones en séquence
- traitement des débouchés des voies secondaires, en ce compris la nouvelle voie à créer entre la rue Gallée et la N4⁹ ;

⁸ *A titre de mesure transitoire, préalable au réaménagement souhaité pour la N4, la Commune envisage d'imposer aux demandeurs riverains, une charge d'urbanisme de type plantations en alignement d'arbres de haute tige sur fonds privé ; l'essence de ces arbres est à définir. Les plantations en alignement d'arbres de haute tige et de haies, proposées dans les différentes séquences de la N4, pourraient dédoubler celles réalisées à titre de mesure transitoire.*

⁹ *La proposition de créer une nouvelle voie entre la rue Gallée et la N4 est abordée dans le volet relatif à la programmation d'un équipement collectif et dans le point relatif au réseau viaire automobile communal, ci-après.*

- localisation et traitement des traversées piétonnes ;
- capacité et dimensionnement du giratoire et définition des feux tricolores complémentaires (plage de fonctionnement, durée des phases rouges et vertes) dans la zone de traversée proprement dite.

4.2.2 LE RÉSEAU VIAIRE AUTOMOBILE COMMUNAL

Observations préalables

La trame viaire communale empruntée par les véhicules automobiles se structure en deux classes : les voies de distribution et les voies de desserte.

- Les premières ne concernent que deux rues, à savoir les rues Haute et de Corbais, qui assurent les liaisons intervillages entre Corbais et Corroy-le-Grand à l'Est et entre Corbais et Mont-Saint-Guibert à l'Ouest.
- Toutes les autres rues du réseau viaire automobile communal se rangent dans la catégorie des voies de desserte ; celles-ci sont particulièrement nombreuses et maillées dans le tissu bâti compris dans l'angle Est des N4 et rue Haute, tissu qui devrait encore accueillir une large part des développements d'urbanisation dans le village de Corbais.

Or, le réseau des voies de collecte n'est pas à même d'accueillir le trafic complémentaire qui serait généré par l'ensemble des projets à venir : les rues concernées sont relativement étroites et déjà largement bordées de fonctions principalement résidentielles auxquelles elles doivent donner accès. Dès lors, une augmentation, sensible à terme, du trafic motorisé dans ces rues y dégraderait la qualité de vie des riverains et y rendrait la fluidité et la sécurité des déplacements des différents usagers problématique, notamment celle des piétons, en ce compris les personnes à mobilité réduite, et cyclistes.

Principes d'intervention

L'étude prospective de Corbais préconise la création d'une nouvelle voie carrossable qui relierait la rue Gallée à la N4.

Si le principe de création de cette nouvelle voie est clairement affirmé, son tracé et donc la localisation de son débouché sur la N4 sont encore à préciser. Par ailleurs, le traitement du débouché de cette nouvelle rue sur la N4 est encore à définir – carrefour permettant ou non les manœuvres de tourne-à-gauche – en lien avec l'aménagement proposé pour la séquence concernée.¹⁰

La création de cette nouvelle rue ne devrait pas pour autant induire un trafic parasite entre l'entrée Est du village et la N4 via le chemin Saint Pierre, aussi est-il recommandé d'aménager une coupure, entre le chemin Saint Pierre et la rue Gallée par exemple, ce qui ménagerait plus particulièrement la quiétude des riverains du chemin tout en améliorant l'accessibilité des projets de développements résidentiels et/ou d'équipements et services publics dans le secteur Sud du village depuis la N4.

Enfin, les voies de distribution et de desserte du village de Corbais font encore l'objet de propositions de réaménagement au sein de l'étude prospective. Ces propositions visent, d'une part, à sécuriser les déplacements des différents usagers dans ces rues et, d'autre part, à requalifier certaines rues et places, en référence à l'aménagement de la rue Godeau notamment, afin de retrouver leur vocation d'espaces de rencontres potentielles, que ce soit pour les riverains et/ou pour l'ensemble des villageois.

¹⁰ Ces précisions sont à étudier en lien avec les apports d'ingénierie routière complémentaires aux principes d'interventions définis pour la N4.

5.1 CORBAIS, VILLAGE-CLE DE LA COMMUNE DE MONT-SAINT-GUIBERT

Dans le cadre de l'étude prospective de Corbais, le choix de la Commune s'est porté sur le scénario de « Corbais, village-clé de Mont-Saint-Guibert ». Ce choix est riche d'enjeux tant à l'échelle du village de Corbais –en termes de fonctions, localisations, accessibilités, densités, implantations, gabarits, intégration paysagère, ...- qu'à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, car il implique que le développement des différentes localités soit équilibré en interne et entre elles.

L'étude prospective relative au centre bourg de Mont-Saint-Guibert a révélé la nécessité de renforcer le rôle « central » de ce village à l'échelle de la commune.

Au regard de cette nécessité, les sites du Christ du Quewêt et de l'ancienne brasserie constituent des opportunités - urbanistiques, sociales, de mobilité douce-, en termes de « couture » de l'axe de la Grand'Rue avec les quartiers situés à l'Est de la ligne ferroviaire d'une part et la vallée de l'Orne, d'autre part.

L'axe de la Grand'Rue, en ce compris la Grand'Place y est également pointé comme « le cœur » de la localité -cœur historique, symbolique, administratif et commercial¹¹- dont l'accessibilité motorisée doit être gérée en offrant des poches de parcage accessibles depuis les rues périphériques – rues des Ecoles, Musette, de la Fosse et Résidence du Centre- et dont l'aménagement doit privilégier les piétons et les cyclistes et ce, malgré une déclivité importante.

L'étude prospective relative au village de Corbais a souligné la nécessité de gérer le développement spontané de cette localité au regard de celui du bourg de Mont-Saint-Guibert, que ce soit en termes d'activités commerciales, de fonctions résidentielles ou d'équipements et services publics. Dès lors, la définition de la densité, du nombre et de la nature des logements à y accueillir prend tout son sens, de même que la définition quantitative et qualitative des demandes commerciales qui s'y bousculent...

¹¹ *Les activités commerciales le long de l'axe de la Grand'Rue concernent des commerces dits de proximité ou de quartier, ainsi que des commerces et activités horeca riveraines d'espaces publics agréables pour les déplacements et séjours des piétons. L'activité commerciale de type « superette » est à maintenir à proximité immédiate d'une poche de parcage.*

5.2 MONT-SAINT-GUIBERT, DES ATOUTS A VALORISER

Si le bourg de Mont-Saint-Guibert et le village de Corbais constituent deux « locomotives » résidentielles et commerciales à rendre complémentaires, les atouts de la commune ne se résument pas pour autant à ces deux localités. Le site des sablières, le parc d'activités économiques mixtes de l'Axis, les axes routiers des N25, N4 et de la E411 voisine, l'axe ferroviaire Bruxelles-Namur, mais aussi le village résidentiel d'Hévillers sont loin d'être à négliger, de même que les atouts agricoles et paysagers des terres non urbanisées...

C'est donc bien l'ensemble du territoire communal qui est à valoriser et à spécifier en termes de préservation, de gestion et/ou de transformation, afin que ces atouts ne soient pas gaspillés et qu'ils soient, bien au contraire, mis au service du bien-être social, économique et environnemental de la population guibertine plus particulièrement.