

2 Un être humain vivant dans un habitat agréable et stimulant

L'environnement et l'aménagement du territoire dans lequel nous vivons sont des composantes importantes de notre bonheur.

2.1 Aménagement du territoire

Sur le plan urbanistique, notre commune est très variée : à côté des deux centres urbains, ayant chacun leur identité propre, on trouve des villages et des quartiers encore moins denses. Nous voulons préserver la diversité de notre ville et renforcer l'identité de chaque partie : maintenir la singularité des noyaux villageois d'une part, développer les centres urbains d'Ottignies et de Louvain La Neuve de l'autre et enfin assurer des connexions fluides entre ces différentes parties pour tous types d'usagers. Nous voulons accompagner le développement de notre territoire dans les principes de l'urbanisme durable.

L'aménagement du territoire est une thématique complexe qui impacte de nombreux domaines : la mobilité, le logement, l'environnement, l'énergie, mais aussi la localisation des équipements communaux – sportifs, scolaires, etc. Aussi, ECOLO entend aborder cette thématique de manière transversale, en créant des ponts avec les domaines proches.

Chaque choix que nous poserons lorsque nous serons confrontés à un projet d'aménagement se fera au regard de trois préoccupations :

- *Ce que nous considérons comme des **objectifs à atteindre** ou des défis à relever pour maintenir et augmenter notre qualité de vie en respectant celle des autres et de nos enfants ;*
- ***Les enjeux** que représentent les projets existants ou à venir dans notre ville et qui permettront d'atteindre nos objectifs ; suivant qu'ils permettent plus ou moins efficacement d'atteindre nos objectifs, ils seront jugés plus ou moins prioritaires ;*
- ***La méthode** ou la manière dont nous entendons mettre en œuvre nos projets.*

Nos objectifs à atteindre

1. **Rassembler, connecter, relier – faire de nos espaces publics des vrais espaces de vie.** Nous voulons favoriser la création d'espaces publics de rencontre de qualité, tant dans les grandes zones de développement qu'au sein de projets plus restreints de construction, de quartier ou de lotissement. Nous voulons qu'ils soient reliés au tissu urbain, végétalisés, piétons et différenciés selon leur implantation.
2. **Favoriser le lien social.** Nous voulons créer et développer les lieux de rencontre (maisons de quartiers, etc.) et réfléchir aux opportunités de localisation ou relocalisation des divers équipements communaux afin qu'ils participent de la manière la plus pertinente à la dynamique sociale.
3. **Créer des dynamiques intercommunales.** Nous voulons favoriser les approches concertées avec les communes voisines en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, etc.
4. **Protéger, renforcer, encourager le lien avec la nature.** Notre ville est riche en espaces verts qui répondent au besoin croissant de contact avec la nature et la vie

sauvage, ainsi qu'à la nécessité de préserver la biodiversité. Nous voulons utiliser toutes les opportunités que représente la nature pour améliorer notre cadre de vie. Nous voulons des vergers, des jardins partagés et des potagers communautaires car ils représentent autant d'espaces de rencontre et de cohésion qui tissent du lien social. Nous voulons intégrer une grande part de végétalisation dans les nouveaux projets de constructions, en favorisant les toitures et les façades végétalisées, en encourageant une gestion des jardins privés mais aussi en veillant à ce que la végétation structure les projets et les interactions entre eux. Nous voulons que celle-ci accompagne les cheminements cyclo-piétons et offre des lieux de rencontre, en visant la formation d'un véritable maillage vert (*) continu structurant tout le territoire, par la liaison des espaces végétalisés entre eux, notamment depuis la prairie Orban jusqu'au bois des rêves en passant par le centre d'Ottignies.

(*) un maillage vert désigne le fait de relier les espaces verts entre eux afin de créer des parcours continus et fluides pour la flore et la faune, mais aussi adaptés aux modes de déplacements dits doux, pour les promeneurs, les sportifs mais aussi les déplacements quotidiens, dans un but d'amélioration de la qualité de vie de tous.

5. **Maintenir et rénover notre patrimoine.** Nous voulons préserver les espaces et bâtiments existants qui sont de qualité et améliorer ceux qui le sont moins. Notre patrimoine, y compris contemporain, définit notre identité. Chaque projet sera évalué en tenant compte de la qualité ou du manque de qualité de la situation existante, du patrimoine perdu ou *a contrario* de l'apport d'un patrimoine nouveau par sa réalisation.
6. **Gérer parcimonieusement le sol.** Nous voulons réduire progressivement l'emprise des routes et des parkings en développant des solutions plus légères, qui consomment moins d'énergie grise, respectent le cycle de l'eau et laissent plus de place à l'animation sociale, à la nature ou simplement à des infrastructures manquantes (ex : logements, commerces, etc).
7. **Encourager toutes les formes de mixité.** Nous veillerons à privilégier la mixité fonctionnelle, soit la diversité des fonctions dans un même lieu, la diversité des types d'habitat, l'intégration des services de proximité tels les écoles, les administrations, les commerces de quartier, les espaces de co-working, les petites entreprises, l'artisanat, etc., ainsi que la diversité sociale, en visant l'accès au logement pour toutes les familles qui souhaitent vivre sur notre territoire. Nous voulons à cet effet créer de véritables zones/quartiers dédiés à l'habitat léger, ayant des règles urbanistiques propres.

Les enjeux prioritaires pour notre ville

Les enjeux que nous avons identifiés ci-après sont classés en fonction de leur degré de priorité à nos yeux. Une priorité élevée associée à une série d'enjeux ne veut toutefois pas nécessairement dire que ceux-ci seront mis en œuvre les premiers mais qu'ils disposent à nos yeux du plus grand potentiel pour atteindre les objectifs précités.

1. **Réorganiser l'urbanisme de la vallée de la Dyle**, particulièrement depuis la gare d'Ottignies jusqu'à celle de Mousty.

- a. **Réorganiser le centre d'Ottignies** et finaliser le schéma du centre d'Ottignies. Le centre d'Ottignies (Douaire, place du centre, Dyle, ancien site des Bétons Lemaire, etc.) est appelé à évoluer vers plus de qualité. Les « ateliers urbains » ont permis de rassembler citoyens, maîtres de l'ouvrage et politiques autour du projet de « Schéma général du centre d'Ottignies ». Nous veillerons à ce que les aspirations citoyennes mises en évidence lors de ces ateliers soient prises en compte tout au long du processus de réalisation, en portant une attention particulière à la création d'espaces publics fédérateurs et à la liaison du centre d'Ottignies à la gare et au centre de Louvain-la-Neuve. De nouveaux quartiers sont en effet en projet avec pour objectif de réhabiliter les sites en friche et les bâtiments désaffectés qui se situent à des emplacements stratégiques, à proximité de la gare et du centre-ville (site « Benelmat » et « Bétons Lemaire », terrains autour de la gare, etc.).
- b. **Développer le quartier de la gare d'Ottignies** en accompagnant la réalisation du RER et en mettant en place les mesures du Schéma d'aménagement de la gare. En exécution du Masterplan réalisé pour le quartier de la Gare d'Ottignies, définir les plans d'aménagements, en concertation avec les habitants du quartier et les usagers de la gare. Utiliser intelligemment toutes les potentialités de ce quartier pour ses habitants actuels et futurs, pour les titulaires futurs des emplois générés, les navetteurs, les voyageurs en transit, etc. Promouvoir la densité et la mixité, la création de logements écologiques et sociaux, de bureaux et de bureaux partagés, de commerces et de services de proximité, d'espaces verts et de rencontre, ainsi que la qualité esthétique.

2. Faire de la Dyle et ses abords un véritable espace public. Encourager le développement d'un projet d'aménagement des « berges de la Dyle », conçu comme un véritable espace public de qualité, incluant des liaisons piétonnes et cyclables, mais aussi de nombreux points d'arrêts pour favoriser la rencontre et le développement de toutes sortes d'activités locales. Ce parcours le long de l'eau aura une fonction pratique et structurante (liaison facile et plate « au fil de l'eau » pour les usagers des modes doux), une fonction environnementale (liaison écologique), de lien social (espace public convivial de promenade et de rencontre), paysagère, économique (activités locales, artisanat, ...) et symbolique (la rivière étant le moteur historique des activités pré-industrielles dans la vallée de la Dyle et plus particulièrement à Ottignies). Ce projet permettrait également à plus long terme de créer une liaison par « mode doux » entre Ottignies et les communes avoisinantes (Wavre et Court-Saint-Etienne). En effet, quoi de plus pertinent que de fonder la mobilité douce sur le trajet emprunté par l'eau, soit celui qui demande le moins d'énergie et relie logiquement entre eux tous les centres qui se sont développés à proximité de l'eau ?

3. Organiser les dernières étapes de l'aménagement de Louvain-la-Neuve

- a. Créer, en collaboration avec l'UCL, un nouveau quartier d'une trentaine d'hectares au nord du quartier de Lauzelle (Athéna), à l'orée du bois et en connexion avec le centre-ville. Il s'agit du projet le plus important actuellement à l'étude et nous voulons en faire un quartier modèle sur le plan environnemental et social, en faisant notamment appel aux principes

innovants du *Community Land Trust*.

- b. Créer une réflexion d'ensemble structurée grâce à l'élaboration du SOL (Schéma d'orientation local) prévu sur l'ensemble de la zone située autour de la gare et de l'Esplanade. Il s'agit d'envisager autre chose qu'une simple extension d'un centre commercial, soit un projet mixte, ouvert sur l'espace public, qui rassemble et relie et non une « boîte à chaussure ».
- c. Encadrer les autres grands projets en cours : exploitation du nouveau parking RER, création du quartier Courbevoie, finalisation du CBTC, etc.
- d. Renforcer le rôle du lac de Louvain-la-Neuve dans la ville. Le lier à toutes les zones vertes attenantes et à tous les quartiers ; lui assurer aussi un rôle pédagogique.
- e. Réussir un projet de piscine plus économe en énergie. Ce projet est une opportunité pour repenser fondamentalement la mobilité dans les quartiers de l'Hocaille et du Blocry.

Notre méthode

Aujourd'hui, les objectifs et les enjeux ne sont plus les seuls paramètres à prendre en compte dans l'aménagement du territoire. La manière avec laquelle nous voulons atteindre ces objectifs et les principes que nous voulons respecter pour les atteindre sont devenus aussi importants. Nous ne pouvons pas non plus ignorer les limites de nos capacités à les financer.

1. **“Construire ensemble” et favoriser la participation de public à l'élaboration des projets.** L'heure est à la prise en compte des aspirations des habitants, aux réflexions concertées sur la ville dont nous rêvons en nous appuyant tant sur le développement d'une identité locale que sur les enjeux du territoire et les objectifs que nous voulons atteindre. Grâce à un travail concerté de la Ville avec ses habitants, la vision de ce que nous désirons comme territoire se verra renforcée et pourra mieux s'imposer aux acteurs visant un intérêt particulier que sont les promoteurs immobiliers.
2. **Financer :** Il s'agit également de trouver ensemble les moyens de financer les projets sur notre territoire, notamment en renforçant les mécanismes de charges d'urbanisme, en élaborant une programmation raisonnable des investissements, en inventant de nouvelles solutions financières, etc.

2.2 Logement

La diversité et la qualité des services offerts à Ottignies-Louvain-la-Neuve de même que sa situation géographique centrale confèrent à notre ville une très grande attractivité. Les enfants des habitants actuels veulent souvent rester dans cette commune où ils se sentent bien et de nouveaux habitants souhaitent également s'y installer. En conséquence, on constate une forte demande de logements... ce qui fait monter les prix. Ces prochaines années, il ne s'agira pas seulement d'accueillir « quantitativement » un nombre important de nouveaux habitants, mais aussi de répondre à leurs besoins variés et spécifiques, tout en conservant l'identité de notre territoire et sa grande qualité.

Les enjeux prioritaires de la politique du logement sont pour nous:

- **Créer des logements pour tous les budgets.** *Les loyers comme les prix d'achat des logements sont très supérieurs à la moyenne. Il est donc prioritaire de continuer à créer des logements publics afin de répondre aux besoins de logements locatifs bon marché. Mais ceux-ci ne doivent pas représenter l'unique offre de logements à prix modérés et il convient de développer de nouvelles formes d'accession à la propriété à prix modérés en développant notamment la formule innovante du Community Land Trust (CLT) ;*
- **Créer des logements pour tous les âges.** *Notre ville attire aussi bien des jeunes qui terminent leurs études que des ménages avec des enfants parfois nombreux, des personnes isolées, des familles monoparentales ou encore des seniors. Chaque type de population présente des besoins spécifiques concernant les logements eux-mêmes (dimension, accessibilité, prix) mais aussi les équipements et services de proximité. Ces besoins doivent évidemment être pris en compte ;*
- **Créer des logements qui tiennent compte des enjeux actuels,** *qu'ils soient énergétiques (croissance des prix des énergies), climatiques (diminution des émissions de CO₂), liés à la qualité du cadre de vie (espaces publics, mobilité) ou de l'environnement (eau, bruit, pollutions, etc.)*

Nos propositions

1. Remodeler les normes urbanistiques de façon à favoriser les petites parcelles (moins chères) et à permettre la requalification des logements trop grands en plusieurs logements. Continuer toutefois à appliquer l'interdiction de transformer des maisons unifamiliales en kots à Louvain-la-Neuve.
2. Maintenir le taux de 10 % de logements publics sur notre territoire, en participant à la création de logements publics (sociaux ou moyens).
3. Favoriser le développement de types d'habitat variés. Outre les villas ou appartements, imposer un certain pourcentage de petites maisons abordables dans les projets de nouveau quartier, de lotissement et de rénovation. Encourager l'application du concept de logement "adaptable" en fonction des besoins de ses occupants.
4. Soutenir les initiatives d'habitat groupé, intergénérationnel, kangourou, solidaire, etc., en facilitant les démarches administratives. Soutenir également le développement du *Community Land Trust* récemment créé, dispositif permettant d'acquérir un logement à un prix inférieur à celui du marché, notamment en limitant les plus-values à la

revente.

5. Favoriser la diversité de l'habitat en veillant à accueillir des habitats de type alternatif qui correspondent à une société en transition (habitats légers, intergénérationnels, *tiny house*, habitats groupés, etc.), et pour ce faire identifier des terrains qui pourraient y être consacrés.
6. Continuer à appliquer la taxe sur les logements inoccupés comme moyen de pression sur les propriétaires pour faire rentrer les logements inoccupés dans le circuit locatif.
7. Créer des quartiers durables structurés en fonction de l'accessibilité à pied aux services de proximité (crèches, écoles maternelles, petits commerces, antennes administratives ou de santé, etc.). Intégrer ces quartiers dans un tissu urbanistique mixte dans lequel on trouverait des espaces publics, des espaces verts, des petites entreprises et des services. Y soutenir les projets d'initiative citoyenne qui génèrent du lien social tels que des potagers collectifs ou des coins de jeux.
8. Susciter et soutenir les projets expérimentaux d'habitat à très faible empreinte écologique et à prix de revient très bas pour l'habitant comme pour la collectivité : logements de petite taille, habitat passif ou à énergie positive, utilisant des matériaux locaux et naturels, auto-construction, récupération des eaux et épuration individuelle, etc.
9. Mettre à contribution le secteur privé (promoteurs) pour la production de logements publics.
10. Favoriser les initiatives de type « priorité au logement » (*housing first*) pour l'intégration des personnes sans abris.

2.3 Mobilité

La mobilité est un enjeu d'importance croissante. Nous pensons toutefois que les problèmes qui y sont liés vont progressivement changer de nature.

Aujourd'hui, la question la plus apparente, outre la sécurité routière, est celle des encombrements. Cette question dépasse cependant très largement notre commune. Elle touche en réalité tout le Brabant wallon, où l'on constate un engorgement croissant des principales liaisons routières mais aussi des transports en commun. Si la voiture représente 71% des déplacements en Wallonie¹, l'engorgement du réseau routier est le symptôme de l'urbanisation du Brabant wallon mais aussi la conséquence d'un mode de vie de plus en plus consumériste. Le Plan de mobilité provincial montrait qu'à l'horizon 2030 la population du Brabant wallon augmenterait de 25% et les déplacements de 43%. Même avec une politique de mobilité durable hyper volontariste, qui constitue notre objectif, la part modale de la voiture devrait croître encore selon les experts. Par ailleurs, le développement de l'e-commerce entraîne un accroissement inquiétant du transport par camions et camionnettes. Ottignies-Louvain-la-Neuve est traversée par des infrastructures de communication importantes qui non seulement commencent à saturer en heure de pointe, mais qui de plus posent des problèmes d'intégration dans le tissu bâti. Les améliorations recommandées par le Plan communal de mobilité de 2003 ont été réalisées, même si certaines grosses infrastructures, dépendant de la Région wallonne, sont toujours en attente.

Demain, la mobilité va progressivement devenir une question de plus en plus sociale. Si l'augmentation du prix des carburants devient réalité, des problèmes croissants se poseront pour les personnes aux revenus les plus faibles, qui risquent de se trouver marginalisés s'ils n'ont pas accès aux emplois et aux services par des moyens de transport bon marché : mobilité active (marche, vélo) et transports publics. La protection de l'environnement et la diminution des émissions de CO2 plaident également pour ces modes de déplacements. En effet, le transport est responsable d'un quart de nos émissions des gaz à effet de serre en Wallonie et constitue pratiquement le seul secteur où les émissions annuelles ont augmentées par rapport à 1990 (seuil de référence du protocole de Kyoto).

Nos propositions

Informier et sensibiliser

1. Développer une dynamique participative pour impliquer et conscientiser les usagers à une nécessaire évolution de nos pratiques. La mobilité est en effet l'affaire de tous. C'est donc ensemble qu'il faut définir les moyens de lutter contre l'envahissement par la voiture. Le taux de motorisation de notre Ville est significativement plus bas que la moyenne régionale et provinciale et doit le rester. La recette est connue : limiter la vitesse et le parking; favoriser l'offre alternative en modes actifs et en transports en commun; travailler sur les mentalités et sensibiliser aux autres modes de transport. Pourquoi ne pas aller jusqu'à interdire localement la publicité pour les voitures ?

Réduire le besoin en déplacement en voitures

¹ Enquête fédérale BELDAM 2012

2. Réduire les besoins de déplacement notamment en réservant les espaces proches des gares et des nœuds de transport en commun aux bureaux, administrations et services qui génèrent des déplacements importants (travailleurs, clients). Envisager encore plus l'aménagement du territoire sous l'angle de la mixité des fonctions, en optimisant leurs répartitions sur le territoire.
3. Organiser les quartiers à construire (Bétons Lemaire, Samaya, Courbevoie, Athéna...) de façon compacte. Structurer les quartiers existants de manière à favoriser la marche et le vélo ainsi que de manière à rendre possible et rentable la desserte par les transports en commun. Créer des liaisons pour les modes doux entre les nouveaux quartiers et le tissu existant.
4. Actualiser le plan de mobilité sur l'ensemble du territoire communal et prendre en compte la dimension supracommunale. Y inclure un maillage bleu et un maillage vert qui devront permettre de relier les quartiers entre eux et de favoriser un autre type de mobilité, intégrée au territoire, structurant ce dernier, assurant une plus grande cohérence entre les projets et renforçant la mobilité active

Soutenir le développement des alternatives à la voiture

5. Renforcer l'atout extraordinaire de l'existence de trois gares sur notre territoire. Apporter une attention particulière à la rénovation de la gare d'Ottignies, pour s'assurer que les fonctionnalités et le confort des usagers demeurent la priorité du projet – avec pour ambition d'améliorer l'intermodalité et d'y consacrer de nouvelles fonctions et services afin de renforcer ce pôle multimodal. Suivre attentivement l'adaptation de la gare de Louvain-la-Neuve à l'offre RER, le développement du Park & Ride et l'amélioration nécessaire de la connexion avec la gare de bus dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'orientation local (SOL) décidé sur l'ensemble de cette zone. Saisir l'opportunité que constituent les projets de réaménagement autour de la rue du Monument et les évolutions futures des sites Bétons Lemaire et CP Bourg pour améliorer le service et l'offre à l'arrêt de Mousty.
6. Renforcer l'offre de transport en commun et de transport scolaire. Les proxibus - telle la ligne 205 développée avec les communes de Mont-St-Guibert et de Chastre qui est un succès - sont des formules qui permettent à une ville comme la nôtre de soutenir et d'orienter le développement de l'offre en matière de transports en commun. Il faudra chercher à multiplier ces expériences positives et continuer à inciter les entreprises à participer au développement de la desserte en transport en commun du parc scientifique. Dans l'aménagement des voiries et particulièrement des carrefours il faudra, dans la mesure du possible, offrir un avantage aux bus par rapport au trafic automobile.
7. Réaménager voire déplacer les deux gares de bus présentes sur notre territoire. Celle de Louvain-la-Neuve devra être mieux articulée avec la gare ferroviaire et le Park & Ride; celle d'Ottignies devra être singulièrement agrandie dans le cadre de la mise en oeuvre du Masterplan.
8. Négocier dans le but d'obtenir une plus grande amplitude en matière d'offre ferroviaire afin d'offrir une véritable alternative à la voiture - tant en ce qui concerne l'offre de trains en journée que l'offre en soirée. L'offre devrait croître dans les années à venir avec l'achèvement des travaux RER. Une meilleure desserte ferroviaire

entraînera mécaniquement un accroissement de l'offre en bus.

9. Avoir constamment le souci du confort et de la sécurité des modes actifs : soigner la signalétique des pistes cyclables, les entretenir et les nettoyer régulièrement. Entretien des trottoirs, les nettoyer, les élargir, améliorer et éclairer les passages piétons. Utiliser des outils participatif tel que Uello pour inventorier les problèmes que rencontre les cyclistes. Améliorer les dispositifs pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Éliminer les points durs pour les personnes handicapées, les poussettes, les vélos cargos, etc. Sécuriser les lieux de rencontre entre modes actifs et circulation automobile et en particulier, contrôler l'accès et le stationnement de véhicules sur le piétonnier de Louvain-la-Neuve. Privilégier les pistes cyclables en sites propres aux trottoirs mixtes quitte à réduire la largeur de la voiries dédiées à la voiture là où c'est possible. Veiller à la continuité des aménagements cyclables.
10. Améliorer et accroître les itinéraires cyclables pour en faire de véritables voies cyclables, en suivant les priorités établies par le Plan communal cyclable. Travailler les axes de rabattement vers les deux centres urbains et les gares, ainsi que les axes de transit (N4 et liaison avec Court-Saint-Etienne / Wavre) – et plus particulièrement l'axe de transit dit des « Berges de la Dyle ». Penser à des itinéraires adaptés aux enfants. Mettre à l'étude un nouveau plan cyclable se situant dans la prolongation du plan actuel qui vient à échéance en 2020, afin de définir les priorités futures en matière d'infrastructures.
11. Accroître sensiblement l'offre en parkings pour vélo sécurisés. Un réseau de parkings collectifs sécurisés par contrôle d'accès stratégiquement positionné sur l'ensemble du territoire autour des points d'intérêts et dans les zones d'habitats denses permettrait de répondre à la problématique du vol de vélo, qui est un frein au développement de la cyclabilité.
12. Installer une flotte de vélos partagés en *free floating*, moins onéreuse que les dispositifs basés sur des bornes.
13. Analyser et défendre auprès des pouvoirs concernés une liaison cyclable express vers Bruxelles.
14. Organiser, conjointement à l'installation de dispositifs pour un parking vélo sécurisé, de covoiturage, de vélos et voitures partagés, de bornes de recharges électriques, d'emplacements taxis, etc, en connexion directe avec les arrêts de bus de manière à constituer de véritables pôles multimodaux².

Atténuer les impacts négatifs de la voiture

15. Mettre en place une zone 30 intégrale, soit fixer le 30 Km/h comme la norme dans les zones d'agglomération du territoire communal, avec des exceptions pour les axes de transit. Cette proposition se situe dans la prolongation des réflexions menées dans le cadre de l'actualisation du Plan communal de mobilité. Elle permettrait d'apaiser les zones d'habitat qui doivent être avant tout des lieux de vie.

² (cfr les Mobi Punt en Flandres <http://mobipunt.be/>)

16. Favoriser le covoiturage par l'installation de parkings spécifiques, notamment sur les sites potentiels identifiés par le Plan provincial de mobilité. Installer de nouvelles stations de voitures partagées. Encourager fortement l'usage et la pratique du covoiturage et de l'autopartage notamment en facilitant leur signalétique et en les plaçant à des endroits stratégiques.
17. Améliorer la mobilité alternative de et vers le parc scientifique en transport en commun, mode doux et solutions d'autopartage et de covoiturage. Concerter les analyses avec la Province et la Région notamment sur les accès au zoning via la RN4 et la RN25. Veillez à ce que chaque entreprise développe un plan de déplacement intégrant la problématique des modes doux et des transports en commun.
18. Modérer la création de voiries. En effet, agrandir ou construire plus de voiries a un impact sur le paysage (réduction de l'espace public et espace vert), sur l'environnement (pollution, imperméabilisation des surfaces, nuisances sonores...) et sur la qualité de vie. Il est cependant nécessaire de fluidifier le trafic dans la vallée d'Ottignies en réalisant une meilleure connexion entre les deux versants de celle-ci.
19. Favoriser une concertation entre les acteurs associés à l'offre de parking en vue d'une mutualisation des ressources et d'une harmonisation des tarifs - plutôt qu'accroître continuellement le stationnement. Cela amènerait une forme d'apaisement général. L'offre est très abondante à Louvain-la-Neuve mais les divers gisements de parkings sont gérés indépendamment les uns des autres, ce qui entraîne une pression sur les quelques places gratuites.
20. Favoriser le développement d'une solution de parking en ouvrage plutôt qu'enterré, tant dans le cadre de la mise en oeuvre du Schéma directeur du centre d'Ottignies que dans celui du Masterplan de la gare, en accord avec les principes du développement durable.
21. Adapter régulièrement les dispositifs des zones bleues pour permettre une adéquation entre l'objectif, c'est-à-dire lutter contre les voitures ventouses, et ses effets concrets.

2.4 Energie

Sans énergie, pas de fonctionnement social, pas de vie. Par ailleurs, un excès de consommation d'énergie fossile ou fissile est une calamité pour les générations futures, tant à cause de l'épuisement des ressources que de l'effet de serre. Par respect pour les humains qui nous suivront, nous devons réduire notre consommation et changer notre manière de produire l'énergie.

Nous voulons mettre à profit les six prochaines années pour contribuer au changement des mentalités et commencer à révolutionner notre manière de vivre qui, dans dix ans, commencera vraiment à être soumise à la pression de la raréfaction des ressources.

Le cap de la Convention des Maires (signée par la Ville en 2016) est la réduction de 40% de la production de CO2 à l'horizon 2030. A cela s'ajoute un objectif plus ambitieux encore de neutralité carbone à l'horizon 2050 (objectif de l'UE, de la Région et de la Ville).

Pour atteindre ces deux objectifs, l'ensemble des domaines connexes (aménagement du territoire, mobilité, environnement ..) doivent être concernés. Les choix réfléchis et initiatives de la Ville doivent être guidés par les principes suivants : éviter de prendre des décisions qui mènent à augmenter les consommations et prendre des décisions permettant de réduire ces consommations chaque fois que cela est possible.

Ces principes doivent en priorité être appliqués dans quatre domaines : le bâtiment, la mobilité, la consommation de biens et l'administration communale. Mais il faut également des actions transversales.

Nos propositions

... transversales

1. Poursuivre les plateformes d'achats groupés qui avaient été mises en place pour les achats de gaz et d'électricité et auquel le taux de participation de notre commune était élevé. Nous voudrions étendre ces plateformes d'achats groupés initiés par la Ville à d'autres types de produits (conseil et assistance en énergie, photovoltaïque, isolation, bois, pellets, ..), ce qui permet également une sensibilisation aux types de produits, aux critères de choix d'achat de ces produits.
2. Poursuivre le plan d'action de la Convention des Maires qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2050 et y consacrer les moyens nécessaires.
3. Entamer la sensibilisation régulière des plus jeunes à cette matière au sein des écoles, renforcer l'éducation sur les thèmes de l'énergie.

... dans le domaine d'action de l'administration communale

4. Être très rigoureux lors de l'octroi des permis d'urbanisme (particulièrement en matière de rénovation) en ce qui concerne la localisation et l'implantation mais surtout en matière de performances énergétiques.
5. Continuer à appliquer des objectifs ambitieux en matière de critères PEB dans la construction et la rénovation du patrimoine de la Ville. Développer une stratégie forte en matière d'énergie, tout en continuant les efforts déjà consentis dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments communaux. L'autorité publique a un rôle d'exemplarité à jouer.

6. Soutenir l'administration et développer une stratégie plus forte en ce qui concerne la consommation énergétique de la Ville en changeant de fournisseurs d'énergies et en optant pour des fournisseurs plus verts et mieux classés.
7. Éclairer mieux et de manière réfléchie en optant pour une diminution de l'intensité lumineuse ou la gradation en continu de celle-ci (dimming). Continuer à inciter le gestionnaire du réseau d'éclairage public à mettre en place des moyens pour arriver à réduire la consommation (Led, diming automatique, ..).
8. Développer un plan de rénovation de toutes les toitures afin de pouvoir y implanter des panneaux photovoltaïque.
9. Renforcer les partenariats en vue de développer les énergies renouvelables sur notre territoire (éolien, biomasse, ..)

... dans le domaine de la mobilité

10. Encourager la mobilité douce pour les faibles distances, l'usage du bus, le covoiturage, l'autopartage.
11. Inciter le développement rapide des véhicules électriques et d'autres modes de propulsion (gaz naturel comprimé, hybrides, etc.). Donner l'exemple et servir de laboratoire pour l'usage de ces nouveaux véhicules « verts », dans le cadre des engagements de la Convention des Maires en termes d'émission de CO2, en s'équipant de voitures légères et de vélos électriques
12. Déployer peu à peu un réseau de bornes de rechargement électrique (pour tout véhicule - automobile, vélo, trottinette,...) sur l'espace public (voire les subsidier) en concertation avec l'UCL, renouveler progressivement le parc automobile de la Ville et y ajouter des vélos (électriques ou non).

... dans le domaine de la consommation de biens

13. Associer la commune et l'UCL pour développer un pôle d'études et de compétitivité sur la réutilisation et le recyclage des biens qui sont défectueux ou qui ne sont plus utilisés (voir le chapitre « Economie »). Développer l'accès aux initiatives de type "repair café".
14. Inclure dans les marchés communaux des exigences de durée de vie (donc de garantie) et, si possible, de réparabilité.
15. Soutenir toute initiative favorisant les circuits courts et la consommation de produits agricoles locaux, plus favorables à la modération énergétique.

2.5. Environnement

Notre environnement continue à se détériorer dans de nombreux domaines : la perte de biodiversité s'accélère, les émissions de gaz à effet de serre ne cessent d'augmenter dans certains secteurs (en particulier le transport), les nuisances sonores sont plus prégnantes que jamais, l'effet sur la santé des particules fines dans l'air préoccupe de plus en plus le monde médical et les citoyens... Par ailleurs, l'environnement a souvent été perçu comme un puits de ressources sans fond. Aujourd'hui, l'humanité touche aux limites de la planète : nous entamons notre capital environnemental et les générations futures disposeront de moins de ressources pour satisfaire leurs besoins. ECOLO veut mettre un terme à cette hémorragie et promouvoir la durabilité forte.

Pour ECOLO, il est essentiel d'atteindre la conservation de notre patrimoine naturel, le maintien de la biodiversité et l'amélioration de la santé par l'amélioration de la qualité de l'environnement.

Une grande part de la population partage ces trois objectifs et la commune a la possibilité, la responsabilité d'inciter et d'aider les habitants à être les acteurs de la restauration de leur environnement, qu'ils habitent dans des quartiers urbains ou des villages ruraux. Cette participation doit s'accompagner d'une meilleure sensibilisation, d'un meilleur accès de chacun aux informations environnementales de son quartier, de son village, de son cadre de vie. L'amélioration de ce cadre local en sera renforcée et accélérée, ce qui permettra de diminuer l'impact d'un environnement de qualité moindre sur la santé.

Cette implication du citoyen dans la préservation de son environnement a aussi une facette sociale non négligeable, tant il est fréquent que les personnes les plus défavorisées économiquement vivent dans les environnements les plus dégradés. Il est primordial de garantir à chacun le droit à un environnement sain et serein.

Nos propositions

“Zéro phyto”

1. Intensifier la dynamique « zéro pesticides » en incitant les habitants, les entreprises, les commerces ou toute autre structure présente sur notre territoire à ne plus utiliser de pesticides sur les espaces dont il a la responsabilité, avec comme objectif de devenir une ville totalement « zéro pesticides », y compris dans les espaces privés.
2. En ce qui concerne nos cimetières : poursuivre la dynamique associée au label « Cimetière nature » en réintroduisant de la biodiversité dans les cimetières ; repenser la configuration des cimetières et des dalles funéraires afin d'en faciliter l'entretien naturel ; soutenir l'humusation.
3. Prendre des mesures de protection (haies, bandes herbeuses non pulvérisées) à proximité directe des écoles entourées de champs et dont les élèves sont potentiellement exposés à des pulvérisations de pesticides.

4. Sensibiliser les agriculteurs aux problématiques liées aux fertilisants chimiques, aux cultures OGM ainsi qu'aux protections naturelles contre les coulées boueuses.

Patrimoine naturel et biodiversité

5. Maintenir la protection de toutes les zones d'intérêt biologique présentes sur notre territoire, y compris celles pouvant être menacées par des projets immobiliers de grande ampleur.
6. Continuer à organiser et promouvoir des actions de valorisation de notre patrimoine naturel, en poursuivant la mise en valeur des bois communaux (bois du Buston et de l'Escavée) ainsi que la protection de la Cressonnière de Pinchart et de nos cours d'eau.
7. Poursuivre la lutte contre les espèces végétales invasives (telles la berce du Caucase et la balsamine de l'Himalaya à titre d'exemples).
8. Promouvoir l'adoption par les citoyens d'espaces verts publics dans le cadre du projet « J'adopte un espace vert ».
9. Encourager le développement des potagers collectifs.
10. Intensifier les actions dans le cadre de notre participation au Contrat de Rivière Dyle-Gette. Associer les citoyens au retour d'une Dyle propre et avenante dans la ville.
11. Réaliser tout au long de la mandature un tableau de bord de l'environnement local et le rendre accessible au public.

Gestion des déchets et propreté publique

12. Mettre sur pied un plan d'action pour arriver au "zéro déchet" tant au niveau des pratiques de l'administration communale et des citoyens que de celles des commerces et entreprises. Favoriser également l'économie circulaire (les déchets des uns servant de matière première aux autres) au niveau local.
13. Améliorer le tri des déchets en continuant à sensibiliser les citoyens à l'importance de faire sortir des poubelles "tout-venant" (sac jaune) tout ce qui peut être recyclé et fait l'objet d'une collecte spécifique (papier / carton, PMC, matières organiques) et en optimisant les conditions de collecte de ces déchets recyclables. Viser un objectif de production de déchets tout-venant limitée à 100 kg par an par habitant. Pour ce faire, passer aux poubelles à puce (facturation au poids réel des déchets produits par chaque ménage).
14. Mieux sanctionner les incivilités et les infractions environnementales et disposer, pour ce faire, de plus d'agents constatateurs.
15. Continuer à sensibiliser sur la nécessaire implication de tous (citoyens, écoles, étudiants, clubs sportifs, commerçants, mouvements de jeunesse, etc.) pour améliorer la propreté publique sur l'ensemble de notre territoire.

Ondes, bruit, marchés publics, obsolescence programmée, comportements éco-citoyens

16. Mettre à jour annuellement tant la cartographie des antennes GSM présentes sur notre territoire que les chiffres liés à leurs émissions respectives et permettre à tous les citoyens d'avoir accès à ces informations.
17. Analyser de façon globale la qualité sonore dans la commune, et répertorier les zones calmes et les zones plus bruyantes.
18. Montrer l'exemple au sein des services communaux et lors de l'élaboration des marchés publics en intégrant davantage de contraintes environnementales dans les pratiques des services communaux et lors de l'élaboration des marchés publics.
19. Mener des actions de sensibilisation à l'obsolescence des biens de consommation et valoriser les projets invitant à donner une seconde vie aux objets dont on souhaite se séparer (renforcer le projet Ressourcerie de la Dyle, valoriser les projets de « donnerie » et de réutilisation des objets).
20. Mettre sur pied un système de primes pour l'adoption de comportements éco-citoyens (usage de langes lavables ou de vélos électriques, placement de toilettes sèches lors de festivals...).
21. Favoriser l'installation de toilettes sèches.

Bien-être animal

22. Mettre en place des campagnes d'information vers les particuliers pour prévenir de certaines situations évitables : chats errants et chiens non attachés, portées non désirées, abandons, maltraitance par négligence, nourriture distribuée aux canards, respect de la propreté publique (crottes de chien), etc. Poursuivre également le soutien financier apporté pour la stérilisation des chats errants.
23. Définir avec les différents acteurs (associations, vétérinaires, police, services communaux) leurs rôles respectifs et communiquer de façon claire à ce propos pour que chaque citoyen connaisse la procédure à suivre en cas de chat errant à stériliser, de découverte d'un animal blessé ou mort, ou d'un animal errant.