



EPG W

## SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD PARTIE II : OPTIONS

Version définitive – février 2012

Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du 09.05.2011

Par le Conseil :

La secrétaire,  
A. CARLIER



Le président  
V. SCOURNEAU

Le Collège communal certifie que le présent document a été soumis à enquête publique

Du 31.05.2011 au 29.06.2011

La secrétaire communale,  
A. CARLIER



Le Bourgmestre  
V. SCOURNEAU

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du 27.02.2012

Par le Conseil :

La secrétaire,  
A. CARLIER



Le président.  
V. SCOURNEAU

pour le compte

de la Commune de Braine-l'Alleud

Institut de conseil et d'études en développement durable (ICEDD) asbl Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR Tél : 081/25.04.80 - Fax : 081/25.04.90	Mandataire : B. Ippersiel 
Cooparch -RU scrl Chaussée de Waterloo, 426 - 1050 BRUXELLES Tel: 02/534.50.35 - Fax: 02/534.50.95	Mandataire : P. Simoens 
En sous-traitance avec CIFO P asbl Av Général Michel, 1B - 6000 CHARLEROI Tél : 071/65.42.60 - Fax : 071/53.29.00	

## TABLE DES MATIERES

<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
1.1. La démarche d'élaboration	5
1.2. Structure du document	6
1.3. Comité d'accompagnement et auteur de projet	6
1.3.1. Comité d'accompagnement	6
1.3.2. Auteur de projet	7
<b>2. LE PROJET DE STRUCTURE DU TERRITOIRE</b>	<b>8</b>
2.1. Une ambition	8
2.2. S'appuyer sur les centralités existantes ou en projet pour structurer un développement territorial harmonieux [option 1]	8
2.3. Rendre la structure du territoire lisible et appropriable sur une politique de pôles [option 2]	9
2.4. Requalifier le cadre bâti et diversifier l'offre en logement [option 3]	9
2.5. Renforcer Braine-l'Alleud comme pôle économique et d'emploi [option 4]	9
2.6. Valoriser un réseau maillé d'espaces verts et naturels [option 5]	9
2.7. En lien avec le plan communal de mobilité, assurer une mobilité pour tous [option 6]	10
<b>3. LES RECOMMANDATIONS DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>11</b>
3.1. Le traitement des limites paysagères	11
3.1.1. La matérialisation des limites du territoire urbain	11
3.1.1.1. Les principes généraux d'aménagement	12
3.1.1.2. La limite sud et ouest du territoire urbain	12
3.1.1.3. La limite nord du territoire urbain	13
3.1.1.4. La limite est du territoire urbain	14
3.1.2. Les limites des secteurs urbanisés comme espace de transition	15
3.1.2.1. Les principes généraux d'aménagement	15
3.1.2.2. La limite ouest de la ville le long de la vallée du Hain	15
3.1.2.3. L'ancienne voie de chemin fer (RAVeL)	16
3.1.3. Le traitement paysager des franges villageoises	18
3.1.3.1. Les principes généraux d'aménagement	18
3.1.4. Les zones de protection du paysage et les points de vue paysagers	21
3.1.4.1. Les zones de protection du paysage	21
3.2. La gestion des formes d'urbanisation	24
3.2.1. Un territoire polycentrique affirmant le rôle structurant des polarités en cours ou futures	24
3.2.2. Des formes d'urbanisation différenciées tenant compte du contexte	26
3.2.2.1. Le centre historique	27
3.2.2.2. Le centre élargi	28
3.2.2.3. Les axes urbains	30
3.2.2.4. Les secteurs à projet	32
3.2.2.5. Les quartiers urbains	33
3.2.2.6. Les quartiers urbains en limite de boulevard de ceinture	34
3.2.2.7. Les noyaux de Lillois, d'Ophain et de Bois-Seigneur-Isaac	35
3.2.2.8. Les quartiers résidentiels et l'habitat isolé	36
3.2.3. L'aménagement des espaces publics	39
3.2.3.1. Les principes de base de l'aménagement des espaces publics	39
3.2.3.2. L'aménagement du centre-ville	40
3.2.3.3. Les axes urbains	41

3.2.3.4.	Les noyaux de villages	42
3.2.4.	Les mesures transversales	45
3.2.4.1.	La prise en compte du patrimoine bâti	45
3.2.4.2.	La prise en compte des exigences environnementales	45
<b>3.3.</b>	<b>La mise en place d'un réseau maillé d'espaces verts et naturels</b>	<b>48</b>
3.3.1.	La préservation et la restauration des éléments du maillage bleu	48
3.3.1.1.	La partie amont de la vallée du Hain en territoire rural	48
3.3.1.2.	La partie aval de la vallée du Hain en territoire urbain – zone d'habitat	50
3.3.2.	Les liaisons vertes entre les éléments centraux du réseau écologique	53
3.3.2.1.	Liaison nord-sud entre le bois du Foriest et les ensembles boisés autour d'Odeghien	53
3.3.2.2.	Liaison entre Ophain et Lillois – boisements en zone de protection de captages	53
<b>3.4.</b>	<b>Les orientations générales en matière de circulation</b>	<b>55</b>
3.4.1.	L'organisation du réseau	55
3.4.1.1.	La hiérarchisation fonctionnelle	55
3.4.1.2.	La programmation de nouvelles liaisons et réaménagement d'axes existants	55
3.4.1.3.	La mise en place d'un réseau pour les cyclistes et les piétons	56
3.4.2.	Les transports en commun	60
3.4.2.1.	L'articulation des formes d'urbanisation et des réseaux de déplacements	60
3.4.2.2.	L'amélioration du service ferroviaire	61
3.4.2.3.	L'amélioration du service TEC	61
3.4.2.4.	L'évolution du réseau de transport public à l'horizon 2020	62
<b>4.</b>	<b>LES MODALITES D'EXECUTION</b>	<b>65</b>
<b>4.1.</b>	<b>La mise en place du barreau ouest, y compris la liaison N5-N27 et l'organisation de la frange ouest du centre-ville</b>	<b>65</b>
4.1.1.	La mise en œuvre de la liaison route de Piraumont / Ch. de Tubize.	65
4.1.2.	Le développement de la frange ouest du centre-ville dans une vision d'ensemble	65
4.1.2.1.	La mise en place d'un document de référence	65
4.1.2.2.	Les objectifs à atteindre	66
<b>4.2.</b>	<b>La stratégie pour le centre-ville</b>	<b>67</b>
4.2.1.	Les enjeux du centre-ville	67
4.2.1.	Les actions à entreprendre	68
4.2.1.1.	Identification des mesures prioritaires	68
4.2.1.2.	Localisation des principales mesures	68
4.2.1.3.	Une mesure transversale : l'espace public du centre	69
<b>4.3.</b>	<b>La programmation des zones d'aménagement communal concerté</b>	<b>72</b>
4.3.1.	L'estimation de la demande en logement pour l'avenir	73
4.3.1.1.	Les caractéristiques de la population	73
4.3.1.2.	Les perspectives d'évolution de la population	73
4.3.1.3.	Les caractéristiques du parc de logement	73
4.3.1.4.	Les perspectives d'évolution du parc de logement	74
4.3.1.5.	L'estimation des disponibilités foncières	75
4.3.1.6.	La comparaison entre les disponibilités foncières et la demande en logement	75
4.3.2.	La stratégie par rapport à la programmation des ZACC	76
4.3.2.1.	Les ZACC mises en œuvre	77
4.3.2.2.	Les ZACC de priorité 1	78
4.3.2.3.	Les ZACC de priorité 2	80
<b>4.4.</b>	<b>Les modifications du plan de secteur souhaitées</b>	<b>84</b>
4.4.1.	L'extension du parc d'activités économiques du Hain	84
4.4.1.1.	Les caractéristiques du parc d'activités économiques actuel	84
4.4.1.2.	Les besoins en terrains pour l'activité économique	85
4.4.1.3.	L'estimation des disponibilités foncières en zone économique	85
4.4.1.4.	La stratégie à développer	86
4.4.2.	L'extension du parc d'activités économiques de l'Alliance	90
4.4.2.1.	La nature et le contenu de la proposition	90
4.4.2.2.	La position de la commune de Braine-l'Alleud	91
4.4.3.	Le pôle de détente et de loisirs	92

4.4.3.1.	Les caractéristiques du site	92
4.4.3.2.	Le plan communal d'aménagement	92
4.4.3.3.	La stratégie à développer	93
4.4.4.	L'aménagement des terrains de football d'Ophain	94
<b>4.5.</b>	<b>Les plans communaux d'aménagement</b>	<b>94</b>
<b>4.6.</b>	<b>Les outils d'orientation</b>	<b>94</b>
<b>4.7.</b>	<b>Les équipements et services à la population</b>	<b>94</b>
<b>4.8.</b>	<b>Le récapitulatif des actions à entreprendre</b>	<b>95</b>
<b>5.</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>96</b>
<b>5.1.</b>	<b>Liste des monuments et sites classés</b>	<b>96</b>
<b>5.2.</b>	<b>Liste des biens repris à l'inventaire du patrimoine monumental</b>	<b>98</b>
<b>5.3.</b>	<b>Liste des espèces indigènes éligibles pour la plantation de haies et d'alignements d'arbres</b>	<b>100</b>

## 1. Introduction

### 1.1. La démarche d'élaboration

Le présent document s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du schéma de structure de la commune de Braine-l'Alleud, projet entamé à l'instigation du Conseil communal qui a désigné, en date du 3 mars 2008, l'association constituée par l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable – asbl et par la Cooparch –RU scrl comme auteur de projet. Cette association s'est adjoint, pour la présente étude, les services du Centre Interuniversitaire de Formation Permanente – asbl.

Le schéma de structure examine la situation actuelle et les perspectives d'évolution de cette commune du Brabant wallon et propose des pistes pour encadrer son avenir à l'horizon 2025. Il est nécessaire d'avoir cette dimension temporelle à l'esprit.

Le projet de schéma de structure communal a été adopté provisoirement en date du 9 mai 2011. Il a été soumis à enquête publique entre le 1<sup>er</sup> juin 2011 et le 29 juin 2011. Le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD) a remis son avis en date du 19 septembre 2011. La Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) – a remis son avis en date 20 septembre 2011 et en date du 28 septembre 2011. Le fonctionnaire délégué a remis son avis le 4 janvier 2012.

Le schéma de structure constitue, avec le schéma de développement de l'espace régional, un instrument de conception et de planification du territoire communal. Le prescrit de l'article 16 du CWATUPE en précise le contenu. Il est défini comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal.

Contrairement à un plan ou à un règlement, un schéma n'a pas de valeur réglementaire. C'est un document à caractère indicatif définissant des objectifs à atteindre et un esprit à poursuivre. Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la Commune de Braine-l'Alleud et précise ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Il servira de guide, tant pour les futurs documents d'aménagement que lors de la délivrance de permis.<sup>1</sup>

En outre, l'article 108§1<sup>er</sup> du CWATUPE précise que, lors de la délivrance d'un permis, le fonctionnaire délégué vérifie que la procédure a été régulière, que le permis est motivé et qu'il est conforme au schéma de structure communal.

Il respecte les dispositions du plan de secteur et ne s'applique pas aux parties du territoire couvertes par un permis de lotir non périmé dont les prescriptions ont toujours une valeur réglementaire.

Le schéma de structure ne dispense pas de l'application des dispositions réglementaires prévues par le CWATUPE et par toutes autres dispositions : code civil, code rural, code forestier, code du logement, dispositions relatives à la protection des monuments, sites et fouilles, servitudes d'utilité publique, règlement général sur la protection de l'environnement, prescriptions sur les routes régionales, plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique.

---

<sup>1</sup> Pour plus de détail, voir Le schéma de structure communal, son rôle, son élaboration, sa mise en œuvre, Ministère de la Région wallonne, DGTALP, 2000.

## **1.2. Structure du document**

Le dossier du schéma de structure est structuré de la manière suivante :

- La première partie (Partie I. Diagnostic) expose l'analyse de la situation existante de fait et de droit et met en évidence des enjeux territoriaux ;
- La deuxième partie (Partie II. Options) décline d'une part les objectifs d'aménagement poursuivis et la structure territoriale en découlant et d'autre part les mesures d'aménagement et les modalités d'exécution. C'est l'objet du présent rapport ;
- La troisième partie (Partie III. Evaluation environnementale) précise les principales incidences environnementales du schéma de structure ;
- La quatrième partie (Partie IV. Résumé non technique) propose un résumé, accessible au plus grand nombre, de l'ensemble de l'étude.

La partie II. Options comprend 3 cartes réalisées à l'échelle du 1/10.000<sup>ième</sup> :

- Expression cartographiée des mesures d'aménagement – carte n°1 ;
- Orientations générales en matière de circulation – carte n°2
- Modalités d'exécution – carte n°3.

Le présent volume ainsi que les cartes qui s'y rapportent se veulent conformes aux dispositions du CWATUPE et plus particulièrement aux articles 16, 17 et 254.

## **1.3. Comité d'accompagnement et auteur de projet**

### **1.3.1. Comité d'accompagnement**

Le suivi et la coordination de l'étude ont été assurés par un comité d'accompagnement composé :

- pour le Collège communal de Braine-l'Alleud : Madame Hatert, échevine, Madame Carlier, secrétaire communale, Monsieur Parvais, président du CPAS.
- pour l'administration communale : Madame Berckmans, service urbanisme, Monsieur Forget, service travaux.
- pour le Service Public Wallon : Madame Charpentier, attachée, DGO4, Direction de l'aménagement local, Monsieur Radelet, fonctionnaire délégué, DGO4, Direction extérieure du Brabant wallon, Monsieur Joris, attaché, DGO4, Direction extérieure du Brabant wallon.

Ce comité d'accompagnement s'est réuni à 3 reprises (16 décembre 2008, 27 avril 2009 et le 16 décembre 2010).

Un groupe de pilotage composé de membres du Collège communal, des services de l'administration et des représentants de l'auteur de projet s'est également réuni de manière régulière entre 2008 et 2011 pour prendre connaissance des résultats de l'étude, les discuter du point de vue politique et technique et décider des suites et des orientations à leur donner. Les options du schéma de structure ont été validées par une délibération du Collège communal prise en sa séance du 15 décembre 2010.

Les travaux ont également été présentés, à deux reprises, à la CCATM (13 janvier 2010, et 11 janvier 2011).

### **1.3.2. Auteur de projet**

Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl  
Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur  
Tél : +32.81.25.04.80 - Fax : +32.81.25.04.90 - E-mail : [icedd@icedd.be](mailto:icedd@icedd.be)  
Equipe mise à disposition pour la présente étude : Bertrand Ippersiel, Renaud Naiken, Marie Pairon,  
Philippe Romedenne, Luc Goetghebuer, Laurent Scheray.

Cooparch –RU scrl, Chaussée de Waterloo, 426 - 1050 Bruxelles  
Personne de contact : Mati Parisky - Tel: 02/534.50.35 – [mp@cooparch.be](mailto:mp@cooparch.be)  
Equipe mise à disposition : Cédric Bazet, Alexandra Bory, Nicolas Frapolli, Mati Parisky

Centre Interuniversitaire de Formation Permanente asbl, Av. Général Michel, 1B - 6000 Charleroi  
Personne de contact : Jean-François Husson - Tél : 071/65.42.60 - [jf.husson@cifop.be](mailto:jf.husson@cifop.be)

## 2. Le projet de structure du territoire

Un projet tel qu'un schéma de structure concrétise une démarche « politique » qui s'exprime à travers une ou plusieurs finalités, perspectives qui dépassent le projet lui-même. Il s'efforce de concourir à des évolutions plus globales qui vont au-delà de ses seuls effets directs. Pour faire face à l'évolution de son territoire, la Commune de Braine-l'Alleud s'assigne 6 options. Chaque option est déclinée en principes, définissant de la sorte le projet de structure territorial souhaité.

Ces options et principes s'inscrivent dans une perspective à long terme et constituent en quelque sorte des objectifs à atteindre. Le schéma de structure ainsi que les différents outils qui y sont liés y contribuent à leur mesure, mais ils ne sont pas les seuls à y concourir.

### 2.1. Une ambition

Braine-l'Alleud souhaite conforter son attractivité sur le plan de la qualité et s'organiser sur base d'une structure polycentrique, offrant à ses habitants un cadre de vie de qualité, elle souhaite également développer sa vocation économique.

Elle veut de la sorte répondre aux enjeux territoriaux suivants :

- développer la ville autour des équipements et des polarités existantes, ou à créer, afin de rentabiliser les investissements consentis par la collectivité ;
- reconquérir les espaces vacants au sein de la ville, en renouvelant la ville sur elle-même ;
- encadrer l'arrivée de nouveaux habitants ;
- préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels ;
- conforter Braine-l'Alleud comme pôle d'emploi
- maîtriser les dépenses publiques d'aménagement et d'équipement.

Une ambition qui se décline en options :

- Options 1 : s'appuyer sur les centralités existantes ou en projet pour structurer un développement territorial harmonieux ;
- Option 2 : rendre la structure du territoire lisible et appropriable sur une politique de pôle ;
- Option 3 : requalifier le cadre bâti et diversifier l'offre en logement ;
- Option 4 : renforcer Braine-l'Alleud comme pôle économique et d'emploi ;
- Option 5 : valoriser un réseau maillé d'espaces verts et naturels ;
- Option 6 : en lien avec le plan communal de mobilité, assurer une mobilité pour tous.

### 2.2. S'appuyer sur les centralités existantes ou en projet pour structurer un développement territorial harmonieux [option 1]

Cette option se décline sur base de 4 principes :

- une ville polycentrique qui affirme le rôle structurant des polarités en cours ou futures, et ce à différentes échelles ;
- des polarités qui constituent des lieux de rayonnement, d'identité et d'amélioration du cadre de vie, chaque pôle ayant sa place à part entière pour répondre à l'ambition du projet ;
- une ville dite de proximité qui favorise l'investissement collectif autour des axes de transport et optimise dans ces couloirs de desserte l'utilisation de l'espace et la concentration des équipements ;
- une répartition équilibrée des nouveaux logements tenant compte du projet de structure territoriale de qualité.

### **2.3. Rendre la structure du territoire lisible et appropriable sur une politique de pôles [option 2]**

Cette option se décline sur base de 6 principes :

- une délimitation d'un territoire urbain et une matérialisation des limites de la ville ;
- un renforcement des limites des centres (historique et élargi) ;
- une urbanisation renforcée autour des principales voies urbaines qui organisent la ville polycentrique ;
- une identification de polarités secondaires (Lillois et Ophain) ;
- des espaces ouverts (naturels, agricoles, forestiers) actuellement vierges de toute urbanisation et que l'on souhaite préserver ;
- des zones résidentielles caractérisées par une urbanisation plus diffuse n'ayant pas vocation à s'urbaniser davantage.

### **2.4. Regualifier le cadre bâti et diversifier l'offre en logement [option 3]**

Cette option se décline sur base de 6 principes :

- un renforcement de l'attractivité du centre élargi (en termes de logement et de commerce) ;
- la régénération des quartiers anciens ;
- dans le territoire urbain, la recherche de typologies urbaines, mais qui préserve des espaces de respiration ;
- des réponses aux attentes des ménages, notamment des familles dont certaines souhaitent vivre en ville, ce qui implique de nouvelles formes urbaines ;
- développer une offre d'habitat adaptée au vieillissement de la population et à l'accroissement de la dépendance ;
- une ouverture de la réglementation à des formes urbaines différentes notamment dans les secteurs à projet.

### **2.5. Renforcer Braine-l'Alleud comme pôle économique et d'emploi [option 4]**

Cette option se décline sur base de 4 principes :

- conforter son rang de capitale économique de la Province, rôle assigné par le Schéma de développement de l'espace régional ;
- proposer une offre foncière adaptée en envisageant une extension de la zone économique de la vallée du Hain ;
- imaginer des formules innovantes pour assurer une meilleure mixité fonctionnelle entre habitat et activités économiques ;
- tirer parti d'une économie résidentielle forte et rechercher une augmentation tant du nombre de touristes que de leur durée de séjour.

### **2.6. Valoriser un réseau maillé d'espaces verts et naturels [option 5]**

Cette option se décline sur base de 4 principes :

- en dehors du territoire urbain assurer la protection des grands constituants agricoles et forestiers ;
- protéger des « cœurs verts » au sein du territoire urbain ;
- aménager des couloirs d'échanges écologiques dans et en dehors du territoire urbain ;
- définir des secteurs à considérations particulières en vue d'assurer la protection de l'environnement (zone inondable, zone de grand intérêt biologique, captage d'eau).

## **2.7. En lien avec le plan communal de mobilité, assurer une mobilité pour tous [option 6]**

Cette option se décline sur base de 6 principes :

- une meilleure lisibilité du réseau par la hiérarchisation des voiries ;
- une articulation entre formes d'urbanisation et modes de transports ;
- la programmation de nouvelles liaisons (barreau ouest, accès sud à la gare) et des voiries à réaménager ;
- l'organisation du stationnement au sein du territoire urbain dans la perspective de l'arrivée du RER et d'un développement commercial ;
- l'accessibilité par les modes doux aux pôles structurants et le développement de nouvelles liaisons ;
- la hiérarchisation et l'amélioration des espaces publics.

### 3. Les recommandations de mise en œuvre

#### 3.1. Le traitement des limites paysagères

##### 3.1.1. La matérialisation des limites du territoire urbain

La commune de Braine-l'Alleud est constituée de paysages différenciés de grande qualité. Nombre de ces espaces sont constitutifs de son image: une commune verte, rurale « ou il fait bon vivre », mais aussi une commune urbaine et active avec de nombreux services à la population et des zones d'activités économiques.

Toutefois ce territoire s'avère morcelé dans sa structure. Le contour des entités urbaines est peu lisible, la hiérarchie des espaces n'est pas définie et les grandes entités naturelles sont morcelées par une urbanisation locale et fractionnée.

La mise en œuvre d'une limite marquée entre les entités urbaines et les espaces naturels et agricoles apparait comme un élément déterminant de la structuration de ce territoire. La ville centre et les villages se trouvent renforcés dans leur organisation alors que les espaces naturels sont confortés dans leurs vocations paysagères, écologiques et économiques (pour les espaces agricoles).

La détermination d'une limite de ville marquée et lisible et appropriable implique aussi la notion de passage et de porte. Entrée de village ou porte du centre, la transition entre l'extérieur et l'intérieur constitue l'assise d'une structuration du paysage qui se poursuit dans l'espace urbain par la hiérarchie des axes et l'affirmation des différentes polarités.



Les limites de la ville centre matérialisées par la ceinture de boulevards, les portes de ville sur les axes historiques et le maillage de la vallée du Hain qui traverse l'espace urbain.

Le schéma de structure propose de <sup>de la ville</sup> traiter la limite sous la forme de boulevards qui constituent un ensemble continu dans les parties nord, ouest et sud du territoire. Cette ceinture du territoire urbain s'appuie sur les axes historiques importants, les chaussées tangentés au centre-ville.

Les intersections entre les boulevards de ceinture au traitement spécifique et les voies primaires de pénétration, les axes urbains, matérialisent les portes de la ville.

La ceinture de boulevards s'appuie sur des axes existants ou en projet : route de Piraumont, contournement ouest, chaussée de Tubize et chaussée Bara. Elle assure la transition entre différentes organisations de l'espace de part et d'autre de son déroulement :

- la route de Piraumont dans la partie sud de la ville assure la limite entre espaces agricoles et le tissu urbain ;
- le barreau ouest, qui utilise les chemins existants, est situé en grande partie en zone agricole. Il détache les lotissements des terres agricoles ;
- la partie traitée en boulevard de la chaussée de Tubize, au nord-ouest, matérialise l'entrée dans la ville de Braine-l'Alleud, tout en assurant la limite entre les reliefs naturels au nord et la vallée du Hain de destination urbaine ;
- la chaussée Bara, joue le rôle de limite entre les entités urbaines de Braine-l'Alleud et de Waterloo, elle borde le plateau de l'Infante dont la vocation de zone de respiration est conservée.
- la chaussée de Nivelles, bordée par l'autoroute, matérialise la limite est.

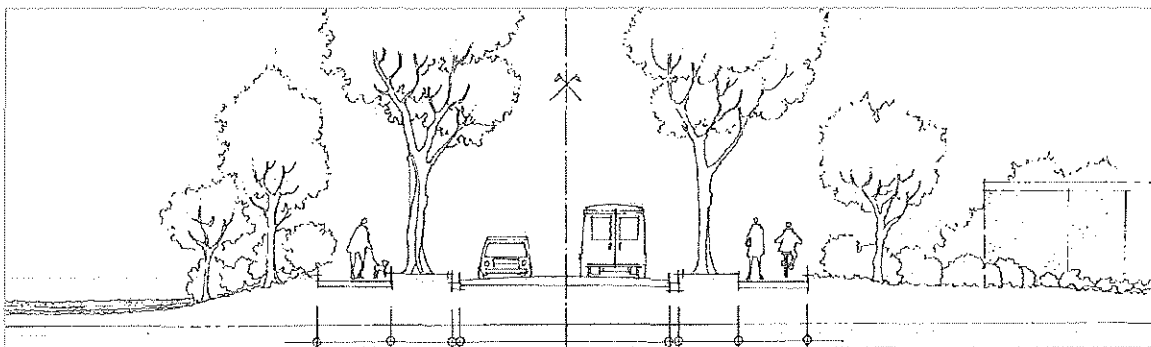
#### 3.1.1.1. Les principes généraux d'aménagement

Les boulevards de ceinture, dans leur principe général, sont constitués d'une voie à double sens de circulation, de plantations en alignement, existantes, à planter ou à compléter, et d'un cheminement mode doux (piéton/cycle) de part et d'autre de l'axe carrossable.

L'objectif consiste à donner une profondeur suffisante à cet ensemble pour le rendre identifiable et lui permettre de jouer un rôle paysager et d'identification.

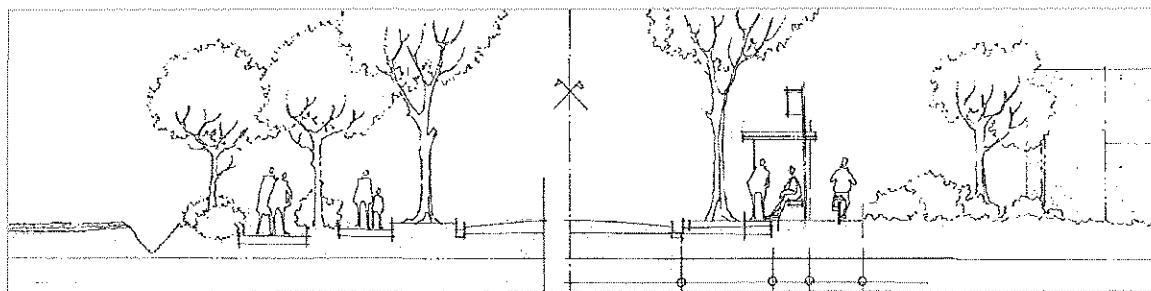
#### 3.1.1.2. La limite sud et ouest du territoire urbain

La route de Piraumont et le contournement ouest matérialisent les limites sud et ouest de la ville entre les champs (à l'est et au sud) et l'espace urbain (nord et est). Son aménagement, illustré sur la coupe ci-dessous, constitue le principe de base du traitement de la limite urbaine.



Chaussée à double sens bordée d'alignements d'arbres avec espace de circulation mode doux de part et d'autre.

Les plantations sont soit existantes, soit nouvelles sous forme de complément végétal. L'aménagement tient compte des spécificités du lieu et utilise les massifs préexistants. Dans ce cas les cheminements doux peuvent s'adapter à l'épaisseur des massifs.



Les massifs existants donnent de la profondeur à l'espace planté (à gauche)  
Les arrêts de bus sont traités en encoche (à droite).

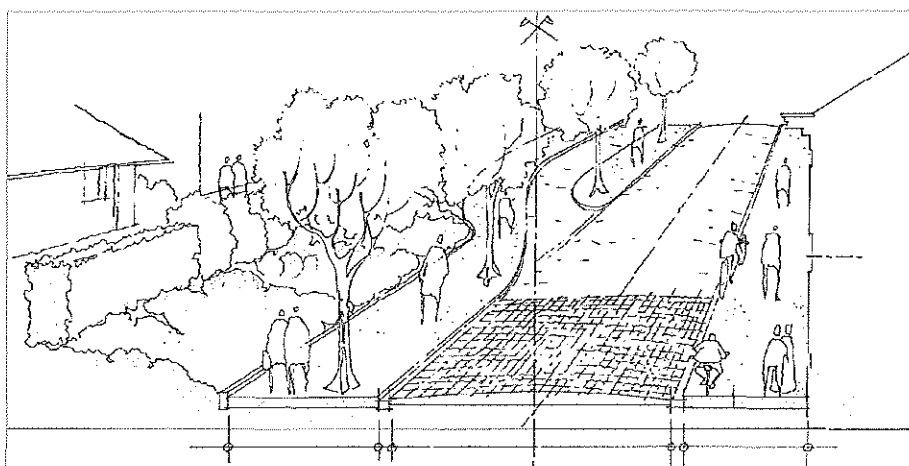
Les équipements et les dispositifs particuliers sont intégrés à l'ensemble. Les arrêts de bus sont traités en encoche, les abris sont aménagés le long de la voie mode doux. Les tournes à gauche, constitués d'une voie supplémentaire sont disposés aux carrefours. Dans ce cas les alignements d'arbres sont simplement décalés parallèlement à la chaussée.

### 3.1.1.3. La limite nord du territoire urbain

La limite nord de la ville est constituée par les portions réaménagées de la chaussée Bara et d'une partie de la chaussée de Tubize. La ceinture de boulevards intègre la partie de la chaussée de Tubize située en entrée de ville (entrée ouest depuis Tubize et entrée nord depuis Alsemberg) et se poursuit le long de la chaussée Bara pour affirmer au nord la limite avec la commune de Waterloo.

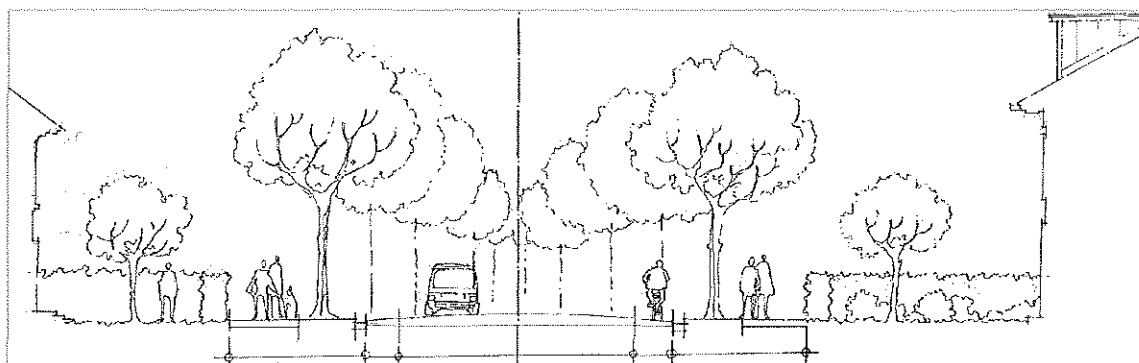
Malgré l'étroitesse générale de l'espace, le profil type défini peut s'adapter pour la chaussée de Tubize et renforcer l'image urbaine de cette partie du territoire.

Les alignements d'arbres sont positionnés sur le côté nord de la voie où les constructions sont situées en recul sur alignement. Les accès divers et contre allées sont traités de manière unitaire sur l'espace public et adaptés aux trottoirs qui comprennent une piste cyclable. Le revêtement de la voie peut être différencié de manière à renforcer l'aspect urbain de l'espace.



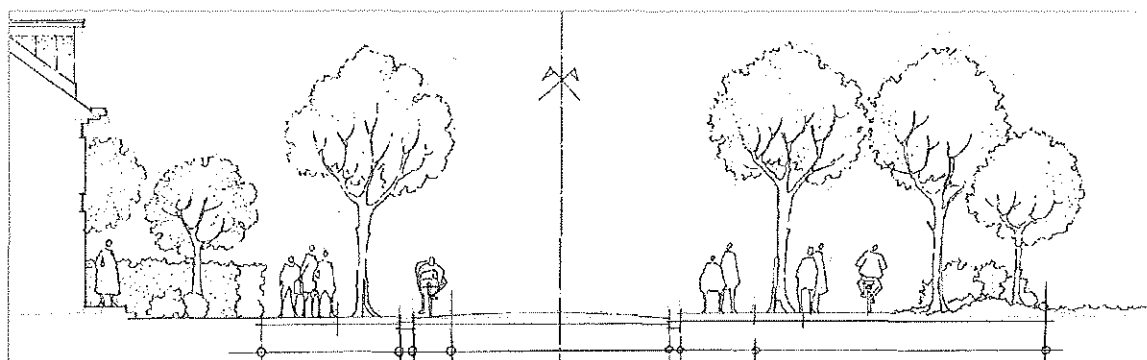
Aménagement de la chaussée de Tubize : élargissement des trottoirs en partie nord, plantation, et traitement unifié des revêtements.

Au niveau de la chaussée Bara qui traverse des quartiers résidentiels, l'aménagement est constitué par une double rangée d'arbres et des trottoirs de bonne largeur. Une bande cyclable est disposée de part et d'autre des voies de circulation (ou une piste cyclable protégée au niveau des trottoirs). Les alignements d'arbres constituent avec les plantations privées des constructions un environnement vert de bonne largeur qui renforce la notion de limite.



Profil général sur la Chaussée Bara : espace carrossable avec piste cyclable, alignements d'arbres, trottoirs larges.  
Pour la partie privée : haies ou clôture, jardins et bâti en recul sur alignement.

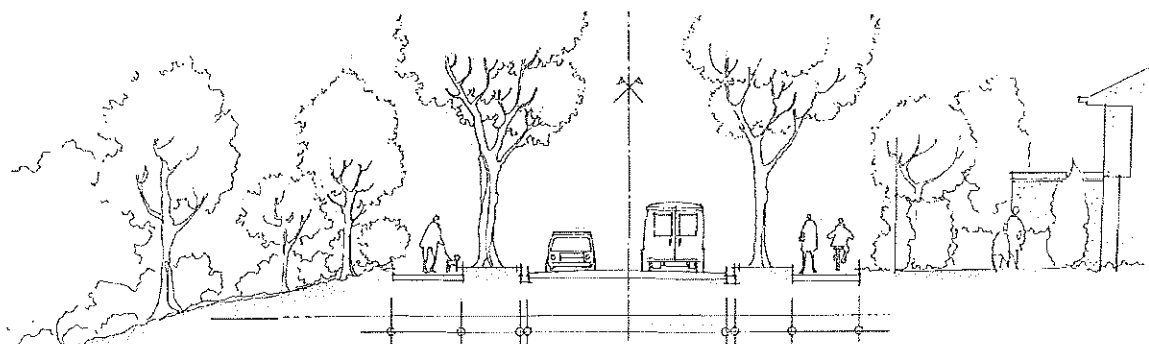
Au niveau du Plateau de l'Infante, la matérialisation d'une limite entre les polarités de Waterloo et Braine-l'Alleud apparaît comme déterminante. La profondeur de plantation peut être plus importante sur la face sud et comprendre des aménagements piétons et mode doux.



Profil de la chaussée Bara au niveau du plateau de l'infante : profondeur boisée plus importante côté plateau avec un espace de circulation modes doux conséquent.

#### 3.1.1.4. La limite est du territoire urbain

La limite du territoire urbain est fortement marquée par le ring qui constitue une barrière conséquente. La chaussée de Nivelles dans la continuité des aménagements de ceinture comprend 2 bandes de circulation, les trottoirs sont larges et intègrent la piste cyclable. Côté ring, la profondeur de l'espace planté importante permet des aménagements plus libres en termes de cheminements et de déplacements modes doux.



Profil de la chaussée de Nivelles. Les talus plantés du ring constituent un espace boisé important utilisable sur une bonne profondeur. Les trottoirs sont larges et comprennent la piste cyclable.

### 3.1.2. Les limites des secteurs urbanisés comme espace de transition

La ceinture de boulevards matérialise l'espace du territoire urbain qui comprend outre les espaces bâtis, des espaces naturels, certaines entités agricoles et des maillages naturels. Dans ces derniers cas, il est également important de définir la manière de traiter et concevoir les limites de l'urbanisation en vis-à-vis de ces espaces « libres » dans le même esprit que le traitement des boulevards.

Le traitement de ces espaces de transition concerne notamment :

- les berges du Hain en bordure ouest du centre-ville qui déterminent la limite de l'urbanisation ;
- l'ancienne voie de chemin de fer en partie nord-ouest (RAVeL), qui constitue une liaison naturelle vers le centre-ville et assure la limite des secteurs d'activité au nord ;
- la limite du complexe sportif Gaston Reiff ;
- les limites du plateau de l'Infante en renforcement des aménagements de la chaussée Bara.

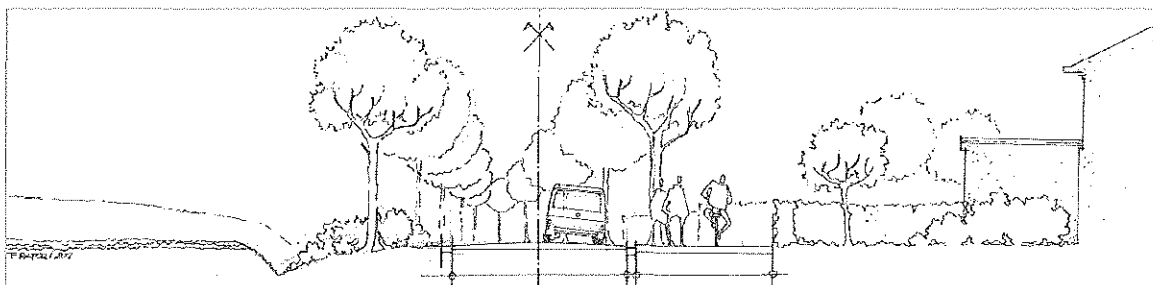
#### 3.1.2.1. Les principes généraux d'aménagement

Le territoire urbain tel que défini par la ceinture de boulevards contient des espaces libres (agricoles et naturels) en contact avec les secteurs urbanisés ou des secteurs en développement, notamment dans sa partie l'ouest. Des maillages (vallée du Hain, RAVeL) ou des secteurs particuliers (zone d'activité) se développent suivant des directions transversales à la limite urbaine. Ces espaces sont aménagés en continuité avec les dispositions particulières des boulevards de ceinture.

#### 3.1.2.2. La limite ouest de la ville le long de la vallée du Hain

La mise en œuvre des opportunités de développement urbain dans la partie ouest du territoire urbain, en liaison avec les projets viaires (barreau ouest et pénétrante) suppose le traitement des franges urbaines dans ce secteur. D'autant plus que le relief marqué et l'aspect dégagé des secteurs agricoles mettent en scène la silhouette de la ville dans ce lieu (voir illustration ci-après).

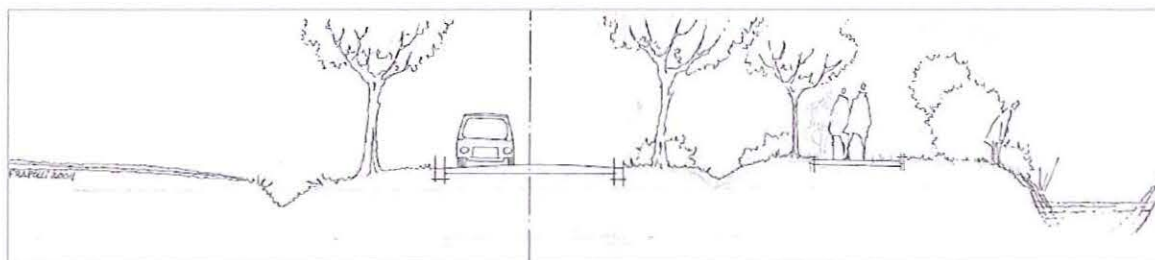
La limite urbaine le long de la vallée du Hain, en contrebas de l'hôpital (zone de renouvellement urbain) est assurée par une voie de circulation locale parallèle au cours d'eau. Des alignements arborés matérialisent la limite en vis-à-vis des constructions. Les trottoirs et pistes cyclables constituent un ensemble relié au maillage vert de la vallée du Hain. Les champs de la zone agricole sont situés de l'autre côté de la voie et sont donc à préserver.



Limite entre les champs et la ville en partie ouest contre le Hain.  
La route et les plantations matérialisent la limite urbaine entre champs et espaces bâtis (avant ou arrière de parcelles).

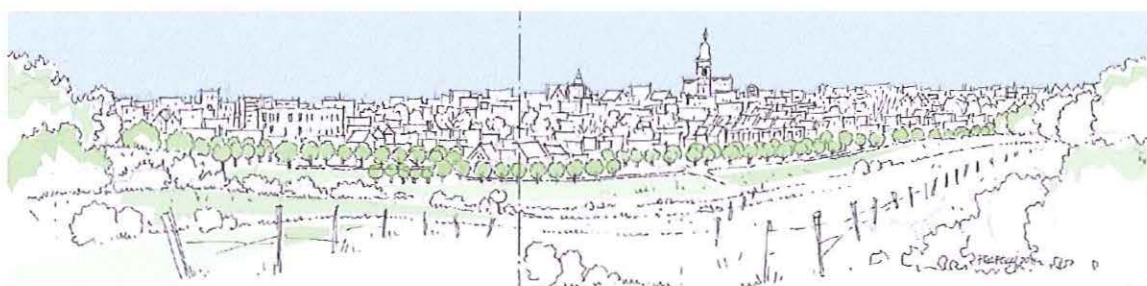
En l'absence d'urbanisation, l'aménagement se poursuit le long du Hain. Les cheminements modes doux peuvent être séparés de la voie carrossable.

Dans ces espaces, les traitements des surfaces peuvent être relativement simples : revêtements hydrocarbonés pour les voies et dolomie ou empierrement pour les espaces piétons et cyclistes.



Limite entre les champs et la ville en partie ouest contre le Hain.  
La route et les plantations matérialisent la limite urbaine entre champs et le maillage vert du Hain.

L'objectif principal consiste à proposer un traitement paysager des franges urbaines et permettre la mise en valeur des paysages urbains ou naturels de la commune.

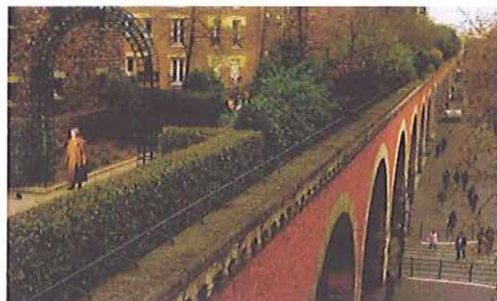


Limites plantées depuis les reliefs (Chemin du Champ de la Clôture).  
Matérialisation d'une limite urbaine franche et préservation des sites dans les développements ouest de la ville.

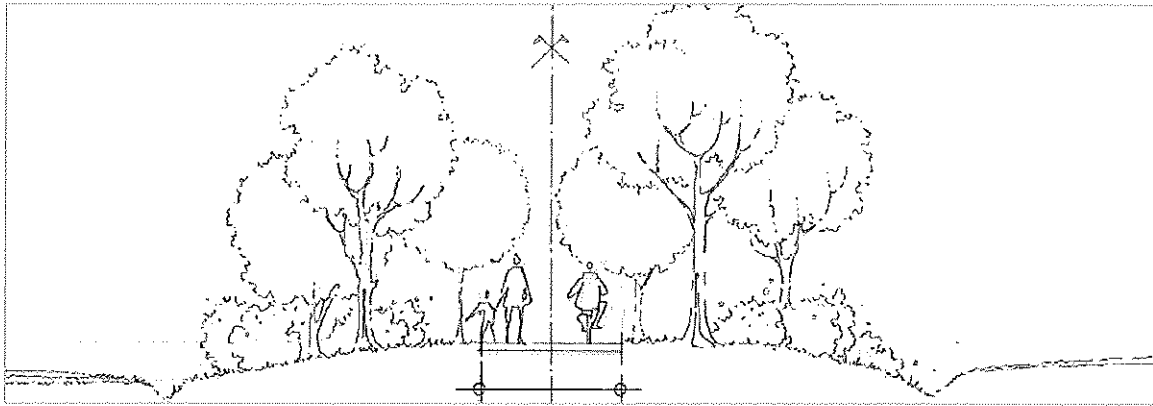
### 3.1.2.3. L'ancienne voie de chemin fer (RAVeL)

L'ancienne voie de chemin de fer, transformée en liaison mode doux relie directement l'ouest de la ville au centre et à la gare. Ce maillage constitue une limite tangente aux boulevards de ceinture. L'espace joue le rôle de zone tampon avec le secteur d'activité de la vallée du Hain et ses extensions possibles.

En site urbain, le RAVeL peut devenir un véritable axe de circulation piétonne et cycliste depuis l'ouest vers le centre-ville dans la mesure où il relié aux axes urbains et en particulier au maillage vert de la vallée du Hain.

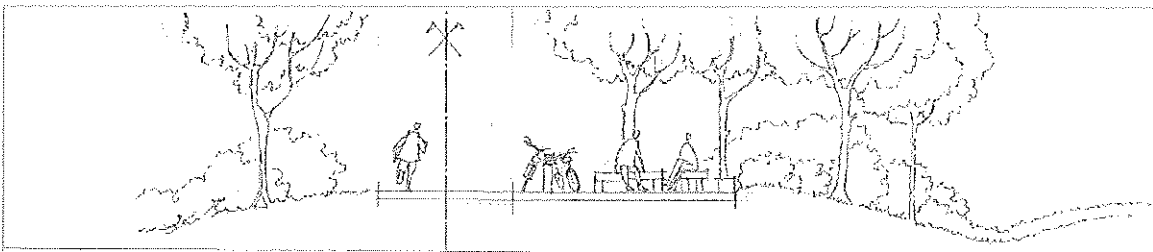


Référence de pont planté et aménagé : le viaduc des Arts à Paris (avenue Daumesnil)



Traitement du RAVeL suivant le profil déterminé : circulation mode doux et protection ou complément plantés de part et d'autre.

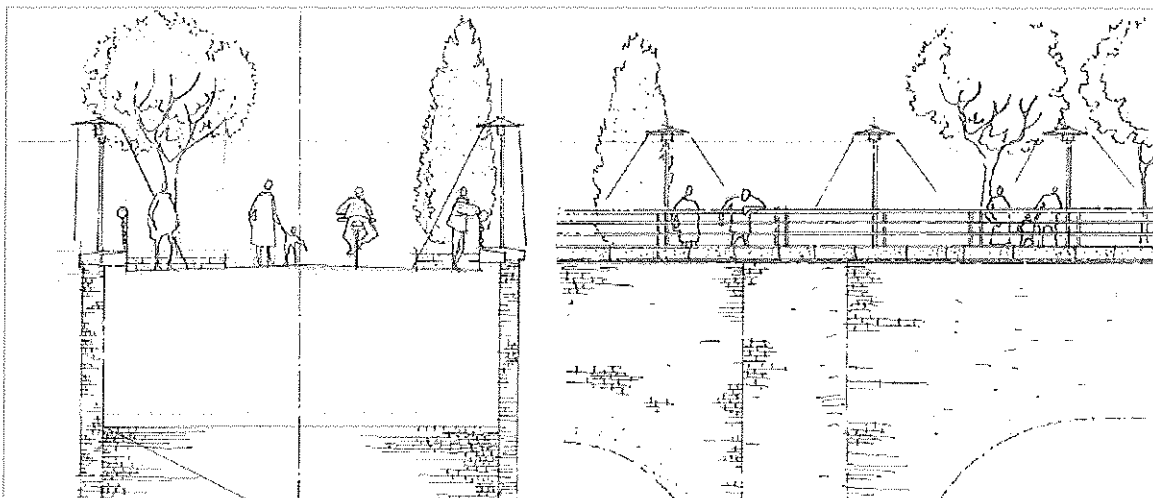
Le RAVeL peut être aménagé localement par des dispositifs ou des équipements de déassement dans l'objectif de le transformer en véritable espace public récréatif.



Aménagement de zones de repos qui ponctuent le RAVeL.

Au-delà du simple chemin, le RAVeL dans sa partie urbaine représente une opportunité d'espace vert de grande qualité. La largeur du tablier du pont de 8 mètres 50 permet d'envisager outre le cheminement, des aménagements plus conséquents tels des bancs, des plantations, de l'éclairage, des revêtements particuliers.

La position dominante de l'ouvrage sur la ville et les paysages environnants, son débouché direct sur le futur centre administratif et la gare, font de ce pont le support exceptionnel pour un aménagement d'espace public ambitieux.



Continuité de l'aménagement du RAVeL sur le pont du chemin de fer en lien direct avec le centre élargi.  
L'aménagement comprend un éclairage, des bancs, des plantations.

### 3.1.3. Le traitement paysager des franges villageoises

#### 3.1.3.1. Les principes généraux d'aménagement

D'une manière générale sur le territoire communal, les ensembles de lotissements assurent la transition entre les espaces villageois et les espaces agricoles ou naturels. Construits postérieurement à la structure urbaine du village, ils en constituent les couronnes périphériques qui s'étendent le long des voies avec plus ou moins de profondeur. Le système viarie interne des lotissements est souvent central, ce sont les arrières de parcelles qui constituent la transition avec les espaces extérieurs. Ces organisations sont très visibles depuis les axes de circulation et le traitement des franges se confond avec la notion d'entrée de ville.



Entrée du village de Lillois-Witterzée sur la N27. Aménagement complémentaire (en vert) aux massifs existants

Dans le cas de l'entrée de village de Lillois-Witterzée depuis Braine-l'Alleud, un alignement limité (en vert) en vis-à-vis des massifs existants suffirait pour marquer le passage en site urbain. Les arbres en alignement ou massif caractérisent suffisamment l'espace pour assurer la transition village / champs.

Le développement urbain du type « village rue » dont l'urbanisation, plus ou moins ancienne, s'étire le long des voies, caractérise l'aménagement qui borde les axes de circulation importants. Dans le cas de l'entrée de village, la continuité bâtie efface les limites des différentes entités. Les parties vertes persistantes sont à protéger. Les limites de ville peuvent alors être renforcées par des alignements perpendiculaires à la voie.



Lotissement rue de Lillois, en entrée du village d'Ophain Bois Seigneur Isaac ((Google Map – juillet 2010)

L'entrée du village d'Ophain depuis Lillois est marquée par le passage sous le ring ouest et par le massif boisé du Bosquet d'Hawia. Cette disposition, naturelle et préservée, joue parfaitement son rôle d'entrée et de limite de ville



Lotissement rue de Lillois / rue du berger, en entrée du village de Lillois Witterzée (Google Map – juillet 2010)

Une disposition relativement similaire se retrouve sur la même route en entrée de Lillois. Ici, par contre, les massifs canalisent les vues et théâtralissent le débouché sur un important espace de lotissement que l'on traverse pour atteindre le village. Les circulations de transit et celles propres au lotissement se confondent sur cette entrée de village.



Entrée du village d'Ophain Bois Seigneur Isaac. La transition des champs à l'espace urbain s'effectue naturellement par les plantations, la disposition et la densité bâtie.

Le village d'Ophain apparaît graduellement depuis l'ouest par la rue du Try. La transition entre l'espace agricole ouvert et la structure villageoise se fait naturellement par les alignements d'arbres de plus en plus marqués, les pignons des constructions et le décalage des façades. Le clocher de l'église marque le point de mire de la perspective. La relation entre les espaces bâti et agricole constitue un exemple de parfaite intégration paysagère.

### **3.1.4. Les zones de protection du paysage et les points de vue paysagers**

#### **3.1.4.1. Les zones de protection du paysage**

##### **Délimitation**

Dans le cadre de ce schéma de structure, le paysage a été appréhendé à partir de l'inventaire paysager réalisé par l'ADESA pour le compte de la Région wallonne et qui constitue une référence pour l'évaluation des paysages.

Dans le cadre du volet « Options du schéma de structure », il est proposé d'adapter les périmètres figurant au plan de secteur de la manière suivante :

En supprimant les périmètres d'intérêt paysager existants au plan de secteur :

- A Lillois, le périmètre qui s'étend dans le plateau cultivé ainsi que sur le Bois du Callois. Sur le plateau, le paysage ne présente ni variété ni harmonie suffisante. Sur le bois, aucune raison ne justifie l'intérêt paysager.
- A Witterzée : la variété est insuffisante. Il y a peu d'harmonie.
- Au nord-ouest d'Ophain, le périmètre est inscrit en zone forestière.

En inscrivant une zone de protection du paysage :

- A Bois-Seigneur-Isaac, il est proposé une nouvelle zone qui s'étend à côté du Château de Bois-Seigneur-Isaac. Ce paysage constitue une vaste étendue harmonieuse qui sépare Ophain et Bois-Seigneur-Isaac. C'est un plateau cultivé agrémenté de quelques bosquets, coupé de vallées discrètes. Il est parcouru par des chemins qui permettent d'admirer au loin le champ de bataille. On notera également deux très belles drèves qui donnent à une extrémité sur le site historique de l'abbaye de Bois-Seigneur-Isaac et pointent à l'autre extrémité en alignement direct sur l'église d'Ophain-Bois-Seigneur-Isaac d'une part et de l'église de Braine-l'Alleud d'autre part.

En adaptant certains périmètres figurant au plan de secteur :

- Conforter le périmètre paysager qui s'étend sur le champ de bataille, car il constitue avec celui-ci un grand espace paysager à valeur sociale et touristique.
- Maintenir, en le modifiant, le périmètre existant sur le plateau de Colipain. Ce vaste plateau cultivé, encadré de bois occupant les versants des vallées voisines, est parcouru par une série de chemins étroits, et parsemé de quelques fermes et du hameau pittoresque d'Odeghien. Ce dernier a très largement conservé sa typologie traditionnelle et s'inscrit sur le bord d'une tête de vallon entourée de bosquets. Maintenir les périmètres existants en surimpression de la zone agricole jusqu'aux lisières forestières. Supprimer les périmètres inscrits en zone forestière.
- Etendre le périmètre sur la partie nord de la zone d'aménagement communal concerté Sart-Moulin.

En maintenant les périmètres d'intérêt paysager existants suivants :

- Le périmètre à proximité de l'Abbaye de Nizelle qui se prolonge dans la campagne du Rosoir, sur le territoire de la commune de Braine-le-Château.
- Le plateau de l'Infante. Ce périmètre est inscrit en surimpression d'une zone agricole au plan de secteur. Il s'agit d'une surface d'environ 1 km<sup>2</sup>, située entre les entités de Braine et Waterloo, quasi exempte de constructions et qui assure une zone de "respiration" entre les deux entités urbaines de Braine et Waterloo. De la chaussée qui la longe au Nord, on jouit d'une vue remarquable sur Braine-l'Alleud et la Butte du Lion.

Le schéma de structure relaie également la nécessité d'assurer la protection de points ou de lignes de vue remarquables.

- A Lillois, rue Lebleux, à proximité de la Chapelle Notre-Dame de Bon Secours (point de vue remarquable). La vue est harmonieuse: elle s'étend sur un plateau légèrement ondulé, limité à l'horizon par des bois et agrémenté par les beaux bâtiments de la Ferme de la Neuve Cour.
- A Lillois, à hauteur du Bois du Callois. Vue remarquable sur la "plaine de Waterloo" (point de vue remarquable). Au loin se profile la Butte du Lion et, à l'horizon, le liseré sombre de la Forêt de Soignes.
- A Witterzée, rue Ramelot (point de vue remarquable). De ce point on jouit d'une très belle vue sur la chapelle classée de Witterzée et sur la Ferme del Tour voisine.
- Ophain – Bois-Seigneur-Isaac (point de vue remarquable). Belle vue sur l'Abbaye de Bois-Seigneur-Isaac.
- Ophain – Bois-Seigneur-Isaac, rue de Hautmont (point de vue remarquable). Vue sur le village d'Ophain et sur la vallée du Hain.
- Timpe et Tard, Chaussée d'Ophain (point de vue remarquable). Vue sur la vallée du Hain.
- Plateau de Colipain (ligne de vue remarquable). Drève de Colipain.
- Plateau de l'Infante (ligne de vue remarquable). Chaussée Bara.

La synthèse cartographique de ces propositions figure sur la carte n°1 : « Expression cartographiée des mesures d'aménagement ». Les zones de protection du paysage se surimposent à la zone agricole, à la zone forestière, à la zone d'espaces verts et partiellement à la ZACC de Sart-Moulin.

### **Recommandations**

En matière d'implantation de bâtiments à vocation agricole. Dans ces zones de protection du paysage, l'extension d'exploitations existantes est toujours privilégiée. La dispersion des nouvelles constructions dans la zone agricole est à éviter et les constructions doivent, dans la mesure du possible, être groupées. Les nouvelles constructions éviteront de s'implanter sur les lignes de crêtes dégagées.

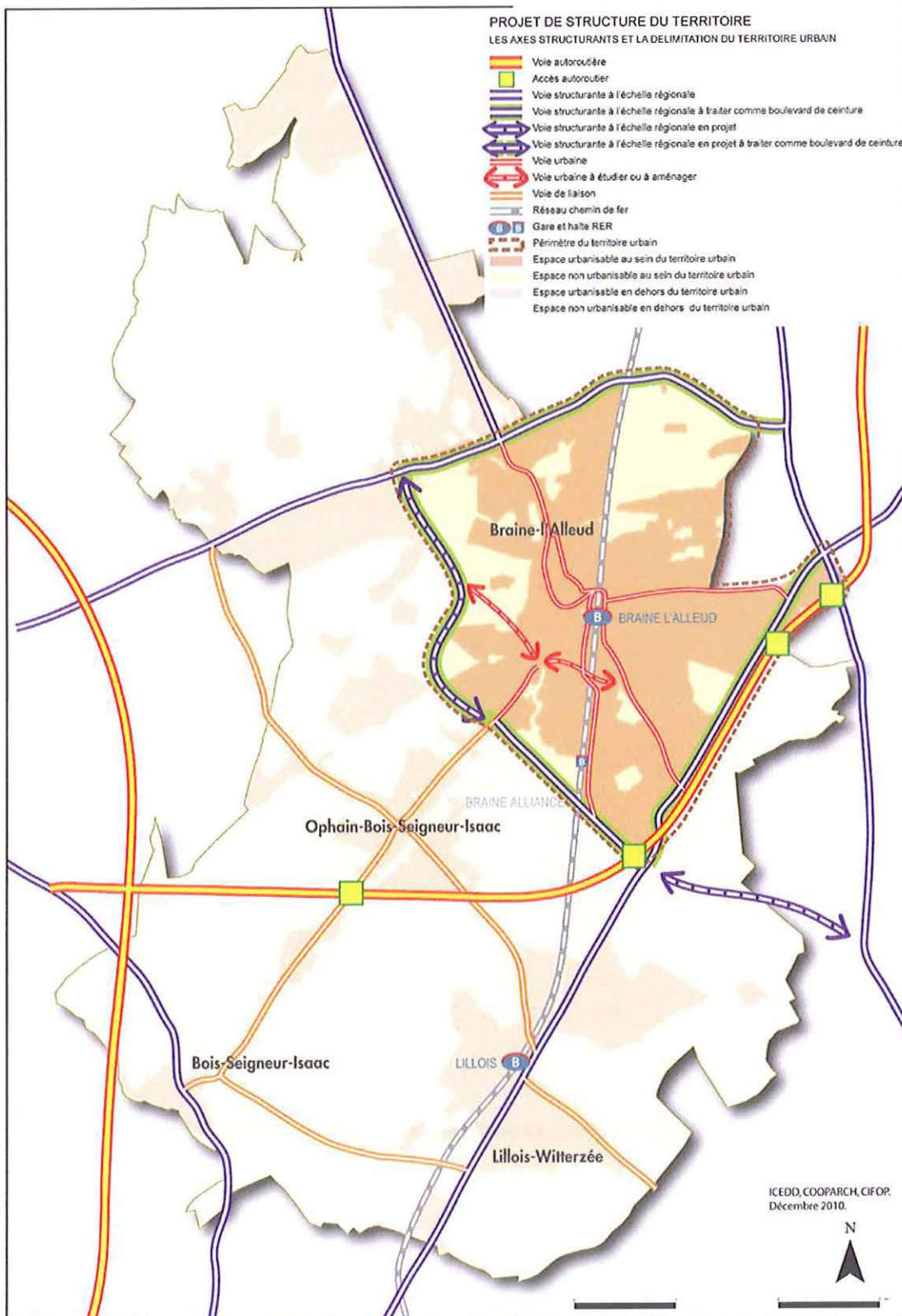
Les constructions s'implantent dans le respect de la ligne de pente naturelle du terrain et de façon à limiter les remblais et les déblais. Dans le cas de constructions déjà implantées en « U », en « L » ou en carré, la création de nouveaux bâtiments ne doit pas perturber l'ordonnement et la lisibilité des anciens volumes. Un bâtiment à vocation agricole doit, dans certains cas, répondre à des besoins fonctionnels importants ce qui nécessite la construction d'un bâtiment de grand gabarit. Dans ce type de situation et pour des raisons d'ordre paysager, la scission en deux volumes est préconisée et des plantations imposées.

Si des haies ou des arbres à haute tige doivent être supprimés pour permettre l'implantation des constructions, des plantations équivalentes en nombre et en qualité seront implantées à proximité. Des mesures de plantations peuvent également être imposées dans le cas de l'implantation d'une construction sur une parcelle actuellement libre de végétation.

Pour la plantation d'arbres, arbustes, et haies, on cherchera une unité de la couverture végétale par le choix d'essences indigènes. Une liste est reprise en annexe. Si les plantations doivent jouer un rôle d'intégration paysagère, on favorisera les espèces pérennes et à feuillage persistant.

Dans le cas où une zone urbanisable borde une zone de protection du paysage, l'implantation des constructions veillera à ménager des ouvertures visuelles depuis l'espace public vers le paysage. Dans ce cas de figure, la Commune peut demander une étude paysagère complémentaire démontrant en quoi cette exigence est rencontrée.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
 PARTIE II : OPTIONS  
 Les recommandations de mise en œuvre



## 3.2. La gestion des formes d'urbanisation

### 3.2.1. Un territoire polycentrique affirmant le rôle structurant des polarités en cours ou futures

La croissance territoriale de Braine-l'Alleud s'inscrit dans l'évolution historique de la commune. Historiquement, le centre-ville a occupé la première place dans une vocation multifonctionnelle. Au fil du temps, cette notion de centralité a été remplacée par une structure polycentrique, plusieurs centralités structurées par des équipements et des activités notamment commerciales.

2) Au sein du territoire urbain proprement dit, on identifie plusieurs ensembles structurants qui constituent des secteurs plus ou moins spécialisés :

- secteur scolaire à l'est du territoire ;
- secteur commercial (avenue de la Belle Province) au nord de la gare ;
- secteur hospitalier à l'ouest du centre-ville ;
- secteur culturel au sud-ouest du centre-ville ;
- secteur historique du centre ancien ;
- secteur sportif – complexe sportif Gaston Reiff ;
- secteur social (CPAS, maison de repos).

2) En entrée du territoire urbain, il existe également plusieurs secteurs particuliers :

- secteur commercial en entrée nord ;
- secteur commercial en entrée est ;
- secteur tertiaire (parc de l'Alliance).

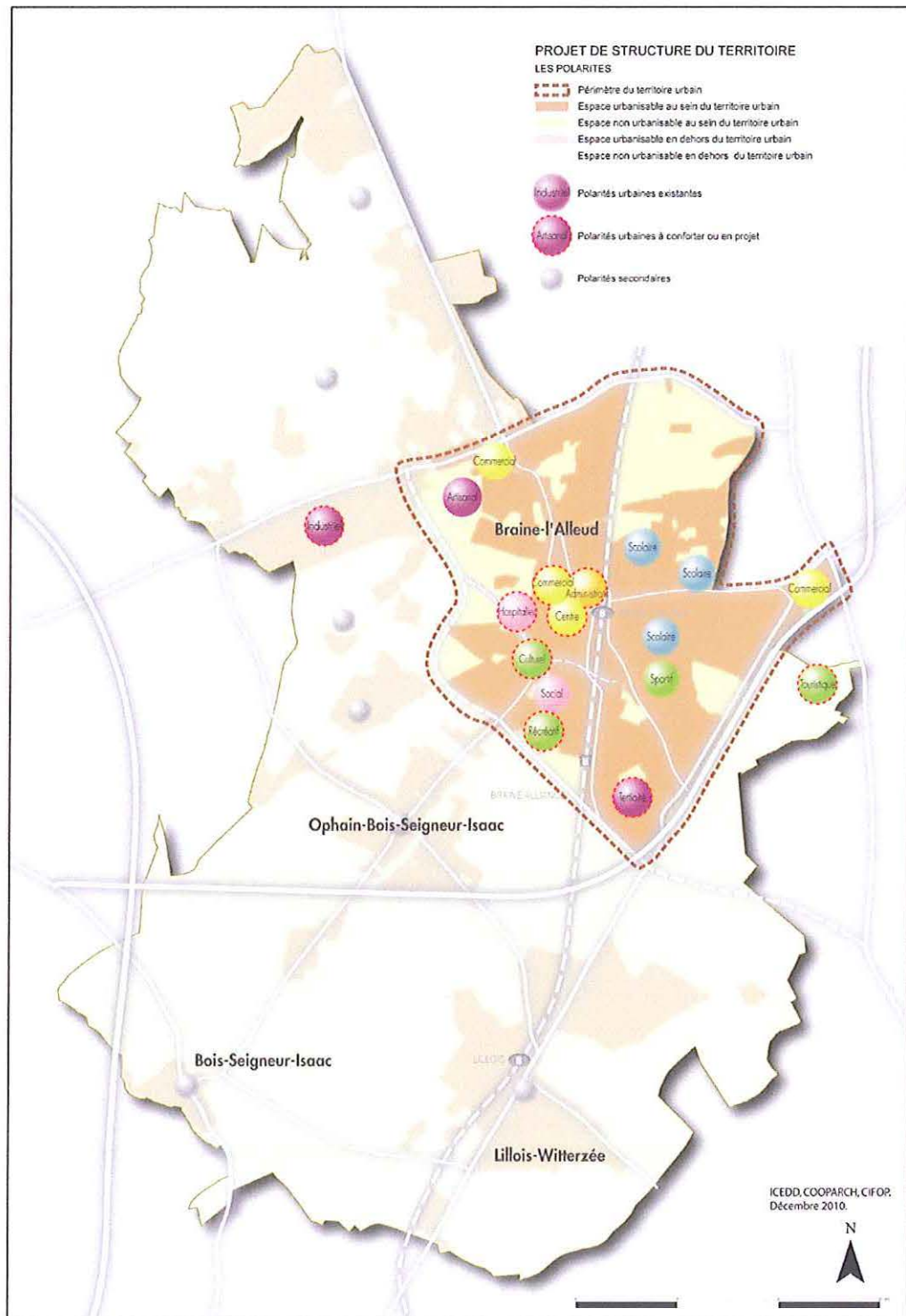
2) Hors du territoire urbain :

- secteur d'activités industrielles de la vallée du Hain ;
- secteur touristique du Lion ;
- ensembles secondaires : CET, village reine Fabiola, golf, petits noyaux de vie de Lillois, d'Ophain et de Bois-Seigneur-Isaac.

Braine-l'Alleud souhaite affirmer le caractère multipolaire de son territoire et renforcer l'attractivité de ces secteurs en les transformant en pôles de développement. Certains de ces pôles sont amenés à être consolidés ou aménagés.

- 2) *au sein du territoire*
- la nouvelle polarité autour de la gare de Braine (gare de départ et d'arrivée) :
    - localisation de la nouvelle administration communale ;
    - activités tertiaires ;
    - développements commerciaux.
  - le développement du pôle hospitalier ;
  - le développement du pôle culturel ;
  - le pôle historique : attractivité du centre historique > spécialiser la dynamique commerciale ;
  - le renforcement du pôle économique de la Vallée du Hain reliant l'actuelle zone artisanale et la zone industrielle ainsi que le pôle de l'Alliance ;
  - les aménagements aux abords des écoles constitutives du pôle scolaire ;
  - la nouvelle polarité de détente et de loisirs au lieu-dit Paradis (piscine, parc public et zone d'immersion temporaire).

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
 PARTIE II : OPTIONS  
 Les recommandations de mise en œuvre



### 3.2.2. Des formes d'urbanisation différenciées tenant compte du contexte

Cette structure polycentrique est encore amenée à évoluer. En effet, à l'horizon de 2025, la population de Braine-l'Alleud pourrait avoisiner les 44.000 habitants. Face à cette augmentation prévisible de la population, la Commune de Braine-l'Alleud a marqué son souhait de ne pas accentuer son attractivité résidentielle, mais avant tout de permettre aux habitants actuels et futurs de bénéficier de conditions de vie améliorées.

La Commune de Braine-l'Alleud souhaite dès lors encadrer l'arrivée des nouveaux habitants. Il découle de cet objectif la mise en place par le schéma de structure d'une gestion différenciée des formes d'urbanisation tenant compte de sa structure polycentrique.

C'est ainsi que, sur base du plan de secteur, différentes sous-zones ont été identifiées :

- le centre historique ;
- le centre-ville élargi ;
- les axes urbains ;
- les quartiers urbains périphériques ;
- les noyaux de Lillois et d'Ophain ;
- les quartiers résidentiels et l'habitat isolé.

Sur le plan cartographique, la différenciation entre les différentes sous-zones décrites se marque par une couleur affectée à l'espace public (voiries, places, etc.). Les recommandations formulées s'appliquent aux parcelles ou aux bâtiments bordant l'espace public considéré.

Pour chacune de ces sous-zones, des recommandations de mise en œuvre sont détaillées. Ces différentes formes d'urbanisation se démarquent les unes des autres par effet combinatoire entre les typologies de bâti spécifiques à chacune des sous-zones, les espaces publics de différentes natures et les formes et assemblages parcellaires qui organisent les bâtiments en ensembles et en quartiers.

Le schéma de structure donne notamment une indication sur la densité optimale de logements/ha pour les différentes zones d'habitat identifiées. Dans certains cas, c'est une référence à un indice plancher/sol (ensemble des surfaces planchers construites / surface de la parcelle) qui est fixée.

Cette démarche a pour objectif de conforter la structure spatiale projetée en orientant la répartition des habitants sur le territoire communal, mais pas en renforçant son attractivité résidentielle.

Cette notion de densité optimale ne doit pas être utilisée de manière absolue. Il est important lors de l'examen des permis de toujours se référer à l'objectif d'aménagement poursuivi. C'est ainsi que la densité doit être associée à la qualité des formes bâties et à leur insertion dans l'environnement immédiat. Un équilibre entre espace bâti et espace non bâti doit être trouvé. L'acceptation du projet passe aussi par l'adéquation entre la densité du bâti et la qualité des espaces publics, condition essentielle à une bonne perception de la densité. C'est ainsi que les densités peuvent être ponctuellement adaptées à la hausse ou à la baisse pour mieux tenir compte du contexte paysager ou de caractéristiques environnementales ou topographiques.

#### Modes de calcul des densités

La densité peut se calculer de deux manières.

1. Le nombre de logement/ha est une densité brute. Le calcul du niveau de densification s'effectue sur l'ensemble de ou des parcelle(s) concernée(s) par la demande d'autorisation située en zone urbanisable au plan de secteur en incluant dans la surface considérée les espaces participant directement aux modes d'usage de ou des parcelles (espace vert, espace public pour partie, moitié de la voirie ou des voiries la/les bordant).

2. Le P/S définit le rapport entre la surface de plancher des constructions (addition des planchers de chaque étage) et la surface de la totalité de la parcelle (superficie nette). Les espaces publics n'interviennent pas dans le calcul.

De plus, le schéma de structure ayant pour vocation de déterminer des valeurs minimales et maximales pour certains paramètres qu'il oriente, le fait pour un projet de les respecter n'implique nullement que le permis soit automatiquement autorisé. L'autorité peut toujours s'écarter de ces recommandations moyennant motivation.

### 3.2.2.1. Le centre historique

Les quartiers de centre-ville, centre historique et centre élargi, concentrent à la fois les plus grands défis urbains et les enjeux les plus essentiels en termes de rayonnement urbain. Leur devenir apparaît particulièrement déterminant et moteur pour le renforcement du développement de la commune.

Le centre historique, délimité par sa ceinture de rues qui correspond à la limite du noyau initial, constitue un ensemble relativement homogène qui a conservé sa cohérence urbanistique et architecturale identifiable à l'échelle de la ville. Il est constitué à la fois de quartiers traditionnels et patrimoniaux dont la structure est clairement établie. Il présente ponctuellement des opportunités de développement.

La recherche d'un équilibre avec les formes d'urbanisation préexistantes encadre le développement du centre historique dont les principaux axes sont :

- le renforcement de la qualité résidentielle et des commerces ;
- le développement d'un espace public de qualité, traité de manière globale.

De plus le caractère patrimonial devrait être davantage reconnu et valorisé, pour garantir un cadre de qualité aux habitants du quartier, à l'ensemble des Brainois et des visiteurs, y compris les touristes.

#### La densité bâtie et la morphologie

Le centre historique n'a pas vocation à être densifié, mise à part la reconstruction de dents creuses ou de compléments bâtis localisés. Il s'agit essentiellement de favoriser le renouvellement qualitatif de la ville sur elle-même par la réhabilitation, l'extension locale ou la mise en valeur des cœurs d'îlots.

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Centre historique	7.2	40	+/- 40

La densité actuelle du centre historique avoisine les 40 logements à l'hectare. Cette densité pourra être localement augmentée par les compléments bâtis et les opérations limitées au regard des gabarits existants et par les mesures destinées à favoriser les logements aux étages des commerces. Seul dans les secteurs à projets (voir ci-après), les densités peuvent être adaptées à la hausse.

De manière générale, dans les quartiers du centre historique, la notion de densité est subsidiaire au critère d'intégration dans le contexte préexistant. Le raisonnement en terme de surface de plancher sur surface de sol (rapport P sur S) peut être utilisé. Un P/S brut de 1,3 à 1,7 situe le niveau d'urbanisation adapté au secteur du centre ancien.

En cas de démolition et/ou de reconstruction, la densité à observer sera celle permettant la meilleure intégration urbanistique du projet, notamment au regard de :

- l'implantation sur l'alignement en îlot fermé ;

- la hauteur en harmonie avec le profil général de la rue (R+1, R+2) ;
- la profondeur en harmonie avec le profil général de l'îlot, en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés.

La morphologie de référence dans le centre ancien est donc celle de l'îlot de densité moyenne refermé autour des espaces de cours et jardins. Il se partage entre les maisons unifamiliales construites en ordre fermé et les immeubles d'appartements.

Le centre historique admet une mixité d'habitat, sous forme d'appartements de 1, 2 voire 3 chambres et de maisons unifamiliales. Toutefois, le nombre de petites unités (appartements une chambre) doit être limité par rapport aux logements plus importants.

Le travail sur la division d'îlot permet de limiter les fortes divisions d'immeuble. Dans le centre historique, la division équilibrée, liée à la typologie, sera de 1 commerce et un appartement ou des divisions de maximum 2 appartements par immeuble. Sauf circonstances exceptionnelles (largeur de façade anormalement étroite, raisons patrimoniales...), le rez-de-chaussée doit comporter, et le cas échéant améliorer ou restituer, un accès aisé et indépendant vers les étages.

#### La mixité fonctionnelle

Le centre historique accueille préférentiellement les activités économiques tertiaires et le commerce de proximité et spécialisé ainsi que le marché. Il doit présenter une grande mixité fonctionnelle. Ces activités sont localisées dans la trame et les gabarits des constructions du centre.

#### 3.2.2.2. Le centre élargi

Le centre élargi constitue le centre-ville à l'échelle de la commune. Les développements de la ville impliquent un centre à l'échelle des ambitions de Braine-l'Alleud. Cet ensemble comprend en continuité du centre historique les développements urbains traditionnels et les polarités en projet ou existantes.

#### La densité bâtie et la morphologie

Le centre élargi, dans son tissu général n'a pas vocation à être fortement densifié en dehors des secteurs à projets (voir ci-après). Il s'agit essentiellement, de la même manière que dans le centre historique, de renouveler et d'adapter le bâti tout en respectant les gabarits et l'organisation de la ville traditionnelle. La notion de densité y reste également subsidiaire à l'intégration dans le contexte existant.

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Centre élargi	14.2	25 - 30	+/- 30

Tenant compte d'une typologie plus variée, la densité actuelle du centre élargi avoisine les 25 à 30 logements/ha. Cette densité pourra être raisonnablement augmentée par les compléments bâtis plus importants que dans le centre ancien et les opérations limitées au regard des gabarits existants et par les mesures destinées à favoriser les logements aux étages des commerces. Seuls dans les secteurs à projet, les densités peuvent être ponctuellement adaptées à la hausse.

La diminution de la densité bâtie par rapport au centre historique provient essentiellement de la taille plus importante des îlots et des parcelles dans ce secteur. Les intérieurs d'îlots de grandes dimensions déjà urbanisés pourront être restructurés dans le cadre de projets d'ensemble.

Le raisonnement en surface de plancher sur surface de sol (P/S de 0,8 à 1,8) situe le niveau d'urbanisation adapté au secteur du centre élargi en dehors de secteurs à projet traités plus loin.

Les compléments bâtis et des opérations limitées ainsi que les mesures destinées à favoriser les logements aux étages des commerces constituent les principales possibilités d'augmentation de la densité.

La morphologie de référence est similaire au centre historique avec une augmentation des gabarits et du nombre d'étages ainsi que de la taille des intérieurs d'îlots liée à l'augmentation et à la disposition des parcelles. L'îlot de densité moyenne refermé autour des espaces de cours et jardins reste la référence. Il se partage entre les maisons unifamiliales construites en ordre fermé et les immeubles d'appartements.

La gamme des logements offerts dans le centre élargi est la plus vaste possible, de la maison unifamiliale en passant par les appartements, et ce afin de répondre à la diversité de la demande. Les grands logements, sous forme d'appartements familiaux ou de maisons, sont vivement encouragés dans le centre élargi.

Les caractéristiques de l'habitat dans le centre élargi sont les suivantes :

- l'implantation sur l'alignement en îlot fermé ;
- les nouvelles constructions sont érigées en mitoyenneté et comportent, au minimum, 1 rez-de-chaussée et 2 étages, en harmonie avec le profil général de la rue ;
- dans le bâti existant, les opérations de division en appartements sont encadrées afin d'adapter l'offre en logements aux besoins des ménages. La division maximale est de 2 unités d'habitation par construction, voire 3 unités si un commerce existe au rez-de-chaussée ;
- les logements sont maintenus ou créés aux étages des commerces ;
- la profondeur est en harmonie avec le profil général de l'îlot, en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés, en garantissant les m<sup>2</sup> nécessaires à la fonction commerciale et en tenant compte du patrimoine.

#### **La mixité fonctionnelle**

Le centre élargi doit présenter une mixité fonctionnelle qu'il convient de soutenir et de renforcer. La mixité fonctionnelle renforce, en effet, la viabilité des centres en multipliant les occasions de fréquentation, offre l'opportunité d'habiter et de travailler dans le même quartier réduisant par conséquent les déplacements, garantit un contrôle social diurne et enfin stimule la vitalité et le caractère architectural du quartier.

Le centre élargi accueille préférentiellement les équipements administratifs, culturels et sociaux qui assurent le rayonnement au niveau communal et régional de Braine-l'Alleud. A ce titre, des fonctions tertiaires de bureau en lien avec la gare peuvent également s'y implanter. L'objectif est en effet de permettre à la gare de Braine-l'Alleud de renforcer son rôle de gare d'arrivée alors que le projet RER la conforte essentiellement dans le rôle d'une gare de départ. Le centre élargi accueille également les équipements de proximité nécessaires à la vie quotidienne de ce quartier.

Le centre élargi constitue un important pôle commercial à l'échelle de la commune. Il comprend un réseau commercial diversifié, dont le rayon d'action devrait dépasser le cadre communal. Le renforcement de cette attractivité commerciale notamment à travers la définition d'un profil commercial spécifique est l'un des principaux enjeux pour l'avenir.

Les commerces du centre élargi visent également à répondre à la demande quotidienne des habitants des quartiers du centre-ville, notamment sous forme de marchés et de commerces alimentaires.

De manière à augmenter la qualité du cadre de vie et à renforcer l'attractivité, il y a lieu de soigner l'image du centre urbain existant, notamment, en favorisant les recompositions de façade intégrant le rez-de-chaussée commercial et incluant un accès distinct aux étages y permettant ainsi le logement. A nouveau, sauf circonstances exceptionnelles (largeur de façade anormalement étroite, raisons

patrimoniales...), le rez-de-chaussée doit comporter, et le cas échéant améliorer ou restituer un accès aisé et indépendant vers les étages.

De même, les enseignes et dispositifs publicitaires devront respecter l'architecture du bâtiment et s'intégrer dans l'environnement proche. Cette attention sera d'autant plus importante que les projets se situent dans les périmètres d'ensembles architecturaux.

### 3.2.2.3. Les axes urbains

Les quartiers déterminés par les axes urbains constituent les prolongements du centre-ville le long des voies urbaines principales en faisant explicitement le lien entre mobilité et modes d'urbanisation. C'est en effet ces axes urbains qui permettent d'accéder au centre-ville, mais aussi le long de ces axes que la desserte en transports en commun est la plus favorable.

Les principaux axes urbains sont<sup>2</sup> :

- entrée nord : chaussée d'Alseberg et avenue de la Belle Province ;
- entrée sud-ouest : la continuation urbaine de la chaussée d'Ophain : la percée Denolin ;
- entrée sud : voirie d'accès sud depuis la route de Piraumont (en cours de réalisation) ;
- entrée sud-est : avenue Alphonse Allard et avenue Albert 1<sup>er</sup> ;
- entrée est : chaussée reine Astrid et Mont-St-Jean à l'est ;
- axe est/ouest : rues au Gué/Longue/St-Laurent.<sup>3</sup>

Les axes urbains se différencient des quartiers urbains périphériques plus « intérieurs » par une mixité plus forte en termes de fonction et de types de logements et par une densité ponctuellement plus élevée. Le bâti est moins dense que dans les quartiers du centre, les îlots plus grands et plus ouverts et les intérieurs d'îlots souvent importants.

L'organisation linéaire de ce réseau met en évidence des séquences relativement homogènes localement et fortement différenciées les unes des autres : bâti traditionnel urbain le long de la chaussée d'Alseberg, cité sociale à l'extrémité de l'avenue Allard, grands ensembles, villas... Cette organisation implique une référence systématique à l'environnement immédiat.

#### La densité bâtie et la morphologie

Les axes urbains constituent des secteurs qui peuvent être localement densifiés en fonction des caractéristiques locales du bâti.

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Axe urbain	114.3	17	Min 20

La densité actuelle des axes urbains avoisine les 15 à 20 logements/ha. Cette densité pourra être augmentée à un minimum de 20 par des compléments bâtis dans les espaces libres, des formes d'urbanisation plus compactes pour les opérations nouvelles et une augmentation limitée de la hauteur des constructions sur certaines séquences.

<sup>2</sup> Certaines rues adjacentes à axes urbains sont assimilées à la même sous-zone. C'est notamment le cas des quartiers se développant à l'est de la gare de Braine-l'Alleud. Ils permettent de mettre en relation le centre-ville avec les différentes polarités scolaires.

<sup>3</sup> Liaison entre la rue au Gué, la rue Longue, la rue Saint-Laurent et la rue Saint Sébastien par la requalification de l'ensemble viaire et la réalisation d'un pont et de giratoires (dit de la lunette), au niveau du chemin de fer permettant de renforcer les liaisons est-ouest au sein du territoire urbain.

Le rapport surface de plancher sur surface de sol varie fortement de 0.8 à 2 dans certaines parties des axes urbains. La variation dans le nombre d'étages et la taille des parcelles et le mode de disposition du bâti explique ces écarts. Les organisations possibles des logements dans le cadre du renouvellement urbain permettent dans ces secteurs et sous certaines conditions de s'affranchir de l'organisation traditionnelle des appartements superposés avec pièces « en enfilades ».

La typologie et les gabarits sont plus disparates que dans les quartiers centraux, mais les possibilités d'évolution sont plus importantes. Le développement des axes urbains doit tenir compte des quartiers urbains situés en leur périphérie immédiate. Dans le cas de projet d'ampleur, une disposition graduelle comportant des collectifs plus haut en bordure des axes urbains et privilégiant les constructions basses au contact des quartiers urbains proches, permet à la fois de diversifier les formes urbaines et d'opérer la couture avec les quartiers existants.

La gamme des logements offerte le long des axes urbains doit répondre à la diversité de la demande, en privilégiant toutefois les appartements de 2 à 3 chambres.

Les caractéristiques de l'habitat le long des axes urbains sont les suivantes :

- l'implantation de la façade principale sur l'alignement des axes urbains ;
- les nouvelles constructions sont érigées en mitoyenneté ou à limite et comportent, au minimum, 1 rez-de-chaussée et 2 étages, en harmonie avec le profil général de la rue et la séquence urbaine dans laquelle le projet s'insère ;
- dans le bâti existant, les opérations de division en appartements sont encadrées et limitées afin d'adapter l'offre en logements aux besoins des ménages ;
- les logements sont maintenus ou créés aux étages des commerces ;
- la profondeur est en harmonie avec la profondeur des parcelles, généralement plus importantes que dans les secteurs du centre, en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés ;
- l'organisation du bâti doit garantir les m<sup>2</sup> nécessaires à la fonction commerciale et en tenant compte du patrimoine aux alentours et des profondeurs mitoyennes.

#### **La mixité fonctionnelle**

Les axes urbains organisent et rattachent les différentes polarités de la ville et relient ces ensembles aux quartiers centraux. L'intégration à la structure urbaine des grands équipements existants, comme les ensembles scolaires, se trouve renforcée. Les équipements secondaires, relais des équipements centraux sont disposés préférentiellement le long de ces axes.

Les axes urbains constituent un important linéaire commercial à l'échelle de la commune, plus ou moins concentré ou spécialisé en fonction de différentes séquences urbaines. Ce réseau comprend un réseau commercial diversifié, dont le rayon d'action pourrait être étendu en équilibre avec le commerce local.

De manière à augmenter la qualité du cadre de vie et à renforcer l'attractivité, il y a lieu de soigner l'image des axes urbains, notamment, en favorisant les recompositions de façade intégrant le rez-de-chaussée commercial et incluant un accès distinct aux étages y permettant ainsi le logement.

#### 3.2.2.4. Les secteurs à projet

Les secteurs à projets constituent des espaces de nouvelles urbanisations au sein du territoire urbain. Ils se localisent essentiellement dans le centre-ville (centre historique et centre élargi) et ponctuellement le long des axes urbains sur du foncier libre. Ils correspondent en grande partie aux pôles urbains existants ou en projet sur le territoire communal. Ces pôles sont parfois localement monofonctionnels, ce qui induit une organisation spécifique dans ces secteurs. Dans le centre-ville (historique et élargi), un certain nombre de secteurs à projet ont été identifiés à titre d'exemple (voir carte au point 4.2. La stratégie pour le centre-ville). Il faut y rajouter le secteur à projet de la gare qui comprend outre la gare en elle-même, le centre administratif, un ensemble commercial et un secteur résidentiel encore libre d'occupation à l'est du chemin de fer. Le relevé n'est volontairement pas exhaustif pour ne pas limiter les opportunités qui peuvent voir le jour au gré de l'évolution de la commune.

#### **Objectifs**

A travers la mise en œuvre de ces secteurs, l'objectif est de progressivement donner une plus grande attractivité au centre-ville. La mise en œuvre de ces secteurs à projets donne également l'occasion de diversifier l'offre en logements, de répondre aux nouvelles exigences notamment environnementales (éco quartiers) et de faire émerger des réponses architecturales innovantes adaptées à la vie moderne.

#### **Localisation**

Le secteur à projet est situé en relation directe avec le centre-ville ou des noyaux locaux eux-mêmes en interrelation avec les espaces centraux. La relation de ces quartiers avec la gare et les nœuds de communications de transport public est déterminante pour limiter les effets de l'automobile en site urbain. Ils se situent dans le territoire urbain dans le centre, le centre élargi ou en rapport direct avec un axe urbain.

#### **La notion de projet global**

Le secteur à projet doit constituer un projet d'aménagement global dans un secteur déterminé. Il s'agit d'un projet d'ensemble qui prend en compte les enjeux urbains, à l'échelle de la ville et du quartier, en matière de programmation d'ensemble, d'organisation des espaces, de mobilité et d'accessibilité, de construction durable, de densité et d'environnement.

Le secteur à projet peut prendre des formes diverses, il peut s'agir d'un PCA qui s'applique sur une partie de ville ou un îlot, il peut aussi s'agir d'un projet d'aménagement dont les objectifs dépassent le cadre de la simple construction ou reconstruction, mais s'insèrent dans un projet global lié à la ville ou au quartier.

#### **Organisation**

Dans ces secteurs à projet, une liberté plus grande est laissée en matière d'organisation et de gabarits des constructions. Si l'organisation traditionnelle des quartiers du centre ne constitue plus la référence stricte, le rapport avec les quartiers environnants et avec l'espace public reste déterminant. Ces espaces doivent s'intégrer à l'ensemble du centre-ville en évitant les ruptures brutales de gabarit ou d'organisation.

Les secteurs peuvent prendre des formes diverses liées aux spécificités des sites : quartiers denses à proximité d'équipement centraux d'envergure avec mixité de fonction, opérations plus modestes en restructuration d'îlots, organisations résidentielles dans des secteurs plus éloignés du centre. La condition commune en termes de gabarit et de forme consiste à assurer une transition équilibrée avec les quartiers et espaces environnants.

Les secteurs à projet comprennent une surface conséquente d'espaces libres publics, traités sous forme de place ou sous forme d'espace verts. Ces derniers doivent compléter ou renforcer les maillages ou les espaces verts existants.

#### Densité

Les secteurs à projets peuvent proposer localement des densités plus élevées, en fonction de la distance au centre-ville, aux nœuds de mobilité, avec un seuil fixé à minimum 40 log/ha. Il est à noter que ces densités sont pondérées par leur forte mixité fonctionnelle. Il ne s'agit plus de renouveler ou d'adapter, mais bien de proposer des formes bâties contemporaines intégrées toutefois dans la structure existante de la ville alentour.

Ces projets peuvent présenter un rapport P/S de 2, voire 2,8 localement.

#### Typologie

Les secteurs à projet présentent des typologies variées, dépendantes de programmes spécifiques (plus ou moins mixtes), de leur localisation dans la structure urbaine et des rapports qu'ils entretiennent avec le bâti existant. Un certain nombre de règles doivent cependant être respectées de manière à intégrer ces espaces dans l'entité de la ville.

Les caractéristiques du bâti dans les secteurs à projets sont les suivantes :

- L'implantation de la façade principale sur l'alignement des axes urbains, ou dans une perspective dominante pour un élément dominant à l'échelle de la ville ;
- Les façades à rue sont implantées sur l'alignement ou en recul sur alignement de manière à assurer une continuité urbaine avec les constructions existantes ;
- Les gabarits sont obligatoirement en cohérence avec les constructions en mitoyenneté ou en vis-à-vis à l'exception des constructions phares dont l'objectif consiste justement à se détacher de l'environnement construit ;
- Les dimensions de l'espace public doivent être en rapport avec les gabarits des constructions ;
- Une densité élevée peut être proposée dans les nouveaux projets.

#### 3.2.2.5. Les quartiers urbains

##### La densité bâtie et la morphologie

La densité actuelle des quartiers urbains périphériques est d'environ 15 logements/ha avec ponctuellement des densités plus importantes avoisinant les 20 logements/ha. Les quartiers urbains périphériques n'ont pas comme vocation à être densifiés, mise à part la reconstruction de dents creuses ou de compléments bâtis localisés. Il s'agit essentiellement de conserver ou de renouveler la qualité des ensembles bâtis.

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Quartier urbain	471,4	13	10 à 15

Les éventuelles opérations de lotissement veilleront à respecter une densité identique ou diminuée.

En cas de démolition et/ou de reconstruction, la densité à observer sera celle permettant la meilleure intégration urbanistique du projet, au regard notamment de :

- L'implantation sur l'alignement en îlot fermé ou semi-ouvert ;
- La hauteur en harmonie avec le profil général de la rue ;

- La profondeur en harmonie avec le profil général de l'îlot, en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés ;
- En tenant compte du patrimoine des alentours.

La morphologie de référence est l'îlot de densité moyenne autour des espaces de cours et jardins. Il se partage entre les maisons unifamiliales construites en ordre fermé ou semi-ouvert et les immeubles d'appartements. La fermeture des fronts bâtis n'est pas exigée systématiquement, mais elle doit rester dominante dans l'espace traditionnel de la rue.

A l'instar du centre-ville, les quartiers urbains périphériques visent à offrir un panel diversifié de logements, sous forme de maisons et d'appartements. Cependant, les logements familiaux y sont davantage protégés et encouragés.

#### **La mixité fonctionnelle**

La destination est essentiellement résidentielle. La mixité fonctionnelle y est moins importante, mais la localisation des activités de fréquentation courante y est conseillée.

#### **Un quartier urbain paysager**

Cette affectation spécifique concerne la zone blanche du plan de secteur située en bordure ouest du centre-ville. Son statut particulier nécessite de recourir à un mécanisme dérogatoire. Le schéma structure recommande d'y aménager un quartier répondant aux spécificités d'un quartier urbain. De plus, l'attention est attirée sur le fait que ce site présente une grande sensibilité paysagère (points de vue sur le centre-ville, topographie, présence du fond de vallée participant à la trame verte, ...) et qu'il sera nécessaire de tenir compte de ces caractéristiques lors de l'urbanisation du site.

Ce site doit également être intégré à la réflexion d'ensemble proposée pour assurer la cohérence des développements de la frange ouest de la ville et ce dans la perspective de la mise en œuvre du barreau ouest.

#### **3.2.2.6. Les quartiers urbains en limite de boulevard de ceinture**

Certains quartiers urbains, périphériques, se trouvent en relation directe avec le boulevard de ceinture proposé comme traitement paysager de la limite du territoire urbain. Cette relation modifie le rapport que ces quartiers entretiennent avec la ville dans son ensemble. De quartiers périphériques, adossés aux espaces agricoles, ils s'ouvrent maintenant sur la structure des boulevards. Ce basculement permet un développement plus urbain de ces espaces, notamment dans le cas des lotissements situés contre le barreau ouest et contre la chaussée de Nivelles.

Ce changement de statut des axes viaires concerne aussi la chaussée de Tubize, qui dans sa portion urbaine devient l'entrée de ville de Braine-l'Alleud depuis l'ouest. Cette portion de voie, passe du statut d'axe de liaison à celui de voie urbaine avec un traitement des espaces publics adapté qualitativement.

La matérialisation des limites de ville et la transformation du statut des axes entraînent une modification de la forme bâtie et de la typologie des constructions en relation directe avec ces espaces. Une typologie plus urbaine et une densité légèrement supérieure du bâti dans ces secteurs sont de nature à caractériser plus fortement l'espace des boulevards de ceinture.

D'autre part, dans le cadre d'un aménagement urbanistique cohérent aux abords des axes autoroutiers traversant la Commune, il semble judicieux de solliciter auprès de la Région wallonne une modification de la Loi du 12.07.1956 établissant le statut des autoroutes. Une réduction de 30 mètres à 10 mètres de la zone de non aedificandi située en bordure du Ring 0 entre les bornes kilométriques 4.3 et 8.4 paraît légitime eu égard aux situations existantes et à une utilisation rationnelle des espaces urbanisables. Les façades visibles de l'axe autoroutier doivent être traitées esthétiquement.

### La densité bâtie

La densité à observer dans les quartiers urbains situés contre les boulevards de ceinture fait référence aux densités supérieures identifiées actuellement dans les quartiers urbains soit 20 log/ha. La volonté est de ne pas dépasser ce seuil voire de le diminuer.

Les projets sont implantés, au regard notamment de :

- L'implantation sur l'alignement ou en recul régulier pour un ensemble, en îlots semi ouverts ;
- Les constructions sont implantées en mitoyenneté ou par ensembles mitoyens ;
- La hauteur en R+1, R+2 en harmonie avec le profil général de la rue ;
- La profondeur en harmonie avec le profil général de l'îlot, en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés ;
- Les raccords avec les lotissements situés dans la profondeur doivent être traités.
- Tout comme dans les quartiers urbains, la morphologie de référence est l'îlot autour des espaces de cours et jardins. Il se partage entre les maisons unifamiliales construites essentiellement en ordre fermé et les immeubles d'appartements.

### La mixité fonctionnelle

La mixité fonctionnelle y est plus importante que dans les quartiers urbains, mais ne doit toutefois pas déforcer le centre-ville et les axes urbains.

#### 3.2.2.7. Les noyaux de Lillois, d'Ophain et de Bois-Seigneur-Isaac

Les noyaux de village n'ont pas vocation à être densifiés, pour des raisons de préservation des spécificités architecturales et villageoises, mis à part des compléments et des aménagements localisés. Ces opérations doivent se faire dans le respect des gabarits et de l'implantation traditionnelle des maisons de village.

### La densité bâtie et la morphologie

Les noyaux de village n'ont pas vocation à être densifiés mis à part des compléments localisés. Les noyaux de villages sont principalement destinés aux maisons d'habitation individuelles ou groupées. Les immeubles à appartements y sont acceptables, mais ne doivent pas dominer.

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Noyau de Lillois et d'Ophain	29.8	16	15

L'objectif dans les villages en termes d'organisation urbaine consiste à :

- Renforcer les centres pour permettre un développement commercial de proximité et d'équipements locaux tout en préservant les qualités patrimoniales du bâti. Le traitement qualitatif de l'espace public dans ces noyaux est déterminant ;
- Traiter la transition avec les quartiers de couronne par le renforcement du maillage viaire ;
- Matérialiser une limite franche et lisible de l'urbanisation face aux espaces agricoles ou naturels par la mise en place d'alignements d'arbres, de traitement d'entrée de ville...

On sera particulièrement attentif dans les noyaux de Lillois et d'Ophain à la qualité et à la création de nouveaux espaces publics en prévoyant des lieux d'échange et de rencontre. Dans le territoire rural, c'est dans ces sous-zones que, de manière prioritaire, on cherchera à diversifier l'offre en logements.

La morphologie de référence est celle du village organisé en ilots ouverts ou fermés organisés le long des axes de circulation ou celle de développements ultérieurs sous forme de village rue. Les organisations locales spécifiques comme l'orientation des constructions avec pignon à l'alignement rue du Try à Ophain Bois Seigneur Isaac ou le centre ancien de Lillois Witterzée (sentier du Pré Coquette, rue René Francq) sont à protéger.

Si le centre-ville reste le quartier de référence pour la pluralité de l'offre résidentielle, les centres villageois doivent offrir une alternative déconcentrée de qualité. Les noyaux de village doivent continuer à offrir une alternative plus rurale à une population désireuse de s'éloigner de la ville tout en conservant les bénéfices. Les noyaux de village doivent offrir un panel large orienté vers les appartements de 2 à 3 chambres et les habitations unifamiliales.

#### La mixité fonctionnelle

Ces noyaux doivent accueillir des fonctions qui renforcent leur caractère central : activités commerciales et de services, équipements et services publics tout en veillant à l'équilibre avec la fonction résidentielle. Ils accueilleront de manière préférentielle les activités considérées de fréquentation courante. Les domaines concernés sont notamment les commerces alimentaires spécialisés (boulangerie, boucherie, poissonnerie, traiteur...), les commerces alimentaires généralistes, les commerces de journaux ou boissons, les commerces liés à la santé, les centres d'activités de loisirs et les services à la personne ou au ménage.

#### Projets

Dans les villages, les projets suivants sont en cours de développement

- Ophain : élaboration d'un plan communal d'aménagement (aménagement de la place publique, amélioration de la mobilité aux abords des écoles et recherche d'une plus grande mixité (approbation par le Conseil communal du 29.05.2011) ;
- Lillois : élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental (approbation au Conseil communal du 19 décembre 2011) ;

#### 3.2.2.8. Les quartiers résidentiels et l'habitat isolé

L'option est de préserver, de restaurer et de mettre en valeur les caractéristiques particulières de l'habitat rural ouvert et des paysages dans le territoire rural. On veillera plus particulièrement à freiner les développements résidentiels de ces zones souvent mal situées par rapport aux noyaux et à assurer la protection des espaces et des ouvertures d'intérêt paysager.

Territoire occupé majoritairement par de maisons unifamiliales isolées, le lotissement résidentiel organise exclusivement des espaces de logement. L'habitat isolé s'y rencontre également. Il s'agit des espaces périurbains situés soit en extension de la zone urbaine soit en franges des noyaux de Lillois et d'Ophain.

#### La densité bâtie et la morphologie

Affectation	Superficie (ha)	Densité moyenne actuelle (log/ha)	Densité projetée 2025 (log/ha)
Quartier résidentiel	846.1	5	5 à 10

Les densités les plus élevées se localiseront de manière préférentielle le long des voies de liaison ou le long de la chaussée de Nivelles (voirie structurante à l'échelle régionale).

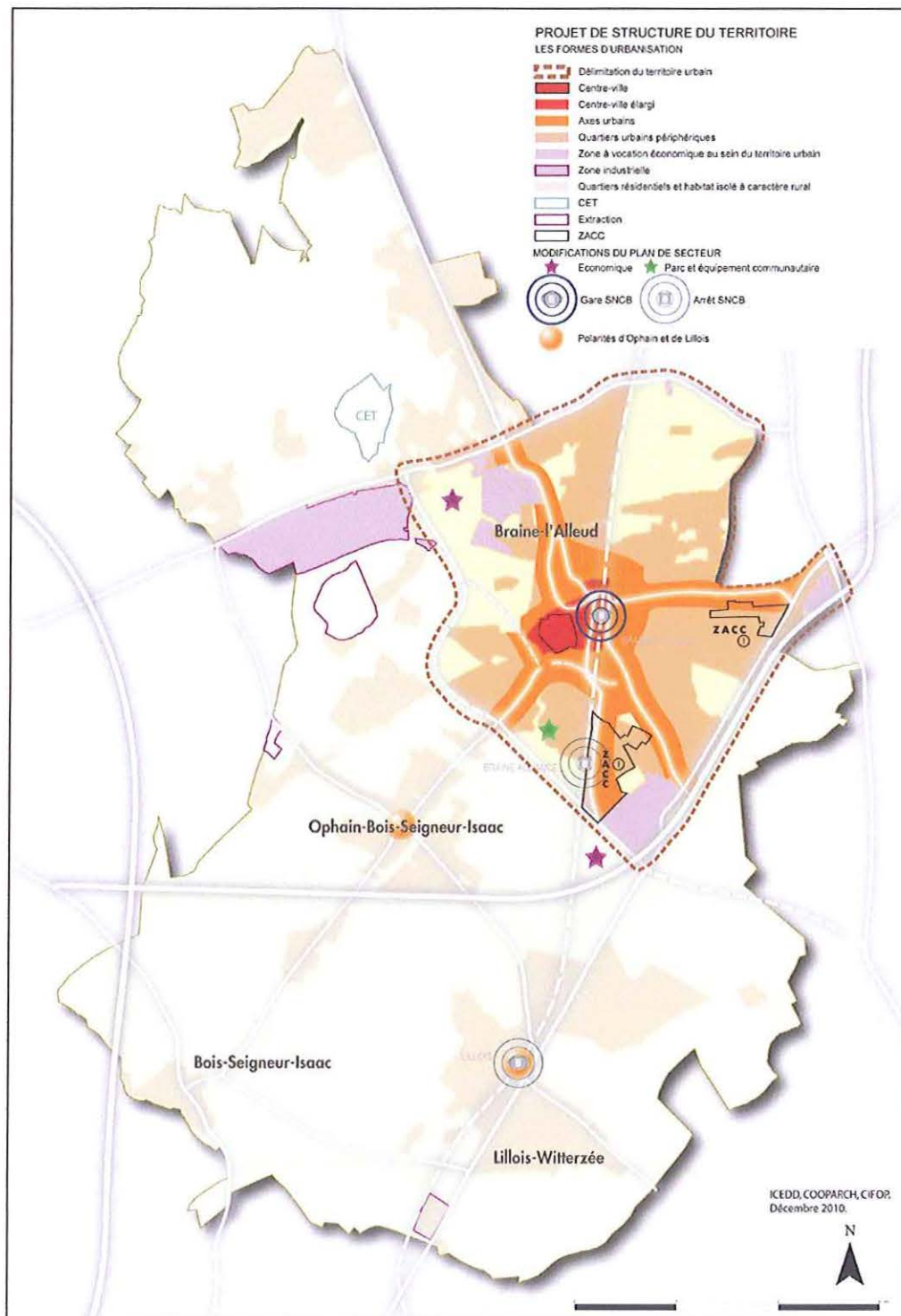
Les ensembles de lotissement sont nombreux et de typologie très variée sur la commune de Braine-l'Alleud. L'organisation centralisée de ces espaces ne les lie pas au territoire, mais les présente comme des espaces fermés et sans rapports de forme ou de structure avec le paysage et le bâti préexistant de la ville ou des villages.

Les lotissements anciens sont intégrés par leurs grandes dimensions (général et des parcelles), par leur éloignement des axes viaires (recuis plantés), par les plantations très fournies des jardins, par le traitement des espaces publics et aussi parfois par la qualité de leur architecture. Les lotissements plus récents sont bien souvent disposés et organisés essentiellement de manière opportuniste. Toutefois, ces espaces peuvent être objet de modifications, de densification ou de compléments. Leur typologie est secondaire et, de par, leur organisation centralisée ils n'entretiennent que peu de rapports avec le reste du territoire. Par contre le traitement des limites est très important (limite avec le paysage, avec la ville ou le village, avec la voie principale).

#### **La mixité fonctionnelle**

La destination est essentiellement résidentielle. La mixité fonctionnelle n'y est pas encouragée. La localisation des activités de fréquentation courante y est déconseillée.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
 PARTIE II : OPTIONS  
 Les recommandations de mise en œuvre



### 3.2.3. L'aménagement des espaces publics

RC

L'espace public constitue l'espace principal de la ville. Limité par le sol et les façades des constructions il façonne l'image perçue de la ville en fonction de ses caractéristiques spatiales (largeur, hauteur...) et du traitement des surfaces qui le constituent. L'aménagement de l'espace public constitue le complément à la gestion des formes d'urbanisation qui définissent le gabarit de ses parois bâties.

D'une manière générale, l'aménagement de l'espace public de Braine-l'Alleud doit renforcer la structure urbaine en termes d'affirmation, de perception et de compréhension de l'espace de la ville. Les objectifs principaux consistent à :

- Renforcer la cohésion d'ensembles urbains plus ou moins homogènes ;
- Assurer la continuité des espaces en fonction de la structure générale ;
- Affirmer la hiérarchie des différents espaces ;
- Affirmer la structure et l'organisation à l'échelle de la ville
- Mettre en valeur les qualités et la spécificité de quartiers ou villages particuliers.

L'aménagement de l'espace public visant à répondre à la fonction de lisibilité spatiale et de convivialité (expression de la vie sociale) réclame des traitements simples unifiés favorisant la lecture de façade à façade. Cet objectif de paysage urbain (civique) doit composer avec la dimension fonctionnelle d'un espace de circulation codifié et soumis à des impératifs de sécurité et de commodité.

#### 3.2.3.1. Les principes de base de l'aménagement des espaces publics

Le principe de base de l'aménagement en fonction du double objectif de fonctionnalité et d'expression de la vie sociale repose sur la simplicité et l'unité de traitement des espaces. Les caractéristiques de l'aménagement sont :

- La systématisation des aménagements par types et par espaces (espace rue dans le centre, stationnement sur les axes urbains, trottoirs dans le centre élargi...) ;
- L'utilisation d'un nombre limité de matériaux ou d'équipements adaptés aux différents usages et aux différents espaces ;
- La limitation du vocabulaire de formes et de dimensions par le choix de quelques modules généraux adaptables ;
- Uniformisation des matériaux et du vocabulaire formel à l'échelle de la commune.

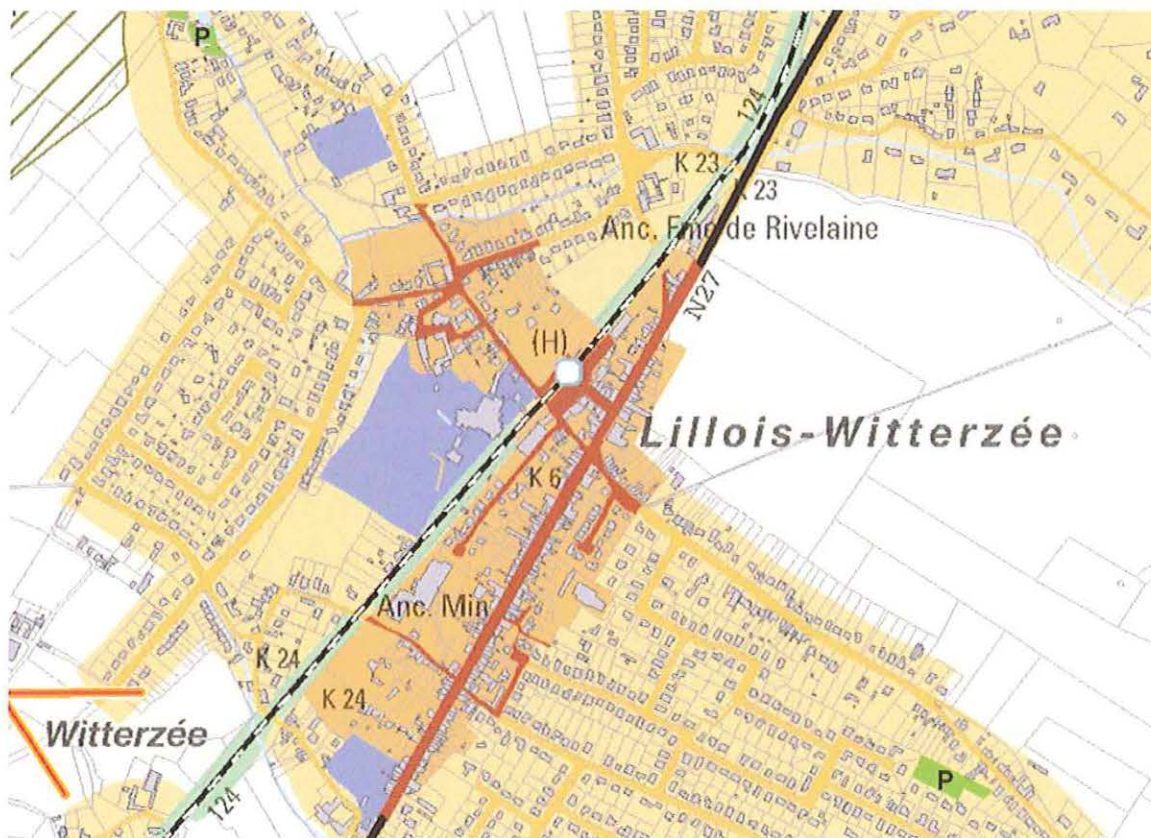
L'aménagement de l'espace public est caractérisé par la mise en place d'espaces partagés piétons – cycles – voitures dans les endroits propices, l'augmentation de la largeur des trottoirs, la mise en place de trottoirs traversants, la plantation d'arbres d'alignements (nouveaux et compléments), le traitement particulier du revêtement de sol des différents espaces et sous-espaces, le travail sur l'éclairage et la mise en place d'équipements.

### Lillois Witterzée

La centralité originelle de Lillois s'est déplacée le long de la Grand Route (voie de transit principale, et gare) pour constituer un centre actif sous forme de « village rue ». Ces dispositions structurelles demandent un traitement différencié de l'espace public, entre intimité d'une partie du village et animation de l'axe principal

Les principaux enjeux en termes de traitement de l'espace public consistent à :

- Traitement paysager des voies en espace partagé autour de la rue Rivelaine dans l'objectif de mise en valeur du patrimoine ;
- Traitement unitaire de la Grande Rue et aménagement des élargissements locaux des espaces libres pouvant être intégrés à l'espace public ;
- D'une manière générale traitement des entrées de village, de manière à renforcer la limite de l'espace urbain (espace urbain espace agricole) ;
- Intégrer la problématique du RER en termes d'enjeux sur l'espace public ;
- Réorganiser les liaisons entre les 2 rives du chemin de fer tenant compte des infrastructures RER.



### **3.2.4. Les mesures transversales**

#### **3.2.4.1. La prise en compte du patrimoine bâti**

Sur le territoire communal, seuls quelques édifices font, à l'heure actuelle, l'objet d'une protection particulière par classement. Une série de bâtiments, jugés dignes d'intérêt sur le plan architectural sont repris cependant à l'Inventaire du Patrimoine Monumental de la Belgique.

Un travail d'actualisation de cet inventaire est en cours de réalisation. Lorsque ces données seront officiellement publiées, la nouvelle liste deviendra la référence officielle.

Un bien repris à l'inventaire ne possède pas un statut réglementaire contrairement à un bien ou un site classé. Et contrairement à une idée répandue, tous les biens repris à l'inventaire ne sont pas classés ou dignes de l'être. Inversement, l'absence d'un bien dans l'inventaire ne signifie pas qu'il n'a aucune chance d'être classé.

Bien qu'ils ne bénéficient d'aucune protection particulière, la reconnaissance de leur qualité architecturale induit une attention particulière, pouvant être assortie de l'avis de la CCATM. L'objectif est d'encourager leur réhabilitation préservant leur caractère architectural et ne dénaturant pas l'aspect extérieur, en n'admettant leur démolition qu'à titre exceptionnel et pour autant que cela soit pleinement justifié.

La liste des biens repris à l'Inventaire du Patrimoine Monumental de la Belgique est reprise en annexe.

#### **3.2.4.2. La prise en compte des exigences environnementales**

##### **Biodiversité**

A l'échelle de la parcelle, le végétal est la composante essentielle des jardins et espaces libres. Outre sa fonction esthétique, il contribue à la qualité des tissus bâtis les plus denses en améliorant le confort de vie en milieu urbain. Utilisé de manière raisonnée, c'est aussi un élément qui structure l'espace en le rendant plus lisible.

En cas de constructions et plus particulièrement dans la zone d'habitat, il y a lieu de compenser l'absence ou la destruction d'écosystèmes sur la parcelle en créant de nouveaux milieux propices au développement de la nature. La carte diagnostic n°4 « Environnement » identifie les principaux éléments constitutifs du maillage écologique. Elle a été complétée suite à l'enquête publique. Le relevé n'est toutefois pas exhaustif.

Nombreuses sont les solutions écologiques qui permettent de répondre à cet objectif : créer des jardins en pleine terre, créer des zones humides, rendre perméables les surfaces, rendre verts les murs de clôture et de soutènement, réaliser des façades vertes, des toitures vertes, etc.

En respect des dispositions régionales, les plantations de haies et d'alignements d'arbres sont variées et basées sur les associations botaniques présentes et potentielles tenant compte des caractéristiques biogéographiques locales. Une liste est reprise en annexe. Elle sera adaptée selon l'évolution de la législation.

On veillera à ce que les plantations hautes-tiges à feuillage persistant ne réduisent pas notablement l'ensoleillement des bâtiments voisins. En règle générale, chaque logement et chaque activité doit bénéficier d'au minimum 3 heures d'ensoleillement direct par jour durant toute l'année.

## **Cycle de l'eau**

### Gestion des eaux de ruissellement

La Commune peut imposer des mesures visant à limiter les effets du ruissellement des eaux en provenance des zones agricoles. Les données issues du projet ERRUISOL (ERosion- RUISsellement-SOL) cartographient les zones à risque d'érosion et de ruissellement.

Elle peut notamment imposer en bordure de parcelle la réalisation de tranchée d'infiltration accompagnée selon les cas de plantations de haies.

En cas de permis d'urbanisation ou de permis groupé, les eaux pluviales peuvent être gérées sur place au moyen de fossés, de noues, de tranchées d'infiltration et de bassins de rétention afin de les renvoyer dans l'atmosphère par évaporation et, quand cela est possible, dans le sous-sol par infiltration. Des bandes enherbées, la mise en œuvre de digues ou d'autres dispositifs de retenue d'eau peuvent également être envisagées.

Pour lutter contre l'imperméabilisation excessive des sols (abords, zones de recul), les surfaces minéralisées seront couvertes par des matériaux perméables (gravier, pierre calcaire, pavements à larges joints, dalles gazon, ...).

### Utilisation rationnelle des eaux pluviales

Les eaux de pluie sont récupérées dans des citernes pour des usages domestiques.

Lors de la construction d'une habitation ou la transformation d'un bâtiment existant en habitation unifamiliale, la citerne d'eau pluviale offre un contenu minimum de 5 000 litres avec réutilisation domestique (ex. usages sanitaires, arrosage).

Afin de lutter contre les phénomènes d'inondation, le dimensionnement de la citerne doit tenir également compte des surfaces imperméabilisées sur la parcelle (entre 40 et 50 litres sont nécessaires par m<sup>2</sup> de surface imperméabilisée).

Lors de la construction d'immeubles à appartements ou lors de la transformation d'une construction existante, la pose d'une citerne est également imposée. Les citernes sont de type « bassin d'orage ». Le volume est recalculé en fonction des surfaces imperméabilisées.

### Zone de protection de captage

Outre la réglementation en vigueur en vertu du Code de l'eau, les mesures suivantes sont proposées dans les zones de protection de captages.

- les nouvelles voiries devront être étanches et équipées d'un dispositif de collecte des eaux de ruissellement. Les nouvelles canalisations d'égout devront être posées dans les règles de l'art et reliées de façon étanche au réseau public d'égouttage existant ;
- l'utilisation de puits perdus est proscrite ;
- dans le cas où des travaux de remblais devraient être réalisés, les matériaux devront être conformes à la législation en vigueur et exempts de toute source de contamination ;
- lors de tout chantier (privé ou public), les entrepreneurs devront être tenus de prendre les mesures nécessaires pour éviter tout risque de pollution du sol durant les travaux, notamment par des fuites d'huile ou de carburant ;
- les mesures relatives aux constructions peuvent être complétées par des mesures relatives à l'entretien des espaces publics (utilisation de pesticides et de produits phytopharmaceutiques).

## **Risques naturels et technologiques**

### Inondations

Les périmètres d'aléa d'inondation par débordement du cours d'eau déterminés par le plan PLUIES définissent les zones à risques en matière inondable. L'application de ce périmètre poursuit un triple objectif :

- ne pas augmenter le niveau de vulnérabilité dans les zones inondables ;
- réduire les dommages aux personnes et aux biens ;
- permettre le libre écoulement de l'eau et maintenir la capacité d'expansion des crues.

En adéquation avec les périmètres d'aléas d'inondation déterminés par le plan PLUIES, la commune peut également imposer dans les aménagements publics la réalisation soit de ZIT soit de noues reliant un chapelet de petits bassins.

La construction en zone d'aléa de faible inondation reste autorisée. Selon la situation, la Commune peut exiger qu'une demande d'autorisation soit accompagnée d'une étude hydraulique démontrant d'une part que la transparence hydraulique (aptitude que possède un ouvrage à ne pas faire obstacle aux mouvements d'eaux) est préservée et d'autre part que, en cas d'opération qui prévoit l'édification de plusieurs constructions nouvelles, le volume d'expansion des crues est préservé. L'étude précise également les mesures prises et les aménagements envisagés afin de réduire l'exposition au risque.

La Commune peut également imposer des mesures de protection (mesures d'étanchéité, imposition d'un niveau fonctionnel hors eau, réserver les rez-de-chaussée ou les sous-sols à des usages peu vulnérables, limiter l'emprise au sol, etc.).

#### Périmètre autour d'une infrastructure de transport d'énergie

Les installations de transports de produits gazeux et autres par canalisation relèvent de la loi du 12 avril 1965, de l'arrêté royal du 11 mars 1966 et de l'arrêté royal du 24 janvier 1991 modifiant ce dernier et de l'arrêté royal du 21 septembre 1988.

La législation prévoit que toute installation de transport de gaz par canalisation est accompagnée d'une servitude légale d'utilité publique entraînant des prescriptions particulières à respecter.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Dans une zone protégée, il ne peut être procédé, sauf accord préalable de l'impétrant, et sans préjudice à ce qui est déterminé dans la zone réservée, à des travaux (construction, démolition, pose de drains, ...). La zone protégée correspond à une zone minimale de 30 mètres, soit un minimum de 15 mètres de part et d'autre de chaque installation (AR 21/09/1988). Dans une zone réservée, les travaux de construction de bâtiments sont interdits indépendamment qu'ils soient destinés ou non principalement à l'occupation humaine. Tous les autres actes de travaux de construction, l'entreposage de matériaux, la modification du relief du sol et la présence d'arbres sont également interdits. Cependant, des installations d'utilité publique, des travaux d'infrastructures publics ou privés peuvent y être réalisés et des clôtures y seront tolérées. La largeur de cette zone, centrée sur l'axe de la canalisation) varie entre 4 et 10 mètres en fonction du diamètre de la canalisation.

Dans le but de maintenir, conserver et améliorer la diversité biologique dans les écosystèmes forestiers, on veillera particulièrement à maintenir un équilibre entre les peuplements, et à promouvoir une forêt mélangée et d'âges multiples. Dans les parcelles d'intérêt écologique, on veillera à favoriser la régénération naturelle et à en améliorer la diversité biologique afin de conserver leur importance dans la structure écologique principale.

Le schéma de structure propose également d'inscrire un périmètre d'intérêt paysager sur cette section.

### **Section 2 : entre l'autoroute et Ophain**

C'est la section du parcours la moins propice au réseau écologique en raison de l'importance des éléments bâtis à proximité du cours d'eau. C'est dans cette section qu'on veillera plus particulièrement à ce que les mesures aient un double but, à la fois écologique et paysager.

Il conviendra dans cette section de faire particulièrement attention à interdire les rejets d'eaux usées et à promouvoir le réaménagement des berges et les plantations ligneuses afin de rendre la zone intéressante à la fois paysagèrement et écologiquement.

### **Section 3 : entre Paradis et Ophain**

De par sa proximité avec la zone du Paradis et par la faible construction en fond de vallée qui y est observée, cette section a un fort potentiel de restauration. Les mesures suivantes sont proposées pour améliorer sa qualité d'un point de vue écologique, notamment à travers les mesures agri-environnementales.

#### La création de mares

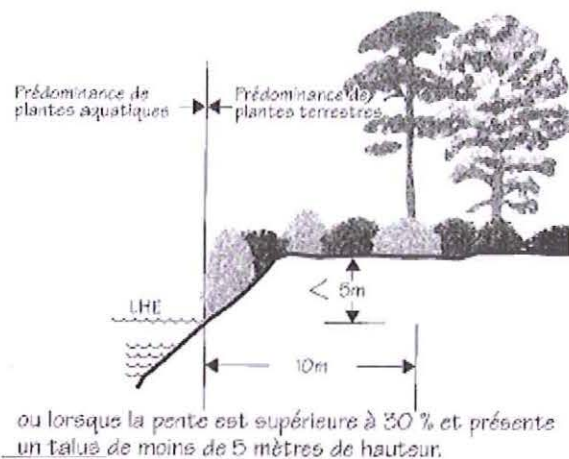
La profondeur et la pente sont deux facteurs particulièrement importants qui conditionneront avant tout la qualité de la mare et son intérêt écologique. Il importe de créer des rives en pentes douces pour permettre l'implantation des plantes des berges, des plantes semi-aquatiques, des plantes flottantes et des plantes submergées. Une fois ces mares créées, l'agriculteur pourra bénéficier pour leur entretien de la mesure agri-environnementale 1c concernant les mares.

#### Le réaménagement des berges et la plantation de haies et bandes boisées

Deux arbres conviennent plus particulièrement pour la fixation des berges : il s'agit de l'aulne glutineux (*Alnus glutinosa*) et des saules (*Salix* sp.). L'aulne glutineux s'adapte à tous les milieux riches en eau et son enracinement est rapide. Les saules supportent les crues d'été, mais sont plus sensibles aux vents.

Sur la rive, au sommet des berges, ces deux espèces seront accompagnées de bouleaux verruqueux (*Betula pendula*), cerisiers à grappes (*Prunus padus*), de cornouillers sanguins (*Cornus sanguinea*), d'érables sycomores (*Acer pseudoplatanus*), de frênes (*Fraxinus excelsior*), de prunelliers (*Prunus spinosa*), de sureaux noirs (*Sambucus nigra*), de noisetiers (*Corylus avellana*) ou encore de viornes obier (*Viburnum opulus*). Leur structure sera assez lâche pour permettre des zones de lumière.

D'un point de vue hydraulique, il importe que la ligne inférieure de plantation ne soit pas éloignée de plus de 0.5 à 1 m du niveau d'eau moyen estival (inférieur à 5 mètres comme illustré dans la figure suivante).



Source : Goupil, J-Y. 1998. Protection des rives, du littoral et des plaines inondables : guide des bonnes pratiques, ministère de l'environnement du Québec, 156

A nouveau, des incitatifs financiers peuvent être octroyés au moment de la plantation sur base d'un dossier rendu à la Région ou à la Province, ou par la suite, en vertu de la mesure agri-environnementale 1a.

#### Création de prairies extensives

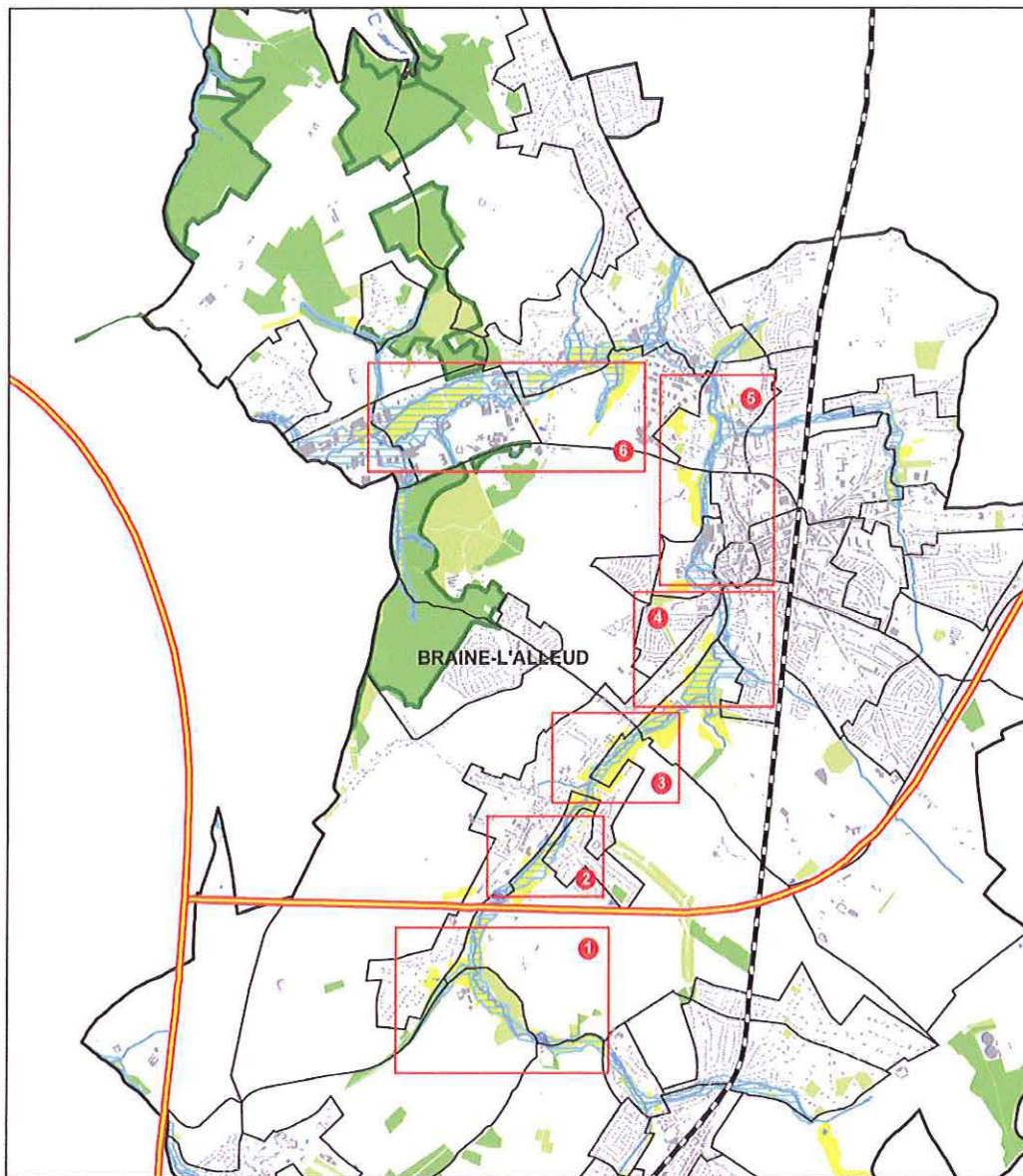
La sensibilisation des agriculteurs propriétaires des prairies en bordure directe du Hain à la mesure agri-environnementale 3a (bande de prairie extensive). Cette mesure s'applique aux prairies permanentes et s'applique notamment le long de cours d'eau. Sur une bande de 12 m le long du cours d'eau, les fertilisants, phytos, dépôts et fourrages sont interdits, l'exploitation (si il y a) se fait par fauche ou pâturage entre le 01/07 et le 15/09. S'il y a fauche, une zone refuge de 2 m doit être préservée, et il y a obligation de récolte du fourrage. L'accès du bétail au cours d'eau, le cas échéant, ne peut se faire que via les zones d'abreuvement.

#### 3.3.1.2. La partie aval de la vallée du Hain en territoire urbain – zone d'habitat

Cette partie de la vallée est inscrite en zone d'habitat et en zone d'espaces verts au plan de secteur.



La mise en place d'un réseau maillé d'espaces verts et naturels



Aléa inondation faible  
 Natura 2000

Prairie mouilleuse  
 Zone boisée hors zone forestière  
 Zone boisée en zone forestière

ICEDD, COOPARCH, CIFOP.  
 Février 2011

0 0.5 1 km

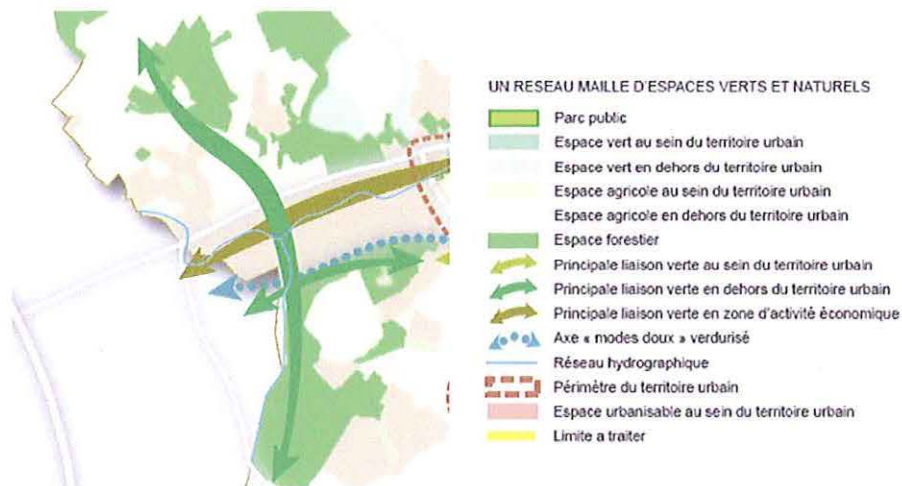


Bâti du PLI (situation janvier 2008)  
 Autoroute  
 Chemin de fer

### 3.3.2. Les liaisons vertes entre les éléments centraux du réseau écologique

#### 3.3.2.1. Liaison nord-sud entre le bois du Foriest et les ensembles boisés autour d'Odeghien

La principale liaison à laquelle il faudra être attentif est la liaison entre le bois du Foriest et les ensembles boisés autour d'Odeghien (bois de Hamme, bois de Clausweide, triage des Sept Fontaines). Cette liaison permet en effet d'assurer la continuité entre les deux grands massifs forestiers.



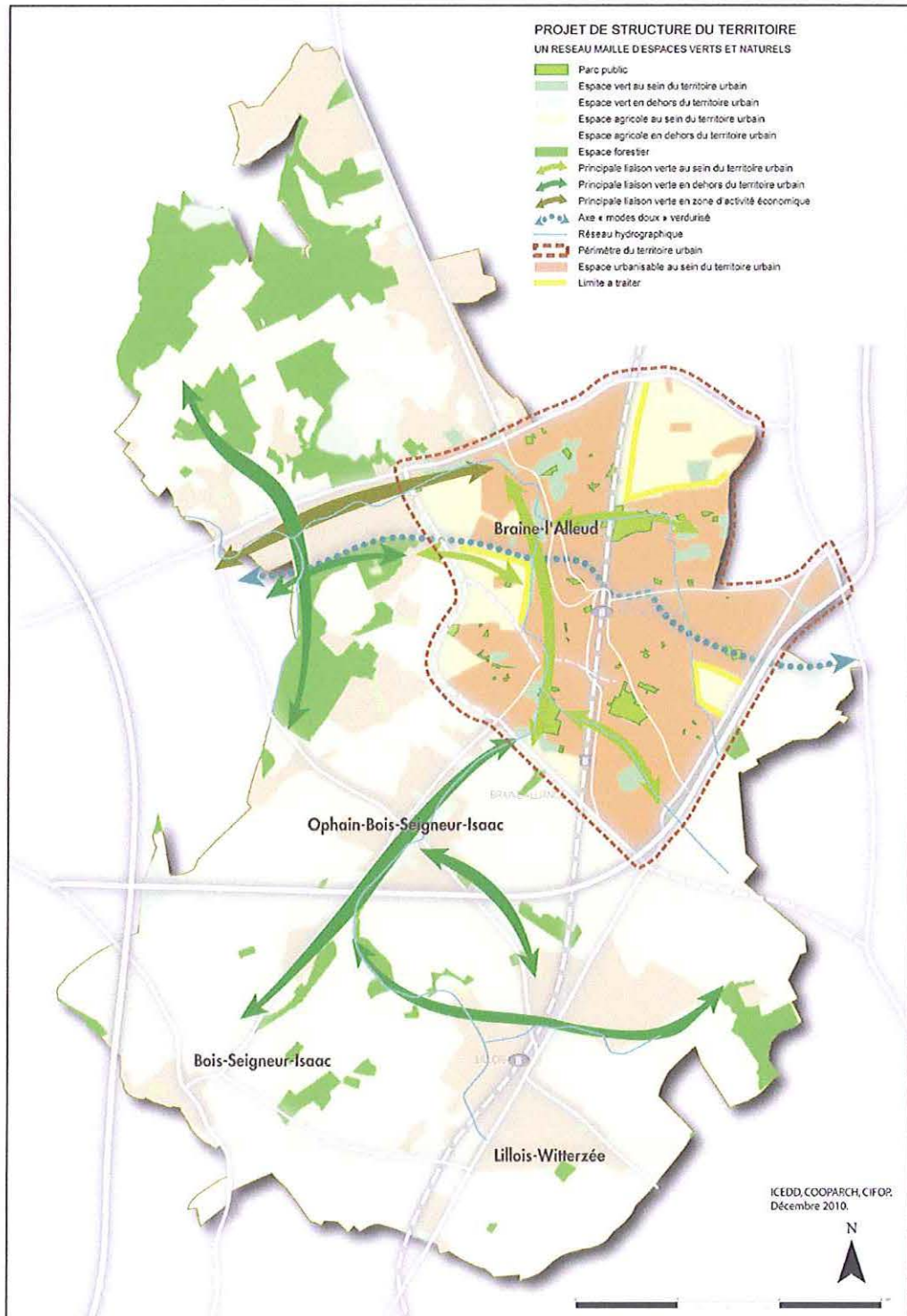
#### 3.3.2.2. Liaison entre Ophain et Lillois – boisements en zone de protection de captages

Cette liaison a déjà été partiellement présentée lors de la restauration du maillage bleu. Elle est en effet bien présente au sud de l'autoroute. Une autre liaison pourrait cependant également être restaurée plus au nord de cette dernière, en s'appuyant sur le tracé des captages d'eau dans la nappe. On notera, en effet, qu'en Allemagne par exemple, les boisements et les forêts sont considérés depuis longtemps comme la meilleure protection de la ressource en eau. Restaurer une liaison boisée permettrait donc de poursuivre un double objectif : limiter les pollutions des eaux souterraines et notamment celles dues aux nitrates, et créer une zone tampon refuge pour la faune. A nouveau, les essences indigènes seront privilégiées, et particulièrement les aulnes et les saules. La largeur des formations boisées doit être supérieure à 10 m (30m pour certains auteurs) pour que l'épuration des nitrates soit efficace<sup>5</sup>.



<sup>5</sup> Alain Persuy, Boiser les zones de captage d'eau potable : un défi écologique porteur d'avenir, actu environnement. 02 février 2011.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
 PARTIE II : OPTIONS  
 Les recommandations de mise en œuvre



### **3.4. Les orientations générales en matière de circulation**

#### **3.4.1. L'organisation du réseau**

##### **3.4.1.1. La hiérarchisation fonctionnelle**

La hiérarchie fonctionnelle proposée dans le cadre du schéma de structure correspond en grande partie à celle proposée dans le Plan Intercommunal de Mobilité. Voir schéma intitulé : Les axes structurants et la délimitation du territoire urbain.

La hiérarchie fonctionnelle du réseau doit être comprise en relation avec les propositions développées ci-avant en matière de traitement des limites paysagères et de délimitation du territoire urbain.

Le réseau se structure de la manière suivante :

- voie autoroutière ;
- voie structurante à l'échelle régionale ;
- voie structurante à l'échelle régionale en projet ;
- voie structurante à l'échelle régionale à traiter comme boulevard de ceinture ;
- voie structurante à l'échelle régionale en projet à traiter comme boulevard de ceinture ;
- voie de liaison ;
- voie locale ;
- RAVeL.

##### **3.4.1.2. La programmation de nouvelles liaisons et réaménagement d'axes existants**

Comme le souligne le PICM, malgré le développement de l'offre de transport public, la majorité des déplacements, à un horizon de dix ans, s'effectuera en voiture particulière. Néanmoins, il sera de plus en plus difficile de créer de nouveaux barreaux routiers sur le territoire communal pour absorber le trafic d'échanges et de transit qui actuellement sont proches de la saturation.

Dès lors, le PCM insiste très fortement sur une gestion basée sur des « filtres » localisés sur les lieux stratégiques des différentes pénétrantes, en entrée de ville, et sur une hiérarchisation de la voirie qui se traduit par des aménagements facilement identifiables par les usagers.

Dans ce contexte, le PICM propose de :

- recalibrer le tronçon S-E de la N5 et de la doter de feux « intelligents » ;
- améliorer l'accès au Ring par la reconfiguration de certains carrefours ;
- adapter certains feux (N27) afin de mieux répondre au besoin identifié.

De plus, le diagnostic tant du plan de mobilité que du schéma de structure ou du plan provincial de mobilité du Brabant wallon a montré très clairement qu'il manquait un barreau routier pour structurer l'Ouest du territoire communal. Ces trois documents recommandent dès lors la construction de ce nouvel axe. Il permettra de focaliser le trafic de transit et de libérer quelques voiries urbaines d'une pression automobile. Il formera un lien entre la chaussée de Tubize et la route de Piraumont ce qui aura comme conséquence nécessaire de réviser le plan de secteur qui prévoit une zone de réservation qui ne correspond plus au tracé envisagé pour le barreau ouest. Ensuite, dans le cadre de la fermeture de la Route du Lion, il est projeté de prolonger cette dernière jusqu'à la N5.

La création de ce barreau permettra un réaménagement complet du tronçon urbanisé de la chaussée d'Alseberg (entre le giratoire Mont-saint-Pont et le centre de Braine), tronçon qui actuellement absorbe plus de 10 000 véhicules/jour.

Le PICM met également en évidence le manque de pénétrantes structurantes pour irriguer le centre-ville et les quartiers périphériques. Dans ce contexte, une pénétrante Sud qui relie la Route de Piraumont au plateau de la gare, en longeant le sillon ferré est en cours de réalisation.

Le PCM prévoit également la création d'une pénétrante nord donnant accès depuis la chaussée Bara à la gare.<sup>6</sup> Cette proposition se base notamment sur l'hypothèse que le plateau de l'Infante, actuellement affecté en zone agricole, pourrait évoluer vers une destination urbanisable. Le schéma de structure n'a pas retenu cette hypothèse et souhaite conserver le plateau de l'Infante dans son affectation actuelle. L'offre territoriale que permet le schéma de structure notamment à travers la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté ou des secteurs à projets, mais aussi par la valorisation du bâti existant permet de rencontrer les besoins démographiques à l'horizon 2025. La volonté de la Commune de ne pas renforcer son attractivité résidentielle de manière importante plaide également pour conserver ce plateau en zone agricole. Par ailleurs, on peut également souligner qu'aménager une pénétrante nord en complément de la pénétrante sud présente le risque de voir un trafic de transit traverser le territoire urbain.

A l'échelle du territoire urbain, on retiendra les aménagements suivants :

- liaison entre la rue au Gué, la rue Longue, la rue Saint-Laurent et la rue Saint Sébastien par la requalification de l'ensemble viaire et la réalisation d'un pont et de giratoires (dit de la lunette), au niveau du chemin de fer permettant de renforcer les liaisons est-ouest au sein du territoire urbain ;
- prévoir le maillage viaire à l'est du pôle administratif en lien avec le système existant (axe Jourez/Astrid et rue de la Vallée Bailly) ;
- aménagement de la rue St-Jacques dans le périmètre du centre-ville.

#### 3.4.1.3. La mise en place d'un réseau pour les cyclistes et les piétons

##### **Introduction**

Comme on l'a déjà évoqué auparavant, dans le cadre du schéma de structure, il apparaît important de développer la mobilité piétonne et cycliste. L'objectif est de permettre à ces catégories d'usagers de mieux se déplacer sur le territoire de la commune et d'augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture. Pour ce faire, il faut :

- favoriser les déplacements quotidiens, en définissant des itinéraires cyclables et piétons ;
- aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau, pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons.

Dans le cadre du schéma de structure, l'attention n'est pas portée sur les itinéraires de loisirs, mais sur des liaisons d'attrait quotidien entre pôles. La priorité est donnée aux dessertes des services (centre-ville, administration communale, centre sportif, commerces, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (halte et gare, arrêts de bus, etc.).

Plus que le nombre total de kilomètres aménagés, c'est la continuité des itinéraires qui importe. C'est cette cohérence qui offre aux usagers la possibilité de se déplacer de manière sûre. La prise en compte des cyclistes sur des tronçons isolés, au coup par coup, ne suffit pas.

Autre aspect important : la priorité donnée à certains trajets plutôt que d'autres. Pour lier deux cœurs de villages, par exemple, il s'agit de choisir l'itinéraire le plus direct, en évitant les segments de voiries jugés dangereux, ou en les sécurisant si aucune alternative efficace ne se présente.

---

<sup>6</sup> Idem, page 47.

### Un réseau d'itinéraires cyclables et piétons

S'il est préférable de définir un réseau alternatif pour les modes doux à l'image des voiries de liaison définies ci-dessus dans la hiérarchie des voiries, il apparaît souvent difficile d'identifier uniquement de véritables voies lentes alternatives.





Comme souvent et compte tenu de la configuration de la commune, le réseau devra composer entre d'un côté la réalisation de tronçon en site propre et de l'autre avec la sécurisation des voiries de liaison afin d'y faire se côtoyer les différents modes de déplacement.

La mise au point de ce réseau repose sur cinq principes, énumérés dans le tableau ci-dessous.

Itinéraire sécurisé	Itinéraire cohérent	Sans détours inutiles	Itinéraire attractif	Itinéraire confortable
Plus le trafic et la vitesse des automobiles sont élevés, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voirie	Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte d'impossibilité d'aménagement de certains tronçons	Le plus court est le mieux, sauf si le trajet était trop contraint par des dénivelés, des charges de trafic ou des problèmes de sécurité	Accéder à la rue principale, relier des pôles d'animation, sportifs, culturels ou commerciaux, par un jalonnement performant et compréhensible par tous	Aménager une surface de roulement plane, veiller au choix du bon revêtement, limiter l'exposition au bruit, au vent, aux poids lourds

Principes d'aménagement du réseau cyclable.

La mise en œuvre concrète consiste généralement à établir une cohérence entre les aménagements existants issus de divers contextes (RAVeL, pistes cyclables sur voiries régionales, aménagements locaux, etc.), tout en définissant de nouveaux objectifs (itinéraires à créer). La mise en place d'un tel réseau nécessite l'usage adapté des différents moyens d'aménager l'espace pour le rendre praticable et sécurisé pour les cyclistes. C'est ce qu'illustre la figure ci-dessous :

Il existe différentes catégories d'aménagement, s'articulant entre <b>séparation</b> et <b>intégration</b> à la voirie. Chaque catégorie comporte des normes légales ou des prescriptions à suivre.					
	Nom	Principe	Signalisation	Largeurs	
Séparation	Site propre	Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et/ou cavaliers.	F99A et F99B 	Légale : / Pratique : 2.5 m	
	Piste cyclable partagée	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes, cyclomoteurs de type A ainsi que les piétons (art. 69 CdlR).	D9 et D10 	Légale : si réalisation sur trottoirs, min. 1.50 m (CWATUP)	
	Piste cyclable	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes et cyclomoteurs de type A (art. 69 CdlR).	D7 	Légale : / Pratique : 1.1 m	
	Piste cyclable marquée	Sur la voirie, une piste est marquée, par des traits discontinus	/	/	Compris entre 0.8 m et 1.8 m entre marquages de 15 cm (art. 18.4 du CdG).
	Bande cyclable suggérée	Marquage prenant la forme de revêtement ou couleur différents, logo vélos stylisés, utilisés lorsque largeur insuffisante pour piste cyclable marquée.	/	/	Lorsque largeur disponible cyclo < 1.1 m, ou voirie 5.5 – 7.5 m.
	Intégration	Voirie locale, Zone 30, Bandes avec surlargeur	Pas d'aménagement spécifique pour le vélo	C43, F34b1 et F34b2 	/

L'initiative du réseau cyclable procède donc d'une réelle volonté politique de coordination et de concertation dans le temps.

Dans le cadre du schéma de structure, un réseau d'itinéraires cyclables et piétons est proposé. Il représentera, à l'échelle de la commune, la "colonne vertébrale" des déplacements doux<sup>7</sup>. Il est largement basé sur les propositions faites dans le cadre du plan communal de mobilité approuvé en 2009.

L'objectif est, à moyen terme, de permettre de relier au niveau communal :

- l'ensemble des pôles identifiés dans le cadre de ce schéma de structure (voir notamment l'option 1 : organiser les différentes vocations du territoire) ;
- les villages périphériques et les parcs d'activités économiques depuis le centre ;
- les villages entre eux lorsque cela s'avère nécessaire.

Au niveau supra communal, l'objectif est de relier les pôles urbains et d'activité voisins. Pour cela, le réseau s'appuiera sur les itinéraires définis en 2010 dans le cadre du schéma directeur cyclable de la Wallonie.

La carte n°2 – Orientations générales en matière de circulation présente en détail le réseau cyclable proposé.

**Au niveau supra-communal**, les itinéraires proposés sur le territoire de Braine-l'Alleud s'inscrivent dans des liaisons plus longues entre pôles urbains. Elles sont décrites ci-dessous, Braine-l'Alleud y joue un rôle de carrefour stratégique :

#### La liaison Hal – Waterloo.

Il s'agit d'un itinéraire de 23,5 km au total qui emprunte le canal de Bruxelles puis le tracé de l'ancienne ligne 115 jusqu'à Braine-l'Alleud. La jonction depuis le centre de Braine-l'Alleud vers Waterloo se fait sur des routes calmes. Les travaux à effectuer dans le cadre de la réalisation de cette liaison concernent principalement l'aménagement en site propre (RAVeL) de la ligne 115. Quelques tronçons de routes devront aussi être sécurisés à la sortie de Braine-l'Alleud. Le réaménagement de la ligne 115 en RAVeL joue un rôle essentiel au niveau communal, nous y reviendrons.

#### La liaison Nivelles – Waterloo.

Il s'agit d'un itinéraire de 19 km au total qui emprunte essentiellement la route. Réalisé en grande partie, c'est surtout la sortie de Nivelles et le passage sur la N27 au Sud de Lillois qu'il est nécessaire de sécuriser. Quelques tronçons en terre, en gravier ou en pavé devront être traités pour la pratique du vélo.

#### La liaison Waterloo – Wavre.

Cet itinéraire, tout aussi important que les deux premiers en terme de desserte présente une configuration différente. La mise en place d'un site propre s'étant avérée fort compliquée voire impossible, les principaux aménagements consisteront à insérer correctement le cycliste dans la circulation (mixité du trafic due à une densité élevée des habitations).

L'objectif de cet itinéraire est aussi de liaisonner le centre de Braine-l'Alleud à la Butte du Lion. Parmi les projets permettant de dynamiser le tourisme local, citons la mise en service de vélos de location. Ils seraient disponibles à la gare et permettrait d'aller visiter le Musée du Champ de Bataille.

**Au niveau communal**, le réseau présenté utilise en grande partie des voiries existantes qui devront faire l'objet d'une sécurisation permettant la cohabitation du cycliste dans la circulation. En termes de nouveaux aménagements, des attentions particulières dans la constitution du réseau cyclable ont été portées afin de :

---

<sup>7</sup> Certaines branches secondaires du réseau modes doux communal ne sont pas reprises dans le réseau cyclable structurant.

1. Les travaux du RER permettent de réaliser une piste cyclable séparée bidirectionnelle le long de la future voirie d'accès à la gare depuis la route de Piraumont.
2. Veiller, à plus long terme, à l'intégration de pistes cyclables dans les tracés routiers futurs en lien avec le développement territorial de Braine-l'Alleud. Il s'agit de la continuité de la Route de Piraumont vers la chaussée de Tubize et vers la N5.
3. Créer une desserte cyclable de la zone d'entreprises (parc d'activité économique de la Vallée du Hain et de parc d'affaires de l'Alliance).
4. Aménager comme alternative à la piste cyclable de la Chaussée d'Alseberg une voie cyclable bidirectionnelle côté ouest et localiser le passage des cyclistes par la rue du Château d'Eau et le chemin de l'Ermitte. Le franchissement de la Ferme de l'Ermitte devra être envisagé par l'arrière, l'espace y étant plutôt étriqué en bordure de voirie. La traversée de la chaussée de Tubize demandera aussi une sécurisation dans le cadre de son réaménagement. La suite du parcours desservirait le Parc d'entreprises de la Graignette, puis rejoindrait le RAVeL 115 et la rue Baty Gigot (traversée de la chaussée d'Alseberg à sécuriser).
5. Aménager une piste cyclable en bordure de l'avenue Albert 1er côté est de la gare. Un réseau de cheminements assurera la desserte des écoles Riva Bella, Cardinal Mercier et du quartier de Merbraine. Sur la chaussée Reine Astrid, les cyclistes pourraient dans le sens vers la gare cohabiter avec la bande bus.
6. Mieux connecter la partie Sud de la commune. Elle comprendrait des itinéraires vers le Village n° 1 par le chemin du Pré de la Perche, prolongée par la rue de la Justice et le chemin de Haut-Ittre vers Bois-Seigneur-Isaac. Ophain serait également accessible depuis le village n° 1 par la rue de Sart-Moulin, et depuis Braine par l'itinéraire autonome du Hain. Entre Ophain et Bois-Seigneur-Isaac un aménagement de l'échangeur n° 23 serait nécessaire, puis le passage s'effectuerait par le sentier du Drape, voire par une partie récupérable de l'ancien vicinal. Une liaison est prévue par ailleurs en direction de ce vicinal pour rejoindre Ittre. Vers Lillois, la rue de Lillois serait aménagée en PCM (en agglomération 50km/h) et en pistes cyclable séparées (hors agglomération et sous le pont de l'Autoroute). La suite du parcours passerait par la rue du Berger, et la rue Rivelaine, vers la halte SNCB – RER. Lillois bénéficierait aussi d'un itinéraire fléché par la rue des Hayettes. Enfin, un itinéraire semble réalisable entre la rue des Hayettes vers le croisement route de Piraumont N27. Il pourrait se poursuivre comme parcours de promenade vers le Chemin de Vieux Genappe et le chemin de l'Ange Gardien.
7. Connecter le centre ville Albert I, rue Ruquoy, bvd de l'Europe, rue du Patisseau, sentier Bruyère de Cambrai, rue Laurent, passage sous RN27 et chemin de Verte Borne.

#### **Stationnement pour les vélos**

L'un des principaux freins à l'utilisation du vélo est le vol ou la crainte du vol. A défaut d'aménagements adaptés, l'utilisation de ce mode de transport est ainsi souvent contrainte par l'impossibilité de se garer à proximité du lieu de destination. La mise en place de stationnements sécurisés permettra de résoudre ces problèmes récurrents et ainsi d'encourager l'usage du vélo. Pour mener à bien cette réflexion, il faut analyser de manière conjointe l'aspect de la localisation et celui du type d'infrastructure, en y ajoutant le paramètre de la durée de stationnement pressentie. Ainsi, différents cas de figure sont envisageables en fonction des lieux d'implantations. La carte 3 – Orientations générales en matière de circulation présente les emplacements de stationnement structurants pour les vélos. Ces emplacements sont positionnés aux différents pôles communaux identifiés dans le cadre du schéma de structure.

Le besoin de sécurité varie selon le contexte et la durée du stationnement. Stationner son vélo dans une ruelle peu fréquentée durant une journée ne provoque pas le même besoin de sécurité que sur une place piétonne sur le temps de midi.

Pour du stationnement de courte durée, il ne faut pas toujours choisir le matériel le plus imposant. Un parc-vélo simple, mais bien placé peut suffire, la sécurité étant assurée par le concept de "contrôle social". Le principe est de choisir un stationnement qui soit visible par un commerçant (coiffeur, pharmacie), des personnes effectuant leur service (vigile de supermarché) ou encore depuis une terrasse de café.

En matière de stationnement sur espace public, deux situations sont à distinguer :

- le stationnement sur la chaussée, en remplacement d'emplacements de voiture, présente l'avantage de ne pas réduire les espaces destinés aux piétons et affirme la place du vélo dans la ville. En choisissant la dernière case juste avant un passage piéton, on améliore la visibilité de ce dernier ;
- le stationnement sur une place, doit tenir compte des cheminements piétons, accès riverains et pompiers, des livraisons et du mobilier urbain. L'aménager avec soin et en harmonie avec le bâti est nécessaire. Il peut être lié à une infrastructure existante (ex : arrêt de bus), afin de limiter la multiplication du mobilier urbain.

Dans les cas de lieux de travail, parking-relais, etc. la durée de stationnement est généralement longue, dans des contextes pas toujours sécurisants (ex : arrière du parking d'une gare peu fréquentée). Le type d'infrastructure à préconiser est un abri fermé, en évitant de le positionner en bout de terrain ou au fond d'un parking.

Dans le cas de Braine-l'Alleud, on sera attentif à installer à terme des stationnements sécurisés en priorité aux abords immédiats des haltes et de la gare SCNB et des arrêts structurants du TEC. Les principaux pôles d'attraction devraient également être équipés de ce type d'infrastructures.

### **Promotion du vélo**

De plus en plus de communes et de villes adoptent des réseaux cyclables dans le cadre d'études de planification, allouent des budgets aux aménagements, mettent en places des zones 30, des parcs vélos... Tout semble prêt pour accueillir des cyclistes en très grand nombre. Pourtant, force est de constater que la part modale du vélo reste faible en Wallonie.

Si les "points noirs" rencontrés par les cyclistes peuvent être solutionnés par des interventions techniques, il faudra que davantage d'éléments soient réunis pour gagner en nombre d'usagers. Un de ces éléments réside dans la poursuite de la communication autour du vélo, généralement à l'initiative des associations et relayées par les médias ainsi que le bouche à oreille.

Un autre aspect, incontournable, est celui de l'intermodalité. Comment espérer un développement des trajets cyclistes quotidiens, jugés inacceptables au-delà de 5 km, sans permettre et encourager le rabattement vers d'autres modes de transports ?

A l'échelle communale, communiquer autour du vélo repose sur deux principes : faire connaître la "politique vélo" de la commune et gagner ainsi des parts modales pour ce mode de déplacement. Ces deux objectifs de fond se développent selon deux modes d'action distincts, bien que pouvant être menés conjointement :

- Mettre en valeur les aménagements projetés et existants. En effet, la mise en place d'éléments concrets doit être accompagnée d'information pour gagner en efficacité (Où s'arrête la piste cyclable ? Qu'impliquent les bandes cyclables suggérées ? Prévoit-on d'en placer à d'autres endroits ? etc.) ;
- Sensibiliser, éduquer, former à la pratique du vélo. Cette démarche se mène indépendamment des aménagements existants, dans une optique d'améliorer l'image du vélo en général. Si l'on veut atteindre des modifications de comportement, et ainsi augmenter l'usage du vélo, il faut passer par une modification des représentations négatives que l'on peut avoir de la pratique cyclable (insécurité, crainte du vol, etc.).

### **3.4.2. Les transports en commun**

#### **3.4.2.1. L'articulation des formes d'urbanisation et des réseaux de déplacements**

En manière de transport en commun l'objectif général est bien évidemment de renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'intermodalité. Les actions

préconisées par le PCM et reprises dans le cadre du schéma de structure concernent l'amélioration du service ferroviaire et l'amélioration du service TEC.

#### 3.4.2.2. L'amélioration du service ferroviaire

##### **Niveau de service**

Au niveau ferroviaire, l'objectif consiste à améliorer l'offre de trains, tant en fréquence, qu'en places assises disponibles, destinations possibles, temps de parcours, qu'en amplitude horaire et desserte de week-end. Le schéma de structure vient s'articuler dans des projets ferroviaires à l'échelle régionale, tels que le projet de mise à 4 voies de la ligne 124 Bruxelles – Nivelles et la mise en service progressive du RER.

Le niveau de service projeté est le suivant :

- 4 trains en heure de pointe et 2 trains en heure creuse pour les trains locaux RER (actuellement CityRail) vers Midi (et Nivelles)
- 2 trains en heure de pointe et 1 train en heure creuse pour les trains locaux RER vers Quartier Européen, Meiser, Bordet /OTAN et aéroport (et Braine-l'Alleud, voire Braine-Alliance et Nivelles).

##### **Rénovation de la gare de Braine-l'Alleud**

L'objectif principal est de profiter des travaux du RER pour redonner un bon niveau de confort et de lisibilité à la gare de Braine-l'Alleud, mais surtout de l'intégrer dans son environnement. Un document d'orientation est envisagé.

##### **Implantation d'un nouveau point d'arrêt SNCB : la halte Alliance**

Les objectifs de l'implantation d'un nouveau point d'arrêt « RER » sont de deux ordres : renforcer l'attractivité du chemin de fer sur l'ensemble du territoire brainois et proposer un lieu d'intermodalité possédant une accessibilité permettant d'attirer tous les modes de transport sans intensifier les nuisances dans les quartiers résidentiels

La desserte actuelle via la gare de Braine-l'Alleud et Lillois ne permet pas d'irriguer l'ensemble du territoire de la commune. Le Parc de l'Alliance est quelque peu pénalisé alors qu'il se situe le long du chemin de fer. La halte de Braine-Alliance prévoit dans les projets de la SNCB une halte relativement simple sur le talus (élargi) des voies, avec un quai central et deux quais latéraux.

Même si les trains IC et IR ne desserviront pas cette halte, elle devrait néanmoins attirer une clientèle locale qui ne rejoint pas nécessairement le centre de Bruxelles, mais profitera d'une des haltes RER du réseau, donc sans réelle perte de temps par rapport à l'option de trains IC rapides. Des trains P pourraient également compléter l'offre en semaine aux heures de pointe.

A plus long terme, le PICM évoque la possibilité d'organiser une halte supplémentaire à hauteur de la Chaussée Bara.

#### 3.4.2.3. L'amélioration du service TEC

##### **Création d'itinéraires de bus locaux pour une amélioration de la desserte de tout le territoire de Braine-l'Alleud**

L'objectif est de compléter le réseau existant afin d'affiner la desserte du territoire brainois et de développer une attractivité pour les bus à l'échelle locale. Pour cela, il est proposé d'implanter un réseau de bus local à l'échelle des quartiers et des entités de la commune pour une meilleure intégration des habitants non motorisés à la vie communale (marché, centre urbain commercial, ...).

Une première action serait de proposer la création d'un itinéraire « bis pour heures creuses » pour les lignes de bus existantes. Un nouvel itinéraire par l'hôpital et le centre-ville pourrait être envisagé pour les bus empruntant actuellement la Chaussée d'Alseberg, en provenance de Tubize.

#### **Amélioration des vitesses commerciales dans le centre urbain**

L'objectif est de procurer au transport public routier des zones prioritaires afin qui ne soit pas englué quotidiennement dans les congestions automobiles. Lorsque ce sera possible, il y a lieu d'envisager l'aménagement d'une bande réservée au bus. Si ce n'est pas réalisable, des moyens peuvent être mis en œuvre afin de faciliter la circulation des bus, à savoir :

- aménagement d'oreilles de trottoir pour organiser le stationnement, et éviter le stationnement illégal gênant dans certains carrefours ;
- rétrécissement de la chaussée au minimum (3.15 m / voie de circulation) pour éviter le stationnement en double file.
- organiser les zones et heures de livraison pour éviter le stationnement en double file des camions / camionnettes.
- aménagement des arrêts de bus après les carrefours à feux.
- remplacer une bande de tourne-à-gauche/droite pour l'aménagement d'une bande réservée au bus à l'approche d'un carrefour à feux.

#### **3.4.2.4. L'évolution du réseau de transport public à l'horizon 2020**

##### **Proposition du Plan Provincial de Mobilité**

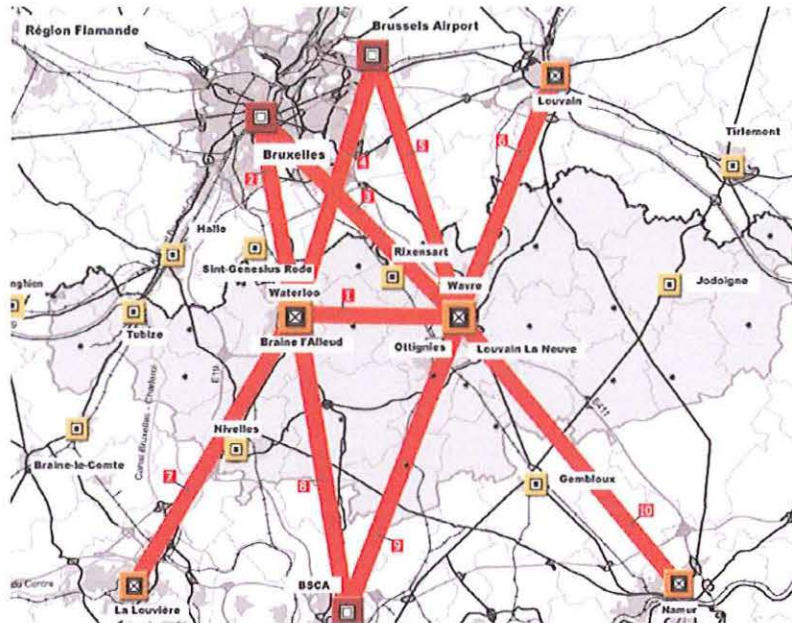
A une échelle de temps plus lointaine (2020), le Plan Provincial de Mobilité propose en termes de transport en commun une réorganisation profonde du réseau. La méthodologie suivie pour la définition de celui-ci se compose de 4 étapes :

- définir des pôles
- constituer un réseau théorique (sans référence à l'existant)
- élaborer des concepts de ligne
- mettre en place un plan d'actions

L'analyse territoriale des pôles d'habitat et d'emploi a permis d'identifier les pôles régionaux suivants : Braine-l'Alleud – Waterloo et Ottignies – Louvain-la-Neuve + Wavre.

La construction du réseau théorique est telle qu'une offre entre pôles régionaux devrait présenter les fréquences suivantes : 4 trains/bus aux heures de pointe, 2 trains/bus aux heures creuses et 2 trains/bus en soirée et les week-ends.

La configuration théorique du réseau serait celle-ci.



Le mode de transport public choisi serait le train si la ligne existe et le bus (express ou classique) lorsqu'aucune voie ferrée n'existe. Les terminus des pôles régionaux seraient la gare de Braine-l'Alleud et les gares d'Ottignies et/ou Louvain-la-Neuve et/ou Wavre en fonction des lignes.

Cette vision, à long terme, se veut clairement volontariste dans le sens où il propose de remédier à la carence en transport public pour les liaisons est-ouest du Brabant wallon. Celle-ci est solutionnée par la mise en place d'un transport en commun en site propre en utilisant l'assiette des anciennes voies de chemins de fer des lignes 115 et 141.

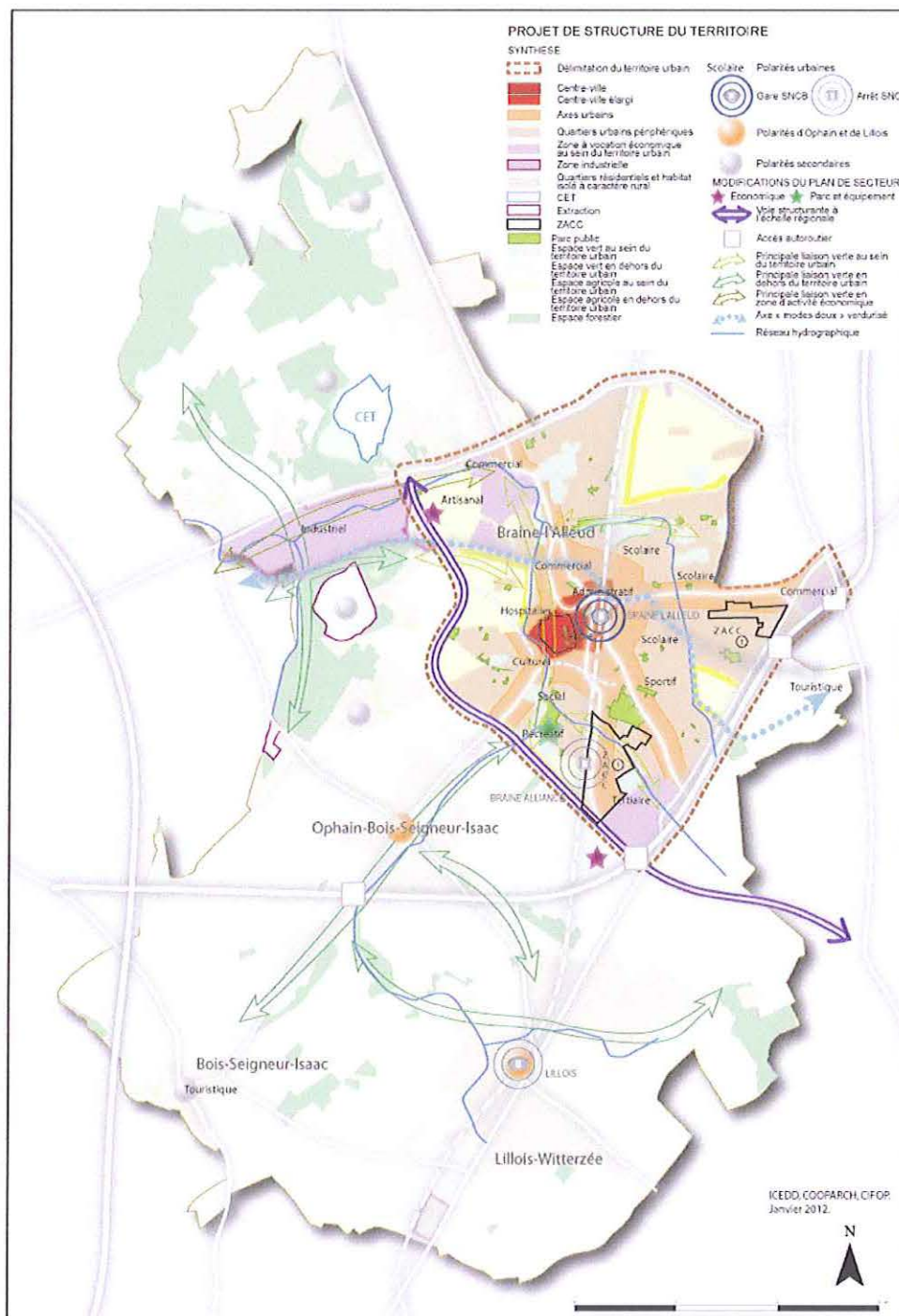
#### Position de la Commune de Braine-l'Alleud

La Commune de Braine-l'Alleud ne retient pas cette hypothèse en matière de développement à long terme. D'une part, cette proposition rentre en contradiction avec la proposition du schéma de structure qui souhaite transformer l'ancienne voie ligne de chemin de fer en liaison pour les modes doux et dans sa partie proche du centre-ville en parc urbain. De manière plus concrète, la possibilité de valoriser l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer pour y développer un transport en commun structurant se heurte d'une part à la faisabilité technique d'utiliser les ponts et d'autre part à l'organisation de l'arrivée de cette ligne à hauteur du futur pôle administratif.

D'autre part, la vision à long terme privilégie la possibilité de développer une ligne structurante en transports en commun qui prendrait appui sur le barreau ouest et sur la liaison route de Piraumont / N5. Cette ligne pourrait jouer un rôle de liaison sous-régionale en reliant les deux principaux pôles d'emploi. A l'échelle locale, elle permet d'améliorer la desserte en transports en commun du parc d'activités de la vallée du Hain, du pôle hospitalier et du parc de l'Alliance.

La commune a signifié sa désapprobation à la Province qui a répertorié son hypothèse dans le document final du PPMBW.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
 PARTIE II : OPTIONS  
 Les recommandations de mise en œuvre



## 4. Les modalités d'exécution

Ce chapitre aborde les modalités d'exécution. Il s'agit du volet actif de la gestion spatiale qui complète les recommandations de mise en œuvre. Les modalités d'exécution correspondent à des actions ponctuelles ou des politiques plus globales à initier par la Commune, mais également par d'autres acteurs. Elles concernent également l'implantation des équipements ou la réalisation d'infrastructures.

Pour éviter l'élaboration d'un catalogue de bonnes intentions, l'accent est mis sur les actions à réaliser à court terme (5 ans). Des mesures à moyen terme sont également évoquées. Il s'agit d'opérations dont la faisabilité doit être confirmée et/ou dont la mise en œuvre prendra plus de temps.

Les modalités d'exécution figurent sur la carte n°3 « Modalités d'exécution ».

### **4.1. La mise en place du barreau ouest, y compris la liaison N5-N27 et l'organisation de la frange ouest du centre-ville**

#### **4.1.1. La mise en œuvre de la liaison route de Piraumont / Ch. de Tubize.**

Par la création du nouveau barreau ouest la commune possédera, notamment pour les zones d'activité économique et le CHIREC, une nouvelle entrée ouest qui désenclavera complètement le bas du centre-ville. Il façonnera une nouvelle géographie du territoire brainois et participera à la mobilité est-ouest du Brabant wallon.

La boucle de distribution du centre-ville serait modifiée et élargie afin « d'ouvrir » le centre-ville notamment grâce à la percée Denolin. Le partage de la voirie serait accentué et favoriserait les pérégrinations piétonnes et cyclables. Ce rééquilibrage sera également appliqué sur l'ensemble du territoire brainois. La concrétisation du barreau ouest est une priorité.

#### **4.1.2. Le développement de la frange ouest du centre-ville dans une vision d'ensemble**

##### **4.1.2.1. La mise en place d'un document de référence**

La perspective du barreau ouest ouvre donc la possibilité de désenclaver la frange ouest du centre-ville. Cette partie du territoire doit répondre à de nombreux enjeux dont le plus important est probablement l'accès au pôle hospitalier qui est amené à se développer, mais aussi des opportunités de développement notamment celle de recréer un véritable quartier urbain.

Pour permettre un aménagement cohérent de cette partie de ville, le schéma de structure préconise l'élaboration d'un document de référence soit de type indicatif (rapport urbanistique et environnemental) soit de type réglementaire (plan communal d'aménagement ou plan communal d'aménagement révisionnel). Il doit permettre de dégager une vision d'ensemble nécessaire au développement cohérent de cette zone

Ce document de référence doit intégrer :

- la manière dont le barreau ouest peut irriguer le centre-ville et plus particulièrement le pôle hospitalier et les zones d'activité économique ;
- la zone blanche au plan de secteur dans la mesure où elle pourrait évoluer vers un quartier urbain ;
- des parcelles bâties situées en zone agricole ;

- l'évolution des activités industrielles qui occupent actuellement le fond de vallée et qui sont reprises en zone d'habitat au plan de secteur ;
- le développement du pôle culturel ;
- le devenir du bâtiment abritant les services communaux pour lequel le CHIREC a marqué un intérêt ;
- la possibilité de valoriser le parking Brassine identifié comme secteur à projet ;
- le maillage vert en fond de la vallée du Hain tenant notamment compte de la problématique des inondations ;
- la prise en compte de contraintes techniques (ligne haute-tension et station électrique) ou environnementales (zone de protection de captage)
- du traitement paysager de la limite du secteur urbain tenant compte de la topographie et des vues paysagères dégagées notamment sur l'hôtel de ville.

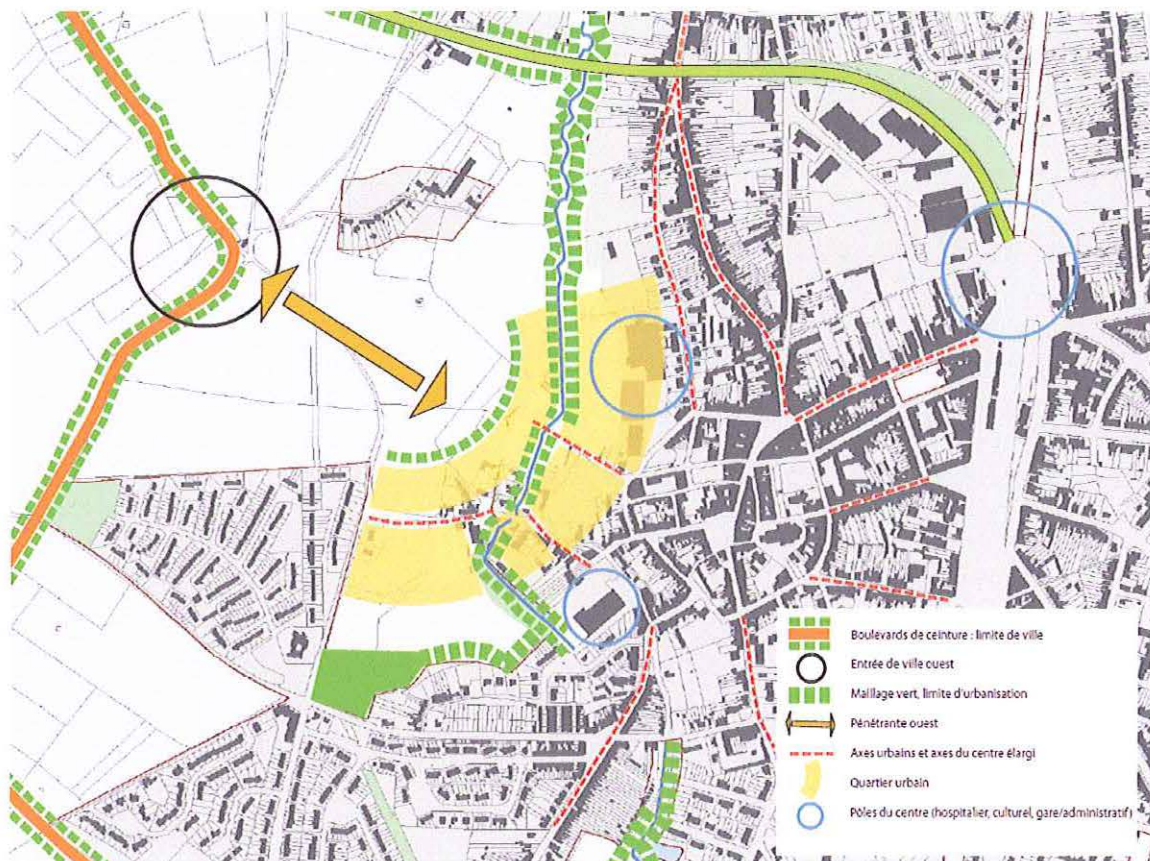


Schéma illustratif de la volonté de développer un quartier urbain en frange ouest du centre-ville en relation avec le barreau ouest

#### 4.1.2.2. Les objectifs à atteindre

##### **La création d'un « morceau de ville »**

Le barreau ouest et sa pénétrante urbaine doivent permettre d'asseoir le développement de cette partie du territoire urbain en proposant la mise en place d'un véritable « morceau de ville » qui complète et rééquilibre l'espace urbain à l'ouest de la ville.

La vallée du Hain ne doit plus constituer un « arrière de ville » où s'installent industries et zones de stockages, mais une véritable entrée de ville en liaison directe avec le boulevard urbain à l'ouest et les quartiers du centre-ville (centre ancien et centre élargi).

Outre la nécessité de rééquilibrer le réseau viaire en partie ouest entre boulevards de ceinture et centre-ville, ces dispositions permettent le désenclavement de sites particuliers, notamment le futur pôle hospitalier, par un projet urbain et global, porteur de développement. En secteur urbain, la liaison ouest se prolonge vers l'est par l'aménagement des rues Longue, Saint Laurent vers le giratoire en projet et l'aboutissement de la pénétrante sud de manière à renforcer les liaisons ouest-est.

#### **L'intégration dans la trame urbaine existante**

Les axes qui servent d'assise au développement du secteur sont constitués par le réseau viaire existant qui est partie intégrante de la structure de la ville. Ces voies changent de statut et deviennent des axes urbains qui permettent d'organiser une urbanisation propre à ces secteurs, c'est-à-dire relativement dense suivant les modalités des secteurs d'axes urbains (20 logements/ha).

Ce maillage principal est complété par le réseau de voies locales, reliées aux rues existantes, qui permet l'urbanisation des zones plus intérieures.

Au niveau des formes d'urbanisation, et suivant les recommandations de mise en œuvre des quartiers des axes urbains, le bâti est organisé de manière continue ou semi continue sous forme d'îlots. L'importance doit être donnée au dimensionnement et au traitement de l'espace public en veillant à conserver un langage urbain de type centre-ville.

#### **Un aménagement paysager d'entrée de ville**

Dans ce cadre, le maillage vert de la vallée du Hain prend toute son importance de limite paysagère assurant l'interface entre les espaces urbains et les secteurs agricoles et naturels en vis-à-vis. Le paysage vallonné de grande qualité du secteur permet de mettre en évidence la ville et son centre par la perspective naturelle sur le clocher de l'église et dans l'autre sens, le paysage s'ouvre sur les reliefs et la lisière du bois du Foriest.

## **4.2. La stratégie pour le centre-ville**

### **4.2.1. Les enjeux du centre-ville**

Braine-l'Alleud a réussi à tirer parti de sa position dans l'aire métropolitaine bruxelloise (attractive en termes résidentiels, pôle d'emploi d'importance, nouvelles perspectives de développement notamment liées au développement du RER, etc.). Il est donc particulièrement frappant de constater le décalage du centre-ville dans cette dynamique positive.

Le centre-ville de Braine-l'Alleud concentre en effet une série d'enjeux territoriaux :

- caractère peu urbain tant sur le plan fonctionnel que morphologique ;
- accessibilité difficile (structure rayonnante classique, mais incomplète notamment dans sa partie ouest).
- faible lisibilité de la trame urbaine notamment liée à la qualité des espaces publics et l'absence de repères urbains.
- îlots bâtis et non bâtis nécessitant d'être requalifiés.
- perte de diversité (population vieillissante, personne isolée en augmentation, taille des ménages en forte diminution, peu de familles, ...).
- stagnation commerciale du centre.

La requalification et la redynamisation du centre-ville sont des actions prioritaires à mener. Pour ce faire, Braine-l'Alleud a, depuis 1977, entamé une opération de rénovation urbaine sur l'ensemble du périmètre du centre-ville (centre historique et centre élargi). Cette opération se mène conjointement à une opération de revitalisation urbaine initiée en 2002 et dont la première convention a été signée en 2004. Elle porte sur trois projets érigés sur le site GEVE situé à l'arrière de la maison communale. D'autres opérations de ce type sont en gestation. Des études complémentaires sont à envisager.

#### 4.2.1. Les actions à entreprendre

##### 4.2.1.1. Identification des mesures prioritaires

Le schéma de structure identifie des mesures prioritaires dont certaines sont déjà en cours :

- l'aménagement des portes d'entrées au centre-ville notamment le projet du pont Saint-Sébastien
- l'aménagement de la rue Saint-Jacques permettant de relier la rue Pierre Flamand à l'avenue de la Belle Province ;
- le réaménagement du parc avenue Léon Jourez , réalisé en 2011 ;
- l'aménagement d'un espace urbain de convivialité à l'arrière de l'Hôtel de Ville ;
- l'aménagement de l'esplanade de la gare ;
- le réaménagement et la création d'un front bâti de la place de la Cure ;
- le réaménagement progressif des espaces publics :
  - avec un traitement homogène sur l'ensemble du périmètre du centre-ville ;
  - la création d'un ensemble intégrant la voirie : espace partagé, zones de rencontre ;
  - la création de nouveaux espaces publics le long des quais du plateau de la gare, en liaison avec le RAVeL).
- la finalisation des projets de revitalisation ;
- la mise en place d'une politique de gestion du stationnement tel qu'envisagé dans le plan intercommunal de mobilité ;
- la mise en valeur des éléments du patrimoine ;
- la mise en œuvre des secteurs à projet.
- l'idée de mieux relier les rives est et ouest du chemin de fer est retenue en se basant sur le passage existant qui pourrait être réaménagé et dédoublé. Un nouveau passage est prévu place St-Anne.

##### 4.2.1.2. Localisation des principales mesures

Les cartes reprises ci-après localisent certaines de ces mesures.

C'est également l'occasion de réfléchir à l'organisation de la circulation au centre-ville. Historiquement, l'axe Maison communale – Place du Môle – Léon Jourez – gare a constitué la colonne vertébrale du développement du centre de Braine. La réalisation de l'avenue de la Belle Province et son raccord au Pont Courbe, la modification de sens ont modifié de manière radicale cette configuration.

La proposition de rouvrir la place du Môle et d'inverser le sens de circulation de l'avenue Jourez ou de réserver des moments exclusivement piétonniers, conformément à la proposition du PCM, devrait pouvoir être évaluée et discutée. Le principe n'est pas de créer une jonction routière, mais bien de voir le centre ancien de Braine comme un espace partagé par l'ensemble des utilisateurs.

La politique de stationnement se concrétisera par l'optimisation du stationnement hors voirie afin de libérer l'espace public qui doit se traduire par une augmentation substantielle de places de parking à mettre à disposition du public, dans le cadre de développement urbanistique, tout en maintenant une variété de l'offre de stationnement au centre-ville (gratuit, zone bleue, payant en voirie et hors voirie).

De manière concrète, il est intéressant dans le cadre de grands développements urbanistiques type lycée, parking Cure, mise en valeur du parking Goëtte/Chiennerie, d'imposer un ou plusieurs plateaux de parkings souterrains sous les bâtiments.

De plus, la volonté politique de renforcer le pôle d'attractivité central constitué au plateau de la gare induit une augmentation de l'offre de parking destiné aux commerces, services, administration, salle culturelle, qui vont s'y installer.

Dès lors, l'actuel parking Albert 1er pourrait lors de sa mise en valeur évidente, être également équipé de plateaux de parkings souterrains. Qui plus est, la situation privilégiée de ce lieu en termes d'accessibilité à partir des axes structurants de la ville est une opportunité à saisir.

Il est également important de lutter contre la subdivision trop importante des immeubles existants, de permettre ou restituer des accès aux étages des commerces et de mettre en place une ligne de conduite en matière d'enseignes et de publicité.

#### 4.2.1.3. Une mesure transversale : l'espace public du centre

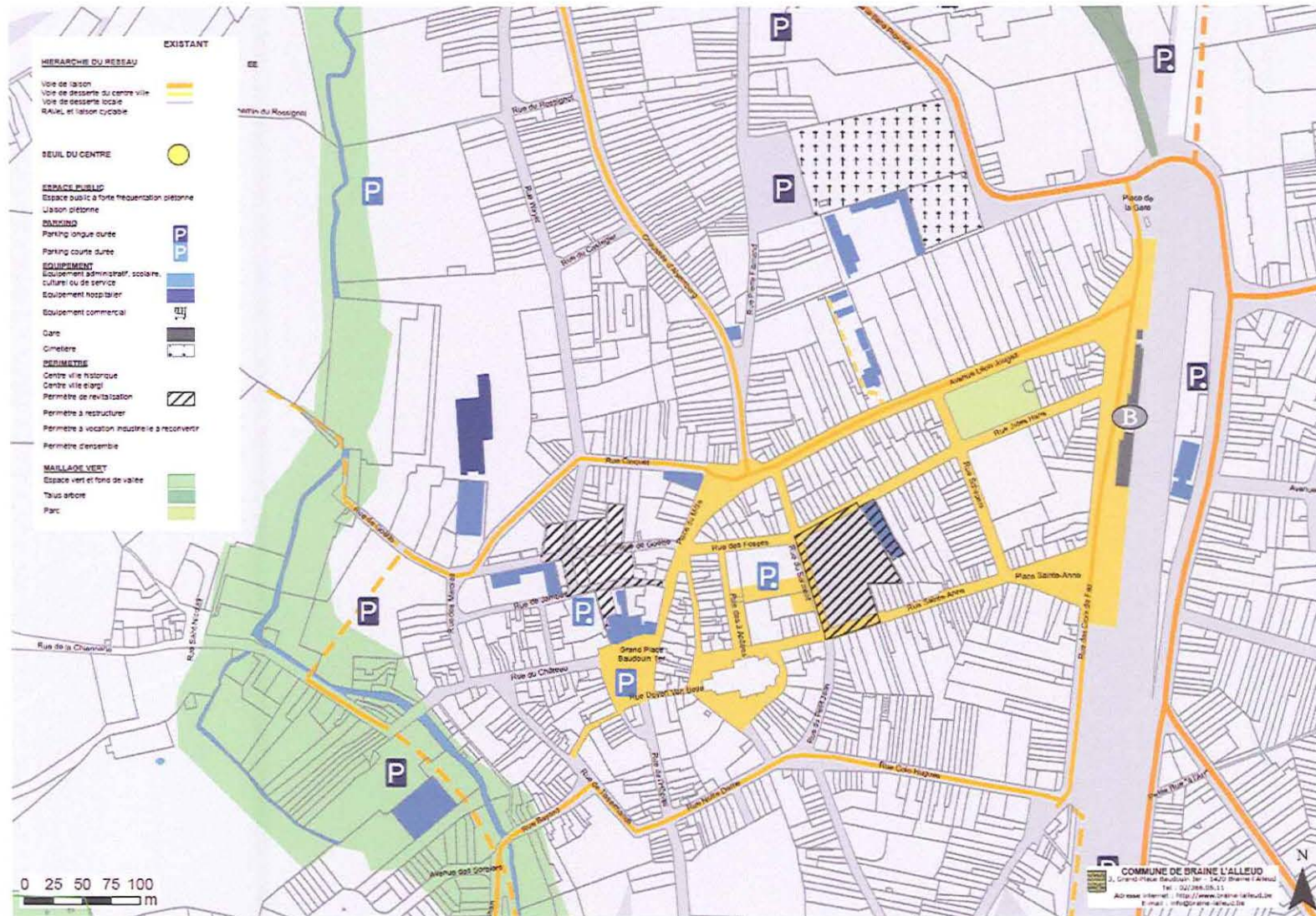
L'objectif consiste à mettre en œuvre un espace public de qualité, homogène à l'échelle du centre-ville, qui se poursuit le long des principaux axes urbains.

Les aménagements du type espace partagé piétons voitures sur les voies locales du centre ancien et des secteurs spécifiques se poursuivent sur les espaces publics du centre élargi (voies, places, esplanades) pour constituer un ensemble identifiable (noté en jaune sur la carte) qui relie les 3 grands pôles du centre (gare centre administratif, hôpital, pôle des arts).

Cet espace public du centre a aussi pour objectif de renforcer les liaisons entre les 2 « rives » séparées par le chemin de fer. L'aménagement de l'esplanade de la gare trouve son symétrique en partie est par le traitement de la partie nord de l'avenue Albert 1er et du carrefour matérialisant le début de la chaussée Reine Astrid (nœud de communication). La liaison est renforcée par l'aménagement des traversées piétonnes sous les voies de chemin de fer et le traitement de leurs débouchés. De la même manière, l'aménagement du Pont Courbe doit favoriser la déambulation piétonne et modes doux par des dispositions spécifiques. Ces dispositions ont pour objet de constituer un espace public unitaire sur la quasi-totalité du pourtour de la gare.

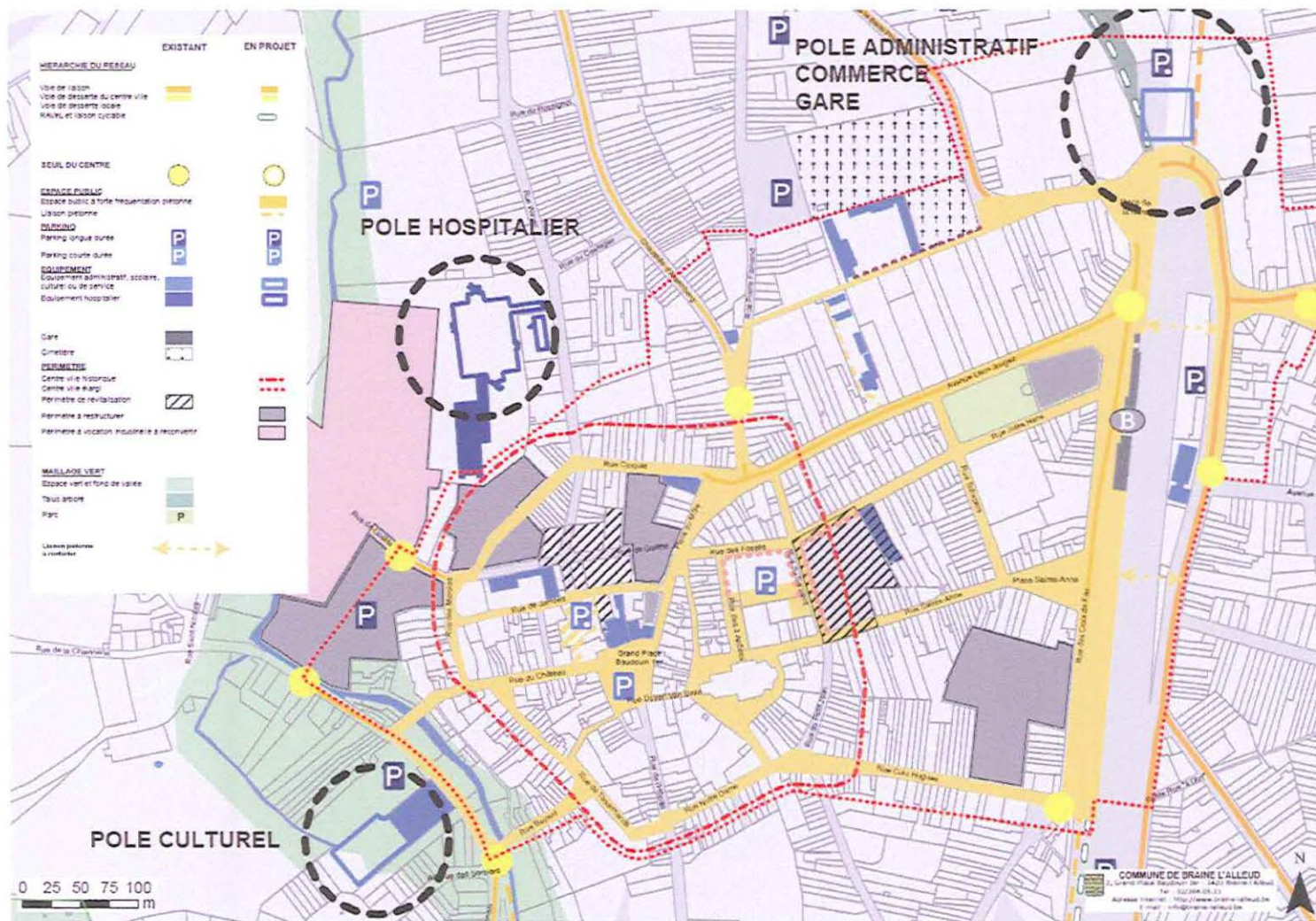
SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
Les modalités d'exécution

Centre-ville de Braine-l'Alleud – situation existante



SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
*Les modalités d'exécution*

Centre-ville situation projetée

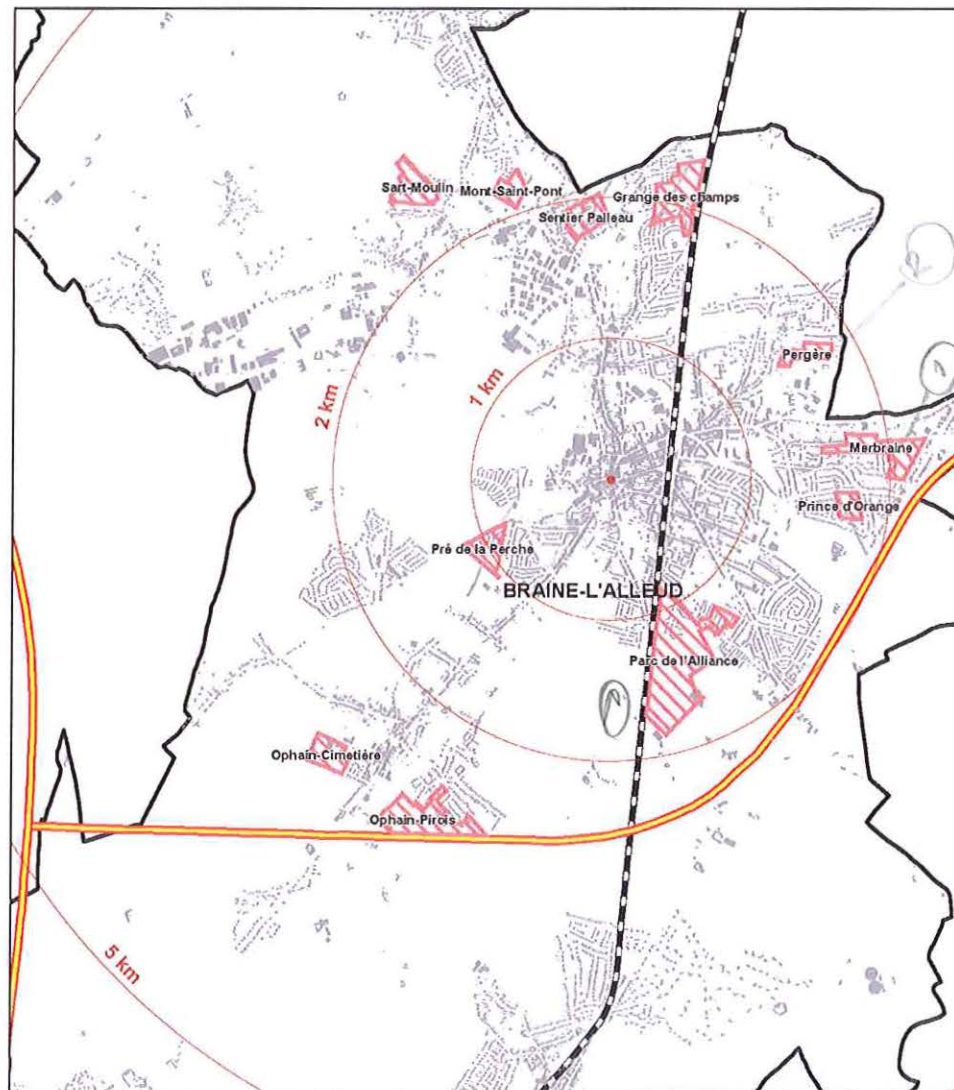



### 4.3. La programmation des zones d'aménagement communal concerté

Ce chapitre aborde la question des zones d'aménagement communal concerté. Dans le cadre du schéma de structure, l'autorité communale doit se prononcer d'une part sur les affectations envisagées pour ces différentes zones, mais aussi sur leur ordre de mise en œuvre dans le temps (phasage).

On recense 11 zones d'aménagement communal concerté couvrant au plan de secteur approximativement 115 hectares. Parmi ces 11 zones, 4 zones sont à considérer comme mise en œuvre (Sentier Palleau, Grange des Champs, Prince d'Orange et Pré de la Perche).

LOCALISATION DES ZACC






 ZACC

ICEDD, COOPARCH, CIFOP.  
Mars 2010

0 0.5 1 km



 Bâti du PLI (situation janvier 2008)  
 Autoroute  
 Chemin de fer

#### 4.3.1. L'estimation de la demande en logement pour l'avenir

Nous abordons tout d'abord la question de la demande en logement dans la perspective d'évaluer la nécessité de mettre en œuvre les réserves foncières que constituent les ZACC.

##### 4.3.1.1. Les caractéristiques de la population

Braine-l'Alleud s'inscrit dans le cadre du processus de périurbanisation, mouvement qui consiste en un décongestionnement démographique, de l'agglomération urbaine bruxelloise au profit de sa périphérie verte. Le mouvement de périurbanisation est réellement actif depuis les années '50 et atteint son apogée au milieu des années '70. Alors qu'en 1950, la population brainoise comptait 12.325 personnes, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008 on recensait 37.728 personnes, ce qui fait de Braine-l'Alleud la commune la plus peuplée du Brabant wallon devant Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Waterloo.

##### 4.3.1.2. Les perspectives d'évolution de la population

De quelle manière la population brainoise va-t-elle évoluer dans les prochaines années ? Pour aborder cette question nous faisons directement référence aux perspectives démographiques pour la période 2007 – 2060 mises en évidence par le Bureau fédéral du Plan (COLLECTIF, 2008).

Cette analyse propose en effet une modélisation consolidée en termes de perspectives démographiques et qui s'appuie sur des hypothèses tenant compte des diverses composantes de fécondité, de mortalité et de migrations. Nous avons considéré que le profil général de Braine-l'Alleud pouvait être assimilé à celui de l'arrondissement de Nivelles. Les résultats sont de la sorte transposés à l'échelle communale. Ils doivent donc nécessairement être pris avec précaution, mais permettent néanmoins de poser le cadre général de la réflexion.

	2010	2015	2020	2025	2008/2025
Population année de référence antérieure	37.728	38.868	40.880	42.551	37.728
Solde naturel	209	338	296	282	1.125
Solde des migrations internes	749	1.412	1.326	1.268	4.755
Solde des migrations externes	182	261	49	-191	301
Accroissement de la population	1.140	2.012	1.671	1.359	6.182
Population au 31 décembre	38.868	40.880	42.551	43.910	43.910

Evolutions de la population (calculs propres sur base des perspectives de population 2007-2060 – Bureau fédéral du Plan)<sup>8</sup>

Nous considérons la perspective temporelle de 2025 dans la mesure où il s'agit du laps de temps de réflexion dans lequel le schéma de structure s'inscrit. Les perspectives montrent que Braine-l'Alleud pourrait d'ici 2025 atteindre environ 43.900 habitants soit une progression par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2008 d'environ 6.180 personnes correspondant à +/- 16%.

##### 4.3.1.3. Les caractéristiques du parc de logement

En 2007, le Service public fédéral Economie indiquait un nombre de 15.283 logements privés occupés pour la commune de Braine-l'Alleud. Douze ans plus tôt, la même source d'information renseignait 12.724 logements ce qui signifie une augmentation de 2.559 unités soit environ 20 %.

<sup>8</sup> Dans le tableau, les migrations internes représentent les migrations au sein du territoire belge. Les migrations externes regroupent les migrations internationales, facteur encore peu étudié actuellement, mais qui constitue un grand changement des tendances de ces dernières années.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
Les modalités d'exécution

	1995	2001	2007	95/01 (%)	01/07 (%)
Braine-l'Alleud	12.724	14.030	15.283	10,3%	8,9%
Brabant wallon	134.613	146.348	156.246	8,7%	6,8%

Evolution comparée du parc de logement entre 1995 et 2007 (source DGSIE)

L'accroissement du parc de logement est lié à l'augmentation de la population avec, à Braine-l'Alleud, comme principal facteur explicatif un solde migratoire positif. La commune est attractive pour les couples âgés de 30 à 45 ans et leurs enfants de moins de 15 ans et dans une moindre mesure pour des populations plus âgées.

	Type fermé	Type semi-fermé	Type ouvert	Appartements	Autres	Total
Total 2001	4.096	3.027	4.574	1.864	469	14.030
Progression en 2001	23	50	46	40	-2	157
Progression en 2002	27	36	58	64	-3	182
Progression en 2003	51	51	41	106	-1	248
Progression en 2004	45	29	44	75	-2	191
Progression en 2005	19	18	38	158	4	237
Progression en 2006	52	19	26	143	-2	238
Augmentation depuis 2001	217	203	253	586	-6	1.253
Total en 2007	4.313	3.230	4.827	2.450	463	15.283
2001 / 2007 (%)	5	7	6	31	-1	9
Moyenne annuelle	36	34	42	98	-1	209

Evolution des types de logement entre 2001 et 2007 (DGSIE)

Le tableau ci-dessus présente l'évolution détaillée du parc de logement à Braine-l'Alleud entre 2001 et 2007. Durant cette période, le parc a augmenté de 9%. On constate une progression importante des appartements (31%). Si les autres types progressent de manière similaire, on peut cependant relever que l'habitat groupé augmente plus rapidement (12%) que l'habitat pavillonnaire (6%).

En moyenne, 209 logements sont créés annuellement à Braine-l'Alleud dont près d'une centaine sous forme d'appartement. L'habitat groupé représente 70 logements et l'habitat pavillonnaire 40 unités.

#### 4.3.1.4. Les perspectives d'évolution du parc de logement

Nous tentons d'estimer à présent les besoins en logements pour la commune de Braine-l'Alleud dans la perspective temporelle de 2025. Il s'agit d'une estimation théorique qui ne tient pas compte des disponibilités offertes par le marché. Ces besoins seront ensuite comparés avec l'offre foncière disponible la finalité étant de programmer la mise en œuvre des ZACC tenant compte des objectifs du schéma de structure.

Pour se faire une idée générale de la demande future en logements, nous nous basons sur les projections de populations calculées dans l'analyse démographique et nous les croisons avec l'évolution probable des types de ménages et en corollaire des types de logements. Nous prendrons comme hypothèse de travail la poursuite de la décroissance du nombre moyen d'habitants par logement. En effet, rien n'indique que la tendance observée depuis plusieurs années va s'inverser à moyen terme.

Nous prenons donc comme hypothèse que la population de Braine-l'Alleud va continuer de progresser d'environ 365 unités annuellement pour atteindre en 2025 environ 43.900 habitants. Pour préciser les besoins en logements sur le plan qualitatif, nous tenant également compte des tendances d'évolution des types de ménages. Les hypothèses suivantes sont prises en considération : 25% de personnes vivant de manière isolée, 40% vivant en ménages de 2 personnes et 35% vivant en ménages de 3 personnes et plus.

	Type groupé	Type ouvert	Appartements	Autres	Total
Parc en 2007	7.543	4.827	2.450	463	15.283
Moyenne annuelle projetée	60	30	110		200
Augmentation projetée	1.080	540	1.980	470	4.070
Parc projetée en 2025	8.623	5.367	4.430	470	18.890

Perspectives d'évolution du parc de logement (calculs propres)

Cela nous amène à considérer les futurs besoins en logements à environ 200 unités par an.

Nous faisons également l'hypothèse qu'une partie des besoins en logement de taille moyenne prendra la forme d'appartements et considérons que les besoins se répartiront de la sorte en 60 logements de type groupé, 30 de type ouvert et 110 sous forme d'appartement. Il s'agit bien sûr d'une approximation. Le parc de logement en 2025 est estimé à environ 18.890 unités.

#### 4.3.1.5. L'estimation des disponibilités foncières

L'exercice suivant s'attache à estimer les disponibilités foncières qu'offre encore Braine-l'Alleud. De manière théorique, les disponibilités en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural représentent approximativement 180 hectares soit 14% du foncier. Il s'agit d'une estimation brute qui ne tient pas compte notamment de contraintes environnementales ni même de la disponibilité de ces terrains sur le marché.

Si on croise la carte des disponibilités avec celle des contraintes environnementales (relief, aléa d'inondation, structure écologique principale), on peut soustraire à cette estimation +/- 20 hectares. Le potentiel théorique est dès lors ramené à environ 160 hectares.

Nous prenons également comme hypothèse que 25% de cette offre ne sera pas mise sur le marché à court terme. La disponibilité foncière est alors estimée à environ 120 hectares. Il faut également relever que la distribution spatiale de cette offre est assez variable et que certaines parcelles se situent dans des contextes peu favorables notamment en termes de transports en commun.

#### 4.3.1.6. La comparaison entre les disponibilités foncières et la demande en logement

Si on considère une densité moyenne de mise en œuvre de 20 logements à l'hectare, densité que le schéma de structure souhaite réguler, le foncier libre permet d'envisager la construction d'environ 2.400 logements. On peut donc estimer qu'à court terme, une douzaine d'années, Braine-l'Alleud ne disposera plus de réserves foncières en suffisance pour faire face à l'évolution attendue de sa population. La question de la pénurie se pose déjà actuellement avec une répercussion sur les prix, mais aussi sur le type de logement, avec notamment une diminution substantielle des surfaces occupées.

	Surface totale		Surface occupée			Surface libre		
	m <sup>2</sup>	ha	m <sup>2</sup>	ha	%	m <sup>2</sup>	ha	%
Sart-Moulin	77.690	7,8	16.821	1,7	21,65%	60.869	6,1	78,35%
Mont-Saint-Pont	43.711	4,4	2.120	0,2	4,85%	41.591	4,2	95,15%
Pergère	45.066	4,5	596	0,1	1,32%	44.470	4,4	98,68%
Merbraine	114.767	11,5	5.091	0,5	4,44%	109.676	11,0	95,56%
Parc de l'Alliance	351.335	35,1	109.016	10,9	31,03%	242.319	24,2	68,97%
Ophain-Cimetière	61.319	6,1	12.123	1,2	19,77%	49.196	4,9	80,23%
Ophain-Pirois	152.789	15,3	69.249	6,9	45,32%	83.540	8,4	54,68%
<b>Total</b>	<b>846.677</b>	<b>84,7</b>	<b>215.016</b>	<b>21,5</b>	<b>25,40%</b>	<b>631.661</b>	<b>63,2</b>	<b>74,60%</b>

L'ouverture de certaines réserves foncières et une réponse partielle à cet enjeu. Les différentes ZACC offrent une disponibilité théorique globale d'environ 63 hectares. Certaines d'entre elles sont, en effet, déjà partiellement occupées. L'ouverture des réserves foncières que constituent les ZACC est donc justifiée sur le plan quantitatif.

#### **4.3.2. La stratégie par rapport à la programmation des ZACC**

Outre la question des besoins et des aspects quantitatifs, les propositions d'affectations et de phasage des ZACC reprises ci-après prennent en considération les éléments suivants :

- La volonté de consolider, en priorité, le territoire urbain tel que défini dans le projet de structure du territoire ;
- La prise en compte du niveau de services et d'équipements attendu par une population en augmentation et la nécessité d'adapter ces services et équipements dans le temps ;
- La volonté de la commune de Braine-l'Alleud de ne pas renforcer son attractivité résidentielle ;
- La prise en compte pour certaines zones de contraintes environnementales ou paysagères ;
- L'amélioration du réseau routier (aménagement du barreau ouest), mais aussi de la qualité des transports en commun (Tec et SNCB), éléments qui s'avèrent à moyen terme comme un facteur déterminant dans l'organisation du territoire communal .




De la prise en compte de ces éléments, le schéma de structure détermine la stratégie suivante quant à la programmation des ZACC.

- Les ZACC non mise en œuvre sont affectées en zone d'habitat au plan de secteur. Les documents en cours d'élaboration (RUE ou PCA) ou le schéma de structure précisent l'affectation (voir ci-après).
- Les ZACC de Merbraine et de l'Alliance sont situées au sein du territoire urbain et jouent un rôle structurant dans le projet de territoire de la commune de Braine. Elles sont programmées comme première priorité (priorité 1). Le RUE de l'Alliance et le PCA de Merbraine sont les documents de référence encadrant leur mise en œuvre. Ils supplantent le schéma de structure.
- Les autres ZACC seront mises en œuvre dans un second temps (priorité 2) c'est-à-dire quand les ZACC de priorité 1 auront été réalisés. Elles ont un rôle moins structurant à l'échelle communale.


Le tableau ci-après détaille cette stratégie en rappelant les caractéristiques de chaque zone, en détaillant les affectations projetées et des recommandations générales de mise en œuvre. Chaque ZACC devra faire l'objet d'un rapport urbanistique et environnemental sur l'ensemble de la zone.

L'élaboration de ce rapport sera l'occasion de préciser tant le programme que les seuils de densité et ce en tenant compte de la structure territoriale projetée et des besoins en logements estimés.


4.3.2.1. Les ZACC mises en œuvre

Dénomination	Affectations	Commentaires/Recommandations	
Sentier Palleau	<p>Mise en œuvre quasi-complète.</p> <p>Affectation : habitat, quartier urbain.</p>	<p>La ZACC de Sentier Palleau est située dans la partie nord de la commune au sein du territoire urbain. La zone est couverte par un schéma directeur (24.08.1992).</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>
Grange des Champs	<p>Mise en œuvre quasi-complète.</p> <p>Affectation : habitat, quartier urbain.</p>	<p>La ZACC Grange des champs est située dans la partie nord-est de la commune en territoire urbain. La zone est couverte par un schéma directeur (29.04.1991).</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>
Prince d'Orange	<p>Mise en œuvre quasi-complète.</p> <p>Affectation : habitat, quartier urbain.</p>	<p>La ZACC Prince d'Orange est située dans la partie est de la commune en territoire urbain. La zone est couverte par un permis de lotir. La partie centrale du site, verte et arborée, doit conserver son statut de zone verte en intérieur d'un ensemble bâti.</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>


SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
*Les modalités d'exécution*

<p>Pré de la Perche</p>	<p>Mise en œuvre quasi-complète à l'exception de la partie sud située contre le projet de voie de contournement.</p> <p>Affectation : habitat, quartier urbain en bordure de boulevard.</p>	<p>La ZACC Pré de la Perche, destinée principalement à l'habitat sous la forme de lotissement de maisons groupées et semi groupées. Elle est située en limite de territoire urbain. La zone est couverte par un schéma directeur (19.12.1988).</p> <p>La notion de limite de ville et son traitement sont des éléments déterminant du complément d'urbanisation de cette zone.</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>
-------------------------	---	--	---

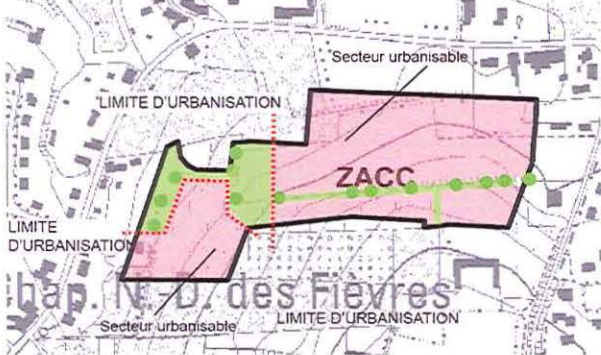

4.3.2.2. Les ZACC de priorité 1

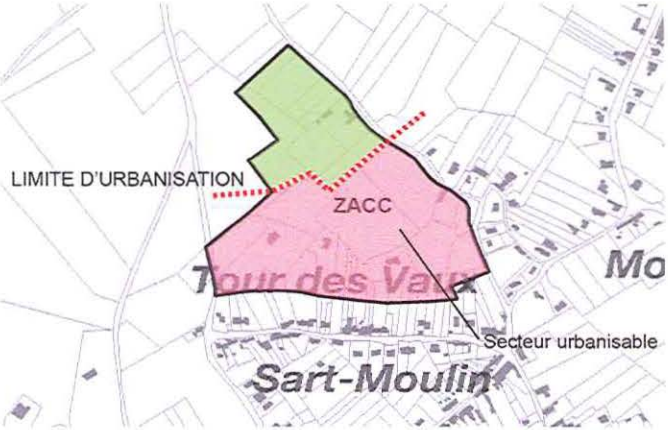

Dénomination	Affectation projetées	Commentaires/Recommandations	
<p>Parc de l'Alliance. Priorité 1</p>	<p>En référence au rapport urbanistique.</p> <p>Affectation RUE : habitat, équipements et services et activités tertiaires.</p>	<p>Cette zone est située en bordure du territoire urbain en entrée de ville, dans la partie sud de Braine-l'Alleud. Elle couvre une superficie totale de 35 hectares dont 24 hectares libres. La partie nord est occupée par des logements unifamiliaux.</p> <p>Cette ZACC constitue un secteur à enjeu lié au positionnement d'une gare RER. Elle est particulièrement structurante à l'échelle du territoire de Braine-l'Alleud. Le site est en relation directe avec le pôle de l'Alliance à l'est et les projets liés à la piscine à l'ouest. Au niveau environnemental le secteur est bordé par le maillage vert qui traverse la zone urbaine de Braine-l'Alleud et se poursuit en secteur naturel.</p> <p>Le rapport urbanistique précise les éléments suivant : « <i>La mise en œuvre pour la zone de logements concernée permet d'envisager le développement de services, d'autant plus que le quartier qui la jouxte comporte peu d'équipements facilement accessibles par les modes doux, le centre-ville se trouvant à 2</i></p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
*Les modalités d'exécution*

		<p><i>km. Un développement commercial serait un atout pour le quartier, pour autant qu'il n'hypothèque pas le commerce du centre-ville et le développement prévu autour de la gare de Braine-l'Alleud. La fonction de loisirs peut trouver sa place dans le Parc de l'Alliance, en complément du complexe cinématographique ».</i></p> <p>Rappelons que dans le projet de structure du territoire, le pôle de l'Alliance demeure secondaire par rapport au développement du centre-ville que le schéma de structure souhaite voir se renforcer.</p> <p>La ZACC par sa situation pose le problème du traitement de la limite de la ville. La route de Piraumont constitue la limite du territoire urbain. Un traitement affirmé de cette limite constituerait une interface pertinente entre ville et espaces agricoles.</p>	
<p>Merbraine Priorité 1</p>	<p>En référence au plan communal d'aménagement.</p> <p>Affectation : habitat, équipements et services et activités mixtes.</p>	<p>La ZACC de Merbraine est située en territoire urbain, à proximité d'équipements publics, d'une zone d'activités et de commerces et d'un accès à l'autoroute. Elle couvre une superficie totale de 11.5 ha.</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>

4.3.2.3. Les ZACC de priorité 2

ZACC de priorité 2			
Dénomination	Affectation projetées	Commentaires/Recommandations	
Pergère Priorité 2	Affectation : quartier urbain périphérique et équipements et services publics	<p>La ZACC de Pergère est située en territoire urbain, à proximité d'équipements publics (gare et des écoles). Elle occupe une superficie de 4.5 ha. Elle est entourée d'espaces verts arborés qui correspondent aux zones de captage des eaux.</p> <p>Elle est actuellement utilisée comme espace agricole. La structure foncière visible est matérialisée par les haies, les arbres et les chemins et fossés agricoles. Le site présente une grande sensibilité environnementale. Les accès au site sont limités.</p>  <p style="text-align: center;">Schéma proposé à titre indicatif</p> <p>L'organisation de la zone doit préserver des espaces publics verts sous forme de maillage arboré reliant les deux espaces boisés des zones de captage et respectant la trame foncière par la préservation des arbres et des haies existantes et de la structure parcellaire. La disposition du bâti dans la partie est du site (chemin des Roussettes) doit répondre aux caractéristiques urbaines d'alignement, de gabarit et du bâti existant.</p>	 <p style="text-align: center;">Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>

<p>Sart-Moulin Priorité 2</p>	<p>Affectation : habitat, quartier résidentiel et équipements et services publics</p>	<p>La ZACC de Sart-Moulin est située sur les reliefs qui bordent la partie nord de Braine-l'Alleud en bordure de la zone agricole. Le secteur, très visible, présente de grandes qualités paysagères.</p> <p>La partie sud du site est urbanisée par des constructions en ordre ouvert ou semi-ouvert en alignement ou en recul sur alignement. Il reste 6.1 ha de libre sur les 7.8 initiaux. Le réseau viaire, constitué de rues étroites, semble tout juste suffisant pour les habitations existantes. Le réseau débouche sur la chaussée de Tubize.</p> <p>La ZACC constitue une enclave dans un espace homogène affecté à l'agriculture. Cette disposition impose un traitement particulier des limites des ensembles bâtis.</p> <p>La création de nouvelle voirie n'y est pas recommandée.</p>  <p>Schéma proposé à titre indicatif.</p>	 <p>Vue aérienne (Google Earth – juillet 2009)</p>
-----------------------------------	---	---	---

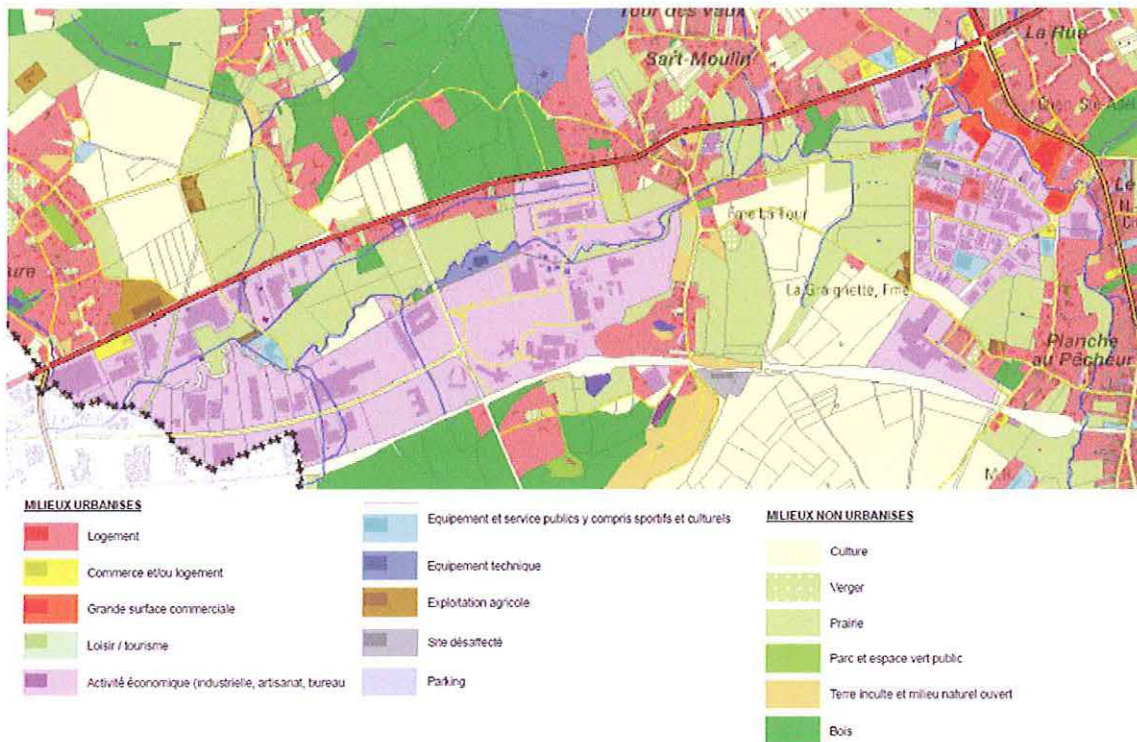
#### 4.4. Les modifications du plan de secteur souhaitées

##### 4.4.1. L'extension du parc d'activités économiques du Hain

###### 4.4.1.1. Les caractéristiques du parc d'activités économiques actuel

Le parc industriel de la vallée du Hain est à cheval entre les communes de Braine-l'Alleud et de Braine-le-Château. Son promoteur est l'IBW, l'Association Intercommunale pour l'Aménagement et l'Expansion Economique du Brabant wallon. Il est situé en bordure de la Chaussée de Tubize. D'une superficie totale de 127 ha, il est affecté au plan de secteur en zone d'activité économique industrielle. Il est situé à 21 km de Bruxelles et à 3 km de la gare de Braine-l'Alleud. 75 entreprises y sont présentes, ce qui représente un total d'environ 2839 emplois répartis sur les communes de Braine-l'Alleud et Braine-le-Château. 19 entreprises qui concernent plusieurs milliers d'emplois sont localisées sur le territoire de Braine-l'Alleud.

L'entreprise pharmaceutique U.C.B, employant plus de 1 000 personnes, est le plus gros employeur du parc et occupe une part importante du site situé sur le territoire de l'entité de Braine-l'Alleud. Les autres secteurs d'activités de production présents sont : l'édition, la fabrication de matériels électriques et électronique, de tuyaux métalliques, de profilés thermoplastiques, de pièces détachées pour voitures, de produits verriers pour le bâtiment. Les activités de distribution sont orientées dans des secteurs proches de ceux de la production. A ces activités de production, s'ajoutent le commerce de gros de livres et de périodiques et le négoce d'articles de décoration et d'emballages. Certaines activités de transport sont également présentes.



Carte d'occupation du sol – secteur économique de la vallée du Hain

Ce parc est également un des plus anciens de la Province. Un des enjeux est sa réhabilitation paysagère et environnementale notamment par un traitement qualitatif des espaces publics, de la signalétique et des aménagements paysagers. On relèvera également que l'aménagement historique déterminé par le plan de secteur n'a pas pris en compte la sensibilité environnementale liée à la présence du fond de vallée du Hain et aux aléas d'inondation.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
Les modalités d'exécution

4.4.1.2. Les besoins en terrains pour l'activité économique

Les besoins en foncier à vocation économique ont été appréhendés par la CPDT à l'échelle supracommunale. Le territoire de référence est la partie ouest de la province du Brabant wallon.

La CPDT a conclu que la disponibilité nette totale à la vente de la partie ouest du territoire de l'IBW est d'environ 100 hectares (40 hectares pour l'extension de Nivelles sud et 60 hectares pour Nivelles Porte de l'Europe). Ce territoire ne pourra plus accepter d'entreprises dans les parcs à partir de 2020.<sup>9</sup>

Tableau 1A : Confrontation Offre/Demande et évaluation des besoins par sous-région

Sous-Région	Type de parcs	Disponibilités nettes totales à la vente			Demande (10 ans + réserve de 7 ans)	Vente moyenne annuelle	Solde de disponibilité nette à la vente à 10 + 7 ans		Besoins en disponibilité brute à la vente à 10 + 7 ans		Année de saturation totale avec PP		Année de saturation totale avec PP sauf ZAE en recours	
		Options comprises	Options déduites	Options et zones PP en recours déduites			Options comprises comme dispo.	Options déduites des dispo.	Options comprises comme dispo.	Options déduites des dispo.	Options déduites des dispo. (1)	Options comprises comme dispo. (2)	Options déduites des dispo.	Options comprises comme dispo.
BEPN Dinant	G	106,4	59,1	59,1	115,2	6,8	-8,8	-58,1	10,3	68,0	2016	2023	Idem (1)	Idem (2)
BEPN Namur	G	230,5	187,6	187,6	224,0	13,2	6,5	-38,4	0,0	42,8	2021	2024	Idem (1)	Idem (2)
	S	68,5	51,5	51,5	49,3	2,8	18,2	3,2	0,0	0,0	2025	2030	Idem (1)	Idem (2)
BEPN Phl.	G	23,7	12,2	12,2	33,6	2,0	-9,9	-21,4	11,6	25,2	2013	2019	Idem (1)	Idem (2)
IBW Centre	G	20,0	20,0	20,0	60,1	5,3	-70,1	-70,1	82,5	82,5	2011	2011	Idem (1)	Idem (2)
	S	40,6	40,6	40,6	7,8	0,5	32,8	32,8	0,0	0,0	> 2030	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
IBW Est	G	82,5	77,0	5,9	38,1	2,1	46,4	40,9	0,0	0,0	> 2030	> 2030	2010	2012
IBW Ouest	G	164,4	163,6	108,3	140,1	8,2	24,4	23,6	0,0	0,0	2027	2027	2020	2020
IDEA Centre	G	114,3	94,1	94,1	78,3	4,5	38,0	17,9	0,0	0,0	2028	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
	S	120,4	95,8	95,8	42,2	2,5	78,2	63,6	0,0	0,0	> 2030	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
IDEA Mons Bor	G	467,8	424,7	424,7	124,6	7,3	333,2	300,1	0,0	0,0	> 2030	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
	S	63,6	63,6	63,6	32,5	1,9	31,1	31,1	0,0	0,0	> 2030	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
IDEA Nord	G	255,9	221,8	221,8	136,0	8,0	120,0	85,8	0,0	0,0	> 2030	> 2030	Idem (1)	Idem (2)
	S	58,8	46,4	46,4	55,9	3,3	2,7	-9,6	0,0	11,1	2021	2025	Idem (1)	Idem (2)
IDEALUX Arlon	G	28,9	26,3	26,3	53,3	3,1	-28,5	-27,1	31,1	31,8	2016	2018	Idem (1)	Idem (2)
IDEALUX Bast	S	40,0	40,0	40,0	49,2	2,7	-6,2	-9,2	7,3	7,3	2022	2022	Idem (1)	Idem (2)
IDEALUX Marche	G	38,1	37,4	37,4	109,5	6,4	-71,4	-72,1	84,1	64,9	2013	2013	Idem (1)	Idem (2)
IDEALUX Neuf.	G	136,8	136,4	125,0	171,7	10,1	-35,0	-35,4	41,1	41,6	2021	2021	2019	2019
IDEALUX Neuf.	G	63,9	62,7	62,7	80,8	4,8	-18,9	-18,1	19,9	21,3	2020	2020	Idem (1)	Idem (2)
	S	59,9	59,9	59,9	0,0	0,0	59,9	59,9	0,0	0,0				
IDEALUX Virton	G	39,9	39,7	39,7	43,5	2,6	-3,6	-3,8	4,2	4,5	2023	2023	Idem (1)	Idem (2)

Source : DGEE-DEZI, 30/06/2006 et Wallonie Développement, 11/200 – Traitements :CPDT – LEPUR-ULg

4.4.1.3. L'estimation des disponibilités foncières en zone économique

Le parc d'activités économiques de la vallée du Hain est affecté en zone d'activités industrielles.

L'ensemble des parcelles a été vendu et le parc ne peut donc plus accueillir de nouvelles entreprises sauf ponctuellement lors d'une revente d'un terrain libre d'occupation, mais ils sont très peu nombreux. L'IBW considère le parc comme entièrement occupé et informe un taux d'occupation de 100%.

	Superficie totale en ha a ca	Superficie utile en ha a ca	Superficie indisponible à la vente	Taux d'occupation
Vallée du Hain	127 30 00	114 30 00	114 30 00	100%

Disponibilité du parc économique de la vallée du Hain en date du 31.12.2009 – source IBW

A l'échelle communale, les disponibilités brutes en zone d'activité mixte s'élèvent à environ à 6.3 ha. Ils se retrouvent sur la zone de « La Vache Bleue » à l'extrême sud de la commune (5.2 ha). Les autres disponibilités sont marginales (1.1 ha) dont 0.4 situé dans la zone économique de La Graignette. Ces derniers terrains sont situés en bordure du Hain et sont enclavées.

<sup>9</sup> CPDT, 2007. Evaluation des besoins en matière de zones d'activités économiques. Mission d'expertise pour le Gouvernement wallon.

La zone d'activité économique mixte du Parc de l'Alliance a encore de disponibilités puisque entre 100 et 120.000 m<sup>2</sup> sont recensés dont 37.000 m<sup>2</sup> sont déjà construits. Cette polarité tertiaire s'inscrit dans la dynamique de la future halte RER.

#### 4.4.1.4. La stratégie à développer

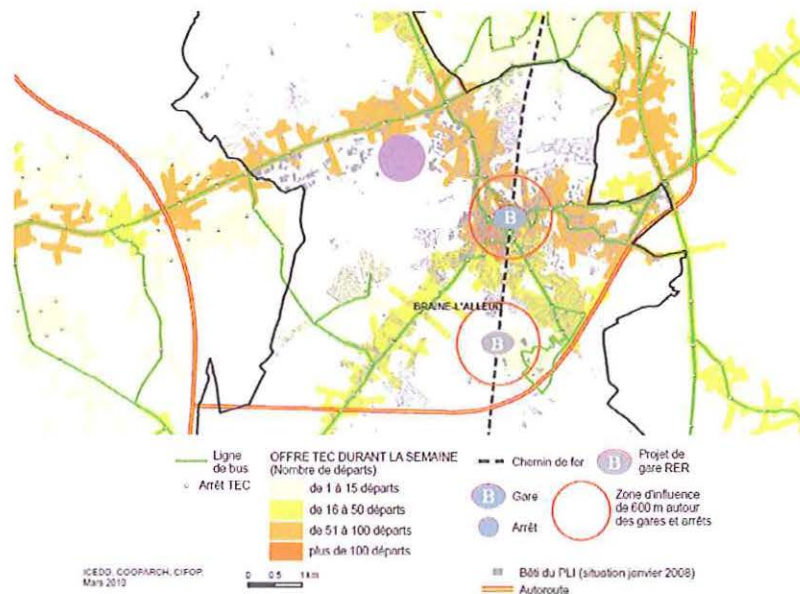
C'est dans ce contexte que la commune de Braine-l'Alleud souhaite renforcer son attractivité économique en proposant une nouvelle offre foncière à vocation économique mixte permettant de diversifier l'offre existante. Le projet vise l'extension du parc d'activité économique de la vallée du Hain. Pour l'autorité communale, il s'agit d'une des priorités principales en matière de développement économique.

Elle est justifiée par les éléments suivants :

- Le projet permet de conforter la vocation économique d'un parc existant ;
- Il s'inscrit au sein du territoire urbain tel que défini dans le projet de structure du territoire ;
- Il tire parti de l'aménagement du futur barreau ouest qui permet notamment d'améliorer l'accessibilité au parc d'activités et de gérer le futur charroi ;
- Il offre l'opportunité de réfléchir à une revalorisation paysagère de l'ensemble du parc afin de le rendre en adéquation aux exigences notamment environnementales actuelles.

En termes de faisabilité, les éléments suivants sont à relever :

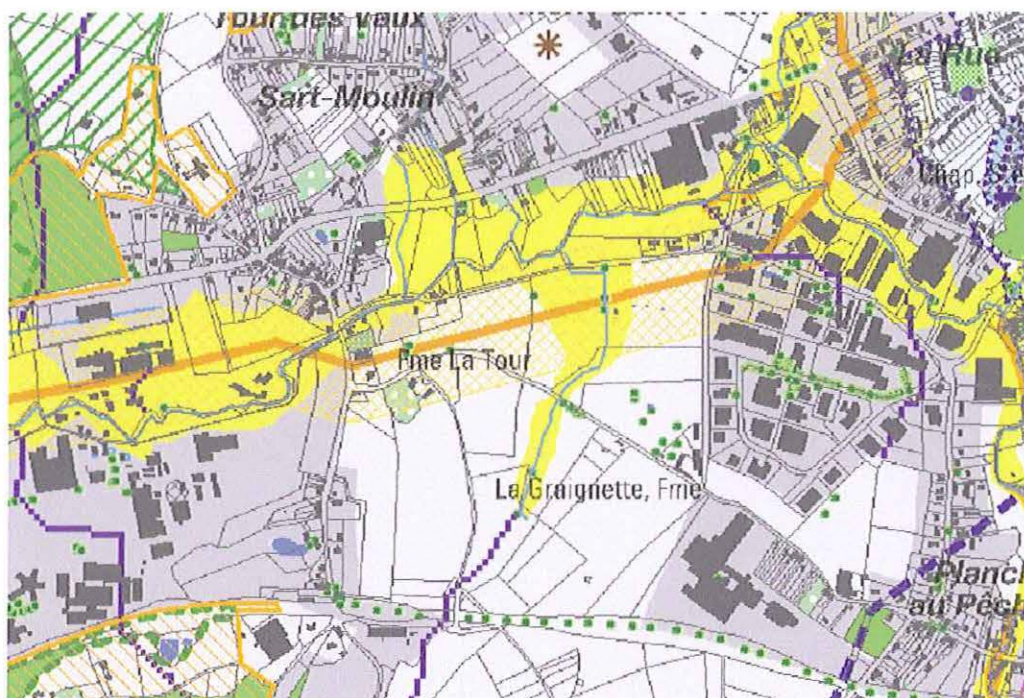
- Le site envisagé est affecté au plan de secteur en zone agricole et occupé par une prairie et des cultures. On y recense deux fermes.
- A proximité de la Chaussée de Tubize, son accessibilité routière est excellente. Le RO-A7 est à une distance de 4 km.
- La gare de Braine-l'Alleud se situe à 3.5 km. La ligne de bus Ligne 115A offre une bonne qualité de desserte. L'ancienne ligne de chemin de fer permet d'envisager un accès direct au centre-ville pour les piétons et les cyclistes.



#### Qualité de l'offre en transports en commun (bus) durant la semaine

- Sur le plan paysager, le site n'est pas concerné par un périmètre d'intérêt paysager. La limite sud définie potentiellement par le RAVeL permet d'envisager le traitement de la limite du secteur urbain.

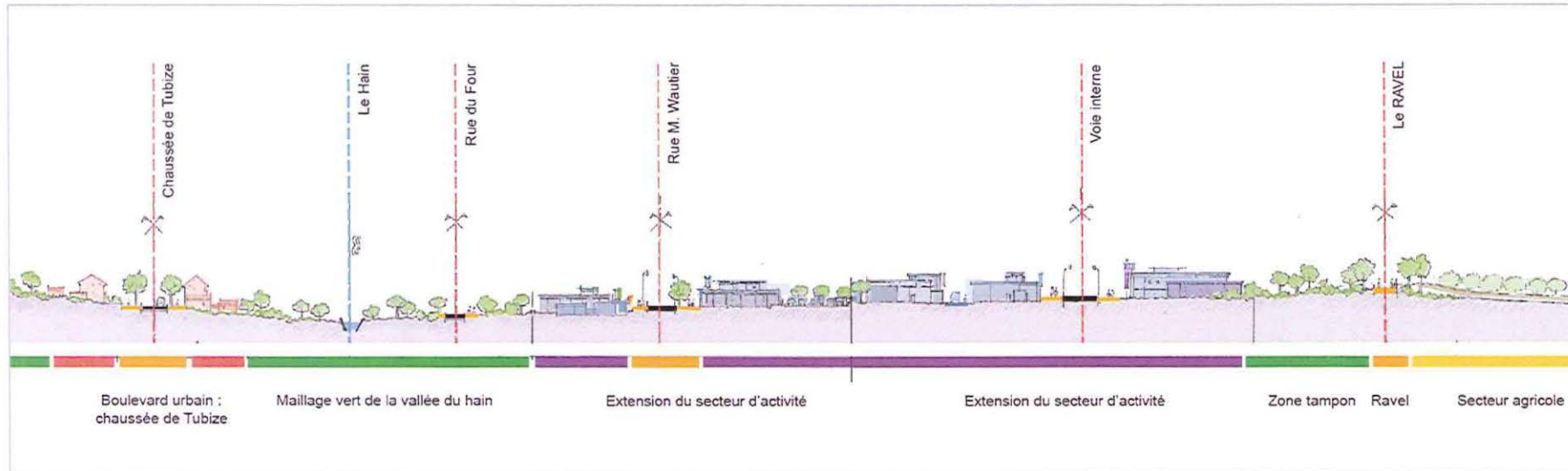
- Sur le plan écologique, le site n'est pas concerné par un statut de protection. Les éléments végétaux s'inscrivent dans le réseau écologique local.
- Le fond de la vallée du Hain est identifié comme périmètre d'aléa d'inondation faible. Une attention particulière doit également être apportée à la présence du ruisseau du Fourçon qui prend sa source dans le site et s'écoule vers le Hain au nord.
- La vallée du Hain est également parcourue par une conduite OTAN.
- L'entreprise UCB S.A. est une entreprise SEVESO.
- Proximité des carrières en exploitation et du CET.



Contraintes environnementales affectant le site..

#### Recommandations de mise en œuvre

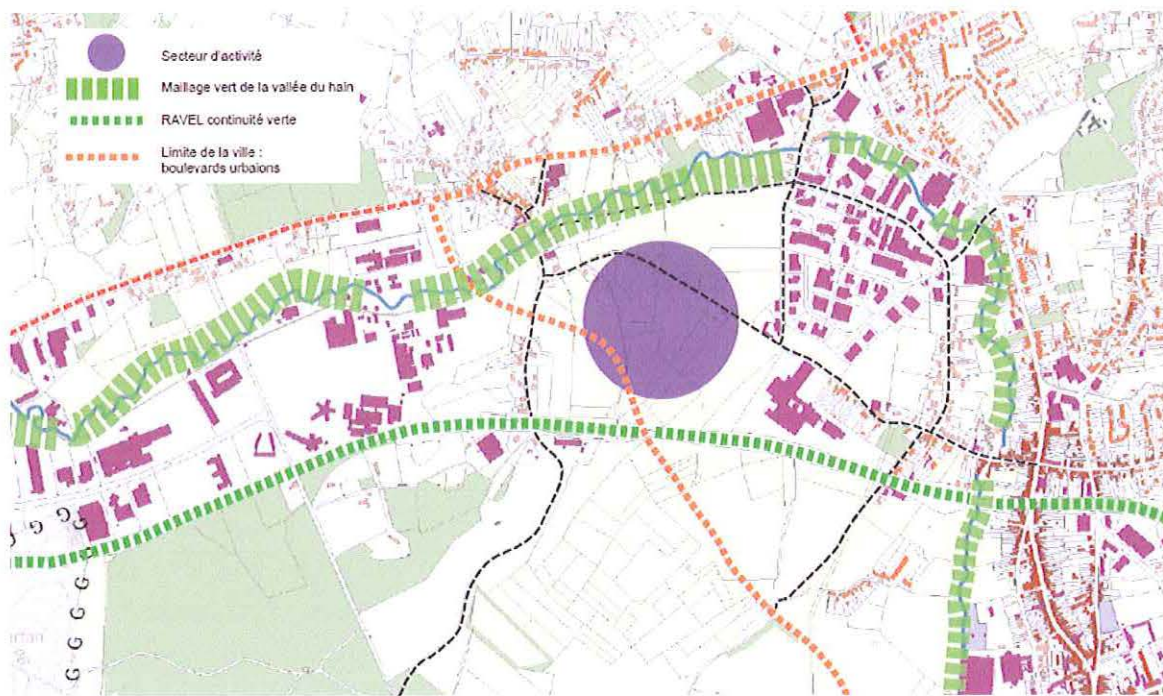
- L'extension envisagée doit permettre d'améliorer la perception paysagère de la vallée du Hain par une requalification des zones tampons périphériques et la création d'espaces verts ainsi que par la reconstitution d'un maillage écologique en transition entre la zone agricole.
- La mise en œuvre de cette zone doit s'inscrire dans un souci de gestion parcimonieuse et rationnelle du sol. L'occupation sera organisée par remplissage successif des différentes parties du site afin d'éviter une occupation anarchique de parcelles disséminées sur l'ensemble de la zone.
- Les commerces de détails et/ou de fréquentation courante ainsi que les services aux personnes ne sont pas recommandés dans la future zone d'activités. Les activités tertiaires de bureau s'implantent de manière préférentielle dans le parc de l'Alliance.



Extension du parc d'activités de la vallée du Hain – coupe illustrative

La coupe illustrative ci-dessus présente une possibilité d'aménagement du site. Elle met notamment en évidence la nécessité de créer le maillage vert de la vallée du Hain et de traiter paysagèrement la limite adossée au RAVeL comme limite du secteur urbain.

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
Les modalités d'exécution



#### 4.4.2. L'extension du parc d'activités économiques de l'Alliance

##### 4.4.2.1. La nature et le contenu de la proposition

En date du 30/09/2010, le Gouvernement wallon a arrêté l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles, en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare de Braine-l'Alliance.

Cet arrêté précise :<sup>10</sup>

Article 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3), de manière à :

supprimer :

- le tracé et le périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- le tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n°124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;

et à inscrire :

- deux zones d'habitat sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- deux zones de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- une zone d'activité économique mixte sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- trois zones d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- trois zones d'espaces verts sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;
- une zone de parc sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud ;

ainsi que, au titre de compensation planologique, une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne.

Article 2. La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « \*S.16 », est d'application dans la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan de secteur par le présent arrêté à l'est de la ligne de chemin de fer n°124 : « Toute construction est interdite le long de la zone d'espaces verts, sur une profondeur de 20 mètres. Des plantations ou boisements paysagers y seront réalisés. ».

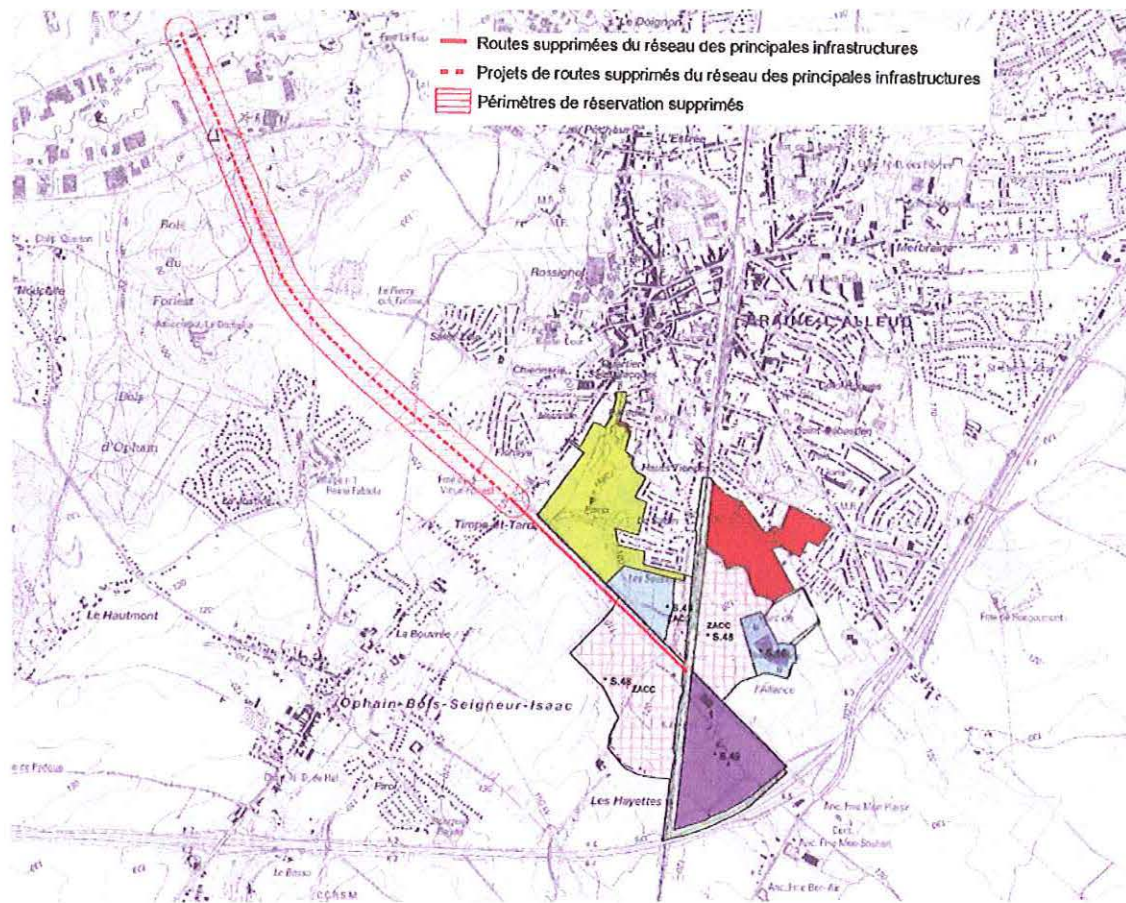
Article 3. La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « \*S.49 », est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté : « La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités de service. Les petits halls de stockage n'y sont pas admis. Le stationnement est interdit sur le domaine public et l'offre de stationnement limitée sur les parties privatives. ».

Article 4. La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « \*S.48 », est d'application dans les trois zones d'aménagement communal concerté situées à proximité immédiate de la future gare RER : « La densité de logements des espaces affectés à la résidence est au moins de 80 logements à l'hectare, à l'exclusion des espaces publics (voiries et espaces verts). Un rapport urbanistique et environnemental couvrant toute la zone devra être élaboré préalablement à sa mise en œuvre. Les options d'aménagement du rapport urbanistique et environnemental relatives aux infrastructures et à l'urbanisme viseront à mettre en œuvre un projet urbain d'ensemble qui favorisera l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes et limitera l'offre de stationnement sur les parties privatives. ».

---

<sup>10</sup> Il est renvoyé à l'arrêté en ce qui concerne les considérants.

Article 5. Le Gouvernement wallon impose à titre de compensation alternative, selon des modalités à déterminer, la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le RO) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.



Extrait de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles. En vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare de Braine-l'Alliance. Adoption 30/09/2010. MB : 24/11/2010. Source : <http://developpement-territorial.wallonie.be>

#### 4.4.2.2. La position de la commune de Braine-l'Alleud

Dans le cadre de son schéma de structure, la Commune de Braine-l'Alleud relaie la proposition du Gouvernement wallon de réviser le plan de secteur afin d'inscrire une zone d'activité économique mixte et ce dans la mesure où son objectif consiste à conforter Braine-l'Alleud notamment comme pôle d'emploi en élargissant l'offre foncière à vocation économique.

La Commune de Braine-l'Alleud ne relaie pas les autres propositions évoquées dans l'avant-projet du Gouvernement et ce dans la mesure où cela va à l'encontre de certains objectifs du schéma de structure, du plan communal de mobilité, du plan provincial de mobilité et plus particulièrement :

- de matérialiser le territoire urbain au niveau de la route de Piraumont et de ne plus développer de nouveaux espaces à vocations résidentielles au-delà ;
- de reconnaître l'importance en matière de report modal de la halte RER de l'Alliance tout en affirmant que cette polarité doit demeurer secondaire par rapport au centre de Braine-l'Alleud qui, dans la structure territoriale projetée, doit être conforté comme pôle principal,
- la mise en œuvre du barreau ouest amené à jouer un rôle structurant à l'échelle communale et supracommunale et qui doit être inscrit dans le réseau des principales infrastructures.

### **4.4.3. Le pôle de détente et de loisirs**

#### **4.4.3.1. Les caractéristiques du site**

Le site se trouve à proximité du centre de Braine-l'Alleud, entouré d'habitat à l'ouest, au nord et à l'est, de la route de Piraumont au sud. Le parc de l'Alliance jouxte le site à l'est.

Outre les ensembles bâtis, il s'agit pour l'essentiel d'un vallon fermé traversé par le Hain et deux de ses affluents, bordé de prairies humides, dont certaines de grand intérêt biologique. Le site présente en effet une grande valeur biologique comme milieu humide, mais qui, sans gestion, évoluera vers un faciès boisé.

Un ancien talus du vicinal, des canalisations de la CIBE et divers sentiers et chemins sillonnent le périmètre du projet. L'espace est essentiellement dévolu aux loisirs et à la détente. Deux captages de la CIBE se trouvent également sur le site et un troisième à proximité. Une zone de prévention de captage couvre une partie importante du site.

Des collecteurs ont été placés, mais les eaux usées sont déversées dans le Hain, fortement pollué. La station d'épuration de Braine-le-Château reprendra les collecteurs du Paradis.

#### **4.4.3.2. Le plan communal d'aménagement**

Le plan particulier d'aménagement (PPA) « Paradis de la santé » date de 1948 et a subi plusieurs modifications. En 2000, le Conseil communal décide d'élaborer un PCA dérogatoire et dérogatoire au plan de secteur. En 2002, le Ministre donne son accord de principe, mais impose la réalisation d'une étude d'incidences. L'arrêté considère que :

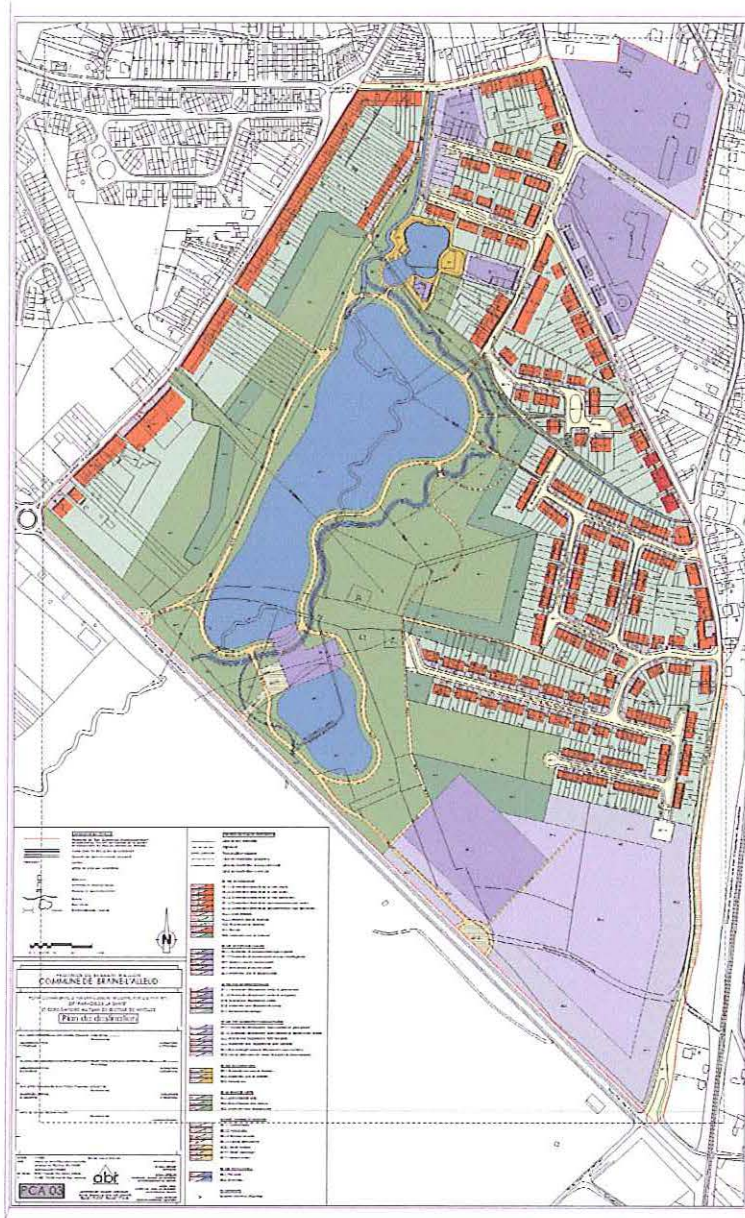
- Les dérogations sont motivées par de nouveaux besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux;
- Les dérogations ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan puisqu'il y a substitution entre zones urbanisables et non urbanisables.

Le périmètre du plan communal d'aménagement (PCA) porte sur 64 ha 80 a. La dérogation au plan de secteur concerne :

- Une destination de zone de services publics et d'équipements communautaires pour des parcelles inscrites en zone agricole ;
- Une destination de zone d'espaces verts pour des parcelles inscrites en zone de services publics et d'équipements communautaires ;
- Une destination de plans d'eau récréatifs pour des parcelles inscrites en zones d'espaces verts, zone de services publics et d'équipements communautaires et zone agricole. Il s'agit bien de plusieurs plans d'eau conformément à l'étude d'incidence dont le PCA, approuvé par le Conseil communal, a tenu compte. A noter qu'en raison des inondations de novembre 2010 et janvier 2011, le Collège communal a décidé de proposer une ZIT

Les différentes destinations projetées pourraient se réaliser sans PCA (plan d'eau en zone d'équipement communautaire et équipement public et communautaire en zone non urbanisable), mais le PCA offre l'opportunité de développer une vision d'ensemble et d'envisager les combinaisons d'affectations possibles au sein de chaque zone.

Ce plan communal d'aménagement a été adopté de manière définitive par le Conseil communal de Braine-l'Alleud.



Plan communal d'aménagement dit du Paradis

#### 4.4.3.3. La stratégie à développer

Suite à l'adoption définitive par le Conseil communal, l'autorité communale réaffirme à travers le schéma de structure sa volonté de voir aboutir cette révision du plan de secteur. Ce plan communal d'aménagement permet en effet de concourir à plusieurs objectifs :

- la mise en valeur de la nouvelle piscine prévue dans la zone d'équipement et dont la construction est programmée pour 2012 ;
- la possibilité de conforter le réseau écologique de la vallée du Hain par un mode de gestion adéquat des espaces naturels présents sur le site et la création de plusieurs plans d'eau ;
- le rôle de zone d'immersion temporaire que pourrait jouer une partie du site en vue de limiter les inondations dans la partie aval de la vallée du Hain et plus particulièrement à Tubize.

#### **4.4.4. L'aménagement des terrains de football d'Ophain**

Dans le cadre du schéma de structure, la Commune de Braine-l'Alleud souhaite aménager de manière cohérente le site accueillant les terrains de football d'Ophain. A cette fin, elle souhaite faire évoluer l'affectation des parcelles situées en face des terrains de football, rue de Lillois, de zone verte en zone d'équipement et de service public.

Lors de l'aménagement de cette zone, le schéma de structure recommande :

- De prendre en compte la présence du fond de vallée du Hain, partiellement repris en aléa d'inondation faible à hauteur du site. Les aménagements seront adaptés pour ne pas augmenter le risque d'inondation en aval ;
- Les aménagements contribueront au renforcement du réseau des espaces verts et naturels dont la vallée du Hain constitue un élément fort. Le choix des essences végétales sera adapté aux caractéristiques écologiques du site.
- Les aménagements devront permettre de sécuriser la traversée de la rue de Lillois.

Dans la mesure où il s'agit d'une modification à portée locale, le plan communal d'aménagement révisionnel est envisagé.

#### **4.5. Les plans communaux d'aménagement**

La Commune de Braine-l'Alleud a entamé les procédures en vue :

- d'abroger partiellement du PCA n°5 "La Haute Borne" en vue d'assurer la sécurité aux abords des écoles (zone Est du PCA + Bouton d'Or) ;
- d'abroger totalement le PCA n°15 "Les Trois Apôtres" en vue de concrétiser le projet de la Place de la Cure et ce tenant compte de l'avis du fonctionnaire délégué ;
- d'abroger partiellement le PCA 4 bis « Cité Germinal » ;
- de faire élaborer un PCA sur le noyau villageois d'Ophain.

#### **4.6. Les outils d'orientation**

La Commune de Braine-l'Alleud souhaite faire élaborer un outil d'orientation tel qu'un rapport urbanistique et environnemental :

- sur le noyau villageois de Lillois ;
- sur la frange ouest du centre-ville comprenant la zone blanche du plan de secteur ;
- sur la gare de Braine-l'Alleud.

#### **4.7. Les équipements et services à la population**

En matière d'équipements et de services à la population, les projets suivants sont structurants et prioritaires :

- Réalisation d'un centre aquatique le long de la route de Piraumont et aménagement de plans d'eau et ZIT ;
- développement du pôle culturel - reconversion SAR ;
- nouvelle extension de l'hôpital ;
- construction d'une infrastructure regroupant les services communaux et le CPAS sur le site du parking de la dalle RER ;

## 4.8. Le récapitulatif des actions à entreprendre

### MODALITÉS D'EXÉCUTION

#### Outil à caractère normatif - révision du plan de secteur

- ✱ Extension du parc économique de la vallée du Hain
- ✱ Extension du parc économique de l'Alliance (initiative gouvernementale)
- ✱ Suppression de la route de liaison et de la zone de réservation (initiative gouvernementale)
- 4 Terrains de football d'Ophain (zone verte -> zone d'équipement)

#### Outil à caractère normatif - plan communal d'aménagement

- 1 Plan communal d'aménagement ZACC Merbraine (en cours)
- 2 Abrogation partielle du PCA n°5 "La Haute Borne"
- 3 Abrogation du PCA n°15 "Les Trois Apôtres"
- 4 Abrogation partielle du PCA 4 Bis "Cité Germinal"
- 5 Plan communal d'aménagement "Paradis de la santé" (abrogation et révision)
- 6 Plan communal d'aménagement d'Ophain

#### Outil à caractère opérationnel

- 1 Revitalisation urbaine centre-ville

#### Outil à caractère indicatif

- 1 Rapport urbanistique et environnemental - ZACC Alliance
- 2 Rapport urbanistique et environnemental - frange ouest
- 3 Rapport urbanistique et environnemental Lillois
- 4 Rapport urbanistique et environnemental gare

#### Equipement et service à la population

- 1 Aménagement d'un plan d'eau, d'une zone d'immersion temporaire et réalisation d'un centre aquatique le long de la route de Piraumont
- 2 Développement du pôle culturel - reconversion SAR
- 3 Nouvelle extension de l'hôpital
- 4 Construction d'une infrastructure regroupant les services communaux et le CPAS sur le site du parking de la dalle RER

#### Infrastructure

- 1 Création d'une voirie sud reliant le parc de l'Alliance au centre-ville (en cours)
- 2 Création d'une voirie prolongeant la route de Piraumont pour rejoindre la chaussée de Tubize
- 3 Création d'une voirie prolongeant le route de Piraumont pour rejoindre la N5
- 4 Coupure de la route du lion et création d'un accès à l'autoroute (réalisé)
- 5 Aménagement entrée de ville
- 6 Centre de Braine - Allée St-Jacques

## 5. Annexes

### 5.1. Liste des monuments et sites classés

On recense sur l'entité les monuments classés suivants :

#### Sur le site de l'abbaye de Bois-Seigneur-Isaac

- un hêtre, situé rue du Bois Planté, à l'extrémité sud-est du site du château (Arrêté du 01/02/1937) ;
- la chapelle du Saint-Sang, rue Armand de Moor, n° 2 (Arrêté du 06/11/1969) ;
- la façade et les toitures du château, rue Armand de Moor, n° 3 (Arrêté du 06/11/1969) ;
- la chapelle du Prieur (Arrêté du 15/01/1991).

#### Dans le centre de Braine-l'Alleud

- l'église Saint-Etienne (Arrêté du 05/12/1983) ;
- les façades et toitures de l'ancien hôtel de ville, Grand-Place, nos 12-13 (Arrêté du 29/08/1983) ;
- une maison, rue des Jambes, n° 37 (Arrêté du 14/12/1981) ;
- une maison, place Abbé Renard, n° 7 et rue des Trois Apôtres, n° 1 (Arrêté du 17/03/1980) ;
- une maison, rue des Trois Apôtres, n° 3 (Arrêté du 17/03/1980) ;
- une maison, rue des Trois Apôtres, n° 5 (Arrêté du 17/03/1980) ;
- une maison, rue des Trois Apôtres, n° 7 (Arrêté du 17/03/1980).

#### Sur le site de la Butte du Lion à Braine-l'Alleud

- les façades et toitures de la rotonde et le bâtiment annexe, ainsi que la peinture panoramique de l'immeuble au pied de la butte du Lion dit "Panorama de la Bataille de Waterloo" (Arrêté du 24/02/1998) ;
- le Monument des Hollandais, dit Butte du Lion, route du Lion (Arrêté du 29/09/1978) ;

#### A Hougomont (Braine-l'Alleud)

- la ferme d'Hougomont, chemin du Goumont (Arrêté du 15/06/1938) ;

#### A l'Ermite (Braine-l'Alleud) :

- la chapelle Notre-Dame à la Rose, de Jéricho ou du Vieux Moûtier de l'Ermite, chaussée d'Alseberg, n° 1015 (Arrêté du 21/12/1936) ;
- les façades et toitures de la ferme « Tout lui faut », chemin Broctiaux (Arrêté du 22/03/1984) ;
- le château d'eau de l'Ermite, Petite rue du Château (Arrêté du 26/02/1990) ;

#### A Ophain

- les orgues de l'église Sainte-Aldegonde (Arrêté du 26/02/1990) ;

A Saint-Sébastien (Braine-l'Alleud)

- le château d'eau, avenue Alphonse Allard, n° 103 (Arrêté du 26/02/1990) ;

A Witterzée

- l'église Saint-Martin (Arrêté du 02/08/1949).

Sont par ailleurs classés comme sites :

Sur le site de l'abbaye de Bois-Seigneur-Isaac

- le château, le parc, l'abbaye, la chapelle du Saint-Sang, la ferme et le bâtiment d'entrée de l'abbaye, rue Armand de Moor, n<sup>os</sup> 2 à 12, et les alentours (Arrêtés des 02/02/1944 et 06/11/1969) ;
- l'extension de l'ensemble formé par le château et ses abords (Arrêté du 15/01/1991) ;

A Sept Fontaines (Braine-l'Alleud)

- le site des étangs des Sept Fontaines (partie) sis à Rhode-Saint-Genèse et leurs abords (Arrêté du 20/10/1947) ;

Sur le site de la Butte du Lion à Braine-l'Alleud

- le champ de bataille de 1815, dit de Waterloo (partie), protégé par la loi spéciale antérieure à la loi de 1931 (Arrêté du 26/03/1914) ;

A l'Ermite (Braine-l'Alleud)

- la ferme située chaussée d'Alseberg, n° 1017 et les alentours (Arrêté du 30/06/1953) ;
- les alentours de la ferme « Tout lui faut », chemin Broctiaux (Arrêté du 22/03/1984) ;

A Ophain

- l'ancienne abbaye de Basse-Nizelles (Arrêté du 17/12/1991).

## 5.2. Liste des biens repris à l'inventaire du patrimoine monumental

Braine-l'Alleud	<p>Eglise paroissiale St-Etienne Chapelle Notre-Dame Prieuré de Jericho Château et ferme de Goumont Habitation XVIIe et XIXe s. Habitation XIXe s. Habitation 1752 Habitation XVIIe transformée au XIXe s. Habitation XVIIe transformée au XIXe s. Maison Empire Ecole primaire, œuvre de Lucien Kroll Ferme du XIXe s. Ferme du XIXe s. Fermette en long Porte de remploi Louis XV Ferme de Jericho (XIXe et Xxe s.) Habitations fin du XVIIIe s. Maison de maître de 1698 Habitations mitoyennes du XIXe s. Habitation du XIXe s. Habitations du XVIIIe s. Habitation du XVIIe et XVIIIe s. Grange du XVIIIe s. Habitation du XVIIe et XVIIIe s. Quadrilatère de ferme du XVIIIe s. Habitation de 1779 Hôtel de maître néo-classique du XIX s. Habitation néo-gothique de 1860 Remise à chariots du XIXe s. Habitation du XVIIIe s. Facade du XIXe s. Maison de maître du XIXe s. Habitation du XIXe s. Habitation du XVIIIe s. Habitation du XIXe s. Habitations du XIXe s. Habitation de 1772 Habitation du XIXe s. Facade du XVIIIe s. Habitation du XVIIIe s. Habitation de 1775 Habitation du XVIIIe s. Maison Empire du XIXe s. Maison de maître du XIXe s. Habitations mitoyennes du XVIIIe s. Habitation du XVIIIe s. Ferme Tout lui Faut (Anc. exploitation domaniale du Prieuré) Ferme en U du XVII et XIXe s. Moulin de Mont-St-Pont</p>	<p>rue Tout lui Faut</p> <p>Grand-Place, n°4 Grand-Place, n°14 Grand-Place, n°15 Grand-Place, n°16 Grand-Place, n°17 Pl. Abbé Renard, n°7 Ch. Bara, n°150 Ch. De Braine-l'Alleud, n°245 Ch. De Braine-l'Alleud, n°275 Ch. De la Cense, n°16 Route de Braine-l'Alleud-Alsemberg, n°1015 Route de Braine-l'Alleud-Alsemberg, n°1017 Route de Braine-l'Alleud-Braine-la-Château, n°243, 244, 245 Rue Bayard, n°21 Rue du Château, n°10, n°13 Rue du Château, n°17 - n°19 Rue du Château, n°25 - n°27 Rue du Château, n°35 Rue du Château, n°39 (à côté du) Rue du Château, n°59, n°61, n°63 Rue de la Chennerie, n°65 Rue du Cuisinier, n°141 - n°145 Rue Doyen Van Belle Rue du Four, n°1 - n°3 Rue du Four, n°2 - n°4 Rue de l'école n°8 Rue J. Hans, n°26 Rue de l'hôpital, n°8 Rue de l'hôpital, n°5 Rue de l'hôpital, n°12, n°14 Rue de l'hôpital, n°13 Rue de l'hôpital, n°16 - n°20 Rue de Jambes, n°37 Rue du Marché aux porcs, n°2, n°4 Rue du Marché aux porcs, n°6, n°8 Rue des Marolles, n°5 Rue des Marolles, n°36 Rue du Mole Rue Ste Anne, n°10 Rue des Tisserands, n°4 Rue des Tisserands, n°15, 17, 19 et 21 Rue des Tisserands, n°20 Rue Tout lui Faut Rue M. Wautier, n°271 Rue de la Gaignette, n°27</p>
Lillois-Witterzee	<p>Eglise paroissiale Ste-Gertrude Ferme Neuve Cour Chapelle Notre-Dame de Hal Ferme del Tour Ferme du XVIIIe s. Habitation du XVIIIe s. Porte du XVIIIe s. Habitation de 1752 Ferme du XVIIIe s. Ferme du XVIIIe s. Habitation du XXe s. Habitation du XVIIIe s. Moulin du XIXe s. Hameau (né d'un vieux centre domaniale) Eglise paroissiale St-Martin Ancien presbytère du XVIII</p>	<p>Rue du Moulin Ch. Nivelles-Waterloo Ch. Nivelles-Waterloo Rue du Moulin, n°31 Rue du Moulin, n°31 (à côté du) Rue Francq, n°3 Rue Francq, n°9 (à côté du) Ch. Nivelles-Waterloo, n°8 Ch. Nivelles-Waterloo, n°34 Ch. Nivelles-Waterloo, n°50 Rue du Moulin, n°7 (à côté du) Witterzee Witterzee Rue Fontaine St-Martin, n°3</p>

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
*Annexes*

---

Ophain-Bois Seigneur Isaac	Eglise paroissiale Ste-Aldegonde	Route de Braine-l'Alleud
	Chapelle Notre-Dame de Hal	Rue de l'église, n°2
	Habitation de 1726	Rue Delaleu
	Ferme du XVIIe et XIXe s.	Rue Jacques Hubeau
	Ferme de la Goutte, du XVIIIe s.	Rue de Moor
	Ancienne Ferme de l'abbaye	
	Chapelle de l'abbaye	
	Château de l'Abbaye (Xe et XIe s.)	Rue d'Hennuyères, n°1
	Chapelle Notre-Dame des Affligés	Ch. De Hal
	Ferme du Haizeau (XVIIIe et XIXe s.)	

### 5.3. Liste des espèces indigènes éligibles pour la plantation de haies et d'alignements d'arbres

ANNEXE 1<sup>re</sup>

Liste des espèces indigènes éligibles pour la plantation de haies et d'alignements d'arbres

Nom	Préférences ou exigences
Aubépine à un style ( <i>Crataegus monogyna</i> Jacq.)	
Aubépine à deux styles ( <i>Crataegus laevigata</i> (Poir.) DC.)	
Aulne glutineux ( <i>Alnus glutinosa</i> (L.) Gaertn.)	hy
Bouleau pubescent ( <i>Betula pubescens</i> Ehrh.)	(ac) (hy)
Bouleau verruqueux ( <i>Betula pendula</i> Roth)	
Bourdaïne ( <i>Frangula alnus</i> Mill.)	
Cerisier à grappes ( <i>Prunus padus</i> L.)	(ac)
Charme ( <i>Carpinus betulus</i> L.) *	
Châtaignier ( <i>Castanea sativa</i> Mill.)	ac
Chêne pédonculé ( <i>Quercus robur</i> L.) *	
Chêne sessile ( <i>Quercus petraea</i> Lieblein) *	
Cognassier ( <i>Cydonia oblonga</i> Mill.)	
Cornouïller mâle ( <i>Cornus mas</i> L.)	ca
Cornouïller sanguin ( <i>Cornus sanguinea</i> L.)	(ca)
Eglantier ( <i>Rosa canina</i> L.)	
Erable champêtre ( <i>Acer campestre</i> L.)	(ca)
Erable plane ( <i>Acer platanoides</i> L.)	
Erable sycomore ( <i>Acer pseudoplatanus</i> L.)	
Framboisier ( <i>Rubus idaeus</i> L.)	ac
Frêne commun ( <i>Fraxinus excelsior</i> L.) *	
Fusain d'Europe ( <i>Evonymus europaeus</i> L.)	(ca)
Genêt à balais ( <i>Cytisus scoparius</i> (L.) Link)	ac
Griottier ( <i>Prunus cerasus</i> L.)	
Groseillier à maquereaux ( <i>Ribes uva-crispa</i> L.)	(ca)
Groseillier noir ou cassis ( <i>Ribes nigrum</i> L.)	hy
Groseillier rouge ( <i>Ribes rubrum</i> L.)	(ca) (hy)
Hêtre commun ( <i>Fagus sylvatica</i> L.)	
Houx ( <i>Ilex aquifolium</i> L.)	(ac)
Lierre commun ( <i>Hedera helix</i> )	
Merisier ( <i>Prunus avium</i> L.)	
Myrobolan ( <i>Prunus cerasifera</i> Ehrh.)	
Néflier ( <i>Mespilus germanica</i> L.)	ac
Nerprun purgatif ( <i>Rhamnus cathartica</i> L.)	(ca) (x)
Noisetier ( <i>Corylus avellana</i> L.)	
Noyer commun ( <i>Juglans regia</i> L.)	(ca)
Orme champêtre ( <i>Ulmus minor</i> Mill.)	
Orme de montagne ( <i>Ulmus glabra</i> Huds.)	

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD  
PARTIE II : OPTIONS  
Annexes

Nom	Préférences ou exigences
Peuplier blanc ( <i>Populus alba</i> L.)	(hy)
Peuplier grisard ( <i>Populus canescens</i> (Ait.) Smith)	(hy)
Peuplier tremble ( <i>Populus tremula</i> L.)	
Poirier cultivé ( <i>Pyrus communis</i> L. subsp. <i>communis</i> )	
Pommier commun ( <i>Malus sylvestris</i> (L.) Mill. subsp. <i>nitida</i> (Wallr.) Mansf.)	
Pommier sauvage ( <i>Malus sylvestris</i> (L.) Mill. subsp. <i>sylvestris</i> )	
Prunellier ( <i>Prunus spinosa</i> L.)	(x)
Prunier crêpe ( <i>Prunus domestica</i> L. subsp. <i>insititia</i> (L.) Bonnier et Layens)	(ca)
Ronce bleue ( <i>Rubus caesius</i> L.)	(ca)
Saule à oreillettes ( <i>Salix aurita</i> L.)	hy
Saule à trois étamines ( <i>Salix triandra</i> L.)	(hy)
Saule blanc ( <i>Salix alba</i> L.) *	(hy)
Saule cendré ( <i>Salix cinerea</i> L.)	hy
Saule des vanniers ( <i>Salix viminalis</i> L.) *	(hy)
Saule fragile ( <i>Salix fragilis</i> L.) et son hybride avec <i>S. alba</i> ( <i>S. xrubens</i> Schrank) *	(hy)
Saule marsault ( <i>Salix caprea</i> L.)	
Saule pourpre ( <i>Salix purpurea</i> L. var. <i>lambertiana</i> (Smith) Koch)	(hy)
Sorbier des oiseleurs ( <i>Sorbus aucuparia</i> L.)	(ac)
Sureau à grappes ( <i>Sambucus racemosa</i> L.)	ac
Sureau noir ( <i>Sambucus nigra</i> L.)	(ca)
Tilleul à grandes feuilles ( <i>Tilia platyphyllos</i> Scop.)	(ca)
Tilleul à petites feuilles ( <i>Tilia cordata</i> Mill.)	(x)
Troène commun ( <i>Ligustrum vulgare</i> L.)	ca x
Viorne lantane ( <i>Viburnum lantana</i> L.)	ca x
Viorne obier ( <i>Viburnum opulus</i> L.)	

\* espèces pouvant être traitées en têtard.

Légende des préférences ou exigences par rapport aux sols	
ca :	à réserver aux sols calcaireux
ac :	à réserver aux sols acides
hy :	à réserver aux sols frais à humides
x :	convient pour tous les sols secs
Lorsque le sigle est entre parenthèses, il s'agit plutôt d'une préférence que d'une exigence	

Remarques :

- On évitera les provenances "exotiques" pour ces ligneux, de même que les cultivars.  
A ce titre, quelques espèces, bien qu'indigènes, n'ont pu être reprises ci-dessus car il n'est pas possible de s'approvisionner dans le circuit commercial actuellement.
- Dans le cas du poirier, des pommiers, des pruniers et des groseilliers, les variétés locales ou rustiques seront privilégiées.
- L'if (*Taxus baccata*) et le buis (*Buxus sempervirens*), qui sont deux espèces indigènes (mais à répartition limitée en Wallonie) convenant bien en principe pour la confection de haies, ont été écartées en raison de leur toxicité pour le bétail et pour l'homme.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 décembre 2007 relatif à l'octroi de subventions pour la plantation et l'entretien de haies, de vergers et d'alignements d'arbres.

Namur, le 20 décembre 2007.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme,  
B. LUTGEN