



SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL DE BRAINE-L'ALLEUD PARTIE IV : RESUME NON TECHNIQUE

Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du

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 au

La secrétaire communale,

A. CARLIER

Le Bourgmestre

V. SCOURNEAU

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du

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'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE (ICEDD) ASBL

Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR

Tél : 081/25.04.80 - Fax : 081/25.04.90

EN ASSOCIATION AVEC

COOPARCH –RU SCRL

Chaussée de Waterloo, 426 - 1050 BRUXELLES

Tel: 02/534.50.35 - Fax: 02/534.50.95

AVEC LA COLLABORATION (SOUS-TRAITANCE) DE

CENTRE INTERUNIVERSITAIRE DE FORMATION PERMANENTE (CIFO P) ASBL

Avenue Général Michel, 1B 6000 CHARLEROI

TABLE DES MATIERES

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1. | INTRODUCTION | 3 |
| 2. | LES ENJEUX ET LES OPTIONS PRISES | 4 |
| 3. | UN TERRITOIRE AVEC PLUSIEURS POLARITES | 5 |
| 4. | LES LIMITES DE LA VILLE | 6 |
| 5. | LE CENTRE-VILLE | 7 |
| 6. | LES AXES ET LES QUARTIERS URBAINS | 10 |
| 7. | LA REORGANISATION DE LA FRANGE-OUEST | 12 |
| 8. | LE TERRITOIRE RURAL | 13 |
| 9. | UN RESEAU MAILLE D'ESPACES VERTS ET NATURELS | 14 |
| 10. | LES NOUVELLES LIAISONS ET L'AMENAGEMENT D'AXES EXISTANTS | 15 |
| 11. | UN RESEAU POUR LES CYCLISTES ET LES PIETONS | 16 |
| 12. | LES TRANSPORTS EN COMMUN | 18 |
| 13. | LA MISE EN ŒUVRE DES RÉSERVES FONCIÈRES | 19 |
| 14. | L'EXTENSION DU PARC D'ACTIVITES ECONOMIQUES DU HAIN | 20 |
| 15. | L'EXTENSION DU PARC D'ACTIVITES ECONOMIQUES DE L'ALLIANCE | 22 |

1.Introduction

Finalités poursuivies par le schéma de structure

Le schéma de structure est, avec le schéma de développement de l'espace régional, un instrument de la conception et de la planification du territoire communal. Il est défini comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire.

Un schéma n'a pas de valeur réglementaire, contrairement à un plan ou à un règlement. Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la Commune de Braine-l'alleud et ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Son contenu est précisé dans le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE).

La démarche d'élaboration

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 ;
- 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. C'est l'objet du présent rapport. Il présente 13 thématiques qui sont jugées les plus structurantes par rapport au devenir du territoire de Braine-l'Alleud.

Comité d'accompagnement et auteur de projet

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.

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 2010 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, dans leur dernière mise en forme, 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.

2. Les enjeux et les options prises

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.

Pour faire face à l'évolution de son territoire, la Commune de Braine-l'Alleud s'assigne 6 options définissant le projet de structure territorial souhaité.

Ces options s'inscrivent dans une perspective à long terme et constituent 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.

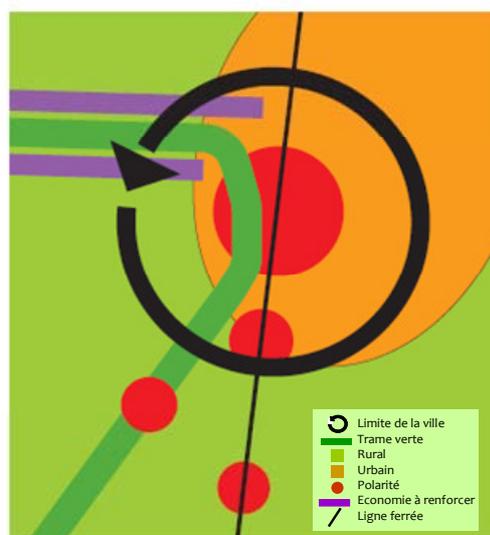
A travers son schéma de structure, Braine-l'Alleud souhaite répondre aux enjeux territoriaux suivants mis en avant dans la phase diagnostic :

- 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.

Pour ce faire, elle souhaite conforter son attractivité sur le plan de la qualité, être économe de son espace, être organisée sur base d'une structure polycentrique, offrir à ses habitants un cadre de vie de qualité et développer sa vocation économique.

Cette ambition est traduite en 6 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.



Synthèse graphique de la proposition du schéma de structure pour la commune de Braine-l'Alleud

3. Un territoire avec plusieurs polarités

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.

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).

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).

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.

Affirmer le caractère multipolaire du territoire

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.

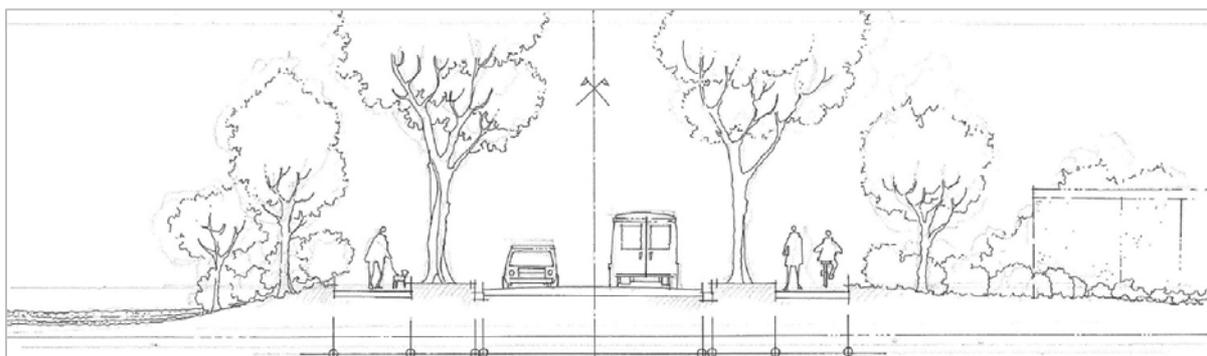
- la nouvelle polarité autour de la gare de Braine (gare de départ et d'arrivée) :
 - localisation de la nouvelle administration communale ;
 - activités tertiaires ;
 - développements commerciaux.
- le développement du pôle hospitalier ;
- le développement du pôle culturel ;
- le pôle historique : attractivité 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).

4. Les limites de la ville

La commune de Braine-l'Alleud est constituée de paysages différenciés de grande qualité. Toutefois ce territoire s'avère morcelé dans sa structure. Le contour de la ville est peu lisible, la hiérarchie des espaces n'est pas définie et les grandes entités naturelles sont morcelées et fractionnées. La mise en œuvre d'une limite marquée entre la ville et les espaces naturels et agricoles apparaît comme un premier élément déterminant de la structuration de ce territoire.

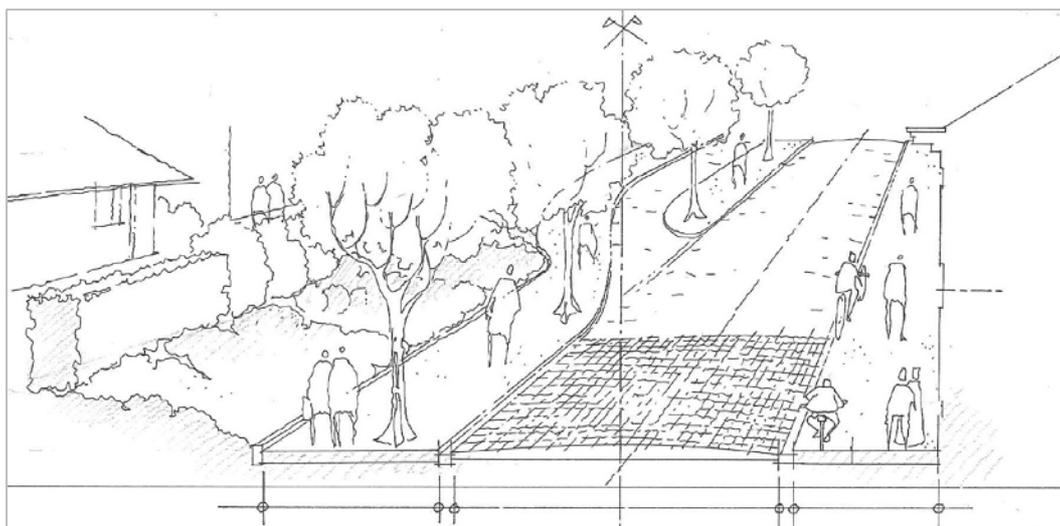
Le schéma de structure propose de traiter la limite sous la forme de boulevards qui constituent un ensemble continu dans les parties nord, ouest et sud du territoire. Cette ceinture du territoire urbain s'appuie sur les axes historiques importants, les chaussées tangentes au centre-ville : route de Piraumont, contournement ouest, chaussée de Tubize, chaussée Bara et chaussée de Nivelles.

Exemple : la route de Piraumont dans la partie sud de la ville assure la limite entre espaces agricoles et le tissu urbain.



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

Exemple : 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.



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

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 de part et d'autre de l'axe carrossable.

5. Le centre-ville

Le centre-ville concentre à la fois les plus grands défis urbains et les enjeux les plus essentiels en termes de rayonnement urbain. Son devenir apparaît particulièrement déterminant et moteur pour le renforcement du développement de la commune.

Le centre historique

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. La recherche d'un équilibre avec les formes d'urbanisation préexistantes doit encadrer 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.

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.

La densité actuelle du centre historique avoisine les 40 log/ha. Cette densité ne pourra être augmentée que par les compléments bâtis et les opérations limitées au regard des gabarits existants et par des mesures destinées à favoriser les logements aux étages des commerces.

Le centre élargi

Le centre élargi comprend en continuité du centre historique les développements urbains traditionnels et les polarités en projet ou existantes. Il se veut à l'échelle des ambitions du Braine-l'Alleud actuel.

Le centre élargi, dans son tissu général n'a pas vocation à être fortement densifié. 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 densité actuelle du centre élargi avoisine les 25 à 30 logements/ha. A nouveau, cette densité ne pourra être augmentée que 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.

Le centre élargi doit présenter une mixité fonctionnelle qu'il convient de soutenir et de renforcer. 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 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.

La mise en place d'une stratégie pour soutenir le centre-ville

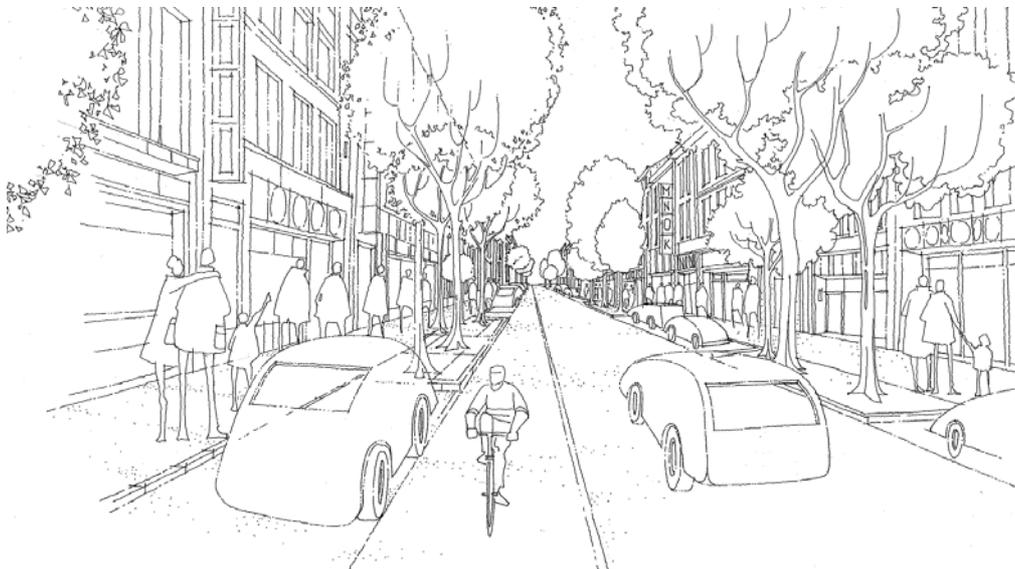
La Commune de Braine-l'Alleud souhaite mettre en place une stratégie pour soutenir son centre-ville.

Le schéma de structure identifie des mesures prioritaires à prendre 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);

- l'aménagement d'un espace vert 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 telle qu'envisagée dans le plan intercommunal de mobilité ;
- la mise en valeur des éléments du patrimoine ;
- la mise en œuvre des secteurs à projet.

Le traitement des espaces publics dans le centre ville avec pour objectif de renforcer la cohésion et l'unification d'un centre est l'une des mesures prioritaires. Un traitement unitaire de l'espace public (forme et matériaux) du centre ancien sous forme d'espace partagé peut se poursuivre sur les trottoirs et les places du centre élargi pour aboutir au parvis de la gare ou du centre administratif par exemple.



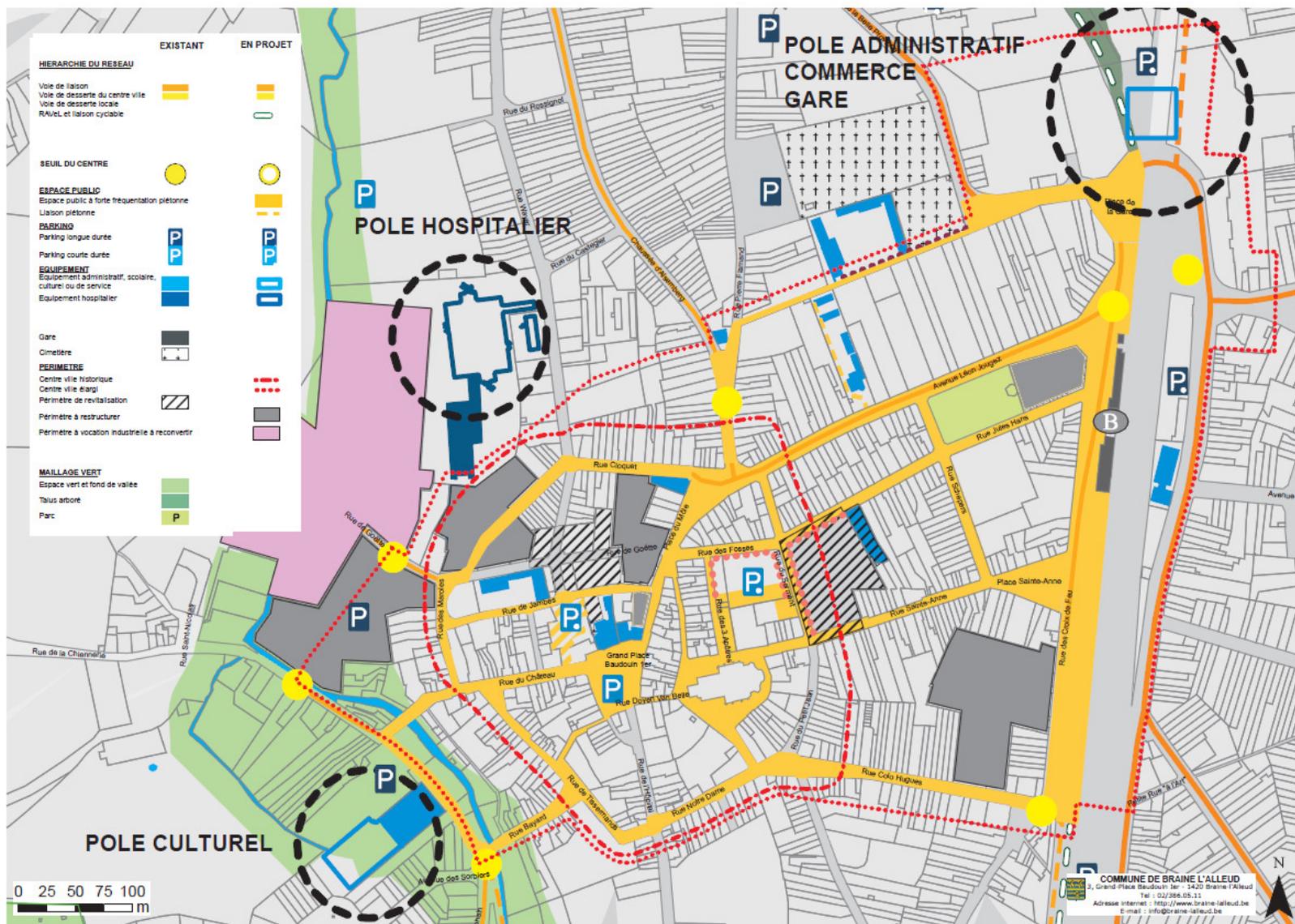
Exemple d'organisation de rue de centre ville à sens unique de circulation automobile avec contre sens cycliste en site propre.
Le stationnement peut se faire sur 1 ou 2 côtés de voie suivant la largeur disponible.

Le cas particulier des secteurs à projet

Les secteurs à projets constituent des espaces de nouvelles urbanisations au sein du territoire urbain et plus particulièrement du centre-ville.

A travers la mise en œuvre de ces secteurs, l'objectif est de redynamiser le centre-ville et de progressivement donner une image attractive du centre de Braine-l'Alleud. 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 et de faire émerger des réponses architecturales innovantes. 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 cependant les ruptures brutales de gabarit ou d'organisation. Les secteurs à projets peuvent proposer localement des densités plus élevées.

Centre-ville situation projetée



6. Les axes et les quartiers urbains

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 et devra être développée.

Les principaux axes urbains sont :

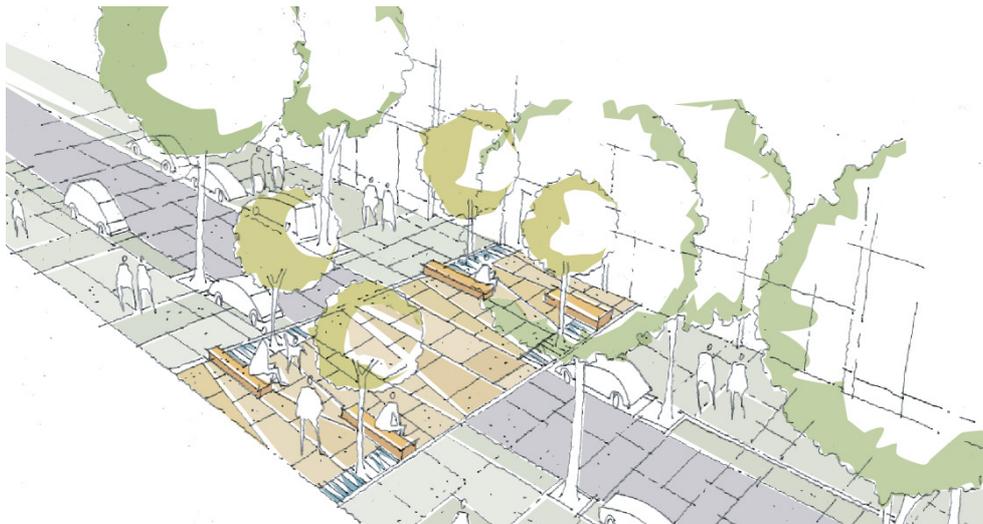
- entrée nord : chaussée d'Alseberg et avenue de la Belle Province ;
- entrée sud-ouest : la continuation urbaine de la chaussée d'Ophain ; la percée Denolin ;
- entrée sud : voirie d'accès sud depuis la route de Piraumont (en cours de réalisation) ;
- entrée sud-est : avenue Alphonse Allard et avenue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

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 et les îlots plus grands et plus ouverts.

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.

Les axes urbains constituent des secteurs qui peuvent être localement densifiés en fonction des caractéristiques locales du bâti. La densité actuelle des axes urbains avoisine les 15 à 20 logements/ha. Cette densité pourra être augmentée 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.

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.



Axe urbain avec un traitement uniforme du revêtement, des alignements d'arbres et un « espace de convivialité » traversant.

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.

Les quartiers urbains

Les quartiers urbains se situent en bordure des axes urbains et complètent la ville. La densité actuelle des quartiers urbains est d'environ 15 logements/ha. Les quartiers urbains 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.

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

Les quartiers urbains en limite de boulevard de ceinture

Certains quartiers urbains 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 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 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.

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.

7. La réorganisation de la frange-ouest

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

La perspective du barreau ouest ouvre 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 l'opportunité 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 soit de type réglementaire (dérogatoire ou non dérogatoire).

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.

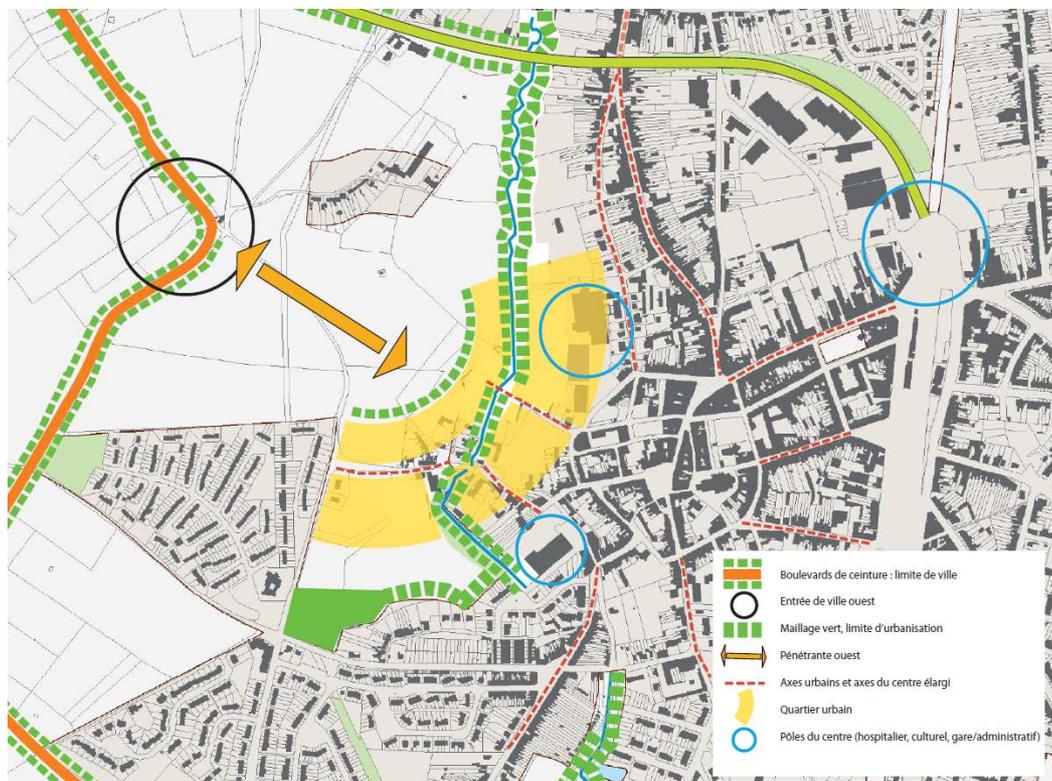


Schéma illustratif de la volonté de développer un quartier urbain en frange ouest du centre-ville en relation avec le barreau ouest

8. Le territoire rural

Les noyaux villageois

Les noyaux villageois constituent les centres secondaires de la commune. Malgré leur vocation plus rurale, ce sont des lieux habités et animés, où on veillera à la qualité des logements et de l'espace public. Ils sont gérés, à l'instar du centre-ville, dans une optique de mixité des fonctions et de haute qualité résidentielle. Les aspects historiques et patrimoniaux, concernant le bâti et les espaces naturels ou agricoles font l'objet d'une attention particulière afin de préserver l'identité des lieux.

Les noyaux de village n'ont pas vocation à être densifiés. Les noyaux de villages sont principalement destinés aux maisons d'habitations individuelles ou groupées. Les immeubles à appartements y sont acceptables mais ne doivent pas dominer. La densité actuelle est d'environ 16 logements/ha.

Si le centre-ville reste le quartier de référence pour la pluralité de l'offre résidentielle, les centres villageois doivent également offrir une alternative 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.

L'aménagement de l'espace public dans les noyaux villageois joue un rôle essentiel dans la qualité générale du cadre de vie recherché dans ces lieux. Les centres historiques centralisés sont affirmés par des traitements spécifiques de l'espace public dans l'objectif de mettre en valeur un patrimoine de qualité.

Les voies de transit sont aménagées dans les traversées de village de manière à marquer le passage en site urbain, de renforcer la structure du village et d'apaiser la circulation sur ces axes. Ces dispositions concernent principalement les organisations du type « villages rues » comme la Grand Route à Lillois-Witterzée.

Les quartiers résidentiels et l'habitat isolé

Dans cette partie du territoire rural, l'option est de préserver, de restaurer et de mettre en valeur les caractéristiques particulières de l'habitat rural ouvert et des paysages. 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 des maisons unifamiliales isolées, le lotissement résidentiel organise exclusivement des espaces de logement. Il est conféré un rôle identique à l'habitat isolé. 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 destination est essentiellement résidentielle. La mixité fonctionnelle n'y est pas encouragée. La localisation des activités de fréquentation courante y est déconseillée.

Les zones de protection du paysage et les points de vue paysagers

Afin d'assurer la protection du territoire rural, le schéma de structure instaure plusieurs zones de protection du paysage.

- A Bois-Seigneur-Isaac, à côté du Château de Bois-Seigneur-Isaac.
- La zone de protection qui s'étend sur le Champ de Bataille car il constitue avec celui-ci un grand espace paysager à valeur sociale et touristique.
- Le plateau de Colipain.
- La zone à proximité de l'Abbaye de Nizelle qui se prolonge dans la campagne du Rosoir
- Le plateau de l'Infante.

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

9. Un réseau maillé d'espaces verts et naturels

Le schéma de structure met l'accent sur la nécessité à Braine-l'Alleud de mettre en place une série d'actions en vue de restaurer les milieux naturels et développer les éléments participant au maillage écologique.

Deux types d'intervention sont préconisés. Elles concernent d'une part le rôle que joue ou que pourrait jouer le Hain comme couloir écologique au travers du maillage bleu et la possibilité de relier les ensembles naturels et boisés existants par un maillage vert. Quelques exemples d'interventions :

- La préservation des écosystèmes forestiers ;
- Le réaménagement des berges et la plantation de haies et bandes boisées ;
- La création de prairies extensives ;
- La création de mares ;
- L'aménagement du Hain en traversée de ville.

Le site du Paradis

Le plan communal d'aménagement du « Paradis de la Santé », prévoit la création de plusieurs plans d'eau et d'une zone d'espaces verts. Cette zone d'espaces verts est destinée à accueillir une zone d'espaces verts aménagée dans un souci paysager et une zone d'espaces verts aménagée dans un souci de maintien, de formation et de régénération des zones humides, marécageuses, arborées et de prairies et qui favorise la biodiversité et le maillage écologique.



Plan communal d'aménagement du Paradis

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.

10. Les nouvelles liaisons et l'aménagement d'axes existants

Le réseau routier et les nouvelles liaisons

La hiérarchie fonctionnelle proposée dans le cadre du schéma de structure correspond en grande partie à celle proposée dans le Plan Intercommunal de Mobilité.

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 PICM 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 communal¹. 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 également un réaménagement complet du tronçon urbanisé de la chaussée d'Alseberg 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. Cette proposition se base notamment sur l'hypothèse que le plateau de l'Infante, actuellement affectée 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.

Les aménagements à l'échelle du territoire urbain

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

- la 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 maillage viaire à l'est du pôle administratif en lien avec le système existant (axe Jourez/Astrid et rue de la Vallée Bailly) ;
- l'aménagement de la rue St-Jacques dans le périmètre du centre-ville.

¹ Le Plan de Mobilité Provincial fait également le constat.

11. Un réseau pour les cyclistes et les piétons

Relayant le PICM, le schéma de structure juge 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.

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.).

Un réseau d'itinéraires cyclables et piétons

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.

Au niveau supra-communal, les itinéraires proposés sur le territoire de Braine-l'Alleud s'inscrivent dans des liaisons plus longues entre pôles urbains :

- La liaison Hal – Waterloo.
- La liaison Nivelles – Waterloo.
- La liaison Waterloo – Wavre.

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 :

- Profiter de la réalisation à court terme du collecteur sur le Hain pour intégrer dans le projet la réalisation en surface une piste cyclable autonome (site propre) sur le Hain reliant Braine à Ophain.
- Profiter des travaux du RER pour réaliser une piste cyclable séparée bidirectionnelle le long de la future voirie d'accès à la gare depuis la route de Piraumont.
- 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 du Piraumont vers la chaussée de Tubize et vers la N5.
- Créer une desserte cyclable de la zone d'entreprise.
- 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'Ermite.
- Aménager une piste cyclable en bordure de l'avenue Albert 1^{er} côté est de la gare. Un réseau de cheminements assurera la desserte des écoles Riva Bella, Cardinal Mercier et du quartier Merbraine. Sur la chaussée Reine Astrid, les cyclistes pourraient, dans le sens vers la gare, cohabiter avec la bande bus.
- Mieux connecter la partie Sud de la commune.

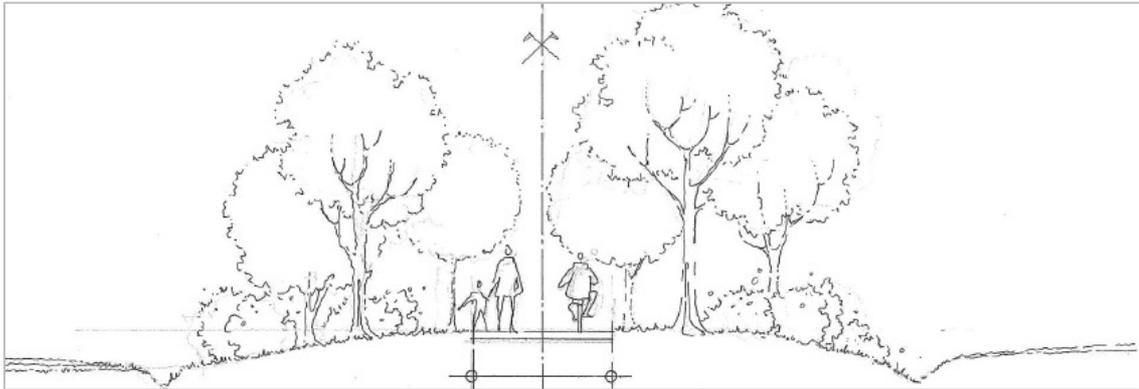
Stationnement pour les vélos

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.

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.

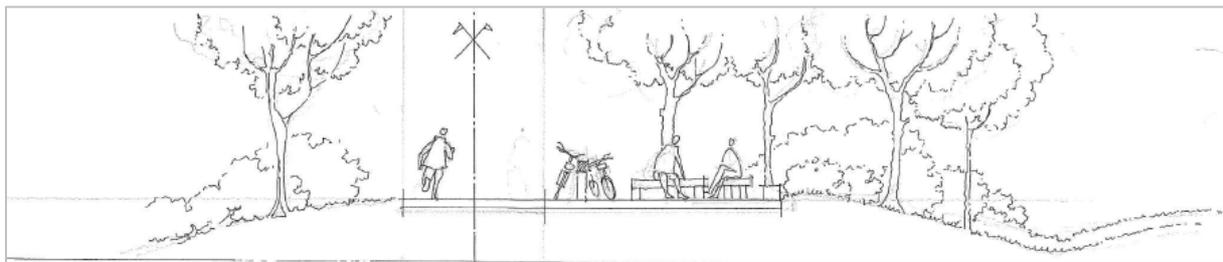
L'ancienne voie de chemin fer (RAVeL)

L'ancienne voie de chemin de fer 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.



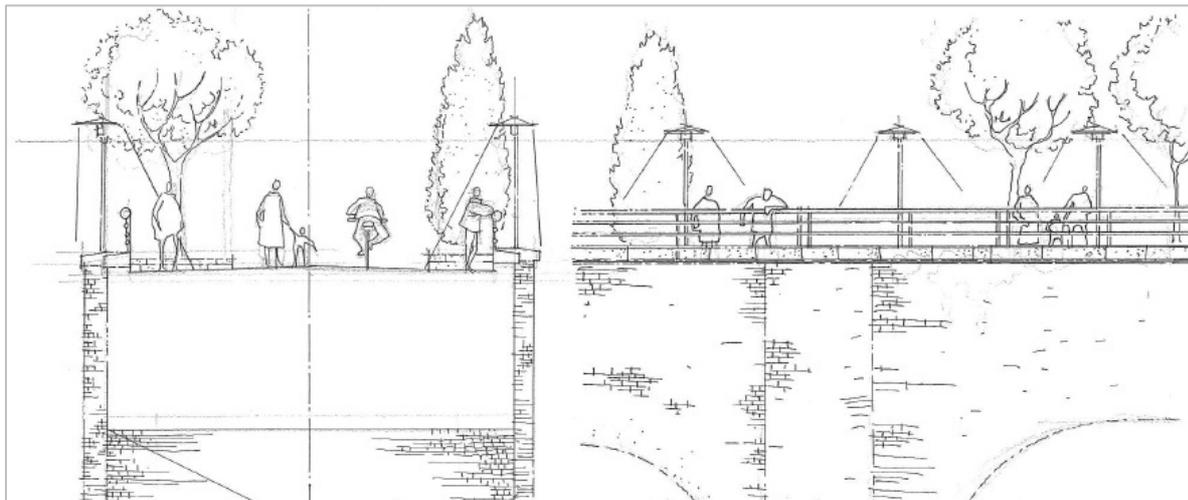
Traitement du RAVeL suivant le profil déterminé : circulation mode doux et protection ou complément plantés de part et d'autre.

Le RAVeL peut être aménagé localement par des dispositifs ou des équipements de délasserment 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 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 nouveau 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.

12. Les transports en commun

L'amélioration du service ferroviaire

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).

Au niveau 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.

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.

L'amélioration du service TEC

Un premier 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'Alsemberg, en provenance de Tubize.

Un second 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.

13. La mise en œuvre des réserves foncières

On peut 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.

L'ouverture de certaines réserves foncières est une réponse partielle à cet enjeu. Les différentes ZACC (zone d'aménagement communal concerté) offrent une disponibilité théorique globale d'environ 63 hectares.

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, de manière trop importante, 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 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 mises 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.
- 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 se situent, en partie, le long d'axes urbains. Elles sont programmées comme première priorité (priorité 1).
- Les autres ZACC sont mises en œuvre dans un second temps (priorité 2) c'est-à-dire quand les ZACC de priorité 1 auront été réalisées. Elles ont un rôle moins structurant à l'échelle communale.

14.L'extension du parc d'activités économiques du Hain

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. 75 entreprises y sont présentes, ce qui représente un total de plusieurs milliers d'emplois répartis sur les communes de Braine-l'Alleud et Braine-le-Château.

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.

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.

A l'échelle de Braine-l'Alleud, seule la zone d'activité économique mixte du Parc de l'Alliance dispose encore de disponibilités puisque entre 100 et 120.000 m² sont recensés dont 37.000 m² sont déjà construits. Cette polarité tertiaire s'inscrit dans la dynamique de la future halte RER.

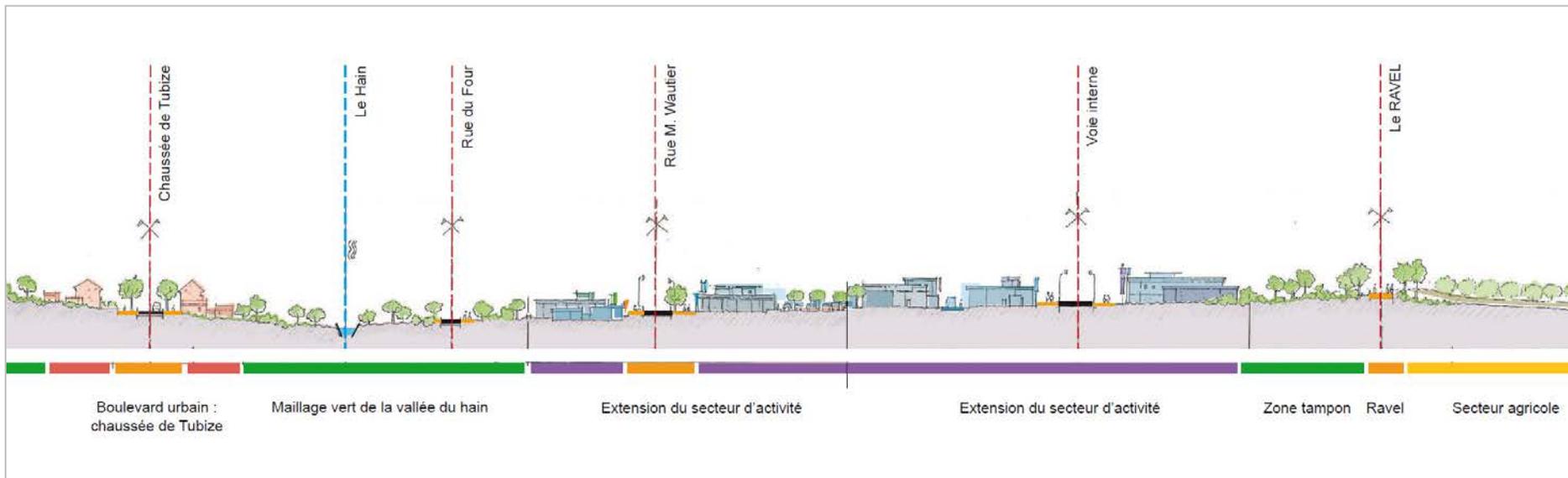
C'est dans ce contexte que la commune de Braine-l'Alleud souhaite renforcer son attractivité économique en proposant une nouvelle offre foncière à vocation économique mixte permettant de diversifier l'offre existante. Le projet vise l'extension du parc d'activité économique de la vallée du Hain. Pour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

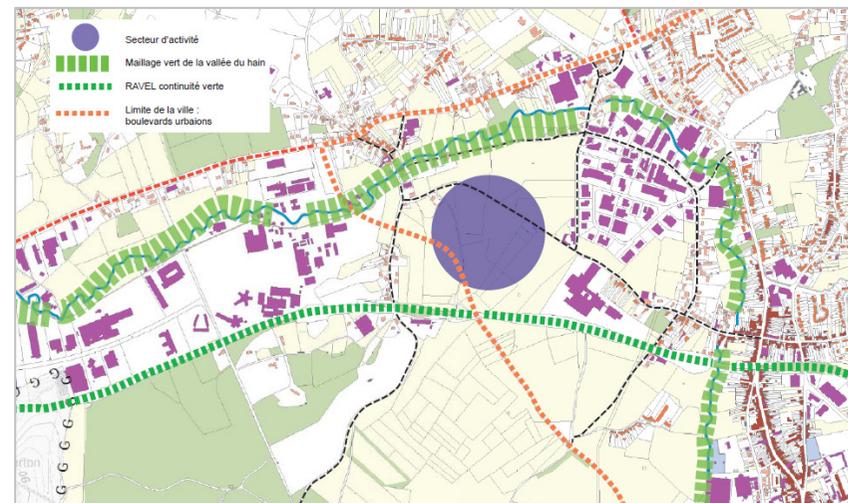
- Le site envisagé est affecté au plan de secteur en zone agricole et occupé par une prairie et des cultures. On y recense deux fermes.
- A proximité de la Chaussée de Tubize, son accessibilité routière est excellente. Le RO-A7 est à une distance de 4 km.
- La gare de Braine-l'Alleud se situe à 3.5 km. 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.
- 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 un traitement paysager.
- 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.



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

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.



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

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 ²:

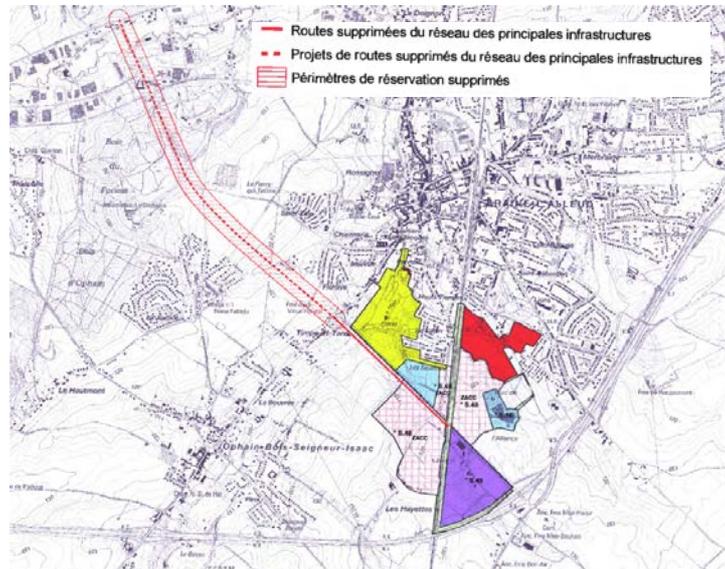
Article 1^{er}. Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3), de manière à :

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 ;



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>

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 :

² Il est renvoyé à l'arrêté en ce qui concerne les considérants.

- 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 supra-communale et qui doit être inscrit dans le réseau des principales infrastructures.