

**26 septembre 2013**

**Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance**

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement wallon;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie (CWATUPE);

Vu le schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1981 établissant le plan de secteur de Nivelles modifié par arrêtés du 6 septembre 1991, 6 août 1992, 30 octobre 1993, 2 mars 1995, 23 juillet 1998, 1<sup>er</sup> avril 1999, 22 avril 2004 et 30 septembre 2004;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 septembre 2010 décidant la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adoptant l'avant-projet de plan (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 octobre 2012 adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes, les organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 3 décembre 2012 au 21 janvier 2013 dans les communes de Braine-l'Alleud et de Lasne et répertoriées en annexe au présent arrêté;

Vu les séances d'information qui se sont tenues le 6 décembre 2012 à Braine-l'Alleud et Lasne;

Vu les procès-verbaux des séances de clôture de l'enquête publique qui se sont tenues à Braine-l'Alleud et Lasne le 21 janvier 2013;

Vu les procès-verbaux des réunions de concertation qui se sont tenues à l'issue de l'enquête publique le 24 janvier 2013 à Braine-l'Alleud et Lasne;

Vu l'avis, assorti de remarques, du conseil communal de Braine-l'Alleud du 25 février 2013;

Vu l'avis défavorable, assorti de remarques, du conseil communal de Lasne du 26 février 2013;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, du Conseil wallon de l'Environnement pour le développement durable (CWEDD) du 15 avril 2013 et référencé CWEDD/13/CS.510;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT) du 30 mai 2013 et référencé CRAT/13/CS.169;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, de la Commission royale des monuments, sites et fouilles (CRMSF) du 6 mai 2013 et référencé RT/PG/AE/ae/060513/4.6;

Considérant qu'à défaut d'avoir transmis d'avis, l'avis de la Direction générale opérationnelle n° 1 (DGO1) du Service public de Wallonie est réputé favorable;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, de la Direction générale opérationnelle 4 (DGO4) du Service public de Wallonie du 18 avril 2013 et référencé DPat/DPP/GG/PP/FD/FB/sp/NoteCDT-TB;

Étude d'incidences

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant regrette que le potentiel foncier situé dans le centre-ville (24,11 ha) à proximité immédiate de la gare de Braine-l'Alleud (zone blanche au plan de secteur) n'ait pas été intégré dans la partie de l'étude d'incidences relative à l'évaluation de l'offre;

Considérant qu'un réclamant estime que le report de la mise en œuvre du RER réduit à néant plusieurs hypothèses de l'auteur d'étude dont celle liée à la zone d'activité économique mixte;

Considérant que des réclamants estiment que l'étude d'incidences pêche par un manque de pertinence pour le volet évaluation des incidences (facteurs de modification du milieu - facteurs de modification liés à l'urbanisation du territoire);

Considérant qu'un réclamant estime que l'étude d'incidences ne donne pas vraiment de réponse claire aux problèmes de mobilité liés à la route de Piraumont et n'analyse pas les autres voiries potentiellement concernées par le projet de plan (ex: pénétrante sud, rues des Saussois et du Vignoble), sur lesquelles on observe déjà certains phénomènes de saturation;

Considérant que des réclamants estiment que les effets de l'avant-projet de plan sur les biens matériels n'ont pas été suffisamment évoqués et que les habitants des quartiers proches des nouvelles zones subiront inévitablement une moins-value vu la dégradation de l'environnement de leurs biens;

Considérant qu'un réclamant estime que l'étude d'incidences ne reflète que la situation de densité la plus favorable à la lumière des prescriptions du Gouvernement wallon puisque l'auteur d'étude a pris comme hypothèse maximale une densité des logements de 80 logements à l'hectare alors que la prescription supplémentaire imposée par le Gouvernement wallon ne fixe pas de maximum;

Considérant que les réclamants estiment que l'auteur d'étude aurait dû analyser des hypothèses moins favorables de 100 à 120 logements/ha de sorte que son étude manque totalement de pertinence et que l'autorité administrative ne peut valablement se forger une opinion sur les effets de sa décision;

Considérant que des réclamants estiment que l'auteur d'étude n'a pas accordé suffisamment d'intérêt à la compensation planologique proposée par le Gouvernement wallon, au vu de l'indigence des considérations qui la concernent;

Considérant que le CWEDD estime que l'auteur d'étude a livré une étude de qualité satisfaisante et que l'autorité compétente y trouvera les éléments pour prendre sa décision;

Considérant que le CWEDD estime que le développement de Braine-l'Alleud devrait faire l'objet d'une analyse plus globale en raison de l'importance régionale de la zone concernée par la révision de plan de secteur;

Considérant que la CRAT estime que l'étude d'incidences est de bonne qualité;

Considérant que la CRAT relève qu'elle analyse de manière complète et détaillée les effets du projet de plan sur l'environnement et propose en outre des alternatives cohérentes et réalistes à l'avant-projet de plan;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que l'article R.82 du Code de l'Environnement stipule que le CWEDD remet un avis sur la qualité de l'étude d'incidences et sur l'opportunité environnementale du projet pour tout projet soumis à étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant qu'au regard des avis du CWEDD et de la CRAT relatifs à la qualité de l'étude d'incidences, le Gouvernement wallon estime ne pas avoir à remettre en cause les hypothèses et les méthodes de l'auteur d'étude;

Considérant que le potentiel foncier situé dans le centre-ville (24,11 ha) à proximité immédiate de la gare de Braine-l'Alleud (zone blanche au plan de secteur) n'a pas été pris en compte dans l'évaluation de l'offre car il est déjà mobilisé par différents projets de développement, essentiellement communaux;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que l'objectif principal qu'il poursuit à travers la révision du plan de secteur de Nivelles est de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance par l'urbanisation des zones situées à proximité de celles-ci et que le projet ne vise pas l'implantation du RER, dossier antérieur à sa décision de réviser le plan de secteur de Nivelles;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle, en réponse à l'observation du CWEDD, que l'auteur d'étude a identifié deux territoires de référence, l'un pour l'étude des besoins et l'autre pour la localisation des zones d'affectation; qu'il a délimité le territoire de référence pour l'étude des besoins aux communes de Braine-l'Alleud et Lasne et le territoire des zones attenantes à la future halte RER de Braine-l'Alliance pour la localisation des zones d'affectation, élargi au périmètre situé entre la ligne de chemin de fer L124 et la chaussée de Tubize pour l'analyse de la suppression au plan de secteur du périmètre de réservation et

du tracé de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize; qu'il n'a pas jugé nécessaire de les élargir au cours de son analyse;

Considérant que le Gouvernement wallon s'est, également, rallié à l'avis de l'auteur d'étude qui estimait que la proximité des zones concernées par l'avant-projet de plan avec la Région de Bruxelles-capitale et la Région flamande n'induisait pas d'incidences environnementales significatives sur celles-ci;

Concertation

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants sont étonnés du manque de concertation entre les différents responsables de l'aménagement du territoire, ceux de la Région wallonne et les élus locaux de la commune de Braine-l'Alleud;

Considérant que plusieurs réclamations mettent en évidence ce manque de concertation alors que plusieurs orateurs soulignent qu'il est nécessaire d'avoir une bonne concertation entre tous les responsables de l'aménagement du territoire pour placer la bonne activité au bon endroit;

Considérant que des réclamants estiment que la décision de la Région wallonne de réviser le plan de secteur de Nivelles a été imposée sans concertation avec les autorités locales, ce qui semble aberrant car les frais induits de la désurbanisation resteront à charge de la collectivité de Braine-l'Alleud;

Considérant qu'un réclamant demande de suspendre l'instruction du projet de plan afin de pouvoir le réexaminer avec les riverains, en concertation avec les différentes autorités concernées;

Considérant que des réclamants estiment qu'une concertation de tous les responsables de l'aménagement aurait donné une meilleure vue du noyau d'habitat;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que le CWATUPE n'impose pas de consultation des autorités communales dans le cadre de la révision d'un plan de secteur à l'exception de l'avis du conseil communal après l'enquête publique;

Considérant que la révision d'un plan de secteur vise en outre l'inscription de zones dont l'impact, les enjeux et les incidences dépassent le cadre des objectifs d'aménagement poursuivis sur le plan local;

Considérant que l'auteur d'étude a malgré tout jugé pertinent d'identifier les liens de l'avant-projet de plan avec les schémas de structure communaux et les plans communaux de mobilité dûment adoptés ainsi qu'avec les dossiers communaux en cours; qu'il a quantifié par exemple l'espace nécessaire à la réalisation du complexe aquatique souhaité par les autorités communales de Braine-l'Alleud pour laquelle un besoin existe;

Enquête publique

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants estiment qu'ils ont dû réagir dans l'urgence à l'avis d'enquête et regrettent que le délai d'enquête n'ait pas été suspendu durant la période de vacances alors qu'une telle suspension leur semble applicable à la plupart des autres enquêtes publiques;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que le CWATUPE ne prévoit pas de suspension d'enquête durant les vacances de Noël;

Réclamations et observations générales

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants estiment que la révision du plan de secteur de Nivelles est prématurée en raison du report de la mise en service du RER à 2025;

Considérant que des réclamants estiment qu'il conviendrait d'attendre la fin des travaux de la ligne RER et que la liaison entre Bruxelles et Braine-l'Alleud soit opérationnelle pour se rendre compte au mieux des besoins réels et avoir une vue plus réaliste des conséquences que pourrait engendrer la halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que des réclamants estiment qu'une mise en œuvre trop rapide des nouvelles zones, combinée au retard pris par le RER, pourrait avoir des effets négatifs en terme de mobilité dans Braine-l'Alleud et ses alentours, de pollution et de dégradation du cadre de vie et pour conséquence insidieuse que les navetteurs escomptés parmi les nouveaux habitants n'optent finalement plus pour le train;

Considérant qu'un réclameur estime qu'il serait opportun d'occuper chacune des zones par phases;

Considérant que des réclameurs estiment que le projet de plan ne respecte pas l'étude d'incidences de l'arrivée du RER;

Considérant qu'un réclameur estime contestable de s'appuyer sur un équipement qui offrira des services limités pour justifier le développement de nouvelles zones destinées à l'urbanisation;

Considérant que des réclameurs se demandent en quoi le projet de plan permet de promouvoir l'usage du RER autour d'une future halte RER d'autant qu'il ne prévoit ni parking en suffisance, ni transport en public en nombre ou rythme suffisants;

Considérant que des réclameurs doutent de l'intérêt de la clientèle du chemin de fer pour la halte RER de Braine-l'Alliance, qui n'offrira aucune facilité pour les voyageurs (pas d'abris en cas d'intempéries, pas de commerces, pas de bus de rabattement, pas de bus de lignes importantes, etc.), par rapport aux avantages que l'auteur d'étude porte au crédit de la gare de Braine-l'Alleud (situation en zone urbaine, meilleure desserte, accès aisé pour les navetteurs, etc.);

Considérant que des réclameurs estiment contradictoire de prôner l'accroissement de la densité de l'urbanisation, particulièrement autour des lieux centraux, sur le plan théorique et de proposer dans les faits d'urbaniser, non pas les zones agricoles situées à proximité du centre de Braine-l'Alleud, mais celles qui sont situées en périphérie;

Considérant que des réclameurs estiment nécessaire de réexaminer le projet de plan en accord avec le SDER optimisé;

Considérant qu'un réclameur estime que la disposition de la Déclaration de politique régionale (DPR) relative à la densification des noyaux urbains existants dans le cadre de la finalisation du RER ne peut s'appliquer au Parc de l'Alliance qui est loin d'être « un noyau urbain »;

Considérant que des réclameurs estiment que le Gouvernement wallon ignore délibérément les effets du projet de plan sur le centre de Braine-l'Alleud (désurbanisation) et sur sa périphérie (périurbanisation);

Considérant qu'un réclameur estime que le développement du centre de Braine-l'Alleud est clairement menacé par le projet de plan qui veut établir autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance un contre pôle nettement plus dense qu'au centre (80 logements/ha au lieu de 45 logements/ha dans le centre ville) qui concentrerait 20 % de la population de Braine-l'Alleud;

Considérant que des réclameurs dénoncent dans le projet du Gouvernement wallon le risque de déplacer le centre de Braine-l'Alleud vers la future halte RER de Braine-l'Alliance et d'entraîner des frais importants pour la collectivité en infrastructures, équipements et services divers;

Considérant que des réclameurs soulignent que le choix de la localisation de nouveaux logements a une très grande importance afin d'éviter les effets de la désurbanisation et de réduire l'effet de serre, critères défendus vigoureusement par la conférence permanente du développement territorial (CPDT);

Considérant que des réclameurs estiment que le choix de la centralité doit rester la principale ligne de conduite du développement urbain de Braine-l'Alleud car il permet entre autres choses de tirer parti de toutes les infrastructures existantes (écoles, commerces, services à la population, etc.);

Considérant qu'un réclameur estime que les nouvelles zones projetées au sud de la route de Piraumont sont incompatibles avec l'objectif de centralité poursuivi par le Gouvernement wallon et largement soutenu par les études de la CPDT;

Considérant que des réclameurs font observer que le centre urbain de Braine-l'Alleud est déjà équipé d'infrastructures performantes, contrairement à la zone de l'Alliance qui se trouve en zone agricole, c'est-à-dire sans infrastructure, ni commerces, ni services rendus à la population;

Considérant qu'un réclameur fait observer que plusieurs établissements d'enseignement secondaire de grande importance (plusieurs milliers d'étudiants) existent sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud qui sont tous situés au nord ou au centre de la commune; qu'il serait donc préférable de densifier le centre urbain de sorte que les nombreux étudiants puissent les atteindre à pieds ou à vélo;

Considérant que des réclameurs font observer que le projet de plan est en contradiction avec le schéma de structure communal et le plan communal de mobilité de Braine-l'Alleud, puisqu'ils ne retiennent ni l'un ni l'autre l'option:

– de développer l'urbanisation vers le sud;

- de mettre en œuvre les zones d'aménagement communal concerté;
- de supprimer au plan de secteur le projet de tracé de la prolongation de la route de Piraumont;
- d'urbaniser la zone dite du « Paradis »;

Considérant qu'un réclamant rappelle qu'il a été décidé dans le schéma de structure communal de geler la mise en œuvre de toutes les zones d'aménagement communal concerté situées sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud afin de stabiliser la population;

Considérant que des réclamants font observer que l'adoption du plan aura pour effets de nécessiter une révision en profondeur du schéma de structure communal et du plan communal de mobilité de Braine-l'Alleud et de remettre en cause les accords qui sont intervenus à l'issue des concertations dont ils ont fait l'objet;

Considérant qu'un réclamant s'étonne du fait que le Gouvernement wallon n'a pas remis en cause l'option du schéma de structure communal de Braine-l'Alleud de ne pas urbaniser le territoire communal au sud de la route de Piraumont au moment où le dossier lui a été envoyé par le conseil communal et a décidé, quelques mois plus tard, de l'affecter en partie en zone d'aménagement communal concerté, en y imposant une densité des logements minimum de 80 logements à l'hectare, et en partie en zone d'activité économique mixte;

Considérant qu'un réclamant trouve paradoxal que le Gouvernement wallon ne tienne pas compte des options du schéma de structure communal de Braine-l'Alleud pour fixer l'implantation des nouvelles zones destinées à l'urbanisation et se fonde en revanche sur celui de Lasne pour justifier le choix de la zone d'aménagement communal concerté qu'il propose au titre de compensation planologique;

Considérant que des réclamants estiment qu'un arrêt situé à l'intersection de la chaussée Bara aurait un potentiel de développement supérieur à celui de Braine-l'Alliance; qu'ils ne comprennent dès lors pas l'option du Gouvernement wallon d'aménager les zones agricoles situées au sud de Braine-l'Alleud plutôt que le plateau de l'Infante qui est situé au centre des zones urbanisées et équipées de Braine-l'Alleud et de Waterloo;

Considérant qu'un réclamant estime que l'on ne peut tirer argument du fait que la valorisation de la future halte RER de Braine-l'Alliance soit citée dans le plan air/climat à titre d'illustration des actions à entreprendre dans le cadre de la mesure 72 pour rejeter l'option Bara en raison du fait qu'elle n'est fondée sur aucune étude d'aménagement du territoire; que les avantages de la valorisation des terrains situés à l'intersection de la ligne 124 et de la chaussée Bara sont en revanche déterminants en termes d'effets sur l'air et le climat du fait de leur localisation au centre de zones destinées à l'urbanisation;

Considérant que des réclamants font observer que plusieurs études ont déjà confirmé la situation idéale du plateau de l'Infante pour le destiner à l'urbanisation;

Considérant que plusieurs agriculteurs font part des difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur activité sur le plateau de l'Infante en raison de l'éloignement de leurs sièges d'exploitation, de l'enclavement des terres qu'ils exploitent et de la proximité des zones habitées et font observer, en revanche, que le site de l'Alliance se situe encore dans un contexte rural qui permet de préserver la tranquillité aussi bien des agriculteurs que des rares riverains;

Considérant que des réclamants font observer que le projet de plan est en contradiction avec la superficie minimum des habitations et les dispositions relatives au parcage des véhicules qui sont couramment imposées par les autorités communales;

Considérant que des réclamants estiment que le Gouvernement wallon n'a pas examiné sérieusement les effets de l'avant-projet de plan sur:

- les eaux de surface (inondations, notamment aux Hayettes);
- les eaux souterraines (captages, notamment celui des Hayettes, assèchement et pollution);
- l'ambiance sonore des zones situées au sud-ouest de la route de Piraumont;
- la diversité biologique de la zone agricole située dans le quadrant sud-ouest;
- les zones forestières et d'espaces verts qui figurent au plan de secteur à l'emplacement de certains captages;
- la mobilité en général et la route de Piraumont en particulier;
- l'activité agricole (potentiel agronomique des terres, exploitations);

Considérant qu'un réclamant estime que le projet de plan ne tient pas compte de la situation existante; que sa propriété devrait figurer en zone d'habitat et que les voiries pour lesquelles un plan d'alignement a été approuvé devraient également être indiquées;

Considérant qu'un réclamant demande la modification de la planche 39/3 du plan de secteur car il signale que son terrain cadastré section B n° 92/A ne se trouve pas en zone d'aménagement communal concerté mais bien en zone d'habitat;

Considérant que Vivaqua signale que des captages se trouvent dans les zones dont le projet de plan modifie la destination et qu'il aura dès lors un effet sur l'augmentation du risque de pollution de l'eau;

Considérant que Vivaqua signale que le fait de modifier une zone agricole en zone destinée à la résidence et d'augmenter en conséquence le nombre d'habitations à l'hectare entraînera une pression significative sur l'environnement et donc un risque accru de pollution lié aux logements, au trafic, à la percolation de substances chimiques (pesticides, fuite d'huile ...) et au risque d'inondation augmenté par l'urbanisation;

Considérant que Vivaqua souligne que l'augmentation de l'imperméabilisation des sols aura un effet sur la réalimentation des nappes phréatiques;

Considérant que Vivaqua estime primordial que l'accès à leurs installations soit garanti;

Considérant que Vivaqua demande de revoir la délimitation des nouvelles zones en fonction des zones de prévention éloignées de captage et ce, essentiellement pour les nouvelles zones d'habitat;

Considérant que la commission communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) de Braine-l'Alleud estime que Braine-l'Alliance n'est pas une gare mais un arrêt et s'interroge sur les motifs qui justifient de déplacer le centre actuel de la commune, au risque de le massacrer, alors qu'il doit faire l'objet de toutes les attentions car la gare principale entre Bruxelles et Charleroi se situe en son cœur;

Considérant que la CCATM de Braine-l'Alleud est défavorable au projet de plan car elle estime que les aménagements du RER ne sont pas encore assez aboutis pour pouvoir penser à réaménager cette partie de la commune;

Considérant que la CCATM de Braine-l'Alleud est défavorable au projet de plan car il n'est pas conforme au schéma de structure communal et au plan communal de mobilité ainsi qu'aux souhaits des habitants de la commune qui se sont exprimés lors de l'instruction de ces documents;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud estime que le projet de plan est incohérent par rapport au plan communal de mobilité qu'il a adopté le 11 mai 2009 et au schéma de structure communal qui est entré en vigueur le 4 août 2012;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud reconnaît l'importance de la future halte RER de Braine-l'Alliance en matière de transfert modal mais affirme que cette polarité doit demeurer secondaire par rapport au centre-ville qui, dans la structure territoriale projetée par le schéma de structure communal, doit être conforté comme pôle principal;

Considérant que le conseil communal de Lasne estime que l'aménagement de la future halte RER de Braine-l'Alliance ne propose pas suffisamment de parking pour que les habitants des communes voisines et notamment de Lasne puissent la reconnaître comme une alternative pour leurs déplacements;

Considérant que la CRAT estime regrettable que le Gouvernement wallon ait choisi de créer un besoin de mobilité par l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation au plan de secteur pour justifier l'implantation d'une gare RER;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon s'est donné pour objectif de finaliser le RER et qu'il n'y a aucune raison de douter du bon aboutissement des travaux de mise à 2 x 2 voies de la ligne 124, ni de la mise en service prochaine du réseau RER;

Considérant que le Gouvernement fédéral a décidé, dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 consolidé du Groupe SNCB adopté le 19 juillet 2013, d'accélérer des travaux prioritaires afin de mettre le RER en service avant 2025; que cette décision conforte le Gouvernement wallon dans sa volonté de faire aboutir la révision du plan de secteur de Nivelles; qu'en ce qui concerne la ligne Nivelles-Bruxelles, les travaux devraient être achevés pour 2023;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il lui appartient de gérer l'aménagement du territoire et que son rôle est de valoriser au mieux l'offre supplémentaire qu'un tel équipement apporte en matière

de mobilité et d'anticiper les besoins de développement qu'il permettra de rencontrer; que les conclusions de l'étude d'incidences qu'il a fait réaliser le confortent dans ce sens;

Considérant que la valorisation des abords des futures gares RER s'inscrit pleinement dans le cadre des options conçues par le SDER quant à la nécessité de mener une politique concertée et intégrée en matière de mobilité, de développement économique, de logement et d'aménagement du territoire, respectueuse du développement durable que le Gouvernement wallon a décidé de mettre en œuvre à travers le Plan Marshall;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que son projet a pour ambition de gérer la mobilité à travers une localisation des activités moins génératrice de déplacements en voiture; que le fait de concentrer le développement de la résidence et de l'activité économique à proximité immédiate des gares et des haltes du réseau RER a un effet positif sur le report de la mobilité routière vers la mobilité ferroviaire; que ce gain ne peut être négligé;

Considérant qu'en se donnant pour objectif de prendre des mesures spécifiques visant à garantir la densification des noyaux urbains existants dans le cadre de l'accompagnement du RER le Gouvernement wallon énonçait un principe général qui s'applique également au cas de la future halte RER de Braine-l'Alliance qui constitue effectivement une exception à cette configuration puisqu'elle n'est pas située dans un noyau urbain existant; que la conjonction d'une offre ferroviaire de qualité et d'un potentiel foncier important permet d'envisager une densité d'activités et de logement élevée qui permet de mieux équilibrer les flux RER sortants et entrants; que cette configuration n'existe nulle part sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud, ce qui lui confère une importance stratégique en terme de gestion durable de la mobilité;

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de ne pas prendre d'initiatives particulières de nature planologique pour accompagner le report de la mobilité routière vers la mobilité ferroviaire au centre de Braine-l'Alleud compte tenu du potentiel de densification qu'offrent encore les zones destinées à l'urbanisation existantes; que les quelques zones non destinées à l'urbanisation évoquées par les réclamants sont par ailleurs situées à une distance qui commence à être dissuasive pour envisager de se rendre à la gare en mode doux ou desservies par des cheminements piétons ou cyclistes peu lisibles à partir de la gare;

Considérant que le Gouvernement wallon a justifié au moment d'adopter le projet de plan les raisons de ne pas imposer le phasage de l'occupation des nouvelles zones; que le temps qui a été nécessaire pour développer un programme de construction de grande ampleur, particulièrement maîtrisé, tel que le Parc de l'Alliance, et les préalables à observer avant de pouvoir mettre en œuvre concrètement la zone d'aménagement communal concerté projetée dans le quadrant sud-ouest devraient en outre rassurer les réclamants qui redoutent un développement trop rapide des nouvelles zones;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne, en réponse à l'observation de la CRAT, que la halte RER de Braine-l'Alliance était projetée par Infrabel bien avant qu'il décide de réviser le plan de secteur de Nivelles et que cette décision était justifiée par l'existence au plan de secteur de deux vastes zones alors inoccupées que des schémas directeurs destinaient à la résidence et aux activités de service; qu'il est dès lors erroné d'affirmer que le Gouvernement wallon vise à rencontrer un besoin de mobilité qui n'existerait pas;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que les arrêts de Braine-l'Alleud et de Braine-l'Alliance, distants de moins de deux kilomètres, constituent un bi-pôle ferroviaire et sont amenés à se développer dans une logique de complémentarité avec une clientèle qui se répartira sur les deux sites; que la différence des services offerts par chacun d'eux résulte de leurs fonctions respectives;

Considérant que le Gouvernement wallon en veut pour preuve le dimensionnement des parkings, en cours de réalisation sur les deux sites, qui résulte des études auxquelles Infrabel a procédé préalablement au dépôt des demandes de permis, et confirme le rôle prépondérant de la gare de Braine-l'Alleud par rapport à la halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que la gare de Braine-l'Alleud restera la gare principale en raison de son attractivité plus importante liée au temps de parcours plus court vers Bruxelles et à l'offre proposée; que c'est également pour ces motifs que le présent arrêté adopte le titre de gare pour l'arrêt de Braine-l'Alleud et celui de halte

pour celui de Braine-l'Alliance;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que le plan communal de mobilité anticipe aussi la mise en service de la future halte RER de Braine-l'Alliance puisqu'il estime que son arrivée est l'occasion d'y proposer une accessibilité en bus et de mettre l'accent sur l'inter-modalité avec les modes doux, voire la dépose-minute, afin d'assurer son utilisation ainsi que la fluidité des circulations notamment aux heures de pointe du matin et du soir;

Considérant que la procédure de la révision du SDER dont le Gouvernement wallon a pris l'initiative n'a pas encore abouti; que le projet de plan n'a pu dès lors s'inspirer des indications et orientations contenues dans un document qui n'a pas encore été adopté, même provisoirement;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que le projet de plan ne déplace en rien le centre de Braine-l'Alleud vers la future halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que le Gouvernement wallon précise que la centralité historique de Braine-l'Alleud a été remplacée au fil du temps par une structure polycentrique composée de plusieurs centralités - polarités structurées par des équipements et des activités; le Parc de l'Alliance, en ce compris le complexe cinématographique multisalles « Imagibraïne », et le lieu-dit « Paradis » étant deux de ces « nouveaux » pôles que la nouvelle centralité située autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance renforcera;

Considérant que l'auteur d'étude a identifié les équipements qui seront nécessaires à l'échelle des nouveaux quartiers projetés; qu'ils n'entrent pas en concurrence avec les grands équipements existants, notamment scolaires, qui verront leur attractivité renforcée;

Considérant que le Gouvernement wallon insiste sur le fait que l'option d'étendre les zones destinées à la résidence et à l'activité économique à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance et celle d'imposer une densité minimum pour les espaces destinés à la résidence ne limite en aucune façon le développement du centre de Braine-l'Alleud;

Considérant qu'il est réducteur d'assimiler centralité et concentration; qu'en effet, la concentration de population ou d'emplois en un lieu n'est pas nécessairement synonyme de centralité puisque cette dernière est généralement caractérisée par la masse des activités et des emplois, l'importance des commerces semi courants, les équipements et les services de niveau supra-local, ce que le centre de Braine-l'Alleud réunit à l'évidence aujourd'hui et que les autorités communales pourront contribuer à développer en fonction des besoins des nouvelles zones;

Considérant qu'inscrire de nouvelles zones destinées à l'urbanisation et d'aménagement communal concerté autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance n'est pas contradictoire avec l'ambition de renforcer la centralité autour de la gare de Braine-l'Alleud; que les zones destinées à l'urbanisation qui sont inoccupées ou faiblement occupées situées à côté de cette dernière garderont leur attrait pour l'urbanisation du fait de leur meilleure desserte et de la qualité de leurs équipements;

Considérant que la densité des logements ou des activités reste en revanche un outil majeur de planification urbaine qui a été retenu ici en raison de ses effets positifs sur l'utilisation du sol et la performance énergétique de l'urbanisation;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne qu'il est également impératif d'investir d'autres territoires permettant de rencontrer les besoins de la collectivité, situés en lien avec les noeuds de transferts modaux, de manière à limiter les effets de l'automobile sur l'environnement;

Considérant que les réclamants constatent avec raison que les options du Gouvernement wallon s'écartent de celles du schéma de structure communal ou du plan communal de mobilité; qu'il ne peut cependant en être autrement puisqu'elles l'ont conduit à décider de réviser le plan sur la base duquel ils ont été établis;

Considérant que le Gouvernement wallon précise néanmoins que sa décision de réviser le plan de secteur de Nivelles a été notifiée aux autorités communales de Braine-l'Alleud dès 2007, de même que tous les arrêtés qui ont suivi;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne également qu'il n'exerce pas de tutelle d'opportunité en matière d'approbation du schéma de structure communal; qu'il n'avait pas de raisons d'annuler la décision du conseil communal de Braine-l'Alleud d'adopter définitivement le schéma de structure communal dès lors que ce document conçoit l'aménagement du territoire communal dans le cadre du plan de secteur actuellement en vigueur;



Considérant qu'il est erroné d'affirmer que le schéma de structure communal de Braine-l'Alleud projette de geler la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté situées sur le territoire communal; qu'il reconnaît au contraire que l'ouverture des réserves foncières qu'elles constituent est justifiée sur le plan quantitatif et indique l'ordre de priorité de leur mise en œuvre;

Considérant que le Gouvernement wallon relève en outre que deux des quatre révisions du plan de secteur de Nivelles souhaitées par les autorités communales en conclusion du schéma de structure communal ont été intégrées dans son projet puisqu'il vise à permettre l'extension du parc d'activités économiques de l'Alliance au sud de la route de Piraumont (quadrant sud-est) ainsi que le développement du pôle de détente et de loisirs sur le site du « Paradis » (quadrant nord-ouest);

Considérant que si les autorités communales de Braine-l'Alleud et le Gouvernement wallon divergent sur l'opportunité de développer l'offre résidentielle sur le territoire communal en lien avec la future halte RER de Braine-l'Alliance et de la localiser au sud du territoire urbain matérialisé par la route de Piraumont, le Gouvernement wallon relève cependant une certaine similitude entre la conception de son projet et celle des « secteurs à projets », que le schéma de structure communal situe en relation directe avec le centre ville, pour lesquels doit être imaginé un projet d'aménagement global qui peut prendre des formes diverses liées aux spécificités des sites et proposer des densités plus élevées (avec un seuil fixé à minimum 40 log/ha ou un rapport plancher sol de 2, voire localement de 2,8) et des typologies variées; que ce concept pourrait trouver à s'appliquer dans les nouvelles zones qu'il projette pour autant que la densité des logements soit élevée;

Considérant que le Gouvernement wallon ne valide pas l'alternative proposée par certains réclamants de localiser les nouvelles zones destinées à l'urbanisation sur le plateau de l'Infante;

Considérant que le Gouvernement wallon n'a pas retenu l'option de développer le plateau de l'Infante en raison:

- de la présence d'un périmètre d'intérêt paysager (+/- 1 km<sup>2</sup> inscrit au plan de secteur en surimpression de la zone agricole existante, qui assure une zone de « respiration » entre les deux entités urbaines de Braine-l'Alleud et de Waterloo;
- de la présence d'une ligne de vue remarquable (chaussée Bara);
- du fait que le schéma de structure communal n'a pas retenu l'hypothèse de faire évoluer cette zone vers une zone destinée à l'urbanisation et a préféré la conserver dans son affectation actuelle;
- du fait qu'il s'agit de la dernière zone agricole de taille importante située sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que la future halte RER de Braine-l'Alliance occupe une position centrale au sein du territoire de la commune de Braine-l'Alleud et dispose d'un potentiel de clients plus élevé que celui de la halte Bara, qui ne drainerait que le sud de Waterloo; que le schéma d'exploitation du RER a d'ailleurs privilégié la desserte du Parc de l'Alliance et de ses alentours;

Considérant que le Gouvernement wallon estime en outre que le potentiel foncier qui peut être mis en œuvre à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance a une configuration spatiale et un environnement déjà bâti plus adaptés au développement d'un projet urbain d'ensemble, centré sur la future halte et conforme aux objectifs qu'il poursuit, que ceux du plateau de l'Infante où ne peut essentiellement être envisagé qu'un développement à l'est de la ligne de chemin de fer;

Considérant qu'il est erroné d'affirmer que la future halte RER de Braine-l'Alliance sera située dans un environnement agricole puisque, d'une part, le rapport urbanistique et environnemental relatif à la zone d'aménagement communal concerté située à l'ouest du Parc de l'Alliance affecte celle-ci en zone de logements familiaux, zone de logements collectifs, zone mixte logements/services/commerces, zone de services publics et d'équipements communautaires ainsi qu'en zone d'espaces verts et, d'autre part, la modification du plan communal d'aménagement dit du « Paradis », qui a été approuvée définitivement par le conseil communal de Braine-l'Alleud, affecte la majeure partie de la zone agricole située dans le quadrant nord-ouest en zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant qu'il est inexact d'affirmer que le site de Braine-l'Alliance ne figure qu'à titre d'illustration pour la mesure 72 du plan air/climat dans la mesure où ce dernier précise que le Gouvernement wallon a initié la révision du plan de secteur de Nivelles de manière à mettre en place les conditions nécessaires à

la valorisation de la future gare RER;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que le projet de plan n'est pas contradictoire aux dispositions imposées par les autorités communales relatives à la superficie minimum des habitations et au parcage des véhicules puisque la prescription supplémentaire d'application dans deux des zones d'habitat et la zone d'aménagement communal concerté précise uniquement une densité minimum, ce qui n'est pas incompatible avec ces deux dispositions;

Considérant que les dispositions imposées par les autorités communales aux candidats bâtisseurs quant à la superficie minimum des habitations et au parcage des véhicules ne sont fixées par aucun plan ou règlement dûment approuvé; qu'elles relèvent dès lors des lignes de conduite auxquelles elles peuvent décider de se tenir mais qui ne lient pas la Région;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que les demandes particulières des réclamants relatives à la situation de leurs terrains ne sont pas pertinentes et ne concourent pas à la réalisation des objectifs qu'il poursuit;

Considérant que les effets de l'avant-projet de plan sur les eaux de surface et souterraines ont été analysés par l'auteur d'étude qui a estimé qu'il n'y avait pas à prendre de mesures supplémentaires à ce que la législation existante impose pour éviter les effets négatifs relevés;

Composantes du projet de plan

Quadrant nord-est

Zone d'habitat

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants se réjouissent des modifications apportées par le projet de plan à l'avant-projet de plan initialement adopté par le Gouvernement wallon en ce qui concerne:

– l'abandon de l'affectation en zone d'espaces verts d'une bande de terrain d'une superficie de 1,6 ha située à l'ouest de l'actuelle zone d'aménagement communal concerté, en bordure de la ligne de chemin de fer, modification opportunément justifiée par la prise en compte des options d'aménagement et de développement retenues dans le rapport urbanistique et environnemental et ce, même si l'empiètement de la zone d'espaces verts inscrite à l'avant-projet de plan sur l'actuelle zone d'aménagement communal concerté n'excédait pas les limites de la « couronne verte » prévue au rapport urbanistique et environnemental et ne portait, par conséquent, aucunement atteinte aux facultés d'urbanisation garanties par les options de ce rapport;

– l'affectation des terrains en zone d'habitat plutôt que leur maintien en zone d'aménagement communal concerté, dès lors que le rapport urbanistique et environnemental déjà adopté rend superflue l'élaboration d'un instrument planologique supplémentaire ou la mise en place d'un comité d'experts préalablement à leur urbanisation;

Considérant que des réclamants ne partagent pas l'analyse de l'auteur d'étude selon laquelle la superficie potentielle laissée aux fonctions non résidentielles dans la zone mixte du rapport urbanistique et environnemental serait incompatible avec la notion de quartier principalement tourné vers le train et plaident pour que le caractère multifonctionnel de la nouvelle zone soit confirmé; qu'ils en veulent pour preuve que ni la définition de la zone d'habitat à l'article 26 du CWATUPE, ni les motivations de l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant provisoirement le projet de plan ne permettent d'écarter cette hypothèse;

Considérant que des réclamants plaident concrètement en faveur de l'implantation d'un espace multifonctionnel sur une superficie significative de la zone mixte du rapport urbanistique et environnemental qui répond à une demande locale, mais néanmoins importante, et assurerait une transition harmonieuse entre les différents pôles générateurs de trafic ferroviaire situés à proximité;

Considérant qu'un réclamant estime que concentrer 20 % de la population de Braine (+/- 8 000 habitants) dans la nouvelle zone est une approche totalement disproportionnée et qui déstructure la ville; qu'il est irréaliste d'évoquer dans l'étude d'incidences une approche « quartier »; qu'une meilleure répartition des logements en partant du centre serait nettement plus appropriée;

Considérant qu'un réclamant estime qu'une telle concentration aura un effet négatif sur la qualité de vie des habitants de la zone, en ce compris les nouveaux arrivants;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des effets de l'occupation de la nouvelle zone sur leur cadre de vie;

Considérant que des réclamants estiment que les infrastructures actuelles ne sont pas en mesure de supporter une telle concentration;

Considérant que des réclamants font observer que l'ensemble des schémas sur la mobilité figurant dans l'étude d'incidences (à proximité des Berges du Ruisseau) semble problématique et qu'ils risquent d'être affectés pour la plupart de leurs déplacements (école, crèche, travail, etc.);

Considérant que des réclamants déplorent l'absence de transition entre les zones non encore construites et les lotissements des Berges du Ruisseau II et III;

Considérant qu'un réclamant estime que les gabarits qui découleraient d'une telle concentration (R+3 et R+4) auraient un effet négatif sur le paysage et que la nouvelle zone ne serait pas intégrée aux quartiers avoisinants;

Considérant qu'un réclamant demande qu'un rapport urbanistique et environnemental soit imposé pour les zones affectées à l'habitat afin de pouvoir contrôler les gabarits des futures constructions;

Considérant qu'un réclamant demande pourquoi le Gouvernement wallon a abandonné la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.16 » sur l'avant-projet de plan;

Considérant que des réclamants craignent que la prescription supplémentaire relative à la densité des logements qui est d'application dans la nouvelle zone ne permette d'autoriser la construction d'immeubles à appartements dans le périmètre des lotissements existants et demandent que la prépondérance des règlements de lotissement sur la prescription supplémentaire soit expressément confirmée ou que cette dernière n'y soit pas d'application;

Considérant que des réclamants s'inquiètent des gabarits des immeubles qui pourraient être autorisés à proximité des lotissements existants et proposent que la prescription supplémentaire qui impose la densité des logements soit complétée par des dispositions relatives au gabarit des immeubles à ériger dans la nouvelle zone de manière à réduire leurs effets négatifs sur l'environnement bâti;

Considérant que des réclamants proposent de scinder la nouvelle zone en deux parties: l'une avec une densité des logements maximale de 80 logements/ha et l'autre, plus petite, située en bordure des lotissements existants avec une densité maximale de 40 logements/ha;

Considérant que des réclamants demandent que la densité des logements soit fixée à maximum 60 logements/ha et non 80 au minimum;

Considérant que des réclamants souhaitent que la densité des logements soit limitée à 80 logements/ha dans toutes les zones où les prescriptions supplémentaires prévoient un minimum de 80 logements/ha;

Considérant que des réclamants demandent que la zone située entre le lotissement des Berges du Ruisseau I et les voies du RER reste vierge de toute construction et précisent que, si cette hypothèse n'était pas retenue, l'urbanisation de cette zone ne pourrait se concevoir sans un projet global de gestion des eaux, de façon à en assurer l'assèchement;

Considérant que des réclamants signalent que la Région wallonne distribuait, jusqu'il y a quelques mois, des avantages fiscaux afin que les différents ménages s'équipent de panneaux photovoltaïques et qu'avec des habitations dont les gabarits sont supérieurs à R+1, plus aucune habitation de la rue des Joncs longeant les projets de constructions ne bénéficierait de luminosité nécessaire afin de produire l'énergie produite actuellement;

Considérant que des réclamants sont étonnés de constater que les différents points qu'ils avaient soulevés lors de l'enquête publique relative au futur projet « quartier du Parc de l'Alliance » n'obtenaient pas de réponse;

Considérant que des réclamants se demandent s'il ne serait pas plus respectueux des perspectives de déplacer les habitations de gabarit R+2 placées le long de la ligne de chemin de fer pour les placer le long de la zone verte longeant le lotissement des Berges du Ruisseau;

Considérant que des réclamants relèvent avec inquiétude que les options d'aménagement du rapport urbanistique et environnemental existant permettraient d'autoriser une densité des logements et d'emplois très largement supérieure à la densité pour laquelle l'auteur d'étude précise que la route de Piraumont et ses ronds-points seraient en complète saturation en heures de pointe;

Considérant qu'un réclamant relève un écart entre le nombre de logements projetés dans la zone par le rapport urbanistique et environnemental (1 300) et les estimations établies par l'auteur d'étude pour une densité des logements de 80 logements à l'hectare (1 288);

Considérant qu'un réclamant déduit de l'étude d'incidences que le projet de plan permettrait de construire sur les terrains encore non bâtis situés dans le quadrant nord-est autant de logements par hectare qu'il en existe sur les 15,4 ha que couvrent les lotissements existants;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud émet des objections sur la suppression d'une zone d'espaces verts de +/- 1,6 ha prévue dans le rapport urbanistique et environnemental établi en vue de la mise en œuvre de la zone d'aménagement communal concerté dite de « l'Alliance »: cette zone est destinée à renforcer la qualité paysagère du quartier et/ou constitue une transition végétale entre des zones dont les destinations sont peu compatibles;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur;

Considérant que le CWEDD préconise une densité supérieure à 60 logements/ha dans les quartiers situés à proximité de la gare, conformément aux « lignes de force de la politique d'aménagement du territoire pour le 21<sup>e</sup> siècle »;

Considérant que le CWEDD rejoint également l'auteur de l'étude sur la recommandation d'établir un « comité de suivi regroupant tous les acteurs concernés par l'urbanisation des zones considérées comme prioritaires afin d'envisager un projet d'ensemble »;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur;

Considérant que la CRAT est défavorable à l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » sur le plan en raison de son niveau de détail qui dépasse le cadre d'une approche planologique;

Considérant que la CRAT estime en outre que l'obligation d'atteindre une densité des logements de minimum 80 logements à l'hectare est démesurée, va à l'encontre des options du schéma de structure communal, et ne permettra pas d'atteindre une certaine mixité de logements;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que l'aménagement du quadrant nord-est est actuellement exprimé par un rapport urbanistique et environnemental dont les options d'aménagement ont été adoptées après avoir été soumises à une évaluation environnementale et débattues avec la population, et en particulier les voisins, durant l'enquête publique;

Considérant que l'auteur d'étude a conclu que ce rapport urbanistique et environnemental est conforme à l'avant-projet de plan pour ce qui concerne la zone de logements familiaux et la zone de logements collectifs;

Considérant que les réclamations et observations concernant ces deux zones ne soulèvent pas d'éléments qui n'auraient pas déjà été pris en considération par le conseil communal de Braine-l'Alleud au moment d'adopter le rapport urbanistique et environnemental; qu'il n'y a dès lors pas lieu d'y répondre dans le cadre de la présente procédure;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en particulier que les options d'aménagement du rapport urbanistique et environnemental ont été conçues d'une part de manière à respecter celles qui ont déjà été mises en œuvre dans les lotissements existants et d'autre part de manière à mettre en œuvre une densité des logements compatible avec celle qu'il entend retenir sur les terrains situés au sud des premiers;

Considérant que l'esquisse d'aménagement qui a été présentée en annexe au rapport urbanistique et environnemental présente en effet une densité de 135 logements/ha (hors espaces publics) pour la zone de logements collectifs, située au centre, et une densité comprise entre 83 et 116 logements/ha (hors espaces publics) pour la zone mixte, située au sud; que ces densités sont largement supérieures à celle que fixe le projet de plan;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que les chiffres relatifs au nombre de logements projetés figurant dans le rapport urbanistique et environnemental et dans l'étude d'incidences, bien que divergents de douze unités, sont sensiblement les mêmes (différence de l'ordre du pourcent); que cette différence est sans conséquences sur les conclusions de l'auteur d'étude;

Considérant que le gabarit des constructions situées immédiatement au sud des lotissements existants varie de R+2 à R+3 pour culminer jusqu'à R+5 au centre de la zone d'aménagement communal concerté suivant en cela une des propositions des réclamants;

Considérant que l'inscription d'une zone d'habitat dans le quadrant nord-est ne modifie donc pas les options d'aménagement du rapport urbanistique et environnemental dès lors que ces dernières restent compatibles avec la nouvelle affectation donnée à la zone;

Considérant que le Gouvernement wallon estime pour ces motifs inutile d'imposer l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental préalablement à la mise en œuvre de la zone d'habitat ni d'arrêter des dispositions particulières pour les lotissements existants;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en réponse à la CRAT que le plan de secteur peut comporter des prescriptions particulières qui peuvent porter sur la densité des constructions ou des logements;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que la densité est un objectif qu'il poursuit en tant que tel et dont il n'entend pas s'écarter; qu'il a décidé de maintenir la densité des logements qu'il avait fixée dès l'adoption de l'avant-projet de plan en raison des conclusions de l'auteur d'étude; qu'il a en revanche renoncé aux autres dispositions; qu'il estime en conclusion que son approche reste de nature planologique;

Considérant que la densité des logements, en tant que telle, ne conditionne en rien la forme urbaine; qu'il est donc inadéquat de fonder des réclamations ou des observations sur une morphologie ou une structure urbaines supposées, qui restent à inventer;

Considérant que le Gouvernement wallon a en effet demandé à l'auteur d'étude d'illustrer ses options en termes de densité et d'aménagement d'exemples existants qu'il jugera pertinents;

Considérant que l'auteur d'étude a « visualisé » le tissu urbain que permet la densité minimale imposée par le Gouvernement wallon pour conclure que les possibilités sont quasi infinies et que toutes les formes d'urbanisation qui présenteront une densité des logements plus élevée sont possibles;

Considérant que l'auteur d'étude relève également que la population des zones affectées à la résidence dépendra principalement de deux variables non définies par la prescription supplémentaire imposée par le Gouvernement wallon (la proportion de la superficie des espaces publics par rapport à l'aire totale et la proportion d'autres fonctions par rapport aux « espaces affectés à la résidence ») et peut donc être extrêmement variable;

Considérant que le Gouvernement wallon estime enfin qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la demande d'implanter un espace multifonctionnel sur une superficie significative de la zone mixte du rapport urbanistique et environnemental en raison des conclusions de l'auteur d'étude;

Considérant que le Gouvernement wallon a justifié dans son arrêté du 18 octobre 2012 pour lesquelles il n'a pas retenu la recommandation de l'auteur d'étude de constituer un comité scientifique qui rassemblerait les acteurs directement concernés afin d'accompagner la mise en œuvre du plan; que les réclamations et observations émises durant l'enquête publique n'apportent pas d'arguments particuliers qui justifieraient de s'écarter de cette position;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs l'inscription d'une zone d'habitat dans le quadrant nord-est, dans les limites du territoire couvert par la zone d'aménagement communal concerté existante, ainsi que l'application dans la zone de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S. 48 » sur le plan;

Considérant que le Gouvernement wallon a suivi, lors de l'adoption provisoire du projet de plan, l'avis de l'auteur d'étude qui admet que l'interdiction de toute construction le long de la zone d'espaces verts déjà inscrite au plan de secteur est indispensable dans les faits mais ne nécessite pas l'inscription d'une prescription supplémentaire au plan de secteur; que l'inscription des deux zones d'espaces verts situées autour du captage existant dans le quadrant nord-est ne lui semble de même plus nécessaire;

Quadrant sud-est

Zone d'activité économique mixte

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants soutiennent l'option du Gouvernement wallon de modifier la zone agricole existante en zone d'activité économique mixte; que cette composante du projet de plan

participerait amplement à l'essor économique de la région, notamment en créant de nombreux emplois et se disent prêt à entamer les démarches en vue de mettre en œuvre la nouvelle zone dès l'adoption du plan;

Considérant que des réclamants assurent que la nouvelle zone répond à de nombreux besoins de nature économique et poursuit les objectifs-mêmes visés par le Gouvernement wallon;

Considérant que des réclamants estiment que la nouvelle zone participe à la valorisation d'une partie du Brabant wallon qui suscitait peu d'intérêt jusque-là;

Considérant que des réclamants estiment que la construction de la future halte RER de Braine-l'Alliance et la création d'emplois dans cette zone devraient générer un flux de navetteurs;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de plan permet, comme le souligne le Gouvernement wallon, de revoir le mode d'urbanisation peu économe du sol généralement observé en Brabant wallon pour induire un objectif de densification du territoire;

Considérant que des réclamants font observer que le projet de plan est totalement conforme aux objectifs de revitalisation économique de la Région et d'une meilleure densification autour des gares et respecte pleinement la politique de gestion parcimonieuse du sol menée par la Région;

Considérant que des réclamants estiment que le Gouvernement wallon n'a pas examiné sérieusement le dossier en ce qui concerne la zone d'activité économique mixte;

Considérant que le conseil communal 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;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur;

Considérant que la CRAT est défavorable à l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.49 » sur le plan en raison de son niveau de détail qui dépasse le cadre d'une approche planologique;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en réponse à la CRAT que le plan de secteur peut comporter des prescriptions particulières qui peuvent porter sur la précision de l'affectation des zones et décide de maintenir les dispositions qu'il a adoptées en raison des conclusions de l'auteur d'étude; qu'il estime en conclusion que son approche reste de nature planologique;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs l'inscription d'une zone d'activité économique mixte dans le quadrant sud-est ainsi que l'application dans la zone de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.49 » sur le plan;

Quadrant sud-ouest

Zone d'aménagement communal concerté

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants manifestent leur incompréhension vis-à-vis de la modification de la destination d'une zone agricole qui possède un biotope exceptionnel et un intérêt paysager évident et de la perte d'un potentiel agricole exploitable d'environ 53 ha;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il y a suffisamment de zones d'aménagement communal concerté à mettre en œuvre à Braine-l'Alleud pour admettre d'en créer une nouvelle qui diminuerait encore la superficie des zones agricoles et mettrait en péril une zone particulièrement riche au point de vue de la biodiversité; qu'il en veut pour preuve que le groupe Noctua (association pour l'étude et la protection de la chevêche d'Athéna et de son biotope) a développé depuis une vingtaine d'années des accords avec les propriétaires des pâtures pour y maintenir le biotope favorable à l'habitat et à la reproduction de la chouette chevêche;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à la nouvelle zone pour les motifs suivants: l'urbanisation de bonnes terres agricoles, le bruit existant dans le sud qui est contraignant pour l'affectation à la résidence, la présence d'une zone éloignée de prévention de captage à l'ouest, la présence d'un point de vue remarquable vers elle et son relatif isolement;

Considérant qu'un réclamateur souligne que la nouvelle zone pourrait mettre en péril la viabilité de son exploitation agricole d'autant qu'il a déjà été exproprié dans le cadre de la mise en œuvre de la zone d'immersion temporaire de la route de Piraumont (4,5 ha) et du futur arrêt RER (0,7 ha);

Considérant qu'un réclamateur estime que l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur aura surtout comme effet de débloquent un verrou, celui d'une limite physique clairement identifiable, et d'ouvrir la voie à l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation vers Ophain-Bois-Seigneur-Isaac alors que le schéma de structure communal prévoit le maintien de la zone agricole à cet endroit;

Considérant qu'un réclamateur s'interroge sur le fait de savoir comment le rapport urbanistique et environnemental qui devra être adopté préalablement à la mise en œuvre de la nouvelle zone pourra s'inspirer des options d'aménagement et de développement durable contenues dans le schéma de structure communal de Braine-l'Alleud si la zone elle-même est déjà incompatible avec ce dernier;

Considérant que des réclamants estiment que le Gouvernement wallon n'a pas examiné sérieusement le dossier en ce qui concerne la zone d'aménagement communal concerté des Hayettes;

Considérant qu'un réclamateur estime que la nouvelle zone nuit à l'intérêt paysager du territoire situé entre Braine-l'Alleud et le village d'Ophain;

Considérant que des réclamants font observer que la nouvelle zone est très éloignée du centre de la commune de Braine-l'Alleud alors qu'il ressort d'un examen du plan de secteur qu'il existe encore des zones non destinées à l'urbanisation (à savoir des zones agricoles) dans le centre de la commune de Braine-l'Alleud;

Considérant que des réclamants estiment que les incidences non négligeables probables de l'avant-projet de plan relevées par l'auteur d'étude telles que l'augmentation importante du trafic sur les voiries existantes, l'augmentation du volume d'eaux usées rejetée, la diminution des infiltrations d'eaux dans le sol suite à l'augmentation de son imperméabilisation, la diminution des zones dédiées à l'activité agricole et la modification durable des paysages ont des effets négatifs directs sur la nouvelle zone;

Considérant qu'un réclamateur pense que la mise en œuvre de la nouvelle zone impliquera l'aménagement d'infrastructures, le réaménagement de la voirie avec installation de ronds-points et bassins de rétention des eaux de pluie et entraînera très certainement des expropriations;

Considérant qu'un réclamateur estime que l'auteur d'étude n'a pas pris en considération les effets directs de la nouvelle zone sur les infrastructures publiques, ce qui démontre à nouveau que le Gouvernement wallon n'a pas statué en pleine connaissance de cause;

Considérant qu'un réclamateur estime que la motivation du Gouvernement wallon pour écarter l'alternative proposée par l'auteur d'étude d'assortir la nouvelle zone d'une prescription supplémentaire ayant pour objet de n'autoriser sa mise en œuvre qu'au terme de l'occupation des zones d'habitat situées au nord de la route de Piraumont n'est pas pertinente; qu'il reste en effet à l'autorité publique la possibilité d'avoir recours à l'expropriation pour éviter de dépendre de l'évolution des initiatives individuelles;

Considérant qu'un réclamateur demande de n'urbaniser que le nord-est de la nouvelle zone, entre la route de Piraumont et le nord de la parcelle cadastrée n° 759, cette parcelle étant exclue de la zone (à titre de zone tampon entre la zone d'aménagement communal concerté et le hameau), de limiter la densité des logements à maximum 40 logements l'hectare, comme envisagé par l'étude d'incidences, et d'assortir la zone d'une prescription supplémentaire visant à n'autoriser la mise en œuvre de cette partie de zone qu'après l'occupation des zones d'habitat situées au nord de la route de Piraumont;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud s'oppose radicalement à l'urbanisation de la zone car elle va à l'encontre de la matérialisation du territoire urbain jusqu'à la route de Piraumont et de la volonté de ne plus développer de nouveaux espaces à vocation résidentielle au-delà, option qui est d'ailleurs confirmée par le schéma de structure communal;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur pour autant qu'elle soit totalement compensée planologiquement;

Considérant que le CWEDD estime dès lors que la superficie de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté devrait être limitée à superficie qui peut être compensée par la zone d'aménagement communal concerté de Lasne choisie comme compensation;

Considérant que la CRAT est défavorable à l'inscription de la nouvelle zone au plan de secteur et de la

prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » sur le plan et recommande d'inscrire une zone d'habitat;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que ni le diagnostic du schéma de structure communal, ni l'étude d'incidences que le Gouvernement wallon a fait réaliser sur l'avant-projet de plan n'ont identifié de patrimoine naturel remarquable dans le quadrant sud-ouest; que le biotope existant ne peut, en tout état de cause, être qualifié d'exceptionnel;

Considérant qu'il en est de même pour l'intérêt paysager des zones concernées; qu'aucun périmètre d'intérêt paysager ne figure de plus en surimpression de la zone agricole existante; qu'il n'existe également aucun point de vue remarquable au plan de secteur;

Considérant que le Gouvernement wallon a déjà répondu sur les raisons qui le conduisent à proposer d'inscrire une nouvelle zone d'aménagement communal concerté à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance; qu'il n'existe en effet pas de zones mieux localisées sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud pour implanter les besoins qu'il souhaite rencontrer;

Considérant que ni le CWEDD, ni la CRAT n'émettent des réserves sur la qualité de l'étude d'incidences;

Considérant que les effets de la nouvelle zone sur l'environnement cités par les réclamants ont bien été analysés par l'auteur d'étude qui a estimé qu'ils pouvaient être évités, réduits ou compensés par plusieurs mesures;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que tous les effets de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté sur l'environnement soulevés dans les réclamations ont été analysés par l'auteur d'étude qui n'a relevé aucune incidence non négligeable probable justifiant de renoncer à la modification de la zone agricole existante en zone d'aménagement communal concerté et a dès lors confirmé l'affectation projetée;

Considérant que le Gouvernement wallon prend acte des inquiétudes du réclamant quant à la mise en péril de la viabilité de son exploitation agricole et rappelle que l'auteur d'étude a estimé que l'avant-projet de plan aurait des incidences sur onze exploitations agricoles;

Considérant que le Gouvernement wallon relève que l'exploitation du réclamant est répertoriée par le n° 6 dans l'étude d'incidences et appartient aux exploitations d'une taille supérieure à 80 ha pour lesquelles les incidences de l'avant-projet de plan sur l'activité agricole sont marginales;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne enfin que l'auteur d'étude recommande de déterminer l'affectation de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté lorsque les comportements en matière de mobilité auront évolué; que ceci permet d'une part à l'exploitant de continuer à cultiver les terrains concernés et lui laisse d'autre part un délai raisonnable pour rechercher de nouvelles terres s'il le juge utile ou envisager une éventuelle reconversion;

Considérant que, le Gouvernement wallon estime cependant que les conclusions de l'étude d'incidences ne remettent pas en cause son appréciation de la balance des intérêts entre le développement de l'agriculture wallonne et la promotion de l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance et lui permettent de confirmer l'option qu'il a prise de favoriser l'implantation d'activités génératrices de flux ferroviaires sur des superficies limitées aux besoins du territoire de référence;

Considérant que si les autorités communales ont conçu de matérialiser la limite du développement admissible du territoire urbain par la route de Piraumont dans le schéma de structure communal, il convient de relever que cette voirie ne se confond pas avec le périmètre de l'aire paysagère qui couvre l'agglomération de Braine-l'Alleud selon l'atlas des paysages de Wallonie alors que les nouvelles zones centrées sur la future halte RER de Braine-l'Alliance et situées tant au nord qu'au sud de la route de Piraumont s'inscrivent quant à elles dans le périmètre de l'aire paysagère contiguë dite « campagne périurbaine de Nivelles »; que l'option du Gouvernement wallon est dès lors cohérente sur le plan paysager;

Considérant que le Gouvernement wallon estime en réponse à l'observation d'un réclamant sur les motivations qui l'ont amené à ne pas retenir la proposition de l'auteur d'étude d'assortir la nouvelle zone d'aménagement communal concerté d'une prescription supplémentaire qui n'autoriserait sa mise en œuvre qu'au terme de l'occupation des nouvelles zones d'habitat qu'il n'entend pas exposer les autorités publiques



à devoir indemniser des propriétaires qui ne voudraient pas valoriser leurs biens ou, pire, en organiseraient la rétention, pour mettre en œuvre les projets qu'elles jugent utiles pour la collectivité;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il partage l'analyse de l'auteur d'étude sur l'ordre de priorité de mise en œuvre des nouvelles zones et que réserver aux autorités publiques la décision de mettre en œuvre le quadrant sud-ouest constitue une garantie suffisante au regard des compétences qui leur sont reconnues en matière d'aménagement du territoire, dont elles sont les gestionnaires et les garants;

Considérant que le Gouvernement wallon ne retient pas la proposition de la CRAT d'inscrire le quadrant sud-ouest en zone d'habitat en raison des conclusions de l'étude d'incidences; que si l'affectation des terrains concernés à la résidence constitue, selon l'auteur d'étude, la meilleure réponse aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon, il convient de souligner qu'il avance plusieurs arguments qui pourraient amener à nuancer cette conclusion et recommande de prendre le temps avant de la valider;

Considérant que seule la zone d'aménagement communal concerté permet à la fois aux autorités publiques de décider du moment de mettre en œuvre la zone et de déterminer alors l'affectation la plus adéquate pour les terrains concernés; qu'il est dès lors plus approprié de retenir cette option;

Considérant que le Gouvernement wallon n'entend pas en revanche revenir sur le seuil de la densité des logements qu'il souhaite voir respecter dans les zones qui seront aménagées autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance et dont l'auteur d'étude a validé la pertinence; que l'objectif de densification des noyaux urbains qu'il poursuit doit être maintenu dans l'hypothèse où les autorités publiques décideraient d'affecter tout ou partie de la zone d'aménagement communal concerté à la résidence;

Considérant qu'il se révèle néanmoins peu opportun, au vu des réclamations et observations, d'imposer l'objectif susvisé au hameau des Hayettes dont la structure pourrait être profondément affectée si la densité des logements retenue lui était appliquée; que le Gouvernement wallon décide en conséquence de l'exclure du périmètre de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté ainsi qu'une zone non bâtie attenante au nord de manière à lui assurer un dégagement suffisant;

Considérant que la nouvelle zone d'aménagement communal concerté ainsi configurée a une superficie de 23,60 ha;

Considérant que le Gouvernement wallon décide pour ces motifs d'inscrire une zone d'aménagement communal concerté reconfigurée dans le quadrant sud-ouest ainsi que d'appliquer dans la zone la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » sur le plan;

Considérant que le Gouvernement wallon précise, en réponse à l'observation du CWEDD, que la compensation de l'inscription des nouvelles zones d'aménagement communal concerté n'est pas visée par l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE; qu'il n'y a dès lors pas lieu de compenser l'inscription de cette dernière au plan de secteur;

Quadrant nord-ouest

Zone d'habitat (située à l'ouest du RER), zone de parc et zone d'habitat (située au nord de la zone de parc)

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant estime que la création d'un nouveau quartier remet en cause les conventions passées en 2009 avec les riverains; qu'en effet, il a été admis dans le plan communal de mobilité qu'il n'était pas question de modifier quoi que ce soit dans cette zone;

Considérant que des réclamants s'opposent au fait que le projet de plan permette d'urbaniser au-delà de ce qui avait été convenu avec les autorités communales, et transcrit dans le plan communal d'aménagement dit du « Paradis » qu'elles ont adopté définitivement en vue de permettre la construction d'une piscine et de ses parkings;

Considérant qu'un réclamant fait observer qu'il a pris la décision de racheter l'autre partie de son habitation en tenant compte des décisions prises à l'époque concernant le projet de plan communal d'aménagement, pour rester dans un environnement au paysage si agréable et si rare dans sa commune;

Considérant qu'un réclamant fait observer que des habitants du quartier des Bouvreuils ont choisi d'y habiter et d'y investir en raison du fait qu'il était attaché à une zone agricole et garantissait la continuité de l'aspect « zone verte tranquille »;

Considérant qu'un réclamant signale que s'il effectue tous les jours cinquante kilomètres dans les embouteillages pour aller travailler, c'est dans le but d'avoir une meilleure qualité de vie dans un

environnement champêtre avec tous les frais que cela comporte et non pour avoir l'impression d'être dans un centre ville avec une circulation complètement engorgée;

Considérant que des réclamants font part de soucis qui portent sur la congestion des voiries du quartier des Bouvreuils et expriment une grande inquiétude quant à l'aggravation de celle-ci suite à l'implantation de nouvelles habitations;

Considérant que des réclamants demandent en quoi la destruction d'une « zone verte » et l'urbanisation de cette dernière, accompagnée de nuisances sonores, d'une augmentation du trafic routier, déjà trop dense, et de dépenses accrues pour la collectivité, vont améliorer leur bien-être; qu'elles vont plutôt détériorer leur cadre de vie;

Considérant que le schéma de structure communal ne prévoit pas l'urbanisation de cette zone;

Considérant qu'un réclamatant estime que « la relative urgence des besoins à satisfaire » avancée par le Gouvernement wallon pour ne plus imposer l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental préalablement à la mise en œuvre de la nouvelle zone n'est pas crédible compte tenu des réserves de terrains existantes sur le territoire communal;

Considérant qu'un réclamatant demande qu'un rapport urbanistique et environnemental soit imposé afin de pouvoir contrôler les gabarits des futures constructions;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud affirme sa volonté de voir aboutir la révision du plan de secteur de Nivelles en ce qui concerne la zone nord-ouest pour les raisons suivantes:

- la mise en valeur de la nouvelle piscine prévue dans la zone d'habitat,
- 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,
- la fonction de la zone d'immersion temporaire, actuellement en chantier, qui limitera les inondations dans la partie aval de la vallée du Hain;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription au plan de secteur des deux zones d'habitat et de la zone de parc;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription au plan de secteur de la zone d'habitat situé au nord de la zone de parc;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription au plan de secteur de la zone d'habitat située à l'ouest du RER;

Considérant que la CRAT est défavorable à l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » sur le plan en raison de son niveau de détail qui dépasse le cadre d'une approche planologique;

Considérant que la CRAT estime en outre que l'obligation d'atteindre une densité des logements de minimum 80 logements à l'hectare est démesurée, va à l'encontre des options du schéma de structure communal et ne permettra pas d'atteindre une certaine mixité de logements;

Considérant que la CRAT estime qu'il appartient à la commune de gérer les lignes directrices de l'organisation physique de la zone, notamment en fonction des contraintes environnementales locales, ainsi que les options d'aménagement;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de la zone de parc au plan de secteur;

Considérant que la CRAT estime que cette nouvelle zone est justifiée au vu des besoins en espace vert à Braine-l'Alleud;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que l'auteur d'étude a justifié d'une part l'inscription au plan de secteur d'une zone d'habitat dans le quadrant nord-ouest, de manière à disposer de plus de souplesse pour l'urbanisation de ces terrains en termes de programmation et d'aménagement, et d'autre part le fait de ne pas imposer l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental préalable à sa mise en œuvre afin qu'ils puissent être occupés sans attendre, vu la relative urgence des besoins à satisfaire;

Considérant que l'aménagement d'un pôle récréatif est débattu depuis plus de dix ans au niveau local, qu'il a été fixé dans un plan d'aménagement adopté par le conseil communal et figure comme mesure d'aménagement au schéma de structure communal; que les inquiétudes des riverains sont essentiellement provoquées par la crainte de voir se développer un autre type de programme dans leur environnement;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud confirme une fois encore dans son avis l'actualité de son projet d'implanter une nouvelle piscine sur une partie de la nouvelle zone; que le besoin est bien réel depuis la fermeture du bassin de natation « Le Neptune » le 19 février 2007; qu'il a procédé à l'acquisition des terrains nécessaires et qu'il n'y a en conclusion pas lieu de douter que ce projet, dont les riverains avaient admis le principe à l'issue de l'enquête publique relative au projet de plan communal d'aménagement approuvé dans ce dessein par les autorités communales, soit fondamentalement remis en cause;

Considérant que la concrétisation de ce projet communal, qui figure dans la déclaration de politique générale 2012-2018, est incontestablement devenue pressante; que c'est pour cette raison que l'auteur d'étude propose de ne pas imposer l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental préalablement à la mise en œuvre de la nouvelle zone d'habitat;

Considérant que l'absence d'orientations sur l'organisation physique d'un territoire ainsi que d'options d'aménagement et de développement durable ne décharge pas les autorités communales d'apprécier chacune des demandes de permis d'urbanisme qui seront déposées dans le périmètre de la nouvelle zone d'habitat en fonction de leur conception de l'aménagement de leur territoire dont elles sont également garantes; que c'est également pour ce motif que le Gouvernement wallon a décidé de ne pas imposer l'élaboration d'un rapport urbanistique et environnemental qui viserait entre autre le gabarit des constructions;

Considérant que le Gouvernement wallon signale de plus qu'une grande partie des terrains du périmètre concerné appartient à la commune de Braine-l'Alleud, ce qui permettra une meilleure maîtrise du foncier;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que le projet de plan confirme une option d'aménagement largement consensuelle qui avait pour objet d'établir une zone d'isolement vis-à-vis des habitations existantes et renforce même leur degré de protection puisque le choix d'y inscrire une zone de parc imposera d'ordonner l'espace vert dans un souci d'esthétique paysagère;

Considérant que les logements qui pourraient être projetés dans la nouvelle zone seront localisés dans l'espace qui subsistera entre la ligne de chemin de fer et la limite est des terrains où sera implantée la piscine; que dans cette configuration ils ne se situeront pas dans l'axe des façades arrière des habitations implantées avenue des Bouvreuils et seront donc peu perceptibles pour leurs habitants;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué les mouvements générés par la zone de services publics et d'équipements communautaires projetée à l'avant-projet de plan en faisant l'hypothèse qu'une piscine de taille olympique y serait implantée; qu'il a estimé le nombre de baigneurs pour un jour ouvrable à 1 500, auxquels il a rajouté les déplacements générés par le personnel de la piscine et en a conclu que ces flux étaient à ce point négligeables qu'il n'était pas justifié de les prendre en considération;

Considérant que l'auteur d'étude a évalué les mouvements générés par la zone de parc et en a conclu qu'ils seraient négligeables durant les heures les plus critiques pour le réseau routier, c'est-à-dire aux heures de pointe du matin et du soir;

Considérant que l'auteur d'étude a lui-même justifié l'inscription d'une zone d'habitat au plan de secteur, dans le quadrant nord-ouest, par le fait que les effets de cette option sur la mobilité peuvent être considérés comme négligeables;

Considérant que le réseau structurant défini par le plan communal de mobilité permet en outre d'accéder au pôle « détente et nature » sans devoir transiter par les voiries locales (fiche action 2.10); que les logements qui devraient être construits à l'est de ce dernier bénéficieront des mêmes conditions d'accessibilité puisqu'ils sont localisés à front de la route de Piraumont; que les effets de l'automobile sur les quartiers d'habitations situés au nord seront dès lors vraisemblablement limités à la circulation locale;

Considérant que la voirie projetée à l'est de la ligne de chemin de fer aura également pour conséquence d'éviter les effets négatifs du trafic automobile sur les rues du Saussois, des Vignobles et Longue dus à la localisation des voiries qui permettent de traverser la ligne de chemin de fer selon les conclusions de l'étude d'incidences relative au plan communal d'aménagement modificatif du plan communal d'aménagement n° 1 dit « Paradis de la Santé »; que cette voirie est aujourd'hui réalisée;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que la prescription supplémentaire qu'il impose porte sur la densité des logements et que ce type de prescription ne relève ni de l'organisation physique de la

zone, ni d'une option d'aménagement; qu'il ne peut rejoindre la CRAT sur ce point;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle en effet que la densité est un objectif qu'il poursuit en tant que tel et dont il n'entend pas s'écarter; qu'il a décidé de maintenir la densité des logements qu'il avait fixée dès l'adoption de l'avant-projet de plan en raison des conclusions de l'auteur d'étude; qu'il estime en conclusion que son approche reste de nature planologique;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs l'inscription au plan de secteur d'une zone d'habitat dans le quadrant nord-ouest, à l'ouest de la ligne de chemin de fer, ainsi que l'application dans la zone de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » sur le plan, d'une zone de parc et d'une zone d'habitat (au nord de la zone de parc);

Le long de la ligne de chemin de fer et du R0

Zone d'espaces verts:

Réclamations et observations

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription de la zone d'espaces verts au plan de secteur;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription d'une zone d'espaces verts au plan de secteur, au sud de la rue de Piraumont, le long de la zone d'activité économique mixte;

Considérant que la CRAT est défavorable à l'inscription d'une zone d'espaces verts au plan de secteur, au nord de la rue de Piraumont, le long de la zone d'habitat; qu'il serait plus opportun d'affecter cet espace à de la zone d'habitat afin de permettre la construction d'éventuels aménagements urbains liés à l'infrastructure ferroviaire;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon souligne qu'il a décidé en adoptant provisoirement le projet de plan de ne plus maintenir la zone d'espaces verts qu'il projetait d'inscrire au nord de la route de Piraumont, le long de la ligne de chemin de fer, dès lors que le rapport urbanistique et environnemental exprime des options d'aménagement et de développement durable pour la partie de zone d'espaces verts inscrite à l'avant-projet de plan concernée;

Considérant que cette décision est sans conséquences pour le développement de l'infrastructure ferroviaire, qui reste implantée sur un talus affecté en zone d'espaces verts, ni pour les équipements annexes à la halte de Braine-l'Alliance, que le rapport urbanistique et environnemental prend déjà en compte;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs l'inscription d'une zone d'espaces verts au plan de secteur, à l'ouest et au sud de la nouvelle zone d'activité économique mixte;

Tracé et périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize ainsi que du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain

Réclamations et observations

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud estime que la relégation de la route de Piraumont en voirie locale va à l'encontre de la perspective d'un barreau ouest, prévu dans le plan communal de mobilité, qui ouvrirait la possibilité de désenclaver la frange ouest du centre-ville et permettrait un accès aisé au pôle hospitalier qui est amené à se développer;

Considérant que le conseil communal de Braine-l'Alleud estime en outre que la route de Piraumont est une continuité logique vers la voirie de liaison prévue entre la RN27 et la N5; voirie qu'il estime indispensable compte tenu de la mise en valeur du site de la bataille de Waterloo;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur la suppression au plan de secteur des tracés et des périmètres de réservation telle que proposée;

Considérant que la CRAT est favorable à la suppression au plan de secteur du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize ainsi que du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que l'avis défavorable du conseil communal de Braine-l'Alleud porte uniquement sur la suppression au plan de secteur du tracé de la voirie existante entre la

ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il projette de supprimer une composante du réseau des principales infrastructures de communication figurant au plan de secteur de Nivelles;

Considérant que l'inscription du tracé d'une infrastructure de communication routière au plan de secteur vise à rencontrer les besoins de mobilité de la collectivité; que le Gouvernement wallon a estimé qu'il ne convenait pas de maintenir à l'échelle du plan de secteur l'option d'un « contournement » sud de l'agglomération de Braine-l'Alleud qui serait en contradiction avec son objectif de maîtriser la mobilité routière et pour lequel il existe déjà une alternative via le R0 et la E19, pour lui préférer une autre forme de réponse liée à la complémentarité entre le R0 et la N27 et la ligne de chemin de fer n° 124, à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que l'option qu'il retient au plan de secteur pour rencontrer les besoins de mobilité de la collectivité ne remet pas en cause celles que les autorités communales ont approuvées à l'échelle du territoire communal et n'a aucune conséquence sur les procédures auxquelles seront soumises sa demande de permis d'urbanisme;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs la suppression au plan de secteur du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain, conformément à l'avis du CWEDD et de la CRAT;

Considérant que la seule conséquence de cette décision réside dans le fait qu'il revient alors au Gouvernement wallon de délivrer les éventuels permis d'urbanisme et non aux délégués visés à l'article 272, §1<sup>er</sup> du CWATUPE;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme également la suppression au plan de secteur du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize;

Compensations

Compensation planologique

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants estiment que la décision de modifier la destination de la zone d'aménagement communal concerté située à Plancenoit en zone non destinée à l'urbanisation (zone agricole) aurait dû faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement;

Considérant que des réclamants contestent l'opportunité et la légalité de la compensation planologique proposée par le Gouvernement wallon;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur le choix de la zone retenue par le Gouvernement wallon alors que la commune de Braine-l'Alleud sera la principale, sinon la seule, commune à bénéficier économiquement de la future halte RER et des retombées économiques autour de celle-ci et qu'il existe des zones destinées à l'urbanisation de superficie équivalente sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud qui pourraient être modifiées en zones non destinées à l'urbanisation, ce que l'auteur d'étude confirme;

Considérant que des réclamants estiment qu'il n'apparaît pas judicieux de proposer une compensation planologique à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance compte tenu de la forte pression foncière que connaît actuellement le Brabant wallon; qu'une telle compensation devrait être proposée en dehors du Brabant wallon;

Considérant que des réclamants font observer que la modification de la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole aura pour effet d'accroître la pression foncière sur les autres zones d'aménagement communal concerté situées sur le territoire de la commune de Lasne;

Considérant qu'un réclamation pense que le fait de modifier la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole supprime à terme toute possibilité d'urbaniser la zone, y compris le long de la N5 dont le potentiel d'urbanisation ne peut être valorisé en ayant recours aux mécanismes dérogatoires prévus aux articles 111 et 112 du CWATUPE;

Considérant que des réclamants estiment qu'il n'y a aucune justification rationnelle à modifier la destination des parties de la zone d'aménagement communal concerté dans lesquelles sont implantées des activités qui ne relèvent pas de l'agriculture;

Considérant qu'un réclamation estime que la modification de la zone d'aménagement communal concerté en

zone agricole va à l'encontre de son évolution actuelle, qui se caractérise par le développement d'activités économiques, et priverait la collectivité d'un potentiel urbanisable qui pourrait s'avérer utile de conserver pour rencontrer d'autres besoins dans le futur tels que ceux qui seraient liés au projet de valorisation du site de la bataille de Waterloo;

Considérant que des réclamants estiment que la destination retenue par le Gouvernement wallon aura un effet négatif sur les activités qu'ils exercent dans la zone (complexe de bureaux, commerces et logements) en raison du fait qu'elles ne pourront plus se développer avec suffisamment de souplesse;

Considérant qu'un réclamant fait observer que la modification en zone agricole de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit n'empêchera vraisemblablement pas la constitution d'un front bâti sur ses côtés ouest, nord et est en raison des dérogations au plan de secteur que l'article 111 du CWATUPE permet d'autoriser;

Considérant que des réclamants estiment que la compensation planologique proposée par le Gouvernement wallon n'est pas justifiée dès lors qu'elle présente d'excellentes caractéristiques pour être urbanisée (superficie importante d'un seul tenant, peu de déclivité, proximité directe des axes de communication, accessibilité aisée vers les services et commerces, facilité d'équipement de la zone, absence d'effets particuliers sur le paysage, limites de son urbanisation clairement définies par la N5 et la zone déjà urbanisée à l'arrière, etc.);

Considérant qu'un réclamant énumère les caractéristiques topographiques et paysagères de la zone d'aménagement communal concerté, de son voisinage et des équipements existants qui permettraient de justifier l'intérêt de la mettre en œuvre à destination de la résidence;

Considérant qu'un réclamant souligne que la zone d'aménagement communal concerté ne présente pas d'intérêt particulier sur le plan paysager mais bénéficie en revanche de vues sur des zones de grand intérêt paysager, ce qui donne un intérêt indéniable à son urbanisation;

Considérant que des réclamants relèvent que le Gouvernement wallon n'a pas tenu compte du fait que la zone qu'il a retenue n'est pas occupée de manière uniforme et demandent dès lors d'affiner le choix des nouvelles destinations; qu'il serait en particulier incohérent de destiner à l'activité agricole les terrains non bâtis situés à front de l'avenue du Trianon;

Considérant que des réclamants estiment que l'étude d'incidences ne permet pas de s'assurer que des alternatives éventuelles ont bien été analysées alors qu'il existe par exemple sur le territoire des communes de Braine-l'Alleud et de Lasne des zones d'aménagement communal concerté dont la mise en œuvre est a priori notoirement plus aléatoire et incertaine que celle de Plancenoit;

Considérant que des réclamants estiment qu'on ne peut admettre que le choix du Gouvernement wallon tient compte de l'impact des nouvelles zones destinées à l'urbanisation sur le voisinage en raison de l'éloignement de la zone retenue par rapport à ces dernières; qu'il ne respecte dès lors pas l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE;

Considérant qu'un réclamant estime que la modification de la zone d'aménagement communal concerté en zone non destinée à l'urbanisation ne constitue en réalité pas une véritable compensation dès lors que la commune de Lasne aurait déjà fait savoir qu'elle ne comptait pas l'urbaniser;

Considérant que des réclamants estiment que les motifs avancés par le Gouvernement wallon pour justifier le choix de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit sont soit erronés, soit non pertinents;

Considérant que des réclamants estiment que le fait que le conseil communal de Lasne ait décidé en 2000 de geler la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté situées sur le territoire communal dans le cadre de l'élaboration du schéma de structure communal n'est pas un élément déterminant pour justifier le choix de la zone retenue dès lors que l'option qui visait à préserver une population stable leur paraît difficile à maintenir aujourd'hui compte tenu des perspectives démographiques que les études les plus récentes confirment;

Considérant que des réclamants relèvent en outre que le schéma de structure communal de Lasne donne la priorité à la mise en œuvre de la zone retenue par le Gouvernement wallon sur d'autres zones d'aménagement communal concerté, situées en particulier dans le même village; qu'il apparaît que le choix du Gouvernement wallon aura pour effet de conserver sur le territoire de la commune de Lasne, et

en particulier à Plancenoit, des zones dont la mise en œuvre a été jugée moins pertinente en termes de développement du territoire communal;

Considérant qu'un réclamant trouve inexact de soutenir que la modification de la zone d'aménagement communal concerté en zone non destinée à l'urbanisation n'a pas d'effet négatif sur l'environnement puisqu'elle entraînera à terme la mise en œuvre de zones d'aménagement communal concerté qui présentent des caractéristiques moins intéressantes en termes de développement durable;

Considérant qu'un réclamant conteste l'analyse de l'auteur d'étude sur le caractère « excentré » de la localisation de la zone d'aménagement communal concerté en faisant valoir d'une part qu'elle est proche du centre de l'agglomération de Plancenoit et d'autre part qu'elle est idéalement située dans la zone sur laquelle la voirie qui sera inéluctablement construite entre la N5 et la N27 (et le R0), et que le Gouvernement wallon impose au titre de compensation alternative, devrait exercer son attractivité selon l'auteur d'étude;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à l'urbanisation de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit au vu de son éloignement par rapport au centre du village, de la proximité de la N5 et de ses nuisances sonores, du caractère ingrat de son relief et de sa situation le long d'un axe touristique lié à la bataille de Waterloo;

Considérant que des réclamants estiment que la zone retenue par le Gouvernement wallon est la zone du territoire de la commune de Lasne qui est la mieux située pour accéder à la future halte RER de Braine-l'Alliance, y compris pour les modes doux, et que sa mise en œuvre offrirait dès lors une excellente opportunité de constituer un nouveau potentiel d'utilisateurs du chemin de fer;

Considérant qu'un réclamant conteste l'analyse de l'auteur d'étude selon laquelle la majorité des terrains situés dans le périmètre de la zone retenue par le Gouvernement wallon serait éloigné de toute voirie équipée;

Considérant que des réclamants contestent le fait que la zone retenue par le Gouvernement wallon soit jugée trop proche de la N5 pour y développer de l'habitat; qu'en effet cet argument ne peut être appliqué indistinctement à l'ensemble de la zone, où se trouvent des terrains quasi enclavés dans des zones déjà habitées, et semble ignorer les conditions auxquelles seront par ailleurs exposées les nouvelles zones d'aménagement communal concerté et d'activité économique mixte projetées près de la future halte RER de Braine-l'Alliance, à proximité immédiate de voiries connaissant une affluence semblable à celle que l'on peut observer sur la N5, à savoir le ring 0, la N27 et la route de Piraumont;

Considérant qu'un réclamant s'étonne du fait que l'auteur d'étude n'a pas porté les effets positifs de la nouvelle voirie de liaison entre la RN27 (et le R0) et la RN5 sur la mobilité et l'environnement sonore des parties nord et centrale de la zone au crédit d'une possible urbanisation de celle-ci;

Considérant que des réclamants ne comprennent pas pourquoi l'argument relatif à la saturation de la capacité de la station d'épuration de Plancenoit a été retenu par le Gouvernement wallon pour justifier son choix alors qu'il pourrait être appliqué à n'importe quelle zone que l'on envisagerait aujourd'hui de mettre en œuvre et dont les eaux devraient être épurées par ladite station;

Considérant qu'un réclamant souligne que trois autres zones d'aménagement communal concerté situées dans la commune de Lasne auraient pu être retenues avant celle de Plancenoit au regard de l'importance des difficultés que présenterait la gestion de leurs eaux usées;

Considérant qu'un réclamant fait observer que l'argument relatif à la qualité agronomique des terres situées dans le périmètre de la zone d'aménagement communal concerté n'est pas un critère permettant de la retenir de préférence à toute autre zone non encore urbanisée qui présente la même qualité;

Considérant que des réclamants relèvent que les terres situées près de la future halte RER de Braine-l'Alliance sont de meilleure qualité sur le plan agronomique que celles qui sont situées dans le périmètre de la zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire de la commune de Lasne pour conclure que la compensation proposée par le Gouvernement wallon n'est pas équilibrée sur ce point;

Considérant qu'un réclamant estime que le fait que la zone retenue par le Gouvernement wallon présente une grande superficie exploitable sur le plan agricole ne suffit pas à considérer qu'il s'agirait de la seule zone envisageable;

Considérant qu'un réclamant estime que l'appréciation que porte le Gouvernement wallon sur l'aptitude à

la culture des sols situés dans le périmètre de la zone d'aménagement communal concerté est erronée et en déduit que la justification qu'il avance pour proposer de la destiner à l'agriculture n'est pas fondée;

Considérant qu'un réclamant signale que le taux d'emprise au sol prévu dans le règlement communal d'urbanisme de Lasne n'est pas applicable aux zones d'aménagement communal concerté, ce qui laisse un pouvoir d'appréciation à l'avenir sur la densité qui devrait être admise dans la zone lorsqu'elle sera couverte par un rapport urbanistique et environnemental;

Considérant que la commission consultative d'aménagement du territoire et de mobilité de Lasne propose de ne pas modifier l'entièreté de la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole afin de permettre le développement urbanistique en bordure de la chaussée de Charleroi;

Considérant que la commission consultative d'aménagement du territoire et de mobilité de Lasne propose la désaffectation des zones d'aménagement communal concerté située au nord, au centre et au sud de Plancenoit afin de compenser la réduction de surface agricole car celles-ci présentent un intérêt paysager non négligeable ainsi qu'une urbanisation difficile du fait du relief naturel du sol et de la difficulté d'accès;

Considérant que le conseil communal de Lasne estime inéquitable et, partant, inacceptable que les propriétaires lasnois soient lésés au profit de ceux de Braine-l'Alleud et invite le Gouvernement wallon à trouver la compensation planologique sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

Considérant que le conseil communal de Lasne estime que la mise en œuvre du projet de plan serait contraire à un bon aménagement du territoire et dès lors préjudiciable à la commune;

Considérant que le conseil communal de Lasne estime que la zone d'aménagement communal concerté dispose d'un potentiel urbanistique important, surtout en regard du futur développement autour de la halte RER de Braine l'Alliance, et qu'il serait pertinent de ne pas l'affecter en zone agricole;

Considérant que le conseil communal de Lasne propose à titre subsidiaire, et uniquement si la compensation ne peut être trouvée à Braine-l'Alleud en tout ou en partie, de ne modifier qu'une partie de la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole, soit une superficie approximative de 15,5 ha, et de la maintenir dans tous les cas le long de la chaussée de Charleroi sur une profondeur d'environ 100 m ainsi qu'au nord et au nord-est de l'avenue du Trianon; toute autre disposition étant préjudiciable au développement de la commune de Lasne;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable sur l'inscription de la zone au plan de secteur comme compensation planologique;

Considérant que la DGO4 du Service public de Wallonie estime que la modification de la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole n'est pas de nature à nuire au projet d'extension de périmètre protégé du site du champ de bataille de Waterloo;

Considérant que la CRAT prend acte de l'inscription d'une zone agricole au plan de secteur, sur le territoire de la commune de Lasne, au titre de compensation planologique;

Considérant que la CRAT s'interroge sur le choix de la zone retenue par le Gouvernement wallon alors que subsiste sur le territoire de la commune de Lasne d'autres zones d'aménagement communal concerté de priorités inférieures;

Considérant que la CRAT estime que la zone retenue par le Gouvernement wallon est particulièrement bien localisée pour raccorder l'ouest du territoire de la commune de Lasne à la future halte RER de Braine-l'Alliance dans l'optique de la construction de la nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que la compensation de l'inscription des nouvelles zones d'aménagement communal concerté au plan de secteur n'est pas visée par l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE et qu'il s'est dès lors concentré sur la compensation des nouvelles zones destinées à l'urbanisation qu'il projette d'inscrire au plan de secteur de Nivelles;

Considérant que le Gouvernement wallon a justifié le choix de la zone qu'il a retenue par les motivations suivantes:

- zone destinée à l'urbanisation mal localisée au regard de l'objectif de structurer le territoire en s'appuyant sur des pôles existants (SDER);
- option du schéma de structure communal de Lasne de maintenir la population à 13 500 habitants, ce qui entraîne un faible besoin en nouveaux logements;



- ordre de priorité de mise en œuvre de la zone au schéma de structure communal;
- intérêt paysager de la zone;
- avantage de préserver ses futurs occupants des nuisances sonores de la N5;
- avantage de constituer une transition végétale intéressante entre les noyaux bâtis;

Considérant que la révision du plan de secteur décidée par le Gouvernement wallon vise l'inscription de zones dont l'impact, les enjeux et les incidences sont de niveau régional puisqu'elles poursuivent l'objectif d'accompagner le développement du RER qui est un projet majeur en terme de gestion de la mobilité dans la province du Brabant wallon; que la compensation des nouvelles zones qu'il destine à l'urbanisation (la zone d'habitat projetée dans le quadrant nord-ouest et la zone d'activité économique mixte projetée dans le quadrant sud-est) peut être organisée à l'échelle du plan de secteur et ne doit pas nécessairement être limitée au territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

Considérant que l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE fixe deux conditions pour le choix des compensations (respecter le principe de proportionnalité et tenir compte, notamment, de l'impact de la nouvelle zone destinée à l'urbanisation sur le voisinage) mais ne fixe pas de méthode pour le choix des compensations;

Considérant que le non-respect du principe de « proximité » de la compensation avancé par certains des réclamants pour critiquer le choix du Gouvernement wallon n'existe pas en ces termes dans le CWATUPE; que l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE stipule que « la compensation doit tenir compte, notamment, de l'impact de la nouvelle zone destinée à l'urbanisation sur le voisinage »; que cela signifie que si le choix de la compensation ne peut en effet ignorer l'impact du nouveau « potentiel » d'urbanisation sur le voisinage on ne peut en déduire qu'elle est exclusivement destinée à compenser ce dernier ni qu'elle doit nécessairement être située à proximité de la nouvelle zone destinée à l'urbanisation;

Considérant que le Gouvernement wallon a entrepris à travers la révision du plan de secteur de Nivelles de promouvoir un usage du sol moins générateur de déplacements en voiture dans le Brabant wallon en favorisant l'implantation d'habitations et d'entreprises à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance; qu'il serait dès lors contraire à cet objectif de proposer comme compensations planologiques la modification de zones destinées à l'urbanisation non occupées ou de zones d'aménagement communal concerté non mises en œuvre qui disposent d'un « potentiel » de report modal vers le rail de par leur localisation à proximité de la ligne 124;

Considérant que c'est pour cette raison que le Gouvernement wallon a proposé la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit qui est la première zone de grande superficie située à la périphérie des zones concernées par la révision du plan de secteur dont l'urbanisation se serait inscrite en opposition aux objectifs qu'il poursuit puisqu'elle se situe incontestablement hors des périmètres dans lesquels on peut envisager de se rendre à la future halte RER de Braine-l'Alliance en mode doux;

Considérant que le Gouvernement wallon a visé ainsi la suppression d'un « potentiel » d'urbanisation qui aurait été contraire aux objectifs qu'il poursuit s'il avait été mis en œuvre à destination de l'habitat ou de l'activité économique, peu importe l'horizon considéré;

Considérant que le fait que les autorités communales aient décidé de ne pas mettre en œuvre la zone ne lui retire pas sa qualité de zone d'aménagement communal concerté; qu'elle peut dès lors être proposée en compensation de l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation au plan de secteur;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en outre que les quelques activités existantes qui se sont développées dans les bâtiments qui existaient dans la zone d'aménagement communal concerté occupent une superficie à ce point minime qu'elle ne permet pas de mettre en cause son caractère non urbanisé;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en revanche qu'il n'est pas contradictoire de proposer de supprimer au plan de secteur la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit, d'une part, et de tenir compte de la population habitant dans les villages situés à l'est de celle-ci pour évaluer le potentiel des futurs utilisateurs de la halte RER de Braine-l'Alliance, d'autre part; qu'il est en effet tout à fait justifié d'évaluer les effets d'une situation existante sur la clientèle potentielle du RER et d'apprécier par ailleurs qu'il serait contraire à l'objectif de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance en développant de nouvelles zones dont les occupants devraient nécessairement

avoir recours à la voiture pour se rendre à la halte du fait de son éloignement;

Considérant que la compensation planologique que le Gouvernement wallon propose aura pour effet de diminuer une partie du trafic automobile vers la halte RER de Braine-l'Alliance si elle avait par exemple été mise en œuvre à destination de la résidence; qu'elle aura un impact positif sur le voisinage de cette dernière et permettra de diminuer au-delà la pression de la demande de mobilité routière sur l'usage du sol dans le plan de secteur de Nivelles;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que l'aptitude des terrains situés dans le périmètre de la zone d'aménagement communal concerté à être urbanisés ou non importe peu quant à la détermination de leur affectation; que cet aspect ne figure pas parmi les critères énoncés à l'article 33, §1<sup>er</sup> du CWATUPE; que les réclamants ne peuvent donc faire valoir les caractéristiques topographiques ou paysagères des terrains concernés ou se prévaloir d'activités existantes pour justifier leur mise en œuvre;

Considérant que des critères comme les coûts de l'urbanisation ou les besoins de la commune entrent en revanche en compte; que l'étude d'incidences a apporté à cet égard des éléments d'information défavorables à l'urbanisation de la zone tels que les difficultés d'épuration ou les options du schéma de structure communal;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que la zone d'aménagement communal concerté ne constitue pas un potentiel destiné à priori à être urbanisé dans le futur mais une zone destinée à recevoir toute affectation, qu'il s'agisse de zones destinées à l'urbanisation, à l'exception toutefois de la zone d'activité économique industrielle et de la zone d'extraction, ou de zones non destinées à l'urbanisation; que nul ne peut se prévaloir d'un quelconque droit d'y construire, même dans le futur;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle également que la base juridique sur laquelle peuvent être délivrés les permis d'urbanisme en dérogation au plan de secteur est la même, que le bien soit situé en zone d'aménagement communal concerté ou en zone agricole; que la modification de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit en zone agricole n'a donc pas d'impact sur cet aspect sauf pour l'activité agricole qui pourra alors se développer sans nécessiter de dérogation dès lors qu'elle sera conforme à la destination de la zone;

Considérant que l'objet de la compensation est de maintenir l'équilibre existant au plan de secteur entre zones destinées à l'urbanisation et zones non destinées à l'urbanisation; que le CWATUPE n'impose pas de restituer au plan de secteur un potentiel équivalent en terme d'affectation du sol à celui que l'on supprime; que le Gouvernement wallon retient cependant ici l'option de réduire les incidences des nouvelles zones sur l'activité agricole en décidant de compenser les zones agricoles qu'il projette d'urbaniser par l'inscription d'une nouvelle zone agricole au plan de secteur;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne néanmoins que l'auteur d'étude estime que la qualité agronomique des terres situées dans le périmètre de la zone d'aménagement communal concerté située sur le territoire de la commune de Lasne est meilleure que celle des nouvelles zones destinées à l'urbanisation qu'il projette d'inscrire au plan de secteur de Nivelles, ce qui lui a permis d'affirmer que la révision du plan de secteur qu'il a initiée aura une incidence limitée sur la zone agricole;

Considérant que l'option de modifier la zone d'aménagement communal concerté en zone agricole confirme l'activité prédominante sur les terrains concernés; qu'il s'agit en outre de l'activité la plus appropriée à son environnement bâti et non bâti, parmi les activités admissibles dans les zones non destinées à l'urbanisation, compte tenu de ses caractéristiques constituées de zones habitées entourées de vastes plaines cultivées;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle également qu'on ne peut tirer argument de l'existence d'activités dans la zone d'aménagement communal concerté pour justifier de devoir tenir compte de leurs besoins de développements dans la nouvelle zone d'une part parce qu'elles s'exercent déjà en dérogation au plan de secteur et d'autre part parce que ce serait contraire aux objectifs qu'il poursuit de favoriser l'implantation d'activités génératrices de flux ferroviaires aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que la fonction essentielle d'une zone d'aménagement communal concerté est de constituer une réserve de territoire non affecté qui peut être mise à profit par l'autorité publique pour répondre à des besoins de la collectivité quand elle l'estime nécessaire;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne quant au caractère irréaliste de l'option des autorités communales de Lasne de ne pas mettre en œuvre les zones d'aménagement communal concerté situées sur le territoire communal, notamment quand on observe l'évolution de la démographie en Wallonie, qu'il reste néanmoins conforme aux principes du CWATUPE qu'elles orientent la manière dont elles entendent développer le territoire communal;

Considérant que l'auteur d'étude estime que la modification de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit en zone agricole n'entraînera pas d'effets négatifs significatifs sur les autres zones d'aménagement communal concerté de la commune de Lasne; qu'on ne peut dès lors craindre qu'elle entraînera plus rapidement leur mise en œuvre, notamment en raison de la volonté communale de ne pas les mettre en œuvre et de l'existence de réserves foncières importantes disponibles;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne qu'il n'y a aucune contradiction de sa part à tirer argument des dispositions du schéma de structure communal de Lasne dès lors qu'il sert les objectifs qu'il poursuit; qu'il est en effet conforme à sa politique d'accueillir une nouvelle population à proximité d'une offre ferroviaire développée plutôt que dans des zones agglomérées qui ne sont desservies que par l'automobile;

Considérant que le Gouvernement wallon précise que l'ordre de priorité de mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté figurant dans le schéma de structure de Lasne est uniquement fondé sur l'intérêt paysager des zones concernées; qu'il est très réducteur d'affirmer que la modification de la zone d'aménagement communal concerté de Plancenoit en zone agricole aura pour effet de conserver sur le territoire de la commune de Lasne, et en particulier à Plancenoit, des zones dont la mise en œuvre a été jugée moins pertinente en termes de développement du territoire communal; qu'il y a lieu de relever par exemple que la mise en œuvre de ces dernières contribuerait sans aucun doute à densifier l'urbanisation à proximité de la zone agglomérée existante et à renforcer la centralité du village de Plancenoit;

Considérant que le Gouvernement wallon décide cependant de retenir l'alternative évoquée dans l'avis du conseil communal de Lasne qui maintient la zone d'aménagement communal concerté dans l'enclave existante aujourd'hui au nord et au nord-est de l'avenue de Trianon; qu'il s'agit de la partie de la zone d'aménagement communal concerté la plus proche du cœur du village de Plancenoit et sans doute la mieux située en vue de renforcer sa structure au cas où les autorités communales décideraient de sa mise en œuvre;

Considérant que la zone agricole ainsi configurée a une superficie de 33,6 ha;

Compensation alternative - voirie de liaison

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant estime que la compensation alternative imposée par le Gouvernement wallon ne compensera pas directement les inconvénients que subiront les riverains des nouvelles zones destinées à l'urbanisation;

Considérant qu'un réclamant estime qu'on ne peut évaluer sérieusement les incidences environnementales de la compensation alternative en raison du fait qu'on ne connaît pas son tracé;

Considérant que des réclamants estiment que le projet de tracé de la nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 aurait dû être inscrit au projet de plan;

Considérant que des réclamants regrettent que le projet de plan ne donne pas suite à l'option du schéma de structure communal de Braine-l'Alleud qui considère la liaison routière entre la N27 (et le R0) et la N5 comme un axe structurant à l'échelle régionale et propose de l'inscrire au plan de secteur;

Considérant que des réclamants estiment que la voirie de liaison imposée par le Gouvernement wallon présente toutes les caractéristiques d'une voirie qui appartient au réseau des principales infrastructures de communication au sens de l'article 23 du CWATUPE et devrait en ce cas être inscrite au plan de secteur, ce qui n'est pas le cas;

Considérant que les réclamants estiment qu'il ressort de ces éléments que le projet contrevient au schéma de structure communal de Braine-l'Alleud;

Considérant que des réclamants plaident pour que soient explorées toutes les pistes qui permettront de préserver au maximum les terres agricoles et d'éviter le morcellement supplémentaire du territoire;

Considérant que des réclamants proposent que soit étudiée la possibilité d'établir la nouvelle voirie de

liaison sur l'assise du chemin de la Maison du Roi; alternative qui aurait pour corollaires d'obliger les personnes qui souhaitent se rendre à la halte RER de Braine-l'Alliance à emprunter la N27 mais d'offrir un accès direct au R0 (sans devoir traverser la N27), ou à l'avenue Allard, pour celles qui souhaitent se rendre à la gare de Braine-l'Alleud;

Considérant que des réclamants contestent l'opportunité et la légalité de la compensation alternative;

Considérant que des réclamants estiment qu'il ressort de l'étude d'incidences que l'objectif poursuivi par la compensation alternative n'est pas exclusivement de compenser l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation au plan de secteur puisqu'elle constitue avant tout:

– un élément-même du projet dès lors qu'elle améliore l'accessibilité vers la halte RER qui n'existe pas encore, mais également vers l'ensemble des zones destinées à l'urbanisation ainsi créées; en d'autres termes, cette nouvelle voirie de liaison fait partie intégrante du projet car elle est nécessairement liée à sa réalisation;

– une compensation de la fermeture de la route du Lion (N5f) qui ne fait pas l'objet de la présente révision de plan de secteur; la nouvelle voirie de liaison ne compense pas les effets du projet de plan sur l'environnement, mais ceux d'un autre projet;

Considérant que des réclamants estiment que la compensation alternative profitera aux usagers de la N5 et de la N25 qui pourront, selon l'étude d'incidences, rejoindre plus facilement Braine-l'Alleud; qu'à cet égard, la compensation ne répond pas à la condition énoncée à l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE, à savoir tenir compte notamment « de l'impact de la zone destinée à l'urbanisation sur le voisinage »;

Considérant que des réclamants estiment que la compensation alternative imposée par le Gouvernement wallon est libellée dans des termes beaucoup trop généraux et imprécis dans l'arrêté adoptant provisoirement le projet de plan;

Considérant que des réclamants estiment qu'une éventuelle réalisation par phases de la compensation alternative ne dispense pas le Gouvernement wallon d'en préciser la nature, l'étendue et la localisation exacte;

Considérant que des réclamants estiment que la motivation de l'arrêté adoptant provisoirement le projet de plan contient des éléments qui démontrent que la détermination du tracé exact de la voirie de liaison dépend d'éléments futurs et aléatoires, tels que le projet d'extension du site du champ de bataille de Waterloo;

Considérant que des réclamants estiment que la compensation alternative n'est pas suffisamment précise (la zone de tracés potentiels est beaucoup trop large) et que le Gouvernement wallon ne dispose pas de tous les éléments nécessaires à sa prise de décision dans l'état actuel des choses;

Considérant que les réclamants estiment que certains passages de l'étude d'incidences démontrent que les effets sur l'environnement de la voirie imposée par le Gouvernement wallon n'ont pu être évalués de manière complète en raison de certaines inconnues sur son tracé;

Considérant que des réclamants soulignent que les conclusions de l'étude d'incidences sur les effets de la voirie sur le paysage sont ambiguës puisqu'elles semblent n'envisager que l'hypothèse où elle utiliserait l'assise du chemin de la Maison du Roi;

Considérant que des réclamants soulignent que la compensation alternative aura des incidences très importantes sur l'activité agricole (morcellement des terres);

Considérant que des réclamants estiment qu'il est difficile de promouvoir l'usage du RER sans l'accompagner de la construction d'un axe routier entre la N5 et le Parc de l'Alliance permettant d'accéder aisément à la future halte RER et que ce dernier aura un effet positif sur plusieurs voiries qui sont aujourd'hui empruntées par les automobilistes qui veulent échapper aux encombrements sur la N5;

Considérant que des réclamants estiment que la voirie imposée par le Gouvernement wallon ne peut être considérée comme une compensation valable dans la mesure où son tracé est encore inconnu et que, de plus, cette voirie doit être plutôt considérée comme une conséquence de la fermeture à la circulation de la route du Lion dans le cadre du projet de valorisation du site de la bataille de Waterloo;

Considérant que le conseil communal de Lasne estime que la preuve n'est pas apportée que la voirie de liaison va avoir un effet positif sur le territoire de la commune de Lasne;

Considérant que le conseil communal de Lasne sollicite le Gouvernement wallon afin d'être associé au choix du tracé de la nouvelle voirie de liaison reliant la chaussée de Charleroi (N5) à la route de Piraumont;

Considérant que le CWEDD remet un avis défavorable sur la compensation alternative imposée par le Gouvernement wallon qui constitue une urbanisation supplémentaire, non compensée, en zone agricole;

Considérant que la DGO4 du Service public de Wallonie ne se prononce pas sur la compensation alternative imposée par le Gouvernement wallon faute de posséder les informations nécessaires mais estime qu'il serait dommageable que la nouvelle voirie de liaison traverse l'extension du périmètre protégé du site du champ de bataille de Waterloo;

Considérant que la commission royale des monuments, sites et fouilles ne s'oppose pas au projet de plan étant donné que les zones concernées sont situées en dehors du site classé du champ de bataille de Waterloo; elle insiste cependant pour que la direction de l'archéologie de la DGO4 du Service public de Wallonie soit consultée avant toute urbanisation de toute nouvelle zone;

Considérant que la CRAT est favorable à la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (R0) et la N5 au titre de compensation alternative en termes de mobilité;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que la compensation alternative qu'il impose trouve son origine dans l'application du principe de proportionnalité énoncé à l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE car il subsiste un déficit d'environ 20 ha entre la superficie couverte par les nouvelles zones destinées à l'urbanisation et la superficie des zones destinées à l'urbanisation et des zones d'aménagement communal concerté qu'il propose de modifier en zones non destinées à l'urbanisation;

Considérant que le Gouvernement wallon n'est pas tenu d'épuiser toutes les potentialités de la compensation planologique pour définir et imposer une compensation alternative et, qu'à défaut de supprimer au plan de secteur un « potentiel » d'urbanisation équivalent en superficie à celui qu'il projette d'y inscrire, il peut décider de moduler la mise en œuvre du « potentiel » d'urbanisation des zones existantes afin d'en limiter les effets sur les plans opérationnels, environnementaux, énergétiques et de mobilité;

Considérant qu'à défaut de pouvoir relocaliser les activités au plan de secteur afin de mieux maîtriser la mobilité routière, le Gouvernement wallon peut aussi agir en améliorant l'adéquation entre la demande de mobilité en général et l'offre ferroviaire en particulier; que l'arrivée d'un nouveau service tel que le RER doit être l'occasion de travailler sur la localisation de nouvelles activités au plan de secteur mais aussi de réorienter la demande de mobilité vers la nouvelle offre; que les deux démarches sont complémentaires;

Considérant que le fait d'orienter la demande de mobilité émanant des zones destinées à l'urbanisation existantes vers les grandes infrastructures de communication, en particulier ferroviaires, modifie leur profil de mobilité et atténue les effets de leur mise en œuvre sur la mobilité en général; que c'est en cela que la nouvelle voirie de liaison constitue une compensation alternative à l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation au plan de secteur, à proximité de la future halte RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que le fait de développer de nouvelles infrastructures facilitant le report de la voiture vers les transports en commun constitue l'une des mesures du plan air/climat; qu'au-delà des effets positifs de la nouvelle voirie de liaison sur la gestion de la mobilité dans le plan de secteur, elle aura aussi un effet incontestable sur l'air et le climat et donc sur l'environnement;

Considérant qu'en facilitant l'accès à la future halte RER de Braine-l'Alliance et à la gare de Braine-l'Alleud dont une est située à l'intersection de deux infrastructures principales de communication figurant au plan de secteur, la nouvelle voirie de liaison aura d'une part pour effet de renforcer la structure spatiale définie par le schéma de développement de l'espace régional et d'autre part de diminuer les conséquences de la mise en œuvre des zones inscrites au plan de secteur en matière de demande de mobilité routière, ce qui aura un effet positif sur la population de Lillois et le site touristique du champ de bataille de Waterloo en raison de la diminution du trafic automobile sur la N5, la N5f et la N27; que la compensation alternative définie par le Gouvernement wallon s'inscrit bien à l'échelle adéquate;

Considérant que la voirie de liaison imposée par le Gouvernement wallon ne relève aussi ni d'une mesure d'aménagement, ni d'une charge d'urbanisme;

Considérant que rien ne permet d'affirmer que la nouvelle voirie de liaison serait une conséquence de la fermeture à la circulation de la route du Lion dans le cadre du projet de valorisation du site de la bataille de Waterloo; que le Gouvernement wallon s'est opposé à la fermeture de la route du Lion tant que la nouvelle voirie de liaison ne serait pas réalisée;

Considérant que le fait que la nouvelle voirie de liaison contribuerait à atteindre les objectifs que le Gouvernement wallon s'est fixés (ou fasse partie intégrante du projet selon certains réclamants) n'intervient en rien sur sa qualité à compenser les nouvelles zones destinées à l'urbanisation qu'il projette d'inscrire au plan de secteur de Nivelles; qu'il importe d'apprécier dans quelle mesure elle constitue une alternative admissible au regard des critères définis par l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE à la suppression d'un potentiel d'urbanisation équivalent à celui que l'on projette d'inscrire au plan de secteur; que tel est le cas dès lors qu'elle permettra, selon l'auteur d'étude, de canaliser le trafic routier et d'éviter l'impact de sa dispersion sur les quartiers qui seraient traversés par les automobilistes désireux de se rendre à la halte RER de Braine-l'Alliance ou à la gare de Braine-l'Alleud;

Considérant que le Gouvernement wallon précise ici que sa décision de ne pas inscrire le projet de tracé de la nouvelle voirie de liaison au plan de secteur n'est pas guidée par la volonté de la réaliser par phases ni d'en postposer la réalisation, ainsi que l'évoquent certains réclamants, mais bien parce qu'il estime prématuré de se prononcer sur cette question; que cette option ne limite en aucune façon la possibilité de la construire;

Considérant que ni le tracé, ni même les caractéristiques techniques de la nouvelle voirie de liaison, doivent être connus au stade de la révision du plan de secteur; que la compensation alternative est définie à l'échelle du plan de secteur et ne doit dès lors pas avoir une précision équivalente à celle qui est requise pour mettre en œuvre le plan telle que celle d'un permis d'urbanisme; que c'est pour ce motif que le Gouvernement wallon ne précise que son origine et sa destination;

Considérant que le Gouvernement wallon fait observer qu'il en est de même pour l'étude d'incidences qui doit analyser les compensations proposées par le Gouvernement à l'échelle du plan de secteur; que le niveau des détails requis à cette échelle n'est pas le même que celui qui est requis pour un permis d'urbanisme;

Considérant que l'auteur d'étude a validé la compensation alternative retenue par le Gouvernement wallon non seulement quant à sa finalité mais également quant à sa faisabilité sur les plans technique et environnemental; qu'il n'y a par ailleurs aucune raison concrète de douter que le « couloir » dans lequel devrait être implantée la nouvelle voirie de liaison n'ait pas été analysé de manière uniforme;

Considérant que bien qu'il n'ait pu consulter le projet d'extension du site classé du champ de bataille de Waterloo, l'auteur d'étude a étudié un « couloir » suffisamment large pour que les deux projets coexistent;

Considérant que son étude ne cède en rien, quant au champ des composantes environnementales analysées, à celle qui devrait être réalisée pour l'inscription au plan de secteur du projet de tracé et du périmètre de réservation d'une infrastructure principale de communication, qu'il est en particulier inexact qu'elle semblerait privilégier un tracé qui emprunterait le chemin de la maison du Roi; qu'elle est à cet égard plus complète puisqu'elle couvre une aire plus étendue;

Considérant qu'il résulte de l'étude d'incidences que plusieurs options de tracés peuvent être envisagées qui ont des effets équivalents sur l'environnement; que le Gouvernement wallon ne peut trancher sur les différentes alternatives proposées par les réclamants au niveau du plan de secteur;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle que l'auteur d'étude estime que la nouvelle voirie de liaison induira une perte de 4 ha de très bonnes terres agricoles et que son incidence sur la viabilité économique de l'exploitation la plus impactée restera marginal (- 3 % de surface agricole) en raison du fait qu'elle est répertoriée dans la classe des exploitations de superficie supérieure à 80 ha;

Considérant que l'auteur d'étude signale également que ce sont les exploitations agricoles situées à l'est, le long de la N5, qui seront les plus affectées par une éventuelle réduction de leurs superficies en raison du fait que la plupart sont répertoriées dans la classe des exploitations de superficie inférieure à 50 ha; qu'il y aura également lieu de porter une attention toute particulière aux exploitations 2 et 5, de moins de 30 ha, pour lesquelles la construction de la voirie de liaison impliquera le découpage de certaines parcelles agricoles;

Considérant que le morcellement éventuel des exploitations agricoles peut cependant être réduit ou compensé par des échanges de terres de manière à optimiser les cultures;

Considérant que le Gouvernement wallon relève par ailleurs que la nouvelle voirie de liaison permettra d'accéder plus aisément aux terres agricoles;

Considérant que le Gouvernement wallon précise, en réponse à l'observation du CWEDD, que l'article 46, §1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, 3<sup>o</sup>, du CWATUPE ne vise que la compensation de l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation au plan de secteur; que les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les éventuels effets négatifs de la nouvelle voirie de liaison sur l'environnement devront être étudiées dans le cadre de l'instruction du permis d'urbanisme;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne enfin que l'exécution de la compensation alternative ne sera pas laissée à un tiers puisqu'il en sera le maître d'ouvrage et que c'est à lui qu'il appartiendra d'en déterminer les modalités;

Considérant que le Gouvernement wallon confirme pour ces motifs la compensation alternative qu'il a définie en termes de mobilité;

Considérant qu'en tenant compte des effets positifs et conjugués sur l'environnement d'un report modal vers le rail, de la concentration d'activités autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance, d'une occupation du sol avec un standard de densité des logements élevé et des compensations proposées, le Gouvernement wallon estime en conclusion compenser de manière adéquate les nouvelles zones destinées à l'urbanisation qu'il inscrit au plan de secteur de Nivelles et respecter le principe de proportionnalité énoncé à l'article 46 du CWATUPE;

Évaluation archéologique

Réclamations et observations

Considérant que la CRMSF insiste pour que le service archéologique de la Direction opérationnelle n° 4 du Service public de Wallonie soit consulté avant toute urbanisation de toute nouvelle zone afin qu'il puisse s'assurer de la présence éventuelle de vestiges archéologiques et réaliser le cas échéant des fouilles;

Réponse du Gouvernement wallon

Considérant que la Direction de l'archéologie de la Direction générale opérationnelle n° 4 du Service public de Wallonie a confirmé la présence de plusieurs zones susceptibles de contenir des vestiges archéologiques dans le territoire de référence;

Considérant que l'auteur d'étude recommande de consulter ce service avant l'urbanisation de toute nouvelle zone afin qu'il puisse s'assurer de la présence éventuelle de vestiges archéologiques et décider de réaliser le cas échéant des fouilles;

Considérant que le Gouvernement wallon décide de donner suite à la demande de la CRMSF et d'imposer qu'une évaluation archéologique soit réalisée avant la mise en œuvre des nouvelles zones;

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Arrête:

### Art. 1<sup>er</sup>.

La révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) est arrêtée définitivement conformément à la [carte annexée](#) au présent arrêté, en vue de:

– l'inscription:

- \* d'une zone d'habitat sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- \* de deux zones d'habitat assorties de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » (sur le plan), sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- \* d'une zone d'activité économique mixte assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.49 » (sur le plan), sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- \* d'une zone d'aménagement communal concerté assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » (sur le plan), sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- \* d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

\* d'une zone de parc sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

– la suppression:

\* du tracé et du 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;

\* du 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 au titre de compensation planologique:

– l'inscription:

\* d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne.

#### **Art. 2.**

La prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » est d'application dans deux zones d'habitat et la zone d'aménagement communal concerté inscrite au plan par le présent arrêté: « 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). ».

#### **Art. 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 dans un rayon de 350 m de l'accès de la halte RER de Braine-l'Alliance et à toutes les activités autorisées par l'article 30 du Code pour le solde. Les petits halls de stockage qui ne sont liés à aucune de ces activités n'y sont pas admis. Le stationnement est interdit sur le domaine public et l'offre de stationnement limitée sur les parties privatives. ».

#### **Art. 4.**

La construction, selon des modalités à déterminer, d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914 est imposée au titre de compensation alternative en terme de mobilité.

#### **Art. 5.**

Une évaluation archéologique est réalisée avant la mise en œuvre des nouvelles zones. Le calendrier des travaux relatifs à l'évaluation archéologique est établi en concertation avec la Direction de l'Archéologie du Service public de Wallonie, en fonction de la disponibilité des terrains concernés.

#### **Art. 6.**

La déclaration environnementale produite par le Gouvernement wallon en application de l'article 44 du Code est jointe en annexe au présent arrêté.

#### **Art. 7.**

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 26 septembre 2013.

Le Ministre-Président,



Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

**Déclaration environnementale relative à l'adoption définitive de la révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance**

I. Introduction

La présente déclaration environnementale est requise en vertu de l'article 44, alinéa 2 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (ci-après, le Code).

Elle accompagne l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance. Elle est publiée au *Moniteur belge* en même temps que ledit arrêté.

La présente déclaration environnementale résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans la révision du plan de secteur et dont l'étude d'incidences, les avis, les réclamations et les observations ont été pris en considération.

Cette déclaration environnementale résume également les raisons des choix de la révision du plan de secteur, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Étant, par hypothèse, de nature synthétique, la présente déclaration environnementale renvoie pour le détail au texte de l'arrêté du Gouvernement wallon.

Dans un souci de lisibilité, la déclaration environnementale se subdivise en trois chapitres: le premier est consacré à l'objet de la révision du plan de secteur, le second à la chronologie de la révision du plan de secteur et le troisième aux considérations environnementales.

II. Objet de la révision du plan de secteur

La révision de plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) a été soumise à la procédure prévue aux articles 42 à 44 du CWATUPE.

En vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance, la révision du plan de secteur porte sur:

– l'inscription:

\* d'une zone d'habitat sur le territoire de Braine-l'Alleud;

\* de deux zones d'habitat assorties de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » (sur le plan), sur le territoire de Braine-l'Alleud;

\* d'une zone d'activité économique mixte assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.49 » (sur le plan), sur le territoire de Braine-l'Alleud;

\* d'une zone d'aménagement communal concerté assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » (sur le plan), sur le territoire de Braine-l'Alleud;

\* d'une zone d'espaces verts sur le territoire de Braine-l'Alleud;

\* d'une zone de parc sur le territoire de Braine-l'Alleud;

– la suppression:

\* du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize;

\* du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain;

– l'inscription:

\* d'une zone agricole, au titre de compensation planologique, sur le territoire de la commune de Lasne.

Le Gouvernement wallon impose au titre de compensation alternative:

sur le plan de la mobilité:

– la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et la R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.

La prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.48 » est d'application dans deux zones d'habitat et la zone d'aménagement communal concerté inscrite au plan par le présent arrêté: « 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) ».

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 dans un rayon de 350 m de l'accès de la halte de Braine-l'Alliance et à toutes les activités autorisées par l'article 30 du Code pour le solde. Les petits halls de stockage qui ne sont liés à aucune de ces activités n'y sont pas admis. Le stationnement est interdit sur le domaine public et l'offre de stationnement limitée sur les parties privatives. ».

La construction, selon des modalités à déterminer, d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914 est imposée au titre de compensation alternative en terme de mobilité.

Une évaluation archéologique est réalisée avant la mise en œuvre des nouvelles zones. Le calendrier des travaux relatifs à l'évaluation archéologique est établi en concertation avec la Direction de l'Archéologie du Service public de Wallonie, en fonction de la disponibilité des terrains concernés.

III. Chronologie de la révision du plan de secteur

30 septembre 2010 (M.B.: 24 novembre 2010) - Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adoptant l'avant-projet de plan (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance.

Le Gouvernement wallon projette d'inscrire 58,2 ha de nouvelles zones destinées à l'urbanisation dont 14,02 ha sont compensés dans le périmètre de la révision et 37,7 ha sont compensés par la modification d'une zone d'aménagement communal concerté en zone agricole.

La compensation planologique est complétée par une compensation alternative en termes de mobilité qui consiste en la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.

3 février 2011 (M.B.: 21 février 2011) - Arrêté du Gouvernement wallon décidant de faire réaliser une étude d'incidences sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance.

14 juin 2011 - Désignation du bureau Ariès et de son sous-traitant comme auteur de l'étude d'incidences relative à l'avant-projet de plan.

4 juillet 2012 - Dépôt de la version finale de l'étude d'incidences.

18 octobre 2012 (M.B.: 30 octobre 2012) - Arrêté du Gouvernement wallon adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance.

3 décembre 2012 au 21 janvier 2013 - Enquête publique dans les communes de Braine-l'Alleud et de Lasne.

6 décembre 2012 - Réunions d'information dans les communes de Braine-l'Alleud et de Lasne.

21 janvier 2013 - Séances de clôture de l'enquête publique dans les communes de Braine-l'Alleud et de Lasne.

24 janvier 2013 - Réunions de concertation dans les communes de Braine-l'Alleud et de Lasne.

25 février 2013 - Avis, assorti de remarques, du conseil communal de Braine-l'Alleud, dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code.

26 février 2013 - Avis défavorable, assorti de remarques, du conseil communal de Lasne, dans les délais prévus à l'article 43, §3 du Code.

15 avril 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, du CWEDD, dans les délais prévus à l'article 43, §4

du Code.

18 avril 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, de la Direction générale opérationnelle n° 4 (DGO4) du Service public de Wallonie, dans les délais prévus à l'article 43, §4 du Code.

6 mai 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, de la CRMSF, dans les délais prévus à l'article 43, §4 du Code.

30 mai 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, de la CRAT, dans les délais prévus à l'article 43, §4 du Code.

Avis réputé favorable de la Direction générale opérationnelle n° 1 (DGO1) du Service public de Wallonie, non transmis dans les délais prévus à l'article 43, §4 du Code.

#### IV. Considérations environnementales

À l'issue de la phase de consultation et de concertation, le Gouvernement wallon a procédé aux adaptations du projet de plan soumis à enquête publique afin de rencontrer les réclamations, observations et les avis, dès lors que ces derniers étaient justifiés et contribuaient à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux.

La présente déclaration établit la synthèse de la manière dont l'arrêté adoptant définitivement la révision du plan de secteur les a prises en considération, renvoyant pour le détail au texte de l'arrêté et à l'avis de la CRAT.

Le Gouvernement wallon a ainsi pris les décisions exposées ci-après:

##### Incidences sur l'air et le climat

Le projet de plan rencontre les objectifs du plan air/climat en permettant une urbanisation dense autour de la future halte RER de Braine-l'Alliance et en favorisant le report modal des voyageurs par l'amélioration de l'accessibilité vers les futures gares RER de Braine-l'Alleud et de Braine-l'Alliance.

L'implantation de logements d'une certaine densité et de bureaux autour de la halte RER de Braine l'Alliance aura pour effet de diminuer la part des transports générateurs d'émissions polluantes tel que le trafic routier au bénéfice de mode de transport moins générateur d'émissions polluantes tel que le train et le RER. La comparaison de la situation où les zones seront ou non desservies par le train et a mis en évidence que la situation desservie par le train permettra d'éviter 3 083 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>/an.

Le Gouvernement wallon a donc décidé de maintenir la densité des logements qu'il avait fixée dès l'adoption de l'avant-projet de plan.

L'auteur d'étude a fait des recommandations qui visent l'intégration de commerces de proximité et d'espaces publics de qualité au sein des zones de logements et de bureaux, afin de créer un quartier qui favorise les déplacements à pied et à vélo et la diminution de l'utilisation de la voiture, et la mise en œuvre de performances élevées en matière de construction durable et d'efficacité énergétique pour les bâtiments du secteur résidentiel, public et tertiaire.

Elles ne sont pas pertinentes à l'échelle du plan de secteur et relèvent des permis d'urbanisme.

##### Incidences sur les eaux de surface et souterraines

###### Eaux souterraines:

L'auteur d'étude a estimé qu'il n'y avait pas à prendre de mesures supplémentaires à ce que la législation existante impose pour éviter les effets négatifs qu'il a relevés.

Le Gouvernement wallon s'est rallié à cet avis.

L'auteur d'étude préconise de mettre en conformité le parking existant du complexe cinématographique sis dans le quadrant nord-est avec les dispositions du Code de l'eau afin d'éviter tout risque de pollution du captage.

Cette recommandation n'est pas pertinente à l'échelle du plan de secteur et relève du permis d'urbanisme.

###### Eaux de surface:

La capacité de la station d'épuration de la vallée du Hain (92 000 équivalents/habitants) permettra d'absorber la charge d'eaux usées supplémentaires (comprise, selon les scénarios, entre 5 700 et 10 700 équivalents/habitants).

Le Gouvernement wallon a donc décidé de ne prendre aucune mesure spécifique à cet effet.

Le Gouvernement wallon juge non pertinente la recommandation de l'auteur d'étude qui vise à finaliser le réseau d'égouttage jusqu'à la station d'épuration de la vallée du Hain avant la mise en œuvre des zones

concernées, afin de limiter les effets de l'avant-projet de plan sur le milieu naturel puisqu'il estime que l'équipement des voiries est préliminaire à l'urbanisation des zones.

Le Gouvernement wallon juge intéressante la recommandation de l'auteur d'étude selon laquelle il y a lieu de ralentir et de réduire la restitution des eaux pluviales au réseau hydrographique en limitant l'imperméabilisation des sols (utilisation de matériaux perméables), en utilisant des systèmes de ré-infiltration des sols (fossés drainants, noues...) et, en dernier recours, en mettant en place des ouvrages de rétention des eaux (bassin d'orage, etc.) mais estime que cette recommandation n'est pas pertinente à l'échelle du plan de secteur et doit être imposée dans le cadre de l'octroi des différents types de permis (urbanisation, urbanisme, environnement...).

Le Gouvernement wallon estime pertinente la recommandation de l'auteur d'étude qui vise à installer un nouveau réseau d'égouttage séparatif le long de la route de Piraumont afin de permettre une gestion dissociée des eaux usées et des eaux pluviales.

La recommandation n'est cependant pas pertinente à l'échelle du plan de secteur et doit être imposée dans le cadre de l'octroi des différents types de permis (urbanisation, urbanisme, environnement...).

Incidences sur le sol et le sous-sol

Vu la présence de zones présentant une importante instabilité souterraine, l'auteur d'étude recommande la réalisation d'une campagne d'essais géotechniques sur l'ensemble des terrains concernés par l'avant-projet de plan qui permette de prendre des mesures afin de pallier d'éventuelles faiblesses du sous-sol.

Le Gouvernement wallon estime que cette recommandation ne relève pas de l'échelle du plan de secteur.

Incidences sur la faune et la flore

Des réclamants ont manifesté leur incompréhension vis-à-vis de la modification de la destination de la zone agricole inscrite dans le quadrant sud-ouest qui possède, selon eux, un biotope exceptionnel.

Ni le diagnostic du schéma de structure communal, ni l'étude d'incidences que le Gouvernement wallon a fait réaliser sur l'avant-projet de plan n'ont identifié de patrimoine naturel remarquable dans le quadrant sud-ouest. Le biotope existant ne peut, en tout état de cause, être qualifié d'exceptionnel.

L'auteur d'étude recommande de préserver un maillage écologique dense et connecté qui permette de maintenir une biodiversité dans les zones exposées à la suppression d'éléments du maillage écologique (haies, bosquets, bandes boisées et alignements d'arbres, etc.) et d'exécuter dans la zone de parc des aménagements paysagers et écologiques mettant en valeur tant la végétation que le cours d'eau et ses abords et privilégiant la préservation des milieux humides.

Les autorités communales ont déjà soit fixé, soit conçu l'aménagement des zones situées au nord de la route de Piraumont à travers un plan communal d'aménagement pour l'ouest et un rapport urbanistique et environnemental à l'est. Ces deux documents ont déjà pris en compte des mesures favorables à la biodiversité. Pour les zones situées au sud de la route de Piraumont le Gouvernement wallon a inscrit une zone d'espaces verts le long des infrastructures de communication routière et ferroviaire afin d'assurer un maillage écologique.

Incidences sur la santé et la sécurité de l'homme

L'auteur d'étude estime que, statistiquement, l'augmentation du trafic routier aura un effet sur le risque d'accident, notamment sur la route de Piraumont, et recommande d'une part d'équiper la route de Piraumont d'aménagements sécurisants (ronds-points), permettant de « briser » le caractère linéaire de la voirie, pour donner accès aux zones à mettre en œuvre et d'autre part d'adapter les carrefours existants, pour répondre à l'accroissement du trafic lié à la mise en œuvre de l'avant-projet de plan.

Ces recommandations ne sont pas pertinentes à l'échelle du plan de secteur et relèvent du permis d'urbanisme.

Incidences sur l'agrément des conditions de vie

Plusieurs réclamants ont soulevé des objections quant aux effets de la densité des logements imposée par le Gouvernement wallon et de l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation sur leur cadre de vie.

Les réclamations et observations concernant les deux nouvelles zones inscrites au nord de la route de Piraumont ne soulèvent pas d'éléments qui n'auraient pas déjà été pris en considération par le conseil communal de Braine-l'Alleud au moment d'adopter le rapport urbanistique et environnemental (à l'est) et

le plan communal d'aménagement dit du « Paradis » (à l'ouest). Il y a lieu de se reporter à la déclaration environnementale jointe à ces deux documents.

Pour répondre à certains réclamants qui craignent une modification profonde de la structure du hameau des Hayettes, le Gouvernement wallon décide de modifier la configuration de la zone d'aménagement communal concerté sise dans le quadrant sud-ouest aux abords du hameau.

L'auteur d'étude recommande:

- de veiller à une intégration harmonieuse et paysagère des bâtiments projetés dans chaque zone par un choix judicieux des matériaux, des gabarits et des plantations en leur sein et à leurs abords.
- de replanter la zone d'aménagement communal concerté sise dans le quadrant sud-ouest ainsi que la zone d'espaces verts située le long du chemin de fer et du ring 0 lorsque le chantier du RER sera terminé.
- de maintenir les talus boisés encadrant la zone d'activité économique mixte.
- de préserver les deux cordons boisés présents dans la zone d'habitat sise dans le quadrant nord-est.

Ces recommandations ne sont pas pertinentes à l'échelle du plan de secteur et relèvent du permis d'urbanisme.

Incidences sur le paysage

Certains réclamants ont émis des remarques relatives aux incidences du projet de plan sur le paysage.

L'auteur d'étude signale que la future route de liaison sera visible de la butte du Lion ainsi que d'un point de vue remarquable relevé par l'Adesa. Toutefois, il estime que son effet sur le paysage peut être limité pour autant que la voirie ne soit pas soulignée par des alignements d'arbres et de l'éclairage public.

Le Gouvernement wallon relève que son option de centrer les nouvelles zones sur la future halte RER de Braine-l'Alliance, tant au nord qu'au sud de la route de Piraumont, est cohérente sur le plan paysager. En effet, la route de Piraumont qui matérialise la limite du développement admissible du territoire urbain selon le schéma de structure communal ne se confond pas avec le périmètre de l'aire paysagère qui couvre l'agglomération de Braine-l'Alleud selon l'atlas des paysages de Wallonie alors que les nouvelles zones s'inscrivent quant à elles dans le périmètre de l'aire paysagère contiguë dite « campagne périurbaine de Nivelles ».

Le Gouvernement wallon souligne que tous les effets de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté sur l'environnement soulevés dans les réclamations ont été analysés par l'auteur d'étude qui n'a relevé aucune incidence non négligeable probable justifiant de renoncer à la modification de la zone agricole existante en zone d'aménagement communal concerté.

Incidences sur l'ambiance sonore

L'auteur d'étude recommande d'implanter de préférence les bâtiments hauts à activité diurne dans les zones situées à proximité des voies de chemin de fer ce qui, d'une part, jouera un effet d'écran et d'autre part, diminuera le risque de gênes durant la nuit.

La recommandation de l'auteur d'étude ne relève pas de l'échelle du plan de secteur.

L'auteur d'étude suggère de réaliser un suivi des mesures de bruit à proximité des habitations de manière à évaluer les nuisances sonores subies par les résidents aux différents stades d'urbanisation.

Le Gouvernement wallon trouve cette recommandation pertinente mais estime que l'initiative de ce type de plan revient à l'autorité communale.

Incidences sur les biens matériels et patrimoniaux

Le service archéologie de la direction générale opérationnelle n° 4 du Service public de Wallonie a confirmé la présence de plusieurs zones susceptibles de contenir des vestiges archéologiques dans le territoire de référence.

La Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles a relayé cette préoccupation et insiste pour que le service archéologie de la direction générale opérationnelle n° 4 du Service public de Wallonie soit consulté avant toute urbanisation de nouvelle zone afin qu'il puisse s'assurer de la présence éventuelle de vestiges archéologiques et réaliser le cas échéant des fouilles.

Le Gouvernement wallon a décidé de donner suite à la recommandation de l'auteur d'étude et à l'avis de la CRMSF et d'imposer la réalisation d'une évaluation archéologique avant la mise en œuvre des nouvelles zones. Le calendrier des travaux relatifs à l'évaluation archéologique sera établi en concertation avec la Direction de l'Archéologie du Service public de Wallonie, en fonction de la disponibilité des terrains

concernés.

#### Incidences sur la mobilité

L'auteur d'étude a recommandé d'introduire un ordre de priorité dans la mise en œuvre des zones afin de compenser un effet négatif lié à la mobilité et à la surcharge de trafic occasionnée par leur mise en œuvre.

L'auteur d'étude a proposé de retarder la mise en œuvre de la partie sud de la zone d'activité économique mixte (quadrant sud-est) ainsi que la zone d'aménagement communal concerté (quadrant sud-ouest).

Il a également proposé des densités d'emploi plus importantes dans la partie nord que dans la partie sud de la zone d'activité économique mixte.

Le Gouvernement wallon a décidé de réserver la zone d'activité économique mixte aux activités de service dans un rayon de 350 m de l'accès de la halte de Braine-l'Alliance et à toutes les activités autorisées par l'article 30 du Code pour le solde.

Pour améliorer la mobilité, l'auteur d'étude a préconisé les mesures suivantes:

- l'adaptation des carrefours de la route de Piraumont;
- amélioration du tourne-à-gauche depuis le ring R0 en provenance d'Ittre (réaménagement et déplacements de la bretelle d'entrée du ring R0 vers Bruxelles + création d'une bande centrale permettant la manœuvre de tourne-à-gauche en deux étapes);
- amélioration de la capacité du rond-point N27/route de Piraumont (aménagement de by-Pass);
- amélioration de la capacité du rond-point menant au Parc de l'Alliance (élargissement du rond-point avec une bande centrale double + entrées à double bande de circulation sur la route de Piraumont);
- amélioration du tourne-à-gauche depuis la route de Piraumont vers le ring R0 en direction d'Ittre (bande de présélection de tourne-à-droite depuis le Parc de l'Alliance vers l'entrée du ring 0);
- localiser l'emploi à proximité immédiate de la gare.

Les mesures proposées par l'auteur d'étude ne relèvent pas du plan de l'échelle du plan de secteur.

Pour assurer le suivi des incidences, l'auteur d'étude recommande de réaliser un plan de mobilité des zones d'activité et de suivre:

- la part modale des habitants pour leurs déplacements quotidiens;
- la part modale des travailleurs pour leurs déplacements quotidiens;
- le nombre d'emplacements de parking réservé aux habitants et aux travailleurs;
- la fréquentation des transports publics (train, bus, RER);
- le degré de satisfaction des usagers publics;
- les parcours piétons et cyclistes effectués.

Le Gouvernement wallon trouve cette recommandation pertinente mais estime que ce type de plan relève de l'autorité communale.

En réponse à certains réclamants qui craignent une congestion des voiries du quartier des Bouvreuils suite à la mise en œuvre du quadrant nord-ouest, le Gouvernement wallon estime que les conclusions de l'étude d'incidences qui a été réalisée dans le cadre de l'instruction du plan communal d'aménagement dit du « Paradis » contiennent déjà des recommandations pertinentes.

Ces dernières ne relèvent cependant pas de l'échelle du plan de secteur.

#### Incidences sur les réseaux et les infrastructures

L'auteur d'étude recommande d'équiper les différentes zones, en électricité, gaz, eau et réseau de communication, au fur et à mesure de leur urbanisation.

Le Gouvernement wallon estime que cette recommandation ne relève pas de l'échelle du plan de secteur.

#### Incidences sur les activités

##### Agriculture:

Les effets de la nouvelle zone d'aménagement communal concerté sur l'environnement soulevés dans les réclamations ont été analysés par l'auteur d'étude qui n'a relevé aucune incidence non négligeable probable justifiant de renoncer à la modification de la zone agricole existante en zone d'aménagement communal concerté.

Par ailleurs, l'auteur d'étude recommande d'assurer la mise sur pied d'un suivi individuel des agriculteurs et d'une aide à la démarche de recherche de nouvelles terres agricoles ainsi que la mise en place d'un système par lequel les terres agricoles appartenant à des organismes publics seraient prioritairement

proposées en location aux agriculteurs les plus exposés suite à la mise en œuvre de l'avant-projet de révision de plan de secteur mais estime, toutefois, que l'efficacité de ces mesures dépendra également de la volonté des agriculteurs à poursuivre leur exploitation.

Le choix de modifier la zone agricole située dans le quadrant sud-ouest permet également aux exploitants de continuer à cultiver les terrains concernés et leur laisse un délai raisonnable pour rechercher de nouvelles terres s'ils le jugent utile ou envisager une éventuelle reconversion.

Le Gouvernement wallon a pris acte des inquiétudes d'un réclamant quant à la mise en péril de la viabilité de son exploitation agricole. Elle appartient cependant aux exploitations d'une taille supérieure à 80 ha pour lesquelles les effets de l'avant-projet de plan sont marginaux.

Le Gouvernement wallon estime que les conclusions de l'étude d'incidences ne remettent pas en cause son appréciation de la balance des intérêts entre le développement de l'agriculture wallonne et la promotion de l'usage du RER aux alentours de la halte de Braine-l'Alliance et lui permettent de confirmer l'option qu'il a prise de favoriser l'implantation d'activités de niveau régional ayant un profil de mobilité ferroviaire à proximité de la halte sur des superficies limitées aux besoins du territoire de référence.

Complexe cinématographique:

L'option d'inscrire le complexe cinématographique multisalles existant, en partie, en zone d'habitat et, en partie, en zone d'activité économique mixte, permet de rencontrer les objections émises par l'auteur d'étude et la CRAT sur le maintien de l'activité commerciale existante sans perdre le bénéfice que procurera le développement d'activités culturelles en termes de demande de mobilité ferroviaire.

Piscine:

Le Gouvernement wallon a validé la proposition d'inscrire une zone d'habitat dans le quadrant sud-est. Cette option permet de réaliser un projet d'ensemble, plus souple pour l'urbanisation de ces terrains en termes de programmation et d'aménagement.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 septembre 2013 adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Nivelles (planche 39/3) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future halte RER de Braine-l'Alliance.

Namur, le 26 septembre 2013.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Ph. HENRY

**Avis de la CRAT du 30 mai 2013 relatif au 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 (Braine-l'Alleud)**

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Saisine et réponse

– Par son courrier reçu le 22 mars 2013, la Cellule de Développement territorial a sollicité l'avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) sur ledit projet.

– Conformément à l'article 43, §4 du CWATUPE, l'avis de la CRAT porte sur le dossier comprenant le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des réclamations, observations, procès-verbaux et avis émis durant l'enquête publique.

– La CRAT a pris connaissance et analysé l'ensemble des éléments du dossier énumérés ci-dessus.

### 1.2. Description du projet

Le projet de révision du plan de secteur de Nivelles vise:

– L'inscription sur le territoire de Braine-l'Alleud de:

\* Une zone d'habitat;

\* Deux zones d'habitat assorties de la prescription supplémentaire « \*S.48 »;

\* Une zone d'activité économique mixte assortie de la prescription supplémentaire « \*S.49 »;

\* Une zone d'aménagement communal concerté assortie de la prescription supplémentaire « \*S.48 »;

\* Une zone d'espaces verts;

\* Une zone de parc.

– La suppression sur le territoire de Braine-l'Alleud de:

o Le tracé et le périmètre de réservation de la voirie entre la Chaussée d'Ophain et de Tubize;

o Le tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la Chaussée d'Ophain.

– L'inscription sur le territoire de Lasne d'une zone agricole au titre de compensation planologique.

Le projet prévoit également, au titre de compensation alternative en terme de mobilité, la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.

### 1.3. Rétroactes

La CRAT a déjà formulé plusieurs avis sur ce projet:

1. Le 22 décembre 2010, la CRAT a remis un avis relatif à l'avant-projet et au contenu de l'étude d'incidences (Réf: 10/CRAT A.958-AN). « Elle est favorable sur le contenu de l'étude d'incidences.

La Commission prend acte des options de l'avant-projet et insiste pour que l'étude d'incidences analyse le dossier de manière globale et détaille particulièrement:

– Les complémentarités à développer entre la gare de Braine-l'Alleud et l'arrêt de Braine-l'Alliance qui sont distants de moins de 2 km et intégrés dans la même agglomération;

– L'analyse fine en termes de mobilité dans une perspective globale du développement du réseau RER. La CRAT insiste pour que l'étude analyse l'impact de la suppression du périmètre de réservation nord-ouest sur la future fréquentation du pôle de Braine-l'Alliance ainsi que le raccordement est prévu en termes de compensation. La Commission insiste pour que le tracé de la voirie de liaison entre la N27 et la N5 au sud-est de Braine-l'Alliance soit clairement défini et que ses incidences soient étudiées.

– En matière de mobilité douce et collective, la Commission insiste pour que l'étude analyse notamment la faisabilité d'un système de navettes internes entre Braine-l'Alleud et Braine-l'Alliance.

– D'autre part, la CRAT s'interroge sur la cohérence de la suppression du Park and Ryde au vu des objectifs envisagés par la SNCB pour l'arrêt de Braine-l'Alliance.

– L'affectation des zones d'aménagement communal concerté (ZACC). La CRAT relève en effet que l'avant-projet ne prévoit pas d'affectation claire au niveau des ZACC. Dans ce cadre, la CRAT recommande que le Gouvernement wallon fixe, pour ces zones, les options générales;

– La pertinence des prescriptions supplémentaires. En effet, la CRAT attire l'attention sur la nécessité de vérifier que les prescriptions supplémentaires ne mettent pas en péril le développement régional de la zone. Dans ce cadre, la CRAT s'interroge sur la définition de la prescription \*S.49 qui ne permet pas l'implantation de petits halls de stockage alors que ces petits halls sont des installations indispensables au bon fonctionnement de nombreuses entreprises. En outre, la Commission suggère une analyse fine de l'impact global de la densité de logements imposée par la prescription \*S.48 sur le pôle de Braine-l'Alliance ».

2) Le 12 janvier 2012, la CRAT a émis des considérations sur la première phase de l'étude d'incidences (Réf: CRAT/12/AV.3). « La CRAT prend acte de la première phase de l'étude d'incidences et est favorable à la poursuite de la procédure.

Comme lors de son premier avis, elle relève que l'avant-projet ne prévoit pas d'affectation précise pour les zones d'aménagement communal concerté proposées. Dans ce cadre, la CRAT recommande que le Gouvernement wallon fixe, pour le moins, les options générales. Plus particulièrement, la Commission suggère une clarification de la densité de logements imposée par la prescription \*S.48 (qu'entend-on par « espaces affectés à la résidence »?) ainsi qu'une analyse fine de l'impact global de cette prescription sur le pôle de Braine-l'Alliance.

La CRAT s'interroge également sur la définition de la prescription \*S.49 au niveau de l'inscription de la zone d'activité économique mixte qui ne permet pas l'implantation de petits halls de stockage alors que ces petits halls sont des installations indispensables au bon fonctionnement de nombreuses entreprises.

Elle s'interroge également sur la notion de « petit » hall de stockage.

La CRAT demande que la phase 2 de l'étude d'incidences comprenne les informations suivantes:

– Un tracé clairement défini de la voirie de liaison entre la N27 et la N5 au sud-est de Braine-l'Alliance et



que ses incidences soient étudiées. Dans le cadre de cette compensation alternative, la Commission insiste pour que la phase 2 analyse le gain potentiel de véhicules « attirés » grâce à cette nouvelle route de liaison vers l'arrêt de Braine-l'Alliance;

- Une analyse approfondie de l'accès aux parkings et de l'offre en stationnement en rapport avec l'arrêt de Braine-l'Alliance dans la zone de logements à l'est de la ligne du RER. Si cette offre s'avère insuffisante, elle risque de provoquer une concurrence avec les emplacements destinés aux riverains;

- Un approfondissement de la problématique liée à l'aléa d'inondation, principalement dans la zone de parc, en lien avec la future imperméabilisation des sols dans les différentes zones envisagées à l'ouest de l'infrastructure;

- L'adéquation entre le complexe cinématographique Imagibrairie (groupe Kinopolis) existant et l'inscription de la zone de services publics et d'équipements communautaires envisagée à l'est de la ligne du RER. La CRAT s'interroge à cet égard sur la conclusion du Bureau d'étude qui souligne l'incompatibilité de cette activité dans cette zone;

- La pertinence de l'inscription du futur arrêt de Braine-l'Alliance et des voies ferrées du RER en zone d'espaces verts, alors qu'elles sont actuellement reprises en grande partie en zone blanche. De plus, la Commission souhaite qu'une réflexion soit menée sur les possibilités de franchissement de l'infrastructure ferroviaire qui s'avère être, dans l'état actuel du projet, une césure nette entre les zones de développement envisagées de part et d'autre et qui pose question en termes de compatibilité avec les objectifs ayant justifié la mise en révision du plan de secteur, notamment pour ce qui est de favoriser une urbanisation durable à proximité de la gare et de renforcer l'accessibilité de la gare et de ses infrastructures de parking ».

3) Le 24 mai 2012, la CRAT a émis des considérations sur la deuxième phase de l'étude d'incidences (Réf: CRAT/12/AV.214). « La CRAT prend acte de la deuxième phase de l'étude d'incidences.

La Commission constate cependant que l'analyse de l'avant-projet tel que proposé s'inscrit principalement dans une logique de développement urbanistique du sud de Braine-l'Alleud. Elle recommande plus que fortement, que l'étude de l'avant-projet réponde davantage à l'objectif initial, à savoir la valorisation de l'usage du RER aux alentours de la future gare de Braine-l'Alliance.

Ce dernier s'inscrit en effet dans un contexte global de développement du réseau RER dans une aire géographique située à l'intérieur du ring de Bruxelles, au coeur du développement du tripôle tertiaire du Brabant wallon et dont les besoins démographiques, économiques et sociaux vont indéniablement évoluer.

La CRAT revient dès lors sur ses avis précédents (22 décembre 2010 et 11 janvier 2012) dans lesquels elle souhaite avoir des réponses claires et principalement sur:

- « Les complémentarités à développer entre la gare de Braine-l'Alleud et l'arrêt de Braine-l'Alliance qui sont distants de moins de 2 km et intégrés dans la même agglomération;

- L'analyse fine en termes de mobilité dans une perspective globale du développement du réseau RER ainsi que la mobilité collective, notamment la faisabilité d'un système de navettes internes entre Braine-l'Alleud et Braine-l'Alliance. D'autre part, la CRAT s'interroge toujours sur la cohérence de la suppression du Park & Ride au vu des objectifs envisagés par la SNCB pour l'arrêt de Braine-l'Alliance ».

D'autre part, la CRAT est interpellée par le niveau de détail des prescriptions supplémentaires qui vont s'avérer très contraignantes à l'échelle locale. Elle estime que celles-ci dépassent le cadre d'une révision planologique. Il appartient certes au plan de secteur de définir les options planologiques d'un territoire. Néanmoins, elle constate que dans le cadre de la révision du plan de secteur, les prescriptions préconisées sont si précises qu'on se rapproche davantage d'options urbanistiques et que l'on s'écarte d'une approche planologique.

De ce fait, l'étude s'écarte de l'objectif qui est de cibler les options planologiques qui permettront une réelle valorisation de l'implantation du RER.

D'autre part, la Commission rappelle qu'il existe des outils plus appropriés que le plan de secteur pour définir les options urbanistiques d'une zone.

Sur les remarques déjà relevées dans ses avis précédents, la CRAT demande que l'étude d'incidences reprenne clairement les informations suivantes:

- Une affectation précise pour les zones d'aménagement communal concerté proposées. Dans ce cadre, la

CRAT recommande que le Gouvernement wallon fixe, pour le moins, les options générales;

- Un tracé clairement étudié de la voirie de liaison entre la N27 et la N5 au sud-est de Braine-l'Alliance en termes de ses incidences et de ses variantes;
- Une vérification de l'adéquation entre le complexe cinématographique Imagibrairie (groupe Kinopolis) existant et l'inscription de la zone de services publics et d'équipements communautaires envisagée à l'est de la ligne du RER. La CRAT s'interroge à cet égard sur la conclusion du Bureau d'étude qui souligne une meilleure compatibilité de cette activité dans une zone d'habitat;
- Une analyse de la pertinence de l'inscription du futur arrêt de Braine-l'Alliance et des voies ferrées du RER en zone d'espaces verts, alors qu'elles sont actuellement reprises en grande partie en zone blanche. De plus, la Commission souhaite qu'une réflexion soit menée sur les possibilités de franchissement de l'infrastructure ferroviaire. Dans l'état actuel du projet, elle s'avère être une césure nette entre les zones de développement envisagées de part et d'autre. Elle pose question en termes de compatibilité avec les objectifs ayant justifié la mise en révision du plan de secteur, notamment pour ce qui est de favoriser une urbanisation durable à proximité de la gare et de renforcer l'accessibilité de la gare et de ses infrastructures de parking.

Pour conclure, la CRAT relève le manque de vision stratégique du départ de l'avant-projet. Il en découle des propositions (variantes...) qui ne semblent pas être justifiées en termes de besoin. C'est notamment le cas pour les propositions du bureau d'étude qui post-pose certaines valorisations de zones (ZACC - Zone 4) à l'horizon 2025. Il lui semble en effet avoir une réelle difficulté à conforter les options et les besoins et dès lors s'interroge indirectement sur certaines compensations qui pourraient ne pas être nécessaires ».

## 2. AVIS

La CRAT est favorable aux objectifs de la révision du plan de secteur qui tentent de répondre à des besoins avérés en logements et en terrains destinés à de l'activité économique à Braine-l'Alleud, et donc à l'inscription de zones d'habitat et d'une zone d'activité économique au plan de secteur. Elle souligne par ailleurs l'évolution positive et cohérente du projet répondant à une série d'interrogations de la Commission lors de ses avis précédents.

Elle estime toutefois regrettable d'utiliser la planologie pour promouvoir l'usage du RER aux alentours de la gare de Braine-l'Alliance. La CRAT considère en effet que l'implantation d'une gare RER doit répondre à un besoin en termes de mobilité, alors que le projet a pour objectif de créer un tel besoin pour justifier l'implantation d'une gare RER.

La CRAT s'interroge sur le fait que le projet prévoit une zone d'aménagement communal concerté assortie de prescriptions supplémentaires précisant l'affectation future. La Commission souhaite que le Gouvernement wallon fixe, pour cette zone, une affectation claire au regard des enjeux régionaux du développement de cette aire géographique située à l'intérieur du ring de Bruxelles, au coeur du tripôle tertiaire du Brabant wallon dont les besoins démographiques, économiques et sociaux vont indéniablement évoluer.

La CRAT propose d'inscrire clairement une zone d'habitat en lieu et place de la zone d'aménagement communal concerté située au sud-ouest de la rue de Piraumont.

La CRAT est également interpellée par le niveau de détail des prescriptions supplémentaires qui vont s'avérer très contraignantes à l'échelle locale. Elle estime que celles-ci dépassent le cadre d'une révision planologique. Il appartient certes au plan de secteur de définir les options planologiques d'un territoire. Néanmoins, elle constate que dans le cadre de la révision de plan de secteur, les prescriptions préconisées sont si précises qu'on se rapproche davantage d'options urbanistiques et que l'on s'écarte d'une approche planologique.

Dans un souci de simplification administrative et d'une meilleure clarté du plan de secteur, la CRAT est donc défavorable à l'ensemble des prescriptions supplémentaires proposées. Elle estime qu'il existe des outils plus appropriés que le plan de secteur pour définir les options urbanistiques d'une zone (rapport urbanistique et environnemental, permis d'urbanisation...) et qu'il appartient davantage aux communes de gérer à ce niveau leur territoire.

### 2.1. Sur l'inscription d'une zone d'habitat (au nord de la zone de parc)

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone d'habitat.

## 2.2. Sur l'inscription d'une zone de parc

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone de parc.

Elle estime que cette nouvelle zone est justifiée au vu des besoins en espace vert à Braine-l'Alleud.

## 2.3. Sur l'inscription d'une zone d'habitat à l'ouest de la ligne du RER

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone d'habitat.

Elle estime que cette nouvelle zone d'habitat est justifiée au vu des besoins avérés en logements à Braine-l'Alleud. De plus, elle considère qu'il s'agit d'une solution souple pour accueillir la future piscine.

En plus d'être défavorable à la prescription supplémentaire proposée sur cette zone pour les raisons reprises ci-dessus, la CRAT estime que l'obligation d'atteindre une densité de logements de minimum 80 logements/ha nets est démesurée, va à l'encontre des options du schéma de structure communal et ne permettra pas d'atteindre une certaine mixité de logements (appartements, maisons unifamiliales). La CRAT estime qu'il appartient à la commune de gérer les lignes directrices de l'organisation physique de la zone, notamment en fonction des contraintes environnementales locales, ainsi que les options d'aménagement.

## 2.4. Sur l'inscription d'une zone d'espaces verts

### 2.4.1.2.4.1. Au sud de la rue de Piraumont, le long de la zone d'activité économique mixte.

La CRAT est favorable à l'inscription d'une zone d'espaces verts au sud de la rue de Piraumont.

### 2.4.2.2.4.2. Au nord de la rue de Piraumont, le long de la zone d'habitat

La CRAT est défavorable à l'inscription d'une zone d'espaces verts au nord de la rue de Piraumont.

Elle estime qu'il serait plus opportun d'affecter cet espace à de la zone d'habitat afin de permettre la construction d'éventuels aménagements urbains liés à l'infrastructure ferroviaire.

## 2.5. Sur l'inscription d'une zone d'habitat à l'est de la ligne du RER

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone d'habitat.

Elle estime que cette nouvelle zone d'habitat est justifiée au vu des besoins avérés en logements à Braine-l'Alleud. De plus, elle considère que cette option est cohérente avec le Rapport Urbanistique et Environnemental développé sur ce périmètre.

En plus d'être défavorable à la prescription supplémentaire proposée sur cette zone pour les raisons reprises ci-dessus, la CRAT estime que l'obligation d'atteindre une densité de logements de minimum 80 logements/ha nets est démesurée, va à l'encontre des options du schéma de structure communal et ne permettra pas d'atteindre une certaine mixité de logements (appartements, maisons unifamiliales). La CRAT estime qu'il appartient à la commune de gérer les lignes directrices de l'organisation physique de la zone, notamment en fonction des contraintes environnementales locales, ainsi que les options d'aménagement.

## 2.6. Sur l'inscription d'une zone d'activité économique mixte

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone d'activité économique mixte.

Elle estime que cette nouvelle zone est justifiée au vu des besoins avérés en terrains à vocation économique dans cette aire géographique située à l'intérieur du ring de Bruxelles et au coeur du tripôle tertiaire du Brabant wallon.

## 2.7. Sur l'inscription d'une zone d'aménagement communal concerté

La CRAT est défavorable à l'inscription de cette zone d'aménagement communal concerté.

La CRAT estime que l'affectation de cette zone doit être clairement définie au regard des enjeux régionaux du développement de cette aire géographique située à l'intérieur du ring de Bruxelles, au coeur du tripôle tertiaire du Brabant wallon et dont les besoins démographiques, économiques et sociaux vont indéniablement évoluer.

La CRAT propose dès lors l'inscription d'une zone d'habitat sans prescription supplémentaire en lieu et place de la zone d'aménagement communal concerté située à l'ouest de l'infrastructure ferroviaire.

## 2.8. Sur la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize

La CRAT est favorable à la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize.

Elle estime que ce tracé et son périmètre de réservation n'ont plus de sens au vu de la présence

d'établissements économiques le long de la Chaussée de Tubize à l'intersection avec le tracé et son périmètre de réservation.

2.9. Sur la suppression du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain

La CRAT est favorable à la suppression du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n° 124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain.

2.10. Sur l'inscription sur le territoire de Lasne d'une zone agricole au titre de compensation planologique

La CRAT prend acte de l'inscription sur le territoire de Lasne d'une zone agricole au titre de compensation planologique.

Il apparaît que l'inscription de cette zone agricole se ferait en lieu et place d'une zone d'aménagement communal concerté de priorité 2. La Commission s'interroge dès lors sur le choix de cette compensation alors qu'il subsiste d'autres zones d'aménagement communal concerté de priorité 3 sur le territoire communal de Lasne.

Par ailleurs, la Commission estime que cette zone, potentiellement urbanisable, est particulièrement bien localisée dans l'optique de la future construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 et la N5, cette dernière permettant en outre de raccorder l'ouest de Lasne à la halte RER de Braine-l'Alliance.

2.11. Sur la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914 au titre de compensation alternative en termes de mobilité

La CRAT est favorable à la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 et la N5 au titre de compensation alternative en termes de mobilité.

2.12. Sur la qualité de l'étude d'incidences

La CRAT estime que l'étude est de bonne qualité.

Elle relève que l'étude d'incidences analyse de manière complète et détaillée les impacts du projet sur l'environnement. L'étude propose en outre des alternatives cohérentes et réalistes au projet initial et ce, tout au long du processus de révision du plan de secteur.

Pierre GOVAERTS,

Président

### ANNEXE 3

Consulter le [tableau](#) .

Consulter le [tableau](#) .

### CARTE

Consulter la [carte](#) .

Consulter la [carte](#) .