

19 avril 2007

Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adoptant l'avant-projet de plan (planches 39/3 et 39/4) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance par l'inscription de deux zones d'aménagement communal concerté, d'une zone d'habitat, de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone de parc, d'une zone d'espaces verts, par la suppression du tracé existant et projeté et du périmètre de réservation du prolongement de la route de Piraumont vers la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 octobre 2005 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2004 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement modifié par arrêtés du Gouvernement wallon des 16 septembre 2004 et 15 avril 2005;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 26, 28, 30, 33, 35, 37, 39, 40-3°, 41, 42, 43, 44, 45, 46;

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

Vu le Schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu la décision du Gouvernement wallon en date du 8 février 2007 relative à la réhabilitation du site de la bataille de Waterloo;

Considérant que le permis unique délivré à la SA Infrabel le 9 février 2006 visant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne de chemin de fer n°124 Bruxelles-Charleroi ainsi que divers parkings couverts, avec l'augmentation de la vitesse à 160 km/h et la rectification de la courbe de Baulers, sur le territoire des communes de Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles autorise la mise en oeuvre d'un projet majeur en terme de gestion de la mobilité dans la province du Brabant wallon que le Gouvernement wallon entend accompagner par toutes les mesures de développement territorial dont il peut prendre l'initiative;

Considérant que, pour accroître la demande de déplacements en transports en commun, plusieurs études ont conclu à la nécessité et de mener une politique concertée et intégrée en matière de mobilité, de développement économique, de logement et d'aménagement du territoire;

Considérant que les investissements très importants décidés par les pouvoirs publics pour la construction de l'infrastructure ferroviaire justifient aujourd'hui de fixer de nouvelles options d'aménagement du territoire en fonction de cette dernière, principalement autour des gares;

Considérant qu'une étude, réalisée par STRATEC en décembre 2004, concernant le potentiel de développement qu'offrent les gares du projet de RER en Wallonie « City Freight » démontre la nécessité de valoriser les abords de gare par des activités économiques afin d'assurer une gestion équilibrée des flux entre Bruxelles et la Wallonie;

Considérant qu'une étude réalisée par la conférence permanente de développement territorial visant à organiser l'urbanisation autour des gares en vue de favoriser le report de mode démontre que les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire et de bons accès piétons attirent dans un rayon de 1 500 m jusqu'à 15 à 20 % d'habitants utilisateurs du train soit en moyenne près de dix fois plus que les habitants

plus éloignés;

Considérant qu'il apparaît par ailleurs que l'intersection entre une infrastructure ferroviaire et une infrastructure routière offre des potentialités en matière de report de mode plus importantes que dans d'autres configurations;

Considérant que la priorité du Gouvernement wallon en la matière est dès lors de s'attacher à valoriser en priorité les abords des gares du futur réseau RER situées proches d'un axe routier important;

Considérant que le site de la future gare RER de Braine-l'Alliance présente, à cet égard, la caractéristique d'être situé près d'un axe routier de première importance tel que le R0 et de présenter des disponibilités foncières;

Considérant, en effet, qu'une plage agricole d'une superficie non négligeable est située dans un rayon de 800 m à 1 500 m autour de la future gare RER, soit à quelques minutes à pieds de celle-ci; qu'elle représente un potentiel qui peut être affecté à des fonctions contribuant à accroître l'usage du RER; qu'il s'indique donc de l'affecter conformément aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant que la future gare RER de Braine-l'Alliance dispose d'une bonne accessibilité automobile vu ses connexions avec le R0 et la N27; qu'elle peut donc jouer, plus qu'aucune autre gare de la ligne de chemin de fer n°124, un rôle de noeud d'échange modal pour les navetteurs de la région se rendant vers Bruxelles;

Considérant que sa localisation est d'autant plus stratégique qu'elle coïncide avec la limite sud de la congestion automobile en direction de Bruxelles; que les automobilistes seraient donc incités à changer de mode en parquant leur voiture et poursuivant leur trajet via le RER;

Considérant que l'aire de chalandise de la future gare RER de Braine-l'Alliance est complémentaire à celle de Braine-l'Alleud, même si l'offre et le service de la gare de Braine-l'Alleud sont supérieurs; que si les navetteurs issus des entités sud et ouest peuvent aisément rejoindre la future gare RER, son accès est moins aisé à partir de l'est c'est-à-dire des agglomérations de Plancenoit, Glabais et Genappe;

Considérant que le parc d'affaires et le complexe cinématographique multisalles déjà établis à proximité de la future gare RER comme le développement de plusieurs projets touristiques et de loisirs dans son environnement contribueront également à constituer, à terme, une clientèle pour le RER;

Considérant que le Gouvernement wallon entend pour ces motifs réviser le plan de secteur de Nivelles autour du site de la future gare RER de Braine-l'Alliance afin:

- d'attirer de nouveaux résidents à proximité de la gare, de favoriser une urbanisation durable à proximité de la gare, par l'inscription d'une nouvelle zone d'aménagement communal concerté principalement destinée à la résidence et pour laquelle devrait être élaboré un projet urbain d'ensemble;
- de favoriser l'implantation d'activités génératrices de flux ferroviaires (travailleurs ou clients utilisateurs du train) par l'inscription d'une nouvelle zone d'activité économique mixte;
- d'utiliser la gare en lien avec les infrastructures touristiques et de loisirs proches par l'inscription de deux nouvelles zones de services publics et d'équipements communautaires et d'une nouvelle zone de parc;
- de renforcer l'accessibilité de la gare et ses infrastructures de parking en fonction de la complémentarité modale avec la gare RER de Braine-l'Alleud;

Considérant que s'il convient de poursuivre le renouveau du centre de Braine-l'Alleud tel qu'initié par les autorités communales depuis de nombreuses années et plus récemment avec l'arrivée du RER il importe de fixer dès à présent les options relatives à l'aménagement du pôle que constituera à moyen terme la future gare RER de Braine-l'Alliance afin d'orienter son développement conformément aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Justification par rapport aux objectifs du schéma de développement de l'espace régional.

Considérant que le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles concrétise les objectifs du schéma de développement de l'espace régional suivants:

Renforcer la structure spatiale du schéma de développement de l'espace régional et intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie:

Le schéma de développement de l'espace régional fixe pour objectif fondamental de renforcer la structure du territoire en valorisant les axes, les noeuds et les pôles au sein des aires de coopération (schéma de développement de l'espace régional, p. 146 et suivantes).

La commune de Braine-l'Alleud est située dans l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles. Elle fait partie du maillage de pôles qui caractérise le territoire wallon et sur lesquels le schéma de développement de l'espace régional projette de s'appuyer pour structurer la région.

Le schéma de développement de l'espace régional met en évidence le rôle que doit jouer le pôle que constitue Braine-l'Alleud dans la gestion de la croissance à laquelle le Brabant wallon doit aujourd'hui faire face.

La présente révision du plan de secteur de Nivelles fixe à cet égard des options claires quant à la manière dont le Gouvernement wallon entend structurer le développement de Braine-l'Alleud et de son hinterland pour le long terme.

Le schéma de développement de l'espace régional reconnaît l'affectation du sol comme le moyen privilégié pour structurer l'espace en ce qu'il vise à attribuer ou réserver aux différentes activités les espaces qui leur conviennent le mieux et à séparer les activités incompatibles (schéma de développement de l'espace régional, Projet de structure spatiale, I. Structurer l'espace wallon, p. 116).

La révision du plan de secteur de Nivelles autour de la future gare RER aura pour effet de renforcer Braine-l'Alleud comme pôle de développement au cœur de l'aire de coopération avec Bruxelles. Le renforcement de sa polarisation par la mise en service de la gare RER doit s'accompagner d'infrastructures et d'activités majeures sur la base d'une densité et d'une mixité raisonnables afin de constituer des noeuds structurants. Par les aménagements projetés une déconcentration d'activités de Bruxelles et la concentration d'activités wallonnes au sein de ce pôle brabançon wallon seront accentuées. Dans le même temps, l'accessibilité à ce noeud sera encore améliorée pour permettre à un plus grand nombre d'habitants issus des zones voisines de se rendre facilement à la gare, aux équipements et activités connexes (schéma de développement de l'espace régional, p. 152).

Les compensations projetées permettront en plus d'éviter l'urbanisation de terrains excentrés, d'intérêt paysager ou écologique ou encore mal situés par rapport à la structure urbaine. De la sorte ces projets contribuent concrètement à restructurer la partie centrale du Brabant wallon soumise à une urbanisation rapide, dispersée et peu organisée.

Structurer les villes et les villages:

Les zones projetées d'aménagement communal concerté, de services publics et d'équipements communautaires et d'activités économiques mixtes contribuent à renforcer la centralité et à rendre la structure spatiale de Braine-l'Alleud plus lisible.

Répondre aux besoins primordiaux et aux besoins en logement:

La valorisation des abords de la future gare RER de Braine-l'Alliance répond en particulier à l'objectif de rencontrer les besoins en logement dans une zone de la Wallonie soumise à une forte pression foncière où le prix du foncier est largement supérieur à la moyenne des prix relevés en Wallonie.

Le projet est l'occasion de mobiliser des terrains non bâtis pour les mettre activement sur le marché immobilier et de concevoir leur mise en oeuvre comme de réels « quartiers durables » dont la densité, la mixité fonctionnelle et la conception urbanistique devront s'inscrire dans la perspective du développement durable.

Contribuer à la création d'emplois et de richesses:

En permettant le développement de nouveaux quartiers, d'espaces publics et communautaires et de parcs d'activité économique, le projet contribue à rééquilibrer la structure sociale de la population de la commune de Braine-l'Alleud, à constituer des cadres d'accueil favorables à l'implantation d'entreprises et, en conséquence, à la création d'emplois et de richesses.

Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité:

Le schéma de développement de l'espace régional fixe comme objectif de réduire la demande de déplacement routier en favorisant l'usage des transports en commun (schéma de développement de l'espace régional, p. 204 et suivantes). La réduction de la demande de déplacement routier passe non seulement par la localisation d'activité à proximité des noeuds de desserte en train et bus mais aussi par la possibilité de recourir à différents modes de transports alternatifs à la voiture pour les déplacements quotidiens. L'implantation d'activités et d'équipements à proximité de la gare RER permettra aux travailleurs, usagers et clients de s'y rendre par d'autres moyens que l'automobile. Dans le même temps les

habitants de la région pourront disposer d'une alternative cohérente à la voiture pour se rendre vers Bruxelles et son agglomération.

En inscrivant des zones destinées à l'urbanisation autour de la future gare RER de Braine-l'Alliance et des voiries permettant de rabattre la circulation automobile vers celle-ci, le projet permet en outre de localiser les activités et d'organiser les déplacements de manière cohérente.

Le projet permet en effet de concilier le développement de zones d'activités économiques, de quartiers résidentiels et d'espaces publics et communautaires et l'offre de bonnes conditions d'accessibilité.

Justification par rapport aux objectifs du Plan Marshall.

Considérant que le projet réserve des terrains pour l'implantation d'activités économiques et d'équipements communautaires à haute densité d'emplois et de flux de personnes tels que des ensembles de bureaux ou des équipements concentrant de nombreux emplois, clients et usagers;

Que la concentration des activités économiques en des lieux névralgiques contribue à la création d'une région dynamique et compétitive;

Que la bonne structuration du territoire permet l'essor d'activités par les économies d'agglomération induites;

Que la réduction des problèmes de congestion automobile permet également des économies substantielles de temps et d'énergie;

Considérant que les aménagements projetés peuvent également être orientés vers la création de quartiers résidentiels innovants sur le plan de l'éco-construction et de l'urbanisme durable; qu'en conséquence, les projets résidentiels contribueront à l'innovation et à la création d'emplois spécialisés;

Une volonté respectueuse de l'article 1^{er} du CWATUP.

Considérant que le type d'urbanisation généralement observé en Brabant wallon est peu économe du sol;

Considérant que la révision du plan de secteur projetée par le Gouvernement wallon sera mise à profit afin de revoir ces modes d'urbanisation et capter une partie de la pression urbaine;

Considérant que l'objectif du Gouvernement wallon est d'induire un mode d'urbanisation des zones concernées quatre fois plus économe en utilisation du sol qu'observé actuellement dans les communes concernées;

Considérant que cet objectif s'inscrit parfaitement dans le respect de l'article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

Analyse de la situation de droit et de fait.

Considérant que le projet se situe sur la commune de Braine-l'Alleud dans la partie sablonneuse de la zone agricole « plateau limoneux brabançon » et est à considérer dans la zone d'influence urbaine de Bruxelles;

Considérant que l'ensemble forme un plateau ondulant limité dans sa partie nord-est par des prairies humides le long du Hain;

Considérant que le site se trouve à l'intersection de deux infrastructures de communications importantes que sont le ring est de Bruxelles et la ligne de chemin de fer n°124 Bruxelles-Charleroi et d'un axe secondaire régional qu'est la N27; que ces voiries subissent les engorgements quotidiens de la congestion du trafic vers et de Bruxelles;

Considérant qu'un parc d'affaires est implanté à l'est dont l'urbanisation est organisée à partir d'un réseau de voiries largement dimensionnées et d'une succession d'espaces verts;

Considérant qu'un complexe cinématographique multisalles a été construit à l'est de la future gare RER et assure la notoriété du site sur le plan du loisir; que le bâtiment est cependant plus petit que ce que le fond de carte IGN indique;

Considérant que la future gare RER est également proche de plusieurs projets touristiques et de loisirs situés à l'ouest;

Considérant que deux trois lotissements, d'une densité supérieure à la moyenne, ont été mis en oeuvre dans la partie nord-ouest du site, pour un total d'environ 110 habitations 150 lots, et que la voirie d'un troisième quatrième lotissement de 2,34,2 ha est déjà réalisée;

Considérant que les terrains non bâtis sont valorisés par l'agriculture;

Considérant qu'au plan de secteur de Nivelles, les terrains concernés par le projet sont actuellement

inscrits:

- pour les quadrants nord, ouest et sud: en zone agricole;
- pour le quadrant est: en zone d'aménagement communal concerté déjà mise en oeuvre, couverte par un schéma directeur approuvé le 2 décembre 1991 et modifié le 1^{er} juillet 1996, et en zone d'activité économique mixte;

Considérant que les autorités communales ont approuvé définitivement un plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur couvrant en partie le quart nord-ouest concerné par le projet sur le site dit du « paradis de la santé »; que ce plan n'a pas encore été approuvé par le Ministre;

Considérant que l'objet de ce plan est de modifier et de préciser l'affectation de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'espaces verts et d'une zone d'agriculture afin d'établir un parc urbain récréatif et de délasserment;

Considérant que quatre permis de lotir ont été délivrés dans la partie nord de la zone d'aménagement communal concerté:

- 27 décembre 1993 Lotissement Berges du Ruisseau-I;
- 28 décembre 1998 Lotissement Berges du Ruisseau-II;
- 29 février 2000 Lotissement Vlassimo-Lagneaux;
- 7 avril 2003 Lotissement Berges du Ruisseau-III;

Considérant qu'une cinquième demande a été introduite le 7 avril 2003 et demeure en suspens à ce jour;

Considérant que le permis unique délivré le 9 février 2006 à la SA Infrabel autorise la construction d'une voirie à deux bandes située à l'est de la ligne de chemin de fer n°124 depuis la route de Piraumont jusqu'au pont de la rue Longue afin de faciliter l'accès automobile à la gare de Braine-l'Alleud et aux parkings qui y sont projetés;

Considérant que le projet se situe dans le périmètre du plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne adopté par le Gouvernement wallon le 22 décembre 2005; que le plan ne prévoit aucune forme d'épuration pour les terrains concernés par le projet qui ne sont pas inscrits en zone urbanisable;

Considérant que l'ensemble de la zone se situe en zone vulnérable des sables bruxellois où les captages d'eau dans la nappe phréatique sont particulièrement fréquents;

Considérant que le projet est concerné par deux zones de prévention éloignée de captage de type II, l'une située à l'ouest de la ligne de chemin de fer n°124 et l'autre à proximité de la zone verte inscrite au nord du complexe cinématographique multisalles;

Considérant que le projet n'est pas concerné par des biens immobiliers inscrits sur la liste de sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 209 du Code ou localisés dans un site repris à l'inventaire des sites archéologiques visés à l'article 233 du Code;

Considérant que le projet se situe néanmoins au sud-ouest de la zone historique du champ de bataille de 1815 dit « de Waterloo » et son point touristique majeur qu'est la Butte du Lion et au nord-ouest de la zone de protection de la ferme du caillou;

Considérant qu'un plan d'alignement a été établi pour la route de Piraumont;

Considérant que le site comporte plusieurs chemins et sentiers repris à l'atlas des chemins vicinaux;

Considérant que les autorités communales de Braine-l'Alleud et de Waterloo ont entamé récemment l'élaboration d'un plan intercommunal de mobilité;

Justification de la localisation du projet et choix du zonage.

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de mener une politique proactive en vue de valoriser les abords de la future gare RER et de favoriser le report modal;

Considérant que la confrontation des objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon avec la structure de l'urbanisation autour du site de la future gare RER et des infrastructures existantes conduisent à proposer de développer l'essentiel de la résidence à l'ouest de la ligne de chemin de fer n°124 et de réserver l'est de la ligne au développement d'activités économiques et à l'aménagement éventuel des infrastructures afin de capter la circulation automobile originaire de l'est;

Considérant que l'inscription d'une zone d'aménagement communal concerté à l'ouest de la ligne n°124, assortie d'une prescription supplémentaire visant notamment à l'affecter principalement à la résidence,

permet de rencontrer cet objectif de valorisation;

Considérant que la zone d'aménagement communal concerté existante, située à l'est de la ligne de chemin de fer n°124, à l'exception des terrains déjà lotis, qu'il est justifié d'inscrire en zone d'habitat, et du complexe cinématographique multisalles existant que sa fonction justifie de situer en zone de services publics et d'équipements communautaires, peut être maintenue;

Considérant qu'il ne convient toutefois pas d'y laisser se développer une urbanisation contraire aux objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon;

Considérant, par ailleurs, que l'urbanisation des deux zones d'aménagement communal concerté doit s'opérer de manière similaire;

Considérant que les dispositions de l'article 33 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine telles que modifiées par le décret dit « RESA » du 3 février 2005 relatives à la mise en oeuvre des zones d'aménagement communal concerté permettent de garantir la cohérence d'ensemble, la progressivité et le bon aboutissement de la mise en oeuvre de la zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que pour rencontrer les objectifs poursuivis, il convient que le rapport urbanistique et environnemental couvre l'entièreté de la zone et qu'il vise un projet urbain d'ensemble, fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER et favorisant l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes; que le réseau de voiries, la composition urbanistique et la densité constituent à cet égard des outils adéquats pour en maîtriser l'urbanisation; qu'il convient, en conséquence, d'assortir ces deux zones d'une prescription supplémentaire « *S.15 » qui encadre la mise en oeuvre de la zone selon les principes définis ci-dessus;

Considérant que les terrains situés au sud de la future gare RER bénéficient d'une réelle opportunité d'accès par le rail mais sont peu adaptés au développement de la résidence du fait de la proximité de la voie ferrée et du ring ouest (R0); que l'implantation de bureaux ou d'autres fonctions génératrices de flux ferroviaire y serait en revanche justifiée; que le Gouvernement wallon propose dès lors de les inscrire en zone d'activité économique mixte;

Considérant qu'il ne convient toutefois pas d'y développer un centre commercial qui pourrait concurrencer le centre de Braine-l'Alleud; qu'en conséquence, il est proposé d'assortir la zone d'une prescription supplémentaire;

Considérant que l'assiette de la voie ferrée entre la route de Piraumont et la rue Longue est inscrite en zone d'espaces verts au plan de secteur; que cette configuration s'oppose à la mise en oeuvre de projets immobiliers au-dessus de la voie ferrée alors que cette éventualité ne doit pas être écartée compte tenu notamment de l'exiguïté des espaces disponibles entre la future gare RER de Braine-l'Alliance et la gare de Braine-l'Alleud; qu'il est dès lors proposé de l'inscrire en zone urbanisable en adoptant l'affectation des zones attenantes;

Considérant que, à l'exception de la zone située à proximité immédiate de la future gare RER, le Gouvernement wallon projette en outre de confirmer les options que les autorités communales souhaitent mettre en oeuvre à l'ouest du site de la future gare RER de Braine-l'Alliance par le biais de l'élaboration d'un plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur en voie de finalisation;

Considérant que le projet de plan communal d'aménagement prévoit l'inscription, d'une part, d'une zone de parc et, d'autre part, d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, en remplacement des zones de services publics et d'équipements communautaires, d'espaces verts et agricole existantes;

Considérant, pour ce qui concerne les terrains situés aux abords immédiats de la future gare RER, que leur affectation en zone de services publics et d'équipements communautaires, telle que projetée par le plan communal d'aménagement, n'est pas la plus adaptée à l'objectif d'y regrouper quelques commerces, équipements collectifs et bureaux afin de constituer, à terme, un centre de quartier; qu'il est dès lors proposé de les affecter en zone d'aménagement communal concerté;

Considérant que le réseau des principales infrastructures de communication figurant au plan de secteur n'est plus adapté aux options du Gouvernement wallon et doit dès lors être révisé afin d'optimiser notamment l'accessibilité aux futures gares RER de Braine-l'Alleud et Braine-l'Alliance;

Considérant en effet que la présence d'entreprises situées dans la vallée du Hain (société UCB) compromet la réalisation du contournement sud de Braine-l'Alleud via la rue de Piraumont et son prolongement vers la chaussée de Tubize inscrit au plan de secteur; que cette infrastructure ne se justifie plus au vu de l'existence du R0, de la A54 et des voiries aménagées ou prévues dans et vers le centre de Braine-l'Alleud;

Considérant que le permis unique délivré à la SA Infrabel le 9 février 2006 visant la construction et l'exploitation d'une troisième et d'une quatrième voies sur la ligne de chemin de fer n°124 Bruxelles-Charleroi ainsi que divers parkings couverts, avec l'augmentation de la vitesse à 160 km/h et la rectification de la courbe de Baulers, sur le territoire des communes de Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles autorise un début de voirie sur l'ancienne ligne de chemin de fer n°115;

Considérant que l'assiette existante permet la réalisation, à terme, d'une route de jonction avec la chaussée de Tubize et qu'ainsi soit créée une pénétrante complémentaire à la pénétrante déjà autorisée à partir de la future gare RER de Braine-l'Alliance par le permis susvisé;

Considérant qu'il est préférable, dès lors, de supprimer le tracé et le périmètre de réservation de l'infrastructure en projet et d'affirmer le rôle de desserte locale de la rue de Piraumont tout en permettant une connexion vers le Village Reine Fabiola;

Considérant, en revanche, que la construction d'une nouvelle voirie entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914 permettrait d'assurer un rôle de restructuration du réseau intercommunal en fonction de sa configuration et de sa capacité;

Considérant que cette nouvelle liaison routière permettrait de rencontrer plusieurs objectifs:

- faciliter l'accessibilité vers le centre de Braine-l'Alleud et les futures gares RER depuis les agglomérations de Plancenoit, Glabais et de Genappe;

- désengorger l'entrée sud de Waterloo, la route du Lion et la chaussée Reine Astrid de même que les voiries résidentielles de l'est de Braine-l'Alleud et l'ensemble du site du champ de bataille de 1815 dit « de Waterloo» pour lequel des projets de revalorisation touristique sont en cours.

Application de prescriptions supplémentaires.

Considérant que le plan de secteur peut comporter des prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique qui peuvent être fondées sur les éléments visés à l'article 23 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que le nouveau potentiel foncier que le Gouvernement wallon projette d'inscrire doit être valorisé conformément à la politique qu'il entend mettre en oeuvre et dont les principes sont développés dans la 4^e option: « structurer les villes et les villages» qu'il a retenue dans le schéma de développement de l'espace régional en vue de mieux organiser l'espace wallon;

Considérant qu'il est proposé d'assortir les zones d'aménagement communal concerté inscrites de part et d'autre de la ligne de chemin de fer n°124 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S. 15 », suivante: « La zone est principalement destinée à la résidence. Le rapport urbanistique et environnemental couvre toute la zone et vise un projet urbain d'ensemble fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité. La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes. »;

Considérant qu'afin de confirmer le périmètre d'isolement existant par rapport au captage situé au nord il est proposé d'assortir la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite à l'est de la ligne de chemin de fer n°124 de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S.16 », suivante: « Toute construction est interdite le long de la zone d'espaces verts, sur une profondeur de 20 mètres. Des plantations ou boisements paysagers y seront réalisés »;

Considérant qu'il est proposé d'assortir la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté de la prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *R.1.1 », suivante: « Les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone, sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone ».

Vérification du respect des conditions visées à l'article 46 du Code.

Considérant que l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation respecte les critères fixés à

l'article 46 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que la nouvelle zone d'aménagement communal concerté et la nouvelle zone d'activité économique mixte sont respectivement attenantes à une zone d'habitat et à une zone d'aménagement communal concerté (dûment mise en oeuvre) existantes;

Considérant que les nouvelles zones destinées à l'urbanisation ne présentent pas une configuration linéaire le long d'une voirie;

Considérant que l'article 46, §1^{er}, 3^o dispose que « l'inscription de toute nouvelle zone destinée à l'urbanisation est compensée par la modification équivalente d'une zone existante destinée à l'urbanisation en zone non destinée à l'urbanisation ou par toute compensation alternative définie par le Gouvernement »;

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation représente un total de 65,43 ha, dont une partie est compensée dans le périmètre de la révision par la désaffectation de zones de services publics et d'équipements communautaires en zones de parc pour une superficie de 11,82 ha;

Considérant, au titre de compensation planologique, que l'avant-projet de révision prévoit la désaffectation d'une zone d'aménagement communal concerté sur le territoire de la commune de Lasne, d'une superficie de 37,68 ha, en zone agricole;

Considérant que cette désaffectation trouve sa justification dans le schéma de structure de Lasne, notamment par le choix de la commune de maintenir la population à 13 500 habitants (schéma de structure communal p85), ce qui entraîne un faible besoin en nouveaux logements, par l'ordre de priorité de cette zone, et par l'intérêt paysager qu'elle présente; que la désaffectation de cette zone, située le long de la N5 présente le double avantage de préserver ses futurs occupants des nuisances sonores de la route et, de constituer une transition végétale intéressante entre les noyaux bâtis;

Considérant que son inscription en zone agricole est justifiée par son affectation actuelle;

Considérant que le présent avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles se traduit dès lors par l'inscription de 49,49 ha de nouvelles zones destinées à l'urbanisation, compensés par la modification d'une zone d'aménagement communal concerté de 37,68 ha en zone agricole;

Considérant que la compensation projetée vise une zone urbanisable mal localisée; que le choix du Gouvernement wallon s'inscrit là aussi dans l'objectif de structurer le territoire en s'appuyant sur des pôles existants;

Considérant, que le Gouvernement wallon propose, au titre de compensation alternative la construction d'une route de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914;

Considérant que ce projet permet en effet d'améliorer à la fois la qualité et la desserte de la zone de même qu'il offre une amélioration substantielle du cadre de vie des habitants des entités voisines;

Considérant, en conclusion, que le présent arrêté vise à inscrire:

- une zone d'aménagement communal concerté, d'une superficie de 32,71 ha, assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15, à l'ouest de la ligne de chemin de fer n°124 sur des terrains situés en zone agricole (31,83 ha) et en zone d'espaces verts (0,68 ha);
- une zone d'habitat, d'une superficie de 0,08 ha, au sud du clos du Colbie sur des terrains situés en zone de services publics et d'équipements communautaires;
- une zone d'habitat, d'une superficie de 18,91 ha, sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (15,88 ha), déjà lotis, et en zone d'espaces verts (3,03 ha) pour ce qui concerne l'assiette de la voie ferrée comprise entre la route de Piraumont et le pont de la rue Longue;
- une zone d'aménagement communal concerté, d'une superficie de 17,40 ha, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15, dans le quadrant est compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n°124 sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (16,52 ha), en zone d'espaces verts (0,73 ha) et en zone d'activité économique mixte (0,15 ha);
- une zone d'activité économique mixte d'une superficie de 24,48 ha, assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *R.1.1, dans le quadrant sud-est compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n°124 sur des terrains situés en zone agricole (24,12 ha) et en zone d'espaces verts (0,36 ha);
- une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une superficie de 4,94 ha, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.16, dans le quadrant est compris entre la route de

Piraumont et la ligne n°124, sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté (2,14 ha), en zone d'activité économique mixte (2,22 ha) et en zone d'espaces verts (0,58 ha);

– une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une superficie de 3,90 ha, dans le quadrant nord-ouest compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n°124, sur des terrains situés en zone agricole;

– une zone de parc d'une superficie de 25,17 ha dans le quadrant nord-ouest compris entre la route de Piraumont et la ligne de chemin de fer n°124 sur des terrains situés en zones de services publics et d'équipements communautaires (11,67 ha), agricole (4,45 ha), d'espaces verts (8,93 ha) et de plan d'eau (0,12 ha);

– une zone d'espaces verts, d'une superficie de 4,78 ha, sur des terrains situés en zone d'espaces verts (4,29 ha), en zone d'activité économique mixte (0,28 ha) et en zone d'aménagement communal concerté (0,12 ha);

à supprimer:

– le tracé et le périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

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

ainsi que, au titre de compensation planologique, à inscrire une zone agricole d'une superficie de 37,68 ha, à l'est de la N5 à Plancenoit sur des terrains situés en zone d'aménagement communal concerté.

Etude d'incidences sur l'environnement.

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 42, alinéa 2 et 42 alinéa 4 du Code, le Gouvernement wallon est tenu de faire réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision et de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de plan, pour avis, à la commission régionale d'aménagement du territoire et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable;

Considérant, en ce qui concerne l'ampleur de l'étude à réaliser, que les incidences sur l'environnement de chacune des composantes du projet sont de nature et d'importance très différentes;

Considérant que l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation est, à priori, susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur toutes les composantes du projet présentant cette caractéristique;

Considérant que la désaffectation de zones destinées à l'urbanisation en zones non destinées à l'urbanisation ne devrait, en revanche, pas être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences ne devrait pas porter sur cette composante du projet;

Considérant que la suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize et du tracé de la voirie existante entre la ligne de chemin de fer n°124 et l'intersection avec la chaussée d'Ophain devrait, a priori, être susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement; que l'étude d'incidences devrait porter sur ces composantes du projet;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42, 3^e alinéa du Code, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors des études d'incidences réalisées dans le cadre de l'instruction du plan communal d'aménagement dérogatoire au plan de secteur dit du « Paradis de la santé » et du permis unique délivré à la SA Infrabel;

Considérant que la validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devraient être circonscrites au territoire situé à proximité de la future gare RER de Braine-l'Alliance;

Considérant que la validation de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devraient quant à elles être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées;

Considérant, en ce qui concerne la précision de l'étude à réaliser, que le projet de contenu annexé au présent arrêté a été établi en tenant compte des spécificités du projet et respecte le contenu-type défini à

l'article 42, 2^e alinéa du Code;

Considérant qu'une attention particulière devrait cependant être accordée aux éléments suivants:

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne, etc.);
- évaluation de l'impact de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud sur le paysage;

Sur proposition du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

Arrête:

Art. 1^{er}.

Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Nivelles et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planches 39/3 et 39/4), conformément à la carte ci-annexée, en vue de l'inscription:

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

et de 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;

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

Art. 2.

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.15 », est d'application dans les deux zones d'aménagement communal concerté situées à proximité immédiate de la future gare RER:

« La zone est principalement destinée à la résidence. Le rapport urbanistique et environnemental couvre toute la zone et vise un projet urbain d'ensemble fondé sur une logique concentrique privilégiant le développement de la zone au départ de la gare RER, notamment par le biais du réseau de voiries, de la composition urbanistique et de la densité. La conception du réseau de voiries favorise l'accès à la gare par les piétons et les cyclistes. »

Art. 3.

La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *R.1.1 », est d'application dans la zone d'activité économique mixte inscrite au plan par le présent arrêté:

« Les commerces de détail et les services à la population ne sont pas autorisés à s'implanter dans cette zone, sauf s'ils sont l'auxiliaire des activités admises dans la zone. »

Art. 4.

La prescription supplémentaire, repérée par le sigle « *S.16 », est d'application dans la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan par le présent arrêté à l'est de la ligne de chemin de fer n°124:

« Toute construction est interdite le long de la zone d'espaces verts, sur une profondeur de 20 mètres. Des plantations ou boisements paysagers y seront réalisés. »

Art. 5.

Le Gouvernement wallon impose à titre de compensation alternative, selon des modalités à déterminer, la construction d'une nouvelle voirie de liaison entre la N27 (et le R0) et la N5 en dehors du site protégé par la loi du 26 mars 1914.

Art. 6.

Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles annexé au présent arrêté.

Art. 7.

Le Gouvernement wallon charge le Ministre ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions de soumettre ledit projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles, pour avis, à la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire, au Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable et à la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, puis de le lui représenter pour approbation.

Namur, le 19 avril 2007.

Le Ministre-Président,

E. DI RUPO

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

A. ANTOINE

Annexe 1^{re}
Au cahier des charges

Avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles (planches 39/3 et 39/4) en vue de promouvoir l'usage du RER aux alentours de la future gare RER de Braine-l'Alliance par l'inscription de deux zones d'aménagement communal concerté, d'une zone d'habitat, de deux zones de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique mixte, d'une zone de parc, d'une zone d'espaces verts, par la suppression du tracé existant et projeté et du périmètre de réservation du prolongement de la route de Piraumont vers la chaussée de Tubize sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud et, au titre de compensation planologique, par l'inscription d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne.

PROJET DE CONTENU DE L'ETUDE D'INCIDENCES DE PLAN DE SECTEUR

1. L'avant-projet de révision des planches 39/3 et 39/4 du plan de secteur de Nivelles adopté par arrêté du Gouvernement wallon du XX/XX/2007 porte sur:

* les composantes de l'avant-projet énumérées ci-dessous:

inscription:

- de deux zones d'aménagement communal concerté assorties de la prescription supplémentaire repérée par le sigle *S.15 sur le plan sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone d'habitat sur le territoire de Braine-l'Alleud;
- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;
- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires assortie de la prescription repérée par le sigle *S.16 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 *R.1.1 sur le plan 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;
- d'une zone d'espaces verts sur le territoire de la commune de Braine-l'Alleud;

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;

* les compensations planologiques suivantes:

inscription:

- d'une zone agricole sur le territoire de la commune de Lasne;

1. Ampleur de l'étude d'incidences et degré de précision des informations (article 42, alinéa 2 du CWATUP).

0. Ampleur de l'étude d'incidences.

L'étude d'incidences portera sur:

- l'inscription des nouvelles zones destinées à l'urbanisation;
- 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 suppression du tracé et du périmètre de réservation de la voirie en projet entre la chaussée d'Ophain et la chaussée de Tubize.

Les autres composantes du projet n'étant pas susceptibles d'avoir une influence non négligeable sur l'environnement ne doivent pas être étudiées.

L'étude suivra le principe d'une démarche « en entonnoir », c'est-à-dire que, suivant la nature des aspects abordés, l'analyse des différentes composantes de l'avant-projet se fera depuis l'échelle la plus large jusqu'à l'échelle locale du périmètre concerné.

La validation des besoins et de la localisation des différentes zones d'affectation de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au territoire attendant à la future gare RER de Braine-l'Alliance.

La validation de la délimitation et des conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées.

Le périmètre d'étude (échelle micro-géographique) des composantes de l'avant-projet susceptibles de perturber la diversité biologique, la population (mobilité,...), les eaux (souterraines, de surface, usées...), l'air, les facteurs climatiques, les paysages, l'activité agricole et forestière dépendra du territoire susceptible d'être touché pour chacune des problématiques étudiées.

En particulier, le périmètre d'étude des composantes de l'avant-projet et de leurs compensations, sur la faune, la flore, les sols, les biens matériels et le patrimoine culturel sera circonscrit aux terrains concernés.

2. Degré de précision des informations.

Le cahier des charges retenu ci-dessous a été établi en tenant compte des spécificités du projet et constitue un document dont le degré de précision est considéré comme suffisant au regard de l'article 42 du Code.

Tous les points du présent cahier des charges doivent, à priori, être considérés comme étant indispensables, néanmoins l'auteur de l'étude peut proposer d'alléger l'analyse de certains points, pour autant qu'il en démontre la non-pertinence par rapport à l'avant-projet étudié.

Par ailleurs, s'il l'estime important par rapport au dossier analysé, l'auteur de l'étude peut toujours aborder et développer l'un ou l'autre point qui ne serait pas repris dans le cahier des charges.

Les facteurs de modification (ou composantes perturbatrices) du milieu et les éléments constitutifs de la situation de droit et de fait sont inventoriés en annexe, à charge pour les auteurs de l'étude d'incidences de ne retenir dans l'analyse que ceux qui se révèlent pertinents ou d'ajouter les éléments qu'il s'avérerait nécessaire de considérer.

Une attention toute particulière sera accordée aux éléments suivants:

- évaluation de l'impact de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures (plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Senne, etc.);
- évaluation de l'impact de la zone d'aménagement communal concerté projetée sur la commune de Braine-l'Alleud sur le paysage.

Cette liste n'est aucunement exhaustive.

Phase I: JUSTIFICATION DE L'AVANT-PROJET

A. RESUME DU CONTENU ET DESCRIPTION DES OBJECTIFS ET DES MOTIVATIONS DE L'AVANT-PROJET DE REVISION DU PLAN (*article 42, alinéa 2, 1° du CWATUP*).

A.1. Résumé du contenu et description des objectifs et des motivations de l'avant-projet de révision du plan.

Il s'agit de résumer l'objet de la révision du plan de secteur de Nivelles et d'identifier les objectifs et les motivations du Gouvernement wallon tels qu'ils apparaissent dans l'arrêté adoptant l'avant-projet de plan.

Par objet de la révision du plan de secteur de Nivelles on entend: les zones d'affectation, le tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication, les périmètres où une protection particulière se justifie, les prescriptions supplémentaires d'ordre urbanistique ou planologique, les autres mesures d'aménagement et la carte.

Par objectifs du Gouvernement wallon on entend les buts qu'il poursuit en décidant de réviser le plan.

Par motivations du Gouvernement wallon on entend les raisons pour lesquelles il considère la révision du plan de secteur de Nivelles comme indispensable à la réalisation des objectifs.

A.2. Analyse.

A.2.1. Examen de la compatibilité des objectifs de l'avant-projet au regard des options régionales.

Il s'agit d'identifier d'une part les liens de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles avec d'autres plans et programmes pertinents et d'autre part les objectifs de la protection de l'environnement pertinents au regard de l'avant-projet.

A.2.2. Validation des zones d'affectation inscrites à l'avant-projet.

Il s'agit de vérifier si les zones d'affectation et le tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication inscrits à l'avant-projet de plan contribuent à la réalisation des objectifs du Gouvernement wallon.

A.2.3. Examen de la conformité de l'avant-projet aux réglementations en vigueur.

Il s'agit de vérifier si l'avant-projet de plan est conforme aux réglementations en vigueur, en particulier à l'article 46 du CWATUP (*article 42, alinéa 2, 2° du CWATUP*).

A.2.4. Identification/validation du (des) territoire(s) de référence.

Le territoire de référence est le territoire sur lequel doit se baser la réflexion pour vérifier la pertinence de la révision du plan de secteur de Nivelles en ce qui concerne les besoins et la localisation des zones d'affectation. Il correspond à ce que le CWATUP appelle le « territoire visé » (*article 42, alinéa 2, 3°*).

La validation des besoins justifiant l'avant-projet et de la localisation des différentes zones d'affectation et du tracé existant ou projeté du réseau des principales infrastructures de communication de l'avant-projet ainsi que la recherche des variantes devront être circonscrites aux territoires suivants:

- nouvelles zones destinées à l'urbanisation: territoire attenant à la future gare RER de Braine-l'Alliance;
- voirie dont la suppression est projetée entre la ligne de chemin de fer n°124 et la chaussée de Tubize: territoire situé à l'ouest du R0;

L'auteur de l'étude peut prendre en compte d'autres territoires de référence. Il justifiera alors la pertinence de ses choix.

A.2.5. Synthèse.

Il s'agit de mettre en évidence les objectifs de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles au regard de leur compatibilité avec les options régionales et conclusions sur les territoires de référence associés à l'avant-projet ou aux différentes composantes ou ensembles de composantes de celui-ci (les différentes zones d'affectation étant éventuellement regroupées en ensembles cohérents au regard de leur territoire de référence).

A. VALIDATION DES BESOINS JUSTIFIANT L'AVANT-PROJET.

En toute hypothèse, pour chaque composante ou ensemble de composantes de l'avant-projet, il s'agit d'évaluer la demande d'espace à lui ou à leur réserver et de la confronter à l'offre pertinente, selon le canevas suivant.

B.1. Evaluation de la demande.

Description des caractéristiques humaines du territoire de référence. Il s'agit d'identifier ses potentialités (atouts et opportunités) et ses contraintes (faiblesses et menaces), en particulier celles qui sont de nature à influencer sur la demande d'espace et d'infrastructure de communication. Seuls les éléments pertinents au regard de l'avant-projet ou d'une de ses composantes ou ensemble de composantes doivent être envisagés.

B.1.2. Evaluation de la demande (ou du déficit) d'espace pour les affectations et de la demande d'infrastructures examinées au sein des territoires de référence.

B.2. Evaluation de l'offre.

B.2.1. Identification des critères de localisation répondant aux objectifs de l'avant-projet, aux options régionales et aux réglementations en vigueur.

B.2.2. Evaluation de l'offre pertinente d'espace pour les affectations et les tracés examinés au sein du territoire de référence.

B.3. Conclusion.

Evaluation quantitative et qualitative de la nécessité de destiner de nouvelles superficies aux affectations examinées et d'inscrire de nouvelles infrastructures de communication au sein des territoires de référence.

B. VALIDATION DE LA LOCALISATION DES ZONES D'AFFECTION.

Il s'agit ici, à l'échelle du ou des territoires de référence, de valider ou non la localisation des différentes zones d'affectation et tracés de l'avant-projet en tenant compte:

- des potentialités et contraintes humaines et environnementales desdits territoires;
 - des options régionales qui s'appliquent à ces territoires;
 - de critères de localisation à identifier au cours de ce point C (en fonction des objectifs de l'avant-projet, des principes d'aménagement du territoire et des réglementations en vigueur);
- et, s'il échet, de rechercher, au sein de ces territoires, des variantes de localisation répondant à ces éléments.

C.1. Analyse des caractéristiques humaines et environnementales des territoires de référence.

Description des caractéristiques humaines et environnementales majeures des territoires de référence. Il s'agit d'identifier les potentialités (atouts et opportunités) et les contraintes (faiblesses et menaces) pour la localisation des zones d'affectation et tracés projetés et d'en établir une synthèse cartographique.

Elles sont prises en compte à l'échelle du ou des territoires de référence. Les situations de fait, de droit et environnementales seront abordées de façon précise (à l'échelle micro-géographique) dans la phase II de l'étude.

C.2. Transcription spatiale des grandes options régionales.

Il s'agit d'établir une synthèse cartographique de la vision conférée au(x) territoire(s) de référence par les documents régionaux d'orientation.

C.3. Validation de la localisation des zones d'affectation de l'avant-projet.

Il s'agit d'examiner la pertinence de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles au regard des critères de localisation identifiés au point B (B.2.1. en l'occurrence), de l'analyse des caractéristiques des territoires de référence (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).

C.4. Choix des variantes de localisation.

Dans les cas où le bureau d'études estime que la recherche de variantes de localisation ne se justifie pas, il

doit motiver sa position de manière sérieuse.

Il s'agit de rechercher des variantes à la localisation de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes en appliquant aux territoires de référence les critères de localisation identifiés au point B et en tenant compte de l'analyse de leurs caractéristiques (C.1.) et des options régionales qui s'y appliquent (C.2.).

Cette démarche peut, si nécessaire, s'effectuer en deux temps:

- * recherche de sites potentiels de variantes de localisation;
- * choix de variantes de localisation parmi ces sites potentiels et les sites considérés dans l'arrêté.

C.5. Evaluation des coûts et des délais de mise en oeuvre du plan et des variantes de localisation.

Il y a lieu de distinguer les coûts à charge des opérateurs privés et ceux à charge de la collectivité (M.E. T., sociétés de distribution, communes, intercommunales...).

C.6. Synthèse: comparaison de l'avant-projet de plan et des variantes de localisation.

Il s'agit d'établir les avantages et les inconvénients de la localisation des différentes zones d'affectation ou ensembles de zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et des variantes de localisation, notamment pour les éléments suivants:

- * les potentialités et contraintes humaines et environnementales majeures du territoire;
- * les options régionales qui s'appliquent au territoire de référence;
- * les critères de localisation (intégrant les objectifs de l'avant-projet, les principes d'aménagement du territoire et les réglementations en vigueur);
- * les coûts et les délais de mise en oeuvre.

Conclusion de la phase I.

Synthèse de la justification de l'avant-projet ou de ses différentes composantes ou ensembles de composantes et conclusions.

Phase II: EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

A. VALIDATION DE LA DELIMITATION ET DES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DES ZONES D'AFECTATION ET DU TRACE DU RESEAU DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION.

Il s'agit d'affiner, à l'échelle locale, la délimitation et les conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation et des tracés de l'avant-projet et de chaque variante de localisation, suite à l'analyse détaillée de leur périmètre d'étude.

Si une ou plusieurs variantes de localisation sont retenues à la fin du point C , le point D doit être reproduit pour chacune d'elles.

Le périmètre d'étude des zones d'affectation de l'avant-projet et des variantes de localisation est la partie du territoire susceptible d'être touchée par leur mise en oeuvre ou de présenter des contraintes à leur implantation. Il peut donc varier en fonction de chacun des aspects de la situation existante envisagé puisqu'il dépend de la nature du milieu (plus ou moins sensible aux facteurs de modification du milieu inhérents au projet) et de la contrainte considérées (*article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP*).

D.1. Identification des facteurs de modification du milieu liés au projet.

Il s'agit d'identifier les aspects ou composantes du projet susceptibles de perturber le milieu et de les hiérarchiser selon leur ampleur (perturbation forte, moyenne, faible, négligeable ou nulle) pour chacune des trois étapes de mise en oeuvre du plan suivantes:

- * équipement des zones d'affectation, construction des installations et des infrastructures;
- * fonctionnement des activités;
- * réhabilitation du site d'activité.

Dans le cas présent la phase de réhabilitation ne semble pas devoir être considérée, les zones d'affectations projetées et les tracés d'infrastructures n'étant en principe pas réversibles.

Les facteurs de modification du milieu à examiner sont listés à l'annexe D.1., sans prétention à l'exhaustivité.

D.2. Description de la situation existante de droit.

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de « vulnérabilités du

milieu » (*article 42, alinéa 2, 4° du CWATUP*), ou qui constituent des « contraintes aux implantations » projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE (*article 42, alinéa 2, 5° du CWATUP*).

Les éléments d'une situation existante de droit sont listés à l'annexe D.2., sans prétention à l'exhaustivité.

D.3. Description de la situation existante de fait.

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu identifiés au point D.1., que l'on qualifie de « vulnérabilités du milieu », ou qui constituent des « contraintes aux implantations » projetées. Ils doivent être cartographiés.

Une attention particulière sera portée:

- aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE et 92/43/CEE;
- à la présence d'établissement présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82 CE;
- à l'inscription de zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la Directive 96/82 CE.

D.4. Présentation de variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre des zones d'affectation et du tracé du réseau des principales infrastructures de communication.

Il s'agit, à partir des « vulnérabilités » et « contraintes » identifiées aux points D.2. et D.3., de rechercher des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre aux zones d'affectation et aux tracés de l'avant-projet.

Les variantes visent à éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales et les contraintes d'implantation. Un exercice du même type sera mené au point D.6. après évaluation des effets sur l'environnement des variantes identifiées ici.

Les variantes de délimitation portent sur le contour d'une zone d'affectation et d'un tracé d'infrastructure donnés.

Les variantes de conditions de mise en oeuvre portent sur les prescriptions supplémentaires et les autres mesures d'aménagement envisageables (voir annexe A).

D.5. Evaluation des effets probables aux différentes étapes de mise en oeuvre du plan des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre (*article 42, alinéa 2, 8° et 9° du CWATUP*).

Il s'agit d'identifier les éléments de la situation existante de droit et de la situation existante de fait qui risquent de subir les effets des facteurs de modification du milieu liés aux variantes de localisation identifiées au point C et aux variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre identifiées au point D de façon à mettre en évidence leurs incidences non négligeables probables (effets secondaires cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires tant positifs que négatifs) sur l'environnement, ainsi que sur l'activité agricole et forestière.

Cette analyse doit être menée pour chacune des étapes de mise en oeuvre des variantes:

- * équipement des zones d'affectation et construction des installations et de l'infrastructure;
- * fonctionnement des activités et mise en service de l'infrastructure.

Elle devra également permettre d'établir si l'aménagement projeté par l'avant-projet de plan et ses variantes (de localisation/délimitation/mise en oeuvre) est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, §2, du Code modifié par le décret du 3 février 2005.

D.5.1. Identification des principales incidences environnementales.

Les incidences environnementales à examiner sont listées à l'annexe D.5., cette liste n'est pas limitative.

D.5.2. Comparaison des variantes.

Il s'agit de comparer les effets sur le milieu de l'avant-projet de plan et des différentes variantes.

D.5.3. Evolution probable en cas de non mise en oeuvre du plan.

Il s'agit d'examiner l'évolution probable de la situation environnementale si le plan ou l'une de ses composantes ou ensemble de composantes n'est pas mis en oeuvre (*article 42, alinéa 2, 3° du CWATUP*).

D.6. Mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre (*article 42, alinéa 2, 10° du CWATUP*).

D.6.1. Présentation des mesures à mettre en oeuvre.

Il s'agit d'identifier les mesures à mettre en oeuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs des variantes de délimitation et de conditions mise en oeuvre identifiées au point D.4.

Il peut s'agir:

- * d'ajustement de zones d'affectation voisines;
- * de prescriptions supplémentaires;
- * d'autres mesures d'aménagement.

D.6.2. Efficacité des mesures et estimation des impacts résiduels (non réductibles) de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.

D.6.3. Comparaison de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et de chaque variante.

D.7. Evaluation des coûts et des délais de mise en oeuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre.

Il s'agit d'évaluer les coûts et les délais de mise en oeuvre des variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre identifiées au point D.4. et de les comparer à ceux de l'avant-projet ou de ses composantes ou ensembles de composantes et des variantes de localisation identifiées au point C.6.

D.8. Evolution probable de la situation environnementale si le plan n'est pas mis en oeuvre.

A. SYNTHESE DE L'EVALUATION (*correspond partiellement à l'article 42, alinéa 2, 11° du CWATUP*).

Il s'agit d'établir les avantages et inconvénients des différentes variantes identifiées au point C (variantes de localisation) et au point D (variantes de délimitation et de conditions de mise en oeuvre).

Il s'agit de commenter les résultats notamment au regard du respect de l'article 1^{er}, §1^{er} du Code et de la prise en considération des objectifs de la protection de l'environnement identifiés au point A.2.1. en ce compris les motivations de l'avant-projet.

Cette synthèse devra permettre de se prononcer sur l'opportunité de réviser le plan de secteur sur base d'une analyse scientifique plus complète que celle sur laquelle s'appuyait l'avant-projet de révision du plan de secteur de Nivelles et, dans l'affirmative, d'opter pour un aménagement compatible avec l'article 1^{er}, §1^{er} du Code. Elle permet de valider ou non les motivations de l'avant-projet décrites au point A.1.

Cette synthèse devra également permettre d'établir si l'aménagement proposé par l'avant-projet de plan et ses variantes de localisation, de délimitation et de conditions de mise en oeuvre est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement des Régions voisines, en vue de l'application éventuelle des dispositions de l'article 43, §2 du Code modifié par le décret du 3 février 2005. Cette position devra être justifiée par les résultats de l'étude.

B. COMPLEMENTS.

F.1. Mesures envisagées pour assurer le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en oeuvre du plan de secteur (*article 42, alinéa 2, 13° du CWATUP*).

Il s'agira de lister les impacts résiduels non négligeables, de proposer des indicateurs de suivi de ces impacts, leur mode d'évaluation, les données utilisées et leur source, ainsi que leurs valeurs-seuils.

F.2. Description de la méthode d'évaluation et des difficultés rencontrées (*article 42, alinéa 2, 12° du CWATUP*).

Il s'agit de décrire les éléments spécifiques de la méthode d'évaluation et de préciser les difficultés rencontrées, notamment dans la collecte des informations et les méthodes d'estimation des besoins.

F.3. Limites de l'étude.

Il s'agit de lister les points qui devraient être approfondis dans les études d'incidences sur l'environnement qui seront réalisées sur les projets concrets lors des demandes de permis.

C. RESUME NON TECHNIQUE (maximum 30 pages + illustrations) (*article 42, alinéa 2, 14° du CWATUP*).

Ce résumé doit être compréhensible par un lecteur non spécialisé dans les matières abordées. Il doit être suffisamment documenté et se suffire à lui-même.

Annexe A

Prescriptions supplémentaires et autres mesures d'aménagement

Les prescriptions supplémentaires visées à l'article 23, alinéa 2, 2° du Code sont définies à l'article 41 et peuvent porter notamment sur:

- * la précision de l'affectation des zones;
 - * le phasage de leur occupation;
 - * la réversibilité des affectations;
 - * la densité des constructions ou des logements;
 - * l'obligation d'élaborer un plan communal d'aménagement préalable à leur mise en oeuvre;
 - * l'obligation d'élaborer un règlement communal d'urbanisme préalable;
- ou encore sur tout autre type de prescription d'ordre urbanistique ou planologique.

Les autres mesures d'aménagement visées à l'article 23, alinéa 2, 3° du Code recouvrent notamment:

- * les équipements projetés sur le site et en dehors (infrastructures de transport, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouttage/épuration);
- * les dispositifs de gestion de l'environnement et d'atténuation des incidences (station d'épuration, bassin d'orage...);
- * les mesures d'intégration paysagère.

D.1.

Facteurs de modification du milieu

Facteur de modification du milieu liés à la mobilisation ou à la consommation des ressources naturelles:

- * Immobilisation du sol et sous-sol (retrait du sol et du sous-sol par rapport à d'autres activités humaines existantes et potentielles);
- * Consommation d'eau.

Facteurs de modification du milieu liés aux rejets et émissions des activités:

- * Bruit.
- * Rejets solides, liquides et gazeux, déchets.

Facteurs de modification du milieu ou risques liés au stockage de produits:

- * Matières premières, matières de process, produits, sous-produits et déchets...

Facteurs de modification du milieu liés à la mobilisation des infrastructures et équipements publics dans et hors du site:

- * Mobilisation des voiries-circulation;
- * Mobilisation des parkings;
- * Mobilisation des équipements d'adduction (impétrants: eau, électricité, pipe-lines...);
- * Mobilisation des infrastructures de collecte et d'épuration des eaux usées.

D.2.

Situation existante de droit

Il convient notamment de relever les éléments suivants:

- * Les périmètres et les zones d'aménagement réglementaires: communes en décentralisation et/ou ayant adopté un règlement communal d'urbanisme, périmètres de plans communaux d'aménagement, plan d'assainissement de sous bassin hydrographique (P.A.S.H.), périmètres d'application du règlement général sur les bâtisses en site rural...
- * Les objets territoriaux soumis à réglementation particulière: statut juridique des voiries et voies de communication, statut juridique des bois et forêts, réseau RAVeL...
- * Les périmètres d'autorisation à restriction du droit civil: périmètres des lotissements existants, périmètres ayant fait l'objet d'une intervention du fond des calamités, biens immobiliers soumis au droit de préemption, biens immobiliers soumis à l'expropriation pour cause d'utilité publique...

- * Les périmètres inhérents aux politiques d'aménagement opérationnel: périmètres de remembrement, périmètres de revitalisation urbaine, périmètres de rénovation urbaine, zones d'initiatives privilégiées...
- * Les périmètres et sites patrimoniaux: monuments et sites classés y compris les fouilles archéologiques, patrimoine monumental de la Belgique, liste des arbres et haies remarquables...
- * Les périmètres de contraintes environnementales.
- * Les périmètres d'intérêt paysager: délimitation des périmètres d'intérêt paysager tels qu'inscrits au plan de secteur.

D.3.

Situation existante de fait

Le milieu biophysique:

- * Air et climat (dont la direction du vent).
- * Eaux de surface et souterraines.
- * Sol et sous-sol (dont le relief et l'identification des gisements de grande valeur économique ou patrimoniale à protéger).
- * Biotopes.
- * Risques naturels et contraintes géotechniques auxquels est soumis le périmètre d'étude:
 - inondations;
 - phénomènes karstiques;
 - risque minier;
 - éboulement;
 - glissement de terrain;
 - risque sismique;
- * Périmètres d'intérêt paysager (en fonction des lignes de force du paysage et de la présence de points de vue remarquables).

Le milieu humain:

- * Ambiance sonore et olfactive.
- * Localisation de l'habitat, structure urbanistique et morphologie architecturale du bâti et des espaces publics.
- * Patrimoine culturel et naturel.
- * Paysage et ambiance visuelle.
- * Infrastructure et équipements.
- * Le cheminement des modes lents.
- * Présence de biens immobiliers ou d'un site classé.
- * Réseau de transports en commun et fréquences-cartes d'accessibilité.

Les activités humaines:

- * Nature et caractéristiques des activités actuelles et potentielles (dans le cadre du plan de secteur actuel).
- * Equipements socioculturels sensibles.
- * Autres occupations humaines sensibles aux activités dérangeantes.
- * Activités agricoles.
- * Autres activités économiques.

D.5.

Incidences environnementales

Effets sur l'air et le climat:

- * Eventuelle perturbation du microclimat par des bâtiments de grande hauteur (ombre portée, effets de turbulence aux pieds des bâtiments de grande hauteur...).
- * Eventuelle participation à la formation de brouillards par le rejet de poussières dans l'atmosphère.
- * Eventuel rejet de gaz à effet de serre, consommation énergétiques.

Effets sur les eaux superficielles et souterraines:

- * Modification du régime des nappes aquifères et de l'hydrologie des cours d'eau liée à l'imperméabilisation des sols par les bâtiments et aménagements au sol (voiries et parkings).
- * Incidences sur les plans d'égouttage P.A.S.H.
- * Modification de la qualité chimique, micro biologique et de la turbidité des cours d'eau liée aux rejets des eaux pluviales et épurées.
- * Modification du régime des cours d'eau liée au rejet des eaux pluviales et épurées.
- * Risque de pollution accidentelle notamment liée au stockage de produits ou de déchets.
- * Possible mobilisation de ressources en eau de proximité par puisage.
- * Régime karstique et effondrements par le rabattement des nappes.

Effets sur le sol et le sous-sol:

- * Immobilisation non réversible du sol et du sous-sol liée à l'implantation des bâtiments et aux aménagements du sol par les voiries et parkings.
- * Risque de pollution accidentelle des sols liée notamment au stockage de produits ou de déchets.
- * Effondrements karstiques et/ou miniers avec risques majeurs.
- * Glissement de terrains liés à la nature du substrat géologique.

Effets sur la faune et la flore:

- * Destruction et/ou fragmentation des biotopes liée à l'implantation des bâtiments, aux aménagements au sol et à la modification du relief du sol.
- * Altération des écotopes par des polluants gazeux, liquides ou solides.
- * Perturbation de la faune liée aux activités (bruits, mouvements, disparition d'habitat...)
- * Impact sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux Directives 79/409/CEE (conservation des oiseaux sauvages) et 92/43/CEE (conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages = réseau Natura 2000).

Effets sur la santé et la sécurité de l'homme:

- * Altération de la santé liée au bruit généré par les véhicules et les aéronefs.
- * Altération de la santé liée au rejet de polluants atmosphériques.
- * Atteinte à la sécurité liée à l'accroissement de la circulation de motos, voitures et camions sur le réseau de voiries.
- * Vibrations dues aux activités des entreprises (cribles, concasseurs, broyeurs...).

Effets sur l'agrément des conditions de vie:

- * Altération de l'ambiance olfactive par le rejet de polluants gazeux voire de déchets.
- * Altération de l'ambiance sonore par des activités bruyantes et l'accroissement du trafic.
- * Altération de la qualité visuelle liée à la volumétrie ou à la composition architecturale et urbanistique des futurs bâtiments ainsi qu'aux modifications probables de relief du sol pour les implanter.

Effets sur les biens matériels et patrimoniaux:

- * Dégradation des biens immobiliers patrimoniaux par les rejets atmosphériques de certaines industries polluantes.
- * Atteinte à d'éventuels sites archéologiques.
- * Effets sur la situation foncière:

Effets sur la mobilité, les réseaux et infrastructures:

- * Partage modal du trafic.
- * Mobilisation inadéquate des infrastructures routières à l'origine d'incidences sur la fluidité du trafic.
- * Perturbation par un apport de charge inadéquate sur le réseau de viabilité et d'épuration des eaux.
- * Surcharge des réseaux électriques, de gaz et de communication.

Effets sur les activités:

- * Impact sur les activités primaires (agriculture, sylviculture) présentes sur le site de l'avant-projet lié à la mobilisation de la ressource sol et sous-sol;
- * Impact sur certains usages du sol et activités permanentes ou occasionnelles sensibles (résidences, tourisme...) lié aux éventuelles nuisances sonores et olfactives.