

<b>SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT .....</b>	<b>5</b>
<b>SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION EXISTANTS .....</b>	<b>7</b>
<b>1. OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT SELON LES PRIORITÉS DÉGAGÉES (ART 16 ET 254).....</b>	<b>10</b>
<b>1.1. OBJECTIF 1 : STRUCTURER L'ESPACE COMMUNAL.....</b>	<b>10</b>
1.1.1. Renforcer le centre, les villages, l'espace rural et l'espace forestier et assurer la complémentarité entre eux .....	10
1.1.2. Préserver la densité des noyaux d'habitat et éviter la dispersion .....	11
1.1.3. Affirmer la lisibilité de la structure spatiale.....	11
<b>1.2. OBJECTIF 2 : RÉPONDRE AUX BESOINS.....</b>	<b>11</b>
1.2.1. Assurer un cadre de vie épanouissant .....	12
1.2.2. Répondre aux besoins en logements.....	12
1.2.3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services.....	12
1.2.4. Protéger la population contre les risques naturels et technologiques.....	12
<b>1.3. OBJECTIF 3 : CONTRIBUER À LA CRÉATION D'EMPLOIS ET DE RICHESSES .....</b>	<b>13</b>
1.3.1. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises.....	13
1.3.2. Développer certaines filières économiques .....	13
<b>1.4. OBJECTIF 4 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE COMMUNAL ET FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE .....</b>	<b>14</b>
<b>1.5. OBJECTIF 5 : VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTÉGER LES RESSOURCES .....</b>	<b>14</b>
1.5.1. Mettre en valeur le patrimoine bâti dans le cadre du développement durable .....	15
1.5.2. Protéger et développer le patrimoine naturel dans le cadre du développement durable .....	15
<b>1.6. OBJECTIF 6 : INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE .....</b>	<b>16</b>
<b>1.7. OBJECTIF 7 : SENSIBILISER A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET AU DEVELOPPEMENT DURABLE .....</b>	<b>16</b>
1.7.1. Susciter l'intérêt du public pour les enjeux de l'Aménagement du territoire.....	16
1.7.2. Rechercher des partenariats.....	16
<b>2. AFFECTATION DU SOL.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ZONES DU SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES .....</b>	<b>17</b>
2.1.1. Sous-zone d'habitat urbain .....	17
2.1.2. Sous-zone de centre ville .....	18
2.1.3. Sous-zone d'entrée de ville .....	18
2.1.4. Sous-Zone d'habitat rural.....	19
2.1.5. Sous-zone de centre villageois.....	20
2.1.6. Sous-zone résidentielle .....	20
2.1.7. Zone de services publics et d'équipements communautaires .....	21
2.1.8. Zone d'activité économique industrielle.....	21
2.1.9. Zone d'activité économique mixte.....	21
2.1.10. Zone de loisirs .....	23
2.1.11. Zone d'aménagement communal concerté (ZACC) .....	23
2.1.12. Zone agricole .....	26
2.1.13. Zone agricole à réviser en zone d'espaces verts.....	26
2.1.14. Zone de parc.....	26

2.1.15.	Zone d'extraction .....	27
<b>2.2.</b>	<b>RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PÉRIMÈTRES REPRIS AU SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES .....</b>	<b>27</b>
2.2.1.	Périmètre à caractère touristique .....	27
2.2.2.	Périmètre d'intérêt écologique.....	27
2.2.3.	Périmètre d'intérêt paysager.....	27
2.2.4.	Périmètre de réservation .....	28
2.2.5.	Périmètre d'aléa d'inondation en zone urbanisable et ZACC .....	28
<b>3.</b>	<b>ORIENTATIONS GÉNÉRALES DESTINÉES À HARMONISER ET À INTÉGRER LES FLUX DE CIRCULATION.....</b>	<b>29</b>
<b>3.1.</b>	<b>OBJECTIFS DÉFINIS PAR LE PCM À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE ET DE LA VILLE DE BRAINE-LE-COMTE.....</b>	<b>29</b>
3.1.1.	Objectifs du PCM à l'échelle communale .....	29
3.1.2.	Objectifs du PCM à l'échelle de la ville de Braine-le-Comte .....	29
<b>3.2.</b>	<b>PROPOSITIONS SUIVANT LE PCM.....</b>	<b>30</b>
3.2.1.	Etablissement d'un concept multimodal d'organisation des déplacements et du stationnement .....	30
3.2.2.	Etablissement d'un plan de déplacement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes .....	31
<b>3.3.</b>	<b>PROPOSITIONS DU SCHÉMA DE STRUCTURE .....</b>	<b>31</b>
3.3.1.	Gares RER.....	31
3.3.2.	Voirie de délestage ouest.....	32
3.3.3.	Projet de pré-RAVeL .....	32
3.3.4.	Etablissement d'un plan de déplacement pour le bois de la Houssière.....	33
<b>4.</b>	<b>MESURES D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>34</b>
<b>4.1.</b>	<b>MESURES D'AMÉNAGEMENT À CARACTÈRE NORMATIF .....</b>	<b>34</b>
4.1.1.	Règlement communal d'urbanisme (RCU) .....	34
4.1.2.	Plans communaux d'aménagement (PCA) .....	34
4.1.3.	Rapports urbanistiques et environnementaux (RUE).....	36
4.1.4.	RUE relatif a la zone de loisir de la rue des acacias .....	36
<b>4.2.</b>	<b>MESURES D'AMÉNAGEMENT À CARACTÈRE OPÉRATIONNEL .....</b>	<b>39</b>
4.2.1.	Sites à réaménager .....	39
4.2.2.	Rénovation urbaine.....	39
4.2.3.	Operation de Revitalisation urbaine.....	39
<b>4.3.</b>	<b>MESURES D'AMÉNAGEMENT CONNEXES.....</b>	<b>40</b>
4.3.1.	Mesures concernant l'environnement.....	40
4.3.2.	Mesures concernant le paysage .....	42
4.3.3.	Mesures concernant le cadre de vie.....	42
4.3.4.	Mesures concernant l'immobilier .....	44
4.3.5.	Mesures concernant le tourisme .....	45
4.3.6.	Mesures concernant le patrimoine immatériel.....	45
4.3.7.	Mesures concernant les espaces publics.....	46
<b>5.</b>	<b>PROGRAMMATION DES PRINCIPAUX PROJETS.....</b>	<b>48</b>
<b>6.</b>	<b>PARTICIPATION ET ACTEURS.....</b>	<b>49</b>
<b>7.</b>	<b>EVALUATION, INDICATEURS.....</b>	<b>50</b>

**8. LEXIQUE DES ABRÉVIATIONS .....52**

## INTRODUCTION

Le CWATUPE (art. 1<sup>er</sup>) stipule :

« Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants.

La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, énergétiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources par la performance énergétique de l'urbanisation et des bâtiments et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager. (...).

Le Plan d'Environnement pour un Développement durable en Région wallonne classe en trois grands domaines les objectifs ultimes du développement durable :

« Les objectifs économiques doivent surtout apporter une réponse aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins propres.

Les objectifs sociaux doivent surtout accorder la plus grande priorité aux besoins essentiels des plus démunis.

Les objectifs environnementaux sont surtout définis de façon à respecter des limites dans la gestion des ressources naturelles, en tenant compte du développement technologique et des structures institutionnelles ».

Le CWATUPE (art. 16) définit le Schéma de Structure Communal comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal. Le Schéma de Structure Communal s'inscrit dans la philosophie du SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional).

Le Schéma de Structure Communal est un document indicatif : il n'a pas de valeur réglementaire. Il sert de « guide » à la décision politique en proposant une vision d'ensemble du développement du territoire communal. Cependant, l'autorité communale doit s'y conformer sauf si des circonstances particulières le justifient. Tout écart par rapport aux dispositions du Schéma de Structure Communal doit être dûment motivé.

## SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE FAIT

L'analyse de la situation existante montre que Braine-le-Comte dispose d'atouts réels. Du point de vue de l'aménagement du territoire, la mise en valeur de ces atouts est importante pour l'image de la commune et pour la qualité du cadre de vie.

Braine-le-Comte est située dans une région fortement polarisée par des métropoles attractives – tout particulièrement Bruxelles. Elle se trouve cependant légèrement en retrait des principaux axes autoroutiers. En revanche, elle est positionnée idéalement par rapport au réseau de chemin de fer, à l'intérieur du périmètre RER. Elle est également desservie par le canal à grand gabarit qui relie Bruxelles à Charleroi.

Avec ses 20.698 habitants pour une superficie de 8.468ha au 30 juin 2010, Braine-le-Comte est une commune de taille moyenne. Le centre-ville, d'échelle moyenne, est bien urbanisé. Il a conservé l'essentiel de son tissu originel. A l'exception d'Hennuyères, les villages ont, quant à eux, subi peu de pression immobilière. Ils ont conservé dès lors un aspect rural homogène et, globalement, un patrimoine architectural de qualité.

La commune conserve de plus un caractère rural important. Sur les hauteurs, le plateau limoneux est en effet propice aux cultures, les vallées creusées par les cours d'eau étant plutôt dévolues aux prairies, et autrefois aux vergers. La crête sableuse de la Houssière, coiffée d'un bois, court du nord vers le sud.

A noter que la présence de zones inondables en fond de vallée présente un risque pour certaines zones d'habitat.

La crête de la Houssière et son bois forment une frontière entre deux grands ensembles paysagers : à l'ouest, l'ensemble paysager de la plaine et du bas plateau limoneux hennuyer et à l'est, l'ensemble des vallonnements brabançons. La commune jouit de ce fait d'une certaine diversité de paysages ruraux de qualité. Le canal, en particulier le Plan incliné de Ronquières, le bois de la Houssière et le village de Steenkerque, à la silhouette particulièrement équilibrée, sont des repères paysagers.

La qualité, la diversité et la singularité de ces paysages sont malheureusement peu mises en valeur. Ainsi, le paysage rural est peu visible sur une portion importante de la N6 (en raison notamment de l'urbanisation en ruban). L'interface entre Braine-le-Comte et le paysage rural n'est pas claire en raison de l'étalement de l'habitat. Le paysage pourrait de plus être mieux utilisé comme cadre d'activités.

L'espace rural et le bois de la Houssière comptent également des Sites de grand intérêt biologique – bois de la Houssière, sablière de la Tête de Bois, sablière du Bois de la Houssière, sablière du Long Jour, sablière de Planois, sablière du Haut Bois et anciennes argilières du Grand Bois. Ces sites sont repris comme zones centrales au Plan Communal de Développement de la Nature et bénéficient d'un statut officiel en tant que site candidat au réseau Natura 2000 (Grand Bois et Bois de la Houssière), et en tant que Réserve Naturelle de Ronquières. La modification des pratiques agricoles, la pollution des eaux et les pressions de l'activité humaine (nouvelles zones d'extraction, voiries formant des barrières, développement de l'urbanisation...) font régresser petit à petit le patrimoine environnemental.

Celui-ci peut cependant être revalorisé par la mise en place de mesures de gestion des zones centrales, de mise en œuvre de zones de développement, de mise en œuvre ou d'amélioration de zones de liaison. De telles mesures peuvent notamment être basées sur la gestion des bords de routes et des cours d'eau et sur les mesures agro-environnementales.

Braine-le-Comte s'est développée à partir d'un burgus et d'un marché créés au XIIe siècle et fortifié par la suite. La ville a commencé à évoluer de façon plus importante au XIXe siècle. Braine-le-Comte s'étend d'abord vers la gare. A cette époque, de grands sites industriels se développent en relation avec la gare et le canal. Au XXe siècle, l'habitat se développe sous forme mitoyenne et semi-mitoyenne dans les noyaux bâtis et sous forme de lotissements résidentiels en périphérie.

On distingue sept types architecturaux sur le territoire communal : le type rural, le type urbain, le type semi-urbain, le type pavillonnaire, le type logement collectif, le type monumental et le type industrialisé.

Le territoire communal compte par ailleurs dix-neuf biens classés en tant que monuments ou sites et 229 bâtiments repris sur la liste du patrimoine monumental de la Belgique. Parmi ces sites et bâtiments, on note en particulier la

présence des anciens remparts, le village de Steenkerque (repris au RGBSR), la Grand'Place de Braine-le-Comte et ses abords, y compris l'ancien couvent des Dominicains et le Moulin de Ronquières.

Depuis 20 ans, les principaux sites d'activités industrielles ont été progressivement désaffectés, laissant quelques friches, potentiellement valorisables pour le développement urbain : le quartier de la gare, la friche industrielle au voisinage du Champion, la rue des Bas-Fossés.

La voiture occupe une place importante dans les déplacements. La N6 joue le rôle d'axe principal dans les déplacements à moyenne et longue distances. Les différents usages de cette voirie entrent en conflit les uns avec les autres à hauteur de Braine-le-Comte. Certains modes de transport alternatifs à la voiture fonctionnent déjà bien et offrent un certain potentiel de valorisation. Ainsi, le pôle de la gare est bien desservi en train et en bus. Certains projets, tout particulièrement le PCM (Plan Communal de Mobilité), propose un ensemble de solutions visant à maîtriser la mobilité.

Les espaces publics présentent globalement une certaine qualité. Certains espaces stratégiques mériteraient cependant d'être mieux mis en valeur (Grand'Place, rue des Bas-Fossés et place des Postes, arrières et alentours de la gare de Braine-le-Comte, friche industrielle de la rue des Dignes, entrées de ville, alentours du nouveau canal à Ronquières, pôle de la gare à Hennuyères).

Le territoire communal est bien desservi par le réseau de distribution en eau et électricité. En revanche, seules Braine-le-Comte et Hennuyères sont desservies en gaz.

Le territoire est également traversé par le réseau de transport d'énergie (lignes à haute-tension, canalisations de gaz, d'hydrogène et d'hydrocarbures), dont la présence peut s'avérer contraignante en termes d'aménagement du territoire.

L'épuration des eaux nécessite une amélioration – celle-ci est prévue par le PASH (Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique) et par le contrat de rivière.

La ville de Braine-le-Comte concentre 70,8% de la population, Hennuyères, 15%. Les autres villages sont nettement moins peuplés.

Braine-le-Comte est un bourg attractif de main d'œuvre, à périphérie rurale. Ainsi, la commune a vu sa population augmenter dès le début des années 90's, principalement suite à l'arrivée de nouveaux habitants. Il est intéressant de noter que la commune est attrayante pour les tranches d'âges actives. La population a par ailleurs tendance à vieillir.

Sur cette période, le prix des logements a augmenté, doublant entre 1998 et 2009 (de 86.763 € à 178.750 € pour une maison de ville).

La Commune a trois zones d'activité (Tuileries d'Hennuyères, Verreries Fauquez, Zoning de la Guelenne). L'agriculture, avec 140 fermes, reste un secteur important.

En 2008, la Commune totalise une population active de 9591 personnes pour 2675 postes de travail salarié, dont 60% dans les secteurs de l'enseignement, de la santé, de l'action sociale, du commerce et de la construction. En 2010, les indépendants sont 1518 sur le territoire communal. Les chiffres proviennent de sources différentes, à des dates différentes. Ils indiquent cependant très clairement que la majorité des actifs de Braine-le-Comte travaille à l'extérieur de la Commune.

## SYNTHÈSE DE LA SITUATION EXISTANTE DE DROIT

Le plan de secteur, élaboré dans les années 70, est en phase avec les options régionales d'aménagement du territoire. Globalement, il permet un développement équilibré du territoire communal. En revanche, le plan de secteur est parfois contradictoire avec des objectifs locaux. Il consacre notamment de larges zones urbanisables, permettant par exemple l'implantation de bâtiments en ruban le long des voiries – option coûteuse en termes d'équipements, de protection des paysages et des écosystèmes. Le plan de secteur prévoit également des ZACC jouxtant le centre de Braine-le-Comte, potentiel foncier important placé stratégiquement. Le plan de secteur prévoit enfin un périmètre de réservation pour la réalisation d'un contournement routier à l'ouest de Braine-le-Comte.

Les options du plan de secteur pourraient être affinées, notamment via des PCA (Plan Communal d'Aménagement), PCAR (Plan communal d'Aménagement Révisionnel) et RUE (Rapport urbanistique et Environnemental), en vue d'assurer une cohérence la meilleure possible entre les options régionales d'aménagement du territoire et les options communales.

Le territoire est traversé par 7 voiries régionales (dont la N6). Il compte six Sites à réaménager (5 à Braine-le-Comte et un à Ronquières).

Le village de Steenkerque fait l'objet d'un périmètre RGBSR.

Un PCA et un Schéma Directeur sont actuellement en cours.

## SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION EXISTANTS

**Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)** indique que *Braine-le-Comte dispose d'atouts quant à :*

- *sa localisation au cœur de grands pôles métropolitains attractifs, tout particulièrement Bruxelles ;*
- *son caractère relativement rural et naturel au sein d'une région urbanisée ;*
- *la présence d'emplois, de services et d'activités touristiques ;*
- *la présence d'axes de transport, routes régionales et surtout voies ferrées.*

*Toutefois, l'urbanisation, qui pèse fortement sur la commune, constitue une menace pour ses caractéristiques attractives.*

La Commune s'est également dotée :

- d'un **Plan Communal de Mobilité (PCM)** ; certaines mesures proposées par le PCM dégagent des perspectives en matière d'aménagement du territoire – par exemple, la gestion des parkings devrait permettre de libérer l'espace public dans le centre de Braine-le-Comte et de faire émerger de nouveaux usages. Certaines mesures du PCM seront plus efficaces si elles sont relayées par des mesures complémentaires au niveau de l'aménagement du territoire. Ainsi, l'utilisation du train peut être grandement renforcée par la densification des quartiers d'habitation et des activités aux alentours des gares. De même, la mise en place des deux contournements proposés, est et ouest, serait mise en valeur par un aménagement adéquat des abords.

- d'un **Plan communal de développement de la nature (PCDN)** ; l'état des lieux et les mesures proposées par le PCDN donnent des informations utiles quant aux possibilités de valorisation du patrimoine environnemental de la commune.

- d'un **Contrat de rivière**, qui propose certaines mesures liées à l'aménagement du territoire, complémentaires aux mesures entrevues lors de l'analyse de la situation de fait telles la possibilité d'affecter certains lieux à des usages écologiques et/ou de gestion des inondations, la volonté de valoriser les cours d'eau tant en milieu urbain qu'en milieu rural, la valorisation du patrimoine naturel et architectural lié aux cours d'eau.

- d'un périmètre de rénovation urbaine, dossier approuvé en décembre 2010, qui a permis d'identifier les actions à mener dans l'hyper-centre de Braine-le-Comte. Ces actions visent : l'aménagement et l'environnement -réaménager le centre-ville- ; les logements et les services –créer du logement en centre-ville et les services adaptés- ; les animations et les activités économiques et commerciales –développer les activités-. Sur base de ces objectifs ont été élaborés onze projets, programmés sur la période 2010-2020, à savoir :

- Le réaménagement de la Grand'Place,
- L'aménagement de l'espace des Dominicains,
- La réhabilitation de l'ancien couvent/ancienne poste,

- Le réaménagement de la rue de la Station,
- L'aménagement des entrées de ville,
- Le réaménagement de la nationale 6,
- L'aménagement du carrefour rues de Mons/Charles Mahieu,
- La réhabilitation du site des autobus brainois,
- La réhabilitation des usines Unifast,
- La planification des développement du quartier de la gare,
- L'aménagement et la mise en valeur des promenades urbaines.



## Priorités dégagées

L'analyse de la situation existante a dégagé les principales priorités suivantes à travers chacun des thèmes abordés :

### Structure paysagère :

- Protéger les paysages traditionnels et restaurer les zones paysagères banalisées

### Structure écologique :

- Préserver les zones humides et les roselières
- Améliorer la qualité des eaux de surface
- Protéger les vergers
- Conserver certains chemins ruraux
- Aménager les berges de rivières

### Structure du bâti :

- Préserver l'aspect homogène des villages et le caractère traditionnel du bâti
- Eviter la dispersion de l'habitat et le développement linéaire le long des voiries existantes
- Conserver et mettre en valeur le patrimoine architectural
- Réaffecter les friches industrielles via le bâti ou via l'aménagement des espaces

### Types d'occupation du sol :

- Assainir les friches industrielles et valoriser les terrains (en particulier le quartier de la gare et le quartier de l'arrêt d'Hennuyères)
- Programmer l'affectation des zones d'aménagement communal concerté
- Densifier certaines zones disponibles à proximité du centre urbain suite au développement linéaire de l'habitat le long des principaux axes

### Voies de communication et les espaces publics :

- Intégrer le contournement routier en projet (du point de vue fonctionnel et du point de vue paysager)
- Réaménager les grands axes de liaison, notamment en traversée du centre-ville
- Intégrer la liaison projetée entre la N6 et les autoroutes E19 et E42
- Réaliser la nouvelle liaison routière à l'est

### Mobilité :

- Réaménager les circulations en fonction de l'impact du RER et du contournement projeté
- Intégrer des parkings intermodaux
- Favoriser les transports en commun et les liens intermodaux
- Valoriser la circulation fluviale
- Poursuivre la mise en place du réseau RAVeL

### Infrastructures techniques :

- Améliorer l'épuration des eaux

### Structure socioéconomique :

- Développer les emplois locaux
- Intégrer les commerces et services aux zones d'habitat, notamment dans les réaménagements prévus à proximité de la gare
- Valoriser les atouts économiques et touristiques (Canal Charleroi-Bruxelles – Plan incliné)

## 1. OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT SELON LES PRIORITÉS DÉGAGÉES (ART 16 ET 254)

L'avenir de la commune de Braine-le-Comte est lié au développement du Hainaut et du Brabant wallon voisin. Le développement territorial de la commune doit s'inscrire dans le Schéma de Développement de l'Espace régional.

Les objectifs définis par la commune vont dans le sens des objectifs régionaux. Ils ont été définis, dans la mesure du possible, dans les termes des objectifs du SDER.

### 1.1. OBJECTIF 1 : STRUCTURER L'ESPACE COMMUNAL

Références au PCM :

- *Maîtriser la vitesse des véhicules en traversée des villages*
- *Valoriser la gare d'Hennuyères en appui de celle de Braine-le-Comte*
- *Analyser l'opportunité de renforcer les liens cyclables entre villages*
- *Améliorer les conditions de circulation en modes doux dans les villages, en particulier pour accéder aux écoles*
- *Améliorer l'accès à la gare et au quartier projeté à l'est des voies SNCB*
- *Diminuer le transit sur la N6 et le transit sauvage sur les voiries communales du centre-ville*
- *Renforcer l'accessibilité modes doux entre la gare et les écoles, en valorisant les aménagements existants*
- *Aménager des effets de porte aux entrées de la ville*

Références au SDER :

*1.3. Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur.*

*1.4. Structurer les villes et les villages*

*1.5. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées*

#### 1.1.1. RENFORCER LE CENTRE, LES VILLAGES, L'ESPACE RURAL ET L'ESPACE FORESTIER ET ASSURER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE EUX

Le territoire communal accueille une intéressante diversité d'espaces : ville d'échelle humaine, avec son centre et ses quartiers périphériques, villages, espace rural, espace forestier et canal. L'analyse a montré que ces espaces s'articulent parfois mal les uns avec les autres, notamment en raison des difficultés de liaisons pour les usagers sans voiture ; de plus, leurs atouts respectifs méritent une meilleure valorisation. Il s'agit dès lors de renforcer les caractéristiques des différents espaces et d'assurer la complémentarité entre eux. Un tel objectif peut être atteint grâce à des actions menées à plusieurs niveaux :

- renforcer le rôle majeur du centre-ville et du centre des villages grâce à la convivialité de l'espace public, qui met en valeur le patrimoine bâti et les services offerts par le centre-ville ;
- structurer le centre-ville en fonction de l'évolution historique des quartiers (*burgus*, réserve comtale, intra-muros, expansion industrielle, lotissements résidentiels) ;
- favoriser la mixité des fonctions compatibles : commerces et services de proximité, emploi, logements, loisirs... ;
- préserver, notamment pour éviter la dispersion des contraintes sur le territoire communal, les spécificités des différents noyaux habités : principales administrations, services, commerces et enseignement à Braine-le-Comte et coexistence de l'habitat, de l'agriculture et de services de proximité dans les villages, avec comme spécificités notables les quartiers résidentiels à Hennuyères et la présence du canal avec ses potentialités de valorisation touristique à Ronquières ;
- améliorer les liaisons entre les différents pôles attractifs de l'entité (centre-ville, quartiers périphériques, villages, bois de la Houssière, espace rural, canal) (voir Objectif 4) ;

- améliorer les qualités patrimoniales de l'espace forestier, rural et du canal et optimiser ses potentialités économiques (voir objectifs 3 et 4).

### 1.1.2. PRÉSERVER LA DENSITÉ DES NOYAUX D'HABITAT ET ÉVITER LA DISPERSION

La dispersion de l'habitat, signalée dans la situation existante de fait, présente de nombreux désavantages : elle augmente notamment les pressions sur l'espace rural et les coûts liés à l'urbanisation. Pour limiter ces désavantages, il est bon d'assurer la cohérence et une certaine densité du bâti (économie d'espace, multifonctionnalité, relations sociales) :

- en densifiant l'urbanisation, en particulier autour des gares et des centres d'Hennuyères et de Braine-le-Comte ;
- en remplissant les lotissements existants et en favorisant l'habitat groupé ou semi-groupé dans les nouveaux lotissements ;
- en évitant les étirements linéaires d'habitat entre villages ;
- en subordonnant la densité de l'habitat à la capacité des voiries et aux possibilités de parcage ;
- en urbanisant en priorité les surfaces disponibles enclavées par l'urbanisation et situées stratégiquement par rapport :
  - au centre urbain de Braine-le-Comte,
  - aux gares d'Hennuyères et de Braine-le-Comte ;
- en programmant l'urbanisation de ZACC.

### 1.1.3. AFFIRMER LA LISIBILITÉ DE LA STRUCTURE SPATIALE

Braine-le-Comte dispose d'atouts incontestables en termes de qualité de la structure spatiale :

- l'espace rural est relativement bien préservé,
- le centre urbain présente à la fois une échelle humaine et une homogénéité architecturale et urbanistique,
- les villages, en particulier Steenkerque, sont agréables.

L'analyse a mis en évidence un petit nombre d'espaces déstructurés, situés à des emplacements stratégiques. Il s'agit principalement d'espaces publics situés dans le centre de Braine-le-Comte, des quartiers autour des gares de Braine-le-Comte et Hennuyères, de la périphérie de Braine, de la Nationale 6 et des alentours du canal à Ronquières. Un aménagement adéquat de ces espaces améliorera notablement la lisibilité de la structure spatiale :

- mettre en valeur les espaces publics stratégiques :
  - par des aménagements de la Grand'Place et des alentours, des abords des gares d'Hennuyères et de Braine-le-Comte, des abords du canal à Ronquières,
  - par des aménagements légers des places des villages ;
- recomposer la frange de l'urbanisation de Braine-le-Comte par rapport à l'espace rural ;
  - lors de la mise en œuvre des contournements,
  - lors de l'affectation des ZACC ;
- améliorer l'intégration de la N6 par rapport à l'espace rural, par rapport aux entrées de ville et par rapport à la traversée de Braine-le-Comte.

## 1.2. OBJECTIF 2 : RÉPONDRE AUX BESOINS

Références au PCM :

- Assainir l'axe de la N6 et de la N533, en particulier les secteurs accidentogènes
- Renforcer les bus sur les axes et zones urbaines en rabattement vers les gares
- Augmenter la capacité des P+R (parkings + rails) existants
- Renforcer les liaisons de type rapido-bus vers Soignies et Enghien

- *Améliorer les conditions de circulation en modes doux dans les villages, en particulier pour accéder aux écoles*
- *Renforcer l'accessibilité modes doux entre la gare et les écoles*
- *Analyser l'opportunité de renforcer les liens cyclables entre les villages*
- *Aménager des effets de porte aux entrées de ville*
- *Redynamiser la gestion du stationnement dans les secteurs commerçants, notamment compte-tenu de la forte concurrence des commerces extérieurs de la N6*
- *Renforcer la desserte des écoles*
- *Améliorer les conditions de progression aux heures de pointe.*

#### Références au SDER :

*IV.1. Assurer un cadre de vie épanouissant*

*IV.2. Répondre aux besoins en logements*

*IV.3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services*

*IV.5. Protéger la population contre les risques naturels et technologiques*

#### 1.2.1. ASSURER UN CADRE DE VIE ÉPANOUISSANT

L'analyse a mis en évidence différents paramètres de la qualité de vie nécessitant une amélioration. Il s'agit principalement de la qualité des espaces publics, des connexions aux différents pôles communaux, de la mise en valeur et de la qualité du patrimoine paysager et écologique ainsi que de la sécurité routière.

L'amélioration de ces différents paramètres dépend directement de la mise en œuvre des mesures prévues aux § 1.1. et 1.3. Elle devrait de plus être prise en compte de façon transversale dans l'ensemble des actions d'aménagement du territoire : environnement, paysage, cadre de vie, logement, mobilité, tourisme, économie.

#### 1.2.2. RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENTS

- Développer un habitat de qualité en relation avec les quartiers existants
- Créer et intégrer de l'habitat social
- Gérer le logement social existant

#### 1.2.3. RÉPONDRE AUX BESOINS EN COMMERCES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

- Développer les potentialités socioculturelles locales
- Intégrer ces activités dans l'habitat
- Assurer l'accessibilité de ces activités

#### 1.2.4. PROTÉGER LA POPULATION CONTRE LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

L'inventaire de la situation existante a permis de répertorier les quelques risques naturels et technologiques présents sur le territoire communal :

- la présence de terrains potentiellement pollués et/ou pollués,
- la présence de réseaux de transport énergétiques,
- la présence de zones inondables,
- l'aménagement du centre d'enfouissement technique,
- l'éventuelle présence de site SEVESO à l'avenir,
- la nationale 6 à hauteur de Braine-le-Comte.

Il importe que les contraintes en termes d'aménagement du territoire liées à la présence de risques naturels et technologiques soient prises en compte dans les mesures proposées lorsque c'est nécessaire.

### 1.3. OBJECTIF 3 : CONTRIBUER À LA CRÉATION D'EMPLOIS ET DE RICHESSES

Dans une optique de durabilité, il est préférable de favoriser, dans la mesure du possible, la mixité des activités et de préserver les spécificités des différents noyaux d'habitat.

On peut par ailleurs se baser sur les atouts spécifiques de la commune que sont la présence de services, en particulier l'enseignement, la qualité des paysages ruraux, la présence du canal, la zone d'activités économiques d'Hennuyères, l'agriculture, la situation par rapport aux pôles attractifs de Bruxelles et de Charleroi.

*Références au PCM :*

- *Valoriser la gare d'Hennuyères en appui de celle de Braine-le-Comte*
- *Renforcer les liaisons vers Soignies et Enghien*
- *Analyser l'opportunité de renforcer les liens cyclables entre les villages*
- *Redynamiser la gestion du stationnement dans les secteurs commerçants, notamment compte-tenu de la forte concurrence des commerces extérieurs de la N6*
- *Maîtriser les stationnements longue-durée des navetteurs SNCB dans les quartiers commerçants et résidentiels.*

*Références au SDER :*

*V.2. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises*

*V.4. Conforter et développer des filières d'activités économiques*

#### 1.3.1. ANTICIPER LES BESOINS DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET ASSURER LES CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

- Mettre en valeur les zones de développement économique existantes, notamment via la reconversion des sites désaffectés : environnement, accessibilité, équipement
- Développer les services aux entreprises
- Développer les liaisons des différents modes de transport pour les voyageurs et les marchandises (exemple : remettre en activité la voie de chemin de fer entre Ronquières et Ecaussines)
- Maintenir la fonction agricole
- Développer le pôle commercial de Braine-le-Comte en tant que lieu d'échange au centre de l'entité

#### 1.3.2. DÉVELOPPER CERTAINES FILIÈRES ÉCONOMIQUES

- Promouvoir les produits du terroir
- Développer les activités touristiques (Ville de Braine-le-Comte, village de Steenkerque, Plan incliné de Ronquières, bois de La houssière, ligne Ravel, PréRavel, chemins de Grande Randonnée...)
- Développer de nouveaux types d'activités : services tertiaires aux entreprises, activités scientifiques ou tertiaires.

## 1.4. OBJECTIF 4 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE COMMUNAL ET FAVORISER UNE MOBILITÉ DURABLE

*Références au SDER :*

*VI.3. Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la gestion du cadre de vie*

*VI.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales*

En faisant réaliser un PCM, Braine-le-Comte s'est dotée d'un outil efficace pour la gestion de la mobilité, qui n'est pas encore mis en place dans son intégralité. L'analyse de la situation existante de fait a tenu compte de l'existence de ce document. Dans un souci de cohérence, les mesures et objectifs définis en matière de mobilité dans le Schéma de Structure Communal découlent des objectifs et mesures du PCM.

Ainsi, pour maîtriser la mobilité, il s'agira :

- d'améliorer les liaisons entre la ville et l'espace rural, les liaisons extra-communales et les liaisons entre les noyaux d'habitat,
- de favoriser l'usage des modes de circulation alternatifs à la voiture : transports en commun et modes de circulation doux,
- d'améliorer la hiérarchie du réseau routier (notamment pour dégager de l'espace en centre-ville),
- d'assurer la sécurité des déplacements,
- d'améliorer l'accessibilité des bâtiments et lieux stratégiques : écoles, magasins, centre-ville, administrations...
- d'améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles,
- de prendre en compte les impacts que va entraîner le développement du RER (parkings intermodaux...),
- d'aménager les circulations en fonction du futur contournement routier.

Le Schéma de Structure Communal insiste particulièrement sur :

- la valorisation des gares RER grâce à l'urbanisation aux alentours ;
- la mise en place de moyens permettant une meilleure coexistence entre la voiture et les autres usages de l'espace public en centre-ville ;
- une bonne insertion du bois de la Houssière au sein du réseau viaire de la commune.

## 1.5. OBJECTIF 5 : VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTÉGER LES RESSOURCES

*Références au SDER :*

*VII.1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti*

*VII.2. Protéger et développer le patrimoine naturel dans l'optique du développement durable de la région wallonne*

*VII.3. Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement*

*VII.4. Protéger et gérer durablement les ressources*

*VIII.1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace*

*VIII.2. Organiser une information et des formations adaptées*

*VIII.3. Développer des actions informatives*

*VIII.4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation*

La situation existante de fait a mis en évidence la présence d'un patrimoine riche et varié sur le territoire communal :

- paysages ruraux,
- patrimoine architectural,

- patrimoine urbain et villageois,
- patrimoine lié aux canaux,
- patrimoine naturel,
- patrimoine immatériel, qu'on pourrait qualifier de richesse humaine.

La présence de ce patrimoine est cependant sous-utilisée. Le Schéma de Structure Communal vise à mettre en valeur ce patrimoine pour améliorer la qualité du cadre de vie et pour permettre l'émergence de nouvelles activités socio-économiques.

### 1.5.1. METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le premier enjeu est d'assurer la pérennité du patrimoine bâti par :

- la rénovation et la réaffectation du patrimoine bâti urbain et rural, ancien et contemporain, au besoin en l'adaptant aux impératifs actuels de durabilité ;
- l'entretien des infrastructures du canal.

L'aménagement des espaces publics contribuera également à mettre en valeur le patrimoine bâti.

Enfin, il s'agira de contribuer à l'augmentation du patrimoine bâti en favorisant la mise en œuvre d'une architecture innovante de qualité et l'homogénéité urbanistique et architecturale des zones bâties, cohérente avec les objectifs d'un aménagement durable.

### 1.5.2. PROTÉGER ET DÉVELOPPER LE PATRIMOINE NATUREL DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le patrimoine naturel, tel qu'entendu ici, recoupe la dimension environnementale, le paysage et les ressources naturelles. A Braine-le-Comte, la qualité de ce patrimoine est mise à mal sous les pressions de l'urbanisation et de l'agriculture. Au niveau du Schéma de Structure Communal, il est proposé de définir à l'échelle communale des enjeux destinés à mieux prendre en compte la dimension paysagère et la dimension environnementale dans les pratiques d'aménagement en vue d'améliorer la qualité de ce patrimoine. Ainsi, il s'agit de :

- Mettre en valeur et recomposer le paysage :
  - importance particulière des paysages ruraux et du paysage du canal,
  - perception du paysage depuis les principaux axes routiers (N6),
  - reconversion des chancres urbains.
- Protéger et régénérer le patrimoine écologique :
  - gestion des écosystèmes existants,
  - unicité du bois de La Houssière,
  - mise en place d'un maillage écologique.
- Protéger et gérer durablement les ressources :
  - respect du cycle de l'eau,
  - qualité des sols agricoles.

## 1.6. OBJECTIF 6 : INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le SDER entend le développement durable, tel que défini par le rapport Bruntland, comme un développement qui « réponde aux besoins actuels sans compromettre les possibilités pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins ». Le SDER rappelle que « la compétence propre de l'aménagement du territoire, soit l'usage de l'espace, est directement concernée par cette exigence.

Il est communément admis que le développement durable prend appui sur trois piliers, à savoir les piliers économique, environnemental et social.

Ces piliers sont pris en compte au niveau des 5 premiers objectifs :

- en ce qui concerne le pilier économique, principalement au niveau des objectifs 2 - réponse aux besoins de la population - et 3 - création d'emplois et de richesse - ;
- en ce qui concerne le pilier environnemental, principalement au niveau des objectifs 1 - structuration et utilisation parcimonieuse de l'espace - et 5 - mise en valeur du patrimoine et protection des ressources - ;
- en ce qui concerne le pilier social, principalement au niveau des objectifs 2 - réponse aux besoins de la population -, 3 - création d'emplois et de richesse - et 4 - mobilité -.

L'objectif 6 ne fait donc pas l'objet de propositions propres. Il semble cependant important de le citer pour marquer l'importance du développement durable et souligner sa prise en compte dans l'ensemble du Schéma de Structure Communal.

## 1.7. OBJECTIF 7 : SENSIBILISER A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET AU DEVELOPPEMENT DURABLE

### 1.7.1. SUSCITER L'INTÉRÊT DU PUBLIC POUR LES ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Références au SDER :*

*VIII.1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace*

*VIII.2. Organiser une information et des formations adaptées*

*VIII.3. Développer des actions informatives*

*VIII.4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation*

Sensibiliser la population et la rendre toujours plus actrice du développement et de l'aménagement du territoire :

- via les consultations et concertations mises en œuvre dans le cadre des différentes opérations d'aménagement
- via une véritable culture de l'AT : expositions (y compris dans le cadre du SSC), information continue à travers le périodique communal, ouverture du service urbanisme à la population...

### 1.7.2. RECHERCHER DES PARTENARIATS

*Références au SDER :*

*II.3. assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales du développement territorial*

- Repérer des coopérations possibles pour renforcer les potentiels communaux (emploi, réseau écologique, mise en place d'une nouvelle mobilité...), grâce à :
  - des programmes européens
  - des programmes intercommunaux
  - d'autres acteurs (DG01 et DG04...)
- Rechercher des partenariats publics-privés (notamment pour les projets d'urbanisme). A noter qu'il existe des outils spécifiques en la matière.



## 2. AFFECTATION DU SOL

### 2.1. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ZONES DU SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES

Le rôle du schéma des orientations est de préciser à travers la définition de sous-zones, les occupations du sol qui peuvent être ou non autorisées. Le schéma traduit la structure de la commune en veillant à une compatibilité des différentes fonctions dans l'espace, en prenant en compte l'environnement, le cadre de vie et les besoins en déplacements. Le schéma des orientations sera consulté pour l'octroi ou le refus des permis.

Le schéma des orientations doit impérativement s'élaborer dans le respect du plan de secteur. En effet, celui-ci constitue l'outil réglementaire de référence en matière d'affectation du sol.

L'objectif du schéma est de préciser le plan de secteur, et cela de trois manières possibles :

- le schéma des orientations peut affiner le zonage du plan de secteur en indiquant par exemple la localisation précise de certaines destinations pour autant que ces destinations soient conformes à l'affectation de la zone au plan de secteur ;
- les prescriptions du schéma des orientations peuvent être plus précises que celles du plan de secteur : par exemple pour mieux définir les règles d'occupation du sol attachées à la zone ;
- le schéma peut proposer une modification de l'affectation du plan de secteur. Cette modification de l'affectation ne sera cependant possible qu'après approbation d'un plan communal dérogatoire.

### Zones destinées à l'urbanisation

#### 2.1.1. SOUS-ZONE D'HABITAT URBAIN

##### Localisation et caractéristiques de la sous-zone

La sous-zone d'habitat urbain concerne la zone agglomérée de la ville de Braine-le-Comte, à l'exception de la sous-zone de centre ville et de la sous-zone d'entrée de ville.

La sous-zone d'habitat urbain regroupe globalement le bâti qualifié de type urbain ou de type semi-urbain dans l'analyse de la situation existante.

Cette sous-zone est constituée de l'extension du noyau urbain originel de Braine-le-Comte, essentiellement liée à la révolution industrielle. Les bâtiments industriels se concentrant autour de la gare (principalement des ateliers ferroviaires).

Avec la sous-zone de centre ville et la sous-zone d'entrée de ville, cette sous-zone contient les principaux services, équipements et commerces de l'entité.

##### Options urbanistiques

Il s'agit de maintenir et de renforcer dans cette sous-zone la mixité des fonctions en assurant la compatibilité entre elles tout en maîtrisant les problèmes de mobilité. Il convient d'y établir une forte densité de logements et d'en diversifier l'offre. On veillera à sauvegarder la végétation en intérieur d'îlots. La morphologie de la ville traditionnelle y sera respectée.

- **Voiries**

On évitera de créer des rues en impasses. Les chemins et sentiers seront maintenus (tracé, gabarit, aspects des abords), pour autant que ce maintien ne soit pas en contradiction avec un aménagement global cohérent.

- **Stationnement**

Les demandes de permis d'urbanisme répondront à une exigence de 1 à 2 emplacements de stationnement par logement.

Les garages ne seront pas situés dans les constructions annexes implantées en fond de parcelle.

A l'intérieur des îlots de grande dimension, la construction de batteries de garages pourra être admise en fonction des besoins locaux. Ces constructions seront peu nombreuses, leur architecture sera soignée (toiture à versants) et implantées de façon à préserver les espaces situés à l'arrière des logements.

- **Densité**

La densité sera de minimum 40 logements / Ha.

### 2.1.2. SOUS-ZONE DE CENTRE VILLE

#### **Localisation et caractéristiques de la sous-zone**

La sous-zone de centre ville correspond, du point de vue du tracé, au périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique couvrant le centre de Braine-le-Comte.

Il englobe l'habitat historique et traditionnel, se caractérisant par sa morphologie et par le type de parcellaire.

Depuis toujours, le centre-ville est à la fois lieu de travail, de commerce, de culture, d'enseignement, de représentation du pouvoir.

#### **Options urbanistiques**

Il s'agit de maintenir et de renforcer dans cette sous-zone la mixité des fonctions en assurant la compatibilité entre elles tout en maîtrisant les problèmes de mobilité. Il convient d'y établir une forte densité de logements et d'en diversifier l'offre. On veillera à sauvegarder la végétation en intérieur d'îlots. La morphologie de la ville traditionnelle y sera respectée.

Il est nécessaire de préserver et de développer la qualité du cadre de vie dans le centre-ville et faire en sorte que le centre réunisse des fonctions variées.

Les programmes de logements collectifs (demande croissante de logements pour foyers de 1 à 3 personnes) seront favorisés dans cette zone pour autant qu'ils s'intègrent aux caractéristiques générales de l'habitat existant. Les activités commerciales, artisanales et de services seront favorisées pour autant que leur impact sur l'environnement et le cadre de vie soient compatibles avec la fonction résidentielle.

Dans le centre ville, on favorisera les commerces de détail, les commerces de proximité et les commerces spécialisés. On ne dépassera pas 1000 m<sup>2</sup> de superficie commerciale.

Le maintien du logement sera favorisé dans cette sous-zone notamment par la mise en œuvre d'opérations de rénovation et de revitalisation urbaine. Il s'agira également :

- d'y maintenir et y renforcer la mixité des fonctions en assurant la compatibilité entre elles ;
- d'encourager la mobilité douce dans le centre urbain, tout en préservant des espaces de parking pour les navetteurs, les visiteurs et les habitants ;
- de conserver le caractère urbain de la zone de bâti aggloméré, essentiellement à travers la volumétrie générale et les implantations, et en évitant la dispersion et la banalisation (voir PCM et chapitre 3) ;
- de cadrer la division des logements existants (par exemple : 1 nouveau logement/étage) ;
- d'assurer la qualité des espaces publics (voir Rénovation urbaine et chap.4.3.7).

Du fait de la proximité des services et des transports en commun, le centre-ville sera particulièrement favorable aux personnes qui souhaitent limiter leurs déplacements en voiture.

Il convient dès lors d'établir dans cette zone une forte densité de logements et de diversifier les types de logements : collectifs, unifamiliaux, sociaux, de standing,... On veillera à maintenir des logements aux étages des bâtiments destinés aux commerces ou aux services.

- **Densité**

Dans la sous-zone de centre ville, la densité sera de minimum 50 logements / Ha.

### 2.1.3. SOUS-ZONE D'ENTRÉE DE VILLE

#### **Localisation et caractéristiques de la sous-zone**

Les sous-zones d'entrée de ville sont occupées par des activités de type commercial ou artisanal (garages, moyennes et grandes surfaces) qui prennent la forme d'une urbanisation souvent désordonnée : totems publicitaires, aires de stationnement, bâtiments industrialisés entre des maisons d'habitation.

#### **Options urbanistiques**

Le développement de nouvelles activités économiques y sera autorisé si ces activités ne peuvent trouver place dans les centres urbains ou villageois.

Les bâtiments commerciaux seront regroupés par ensembles disposant d'entrées et de sorties communes sur la voirie. Les différentes constructions seront groupées autour d'un espace commun pouvant être affecté au stationnement.

Dans la mesure du possible, les aires de stockage ne seront pas visibles depuis les espaces publics et les espaces communs.

Certaines activités commerciales ne peuvent que très difficilement trouver place en centre-ville en raison d'un besoin particulièrement important en superficie, par exemple les commerces d'électroménager ou les concessionnaires automobiles. C'est pourquoi les surfaces commerciales pourront être implantées dans le périmètre d'entrée de ville à condition d'avoir une taille supérieure à 1000m<sup>2</sup> non divisible en plus petites surfaces. On veillera par ailleurs à assurer, dans les projets commerciaux, une mixité entre logements et commerces (du type commerces au rez-de chaussée et logements aux étages).

La Nationale 6 sera réaménagée selon les options de l'opération de rénovation urbaine :

- revêtements aux sols marquant les principaux carrefours,
- luminaires urbains,
- amélioration de la place des piétons,
- gestion des circulations en vue de ralentir le trafic en entrée de ville et de sécuriser la chaussée, par exemple par des tourne-à-gauche, une bande séparée pour les bus, des feux. À adapter en fonction d'études précises.

- **Densité**

La densité sera de minimum 30 logements / Ha

#### 2.1.4. SOUS-ZONE D'HABITAT RURAL

##### Localisation et caractéristiques de la sous-zone

Globalement, la sous-zone d'habitat rural se situe sur l'ensemble de l'entité en dehors du centre aggloméré (sous-zone d'habitat urbain, sous-zone de centre-ville et sous-zone d'entrée de ville).

La sous-zone d'habitat rural regroupe généralement le bâti qualifié dans l'analyse de la situation existante de type rural ou de type pavillonnaire.

##### Options urbanistiques

Intention d'y préserver, sans le figer, le caractère rural traditionnel existant : en valorisant le patrimoine bâti ; en y intégrant les nouvelles constructions ; en respectant les espaces extérieurs publics et privés, et en les requalifiant ; en limitant les plantations à des plantes indigènes.

Volonté de développer un cadre de vie attractif du point de vue paysager, humain, écologique.

Les nouvelles constructions respecteront les caractéristiques les plus importantes des constructions traditionnelles : l'articulation des volumes entre eux et avec l'espace public, les proportions, le gabarit.

- **Voiries**

On évitera de créer des rues en impasse. Les chemins et sentiers seront maintenus (tracé, gabarit, aspects des abords), pour autant que ce maintien ne soit pas en contradiction avec un aménagement global cohérent.

- **Stationnement**

Les demandes de permis d'urbanisme répondront à une exigence de 1 à 2 emplacements de stationnement par logement.

Les garages ne seront pas situés dans les constructions annexes implantées en fond de parcelle. Le stationnement extérieur se fera en voirie ou en zone de recul.

- **Densité**

La densité sera de maximum 20 logements / Ha.

On favorisera dans la sous-zone d'habitat rural la densification des lotissements existants, par exemple en revoyant le foncier des tissus pavillonnaires.

### 2.1.5. SOUS-ZONE DE CENTRE VILLAGEOIS

#### **Localisation et caractéristiques de la sous-zone**

En ce qui concerne Steenkerque, la sous-zone de centre villageois se superpose au périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique, repris au plan de secteur.

Cette sous-zone concerne tous les centres de villages de l'entité ainsi que le quartier de la gare à Hennuyères. Cf. RGBSR.

Cette sous-zone correspond au territoire urbanisé du village : le noyau originel et ses extensions.

#### **Options urbanistiques**

Il est nécessaire de préserver la qualité du cadre de vie formé par les villages - leur caractère rural - et faire en sorte qu'ils constituent de vrais lieux de vie abritant des activités variées.

On veillera à renforcer la mixité des activités dans les villages et éviter leur transformation en « dortoir » (y maintenir notamment l'agriculture et les petites entreprises locales).

La densité doit y être plus importante que dans le reste de la zone d'habitat rural (minimum 20 logements à l'hectare). On veillera à y promouvoir un usage parcimonieux du sol en favorisant les constructions mitoyennes ou semi-mitoyennes. Les programmes de logements collectifs sont admis à l'intérieur de ce périmètre.

Les nouvelles constructions respecteront les caractéristiques les plus importantes des constructions traditionnelles : mode d'implantation, articulation des volumes, gabarit, volumétrie, relation avec l'espace public. Les options du RGBSR serviront de référence en fonction de l'aire agro-géographique de référence.

Les activités commerciales, de services et artisanales seront favorisées à l'intérieur du périmètre pour autant qu'elles soient compatibles avec la fonction d'habitat.

- **Densité**

Dans les sous-zones de centre villageois, la densité sera de 20 logements / Ha minimum.

### 2.1.6. SOUS-ZONE RÉSIDENTIELLE

#### **Localisation et caractéristiques de la sous-zone**

Cette sous-zone correspond généralement au bâti qualifié de type pavillonnaire dans l'analyse de la situation existante, dans la mesure où ce bâti forme un ensemble suffisamment important pour estomper le caractère rural originel.

Ce périmètre s'applique à des zones présentant une superficie importante.

Les zones reprises à l'intérieur de ce périmètre se caractérisent par une densité de construction faible et offrent généralement peu de mixité des activités. Ces zones sont fortement dépendantes de l'utilisation de la voiture.

#### **Options urbanistiques**

A l'intérieur de cette sous-zone, on acceptera une architecture plus libre et plus individualiste ainsi que des abords plus diversifiés, se référant moins à l'architecture traditionnelle rurale ou urbaine. Cette plus grande liberté architecturale devra cependant aller de pair avec une harmonie générale dans les matériaux et les teintes et une bonne intégration dans le paysage et le voisinage.

Les nouveaux quartiers auront une conception urbanistique de qualité s'intégrant dans la structure existante. Les aménagements viseront l'amélioration des espaces publics et envisageront toutes les possibilités de densifier le logement. Ces aménagements prendront en compte la proximité des centres villageois.

Les voiries joueront un rôle d'espace de vie, de jeux et de rencontre. Les voiries en cul de sac sont à éviter.

Les terrains de grande superficie encore urbanisables seront urbanisés de manière à favoriser les rapports sociaux et créer un cadre de vie de qualité : diversité dans le découpage parcellaire, diversité des modes d'implantation, articulation des volumes autour des espaces publics, ..., cela contribuant à renforcer la densité.

Ces espaces seront des lieux « d'innovation architecturale » et d'architecture durable expérimentale.

- **Densité**

Les constructions seront en ordre ouvert, semi-ouvert ou fermé. La densité y sera de minimum 15 logements à l'Ha et de maximum 25 logements/Ha.

On favorisera dans la sous-zone résidentielle la densification des lotissements existants, par exemple en revoyant le foncier des tissus pavillonnaires.

### 2.1.7. ZONE DE SERVICES PUBLICS ET D'ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Les zones de services publics et d'équipements communautaires se concentrent à Braine-le-Comte (+ CET au bois de la Houssière : à remettre en zone forestière à la fin de l'exploitation).

Cette zone est destinée à accueillir les infrastructures, équipements et espaces publics et communautaires.

Elle pourra comporter le logement indispensable au bon fonctionnement et à la surveillance des installations.

On veillera particulièrement dans cette zone à l'application du règlement général d'urbanisme relatif à l'accessibilité et à l'usage des bâtiments et espaces par les personnes à mobilité réduite.

L'architecture se caractérisera par un souci de répondre aux exigences en matière d'économie et de développement durable. Les projets répondront à la démarche de haute qualité environnementale.

#### **Récapitulatif des densités en logements par sous-zone d'habitat**

Sous-zone d'habitat	Densité minimum (Densité hors espaces verts et espaces publics)	Densité maximum (Densité hors espaces verts et espaces publics)
Sous-zone d'habitat urbain	40 logements / Ha	
Sous-zone de centre ville	50 logements / ha	
Sous-zone d'entrée de ville	30 logements / ha	
Sous-zone d'habitat rural		20 logements / Ha
Sous-zone de centre villageois	20 logements / Ha	
Sous-zone résidentielle	15 logements / Ha	25 logements / Ha

### 2.1.8. ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE INDUSTRIELLE

La zone d'activité économique industrielle à Hennuyères (site des anciennes tuileries) : Le caractère industriel de la zone est lié à l'ancienne affectation (tuilerie).

Vu le voisinage du quartier de la gare d'Hennuyères, l'affectation en zone d'activité économique mixte serait plus adéquate à cet endroit (activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, avec périmètre ou dispositif d'isolement). Un plan communal d'aménagement révisionnel permettrait de revoir l'affectation de la zone et de fixer le type d'activités souhaitées et le mode d'aménagement de la zone.

Recommandations : voir ci-dessous : Zone d'activité économique mixte.

#### La zone d'activité économique industrielle à Ronquières le long du canal

Le caractère industriel de la zone est lié à l'ancienne affectation (verrière).

(Zone est actuellement aménagée en zone d'activité économique mixte par IDEA) : Zone-tampon indispensable vis-à-vis du périmètre d'intérêt paysager et de la zone à caractère touristique tous deux voisins, d'une part, et vis-à-vis de la zone d'habitat contiguë + maintien du couloir écologique le long du cours d'eau.

L'affectation en zone d'activité économique mixte doit être pérennisée.

Recommandations : voir ci-dessous : Zone d'activité économique mixte.

### 2.1.9. ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE MIXTE

La zone d'activité économique mixte concerne un site commun avec la commune de Soignies, situé à proximité du Bois de Salmonsart.

Le plan de secteur stipule que *la zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie.*

La zone d'activité économique mixte proche de Salmonsart (La Gueulenne) s'intégrera au contexte rural et au paysage agricole.

L'utilisation des essences végétales indigènes et les éléments paysagers de type rural (haies, bosquets,...) seront encouragés.

#### Conception / Intentions d'aménagement :

Traitement paysager des voiries, (plantation le long des voiries) :

Cette zone pourra comporter le logement indispensable au bon fonctionnement et à la surveillance des installations.

Les bâtiments seront regroupés par ensembles disposant d'entrées et de sorties communes sur la voirie. Les différentes constructions seront groupées autour d'un espace commun pouvant être affecté au stationnement.

Dans la mesure du possible, les aires de stockage ne seront pas visibles depuis les espaces publics et les espaces communs.

Les aires de stationnement seront aménagées sur le côté des bâtiments ou à l'arrière. Dans le cas de la création d'ensembles groupés, les constructions principales s'articuleront autour d'un espace assimilable à une place publique. Cet espace pourra recevoir des emplacements de stationnement.

Les constructions principales auront de préférence une toiture à deux versants de même inclinaison et à faitage central. La profondeur de la construction principale n'excèdera pas 15 mètres afin d'éviter les volumes de toiture trop importants. Les constructions secondaires pourront avoir une toiture plate ou de même type que celle de la construction principale.

Les aires destinées au stationnement pourront être communes aux différentes activités riveraines afin de ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées et ne pas gaspiller les terrains urbanisables.

### 2.1.10. ZONE DE LOISIRS

*La zone de loisirs est destinée à recevoir les équipements récréatifs ou touristiques en ce compris les équipements de séjour.*

Trois zones de loisirs se localisent sur l'entité :

- Domaine Mon Plaisir, déjà urbanisé
- « camping » à Braine-le-Comte, rue des Acacias, actuellement utilisé pour de l'habitat locatif en caravanes. Vu la déclivité du terrain, les difficultés d'accessibilité, d'accès à l'égouttage, ces caravanes sont fermées petit à petit. Une reconversion est à prévoir via un RUE
- « camping » à Hennuyères, rue de la Malogne, divisé en petites propriétés reconverties au fur et à mesure en logements. Actuellement, cette reconversion est progressivement reconnue par la Région wallonne, via des permis en dérogation.

Pour cadrer l'occupation des campings, ces zones feront l'objet d'un Rapport Urbanistique et Environnemental.

### 2.1.11. ZONE D'AMÉNAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ (ZACC)

L'analyse du potentiel foncier a montré que la commune dispose encore de parcelles en zone d'habitat, et en zone d'habitat à caractère rural. Dispersées sur le territoire, ces parcelles présentent des caractéristiques variables en taille, en situation etc. Elles sont parfois soumises à des contraintes techniques, telles que la présence d'aléa d'inondation, qui justifient leur non-mise en œuvre, ou situées dans des zones que la commune ne souhaite pas densifier. Il est par conséquent délicat de mettre en place une politique communal générale pour ces parcelles.

Par contre, il est intéressant de développer des projets d'habitat groupé à proximité directe du centre-ville, ce qui permet de garantir la performance énergétique, une bonne mobilité, une bonne chalandise des commerces, services et activités du centre-ville. Il est également plus facile de mettre en place des mesures innovantes et originales d'urbanisme à des coûts intéressants et d'attirer des investisseurs.

La Commune a donc fait le choix de favoriser les projets d'habitat groupé.

La rénovation urbaine prévoit la construction de logements dans le cadre de la réhabilitation du site des autobus brainois. La commune n'a cependant pas la maîtrise du foncier. Les sols sont pollués par endroit ; ils doivent donc faire l'objet d'une réhabilitation.

Le PCA Marouset permet la construction de 90 logements.

A l'arrière de la gare, l'urbanisation de l'ancien site ABT permettra la construction de 450 logements en 10 ans. La commune n'a cependant pas la maîtrise foncière du site.

L'urbanisation de ces trois terrains ne suffit pas à répondre à la demande croissante en logement à Braine-le-Comte (la commune attirant de plus en plus de navetteurs).

Par ailleurs, le PCM prévoit l'ouverture d'une nouvelle voirie, le contournement est, nécessaire au désengorgement du centre ville et utile à la desserte du nouveau quartier à l'arrière de la gare. Cette voirie traverse la ZACC « ferme de la tour ».

Pour apporter une réponse à la pression immobilière et permettre le projet contournement est, la Commune doit urbaniser certaines de ses ZACC. Les priorités d'urbanisation des ZACC seront définies en fonction de leur proximité avec le centre, leur desserte en transport en commun et leur intérêt stratégique pour répondre aux défis d'urbanisme, de mobilité, sociaux.

Le territoire de Braine-le-Comte comprend 11 ZACC. Neuf de ces ZACC sont réparties en périphérie de Braine-le-Comte, 2 autres se localisent à Hennuyères et Ronquières. Certaines sont implantées à des endroits stratégiques du point de vue de la mobilité : à côté de la gare de Braine-le-Comte, au bord de la N6, le long du tracé prévu au plan de secteur pour le contournement routier (N6a).

Les zones d'habitat proches du centre-ville arrivent à saturation à Braine-le-Comte. Le besoin en logements concerne particulièrement du logement public de type social, ainsi que du logement de transit et d'insertion.

La mise en œuvre des ZACC doit viser avant tout à densifier le centre urbain et les zones proches du centre-ville, tout en permettant une accessibilité optimale aux services. Elle offrira une alternative contre l'urbanisation en ruban. L'urbanisation de ces zones devra satisfaire, via l'élaboration des rapports urbanistiques et environnementaux, à

différents critères de densité et être pensée de sorte à assurer la mixité sociale, l'offre en matière d'emploi, les espaces verts, les commerces et les services.

Il conviendra de hiérarchiser la mise en œuvre des ZACC en fonction du tracé de la future voirie de délestage (ou contournement) ouest.

Les **Zones d'Aménagement Communal Concerté** sont des réserves foncières dont la mise en œuvre représente un enjeu important pour le développement du territoire communal.

Pour toute nouvelle urbanisation, il sera tenu compte des incidences du projet sur le milieu et des contraintes du milieu sur le projet.

L'urbanisation d'une ZACC fera au préalable l'objet d'un « rapport urbanistique et environnemental » (RUE).

La mise en œuvre des ZACC ne nécessite plus la définition d'un programme. La politique communale a défini cependant un ordre de priorité de mise en œuvre. Cet ordre de priorité n'est pas contraignant et pourra être modifié en fonction des opportunités futures moyennant motivation. Trois ordres de priorité ont été définis :

Ordre de priorité 1 : concerne les Zones d'Aménagement Communal Concerté à mettre en œuvre à court et moyen termes, et destinés à rencontrer les besoins en terrains à urbaniser sur une période de 10 ans ;

Ordre de priorité 2 : concerne les Zones d'Aménagement Communal Concerté à mettre en œuvre à long terme et destinées à rencontrer les besoins en terrains à urbaniser au-delà d'une période de 10 ans ;

Ordre de priorité 3 : concerne les Zones d'Aménagement Communal Concerté que la commune souhaite ne pas urbaniser ou pour lesquelles l'affectation n'a pas encore été déterminée.

Pour rappel, les ZACC « le Poseur » et « Cité du Pire » sont mises en œuvre.

#### 2.1.11.A. Priorité 1

- ZACC « Cité Rey »

Zone située rue de la Bienfaisance, au sud de la ZACC du Caillou. La zone encercle une zone de services publics et d'équipements communautaires (le Home Rey) et se trouve enclavée en zone d'habitat. Elle jouxte le futur réseau Ravel.

Le RUE de cette ZACC est approuvé. La mise en œuvre est en cours.

- ZACC « Ferme de la Tour » phase I

Zone située à l'est de la chaussée de Mons, au sud de l'agglomération, à proximité de la ferme de la Tour. La zone est accessible par la rue d'Ecaussinnes et la rue des Champs.

A ce stade, une mixité d'habitat de petite et grande dimension est prévue. La Commune envisage également des partenariats avec le privé et les Maisons Sociales. La ZACC devra prévoir une zone d'isolement par rapport à la ligne de chemin de fer.

La mise en œuvre de cette ZACC sera également l'occasion d'ouvrir la voirie de contournement est, à la limite entre les phases I et II de la ZACC.

- ZACC « Papeteries Catala » phase I

Zone située rue des Dignes, ancien site Catala.

Site à rénover devant faire l'objet d'une dépollution préalable.

Il est prévu de construire du logement et des commerces.

#### 2.1.11.B. Priorité 2

- ZACC « Ferme de la Tour » phase II



Comme dans la première phase, une mixité d'habitat de petite et grande dimension est prévue. La Commune envisage également des partenariats avec le privé et les Maisons Sociales. La ZACC devra prévoir une zone d'isolement par rapport à la ligne de chemin de fer.

- ZACC « Papeteries Catala » phase II

Zone située rue des Dignes, ancien site Catala.

Site à rénover devant faire l'objet d'une dépollution préalable. Il n'existe pas encore de projet d'urbanisation.

- ZACC « Faubourg de Mons »

Zone située sur la rive ouest de la chaussée de Mons au sud de l'agglomération.

Volonté d'y développer une urbanisation mixte composée globalement de fonctions d'habitat et de services publics et d'équipements communautaires.

- ZACC « Fosse al Becq »

Zone située derrière la zone d'habitat rue d'Horrues, à l'ouest de l'agglomération.

La zone est enclavée entre des zones d'habitat, une zone de services publics/équipements communautaires et la zone de réservation du contournement qui se superpose à une partie de la ZACC.

Une partie de la zone devra être affectée en zone d'isolement comprenant de la végétation et éventuellement des aménagements du relief du sol.

- ZACC « Bourbecq »

Zone située rue des Postes, au sud-ouest de l'agglomération. La zone se situe favorablement dans le prolongement d'une zone d'habitat existante. Elle est en partie hypothéquée par la zone de réservation du contournement routier qui nécessitera l'aménagement d'une zone de recul ou d'une zone d'isolement.

### 2.1.11.C. Priorité 3

- ZACC « Pont Laroche »

Zone située rue de la Bienfaisance au nord de l'agglomération, au lieu-dit Pont Laroche.

La zone est bordée au sud par le réseau Ravel en projet. Cette ZACC est peu accessible et partiellement située en zone inondable.

- ZACC « Bruyère Jonas » à Hennuyères

Zone située à Hennuyères, rue Brancart. La zone, de petite superficie, est déjà partiellement mise en œuvre par les extrémités de lotissements implantés pour l'essentiel en zone d'habitat. Cette zone pourrait être complétée par de l'habitat de type rural.

Cette ZACC est éloignée du Centre-ville de Braine et difficilement accessible.

- ZACC « Charly des Bois » à Ronquières

Zone située à Ronquières, rue Chârlly-des-Bois. La zone est partiellement enclavée dans des quartiers résidentiels en habitat isolé. La zone est traversée par une ligne électrique à haute tension et une canalisation.

Cette ZACC est éloignée du Centre-ville de Braine et difficilement accessible.

## Zones non destinées à l'urbanisation

### 2.1.12. ZONE AGRICOLE

#### Caractéristiques de la zone et intentions d'aménagement :

Cette zone correspond à la zone agricole (zone non urbanisable) du plan de secteur : « Elle ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession. Elle peut également comporter des installations d'accueil du tourisme à la ferme pour autant que celles-ci fassent partie intégrante d'une exploitation agricole (...) ».

Cette zone contribue à la préservation de lieux d'exploitation, à la protection des paysages et à la sauvegarde des écosystèmes. Bien qu'elle ne soit pas destinée à l'urbanisation, cette zone peut recevoir des constructions dont l'impact sur le paysage et l'écosystème peut être important (bâtiments d'exploitation agricole). On veillera à ne pas miter cette zone par des constructions qui pourraient plus adéquatement se situer en zone urbanisable.

La question se posera particulièrement en ce qui concerne les installations d'élevages industriels. Pour ces derniers, le choix d'un site devra répondre à certaines conditions :

- Le site retenu est celui pour lequel l'atteinte portée au paysage et l'écosystème est la moindre ;
- Toutes les mesures seront mises en œuvre pour réduire les nuisances et les impacts négatifs sur le paysage et l'environnement ;
- Les impératifs techniques liés aux équipements projetés seront rencontrés.

#### En ce qui concerne les habitations :

Les constructions ou transformations réalisées dans la zone agricole seront conformes aux options urbanistiques de la sous-zone d'habitat rural décrite ci-dessus.

#### En ce qui concerne les bâtiments agricoles :

Afin de sauvegarder les paysages, les constructions ne seront pas isolées dans les campagnes mais plutôt implantées au voisinage des sites urbanisés ou en jouxtant des constructions existantes ou en bordure de massifs boisés. Les constructions sur les lignes de crête et dans les fonds de vallée seront évitées. Les constructions seront implantées de façon à limiter au maximum les remblais. Les bâtiments seront conçus en référence aux bâtiments d'architecture traditionnelle (volumes simples couverts par des toitures à versants). Si nécessaire, la toiture des volumes de grande longueur sera fractionnée.

#### En ce qui concerne les fermes traditionnelles désaffectées :

De nombreuses fermes anciennes sont reconnues comme patrimoine exceptionnel de la Wallonie. Certaines ne sont plus adaptées aux nouvelles méthodes d'exploitation agricole. Les fermiers délaissent de plus en plus les bâtiments anciens au profit d'étables plus fonctionnelles.

Dès lors, la question se pose de la conservation du patrimoine rural et de sa réaffectation. La reconversion d'anciennes fermes en carré en logements groupés semble intéressante à plusieurs points de vue : conservation du patrimoine rural, densification de l'habitat par petits groupements, sauvegarde du paysage rural. Ce type de projet serait à promouvoir dans la mesure où il fait l'objet d'une demande de permis globale.

Le projet visera à adapter le programme au bâtiment existant et non l'inverse, afin de garantir la sauvegarde des éléments patrimoniaux régionaux, l'équilibre dans la composition des façades, la qualité de l'espace-rue, etc.

### 2.1.13. ZONE AGRICOLE À RÉVISER EN ZONE D'ESPACES VERTS

Cette zone concerne les abords de la future voirie de délestage ouest. On y encouragera la gestion et la plantation diversifiée de feuillus.

### 2.1.14. ZONE DE PARC

*La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. N'y sont autorisés que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement.*

*La zone de parc dont la superficie excède cinq hectares peut également faire l'objet d'autres actes et travaux, pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'un plan communal d'aménagement couvrant sa totalité soit entré en vigueur.*

### 2.1.15. ZONE D'EXTRACTION

*La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières et de leurs dépendances ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction, dans le respect de la protection et de la gestion parcimonieuse du sol et du sous-sol.*

Le territoire communal compte deux sites d'extraction :

- une zone d'extraction dans le bois de la Houssière,
- une zone d'extraction au sud de l'entité en prolongement d'une zone située à Soignies.

## 2.2. RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PÉRIMÈTRES REPRIS AU SCHÉMA DES ORIENTATIONS TERRITORIALES

### 2.2.1. PÉRIMÈTRE À CARACTÈRE TOURISTIQUE

#### Localisation

Ce périmètre concerne les abords du canal Charleroi-Bruxelles à Ronquières (voir notamment l'usage de surfaces de parking existantes).

Il s'agit de la zone concernée par le site du Plan incliné de Ronquières.

Les aménagements et les permis accordés dans ce périmètre devront tenir compte de la vocation touristique du site. La Commune a d'ailleurs le projet de construire un espace d'accueil pour les caravanes à proximité du pont de Ronquières et une halte nautique.

Le bâti historique de Ronquières sera préservé.

Dans le périmètre, les nouvelles constructions auront des caractéristiques architectoniques contemporaines en rapport avec le caractère du plan incliné.

Le périmètre devra faire l'objet d'un schéma d'intention (voir ci-après : les mesures d'aménagement), prévoyant notamment le passage des différentes opérations (voir §4.1.4.D.).

L'ensemble du périmètre est de plus repris en périmètre d'intérêt paysager.

### 2.2.2. PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Périmètre reprenant une zone urbanisable ou non susceptible de jouer un rôle important dans la mise en place d'un maillage écologique.

Respect de la continuité du couvert végétal pour garantir le maillage écologique. Faible densité de construction (10 log/ha max).

### 2.2.3. PÉRIMÈTRE D'INTÉRÊT PAYSAGER

Le périmètre d'intérêt paysager reprend les périmètres d'intérêt paysager du plan de secteur. Ce périmètre a été étendu pour protéger au mieux le paysage rural de qualité de Braine-le-Comte.

Afin de sauvegarder les paysages, les constructions ne seront pas isolées dans les campagnes mais plutôt implantées au voisinage des sites urbanisés ou en jouxtant des constructions existantes ou en bordure de massifs boisés. Les constructions sur les lignes de crête et dans les fonds de vallée seront évitées. Les constructions seront implantées de façon à limiter au maximum les remblais. Les bâtiments seront conçus en référence aux bâtiments d'architecture

traditionnelle (volumes simples couverts par des toitures à versants). Si nécessaire, la toiture des volumes de grande longueur sera fractionnée.

La construction de nouveaux bâtiments agricoles sera par ailleurs autant que faire-se-peut évitée dans les périmètres d'intérêt paysager.

Compte tenu de la faible densité en logements souhaitée à l'intérieur du périmètre d'intérêt paysager (maximum 10 logements / Ha) ce sont les éléments végétaux qui donnent au périmètre toute sa cohérence.

Il convient de maintenir la végétation existante et d'éviter le morcellement des parcelles et le sous-lotissement des terrains lotis.

#### 2.2.4. PÉRIMÈTRE DE RÉSERVATION

Périmètres de réservation tels que repris au plan de secteur.

##### 2.2.4.A. Périmètre de réservation pour le contournement routier

Les options communales concernant la mobilité sont reprises dans le chapitre « orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation ». Les options communales concernant l'intégration paysagère du futur contournement sont reprises dans le chapitre « Mesures d'aménagement ».

##### 2.2.4.B. Périmètre de réservation pour la route N57b

Route N57b réalisée jusqu'au rond-point de liaison avec la chaussée de Mons à Salmonart.

Route en projet au-delà du rond-point via la zone d'activité économique mixte. La majorité du tracé futur se situe sur le territoire de la commune de Soignies.

#### 2.2.5. PÉRIMÈTRE D'ALÉA D'INONDATION EN ZONE URBANISABLE ET ZACC

Dans les périmètres d'aléa d'inondation, l'urbanisation est déconseillée du fait des contraintes techniques.

(Cf Mesures d'aménagement - 4.3.3.c)

En cas de construction, des mesures seront appliquées pour limiter les effets négatifs, par exemple :

- l'absence de remblais,
- une densité de maximum 5 log/ha,
- le niveau du rez-de-chaussée supérieur à celui du sol,
- une taille importante des parcelles.

### 3. ORIENTATIONS GÉNÉRALES DESTINÉES À HARMONISER ET À INTÉGRER LES FLUX DE CIRCULATION

Voir schéma de circulation

#### 3.1. OBJECTIFS DÉFINIS PAR LE PCM À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE ET DE LA VILLE DE BRAINE-LE-COMTE

Le Plan Communal de Mobilité dressé en 2007 définit des objectifs à l'échelle communale et à l'échelle de la ville de Braine-le-Comte.

##### 3.1.1. OBJECTIFS DU PCM À L'ÉCHELLE COMMUNALE

###### En matière de circulation automobile :

- Assainir l'axe de la N6 et de la N533, en particulier les secteurs accidentogènes,
- Diminuer le transit sur la N6 et sur les voiries communales du centre-ville,
- Maîtriser les vitesses en traversée de villages.

###### En matière de transports en commun, en alternative aux liaisons saturées vers/de Bruxelles :

- Renforcer les bus sur les axes et zones urbaines en rabattement vers les gares,
- Augmenter la capacité des P+R (Park 'n Ride) existants,
- Valoriser la gare d'Hennuyères en appui de celle de Braine-le-Comte,
- Renforcer les liaisons vers Soignies et Enghien.

###### En matière de modes doux :

- Améliorer les conditions de circulation en modes doux dans les villages, en particulier pour accéder aux écoles,
- Renforcer l'accessibilité modes doux entre la gare et les écoles,
- Analyser l'opportunité de renforcer les liens cyclables entre les villages.

##### 3.1.2. OBJECTIFS DU PCM À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE BRAINE-LE-COMTE

###### En matière de déplacements automobiles :

- Aménager des effets de porte aux entrées de ville,
- Maîtriser les flux de transit sauvage par les quartiers,
- Améliorer l'accès à la gare et au quartier projeté à l'est (Schéma Directeur du quartier de la gare).

###### En matière de stationnement :

- Redynamiser la gestion du stationnement dans les secteurs commerçants du centre-ville, notamment compte-tenu de la présence de commerces le long de la N6, aux portes de la ville,
- Maîtriser les stationnements longue-durée des navetteurs SNCB dans les quartiers commerçants et résidentiels,
- Examiner la souplesse d'utilisation des P+R vis-à-vis des commerces du centre-ville,
- Englober une analyse des besoins en parking (par exemple niveaux de parking hors-sol et en sous-sol) dans les futurs réaménagements urbains,
- Améliorer les conditions de stationnement des résidents (diurnes et nocturnes).

###### En matière de déplacements en transports en commun :

- Optimiser l'intermodalité bus-rail,
- Renforcer la desserte des écoles,
- Améliorer les conditions de progression aux heures de pointe.

**En matière de déplacements modes doux :**

- La densité, la compacité et la topographie de la ville étant particulièrement favorables, valoriser les piétons et les deux-roues pour les liaisons entre la gare, les écoles et le centre-ville,
- Sécuriser les cheminements pour les modes doux, notamment par un éclairage adéquat.

**3.2. PROPOSITIONS SUIVANT LE PCM****3.2.1. ETABLISSEMENT D'UN CONCEPT MULTIMODAL D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS ET DU STATIONNEMENT****Renforcement progressif des gares d'Hennuyères et de Braine-le-Comte pour favoriser le report de la voiture vers le train**

- Densifier l'urbanisation autour des gares ;
- Implanter des parkings pour favoriser le P+R ;
- Renforcer le réseau d'autobus desservant les lieux habités en direction des gares.

**Maîtrise des déplacements automobiles et cohabitation des différents modes de déplacements**

- **Axes routiers principaux : N6 et N57b**

Ces axes, essentiellement dévolus au trafic routier, assurent la liaison entre la commune de Braine-le-Comte et les communes voisines à l'échelle régionale. D'après le PCM, le croisement entre la N6, la N57b et la voie de chemin de fer pourrait utilement faire l'objet d'un aménagement de type P+R (échelle, nombre de places)

La N6 est fortement saturée, est accidentogène, présente des incompatibilités de fonction. Le PCM propose :

- de diminuer la pression de la voiture sur cette voirie à hauteur de la ville de Braine-le-Comte, en lien avec la réorganisation des circulations du centre et des quartiers périphériques ;
- de sécuriser le trafic par des aménagements adéquats le long des traversées d'agglomération.

- **Axes routiers secondaires : N280, N532, N533, N534, N55, Route Braine-le-Comte, Petit-Roeulx-lez-Braine, Steenkerque**

Les axes routiers secondaires relient entre eux les différents pôles d'habitat de la Commune de Braine-le-Comte. Ces voiries sont donc essentiellement dévolues à la voiture. Le PCM propose des adaptations permettant d'améliorer la cohabitation de la voiture avec les autres usagers par :

- Des aménagements permettant aux piétons et au cyclistes de cheminer confortablement et en sécurité le long de ces voiries,
- Des aménagements sécurisant le trafic le long des traversées d'agglomération.

- **Voies de desserte locale**

Les voies de desserte locale sont partagées par les automobiles, les deux-roues et les piétons.

Ponctuellement, elles doivent faire l'objet d'aménagements permettant une meilleure cohabitation entre leurs différents usages : recalibrage des voiries, amélioration des trottoirs, aménagement en zone résidentielles.

Par ailleurs, certaines voiries du centre sont reprises au PCM comme devant faire l'objet de mesures d'accompagnement plus précises dans le cadre d'une réorganisation des circulations dans le centre-ville : les rues Etienne, Neumann, de la Station et Denis, le secteur de la gare. L'idée générale serait de préserver le centre-ville des pressions de la circulation et du stationnement.

### 3.2.2. ETABLISSEMENT D'UN PLAN DE DÉPLACEMENT DES PIÉTONS, DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ET DES CYCLISTES

En ce qui concerne les piétons et les personnes à mobilité réduite, l'enjeu principal réside dans l'aménagement des voiries du centre, en particulier des voiries citées au 3.2.1 : les rues Etienne, Neumann, de la Station, Denis, et le secteur de la gare.

Dans ces rues, il s'agit d'étudier précisément l'opportunité de mettre en place des rues piétonnes et des rues résidentielles offrant la priorité aux modes de déplacements doux. Dans le reste du centre-ville, il s'agit de prendre des mesures de recalibrage et d'aménagement des trottoirs, de sécurisation des traversées de voiries.

Des aménagements ponctuels des voiries et espaces publics des villages du territoire communal permettraient de sécuriser les déplacements piétons et de rendre l'espace convivial pour les personnes à mobilité réduite.

S'agissant des cyclistes, les enjeux résident en l'amélioration des circulations entre la ville et les villages de l'entité et en la mise en place d'aménagements incitants dans le centre-ville et dans les villages – qualifiés de bulles cyclables dans le PCM. De plus, un potentiel certain existe au niveau des établissements scolaires présents dans le centre-ville de Braine.

Dans ces bulles cyclables, il s'agit :

- de diminuer la pression de la voiture (diminuer la vitesse, le transit, favoriser l'appropriation de l'espace public par les non-motorisés... par exemple par des aménagements type zone 30),
- d'assurer des itinéraires continus entre/vers la gare, les écoles, les infrastructures communales, les quartiers, les villages...

Le plan de déplacement des cyclistes entre ville et villages peut s'appuyer sur les potentialités existantes : voies cyclables implantées le long des voiries régionales et voies RAVeL présentes sur le territoire communal. Le PCM propose des itinéraires alternatifs en fonction de leur attractivité pour les cyclistes – à noter que ces itinéraires devraient faire l'objet d'aménagements adéquats :

- entre Hennuyères et Braine-le-Comte, le long de la N6 (moyennant la séparation de la piste cyclable et de la route) ou le long de la voie de chemin de fer,
- entre Braine-le-Comte et Petit-Roeulx, par le chemin d'Horrues,
- entre Braine-le-Comte et Henripont, le long de la RN533,
- entre Henripont et Ronquières, sur le RAVeL Ligne 106.

### 3.3. PROPOSITIONS DU SCHÉMA DE STRUCTURE

Voir Schéma de circulation.

#### 3.3.1. GARES RER

Le lancement du RER améliorera la desserte en train, tant de la gare de Braine-le-Comte que de la gare d'Hennuyères. L'objectif étant de favoriser au maximum l'emploi du train plutôt que de la voiture, il est important de mettre en œuvre des actions complémentaires en soutien au RER :

- mettre en place des parkings de transit à proximité des gares pour favoriser une intermodalité train-voiture en particulier pour les navetteurs,
- prévoir des voiries fluides pour accéder aux gares RER,
- favoriser l'accès aux gares par les modes de transport doux,
- implanter des quartiers d'habitat denses à proximité des gares,
- favoriser la mixité des activités à proximité des gares.

La gare de Braine-le-Comte sera valorisée à travers l'aménagement du quartier (voir le schéma de développement actuellement à l'étude). Le développement de la gare d'Hennuyères devrait s'inscrire dans un schéma d'intention du quartier (voir ci-après, « Mesures d'aménagement à caractère normatif »).

### 3.3.2. VOIRIE DE DÉLESTAGE OUEST

Une zone de réservation est inscrite au plan de secteur en vue de la réalisation d'un contournement par l'ouest de Braine-le-Comte.

Le Plan Communal de Mobilité pose la question de l'opportunité de la réalisation, à long terme, du contournement de Braine-le-Comte par l'ouest. Cette solution est, selon le PCM, coûteuse, tant en termes économiques, qu'urbanistiques et environnementaux. A court et à moyen terme, l'urbanisation des quartiers de l'est de la gare offrirait, selon le PCM, la possibilité de réaliser un contournement du centre-ville par l'est. Moins coûteux pour la commune, cette solution présenterait l'avantage de désengorger partiellement la N6 au niveau de la traversée de Braine-le-Comte.

Malgré les réserves émises par le PCM, l'auteur du Schéma de Structure Communal estime que le projet d'une voirie ouest doit être maintenu. En effet, alléger le centre de la circulation de transit est indispensable pour un bon aménagement du centre-ville. Par ailleurs, reporter la circulation de transit par l'est pose différents problèmes : ce serait augmenter l'importance du trafic à travers des zones destinées à une urbanisation dense (quartier de la gare) et utiliser certaines rues initialement non prévues pour un transit important et déjà encombrées par les accès à la gare. De plus, un contournement par l'est nécessiterait la réalisation d'infrastructures pour la traversée, en deux points, de la ligne de chemin de fer.

Une voirie ouest emprunterait la zone de réservation inscrite au plan de secteur, avec éventuellement une adaptation des points de jonctions avec la N6. Les jonctions inscrites au plan de secteur sont de type tangentiel. Ces jonctions pourraient se faire par l'intermédiaire de ronds-points, au nord comme au sud de la ville, et constituer des portes urbaines. Le contournement ne serait pas conçu comme une voie rapide, mais plutôt comme une voirie de desserte externe. Constituée de deux voies de circulation – pour garder un gabarit modéré – et de pistes cyclables en site propre, la nouvelle voirie se raccorderait aux voiries existantes par l'intermédiaire de ronds-points répartissant la circulation : soit vers le centre-ville, soit vers les nouveaux quartiers à urbaniser notamment sur les ZACC, soit vers les villages de Petit-Roelx-les-Braine et de Steenkerque.

Il conviendra d'y développer une politique de déplacements orientés vers l'utilisateur faible et d'y privilégier les modes doux.

Une nouvelle voirie à l'ouest contribuerait à structurer l'espace urbain brainois en créant une limite physique à l'urbanisation.

Enfin, le délestage par l'ouest doit être replacé dans le contexte général du prolongement de la RN 57 jusqu'à l'autoroute et du contournement de Soignies.

En sa séance du 1<sup>er</sup> juillet 2011, le Collège communal a émis un projet d'avis sur le projet de contournement. Cet avis vise à :

Intégrer le contournement et les ouvrages d'art associés pour éviter les incidences négatives sur le paysage rural traversé par le contournement

Gérer les nuisances sur les constructions voisines, grâce à tout moyen, par exemple l'utilisation d'écrans acoustiques végétalisés et d'un revêtement adapté.

Le Collège a d'ailleurs mis en place un comité d'accompagnement du contournement » incluant des représentants du collège, des groupes du conseil, des riverains, des membres de la CCAT, de la Commission Mobilité, des représentants agricoles et de la DGO1.

### 3.3.3. PROJET DE PRÉ-RAVEL

Une demande de subsides a été accordée pour l'aménagement partiel du pré-Ravel 106. Il s'agit de refaire le revêtement et les plantations, et d'interdire l'accès de la voirie aux véhicules. Le permis a d'ailleurs été délivré.

Il convient de compléter ce projet pour réaliser une boucle autour du canal. Il serait donc notamment utile pour les trajets piétons, cavaliers et vélos de loisirs.



### 3.3.4. ETABLISSEMENT D'UN PLAN DE DÉPLACEMENT POUR LE BOIS DE LA HOUSSIÈRE

Le bois de la Houssière, implanté sur une crête sablonneuse, joue, en autres, un rôle intéressant pour les activités récréatives. Il accueille en effet actuellement l'arboretum. Il est également relié à différents lieux intéressants du point de vue touristique : le parc des étangs Martel, le parcours de santé, la ferme pédagogique, le domaine Mon Plaisir.

Le bois est desservi par trois chemins balisés. Les services communaux témoignent des difficultés de cohabitation entre les différents usagers (cavaliers, rollers, piétons, etc.).

Un plan de circulation permettrait d'améliorer le potentiel du bois en termes de loisirs par :

- un aménagement approprié des sentiers – avec sentiers réservés à certains modes de déplacement (VTT, cavalier, piétons...);
- la mise en valeur des chemins d'accès au bois (pistes cyclables, ancienne assiette du tram, Ravel, trottoirs...) et mise en valeur des chemins desservant les activités de loisirs ;
- la réservation ponctuelle d'une partie des circulations pour les rollers ;
- la protection d'une partie du bois contre les intrusions afin de garantir la pérennité des autres usages du bois (foresterie, protection de la nature...).

Ce plan a par ailleurs été approuvé par le conseil communal en octobre 2011.

## 4. MESURES D'AMÉNAGEMENT

### INTRODUCTION

Le document intitulé « Schéma de Structure Communal : options » comprend (art. 254 du CWATUPE) « *une note déterminant les principales actions à entreprendre et les principaux moyens d'exécution à mettre en œuvre par l'autorité communale (notamment les opérations de rénovation urbaine, de rénovation rurale, de rénovation des sites économiques désaffectés, de remembrement rural, de construction de logements sociaux ainsi que les opérations d'aménagement des espaces publics)* ».

Les mesures d'aménagement sont regroupées en 3 catégories :

- Les mesures d'aménagement et d'urbanisme à **caractère normatif** qui regroupent les actions à valeur juridique (modifications à apporter au plan de secteur, plan communal d'aménagement à étudier, règlement communal d'urbanisme, rapport urbanistique et environnemental, ...);
- Les mesures d'aménagement et d'urbanisme à **caractère opérationnel**, destinées à être concrétisées directement sur le terrain (rénovation urbaine, aménagement d'espaces publics, ...);
- Les **mesures connexes** à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, émanant de politique sectorielles (mobilité, environnement, sécurité, ...).

### 4.1. MESURES D'AMÉNAGEMENT À CARACTÈRE NORMATIF

#### 4.1.1. RÈGLEMENT COMMUNAL D'URBANISME (RCU)

La commune de Braine-le-Comte a le projet de mettre sur pied un règlement d'urbanisme.

Le règlement communal d'urbanisme vise à déterminer les aspects formels du développement du territoire communal par un projet urbanistique cohérent et harmonieux. Il s'articule en fonction des orientations formulées dans le Schéma de Structure Communal. En tant qu'outil d'urbanisme, le règlement communal vise à gérer les demandes de permis d'urbanisme et les demandes de permis d'urbanisation.

Il rencontre les différents objectifs du Schéma de Structure Communal dont principalement : l'économie d'espace, la densité de l'urbanisation, la structure du territoire, la mixité des affectations et le développement durable.

Par contre, le RCU présente le risque de nécessiter des procédures de dérogation et cela d'autant plus que ses prescriptions sont strictes. L'auteur du rapport d'options estime que le règlement d'urbanisme peut être strict dans les principes en restant suffisamment souple dans la forme. A l'extrême, des directives précises du Schéma de Structure Communal, en ce qui concerne les zones d'affectation, devraient par elles-mêmes permettre une gestion cohérente des demandes de permis.

#### 4.1.2. PLANS COMMUNAUX D'AMÉNAGEMENT (PCA)

Conformément à l'art.48 du CWATUPE (Décret RESA ter, 30 avril 2009), *le plan communal d'aménagement peut réviser le plan de secteur dans les cas qui suivent :*

*1° soit lorsqu'existent des besoins, dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local, et que, le cas échéant, la compensation planologique ou alternative visée à l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3° est organisée à cette échelle ;*

*2° soit lorsqu'existe un schéma de structure communal ou un rapport urbanistique et environnemental approuvé par le Gouvernement qui vise l'hypothèse et détermine le périmètre d'un projet de plan communal d'aménagement, et que, le cas échéant, la compensation planologique ou alternative visée à l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3°, est organisée à cette échelle.*

On voit, depuis le décret RESA ter, l'importance pour le Schéma de Structure Communal de définir des périmètres de projet de plan communal d'aménagement révisant le plan de secteur.

Dans les projets repris ci-dessous, les révisions de plan de secteur viseraient des zones déjà urbanisables et ne nécessiteraient pas a priori de compensation planologique ou alternative.

#### 4.1.2.A. Liste des PCA envisagés

Les deux plans communaux d'aménagement envisagés seraient des plans révisionnels (PCAR). En effet, dans chacun des cas, la révision du plan de secteur vise un nouveau zonage qui constitue une réponse à des besoins dont l'impact, les enjeux et les incidences peuvent être rencontrés par un aménagement local.

Les zones à revoir sont reprises sur le plan d'affectation.

##### A.1. PCAR du site des tuileries à Hennuyères

Le caractère industriel de la zone est lié à l'ancienne affectation (tuilerie).

Vu le voisinage du quartier de la gare d'Hennuyères, l'affectation en zone d'activité économique mixte serait plus adéquate à cet endroit (activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, avec périmètre ou dispositif d'isolement). Un plan communal d'aménagement révisionnel permettrait de revoir l'affectation de la zone et de fixer le type d'activités souhaitées et le mode d'aménagement de la zone.

Le périmètre devrait au moins inclure la zone d'activité économique industrielle à revoir en zone d'activité économique mixte reprise sur le plan d'affectation. Ce périmètre pourrait inclure l'aménagement des accès du site à la N280 (rue du Grand Péril).

##### Objectifs visés :

- Création d'emplois
- Compatibilité des activités avec l'habitat
- Développement du quartier de la gare d'Hennuyères (RER)

##### A.2. PCAR de la gare à Braine-le-Comte

La zone d'activité économique mixte située à l'arrière de la gare fait l'objet d'un schéma directeur. L'intention est d'y développer un quartier d'habitat avec mixité d'activités : commerces, bureaux, ...

L'aménagement de la zone se fera dans un contexte urbain : proximité de la gare (future arrêt RER) et mixité avec l'habitat. Elle devra intégrer la problématique du stationnement. Les activités qui s'y implanteront devront être complémentaires aux activités existantes en centre-ville.

Les recommandations seront celles de la zone d'habitat urbain.

Cette zone devra s'inscrire dans un plan communal d'aménagement révisionnel, qui permettra de modifier l'affectation prévue par le plan de secteur.

Le plan communal d'aménagement se baserait sur le schéma de développement « Quartier de la gare à Braine-le-Comte », approuvé par le conseil communal de janvier 2008. Ce schéma de développement vise à créer un nouveau quartier d'habitat avec mixité d'activités. Le PCA permettrait de revoir partiellement l'affectation de la zone d'activité économique mixte en zone d'habitat.

Le schéma de développement prévoit dans la zone d'activité économique mixte :

- de l'activité économique mixte,
- de l'habitat à densité variable avec fonctions complémentaires,
- des équipements communautaires.

Le PCA devra inclure des surfaces de stationnement à l'usage des nouvelles activités et à l'usage de la gare, en fonction de la mise en service du RER.

Du point de vue de la mobilité, le PCA favorisera au maximum les liaisons (voitures et modes doux) permettant une bonne liaison des deux rives de la ligne de chemin de fer. Le réseau de voiries permettra un bouclage de la ville au sud-est. Ce bouclage permettra de distribuer la circulation locale. Il ne sera pas destiné à recevoir la circulation de transit que supporte la N6 actuellement.

##### Objectifs visés :

- Création d'emplois

- Compatibilité des activités avec l'habitat
- Développement du quartier de la gare de Braine-le-Comte (RER)

#### 4.1.3. RAPPORTS URBANISTIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX (RUE)

##### 4.1.3.A. Contenu du RUE

Le rapport urbanistique et environnemental est un document d'orientation qui exprime les options d'aménagement et de développement durable.

Son contenu est défini par l'article 33 du CWATUPE. Ainsi, le RUE contient :

- Les options d'aménagement relatives à l'économie d'énergie et aux transports, aux infrastructures et aux réseaux techniques, au paysage, à l'urbanisme, à l'architecture et aux espaces verts,
- Une évaluation environnementale,
- Un résumé non technique.

##### 4.1.3.B. RUE relatifs aux zones d'aménagement communal concerté

L'entité de Braine-le-Comte comprend 11 zones d'aménagement communal concerté (ZACC). Parmi celles-ci, 2 sont déjà mises en œuvre.

Un rapport urbanistique et environnemental est en cours d'élaboration pour la ZACC « du Caillou ».

Les autres ZACC devront faire l'objet de RUE :

- Le RUE de la ZACC « Cité Rey » - déjà approuvé,
- Les RUE de la ZACC « ferme de la Tour », phase I et phase II
- Les RUE de la ZACC « ferme Catala » phase I et phase II
- Le RUE de la ZACC « Faubourg de Mons »
- Le RUE de la ZACC « Fose al Becq »
- Le RUE de la ZACC « Bourbecqu »
- Le RUE de la ZACC « Pont Laroche »
- Le RUE de la ZACC à « Bruyère Jonas » Hennuyères
- Le RUE de la ZACC « Charly des Bois » à Ronquières.

Les affectations des différentes ZACC à mettre en œuvre sont précisées dans le chapitre « Affectation du sol ».

Pour chacune des ZACC, le RUE définira les zones d'affectation, les densités, la mixité des activités, la structure du quartier, les liaisons internes, les liaisons interquartiers, ....

##### 4.1.4. RUE relatif a la zone de loisir de la rue des acacias

La zone de loisir de la rue des acacias est en cours de désaffectation. Son avenir sera envisagé sur base d'un RUE

## Schémas d'intention

Les schémas d'intention pourraient prendre la forme de RUE puisque le décret RESA ter a étendu l'usage du rapport urbanistique et environnemental à toutes les zones du plan de secteur.

## 4.1.4.A. Schéma d'intention de la gare d'Hennuyères

Le schéma d'intention définira le mode d'urbanisation du quartier de la gare à Hennuyères en vue du trafic qu'entraînera le RER. Il définira les principes d'implantation des rues, îlots, espaces verts et espaces publics. Il prévoira des emplacements de stationnement, notamment en fonction de l'arrêt RER.

Le schéma d'intention prévoira une densité suffisamment importante et une mixité des fonctions. Il étudiera la possibilité d'implanter des équipements en relation avec la présence de la ZAE et de la gare.

## 4.1.4.B. Schéma d'intention de la voirie de délestage ouest

Un schéma d'intention de la voirie de desserte ouest permettrait d'établir une vision cohérente de l'ensemble du tracé.

Ce schéma visera essentiellement à :

- Limiter l'emprise de la voirie et inscrire la voirie dans l'aménagement des entrées de ville ;
- Inscrire le tracé dans le paysage : éviter les ruptures, préserver les vues, mettre en valeur le profil urbain ;
- Assurer une bonne desserte locale autant vers le centre-ville que vers Petit-Roeulx-lez-Braine et Steenkerque, via des aménagements spécifiques (ronds-points).

Le schéma d'intention permettra notamment de garantir la conservation et la bonne gestion des terres agricoles enclavées entre la desserte ouest et le centre-ville, et leur transformation, à terme, en espace verts. Ces terres sont en effet destinées à former des zones-tampons entre les zones d'habitat urbain et le contournement routier de Braine-le-Comte. L'aménagement de ces « zones agricoles résiduelles » contribuera à la qualité du paysage et au maintien du réseau écologique.

Le schéma d'intention devra être réalisé avant les opérations d'urbanisation qui se feront en périphérie ouest de Braine-le-Comte (ZACC).

## 4.1.4.C. Schéma d'intention du Plan incliné de Ronquières

Le plan d'affectation définit un périmètre d'intérêt touristique reprenant le Plan incliné de Ronquières au sud, les abords du canal jusque Fauquez au nord et les abords de l'ancien canal à l'est. Ce périmètre englobe le village de Ronquières et la zone d'habitat le long de la route de Nivelles. La réalisation d'un schéma d'intention à l'intérieur de ce périmètre permettrait de coordonner les activités touristiques et de prévoir des aménagements dans un souci de cohésion et d'attractivité : actuellement le site se caractérise par une juxtaposition d'éléments de nature et d'échelle différentes : l'échelle du village et du milieu rural traditionnel et l'échelle de la grosse infrastructure technique que présente le Plan incliné avec ses voiries de desserte et ses équipements.

L'ensemble du site est repris en périmètre d'intérêt paysager.

Plus concrètement, le schéma d'intention du Plan incliné pourrait mettre en œuvre différentes mesures visant les loisirs, le tourisme, le paysage, l'environnement et la valorisation du village de Ronquières, comme :

- Insérer le canal dans le paysage rural : améliorer la mise en valeur de l'infrastructure, dégager certaines vues vers l'espace rural, structurer la végétation en fonction du rôle qu'elle joue dans le rapport d'échelle ;
- Aménager les espaces publics des quais et du chemin de halage ;
- Maîtriser l'urbanisation aux abords du canal (qualité de l'implantation du bâti par rapport aux voiries...) : effort particulier à faire autour du pont de Ronquières, point de rencontre entre canal et village, deux échelles différentes, deux organisations du territoire différentes, l'une plus ancienne et plus organique, l'autre, plus rectiligne, plus moderne, plus monumentale ;
- Requalifier le site touristique par le traitement des équipements et des luminaires ;
- Prévoir un emplacement pour les motorhomes ;
- Revaloriser les anciens parkings en espaces multifonctionnels ;
- Envisager la réalisation d'une halte nautique ;

- Revaloriser l'Horeca ;
- Assurer la qualité des eaux : bon égouttage de l'habitat et gestion des péniches résidentielles.

## 4.2. MESURES D'AMÉNAGEMENT À CARACTÈRE OPÉRATIONNEL

### 4.2.1. SITES À RÉAMÉNAGER

Le « site à réaménager » est défini comme le site ou les biens (immeubles bâtis et non bâtis) qui étaient destinés à accueillir une activité autre que le logement et dont le maintien dans l'état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé (...) (art. 167 du CWATUPE).

Le réaménagement comprend l'ensemble des actes et travaux de réhabilitation, d'assainissement, de construction ou de reconstruction. La réhabilitation comprend donc un volet environnemental (l'assainissement) et un volet urbanistique (la réhabilitation ou la (re)construction. Certains sites à réaménager feront donc l'objet soit seulement d'une réhabilitation urbanistique, soit d'une réhabilitation urbanistique et environnementale.

Pour rappel, le territoire de Braine-le-Comte compte plusieurs SAR :

A Braine-le-Comte :

- Les papeteries CATALA, en périphérie nord-est ;
- Les Ateliers des Wagons, à l'est de la gare ;
- La manufacture UNIFAST, en intérieur d'îlot ; ce site fait l'objet d'un projet dans le cadre de l'opération de Rénovation urbaine du centre de Braine-le-Comte, le jour où l'activité déménagera.

### 4.2.2. RÉNOVATION URBAINE

La commune souhaite promouvoir la rénovation urbaine.

L'Art. 173. § 1er du CWATUPE précise que « L'opération de rénovation urbaine est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres.

L'opération de rénovation urbaine vise à maintenir et à améliorer l'habitat par une ou plusieurs des actions suivantes :

- 1° la réhabilitation ou la construction de logements ;
- 2° la création ou l'amélioration d'équipements collectifs tels que définis par le gouvernement ;
- 3° la création ou l'amélioration d'espaces verts ;
- 4° la création ou l'amélioration de bâtiments destinés au commerce ou à des activités de service. »

En outre, les opérations de rénovation urbaine peuvent être subventionnées par la Région wallonne.

Périmètres et priorités à définir par la Commune.

Sites susceptibles de faire l'objet d'une rénovation urbaine :

- Le quartier de la gare à Hennuyères : place, entrée du parc, rue menant à la gare ;
- Le quartier du canal à Ronquières : place de l'église, moulin et alentours, confluence de l'ancien et du nouveau canal, une portion de la rue de l'autre côté du canal.

Pour rappel, une Rénovation urbaine est en cours pour le centre-ville - Grand'Place, rue des Bas-Fossés, Place des Postes, îlot du Couvent, et rues et îlots inclus dans ce périmètre. Cette opération de Rénovation permettra de mettre en place une véritable nouvelle dynamique dans le centre de Braine-le-Comte.

### 4.2.3. OPERATION DE REVITALISATION URBAINE

D'après l'Art. 172. § 1er. Du CWATUPE, « L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé.

§ 2. Lorsqu'une commune et une ou plusieurs personnes physiques ou morales de droit privé établissent une convention relative à une opération de revitalisation urbaine, la Région peut, selon les dispositions arrêtées par le Gouvernement, accorder à la commune une subvention à concurrence de 100 % couvrant le coût :

1° des aménagements du domaine public correspondant à :

- a. l'équipement ou l'aménagement en voirie, égout, éclairage public, réseaux de distribution et abords ;
- b. l'aménagement d'espaces verts ;
- c. l'équipement urbain à usage collectif, tel que défini par le Gouvernement ;

2° des honoraires d'auteur de projet concernant les aménagements du domaine public, selon les modalités fixées par le Gouvernement. »

Sont notamment éligibles pour une revitalisation urbaine les projets suivants :

- la réhabilitation de l'Espace des Dominicains,
- la réhabilitation du site des autobus brainois,
- la réhabilitation des usines Unifast,
- le nouveau quartier à l'arrière de la gare (site ABT).

D'autres projets, à définir en fonction des opportunités, peuvent bénéficier d'une rénovation urbaine.

### 4.3. MESURES D'AMÉNAGEMENT CONNEXES

#### 4.3.1. MESURES CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT

##### 4.3.1.A. Recommandations pour la mise en place du maillage écologique

Basée sur le PCDN, l'analyse de la situation de fait a repris et hiérarchisé les différents sites d'intérêt biologique du territoire. Pour rappel, ils comprennent des zones noyaux, des zones de développement et des zones de liaison.

Depuis la réalisation du PCDN, certains sites ont perdu de leur intérêt écologique, comme les carrières progressivement colonisées par la végétation.

De l'avis de l'auteur du rapport, les zones centrales et les zones de développement devraient faire l'objet de mesures de gestion, très similaires à celles qui sont présentées dans le PCDN. Les carrières, par exemple, pourraient faire l'objet de coupes de la végétation. Eventuellement, il conviendrait de gratter la première couche de sable à certains endroits pour favoriser une recolonisation par les espèces sabulicoles (idéalement sur base d'une étude à mener par un bureau d'étude spécialisé).

Le maillage écologique devrait être renforcé sur l'ensemble du territoire communal. Ce réseau peut s'appuyer, tout d'abord, sur les couloirs et sur les relais écologiques potentiels existants, moyennant une gestion adéquate au niveau :

- des bords de routes, en tant que milieux ouverts, à condition d'y appliquer, entre autre, les principes de la fauche tardive (cf. convention bords de route) ;
- des cours d'eau, zones humides et étangs, en tant que milieux humides dont l'intérêt écologique dépend, entre autre, de la mise en place du Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique, de mesures agro-environnementales et du contrat de rivière ;
- des bosquets, alignements d'arbres, vergers, arbres isolés et haies, relais du milieu forestier. Ces éléments sont relativement peu nombreux dans certaines portions du territoire.

Des couloirs et relais écologiques supplémentaires peuvent également voir le jour, par exemple par la plantation de haies, d'arbres isolés, de bosquets, par le creusement de fossés, par la mise en œuvre de mesures agro-environnementales, par un aménagement le plus écologique possible des berges du nouveau canal (roselières, ripisylve etc.) (achat de terrains, plantation de bosquets et/ou de vergers...)

Ces mesures seraient d'autant plus efficaces qu'elles feraient l'objet d'une réflexion globale sur l'ensemble du territoire, éventuellement menée par un bureau d'étude spécialisé.

Soulignons que nombre de fonds de vallée sont repris en tant que zones naturelles au Plan de Secteur. Leur valorisation en tant que couloir écologique est tout à fait dans l'esprit de cette affectation.



## 4.3.1.B. Outils

- Le PCDN (Plan Communal de Développement de la Nature)
- Le statut de protection des Sites de Grand Intérêt Biologique
- La Convention de gestion des bords de route
- Les mesures agro-environnementales
- Le Contrat de rivière de la Senne
- Le PCDR

## B.1. Statut de protection des sites de grand intérêt biologique (SGIB) et des zones centrales du PCDN

Sur Braine-le Comte, les SGIB existants ont un statut de protection.

Le PCDN définit un certain nombre de zones centrales ainsi que des mesures de gestion associées.

## B.2. Convention « Gestion des bords de route »

[http://environnement.wallonie.be/dnf/dcnev/consnat/liste\\_communes\\_bords\\_route.pdf](http://environnement.wallonie.be/dnf/dcnev/consnat/liste_communes_bords_route.pdf)

*« Les règles d'or de l'entretien écologique des bords de route sont l'abandon de l'usage des herbicides et la fauche extensive et tardive.*

- *Abandon de l'usage des herbicides*

*L'utilisation d'herbicides est d'ailleurs interdite sur les bords de routes comme sur la plupart des biens publics en vertu des Arrêtés de l'Exécutif régional wallon du 27 janvier 1984 et du 24 avril 1986.*

*Excepté :*

- *sur les espaces pavés ou recouverts de gravier,*
- *sur les espaces situés à moins d'un mètre d'une voie de chemin de fer,*
- *sur les allées de cimetières.*

*Le recours au désherbage thermique ou mécanique permet de supprimer complètement l'usage de désherbants chimiques sur de tels espaces. Quant aux zones enherbées, le fauchage s'avère être la technique la plus efficace. Encore faut-il bien choisir l'époque et la fréquence de fauchage, pour une optimisation de leur fonction écologique.*

- *Fauche extensive et tardive*

*Des expériences ont montré que la fréquence et la période de fauchage influençaient de manière déterminante la diversité biologique des zones fauchées. Une ou deux coupes annuelles à partir du début du mois d'août suivi de l'enlèvement du foin permet d'assurer un développement optimal et diversifié de la faune et de la flore.*

*De cette manière :*

- *un maximum d'espèces végétales ont la possibilité de fleurir et fructifier,*
- *les animaux tributaires de la structure de végétation herbacée y trouvent une nourriture abondante et peuvent arriver au terme de leur cycle de reproduction (papillons, ...),*
- *des économies non négligeables sont réalisées ...*

*Le choix du matériel de fauche est également important. La faucheuse à fléaux broyant l'herbe est dommageable aux animaux. Aussi, la solution idéale consiste en l'utilisation d'une faucheuse à outils rotatifs ou d'une faucheuse à barre de coupe qui coupe l'herbe sans la broyer. Hauteur de coupe idéale : 10 cm ou plus.*

*En plus des zones à fauchage tardif annuel, il est intéressant de préserver des " zones refuges " qui ne seront fauchées que tous les deux ou trois ans. Ainsi, les animaux pourront s'y abriter à partir des zones fauchées ».*

Braine-le-Comte a signé une convention gestion des bords de route avec la Région wallonne le 19 juin 1995.

Le cas échéant, il est proposé de réactiver cette mesure et de la mettre en valeur par l'implantation de panneaux « fauche tardive ».

#### 4.3.2. MESURES CONCERNANT LE PAYSAGE

La qualité des paysages est l'un des atouts majeurs de Braine-le-Comte. Ils sont malheureusement peu valorisés en tant que cadre de vie. L'auteur du présent rapport estime qu'une telle valorisation apporterait beaucoup à Braine-le-Comte. Les mesures les plus porteuses lui semblent être :

- La mise en valeur des lieux de perception du paysage comme carte de visite de Braine-le-Comte :

Lieu de passage important, la N6 est une véritable vitrine de Braine-le-Comte. Il s'agirait dès lors de prévoir le réaménagement de la N6, en distinguant la traversée de l'espace rural (valorisation des points de vue vers le paysage rural), les entrées de ville (signaler l'arrivée en agglomération, inciter les automobilistes à ralentir) et la traversée de Braine-le-Comte (aménager la N6 en avenue urbaine pour favoriser la mixité entre les différents usagers).

- La mise en valeur des repères paysagers :

- Le canal, en particulier le Plan incliné. Vu son caractère exceptionnel et facilement accessible depuis l'autoroute, on pourrait y développer potentiel touristique, par exemple en imaginant d'y tenir des concerts etc. Le canal fait également partie de la carte de visite de Braine-le-Comte ;

- La silhouette urbaine de Braine-le-Comte, en particulier les points focaux, à savoir le château d'eau, des clochers et la tour d'habitation.

- La mise en valeur des périmètres d'intérêt paysager, sur base d'une étude des caractéristiques actuelles de ces paysages : à l'est de Braine-le-Comte, le Périmètre d'Intérêt Paysager de Steenkerque, pour lequel la silhouette villageoise et la valeur paysagère des prairies et végétation des bords de cours d'eau sont des éléments majeurs. A l'ouest, le PIP du bois de la Houssière a pour principaux atouts la présence du bois et d'un bocage.
- La recomposition d'une frange entre l'espace urbain et l'espace rural, par exemple lors de la construction des contournements est et ouest. Il s'agirait d'avoir un vis-à-vis structurant entre l'espace urbain et l'espace rural du type route bordée d'arbres offrant des vues vers le paysage rural.
- La mise en valeur de la vallée de la Brainette (mise en valeur des vues vers la vallée, promenade dans l'espace rural, petits aménagements ponctuels...).

#### Outils :

- L'établissement d'un plan paysage à l'échelle du territoire communal permettrait d'assurer la cohérence des mesures proposées et de dégager de nouveaux potentiels, ce projet pourrait par exemple faire l'objet de synergies avec le PCDR
- Le contrat de rivière de la Senne
- Le Parc des canaux et Châteaux
- Le PCDN, les mesures agro-environnementales
- Le programme européen Leader+ (proposition)
- Le PCDR

#### 4.3.3. MESURES CONCERNANT LE CADRE DE VIE

##### 4.3.3.A. Sécurité

La déclaration politique 2007-2012 aborde la thématique de la sécurité du point de vue du civisme : appel à une attitude citoyenne et surveillance.

Le Schéma de Structure Communal, quant à lui, s'attache principalement aux risques qui concernent l'aménagement du territoire, c'est-à-dire aux risques liés à la géologie et à l'occupation des sols.

Le respect de la sécurité se traduit de façon concrète en aménagement du territoire par :

- la mise en place de zones *non aedificandi* au droit des canalisations de transport de fluides énergétiques (gaz, air liquide, etc.) ;
- l'épuration des sites pollués.

Les risques liés aux conflits d'usage de la voirie ont été pris en compte au chapitre 3.

### Outils :

Des Plans publics de sécurité sont établis, et ce, à trois niveaux, à savoir les niveaux fédéral (situation d'urgence gérée à l'échelon national), provincial (situation d'urgence gérée par le Gouverneur) et communal (situation d'urgence gérée par le Bourgmestre).

Ces plans sont régis par l'Arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention (PUI).

Cet Arrêté définit d'abord les dispositions relatives à la planification d'urgence en général : les différents niveaux dans la coordination stratégique et opérationnelle (communal, provincial, national), les différentes disciplines elles-mêmes chargées d'établir un plan mono-disciplinaire (les services publics d'incendie et de protection civile, les secours sanitaires, médicaux et psychosociaux, la police, l'appui logistique et l'information), les responsables de la coordination opérationnelle sur les lieux de la situation d'urgence et de la coordination stratégique, ainsi que l'organisation des lieux d'intervention sous la forme de zones (zone de planification d'urgence, zone rouge, zone orange, zone jaune).

L'Arrêté définit ensuite le contenu des Plans d'urgence et d'intervention généraux (PGUI), les Plans particuliers d'urgence et d'intervention (PPUI) ainsi que les PPUI relatifs à un risque localisé (par ex. : établissement Seveso).

Les plans d'urgence publics concernent l'ensemble des risques auxquels le territoire est soumis, quel que soit le lieu et le type de calamité (accident de train, incendie industriel, inondations, crash d'avion, etc.). Cette flexibilité est à la fois une force et une faiblesse. Ainsi, les plans internes d'urgence ont pour but de mettre au point des mesures matérielles et organisationnelles d'urgence adaptées à un risque spécifique (circonstances et menaces), venant ainsi étoffer les plans publics d'urgence et d'intervention.

#### 4.3.3.B. Infrastructures

##### B.1. Infrastructures prévues par la déclaration politique 2007-2012

- La déclaration politique 2007-2012 prévoit la construction et la rénovation d'infrastructures sportives :  
Piscine, salle de basket, rénovation des infrastructures du site du Poseur pour améliorer les conditions de pratique du football et du rugby, deuxième terrain de football pour Ronquières-Hennuyères.

##### B.2. Autres infrastructures

- Construction des égouts et des stations prévues au PASH pour l'épuration des eaux
- Mise en terre progressive des lignes à haute tension

#### 4.3.3.C. Inondations

##### C.1. Recommandations

Vu la présence d'habitations en zone d'aléa d'inondation d'une part et l'accroissement des problèmes d'inondation observés ces dernières années, l'auteur du rapport d'options conseille de prendre des mesures pour prévenir les impacts négatifs des zones inondables.

Une première mesure consiste évidemment à limiter, dans la mesure du possible, les constructions en zone inondable.

Par ailleurs, les débordements des cours d'eau font partie du cycle naturel de l'eau. En premier, il s'agit de maintenir au maximum les inondations dans des espaces où les dégâts posés sont négligeables, voire nuls. A cette fin, la Commune peut définir et aménager des terrains inondables visant à ralentir l'écoulement des eaux en cas de fortes pluies, si possible en amont des noyaux d'habitat et sur des prairies situées en zones d'aléa d'inondation. La mise en place de ces mesures doit faire l'objet d'une étude plus précise, en particulier si des problèmes liés aux inondations sont rencontrés.

Il s'agit également de limiter les inondations par le maintien d'une ripisylve (végétation arborée ou arbustive croissant le long des cours d'eau).

Par ailleurs, la modification des pratiques agricoles, l'imperméabilisation des terres par urbanisation et la déforestation provoquent une augmentation du ruissellement des eaux, des coulées de boue et des inondations. Il est possible d'agir sur ces facteurs pour limiter les inondations.

Certaines pratiques agricoles permettent de limiter ou de ralentir le ruissellement des eaux et de favoriser sa percolation et son infiltration vers les nappes phréatiques. Il s'agit notamment de certaines mesures agro-environnementales, comme la plantation de haies, les bandes enherbées, l'orientation des sillons lors des labours ou encore le maintien du réseau de fossés.

L'imperméabilisation des terres par urbanisation : construction de lotissements, étalement urbain, parkings, voiries... non imperméabilisé. Intérêt de la densification des centres, de la construction de parkings verts, avec systèmes d'épuration de l'eau par les plantes...

Plantation ponctuelle de bosquets en zone agricole

A noter que ces mesures présentent des synergies avec les mesures de développement de l'écosystème et du milieu. En effet, la mise en place de zones inondables et de fossés, la plantation de haies et de bosquets et le maintien de bandes enherbées permettent de diversifier les milieux. C'est un soutien intéressant à la mise en place du réseau écologique.

## C.2. Outils

- Contrat de rivière de la Senne
- PASH
- PCDR
- Plan PLUIE

### 4.3.4. MESURES CONCERNANT L'IMMOBILIER

#### 4.3.4.A. Efficience énergétique des bâtiments

- Bilan énergétique des bâtiments communaux
- Promotion des économies d'énergie et recours aux énergies renouvelables dans les nouveaux projets
- Respect des dernières normes en matière d'efficacité énergétique

#### 4.3.4.B. Réponse aux besoins en infrastructures et logements

- Construction de nouveaux bâtiments pour les écoles
- Construction de nouvelles stations d'épuration – certaines stations d'épuration étant intégrées dans des parcs accessibles au public
- Construction de logements sociaux, économies d'énergie allant de paire avec un logement accessible
- Construction (ou aménagement) d'une Maison de la nature et de l'agriculture, pour la sensibilisation du public aux problématiques de l'environnement et la valorisation du potentiel agricole local
- Construction (ou aménagement) d'une Maison de l'Aménagement du territoire, pour la sensibilisation du public aux problématiques de l'Aménagement du territoire, en lien avec les services communaux de l'urbanisme
- Construction (ou aménagement) de bâtiments pour accueillir des Maisons de village
- Construction d'une maison de l'énergie sur la Grand'Place

#### 4.3.4.C. Sauvegarde et valorisation du patrimoine bâti

- Potentiel d'habitat au niveau des fermes isolées en fin d'exploitation...

- Rénovation des bâtiments anciens du centre-ville si nécessaire, aides aux particuliers, ravalement de la façade de la maison communale...
- Mise en valeur du patrimoine immobilier dans l'aire touristique de Ronquières...
- Mise en valeur du patrimoine bâti dans la vallée de la Brainette (Petit-Roeulx, Steenkerque, ...).

#### 4.3.4.D. Outils

- Règlement Communal d'Urbanisme
- Permis d'urbanisme
- Plan communal de logement
- RGBSR
- Opération de rénovation urbaine
- PCDR

#### 4.3.5. MESURES CONCERNANT LE TOURISME

##### 4.3.5.A. Mise en valeur du potentiel touristique lié au canal (voir schéma d'intention du Plan incliné ci-dessus)

- Construction halte nautique,
- Halte pour motorhome

##### 4.3.5.B. Autres attractions touristiques

- Festival de Steenkerque
- Potentiel pour des gîtes ruraux

##### 4.3.5.C. Outils

- PCDR
- Opération de rénovation urbaine

#### 4.3.6. MESURES CONCERNANT LE PATRIMOINE IMMATÉRIEL

- Valorisation des artisans locaux et de leurs produits (parcours gourmand, marché d'artisanat...)
- Valorisation des festivités du carnaval (publicité, activités connexes...)
- Valorisation du centre culturel, de la bibliothèque et de la ludothèque (manifestation culturelles, publicité...)
- Promotion des dindons de Ronquières (publicité, expositions...).

##### 4.3.6.A. Outils

Pour le Carnaval et les produits du terroir, demande de subvention auprès de la Communauté française (service de l'ethnologie et du patrimoine immatériel).

### 4.3.7. MESURES CONCERNANT LES ESPACES PUBLICS

#### 4.3.7.A. Recommandations

L'analyse de la situation de fait a montré que le réaménagement de certains espaces publics stratégiques apporterait une nouvelle dynamique à la commune.

En outre, la Rénovation Urbaine du centre-ville de Braine-le-Comte programme la réhabilitation des espaces publics suivants :

- La Grand'Place (reprise ci-dessous),
- l'espace des Dominicains,
- la rue de la Station,
- la Nationale 6 (pour la portion qui traverse la ville),
- le carrefour rues de Mons/Charles Mahieu,
- les promenades urbaines.

Pour éviter les redondances avec le document de Rénovation Urbaine, l'aménagement des espaces publics du centre urbains n'est pas détaillé. Seule la Grand'Place, au vu de son importance particulière, fait l'objet d'une description.

#### A.1. Réaménagement de la Grand'Place, des rues et des îlots alentours

En tant qu'espace central, la Grand'Place est particulièrement importante en termes de vie socio-collective et d'image du territoire communal. Ces espaces centraux sont susceptibles de voir leur rôle renforcé avec des effets positifs, notamment pour la chalandise des commerces, et la possibilité d'y organiser encore plus d'événements, etc.

Actions proposées :

- valorisation d'un large espace ouvert, pour les piétons et les activités au centre de la Grand'Place ; cet espace largement ouvert permettra de mettre en valeur le patrimoine bâti de qualité, en particulier l'hôtel d'Arenberg et le kiosque ;
- aménagement des espaces publics (rues et Grand'Place) : revêtement des sols en pierre naturelle locale, nouveaux luminaires et mobilier sobre, plantation de végétaux structurants (arbres) permettant d'encadrer l'espace centrale,
- mise en valeur du patrimoine bâti : réhabilitation de la façade des bâtiments anciens et du kiosque, notamment via les primes de rénovation de façade liées à la Rénovation urbaine,
- autour de la Grand'Place, aménagement des intérieurs d'îlots accessibles au public : traitement en tant qu'espace public, l'objectif étant de réaliser un maillage permettant la déambulation dans le centre-ville,
- gestion des parages (relocalisation et diminution du nombre de places de parkings sur la Grand'Place, mise en place d'un principe de parage minute), cette restructuration du parage étant autorisée par d'autres mesures du PCM et de la Rénovation urbaine permettant d'harmoniser la localisation des parkings à l'échelle du centre-ville,
- intégration de la nationale par un traitement approprié (notamment revêtement différent à hauteur de la Grand'Place), notamment en vue de sécuriser cet axe,
- implantation de bornes vélos.

#### A.2. Rue des Bas-Fossés et Place des Postes

Du point de vue patrimonial (anciens remparts...), activités (parc, centre sportif...) et situation dans le tissu urbain (proximité de la Grand'Place mais aussi de l'espace rural...), la rue des Bas-Fossés et la place des Postes constituent un lieu particulièrement intéressant.

La place des Postes se situe par ailleurs en zone d'aléa d'inondation.

Actions proposées :

- Mise en valeur du patrimoine (bâtiments anciens, remparts de la ville...)
- Amélioration de l'insertion des activités
- Aménagement des espaces publics (traitement au sol, implantation de mobilier urbain)
- Mise en œuvre de cheminements réservés aux modes doux depuis le centre-ville vers l'espace rural
- Creusement d'un bassin d'orage, dans la mesure du possible paysager, à proximité de la place des Postes.

### A.3. Espaces publics autour des gares de Braine-le-Comte et d'Hennuyères

Les quartiers des gares d'Hennuyères et de Braine-le-Comte sont destinés à devenir des quartiers particulièrement importants en termes de densité et d'activité.

Le rôle de ces quartiers pour le transport intermodal se traduira également dans l'appropriation et dans l'aménagement des espaces publics :

- place de la voiture (parkings...)
- gare des autobus
- circulations douces : traversée sécurisée au dessus du chemin de fer...
- lien avec les quartiers voisins, en particulier le futur quartier de la gare de Braine-le-Comte en projet.

A Hennuyères, l'aménagement de l'espace public bénéficiera également de la proximité d'un parc.

### A.4. Friche industrielle de la rue des Dignes (autobus brainois)

La friche industrielle de la rue des Dignes se situe à un emplacement privilégié pour la construction de logements et d'infrastructures d'accompagnement (commerces, services...).

Dans le cadre d'une revitalisation urbaine et dans l'optique d'un aménagement de qualité, il est possible de faire appel, sous certaines conditions, à une subvention de la Région wallonne pour les espaces publics.

### A.5. Aménagements ponctuels dans les quartiers périphériques de Braine-le-Comte

Eventuellement dans les ZACC qui seront mises en œuvre, des espaces publics pourraient permettre de faire la liaison avec la ville et avec l'espace rural, instaurer une vie communautaire et favoriser la dynamique de quartier.

D'autres espaces existants pourraient, moyennant de légers aménagements (plantations, mise en place de chemins, etc.), voir leur attractivité s'améliorer (alentours des terrains de foot, parc des étangs Martel,...).

### A.6. Aménagements ponctuels dans les villages

Les places des villages présentent déjà une qualité certaine (vues très intéressantes vers l'espace rural, bâti patrimonial, végétation et monuments structurants...). De très légers aménagements – principalement la réfection du revêtement au sol – suffiraient pour améliorer encore leurs qualités esthétiques et fonctionnelles.

### A.1. Aménagements des rues

La déclaration politique 2007-2012 prévoit la réfection ou l'implantation de trottoirs dans chaque rue de l'entité, l'objectif étant que chaque rue soit dotée d'au moins un trottoir correct.

## 5. PROGRAMMATION DES PRINCIPAUX PROJETS

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018-2021
Aménagement de la Grand'Place	Désignation auteur de projet	Mise en adjudication Permis Règlement enseignes et mobilier	Chantier				
Aménagement de la Nationale 6 en traversée de Braine-le-Comte	Désignation auteur de projet / réflexion conjointe SPW-DGO1	Mise en adjudication Concours d'idées pour entrées de ville	Chantier nationale 6 Chantier entrées de ville	Chantier tronçon Mons-Mahieu			
SAR : Autobus brainois	Acquisition	Recherche d'un partenaire privé	Mise en adjudication	Construc. bâti Réhab. bâti conservé			
	Assainissement	Revitalisation	Permis	Chantier espace public parking			
SAR Unifast	Continuation activité économique		SAR	Recherche partenaire privé Revit. Assainis.	Mise en œuvre progressive du site		
Création du nouveau quartier de la Gare de la gare (ABT)	PCA			Permis	Espace publics	Mise en œuvre progressive du site	
		Parking SNCB Recherche de partenaires		Passerelle	Amén. devant la gare		
ZACC priorité I		Ferme de la Tour phase I					
				Papeteries Catala phase I			
Voie de délestage ouest			Désignation d'un auteur de projet pour schéma d'intention	Schéma d'intention / Réflexion conjointe SPW-DGO1	Mise en œuvre du projet selon intentions SPW		
Schéma d'intention du plan incliné de Ronquières		Désignation d'un auteur de projet	Réalisation schéma d'intention				
Schéma d'intention du quartier de la gare à Hennuyères					Désignation d'un auteur de projet	schéma intention	Mise en œuvre progressive



## 6. PARTICIPATION ET ACTEURS

La réalisation des actions définies et la concrétisation des options communales nécessitent le croisement de nombreuses compétences et la collaboration d'acteurs différents.

De plus, le rôle de l'aménagement du territoire est de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles et d'éviter les situations incohérentes sur le plan spatial.

Le schéma de structure est un document de référence pour les autorités communales en ce qui concerne les décisions touchant à la localisation des fonctions.

Il est donc judicieux de favoriser le développement de collaborations transversales et l'esprit de coopération.

De nouvelles pratiques de conseil, de concertation, de collaboration et de partenariat doivent se mettre en place.

Il faudra prendre en compte tous les intérêts des différents acteurs lors de l'élaboration de projets et coordonner les initiatives communales dans les différents domaines (service à la population, déplacements, protection de l'environnement, ...)

Les actions proposées font en général intervenir plusieurs objectifs. Elles seront réalisées dans la transversalité et dans le but d'une dynamique de développement durable. L'action aura donc des liens avec d'autres secteurs d'intérêt et d'autres acteurs.

### Différents partenaires pour les actions envisagées :

- Région wallonne : DGO4 ; DGO3 ; DGO2
- Intercommunales
- Services communaux
- Propriétaires
- Population
- CCATM
- Auteurs de projets
- Investisseurs privés
- ...

## 7. EVALUATION, INDICATEURS

Les actions envisagées devront être réalisées. Les indicateurs sont les paramètres qui pourront être pris en compte pour contrôler la mise en œuvre de l'action et son efficacité. Des tableaux de bord devraient être réalisés pour chaque action ou groupe d'actions.

Toutes les actions à réaliser devront être évaluées selon des critères d'évaluation sociaux, environnementaux et économiques. Chacun de ces critères a autant d'importance l'un que l'autre.

Ce sont des indicateurs de réponse et d'état (cfr « Etat de l'Environnement wallon »).

- Evolution du nombre d'accidents sur la N6 et la N533
- Evolution du trafic sur la N6 dans le centre-ville
- Évolution de la vitesse en traversée de village
- Longueur de voiries locales aménagées pour les circulations douces
- Longueur de voies circulations douces aménagées à l'extérieur des agglomérations
- Longueur de voies de transit sécurisées à l'intérieur des agglomérations
- Superficie des Parkings à proximité des gares
- Nombre de bus desservant les gares en heure de pointe
- Nombre de bus desservant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes
- Nombre d'entrées de villes aménagées
- Part du budget communal investie dans l'aménagement des espaces publics du quartier de la gare
- Part du budget communal investie dans la gestion des stationnements en centre-ville
- Nombre d'actions de densification de l'habitat menées à proximité des gares
- Longueur de voiries de contournement construites
- Réalisation du plan de déplacement pour le bois de La Houssière
- Nombre de PCA réalisés
- Nombre de RUE réalisés
- Superficie des ZACC ayant fait l'objet d'une mise en œuvre (conforme à l'affectation du RUE)
- Nombre de schémas d'intention réalisés
- Nombre de SAR approuvés par la région wallonne
- Nombre de SAR réaffectés
- Nombre d'actions de revitalisation menées
- Nombre de projet menés dans le cadre d'opération de revitalisation
- Budget alloués aux opérations de revitalisation
- Nombre d'actions de gestion du patrimoine naturel menées
- Nombre de MAE mises en œuvre
- Superficie du territoire communal bénéficiant d'une protection pour des qualités environnementales
- Superficie du territoire communal faisant l'objet de mesures de gestion en vue de valoriser l'environnement
- Longueur de la N6 réaménagée pour valoriser le paysage
- Nombre d'actions de valorisation du paysage du canal et du plan incliné
- Nombre d'actions de valorisation du paysage de la silhouette urbaine de Braine-le-Comte (en particulier le château d'eau et la tour d'habitations)

- Nombre d'actions de valorisation du paysage des PIP de Steenkerque et du bois de la Houssière
- Nombre d'actions de valorisation du paysage de la frange urbaine entre Braine-Le-Comte et l'espace rural (notamment aménagement des voiries de contournement et du parc des étangs Martel)
- Nombre d'actions de valorisation du paysage de la vallée de la Brainette
- Superficie des zones *non aedificandi* définies pour des raisons de sécurité en zone urbanisable
- Nombre de sites pollués ayant fait l'objet d'une épuration
- Etablissement d'un plan public de sécurité communal
- Nombre d'infrastructures sportives rénovées
- Nombre d'infrastructures sportives construites
- Longueur d'égouts implantés
- Longueur des lignes à haute tension mises en terres
- Nombre de mesures mises en place pour lutter contre les inondations
- Nombre de bâtiments communaux ayant fait l'objet d'un audit énergétique
- Part de l'énergie renouvelable utilisée dans les bâtiments communaux
- Nombre de nouveaux bâtiments construits pour les écoles
- Nombre de logements sociaux, modérés, à destination des personnes âgées construits
- Nombre de maisons de village implantées
- Mise en place de maison de la nature, de l'agriculture et de l'aménagement du territoire
- Part du budget communal consacrée à la rénovation du patrimoine bâti
- Nombre d'action pour la valorisation du patrimoine bâti
- Nombre d'actions de sensibilisation menées pour la sauvegarde du patrimoine bâti
- Nombre d'actions de mise en valeur du patrimoine touristique
- Nombre d'actions de mise en valeur du patrimoine immatériel (carnaval, produits locaux...)
- Nombre d'actions menées pour la réfection des espaces publics
- Superficie des espaces publics rénovés
- Nombre d'actions de sensibilisation au respect des espaces publics

## 8. LEXIQUE DES ABRÉVIATIONS

ADL	Agence de Développement local
AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
AMRW	Arrêté ministériel de la Région Wallonne
CCATM	Commission communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
CET	Centre d'Enfouissement technique
CPAS	Centre public d'Action sociale
CRAT	Commission régionale d'Aménagement du territoire
CRS	Contrat de Rivière pour la Sambre et affluents
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
DGO4	Direction générale opérationnelle – Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie
DGO3	Direction générale opérationnelle – Agriculture, Ressources naturelles et Environnement
DGO2	Direction générale opérationnelle – Mobilité et Voies hydrauliques
EH	Equivalent Habitant
EIE	Etude d'Incidences sur l'Environnement
ICDI	Intercommunale pour la Collecte et la Destruction des Immondices de la Région de Charleroi
IGRETEC	Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes techniques et Economiques
SPW	Service Public Wallonie
PASH	Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique
PCA	Plan Communal d'Aménagement
PCDN	Plan Communal de Développement de la Nature
PCL	Plan Communal d'action en matière de Logement
PCM	Plan Communal de Mobilité
PEDD	Plan d'Environnement pour le Développement Durable
PFDD	Plan Fédéral pour le Développement Durable
PS	Plan de secteur
RAVeL	Réseau Autonome de Voies Lentes
RCU	Règlement Communal d'Urbanisme
RW	Région wallonne
SAR	Site à Réaménager
SAU	Surface Agricole Utile
SDEC	Schéma de Développement de l'Espace Communautaire
SDER	Schéma de Développement de l'Espace Régional
SSC	Schéma de Structure Communal
STEP	Station d'Epurat
ZACC	Zone d'Aménagement Communal Concerté
ZACCI	Zone d'Aménagement Communal Concerté à caractère Industriel
ZC	Zone Centrale
ZDP	Zone de Développement Prioritaire
ZEI	Zone d'Epurat Individuelle
ZHIB	Zone Humide d'Intérêt Biologique
ZIP	Zone d'Initiative Privilégiée