

# **BRABANT WALLON : GRANDS PROJETS URBAINS ET NOUVELLES OPPORTUNITÉS IMMOBILIERES, NOTAMMENT AUTOUR DES FUTURES GARES RER**

**SEMINAIRE DU 19.09.2012**

**Braine-l'Alleud : quelles sont les ambitions de la commune pour son développement urbain et spécialement celui des zones entourant les futurs arrêts RER, dont « Braine-l'Alliance ».**

**Par Vincent SCOURNEAU, Bourgmestre de Braine-l'Alleud**

## **PRÉSENTATION**

Avec près de 39.000 habitants, Braine-l'Alleud est une des communes les plus convoitées du Brabant wallon.

Elle offre à ses habitants les avantages d'une ville à la campagne ; un équilibre harmonieux entre la vie qui se déploie et le calme tant apprécié.

L'attractivité indéniable et sans cesse croissante de la commune provient certainement de sa position géographique enviable et de son opportunité à avoir un bon réseau autoroutier et ferroviaire et des avantages incontestables de sa proximité avec la capitale de l'Europe.

Sa gare a la particularité de se situer au cœur de la commune. Elle constitue une véritable porte d'entrée et de sortie avec le passage d'environ 170 trains par jour et un transit quotidien de plus de 5.000 voyageurs et son attrait s'amplifiera encore avec l'arrivée du RER.

Une attention toute particulière a donc été portée sur la dynamisation du centre-ville. L'attractivité de Braine-l'Alleud, via son centre hospitalier renommé, son tissu scolaire très étoffé, son importante gare, nécessitait des propositions concrètes pour un développement harmonieux, en adéquation avec un cadre de vie de qualité.

Pour permettre la cohérence de ses intentions, la commune s'est dotée d'un plan de mobilité et d'un schéma de structure, tous deux en vigueur à ce jour.

## La gare et le centre élargi

### A. Urbanisation

Les développements de la ville impliquent un centre à l'échelle des ambitions de Braine-l'Alleud.

La commune souhaite affirmer sa volonté de mieux relier les deux rives de part et d'autre du chemin de fer et souhaite ainsi inclure dans son centre, le plateau de la gare. Le centre élargi constitue ainsi le centre-ville à l'échelle de la commune. Le centre élargi, dans son tissu général n'a pas vocation à être fortement densifié en dehors des secteurs à projets (voir ci-après). Il s'agit essentiellement, de la même manière que dans le centre historique, de renouveler et d'adapter le bâti tout en respectant les gabarits et l'organisation de la ville traditionnelle. La notion de densité y reste également subsidiaire à l'intégration dans le contexte existant.

Braine-l'Alleud désire privilégier, avant tout, la qualité à la quantité : le principe étant « de moins construction et de mieux de construction ».

Compte tenu de ce que Braine-l'Alleud a la gare la plus importante entre Bruxelles et Charleroi, il convient d'être vigilant quant aux surfaces consacrées au logement afin d'éviter la subdivision des immeubles du centre. En effet, le risque d'attirer une population qui réinstallerait l'effet d'une cité dortoir dans son centre irait à l'encontre de la dynamique communale initiée ces dernières années.

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

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

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

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

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

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

À nouveau, sauf circonstances exceptionnelles (largeur de façade anormalement étroite, raisons patrimoniales...), le rez-de-chaussée doit comporter, et le cas échéant améliorer ou restituer, un accès aisé et indépendant vers les étages.

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

Afin de lancer le développement du plateau de la gare, la commune (qui bénéficie d'une certaine maîtrise foncière à cet endroit) a pour objectif d'initier les premiers projets et, afin d'inciter les investisseurs privés à s'installer à cet endroit, à publier une plaquette comprenant les différents secteurs à projets.

## B. Les secteurs à projets

Les secteurs à projets constituent des espaces de nouvelles urbanisations au sein du territoire urbain. Ils se localisent essentiellement dans le centre-ville (centre historique et centre élargi) et ponctuellement le long des axes urbains sur du foncier libre.

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

La relation de ces secteurs avec la gare et les nœuds de communications de transport public est déterminante pour limiter les effets de l'automobile en site urbain. Ils se situent principalement dans le centre élargi ou en rapport direct avec un axe urbain.

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

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

Dans ces secteurs à projets, une liberté plus grande est laissée en matière d'organisation et de gabarits des constructions. Si l'organisation traditionnelle des quartiers du centre ne constitue plus la référence stricte, le rapport avec les quartiers environnants et avec l'espace public reste déterminant.

Ces espaces doivent s'intégrer à l'ensemble du centre-ville en évitant les ruptures brutales de gabarit ou d'organisation.

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

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

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

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

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

- L'implantation de la façade principale sur l'alignement des axes urbains, ou dans une perspective dominante pour un élément dominant à l'échelle de la ville ;
- Les façades à rue sont implantées sur l'alignement ou en recul sur alignement de manière à assurer une continuité urbaine avec les constructions existantes ;

- Les gabarits sont obligatoirement en cohérence avec les constructions en mitoyenneté ou en vis-à-vis à l'exception des constructions phares dont l'objectif consiste justement à se détacher de l'environnement construit ;
- Les dimensions de l'espace public doivent être en rapport avec les gabarits des constructions ;
- Une densité élevée peut être proposée dans les nouveaux projets.

Une urbanisation optimale ne va pas sans un aménagement voyer de qualité

Le traitement des espaces publics dans le centre ville.

### C. [Mobilité et espaces publics](#)

Braine-l'Alleud a pour objectif de renforcer la cohésion et l'unification du centre élargi. Ces espaces organisés entre différents pôles affirmés doivent présenter un langage unifié et reconnaissable même si des adaptations locales sont possibles. Ce futur aménagement prévoit le développement de l'esplanade de la gare sur les 2 rives (est et ouest) avec pour objectif de renforcer les liaisons entre les 2 parties de ville autour d'un noyau central.

Ce développement doit être étudié de manière globale à l'ouest et à l'est du chemin de fer. Ce projet global permettrait la création d'un espace public unitaire sur le pourtour de la gare. La liaison entre rives est facilitée par le réaménagement des traversées piétonnes sous voies et leur débouché sur l'espace public et par les dispositions concernant la circulation piétons et cycles au niveau du Pont Courbe.

En conclusion d'hypothèse : la mise en œuvre d'une place publique, parvis d'un centre administratif, sur la dalle du chemin de fer renforcerait le lien entre parties de ville en créant une centralité locale au niveau du Pont Courbe.

## L'arrêt l'Alliance

### A. Urbanisation

L'arrêt l'Alliance est intégré dans une zone située en bordure du territoire urbain en entrée de ville, dans la partie sud de Braine-l'Alleud. Cette zone couvre une superficie totale de 35 ha dont 24 ha libres. La partie nord est occupée par des logements unifamiliaux.

Cette zone constitue un secteur à enjeu lié au positionnement de l'arrêt RER. Elle est particulièrement structurante à l'échelle du territoire de Braine-l'Alleud. Le site est en relation directe avec le parc économique de l'Alliance à l'est et les projets liés à la piscine à l'ouest. Au niveau environnemental, le secteur est bordé par le maillage vert qui traverse la zone urbaine de Braine-l'Alleud et se poursuit en secteur naturel.

Le rapport urbanistique et environnemental (R.U.E.), initié en son temps par la commune pour mettre en œuvre la zone concernée, précise les éléments suivants : *« la mise en œuvre pour la zone de logements concernée permet d'envisager le développement de services, d'autant plus que le quartier qui la jouxte comporte peu d'équipements facilement accessibles par les modes doux, le centre-ville se trouvant à 2 km.*

*Un développement commercial serait un atout pour le quartier, pour autant qu'il n'hypothèque pas le commerce du centre-ville et le développement prévu autour de la gare de Braine-l'Alleud ».*

**Dans le projet de structure du territoire, le pôle de l'Alliance demeure secondaire par rapport au développement du centre-ville que la commune souhaite voir se renforcer.**

### B. Mobilité

Le site de l'Alliance profite d'une excellente accessibilité routière qui devrait encore s'améliorer avec la réalisation d'un barreau nord-sud le long de la voie de chemin de fer permettant de répondre le centre ville en toute sécurité.

La hiérarchisation des voiries est clairement définie dans le R.U.E. : voiries principales, secondaires, tertiaires et liaisons de modes doux.