

« Parcours des points noirs cyclistes » sur l'entité de Braine-le-Comte

Mise à jour (*rectifiée*) 17 octobre 2019

Avec l'aide de sympathisants cyclistes, le Gracq de Braine-le-Comte a réuni un certain nombre de « points noirs cyclistes », qui sont autant d'épines dans les roues des citoyens qui prennent leur vélo pour leurs déplacements quotidiens dans Braine-le-Comte.

En octobre 2018, nous en avons expérimenté quelques-uns à la force de nos mollets.

Il reste que cette sélection n'est malheureusement pas encore exhaustive.

Cette année encore nous vous proposons un trajet reprenant certains points et découvrant d'autres.

Cependant la grande majorité des soucis mentionnés l'an dernier reste d'actualité

http://brainelecomte.gracq.org/sites/default/files/20181005_parcours_points_noirs-2018.pdf

Différentes catégories de problèmes nous apparaissent toujours :

- des aménagements manquants ou mettant à mal le cycliste sur les routes régionales ;
- sur les routes communales : des espaces à améliorer, à concevoir, ou à signaler ;
- des réfections de trous sur l'ensemble des voiries.

Nous rappelons encorer une première série de « points noirs » déjà répertoriée, souvent en lien avec des routes régionales à voir sur **notre blog**: <http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>. Ces points ont récemment été étayés et certains s'y sont ajoutés suite à des observations et échanges. Le SPW en a pris connaissance et nous en partageons quelques uns avec vous.

Il est en effet important que la commune non seulement nous soutienne mais soit aussi parti prenante des demandes vis à vis de la DGO1 du SPW.

L'avenue du Marouset attend toujours sa piste en descente, la N6 ses réfections, élargissements, continuités de piste, et la rue du Grand Péril son aménagement vers Ittre (*mais réfection réalisée récemment du tronçon de piste au dessus de la voie ferrée à Hennuyères*). La chaussée d'Ecaussinnes quant à elle marque quelques traversées peu sûres ... Ces pistes sont par ailleurs à réfléchir au niveau de leur connection avec les trajectoires urbaines pour une bonne continuité des parcours.

D'autres aménagements sont **encore à penser** : sécurité au pont l'Incluse, aménagements de « tourne à droite » et « continuer tout droit » pour le vélo, aux carrefours à feux (B22, B23), amélioration de la sécurisation des parkings vélos aux 2 gares, diminution de la vitesse, Z30 etc .

Nous pointerons particulièrement la vitesse déraisonnée possible vers Petit-Roeulx-Steenkerque de 90km/h , de même pour l'avenue du Marouset où des chevrons ont été réimprimés, le contraste entre Bande Cyclable Suggérée (logos et chevrons) et vitesse est particulièrement déroutant.

Lors de notre enquête auprès de cyclistes, de multiples trous sur les routes, plus ou moins dramatiques, nous ont été contés et comptés, dans le centre et un peu partout sur nos routes de campagne. Beaucoup y sont toujours.

Notons également la demande de certains SULLS encore possibles, permettant des accès plus courts. L'accès aisé et sécurisé favorisant la place du vélo.

Quant au stationnement dans les immeubles, il y a des négociations au cas par cas, entre la ville et le constructeur, mais nous proposons toujours que le RCU (Règlement Communal Urbanistique) intègre le fait de prévoir pour tout immeuble à fonction de logement multiple, ou à fonction de bureau ou entreprise, à construire, des normes permettant à chaque résident, à chaque travailleur, l'utilisation d'un espace sécurisé de stationnement

N'oublions pas que si nous voulons désengorger notre commune, si nous voulons favoriser l'utilisation des modes doux ou actifs, il y a lieu de penser autrement, de concevoir nos aménagements et nos priorités différemment, il y a lieu de penser toujours et à chaque endroit d'abord au piéton, ensuite au cycliste, puis aux transports en commun, enfin à la voiture. Ce n'est que par une telle volonté se traduisant dans les actes que Braine-le-Comte deviendra plus agréable, plus sûre et plus saine.

Un Audit cyclable est prévu à Braine-le-Comte, augurons que le GRACQ y soit concerté. Une bonne part des améliorations proposées pour cyclistes pourraient néanmoins déjà être réalisées, car attendre est contre-productif.



Le parcours des « POINTS NOIRS »

(nous passerons par les points avec *)

- **Rue de Serbie et Place de la Victoire*** : les trottoirs ont bénéficié de subside mais les côtés étaient détériorés sur la voirie. Nous constatons une bonne réfection cette année dont nous sommes tous bénéficiaires.

- **Rue d'Ecaussinnes, de Mons-N6 *** : pas facile de traverser la nationale

Mais aussi, notons les signalements: 5: N6 vers Soignies, 10: rue de Mons, 11: passage Ceriseau, 15: sortie SUL (<http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>)

Dans le sens de la sortie du SUL un gros problème s'est fait jour :

Manque un « céder le passage » B1 (céder le passage).

Incompatibilité des signalisations au sol avec potelets. Les stries empêchent le passage or les BCS y mènent.

De plus, comment aller vers Soignies ? Pour aller vers Soignies : nous proposons d'aménager un passage cyclo-piéton en traversée

Pour aller vers le centre : modifier les marquages de stries pour permettre au vélo de rejoindre la voie N6

Possibilité de mettre des pistes de part et d'autre de la chaussée et diminuer la longueur du passage piéton ou cyclo-piéton

Possibilité d'établir un plateau ralentisseur ou petit giratoire

- **Rue des Champs**: la commune a avalisé, en 2018, le choix des riverains et du GRACQ : Zone Résidentielle avec interdiction à partir de la rue d'Ecaussinnes pour voitures. Zone 30 de l'autre côté de cette partie.

Accès qui favorise un parcours agréable du centre vers le nouveau parc à venir dans le quartier, à pied et à vélo plutôt qu'en voiture, et garde la quiétude de la rue

- **Rue de Naast** : proposer une Zone Résidentielle avec SUL permettrait de légaliser le passage effectif de nombreux cyclistes

- **Connection Alix de Namur - rue d'Ecaussinnes - chaussée**

d'Ecaussinnes: concernant le marquage, il faudrait que les chevrons soient en continu (et pourquoi pas dans chaque sens, ce qui réduirait visuellement la largeur de la chaussée)

- **Chemin du Pont** : limiter la vitesse et: chevrons ou piste. Notons par ailleurs l'absence de cheminement piéton mêlé au stationnement anarchique



- **Pont des Frères Dulait**: le positionnement proposé par le GRACQ a été adopté pour plus de sécurité : le passage central

- **Rue du 11 novembre*** : pourquoi ne pas imaginer une piste de part et d'autres sur cette rue proche de la gare, ou des chevrons au sol, un espace large pour nos bus TEC ... ? Ce qui suppose de retirer les places de stationnement. Lors du conseil communal du 3 juin, une décision de restreindre

partiellement le stationnement est prise. Mais, sur toute la longueur elle est refusée, par crainte de favoriser la vitesse, dit-on. Sachons que des aménagements, marquages et peintures, avec piste cyclable ou bande cyclable suggérée ont également un effet ralentisseur et garantissent la place de chacun ! En outre, les BCS permettraient aux véhicules de se croiser.

- **Entrée sur le plateau de la gare*** : aucun accès cyclable régularisé et manque de rampe d'accès:
Rue du 11 Novembre : panneau C3 à la zone BUS : plusieurs solutions :



- simplement interdire l'accès aux voitures ? Permet d'avoir un seul panneau à mettre
- ou mettre le panneau « excepté circulation locale » ou « excepté bus et cycles »

Notons que le passage possible rue du 11 Novembre mais non balisé a été fermé à l'accès en 2019, suite à d'autres projets pour le bâtiment ou aux travaux.

Pour les cyclistes venant de la rue de la Station ou de la rue Heuchon, permettre, par le dépose minute central, dans le sens de l'entrée des voitures, un accès cyclable direct vers le local.

Rappelons nos demandes de parkings plus nombreux, et certains plus sécurisés, de part et d'autre de la gare (ainsi qu'à Hennuyères).

- **Rue de la Station** : lorsque l'on vient de la rue Rey Ainé via la rue Oblin vers la gauche dans la rue de la station, il peut être malaisé de prendre sa place dans le tournant.

- **Rue Emile Heuchon*** : avec la pente et le carrefour, c'est une voirie peu sécurisante pour le cycliste. Cette rue mérite d'être entièrement réaménagée: en haut elle est étroite et le trottoir est inexistant côté chemin de fer ; en bas elle est trop large et les trottoirs ne le sont pas (surtout côté parking Delescole). Il convient donc de lui donner un caractère plus "centre ville", en agissant fortement sur la vitesse des véhicules. Le carrefour du bas pourrait laisser place à un petit rond point. Des chevrons permettraient au cycliste de trouver sa place, notamment dans l'effort de la montée.

- **Pont l'Incluse*** : passage très insécurisant pour le cycliste, sombre, or c'est un accès « central ». (signalisation 14) Les chevrons proposés au SPW n'ont pas été acceptés, nous demandons à la commune et au SPW d'identifier ce passage comme étant sensible et de proposer des aménagements de sécurité . Au niveau du tunnel, nous pensons à différentes possibilités: du revêtement différencié ralentissant, la mise en évidence du passage piéton par du rouge encadrant les bandes blanches, un plateau ? Revêtement rouge aux entrées de part et d'autre du pont ? Petit Giratoire rue des digues-rue Heuchon?

L'ajout d'un nouveau carrefour avec la voie reliant le nouveau quartier à l'arrière de la gare va encore complexifier la situation pour les modes doux : rallongement des itinéraires piétons, manoeuvres compliquées pour les cyclistes.

- **Avenue du Marouset *** (voir le signalisation 3)

Nous insistons sur la demande de piste dans le sens de la descente vers le centre de Braine-le-Comte, la largeur est suffisante . Notons que 2 pistes bidirectionnelles seraient réalisables.

Nous demandons de poursuivre un aménagement de pistes tout le long de l'avenue jusqu'à Henripont pour sécuriser la traversée du bois. C'est ce qui est retenu comme étant conseillé parmi 3 solutions dans le PCM.

à hauteur des étangs : marquage de traversée proposé pour le vélo :

Suite à l'installation du balisage des points-nœuds, il est proposé aux cyclistes venant de la voie du tram qui se termine à hauteur des étangs, de traverser la route et de rejoindre les chevrons notés sur la zone du parking.

Le fait de noter des chevrons (ce qui n'est habituellement jamais le cas) sur la zone parking met bien en évidence que la chaussée est dangereuse et donc qu'il est nécessaire d'y mettre une piste en descente. En outre cette proposition de chevrons sur parking n'est pas une solution idéale, en effet il est toujours déconseillé d'effectuer des manœuvres d'insertions-désinsertions, question de visibilité du cycliste pour l'automobiliste.

La nécessité d'une piste de part et d'autre de l'avenue est décidemment nécessaire. **Diminuer la largeur de chaussée, diminuer la vitesse, sécuriser les traversées cyclo-piétonnes . ET 2 pistes bi-directionnelles seraient opportunes, pour accéder à tous les trajets possibles dans ce quartier de plus en plus urbanisé.**

Pour cette traversée actuelle par des lignes discontinues, il est nécessaire d'installer un panneau d'indication en amont.

à hauteur du lieu « chez Torine » : carrefours de voies, fin de piste et fin de sentier, départ de balades très fréquenté, passage des trajets du réseau Points-Noeuds : lieu de dangers en tout sens. Vitesse actuelle jusque 90km/h.

Nous suggérons un giratoire afin de permettre le passage et les traversées dans toutes les directions.

- **Rue Edouard Etienne*** : l'espace cyclable du SUL est à noter par des chevrons à l'entrée, nous l'avons déjà signalé , en effet l'entrée cyclable est d'autant moins respectée que 2 flèches indiquent la place des usagers en descente. Plus haut dans la rue, il est utile de rajouter des logos vélos et chevrons

L'entrée du SUL pourrait être sécurisée par des potelets. Ceci est d'ailleurs vrai pour toute entrée et fin de SUL, ceci pourrait s'appliquer par exemple également rue des Postes, où la densité est conséquente aux heures de pointe.

- **Le quartier composé des**

1-Rue A Gillis : créer de vrais trottoirs et un vrai espace vélo (chevrons) en supprimant le stationnement, et créer un véritable itinéraire indiqué sur le chemin de la crèche pour les vélos et ce dans les 2 sens

2- Rue des Dominicains: permettre le SUL en venant de la rue de la Station jusqu'à l'espace de la crèche (pas au-delà)

- **Rue Samson** : prévoir un SUL sur l'ensemble de la voie

- **Rue des Viviers** : prévoir un SUL et un aménagement de carrefour avec les rues du Viaduc et des Dignes. Le carrefour entre la rue des Dignes et la rue de la Bienfaisance est effectivement dangereux, y compris pour les piétons. Un plateau ralentisseur sécurisant la traversée des piétons et des cycles seraient tout à fait indiqué

-**Avenue du Stade** : une zone d'évitement est prévue, un mécanisme de rétrécissement est envisagé, quel est-il ? Et qu'est-il prévu pour le cycliste, pour le piéton (accotement sans trottoir où se garent des voitures) ?

- **Rond-point du Flament*** : étroitesse de l'espace cyclo-piéton entre la rue du Flament et de la Libération, passages difficiles à 45°....

Réinstaurer les limites de vitesse entre Braine et le rond-point (vers Tubize). Inscrire des chevrons le long de la rue de la Libération, fort empruntée par toute circulation. Faut-il obliger le cheminement cyclable ou le suggérer ? Beaucoup de cyclistes avertis empruntent le giratoire directement sur la voirie. (voir le signalement 16)



- **N6, rue de Bruxelles, rue de Mons*** : insécurité par manque d'aménagement criant, difficulté de tourner à gauche et difficultés de traverser

(signallement 2: Rue de Bruxelles, Chaussée de Bruxelles)

- **Quartier Rey** : merveilleux accès possible, pour peu d'aménagements, vers la N6 via le quartier de **l'Ecrin Vert** : un passage de 10 m, accessible actuellement aux piétons, à aménager.

Arrivée à la sortie du sentier du caillou: **N6** à aménager pour cyclistes : des traversées et pistes cyclables de chaque côté.

Nous demandons des traversées pour piétons et cyclistes pour accéder à la rue du Poseur (lieu de nombreux déplacements de jeunes) et à la ligne 123. Voir le signallement 17

- Rue du Poseur : permettre et aménager le cheminement cyclo-piéton sur le « **sentier du bois de Rebecq** » il pourrait drainer les arrivées vers le club de foot.

- **Quartier rue Vieille Chaussée-rue des Martyrs***: la circulation des vélos dans ce quartier à rues étroites et courbes n'est pas aisée, le passage à Z30 serait souhaitable. Une modification de sens de circulation serait prévue...

- **Vers Petit-Roeulx*** : nous souhaitons vivement une vitesse limitée à 70km/h plutôt que 90 !

- **rue d'Horrues ***: nous souhaitons un SUL avec une réduction de vitesse en entrée (Z 30), rehaussement , et diminution de places de stationnement (des places sont disponibles dans la zone du champ de la lune), seul point où l'on peut traverser la N6 dans les 2 sens et dans un carrefour protégé par des feux tricolores, et ce point est central. la circulation doit être prioritaire sur la fonction stationnement. La proximité de ce point de traversée de la N6 avec les équipements sportifs, les écoles, et le centre en font un point vraiment stratégique pour réduire l'effet de cassure que représente la N6 pour les cyclistes, et notamment pour la sécurité des jeunes et adolescents.

Pour le détail des aménagements, il faudrait donc un feu tricolore pour les cyclistes remontant la rue d'Horrues, et un dispositif (potelets...) les protégeant des véhicules s'engageant dans la rue d'Horrues depuis la N6 et qui risquent de ne voir les cyclistes attendant au feu qu'au dernier moment.

- **Champ de la lune*** :

- aménagement de sécurité pour les sorties de chemins cyclables (zone cyclo-piéton et chevaux) aboutissant dans le parc : signallement par le sol et sur poteau.

-Réaménager la sortie vers la rue d'Horrues par un rebord au sol plus adapté pour permettre le passage du cycliste sur le côté.

- Couvrir et installer de bons attaches-vélos. Notons que la bordure a été adaptée devant l'entrée de la piscine.

Proposition de Z30 élargies à aménager

1 : entre la N6 et l'Ecole normale incluse;

2 : entre la rue Moucheron et la rue des Postes

3 : entre la N6, la rue des Dignes, la rue du Viaduc, la rue d'Ecaussinne et la gare

Ces zones sont alors signalées à leurs entrées par des aménagements physiques, rehaussement et/ou réductions de largeur, elles permettent de sécuriser la place de tous les usagers et sont largement recommandées par les dernières études VIAS



Proposition de positionnement des panneaux

-indiquant le SUL pour le cycliste : ex. de la grand-place vers rue de la Station, le rendre plus visible dès avant l'accès à la rue

-Proposition de placer des panneaux de distance minimale de dépassement du cycliste. (1m en agglomération, 1m50 hors agglo)



Limites de vitesse à modifier et Trajets-centre-villages

Exemples : Route de Petit-Roeulx, rue de Braine, rue d'Enghien: 90km/h permis...

Nous pensons que 30km/h dans le centre, 50km/h élargi et 70 km/h maximum serait plus adéquat. Des diminutions de vitesse sont appliquées mais le 90km/h reste permis entre ces zones.

Route vers Henripont et Ronquières, avenue du Marouset : descendre la vitesse de 90 vers 70 km/h et vers 50km/h dans le bois

Permettre le maximum de 50km/h dans toutes les routes passant au bois.

Diverses zones d'évitement sont mises en place ou imaginées : route de Petit-Roeulx, rue du Ronchy, rue des Héros, avenue du Griffon etc. : dans tous les cas les possibilités de rétrécissement doivent prendre en compte la place du cycliste : avec un passage cycliste sur le côté dans la mesure où la largeur le permet. Mais aussi notons que parfois, des pistes cyclables, ou des Bandes Cyclables Suggérées peuvent avoir comme conséquence l'effet bénéfique souhaité sur la vitesse de circulation. Nous demandons donc d'analyser au mieux les possibilités.

Par ailleurs, certains trajets centre- villages pourraient bénéficier d'itinéraires balisés par des alternatives bien pensées. Le balisage permet une plus grande visibilité des possibles et évite de se perdre dans des routes campagnardes moins connues. Les itinéraires Points-Noeuds récemment proposés sont une partie de la solution pour Steenkerque, Henripont et Ronquières, mais ils empruntent des parcours pas forcément directs, donc ne remplacent pas des aménagements pour sécuriser les axes principaux.

Nous soutenons les propositions du Plan Communal de Mobilité à ce sujet.

Liste de trous signalés

Plusieurs endroits sont en meilleurs état ou en passe de l'être

- rue des Etats Unis – en réfection
- Rue du Grand Péril : pont du chemin de fer au dessus de la gare d'Hennuyères : désherbage de la piste en cours (sept 2019) , future possibilité de la réemprunter ?
- Rue Chapelle au Foya en réfection (sept 2019)
- Chemin de la Sablière : en cours de rénovation (sept 2019)

D'autres restent en l'état

- chemin des 10 maisons
- Charly des Prés : quelques bons trous toujours
- rue du Warichaix et rue du Ronchy: reste vraiment impraticable avec les trous, or cette route permet, sur Hennuyères, de rejoindre Tubize, et le canal plus au nord, vers Bruxelles
- Rue Neuve : des trous à éviter



- Drève des Chasseurs et Chemin Royal (dans la mesure où ils restent accessibles aux cyclistes)
- rue des Frères Dulait, suite aux travaux.

Rappel de points noirs déjà détaillés mais non parcourus ce jour

(<http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>)

- Route Baccara (signallement 7)
- Rue d'Ecaussinnes - Chaussée d'Ecaussinnes – N532 : Pont voie ferrée à Braine (signallement 9)
- N280- Rue du Grand Péril (signallement 12)
- le 13ème signallement : concernant les possibilités de B22 et B23 , ainsi que de SAS sur les carrefours de la N6

Dossier disponible en ligne sur notre Blog (parcours points noirs 2019)

Contact : Catherine Huyghe
Responsable GRACQ de Braine-le-Comte
Chaussée de Mons 30
7090 Braine-le-Comte
braine-le-comte@gracq.org



Illustrations conçues par Freepik