

La cyclabilité à Braine-le-Comte

Bilan décembre 2017



LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Responsable
Catherine Huyghe
braine-le-comte@gracq.org
brainelecomte.gracq.org/

1 Planification et concertation

- 1.1 Le vélo dans les plans communaux de mobilité:
- 1.2 Fonctionnaire vélo
- 1.3 Consultation et concertation

2 Aménagements cyclables

- 2.1 Itinéraires cyclables communaux (centre et villages)
- 2.2 Bulles cyclables
 - 2.2.1 Modération du trafic, vitesses vélos admis...Z20 Z30
 - 2.2.2 SULs
- 2.3 Collaboration aux itinéraires régionaux et supra-communaux

3 Stationnement des vélos

- 3.1 Aux bâtiments communaux : administration
- 3.2 Bâtiments socio-économico-culturels
- 3.3 Aux écoles

4 Encouragement du personnel communal à rouler à vélo

- 4.1 Indemnité vélo pour les trajets domicile-travail
- 4.2 Mise à disposition de vélos de service par la ville de BLC
- 4.3 Police à vélo

5 Education au vélo

- 5.1 Sorties pédagogiques à vélo
- 5.2 Ramassage scolaire à Vélo
- 5.3 Autres activités vélo-éducatives : événement , atelier mécanique..

6 Découverte touristique

Location de vélos, atelier de mise à l'emploi, vente de vélos d'occasion, tourisme à vélo (circuit balisés ou guidés, publication, accueil)

Introduction

Ce travail vise à faire le point, l'état des lieux, de la politique cyclable à Braine-le-Comte et de la cyclabilité actuelle de la commune.

Il s'agit d'une « photographie » de la situation. Des points rouges, verts et oranges, attribués en regard des différentes thématiques, signifieront la satisfaction ou l'inquiétude concernant le traitement des thèmes.

Pour la lecture, il y a lieu de se référer au rapport de 2014. En effet, dans la présente version, nous n'avons mentionné que les changements.

Vous trouverez facilement le rapport de 2014: <http://brainelecomte.gracq.org/la-cyclabilite-braine-le-comte>

Des références aux « signalements des points noirs » sont aussi associées au texte: <http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>

[Nous avons ajouté un point concernant le tourisme](#)

1 Planification et concertation



1.1 Le vélo dans les plans communaux de mobilité:

Le vélo est repris dans le PCM, et le Schéma de Structure. Voir les extraits repris dans le rapport 2014.

Le PCM date de 2007, nous sommes en 2017.

Un travail actuel de la commune auprès des instances de la SNCB est d'envisager un futur passage sous-voies reliant l'arrière de la gare à l'avant et aux quais.

Nous pensons que cela serait une **opportunité** pour répondre à la mobilité des vélos en prévoyant des infrastructures permettant leur déplacement aisé de quai en quai. Des goulottes à minima, des ascenseurs seraient bienvenus, pensons aux PMR sur ce point. Ce passage sous-voies ne serait-il pas intéressant aussi pour une circulation des modes doux entre les deux quartiers de part et d'autre ? Il permettrait d'éviter une proportion accrue de circulation de voitures.

1.2 Fonctionnaire vélo

Rien de neuf à ce sujet.

1.3 Consultation et concertation

Le Gracq a sa place dans la commission mobilité, commission d'échanges (commission « informelle » pour discuter de manière globale et à long terme des dossiers importants de mobilité au sein de la commune) sans pouvoir de décision.

Thème à l'ordre du jour en 2015-16-17: le stationnement (voiture), zone bleue, les parkings SNCB, le plan de stationnement et le PDS de l'école normale.

Actuellement : les aménagements trottoirs et passages piétons.

Les fréquents changements à la tête de l'Echevinat de la mobilité obligent à renouveler les collaborations.

Rappelons que le Gracq a interpellé les élus au conseil communal (le 26 janvier 2016) proposant que le RCU (règlement communal urbanistique) intègre la notion de stationnement de longue durée dans les immeubles à fonction de logement multiples, ou à fonction de travail (bureau, entreprise...).

Ces normes permettraient à chaque résident, à chaque travailleur, l'utilisation d'un espace sécurisé de stationnement .

Malheureusement aucune suite n'a été donnée à notre proposition à l'heure actuelle.

Nous avons noté un point orange général car trop souvent la budgétisation manque finalement et retarde la réalisation des planifications aux différents niveaux de pouvoir.

2 Aménagements cyclables

2.1 Itinéraires cyclables communaux (centre et villages)



Notons que le PCM conseille un itinéraire le long de la RN 533 pour rejoindre [le centre de Braine à Henripont](#) : **non réalisé mais analysé**.

En 2016, des chevrons ont été peints à l'initiative du SPW, dans la montée et dans la descente du bois (avenue du Marouset) sur la N533. Sans piste séparée, des chevrons c'est mieux que rien, mais avec une circulation permise à 90km/h cela pose vraiment question ! Nous nous interrogeons également sur l'opportunité de placer des chevrons sur une route – et singulièrement ses côtés - **dont le revêtement est dans un état avancé de délabrement !**

Rappel : « DÉVELOPPER LES MODES DOUX POUR LES LOISIRS

Les modes doux sont également compétitifs lorsqu'il s'agit de loisirs. C'est pourquoi une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire communal - grâce à des pistes cyclables efficaces et à des chemins confortables - doit être assurée.

Le bois de la Houssière, espace récréatif de grande qualité paysagère et environnementale, idéalement situé par rapport au centre-ville et aux différents pôles récréatif (arboretum, canal...) fait l'objet d'un plan de déplacement pour assurer une bonne accessibilité ainsi qu'une bonne cohabitation des différents usagers : cyclistes, cyclistes sportifs, cavaliers, promeneurs. De temps à autre, des circuits pourront même être ouverts pour les rollers. » p21 Résumé non technique lié au Schéma de Structure.

Notons qu'actuellement la Drève du Chasseur, est **inutilisable** pour un cycliste, En effet, elle se trouve totalement détériorée ; pour les voitures également cette drève est peu praticable excepté peut-être pour un 4x4 !

Nous pourrions imaginer que les cyclistes laissent le sentier de la voie du tram au niveau du parcours santé, aux piétons. Cependant, dans ce cas, il y a lieu de **prévoir** que la Drève du Chasseurs ne soit effectivement plus utilisée par les automobilistes, et remise en état ! En 2011 le conseil communal de Braine-le-Comte avait voté favorablement la mise en place d'un plan de circulation dans le Bois de la Houssière.

Le plan de circulation prévoyait la fermeture de trois sentiers, le Chemin royal (en partie), l'avenue de la Hêtraie et la Drève des Chasseurs (sauf pour les services d'urgence). La ville avait reçu l'accord du Département Nature et Forêts.

Dans les faits fin 2017, nous observons que

- la partie du Chemin Royal mise en sens interdit n'a pas été adaptée en SUL,
- l'avenue de la Hêtraie a été mise en Z30 et est interdit aux >2Tonnes et demi (l'interdiction aux >2T500 n'est notée que dans un sens)
- Drève des Chasseurs : actuellement elle n'est visiblement pas interdite aux voitures !

« Par rapport au projet initial figure une nouvelle piste cyclable, en site propre, qui permettra de rejoindre Torine à Virginal. « (tiré du compte-rendu du Conseil Communal) Il s'agissait là de passer par la Drève du long jour et de la rue Fontaine Aux Boeux.

Malheureusement la commune nous indique le problème budgétaire pour parvenir à appliquer la signalétique requise.

Entre le centre et Ronquières : la commune avait mis en circulation locale « le Point du Jour » : ceci permettait le passage cycliste de façon plus sécurisée, restait le problème du respect de la signalisation !

Actuellement tous les panneaux ont été **enlevés** (volés?) .

Reste aussi le problème de l'arrivée dans Ronquières : le cycliste est peu sécurisé, même s'il y a un panneau zone 30.

Entre Braine et Petit-Roeulx puis Steenkerque :

Une piste est proposée jusque Petit-Roeulx car évaluée comme pertinente, et ce par la route de Petit-Roeulx (PCM)...A défaut on pourrait imaginer une BCS (bande cyclable suggérée)

Rien de neuf en 2017.

Un circuit alternatif pourrait être imaginé afin de prendre des itinéraires moins prisés par les automobilistes. Mais le sujet ne fait pas l'objet d'un travail à ce jour.

Entre Hennuyères et Braine : un tracé le long du chemin de fer, rapide, direct, est à permettre via les chemins, actuellement non praticables pour le cycliste, entre la rue du Tunnel et la rue d'Ascotte. Non réalisé

Au centre :

Les améliorations de la N6 aux entrées de la ville et au centre (tronçon rue de Mons-rue Ch Mahieu) étaient prévues pour 2014 et 2015 (programmation rapport d'options) .

Rue de Mons :

Danger de la circulation intensive sur cette voirie régionale, en principe 50km/h, et 30 devant les écoles. *Ref. sign. Gracq 10*

Rien n'a bougé pour le vélo sur cette N6. L'aménagement est en esquisse sur papier, s'agissant de la fin du Plan de Circulation du quartier.

A hauteur du « Ceriseau » :

Rien n'a bougé, aucune réponse du SPW ni relance de la commune

Ref. sign. Gracq 11

Rue d'Ecaussinnes-Chaussée d'Ecaussinnes : pont

Le passage du pont n'est pas sécurisé.

L'entrée de la piste est en mauvais état (pavés).

Ref. sign. Gracq 9

Il faudra voir les aménagements futurs des projets en cours (construction à l'arrière de la rue d'Ecaussinnes et nouveaux embranchements).

Sur Braine, Hennuyères et Ronquières, le recensement des panneaux F 45 pouvant être adapté en F 45b a été réalisé. Ces indications permettent au piéton, et/ou cycliste et/ ou cavalier d'avoir l'information de la continuité possible de l'impasse vers un sentier ou un chemin. Les panneaux ont été placés (excepté aménagement en cours).

2.2 Bulles cyclables

2.2.1 Modération du trafic, vitesses vélos admis...Z20 Z30



Centre

Z30 très légèrement élargie autour de l'école normale.

L'adaptation en Sul des nouvelles rues à sens unique dans ce quartier a été d'emblée programmée et réalisée. Le marquage au sol n'est cependant pas partout utilisé or il permet une bonne visibilité de l'espace.

Nouveaux quartiers :

Il est prévu que tout nouveau lotissement soit aussi pensé dans son aménagement pour les usagers doux.

Dans les villages:

Hennuyères: **Z30 relativement large.**

Henripont: **pas de Z30**, une demande a émané de riverains pour une Z30, dépendance de la RW pour la mettre en œuvre.

Steenkerque et Petit-Roeulx: rien de nouveau

Les ZONES 30. restent éparpillées, limitées pour la plupart au strict minimum devant les écoles, ce sont des tronçons de rue, donc la sensibilisation du conducteur est faible, il ne les perçoit pas et le peu d'aménagement ne l'amène pas à les respecter.

2.2.2 SULs



Depuis notre rapport de 2014, quelques rues s'ajoutent (rue des Cerisiers, rue Reynens, rue de l'Avenir), et les sens uniques sont maintenant systématiquement proposés en SUL (selon l'analyse des critères de sécurité de la RW) .

D'autres rues sont à envisager:

Croisement N6 avec la rue Moucheron, et d'autre part rue d'Horrués : pas d'aménagement envisagé par le SPW actuellement : ces deux rues aboutissent à une route régionale, donc à travailler avec le SPW pour avoir l'aménagement nécessaire au feu. *Toujours d'actualité en 2017*

Rue du Tunnel: une demande d'aménagement a été faite, la rue du Tunnel a été **pré-validée** par le ministre tout comme la rue Latérale et celle de la ferme Buccho. Suls innexistants, *Inchangé*

Chemin brûlé: à envisager en SUL (proposé déjà au PCM). *A été refusé par le représentant à la RW*

SUL de la rue **E Etienne** : améliorer la sécurité à l'entrée car les voitures en descente et voulant tourner à gauche, se déportent assez bien sur la gauchece qui ne laisse que peu de place au cycliste prenant cette rue en SUL, il semble nécessaire de mettre un marquage au sol . La commune nous indique que le **marquage au sol est, était prévu dans le plan marquage 2017.**

Rappel de l'enquête IBSR (Via Secura 89):

Il n'y a pas plus d'accident cycliste dans le contresens que dans le sens général de circulation et ce, en proportion du nombre de cyclistes par sens .

Quand il y a un accident à contresens, c'est souvent au **carrefour** d'où l'importance de céder la priorité et du bon positionnement de chacun sur la voie.

Ce qui est en lien avec le nombre d'accidents de cyclistes, c'est le niveau de voirie... càd qu'une route plus importante où se trouve un cycliste augmente le danger pour celui-ci.

2.3 Collaboration aux itinéraires régionaux et supra-communaux

La problématique des routes régionales reste entière.



Une collaboration plus étroite entre le SPW, les communes et le Gracq existe dans d'autres provinces par exemple dans le Brabant Wallon. Il est question, du côté du SPW, que cela se généralise à l'avenir...

Vers Soignies

Rappel : mettre la piste en site propre ou l'élargir, la retracer et l'entretenir. Ré-asphalter certains endroits, veiller à entretenir la végétation envahissante (taille arbustes si nécessaire).

En décembre 2015, le SPW nous indique qu'aucun budget n'est alloué à ce type de travaux...Rien de neuf depuis.

Ref. sign. Gracq 5

Vers Tubize

Via la N6 : il y a toujours lieu d'améliorer nettement la situation de la piste, **la prolonger pour la sécuriser lors de l'entrée et la sortie de Braine** .

En 2016 une réunion a eu lieu avec une proposition étayée de plan pour prolonger la piste (dans le sens « Mr Bricolage » jusque carrefour rue Moucheron) de la part du service territorial du SPW, à budget réduit. Cette piste aurait été la suite de la piste s'arrêtant actuellement à Hauteur de « Mr Bricolage »

Le SPW signale qu'il n'a pu réaliser les travaux envisagés pour cette partie de piste dans un sens sur la N6 suite au signallement qu'une CPSR était requise . Quelle suite sera donnée ? Y a t-il une CPSR prévue avec ce sujet ? : pas de réponse actuellement. Par ailleurs ce projet ne s'occupait que d'un côté de la voie malheureusement.

Ref. signallement Gracq 2

Avenue du Marouset

Nous insistons sur la demande de piste dans le sens de la descente vers le centre de Braine-le-Comte, la largeur est suffisante (séparée ou en double-sens du côté existant).

Avis du SPW, Août 2014: **avis positif** pour une piste dans le sens de la descente si la commune veut bien supprimer une partie du stationnement et effectuer une réfection à plusieurs endroits.

Le service mobilité de la commune nous avait aussi indiqué à l'époque qu'il fallait d'abord attendre la résolution des entrées et sorties des nouveaux lotissements côté de la rue de la Croix Huart mais le principe de la piste en descente semblait soutenu.

Le Gracq a mis en route en 2017 une action et une pétition car ce projet de piste semblait peu avancer.

Des échevins ont signé, nous espérons que le projet prendra sa place et aboutira.

Nous demandons aussi de poursuivre un aménagement de pistes tout le long de l'avenue jusque Henripont pour sécuriser la traversée du bois. C'est ce qui est retenu comme étant conseillé parmi 3 solutions dans le **PCM**. Fig 3.3.33.

Cependant il n'y a pas de budget brainois nous indique-t-on, et la commune n'est pas

propriétaire de la totalité des accotements dans le bois.

Ref. signalement Gracq 3

Pont l'Incluse et Chemin de Feluy jusqu'au rond-point

Cette traversée nous est souvent signalée comme peu rassurante pour le cycliste.

Beaucoup de trafic et un espace restreint ou inégal rendent le cheminement délicat.

Il s'agit d'une zone pouvant faire l'objet de marquage en Bande Cyclable Suggérée (Logo vélo et chevrons) pour le parcours sous le pont.

Et, de Piste Marquée, ou de BCS sur le Chemin de Feluy.

Vers Seneffe route de Baccara

Création d'une piste séparée : soit une double piste soit une piste de part et d'autre.

Prévoir les jonctions aux rues adjacentes.

Cette piste permettrait de rejoindre les pistes existantes sur la N 59 à Seneffe, à hauteur de l'autoroute vers Nivelles-Bruxelles et vers Mons

Les voitures y roulent à 70km/h ou à 90km/h selon les tronçons

Pas une priorité du SPW (courrier 2015)

Ref. sign. Gracq 7

Hennuyères N280

a) Piste cyclable à hauteur du pont totalement dégradée, impraticable

b) Pas d'espace octroyé au cycliste pour le reste de la RN

- sur la rue du Grand Péril

- sur la rue de Virginal

Ref. signalement Gracq 12

Rue et Chaussée d'Ecaussinne à Braine

Les aménagements, avec l'arrivée de la nouvelle route venant du nouveau quartier et de Soignies, devront prendre en compte le cycliste. C'est bien ce qui est prévu dans la politique de principe de la RW et à la commune.

Chaussée d'Ecaussinne de Braine à Ecaussinne

Rien n'a changé sur la situation de la piste ni sur la traversée de pont (territoire d'Ecaussinne)

La piste reste dégradée à divers endroits, le passage reste insécurisé.

Ref. sign. Gracq 8

Vers Enghien

Des projets sur l'ancienne ligne 123 étaient à l'étude. Ils permettraient de rallier Enghien à Braine-le-Comte de façon rapide pour le cycliste. Pas de nouvelle de ce projet à ce jour mais la commune de Braine a remis son dossier à la Feder.

3 Stationnement des vélos

L'échevin souhaitait engager le budget 2018 pour les parkings vélos dans la ville, à ce jour nous ne savons si cela a été effectivement intégré et avalisé par le collège.

3.1 Aux bâtiments communaux : administration



Pas de changements majeurs. Pas de local vélo aux services communaux.
Voir 2014.

2 arceaux ont été judicieusement déplacés du kiosque vers les services communaux sur la grand-place.

Il en manque encore près de la bibliothèque par exemple.

Rappel: le coût d'une place parking voiture avoisine les 3000 à 4000 euros.

Le coût d'un arceau : à partir de 50 euros pour un arceau.

3.2 Bâtiments socio-économico-culturels



Voir l'Etat des lieux juin 2014

Gare de Braine: le retrait judicieux des panneaux entourant le local effectué en 2014 permet en principe un meilleur contrôle social. Mais cela reste insuffisant vu l'importance de la problématique des vols.

Piscine: râtelier de 22 pince-roues, non couvert (la Régie Communale gère la piscine avec Sportoase)

Centre sportif champ de la lune : 12 places aux râteliers (pince-roues).

Différentes demandes individuelles auprès de Sportoase (râteliers actuellement) n'ont pas amélioré les emplacements : demande d'attache- vélo permettant une accroche des 2 roues ou du cadre.

Rue du Poseur : rien de prévu , pas d'avancée.

Lors du festival de la musique, à l'arboretum, depuis 2016, des barrières nadar sont installées pour stationner et attacher les vélos : très bonne initiative du Centre Culturel.



3.3 Aux écoles



Rien de neuf.

4 Encouragement du personnel communal à rouler à vélo



4.1 Indemnité vélo pour les trajets domicile-travail

Peu de changement. Très peu de membres du personnel communal (2 personnes) viennent au travail à vélo.

Nous sommes dans l'attente de données budgétaires sur ce point.

4.2 Mise à disposition de vélos de service par la ville de BLC

2 scooters électriques sont au service des travaux, un des deux est encore en fonction mais ce véhicule n'est pas du tout adapté aux besoins : il n'est pas équipé d'une possibilité de stockage pour le transport (bacs, malles ou autre). Ainsi les agents constatateurs ont besoin d'un véhicule pick-up avec possibilité de transporter des sacs poubelles, les agents techniques ont besoin de matériel de mesure ou de contrôle, en plus de leurs dossiers, le courrier consiste en paquets et documents qui ne peuvent pas être transportés avec cette machine.

2 vélos sont disponibles au service sport. Ils sont utilisés pour les transferts sur d'autres sites et pour les formations avec les écoles.

Pour le moment, la distribution du courrier entre la Maison communale et les services décentralisés (Bibliothèque à la Grand Place et Service des Travaux à la Rue des Etats-Unis) est assurée par une personne indépendante avec son propre véhicule.

Sur ce point, il n'y a donc aucune amélioration depuis notre dernier rapport.

Pas de changement dans les nouveaux bâtiments de l'Hôtel de ville pour la mise à disposition et l'accessibilité de vélos de service ni l'utilisation de vélos pour les déplacements domicile-travail: pas d'espace de parking, pas de vestiaires/douches).

4.3 Police à vélo

Monsieur l'Inspecteur Principal, Conseiller en mobilité, Jacques-Pascal Janssens de la Zone de Police de la Haute Senne nous a transmis les informations suivantes :

- Sur les 161 membres du personnel, 9 personnes utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail. 2 à 3 le font quotidiennement, 7 occasionnellement. Il y a donc une légère augmentation par rapport à notre rapport précédent. A ce titre, ces personnes peuvent bénéficier de l'indemnité kilométrique.
- Il n'y a toujours que 2 vélos à disposition des agents pour l'exercice de leurs missions. Ces vélos sont basés à Soignies et principalement utilisés lors des initiations à la sécurité routière dans les écoles. Sur ce point, il n'y a donc aucune amélioration.

5 Education au vélo

5.1 Sorties pédagogiques à vélo



Les activités de formation avec la police se poursuivent d'année en année.

Pour la formation aux brevets cyclistes : les écoles communales travaillent de façon autonome avec pour référence l'école d'Hennuyères. Pro-vélo n'est plus requis pour la formation.

Les formations et les passages de brevet se font avec le soutien de bénévoles brainois.

5.2 Ramassage scolaire à Vélo

Ceci ne semble pas organisé.

5.3 Autres activités vélo-éducatives : événement , atelier mécanique...



Collecte de vélos au printemps : organisée par la fédération des intercommunales wallonnes de gestion des déchets dont l'IBW.

Elle se déroule dans tous les parcs à conteneurs de Wallonie dont celui de Braine-le-Comte. Le but de l'action est de sensibiliser les gens à la prévention des déchets et au réemploi.

6 Découverte touristique



La commune a édité un parcours vélo pour la [Journée du Patrimoine 2016](#), Nous saluons cette initiative.

Le travail proposé par l'IDEA pour le territoire Coeur de Hainaut sur les «[points-noeuds](#)» a été pris en compte par la Conseillère en Mobilité pour notre territoire. Celle-ci a convié le Gracq à un travail préparatoire, ce travail avec la commune, dont le service Tourisme, a permis de faire des propositions intéressantes de trajets cyclables, Ces trajets doivent répondre à des intérêts touristiques (relevés par le service Tourisme) et des critères de cyclabilité.

La collègue a cédé la mission à l'IDEA. Celle-ci gèrera la suite du dossier. Les signalisations devraient se mettre en place l'an prochain.

Les aménagements près du [site de Ronquières](#) ne mettent pas en évidence les chemins de halage présents.

Le site demande encore à certains endroits une refection. Des dégradations le long du vieux canal et de l'ancien canal (Ravel 3) sont importantes, les travaux du SPW, ont été entamés en 2017 mais doivent encore être poursuivis en 2018 nous indique l'interlocuteur pour le Ravel, Mr Gilsoul du SPW.

Le but final étant l'aménagement d'une boucle Ravel ancien/nouveau canal.

Le [site du plan incliné](#) : à l'entrée de l'exposition : quelques [râteliers](#) (pince-roues) sont installés mais nous signalons le [manque d'indication](#) pour situer cette entrée, la mettre en évidence pour les touristes.

Nous pouvons bien rappeler ici le point 2.1 qui concerne le Bois de la Houssière, développé précédemment.

CONCLUSIONS

Nous noterons les **réticences à une vision globale de ville en Z 30**. Or il est primordial **d'avantager** la mobilité du cycliste ou du piéton par rapport à celle de la voiture.

L'interdiction de la voiture dans certains passages du bois se fait **attendre**.

Trop souvent le thème des stationnements de voiture intervient en priorité dans la **vision de l'espace public lorsqu'il s'agit de prendre des décisions ou de les exécuter**.

L'actualisation de notre Rapport 2014 conforte notre désagréable impression que la cyclabilité à Braine-le-Comte et de manière plus large la cohabitation harmonieuse entre l'automobile et les moyens de déplacement doux ne constituent pas une véritable priorité pour la Commune de Braine-le-Comte.

Au regard des enjeux de sécurité mais aussi de protection de l'environnement dont l'urgence n'est plus à démontrer, nous pensons que le rouge et l'orange teinte beaucoup trop la mobilité à Braine-le-Comte.