

Commune de Braine-le-Comte



**BAROMÈTRE CYCLABLE WALLONIE**

*RÉSULTATS 2021*

**GRACIQ**  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

**LE SOIR**

**Pro Velo**



**Wallonie**  
mobilité  
SPW



# Table des matières

<b>1. Méthodologie générale du baromètre</b>	<b>3</b>
Échelle et classement	3
Méthode de calcul	4
<b>2. Profil des 143 répondants</b>	<b>5</b>
Age	5
Genre et appartenance à une association cycliste	5
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	6
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	6
Types de vélos utilisés	7
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	7
Cycliste brainois = automobiliste ? Intermodalité ?	7
<b>3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)</b>	<b>8</b>
<b>4. Appréciation globale et classement de la commune</b>	<b>9</b>
Synthèse des avis exprimés	9
Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?	10
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	11
<b>5. Ressenti général sur le vélo dans la commune</b>	<b>13</b>
<b>6. Sécurité des déplacements à vélo</b>	<b>15</b>
<b>7. Confort des déplacements dans la commune</b>	<b>17</b>
<b>8. Importance accordée au vélo par la commune</b>	<b>19</b>
<b>9. Stationnement et services vélo</b>	<b>21</b>
<b>10. Endroits problématiques de la Commune</b>	<b>23</b>
<b>11. Conclusion</b>	<b>24</b>

# 1. Méthodologie générale du baromètre

À l'instar de la France et de la Flandre, le GRACQ a lancé en novembre 2021 en Wallonie sa première grande **enquête de satisfaction** sur les **politiques cyclables communales**. Le but de cet outil est non seulement de mettre en avant les points forts et faibles de chaque commune en matière de politique cyclable, mais aussi de créer une émulation entre elles.

Du 1<sup>er</sup> au 31 novembre 2021, **13.500** réponses valides ont été enregistrés pour la phase « sondage » du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Pas moins de **12.500** personnes qui se déplacent à vélo ont pu donner leur sentiment personnel sur ces cinq thèmes :



ressenti général



sécurité



confort



importance du vélo



stationnement et services

La structure des réponses se présente sous la forme d'une l'échelle différentielle qui oppose deux **adjectifs opposés** et sur laquelle le ou la répondant·e doit positionner son opinion. Il n'y a pas de choix « neutre » ou « indifférent ». La formulation des questions a également été faite afin que les adjectifs représentent une opposition claire :

<b>Ressenti général sur mon quotidien à vélo dans ma commune</b>	1	2	3	4	5	6			
1. Se déplacer à vélo dans ma ville est :	Très désagréable		○	○	○	○	○	○	Très agréable
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	Pas du tout		○	○	○	○	○	○	Tout à fait
3. Selon moi, les conflits entre cyclistes et piétons sont :	Très fréquents		○	○	○	○	○	○	Très rares
4. Les conducteurs de véhicules motorisés me respectent :	Pas du tout		○	○	○	○	○	○	Tout à fait
5. Selon moi, le trafic motorisé (volume et vitesse) est :	Insupportable		○	○	○	○	○	○	Pas du tout gênant
6. Selon moi dans ma ville, l'usage du vélo est :	Limité à certains (coursiers, sportifs...)		○	○	○	○	○	○	Très démocratisé

Les non cyclistes (**1000** personnes au total) pouvaient également répondre au questionnaire en donnant simplement les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo

## Échelle et classement

Ce rapport a pour but de présenter les **résultats agrégés** de ce grand sondage sur l'ensemble de la Wallonie, et un **classement des communes**, qui ont récolté au moins 50 votes (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme significatif et représentatif d'une population). Sur **262** communes wallonnes, **100** y sont arrivées.

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurale vs métropoles) notre commune sera classée avec d'autres communes de mêmes tailles :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	9
Entre 20 et 50.000 habitants	23
Entre 10 et 20.000 habitants	43
Moins de 10.000 habitants	25

Un baromètre semblable avait déjà été organisé, à titre d'expérience pilote en 2019 sur Liège. La commune de Liège pourra donc déterminer si elle a progressé depuis. Lors de la prochaine édition du baromètre wallon nous pourrons quantifier les évolutions pour notre commune aussi.

Notre questionnaire d'évaluation des communes étant le même que celui utilisé par la baromètre cyclable de la FUB<sup>1</sup> en France, il est possible aussi de comparer les performances de nos communes à celles de nos voisins dès cette année.

### Méthode de calcul

Le formulaire rempli par les participants au sondage de novembre 2021 comprenait **26 questions** classées en **5 thèmes** et **10 questions** sur le profil du répondant.

La méthode de calcul de la note d'une commune est simple : pour chaque réponse complète, chaque catégorie fait la moyenne de ses questions et la note globale est la moyenne de ces cinq catégories (voir tableau ci-dessous).

La note d'une commune est la moyenne des notes globales des réponses pour cette commune. Pour **Braine-le-Comte, 143 réponses valides** ont été soumises : la note finale pour **Braine-le-Comte** est donc la moyenne de ces 143 notes individuelles.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Ressenti général						Sécurité						Confort					Importance accordée au vélo			Stationnement et services					
<b>NOTE GLOBALE</b>																									

Méthode de calcul pour la note d'une commune

Les réponses partiellement remplies (trop peu de questions remplies ou une ou plusieurs catégories non répondues) n'ont pas été prises en compte dans le calcul de la moyenne.

Pour **mieux visualiser le score** de chaque commune, une lettre et un code couleur sont utilisés via cette échelle (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge) :



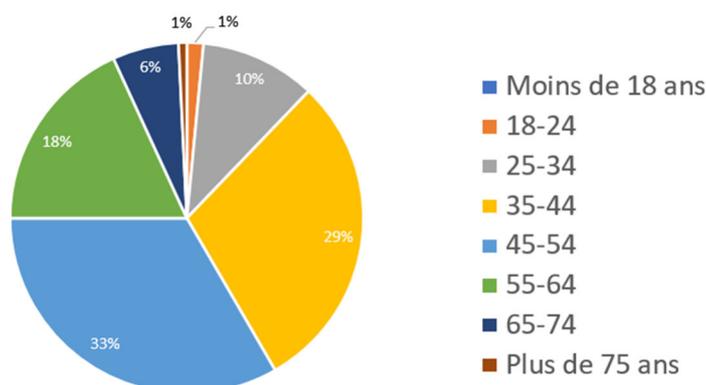
<sup>1</sup> <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

## 2. Profil des 143 répondants

### Age

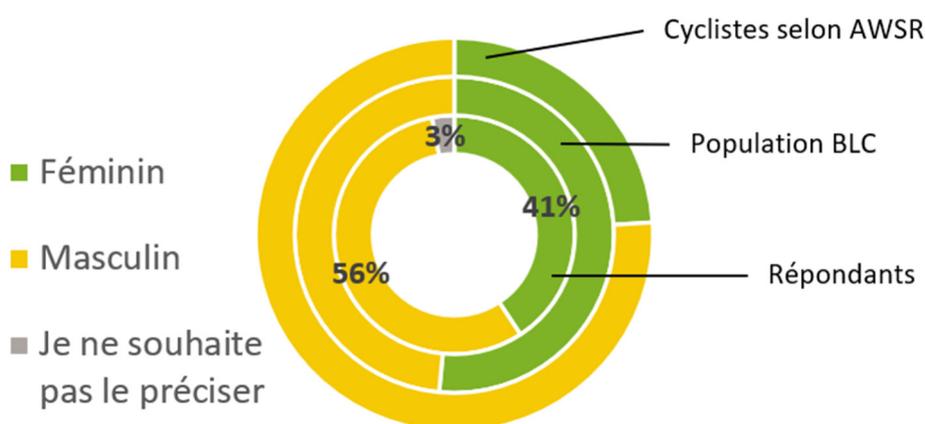
Les **catégories d'âge** ne sont pas particulièrement bien représentées. On peut constater que les moins de 24 ans n'ont que très peu participé à l'enquête. A noter que les étudiants n'ont pas été ciblés spécifiquement par notre communication dans le sondage de novembre.

Les autres tranches d'âge sont cependant assez bien représentatives de la démographie de notre Commune.



### Genre et appartenance à une association cycliste

La **répartition du genre** est-elle conforme à la pratique du vélo en Wallonie ? Selon les observations de l'AWSR en 2018<sup>2</sup>, qui a observé 10.000 cyclistes wallons, **24%** étaient des femmes. Elles sont donc bien plus nombreuses à avoir répondu sur notre entité (41%) :

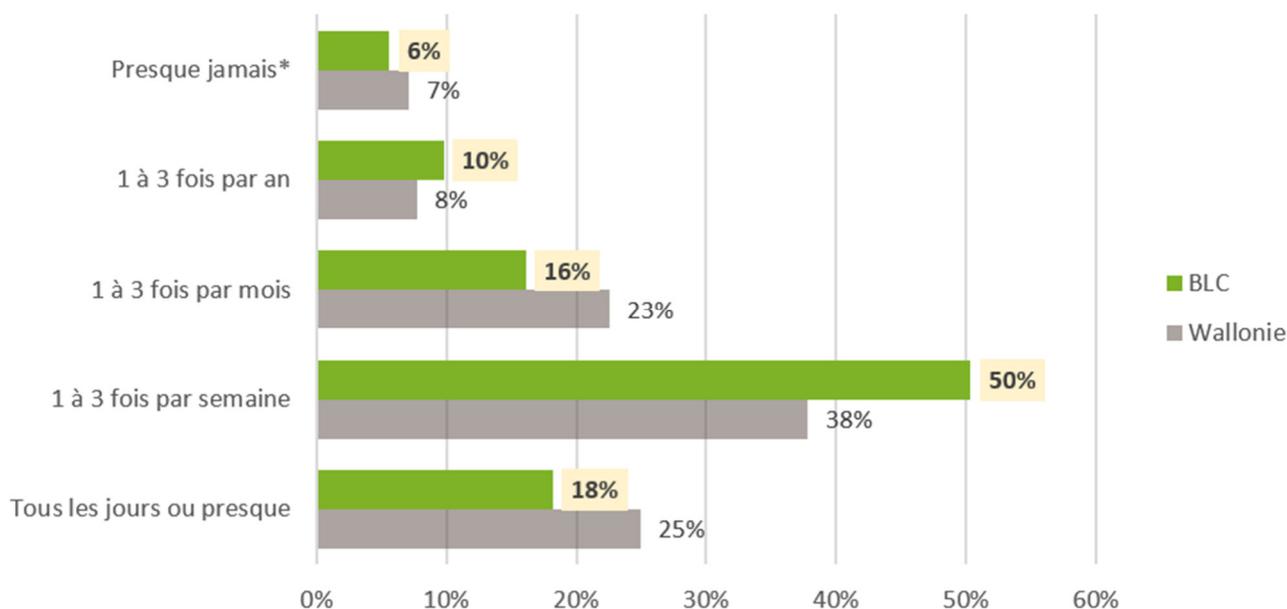


Il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non membres d'une association cycliste [86%]**. On a donc brassé bien plus large que le public des « cyclistes militants ».

<sup>2</sup> <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03363858/document>

## Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

La réponse à la question « À quelle fréquence circulez-vous à vélo ? » montre que la moitié des répondants sont des usagers hebdomadaires. L'autre moitié est partagée de manière quasi égale entre des usagers quotidiens, occasionnels et ceux qui ne sortent le vélo que pour les vacances. Il est intéressant de constater que Braine-le-Comte semble suivre à peu près les tendances moyennes wallonnes avec un fort potentiel de faire basculer une partie des cyclistes hebdomadaires en cyclistes quotidiens !



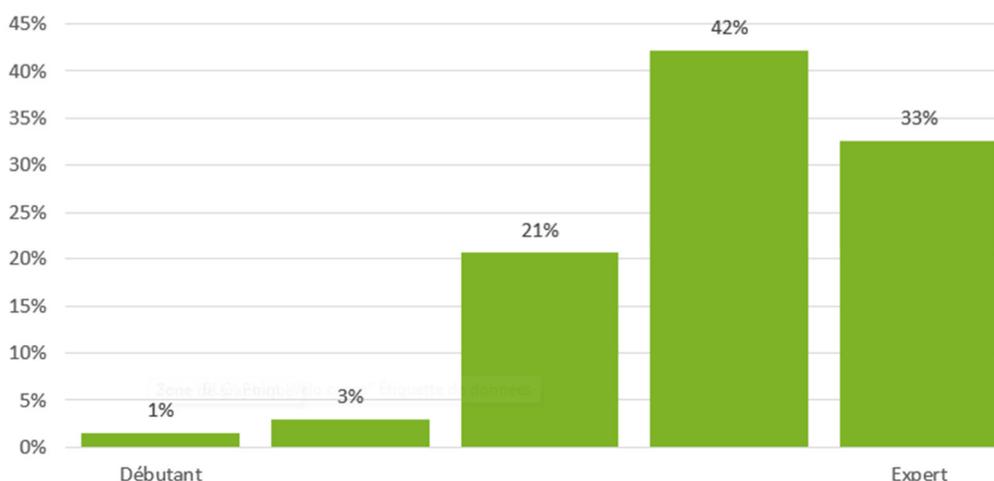
Cette question a aussi permis d'identifier **6%** des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **8 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 8 de ce rapport.

## Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

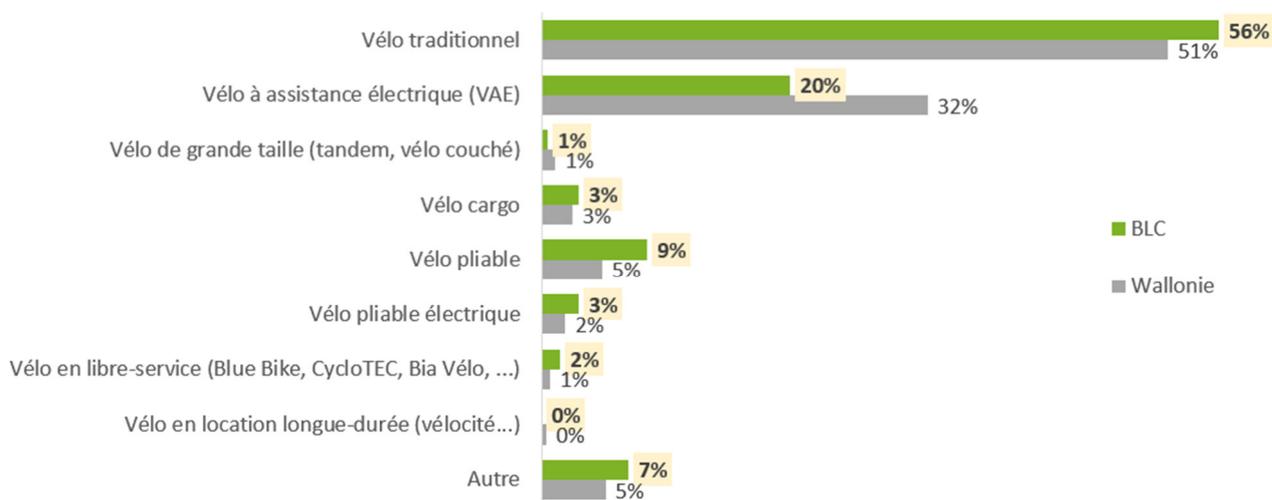
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes interrogés, ils sont **33%** à s'estimer experts, **42%** très bons, et **21%** plutôt moyens.

Une toute petite minorité, s'estime débutante – ou presque - à vélo :



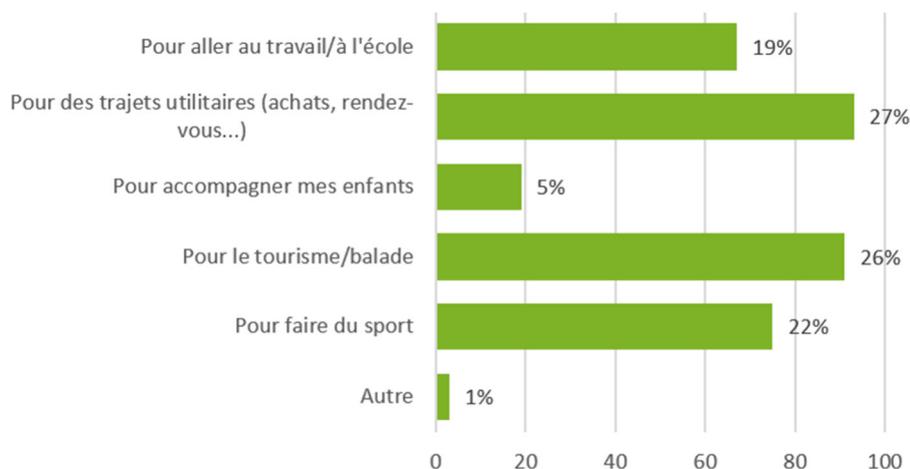
## Types de vélos utilisés

On voit aussi dans l'analyse des résultats que le **vélo traditionnel** reste la norme à Braine-le-Comte. On peut constater que le **vélo pliant** est deux fois plus présent qu'ailleurs en Wallonie. Ceci s'explique aisément par le nombre de navetteurs quotidiens. Le **vélo à assistance électrique** n'a pas autant le vent en poupe qu'ailleurs.



## Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre

On constate que les motifs pour enfourcher le vélo sont répartis de manière assez équitable. Il n'y a pas un profil dominant à Braine-le-Comte (mêmes tendances à l'échelle de la Wallonie) :



Les motifs pouvaient se cumuler. Seul 15% des répondants ont un usage unique du vélo. On a donc principalement des utilisations mixtes loisirs/utilitaires, à côté d'utilisateurs purement sportifs (seulement 4% des sondés).

## Cycliste brainois = automobiliste ? Intermodalité ?

On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste brainois n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant, la quasi-totalité des sondés qui ont répondu à notre baromètre ont un permis de conduire [96%] et possèdent un véhicule motorisé [92%].

Enfin, notons que 62 des répondants [43%] ont un abonnement SNCB. Seul 4 d'entre eux ont un abonnement TEC [2,8%] ; on relève un unique abonnement trottinette et... aucun abonnement STIB ou De Lijn !

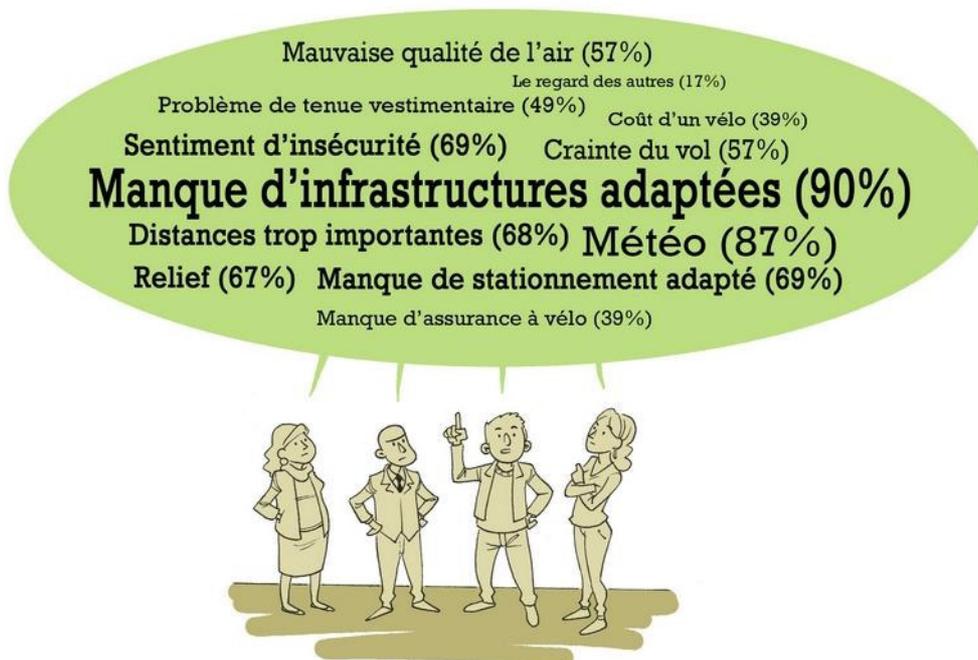
### 3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

Les **8 personnes qui ne pratiquent quasiment pas le vélo** qui ont répondu à notre baromètre mentionnent les freins suivants à la pratique du vélo dans la commune :

Frein au vélo	%
Pas assez d'aménagements cyclables	63%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	50%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	50%
Mauvaises conditions météo	38%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	25%
Trop de véhicules motorisés	25%
Peur de me faire voler mon vélo	25%
Raisons de santé	25%
Pas de douche sur mon lieu de travail	25%
Je n'ai pas de vélo	25%
Compiqué d'amener des enfants à l'école à vélo	25%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	13%
Je préfère utiliser ma voiture	13%
Trop lent	13%
Je n'aime pas le vélo	13%
Le relief	0%
Trop de pollution	0%
Je préfère utiliser les transports en commun	0%
Coût élevé	0%
Je ne sais pas faire de vélo	0%

On voit clairement que dans le « top 3 » des obstacles au vélo quatre freins se situent du côté de la **sécurité routière** : pas assez d'infrastructures cyclables et des véhicules motorisés trop rapides et qui n'aident pas à se sentir en sécurité.

Ceci n'est pas sans rappeler les freins relevés par le **thermomètre cycliste 2017** du GRACQ & du Fietsersbond (600 réponses de non cyclistes) :



## 4. Appréciation globale et classement de la commune

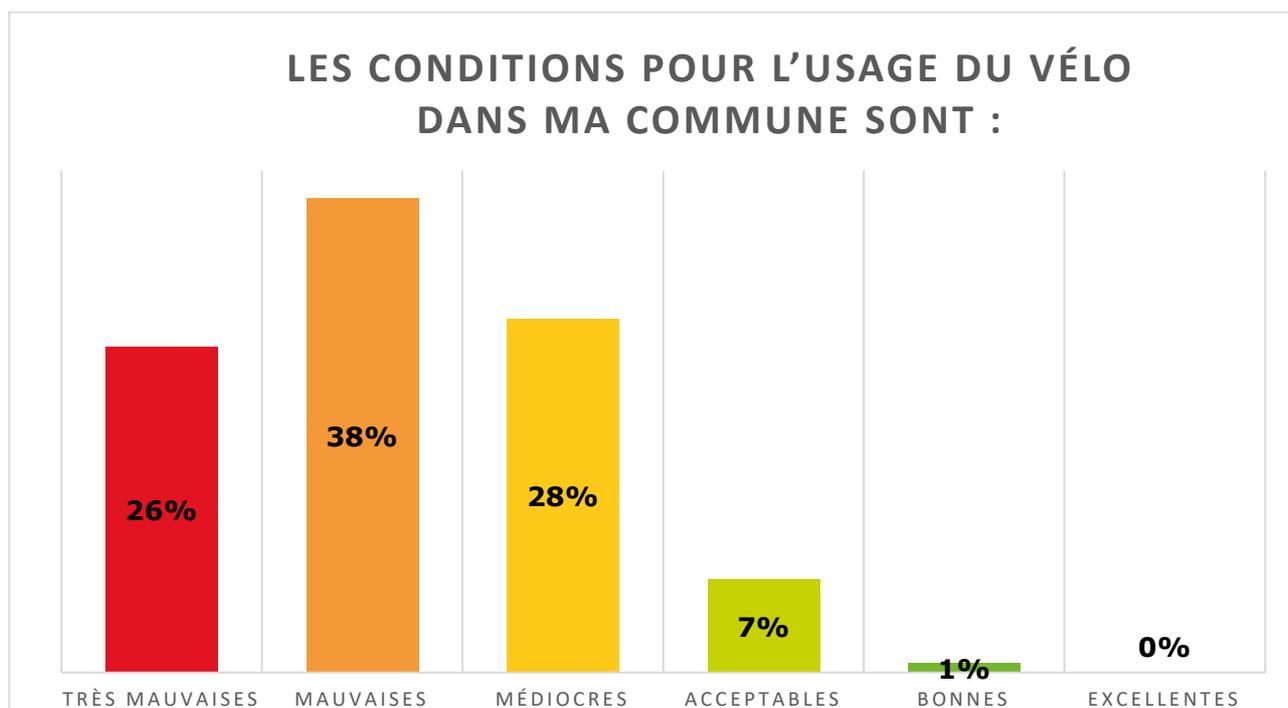
### Synthèse des avis exprimés

Si l'on prend en compte les **135 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires est de **2,51** ce qui met **globalement la commune à F** sur notre échelle en termes de politique vélo :

**2,51 = F**

*F = « climat défavorable au vélo »*

Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, l'**opinion sur le vélo à l'échelon local** est résumée par ce graphique :

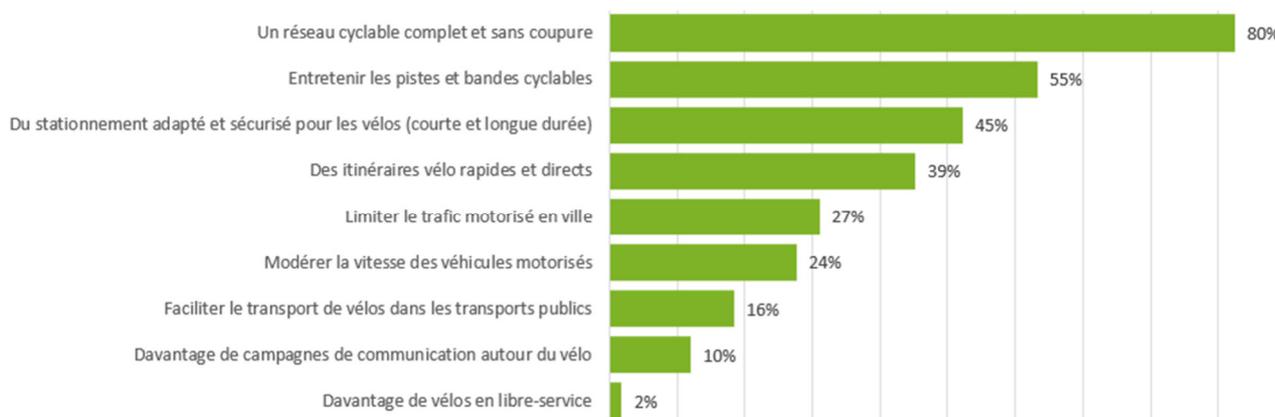


Seul **1%** des brainois trouvent **bonnes ou excellentes** leurs conditions de circulation à vélo, et **7% acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

## Quelles sont les attentes des cyclistes en matière de politique vélo ?

Nos 135 cyclistes locaux répondants ont clairement exprimé **trois attentes principales** :

1. **Un réseau cyclable continu**
2. **Un réseau cyclable entretenu**
3. **Des emplacements de stationnement sécurisés**

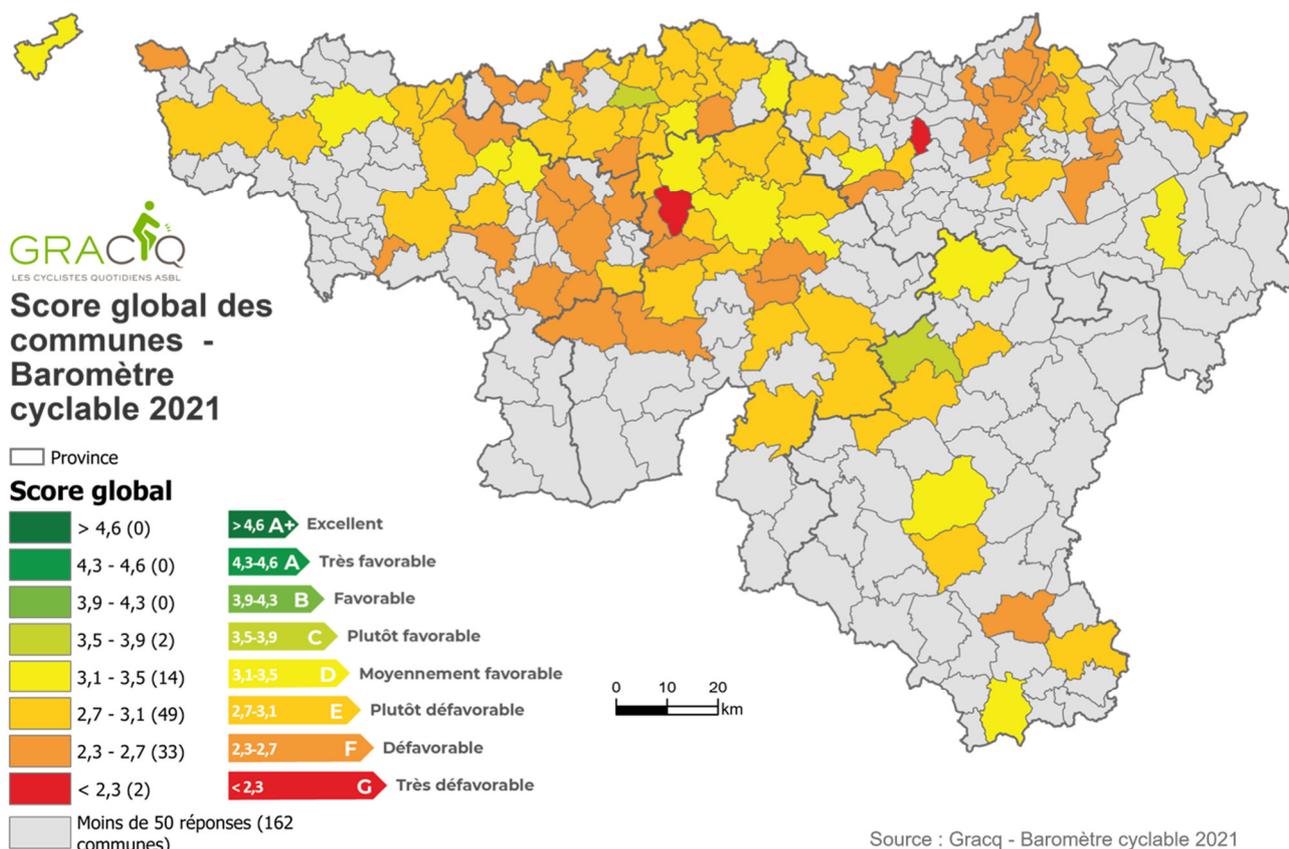


Des **itinéraires rapides et directs** sont aussi plébiscités par **39%** des répondants, tandis que la **limitation des vitesses** des véhicules motorisés séduit **27%** de notre public cible.

Il est intéressant de constater que ces réponses ont le même ordre d'importance, quel que soit le degré d'expertise du cycliste interrogé.

## Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour de la moyenne globale wallonne (2,9 = E). Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **100 communes** ayant obtenu **50 réponses** (au moins) à notre baromètre :



Notre commune, avec son score de 2,51 se classe en bas de classement des Communes belges de 20.000 à 50.000 habitants. Elle est 19<sup>ème</sup> sur les 23 Communes de taille semblable.

Communes entre 20.000 et 50.000 habitants		Réponses	Population	Note	Score
1	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	273	31443	3,52	C
2	GEMBLOUX	145	26014	3,41	D
3	ATH	101	29311	3,21	D
4	CHAUDFONTAINE	57	20860	3,08	E
5	ARLON	82	29858	2,87	E
6	RIXENSART	143	22651	2,86	E
7	BRAINE-L'ALLEUD	236	40168	2,83	E
8	WAVRE	145	34396	2,83	E
9	SOIGNIES	73	28016	2,82	E
10	NIVELLES	168	28734	2,77	E

11	ANDENNE	104	27391	2,71	E
12	BINCHE	111	33473	2,66	F
13	HERSTAL	78	40162	2,64	F
14	SAMBREVILLE	53	28288	2,63	F
15	OUPEYE	52	25446	2,61	F
16	HUY	87	21255	2,61	F
17	ANS	53	28373	2,60	F
18	TUBIZE	83	26233	2,58	F
19	BRAINE-LE-COMTE	143	22045	2,51	F
20	WATERLOO	132	30328	2,50	F
21	FRAMERIES	51	21966	2,45	F
22	COURCELLES	68	31299	2,37	F
23	FLEURUS	88	23022	2,34	F

Au niveau plus local, l'on constate que nos Communes voisines sont classées de la manière suivante :

- Enghien : 3,01 (E) avec 56 répondants
- Soignies : 2,82 (E) avec 73 répondants
- Ecaussinnes : 3,29 (D) avec 60 répondants
- Tubize : 2,58 (F) avec 83 répondants

Enfin, si l'on compare ajoute à ce comparatif les 314 Villes françaises de taille semblable qui ont été amenées à réaliser le même exercice, Braine-le-Comte se classe 250<sup>ème</sup> sur 337. Notons les beaux résultats de Ottignies-Louvain-la-Neuve (14<sup>ème</sup> - score de 3,52 - code C), Gembloux (24<sup>ème</sup> - score de 3,41 - code D) et Ath (53<sup>ème</sup> - score de 3,21 - code D).

On peut donc conclure qu'il reste clairement de la marge de progression sur notre territoire. Néanmoins, on peut constater que le grand point positif est que notre population semble se sentir concernée puisque nous avons près du double de répondants que la plupart de nos Communes voisines.

## 5. Ressenti général sur le vélo dans la commune

**2,81 = E**

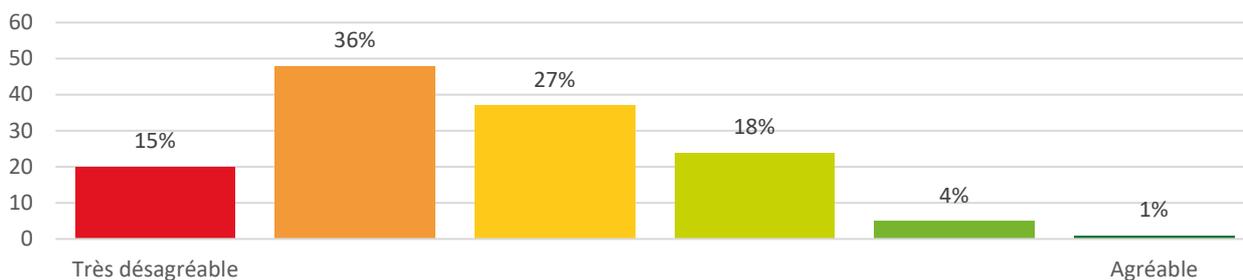
Globalement, les cyclistes interrogés trouvent que rouler à vélo à Braine-le-Comte est peu agréable et insuffisamment démocratisé.

Les répondants se plaignent d'itinéraires cyclables incomplets et de la pression de la circulation automobile.

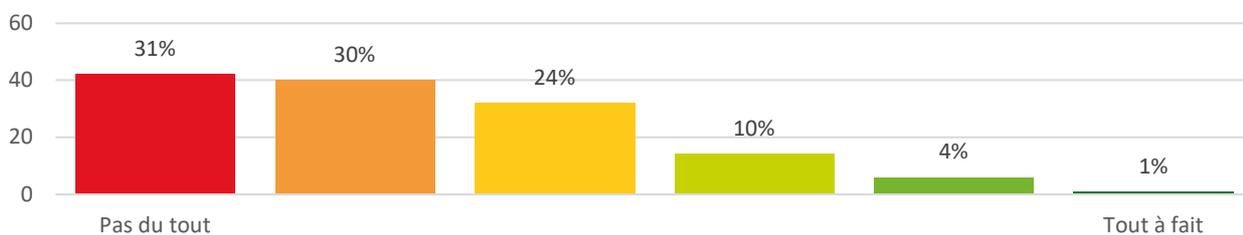
En effet, les cyclistes brainois se sentent assez mal respectés par les automobilistes et relèvent de faibles conflits avec les piétons.

Ces remarques corroborent les freins à la pratique du vélo cités par les non cyclistes sondés.

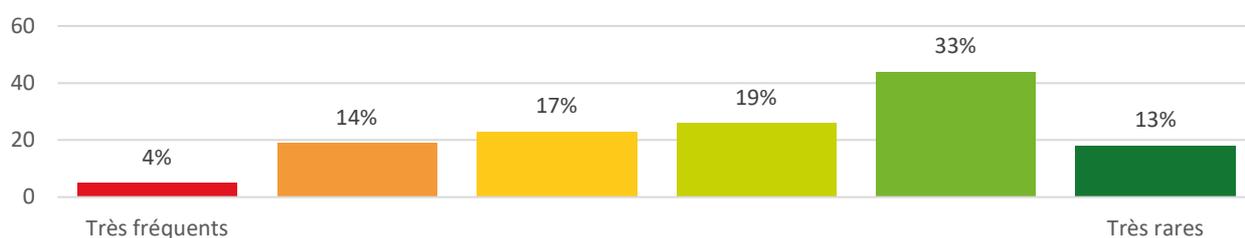
### 1. Se déplacer à vélo dans la commune est : (moyenne = 2,62)



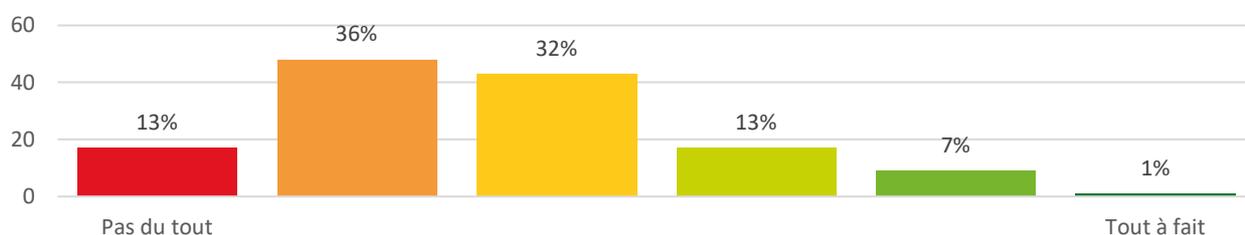
### 2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe : (moyenne = 2,3)



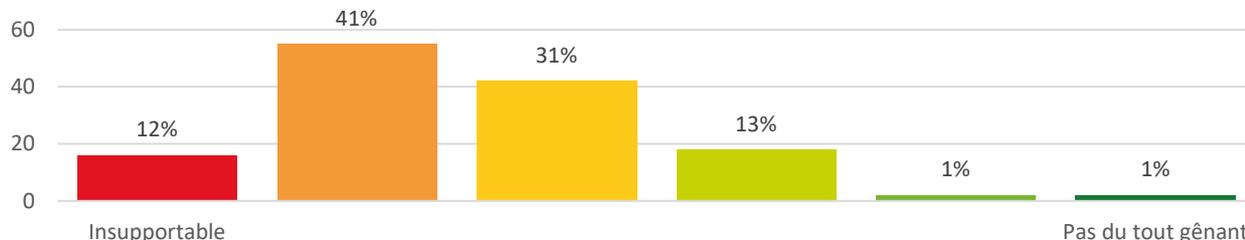
### 3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont : (moyenne = 4,03)



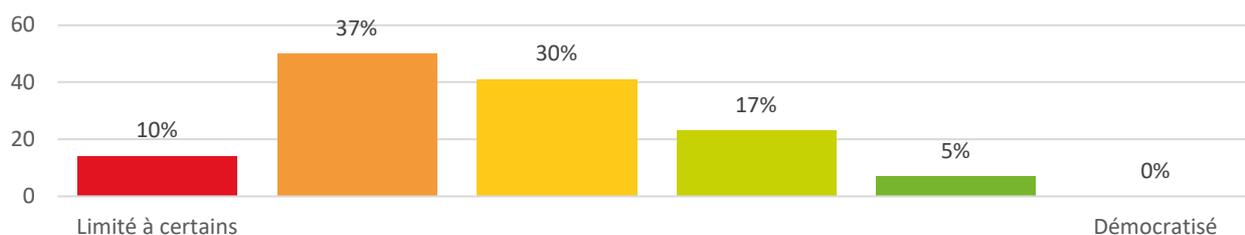
### 4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent : (moyenne = 2,67)



### 5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est : (moyenne = 2,56)



### 6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est : (moyenne = 2,7)



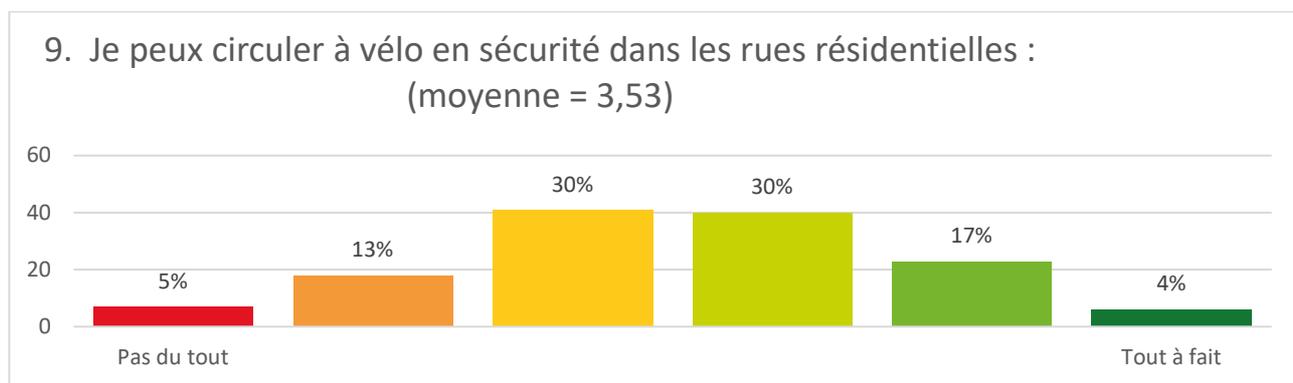
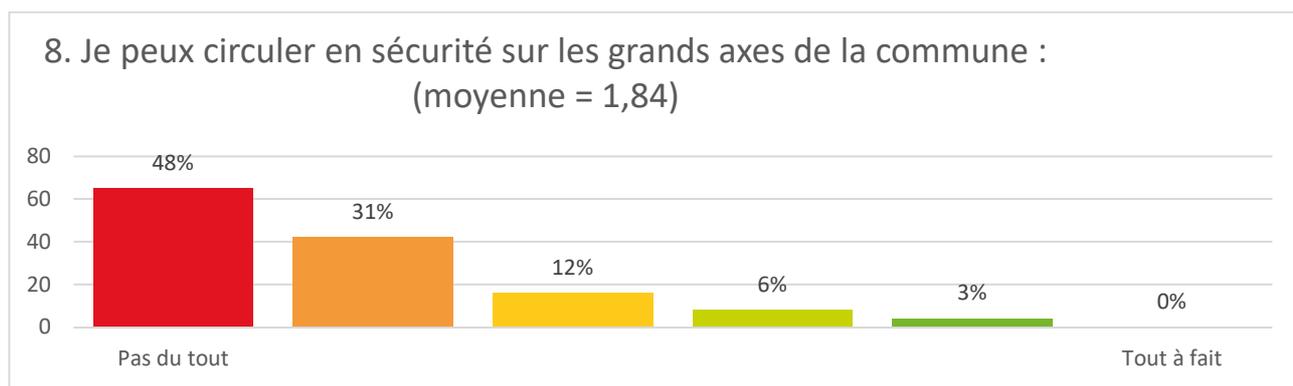
## 6. Sécurité des déplacements à vélo

**2,38 = F**

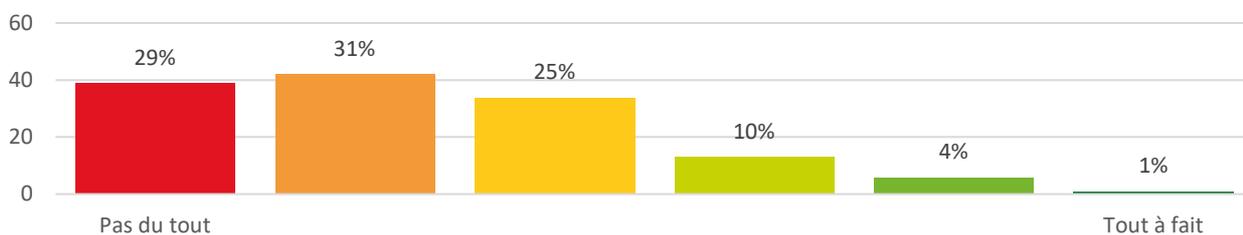
Le gros point noir relevé par les sondés est la circulation à vélo sur les grands axes traversant la commune. C'est notamment le franchissement des ronds-points et carrefour qui est jugé dangereux à très dangereux pour 2/3 des répondants. Cependant, les cyclistes locaux semblent préférer circuler dans les rues résidentielles.

La connexion avec les communes avoisinantes est jugée médiocre.

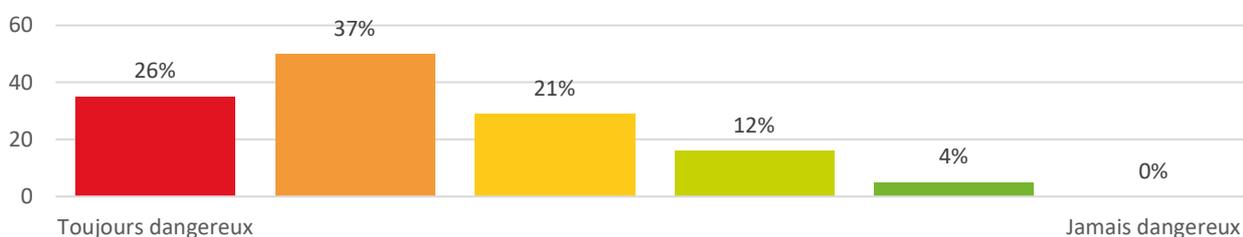
Il est inquiétant de constater que la pratique du vélo par les jeunes et les personnes âgées est qualifiée de très dangereuse par la moitié des participants et dangereuse par un tiers d'entre eux.



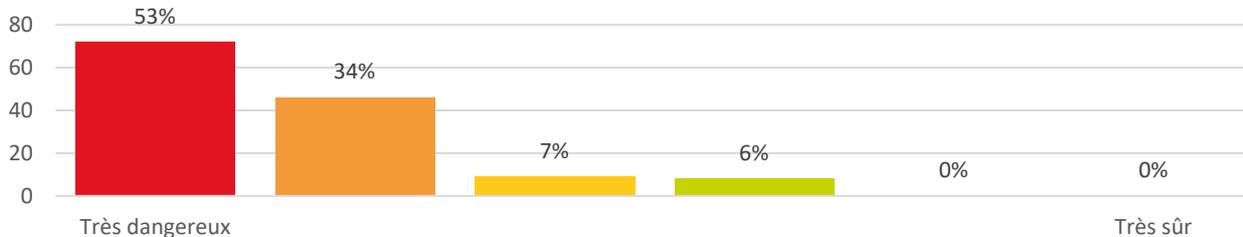
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :  
(moyenne = 2,32)



11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :  
(moyenne = 2,3)



12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est (moyenne = 1,65)

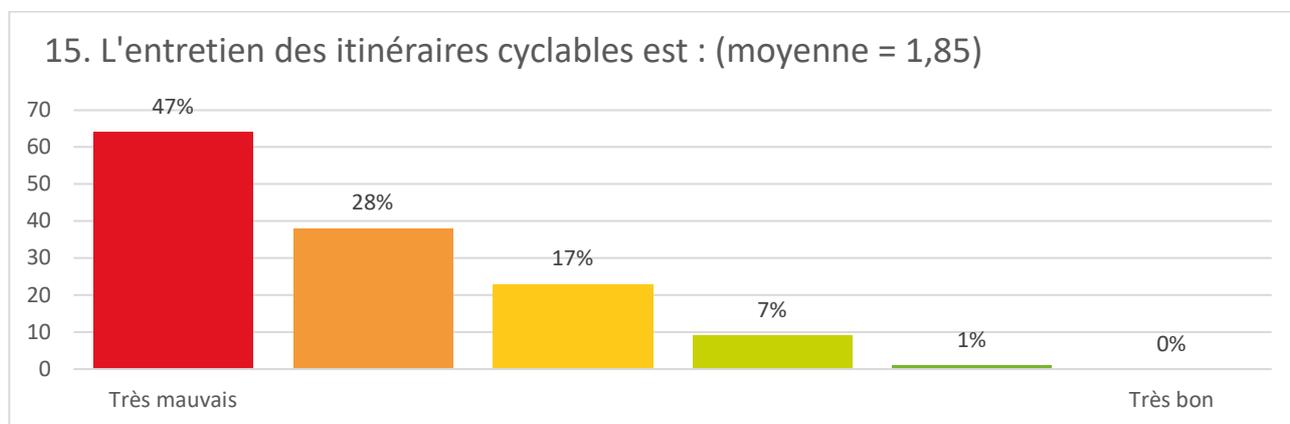
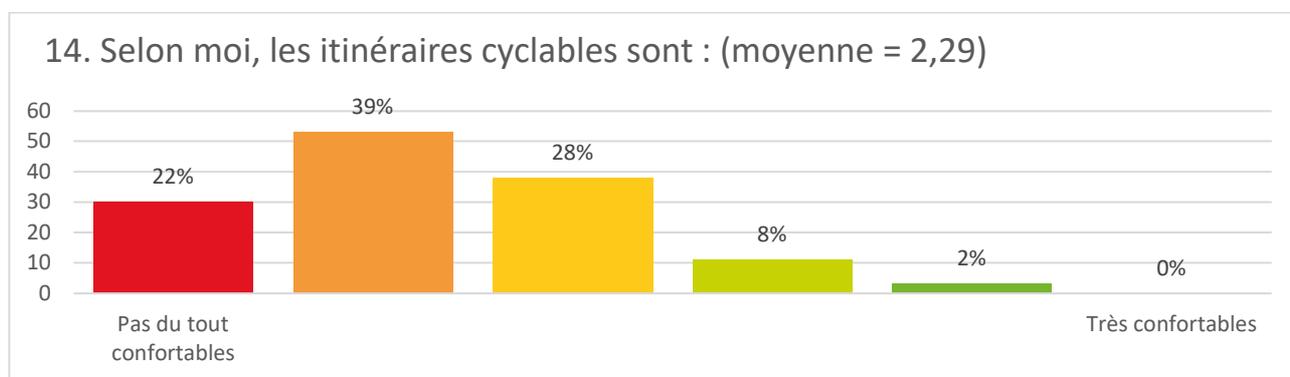


## 7. Confort des déplacements dans la commune

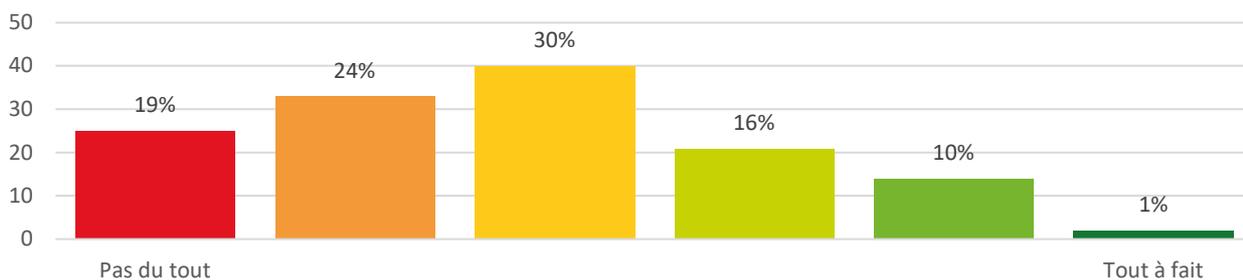
**2,59 = F**

Points positifs : les cyclistes interrogés considèrent que le balisage des itinéraires vélo est correct. Ils sont également satisfaits de pouvoir emprunter les sens uniques limités (SUL).

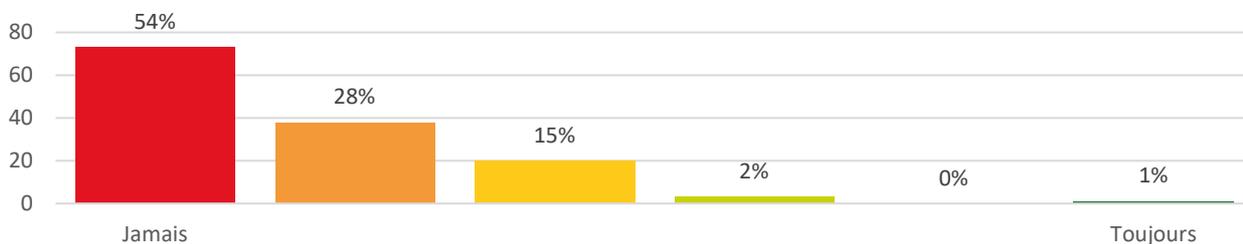
Par contre, les itinéraires cyclables sont jugés peu confortables et très mal entretenus. De plus, les itinéraires alternatifs ne sont que trop rarement proposés lors des travaux routiers.



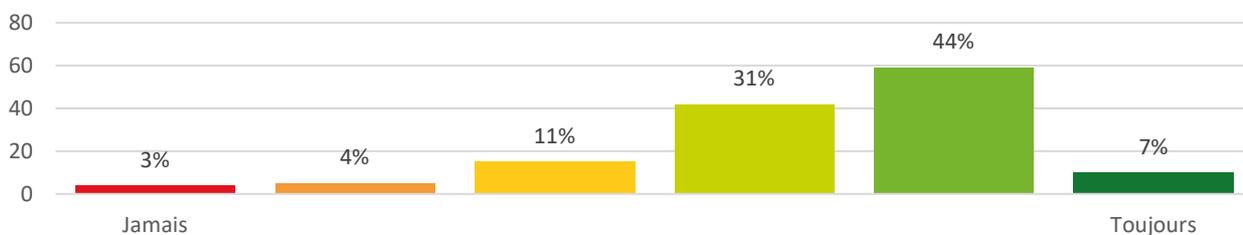
16. Les directions à vélo sont bien indiquées : (moyenne = 2,79)



17. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée : (moyenne = 1,68)



18. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens : (moyenne = 4,31)



## 8. Importance accordée au vélo par la commune

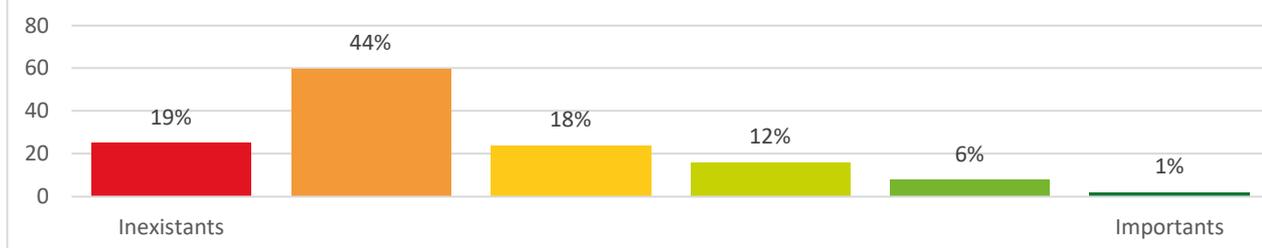
**2,43 = F**

Les sondés considèrent que les efforts réalisés par notre Ville sont globalement insuffisants. La communication en faveur de l'utilisation du vélo est jugée encore plus négativement.

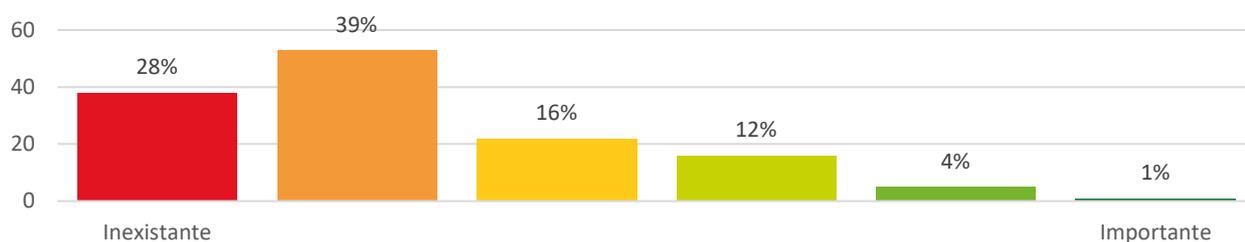
Par contre, les avis ne sont pas très tranchés concernant l'écoute des besoins des usagers vélos par les pouvoirs communaux.

Il est par exemple constaté un stationnement fréquent des véhicules automobiles sur les pistes cyclables.

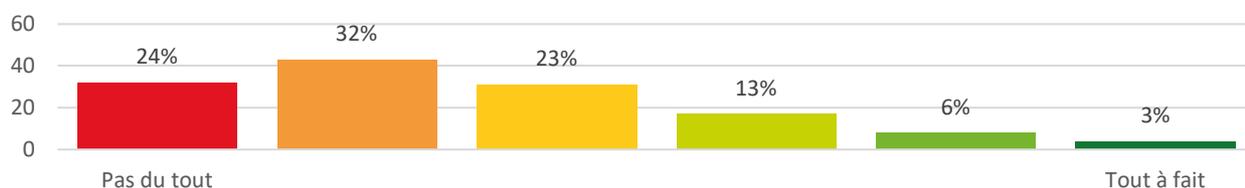
### 19. Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont : (moyenne = 2,47)



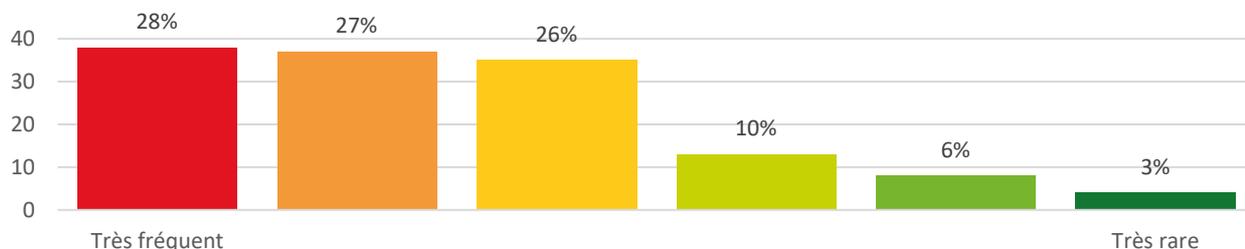
20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :  
(moyenne = 2,26)



21. Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions : (moyenne = 2,54)



22. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est : (moyenne = 2,47)



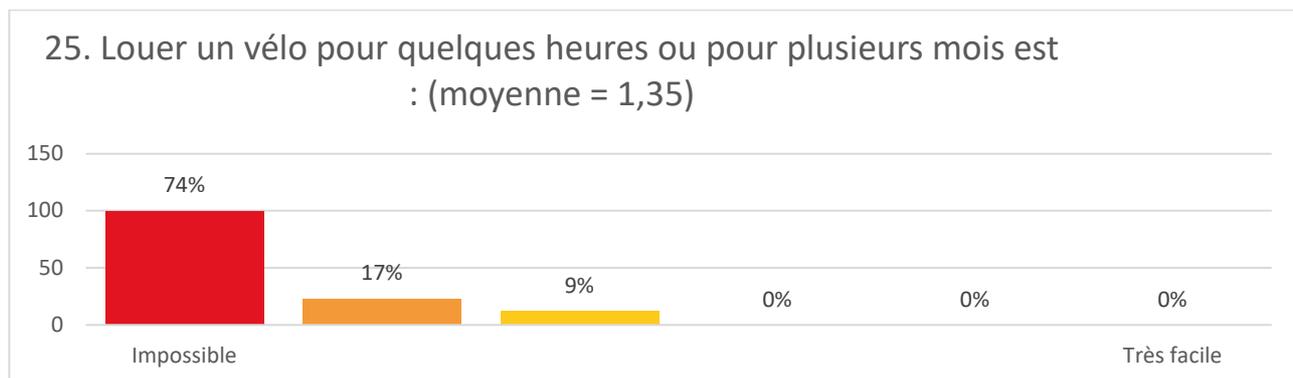
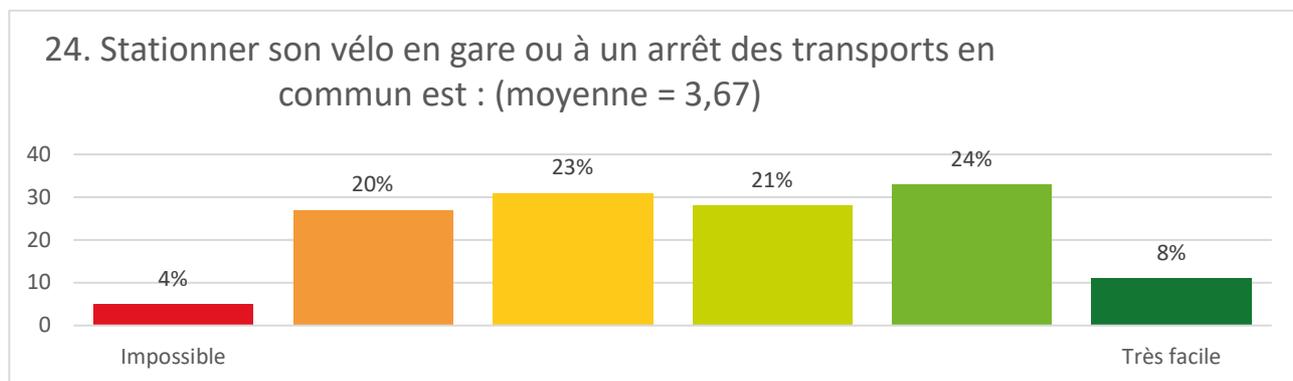
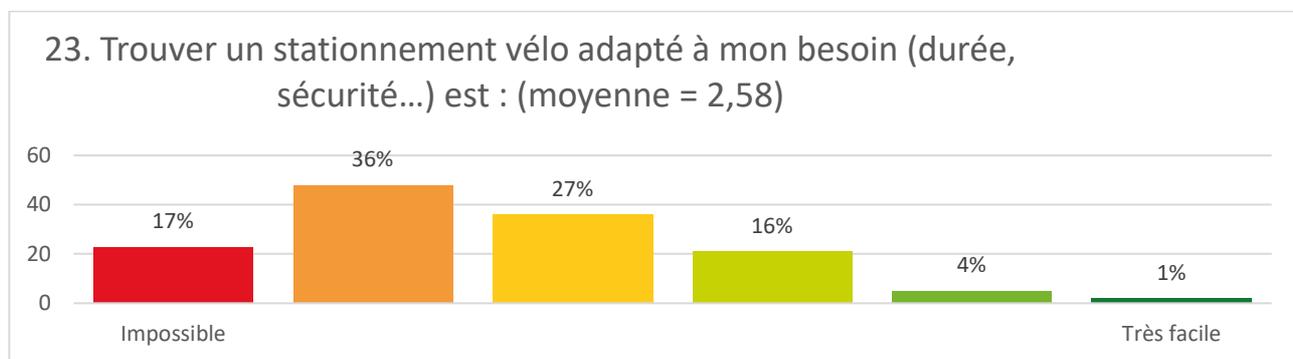
## 9. Stationnement et services vélo

**2,34 = F**

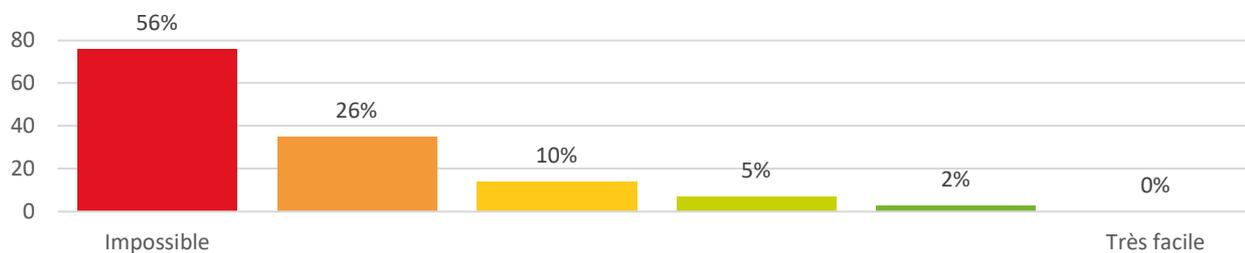
Le stationnement vélo à Braine-le-Comte est jugé globalement malaisé sauf à proximité des gares.

Les répondants déplorent qu'il n'existe dans notre ville aucun service de location de vélo et très peu de service de réparation.

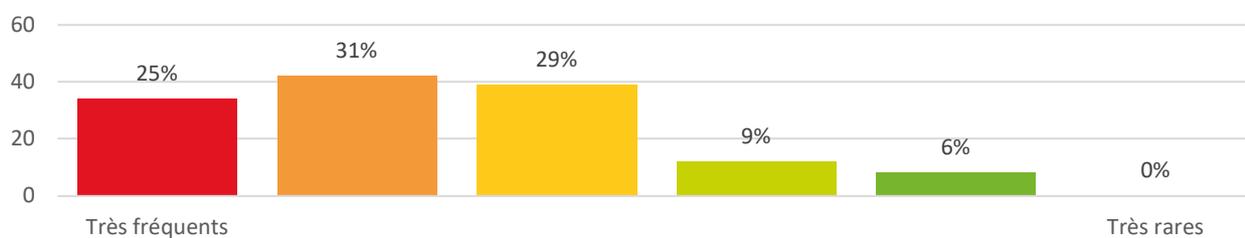
Les vols restent une réalité assez fréquente. Cet argument est repris par une personne sur quatre comme un frein à la pratique du vélo.



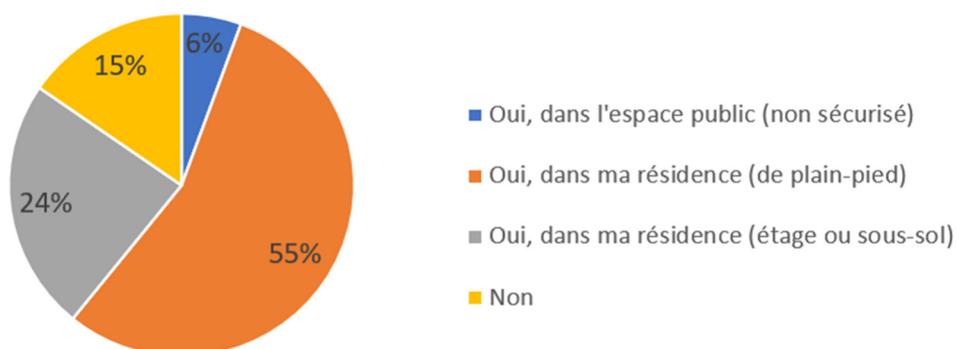
26. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est : (moyenne = 1,71)



27. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont : (moyenne = 2,39)



Une question complémentaire à ce sujet mérite d'être prise en compte. A la question « *Pouvez-vous stationner facilement un vélo chez vous ou à proximité de chez vous ?* », 15% des répondants ne semblent pas avoir la possibilité de le faire. 6% sont contraints de le faire dans l'espace public non sécurisé :



## 10. Endroits problématiques de la Commune

Les répondants étaient invités à indiquer quels étaient, selon eux, les endroits les plus problématiques pour l'usage du vélo.

Les résultats bruts sont les suivants :

Où ?	Nombre	%
Voiries Régionales (N6/N533/N532) - Grand axes routiers	74	52%
Partout / Centre-ville	21	15%
Liaison entre les villages	8	6%
Ronds-points	5	3%
Avenue du Marouset (+ rond-point des étangs)	5	3%
S.U.L. trop étroits	4	3%
Rue de la station	3	2%
Pont l'Incluse - Chemin de Feluy	3	2%
Accès au bois	3	2%
Sur les pistes cyclables	3	2%
Les petites routes	2	1%
Gare (vols)	1	1%
Quartier de l'école normale	1	1%
Rue du Viaduc	1	1%
Rue des Dignes	1	1%
Chemin de Feluy	1	1%
Ronquières - Grand place	1	1%
Accès aux grandes surfaces	1	1%
rue du Grand péril	1	1%
Carrefour Chée de Mons et Rue d'Ecaussinnes	1	1%
Rue des Frères Dulait	1	1%

On peut constater sans surprise que plus de la moitié des réponses concernent les voiries régionales. La N6 est évidemment omniprésente puisque traversant de part et d'autre le centre-ville de Braine-le-Comte.

## 11. Conclusion

Il convient de rappeler qu'avec 143 répondants dont les profils sont mal répartis dans les classes d'âge, cette enquête ne peut donner que des résultats à prendre avec précaution. Ce baromètre cyclable, qui n'en est qu'à sa première édition en Wallonie, mériterait une meilleure diffusion pour mieux toucher les cyclistes de chaque commune, mais aussi les non-cyclistes. Toutefois, on peut noter que les cyclistes de Braine-le-Comte ont plutôt mieux répondu que dans les autres villes de taille comparable.

Globalement, notre Ville obtient un score peu flatteur (2,51 sur une échelle de 1 à 6). Selon les répondants, cela s'explique notamment par le sentiment d'insécurité et le manque d'aménagements. Sont notamment pointés du doigt les grands axes ; le franchissement des carrefours et la vitesse et la densité du trafic routier, en particulier aux heures de pointe ; sans oublier la problématique du vol. Ce sentiment d'insécurité rend la pratique impossible à certaines catégories de la population, que ce soit les enfants ou des personnes plus âgées. Ces inégalités sont pointées à de nombreuses reprises dans les réponses. En matière d'aménagements, les sondés réclament des itinéraires continus et cohérents, des carrefours mieux conçus, des pistes cyclables entretenues et débarrassées du stationnement automobile sauvage – le sentiment d'être pris en compte, en somme.

Les gens se sont sentis concernés. Les réponses obtenues lors de ce baromètre sont étayées de nombreux commentaires libres qui appuient les seuls chiffres bruts. Néanmoins, ils ne se sentent pas suffisamment écoutés par les pouvoirs publics.

Certains répondants réclament une démocratisation de l'utilisation du vélo que ce soit au travers de formations des cyclistes ou de l'éducation de l'ensemble des usagers de la route à cohabiter.

Des services liés à l'usage du vélo sont nécessaires dans notre ville (réparation, vente, locations, stationnements...).

Les sondés croient au potentiel cyclable de la commune mais réclament des actes ! En effet, ils estiment que les autorités publiques n'ont pas suffisamment de vision globale en termes de politique cyclable et tardent à mettre en œuvre des actes cohérents.