

BYPAD BRAINE-LE-COMTE

Rapport d'audit et plan vélo
2020

En collaboration avec :



Pro Velo

www.provelo.org

Pro Velo asbl/vzw
Rue de Londres 15 Londenstraat
Bruxelles 1050 Brussel



TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
AUDIT BYPAD	4
Contexte régional	4
Profil vélo de la Commune de Braine-Le-Comte	4
Profil démographique	4
Configuration du territoire	5
Le potentiel vélo	5
Politique et projets en matière de mobilité	8
Le vécu du cycliste	12
L'infrastructure : conception et entretien	16
La question du stationnement	19
La méthode BYPAD	20
Composition groupe de travail	22
Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil	23
Le diagnostic par module	24
Besoin des cyclistes	24
Responsabilité et Coordination	24
La Politique cycliste dans les textes	25
Moyens et acteurs	25
Infrastructure et sécurité	25
Communication et promotion	25
Education	26
Actions complémentaires	26
Evaluation et Impacts	26
LE PLAN VELO : LE VELO DE DEMAIN	27
Objectifs généraux	27
Appel à projets « Communes pilotes WaCy »	28
Champ d'action A : Rouler à vélo	29
Orientations générales pour la cyclabilité	29
Généraliser la mise en « zone 30km/h »	30
Assurer la cyclabilité générale	30
Réduire le trafic motorisé au centre-ville	32
Sécurisation rue du Moulin	36
Sécurisation du Carrefour Marouset	37
Sécurisation du passage Tunnel	38
Réduire l'emprise du stationnement	38
Définir et mettre en place un réseau structurant	39
Assurer le confort permanent	45

Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt	45
Orientations pour le stationnement vélo	45
Programmer l'offre en arceaux vélo	45
Equiper les pôles publics	46
Suivi de la demande de stationnement riverain	48
Intégrer l'obligation d'un local vélo dans le RCU	48
Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo	49
Orientations pour la promotion de la pratique vélo	49
Communiquer autour du Plan Vélo	50
Assurer une bonne visibilité du réseau vélo	50
Service aux citoyens	50
Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable	51
Orientations pour les aspects organisationnels	51
Désigner un pilote « Plan Vélo »	51
Donner une mission vélo aux employés et ouvriers communaux	51
Donner une mission vélo à la zone de police	51
Garantir un financement structurel de la politique cycliste	52
Evaluer l'impact de la politique cyclable	52
Création d'une Commission communale Vélo »	52

INTRODUCTION

La pertinence du vélo en contexte urbain n'est plus à prouver : face aux enjeux de congestion urbaine, de qualité de l'air, de convivialité des espaces publics ou encore de santé publique¹, le vélo se présente comme un levier de premier choix.

La Ville de Braine-le-Comte a déjà entrepris un certain nombre d'actions en faveur de ce mode de transport tandis que des voix s'élèvent parmi les habitants, notamment par le biais d'associations, pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité mettant l'accent sur le vélo.

Pour cela, il est nécessaire de s'interroger sur l'état actuel de la politique cyclable communale : quelle est l'étendue de l'infrastructure (pour rouler, mais aussi pour stationner) ? Quel en est l'état ? Quelles sont les mesures mises en place pour encourager les citoyens à se mettre en selle ? En sont-ils convenablement informés ?

La démarche de l'audit BYPAD a précisément été conçue à partir de ces questions et permet de construire une base solide à l'élaboration d'un Plan vélo.

Le processus a été développé par des spécialistes de la mobilité dans le cadre d'un projet européen en 2001. Il permet d'évaluer la politique vélo, en rassemblant au sein d'un groupe de travail (GT) décideurs politiques, agents de l'administration et usagers. Ensemble, ceux-ci évaluent les différentes composantes de la politique vélo du territoire, en utilisant un questionnaire standardisé. Le groupe est amené à trouver un consensus pour l'évaluation de chacun des points. Sur cette base est élaboré le plan d'action, destiné à répondre aux enjeux mis en évidence par l'évaluation.

N.B. : les abréviations suivantes seront utilisées pour les aménagements cyclables :

PCS	Piste cyclable séparée
PCM	Piste cyclable marquée
BCS	Bande cyclable suggérée
ZAC	Zone avancée pour cyclistes

¹ Le vélo permet en effet la pratique d'une activité physique régulière et permet ainsi de prévenir les maladies liées au mode de vie sédentaire (maladies cardiovasculaires notamment).

1. AUDIT BYPAD

1.1. CONTEXTE REGIONAL

Dans sa déclaration de politique régionale, le Gouvernement wallon affirme vouloir doubler l'usage du vélo d'ici 2024 et voir le nombre de cyclistes multiplié par 5 d'ici 2030.

Les leviers sont multiples : déplacements domicile-travail, déplacements de services ou personnels (faire ses courses, rendre visite à des proches...) entre les communes, mais aussi au sein-même de celles-ci.

		Lieu de travail			
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Domicile	Bruxelles	4,3	15,3	32,5	7,2
	Flandre	29,5	12,8	33,6	15,0
	Wallonie	43,9	41,1	13,4	19,4
	Belgique	24,4	13,3	14,2	15,5

Distances domicile-travail moyennes selon le lieu de travail et le domicile

Source : Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017

On estime généralement que le potentiel du vélo est optimal pour les trajets compris entre 500 mètres et 7 kilomètres ; le développement récent de l'assistance électrique invite à revoir ces chiffres à la hausse. La distance domicile-travail moyenne des Wallons, inférieure à 15 km, se présente ainsi comme une belle opportunité. Pour les trajets de plus longue distance, il s'agira de créer le contexte le plus favorable possible à l'intermodalité vélo/transports en commun.

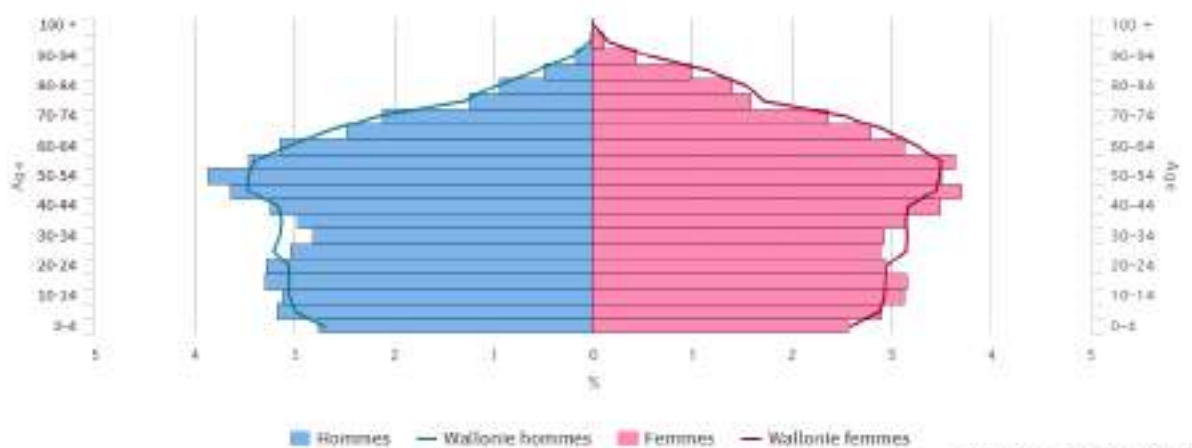
La part modale du vélo pour les déplacement domicile-travail en Wallonie n'est que d'un peu plus de 1%, il y a donc encore une réelle marge de progression.

1.2. PROFIL ET POTENTIEL VELO DE LA COMMUNE DE BRAINE-LE-COMTE

Profil démographique

Au 1^{er} janvier 2019, la Commune de Braine-le-Comte comptait près de 22.000 habitants. La répartition par tranche d'âges se présentait telle que figurée ci-dessous.

Pyramide des âges de l'entité BRAINE-LE-COMTE (Commune) [01/01/2019]



Sources : SPF Economie - Statbel

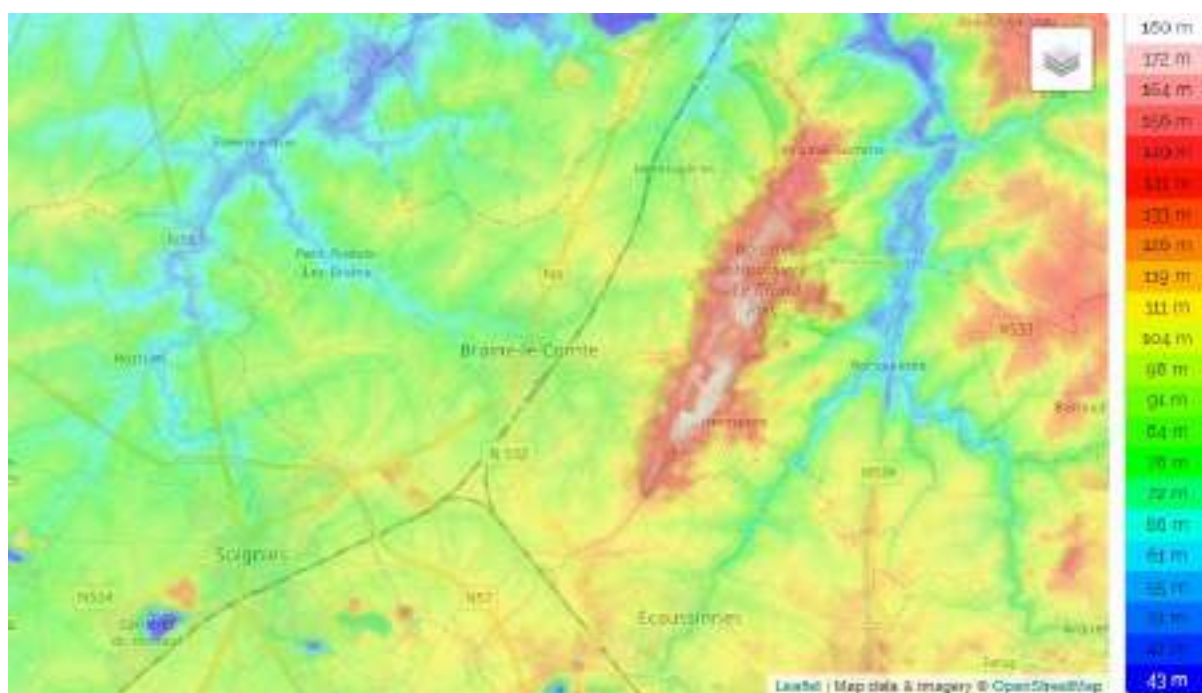
Source : walstat.iweps.be

Le profil de la pyramide correspond à celui globalement observé en Wallonie. On remarque toutefois une légère surreprésentation des classes d'âges entre 15 et 24 ans et entre 45 et 64 ans. Le développement du vélo à assistance électrique accroissant les possibilités de mise en selle auprès des plus âgés, le profil de la pyramide des âges se présente positivement par rapport au potentiel vélo de la Commune.

Configuration du territoire

- Relief

L'entité de Braine-le-Comte présente un relief globalement peu accidenté, favorable à la pratique du vélo. La vallée de la Brainette crée toutefois un dénivelé entre Petit-Roeulx et Braine, tandis que Ronquières est situé dans le lit de la Sennette, séparé de Braine par le Bois de la Houssière, où se trouve le point culminant de l'entité.

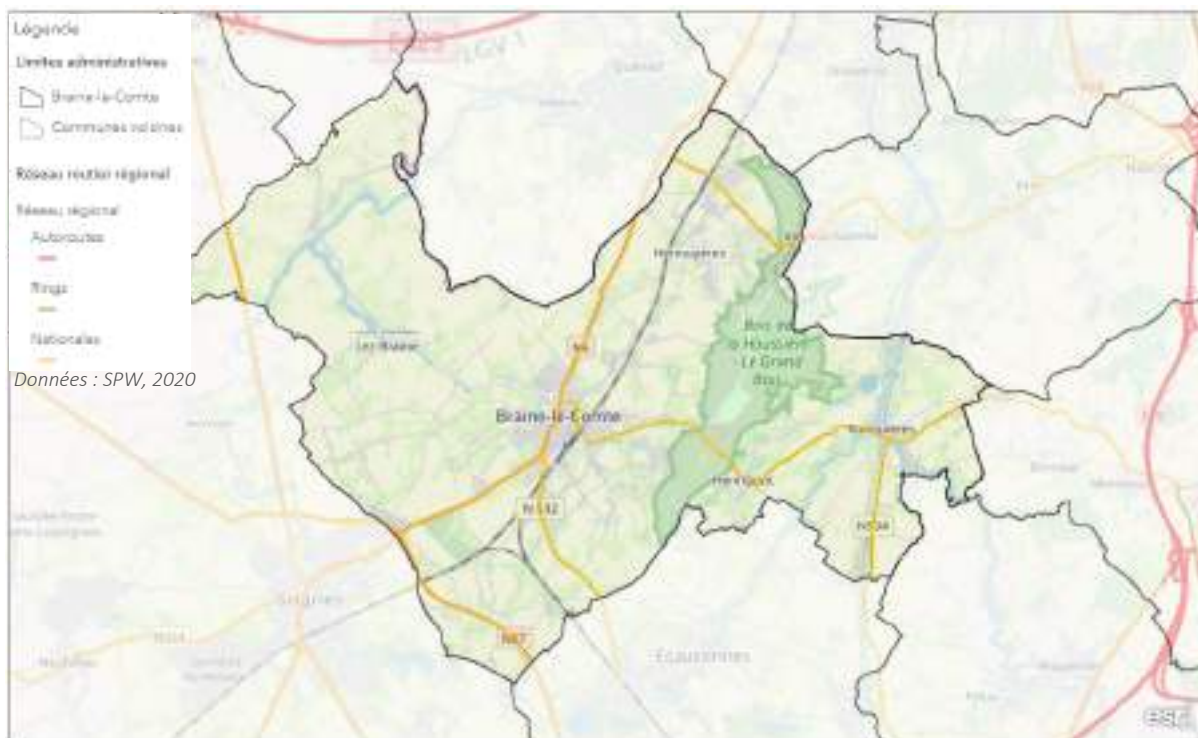


Source : fr-be.topographic-map.com

- Structure et hiérarchie viaire

L'entité de Braine-le-Comte est traversée du Nord au Sud par la N6, qui assure la liaison depuis/vers Bruxelles, Soignies et Ecaussine et connecte directement Braine-centre à Henuyères. La N533 permet quant à elle de rejoindre Nivelles et l'E19.

Si ces connexions sont d'indéniables atouts du point de vue de la mobilité motorisée (et de l'attractivité résidentielle qui y est souvent corrélée), les charges de trafic qui y circulent (14.000 à 20.000 véhicules par jour, selon le Plan Communal de Mobilité), sont dissuasives pour la mobilité à vélo : plutôt que de se présenter comme la base structurante à partir de laquelle se déploie le réseau local, la N6 et la N533 se présentent comme des barrières pour les cyclistes.

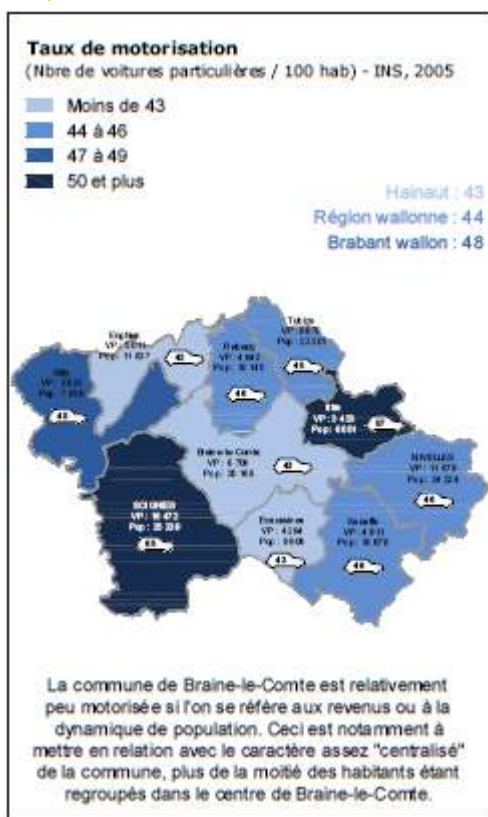


Données : SPW, 2020

Localisation des voies régionales

Pro Velo

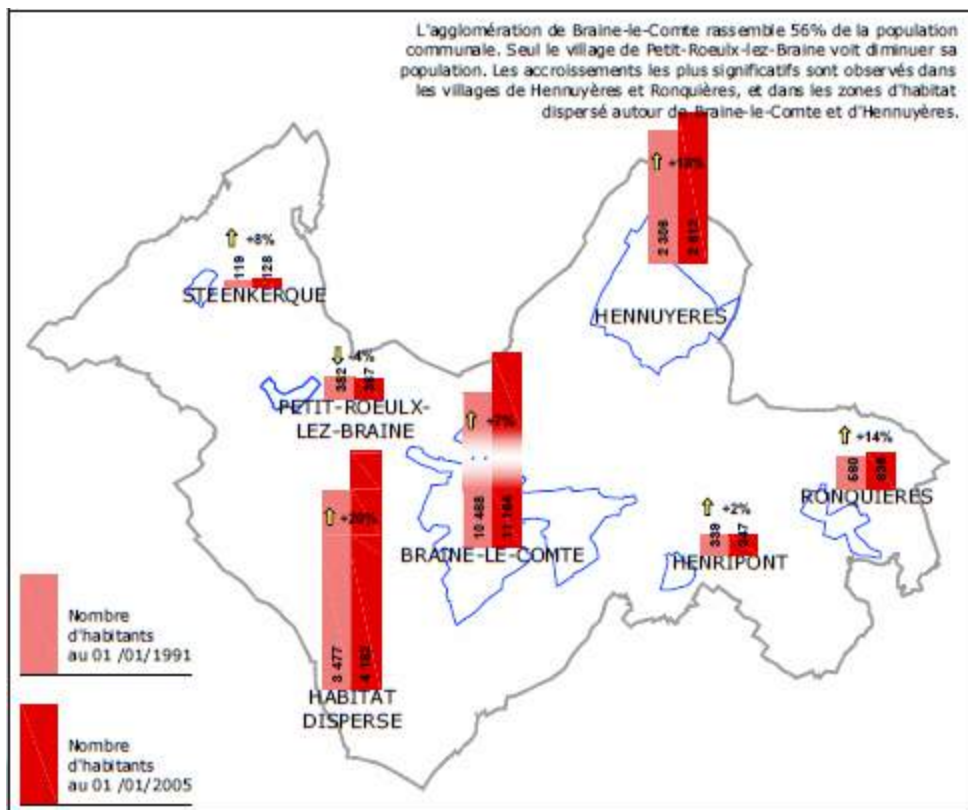
Le potentiel vélo



Source : PCM, 2008

La carte page suivante est extraite du Plan Communal de Mobilité (P.C.M.) réalisé en 2008. Les phénomènes qu'elle met en évidence sont encore observables aujourd'hui : l'agglomération de Braine-le-Comte continue de concentrer l'essentiel de la population, et reste le principal pôle urbain d'attractivité résidentiel, de même qu'Hennuyères qui poursuit son développement. La concentration de l'habitat, de même que celles des fonctions économiques sont propices à la mobilité à vélo. Cette-dernière correspond moins à l'habitat dispersé, qui, lui aussi, poursuit son développement.

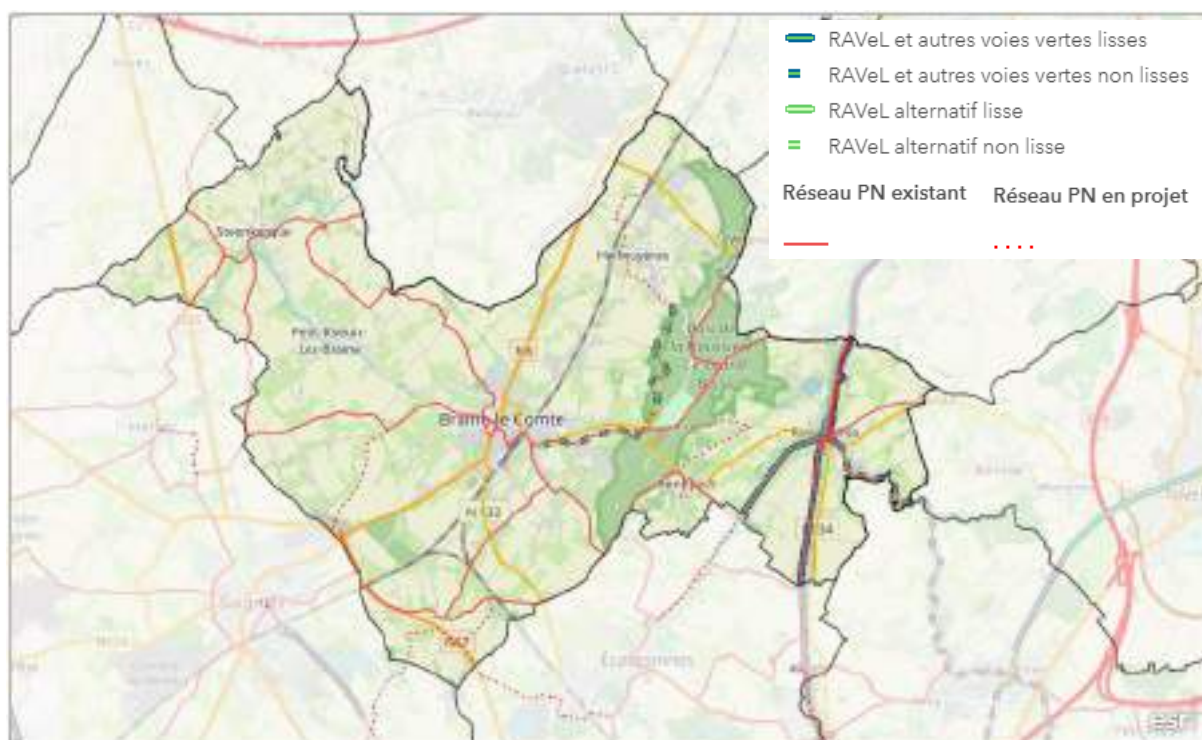
En dépit du développement de l'habitat dispersé, le taux de motorisation des ménages à l'échelle de l'entité reste inférieur à celui de la moyenne régionale, ce qui, là encore, constitue un élément propice au transfert modal vers le vélo.



Evolution de la population

Source : Plan Communal de Mobilité, Transitec, 2008

Les deux pôles principaux de développement de Braine-le-Comte et Hennuyères sont directement reliés par la N6. En 2006, on n’y dénombrait pas moins de 14.000 à 20.000 véhicules par jour, ce qui représente la charge de trafic la plus élevée de la Commune et ne rend pas l’axe propice à la pratique du vélo. La ligne 123 du RAVeL se raccorde à la N6 à proximité du centre de Braine, mais elle doit encore être aménagée en grande partie. Le pré-RAVeL de la



Réseaux RAVeL et points-nœuds à Braine-le-Comte

Pro Velo

ligne 919 longe le Bois de la Houssière et se prolonge parallèlement à l'avenue du Marouset (N533) mais ne permet toutefois pas d'offrir une réelle alternative à la nationale : au-delà du revêtement en gravier qui peut rendre la pratique difficile pour certains types de vélos, les connexions avec le réseau routier, aux deux extrémités du tronçon doublant la N533 ne permettent pas de garantir la sécurité des cyclistes.

Le RAVeL n'offre qu'une desserte très limitée du territoire brainois. Le réseau à points-nœuds « Vhello » le complète, selon un schéma radioconcentrique, les tronçons en projet dessinant toutefois de nouvelles connexions vers les villages et vers Soignies.

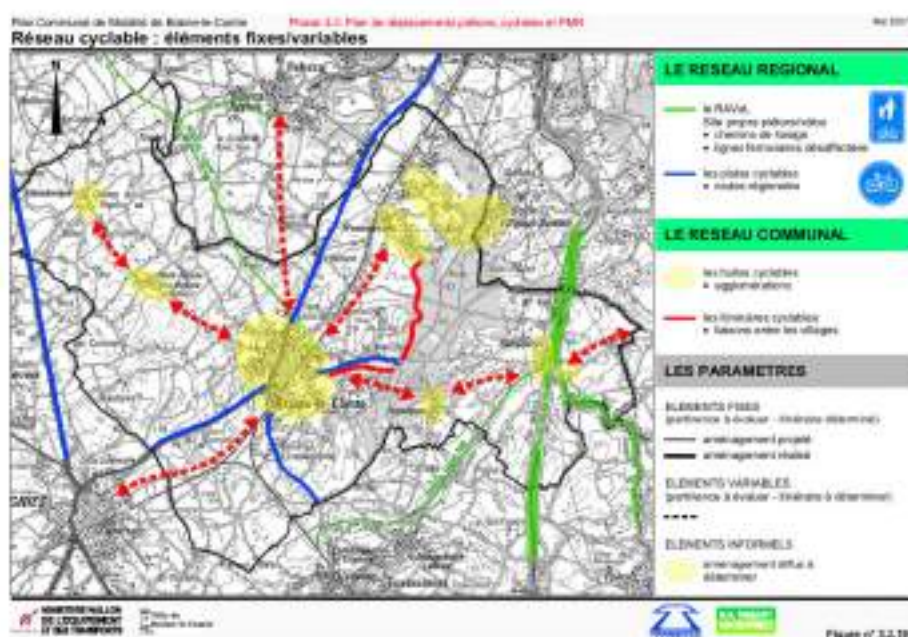
Politique et projets en matière de mobilité

- Le vélo dans le Plan Communal de Mobilité

Le plan communal de mobilité a été élaboré entre 2007 et 2015. Le document pose les principes généraux de la politique vélo : « *En raison du nombre d'habitants et des fonctions qu'elle regroupe, la ville de Braine-le-Comte constituera un des plus importants champs d'actions de la politique cyclable communale. Un travail de longue haleine, sur plusieurs fronts, est nécessaire.*

Il est impératif de :

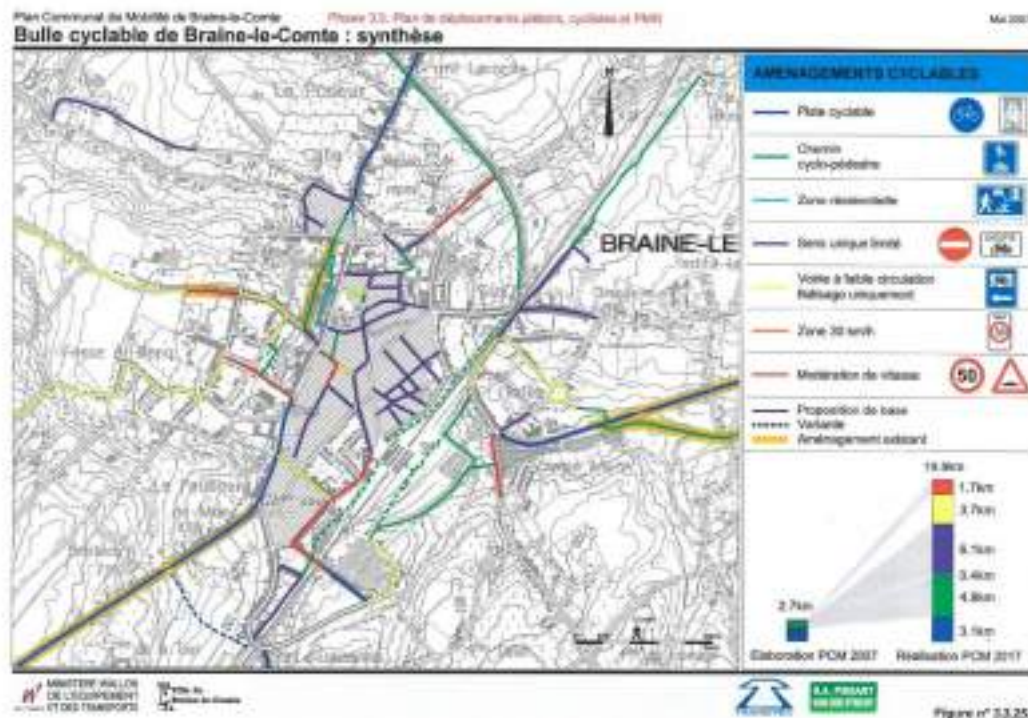
- Réduire la pression automobile (diminution du transit au centre, modération générale des vitesses...)
- Garantir des continuités entre les pôles et quartiers de la ville en supprimant les différents points de rupture dont font partie les rues en sens unique ;
- Tirer parti au mieux de la topographie urbaine avec la route régionale N6 et le chemin de fer, qui constituent à la fois des axes de pénétration et des barrières à franchir ou à contourner ;
- Offrir aux cyclistes un stationnement adapté à proximité immédiate, ou sur le site des différents pôles d'attraction de la ville : la gare, les écoles, l'administration communale, les commerces...



Source : Plan Communal de Mobilité, Transitec, 2008

Les SUL (Sens Uniques Limités) constituent une des premières mesures à prendre, sans quoi la ville restera inadaptée pour les cyclistes. »

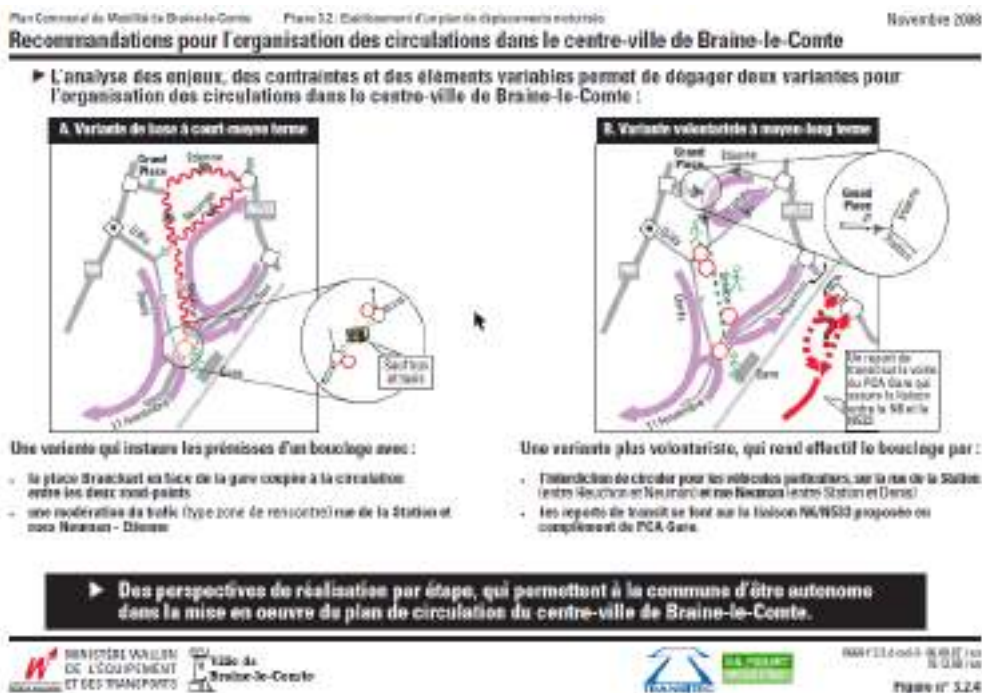
Des liaisons cyclables entre les noyaux d’habitat de l’entité sont esquissées et plusieurs propositions d’aménagements, reprises sous le concept de « **bulles cyclables** », sont précisées pour le centre-ville et pour Hennuyères.



Source : Plan Communal de Mobilité, Transitec, 2008

- Politique en matière de gestion des flux de déplacements

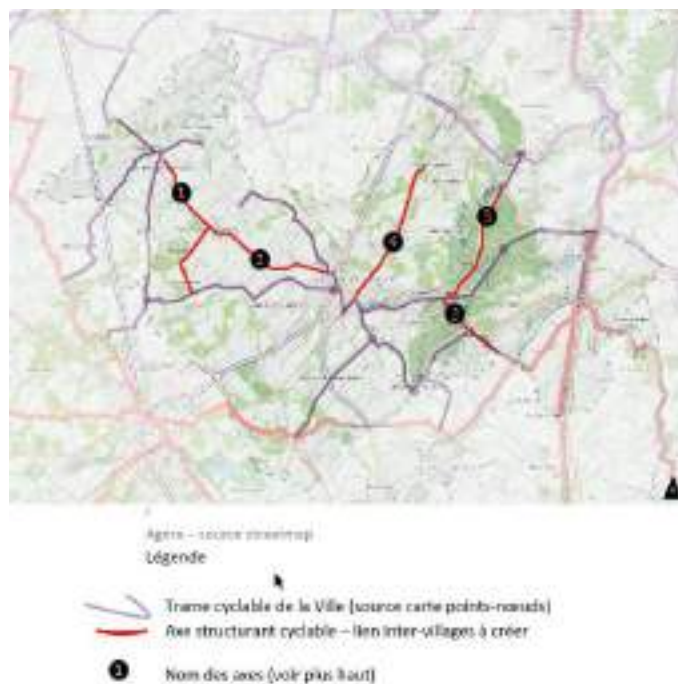
A l’exception des abords d’écoles, la vitesse des automobiles est limitée à 50 km/h. Des discussions sont en cours concernant la mise en zone 30 du centre-ville. La révision des sens de circulation est également envisagée. Il s’agit de propositions pour couper le transit traversant les rues locales, notamment sur l’itinéraire devant la gare (11 Novembre et Heuchon) et dans la rue de la Station, en organisant l’accès voitures au centre-ville en boucles.



Source : Plan Communal de Mobilité, Transitec, 2008

Dans le PCDR de Braine le Comte (Programme Communal de Développement Rural) des liaisons prioritaires ont été identifiées en terme de sécurisation en vue de poursuivre les objectifs suivants :

- Connecter les différents villages entre eux ;
- Offrir des liaisons conviviales et sécurisées vers les écoles, les entreprises, les équipements, les commerces et services ;
- Développer l'offre de loisirs ;
- Appuyer l'offre touristique de Braine le Comte



Nom des axes : (1) Steenkerque – Petit Roelux – jonction Les Cantines / (2) Braine-le-Comte centre – Henripont / (3) Braine-le-Comte centre – Virginal / (4) Hennuyères – Braine-le-Comte centre

Source : Programme Communal de Développement Rural, 2018

Intégration de la mobilité aux projets urbanistiques

Plusieurs projets de développement immobilier et/ou économique sont susceptibles d'avoir un impact en matière de mobilité :

- Parc d'activités économiques « les terrasses de Braine » (Braine-centre)
- Parking SNCB de 500 places, esplanade, construction des logements, nouvelle voirie V4 qui va créer un mini-contournement du centre (piste cyclable encore en négociation)
- Nouvelle voirie Avenue Alix de Namur, avec piste cyclable (Braine-centre)
- 110 logements « Passage du Béguinage » quartier piédestre (Braine-centre)
- Hennuyères compte 4.000 habitants, selon le zonage du Plan de Secteur, tout terrain dans le centre du village est à bâtir (ce qui a un impact non négligeable en termes de mobilité), il y a une gare SNCB (future gare RER) avec un parking saturé.
- Repenser l'espace public dans le cadre des mesures de santé publique (prévention COVID-19)

Dans le cadre de la prévention du virus COVID-19 il s'avère nécessaire d'octroyer plus d'espace aux modes actifs pour garantir la possibilité de respecter la distanciation physique minimale requise (1,50 m). Cela constitue un motif supplémentaire pour revoir la répartition de l'espace public entre les usagers et pour mettre en place des mesures permettant aux piétons et aux cyclistes d'occuper davantage d'espace sur la voirie. Les projets allant dans le sens d'un apaisement de la circulation et/ou de la réduction de l'espace alloué à la voiture voient donc leur légitimité renforcée. On pensera notamment :

- aux zones 30
- aux zones résidentielles et zones de rencontre
- aux rues cyclables
- aux piétonniers
- à la suppression de bandes de stationnement

Le vécu du cycliste : un ressenti différent selon le type d'environnement

- En centre-ville

Dans le centre de Braine-le-Comte, l'intensité du trafic automobile (en particulier en heure de pointe) génère, sinon un sentiment d'insécurité, du moins un inconfort indéniable pour le cycliste. Si la présence ou non d'une infrastructure adaptée a bien entendu une importance de premier ordre, il est important de mentionner que d'autres éléments ont eux aussi une influence sur l'ensemble des usagers de la voirie : un front bâti continu, des voiries non rectilignes et/ou se croisant en de nombreux carrefours vont inciter les automobilistes à ralentir, ce qui améliore la sécurité des modes actifs. D'autres éléments, comme la présence d'arbres (peu nombreux en centre-ville) ou des revêtements tels que des pavés, donnent un caractère plus urbain à l'espace public et incitent les automobilistes à modérer leur vitesse.



Stationnement de part et d'autre de la voirie rue de la Station

Le centre-ville de BLC est encore perméable à la voiture. Pour se déplacer d'un point A vers un point B, plusieurs itinéraires sont possibles en empruntant différentes rues du centre-ville.



Rue d'Italie : une voirie rectiligne qui incite à la pratique de vitesses élevées par les automobilistes

En dehors de la N6 et de la N533, les automobilistes doivent s'arrêter à de nombreux carrefours et la typologie urbaine les incite elle aussi à modérer leur vitesse. En heure de pointe, les vitesses sont de fait modérées par la congestion. Malgré cela, même lorsque la vitesse des automobiles est réduite, les cyclistes ne sont pas toujours à leur aise, faute d'une infrastructure adaptée. On notera à ce propos que si la largeur de voirie semble souvent insuffisante pour permettre des aménagements, cela s'explique en partie du fait du stationnement automobile de part et d'autre de la voirie.

- Dans les villages



Tous les villages sont traversés par une nationale. Si le cadre plus résidentiel induit des volumes de trafic moins importants, les vitesses y sont généralement plus élevées, à plus forte raison que, dans l'ensemble de la commune, les zones 30 ne sont établies qu'aux abords des écoles. Par ailleurs, le front bâti souvent discontinu du tissu pavillonnaire ainsi que le nombre sensiblement plus réduit d'intersections tend à conforter psychologiquement les automobilistes dans le sentiment que les vitesses élevées sont permises. Ainsi, si, en

l'absence d'infrastructures, les cyclistes peuvent avoir le sentiment d'une relative tranquillité, celle-ci n'est pas pour autant synonyme de sécurité.

- Grandes artères en entrée de ville et hors agglomération

En entrée de ville et de village, dès la sortie d'agglomération, les automobilistes peuvent rouler à 90km/h. Certains aménagements ont été mis en place, notamment le long de la N533, mais ils apparaissent insuffisants :

- à la sortie d'Henripont, en dépit de la bande cyclable suggérée, la mauvaise visibilité (ombre de la végétation, dénivelés) est particulièrement dangereuse pour les cyclistes ;
- en sortie du bois de la Houssière, si la bande de stationnement, très peu utilisée, fait fonction de piste cyclable, il ne s'agit nullement d'un aménagement satisfaisant, les véhicules stationnés sporadiquement impliquant des décrochages en voirie.

Si la section au sortir du bois de la Houssière fait actuellement l'objet de discussions entre le Commune et le SPW en vue de l'aménagement d'une piste cyclable séparée, la sortie d'Henripont doit encore être étudiée. Par ailleurs, les carrefours ne sont pas aménagés de façon à permettre des tourne-à-gauche en toute sécurité pour les cyclistes.



L'avenue du Marouset (N533)

L'avenue du Marouset est à 90km/h. Seul un marquage au sol est présent.

- Voiries locales hors agglomération

En de nombreux endroits de l'entité, des voiries locales, bordées d'arbres et d'espaces agricoles, avec un bâti peu dense, se présentent comme un environnement propice à la détente. Ces voiries sont ainsi largement empruntées par le réseau points-nœuds. Si les faibles volumes de trafic sont, là encore, un avantage pour les cyclistes, de même que dans les villages, les vitesses autorisées pour les automobilistes peuvent créer des situations dangereuses, en particulier lorsque la visibilité est réduite et que la présence des cyclistes n'est signalée par aucun marquage au sol.

Notons également certaines voiries en ligne droite où la vitesse est plus rapide. On constate également certains virages qui peuvent s'avérer dangereux à emprunter à vélo.



- Les chemins, sentiers et espaces de séjour

En certains endroits de la commune, le trafic automobile est interdit ou limité aux riverains et/ou engins agricoles. Les cyclistes peuvent ainsi y circuler dans un contexte particulièrement sécurisant. On notera toutefois :

- Certains conflits d'usages avec les autres modes actifs (en particulier les piétons), qui appellent des actions de sensibilisation (voire, dans les espaces particulièrement étroits, une injonction de mettre pied à terre) ;
- Une accessibilité parfois problématiques (revêtement, connexion avec les voiries structurantes...).
- Lorsque ces sentiers croisent d'autres voiries, les aménagements ne sont pas toujours sécurisés de sorte qu'il peut s'avérer dangereux de traverser.



Quartier de la Houssière



Connexion Ravel L919 / N533



Rue Saint-Georges

En dehors de ces espaces « cachés », des espaces centraux et symboliques recèlent un potentiel de séjour et d'apaisement largement inexploité. On pensera en particulier à la Grand-Place et à l'esplanade de la Gare de Braine-le-Comte.



Grand-Place : une affectation aujourd'hui essentiellement automobile (stationnement)



L'esplanade de la gare : une accessibilité aujourd'hui problématique en un point stratégique pour couper le trafic de transit qui affecte le centre-ville

L'infrastructure : conception et entretien

Les observations listées au fil du paragraphe précédent « le vécu du cycliste » s'appuient essentiellement sur la visite de terrain effectuée dans le cadre de la mission. En mars 2019, en concertation avec la Ville, l'association cycliste locale du GRACQ² avait soumis le document reproduit ci-dessous au SPW, listant les points-noirs sur le territoire communal. Comme on peut le constater, la plupart sont concentrés sur les deux routes nationales.

Depuis 2012, la locale du GRACQ tient un inventaire permanent des aménagements problématiques, disponible sur internet : <http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>.

² Le GRACQ – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens – représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts. Le GRACQ est une association sans appartenance politique et sans but lucratif

Relevé des problématiques (Ville-Gracq)



- 1. Pistes existantes mal entretenues**
 1. BK29800/2600 Ch.Bxls dégradations
 2. BK31350/3500 Ch.Mons dégradations
- 2. Marquage non conforme**
 1. Bk31745/3500 ch.Mons
 2. Giratoire Flament
- 3. Pistes manquantes** dans des endroits où il est possible de recalibrer la voirie seulement avec des marquages et enlèvement de la berme centrale.
 1. BK 30550/2980 rue de Bxls n°28 vers Hennuyères
 2. BK31322/31745 Rue de Mons
- 4. Zones à sécuriser :** feux, marquages, protections , traversées...
 1. BK31745 Carrefour rue Ecaussinnes et sortie ceriseau en opposé
 2. BK32500 rue Bxls /Ravel et pont Laroche
 3. BK31100 rue de Mons/Horrués (feu vélo+SUL pour accès piscine)
 4. Carrefour Rue de Mons/Serbie
 5. Etude zone 30 étendue entre la rue des Dignes et la rue d'Ecaussinnes + aménagements.
 6. Nouveaux Feux carrefour Mahieu (PCM2)
 7. Grand Place: PP et sorties
 8. Sas + B22 et B23 aux carrefours à feux

On ne peut nier que des aménagements existent, mais, dans de nombreux cas, ils sont inadaptés ou incomplets.



Carrefour ch. de Mons / ch. d'Ecaussinnes : un marquage au sol incohérent



Carrefour Av. du Marouset / drève du Long Jour : un mouvement de tourne-à-gauche problématique pour les cyclistes venant de la piste cyclable séparée (unidirectionnelle)



Le Pont de Lincluse : une accessibilité problématique du site en cours d'aménagement à l'arrière de la gare pour les modes actifs ; un passage sous voie peu sécurisant.

Enfin, on notera la question de l'entretien : en plusieurs endroits, nous avons relevé des éléments qui peuvent être source d'inconfort, voire d'insécurité :

- revêtement inégal (chaussée défoncée, pavés déchaussés...) ;
- marquages effacés ;
- signalisation manquante.

Ces différents constats semblent traduire une pensée non systémique des aménagements cyclables. Ceux-ci semblent avoir été réfléchis et placés après avoir modifié/aménagé une voirie.



Chaussée d'Ecaussinnes

La question du stationnement



Parking de la Gare SNCB de Braine-le-Comte

L'offre en stationnement vélo apparaît à l'heure actuelle extrêmement limitée. Les établissements scolaires communaux sont certes équipés d'arceaux, mais ceux-ci ne sont pas accessibles au public. Quant au parking de la gare, outre son accessibilité problématique et sa faible visibilité, il ne peut, à lui seul, satisfaire la demande en stationnement en centre-ville. En effet, si le parking couvert de la gare correspond bien à une demande en stationnement de moyenne/longue durée, les clients des commerces et visiteurs des

équipements du centre-ville recherchent davantage des arceaux à proximité immédiate de leur destination (pas nécessairement couverts) afin de pouvoir sécuriser leur vélo pour une courte durée.

Résumé du diagnostic

- ⇒ Une pyramide des âges et un taux de motorisation propices à l'adoption du vélo par les ménages brainois.
- ⇒ Un relief globalement peu marqué rendant les déplacements à vélo relativement aisés (l'assistance électrique pouvant être envisagée si nécessaire).
- ⇒ La présence d'itinéraires RAVeL et du réseau à points-nœuds constitue un atout mais ne peut suffire à répondre aux besoins des déplacements utilitaires à vélo.
- ⇒ Des points-noirs essentiellement concentrés au niveau de la N6 et de la N533 mais qui ne doivent pas occulter la nécessité d'une prise en compte plus systématique des cyclistes sur l'ensemble du réseau viaire.
- ⇒ Une nette prépondérance de la place accordée à la voiture sur l'espace public, notamment en des lieux à forte charge symbolique en matière de mobilité (Grand-Place et esplanade de la Gare)
- ⇒ Un sous-équipement généralisé en matière de stationnement vélo sur l'espace public.

1.3. LA METHODE BYPAD

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD se base sur les meilleures expériences européennes, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie Audit de la Politique Cyclable (Bicycle Policy Audit) et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme un processus dynamique dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un questionnaire standardisé, structuré en 9 modules, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe d'acteurs locaux l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des cyclistes, des décideurs politiques et des techniciens communaux.

Ensemble ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur une échelle de 4 niveaux de développement :

- **Niveau 1** – approche au cas par cas. Des problèmes sont résolus quand ils s'imposent et seulement quand ils s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- **Niveau 2** – approche isolée. Un ou des responsables vélo mettent en oeuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- **Niveau 3** – approche système. La politique cycliste est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en oeuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- **Niveau 4** – approche intégrée. La politique cycliste atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux, avec des partenaires de secteurs qui au départ ne sont pas concernés par la mobilité comme la santé, l'économie, ... Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.



Les Modules ByPad



Les niveaux de développement BYPAD

La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de contribuer à la réussite de la politique cycliste :

- Une politique cycliste approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cycliste mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en oeuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Label de qualité et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD (www.bypad.org).

Toutes les communes ayant appliqué la méthode BYPAD obtiendront le certificat BYPAD, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cycliste intégrée.

Composition du groupe de travail BYPAD

NOM-PRENOM	FONCTION
Léandre Huart	Représentant politique
Corentin Maréchal	Représentant politique
Guy De Smet	Représentant politique
Anne-Françoise Petit-Jean	Représentant politique
Anne Salmon	Représentant technique
Christophe Miel	Représentant technique
Mélanie Gerrebos	Citoyen
Catherine Huyghe	Citoyen
Véronique Losseau	Citoyen
Denis Gysens	Citoyen

1.4. LE DIAGNOSTIC BYPAD EN UN CLIN D'ŒIL

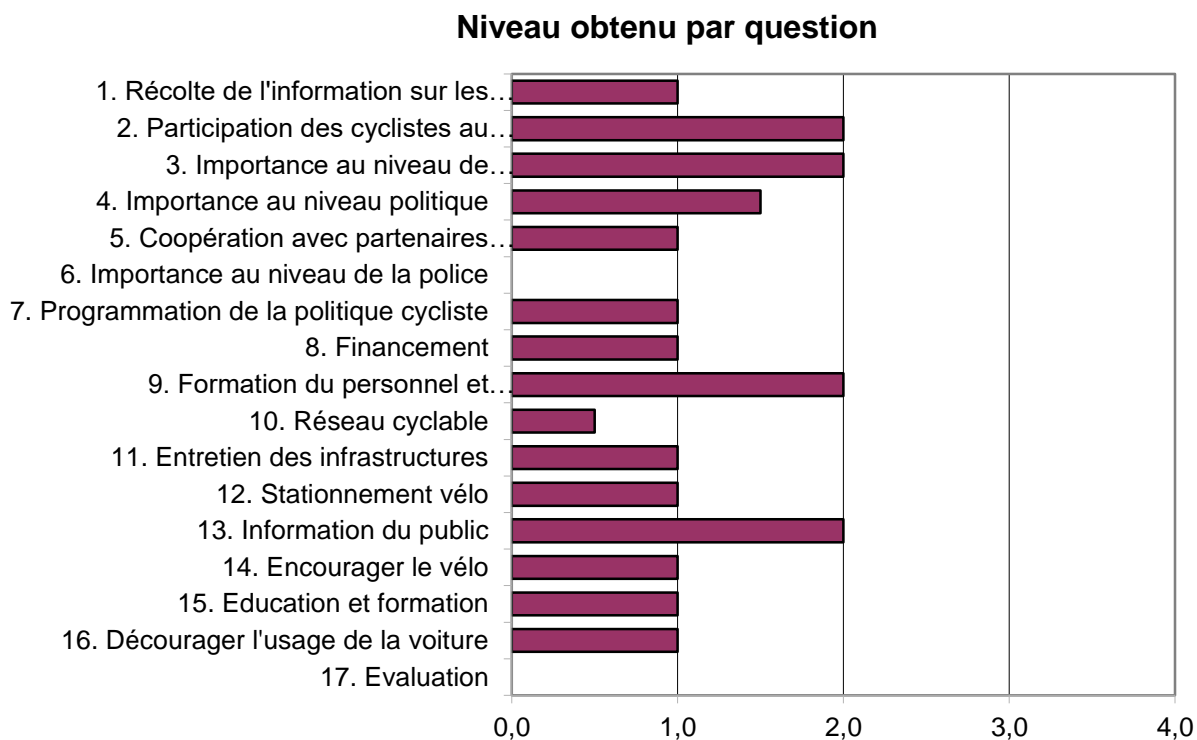


Figure : Diagnostic BYPAD par question

Braine-le-Comte Diagnostic BYPAD 2020

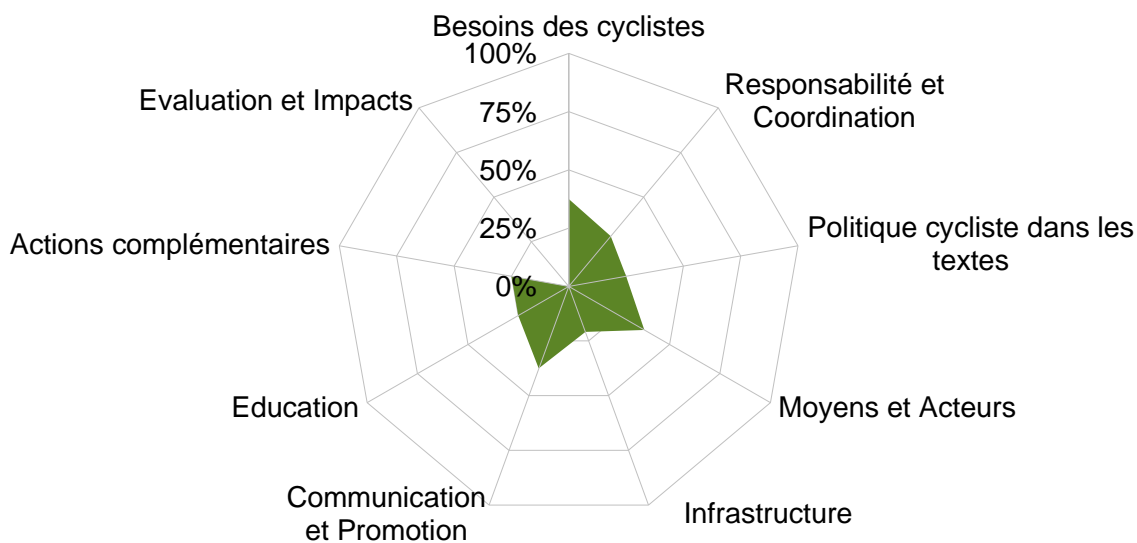


Figure : Diagnostic BYPAD par module

1.5. LE DIAGNOSTIC PAR MODULE

1.5.1. BESOIN DES CYCLISTES – niveau 1,5

Q1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes ? – niveau 1

Q2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité ? niveau 2

Actuellement, il n'existe aucun dispositif formel et officiel de récolte de données. Seul le GRACQ réalise, à sa propre initiative, un inventaire de qualité des voiries. Lorsqu'un problème est soulevé par un citoyen, la commune peut être amenée à faire une observation sur le terrain, mais pas de sa propre initiative.

En ce qui concerne le processus décisionnel, il n'existe pas à ce jour de commission vélo régulière. Toutefois, dans le cadre de certains projets d'urbanisme, la commune a été amenée à consulter l'avis des cyclistes via le GRACQ, interlocuteur privilégié au niveau des aménagements cyclables. Parallèlement, le Gracq est entendu par la commune en cas de plainte(s)/remarque(s), même si cela n'aboutit pas toujours à une résolution du problème soulevé.

1.5.2. RESPONSABILITE ET COORDINATION – niveau 1,1

Q3 : Au niveau de l'Administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ? – niveau 2

Q4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique vélo ? - niveau 1,5

Q5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures ? (Communes voisines, SPW, TEC, SNCB...) – niveau 1

Q6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique vélo ? – niveau 0

Actuellement, il demeure dans l'administration une seule conseillère en mobilité mais qui est trop isolée et manque de temps. Volonté de la Commune de renforcer le service pour une meilleure gestion de la charge de travail. Notons que la conseillère en mobilité a des liens avec le service urbanisme pour aborder les questions de l'aménagement cycliste.

Dans le cadre du ByPad, on relèvera l'implication personnelle de l'Echevin de la Mobilité et une volonté forte d'améliorer la politique cycliste au sein du collège – dont témoigne l'initiative de réaliser un ByPad et un plan vélo. Toutefois, à ce jour, les mesures en faveur du vélo restent isolées ou réalisées lorsqu'une plainte émane du GRACQ.

Il n'existe pas de procédure de consultation structurelle avec des partenaires extérieurs. Seulement lorsqu'un projet ponctuel le requiert et donc certainement pas de manière structurelle et permanente. Des groupes de travail avec des acteurs extérieurs sont occasionnellement convoqués, par exemple avec des communes voisines ou avec la SNCB pour la question du stationnement vélo. Il existe également des discussions avec le SPW sur le réseau vélo, bien que ces contacts soient souvent inefficaces. En particulier, le manque de progrès sur des projets d'infrastructures le long des routes régionales est frustrant.

La police ne s'implique pas dans la politique cycliste, ni au niveau de la conception des aménagements, ni au niveau du respect des infrastructures vélo.

1.5.3. LA POLITIQUE CYCLISTE DANS LES TEXTES – niveau 1

Q7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée ? – niveau 1

Il y a des déclarations d'intention isolées, mais rien encore de concret. L'espoir est que cet audit puisse justement déboucher sur une programmation concrète d'actions en faveur du vélo.

1.5.4. MOYENS ET ACTEURS – niveau 1,5

Q8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste ? – niveau 1

Q9 : les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière ? niveau 2

De bons projets ont été proposés notamment dans le plan communal de mobilité de 2007 mais endurent un retard de mise en œuvre. Derrière ces bonnes déclarations d'intention, il n'existe pas de programmation assurant leur concrétisation sur le terrain. Il n'existe pas de budget vélo proprement dit. Il existe seulement un poste budgétaire spécifique pour le brevet des cyclistes. La Ville a également cofinancé la réalisation du RAVeL. A part cela, les mesures vélos se coulent dans des budgets globaux des travaux (aménagement, marquages...).

Au sein de l'administration, la conseillère en mobilité dispose d'une formation continue sur tous les modules de mobilités et donc sur les mobilités actives.

1.5.5. INFRASTRUCTURE ET SECURITE – niveau 0,8

Q10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant ? – niveau 0,5

Q11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables ? – niveau 1

Q12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée ? – niveau 1

Il existe certaines infrastructures vélos développées de façon sporadique sur le territoire de Braine le Comte (SUL, bandes cyclables, etc.). Toutefois le niveau 1 n'est pas totalement atteint puisque certains points noirs mis en évidence par le GRACQ n'ont pas été corrigés par la commune.

En ce qui concerne l'entretien des infrastructures, celui-ci ne sera réalisé que sur demande des citoyens (via le GRACQ) et non à l'initiative de la commune.

Enfin, le stationnement vélo n'est pas encore systématiquement développé. Des arceaux sont présent seulement dans la rue commerçante. Le seul parking public est celui de la Gare de Braine le Comte, déjà saturé et difficile d'accès à vélo. Toutefois, la commune a récemment planifié le développement du stationnement vélo pour certains lieux comme les écoles communales et lieux culturels. Occasionnellement certains parkings vélos sont installés (rue commerçante, projets immobiliers, etc.). Il n'existe pas de règlement communal d'urbanisme (en préparation), mais un local vélo est systématiquement imposé dans de nouveaux projets par le biais de permis, soumis à la conseillère en mobilité pour avis.

1.5.6. COMMUNICATION ET PROMOTION – niveau 1,5

Q13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste ? niveau 2

Q14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles ? niveau 1

Il existe un journal communal dans lequel la commune a réalisé occasionnellement des communiqués de presse sur le thème du vélo. Notamment pour parler des points nœuds ou encore des ateliers de gravure. Une campagne de communication a également été réalisée sur le thème des distances de

sécurité à respecter entre automobilistes et cyclistes. Il n'existe pas pour autant de véritable stratégie de communication en matière de mobilité vélo et d'encouragement au transfert modal.

En partenariat avec Pro Vélo, la commune propose des ateliers de réparation à Braine le Comte qui rencontrent toujours énormément de succès. Il n'existe pas d'autres mesures de promotion à destination des citoyens de Braine le Comte.

1.5.7. EDUCATION – niveau 1

*Q15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo ? **niveau 1***

En partenariat avec Pro Vélo, la commune propose depuis plusieurs années des formations de mise en selle dans les écoles, le 'brevet cycliste'. Il s'agit toutefois d'une formation mettant l'accent sur la sécurité routière plutôt que de donner envie de faire du vélo aux écoliers.

1.5.8. ACTIONS COMPLEMENTAIRES – niveau 1

*Q16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture ? **niveau 1***

Il existe certains projets pour mieux gérer la demande de stationnement voitures, mais cette question reste très débattue tant entre les décideurs politiques que du côté de certains citoyens qui ne semblent pas encore prêts à retirer du stationnement automobile en centre-ville pour faire de la place au vélo. On note toutefois quelques mesures locales pour gérer la pression du stationnement comme par exemple la création d'une zone bleue, mais on ne décourage pas encore réellement l'usage de la voiture.

Les abords de la gare et la Grand-Place sont encore dominés par du parking voitures. Notons que la commune projette la création d'un nouveau parking à l'Est de la gare de Braine le comte, permettant de dégager le parvis de la gare à l'ouest et ainsi améliorer sa qualité de séjour et la situation des cyclistes. En ce qui concerne la Grand-Place, il y a des réflexions pour la dégager, éventuellement en créant un parking en sous-sol.

1.5.9. EVALUATION ET IMPACTS – niveau 0

*Q17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ? **niveau 0***

Il n'existe pas de recensement des aménagements cyclistes ni d'études effectuées par la commune pour mesurer le nombre de cyclistes (et son évolution) à Braine le Comte.

2. LE PLAN VELO : LE VELO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

Dans cette seconde partie, les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations et propositions émises par le groupe de travail sont traduites dans un plan d'action concret et détaillé.

2.1. Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cycliste communale peuvent être résumés comme suit : rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans.

Ceci implique que :

- Le PLAN VELO vise à stimuler la pratique quotidienne du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PLAN VELO vise avant tout à améliorer la cyclabilité générale, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Objectifs généraux de la politique cycliste	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

La relation entre les 9 modules ByPad (présentés dans la section « Diagnostic - Méthode ByPad ») et les 4 champs d'action est la suivante :

<i>CHAMP D'ACTION</i>	<i>MODULES BYPAD CORRESPONDANTS</i>
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires – maîtrise de la circulation et du stationnement
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	5. Infrastructure – stationnement vélo
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Éducation
ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cycliste dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

2.2.Appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable »

La présente proposition de Plan Vélo a également tenu compte des priorités définies dans le règlement de l'appel à projets « Communes Pilotes Wallonie cyclable » pour lequel la Commune de Braine-le-Comte souhaite poser sa candidature.

À travers sa Déclaration de Politique régionale (DPR), le Gouvernement wallon entend faire des enjeux de santé, de climat, d'accès et de droit à la mobilité, les lignes de force de sa politique de mobilité. À ce titre, ses décisions doivent contribuer d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de - 55 % et une diminution forte des impacts du système de transport sur la santé. La politique wallonne veut se baser sur la poursuite de la vision FAST 2030 – laquelle table entre autres sur une augmentation de la part modale du vélo de 1 % à 5 % à l'horizon 2030 – et la stratégie régionale de mobilité.

En soutenant des villes et des communes volontaires, présentant un haut potentiel de développement du vélo quotidien à brève échéance, et désireuses de créer sur leur territoire les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien, la Région entend s'assurer de la poursuite des objectifs régionaux via le respect des critères suivants (liste non exhaustive) :

- Des cheminements cyclables continus et directs, qui offrent un avantage concurrentiel par rapport aux itinéraires conçus pour le trafic automobile, ou qui, à tout le moins, ne pénalisent pas le cycliste (suppression des barrières urbaines et des points noirs, généralisation des sens uniques limités, panneaux B22/23, feu orange directionnel, feu vert intégral, zones avancées pour cyclistes, etc.) ;
- Des infrastructures cyclables sûres et adaptées au contexte (pistes cyclables séparées quand la charge de trafic et les vitesses pratiquées le justifient, respect des recommandations du SPW en matière d'aménagements cyclables, etc.) ;

- Une intégration systématique des critères cyclables pour tout aménagement ou rénovation de voirie, depuis la conception jusqu'à l'exécution ;
- Des limitations de vitesse réellement respectées (via des contrôles radars, via des infrastructures en adéquation avec les VMA - vitesses maximum autorisées- telles que des effets de porte, etc.) ;
- Des limitations de vitesse adaptées localement (zones 30, réduction des vitesses sur certaines voiries faisant partie d'un itinéraire cyclable à développer en priorité, etc.) ;
- Une offre de stationnement vélo sécurisée et suffisante aux endroits stratégiques, afin que le vélo puisse jouer pleinement son rôle de mobilité quotidienne, aussi bien dans le cadre d'un usage monomodal qu'intermodal (par exemple, en début ou en bout de chaîne de déplacement) ;
- Une réelle intermodalité avec les transports en commun (notamment via une offre de stationnement de qualité au niveau des nœuds intermodaux). La reconnaissance de communes « Wallonie Cyclable » soutenues par la Région wallonne permettra, dans les villes et communes concernées, de voir les objectifs

Dans le cadre de cet appel à projet, la Commune de Braine-le-Comte peut prétendre à une subvention plafonnée à 750.000€. En cas de sélection du dossier de la Commune de Braine-le-Comte, ceci constitue une opportunité pour faciliter la mise en œuvre du plan d'action vélo.

2.3. Champ d'action A : rouler à vélo

Champ d'action : Infrastructures et réseau vélo

2.3.1. Orientations générales pour la cyclabilité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus.
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide.
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non, ...).
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage.
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective).

2.3.2. Généraliser la mise en « zone 30km/h »

L'une des mesures phares que la commune de Braine-le-Comte doit poursuivre est la généralisation de la « zone 30 » dans le centre-ville de **Braine-le-Comte** dans un premier temps et dans les **villages voisins** (Hennuyères, Petit-Roeulx-lez-Braine, Henripont, Ronquières, Steenkerque) dans un second temps.

Le rapport direct de la vitesse des véhicules avec la fréquence et la gravité des accidents est objectivement confirmé par de nombreuses études et observations. On oublie parfois la portée de ces données brutes sur la vie quotidienne des habitants : dans les faits, la vitesse des véhicules conditionne le partage de l'espace public, en établissant souvent un rapport de force largement favorable aux automobilistes. Or dans les villes comme dans les villages, la rue n'est jamais uniquement vouée à la circulation : c'est aussi un espace social, qui doit satisfaire aux besoins de la vie urbaine et/ou rurale qui s'y déroule. Cette mesure constitue une opportunité importante pour favoriser un usage du vélo sûr et confortable pour tous en mixité (c'est-à-dire sans création de piste cyclable).

Plusieurs étapes pour la réalisation de la zone 30, par ordre de priorité :

- **Signalisation & effets de portes** : cette mesure doit être accompagnée en priorité d'une signalisation claire et d'aménagements adaptés à chacune des entrées de villes et villages en zone 30. Plus précisément, il est indispensable de **marquer l'entrée des zones 30** avec un effet de porte. A court terme, des bornes souples et de la peinture sont déjà un premier pas. A plus long terme c'est le passage piéton surélevé ou le trottoir traversant qui semblent s'imposer : le seuil à franchir constitue un très bon effet de porte, modère physiquement les vitesses, et rétablit une continuité pour les piétons. Symboliquement c'est le renversement des valeurs cher à la ville 30 qui s'exprime : c'est à l'automobiliste de faire un effort pour traverser le cheminement piéton et non l'inverse.
- **Modifier le plan de circulation** pour dévier le trafic des itinéraires cyclables : nous verrons ce point plus loin avec la création notamment d'un « ruban cyclable » en centre-ville de Braine-le-Comte ainsi que le développement d'un « réseau structurant » entre différents pôles de destination de la Région de Braine-le-Comte (et de ses villes voisines).
- **Contrôle** : une telle mesure doit également s'accompagner de mesures de contrôle préventif. Un suivi des plaintes réalisées par les citoyens est également important afin d'envisager des aménagements utiles complémentaires.

2.3.3. Assurer la cyclabilité générale

De manière générale, toutes les rues doivent être cyclables, c'est-à-dire bénéficier d'une configuration adaptée à la pratique du vélo.

Les grands axes sont d'une importance capitale pour le cycliste. Il s'agit d'itinéraires rectilignes et donc lisibles et rapides ; les rendre sûrs et confortables pour tout cycliste implique des aménagements séparés (voie latérale apaisée, PCS ou PCM selon les cas). Dans bon nombre de cas, il s'agit aussi d'axes de transports en commun, avec ou sans site propre. La fonction de ces axes à 70km/h ou 50 km/h et la grande densité du trafic imposent de séparer les cyclistes de la circulation, déjà pour des simples raisons de sécurité. Plusieurs de ces axes structurants avaient d'ailleurs été mis en évidence déjà dans le Plan Communal de Mobilité (2008) mais aussi dans le Programme Communal de Développement Rural (2018).



Source : Plan Communal de Mobilité de Braine-le-Comte (2008)

La Commune de Braine-le-Comte doit adopter les principes d'aménagement selon la hiérarchie des voiries, tels que mis en évidence en partie dans le Plan Communal de Mobilité (2008) et le Programme Communal de Développement Durable (2018). Dans ce cadre, nous proposons la grille de lecture ci-dessous qui doit servir comme point de repère lors de tout réaménagement de voirie :

	Réseau routier régional		3 niveaux du réseau local		
	Réseau primaire	Réseau secondaire	Liaison locale (entre villages)	Collecte locale	Desserte locale
Braine-le-Comte	N6	N572, N573, N534, N280	Rue de Petit-Roeste, chemin Fabry, rue Libération, Drève Long-Jour...	Certaines rues du centre-ville	
Fonction	Connexion aux autoroutes / contournement		Itinéraires entre centres et noyaux	Itinéraires d'entrée et de sortie de centres et noyaux	Toute rue locale. Trafic habitants et fonctions riveraines, sans transit
Priorités	Fluidité et séparation		Fluidité et séparation En agglomération apaisé, convivialité	Apaisé, convivialité et partage entre usagers	
Vitesse autorisée	70 km/h hors agglomération 50 km/h en agglomération		70 à 30 km/h 50 à 30 km/h en traversée de noyaux	50 à 30 km/h 30 km/h en agglomération	50 km/h hors agglomération 30 km/h à 20 km/h en agglomération
Voies de circulation	2 voies par sens	1 voie par sens	1 voie par sens	Double sens ou sens unique Trafic total inférieur à 6000 $vg/jour$	Double sens ou sens unique Trafic total inférieur à 2000 $vg/jour$
Cyclistes	Piste cyclable séparée Traversées cyclistes protégées, soit par feux (min. bouton poussoir), soit par lit central et ralentissement ponctuel		Piste cyclable séparée ou PCM max. 50 km/h En agglomération piste surélevée ou PCM ou 30 km/h	Mixité, à condition de : $VBS < 40$ et $trafic_total < 500$ vg/h de pointe	Mixité En agglomération option zones de rencontre / résidentielles
Stationnement	Hors voirie hors agglomération Bande longitudinale en agglomération < 50 km/h			Sur terrain privé de préférence, ou en voirie, éventuellement alterné.	
Carrefours	Girotaire ou feux avec traversées piétons et cyclistes Priorité sur rues de desserte locale : trottoirs et pistes cyclables à niveau		Effets de pointe en entrées d'agglomération (rond-point, rétrécissement) Priorité sur rues de desserte locale : trottoirs et pistes cyclables à niveau	Priorité de droite au rond-point, avec anneau semi-franchissable si besoin	Priorité de droite (avec accent visuel si besoin) ou minigratoires
Traitement paysager	En agglomération, axe de circulation d'aspect boulevard urbain – qualités urbanistiques et agrément		En agglomération et dans les noyaux, la qualité de séjour prime sur le trafic de passage		Qualité de séjour prime Mise en valeur de la vie locale Éclairage bas

Dans ce cadre, le présent Audit relève plusieurs points d'attention quant à certains axes structurants à aménager prioritairement. La Commune de Braine-le-Comte doit s'engager à :

- **N6** : créer **pistes cyclables séparées** (physiquement) de part et d'autre pour les sections hors agglomération (70km/h)
- **N6** : créer **pistes cyclables surélevées ou marquées** de part et d'autre pour les sections en agglomération (50km/h)
- **N533** (Marouset) : **créer des pistes cyclables séparées** (physiquement) de part et d'autre
- **N533** (Marouset) : **créer des pistes cyclables surélevées** ou marquées de part et d'autre pour les sections en agglomération (50km/h)
- **N532** : **créer une piste cyclable à marquer/surélever**
- **N532** : remettre en état la **piste cyclable à marquer/surélever** (pour la section cyclable existante en direction d'Ecaussines au départ de Braine-le-Comte)
- **N532 – sécuriser** le carrefour Marouset et Drève du Long jour : prévoir aménagement cyclable sécurisé (voir détails ci-dessous)
- **Sécuriser** le carrefour au croisement du Chemin des Dames et du Chemin de Feluy

2.3.4. Réduire le trafic motorisé au centre-ville : création d'un Ruban Cyclable

La Commune de Braine-le-Comte s'engage à développer un centre-ville cyclable dont l'ambition se traduit par la création d'un **ruban cyclable** ceinturant le centre-ville et permettant de pénétrer depuis cette ceinture principale vers les autres voiries du réseau structurant ainsi que vers les pôles de destination principaux (Administrations, Ecoles, Gare de Braine-le-Comte, etc.).

Ce ruban sera constitué majoritairement d'un ensemble de rues apaisées qui sont illustrées dans la cartographie ci-dessous. En effet, la grande majorité des voiries n'ont pas vocation à accueillir des pistes cyclables séparées. Un cycliste peut cohabiter avec les voitures, là où elles sont peu nombreuses et leur vitesse réduite. L'objectif premier est donc de "démotoriser" ces rues afin de rendre cette cohabitation possible et non stressante pour les cyclistes.

Pour concrétiser ces rues apaisées, il sera donc indispensable d'établir un plan de circulation automobile afin de canaliser le trafic motorisé sur certains axes prévus à cet effet (N6, N532, etc.) tel que représenté dans la cartographie ci-dessous (p.34).

S'agissant d'une mesure phare de ce plan d'action, nous invitons à accompagner celle-ci d'un plan de communication de grande ampleur pour valoriser la visibilité de ce nouveau ruban cyclable, mais aussi sa compréhension et acceptation par les citoyens. Ce point se repris dans le volet C (point 2.5.3.).



Illustration : ruban cyclable (version simplifiée)

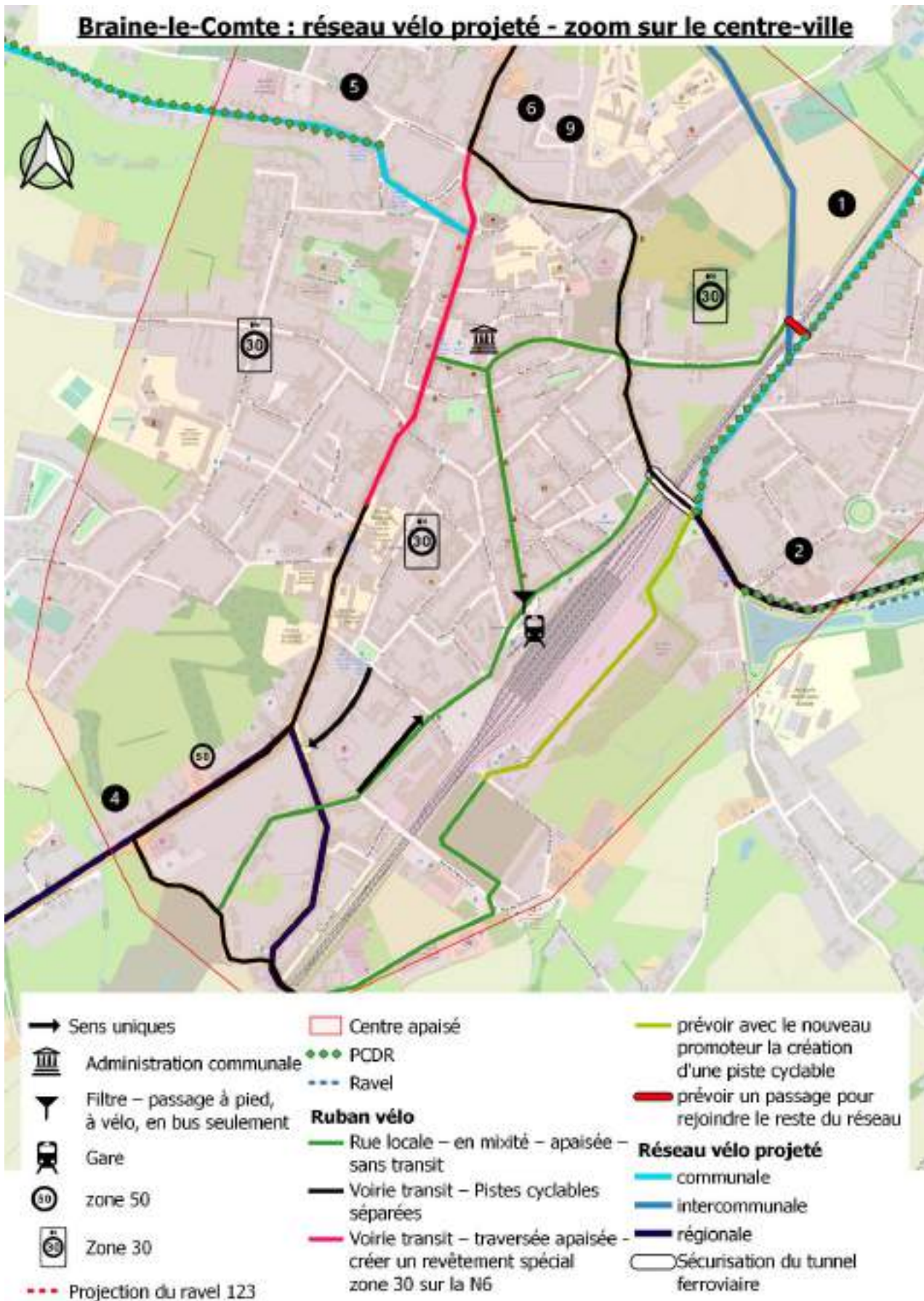


Illustration : ruban cyclable, version détaillée

Quelques précisions de ce ruban apaisé :

- **Maintien de certaines chaussées en vitesse limitée à 50 km/h** vers lesquelles sera déporté le trafic routier : Chaussée de Mons, Alix de Namur et rue des Dignes et Viaduc. Un aménagement cycliste sécurisé doit être réalisé (Piste Cyclable Séparée ou au minimum Piste Cyclable Marquée avec Surlargeur de sécurité et éloigné de la zone de stationnement pour protéger les cyclistes hors de l'ouverture des portières).



- L'axe routier N6 préserve une vitesse limitée de 50 km/h en agglomération de Braine-le-Comte à l'exception de la section entre rue Maille et Vieille Chaussée dont certaines sections sont déjà limitées en « zones 30 » en raison de la présence d'établissements scolaires. Dans ce cadre, un **réaménagement de la voirie** pour cette section avec par exemple un revêtement en pavé sera nécessaire pour marquer physiquement ce passage en zone 30 (voir exemples ci-dessous).



- Le **Plan de circulation sera modifié** au niveau de la **Place de la Gare** afin d'y supprimer le trafic de transit. Dans ce cadre, l'accès entre la Rue du 11 Novembre et la Rue Emile Heuchon (au niveau du double giratoire) sera désormais interdit aux voitures. Le passage restera toutefois perméable aux transports actifs ainsi qu'au passage des Bus et Taxis. Afin de faciliter la lisibilité et le respect de cette nouvelle mesure par les automobilistes, cette intersection nécessitera un marquage au sol lisible qui évitera le passage de véhicules motorisés. Une option supplémentaire reste l'installation dédiée à la lecture des plaques d'immatriculation pour identifier les véhicules qui ne respecteraient pas cet aménagement.



2.3.5. Sécurisation rue du Moulin

A l'heure d'écrire le présent rapport, la Rue du Moulin de Braine-le-Comte est en cours d'étude en vue du réaménagement de sa voirie de façade à façade. La situation géographique de cette voirie, de type desserte locale, est stratégique au vu du projet de ruban cyclable autour de Braine-le-Comte sur lequel il débouche ainsi que sa connexion projetée avec deux voies du réseau vélo structurant (Ravel 123 et liaison n°1 vers Hennuyères (cf. chapitre 2.3.9.).



Illustration à droite : rue du Moulin à Braine-le-Comte (source Google Maps, 2020)

Il s'agit donc d'un cas de figure à confronter à notre proposition de grille de lecture présentée plus haut. Alors qu'il n'existe aucun aménagement/marquage pour la pratique du vélo, nous pouvons être tenté à première vue d'opter pour une piste cyclable en vue de valoriser la pratique de vélo. Pourtant, conformément à notre grille, c'est bien le principe de mixité qui semble plus approprié. En effet, la grande majorité des voiries n'ont pas vocation à accueillir des pistes cyclables séparées. Un cycliste peut cohabiter avec les voitures, là où elles sont peu nombreuses et leur vitesse réduite. Une rue qui ne peut accueillir de pistes cyclables est donc une rue qui doit être vidée de son excédent de trafic motorisé. Nous proposons ci-dessous un exemple, à Bruxelles, d'une voirie aménagée selon le principe de mixité et qui semble approprié à la situation de la rue du Moulin.



Exemple d'aménagement d'une voirie de type desserte locale en un usage mixte de l'espace dans une desserte locale à Bruxelles (rue Keyenveld à Ixelles)

Illustration à droite : rue Keyenveld (source : Google Maps, 2009)

Illustration à droite : rue Keyenveld (source : Google Maps, 2020)

2.3.6. Sécurisation du Carrefour Marouset

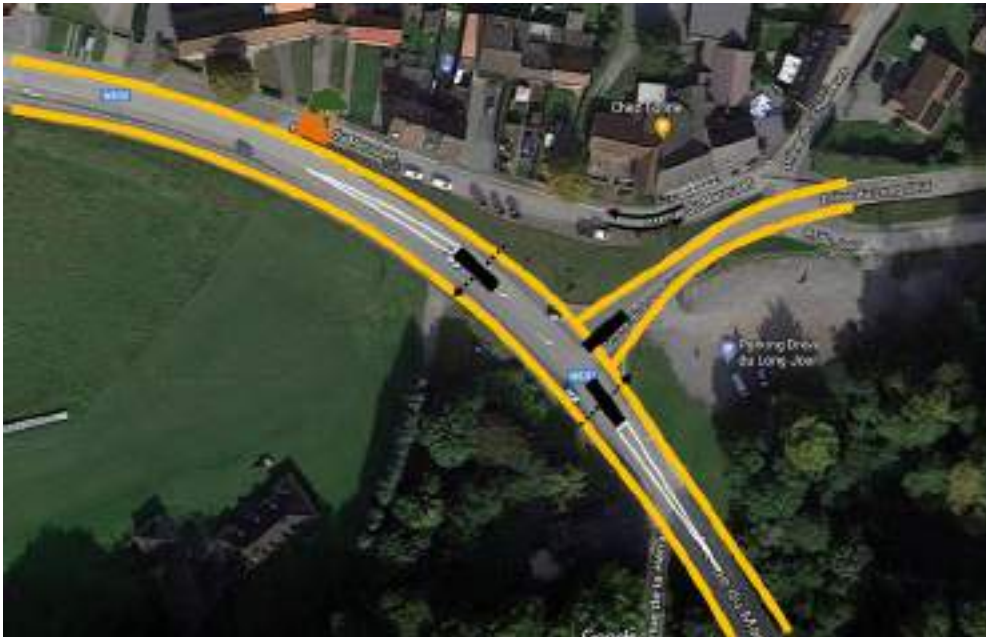
Le présent Audit a également mis en évidence le besoin de sécuriser le carrefour au croisement entre l'Avenue Marouset et Drève du Long Jour. Plus précisément, l'aménagement de ce carrefour doit rendre possible une traversée cycliste sécurisée pour rejoindre la Drève du Long Jour qui fait notamment partie intégrante du réseau cyclable projeté (cf. Liaison n°7 présentée ci-dessous).



Situation actuelle du carrefour Marouset/Long Jour

Afin de sécuriser cette traversée des cyclistes sur ce carrefour, la Commune de Braine-le-Comte s'engage à

- **Fermer l'accès du bypass aux voitures** (au niveau de l'Avenue du Marouset qui se prolonge sur la Drève des Chasseurs). Cette voirie sera soit transformée en cul-de-sac (ou au minimum limitée à une desserte locale).
- Prévoir plusieurs **îlots centraux visibles** pour les automobilistes (marquage bien en amont du carrefour). Cet aménagement permettra la traversée des cyclistes et piétons en deux temps.
- Ajouter un éclairage de qualité aux niveau des passages pour cyclistes & piétons.



Plan d'Aménagement du Carrefour Marouse/Long Jour

2.3.7. Sécurisation du passage Tunnel

Une attention particulière sera portée sur la sécurisation du Tunnel passant sous la voie ferrée au niveau de la N533 qui, comme nous l'avons déjà relevé plus haut, souffre actuellement d'une accessibilité inadaptée et non-sécurisée pour les modes actifs.

A cet égard, plusieurs aménagements nécessaires sont à étudier :

- Réaffecter une partie de la chaussée pour le cheminement piéton
- Dispositif ralentisseur pour les véhicules.
- Eclairage de qualité



Situation existante : Tunnel Ferroviaire - N533

2.3.8. Réduire l'emprise du stationnement

La certitude de pouvoir disposer d'une place de parking à destination représente un facteur déterminant dans l'usage de la voiture. Ce qui fait du stationnement **un levier majeur pour modifier les comportements en matière de mobilité**. Les pouvoirs publics de Braine-le-Comte se sont montrés jusqu'ici assez prudents lorsqu'il s'agissait d'évoquer une diminution globale du nombre de places de

parking. Ce point a notamment été constaté sur la Grand-Place de Braine-le-Comte qui constitue aujourd'hui un parking à ciel ouvert tout comme le parvis de la Gare de Braine-le-Comte qui est dominé par le stationnement automobile. Bien que la question du stationnement reste très sensible, la Commune de Braine-le-Comte doit se fixer pour objectif de réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public et prendre des initiatives visant à **favoriser le report vers le stationnement hors voirie qui doit devenir l'option privilégiée**.

A cet égard plusieurs recommandations :

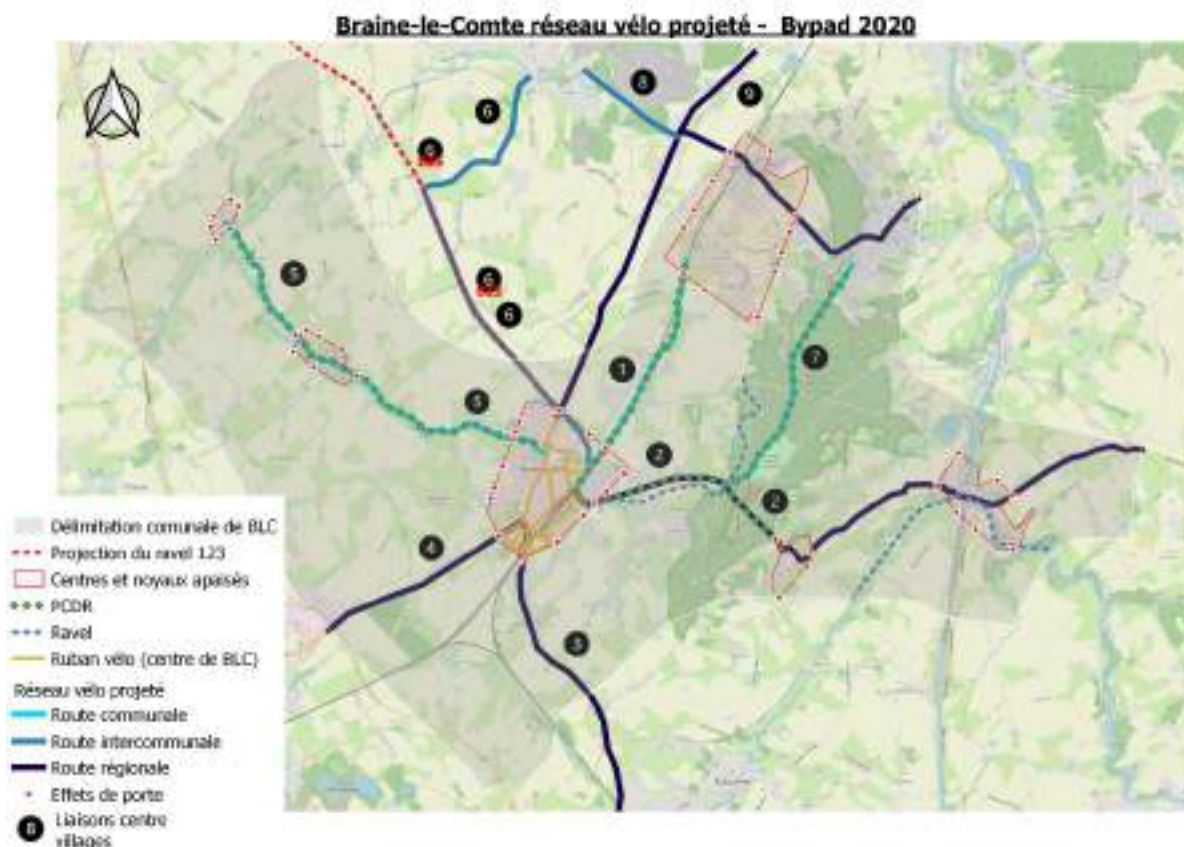
- Dégager de tout stationnement (sauf PMR, taxis, voitures partagées) les grands espaces publics que sont le **Parvis de la Gare de Braine-le-Comte** et la **Grand Place** pour améliorer la qualité de vie, la sécurité et le libre cheminement des piétons et cyclistes – avec création de parkings vélo (voir volet « vélo à l'arrêt ») – opportunité de réaménager et de requalifier l'espace public.
- Adopter le principe d'aménagement suivant : **en cas de création d'offre de stationnement hors voirie, suppression d'un nombre équivalent de stationnement en voirie**.
- Adopter le principe d'aménagement suivant : lors d'un réaménagement de voirie et en cas de manque d'espace pour répondre à toutes les demandes dans le respect des normes (largeur de trottoirs, accessibilité PMR, traversées, aménagements cyclables), **le stationnement est la dernière des priorités**.

2.3.9. Définir et mettre en place un réseau structurant

De manière générale, toutes les rues doivent être cyclables, c'est-à-dire bénéficier d'une configuration correcte selon la grille décisionnelle reprise plus haut. En même temps, il est important de **créer des itinéraires vélos privilégiés, lisibles et continus, avec des niveaux élevés de sécurité et de confort**, à compléter par une signalisation directionnelle. Le balisage doit être une garantie de cyclabilité de l'itinéraire : le cycliste qui suit les indications doit avoir une expérience globalement positive en trouvant un itinéraire globalement sûr, continu, rapide, confortable et agréable – excellent sur quelques critères, au moins acceptable pour tous.

Afin d'être fonctionnel et attrayant pour le cycliste, le réseau structurant local doit aboutir à des liaisons en ligne tendue reliant le centre de Braine-le-Comte avec les villages et les pôles de destination principaux (Gare de Braine-le-Comte et Hennuyères, centre-ville, écoles, commerces, administrations publiques, centres sportifs, communes voisines à haute densité de population, etc.). Précisons également que plusieurs liaisons impliquent la collaboration avec des partenaires extérieurs (SPW, Commune d'Ecaussinnes, Commune de Soignies, Commune d'Enghien, Commune de Rebecq, Commune Tubize, Commune Ittre).

Plusieurs liaisons principales ont été définies en reprenant, en partie, les enseignements du PCM (2008) et PCDR (2018). Celles-ci sont représentées dans la cartographie et décrites ci-dessous :



Liaison n°1 : Braine-le-Comte centre – Hennuyères

Cette liaison propose une connexion cyclable entre la Ville de Braine-le-Comte et le Village d'Hennuyères, en alternative à la N6. Il convient de privilégier les routes de liaison locale qui emprunteront notamment la rue de la Libération ou encore la rue Ascotte. Cette liaison a déjà été validée dans le cadre du PCDR (2018).

Cette liaison prévoit l'installation d'un dispositif de ralentissement en entrée de zone 30 pour aux points d'entrée de Braine-le-Comte et d'Hennuyères (effets de porte).

Cette liaison prévoit la création d'une piste cyclable en site propre en bord de forêt pour la section à proximité du Bois de la Houssière.



Liaison n°2 : Braine-le-Comte centre – Henripont

La connexion cyclable entre Braine-le-Comte et Henripont figure également dans le PCDR (2018). Il n'existe malheureusement pas d'alternatives satisfaisante à l'avenue du Marouset (N533) pour la liaison entre ces deux entités. Il est donc privilégié de créer ici

- une piste marquée avec séparation
- une piste en site propre en bord de forêt à hauteur du Bois de la Houssière
- un dispositif de ralentissement pour toute les entrées en zone 30 (Henripont & BLC)
- un aménagement sécurisé du carrefour de Marouset/Drève du Long Jour (une proposition d'aménagement de ce carrefour est détaillé plus loin).



Liaison n°3 : Braine-le-Comte centre – Ecaussinnes

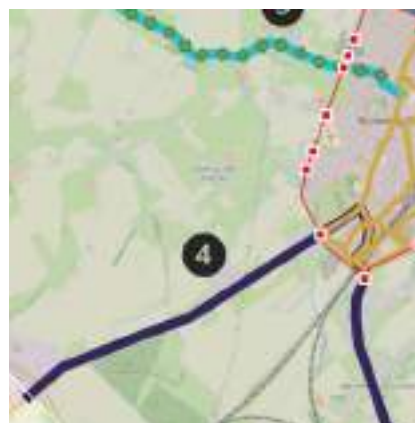
La liaison vers Ecaussinnes reste privilégiée via la N532. Si cette voirie bénéficie sur certaines sections d'une piste cyclable marquée, celle-ci mérite d'une part d'être remise en état mais aussi de prévoir la création d'une seconde piste cyclable à marquer/surélever dans le sens opposé.



liaison n°4 (intercommunale) Braine le Comte centre - Soignies

Actuellement, la seule liaison satisfaisante à destination de Soignies reste la N6. Si celle-ci dispose actuellement d'une Piste cyclable marquée, ce dispositif cycliste est largement insuffisant pour une voirie à double voie et qui, sur certaines sections, atteint une vitesse autorisée de 90km/h pour le trafic routier.

La création d'une piste cyclable séparée physiquement devra être appliquée sur cette liaison.



liaison n°5 Steenkerque - Petit Roelux - jonction Les Cantines

Une nouvelle voie verte rapide et sécurisée est à créer le long de le Brainette. Ce cheminement vélo autonome fait également partie intégrante du PCDR (2018). Ce cheminement doit prévoir entre autres la création de dispositifs ralentisseur aux entrées de villages ainsi que des bandes cyclables suggérées.

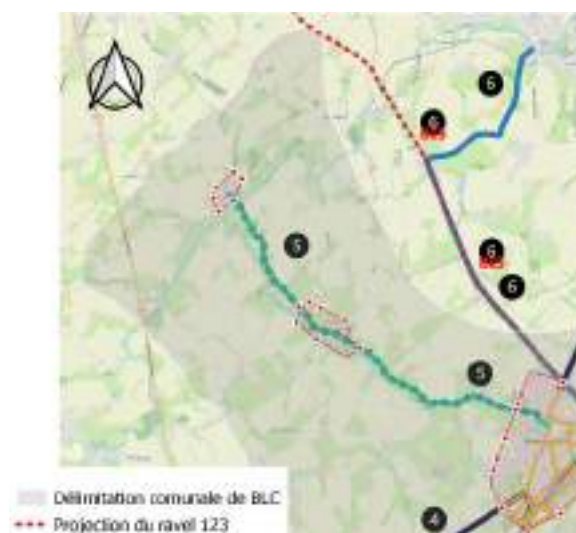


liaison n°6 (intercommunale) Braine le Comte centre – Rebecq liaison n°6 bis (intercommunale) Braine le Comte centre - Rognon - Enghien

Au départ de Braine-le-Comte, les liaisons n°6 et 6bis emprunteront le Ravel 123 dont le développement est en cours et représenté dans la cartographie ci-dessous.

La liaison n°6 quittera le Ravel 123 à hauteur du Chemin Maurice Bouvette pour remonter vers Rebecq via certaines voiries rurales communales à aménager (Trafic mixte).

En ce qui concerne la liaison n°6bis, celle-ci prévoit de continuer sur le Ravel 123 en direction de Rognon et ensuite vers Enghien. Selon le développement du Ravel 123, la portion manquante vers la Commune d'Enghien pourra également faire l'objet d'un aménagement cyclable.



Liaison n°7 : Braine-le-Comte centre – Houssière – Virginal

Une liaison entre Braine-le-Comte et Virginal est à développer conformément au PCDR (2018) via la création d'une piste cyclable en site propre en bord de forêt du Bois de la Houssière (le long de la drève du Long Jour).

Précisons que cette liaison n°7 dépend également de la sécurisation du carrefour Marouset/Drève du Long jour que nous avons déjà évoqué plus haut.



liaison n°8 (intercommunale) Rebecq - Ma Campagne - Hennuyères - Virginal

Une liaison intercommunale entre les villes de Rebecq et Virginal et passant par Ma Campagne et la Gare d'Hennuyères devra également faire l'objet d'un aménagement cyclable. Plusieurs dispositifs ralentisseurs sont à prévoir.

liaison n°9 (intercommunale) Braine-le-Comte - Tubize

Cette liaison intercommunale prévoit de prolonger l'aménagement cyclable prévu sur la N6 (2 x Pistes Cyclables séparées) jusqu'à destination de la Ville de Tubize.

	LIAISON			CONTEXTE		AMENAGEMENT		Horizon
	Liaison centre	liaison train	Potentiel d'usage	fiche PCDR	voirie régionale	principe d'aménagement	commentaire	
Liaisons hors agglo	Liaison centre	liaison train	Potentiel d'usage	fiche PCDR	voirie régionale	principe d'aménagement	commentaire	objectif
1 BLC Hennuyères	Liaison centre	gare BLC	1	fiche PCDR		mixité > voie verte > mixité	voie cyclable à créer le long de la voie ferrée rue locale en amont et en aval - 30 km/h, BCS, rue cyclable envisageable	2024
2 BLC Henripont	Liaison centre	gare BLC	2	fiche PCDR	N533	2*PCS	voirie régionale 70 km/h à équiper hors agglo - état du projet? solution carrefour Marouset / Long Jour dénivelé important > sécurisation et confort maximal	2024
2 Henripont Ronquières	Liaison noyaux		3		N533	2*PCS	voirie régionale 70 km/h à équiper hors agglo	2030
2 Ronquières Nivelles	Intercommunal > 7km		4		N533	2*PCS	voirie régionale 70 km/h à équiper hors agglo	2030
3 BLC Ecaussines	Liaison centre et intercommunal	gare BLC	2		N532	PCS à rénover PCS à créer vers BLC	voirie régionale 70 km/h à équiper hors agglo	2024
4 BLC Soignies	Liaison centre et intercommunal	gare BLC et Soignies	1		N6	2*PCS	voirie régionale 70 km/h à équiper hors agglo	2024
5 BLC Petit-Roelux	Liaison centre	gare BLC	2	fiche PCDR		voie verte > mixité	nouvelle voie verte à créer traversée du noyau en mixité, 30 km/h	2024
5 Petit-Roelux Steenkerque	Liaison noyaux		3	fiche PCDR		mixité > voie verte > mixité	nouvelle voie verte à créer traversée des noyaux en mixité, 30 km/h	2024
6 BLC Rebecq	Liaison centre	gare BLC	2			voirie rurale à sécuriser	interventions ponctuelles: visibilité, ralentissements bande centrale banalisée à envisager	2024
7 Houssière Virginal	Liaison noyau-noyau		3	fiche PCDRE		2*PCS	piste séparée en forêt solution carrefour Marouset / Long Jour	2024
8 Hennuyères gare - Rebecq	Liaison noyaux	gare Hennuyères	2			voirie rurale à sécuriser	interventions ponctuelles: visibilité, ralentissements bande centrale banalisée à envisager	2024
9 BLC Tubize	Intercommunal > 7km	gare BLC	4		N6	2*PCS	voirie régionale à équiper hors agglo	2030

2.3.10. Assurer le confort permanent

La Commune de Braine-le-Comte doit également mettre en place les outils nécessaires pour assurer une veille permanente des aménagements cyclables par les **agents communaux**.

Parallèlement, des **outils de veille par les citoyens** doivent être développés, comme par exemple une page web du site internet communal permettant de recueillir les observations ou remarques quant à d'éventuels défauts rencontrés sur un aménagement cyclable.

2.4. Champ d'action B : le vélo à l'arrêt

2.4.1. Orientations pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cycliste, et ce pour deux raisons :

- **Prévention contre le vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à son lieu de destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont :

- prévoir une **offre proportionnelle** à la demande réelle, générée pas les destinations; appliqué à la Commune de Braine-le-Comte, quatre catégories de destinations seront à traiter prioritairement que nous reprendrons ci-dessous.
- **répondre aux besoins** différents du stationnement de courte durée (par ex. course rapide) et de longue durée (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort;
- prévoir des **solutions de rangement** pour vélo à domicile, surtout en milieu urbain;
- choisir des **solutions techniques efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abimer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

2.4.2. Programmer l'offre en arceaux vélo dans les grandes entités (stationnement de courte ou moyenne durée dans le domaine public)

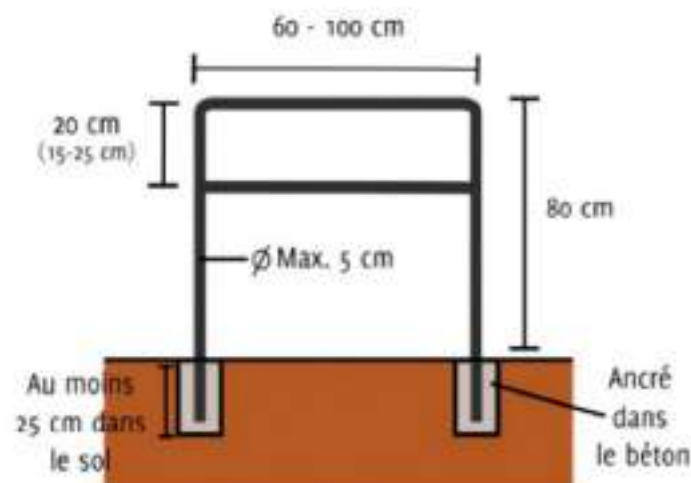
De manière transversale, la Commune s'engage à installer des arceaux vélo en priorité dans les grandes entités du centre-ville de Braine-le-Comte et Hennuyères (noyaux les plus peuplés respectivement). Ces arceaux vélo doivent être installé de manière systématique par exemple en amont de chaque passage piéton et au niveau des oreilles de trottoir (existants ou lors d'un réaménagement), ainsi que lors de chaque réaménagement de voirie (ICR, contrat de quartier, etc).

A termes, la commune doit poursuivre l'objectif de couvrir chaque carrefour de 3 à 5 arceaux (en extension de trottoir ou pour remplacer un emplacement voiture) afin de parvenir à un résultat où chaque cycliste à l'assurance de trouver un emplacement à proximité de tout type de destination. Dans ce cadre, il convient de programmer chaque année et de façon systématique un nombre précis d'arceaux vélo qui seront installés au sein de la Commune de Braine-le-Comte.

Dans la sélection du type de support de votre parking vélos, différents critères doivent être pris en compte :

- la **possibilité de deux points d'attache** : le cadre et la roue avant du vélo doivent pouvoir être attachés à un support fixe, assurant ainsi une protection optimale contre le vol ;
- la **stabilité du vélo** : un vélo portant 10 kg de bagages dans une sacoche latérale doit pouvoir tenir debout sans être endommagé ;
- la **solidité du système** : solidement fixé au sol, le système doit résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme ;
- la **commodité du système** : préférez un support facile d'utilisation (simple de s'y attacher), permettant aisément des manœuvres d'entrée ou de sortie et nécessitant un entretien minimal ;
- l'**universalité du système** : le modèle doit être accessible à tous les cyclistes, quel que soit le vélo (urbain, pliant, VTT...) ou le cadenas dont ils disposent.

Le **U renversé** répond à ces caractéristiques. Certains râteliers (système de rangement de vélos côte à côte) rassemblent également ces caractéristiques et permettent de ranger un plus grand nombre de vélos sur un même emplacement.



Dimensions standards d'un dispositif U renversé

2.4.3. Equiper les pôles publics de stationnement sécurisé

La commune s'engage à installer des arceaux vélo en priorité à proximité de quatre catégories de pôles de destination. L'offre de stationnement doit être adaptée à chaque destination. A titre indicatif, le tableau ci-dessous reprend le nombre d'emplacements de stationnement vélo conseillés par destination.

Destination au sein de la Région	Nombre d'emplacements de stationnement vélo
Entreprises, travailleurs	1 par tranche de 4 travailleurs ou 1 par tranche de 100 m ² de surface au sol
Gare ferroviaire, noeud intermodal, arrêt le long de lignes fréquentées	20% des voyageurs en partance et 5% des voyageurs à destination
Autres arrêts (transports en commun)	4-6 par arrêt
Magasins (en général)	1,5 pour 100 m ²
Rue commerciale	20 emplacements tous les 50 à 100 m
École primaire, adultes	1 pour 20 élèves
École primaire, élèves	1 pour 10 élèves
École secondaire	2 pour 10 élèves
Universités	2 pour 5 étudiants
Administrations publiques	2 par réception
Résidences (habitants)	1 par logement – 1 par chambre
Résidences (visiteurs)	1-2 pour 10 unités de logement
Salles de concert, théâtres, cinémas	1-2 pour 10 visiteurs
Installation sportive	3 pour 10 visiteurs
Stade, jour normal	1 pour 20 visiteurs
Stade, événement important	installations événementielles pour 5% des visiteurs
Musées	1 par tranche de 100 m ² d'espace d'exposition
Restaurant	1 pour 10 places

1. Gare de Braine-le-Comte

La Gare de Braine-le-Comte constitue une destination stratégique avec plus de 5000 voyageurs par jour. Si la Gare dispose déjà d'un parking vélo couvert, celui-ci est insuffisant et arrive régulièrement à saturation.

Il convient de proposer une offre diversifiée :

- Parking couvert avec contrôle d'accès (abonnement, badge) – 50 pl.
- Offre de parking couvert non-sécurisé – 100 pl.
- Offre d'arceaux (sur le parvis) : 50 pl.

Des possibilités d'extension sont à prévoir dans la mise en œuvre de ces parkings vélos.

Ces places de parking vélo devront être réparties sur les deux côtés de la gare afin d'éviter notamment la traversée du pont ou tunnel.

2. Grand-Place de Braine-le-Comte

La Grand-Place de Braine-le-Comte n'accueille à ce jour aucun parking vélo tant pour les visiteurs de la maison communale que pour les personnes qui souhaitent se rendre aux commerces du centre-ville. La Commune doit s'engager à installer environ vingt arceaux vélo (avec possibilité d'extension) ainsi qu'un parking vélo abrité.

3. Equipements publics, administrations, sportifs, culturel

Les pôles de destination sportifs, culturels ou encore les administrations publiques doivent être équipées d'arceaux vélos hors voirie.

4. Ecoles

Améliorer l'offre de parking vélo dans les établissements scolaires de Braine-le-Comte est une étape indispensable pour encourager les déplacements durables pour les prochaines générations. Il sera conseillé de proposer des arceaux vélos abrités et dans l'idéal au sein même de l'enceinte de l'école :



2.4.4. Suivi de la demande de stationnement riverain (longue durée)

La commune s'engage à suivre la demande de stationnement riverain et à proposer des emplacements de stationnement sécurisés en fonction des demandes connues.

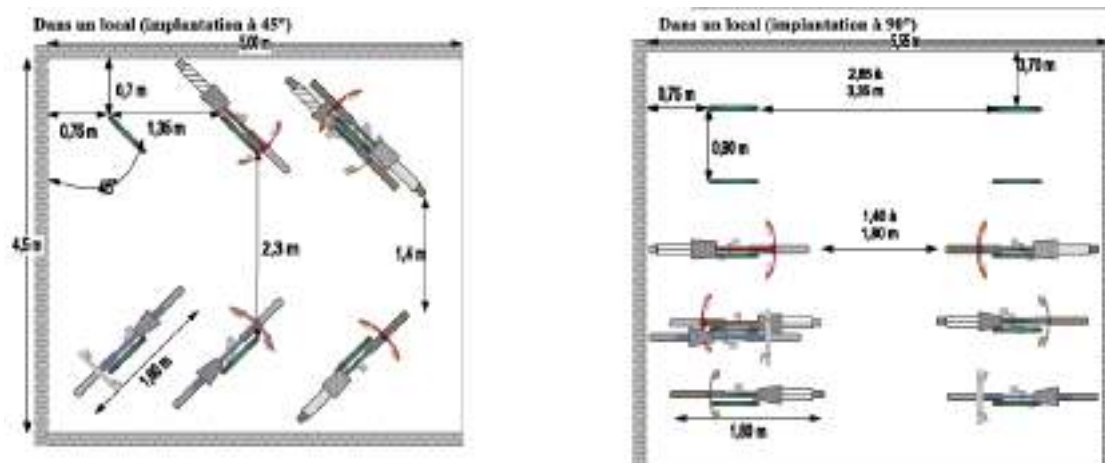
- Appel à intérêt récurrent pour la location de places – box vélo, parking de quartier
- En cas de demande concentrée, trouver des opportunités pour installer un parking vélo (propriété communale ou parking privé)
- Installer des box vélo dans l'espace public.



2.4.5. Intégrer l'obligation d'un local vélo de qualité dans le RCU

Si la Commune de Braine-le-Comte a déjà demandé dans le cadre de certaines demandes de permis d'urbanisme le rajout d'un parking vélo, il est important de légiférer sur ce point dans le Règlement Communal d'Urbanisme. Celui-ci doit imposer, pour les immeubles à logements multiples, un local permettant l'entreposage des vélos (et poussettes), reprenant les précisions suivantes :

- Obligation d'un local vélo dans tout nouvel immeuble d'appartements
- Norme d'un emplacement par chambre
- Normes de qualité : ces parkings vélos doivent être réalisés en rez-de-chaussée, facilement accessible de la voie publique, prévoir des emplacements pour vélos « hors-norme » (type cargo bike), etc.



Exemples d'aménagement de local vélo

2.5. Champ d'action C : encourager la pratique du vélo

2.5.1. Orientations pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées :

- **Renforcer la formation « Brevet du cycliste »** à destination du public scolaire
- La commune, en collaboration avec les associations cyclistes, proposera des **formations « vélo-traffic »** pour les habitants de Braine-le-Comte. Ces formations s'adressent à des adultes qui souhaitent utiliser le vélo en ville mais qui préfèrent être accompagnés pour leurs premiers pas ou « coups de pédale » et apprendre comment se comporter dans le trafic pour se sentir en sécurité.
- Prévoir des **actions à destination du personnel communal** afin de les encourager à la pratique du vélo. Pour ce faire, la commune mettra à disposition des vélos de service pour le personnel administratif de Braine-le-Comte. La commune devra organiser une communication autour de ce projet afin de les faire connaître et d'encourager leur utilisation.

Certaines actions ou campagnes de sensibilisation devront également accompagner certaines mesures du plan vélo telles que la mise en zone 30 ou encore le fait de baisser l'emprise de stationnement au centre-ville. Il s'agit ici de bien informer ce public sur le bien-fondé des objectifs et outils proposés pour accompagner ce plan vélo et favoriser leur compréhension par les habitants de Braine-le-Comte.

2.5.2. Communiquer autour du Plan vélo et de la politique cycliste communale

Nous recommandons le développement d'une page dédiée au vélo sur le site internet de la commune. Cette page pourra contenir les informations suivantes :

- La Plan Communal Vélo (consultable en ligne) ;
- Le réseau cyclable tel que défini plus haut ;
- Les aménagements récents réalisés par la commune, ainsi que les projets en cours ;
- Un espace disponible pour récolter les plaintes et suggestions ;
- Un espace disponible pour récolter les demandes de stationnement (box ou arceaux vélo) ;
- Les compte-rendu des réunions tenues par la Commission communale (cf. ci-dessous) ;
- Inauguration de nouveaux projets en faveur du vélo ;
- etc.

Le département « Communication » de la Commune de Braine-le-Comte prévoira la parution régulière d'articles sur le vélo dans le journal communal « Braine notre Ville ». Un chapitre spécialement dédié à la thématique du vélo peut être intégré au journal.

Afin de rendre visible les itinéraires vélo développés par la Commune de Braine-le-Comte, une cartographie de ce réseau est à développer à l'aide de données SIG (Système d'information géographique).

2.5.3. Assurer une bonne communication et visibilité du réseau vélo

Dans le volet A, nous avons présenté un projet de réseau vélo ambitieux pour la commune de Braine-le-Comte. Celui-ci marque plus largement une nouvelle orientation politique en faveur du vélo.

Afin que ceci soit rendu visible, compréhensible et attrayant pour les citoyens, le plan d'action pourra s'accompagner d'une signalétique et/ou d'un logo qui permettra d'assurer le rayonnement de ce projet. Ci-dessous, le label « Bienvenue vélo » créé par la Maison du Tourisme Condroz-Famenne est un exemple intéressant de signalétique et logo pour souligner la création d'un nouveau réseau vélo. Nous pouvons même imaginer la participation des citoyens à l'élaboration d'une identité forte pour ce projet.



Illustration logo : « Bienvenue vélo » (source : Maison du Tourisme Condroz-Famenne)

2.5.4. Service aux citoyens

A ce jour, aucun vélociste n'est installé sur la Commune de Braine-le-Comte, ce qui est un frein évident au rayonnement du vélo pour les habitants de la Commune. Pour y répondre, la Commune doit promouvoir la mise en place d'un service de réparation vélo lisible et régulier sur son territoire. Une piste intéressante est de développer un partenariat avec le Centre IFAPME (Institut wallon de Formation en Alternance et des indépendants et Petites et Moyennes Entreprises).

La Commune de Braine-le-Comte devra également promouvoir la création d'un service de mise à disposition de vélo en location pour une durée moyen terme pour permettre aux habitants qui ne sont pas propriétaires d'un vélo de s'essayer à la pratique de ce mode avant de se lancer dans un achat. L'association « Pro Velo » qui a de l'expertise dans ce domaine pourra être un partenaire éventuel pour guider le développement d'un tel service.

2.6. Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste

Champs d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi

2.6.1. Orientations pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cycliste, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment :

- intégrer la politique cycliste dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal;
- assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en oeuvre;
- mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

2.6.2. Désigner un pilote « Plan Vélo »

L'engagement prévue d'un second CEMA constitue une opportunité de nommer un « Pilote Vélo » au sein de l'administration qui aura une mission explicite concernant la programmation et coordination du Plan Vélo. Celui-ci sera la personne de contact externe pour toute question relative à la politique cyclable de Braine-le-Comte et sera chargé de préparer un « tableau de bord » qui prévoit un rapportage annuel de l'état d'avancement pour chaque action établie dans le Plan Vélo.

2.6.3. Désigner un pilote « Plan Vélo »

Afin de faciliter la mise en œuvre de certaines actions du Plan Vélo qui nécessitent la collaboration de parties prenantes externes (SPW, Infrabel, Communes voisines, etc.), une table ronde sera programmée chaque année avec l'ensemble de ces acteurs.

Différents points seront abordés lors de cette table ronde, notamment :

- Bilan annuel du Plan Vélo
- Evaluer les obstacles, leviers et engagements lié au Plan Vélo
- Evaluation des partenariats potentiels et/ou nécessaires

2.6.4. Donner une mission aux employés et ouvriers communaux

Une sensibilisation et formation des employés et ouvriers communaux à l'entretien et au nettoyage des aménagements cyclables sera mise en place.

2.6.5. Donner une mission vélo à la zone de police

Alors que la zone de police n'a pas répondu présent au présent audit, il est indispensable de favoriser la participation active de celle-ci pour aboutir au bon développement du Plan Vélo. A ce titre, une mission précise sera affectée à la zone de Police avec l'aide des Bourgmestres de la zone de police Haute-Senne (avec Soignies, Ecaussines, Le Roeulx).

La Zone de Police participera également à la Commission Vélo et contribuera aux actions de prévention, contrôle et sanctions des vitesses autorisées et du respect des aménagements aux points vélos sensibles.

2.6.6. Garantir un financement structurel de la politique cycliste

A ce jour, les dépenses liées au vélo ne font pas l'objet d'une enveloppe budgétaire prédéfinie. Afin d'assurer un financement continu dans le temps de la politique vélo, un montant annuel défini sera réservé dès 2021.

Ainsi, la commune de Braine-le-Comte s'engage à créer un budget spécifique « vélo » qui couvrira les dépenses spécifiques telles que le stationnement vélo hors voirie, les actions de promotion et sensibilisation, l'achat de vélos de service, les études, les subventions, l'organisation des comptages vélo, d'enquêtes, etc. Ce budget pourra également couvrir les marquages spécifiques vélo, l'achat et l'installation de box vélo, le balisage, etc.

Ce budget s'élèvera à un montant de 10€/habitant/an, soit un montant total d'environ 220.000€.

Parallèlement, des opportunités de co-financement et de collaboration seront recherchées, comme par exemple l'appel à projet en cours « Wallonie Cyclable » pour lequel la Commune de Braine-le-Comte peut prétendre à un subside jusqu'à 750.000€.

2.6.7. Evaluer l'impact de la politique cyclable

Une campagne de comptage saisonnière (quatre fois par an) sur des points stratégiques du réseau d'itinéraires est à développer. Ceci permettra à la Commune de mesurer la tendance générale de la pratique du vélo mais aussi de constater l'impact liés à certains aménagements cyclables.

La Commune créera également un dispositif lui permettant de relever le taux d'occupation des stationnements en heure de pointe selon l'endroit (centre, gare, pôles publics, écoles).

2.6.8. Création d'une Commission communale Vélo

La Commune de Braine-le-Comte s'engage à développer une Commission communale Vélo. Celle-ci présentera les caractéristiques suivantes :

Objectifs :

- Rassembler et concerter les différentes parties concernées par la politique cycliste menée à Braine-le-Comte.
- Formuler des avis et recommandations concernant l'ensemble des éléments constitutifs de la politique cycliste de la commune, et les aménagements de l'espace public en particulier.

Présidence :

- Echevins de la Mobilité ou son représentant

Membres :

- Membres politiques :
 - o Échevin de l'Urbanisme et du Stationnement, ou son représentant.
 - o Échevin des Travaux publics ou son représentant.
- Membres de l'administration communale :
 - o Au moins un représentant du service Mobilité

- Au moins un représentant du service Travaux Publics et Voirie
- Au moins un représentant du service Urbanisme
- Au moins un représentant du service Environnement
- Membres extérieurs à la commune :
 - Un représentant de la zone de Police
 - Trois représentants d'une association cycliste
 - Un représentant du SPW Mobilité