

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !



Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	2
MA COMMUNE S'ENGAGE POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !	3
LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)	4
LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)	5
LA SÉCURISATION DES CARREFOURS	7
L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE	8
LE STATIONNEMENT VÉLO	9
L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)	11
DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)	12
LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H	14
LE BREVET DU CYCLISTE	15
ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE	17
RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE	18
ANCRRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION	19
.....	

Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans notre commune. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer notre commune vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : **offre de stationnement-vélo de qualité**, **suppression des points noirs sur le réseau**, **entretien du réseau cyclable**, **intermodalité réfléchie**...

Il faut **améliorer l'image du vélo et travailler les freins** par des **mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation**.

INTERACTION ET COORDINATION

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels.

Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers... mais également des **moyens de coordination**. Cela passe par la présence d'un **conseiller en mobilité**, la **prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public**, le **rôle joué par la police et la fiscalité**.

Enfin, l'**évaluation de la politique** menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO – Give Cycling a Push : http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.pdf



Et surtout...

Mettez-vous au vélo ! Vous en découvrirez rapidement les avantages et l'agrément.

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Le cédez-le-passage cycliste au feu (B22/B23)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 **autorise le cycliste à franchir le feu orange ou rouge pour tourner à droite/continuer tout droit**, à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



B 22



B 23

LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit).

En **Région bruxelloise**, un arrêté ministériel rend la **mesure obligatoire depuis 2016** sur les voiries régionales et communales. Toute exception, pour des motifs de visibilité ou de configuration, doit être justifiée.

En **Wallonie**, cette mesure reste l'**exception** : seuls une quarantaine de carrefours sont équipés de ces panneaux. Les critères de placement des panneaux sont particulièrement restrictifs.

LES ENJEUX ?

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- un **gain de temps** : les cyclistes sont souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile.
- un **gain d'énergie** : chaque arrêt équivaut, pour le cycliste, à un détour de 800m.
- un **gain de sécurité** : le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules.

Les évaluations à Bruxelles et à l'étranger démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée, en l'occurrence le long de la N6 : **partout** en fonction des critères définis par les autorités régionales en Wallonie. Généraliser le placement de ces panneaux constitue la meilleure façon d'assurer une bonne compréhension de la règle.

POUR ALLER PLUS LOIN...

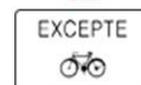
- Wallonie – Code de la voirie – Utilisation des panneaux B22 et B23 : [.gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf)

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Le sens unique limité (SUL)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.



LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 1^{er} juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand** :

- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas **50 km/h** ;
- la **largeur libre de la chaussée** est d'au moins **3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).

En Région bruxelloise, 80 % des rues à sens unique ont été converties en SUL. En **Wallonie**, la situation est plus contrastée : **beaucoup de communes sont encore à la traîne**. Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SUL ne présentent pas de danger particulier.

LES ENJEUX ?

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cycliste et automobiliste adaptent leur comportement.
- **Plus courtes distances à parcourir** et **meilleur maillage du réseau cyclable**. Le cycliste peut ainsi éviter des axes de circulation dangereux et les itinéraires empruntés sont plus calmes.
- Le SUL peut être largement et facilement appliqué à **faible coût**.

Le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons **l'ouverture de tous les sens uniques aux vélos comme l'exige la législation**. Le meilleur moyen d'améliorer la sécurité est de **généraliser le principe du SUL**. Ainsi, la situation devient prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route. La signalisation suffit généralement à établir une sécurité objective. Si la disposition des lieux le justifie, un aménagement tel qu'un marquage au sol pourra être établi dans les entrées, les sorties ou les courbes de la rue.

Concrètement pour Braine-le-Comte, afin que le principe du SUL soit généralisé en centre-ville, les aménagements suivants doivent être faits :

- Croisement de la N6 avec les rues Moucheron et d'Horrues : pas d'aménagement envisagé par le SPW actuellement : ces deux rues aboutissent à une route régionale, donc à travailler avec le SPW pour avoir l'aménagement nécessaire au feu.
- Rue du Tunnel: une demande d'aménagement a été faite, elle a été pré-validée par le ministre tout comme la rue Latérale et celle de la ferme Buccho.
- Chemin Brûlé: à envisager en SUL (proposé déjà au PCM).
- SUL de la rue Edouard Etienne : améliorer la sécurité à l'entrée car les voitures en descente et voulant tourner à gauche, se déportent assez bien sur la gauchece qui ne laisse que peu de place au cycliste prenant cette rue en SUL, il est indispensable de mettre un marquage au sol.
- Chemin Royal dans le bois de la Houssière.
- Toute nouvelle rue à sens unique.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

- Wallonie – Le sens unique limité (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf
- Bruxelles – Les contresens cyclables (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_sul.pdf
- Bruxelles – Sécurité des cyclistes et sens unique limité (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_vs89_sul.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

La sécurisation des carrefours

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **risque d'accident grave** étant plus important aux intersections, il est impératif de les sécuriser correctement. Il existe 3 types de carrefours : à **priorité**, à **feux** et **giratoire**. Choisir l'aménagement adapté dépend de plusieurs paramètres : fonction des voiries concernées/de l'itinéraire cyclable, intensité et vitesse du trafic motorisé, en ou hors agglomération.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Mauvaise lisibilité, surdimensionnement des giratoires, peu/pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écart de vitesse élevé entre usagers... sont autant de défauts rencontrés aux carrefours existants.

LES ENJEUX ?

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous souhaitons que les aménagements sécurisent au maximum les carrefours. Le fonctionnement du carrefour et les trajectoires doivent être clairs et lisibles pour chaque usager. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité.** En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **Carrefour à priorité** : lorsque la voirie à traverser par le cycliste se caractérise par une circulation intense, il convient de prévoir un aménagement physique supplémentaire (éventuellement pour réduire la vitesse).
- **Carrefour à feux** : la création d'un sas aux carrefours permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés et de bénéficier d'une visibilité maximale. Il est recommandé de créer une bande cyclable d'accès au sas. Généraliser cette mesure à l'ensemble des carrefours à feux la rend plus compréhensible.
- **Carrefour giratoire** : le rond-point à bande unique est le carrefour le plus sûr sur les voiries à trafic modéré. Dans les giratoires plus importants, il faut veiller à la continuité des aménagements. Il est déconseillé de tracer une piste cyclable marquée dans un rond-point : elle augmente le risque d'accident.

Dans certains cas (comme le croisement d'un axe rapide), mieux vaut proposer un croisement dénivelé (pont, tunnel). Une attention particulière doit être portée aux grands axes qui traversent notre commune.

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Les carrefours à feux : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf
- Les carrefours giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_giratoire.pdf
- Les carrefours « classiques » à priorité : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf
- Les croisements dénivelés : www.gracq.org/sites/default/files/presto_croisement_denivele.pdf

Wallonie – Aménagements cyclables dans les zones de croisement (SPW) :

- www.gracq.org/sites/default/files/spw_carrefours.pdf

Bruxelles – Vadémécum vélo :

- Aménagements cyclables en giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf
- Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_carrefours.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

L'entretien du réseau cyclable

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables... et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...)**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Les pistes séparées sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les détritiques des machines d'entretien. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons. Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

LES ENJEUX ?

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des routes plus dangereuses où le risque d'accident est accru.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons que la Commune de Braine-le-Comte développe un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique en ligne est un plus, à condition que la Commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

Très concrètement, sont concernées les pistes cyclables suivantes :

- le long de la N6
- le long de la chaussée d'Ecaussinnes
- le long de l'avenue du Marouset.

Braine-le-Comte dispose de peu de pistes cyclables, il devrait être possible qu'elles soient correctement entretenues !

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Fix my street – Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise : fixmystreet.irisnet.be
- Uello - Plateforme de signalement de problèmes vélo en Wallonie : uello.be

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

Le stationnement vélo

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnements correspondant à différents besoins** : du parking pour des **arrêts relativement courts** au **parking de longue durée**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings vélo sont souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo sûr constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

LES ENJEUX ?

- **Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo**, contribution au **transfert modal**.
- **Réponse à une demande des cyclistes** actuels et des futurs cyclistes.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La Commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques : Maison communale, lieux de travail, écoles, académie de musique, petits commerces, grandes surfaces, Sportoase, Salle Baudouin IV, gares, lieux de culte...

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de **qualité** (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec charrette, bakfiets, etc.).

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement vélo (tant au niveau de la construction que de la rénovation).

Par ailleurs, en 2016 déjà, le Gracq a interpellé le Conseil communal (en date du 26/01/2016) proposant que le RCU (Règlement Communal d'Urbanisme) intègre la notion de stationnement de longue durée dans les immeubles à fonction de logements multiples ou à fonction de travail (bureau, entreprise...)

Ces normes permettraient à chaque résident, à chaque travailleur de disposer d'un espace sécurisé de stationnement. Cette revendication n'a toujours pas été suivie d'effets.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf
- Bruxelles – Le stationnement vélo : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf

- PRESTO
 - Stationnement cycliste en centre-ville : gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf
 - Solutions de stationnement et de stockage des vélos : gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf

THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

L'intermodalité (accessibilité et parking)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mode de déplacement efficace pour les trajets courts, le vélo permet aussi d'effectuer des trajets plus longs sans avoir recours à la voiture quand il est **combiné aux transports en commun**. Favoriser cette combinaison développe un système de transport durable.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En matière d'intermodalité, la **Belgique est à la traîne**. En Région bruxelloise, **81 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics**, un chiffre qui atteint **86 % en Wallonie**. En cause : **peu de parkings vélo de qualité, mauvaise accessibilité...**

Pourtant, aux Pays-Bas, 40 % des usagers du rail rallient la gare à vélo et 14 % utilisent le vélo jusqu'à l'arrêt de bus.

LES ENJEUX ?

- Combinaison de **modes de déplacement concurrentiels à la voiture** pour les longues distances.
- Avantages réciproques de l'intermodalité vélo/transports en commun:
 - le développement du vélo est encouragé grâce à un accroissement de la distance qu'il est possible de parcourir ;
 - le vélo est un moyen de rabattement précieux pour les opérateurs de transport en commun : il augmente la zone de chalandise des arrêts de plus de 10 fois par rapport à la marche.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons à la Commune **d'aménager (ou à tout le moins, d'inciter à l'aménagement) les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares de Braine-le-Comte et Hennuyères, arrêts de bus, covoiturage). **Avec du stationnement de qualité** (parkings sûrs, commodes et abrités) et une **bonne accessibilité des lieux** (bordures, rampes, liaisons cyclables).

Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut choisir d'être un **partenaire actif** et de collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport (**SNCB, TEC**).

POUR ALLER PLUS LOIN...

- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :
http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf

Thématique « Aménagements »

Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune où à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont trop souvent un ensemble de **tronçons cyclables mal connectés entre eux**, ce qui compromet leur efficacité et ne garantit pas la sécurité du cycliste. Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons le développement d'itinéraires cyclables répondant aux critères de **sécurité** (qualité des aménagements et mixité dans les rues à faible circulation où la vitesse est modérée), de **continuité** (trajet direct et rapide), de **cohérence** (itinéraires balisés et connectés dans un réseau plus large), de **confort** (revêtement de qualité, jonctions douces, bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de nouveaux cyclistes. Dans un deuxième temps, il faut assurer la connexion des itinéraires au sein d'un réseau plus large.

Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30kmh/) et un marquage au sol suffisent généralement à assurer la sécurité du cycliste. Sur les voiries à grande circulation des aménagements plus significatifs (séparés) sont nécessaires.

Enfin, l'itinéraire doit faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître son existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...

Très concrètement, le Gracq de Braine-le-Comte souhaite :

- participer à la CPSR (Commission Provinciale de Sécurité Routière).

Une collaboration plus étroite entre le SPW, le Commune et le Gracq existe dans d'autres provinces par exemple dans le Brabant Wallon.

- [Vers Soignies](#)

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

- [Vers Tubize](#)

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

- [Avenue du Marouset](#)

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

En août 2014, le SPW a remis un avis positif pour une piste dans le sens de la descente si la Commune veut bien supprimer une partie du stationnement et effectuer une réfection à plusieurs endroits.

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

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

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

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

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

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

Il s'agit d'une zone pouvant faire l'objet de marquage en Bande Cyclable Suggérée (BCS) (Logo vélo et chevrons) pour le parcours sous le pont. Et, de Piste Marquée, ou de BCS sur le Chemin de Feluy.

- Vers Seneffe : route Baccara

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

Prévoir les jonctions aux rues adjacentes.

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

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

- Hennuyères N280

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

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

- sur la rue du Grand Péril

- sur la rue de Virginal

* Rue et Chaussée d'Ecaussinnes à Braine

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

- Chaussée d'Ecaussinnes de Braine à Ecaussinnes

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

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

- Vers Enghien

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

- Un soin particulier devrait être apporté aux itinéraires repris dans le réseau points noeuds.
- La commune balisera et fera connaître des itinéraires cyclables pour relier les villages de l'entité et le centre-ville ainsi que les localités voisines (Soignies, Tubize, etc.)

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO

- Planification d'un réseau cyclable : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf
- Modération du trafic : http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_moderation_trafic.pdf

Wallonie (SPW)

- Réseaux cyclables en Wallonie : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_reseau.pdf
- Signalisation directionnelle : http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf

La généralisation du 30 km/h

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le concept de « **Ville/Village 30** » consiste à **mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30**, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine largement et où les usagers vulnérables sont peu présents (ou protégés par des cheminements séparés). Le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En Belgique, le concept « Ville/Village 30 » est loin d'être ancré dans les mentalités. Pourtant, **des villes allemandes (Fribourg), autrichiennes (Graz), suisses (Zurich), britanniques (Portsmouth) et françaises (Lorient) l'ont déjà adopté avec succès.**

LES ENJEUX ?

- **Meilleure sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes.. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.
- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité et pour le citoyen. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par un centre urbain convivial et apaisé.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons à la Commune de Braine-le-Comte de prendre les mesures nécessaires pour **faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération**. Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements : des « effets de porte » bien conçus, une signalisation claire et une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf
- Bruxelles - La zone 30 – brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) : gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Le Brevet du Cycliste

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 5^e primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

Afin de **donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre** :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo (« Construire son REVe »);
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux parents conduisent leur enfant à l'école toute proche en voiture, car ils **craignent pour leur sécurité... participant par la même occasion à l'insécurité sur le chemin de l'école**. Sans compter la **congestion** que cela génère : à Bruxelles, les déplacements scolaires en heure de pointe représentent 20 % du trafic ! **Chaque année, plus de 10 000 élèves bénéficient de cette formation en Wallonie et à Bruxelles, soit seulement 20 % du public concerné**. On déplore également le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises par la suite. En cause : **trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité** et des parents craignant d'envoyer leur(s) enfant(s) sur la route.

LES ENJEUX ?

- **Enseigner la conduite du vélo et les règles de sécurité.**
- Rationaliser l'usage de la voiture et conscientiser les parents et enfants aux problèmes de mobilité et aux alternatives existantes.
- **Accroître le degré d'autonomie** des jeunes et leur sens des responsabilités.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5^e primaire**. La commune a un rôle primordial pour initier et **pérenniser ce projet**. La journée de remise du brevet est l'occasion d'organiser un événement autour du vélo au sein de la commune. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la **réalisation d'un PDS (Plan de Déplacement Scolaire) ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

A Braine-le-Comte, les activités de formation avec la police se poursuivent d'année en année.

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

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

Le GRACQ de Braine-le-Comte regrette que l'implication de la Commune diminue d'années en années et demande que toutes les écoles – et pas seulement les communales – soient impliquées.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le Brevet du Cycliste (Pro Velo) : www.brevetducycliste.be

- Construire son REVe (Pro Velo) : www.provelo.org/sites/default/files/educ/reve.pdf
- Le vélobus – guide de mise en route (Pro Velo) : www.provelo.org/sites/default/files/educ/guide_velobus_0.pdf
- Wallonie – Plans de déplacements scolaires : appli.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pds/
- Bruxelles – Plans de déplacements scolaires : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Encourager le développement du vélo dans la commune

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice **repose en grande partie sur la communication**. La méconnaissance des avantages du vélo est l'un des premiers obstacles auxquels on peut s'attaquer dans une campagne d'information. Pour développer et soutenir l'usage du vélo, **les communes ont un rôle à jouer**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». Les communes sont encore trop peu nombreuses à susciter elles-mêmes le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

LES ENJEUX ?

- **Changement des mentalités** en faveur des modes actifs.
- Développement du vélo comme **alternative à la voiture** et amélioration de la qualité de vie au sein de la commune (santé, convivialité, qualité de l'air...).
- Création d'une **synergie positive entre administration et citoyens**.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous souhaitons que des **efforts en communication et en promotion** soient systématiquement entrepris par la commune pour **accompagner la création d'un réseau cyclable local et encourager l'utilisation du vélo**.

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle des citoyens (lors de balades organisées, ou organisées spécialement pour les nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via « Braine Notre Ville », des dépliants toutes-boîtes, le site internet... Puisque le vélo est souvent perçu comme un outil de loisirs, il faut simultanément promouvoir des itinéraires de loisirs et quotidiens, car ces deux logiques se complètent.

En tant qu'employeur, la commune doit montrer l'exemple. Elle le fait déjà en **octroyant une indemnité vélo** à son personnel (0,23 €/km). Elle doit en faire davantage par la mise à disposition de vélos de service, de vestiaires et de douches, de parkings sécurisés, la participation au programme *Bike to Work*, etc.

L'octroi de **primes pour encourager l'achat de vélo à assistance électrique**, une mesure déjà mise en œuvre dans plusieurs communes en Wallonie et à Bruxelles, est également un bon moyen de promouvoir le vélo.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bike to Work : www.biketowork.be/fr
- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf

PRESTO

- Guide de politique cyclable – Promotion du vélo : gracq.org/sites/default/files/presto_promotion.pdf
- Fiches « action » - Promotion du vélo : gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.pdf

THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

LA SITUATION ACTUELLE ?

L'**insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo** que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables**, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence...**

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

Plusieurs **brigades cyclistes** existent en Région bruxelloise (Bruxelles, Ixelles, Montgomery...), mais ce n'est pas encore généralisé. En Wallonie, ces brigades tardent à apparaître.

LES ENJEUX ?

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec les citoyens, notamment via la création d'une brigade cycliste au sein de la commune.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression (maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...).

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

La **création de brigades de policiers cyclistes** assure la proximité avec les citoyens : ces policiers sont au contact direct de la population et plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes.

Une réflexion de fond devrait être entamée entre la Commune, la SNCB et la police au sujet du vandalisme et des vols dans les 2 gares de l'entité.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements

THÉMATIQUE « PLANIFICATION & CONCERTATION »

Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle d'une commune (ou d'un ensemble de communes) peut être régie par un **Plan Communal de Mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyens dans la conception des projets et la prise de décision.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, le **vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements routiers**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des techniciens.

LES ENJEUX ?

- **Intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation.
- Existence d'une **transversalité entre les politiques en matière de mobilité, d'environnement** (qualité de l'air, développement durable...), **d'éducation**, etc.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE-LE-COMTE SOUHAITE ?

Nous demandons que la Conseillère en Mobilité – qui est notamment chargée des modes doux – dispose de nettement **plus de temps pour cet aspect**, ou qu'elle soit **épaulée plus amplement par une équipe formée dans les bonnes pratiques en aménagements cyclables**.

A la fois l'étude des nouveaux quartiers, mais aussi l'aménagement des voiries communales et régionales nécessitent un travail important et centré sur ces modes. Ils doivent constituer une priorité.

Avec l'accroissement important attendu de la population brainoise, cette revendication revêt une urgence toute particulière.

Une **Commission vélo** doit être mise en place au sein de la Commune afin de rassembler tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur Vélo (ici la CeM et son équipe), représentants de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...).

Le PCM intègre le volet cyclable, nous n'avons pas à Braine-le-Comte de Plan communal cyclable.

Il faut réserver des **moyens budgétaires** pour assurer le développement du vélo par des **mesures d'aménagements et de sensibilisation**. Trop souvent, les propositions de notre PCM n'ont pas été réalisées ou doivent être actualisées vu les modifications de l'espace.

Enfin, de la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant doit être formé** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf
- Wallonie – « Guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural » (SPW) : http://gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf