

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

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

Lors de la balade, nous en expérimenterons quelques-uns (marqué d'un * dans la présente note) à la force de nos mollets. Toutefois, nous y avons également repris tous les autres « points noirs cyclistes » qui nous ont été communiqués mais que, faute de temps, nous ne pourrions constater aujourd'hui. Libre à vous d'aller les constater de plus près et même de les éprouver sur votre selle par la suite.

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

Différentes catégories de problèmes nous apparaissent :

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

Nous osons rappeler une première série de « points noirs » déjà répertoriée, souvent en lien avec des routes régionales à voir sur notre blog: <http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>

L'avenue du Marouset attend toujours sa piste en descente, la N6 ses réfections, élargissements, continuités de piste, et la rue du Grand Péril son aménagement sur le pont et vers Ittre. La chaussée d'Ecaussinnes quant à elle marque quelques traversées peu sécurisées ... Ces pistes sont par ailleurs à réfléchir au niveau de leur connection avec les trajectoires urbaines pour une bonne continuité des parcours.

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

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

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

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

Le parcours des « POINTS NOIRS »

- **Rue de Serbie et Place de la Victoire*** : les trottoirs ont bénéficié de subsides il y a peu, très bien, mais les côtés sont détériorés sur la voirie

- **Rue de Mons-N6 *** : pas facile de traverser la nationale

- **Rue des Champs*** : actuellement elle est notée voie sans issue (et Z30) à partir de l'avenue Alix De Namur: pourquoi ne pas permettre le passage aux cyclistes ? Proposition de Zone Résidentielle avec interdiction (poteau) à partir de la rue d'Ecaussinnes pour voitures.
Accès qui favoriserait un parcours agréable du centre vers le nouveau parc à venir dans le quartier, à pied et à vélo plutôt qu'en voiture, et garderait la quiétude de la rue
Imaginer un signallement au sol pour prévenir la sortie des vélos vers la rue d'Ecaussinnes

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

- **Connection* Alix de Namur -chaussée d'Ecaussinnes** : concernant le marquage, il faudrait que les chevrons soient en continu (et pourquoi pas dans les 2 sens, ce qui réduirait visuellement la largeur de la chaussée)

- **Chemin du Pont*** : limiter la vitesse et: chevrons ou piste

- **Pont des Frères Dulait***: quel positionnement adopter pour plus de sécurité : le passage central

En effet, si nous devions nous insérer en trajet cyclo-piéton :

- la réinsertion s'avèrerait dangereuse dans le flux de circulation car les épais montants du pont empêchent une bonne visibilité entre le cycliste et le conducteur en voiture

- l'absence de garde-corps côté chaussée entraînerait une chute de près d'1m sur la chaussée en cas de glissade ou autre événement

- le risque de conflits avec les piétons serait réel

- le risque de glissades en hiver, les bordures et filet d'eau à dépasser, les accès étroits pour permettre aux « vélos » de s'insérer sur le pont, et le rebord de près d'un mètre supplémentaire à effectuer après une montée déjà importante seraient autant d'écueils

- **Rue du 11 novembre*** : pourquoi ne pas imaginer une piste de part et d'autres sur cette rue proche de la gare, ou des chevrons au sol, un espace large pour nos bus TEC ... retirer les places de stationnement, chaque maison ou immeuble y possède en effet son parking.

- **Entrée sur le plateau de la gare*** : aucun accès cyclable régularisé:

Rue du 11 Novembre : panneau C3 à la zone BUS : plusieurs solutions :

- simplement interdire l'accès aux voitures ? Permet d'avoir un seul panneau à mettre

- ou mettre le panneau « excepté circulation locale »

Identifier le passage possible rue du 11 Novembre mais non balisé et encore peu praticable côté SNCB, vers le parking vélo



Par ailleurs, pour les cyclistes venant de la rue de la Station ou de la rue Heuchon, permettre, par le dépose minute central, dans le sens de l'entrée des voitures, un accès cyclable direct vers le local. Rappelons nos demandes de parkings sécurisés de part et d'autre de la gare.

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

- **Pont l'Incluse** : passage très insécurisant pour le cycliste, sombre, or c'est un accès « central », les chevrons proposés au SPW n'ont pas été acceptés, nous demandons à la commune et au SPW d'identifier ce passage comme étant sensible et de proposer des aménagements de sécurité

- **Rue Edouard Etienne*** : l'espace cyclable du SUL est à noter par des chevrons à l'entrée, nous l'avons déjà signalé, en effet l'entrée cyclable est d'autant moins respectée que 2 flèches indiquent la place des usagers en descente.

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

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

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

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

- **Quartier Rey *** : merveilleux accès possible, pour peu d'aménagements, vers la N6 via le quartier de **l'Ecrin Vert** : 1 passage de 10 m, accessible actuellement aux piétons, à aménager. Arrivée à la sortie du sentier du caillou: N6 à aménager pour piétons et cyclistes pour permettre la traversée et des pistes cyclables de chaque côté..., idem à la **sortie de la ligne 123**

- **Rond-point du Flament** : étroitesse de l'espace cyclo-piéton entre la rue du Flament et de la Libération, passages difficiles à 45°.... Réinstaurer les limites de vitesse entre Braine et le rond-point (vers Tubize)

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

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

- **rue d'Horrues ***: nous souhaitons un SUL avec une réduction vitesse en entrée (Z30), rehaussement, et diminution de places de stationnement (des places sont disponibles dans la zone du champ de la lune), seul point où l'on peut traverser la N6 dans les 2 sens et dans un carrefour protégé par des feux tricolores, et ce point est central. la circulation doit être prioritaire sur la fonction stationnement. La proximité de ce point de traversée de la N6 avec les équipements sportifs, les écoles, et le centre en font un point vraiment stratégique pour réduire l'effet



de cassure que représente la N6 pour les cyclistes, et notamment pour la sécurité des jeunes et adolescents.

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

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

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

-Couvrir et installer de bons attaches-vélos.

Proposition de Z30 élargies à aménager

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

2 : entre la rue Moucheron et la rue des Postes

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



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

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

Limites de vitesse à modifier et Trajets-centre-villages

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

Nous pensons que 30km/h dans le centre, 50km/h élargi et 70 km/h maximum serait plus adéquat

Route vers Henripont et Ronquières, avenue du Marouset : descendre la vitesse de 90 vers 70 km/h, de 50 vers 30 km/h

Par ailleurs, certains trajets centre- villages pourraient bénéficier d'itinéraires balisés par des alternatives bien pensées. Le balisage permet une plus grande visibilité des possibles et évite de se perdre dans des routes campagnardes moins connues.

Liste de points supplémentaires signalés

Trous multiples

- chemin des 10 maisons

- rue des Etats Unis

- rue Hector Denis

- rue du Warichaix : vraiment impraticable avec les trous, or cette route permet, sur Hennuyères, de rejoindre Tubize, et le canal plus au nord, vers Bruxelles

- Rue du Grand Péril : pont du chemin de fer au dessus de la gare d'Hennuyères

- Charly des Prés

- Rue Neuve : des trous à éviter

- Rue Chapelle au Foya

- Chemin de la Sablière

- Drève des Chasseurs et Chemin Royal (dans la mesure où ils restent accessibles aux cyclistes)

Et beaucoup d'autres routes de campagnes...



Rappel des points noirs déjà détaillés <http://brainelecomte.gracq.org/rapport-permanent-des-difficultes-cyclables>

- Rue de Bruxelles, Chaussée de Bruxelles (signallement 2)
- chaussée de Mons (signallement 5)
- Rue de Mons (N6) jusqu'au croisement avec la rue Charles Mahieu (signallement 10)
- Croisement : rue de Mons - sortie Ceriseau, entrée piste N6 (signallement 11)
- Avenue du Marouset (signallement 3)
- Route Baccara (signallement 7)
- Rue d'Ecaussinnes - Chaussée d'Ecaussinnes – N532 : Pont voie ferrée à Braine (signallement 9)
- N280- Rue du Grand Péril (signallement 12)
- Et notre 13ème signallement : concernant les possibilités de B22 et B23 , ainsi que de SAS sur les carrefours de la N6

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



Illustrations conçues par Freepik