

## ***Semaine de la mobilité 2015 :*** **Les « modes doux » à Braine-l'Alleud**



### **Les faits : des réalisations, des actions de la commune**

- Des rencontres ont eu lieu régulièrement entre le GRACQ et l'échevin de la mobilité.
- Une conciliation entre les usagers de la Ligne 115 s'est déroulée au printemps 2014. Un petit tronçon a déjà été amélioré.
- Plusieurs lots de râteliers pour vélos sont installés en différents lieux fréquentés de la commune.
- Plusieurs tronçons de pistes cyclables ont vu le jour notamment à l'occasion des travaux du RER sous la forme de trottoirs partagés piétons/cyclistes : avenue Alphonse Allard, route du Lion, Boulevard de l'Europe, , chaussée de Mont-St-Jean, Chaussée Bara, avenue Albert 1er. (concrétisation de la fiche 4.2 du PCM phase3)
- Les projets de nouveaux lotissements comprennent systématiquement un volet « modes doux »
- La commune a fait la promotion de la mobilité douce à l'occasion des commémorations de 1815.
- Le journal communal « L'Echo du Hain » a consacré un article sur l'utilisation du vélo au retour des beaux jours ( début de réalisation du PCM Fiche action 4.3 : « promotion des déplacements à vélo »)



### **Les projets communaux à court et moyen termes**

- Volonté de mettre en œuvre la signalisation F45B informant piétons et cyclistes que des impasses sont franchissables (inventaire en cours).
- La commune prépare un plan de déplacements « mode doux » comprenant des itinéraires cyclables spécifiques à deux niveaux : entre les points d'intérêts de la commune (écoles, centre sportif, ...) et vers les villages de la commune. (conformément à la fiche 4.4 du PCM-phase3 : « Mise en place d'un jalonnement vélo sur la commune »). Projet (à long terme) d'un itinéraire continu partant du collège Cardinal Mercier , jusqu'au centre administratif en passant par le stade Gaston Reiff.
- La commune collabore avec la province pour la réalisation du réseau points -nœuds.
- Volonté d'aménager un pre-RAVeL sur la Ligne 115 : discussions en cours avec les communes Braine-Le-Château et Tubize ainsi qu'avec la région et la SNCB ( SNCB operator).
- Le projet d'aménagement du parc du Paradis permettra, pour la 1<sup>re</sup> fois, aux cyclistes de circuler dans un parc Brainois (Jusqu'à présent, le règlement communal l'interdit).

# Évaluation de la politique cyclable de Braine-l'Alleud

Les autorités communales de Braine l'Alleud (B'l'A) ont décidé de mener une politique plus accueillante envers les cyclistes et le GRACQ s'en réjouit. Les rencontres avec l'échevin de la mobilité nous ont permis de constater une évolution positive de la gestion de la mobilité. L'avis des cyclistes quotidiens est entendu et pris en compte. Et pourtant, il subsiste des sujets tabous : la mise en œuvre des SUL et des ZAC, l'accessibilité des rues piétonnes aux cyclistes, la prise d'espace pour les cyclistes sur la voirie ...

## *Des trottoirs partagés par les cyclistes et les piétons*

La politique actuelle de la commune de B'l'A à l'égard des cyclistes est de leur octroyer un espace sur les trottoirs, à partager avec les piétons. Si d'un certain point de vue, on peut imaginer que cette option protège les cyclistes en évitant les conflits avec les automobilistes, elle n'en comporte pas moins un certain nombre de contre-indications.

- Les cyclistes sont contraints de partager l'espace avec les piétons dont un certain nombre sont des usagers plus vulnérables (femmes enceintes, enfants, personnes âgées, personnes handicapées ou à mobilité réduite) qu'ils risquent de mettre en danger. Ce type d'aménagement favorise les conflits et en rejette la responsabilité sur le cycliste. Cette question est encore plus problématique avec le nombre croissant de vélos à assistance électrique qui roulent à plus grande vitesse.
- À cela s'ajoute le traditionnel danger de la portière qui s'ouvre devant le cycliste. Le passager de l'automobile est souvent moins attentif à ce danger que le conducteur. Or, dans le cas d'une piste cyclable (PC) située sur le trottoir, elle se situe donc du côté du passager.

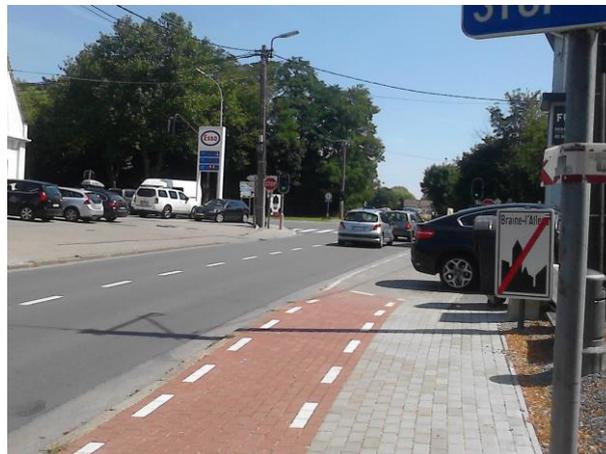


Pour que l'option de trottoirs partagés apporte une vraie solution de sécurité pour tous, ceux-ci doivent être suffisamment larges pour que la piste cyclable soit réellement séparée du trafic piéton afin de limiter les conflits d'espace entre cyclistes et piétons. De plus, de tels trottoirs doivent être exempts de tout obstacle (poteau, cabine électrique...) gênant pour les piétons et dangereux pour les cyclistes qui circulent à plus grande vitesse. De tels dangers existent bien à Braine-l'Alleud.



### ***Discontinuité des pistes cyclables***

La commune aménage ponctuellement des tronçons de pistes cyclables en fonction des opportunités de travaux. Même si des projets de pistes cyclables continues existent dans la tête des concepteurs, ce morcellement paraît étrange aux yeux du citoyen cycliste. En attendant les cheminements complets, il importe de veiller à assurer la sécurité des cyclistes qui doivent passer régulièrement de la piste à la chaussée et inversement en indiquant clairement les passages de l'un à l'autre. (Cette constatation était déjà présente dans le PCM (phase3-page 8) « *Cependant, le diagnostic montre qu'il existe très peu de continuités confortables sur l'ensemble de la commune. Ces discontinuités sont renforcées par le manque de traversées sécurisées des grands axes de communication.* » ).



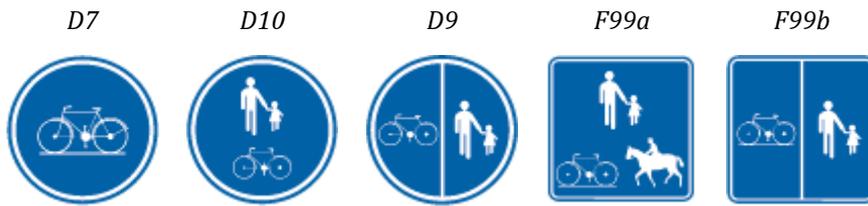
### ***Signalisation partielle des pistes cyclables***

Les nouveaux tronçons de pistes cyclables sont réalisés en pavés rouges bordés de pointillés blancs. Aucune signalisation n'y est encore installée, à quelques exceptions près. Il est indispensable d'indiquer par le panneau ad hoc comment les piétons et les cyclistes doivent se partager de l'espace.

À cet effet, en fonction de la configuration des lieux (notamment de l'espace disponible), un des panneaux suivants devra être installé :

- *D7 = piste cyclable : les piétons cèdent le passage aux cyclistes (art. 42.2.2, 1°) ; opportun s'il y a peu de piétons ;*
- *D10 = partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes : le piéton ne peut pas être mis en danger (art. 40.1) ;*
- *D9 : les cyclistes et les piétons empruntent chacun la partie de la voie publique qui leur est attribuée par le signal (pistes séparées) ;*

- *F99a/b : chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers (pas obligatoires): les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner (art. 22 quinquies 2).*



### ***Croisements prioritaires ou non pour les cyclistes***



Lorsqu'une piste cyclable croise une route, il est important de signaler par un marquage au sol qui a la priorité. Ces marquages améliorent la visibilité du cheminement cyclable et augmente la sécurité des cyclistes.

Dans le cas d'une piste cyclable (PC) qui suit un axe prioritaire, la PC doit elle aussi être prioritaire ce qui doit être signalé par un marquage au sol à l'aide de pointillés à chaque croisement. Des triangles sur pointe doivent inviter l'utilisateur non-prioritaire à céder le passage.

### ***Bordures à remplacer***

Certaines PC ont été réalisées dans l'urgence, et les bordures n'ont pas été remplacées. La commune a néanmoins accédé à notre demande de 'raboiter' certaines bordures ou d'adoucir la pente par un ajout d'asphalte.

Il est indispensable d'équiper tous les accès aux pistes cyclables de bordures ad hoc.



# La vision de la politique cyclable du GRACQ

## ***Partager la rue avec tous les usagers***

Retirer les cyclistes de la chaussée n'habitué pas les automobilistes à cohabiter avec les cyclistes. Le GRACQ continue de demander un vrai partage de l'espace public, où tout le monde puisse cohabiter, en toute sécurité, et en veillant à maîtriser les comportements dangereux, fondamentalement liés à la vitesse. Dans les centres urbains où se rencontrent tous les types d'usagers sur un espace réduit, la zone 30 est l'infrastructure la plus sécurisante pour tous.

## ***Encourager l'utilisation du vélo***

Le vélo présente des avantages certains : il n'est pas encombrant, aussi bien quand il circule que quand il stationne. Il cause moins d'accidents graves que les véhicules rapides, il ne pollue pas et ne consomme pas d'énergie non-renouvelable, il ne fait pas de bruit, il est bénéfique à la santé et le coût des infrastructures cyclables est plus limité que pour d'autres moyens de transport.

Dans la ville, aux heures de pointe, le vélo est aussi plus rapide que la voiture. Une augmentation substantielle des déplacements en vélo a un impact bénéfique sur la fluidité du trafic automobile. Son usage devrait dès lors être encouragé.

## ***Utiliser le principe STOP***

Le GRACQ propose que la commune de Braine-l'Alleud utilise le principe STOP (fil conducteur de la planification de la politique de mobilité en Flandre).

Le principe "STOP" hiérarchise les différents modes de déplacement. La priorité est accordée aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer). Partant de la constatation que plus de la moitié des déplacements sont de courte distance, ils peuvent se faire à pied ou à vélo. Or en réalité, la voiture privée est le premier choix. Elle occupe aussi le premier plan dans les politiques de mobilité alors que les investissements dans les transports publics et les infrastructures cyclables sont réduits.

## Quel avenir en selle ?

D'une part, la commune argumente qu'il y a peu de cyclistes à Braine-l'Alleud, ce qui justifie des investissements plus modestes que pour l'automobile ; d'autre part, quand on interroge les citoyens, ils disent hésiter à (re)prendre le vélo à cause de l'absence d'infrastructures cyclables sûres et confortables. Les aménagements récents dans les grandes villes européennes tendent effectivement à montrer que le nombre de cyclistes croît en fonction de la qualité de l'infrastructure qui leur est consacrée.

Les villes qui ont remis en question la place prépondérante de l'automobile et qui ont adopté une politique volontariste en faveur de la « petite reine » sont appréciées et dégagent un sentiment de mieux-vivre : il suffit pour s'en convaincre de circuler à Strasbourg, Copenhague ou Berlin.

Après avoir quasi ignoré le vélo comme moyen de transport à part entière, la commune de Braine-l'Alleud commence à s'inscrire dans la politique soutenue par la région wallonne et la province du Brabant wallon en faveur des modes de transport doux, en particulier celui du vélo. Les projets de réaménagement conséquents de voiries incluent le vélo mais parfois encore timidement voire maladroitement lorsque les normes techniques imposées ou conseillées par les instances compétentes (région, IBSR,...) ne sont pas tout à fait suivies. Le GRACQ souhaite que Braine-l'Alleud continue dans cette voie et devienne une commune où le vélo fasse partie intégrante du paysage urbain, et pas seulement au passage du tour de France !

Ne prenons plus la route, partageons-la !

**GRACQ**

**Les Cyclistes Quotidiens**

*Fabienne Leclère*

*Locale de Braine-l'Alleud*

*T : 0479 66 25 02*

*BraineAlleud@gracq.org*

