

Evaluation 2021 de la politique cyclable à Braine-l'Alleud.

En janvier 2018, le GRACQ de Braine-l'Alleud envoyait son **mémoire élections** à tous les candidats se présentant aux élections communales, ceci afin que chacun puisse s'en inspirer pour composer son programme. Ce document proposait nos **5 priorités** pour mener à bien une politique volontariste et faire de Braine-l'Alleud une Commune qui **favorise le développement du vélo** comme moyen de déplacement au quotidien.

Les **cinq priorités** sélectionnées par notre association étaient les suivantes et force est de constater qu'elles sont toujours d'actualité :

1. Des itinéraires cyclables de qualité qui consistent en un **réseau cyclable local, continu cohérent et entretenu** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**
2. La mise en œuvre des **sens uniques limités (SUL)**
3. Une **intermodalité réfléchie** : accessibilité et offre de stationnement vélo de qualité
4. La **promotion du développement du vélo** dans la commune : améliorer l'image du vélo et travailler les freins par des mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation.
5. L'ancrage du vélo dans les processus de **planification et de concertation**

Quelques semaines avant la tenue des élections notre groupe procédait à **l'analyse des différents programmes** afin d'évaluer dans quelles mesures nos demandes étaient prises en compte.

Le mémoire et l'évaluation des programmes peuvent être consultés en ligne ici :

- http://www.gracq.org/sites/default/files/memorandum2018_bla.pdf
- http://brainelalleud.gracq.org/sites/default/files/analyse_des_programmes.pdf

Nous sommes maintenant trois ans plus tard et deux ans et demi après ces élections. Comme nous avons de la suite dans les idées, le temps est venu de procéder à une première **évaluation de la politique** menée par l'équipe en place.

Précisons bien qu'il s'agit ici d'**évaluer la politique en place** en comparant nos cinq demandes avec les améliorations que nous avons observées en deux ans et demi ainsi que sur base des quelques contacts que nous avons pu avoir avec la Commune. Il ne s'agit donc pas d'une analyse globale de la qualité des infrastructures elles-mêmes.

- ☞ Cette analyse de la façon dont les usagers apprécient les infrastructures de leur commune sera l'objet d'une grande consultation qui sera organisée à la fin de cette année par le GRACQ à l'échelle de la Wallonie et de Bruxelles.

PRIORITÉ GRACQ : DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ

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

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITAIT EN 2018

Le développement d'itinéraires cyclables **de qualité** 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

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

La **police locale doit jouer son rôle** de prévention mais également de répression pour assurer le maintien de la praticabilité des aménagements cyclables.

La **réalisation en Pré-RAVeL de l'ancienne ligne de chemin de fer 115** qui constitue un axe structurant pour tous les cyclistes circulant côté ouest de Braine-l'Alleud

Un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux). Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

La possibilité pour les usagers de **signaler les problèmes** via un guichet unique en ligne et que la commune mette en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle pour les problèmes demandant une intervention rapide.

NOTRE ÉVALUATION EN 2021

Ce que nous apprécions :

- ✓ La **cohérence du réseau** de pistes cyclables séparées qui relie en site propre les pôles les plus fréquentés de la Commune, ainsi que la connexion avec le réseau points-nœuds de la Province et avec le futur RAVeL de la L115.
- ✓ L'amélioration de la sécurité des cyclistes par des **marquages bien visibles** là où une piste cyclable traverse une chaussée (ex : Av. Allard, Bd Desnouettes).
- ✓ La **qualité du revêtement** des trottoirs partagés en pavés de béton : planéité, adhérence et stabilité dans le temps.
- ✓ L'utilisation de **bordures PMR** facilitant l'accès aux trottoirs partagés nouvellement réalisés.
(*x Nous aimerions que les anciennes réalisations bénéficient également de cet aménagement*).
- ✓ Les travaux d'**aménagement de la L115** en pré-RAVeL.
- ✓ De nets progrès ont pu être observés en matière de **nettoyage** des pistes cyclables et **d'entretien** des abords.
(*x L'absence de déneigement des pistes cyclables en périodes hivernales reste toutefois un problème*).
- ✓ Un **outil de signalement** des problèmes a été mis en place, ce qui justifie ce point positif.
(*x Le suivi et la rapidité d'intervention sont toutefois encore loin d'atteindre les attentes des usagers*).

Ce que nous déplorons :

- ✘ Le manque d'attention portée à la sécurité des cyclistes lorsque ceux-ci se retrouvent à la fin d'une piste cyclable séparée et doivent **réintégrer le trafic** automobile.
- ✘ **L'absence de sécurisation et de lisibilité** de l'itinéraire à suivre pour passer d'une piste cyclable à l'autre (exemples : du Boulevard de l'Europe vers l'Avenue de la Paix, ou entre les différents tronçons de la Chaussée d'Alseberg).
- ✘ L'utilisation **systematique** du « trottoir partagé » qui oblige les cyclistes à circuler en dehors de la chaussée. Nous ne critiquons pas cette solution en tant que telle mais déplorons que ce soit la seule envisagée, y compris lorsque :
 - la largeur du trottoir ne le permet pas,
 - la grande fréquentation du trottoir génère de nombreux conflits entre piétons et cyclistes,
 - le trajet du cycliste est rendu périlleux et inefficace par les obstacles et les discontinuités.D'autres solutions pourraient être envisagées au cas par cas mais sont malheureusement ignorées.
- ✘ L'absence de **marquages au sol** pour assurer la sécurité des cyclistes sur les axes secondaires dépourvus d'infrastructure séparée.
- ✘ Le rôle de la Police locale en matière de prévention et de répression pour assurer la sécurité des cyclistes semble insuffisant : il y a par exemple une trop grande tolérance envers les **stationnements de véhicules sur les pistes cyclables**.

En résumé : Il y a globalement des points positifs et des améliorations réelles par rapport aux années précédentes mais aussi de graves manquements en termes de sécurité auxquels nous accorderons plus d'importance lors d'une prochaine évaluation.



Av Allard, une traversée sécurisée



Absence de réinsertion sécurisée dans le trafic



Problèmes de mixité piétons/cyclistes



Obstacles sur pistes cyclables

PRIORITÉ GRACQ : LA MISE EN ŒUVRE DES SENS UNIQUES LIMITÉS (SUL)

Un sens unique limité (SUL) est une rue à sens unique que les cyclistes peuvent **prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée. Depuis le 1er juillet 2004 (arrêté ministériel du 18 décembre 2002), les sens uniques **doivent obligatoirement être ouverts** à la circulation des cyclistes dans les deux sens moyennant certaines conditions.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITAIT EN 2018

L'ouverture immédiate des sens uniques aux vélos comme l'exige la législation.

A Braine L'Alleud le GRACQ a recensé près de 50 rues (ou tronçons) à sens unique. Pour **plus de 75% d'entre elles** l'ouverture à la circulation des cyclistes à contresens présente **un intérêt en termes d'attractivité** et ne présente pas de danger particulier.

Parmi les principaux avantages :

- **Raccourcis ou possibilité d'éviter les axes dangereux** (Rue Longue entre Bd de l'Alliance et rue des Hauts Tiennes, rue Grange des champs entre Ch Bara et rue La Vau, rue Ste Anne vers la gare, rue du Baty vers les commerces de Lillois, Rue des Eglantiers pour éviter la Chée d'Alseberg...)
- Pour les riverains d'une rue à sens unique : possibilité de partir de leur domicile ou de revenir à leur domicile sans devoir faire un grand détour. C'est le cas de **tous les sens uniques en zones résidentielles** qui sont en outre caractérisés par un trafic automobile très calme.
- Amélioration de **l'accessibilité des pôles d'intérêt** situés à proximité de ou dans un sens unique (exemple : accès à la bibliothèque/ludothèque par la rue Longue en venant du Bd de l'Alliance ...)

Le GRACQ demande que toutes ces rues soient **rapidement ouvertes** à la circulation des cyclistes à contre-sens

NOTRE ÉVALUATION EN 2021

Ce que nous déplorons :

- ✘ Braine-l'Alleud se distingue tristement comme étant une des rares communes d'importance en Wallonie à s'obstiner à n'avoir **aucun SUL** sur son territoire, et ce en totale **contradiction avec la législation** mais aussi sans fournir la moindre justification sérieuse.
- ✘ Ajoutons qu'à la suite de la demande officielle introduite par le GRACQ à la Commission Circulation en 2018, il nous avait été répondu que la Commune décidait « *d'étudier au cas par cas des solutions alternatives visant à proposer aux cyclistes des itinéraires calmes, courts et sécurisés* ». A ce jour, trois ans plus tard, **aucune solution alternative** n'a encore été mise en place.
- ✘ Dans la même logique que les SULs, le Code de la Route s'est enrichi de **nouvelles dispositions favorables au vélo** et destinées à favoriser l'essor de celui-ci en ville. On peut citer les rues cyclables, les rues scolaires et les panneaux B22/B23 qui permettent aux cyclistes de franchir un feu au rouge tout en cédant la priorité à tous les autres usagers. La Commune se montre systématiquement opposée à ces types d'aménagements.

En résumé : Sans surprise notre évaluation sur ce point est totalement négative mais nous continuerons nos efforts afin de persuader les décideurs des avantages incontestables que peuvent apporter ces aménagements lorsqu'ils sont bien pensés.

PRIORITÉ GRACQ : UNE INTERMODALITÉ RÉFLÉCHIE : ACCESSIBILITÉ ET OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO DE QUALITÉ

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.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITAIT EN 2018

Nous demandons à la Commune **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus, stations de covoiturage) avec **du stationnement de qualité** (parkings sûrs, commodes et abrités) et une **bonne accessibilité des lieux** (bordures, rampes, liaisons cyclables).

- L'augmentation du nombre de places de parking vélo à la gare de Braine l'Alleud, et à la gare TEC.
- La création d'un parking sécurisé pour les vélos près des gares de Lillois et de Braine l'Alleud et des principaux arrêts TEC
- L'ouverture d'un Point-Vélo à la gare de Braine l'Alleud pour les petites réparations, la surveillance et la promotion vélo
- Une gestion régulière des vélos abandonnés
- La résolution des problèmes de continuité du réseau cyclable aux abords de la gare de Braine l'Alleud
- Une meilleure accessibilité des vélos aux quais

NOTRE ÉVALUATION EN 2021

Ce que nous apprécions :

- ✓ De **nouvelles places de parking** vélo ont été ajoutées à la gare de Lillois et à la gare de Braine-l'Alleud pour faire face à l'augmentation de la demande (avant la crise sanitaire).
- ✓ De nombreux **vélos abandonnés ont été enlevés** ce qui a eu pour effet d'augmenter la capacité des racks existants.
- ✓ La **continuité du réseau cyclable** aux abords de la gare de Braine-l'Alleud s'est améliorée grâce notamment à la réalisation du trottoir partagé du Pont Courbe
(*x Plusieurs discontinuités subsistent néanmoins*).
- ✓ L'annonce du déploiement d'un **réseau de vélos électriques partagés** en partenariat avec l'intercommunale inBW est également un élément susceptible de favoriser l'intermodalité

Ce que nous déplorons :

- ✗ Aucune possibilité de **parking sécurisé** n'a encore été mise en place malgré la demande pressante de nombreux cyclistes navetteurs depuis plusieurs années et malgré les nombreux vols de vélos signalés
- ✗ **L'accessibilité des vélos aux quais** reste problématique et la création d'un point vélo n'a pas encore été évoquée à ce jour.
- ✗ Le trottoir partagé de **l'Avenue Albert Ier est sous-dimensionné** par rapport à la fréquentation actuelle de piétons et de cyclistes, les conflits y sont nombreux. Ce problème ne fera qu'empirer avec l'augmentation de la part modale du vélo, en particulier à cet endroit. Une solution plus ambitieuse doit être envisagée à brève échéance.

En résumé : Braine-l'Alleud dispose d'une gare TEC/SNCB de taille importante, l'intermodalité y est un enjeu essentiel auquel la Commune accorde de l'attention. L'absence d'offre de stationnement sécurisé pour les vélos n'en est que plus critique.

PRIORITÉ GRACQ : PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE PAR LA COMMUNICATION, L'ÉDUCATION ET LA SENSIBILISATION

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice et sécurisée repose en grande partie **sur la communication et sur la formation.**

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITAIT EN 2018

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** comme alternative à la voiture.

Nous souhaitons des **actions concrètes** de promotion du vélo, la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo**, une campagne de sensibilisation via le journal local, des toutes-boîtes, le site internet...

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5^e primaire**. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la **réalisation d'un plan de déplacements scolaires ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école. Nous pensons que l'apprentissage du vélo est un maillon important et complémentaire dans le projet de déplacement scolaire proposé par l'Echevinat de la mobilité.

NOTRE ÉVALUATION EN 2021

Ce que nous apprécions :

- ✓ Le journal communal « **L'Echo du Hain** » relaie régulièrement des informations concernant l'usage du vélo.
*(x Nous déplorons néanmoins que ces communications sont généralement **anxiogènes et culpabilisantes** à l'égard des cyclistes plutôt que destinées à encourager les citoyens à enfourcher leur vélo pour les petits déplacements quotidiens).*
- ✓ La **prime à l'acquisition** d'un vélo conventionnel ou à assistance électrique. Cette prime est reconduite tous les ans et a récemment été étendue aux trottinettes électriques.
- ✓ L'installation de **bornes de réparation** aux deux gares SNCB et dans le centre.
- ✓ La réalisation d'un **range-vélos mobile** pour les événements ponctuels.

Ce que nous déplorons :

- ✗ Pas de '**Brevet Cycliste**' pour les élèves de 5^e primaire
- ✗ Absence de plans de **déplacements scolaires**
- ✗ L'essai de circulation aux abords de l'Institut de la **Vallée Bailly** aux heures d'entrées et de sorties des écoles, qui vise à favoriser le trafic automobile au détriment des cyclistes.
- ✗ Absence de réel outil permettant de **planifier un itinéraire** à vélo
- ✗ Absence de **signallement des itinéraires** cyclables vers les différents pôles d'intérêt de la Commune

En Résumé : nous attendons de la part de la Commune beaucoup plus d'efforts en matière de communication et de formations visant à encourager les citoyens à utiliser le vélo comme moyen de déplacement.

PRIORITÉ GRACQ : ANCRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION

La stratégie de mobilité à l'échelle d'une commune 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.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITAIT EN 2018

Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation.

- Actualisation du plan communal de mobilité ;
- Désignation au sein du service mobilité d'une personne chargée des modes actifs, compétente en matière de « vélo » et agissant en coordination avec les autres services ;
- Mise en place d'une commission vélo afin de rassembler tous les acteurs ;
- Réserver des moyens budgétaires pour assurer le développement du vélo.

NOTRE ÉVALUATION EN 2021

Ce que nous apprécions :

- ✓ La candidature de la Commune pour l'appel à projets '**Commune Pilote Wallonie Cyclable**' ainsi que le recours fréquent aux autres sources de financement (Provinciales, Régionales) pour le développement de la politique vélo.
- ✓ La création d'un poste de **coordinateur vélo** au sein de l'administration.
(x Nous regrettons toutefois que ce poste soit vacant depuis plus d'un an).

Ce que nous déplorons :

- ✗ L'absence de concertation et de **dialogue avec notre association**, ainsi que le manque de réactivité par rapport aux **interpellations des usagers**.
- ✗ L'absence de **Commission Vélo**. (La création de cette Commission a été annoncée en Conseil Communal pour le premier trimestre 2021 et le GRACQ a posé sa candidature spontanée pour y représenter les usagers cyclistes).
- ✗ L'absence de prise en compte du **point de vue cycliste** dans la conception, l'exécution et le contrôle de qualité des réalisations. Il en résulte de nombreuses erreurs qu'il est difficile de faire admettre et de faire rectifier par la suite.
- ✗ L'absence d'**évaluation objective** de la politique menée.
- ✗ Un **Plan de Communal de Mobilité** qui date de 2009.

En Résumé : la stratégie de mobilité se fait sans réelle implication des usagers concernés, il en résulte un manque de transparence, un manque d'adhésion de la population et une politique cyclable peu adaptée aux attentes réelles des cyclistes. Nous attendons que les autorités soient plus à l'écoute des usagers et espérons que notre participation à la future Commission Vélo permettra d'établir un véritable dialogue constructif entre les différents acteurs de la mobilité.