

Le GRACQ de Braine-le-Comte constate qu'un dossier de demande de modification de permis d'urbanisation est actuellement soumis à enquête publique. Le terrain, à l'arrière de la gare, se situe sur le tracé du futur ruban cyclable de Braine-le-Comte approuvé par le Conseil municipal de la Ville le 14 décembre 2020.

La demande soumise à enquête porte sur la portion de voirie située entre le Chemin du Chevauchoire de Binche et la N533 en passant par la nouvelle rampe menant au nouveau parking de la SNCB. Il s'agit donc d'un point essentiel de mobilité, raison pour laquelle notre association souhaite réagir.

Tout d'abord, il est important de se remémorer le contenu de l'audit bypad au sujet de la portion de voirie dont il est question :

- Il s'agit du ruban cyclable prévu à l'audit : la ceinture principale permettant le lien vers le réseau structurant communal. Il est principalement composé de rues apaisées et « démotorisées » (p.32) ;
- Une piste cyclable y est prévue (p.34) dans le cadre d'une négociation entre le promoteur et la Ville ;
- Elle relie une rue locale apaisée (Les Terrasses de Braine) au tunnel de la N533 (p.34). La N533 sera réaménagée avec une piste cyclable séparée (p.34) tandis que le tunnel sera étudié pour permettre une circulation cyclo-piétonne apaisée (p.38)

La demande soumise à enquête fait suite au permis d'urbanisation obtenu par le demandeur le 14/05/2018. Elle concerne les connexions entre le futur quartier « Les Ateliers » et les voiries d'accès :

1. Nouvelle connexion vers le Chevauchoire de Binche
2. Nouvelle « entrée/sortie » du parking SNCB débouchant sur la voirie principale de l'urbanisation
3. Mise en conformité des plans aux travaux réalisés par la SNCB afin de faire la connexion avec la N533 et le Chemin de Feluy

Voici les observations du Gracq :

Des principes administratifs :

- a. L'enquête publique est présentée comme une modification du permis d'urbanisation obtenu par le demandeur le 14/05/2018. Néanmoins, les documents soumis à enquête sont constitués tant de l'annexe 10 (Demande de permis d'urbanisation ou de modification de permis d'urbanisation) que de l'annexe 8 (Demande de permis d'urbanisme portant sur des travaux techniques). Ce document de demande de permis d'urbanisme est d'ailleurs le seul du dossier à porter ce titre. Il apparaît donc que ce qui est aujourd'hui soumis à enquête publique n'est pas un permis d'urbanisme et ne permettra pas de démarrer la phase I visant à réaliser les voiries sur le terrain. Ceci est réellement problématique et porte à confusion. Si le but est ici d'acquiescer ce type d'autorisation, des plans plus précis sont requis, notamment précisant les types de revêtements prévus, la composition de la voirie, les largeurs, les pentes, des coupes transversales, etc.

- b. Bien que la réalisation de la rampe de la SNCB ne soit pas de la compétence du demandeur, il apparaît que ces travaux ont supprimé le cheminement perpendiculaire entre le sentier Saint-Roch et le chemin de Feluy (sentier communal n°128 – voir annexe graphique). L’avis de la CCATM concernant le permis d’urbanisation de 2018 émettait cette remarque : « *Le sentier perpendiculaire au sentier Saint Roch doivent être repris en charge d’urbanisme, ils doivent permettre un cheminement continu piéton vers ABT et chemin de Feluy* ». Ceci s’entendant donc tant pour la perpendiculaire du sentier accédant vers le pont que pour la partie du sentier accédant aux environs de l’Athénée Royale, chemin de Feluy.

Comment la suppression de ce sentier communal a pu être possible ? Il ne nous apparaît pas évident que ce sentier soit simplement remplacé par une liaison au travers d’escaliers à travers le futur écoquartier. Cette connexion doit rester cyclo-piétonne et doit faire partie de la réflexion liée à la demande dont il est question ici.

Des choix de conception :

- c. Il est étonnant qu’une nouvelle entrée/sortie ait été créée sur le parking SNCB vers la voirie du futur éco-quartier. Proposer une entrée cycliste et piétonne de ce côté du parking est bien sûr nécessaire, pour rejoindre le Chemin du Chevauchoire de Binche ou les Frères Dulait. Envisager le passage automobile met cependant en évidence une contradiction entre la notion de ruban cyclable et ce que l’on pourrait craindre comme boulevard urbain automobile. Ceci est en totale contradiction avec le principe de rue apaisée nécessaire à la bonne mise en œuvre du ruban cyclable.
- d. Nous apprécions le choix technique du demandeur d’opter pour une voirie partagée en zone 20 km/h. Nous sommes toutefois sceptiques sur le fait que les nouvelles connexions créées ne vont pas transformer cette zone en contournement automobile de Braine-le-Comte. Qu’est-il prévu de mettre en place pour éviter que les principes théoriques ne virent pas à une situation ingérable après réalisation ?

De la connexion avec le Chevauchoire de Binche :

- e. Cette nouvelle voirie de connexion « *sera à double sens de circulation, en hydrocarboné, avec un trottoir surélevé en pavé sur l’un des 2 côtés de la voirie* ». Toutefois, sur les plans, aucun trottoir ne semble apparaître. A quel trafic ce double sens de circulation est-il voué ? Comment une jonction apaisée peut-elle se faire entre cette nouvelle voirie, la zone pavée 20km/h et l’entrée du parking SNCB ? A nouveau, ces aménagements ne semblent pas en adéquation avec les ambitions cyclables de la Ville et notamment la création du ruban cyclable.
- f. Le Chemin du Chevauchoir de Binche n’est pour le moment pas équipé de trottoir ou de piste cyclable. Comment le raccord entre la nouvelle voirie proposée et ce chemin sera-t-elle prévu ?
- g. En page 16 de la notice d’incidence, à la question « modes de transport prévus », les cyclistes ne sont pas mentionnés. Le demandeur est-il bien au courant des engagements pris dans l’audit bypad ainsi que des ambitions de la politique cyclable de Braine-le-Comte ?

h. Sans parler des impacts acoustiques pour les riverains, il apparaît couteux, financièrement (supplément de 120.000 € sans compter l'achat de la parcelle d'après la note complémentaire) et environnementalement (supplément de 40 t de CO² d'après la même note) de défricher une zone de 850 m² pour créer une nouvelle voirie. La note complémentaire indique que ceci « permet d'alléger plus rapidement la voirie d'Infrabel du trafic de transit lié au projet, satisfaisant ainsi aux besoins de sécurité et de manœuvre associés à la circulation des véhicules du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires. ».

S'agit-il des mêmes véhicules que ceux qui ont donné lieu au nouveau carrefour infranchissable par les piétons en sortie du pont de la N533 ? Le demandeur est-il réellement à la manœuvre de cette modification ? Qui va finalement payer les coûts de ces disproportions aberrantes de moyens ? Enfin, si Infrabel semble penser que le trafic de transit lié au projet est important, que doit-on penser du degré d'apaisement de cette voirie et de la compatibilité avec un trafic cycliste ?

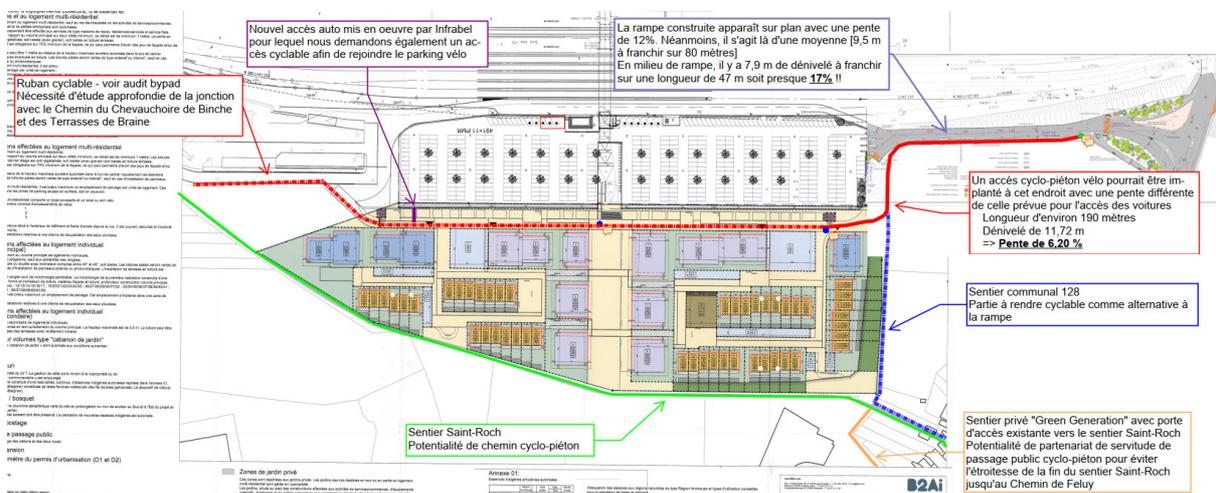
Nous constatons à ce sujet un manque de transparence puisque aucun document ne spécifie le contenu exact de l'accord transactionnel intervenu le 23 avril 2019 entre la Ville de Braine-le-Comte, Infrabel et RE-VIVE concernant la modification de la voirie d'accès Sud.

De la connexion avec la rampe de la SNCB :

i. Nous constatons que la rampe de la SNCB présente une pente de 17% sur presque 50 mètres. Comment peut-on penser que ce genre de pente puisse permettre le fonctionnement du ruban cyclable ? N'y-a-t-il pas lieu d'agir au niveau de cette modification du permis d'urbanisation afin d'envisager autre chose ?

Plusieurs options nous semblent envisageables (se référer à l'annexe graphique) :

- Une desserte parallèle au mur de soutènement de la SNCB serait techniquement possible (pente de 6,2% sur 190 mètres).
- Envisager de rendre une partie du sentier Saint-Roch cyclable : la jonction entre la rampe SNCB et le sentier en question
- Envisager que l'ensemble du sentier soit cyclable
- Explorer un partenariat avec la copropriété de l'immeuble « Green Generation » (Chemin de Feluy 55) afin d'envisager un passage cyclo-piéton sur leur voirie privée



Annexe graphique jointe en haute définition à ce courrier