

Concerne : Enquête publique relative au projet Werdi, rue Emile Heuchon, de construction de 77 appartements et 2 commerces avec modifications de voiries.

Le Gracq, association de défense des cyclistes au quotidien, est particulièrement attentif aux impacts des projets urbanistiques sur la mobilité, tant au niveau de la circulation que du stationnement. La locale Gracq de Braine-le-Comte a donc souhaité répondre à cette enquête publique, et notamment sur les points suivants.

Concernant l'aménagement de la rue Heuchon :

Le Gracq apprécie que le demandeur semble au fait de la présence du futur ruban cyclable sur cette rue et de la tentative de reprise de cet aménagement en charge urbanistique. Néanmoins, il semblerait que le dossier gagnerait à être affiné.

Afin de contextualiser, le demandeur annexe à sa demande un métré récapitulatif chiffré dans lequel on constate que les charges urbanistiques s'élèvent à environ 100.000 € HTVA. Dans ce montant, la part dédiée au vélo ne semble s'élever qu'à 3 arceaux vélos (600 €) ainsi qu'à des chevrons sur la Rue Heuchon (191,86 €). Au vu de la politique cyclable et de l'ambition de la Ville, le Gracq estime que la part de ces charges urbanistiques liée à la cyclabilité est hautement insuffisante et demande donc de revoir ces postes.

Le Gracq souhaite que la Ville s'assure que les aménagements sont bien en phase avec la mise en œuvre du ruban cyclable. Un plan de circulation a été validé entre la Ville et le demandeur le 18/12/20 mais ne semble pas faire partie de cette enquête publique. Il est donc délicat que la Gracq se positionne sur cette opportunité sans disposer de l'ensemble des documents.

Le Gracq apprécie que la rue Heuchon soit réaménagée en faveur des modes actifs, notamment en améliorant les trottoirs. Toutefois, l'aménagement de pistes cyclables gagnerait à être pensé sur l'ensemble de la rue, entre le rond-point de la gare et le carrefour avec la rue des Dignes, plutôt qu'au droit du seul projet. En effet, des portions discontinues de pistes cyclables obligent le cycliste à effectuer de nombreuses manoeuvres pour se réinsérer dans la circulation, ce qui peut s'avérer très dangereux. En particulier, sans réaménagement du carrefour avec la rue des Dignes afin de supprimer les deux bandes de présélection directionnelles, la piste cyclable se justifie mal car elle oblige le cycliste à la quitter en pleine descente s'il souhaite tourner à gauche dans la rue de la Brainette ou dans la rue des Dignes, et que le cycliste circule à une vitesse comparable par rapport aux automobiles, a fortiori dans la perspective d'une mise en zone 30 à l'échelle de l'ensemble du centre-ville telle que prévue dans le Plan Vélo adopté par la Ville. Ces manoeuvres où le cyclistes doit couper la circulation aux automobilistes sont sources d'accidents. Par contre, la piste cyclable se justifie davantage en sens montant pour permettre au cycliste de se tenir à l'écart des véhicules souhaitant le dépasser, surtout si les véhicules sortant de la rue des Plantes doivent lui céder le passage (ce qui n'est pas actuellement le cas).

En résumé, si le réaménagement des voiries est grandement nécessaire pour améliorer la cyclabilité à Braine-le-Comte, en confier la réalisation aux seuls aménageurs privés ne permet pas de réaliser des aménagements cohérents et continus. C'est particulièrement dommageable pour les aménagements cyclables pour lesquels la continuité est cruciale.

Concernant les parkings vélos du projet

Il n'est prévu que 69 emplacements vélos en sous-sol alors qu'il y a 77 appartements, 133 chambres dans le projet. De plus, deux commerces sont prévus, ce qui va nécessairement impacter la mobilité et la nécessité de parkings complémentaires. Sur plan, ces places sont visibles au 2^{ème} sous-sol (37 emplacements – V1 à V37) et au premier sous-sol (V38 à V69).

Bien que le RCU soit toujours en préparation, nous rappelons tout de même que la Ville s'est engagée à suivre les préconisations de l'audit bypad. Ainsi, elle devrait imposer un emplacement vélo par chambre tel que prévu au point 2.4.5 de cet audit.

La qualité et l'accessibilité de ces parkings vélos doit également être étudiée attentivement. Cela ne semble pas être le cas au sein de ce projet : les entrées des voitures et des vélos ne sont pas différenciées et doivent donc emprunter les mêmes rampes ; les locaux vélos sont accessibles uniquement au travers du passage de deux portes EI30 (probablement sur rétenteurs magnétiques) ce qui complique fortement la manœuvre, ...

Puisque le demandeur semble manquer d'espace et ne pas avoir prévus d'arceaux vélos, nous insistons sur le fait qu'il est nécessaire que les vélos puissent être attachés à leur cadre. Ainsi, une alternative peut être une solution de ce type :



(Pour info : 65 € HTVA par emplacement vélo fourniture et pose)

Concernant les parkings vélos situés à l'extérieur du bâtiment

Le métré récapitulatif réalisé par le demandeur prévoit au point 15.04.15.01 des arceaux vélo en quantités présumées. Il y en aurait 3 à 200 € l'unité.

Le Gracq considère que dans un aménagement de cette taille, il devrait y avoir une quantité plus importante de vélos. La proximité du centre-ville est un atout pour la zone et devrait permettre aux cyclistes d'utiliser des aménagements adéquats.

Concernant la zone parking public

Le demandeur explique construire 11 parkings publics en charge urbanistique alors que, dans le document de demande de permis unique, il est clairement mentionné que ces parkings serviront aux visiteurs des habitants du nouveau projet. Le plan de division indique d'ailleurs que cette zone est rétrocédée à la Commune.

Le Gracq ne comprend pas bien la plus-value d'une gestion publique de parkings qui ne serviront en pratique qu'au projet privé. Il semble que cette zone pourrait également être munie de parkings vélos, à destination des visiteurs et des clients des commerces.