

Concerne : Enquête publique sur la demande de permis unique de INBW pour l'aménagement et l'exploitation d'un parc de regroupement et tri des déchets (nouveau Recyparc)

Le GRACQ, association de défense des cyclistes au quotidien, est particulièrement attentif aux conséquences des projets urbanistiques sur la mobilité.

Le GRACQ ne se positionne donc pas quant à la pertinence du changement du lieu d'exploitation du recyparc, à savoir d'une proximité du centre-ville à un espace situé en zone agricole, côtoyant le contournement prévu de la ville.

Il relève toutefois la contradiction suivante, à savoir qu'officiellement, le déménagement est justifié par le fait que le recyparc actuel est trop petit alors que dans le formulaire général du permis d'environnement, il est indiqué, qu'en vue d'une démarche d'achat durable et écologique des citoyens, une diminution des visites au dit recyparc serait attendue. Il est malheureux que les institutions considèrent dès lors de facto qu'il ne sera pas possible de donner les outils aux citoyens permettant de mettre en œuvre ces démarches éco-citoyennes.

En raison des conséquences certaines sur la mobilité, la locale GRACQ de Braine-le-Comte souhaite **réagir à cette enquête publique**.

- Le nouveau recyparc est prévu dans une zone où la pratique du vélo, de par le danger que constitue la N6 pour les cyclistes vu la vitesse des véhicules motorisés et le peu de protection pour les cyclistes, est très malaisée. Dans la pratique, cela revient à interdire l'accès du recyparc aux cyclistes et aux vélo-cargos en tous les cas venant de cette N6.

-L'accès au site se ferait le long du RAVeL.

Cela est étonnant dans la mesure où un accord de principe du SPW Wallonie voté au Collège le 28 juin 2018 avalisait un passage via Mr Bricolage.

Le changement d'accès oblige à une cohabitation complexe à la fois au niveau du RAVeL et au niveau de la N6.

C'est d'autant plus étonnant que le projet d'installation de terrains de football associé à un parking d'une capacité dont le nombre d'emplacements ainsi que l'accès nous sont inconnus, va générer un flux important de voitures et cela à des heures bien précises.

- L'étude -sans citer les données actuelles ni les bases sur lesquelles elle calcule cette estimation- prévoit un trafic de 70 000 véhicules-visiteurs/an, soit une moyenne de 233 véhicules par jour ouvrable. Il faut certainement doubler ce nombre pour le samedi alors même que les stades du Poseur seront évidemment utilisés ce jour-là (sans que le projet n'avance des données sur le trafic engendré par les stades). En effet, la file sera identique tant pour le recyparc que pour les stades de football.

Il faut également tenir compte d'environ 20 véhicules lourds par jour (7h-19h).

En conséquence, il y aura un trafic extrêmement important auquel il faut encore ajouter celui du RAVeL.

- *Aménagement d'une nouvelle voirie empruntant partiellement un tronçon de la ligne 123 du RAVeL.*

Ce côtoiement avec rétrécissement est prévu sur une longueur de plus de 90 m.

Sur l'aménagement proposé dans le plan des travaux, coupe type, on remarque une largeur dédiée au RAVeL de 2 m50. Or, dans la Sécurithèque de la région wallonne, il est préconisé une largeur de 3 m pour le RAVeL (avec pour les cavaliers un espace

supplémentaire d'1 m). Nous souhaitons donc que cette recommandation soit respectée.

-Modification du marquage au sol au croisement de la chaussée de Bruxelles et de la ligne 123 du RAVeL pour tourner à gauche et à droite.

Aucun espace n'est prévu pour la traversée sécurisée de la N6 entre les deux tronçons du RAVeL. Il s'agit là d'une contradiction flagrante par rapport aux enjeux de la mobilité douce que la ville veut développer (cfr Audit BYPAD et Commune Pilote WACY).

Cette traversée devrait comporter un passage cyclo-piéton mis en évidence avec coloration au sol, un îlot de sécurité est parfois aussi utilisé, voir dossier Sécurithèque (securitheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclo-pietons/carrefour-entre-le-ravel-et-le-reseau-routier-motorise/).

De plus, vu le trafic dense, un feu à la demande devrait sécuriser ce passage,

Or dans les plans, nous ne voyons que l'aménagement dédié aux véhicules motorisés. Vu l'importance du trafic sur la N6, nous nous interrogeons sérieusement sur la question de savoir comment les véhicules de toute nature se croiseront pour tourner à gauche et à droite, en entrant et en sortant de la N6.

En conclusion, le GRACQ de Braine-le-Comte demande qu'il y ait une analyse sur la mobilité au niveau de la N6 et plus particulièrement à ce carrefour.

Il se prononce contre ce projet de voirie annexé au RAVeL.

Complément :
Sécurithèque de la RW, extraits



