La cyclabilité à Braine-le-Comte
Bilan octobre 2014

LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Responsable
Catherine Huyghe
catherine.huyghe@gracq.org
0488.57.90.29
www.gracq.org

Ce travail vise à faire le point, l'état des lieux, de la politique cyclable à Braine-le-Comte et de la cyclabilité actuelle de la commune.
Il s'agit d'une « photographie » de la situation. Des points rouges, verts et oranges, attribués en regard des différentes thématiques, signifieront la satisfaction ou l'inquiétude concernant le traitement des thèmes.

Pour ce faire, nous avons travaillé en différents chapitres:

1 La planification et la concertation
2 Les aménagements cyclables
3 Les stationnements vélos
4 Les encouragements du personnel communal à rouler à vélo-motos
5 L'éducation au vélo

1 Planification et concertation

1.1 Le vélo dans les plans communaux de mobilité:

Le vélo est repris dans le PCM, et le Schéma de Structure:

L'option proposée dans le PCM fig 3.3.1 :
« Un réseau utilitaire qui peut également être utilisé pour des déplacements de loisirs informels avec :
• les noyaux habités (Braine et les villages) comme composante essentielle (principalement pour des déplacements pédestres) ;
• les écoles comme points de convergence, à traiter prioritairement ;
• des liaisons entre noyaux habités (principalement pour des déplacements à vélo) ;
• d'éventuelles liaisons vers des pôles extérieurs à la commune. »

Dans le Schéma de Structure communal, rapport d'options (ce rapport « relaie et approfondit les propositions du PCM.. »):
Les intentions sont:

« VI.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales
En faisant réaliser un PCM, Braine-le-Comte s'est dotée d'un outil efficace pour la gestion de la mobilité, qui n'est pas encore mis en place dans son intégralité.
L'analyse de la situation existante de fait a tenu compte de l'existence de ce document. Dans un souci de cohérence, les mesures et objectifs définis en matière de mobilité dans le Schéma de Structure Communal découlent des objectifs et mesures du PCM.
Ainsi, pour maîtriser la mobilité, il s'agira:
• d'améliorer les liaisons entre la ville et l'espace rural, les liaisons extra-communales et les liaisons entre les noyaux d'habitat,
• de favoriser l'usage des modes de circulation alternatifs à la voiture : transports en commun et modes de circulation doux,
• d'améliorer la hiérarchie du réseau routier (notamment pour dégager de l'espace en centre-ville),
• d'assurer la sécurité des déplacements,
• d'améliorer l'accessibilité des bâtiments et lieux stratégiques : écoles, magasins, centre-ville, administrations...,

• d’améliorer les conditions de déplacement des usagers faibles,
• de prendre en compte les impacts que va entraîner le développement du RER (parkings intermodaux...),
• d’aménager les circulations en fonction du futur contournement routier.
Le Schéma de Structure Communal insiste particulièrement sur :
• la valorisation des gares RER grâce à l’urbanisation aux alentours ;
• la mise en place de moyens permettant une meilleure coexistence entre la voiture et les autres usages de l’espace public en centre-ville ;
• une bonne insertion du bois de la Houssière au sein du réseau viaire de la commune.
» schéma de structure, rapport d'options, page 14

Dans le résumé non-technique, page 11 on retrouve comme projet:
L’aménagement des entrées de ville.
Le réaménagement de la nationale 6.
L’aménagement du carrefour rues de Mons/Charles Mahieu.

Dans le Schéma de Structure, résumé non technique page 20, 4.2.4:
« Le vélo constitue une alternative intéressante à la voiture en particulier dans le cadre des déplacements quotidiens. La ville dispose déjà de certains équipements qu’il importe de compléter grâce à
− des pistes cyclables efficaces entre les principaux noyaux d’habitat (sécurisées, confortables, praticables), vers les sites récréatifs et vers les écoles ;
− des sites sécurisés pour les vélos le long des principaux axes routiers ;
− des bulles cyclables en ville et dans les villages. »

Cependant dans la programmation des projets (page 48), il y a peu, excepté l'aménagement de la N6 en traversée de Braine-le-Comte.

1.2 Fonctionnaire vélo

L’échevine de la mobilité a le vélo dans ses attributions. Madame Salmon a le vélo dans ses attributions en tant que conseillère en mobilité. La commune s'est donc dotée d'une conseillère à ce niveau.

1.3 Consultation et concertation

Le Gracq a sa place dans la commission mobilité, commission d'échanges (commission « informelle » pour discuter de manière globale et à long terme des dossiers importants de mobilité au sein de la commune) sans pouvoir de décision.
Actuellement cette commission se réunit plus ou moins 3 fois l'an.
Auparavant elle se réunissait plus souvent, cependant avec des échanges moins organisés.
Le gracq regrette de ne savoir s'investir dans le CCATM.

Le gracq est parfois consulté par Madame Salmon, conseillère en mobilité, pour la mise en place de sul, pour l'aménagement d'un trottoir mixte piéton-cyclable, pour le rebord d'une entrée de zone 20 etc
La conseillère et l'échevine montrent une disponibilité à l'écoute et pour répondre aux questions.

2 Aménagements cyclables

2.1 Itinéraires cyclables communaux (centre et villages)

Ils sont envisagés dans le PCM.

Il y a peu de réalisations à ce jour, excepté le lien Henripont-Ronquières par la partie de RAVel.
Notons que le PCM conseille un itinéraire le long de la RN 533 pour rejoindre le centre de Braine à Henripont : non réalisé.

Entre le centre et Ronquières : la commune a mis en circulation locale « le point du jour » :ceci permet le passage cycliste de façon plus sécurisée, reste le problème du respect de la signalisation !
La déviation éventuelle par le chemin Rotton et la drève des Chevreuils est écartée par le PCM car il y a trop de pentes et nous ajouterions qu'il s 'agit de « chemins souvent boueux » .
Reste le problème de l'arrivée dans Ronquières : le cycliste est peu sécurisé, même s'il y a un panneau zone 30, il n'y a aucun procédé de ralentissement dans la descente.

Entre Braine et Petit-Roeulx puis Steenkerque :
Une piste est proposée jusque Petit-Roeulx car évaluée comme pertinente, et ce par la route de Petit-Roeulx (PCM)…A défaut on pourrait imaginer une BCS (bande cyclable suggérée)

Entre Hennuyères et Braine : un tracé le long du chemin de fer, rapide, direct, est à permettre via les chemins, actuellement non praticables pour le cycliste, entre la rue du Tunnel et la rue d'Ascotte. Non réalisé
Via la N6 : il y a lieu d'améliorer nettement la situation de la piste, la prolonger pour la sécuriser lors de l' entrée et la sortie de Braine notamment.

REGION WALLONNE
PROVINCE DE HAINAUT

COMMUNE DE BRAINE-LE-COMTE

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL
OPTIONS

Schéma de circulation

Vu et adopté provisoirement par le Conseil Communal en séance du .....
par ordonance :

le Secrétaire — le Bourgmestre

Le collège des Bourgmestre et Echevins certifie que le présent document a été déposé à l'examen public
du.....au.....

par ordonance :

le Secrétaire — le Bourgmestre

Vu et adopté définivement par le Conseil Communal en séance du .....
par ordonance :

le Secrétaire — le Bourgmestre

Novembre 2014 — Auteur de projet agréé : Jean-Pierre ADNET
1/10.000 — DAO : JGD
Modifications : — Dates : — Indice :

AMENAGEMENT
TERRITORIAL PLANNING
ENVIRONMENT

Au centre :
Les améliorations de la N6 aux entrées de la ville et au centre (tronçon rue de Mons-rue Ch Mahieu) sont prévues pour 2014 et 2015 (programmation rapport d'options).

Rue de Mons

Danger de la circulation intensive sans place pour le cycliste sur cette voirie régionale, en principe 50km/h, et 30 devant les écoles.

Propositions du Gracq :
1 : Dans le sens chaussée de Mons > centre :
Dès la fin actuelle de la piste de la Chaussée de Mons ou N6, continuer la sécurisation :
la largeur de stationnement est grande et permet donc d'utiliser cette marge excédentaire : il est possible de prolonger cette piste cyclable et laisser un espace entre la piste et le stationnement.

2 : Dans le sens du centre vers la chaussée :
Etablir une piste ou une BCS jusque la piste commençant à la chaussée.

A hauteur du « Ceriseau »

Les voitures se mettent sur la gauche pour tourner vers la rue d'Ecaussinnes, d'autres sur la droite pour aller direction Soignies, d'où la place pour un cycliste à droite se rétrécit.
Or il n'a pas encore là d'accès à la piste (celle-ci débute après le carrefour).
Le cycliste continuant tout droit se retrouve serré et ne sait plus, éventuellement, se retrancher sur l'espace parking vu le croisement de la Sortie du Ceriseau.
A cette hauteur les « oreilles » d'avancées du trottoir du Ceriseau et l'avancée centrale englobent l'espace.

a) Démarrer la piste avant le croisement avec la sortie du Ceriseau, et avant la mise en double file des voitures. Pour ce faire il faudrait rabattre les « oreilles » du trottoir du Ceriseau en proposant un rayon de courbure plus court. Le cycliste s'intégrera alors sans problème sur sa piste sans faire de dévoiement dangereux.
b) Notons également la largeur inférieure aux normes (norme de 1m30 avec marquage de la ligne) de la piste au début de la chaussée.

Rue d'Ecaussinnes-Chaussée d'Ecaussinnes : pont

Le passage du pont n'est pas sécurisé.
L'entrée de la piste est en mauvais état (pavés).

En revenant d'Ecaussinnes, la fin de la piste oblige à une traversée avant de passer le pont.

Il y aurait lieu de

a) sécuriser le passage du pont par un marquage au sol en revêtement coloré rouge
b) de réparer, retirer les pavés, ré-asphalter l'entrée de piste.
Dans l'autre sens, il y aurait lieu de marquer la traversée par des logos vélos et chevrons directionnels et de marquer le passage par un revêtement rouge tout le long du passage du pont afin de sécuriser le cycliste

2.2 Bulles cyclables

Elles sont discutées dans le PCM de façon argumentée.

2.2.1 Modération du trafic, vitesses vélos admis...Z20 Z30

Centre
Proposition du PCM:
Ex: Rue des Dominicains , non réalisé.
Rue du père Damien Z30 n'existe que à proximité de l'école.
Quartier résidentiel rue Oblin, en zone 20 réalisé.
Rue du Pire: Z30 réalisée mais avis mitigé des cyclistes quant au parcours sinueux.

Dans les villages:
Hennuyères: Z30 relativement large.
Henripont: pas de Z30, une demande a émané de riverains pour une Z30, dépendance de la RW pour la mettre en œuvre.
Steenkerque et Petit-Roeulx: Z30 limitée aux abords stricts des écoles.
Le PCM propose pour Petit-Roeulx et Steenkerque une modération des vitesses sur certaines rues perpendiculaires menant vers le centre. Il est proposé également une modération à 50km/h sur la route de Braine et la rue d'Enghien c'est à dire avant d'entrer au centre de Petit-Roeulx avec des plateaux à mettre en place.
Des panneaux d'entrée de commune existent autour des centres de villages, mais il n'y a comme aménagement qu'un seul plateau au sol limité devant l'école de Petit-Roeulx et un compteur de vitesse à l'entrée de Steenkerque.

Les ZONES 30. sont éparpillées, limitées pour la plupart au strict minimum devant les écoles, ce sont des tronçons de rue, donc la sensibilisation du conducteur est faible, il ne les perçoit pas et le peu d'aménagement ne l'amène pas à les respecter.

2.2.2 SULs

20 rues sont en SULs, 3 l'ont été en 2011, l'aboutissement des autres date de 2013.

D'autre rues sont à envisager:

Rue des Cerisiers? Oubliée précédemment elle sera proposée lors d'un prochain conseil communal.
Rue Reynens en attente des marquages.
Rue Moucheron (pas d'aménagement envisagé par le SPW actuellement), la rue d'Horrues est en attente (plan en étude dans le quartier), ces deux rues aboutissent à une route régionale, donc à travailler avec le SPW pour avoir l'aménagement nécessaire au feu.

Certains SULs ont été refusés par le Ministre pour raison de dangerosité: ex rue de Naast, rue Neumann.

Rue du Tunnel: une demande d'aménagement a été faite mais elle a été pré-validée

par le ministre tout comme la rue Latérale et celle de la ferme Buccho.
Rue de l'Avenir: il faudra voir les aménagements futurs du quartier. Si elle reste en sens unique, il faudrait la mettre en SUL.
Chemin brûlé: à envisager en SUL (proposé déjà au PCM).

Rue des Viviers: à analyser.

Rue de la Gourmette: déjà en SUL: proposition du Gracq en mai 2014:
Interdiction de tourner à droite: manque un panneau « excepté cycliste »
Idem dans l'autre sens pour l'interdiction de tourner à gauche Champ de l'Epine (sauf cycliste) , il manque aussi le panneau. Ajouter des marquages au sol au Champ de l'Epine.

Les SULs sont obligatoires depuis 10 ans sous quelques conditions à respecter que le ministre vérifie.
Dorénavant, toute nouvelle rue à Sens Unique sera à priori en SUL sauf situation de danger, ceci est une obligation de la région.

Rappel de l'enquête IBSR (Via Secura 89):
Il n'y a pas plus d'accident cycliste dans le contresens que dans le sens général de circulation et ce, en proportion du nombre de cyclistes par sens .
Quand il y a un accident à contresens, c'est souvent au carrefour d'où l'importance de céder la priorité et du bon positionnement de chacun sur la voie.
Ce qui est en lien avec le nombre d'accidents de cyclistes, c'est le niveau de voirie... càd qu'une route plus importante où se trouve un cycliste augmente le danger pour celui-ci.

2.3 Collaboration aux itinéraires régionaux et supra-communaux

Nous pensons qu'il manque un travail avec les autres communes et la région pour une amélioration des routes.
La problématique des routes régionales reste entière.

Vers Soignies
Mettre la piste en site propre ou l'élargir, la retracer et l'entretenir. Ré-asphalter certains endroits.
Un ré-asphaltage a été réalisé uniquement au point de la station-essence (Soignies).

Vers Tubize

Rue de Bruxelles, la largeur de la bande ne permet pas le passage simultané d'un camion et d'un vélo, et difficilement le passage simultané d'une voiture et d'un vélo. Cela entraîne de l'inconfort de part et d'autre des usagers, parfois de la nervosité et la mise en danger de l'usager le plus faible: le vélo.
Or une marge est prenable soit sur la largeur du stationnement à certains endroits soit sur la largeur de la bande centrale pour décaler la route et permettre la continuité d'une piste. Cette piste rejoindrait celle de la chaussée de Bruxelles vers Tubize.
Sur cette piste déjà existante un gros travail.de remise en état devrait être prévu également.

Avenue du Marouset

Le Gracq avait souhaité: le prolongement de la piste à la hauteur du carrefour avec le chemin des Dames.
Ceci a été résolu (2013-2014)
Nous insistons sur la demande de piste dans le **sens de la descente** vers le centre de Braine-le-Comte, la largeur est suffisante (séparée ou en double-sens du côté existant).
Avis du SPW, Août 2014: avis positif pour une piste dans le sens de la descente si la commune veut bien supprimer une partie du stationnement et effectuer une réfection à plusieurs endroits.
Le service mobilité de la commune nous indique qu'il faudra d'abord attendre la résolution des entrées et sorties des nouveaux lotissements côté de la rue de la Croix Huart mais le principe de la piste en descente semble soutenu. Il permettrait une meilleure gestion de l'arrivée au rond-point que l'idée de la piste en double-sens

Nous demandons de poursuivre un aménagement de pistes **tout le long** de l'avenue jusque Henripont pour sécuriser la traversée du bois. C'est ce qui est retenu comme étant *conseillé* parmi 3 solutions dans le **PCM**. Fig 3.3.33.

Vers Seneffe route de Baccara
Création d'une piste séparée : soit une double piste soit une piste de part et d'autre.
Prévoir les jonctions aux rues adjacentes.
Cette piste permettrait de rejoindre les pistes existantes sur la N 59 à Seneffe, à hauteur de l'autoroute vers Nivelle-Bruxelles et vers Mons
Les voitures y roulent à 70km/h

Chaussée de Braine à Ecaussinne
La piste est dégradée à divers endroits
La traversée du pont est dangereuse, dans les 2 sens

1 : Interruption de la piste en sens Braine-le-Comte > Ecaussinnes

2 : Passage de l'autre côté de la voirie dans le sens Ecaussinnes > Braine-le-Comte

Nous proposons donc

1 : un revêtement rouge sur le pont ,et, avant et après le pont, une Bande Cyclable Suggérée en sens Braine-le-Comte > Ecaussinnes pour rejoindre les marquages de la piste
2 : idem avec marquage de la traversée.
Une passerelle pour piétons et cyclistes est également imaginable dans une vue à long terme.

Vers Enghien
Des projets sur l'ancienne ligne 123 sont à l'étude. Ils permettraient de rallier Enghien à Braine-le-Comte de façon rapide pour le cycliste.

3 Stationnement des vélos

3.1 Aux bâtiments communaux : administration

Pas de local actuellement dans les bâtiments communaux.
Le PCM propose des parkings vélos couverts et des douches à l'administration communale et au service travaux.
Certains parkings sont prévus devant la maison écologique, il faut voir l'aménagement futur de la grand-place, ils pourraient être envisagés...

Rappel : le coût **d'une** place parking voiture avoisine les 3000 à 4000 euros.

3.2 Bâtiments socio-économico-culturels

Etat des lieux juin 2014 Parkings existants:
Grand place: 2 arceaux pour vélos , bons systèmes, non-couverts
Et... Quelques pince-roues dans le sol.

Gare de Braine: 70 places, bons systèmes d'attache et couverts.
De plus le retrait des panneaux effectué en 2014 permet un meilleur contrôle social.
Gare d'Hennuyères: 12 places à l'avant, 10 places à l'arrière, bons systèmes et couverts.
Académie: difficile de rentrer le vélo mais bons systèmes d'attaches pour 10 vélos à l'arrière, non couverts
CPAS: 4 pinces-roues
Salle Baudouin IV: pas de parking pour vélo
Piscine: râtelier de 22 pince-roues, non couvert (la Régie Communale gère la piscine avec Sportoase)
Centre sportif champ de la lune : 12 places aux râteliers
Centre sportif d'Hennuyères: ?
Rue du Poseur : rien de prévu
Rue de la Station: 4 bons systèmes devant la librairie côté gare
Aux étangs: non
Parking en face de chez Torine: non

IFAPME: possibilité de mettre le vélo à l'arrière.

Petit-Roeulx: possibilité d'attache autour de l'église mais pas prévu à cet effet ;
Steenkerque: non
Ronquières: non

Entrée ancien canal: non
Eglise de Ronquières: non
Gare de Ronquières: non
Aubette touristique: non

Quelques magasins
Match: 12 pinces-roues, barres utilisables...
Champion: 8 Pinces-roues non abrités
Delhaize: 6 pinces-roues

3.3 Aux écoles

Les écoles communales fondamentales primaires sont toutes dotées de bons systèmes d'attaches pour une dizaine de vélos dans l'enceinte de l'école mais en général ils sont non couverts.
Ils sont peu utilisés actuellement.

Par contre pour le secondaire:
Athénée au Chemin de Feluy: pour 8 vélos: pinces-roues, non-couverts.
Athénée secondaire rue de Mons: pas de parking prévu.
Pour la promotion sociale: on peut rentrer son vélo dans le couloir.

Ecoles libres
ENDBE INDBE: parking vélos de type pince-roues et emplacements libres: couvert mais problème de l'accès non-pratique, pas d'accès direct.
On note 10 vélos possibles au râtelier pince-roues dans le parking devant l'école mais non couvert
Ecole Notre-Dame: local couvert mais clef à demander.

Ecole Saint-Gabriel et Cefa rue Mayeur Etienne: parking dans le hangar vélo-motos couvert mais attaches vélos par râtelier pince-roues, avec casiers pour casques.

Haute-Ecole?

4 Encouragement du personnel communal à rouler à vélo

4.1 Indemnité vélo pour les trajets domicile-travail – De quoi s'agit-il ?

L'indemnité vélo est une **indemnité kilométrique** octroyée par un employeur aux membres de son personnel qui utilisent un vélo pour parcourir la totalité ou une partie de la distance comprise entre leur domicile et leur lieu de travail. Dans certains secteurs (comme le secteur public), l'indemnité vélo peut également être octroyée pour les déplacements de service s'effectuant à vélo.

L'indemnité vélo est une **faveur**. L'employeur peut décider de l'accorder ou pas.

Cette indemnité sert à couvrir les frais du cycliste, mais elle a surtout pour objectif d'encourager davantage de travailleurs à utiliser leur vélo.

L'indemnité vélo est **exonérée d'impôt à concurrence de 0,22 euro le kilomètre** (exercice d'imposition 2014 - revenus 2013). Sources : SPF Finances

La Ville octroie bien une indemnité à certains membres de son personnel.
Lors de la dernière « Enquête fédérale sur le diagnostic mobilité » qui date de 2009, la Ville de Braine-le-Comte comptait 209 fonctionnaires, dont 139 à temps plein et 70 à temps partiel (ces chiffres ne comprennent pas le personnel des ASBL comme le Centre culturel, 6Beaufort, etc.). Parmi ces personnes, 122 se déplaçaient en voiture et 6 à vélos.
La nouvelle enquête est en cours. Elle est depuis lors conjointe aux niveaux fédéral et régional.
Nous n'avons pu avoir les informations plus précises concernant:

- le montant de l'indemnité;
- le nombre de fonctionnaires qui y ont recours;
- le coût total pour la Commune.

La ville pourrait aussi proposer aux citoyens l'achat de vélos, notamment électrique, avec un emprunt à 0 % comme cela existe pour d'autres investissements écologiques

4.2 Mise à disposition de vélos de service par la ville de BLC

Le service environnement dispose de scooters électriques (2 ?)
Mais la distribution du courrier interne se fait en voiture (entre la place communale et la rue des Etats-Unis).

Il semble que rien ne soit prévu dans les nouveaux bâtiments de l'Hôtel de ville pour la mise à disposition et l'accessibilité de vélos de service (ni l'utilisation de vélos pour les déplacements domicile-travail: pas d'espace de parking, pas de vestiaires/douches).

4.3 Police à vélo

A l'occasion d'un entretien téléphonique, JP Janssens – Conseiller mobilité de la Zone de Police de Soignies nous a précisé que l'ensemble de la Zone de Police disposait de 2 vélos et que ceux-ci étaient principalement utilisés lorsque le personnel doit accompagner les élèves lors des opérations dans les écoles organisées avec Pro Vélo ASBL. Ces vélos sont localisés à Soignies.
Ils sont utilisés également le 1er mai Somme toute, leur utilisation dans le cadre d'un objectif éventuel de proximité ne se réalise pas.
Pour ce qui est des déplacements domicile-travail, 3 à 4 personnes (sur un total de quelque 160 personnes), selon lui, utilisent leur vélo pour effectuer ces déplacements.

5 Education au vélo

5.1 Sorties pédagogiques à vélo

Deux agents de la police Haute-Senne forment les enfants au code de la route dans les écoles.

Investissement du Brevet cycliste:
Avec Provélo: un projet pour une classe nécessite 4 jours de formation + les jours de passage de brevets: 1600 euros
Cela nécessite d'avoir du personnel enseignant + des policiers accompagnateurs (formés préalablement).
Des bénévoles doivent être présents pour le passage des brevets, ils reçoivent également une petite formation.
La commune subsidie 1/3, la région 2/3, donc la commune a défini un total maximum par année de 3 classes.
La commune doit demander chaque année à la région son soutien .
En 2013-2014: 2 classes ont participé.
En 2012-2013: il y a eu le projet Rêve + des Brevets pour 3 classes.

Semaine de la mobilité:
2014: étude autour du quartier de l'INDBE en cours, avec participation à la semaine de la mobilité
Pour la semaine de la mobilité, l'idée a été de partir sur un défi des écoles avec l'INDBE qui débute son Plan de Déplacement Scolaire.

Un plan de circulation spécial a été conçu, la mise en place de « pédibus » qui permettent aux enfants de rejoindre l'école en rangs accompagnés au départ de parking où points de référence en Ville. Cela s'est passé sur un jour, avec l'aide de l'association des parents pour les pédibus . Le bilan semble mitigé pour l'après-midi surtout, vu les problèmes de circulation générés par le plan.

Le personnel de l'Administration a été invité à rejoindre les implantations sans la voiture: soit utiliser les parkings hors ZB, soit covoiturage, soit vélo. (Nous ne connaissons pas le bilan de cette action).

Pas de formation « Adultes » actuellement.

Quelques activités à vélo (dans le cadre de verdure du bois) sont proposées via le Service Jeunesse, pendant les vacances pour jeunes de 10 à 15 ans.
Des projets (service jeunesse) sont en réflexion pour des balades plus poussées dans le cadre urbain.

5.2 Ramassage scolaire à Vélo

Plan de Déplacement Scolaire: la commune lance un PDS en 2014 avec l'INDBE toutes sections confondues et la Helha. Par contre l'école Père Damien fait partie des intéressés au PDS futur.

Nous pensons qu'une politique plus active encore pourrait permettre de réfléchir à des pédibus systématiques pour les écoles fondamentales tout au long de l'année.

5.3 Autres activités vélo-éducatives : événement , atelier mécanique...

24H vélo: l'initiative est indépendante, elle est issue de l'ASBL du même nom. La commune, via le service sport vérifie simplement le circuit et les aménagements nécessaires (aval nécessaire du bourgmestre, du collège et de la zone de police).
Cette activité ne semble pas spécialement mise en évidence.
Des événements (courses cyclistes) ont parfois lieu entre autre sur la commune mais ils sont principalement « sportifs » ou d'attraction.

CONCLUSIONS

Les points forts de la politique cyclable à Braine-le-Comte sont donc principalement les propositions du Schéma de Structure, du PCM, une réalisation des SULs effective, un développement de l'éducation au vélo auprès des jeunes, une mise en zone 20 de certaines rues.

Les points faibles sont certainement le passage de la N6, les itinéraires centre-villages et les itinéraires régionaux.
Lors des entrées en ville ou en village, la réduction des vitesses peut être favorisée par des aménagements visuels et de configuration plus conséquents. De façon générale, les aménagements pour cyclistes devraient se conformer au "code des bonnes pratiques". Ensuite, certains cas particuliers doivent être investigués, par exemple l'emplacement de la piste, entre le trottoir et le stationnement des voitures, ou, entre le stationnement et la route. Cela permettrait d'assurer une bonne cohérence des routes nationales-régionales avant de réaliser tout réaménagement, par exemple pour la N6.

En ce qui concerne les pistes cyclables non séparées des routes, l'utilisation de la couleur rouge pourrait les mettre en valeur et sécuriser alors d'autant plus le cycliste.

Aussi, qu'en est-il du devenir du Projet Rêve et des circuits élaborés à l'époque? Qu'en est-il de la mise en valeur au niveau communal ou intercommunal des bâtiments touristiques ou patrimoines verts via des itinéraires cyclables, des parcours types « parcours découverte » par exemple, qui pourraient être proposés sur carte?

Les modes doux pourraient également être plus largement valorisés, commentés, avec une sensibilisation plus importante à la coexistence des modes de déplacements dans la ville, avec le périodique Braine-Notre-Ville.
Les scooters de la ville et les vélos de la police pourraient également être plus largement utilisés dans le contexte des déplacements courts.

Ces prochaines années, dans un contexte d'augmentation continue de la population, divers projets se mettront encore en chantier, petit contournement, grand-place, gare. Souhaitons que ces chantiers intègrent les modes doux dont le vélo, d'emblée, comme promis, souhaitons que nous puissions y mettre de pertinentes vignettes « vertes » lorsque nous réévaluerons.