

Concerne : Enquête publique relative au projet Houssière, Avenue de la Houssière à 7090 Braine-le-Comte, de construction d'un ensemble composé d'un immeuble de 14 appartements et de 8 habitations familiales et création d'une voirie. 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.

Le Gracq apprécie le choix de la voirie partagée au sein du projet ainsi que l'accès cyclable au travers de la venelle. Nous partageons l'avis du promoteur et considérons que le site est idéal pour l'utilisation du vélo. La proximité du centre-ville, de l'école et de la gare rend ce mode de transport évident.

Nous insistons sur le **choix des matériaux** au sein de la voirie privée qui doit effectivement permettre une utilisation aisée par les usagers faibles, qu'ils soient cyclistes ou PMR. Ainsi, les plans indiquent qu'il s'agira d'un revêtement en « pavés drainants ». La légende laisse supposer qu'il pourrait s'agir de pavés à joints élargis ce qui ne nous paraît pas être un choix opportun pour un usage cycliste. Comme l'indique le dossier n°5 annexé au bulletin CRR n°77 (Centre de Recherche Routières) : « *Dans un souci de confort, les pavés en béton à joints élargis ou à ouvertures de drainage sont moins appropriés pour les pistes cyclables et voies piétonnes. Les pavés en béton poreux avec un léger chanfrein (ou plats) posés avec des joints étroits sont plus appropriés.* »

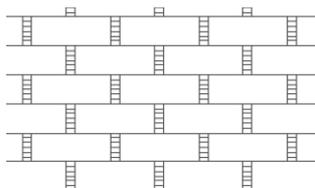


Figure 1 - Légende utilisée par le promoteur pour indiquer les zones avec pavés drainants

De même, la **connexion entre le projet et les voiries communales** doit être pensée afin d'accéder aisément au site. La rigole de la rue de la ferme Bucho devrait probablement être adaptée.

Concernant les **parkings**, nous notons enfin que 20 parkings publics et 33 parkings privatifs sont prévus pour les automobiles. En extérieur, il semblerait que 25 racks à vélo soient prévus dans les abords et 11 places de vélo (en stationnement suspendu) dans un local fermé dans le parking du sous-sol. Ce point est au conditionnel car rien ne semble repris à ce sujet dans les prescriptions écrites et dans les annexes du permis. Les 14 appartements rassemblent 35 chambres tandis que les habitations individuelles comportent 22 chambres.

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. Le projet devrait donc aménager un total de 57 emplacements vélo contre les 36 actuellement prévus.

Ceux-ci devraient être pensés afin d'être attractifs sans quoi le mode de transport vélo ne sera pas choisi aussi aisément par les occupants de ce nouvel ensemble. Ainsi, l'idéal serait que les emplacements vélos prévus soient couverts, situés au rez-de-chaussée, facilement accessibles et intégrés dans le contexte paysager. Dans l'état actuel des choses, nous constatons que les parkings vélos extérieurs ne sont pas décrits. L'image qui ressort actuellement ne semble pas prometteuse. Il s'agit de proposer des racks de qualité (U inversé par exemple) et non pas des pince-roues. Une mixité entre les places réservées au public et les résidents est à prévoir. Certains emplacements devraient

donc être à l'abri et sécurisés. Il serait également utile que les maisons individuelles puissent bénéficier d'emplacements proches. La plupart des maisons n'ayant pas un accès latéral à leur jardin, leur seule possibilité de stationner leur vélo est de rentrer dans le hall d'entrée et de trouver une place dans la buanderie (sauf pour la maison 1 qui a un accès direct à la buanderie). Ce n'est clairement pas une situation idéale.

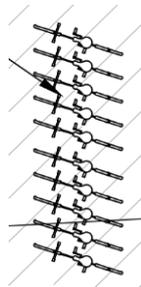


Figure 2 - Extrait graphique des racks vélos extérieurs représentés par le demandeur

Concernant les parkings souterrains : il s'agit d'une circulation mixte. La voie d'accès est la même pour les vélos et pour les véhicules. Il est à prévoir une signalétique particulière au sol afin de gérer les aléas d'une telle mixité. Un système d'accès aisé doit être prévu (bouton-poussoir ou lecteur de badge) à l'extérieur à gauche dans le sens de la descente et, à droite, à l'intérieur dans le sens de la montée. Il est enfin totalement illusoire de croire que des racks vélo verticaux puissent être utilisés aisément au quotidien. Cela exclu les personnes avec moins de force physique ainsi que les détenteurs de vélos plus lourds (électriques par exemple).

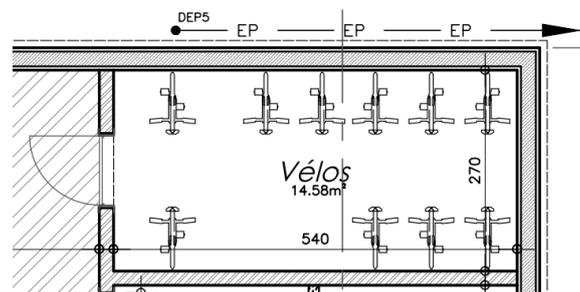


Figure 3 - Extrait plan projet - local vélo avec stationnement suspendu



Figure 4 - Image illustrative d'un stationnement suspendu

Le Gracq demande que les aménagements des parkings vélo soient revus.