

Avenue du Marouset

1. Situation

N533 en provenance du centre-ville vers Nivelles.

2. Dangerosité

Importante.

3. Utilité

Importante en matière de déplacements vers le bois, et les villages environnants.

4. Praticabilité

Moyenne à bonne : présence régulière de petits cailloux et bris de verre le long de l'espace de parking longeant les étangs Martel.

5. Problématique

- L'interruption de la piste cyclable juste avant le carrefour avec le chemin des Dames met les cyclistes en danger dans la mesure où ils se retrouvent sur la bande de circulation et doivent s'insérer dans le trafic automobile lancé jusqu'à 70 km/h.
Dans le même ordre d'idée, les conducteurs automobiles pourraient être surpris par la manoeuvre d'un cycliste et mettre plusieurs protagonistes en danger. Résolu (2013-2014)
- L'interruption de la piste juste avant l'entrée dans le bois pose les mêmes problèmes.
- La piste à sens unique ne protège les usagers que dans un sens de circulation.

6. Solution(s) proposée(s)

- Prolonger la piste à la hauteur du carrefour avec le chemin des Dames.
Résolu (2013-2014)
- Permettre un usage de la piste à double sens, en élargissant la piste, (la chaussée est bien large) ou tracer une piste de l'autre côté de la chaussée.

Mai 2014

Problématiques et solutions proposées

- a) Nous constatons qu'il manque un panneau en bas de l'avenue pour indiquer qu'il y a une piste.
Réponse du SPW (août 2014): ce panneau n'est pas obligatoire car il y a le marquage de la piste au sol.
- b) 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).

Exemple du problème : Photo : Hauteur du croisement de la Croix Huart : lorsque l'utilisation de la partie « parking » n'est plus possible par le cycliste, soit parce que le terrain est trop étroit (malgré le retrait « grossier » du trottoir), soit parce que des voitures sont effectivement parfois stationnées...c'est un déboîtement à nouveau dangereux qui est proposé au cycliste.



Si le cycliste emprunte la route tout le long pour ne pas devoir se déboîter, il se retrouve alors dans un trafic à 70KM/h à ses risques et périls.

Avis favorable du service mobilité pour un double-sens de la piste existante (avis communiqué par la commune en sept. 2013, pas réalisé).

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

c) 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.

En 2016 le SPW a mis au sol dans la traversée du bois, des chevrons vers et venant de Henripont, mais la vitesse limite des voitures reste actuellement de 90km/h ! Cela reste très peu sécurisé !

d) Nous insistons également pour que des aménagements obligent au ralentissement du trafic avant l'entrée du rond-point, en bas de l'avenue, et ce afin de sécuriser ce rond-point giratoire pour tout usager.

Il se trouve notamment à 100m d'une école fondamentale, et donc draine un nombre non négligeable d'usagers doux. (demande effectuée par courriel en mai 2014 suite à une interpellation auprès du gracq).

Point d) Réponse du SPW en mai 2014, et confirmation de la réponse en août 2014:

« La situation actuelle ne requiert aucun aménagement spécifique. Les problèmes que vous dénoncez relèvent de la compétence de la Zone de Police ZP 5328 de la Haute-Senne puisqu'il s'agit d'abord et avant tout un problème de comportement et de respect du code de la route. »

Septembre 2019 Ajout

Problématiques et solutions proposées

a) à hauteur des étangs : marquage de traversée proposé pour le vélo :

Suite aux points-noeuds installés, il est proposé aux cyclistes venant de la voie du tram vers le centre, à hauteur des étangs, de traverser la route et de rejoindre les chevrons notés sur la zone du parking.

Le fait de noter des chevrons sur la zone parking met bien en évidence que la chaussée est

dangereuse. En outre cette proposition de chevrons sur parking n'est pas une solution idéale, en effet il est toujours déconseillé d'effectuer des manœuvres d'insertions-désinsertions, question de visibilité du cycliste pour l'automobiliste.

La nécessité d'une piste de part et d'autre de l'avenue est plus que jamais évidente . **Diminuer la largeur de chaussée, diminuer la vitesse, sécuriser les traversées cyclo-piétonnes . ET 2 pistes bi-directionnelles seraient opportunes, pour accéder à tous les trajets possibles.**

Pour cette traversée actuelle par des lignes discontinues, il est nécessaire d'installer un panneau d'indication en amont.

Exemple de traversée mieux sécurisée



b) à hauteur du lieu « chez Torine » : carrefours de voies, fin de piste et fin de sentier : lieu de dangers en tout sens. Nous suggérons un giratoire afin de permettre le passage et les traversées dans toutes les directions.

Novembre 2022

Entre Henripont et Braine-le-Comte, la route est mise à 70km/h maximum, en 2020-2021

Piste en descente à partir de chez « Torine » jusqu'au giratoire des étangs effectuée en novembre 2022