egis mobilité
Isis - Trafic et Systèmes
agora

Elaboration du Plan Communal de Mobilité conjoint de Braine-l'Alleud

Phase 3 : Propositions

Référence : n°A406121-01

Date de version : 08/09/2008
Version : 1

Sommaire

page

1. Introduction 4
1.1 Contexte de l'étude 5
1.2 La mission 5
Objectifs de l'étude 5
Le phasage de la mission 5
1.3 La phase 3 de l'étude 6
1.4 rappel des enjeux 7
Sécuriser et hiérarchiser le réseau viaire 7
Accroître l'attractivité des transports en commun 7
Conforter la place des modes doux 7
Conforter la place des modes doux 8

2. L'organisation des circulations 9
2.1 Un peu de prospective 10
Evolutions difficiles à prévoir 10
Une estimation quantitative 10
2.2 L'accessibilité externe de Braine-l'Alleud 12
Un axe nord-sud prédominant 12
Une opportunité pour la commune : le RER 12
Une gestion du réseau routier qui tient compte de deux nouveaux barreaux 13
2.3 L'organisation interne des circulations 14
2.4 La hiérarchisation des réseaux 15
Les objectifs de la hiérarchisation 15
La classifiction 15

3. Les fiches actions 19
3.1 Le réseau de transport public 20
Fiche action 1.1 : Amélioration du niveau de service des liaisons ferrées 20
Fiche action 1.2 : Rénovation de la gare de Braine-l'Alleud ... 23
Fiche action 1.3 : Implantation de deux nouveaux points d'arrêt SNCB : les haltes Bara et Alliance 25
Fiche action 1.4 : Création d'itinéraires de bus locaux pour une amélioration de la desserte de tout le territoire de Braine-l'Alleud 28
Fiche action 1.5 :Création de pôles multimodaux autour des gares SNCB 30
Fiche action 1.7 : Amélioration des vitesses commerciales dans le centre urbain 33
3.2 Le réseau routier 35
Fiche action 2.1 : le barreau ouest 35
Fiche action 2.2 : Réaménagement de la chaussée de Tubize 37
Fiche action 2.3 : Redimensionner le giratoire Mont Saint-Pont 40
Fiche action 2.4 : la circulation en centre ville 44
Fiche action 2.5 : l'accessibilité de la Gare 46
Fiche action 2.6 : Réaménagement de l'axe Mont-Saint-Jean 48
Fiche action 2.7 : Coupure de la Route du Lion et Aménagement de la N27 et de la N5 51
Fiche action 2.8 : Aménagement de la place d'Ophain 56
Fiche action 2.9 : Aménagement de la travesée de Bois-Seigneur-Isaac 58
Fiche action 2.10 : l'accessibilité du pôle « détente et Nature » 60
3.3 Le stationnement 62
Fiche action 3.1 : La politique de stationnement au centre ville 62
Fiche action 3.2 : Aménagement de places réservées aux PMR et aux livraisons 64
3.4 Les modes doux 65
Fiche action 4.1 : Mise en place d'un réseau sur la totalité de la commune 65
Fiche action 4.2 : Mise en place d'un stationnement vélo 74
Fiche action 4.3 : Promotion des déplacements à vélo 75

Fiche action 4.4: Mise en place d'un jalonnement vélo sur la commune..... 77
Fiche action 4.5 : le plan piéton et PMR..... 78

3.5 La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud 81
Fiche action 5.1 : Collège Cardinal Mercier..... 81
Fiche action 5.2 : Collège de la Vallée Bailly..... 82
Fiche action 5.3 : Athénée Riva Bella..... 84
Fiche action 5.4 : Les écoles de Lillois..... 86
Fiche action 5.5 : Les écoles d'Ophain..... 87
Fiche action 5.6 : L'école de la Sainte Famille 88
Fiche action 5.6 : L'école Saint-Joseph..... 89

4. Les modalités de mise en oeuvre 90
4.1 Introduction 91

5. Le suivi du Plan Communal de Mobilité 95
Organiser le suivi du plan communal de mobilité..... 96
Développer et organiser l'information et la communication..... 96
Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité..... 97

1. Introduction

1.1 Contexte de l'étude

Plus que jamais, la mobilité[1] urbaine est au centre de nombreuses préoccupations : Plans Communal de Mobilité, Journées « En ville, sans ma voiture », congestion due aux migrations alternantes… D'ailleurs, plusieurs enquêtes d'opinions confirment l'importance que revêt aujourd'hui le domaine de la mobilité : les déplacements apparaissent comme la 3ème priorité après l'emploi et la sécurité publique.

Il est vrai que l'étalement urbain, le développement multipolaire de l'habitat et des activités, la délocalisation des zones d'emplois ont eu pour conséquence d'augmenter les déplacements. Ainsi, « en 1999, 61% des actifs quittent leur commune pour aller travailler alors qu'ils n'étaient que 52% en 1990 et 46% en 1982 » (source : CERTU – 2002). La motorisation des ménages, le succès croissant de la voiture et les changements de mode de vie contribuent aussi à modifier l'organisation des déplacements.

De plus, les mobilités et les accessibilités tendent à devenir un facteur d'attractivité et de compétitivité territoriale. Afin de concilier cohésion sociale et performance économique, les territoires ont à organiser l'accessibilité de tous aux fonctions, activités et services urbains, que ce soit l'accessibilité des habitants, celle des salariés, celle des touristes ou celle des entreprises.

Enfin, face à l'augmentation du nombre et de la complexité des déplacements, les usagers recourent aussi aux modes de transports alternatifs à la voiture : marche à pied et vélo pour des déplacements de proximité, train pour des déplacements de plus longue distance.

Ainsi, l'ensemble des responsables de la mobilité, tant régionaux que communaux, a souhaité mener une réflexion sur l'organisation de la mobilité de Waterloo afin que le développement de la commune ne soit pas handicapé par une mobilité chaotique non maîtrisée.

[1] La mobilité est par définition le nombre moyen de déplacements par personne et par jour de semaine (hors samedi).

La Région wallonne en collaboration avec la commune a confié aux bureaux d'études EGIS, AGORA et VO Communication l'étude d'un plan de mobilité de la commune de Braine-l'Alleud qui ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Il est à noter que cette démarche fut menée **conjointement avec la commune de Waterloo**.

1.2 La mission

Objectifs de l'étude

Les principaux objectifs de la présente étude sont les suivants :

- Identifier les points forts et les points faibles du système actuel de déplacements ;
- Définir une politique globale de déplacements, répondant mieux aux besoins des habitants tout en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle ;
- Proposer une hiérarchisation du réseau de voirie, cohérente avec les contraintes spécifiques de Braine-l'Alleud, et déterminer les adaptations nécessaires à mettre en œuvre ;
- Analyser les projets portés par les différents acteurs et faire une analyse prospective des documents d'urbanisme, de façon à définir des schémas cohérents et globaux.

Le phasage de la mission

La démarche de l'étude s'articule en trois phases :

- **Phase n°1** : Etat des lieux et diagnostic. Cette première phase est essentielle et repose sur une analyse du territoire, la rencontre des acteurs concernés, une identification des points forts et des points faibles de l'aire

d'étude en matière de desserte et de réseaux de transport ; Ce premier volet fut adopté en septembre 2007.

- **Phase n°2** : Formalisation des enjeux qui doivent répondre aux besoins d'amélioration de la desserte du territoire par tous les modes ; Cette deuxième partie de la démarche fut approuvée en décembre 2007.
- **Phase n°3**: Définition du plan d'actions, déclinant les mesures concrètes à appliquer sur trois horizons (court terme, moyen terme et long terme).

1.3 La phase 3 de l'étude

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité conjoint de Braine-l'Alleud. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre constitue un résumé « non technique » qui énumère les principes d'organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,
- le troisième propose un phasage des différentes actions dans le temps,
- le quatrième chapitre explicite les méthodes de suivi du Plan Communal, puisque ce document constitue le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l'étude et de nombreuses réunions bilatérales entre EGIS/AGORA et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,…). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique des bureaux d'études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Avertissement

Ce document propose toute une série de modifications et d'aménagements de la voirie. En aucun cas, ces propositions ne remplacent des études de faisabilité, d'avant projet ou de projet. Elles sont proposées à titre d'exemple.

Pour rappel, le PCM est **un document d'orientation et de planification** qui détermine des priorités et des lieux d'intervention, mais il ne remplace pas les études d'aménagements routiers spécifiques.

1.4 rappel des enjeux

Sécuriser et hiérarchiser le réseau viaire

La sécurisation et la maîtrise des déplacements constituent les axes majeurs d'une politique volontariste de déplacements.

Pour la commune de Braine-l'Alleud, ces enjeux se traduisent par une maîtrise du trafic routier, particulièrement celui de transit. Néanmoins, le diagnostic a montré que l'accessibilité Ouest était déficiente, ce qui induisait un report sur des axes urbains.

Parallèlement, il existe une insécurité grandissante, particulièrement aux portes des secteurs urbanisés. Dès lors, il est important de pouvoir déterminer une hiérarchisation des voiries qui se concrétisera par des aménagements permettant une bonne lisibilité de l'espace public, et en corollaire une vitesse adaptée.

Par conséquent, le 1er objectif vise à sécuriser et à mieux hiérarchiser le réseau de voirie.

Accroître l'attractivité des transports en commun

L'offre TC sur le territoire communal est composée d'un système de transport public diversifié (train, bus régionaux, bus locaux) et performant sur certains corridors. De plus, l'arrivée du RER permettra l'irrigation plus fine des territoires, notamment grâce à la création de nouveaux points d'arrêt (Bara, Braine Alliance). Cette opportunité doit être accompagner par un développement des points d'échanges, notamment avec les bus régionaux qui permettent les liaisons Est-Ouest à l'échelle du Brabant Wallon.

Pour rendre ce réseau de transport attractif, il sera nécessaire de soigner l'intermodalité, tant piétonne que cyclable, afin de ne pas scléroser les abords de la gare avec un afflux de véhicules.

Par conséquent, le 2^{ième} objectif porte sur l'attractivité des TC qu'il faut accroître sur le territoire communal afin de maintenir une mobilité dans le centre de Braine-l'Alleud.

Conforter la place des modes doux

La topographie du territoire communal est un facteur propice à la pratique des modes doux, malgré un éclatement des noyaux villageois. De nombreux cheminements existent au sein même de la commune, correspondant soit à des sentiers, plus ou moins aménagés, soit à des liaisons dites « douces ».

Cependant, le diagnostic montre qu'il existe très peu de continuités confortables sur l'ensemble de la commune. Ces discontinuités sont renforcées par le manque de traversées sécurisées des grands axes de communication.

Pourtant, les distances relativement faibles entre les villages et le centre de Braine, d'une part, et la volonté des gestionnaires communaux de conforter les piétons et les cyclistes, d'autre part, sont de réelles opportunités de faire de Braine-l'Alleud une ville à « mobilité douce ».

En particulier, une clarification de la position du piéton et du cycliste aux abords des établissements scolaires est nécessaire afin de minimiser l'insécurité sur ces lieux spécifiques.

Par conséquent, le 3ième objectif consiste à conforter la place des modes doux sur l'ensemble de la commune de Braine-l'Alleud.

2. L’organisation des circulations

2.1 Un peu de prospective

Evolutions difficiles à prévoir

Il est difficile de prévoir les évolutions à une échéance de dix ans. En effet, le volume ne suit pas un déterminisme simple en fonction des évolutions de population et des emplois. Il existe de nombreux facteurs qui influenceront les volumes de trafic. Ceux-ci peuvent se segmenter en 2 grandes catégories :

- Les facteurs socio-économiques : ceux-ci dépendent de la dynamique démographique de la population, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,…
- Les facteurs liés aux conditions de déplacements : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, …

Les différentes enquêtes « ménage » menées en France depuis plus de 20 ans mettent en évidence des évolutions communes à l'ensemble des agglomérations étudiées. Dans le cadre de cette étude, nous avons fait une estimation sur les données disponibles.

Une estimation quantitative

➢ **Evolution du nombre de déplacements/personne/jour :**

de 3,5 à 3,7 dépl/pers/jour en dix ans, ce qui donne pour une population de 37 400 habitants, 7 440 déplacements quotidiens supplémentaires. En prenant une hypothèse de croissance de population de 10% à l'horizon 2015, soit 41 100 habitants, la croissance des déplacements atteint quelques 21 000 déplacements quotidiens. Par conséquent, on peut estimer que ce facteur induira un volume supplémentaire de 1 500 à 2 000 déplacements en heure de pointe. En sachant que 70% des déplacements s'effectuent en voiture particulière (conducteur ou passager), c'est plus de 1 000 déplacements en véhicules particuliers en heures de pointes que le territoire brainois devra absorber, soit près de 750 véhicules supplémentaires (1,4 pers/voit).

➢ **Evolution du taux de motorisation**

Le taux de motorisation en 2006 atteignait les 4,7véhicules pour 10 habitants. Suivant les courbes de croissance retenues par les experts européens, on estime que ce taux atteindra les 4,9 véhicules/10 habitants en 2015, soit un volume supplémentaire de 750 véhicules.

Avec la croissance de 10% de la population, l'augmentation passe à 2 500 véhicules, soit un besoin de quelques 25 000m² pour absorber la nouvelle demande de stationnement.

➢ **Evolution de la distance moy./dépl. :**

Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans.

➢ **Evolution des motifs**

On constate dans les agglomérations françaises, depuis plus de dix ans une part stagnante des déplacements liés au travail ou au lieu de scolarité, et, à l'inverse, un pourcentage en forte hausse pour les motifs de loisirs, d'achats ou affaires personnelles.

Ce phénomène peut se traduire concrètement par une hausse du trafic en période creuse.

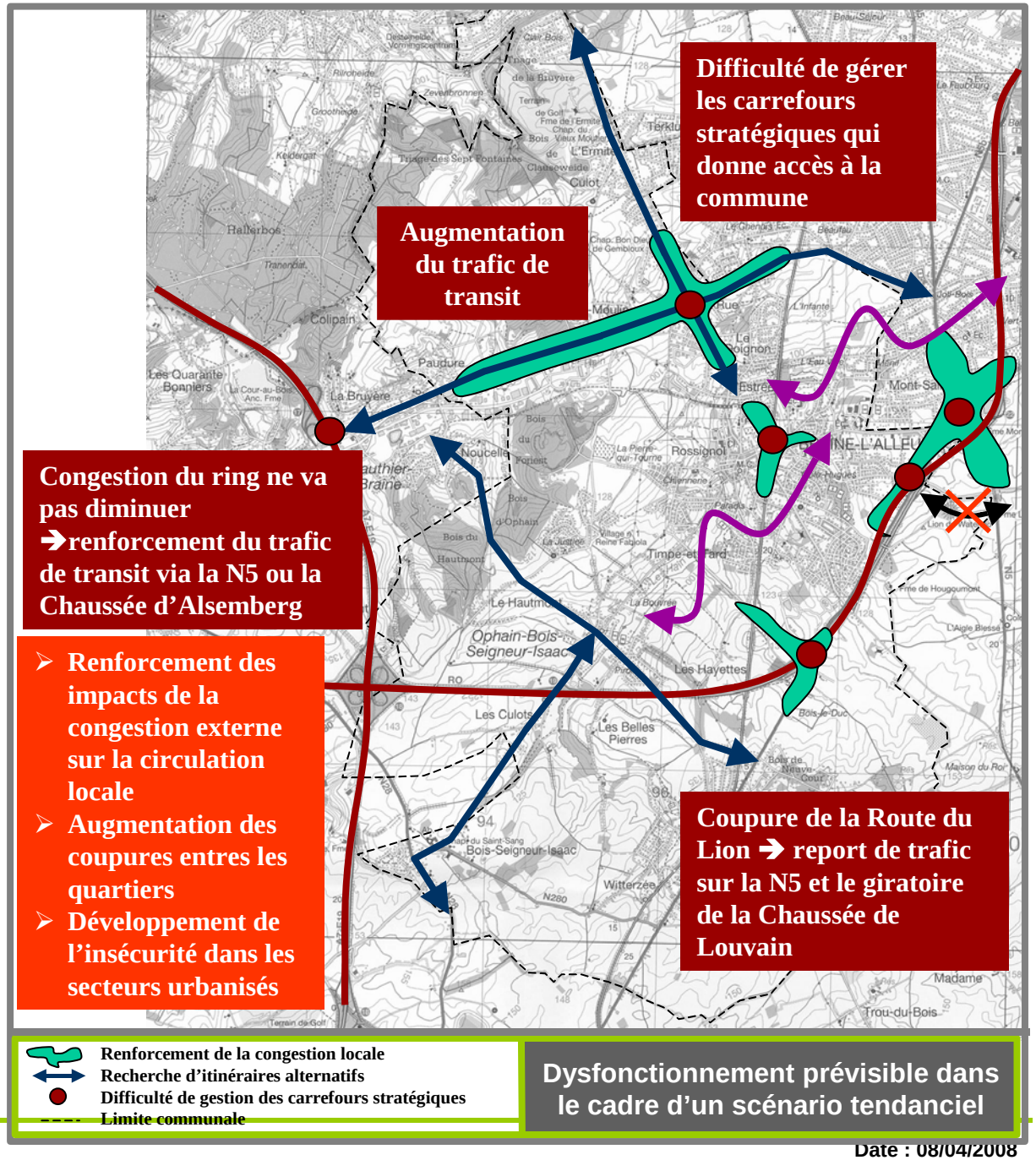
➢ **Evolution temporelle du déplacement**

Les mutations dans la pratique et le fonctionnement des différentes fonctions des villes (étalement des heures d'ouverture des services et commerces, part de travail effectué à domicile,…) entraîne depuis quelques années des pratiques différentes de l'espace urbain. Les premières tendances montrent un étalement des périodes de déplacements.

Toutes ces tendances se traduisent par une forte diminution prévisible des déplacements «obligés» au profit des déplacements « choisis ».

Pour l'organisation du système de transport, cela a des conséquences fortes et a priori peu favorables pour le développement des transports collectifs dont l'essentiel de la clientèle est constitué par ces déplacements obligés.

On va vers un étalement des pointes de trafic, vers un fonctionnement de la « ville en continu » mais aussi vers une ville « à la carte » où les temps sont de plus en plus personnalisés avec des rythmes de vie de plus en plus individualisés. Les nouveaux besoins de déplacements risquent d'être plus difficilement gérables par les modes collectifs, la mobilité étant de plus en plus éclatée à la fois dans le temps et dans l'espace.



2.2 L'accessibilité externe de Braine-l'Alleud

Un axe nord-sud prédominant

Comme l'a montré le diagnostic, les communes de Braine-l'Alleud et de Waterloo font parties d'un espace transrégional où le Brabant wallon prend une place de plus en plus importante.

Cet **espace multipolaire** dense, tant au niveau de la population que des activités, génère un nombre très important de déplacements. Cette spécificité de multipolarité complique fortement l'organisation des déplacements car elle implique de multiples relations entre les différents pôles de cet espace transrégional. Néanmoins, malgré un rattrapage des déplacements au sein du Brabant Wallon, les déplacements ne sont pas encore totalement isotropes. En effet, il persiste une relation prédominante entre Braine-l'Alleud et la région bruxelloise, et ce dans les deux sens. Dès lors, les demandes de mobilité les plus importantes sont encore **d'orientation nord-sud**.

En plus de ses propres déplacements, l'espace transrégional doit supporter un nombre sans cesse croissant d'échanges inter-régionaux et internationaux, en particulier entre le bassin parisien et le nord de l'Europe.

La configuration du réseau structurant a permis pendant de nombreuses années d'absorber la demande. Mais, depuis plusieurs années des congestions récurrentes se développent sur le Ring, dégradant considérablement son niveau de service. Ces dysfonctionnements quotidiens provoquent un report conséquent vers le réseau régional, en particulier vers la Chaussée de Bruxelles (N5) et la Chaussée d'Alsemberg. Ces échanges entre réseau utilisent de plus en plus souvent le réseau local afin d'éviter les principaux carrefours du réseau structurant.

Mais comme les capacités de ces axes ne sont pas extensibles, le système routier arrive aux limites de son fonctionnement.

Même la construction de contournements ou la mise à 3 voies du ring ne peuvent solutionner les congestions qui sclérosent les centres urbains. Parallèlement, les différentes crises énergétiques rendent le secteur des transports très fragiles, particulièrement pour les déplacements quotidiens de plus de 25 km.

Dès lors, les seules solutions pour optimiser et soulager les grands corridors d'échanges **sont l'intensification des transports publics**.

Mais l'attractivité du transport public passe obligatoirement par une amélioration du niveau de service et de l'accessibilité de ces points d'entrée.

Une opportunité pour la commune : le RER

Braine-l'Alleud possède déjà une bonne desserte de transport public, particulièrement en mode ferré. Cette offre sera encore renforcer par **la mise en service du RER** (2016 ?).

Pour rendre ces nouveaux services efficaces, le territoire brainois doit disposer de nouveaux points d'entrée tels que l'arrêt Bara et l'arrêt Alliance.

Cette « colonne vertébrale » ferrée permettra une très bonne irrigation du territoire, en particulier à partir de la gare de Braine qui reste le centre de gravité de la commune.

Dès lors, le concept d'organisation des transports publics repose sur trois grands principes :

1. Utiliser des modes disponibles sur leur échelle de pertinence.
2. Développer les nœuds d'échanges entre modes afin de faciliter l'intermodalité.
3. Développer les liaisons vers les réseaux de transports publics des régions voisines.

La hiérarchisation proposée utilise le sillon ferré comme colonne vertébrale du réseau :

1. **Le premier niveau est le mode « train »** : lorsque les possibilités existent, c'est le niveau hiérarchique qu'il faut prioriser entre les différents pôles. Le mode ferré peut se segmenter en deux niveaux :
   a. **L'axe majeur Anvers – Bruxelles - Charleroi** : cet axe ferré parcouru par une offre IC- IR dessert la gare de Braine.
   b. **La desserte CR ou bientôt RER**

2. Le deuxième niveau sera **le réseau routier structurant inter-pôles** . Il a le même objectif que le réseau ferré : relier Braine-l'Alleud aux principaux pôles voisins. Il est donc complémentaire avec le niveau précédent. Il empruntera les axes routiers structurants du Brabant Wallon (N25,…) afin d'optimiser leur attractivité. Grâce à leur souplesse d'exploitation, il pourra également alimenter les lieux en émergence qui ne bénéficient pas d'ouverture sur le réseau ferré SNCB. Le réseau TEC répond déjà à cette vocation, à l'instar de la Ligne 3 « rapido » qui relie Braine à Louvain-la-Neuve. Néanmoins, **dans le cadre du futur Plan Provincial de Mobilité**, il sera nécessaire d'amplifier ce type d'offre pour combler la demande croissante inter-brabançonne, d'orientation Est-Ouest.

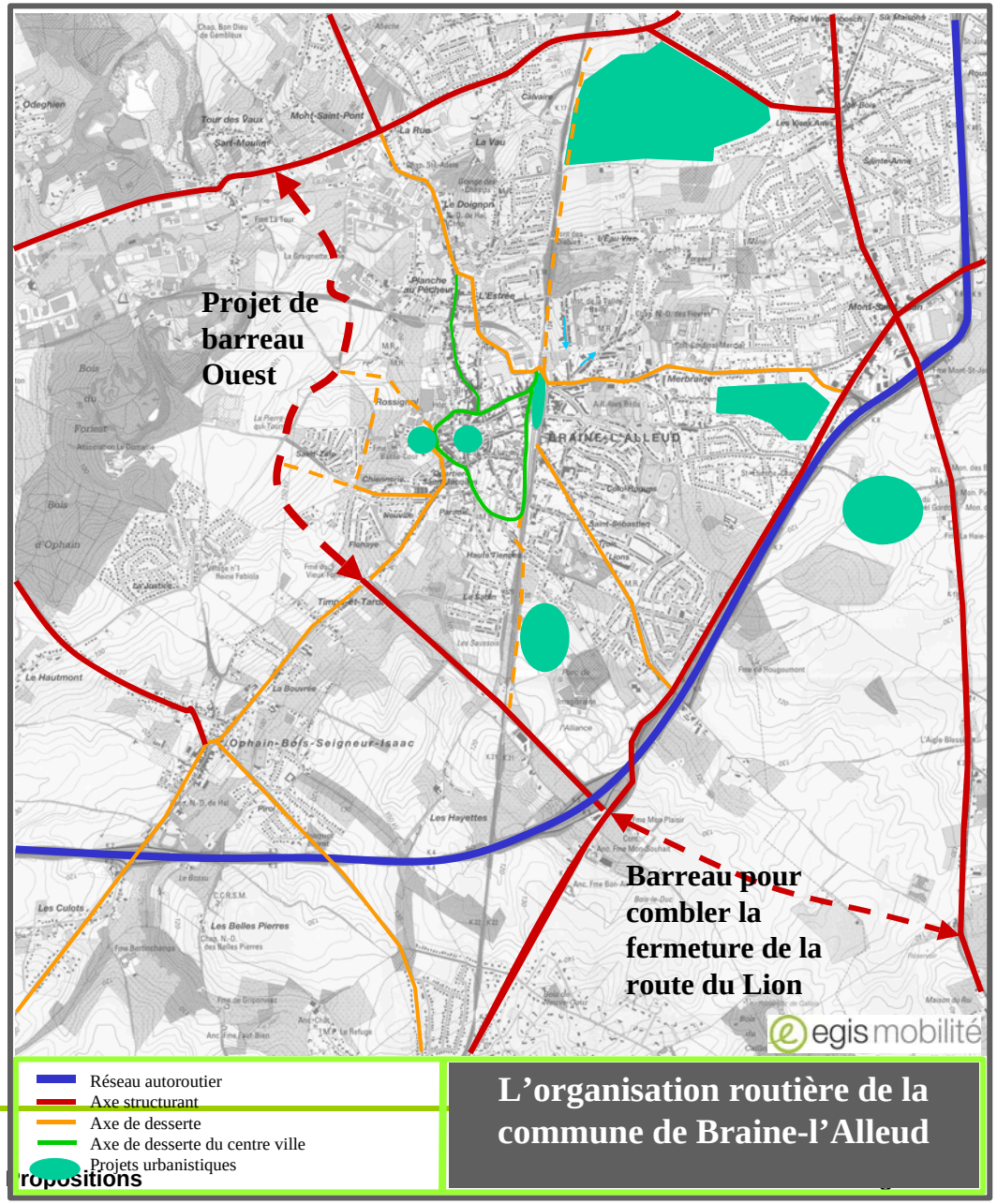
Une gestion du réseau routier qui tient compte de deux nouveaux barreaux

Malgré le développement de l'offre de transport public, la majorité des déplacements, à un horizon de dix ans, s'effectuera en voiture particulière. Néanmoins, il sera de plus en plus difficile de créer de nouveaux barreaux routiers sur le territoire communal pour absorber le trafic d'échanges et de transit qui actuellement sont proches de la saturation. Dès lors, **le PCM insiste très fortement sur une gestion basée sur des « filtres »** localisés sur les lieux stratégiques des différentes pénétrantes, en entrée de ville, et sur **une hiérarchisation de la voirie** qui se traduit par des aménagements facilement identifiables par les usagers.

Dans ce contexte, il est proposé de :

- Recalibrer le tronçon S-E de la N5 et de la doter de feux « intelligents »
- Améliorer l'accès au Ring par la reconfiguration de certains carrefours
- Adapter certains feux (N27) afin de mieux répondre au besoin identifié

Néanmoins, le diagnostic a montré très clairement **qu'il manquait un barreau routier pour structure l'Ouest du territoire communal**. Ce nouvel axe routier permettrait de focaliser le trafic de transit et de libérer quelques voiries urbaines d'une pression automobile. Il formerait un lien entre la chaussée de Tubize et la route de Piraumont. Ensuite, dans le cadre de la fermeture de la Route du Lion, il est projeté de prolonger cette dernière jusqu'à la N5.



Par ces aménagements, il sera possible de maintenir un volume absorbable par le centre de Braine-l'Alleud, sans mettre en péril son développement urbain.

Bien évidemment, il sera important que les mesures préconisées dans ce PCM trouvent également **un écho sur les territoires voisins** afin d'avoir une réponse cohérente à l'échelle des bassins de vie.

2.3 L'organisation interne des circulations

Par la création du nouveau barreau Ouest, la ville posséderait une nouvelle entrée Ouest qui désenclaverait complément le bas du centre ville et le secteur de l'hôpital. Il façonnerait une nouvelle géographie du territoire brainois.

La boucle de distribution du centre ville serait modifiée et élargie afin « d'ouvrir » le centre ville. Grâce à la percée Denolin, elle rejoindrait la rue ??? puis, via une nouvelle voirie, le futur giratoire de la pénétrante nord.

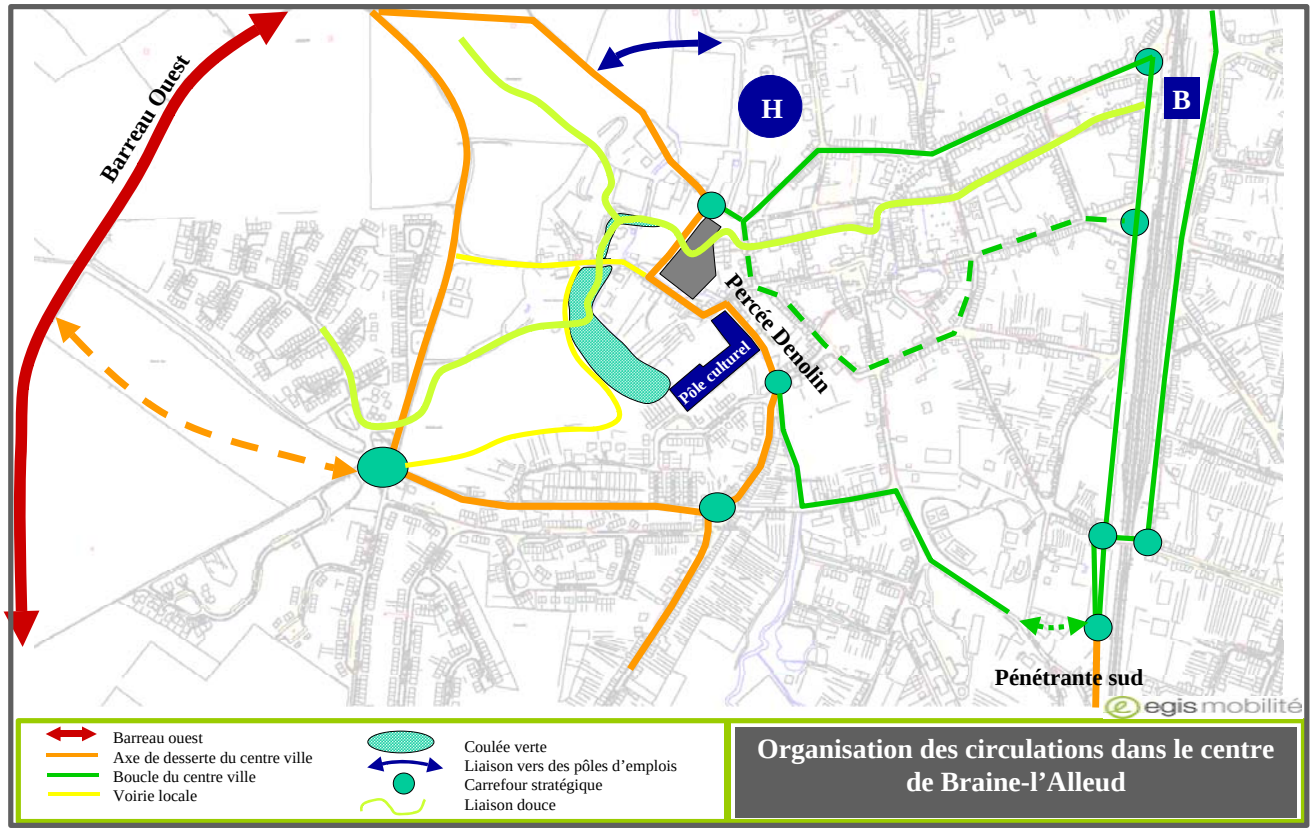
Au sein de cette nouvelle boucle, le partage de la voirie serait accentué et favoriserait les pérégrinations piétonnes et cyclables. Ce rééquilibrage sera également appliqué sur l'ensemble du territoire brainois

Pour valoriser l'offre de transport public, le PCM préconise de mettre en service des **boucles de bus locaux** qui transiteraient par les points névralgiques de la commune : gare, hôtel de ville, …

La valorisation des modes doux et l'intensification de la desserte locale en transport public ne supprimera pas le trafic de véhicules particuliers. Dès lors pour maintenir une qualité de vie et une sécurité dans les différents quartiers, le PCM conseille d'aménager la voirie afin de faire respecter une vitesse en adéquation avec le milieu ambiant : zone résidentielle, école, zone commerciale,…

Dans cette optique, le PCM insiste très fortement sur un meilleur partage de la voirie et un développement des

espaces publics de qualité. En effet, de nombreuses agglomérations françaises (Paris, Toulouse, Lyon, Lille, Bordeaux, mais aussi Douai, Annecy, Valenciennes, Issy-les-Moulineaux,…) ont montré qu'une limitation de l'usage de la voiture n'a absolument pas diminué leur attractivité, bien au contraire. Mais, pour arriver à un résultat encourageant, il est nécessaire de mener une politique cohérente avec tous les « outils » de la mobilité : maîtrise des capacités d'entrée, développement des espaces publics, politique de stationnement, desserte en transport public, information, flotte de véhicules propres, continuité des modes doux,…



2.4 La hiérarchisation des réseaux

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure la ville. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

Les objectifs de la hiérarchisation

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire waterlootois, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

La classifiction

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

⇒ **dans une logique d'usager,** d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;

⇒ **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;

⇒ **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports** et de maître d'ouvrage contribuant à la politique des déplacements:

- de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondants à sa portée;
- d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'usager),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),

dans un cadre global et cohérent**.**

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font que par des échangeurs qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

Ex. : le Ring

NIVEAU 2 : réseau d'agglomération

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle de l'agglomération,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI I de la nomenclature wallonne.

Ex. : la N5

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3. Il peut se traduire de la façon suivante:

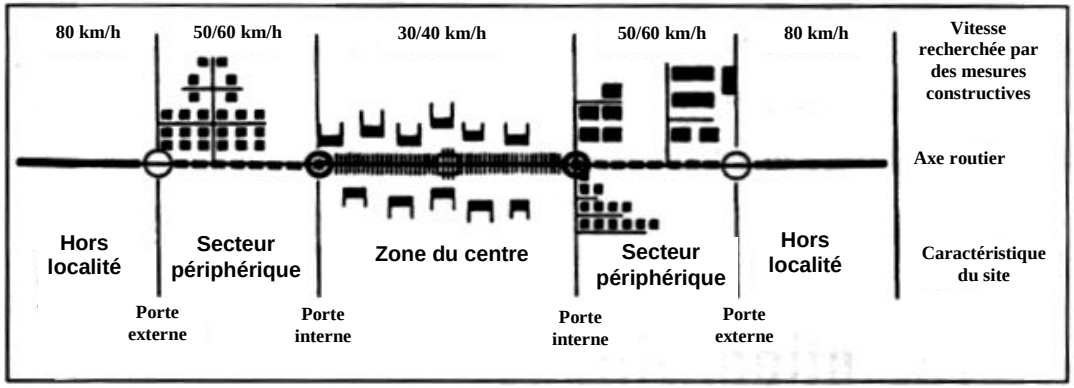
Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination.

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,…).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.



Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

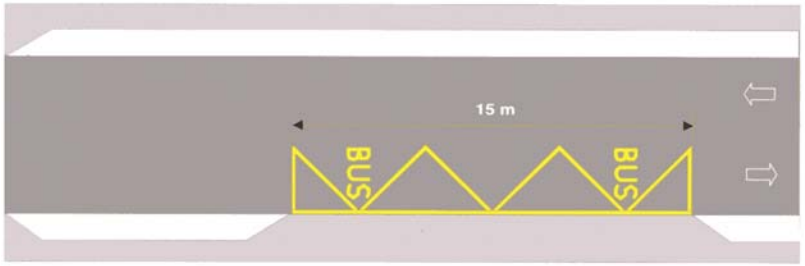
Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

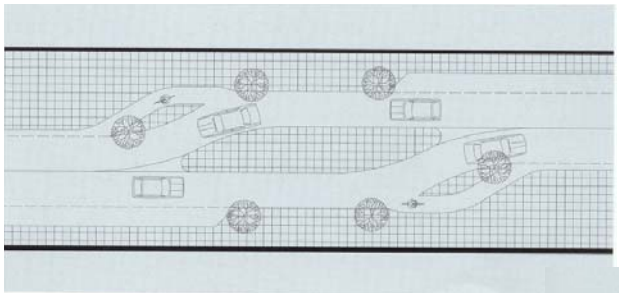
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

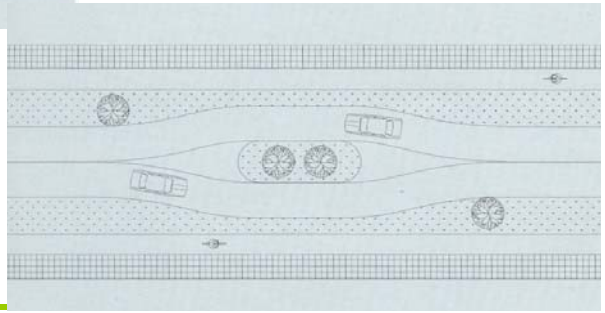
Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personne à Mobilité Réduite,…)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,…

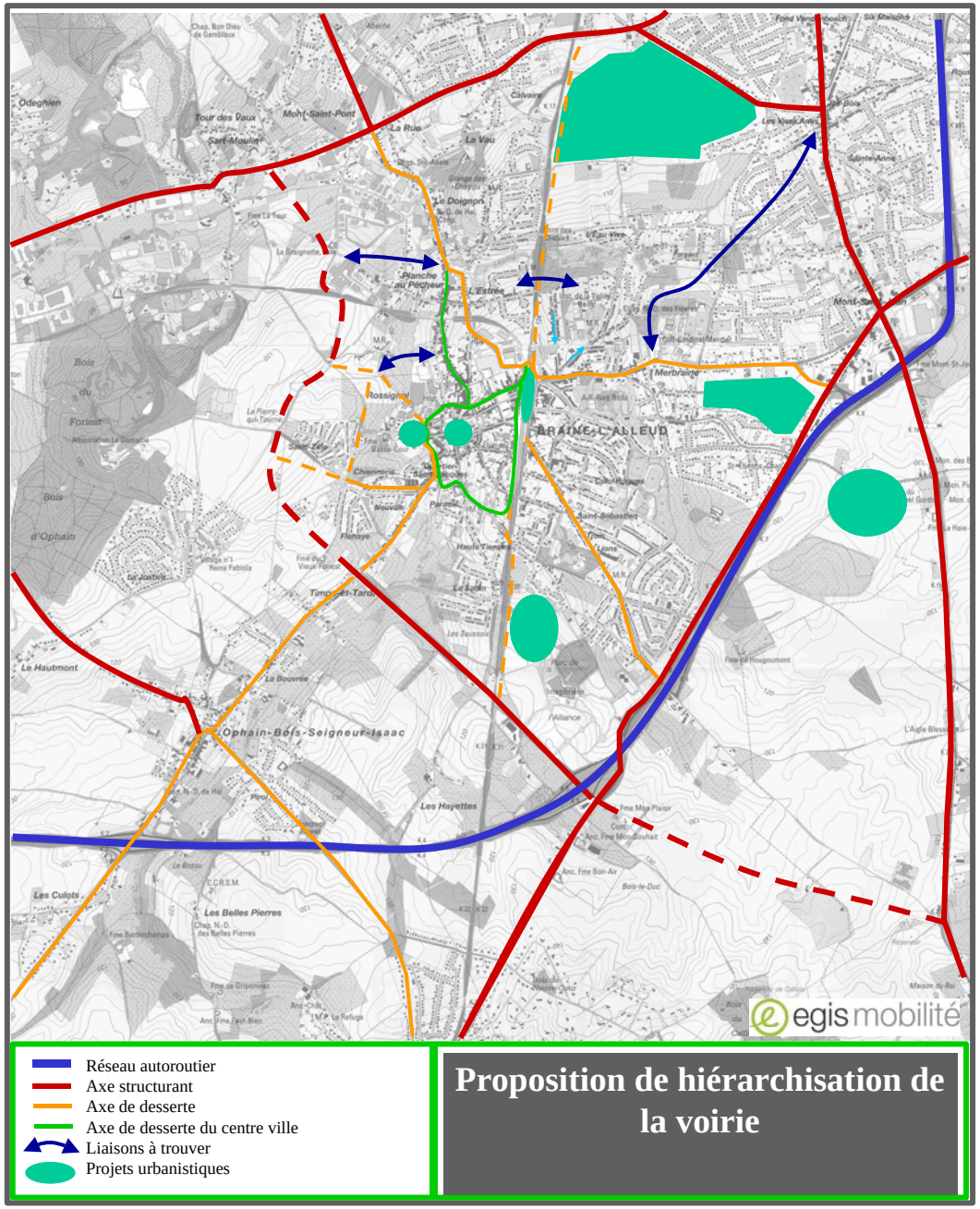




NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



3. Les fiches actions

3.1 Le réseau de transport public

Fiche action 1.1 : Amélioration du niveau de service des liaisons ferrées

Contexte

Le PCM conjoint vient s'articuler dans des projets ferroviaires à l'échelle régionale, tels que le projet de mise à 4 voies de la ligne 124 Bruxelles – Nivelles, la mise en service progressive du RER.

Ces projets renforceront l'attractivité du mode ferré, tant en capacité qu'en vitesse, d'autant plus que, parallèlement, le trafic routier est confronté à de grandes incertitudes au niveau énergétique et à des congestions quotidiennes croissantes.

Dès lors, comment organiser la mobilité brainoise pour qu'elle puisse tirer partie de ces améliorations ferroviaires ?

Objectifs

L'objectif général est bien évidemment de **renforcer l'attractivité des transports publics** afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'intermodalité.

Au niveau ferroviaire, cela consiste à améliorer l'offre de trains, tant en fréquence, qu'en places assises disponibles, destinations possibles, temps de parcours, qu'en amplitude horaire et desserte de week-end.

Description de l'action

Cette action n'est pas spécifique à ce PCM, mais elle contribue à l'amélioration du réseau ferré.

Le premier élément du vaste chantier du RER est la mise à 4 voies du sillon ferré entre Bruxelles et Nivelles. Ces travaux sont nécessaires afin de :

- Obtenir des dessertes plus rapides
- Augmenter les capacités. Celles-ci auront plus que doublé entre Linkebeek et Nivelles, car les trains L (omnibus) et RER sur les voies « lentes » ne freinent plus les trains rapides IC et IR. Dès lors, les voies supplémentaires permettent une exploitation indépendante des trains rapides IC et IR et P. Ceci permet d'injecter plus de trains rapides, et notamment des trains de pointe P.
- Minimiser l'impact des perturbations et des retards, puisqu'il restera trois voies exploitables en cas d'avarie ou détresse d'un train.

Note : la section Uccle – Bruxelles-Midi restera à deux voies, ce qui est susceptible de réduire la capacité globale de la ligne, mais une partie des trains circulera déjà par la ceinture ferroviaire Est (Ligne 26), et la section critique sera beaucoup plus courte. Les gains seront donc réels malgré un maillon un peu plus faible.

Le niveau de service projeté est le suivant :

- 4 trains en heure de pointe et 2 trains en heure creuse pour les trains locaux RER (actuellement CityRail) vers Midi (et Nivelles)
- 2 trains en heure de pointe et 1 train en heure creuse pour les trains locaux RER vers Quartier Européen, Meiser, Bordet / OTAN et aéroport (et Braine-l'Alleud, voire Braine-Alliance et Nivelles)

Les trains rapides ne desservent pas Waterloo actuellement, mais la mise à 4 voies permettra peut-être de faire des arrêts de trains IR, et très certainement d'augmenter l'offre de trains de pointe P.

Dès à présent, le raccordement bidirectionnel de l'aéroport de Bruxelles-National à la ligne Bruxelles – Leuven permet la desserte de l'aéroport et de la ville de Leuven sans correspondance.

Avec la construction en cours au Nord de l'aéroport d'un autre raccordement bidirectionnel à la ligne 25N Bruxelles-Anvers (projet diabolo), ce sont des services Charleroi – Nivelles – Bruxelles – aéroport – Mechelen – Anvers qui deviennent imaginables, et ce tant pour des trains passant par la jonction Nord-Midi que par le Quartier Européen, Meiser, Evere, Bordet / OTAN, Haren. On mesure l'impact possible de l'amélioration des liaisons directes avec l'agglomération bruxelloise et de la périphérie flamande de Bruxelles.

Du matériel roulant moderne

De nouvelles voitures M6 à deux étages sont toujours en cours de fabrication et de livraison.

Parmi les éléments commandés, il y a aussi des voitures « pilotes » disposant d'un poste de conduite, permettant de rendre le train « réversible », et de réduire le nombre de locomotives nécessaires pour tracter le train, et/ou le nombre de manœuvres en fin de ligne pour remettre la locomotive en tête. Ces gains de productivité bénéficient aux voyageurs.

Par ailleurs les rames à double étage ont plus de places assises à longueur de train égale. Le confort est également amélioré, grâce à la climatisation, l'affichage des arrêts, etc.

Un important contingent d'automotrices Desiro Mainline est en cours de commande pour le RER (et d'autres usages sur le réseau SNCB). Ces automotrices bénéficieront des mêmes améliorations de confort, et auront par ailleurs des capacités d'accélération bien supérieures aux trains classiques.

Le nombre d'arrêts desservis pourra ainsi être augmenté sans nécessairement entraîner un allongement des temps de parcours.

Partenaires de l'action
SNCB
Echéance
Long terme : 2016 -2020

Fiche action 1.2 : Rénovation de la gare de Braine-l'Alleud

Contexte

Dans le cadre des travaux du RER, une rénovation complète de la gare de Braine-l'Alleud et de ses abords est projetée.

Pour rappel, la gare est le centre de gravité de la commune et son rayonnement aura un impact direct sur l'ensemble des activités situées à proximité. Ce n'est plus une simple gare, mais un véritable quartier qui prend forme.

Le permis de bâtir actuel porte sur la réalisation des infrastructures ferrées et pas encore sur le bâtiment de gare lui-même et ses abords.

Objectifs

L'objectif principal est de profiter des travaux du RER pour redonner un bon niveau de confort et de lisibilité à la gare de Braine-l'Alleud, mais surtout de l'intégrer dans son environnement.

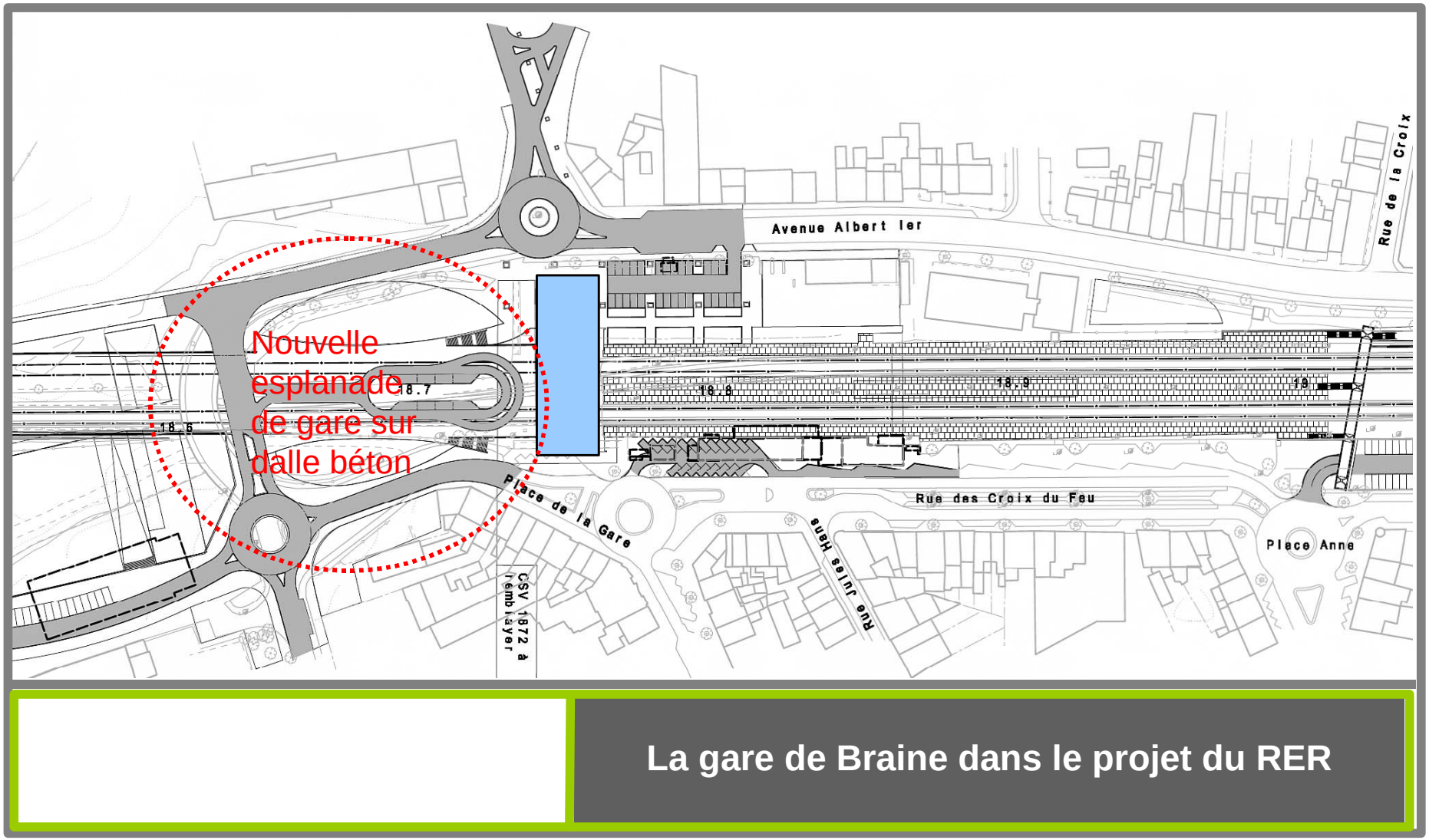
Description de l'action

Nous proposons que la Ville de Braine-l'Alleud établisse dans le dialogue qu'elle mènera avec la SNCB, et ses filiales, les priorités suivantes pour l'accessibilité :

- une facilité d'accès maximum pour les piétons ; en tant que centre scolaire important, Braine draine outre de très nombreux navetteurs vers Bruxelles d'important flux d'étudiants du secondaire
- L'installation de parkings vélos sécurisés et à proximité immédiate des accès aux voies
- Des installations de dépose – minute (kiss & drive) importantes
- La gare de bus permettant soit du (quasi) quai à quai, soit un accès direct aux passerelles et escaliers d'accès vers les voies
- Des infrastructures de stationnement auto à distance raisonnable et en capacité suffisante (les plans de la SNCB semblent adéquats à cet égard).

Une intégration avec la Ville, ses commerces et ses équipements, afin de renforcer la synergie entre les différents équipements de transport, et la vie économique locale.

Partenaires de l'action
SNCB, Ville de Braine-l'Alleud
Echéance
Moyen - long terme.



La gare de Braine dans le projet du RER

Fiche action 1.3 : Implantation de deux nouveaux points d'arrêt SNCB : les haltes Bara et Alliance

Contexte

La desserte actuelle via la gare de Braine-l'Alleud et Lillois ne permet pas d'irriguer l'ensemble du territoire de la commune. Deux secteurs, les abords de la chaussée Bara et le Parc de l'Alliance, sont quelque peu pénalisés alors qu'ils se situent le long du chemin de fer.

Parallèlement, la mise en service d u RER va permettre d'intensifier l'offre de service. Dès lors pour ne pas focaliser toute l'offre sur Braine centre, et d'améliorer l'accessibilité du centre d'affaire de Braine Alliance, il est nécessaire de créer de nouveaux points d'arrêt.

Objectifs

Les objectifs de l'implantation d'un nouveau point d'arrêt « RER » sont de deux ordres :

1. Renforcer l'attractivité du chemin de fer sur l'ensemble du territoire brainois.
2. Proposer un lieu d'intermodalité possédant une accessibilité permettant d'attirer tous les modes de transport sans intensifier les nuisances dans les quartiers résidentiels

Description de l'action

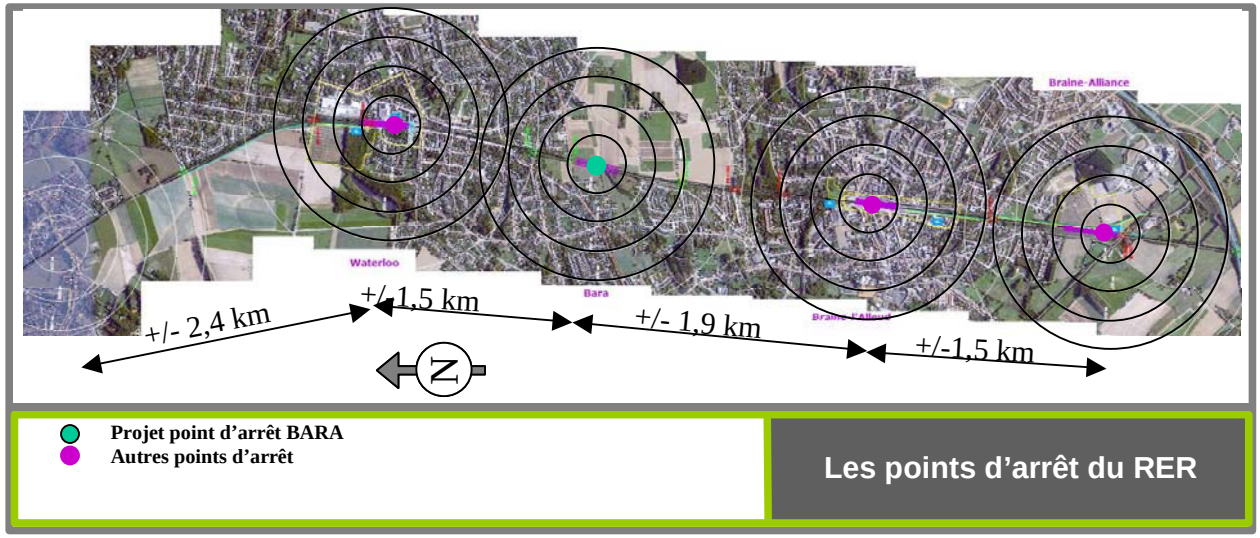
L'arrêt Bara

Braine-l'Alleud ne possède que très peu d'interface entre le réseau ferré et le réseau structurant routier. Or ce sont ces points qui doivent devenir les véritables points d'échanges entre les différents modes.

Sur le territoire de la commune, l'avenue Bara représente un potentiel d''échange entre la route (bus, véhicules motorisés, piétons,…) et le sillon ferré.

Dès lors, ce PCM préconise d'implanter un point d'arrêt à proximité de la chaussée Bara. Celui-ci n'est pas (encore) prévu par la SNCB, dans le cadre du projet RER, néanmoins il existe une réservation d'espace permettant d'y réaliser deux quais le long des voies extérieures (pour les trains RER).

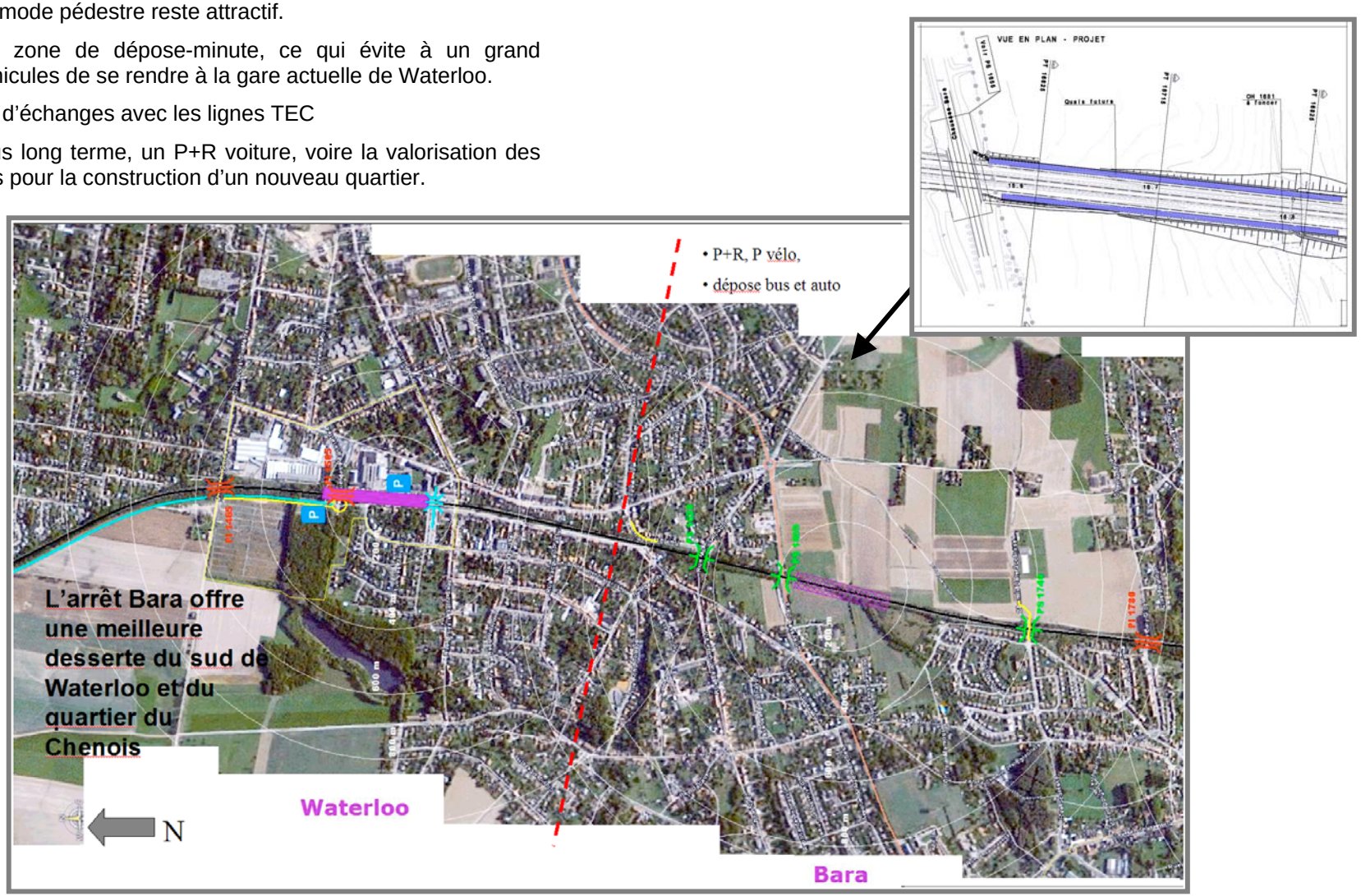
Dès lors, aucun obstacle technique ne s'oppose à la réalisation immédiate de ces deux quais.



L'implantation de ces nouveaux quais se justifie afin de :

- Proposer aux habitants du Chenois, du sud de Waterloo et du nord de Braine-l'Alleud un point d'arrêt situé à moins d'un km, soit une distance où le mode pédestre reste attractif.
- Implanter une zone de dépose-minute, ce qui évite à un grand nombre de véhicules de se rendre à la gare actuelle de Waterloo.
- Créer un point d'échanges avec les lignes TEC
- Réaliser, à plus long terme, un P+R voiture, voire la valorisation des terrains voisins pour la construction d'un nouveau quartier.

Il est à noter que l'utilisation du nouveau matériel roulant commandé dans le cadre du projet RER optimisera les temps d'accélération et de décélération, ce qui en terme de durée de trajet, minimisera les temps perdus par ce nouvel arrêt.



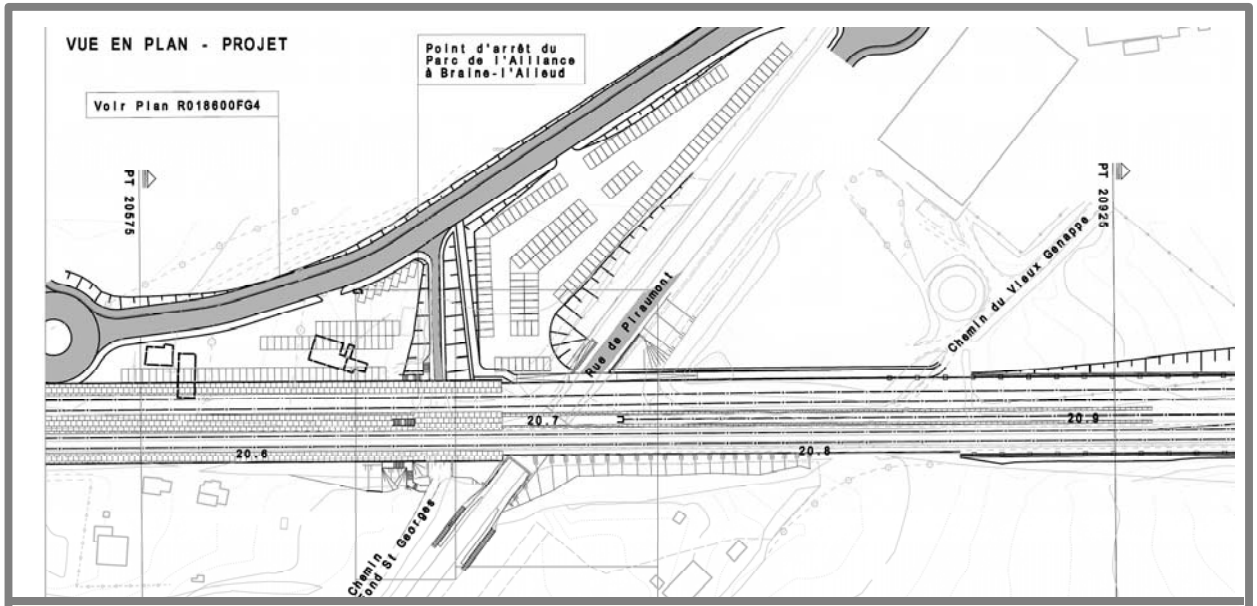
L’arrêt Alliance

La halte de Braine-Alliance prévoit dans les projets de la SNCB une halte relativement simple sur le talus (élargi) des voies, avec un quai central et deux quais latéraux. Les quais seraient exclusivement accessibles par le passage inférieur du Chemin Fond St-Georges.

Entre 100 et 200 places de stationnement pourraient être localisées entre la halte, et la route à construire par la SNCB entre la route de Piraumont et la rue Longue.

Cette halte Braine-Alliance jouera un rôle de soutien important pour l’accueil des voyageurs en provenance ou à destination de :

- Parc de l’Alliance : à pied
- Quartiers des Berges du Ruisseau et de l’avenue Allard : à pied, à vélo, en dépose-minute
- Ophain et Bois-Seigneur-Isaac : à vélo, à vélomoteur, en voiture (accès plus aisé qu’à Braine-centre)
- Autres destinations au sud de Braine : en voiture principalement.
- Imagibraine : usage plus occasionnel par des adolescents ou d’autres non motorisés depuis les haltes entre Nivelles et Linkebeek



La gare de Braine Alliance dans le projet du RER

Même si les trains IC et IR ne desserviront pas cette halte, elle devrait néanmoins attirer une clientèle locale qui ne rejoint pas nécessairement le centre de Bruxelles mais profitera d’une des haltes RER du réseau, donc sans réelle perte de temps par rapport à l’option de trains IC rapides.

Des trains P pourraient également compléter l’offre en semaine aux heures de pointe.

Partenaires de l’action
SNCB, Ville de Braine-l’Alleud ,Ville de Waterloo
Echéance
Moyen à long terme.

Fiche action 1.4 : Création d'itinéraires de bus locaux pour une amélioration de la desserte de tout le territoire de Braine-l'Alleud

Contexte

Le diagnostic a montré clairement qu'il existait un réseau à vocation régionale de bonne consistance, avec un bon rabattement vers la gare de Braine-l'Alleud. Par contre, au niveau local, l'offre actuelle ne permet pas une desserte fine des entités et des quartiers du territoire de Braine-l'Alleud par le réseau TEC d'où une utilisation importante de la voiture particulière notamment pour se rendre aux gares et aux écoles.

Objectifs

Il s'agit de compléter le réseau existant afin d'affiner la desserte du territoire brainois et de développer une attractivité pour les bus à l'échelle locale

Les principaux objectifs de ce réseau local sont les suivants :

⇒ Exploitation des lignes et la hiérarchie bus existante.

⇒ Rabattement des habitants des quartiers de la commune vers les pôles communaux.

⇒ Amélioration de la vitesse commerciale des bus.

⇒ Amélioration et sécurisation des correspondances en gare et aux différents arrêts (intermodalité).

Description de l'action

L'analyse du réseau existant, ainsi que la fréquence des différentes lignes nous a permis d'aboutir à la hiérarchie suivante :

- Un réseau de bus régional (Tubize, Ottignies, Charleroi, BXL, etc.).
- Un réseau de bus intercommunal (Lasne, Braine-le-Château, etc.).
- Un réseau de bus local (entités de Braine l'Alleud).

Ce réseau converge actuellement systématiquement vers la gare de Braine-l'Alleud.

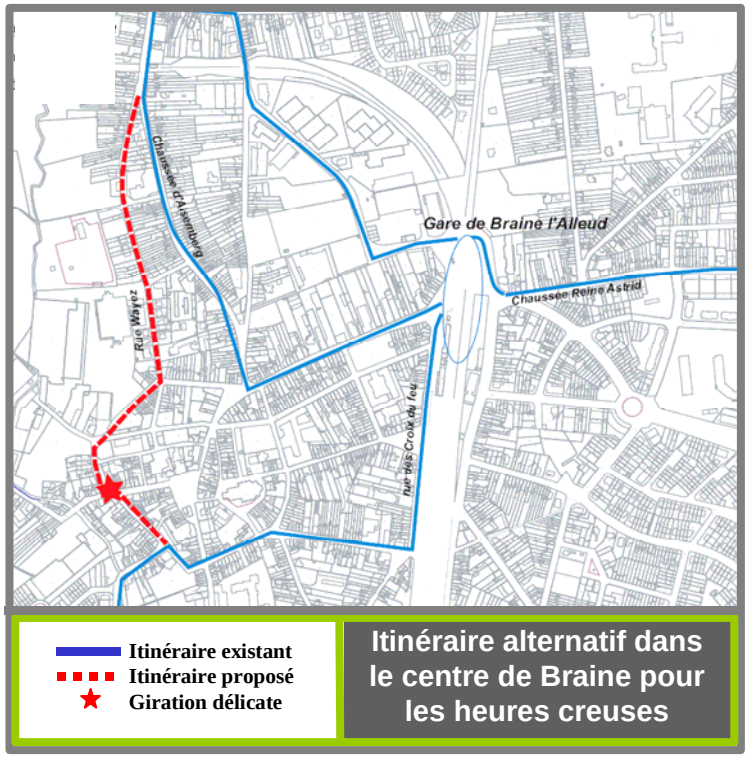
Afin de la compléter et d'assurer une desserte fine de la commune de Braine-l'Alleud, il est proposé d'implanter un réseau de bus local à l'échelle des quartiers et des entités de la commune pour une meilleure intégration des habitants non motorisés à la vie communale (marché, centre urbain commercial, …).

Cette philosophie de bus local est une nouvelle politique collaborative entre la commune et le TEC.

Une première action serait de proposer la création d'un itinéraire « bis pour heures creuses » pour les lignes de bus existantes.

Un nouvel itinéraire par l'Hôpital et le centre-ville pourrait être emprunté par les bus empruntant actuellement la Chaussée d'Alsemberg, en provenance de Tubize.

Cet itinéraire pourrait surtout être mis en place pendant les heures creuses pour une meilleure desserte du centre ville et de ses commerces, quand la densité de navetteurs est moins importante et la nécessité de rejoindre la gare au plus vite moins essentielle.

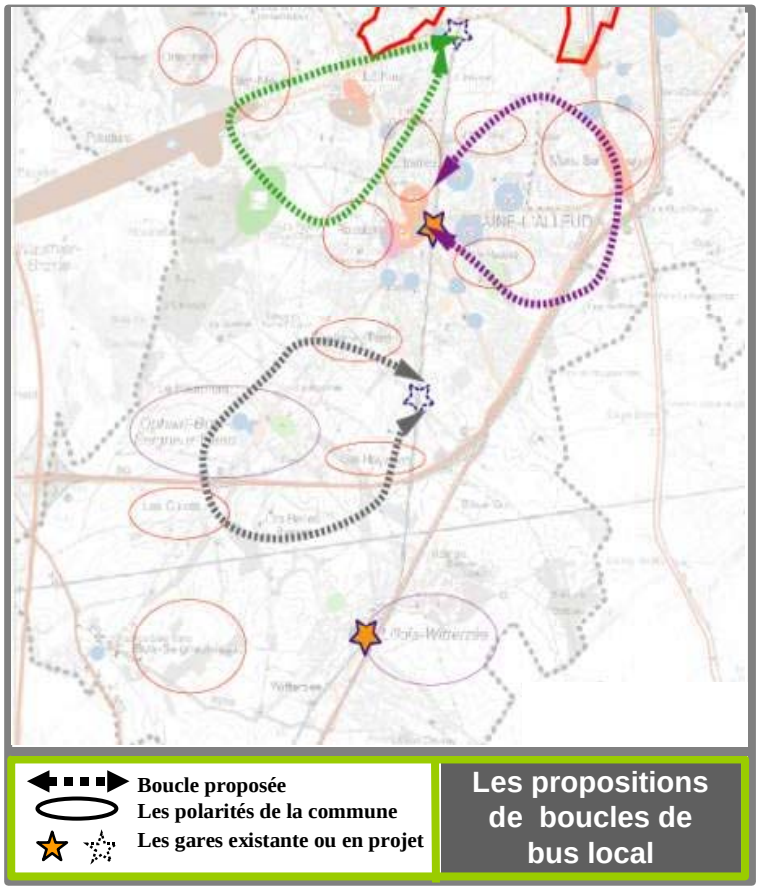


Le réseau TEC assure le rabattement de ses usagers vers la gare de Braine l'Alleud. Le réseau existant est performant. Il pourrait cependant être complété par des bus locaux qui prendraient en compte les besoins d'entité telle que Lillois-Witterzée et d'autres quartiers de Braine-l'Alleud.

Cette desserte, dont le circuit est soit à définir, soit à considérer à la demande pourrait être mis en place via plusieurs types de services :

- Bus classique de service public : sans doute trop lourd pour les besoins actuels de mobilité interne à Braine
- Un service de bus communal : bus mis à la disposition de la commune par les TEC, paiement du chauffeur et entretien à la charge de la commune, itinéraire défini, horaires en fonction des besoins communaux validés par la Ville.
- Un service privé : véhicule propre à chaque conducteur, système de taxi « collectif », itinéraire sur demande.

Il revient à la commune d'évaluer le coût de revient et l'avantage de l'un ou l'autre service. Le bus communal a un coût important, mais est sous le contrôle de la commune. Le service privé est probablement possible à moindre coût, mais le contrôle est plus difficile par la commune, et des adaptations de la législation sont sans doute nécessaires pour pouvoir susciter une offre autre que celle des TEC.



Fiche action 1.5 :Création de pôles multimodaux autour des gares SNCB

Contexte

Les déplacements sont de plus en plus diversifiés, tant dans leurs composantes géographiques que dans les motifs et la fréquence d'utilisation.

Dès lors, il est nécessaire de créer des points d'échanges qui donnent accès à un service de transport public structurant qui permet de rejoindre les principaux pôles d'échanges des régions voisines qui, à leur tour, ouvrent des horizons beaucoup plus larges.

Objectifs

L'objectif est de créer plusieurs points de multimodalité sur la commune afin de répondre à la demande sans cesse croissante, mais aussi variée en transport public.

Description de l'action

La multimodalité Train / RER / BUS

Le futur arrêt RER BARA est principalement tourné vers la commune de Waterloo et la desserte de ses quartiers sud, cependant, il couvre aussi certains quartiers de Braine-l'Alleud. Les bus des lignes actuelles, et des lignes de bus communal / local à créer pourraient y donner correspondance à l'offre RER. Toutefois, ceci ne fera pas de cet arrêt un point de correspondance bus majeur à court terme.

Le TEC a déjà projeté un renforcement de la ligne de bus W (Bruxelles/Waterloo/Braine l'Alleud), ce qui donnera notamment pour une meilleure desserte du pôle ferroviaire RER + IC de Braine l'Alleud.

La gare de Braine Alliance concerne principalement les habitants du sud de la commune et notamment de l'entité de Ophain et Bois-Seigneur-Isaac.

Ainsi l'arrivée de RER est l'occasion :

- d'une part, d'améliorer la desserte en bus, surtout à Braine-l'Alleud centre aux gares SNCB existantes et projetées
- de proposer aux arrêts Bara et Braine Alliance une accessibilité en bus pour les lignes qui effectueraient déjà un passage à proximité, et peuvent offrir un rabattement.
- ...

Le renfoncement de l'exploitation des lignes intercommunales et régionales, telle que la ligne Rapido 3 (Waterloo / Braine-l'Alleud / Ottignies / Louvain la Neuve) permettra de collecter plus de voyageurs depuis les communes alentours. Ces besoins portent principalement sur les liaisons ouest-est, quoique le renforcement du W permette également de desservir un couloir parallèle mais distinct du chemin de fer le long de la N5.

La multimodalité Train / modes doux

Les cheminements piétons permettant d'accéder aux pôles de déplacement devront être sécurisés et signalés depuis les autres pôles de la commune.

Le réseau mode doux projeté dans le cadre du Plan de Mobilité doit également donner accès aux points d'embarquement TC, train et bus.

Le chapitre « modes doux » préconise l'aménagement systématique de parkings vélo, notamment à proximité des pôles de déplacement. Des parcs à vélo sécurisés (boxes, arceaux) peuvent être envisagés à proximité d'arrêts bus très utilisés.

La multimodalité Train / véhicules motorisés

L'intermodalité TC + auto nécessite la prise en compte des usagers conducteurs et des usagers passagers rejoignant la gare en voiture.

On distingue ainsi deux zones à aménager et identifier aux abords de la gare :

- Une zone de dépose-minute : idéalement adossé à la gare pour une meilleure intermodalité et un gain de temps évident. Elle pourrait se situer à proximité des zones de dépose pour les bus.
- Un parking relais : idéalement son utilisation sera liée au train (exemple : tarif préférentiel pour les usagers du train)

La gare de Braine l'Alleud possède l'ensemble de ces aménagements, cependant elle nécessite un réaménagement et une sécurisation, à envisager dans le cadre de l'arrivée du RER.

Les futures gares RER Bara et Braine Alliance devront mettre l'accent sur l'intermodalité avec les modes doux, voire de la dépose-minute, afin d'assurer leur utilisation et la fluidité et la sécurisation des circulations, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Sur les principaux pôles de Braine, Waterloo et à l'avenir Bara, il sera nécessaire d'aménager une offre de rabattement TC performante :

➔ Vérifier l'adéquation de l'offre bus en correspondance, aux besoins actuels et attendus :

➔ Bonne coordination des offres trains/ TC : fréquences, correspondances, amplitudes

Et d'améliorer sensiblement leur accessibilité :

➔ **Faire de ces sites de véritables pôles d'échange,** en facilitant l'accès des lignes de bus en correspondance et en aménageant au plus près leurs zones d'arrêt (confort +visibilité)

➔ **Aménager en complémentarité l'accès des autres modes** : taxis, déposes minute, cheminements piétons (+accès PMR)

➔ **Augmenter la capacité des parkings de rabattement** sur les gares secondaires: développer les capacités de parking à proximité immédiate des gares de rabattement du territoire (identifier les capacités actuelles) ; assurer des places préférentielles pour les covoitureurs ?

➔ **Faciliter et encourager les accès pour les modes alternatifs** type vélos ; développer des systèmes de gardiennage, locations de vélos.

Enfin, il sera nécessaire d'accroître le confort d'attente :

➔ Présence systématique d'abris, de bancs d'attente, sur les quais, les arrêts de correspondance

➔ Qualité de l'éclairage public

Exemple d'aménagement intermodal à la gare de Dijon

<u>Parallèlement, il serait utile, sur les pôles principaux de Braine et Waterloo, de :</u>

➔ Mettre en place une information en temps réel sur les départs, les correspondances

➔ Développer/ maintenir la présence de personnel de vente et d'information

➔ Encourager l'implantation, quand c'est possible, de services complémentaires de proximité, marchands de fleurs, de journaux, distributeurs automatiques.., pour humaniser les sites, accroître leur convivialité

Sur les haltes de Alliance, Bara et Lillois :

➔ Mettre en place une signalisation fixe, plus des annonces par haut parleurs ou affiches dynamiques simples

➔ Assurer la propreté et l'entretien régulier des lieux

➔ Encourager l'implantation d'abris pour les voyageurs et d'infrastructures de stationnement pour les deux-roues.

➔ Au besoin, sécuriser les lieux par caméras, voire brigades de surveillance mobiles

Fiche action 1.7 : Amélioration des vitesses commerciales dans le centre urbain

Contexte

Actuellement les transports publics connaissent les mêmes aléas de circulation que les véhicules privés, ce qui pénalise leur attractivité.

Les bus TEC rencontrent des difficultés à l'approche du centre de Braine l'Alleud. En effet, le plan de réseau existant, met l'accent sur le nœud intermodal qu'est la Gare de Braine l'Alleud.

L'aménagement des axes qui permettent d'aboutir à la gare de Braine l'Alleud en favorisant les circulations des bus serait un gain de temps évident pour les TEC et leurs usagers.

Objectifs

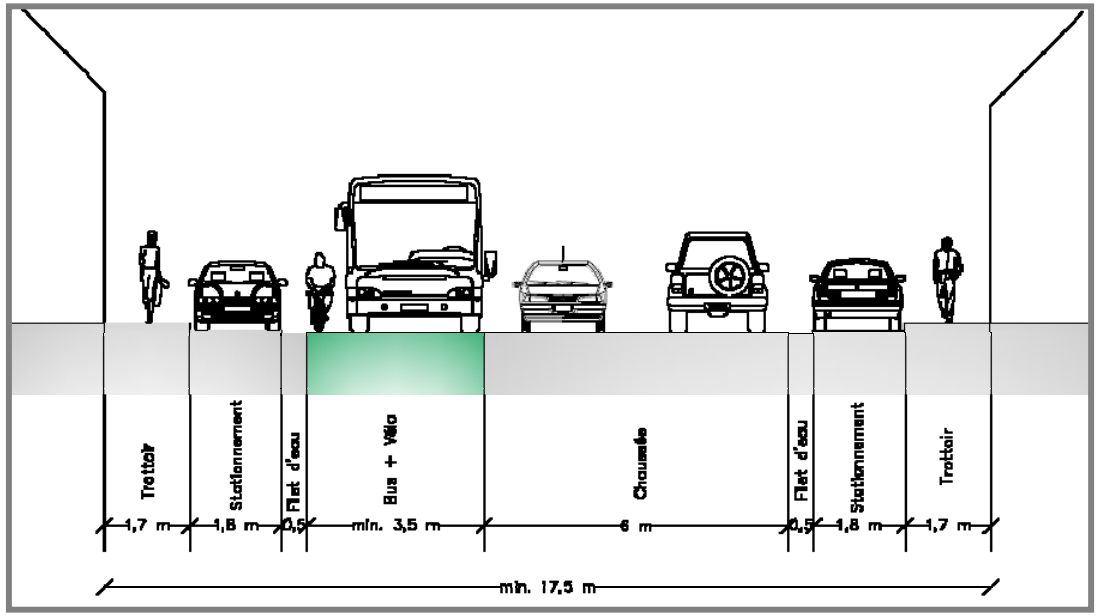
L'objectif est de procurer au transport public routier des zones prioritaire afin qui ne soit pas engluer quotidiennement dans les congestions automobiles.

Description de l'action

L'emprise disponible ne permet pas la création de nouvelles bandes bus. Cependant, la bande bus existante entre la Venelle des trois sapins et de la rue de la Station sera conservée.

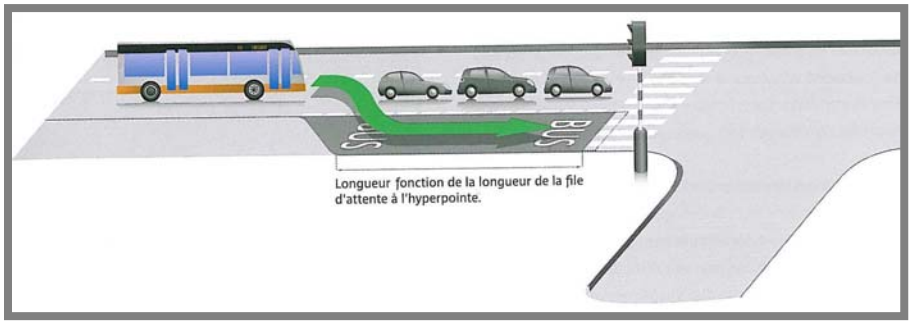
La chaussée Reine Astrid supporte le trafic bus le plus important à l'approche de la gare de Braine l'Alleud. Son gabarit permet un meilleur partage de la voirie avec l'aménagement d'une bande bus vers la Gare.

Le profil en travers tient compte du gabarit existant de la chaussée Reine Astrid.



La chaussée d'Alsemberg, l'avenue de la Belle province et la rue des Croix du feu n'offrent pas un gabarit aussi généreux que la chaussée Reine Astrid. Il est donc difficile d'envisager l'aménagement d'une bande réservée au bus, cependant, des moyens peuvent être mis en œuvre afin de faciliter la circulation des bus :

- Aménagement d'oreilles de trottoir pour organiser le stationnement, et éviter le stationnement illicite gênant dans certains carrefours.
- Rétrécissement de la chaussée au minimum (3.15 m / voie de circulation) pour éviter le stationnement en double file.
- Organiser les zones et heures de livraison pour éviter le stationnement en double file des camions / camionnettes.
- Aménagement des arrêts de bus après les carrefours à feux.
- Remplacer une bande de tourne à gauche/droite pour l'aménagement d'une bande réservée au bus à l'approche d'un carrefour à feux.



Extrait « Manuel de bonnes pratiques pour un réseau performant »

3.2 Le réseau routier

Fiche action 2.1 : le barreau ouest

Contexte

Actuellement, l'accessibilité du centre ville se réalise soit par l'Est, via le Ring, l'axe Mont-Saint-Jean ou la Route du Lion, soit par le Sud via Piraumont et la chaussée d'Ophain, soit par le Nord via la chaussée d'Alsemberg.

Par contre, il n'existe aucune possibilité pour accéder par l'Ouest, ce qui a induit une perception de « bout du monde » pour ce secteur du centre ville.

Ce chainon manquant provoque une focalisation des circulations sur quelques axes urbains, et par corollaire des difficultés d'accès.

Il est à noter qu'il existe une réservation au plan de secteur pour une voirie structurante sur ce secteur de la commune qui relierait la chaussée de Tubize et la Route de Piraumont.

Objectifs

L'objectif est de créer un véritable axe structurant qui aurait pour vacation de :

- Absorber le trafic nord-sud.
- Désenclaver l'Ouest du territoire de la commune.
- Créer une nouvelle entrée de ville.

Description de l'action

Pour minimiser les coûts, l'itinéraire proposé pour ce nouveau barreau utilise au maximum les chemins existants.

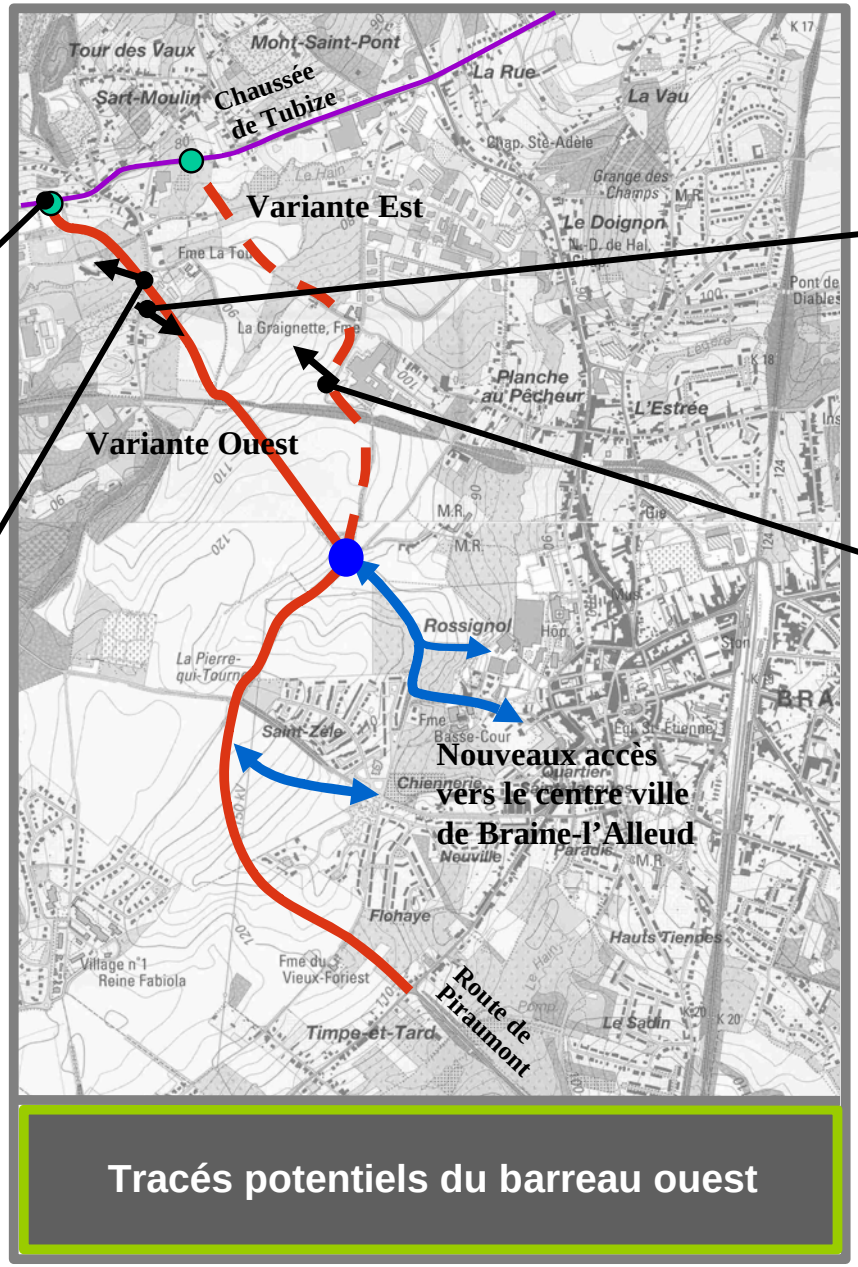
Au sud, Il se branche sur le giratoire de la Route de Piraumont. Au nord, il existe deux possibilités, soit un branchement localisé à l'Est des « Echelles Piret », soit à l'ouest de la rue de la gare.

Les deux solutions ont leurs avantages, la première correspond mieux à une prolongation de la chaussée d'Alsemberg, la deuxième permet d'éviter au trafic à destination du centre ville ou des territoires plus méridionaux la zone urbanisée localisée aux abords de la rue de la Gare.

La création de ce barreau permettrait un réaménagement complet du tronçon urbanisé de la chaussée d'Alsemberg (entre le giratoire Monsampon et le centre de Braine), tronçon qui actuellement absorbe plus de 10 000 véhicules/jour.

Enfin, il est important de rappeler que dans le cadre de la coupure de la Route du Lion il est prévu de créer un nouveau barreau entre la N5 et la route de Piraumont. Dès lors, à terme, il existerait un axe structurant entre la chaussée de Tubize et la N5, ce qui éviterait du transit dans le centre de Braine, mais aussi dabs le centre de Waterloo.

Partenaires de l'action
Région Wallonne, Ville de Brainel'Alleud.
Echéance
Moyen – long terme.



Tracés potentiels du barreau ouest

Fiche action 2.2 : Réaménagement de la chaussée de Tubize

Contexte

La Chaussée de Tubize est un axe stratégique pour la commune de Braine-l'Alleud. En effet, elle donne accès d'une part au centre de la commune et d'autre part au zoning industriel. Ces deux fonctionnalités expliquent les volumes important que doive supporter cet axe (plus de 20 000 véhicules/jour).

L'analyse de l'accidentologie communale a montré très clairement que la chaussée de Tubize était un des points noirs de la commune.

Enfin, il est nécessaire de rappeler que pour respecter les périmètres SEVESO, UCB doit modifier leur répartition de parking et les implanter avec un accès direct sur la chaussée de Tubize.

Tous ces éléments montrent le degré d'urgence du réaménagement de l'axe de la Chaussée de Tubize.

Objectifs

L'objectif de ce réaménagement est triple :

1. Sécuriser l'axe
2. Faciliter les insertions
3. Réaliser une véritable entrée Ouest de Braine-l'Alleud

Description de l'action

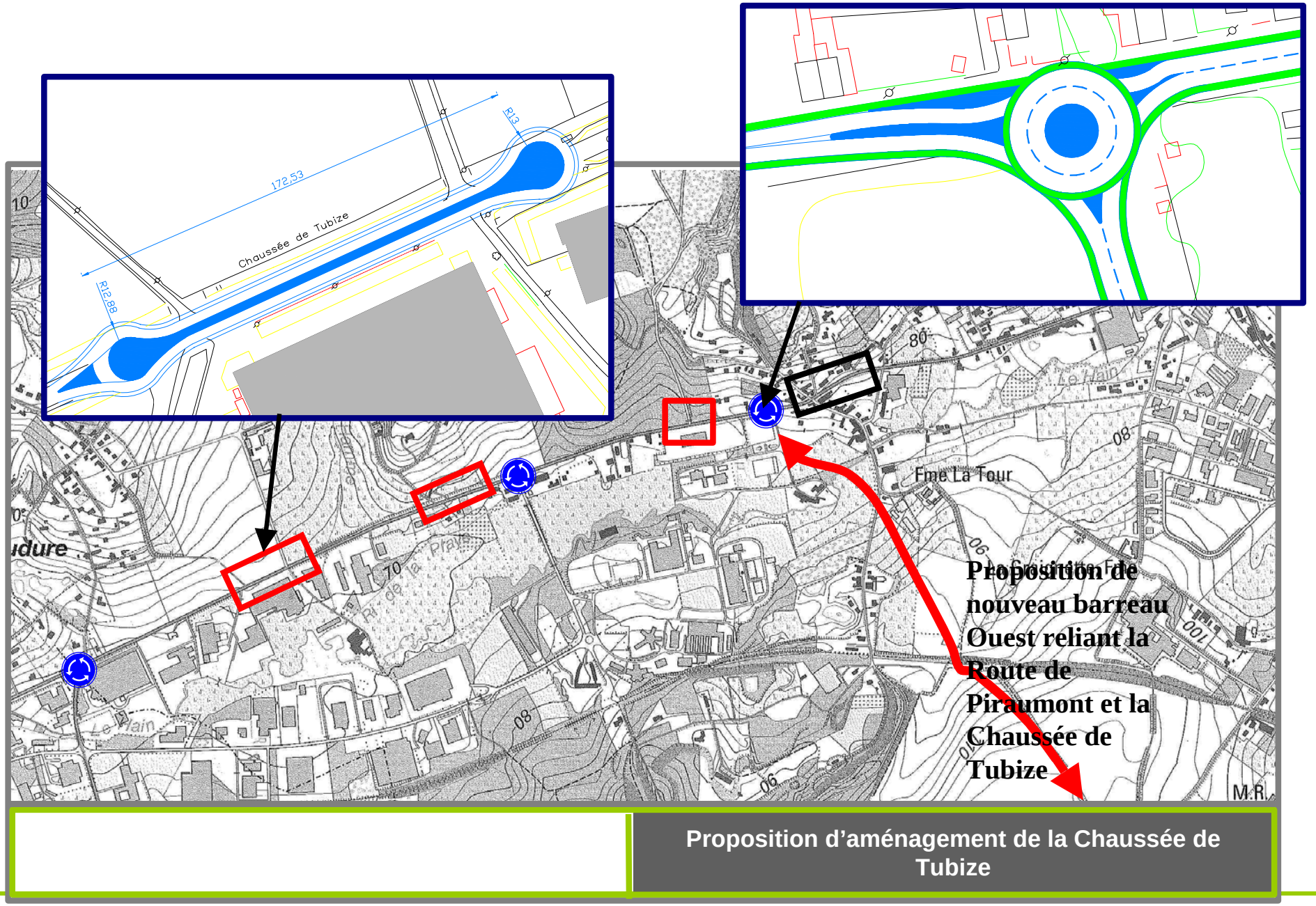
Le réaménagement de la Chaussée de Tubize consiste à :

- ➔ Proposer plusieurs aménagements afin d'éviter une prise de vitesse conséquente sur l'ensemble du linéaire.
- ➔ Sécuriser les insertions en tourne-à-gauche.
- ➔ Créer des continuités cyclables sur l'ensemble de l'axe.
- ➔ Dimensionner les aménagements en fonction de l'importance des mouvements transversaux.
- ➔ Créer des filtres aux entrées de l'agglomération afin de gérer les flux sur l'ensemble de l'axe.

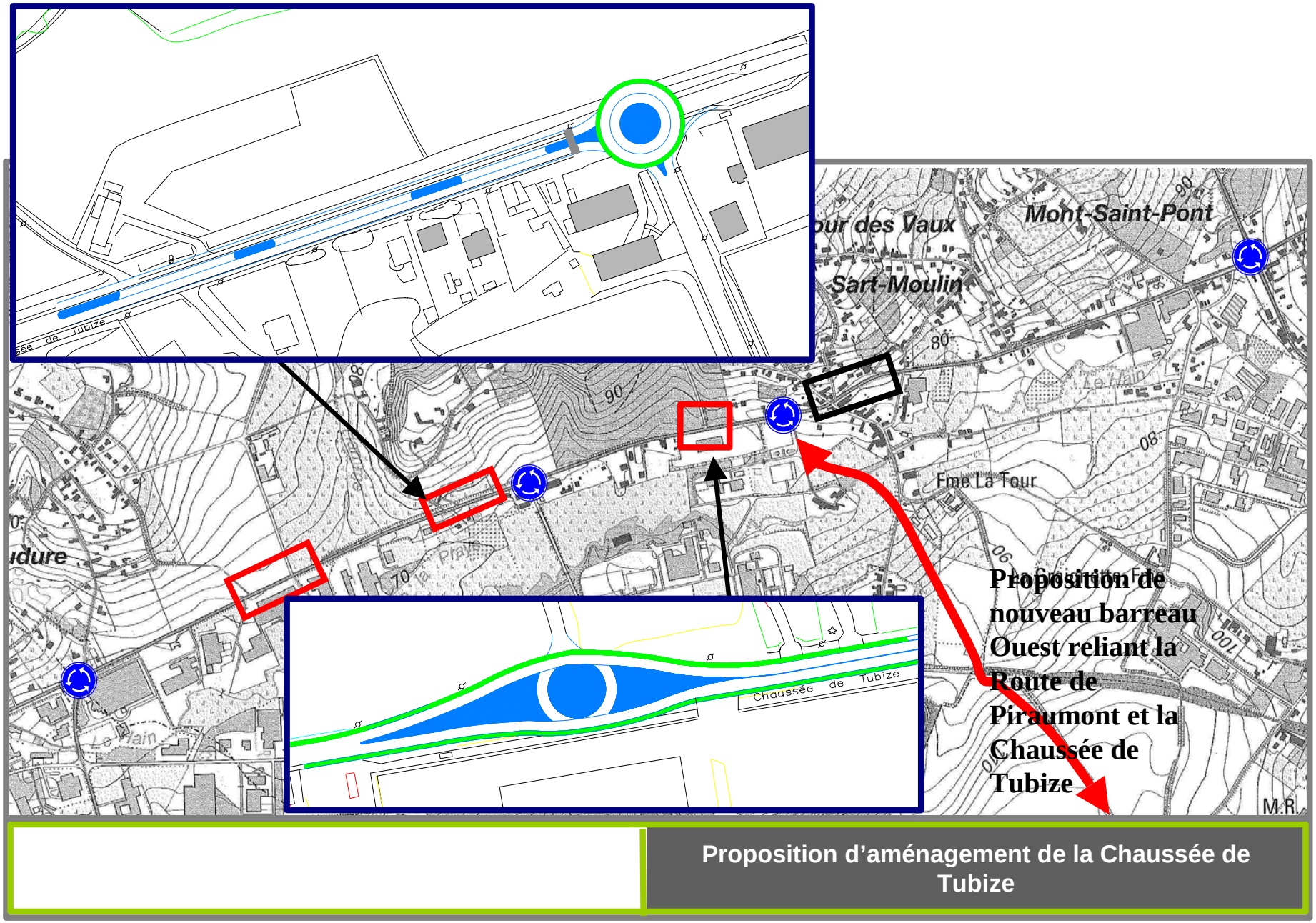
Les pages suivantes illustrent les propositions.

Il est nécessaire de signaler que ces aménagements doivent être accompagnés d'un réaménagement du carrefour stratégique « chaussée de Tubize - E42 », localisé sur le territoire de Braine-le Château.

Partenaires de l'action
Région Wallonne, Commune de Braine-l'Alleud, Commune de Braine-le-Château.
Echéance
Court à moyen terme.



Proposition d'aménagement de la Chaussée de Tubize



Proposition d'aménagement de la Chaussée de Tubize

Fiche action 2.3 : Redimensionner le giratoire Mont Saint-Pont

Contexte

Le giratoire du carrefour Mont Saint-Pont est un des carrefours stratégiques des communes de Braine-l'Alleud et de Waterloo. En effet, il régule les entrées Nord-ouest des deux communes.

Le carrefour a connu plusieurs configuration es dernières années. La première modification fut le passage d'un carrefour à feux tricolores à un giratoire. En suite, il fut ajouter un by-pass pour le mouvement « Tubize-Braine ».

Actuellement, chaque branche est configurée avec une seule bande d'entrée dans le giratoire et seul le mouvement « Tubize – Braine » possède un by-pass.

L'anneau du giratoire a une largeur carrossable de 8m. Les entrées « chaussée Bar » et « Aslemberg nord » ont une largeur de 5m, par contre « Alsemberg sud » et « Tubize » respectivement 3 et 4m.

Les 4 axes du giratoire sont tous structurants. Ils absorbent de 20 000 à 22 500 véhicules quotidiens, à l'exception du tronçon nord de la chaussée d'Alsemberg (14 250 EVP/jour). Ce sont, par conséquent, des volumes importants qui vont déboucher sur le giratoire du Mont St-Pont.

La part de poids lourds est variable : forte pour la chaussée de Tubize, très modérée pour les autres voiries.

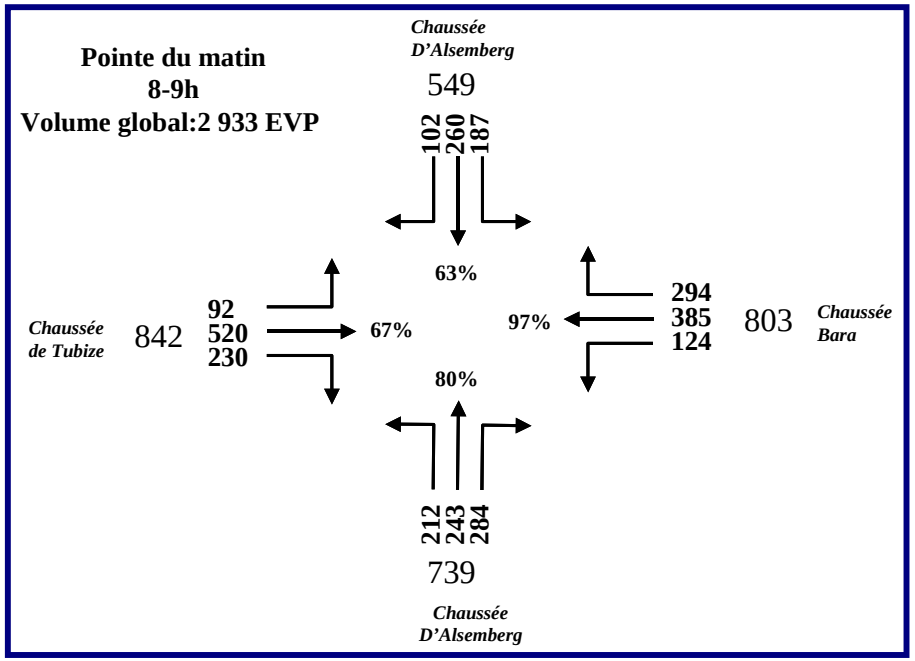
.

Objectifs

L'objectif est de redimensionner le giratoire afin qu'il puisse optimiser l'ensemble de flux.

Description de l'action

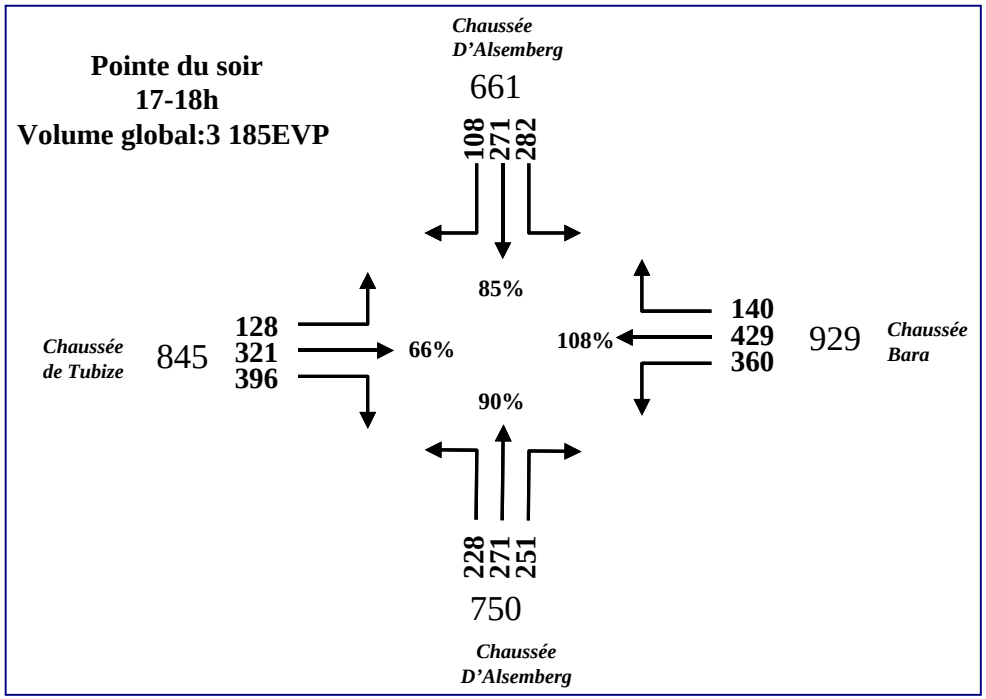
Globalement, le giratoire absorbe entre 3000 et 3200 véhicules aux heures de pointe, volume qui devient problématique pour une configuration avec une seule voie d'entrée dans le giratoire.des continuités cyclables sur l'ensemble du tracé



La pointe du matin est légèrement moins chargée que celle du soir. Les mouvements prédominants sont :

- Les flux « chaussée de Tubize – chaussée Bara »
- Le tourneà droite de la chaussée Bara
- Le tourne à droite du tronçon sud de la chaussée d'Alsemberg

En terme de taux de saturation, la branche « Bara » est considérée comme saturée et celle du tronçon sud « Alsemberg » est au seuil de saturation.



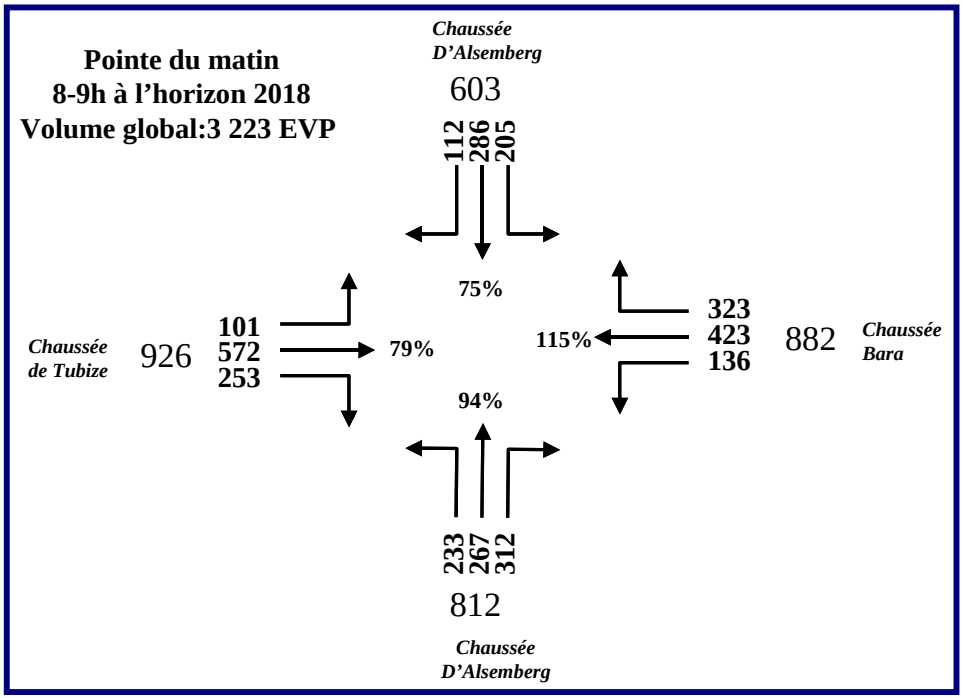
A la pointe du soir, ce sont les mêmes mouvements qui restent prépondérants, auxquels il faut rajouter le tourne à droite de la chaussée de Tubize.

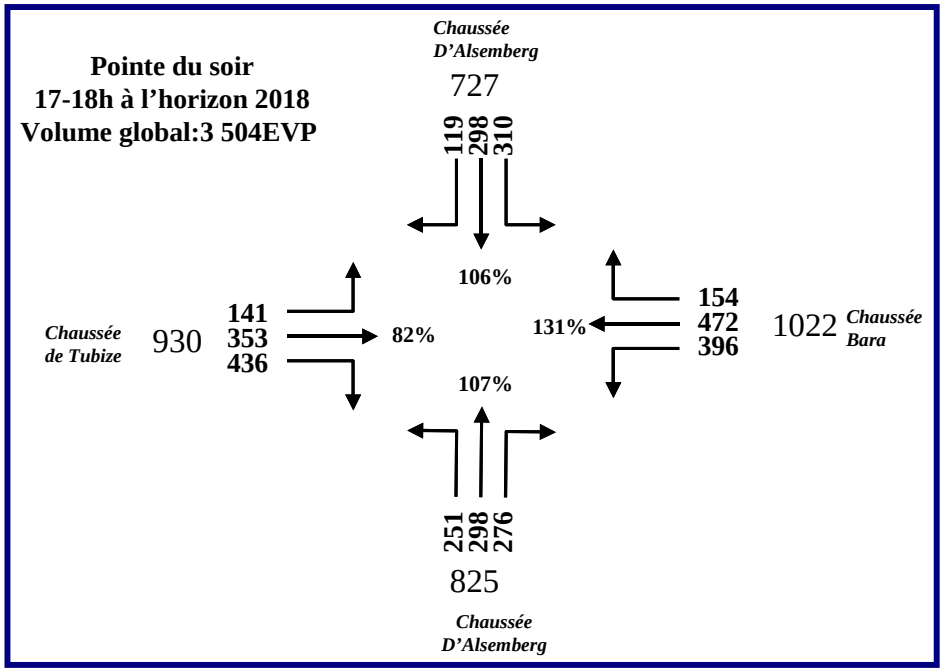
En terme de saturation, le tronçon sud « Alsemberg » a atteint le seuil de congestion, ce qui se traduit par des files récurrentes qui remontent jusqu'au giratoire aval, soit plusieurs centaines de mètres. Cette saturation est expliquée par le volume de l'axe, mais aussi par les volumes importants qui se dirigent vers la chaussée Bara, ce qui diminue très largement la capacité d'écoulement du giratoire pour cette axe.

Les prévisions de trafic

Il es difficile de connaître les différents impacts du RER sur la circulation général de Braine-l'Alleud et de Waterloo.

Dés lors, dans le cadre de cette étude, il fut décidé de prendre un taux de croissance de 1%/an, taux modéré.





Dans sa configuration actuelle, le giratoire Mont Sain-Pont n'est plus capable d'absorber, aux heures de pointe un trafic supplémentaire.

Or la croissance sur les différents axes à proximité du giratoire est de l'ordre de 1 à 2 %/an.

En conclusion, le transit au travers ce carrefour stratégique des communes de Braine-l'Alleud et Waterloo va avoir de plus en plus de mal à s'écouler aux différentes heures de pointe, ce qui aura pour conséquence une recherche d'un itinéraire alternatif (trafic de fuite au travers de quartiers résidentiels) et étalement des heures de pointe sur le carrefour.

Proposition de solution

Ce carrefour stratégique doit continuer à servir de filtre pour l'accessibilité des deux communes. Malheureusement, actuellement, il limite le flux « sortant », ce qui pénalise l'ensemble des riverains de la chaussée d'Alsemberg.

Par conséquent, Il est important d'augmenter les capacités d'entrée du giratoire pour le tronçon sud de la chaussée d'Alsemberg.

Deux solutions sont possibles :

1. mise à deux voies de cette branche du giratoire
2. implantation d'un by-pass

Cette solution permettrait de diminuer le taux de saturation à 56% à la pointe du soir (contre 90% actuellement) en situation actuelle et à 67% à l'horizon 2018.

Par contre, cette modification n'aurait que très peu d'impact pour le fonctionnement général du giratoire puisqu'il y aurait toujours autant de véhicules dans le carrefour.

Dès lors cette configuration n'apporterait pas de soulagement pour la branche « Bara » qui connaîtrait toujours des taux de saturation au-delà des 100%.

La deuxième solution permettrait de soulager quelque peu le giratoire.

En effet, l'avantage d'un by-pass est de « sortir » un mouvement du rond-point.

Dans la configuration de l'ajout d'un by-pass pour le mouvement « Alsemberg Sud- Bara », c'est quelque 300 véhicules qui ne devraient plus transiter dans le giratoire.

Les taux de saturation, dans la situation actuelle, passerait de 90% à 57%. De plus, le by-pass aurait un impact sur la branche Bara, puisque le taux passerait de 108% à 97%, taux néanmoins toujours problématique.

Malgré l'ajout d'un by-pass, la branche « Bara » resterait problématique.

Dès lors, il sera nécessaire de modifier également cette entrée. Dans ce cas le by-pass ne serait pas la solution la plus judicieuse, puisque le flux principal est celui du « va-tout-droit ».

La préconisation consiste à doubler la voie d'entrée sur une centaine de mètre afin de pouvoir stocker une vingtaine de véhicules.

En terme de largeur, il suffirait de récupérer 1 m sur la berme centrale (3m actuellement) pour obtenir les 6 m nécessaires.

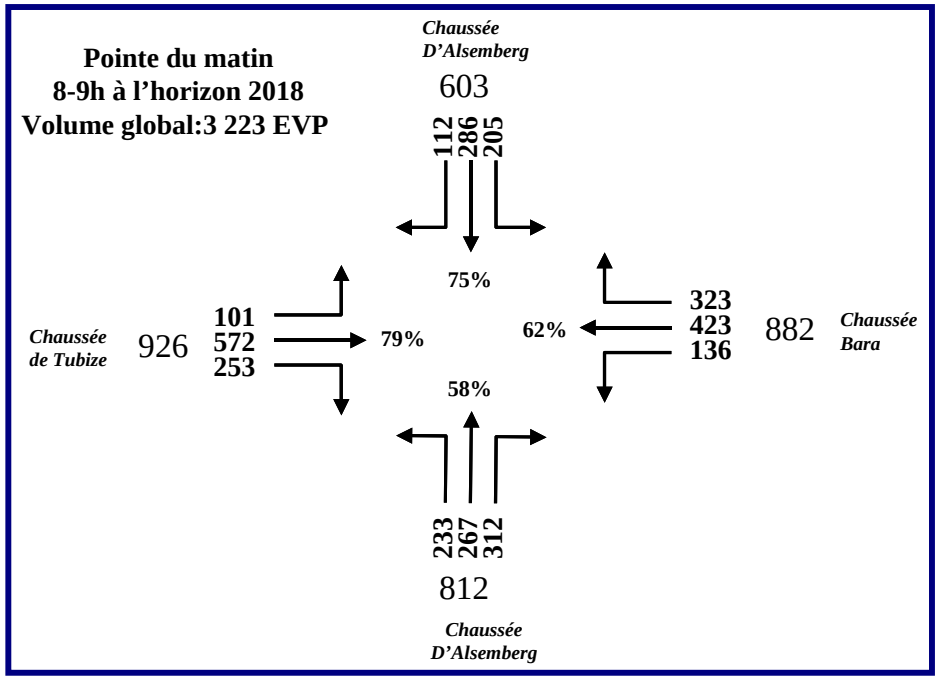
Dans cette configuration, le taux de saturation serait de 72%, soit sous le seuil des congestions récurrentes.

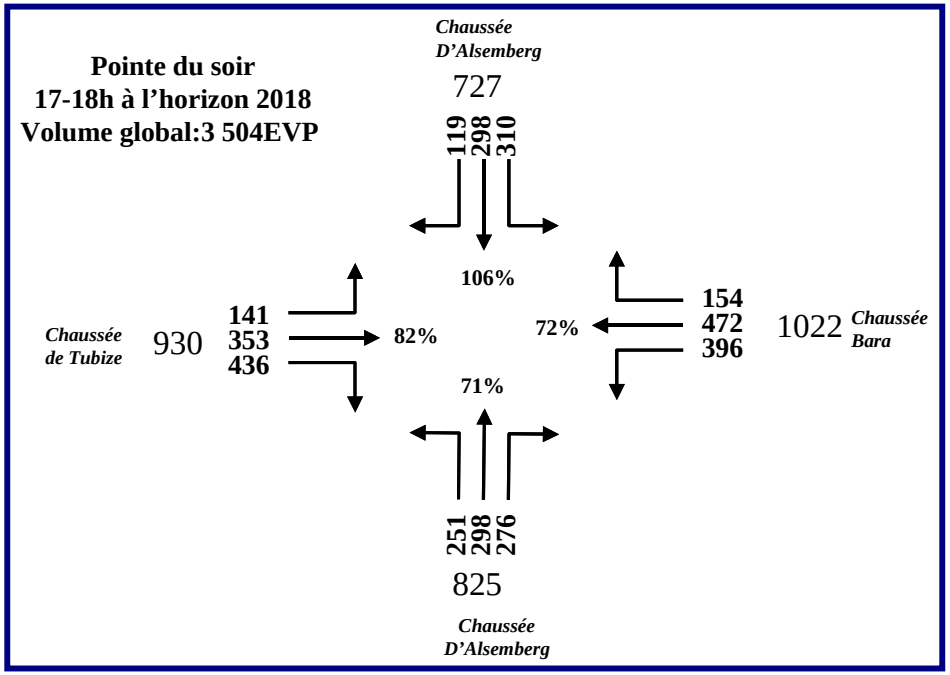
L'entrée Nord de la chaussée d'Alsemberg connaîtra également, à l'horizon 2018 des congestions récurrentes.

Mais dans ce cas-ci, ce sont des mouvements d'entrée dans les centres urbains. Dès lors ce giratoire pourra servir de filtre pour modérer les volumes de pénétration dans Braine et Waterloo.

Dès lors, il nous semble qu'il n'est pas nécessaire de modifier sa configuration.

En conclusion, nous préconisons l'implantation d'un by-pass pour le mouvement « Alsemberg sud – Bara » et à moyen terme la mise en service d'une deuxième voie d'entrée sur le giratoire pour la branche « Bara ».





Partenaires de l'action
Région Wallonne, Commune de Braine-l'Alleud
Echéance
Court terme.

Fiche action 2.4 : la circulation en centre ville

Contexte

Actuellement, la circulation dans le centre de Braine emprunte deux circuits en boucle : soit une boucle courte via l'avenue Jouret, rue Cloquet et retour via la rue de la Goëtte et la rue Jules Hans, soit une boucle plus longue via l'Avenue Jouret, les rues Cloquet, des Tisserands, Notre-Dame et Colo-Hugues.

Ces deux boucles empruntent des voiries étroites, à vocation résidentielle.

Les aménagements proposés dans le cadre de ce PCM vont quelque peu changer les habitudes, notamment en permettant un accès Ouest, via le nouveau barreau Ouest, mais aussi un accès Sud via la pénétrante Sud créer dans le cadre des travaux du RER.

Ces mutations du réseau viaire, liées à la volonté d'agrandir le territoire du centre urbain de Braine nécessite une nouvelle organisation.

Objectifs

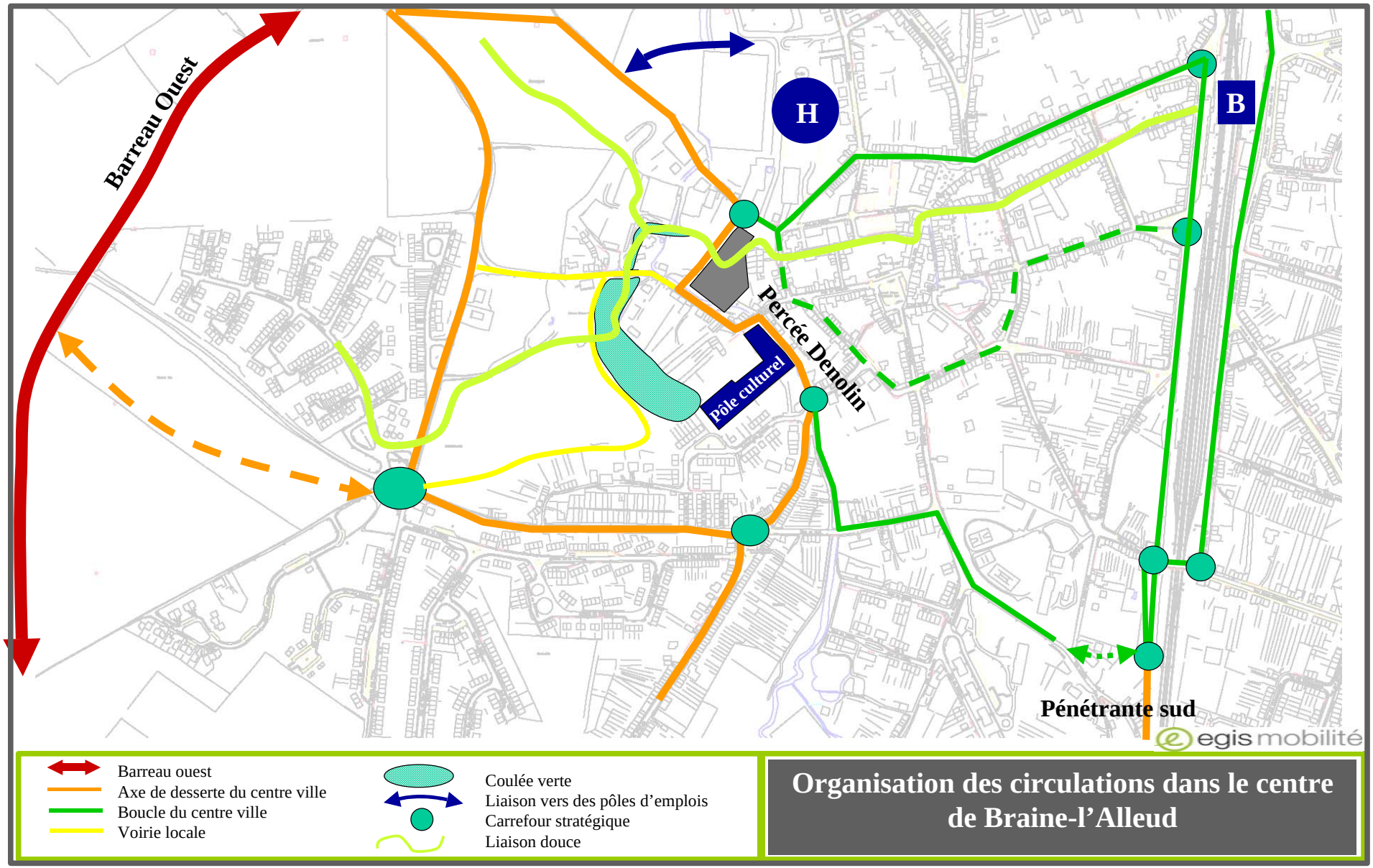
L'objectif est de proposer une nouvelle organisation afin de mieux irriguer l'ensemble du centre ville et lui donner des potentialités de redéveloppement urbain.

Description de l'action

Les principes de la nouvelle organisation du centre ville sont les suivants :

- ➔ Créer des voiries d'accès pour tirer profit du barreau Ouest ; ces liaisons permettront un accès direct au parking Goëtte, mais aussi à l'hôpital qui aujourd'hui ne possède pas d'accès rapide. Le couple nouvelle pénétrante + parking permettra de limiter le trafic au centre ville.
- ➔ Utiliser la percée Denolin pour éviter la rue des Marolles et le premier tronçon de la rue des Tisserands.
- ➔ Créer un giratoire au sud du pont Saint-Sébastien pour créer une porte sud du cœur urbain ; ce rond-point permettrait soit de monter sur le pont pour atteindre l'avenue Albert 1er, soit de passer sous le pont pour rejoindre l'esplanade de la gare. Mais ce giratoire serait également utiliser, via la mise en service d'une voirie à partir de la rue Longue, pour boucler le circuit d'évitement du centre ville.
- ➔ Implanter un mail Vert entre la gare et la coulée verte projeté aux abords du pôle culturel
- ➔ Toutes les voiries situées à l'intérieur de la boucle Jouret – Cloquet-Percée Denolin – Longue deviendraient des zones 30 où les piétons et les cyclistes redeviendraient le réels maitres de la voiries.

Partenaires de l'action
Région Wallonne, Ville de Braine-l'Alleud
Echéance
Court à moyen terme.


Barreau Ouest
H
B
Percée Denolin
Pôle culturel
Pénétrante sud
egis mobilité
Barreau ouest
Axe de desserte du centre ville
Boucle du centre ville
Voirie locale
Coulée verte
Liaison vers des pôles d'emplois
Carrefour stratégique
Liaison douce
Organisation des circulations dans le centre de Braine-l'Alleud

Fiche action 2.5 : l'accessibilité de la Gare

Contexte

La gare de Braine-l'Alleud est le centre de gravité de la commune. Contrairement à beaucoup de commune, ce lieu est très attractif. Une des raisons est sa localisation centrale par rapport aux différents pôles d'attractivités de la commune : l'enseignement à l'Est et le commerce de proximité à l'Ouest.

Une « charrette urbanistique » a donné naissance à un document urbanistique de grande qualité.

Par ailleurs plusieurs projets de développement économique sont intéressés par ce lieu stratégique de la commune qui a un rayonnement qui dépasse largement les limites communales.

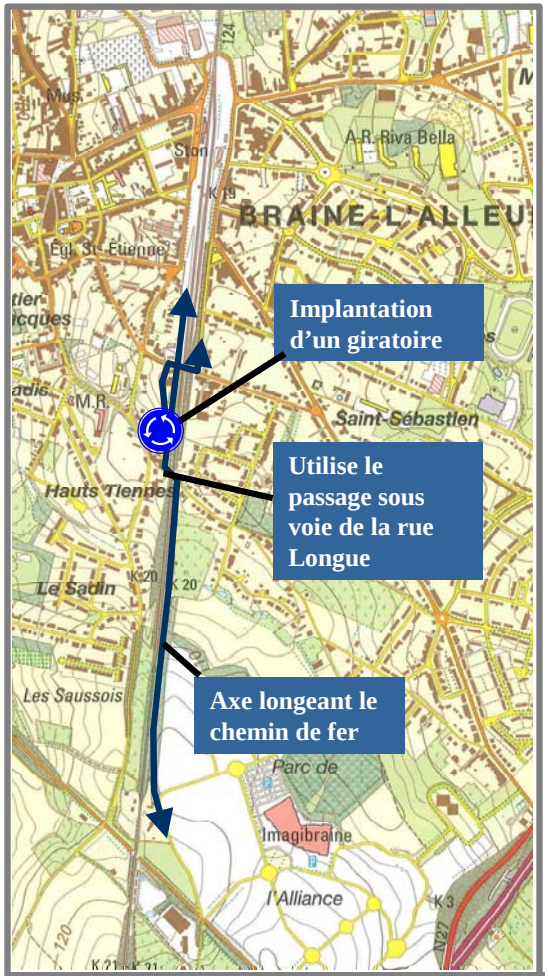
Actuellement, les accès sont essentiellement Est – Ouest. Demain avec la création de la pénétrante Sud, la gare aura un accès aisée via la route de Piraumont et le Ring.

Par contre, aucune solution n'existe par le nord.

Objectifs

L'objectif est de donner au plateau de la gare une accessibilité maximum à partit de l'ensemble du territoire brainois.

Description de l'action



La pénétrante Sud

La pénétrante Sud

Actuellement Braine-l'Alleud souffre du manque des pénétrantes structurantes pour irriguer le centre ville et les quartiers périphériques. Dans ce contexte, il est projeté de créer une pénétrante Sud qui relierait la Route de Piraumont au plateau de la gare. Elle longerait le sillon ferré.

Dans le projet de la charrette urbanistique, cette voirie déboucherait directement sur le « Boulevard de la Gare », passant sous le pont « Saint-Sébastien ». Cette configuration pose plusieurs problèmes :

- L'ensemble du flux transitera par la place de la gare, même celui qui désire se rendre au futur complexe communal ou vers les écoles (Vallée Bailly, Cardinal Mercier ou Riva Bella), avec pour conséquence de venir amplifier le volume de véhicules devant la gare mais aussi sur le pont courbe, zone déjà problématique actuellement.
- En terme de lisibilité, il n'existe aucune porte d'entrée marquant la transition entre l'espace périphérique et la zone dense du centre ville.
- Si le moindre problème se développe devant la gare, il n'existe pas d'alternative, aisée à mettre en place, pour dévier le trafic de l'autre coté du sillon ferré
- La gestion des conflits entre la rue St-Sébastien et l'avenue Albert Ier n'est pas solutionnée.

Dés lors, en collaboration avec TUC-Rail, il est proposé de créer un giratoire qui permettrait de remonter sur le pont mais aussi d'avoir accès directement au nouveau parking de la gare.

La pénétrante Nord

Le Nord-Est de la commune a une vocation à moyen-long terme de s'urbaniser. Le secteur compris entre les voies de chemin de fer, la chaussée Bara et la limite communale est amené à se développer.

Actuellement, il n'existe aucune liaison structurante pour connecter ce secteur sur le centre ville de Braine. Or il est fondamental de créer un lien fort avec le centre ville sous peine que ce secteur devienne un nouveau quartier de Waterloo !!!

Dès lors il faut trouver une solution qui ne pénalise pas les autres quartiers de Braine.

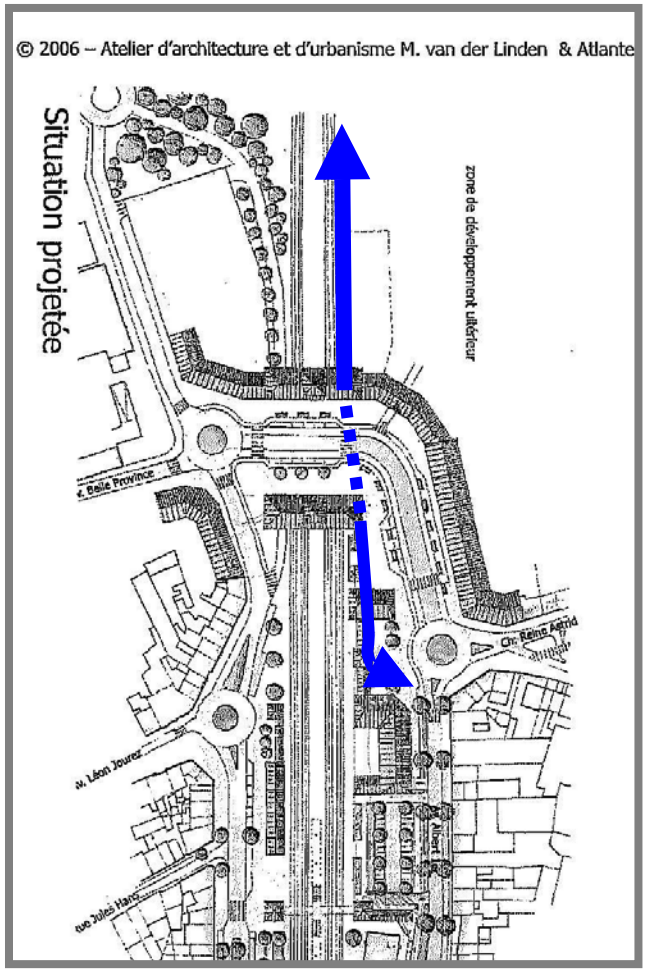
Une des seules solutions passe par la création d'une voirie le long des voies de chemin de fer. Cette solution a beaucoup d'avantages :

- Une emprise limitée
- Une nouvelle alternative pour les mouvements nord-sud sans transiter dans le quartier de la Vallée Bally
- Un impact environnemental limité
- Une souplesse d'évolution pour les connexions avec la chaussée Bara

Par contre, sa liaison sur la gare est plus problématique. La seule solution efficace est une connexion sur le giratoire de l'avenue Astrid, et donc un passage sous le pont courbe.

En effet, la solution de créer un nouveau carrefour sur le pont courbe posera de très gros problèmes d'insertion, particulièrement pour les « tournes-à-gauche », avec un risque de sclérose lors des heures de point de trafic.

La charrette n'a pas prévu cette connexion, or elle est fondamentale pour le développement brainois du secteur Nord-Est



Partenaires de l'action
SNCB, Ville de Braine-l'Alleud.
Echéance
long terme.

Fiche action 2.6 : Réaménagement de l'axe Mont-Saint-Jean

Contexte

Après la chaussée d'Alsemberg, la chaussée de Mont-St-Jean est le deuxième axe de pénétration du centre de Braine-l'Alleud, avec un flux de 12 000 véhicules/jour. Cet axe a plusieurs fonctions, en particulier l'accès au centre ville mais aussi la desserte de plusieurs établissements scolaires.

Actuellement, cet axe développe un caractère accidentogène de plus en plus marqué renforcé par une déclivité et une rectitude de la voirie mais aussi par un environnement arboré qui lors de certaines périodes de l'année rende l'axe glissant.

Au niveau du Collège Cardinal Mercier, il existe des conflits voitures-piétons.

Enfin, il faut signaler le projet Merbraine qui s'implanterait, sur 11 ha entre la Chaussée de Mont Saint-Jean et la Route du Lion.

Objectifs

L'objectif est de proposer des aménagements qui permettent de maintenir la multitude des fonctions de la N5, tout en améliorant très fortement sa sécurité

Description de l'action

Les préconisations concernant l'axe Chaussée de Mont-St-Jean – rue Victor Hugo reprennent essentiellement des aménagements de sécurisation de l'axe :

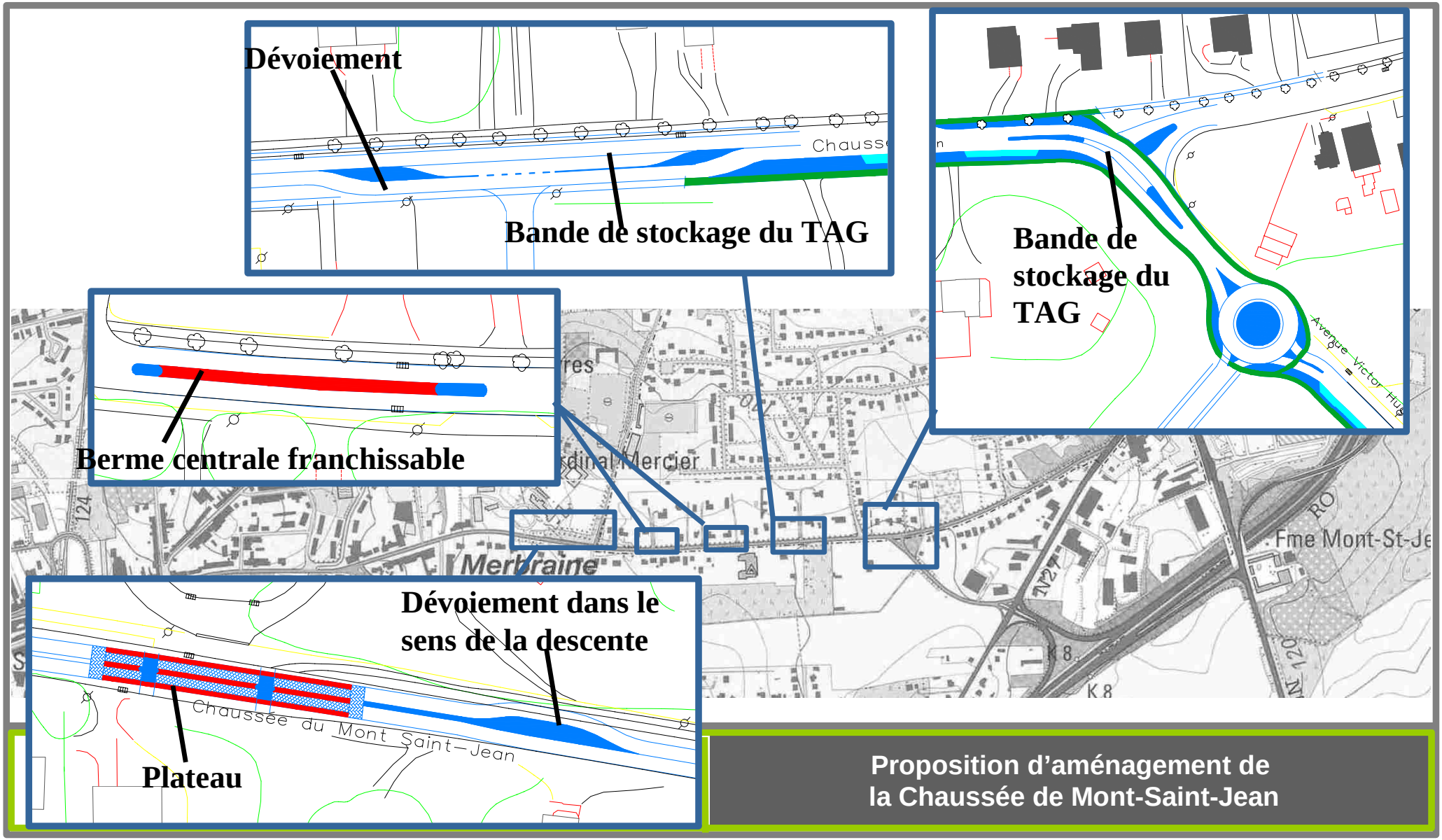
- ➔ Sur la chaussée de Mont-St-Jean, au niveau de l'accès de la futur ZAC Merbraine, il est nécessaire d'élargir la voirie afin d'implanter une voie de TAG avec une capacité de stockage de 5 véhicules (25m) ;
- ➔ Le reste du linéaire de la chaussée de Mont-St-Jean serait sécurisé par plusieurs aménagements (dévoiement, plateau, berme centrale avec revêtement différencié,…) ponctuels qui éviteraient des prises de vitesses sur l'axe ;
- ➔ Sur la rue Victor Hugo, au niveau de l'accès de la ZAC, création d'un giratoire de petit diamètre (22m à 24m) pour faciliter les entrées sorties.

Au niveau de l'avenue Reine Astrid, il est préconiser de :

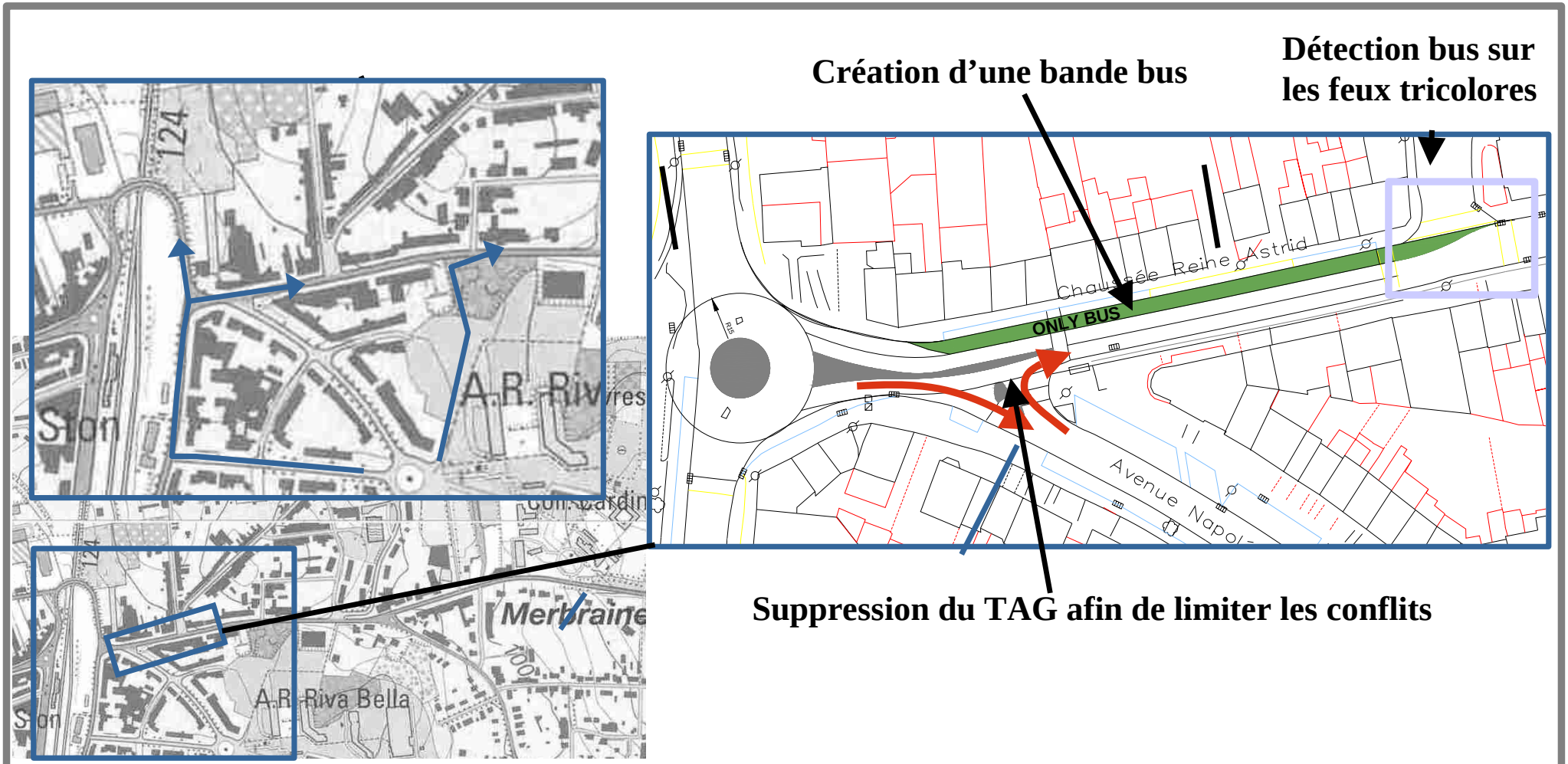
- ➔ Interdire le mouvement de tourne à gauche provenant de l'avenue Napoléon afin d'éviter de scléroser le carrefour, ce qui implique une utilisation de la rue Général Ruquoy, puis de l'avenue Albert 1er pour emprunter le Pont Courbe
- ➔ Créer une bande bus et de doter les feux de la « Vallée Bailly » de priorité bus

Les pages suivantes illustrent les propositions.

Partenaires de l'action
SRWT, Ville de Braine-l'Alleud
Echéance
Court à moyen terme.



Proposition d'aménagement de la Chaussée de Mont-Saint-Jean



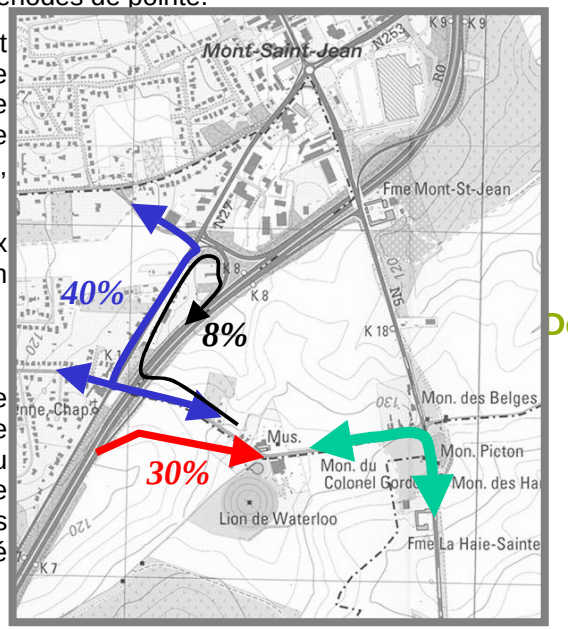
Proposition d'aménagement de la Chaussée Reine Astrid

Fiche action 2.7 : Coupure de la Route du Lion et Aménagement de la N27 et de la N5

Contexte

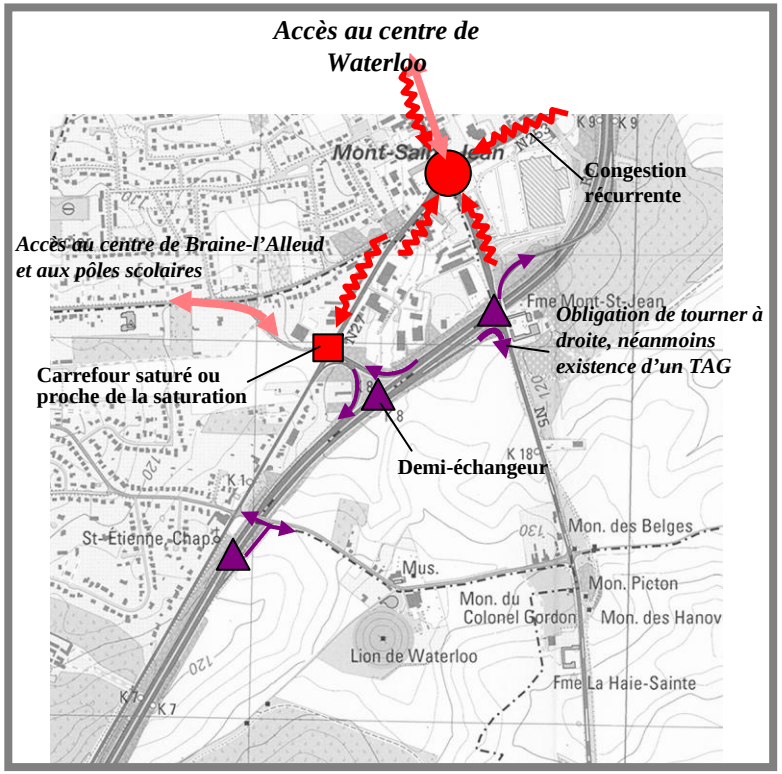
Le contexte actuel de ce secteur est le suivant :

- La Route du Lion absorbe un peu plus de 10 000 véhicules quotidiens. Les flux sont dissymétriques, phénomène induit par la configuration des accès autoroutiers
- La N5 absorbe entre 20 000 et 26 000 véh/jours, volume très important.
- Les volumes de la Chaussée de Nivelles sont contrastés, relativement modérés jusqu'à l'échangeur autoroutier, puis entre cet échangeur et le giratoire du Bigg's, ces volumes doublent, induisant sur ce carrefour de nombreuses saturations aux périodes de pointe.
- Le giratoire de la N5 est un point stratégique pour le système circulatoire de la zone. Il absorbe près de 46 000 véh/jours, volume qui, aux heures de pointes, provoque des saturations.
- La grande majorité (80%) des flux transitant par la Route du Lion provient du sud de la N5.



Actuellement, les points noirs se concentrent aux abords du carrefour de l'échangeur du ring et du giratoire du BIGG's. Aux différentes périodes de pointe, ces deux carrefours stratégiques ne possèdent plus de capacité d'absorption de trafic.

Il est à relever le manque d'échangeur complet avec le ring, à proximité directe de la Route du Lion. Dès lors de nombreux mouvements « parasites » sont nécessaires pour rejoindre le ring, en particulier pour se diriger vers Mons ou Charleroi.



Description de l'action

Le projet de la butte est difficilement compatible avec le maintien de la configuration de la Route du Lion. Et comme, il n'est plus possible de créer un contournement nord (voir arrêt du Conseil d'Etat), il ne reste que deux solutions :

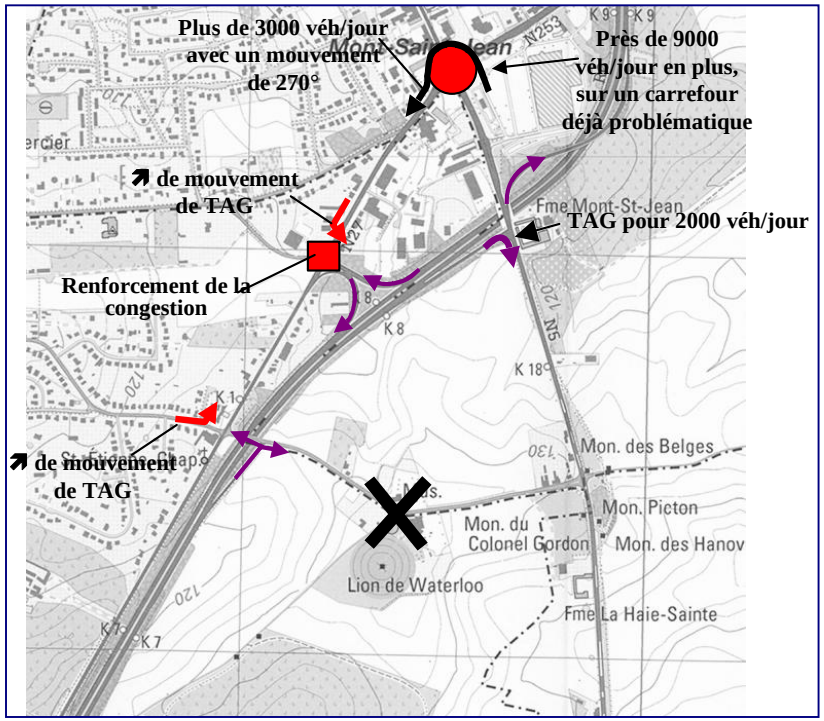
1. une coupure de la Route du Lion, sans complément viaire
2. une coupure de la Route du Lion, avec la création d'un contournement sud.

La solution sans contournement Sud

La suppression de la N5f pour le mouvement de/vers le N5 induira :

- ➔ un peu plus de 7 000 véh/jour en plus sur le giratoire du BIGG's, soit près de 600 véh./heure de pointe ;
- ➔ une pression considérable sur le giratoire puisque le flux se dirigeant vers le centre de Braine effectuera un mouvement de 270° sur le rond-point, pénalisant très fortement les autres mouvements de ce carrefour ;
- ➔ Les 800 véhicules/jour montant sur le ring en direction de Mons (qui est en tourne à droite actuellement) devront effectuer un tourne-à-gauche, plus pénalisant ;
- ➔ Les 2 800 véh./j qui sortent de l'autoroute via l'accès du « lion » pourront emprunter l'échangeur suivant sans causer de gêne supplémentaire

Même avec des ménagements de sécurisation au niveau du carrefour de la ferme de Mont-St-Jean, cette configuration induit des reports de trafic vers le giratoire du BiGG's et la chaussée de Nivelles qui viendront renforcer la congestion existante, notamment par l'introduction de mouvements très pénalisant en terme d'écoulement de trafic (Tourne-à-gauche, mouvement de 270° dans le giratoire).

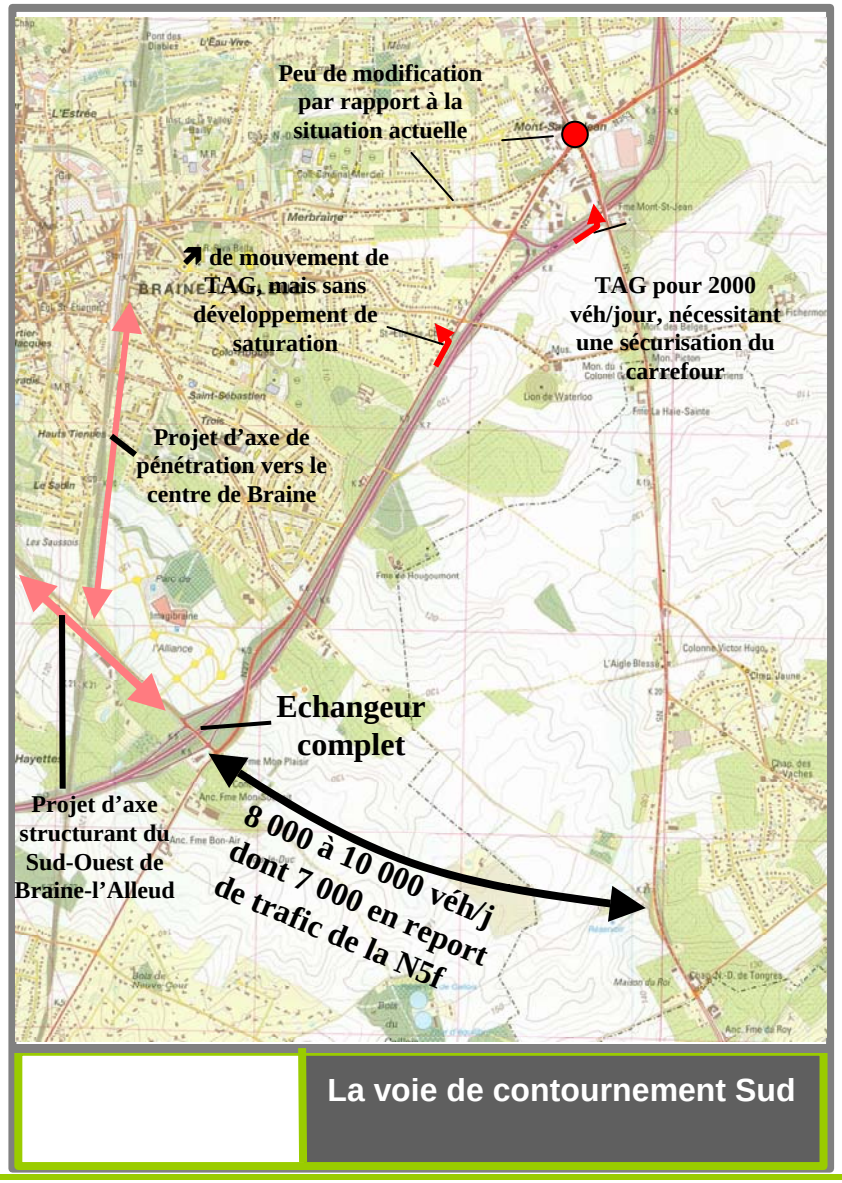


La solution du contournement Sud

Cette solution projette l'implantation d'un barreau entre le N5 et la Chaussée de Nivelles au niveau de l'échangeur n°24 et formerait une continuité de la Route de Piraumont.

Cette solution **absorberait 70%** des flux qui transitent actuellement sur la N5f et éviterait un report vers le giratoire du BIGG's.

De plus, ce « contournement sud » permettrait de créer un barreau N5 – Braine-l'Alleud via le projet de voirie qui s'implantera le long du chemin de fer, ce qui permettrait de diminuer le trafic sur l'avenue du Lion et l'avenue V. Hugo.



La voie de contournement Sud

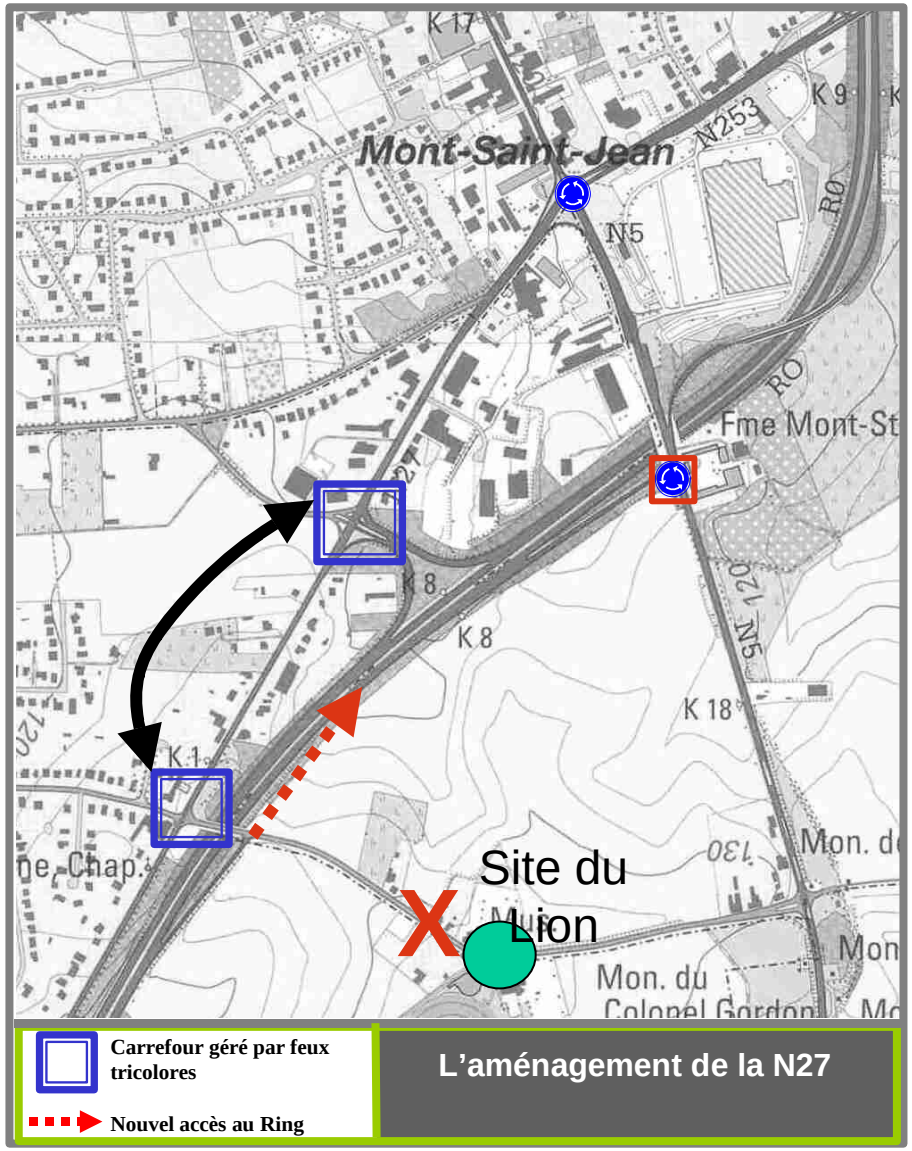
L'aménagement de la N27

L'organisation proposée pour le tronçon de la N27 compris entre le Route du Lion et le giratoire de la Chaussée de Louvain est la suivante :

- ➔ Pour favoriser l'usage du R0, il est proposé de créer une montée du RIng vers Bruxelles à partir de la Route du Lion.
- ➔ Les deux carrefours de la N27 (Route du Lion et Rue V. Hugo) doivent fonctionner en binôme :
  - Le stockage de file d'attente des véhicule doit se faire au sud du carrefour de la Route du Lion, sur un secteur qui ne risque pas de bloquer un flux.
  - Les grilles de feux doivent être adaptatives.
  - Le fonctionnement en rouge complet en période de repos est préconisé
  - Même si la Route du Lion est coupée, il est nécessaire de maintenir des feux au carrefour de la N27 car le giratoire ne permettrait plus de gérer les files d'attente et de donner des priorités.
  - Les phases du carrefour V. Hugo doivent être revues ; il est préconisé d'implanter un cycle avec 4 phases dont une pour absorber les tournes à gauche.

Il est à noter qu'il est possible d'implanter deux giratoires, mais cet type d'aménagement amènerait un risque de remontée de file sur le Ring car, en regard du fonctionnement actuel du carrefour, le flux provenant de celui-ci est débiteur. De plus, il ne serait plus possible de donner des priorités en fonction des moments de la journée ou des usagers en présence.

Partenaires de l'action
MET, Villes de Braine-l'Alleud, Ville de Waterloo, Investisseurs privés
Echéance
Moyen - long terme.



Le projet de Porte Sud de l'agglomération sur la N5

Fiche action 2.8 : Aménagement de la place d'Ophain

Contexte

La place d'Ophain est le point de jonction entre la rue Michel Botte et la rue de Lillois, mais c'est surtout le point de confluence deux trafics de transit.

Dès lors, actuellement, la fonctionnalité première de la place d'Ophain est un carrefour. Pourtant, la place d'Ophain est également le centre névralgique du village.

Pour retrouver la fonction locale de centre de village, il est nécessaire de réaménager l'espace en minimisant la place de la voiture.

Objectifs

L'objectif est de proposer des aménagements qui permettent de retrouver une place apaisée et sécuriser.

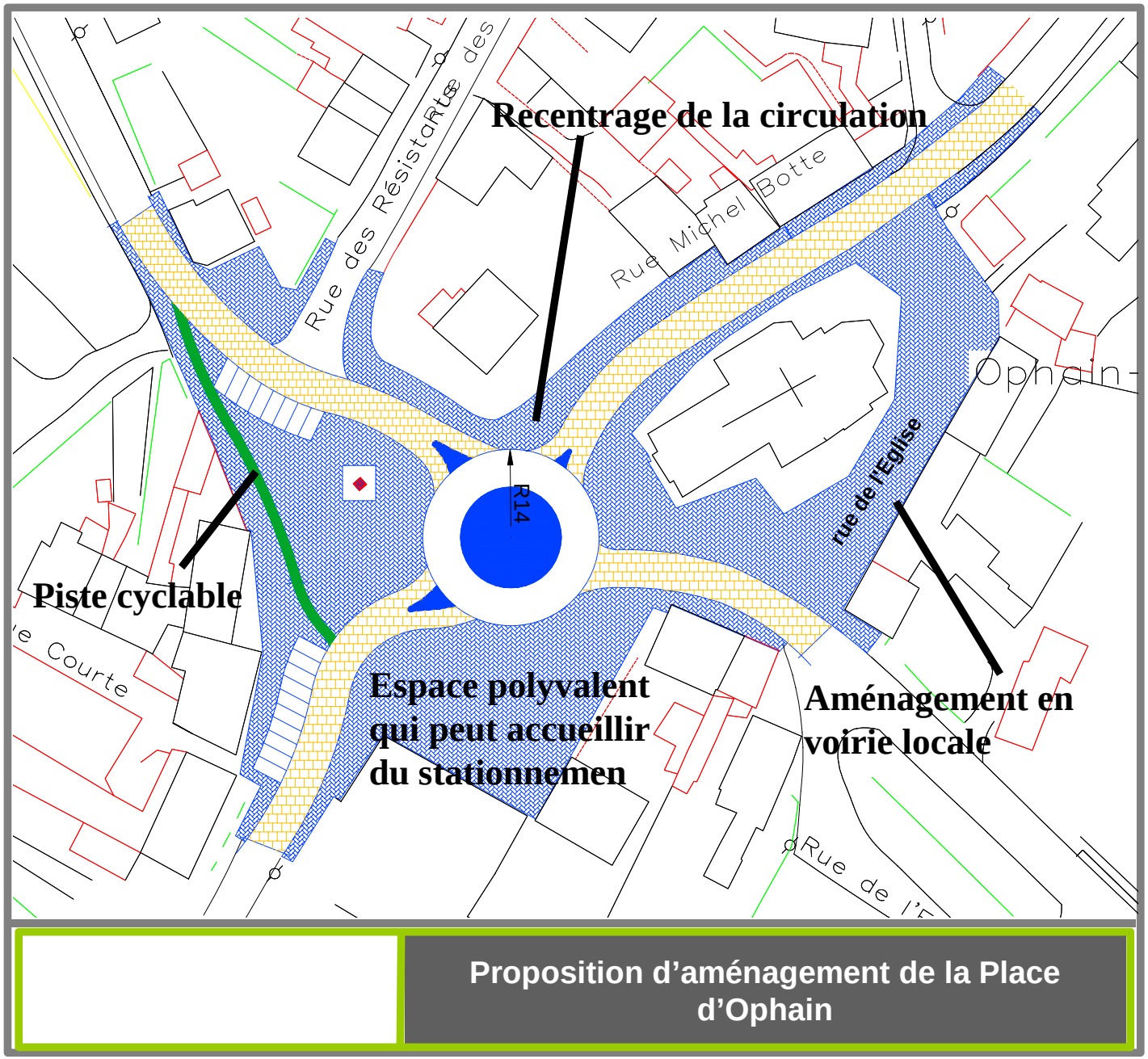
Description de l'action

Les principes du réaménagement proposé sont les suivants :

- ➔ Minimiser l'espace alloué à la voiture
- ➔ Utiliser des matériaux différenciés pour marque la différence des espaces.
- ➔ Développer des espaces mixtes qui peuvent aussi bien servir de parking que de site pour une manifestation spécifique récurrente (marché,…) ou non (braderie,…).
- ➔ Implanter un giratoire qui oblige un arrêt de l'automobiliste, à tous moments de la journée.
- ➔ Retrouver de l'espace pour le parvis de l'église.
- ➔ Mettre l'ensemble des espaces au même niveau.
- ➔ élargir les zones piétonnes.

La page suivante illustre les propositions.

Partenaires de l'action
Ville de Braine-l'Alleud.
Echéance
moyen terme.



Proposition d'aménagement de la Place d'Ophain

Fiche action 2.9 : Aménagement de la travesée de Bois-Seigneur-Isaac

Contexte

Le centre de Bois-Seigneur-Isaac est marqué par une fonction routière qui a gommé progressivement la centralité du village.

Les vitesses pratiquées sont de plus en plus en inadéquation avec la fonction résidentielle du village. Cette insécurité est renforcée par la présence d'un établissement scolaire.

Objectifs

L'objectif est de proposer des aménagements qui permettent une mixité des fonctions, tout en améliorant très fortement sa sécurité

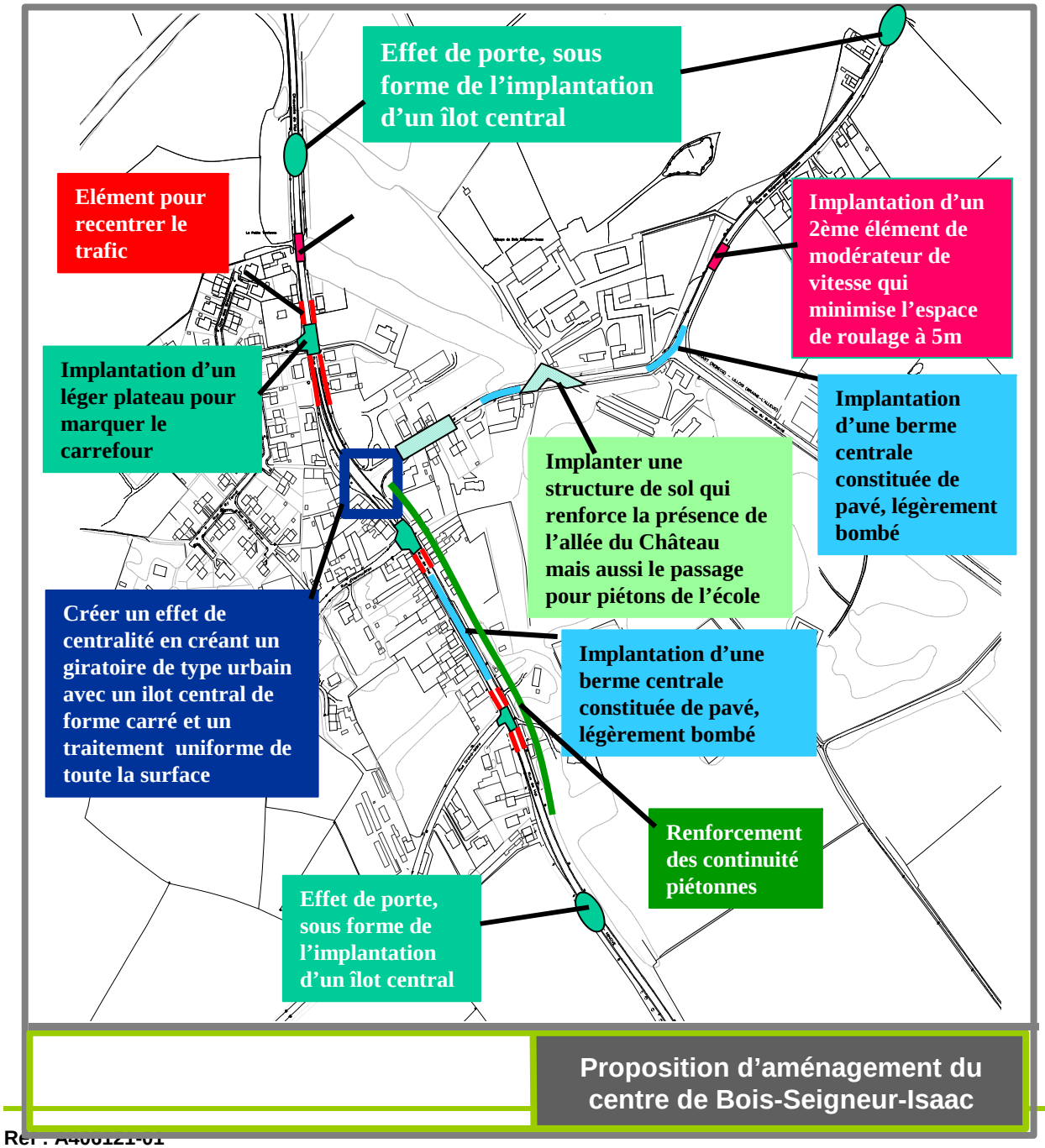
Description de l'action

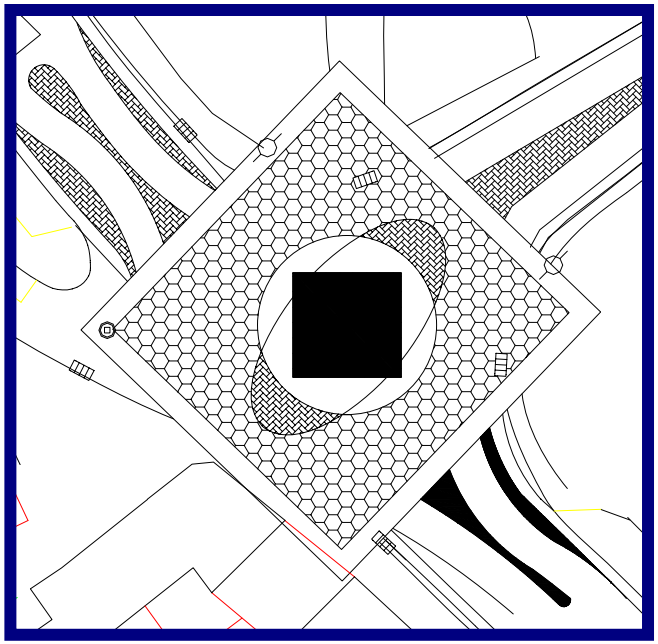
Les grands principes qui ont été utilisés pour ce réaménagement sont les suivants :

- ➔ Introduire régulièrement des aménagements de sécurisation afin de maintenir une vitesse de croisière en adéquation avec les milieux traversés, tant sur l'axe provincial que sur l'axe local.
- ➔ Créer des continuités cyclables sur l'ensemble du tracé
- ➔ Utiliser les particularités des lieux pour créer des aménagements spécifiques.
- ➔ Tenir compte du charroi agricole.

La page suivante illustre les propositions.

Partenaires de l'action
Province, Ville de Braine-l'Alleud
Echéance
moyen terme.





Proposition d'aménagement du centre de Bois-Seigneur-Isaac

Fiche action 2.10 : l'accessibilité du pôle « détente et Nature »

Contexte

La commune a de nombreux projets urbanistiques, en particulier plusieurs pôles à vocation d'attirer un large public.

Dès lors, la localisation de ces pôles sera importante pour affirmer leur attractivité.

Un de ces pôles est le site à vocation « Détentes et Nature » localisé à la confluence de la Route de Piraumont et de la chaussée d'Ophain qui devrait accueillir la future piscine de Braine-l'Alleud.

.

Objectifs

L'objectif est de proposer **une accessibilité multimodale** pour ce site fréquenté par un très large public brainois.

Description de l'action

Comme le montre la carte de la page suivante, la localisation du site « Détente et Nature » optimise l'accessibilité globale.

En effet, par les propositions faites pour le réseau structurant dans le cadre de ce PCM, le site sera accessible par l'ensemble des modes et pour tout le territoire brainois.

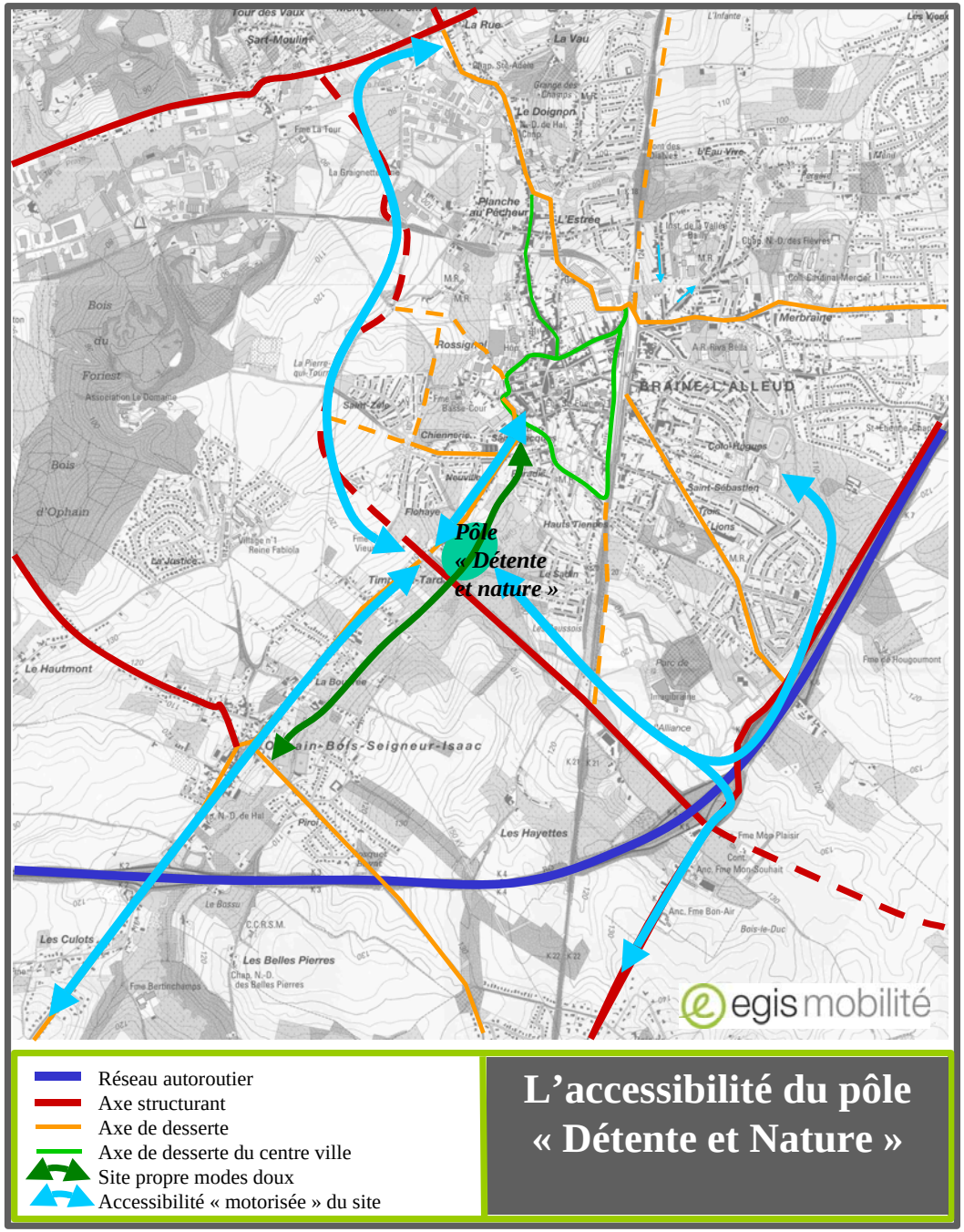
Au niveau routier, les barreaux proposés permettraient d'éviter, pour une grande partie de la clientèle, la chaussée d'Ophain. En effet, le barreau Ouest ou la pénétrante Sud donne un accès direct à la Route de Piraumont, sans transiter par les voiries locales.

Simultanément, il est recommandé dans ce PCM de mettre en service un **service local de bus** qui pourrait venir desservir ce pôle.

Enfin, il est important de rappeler qu'un des éléments forts du **réseau « modes doux »** est la création d'un « mail vert », en site propre, entre le centre ville et le centre d'Ophain qui viendrait s'implanter le long du Hain.

Ce mail vert est un véritable atout pour l'accessibilité de la piscine, particulièrement pour les périodes estivales.

En terme **d'accessibilité des zones de stationnement**, il serait intéressant de connecter les entrées – sorties sur la Route de Piraumont et d'utiliser le giratoire pour sécuriser certains mouvements de tourne-à-gauche.


Pôle
« Détente
et nature »
BRAINE-L'ALLEUD
egis mobilité
Réseau autoroutier
Axe structurant
Axe de desserte
Axe de desserte du centre ville
Site propre modes doux
Accessibilité « motorisée » du site
L'accessibilité du pôle
« Détente et Nature »

3.3 Le stationnement

Fiche action 3.1 : La politique de stationnement au centre ville

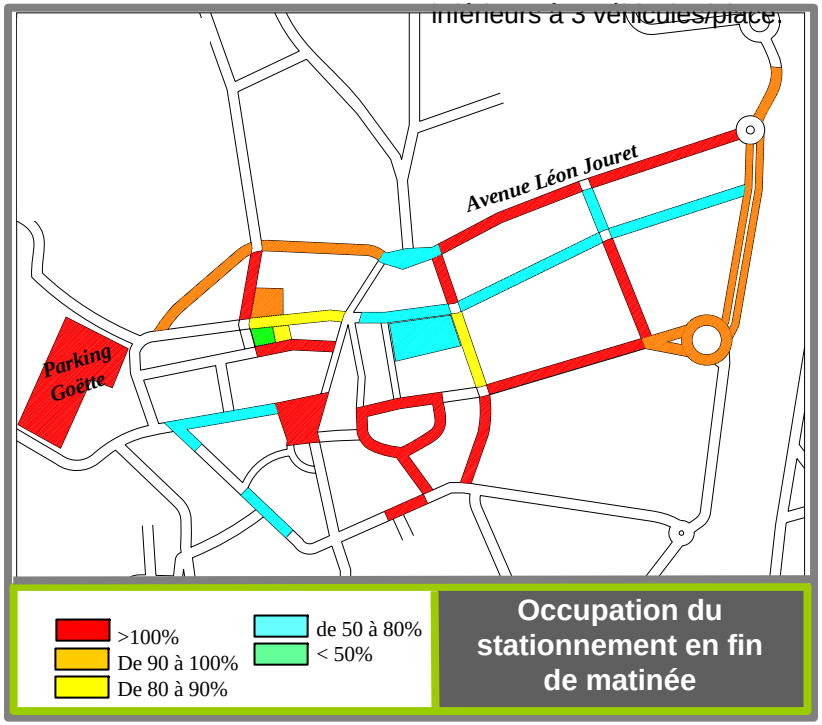
Contexte

Le centre de Brainel'Alleud propose une offre de stationnement de près de 8200 places. Celles-ci sont fortement occupées puisque le taux d'occupation varie entre 90% et 95%. Pour rappel, au-delà de 90%, on considère que le stationnement est saturé.

Globalement, en tenant compte de la croissance de la population brainoise, la demande avoisinera les 900 à 950 places à un horizon de 10 ans.

Dès à présent, on connaît déjà des modifications qui seront apportées à l'offre de stationnement :

- ➔ Suppression du parking « centre ville » rue du Serment (75 pl)
- ➔ Création du PKG SNCB, au nord de la gare de 500 pl.
- ➔ Création d'un parking sous-terrain SNCB au sud de la gare : 350 pl., à vocation des usagers SNCB



Occupation du stationnement en fin de matinée

Dès lors, on constate:

- ➔ Un Manque de place pour la fonction commerciale du centre ville
- ➔ Une offre suffisante pour les navetteurs SNCB, ce qui dégagera les abords de la gare
- ➔ Un parking dans le bas de la ville saturé en permanence

La ville a instauré une réglementation en centre ville, soit via une zone payante, soit via une zone bleue. Sur les zones payantes, les rotations sont bonnes.

Par contre, sur l'offre de surface restée gratuite, les taux de rotation sont inférieurs à 3 véhicules/place.

Après 18 heures, le centre ville retrouve une certaine quiétude et un bon nombre de place de stationnement.

Objectifs

L'objectif est d'adapter la politique de stationnement afin de favoriser une rotation maximum sur l'hyper centre de la ville de Braine-l'Alleud.

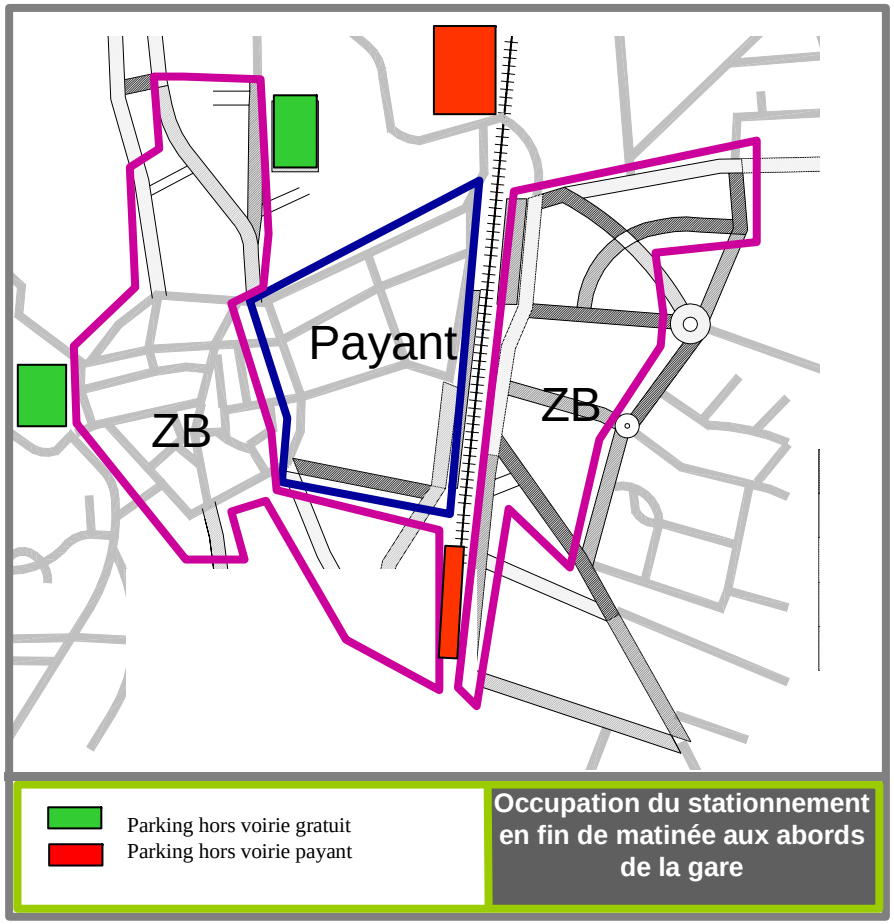
Description de l'action

La proposition de la politique de stationnement se base sur les éléments suivants :

- Optimiser le stationnement hors voirie afin de libérer l'espace public
- Améliorer la rotation sur voirie
- Maîtriser l'offre globale
- Favoriser l'accessibilité des zones de stationnement à partir des axes structurants

Cette politique de stationnement se concrétisera par :

- ➔ Le maintien de la variété de l'offre de stationnement sur le centre de la commune : gratuit, réglementé zone bleue, payant, du réservée hors voirie,…
- ➔ Augmentation du stationnement gratuit au parking « Goëtte » de 275 à 350-400 places en fonction du projet urbanistique potentiel dans ce secteur de la ville.
- ➔ Extension de la zone payante, entre la gare et la place du Mole
- ➔ Extension de la zone bleue à l'Est de la gare



Partenaires de l'action
Ville de Brainel'Alleud + investisseurs privés
Echéance
Court et moyen terme.

Fiche action 3.2 : Aménagement de places réservées aux PMR et aux livraisons

Contexte

Lorsque le centre ville est régulièrement congestionné en terme de stationnement, il devient de plus en plus difficile de faire respecter les places réservées, tant pour les livraisons de marchandises, que pour la dépose minute ou les PMR.

Objectifs

L'objectif est d'implanter un système qui garantisse l'utilisation de certaines places de stationnement aux ayants droits (PMR, livraison, dépose minute,…)

Exemple de Villeneuve d'Ascq, dans l'agglomération lilloise

Exemple du Touquet

Description de l'action

L'action consiste à équiper les différentes places des ayants droits par du matériel qui fait du contrôle en temps réel.

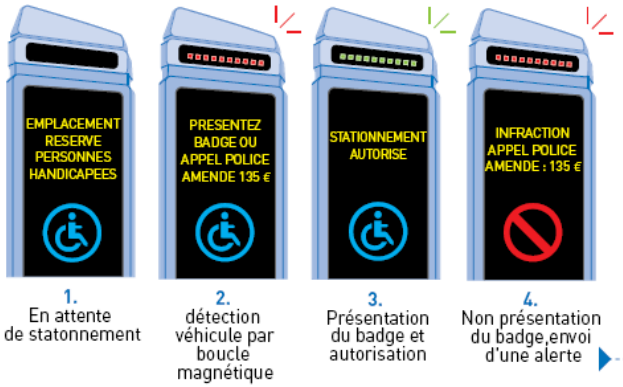
Ce matériel joue sur 3 leviers essentiels :

- ➔ L'information, par un affichage clair des règles et de zones de stationnement
- ➔ La dissuasion, car ce système rend l'infraction et les risques encourus très visible
- ➔ L'aide à l'application des sanctions, par la facilitation des interventions sur les lieux de l'infraction

Dans un premier temps, il serait intéressant d'implanter un tel système sur la chaussée de Bruxelles.

Ce système est déjà implanté dans les ville du Touquet, d'Issy-les-Moulineaux, de Lyon,…En Belgique, Mouscron va se lancer très prochainement dans l'expérience.

Exemple d'application et de fonctionnement :



Partenaires de l'action
Ville de Braine-l'Alleud
Echéance
Court à moyen terme.

3.4 Les modes doux

Fiche action 4.1 : Mise en place d'un réseau sur la totalité de la commune

Contexte

La volonté de développer l'usage (utilitaire et de loisirs) du vélo au sein de la commune de Braine-l'Alleud s'inscrit complètement et efficacement dans la démarche de mise en œuvre d'un PCM.

Le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la définition et la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité de la commune, et se prolongeant sur les entités voisines afin de constituer un réseau (supra-)régional.

Le concept de ce réseau repose sur la constitution progressive d'un maillage complet du territoire. En effet, il ne suffit pas d'intervenir de façon ponctuelle à travers le réaménagement d'une voirie ou d'une place, ce qui est d'ailleurs généralement inefficace. Un réseau doit s'appuyer sur un maillage continu qui réponde à des besoins avérés ou potentiels. Ce réseau donnerait en particulier accès à tous les générateurs de déplacements : administrations, sites scolaires, gare, sites touristiques, etc.

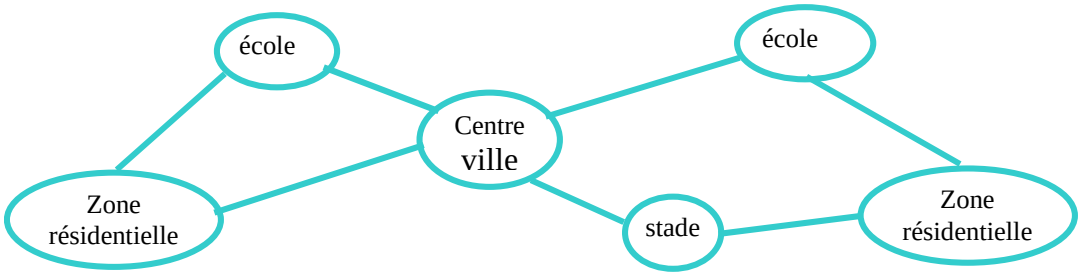
Actuellement, la commune dispose de nombreux aménagements de pistes et/ou bandes cyclables. L'existant reste par endroit à améliorer (détails de conception et réalisation ou défaut d'entretien) et à mettre en cohérence (cf. constats en phase 1) mais présente l'armature sur laquelle greffer de nouveaux aménagements pour mieux mailler le territoire et des quartiers peu ou pas desservis.

Devant ce constat la ville n'a pas attendu ce PCM pour commencer réfléchir sur les continuités nécessaires. Dès lors, les propositions d'aménagements cyclables faites dans ce PCM s'inscrivent en complémentarité avec la politique cyclable de la commune déjà initiée. Ainsi les pistes cyclables et gare à vélos telles que reprises dans la politique cyclable communale sont incluses dans le réseau projeté.

Objectifs

L'objectif de cette action est de permettre et d'encourager les déplacements à vélo à travers la commune sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels), devant à terme former un véritable réseau maillé.

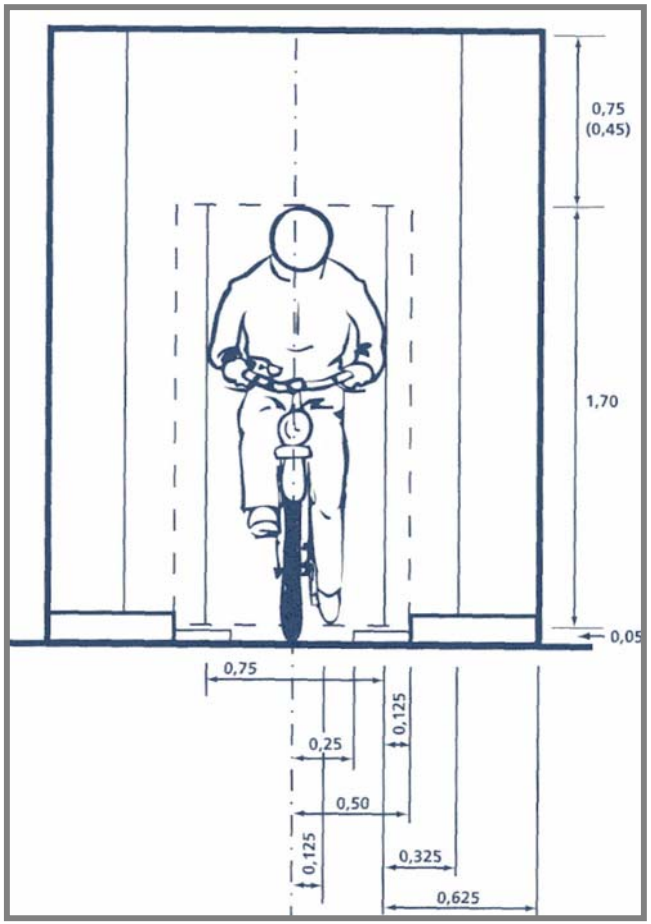
PRINCIPES DU MAILLAGE DU RESEAU CYCLABLE

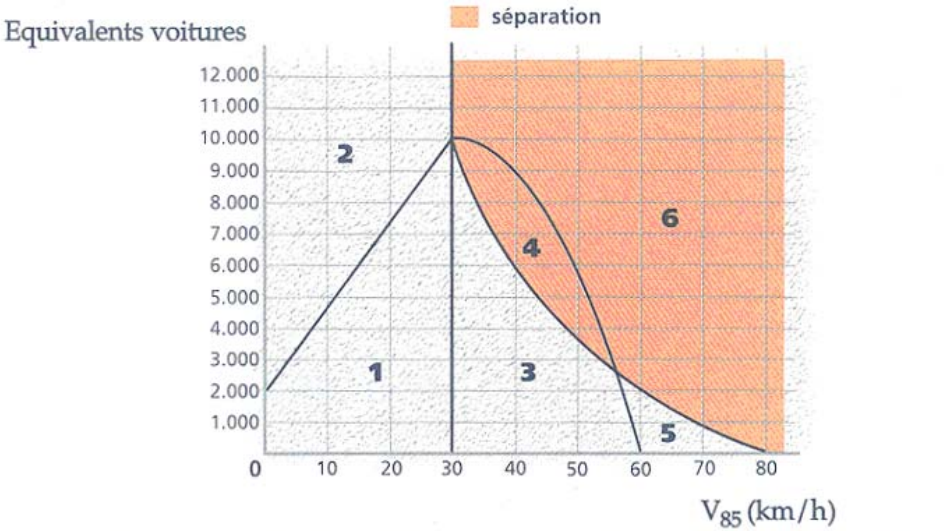


Description de l'action

Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base.

Profil de l'espace disponible dont le cycliste





Séparer ou mélanger les cyclistes, selon des intensités de trafic/des vitesses différentes (Source: Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)

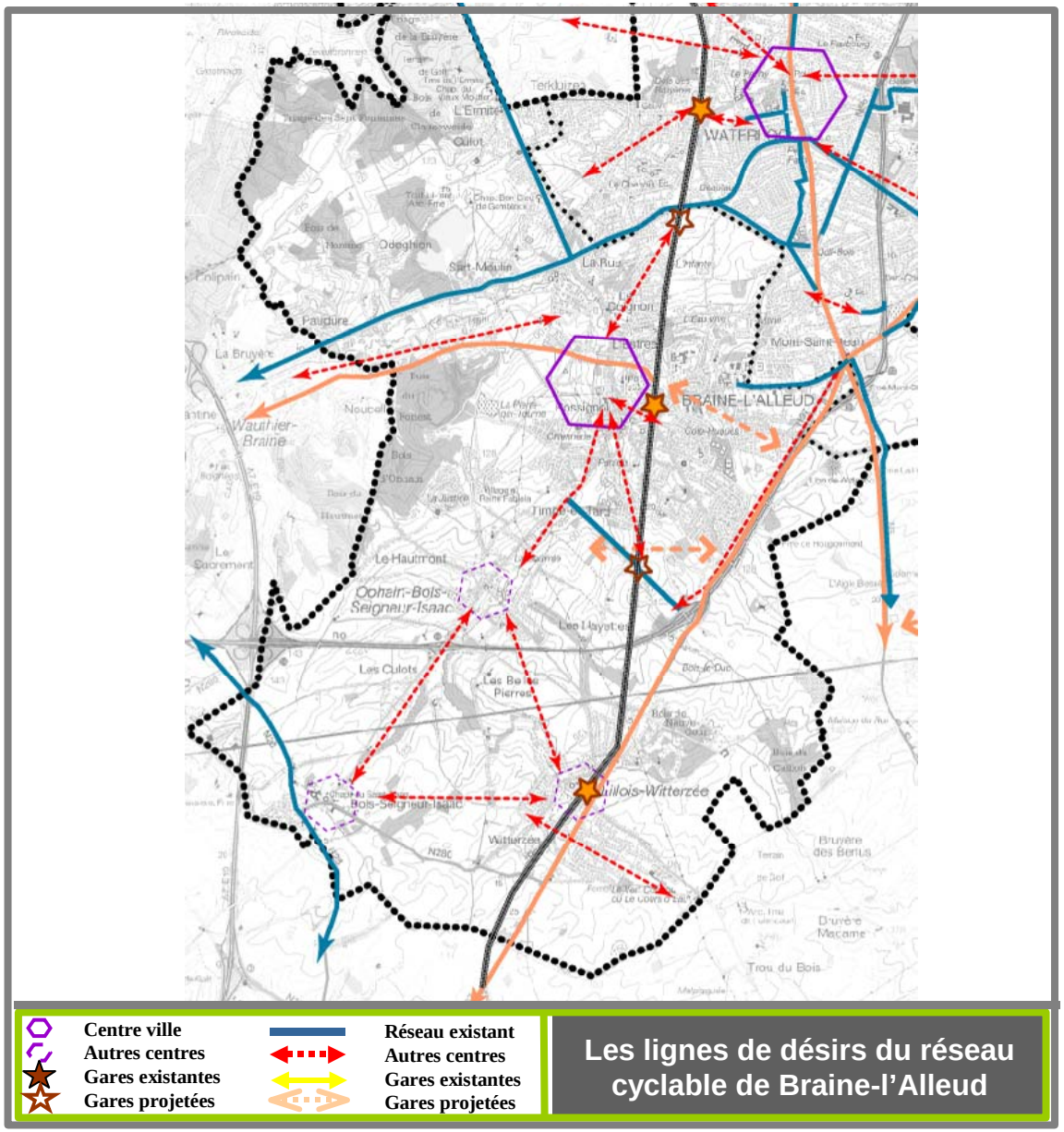
- V85 : c'est la vitesse (en km/h) en dessous de laquelle 85 % des véhicules circulent
- Equivalents voitures : charge journalière du trafic suivant les normes usuelles de comptages (les poids lourds comptent double)
- Zone 1 : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée
- Zone 2 : situation assez rare de grande intensité en zone 30, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées
- Zone 3 : 30-50 km/h trafic modéré, si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagements pour cyclistes peut être justifiée
- Zone 4 : 30-50 km/h trafic intense ou rapide, une piste cyclable est souhaitable
- Zone 5 : 50 - 75 km/h trafic modéré, voir zone 3
- Zone 6 : trafic intense et ou rapide 50 km/h et plus, des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés

Type de réseaux retenus

Quatre types de réseaux ont été définis pour la commune de Waterloo:

- Les potentiels du **RAVeL (**la L115 Tubize-Braine l'Alleud + le Wawa**)** qui permettraient la mise en œuvre à l'échelle régionale d'un réseau en site propre assorti de parcours de liaison, lequel peut participer à la (re)mise en selle de nombreux habitants ;
- Le réseau sur **routes régionales**, reliant les grands pôles entre eux et à l'extérieur du territoire d'étude (sur lesquelles s'appuie le schéma directeur cyclable→ cf. phase 1) ;
- Le **réseau local**, permettant une desserte fine des pôles locaux et zones d'habitat.
- Les **sentiers**, qui ont plus une vocation à recevoir des itinéraires de loisirs/promenades, mais qui couvrent également des itinéraires utilitaires.

La vocation de ces réseaux n'est bien entendue pas exclusive à un type d'usage. Les réseaux utilitaires et de loisirs peuvent évidemment emprunter les mêmes itinéraires.



Les potentialités du RAVel

Le territoire d'étude est sillonné d'anciennes voies ferrées et des voies de tramway désaffectées, présentant des potentiels pour compléter le réseau RAVEL et apportant des potentiels pour les circulations douces sur le territoire des deux communes.

Les lignes qui ont été identifiées comme intéressantes pour créer un réseau Réseau Autonome de voies lentes (RAVEL) sont :

- La L115 Tubize_ Braine-l'Alleud désaffectée
- Le WaWa reliant la gare de Wavre à celle de Braine-l'Alleud et à Waterloo est une ancienne voie de tramway qui a été mise hors service en 1956.

Mais ce n'est en général qu'à moyen ou long terme que l'on peut penser une appropriation de ces itinéraires pour les modes doux. Les problèmes fonciers et les travaux nécessaires pour les rendre "carrossables" nécessitent en effet des investissements relativement lourds.

Ces itinéraires sont répertoriés comme itinéraires de loisirs, puisque c'est le premier usage constaté des RAVeL. Toutefois, il ne faut pas négliger leur potentiel très fort pour des liaisons utilitaires (rejoindre la gare de Braine-l'Alleud depuis la butte du Lion, de Lasne ou de Wavre ou encore relier par un parcours en site propre Tubize à Mont-Saint-Jean et au-delà)

Les éléments du réseau

Des attentions particulières dans la constitution du réseau cyclable ont été portées afin de :

- Profiter de la réalisation à court terme du collecteur sur le Hain pour intégrer dans le projet la réalisation en surface une piste cyclable autonome sur le Hain + ramification pour desservir les quartiers depuis l'Hain.
- A plus long terme, veiller à l'intégration de pistes cyclables à intégrer systématiquement dans les tracés routiers futurs en lien avec le développement territorial de Braine-l'Alleud. (exemple dans la continuité de la Route du Piraumont).
- Veiller à la desserte de Merbraine
- Créer une desserte cyclable de la zone d'entreprise.

Par endroit, des suggestions d'itinéraires complémentaires ou des itinéraires alternatifs ont été proposées**.**

Rappel : Pour le réseau proposé,

- Les dessertes **en continuité des réseaux cyclables déjà existants et pratiqués** pour le maximum de cyclistes potentiels ont été privilégiées.
- Lorsque le « chemin le plus direct » trop conflictuel et dangereux, le tracé a été reporté au plus près en évitant de créer des détours.
- Un second choix a été de **concentrer les traversées** des grands axes en un nombre limité de points, et aux intersections qui sont utilisées par le trafic motorisé, pour bénéficier des aménagements réalisés ou planifiés.

Les nouveaux itinéraires

Aperçu des itinéraires requérant la construction d'infrastructures nouvelles, voir numéros sur la carte. Ces infrastructures sont à réaliser en fonction d'autres investissements, à court, moyen ou long terme.

1. **Itinéraire du RER Sud :** Lors des travaux du RER, la SNCB s'est engagée à réaliser une voirie d'accès à la gare depuis la route de Piraumont. Cette voirie sera équipée d'une piste cyclable séparée.
2. **Itinéraire du Hain :** Il faudrait profiter des travaux d'égouttage pour réaliser dans la foulée une piste cyclable autonome reliant Braine à Ophain.
3. **Itinéraire du RER Nord :** Il est envisageable de créer une piste cyclable dans les talus du chemin de fer au nord de la gare de Braine. Toutefois ce projet n'est pas encore intégré dans les permis de bâtir actuellement délivrés
4. **Route de Piraumont prolongée vers la chaussée de Tubize :** Ce projet de route devrait dès sa conception prévoir des pistes cyclables
5. **Route de Piraumont prolongée vers la N5 :** Ce projet de route, qui assurerait par ailleurs le report du trafic de la N5 sur l'autoroute à partir de la sortie n° 24, devrait dès sa conception prévoir des pistes cyclables

6. **Chaussée d'Alsemberg :** Si l'option de réaliser un itinéraire séparé hors voirie côté Golf est retenue, il faudra prévoir la réalisation d'un cheminement contournant la Ferme de l'Ermite

7. **Itinéraire Ophain – Bois-Seigneur Isaac :** le passage par le sentier du Drape peut, si les assiettes sont récupérables en entièreté ou en partie, reprendre le site de l'ancien vicinal Ittre – Braine.

Zoom sur certains linéaires

Dans la partie nord de la commune

La remise en état complète des pistes cyclables le long de la chaussée d'Alsemberg serait un investissement coûteux. Par ailleurs, il n'est pas certain que ceci donne entière satisfaction par la suite. Les cyclistes resteraient tributaires des croisements et accès carrossables, et restent très voisins du trafic rapide.

En alternative, il est proposé d'aménager une voie cyclable bidirectionnelle côté ouest de localiser le passage des cyclistes par la rue du Château d'Eau et le chemin de l'Ermite. Le franchissement de la Ferme de l'Ermite devrai être envisagé par l'arrière, l'espace y étant plutôt étriqué en bordure de voirie. La traversée de la chaussée de Tubize demande aussi une sécurisation dans le cadre de son réaménagement.

La suite du parcours desservirait le Parc d'entreprises de la Graignette, puis rejoindrait le RAVeL 115 et la rue Baty Gigot (traversée de la chaussée d'Alsemberg à sécuriser).

Dans la partie centrale de la commune

En vue de se caler sur le réseau cyclable de Waterloo, les liaisons vers Waterloo se situeraient :

- ➔ Rue des Piles
- ➔ Chemin du Bosquet Del vau
- ➔ Chemin de l'Infante
- ➔ Chemin des Roussettes
- ➔ Chemin des Vertes Bornes (projet de RAVeL WaWa), desservant le site du Lion.

Vers Braine-le-Château et Tubize, ce seront le RAVeL 115 et la chaussée de Tubize qui prendront en charge les circulations douces.

Outre la piste à réaliser dans le cadre du RER par la SNCB, une piste cyclable serait aménagée en bordure de l'avenue Albert 1er côté est de la gare.

Un réseau de cheminements assurera la desserte des écoles Bella Riva, Cardinal Mercier, et du quartier Merbraine. Sur la chaussée Reine Astrid, les cyclistes pourraient dans le sens → gare cohabiter avec la bande bus.

Le RAVeL WaWa formerait l'un des axes vers l'est, et la rue Alphonse Allard pourrait être réaménagée pour une circulation modérée avec des pistes cyclables ou PCM, après réalisation par la SNCB de la chaussée d'accès à la gare le long des voies depuis la chaussée de Piraumont,.

Dans la partie Sud de la commune

La zone Sud comprendrait des itinéraires vers le Village n° 1 par le chemin du Pré de la Perche, prolongée par la rue de la Justice et le chemin de Haut Ittre vers Bois-Seigneur-Isaac.

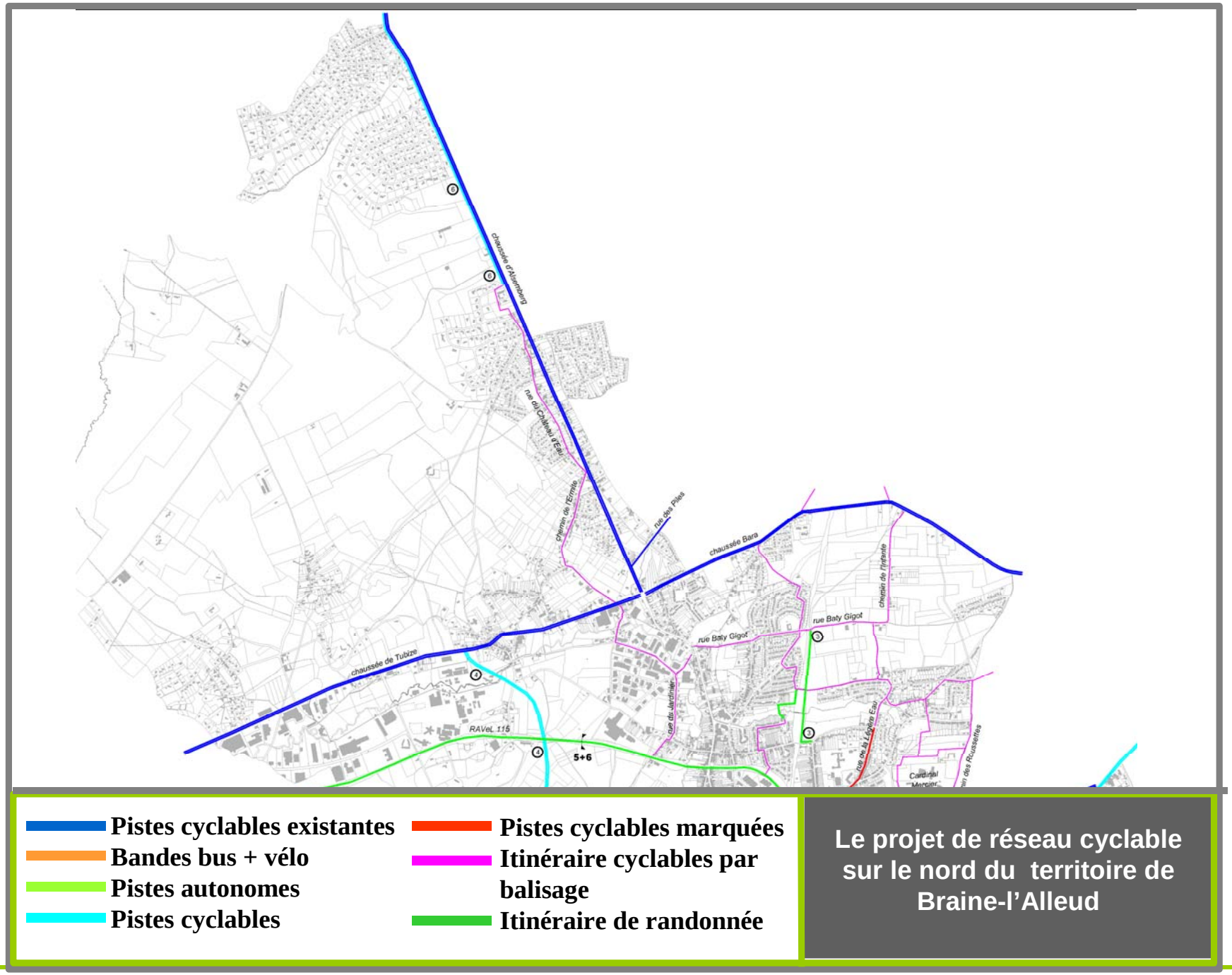
Ophain serait également accessible depuis le village n° 1 par la rue de sart-Moulin, et depuis Braine par l'itinéraire autonome du Hain.

Entre Ophain et Bois-Seigneur-Isaac un aménagement de l'échangeur n° 23 serait nécessaire, puis le passage s'effectuerait par le sentier des Drapes, voire par une partie récupérable de l'ancien vicinal. Une liaison est prévue par ailleurs en direction de ce vicinal pour rejoindre Ittre.

Vers Lillois, la rue de Lillois serait aménagée en PCM (en agglomération 50 km/h) et en pistes cyclable séparées (hors agglomération et sous le pont de l'Autoroute). La suite du parcours passerait par la rue du Berger, et la rue Rivelaine, vers la halte SNCB – RER.

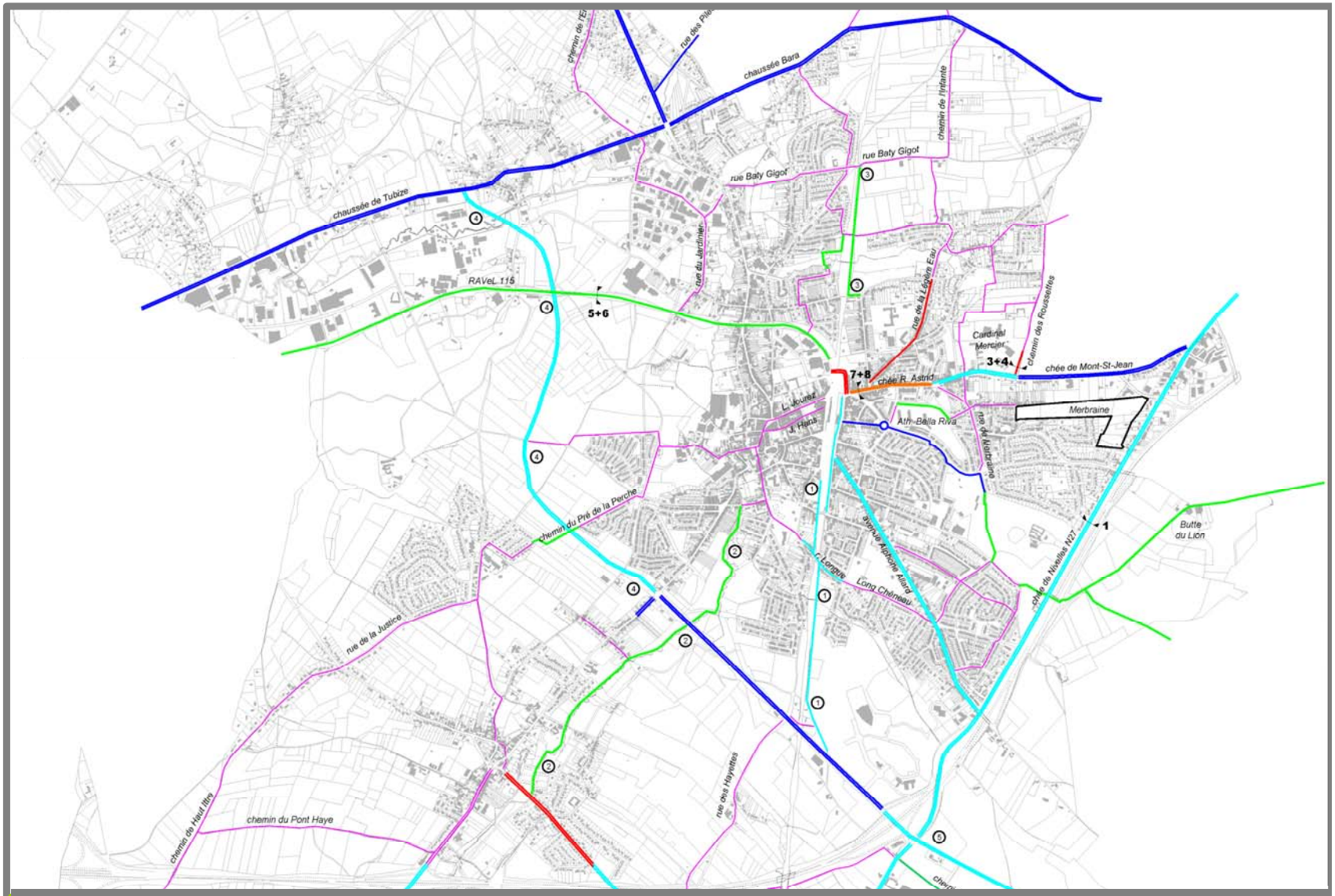
Lillois bénéficierait aussi d'un itinéraire fléché par la rue des Hayettes

Enfin, un itinéraire semble réalisable entre la rue des Hayettes vers le croisement route de Piraumont N27. Il pourrait se poursuivre comme parcours de promenade vers le Chemin de Vieux Genappe et le chemin de l'Ange Gardien.



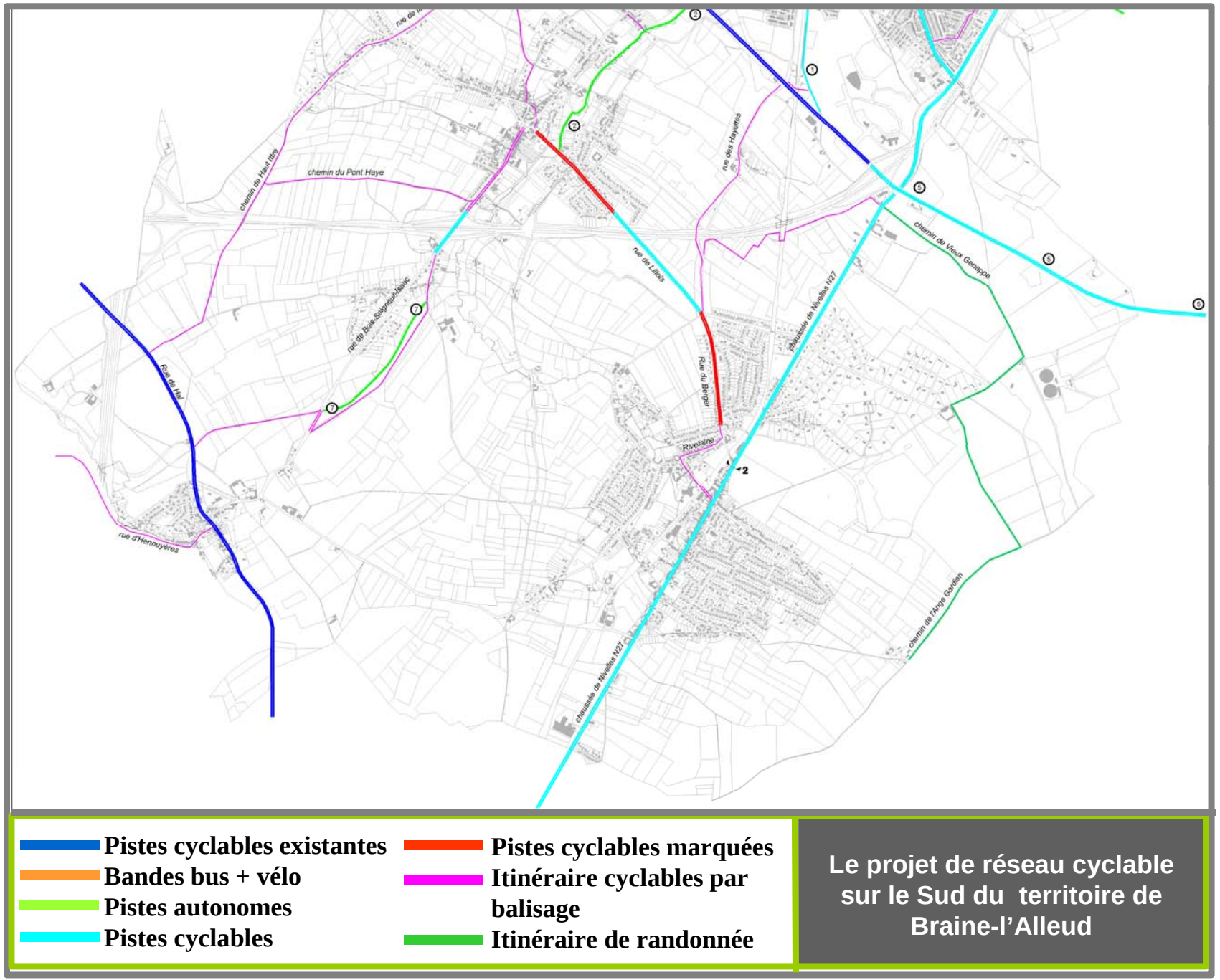
Pistes cyclables existantes
Bandes bus + vélo
Pistes autonomes
Pistes cyclables
Pistes cyclables marquées
Itinéraire cyclables par balisage
Itinéraire de randonnée

Le projet de réseau cyclable sur le nord du territoire de Braine-l'Alleud



Pistes cyclables existantes
Bandes bus + vélo
Pistes autonomes
Pistes cyclables
Pistes cyclables marquées
Itinéraire cyclables par balisage
Itinéraire de randonnée

Le projet de réseau cyclable sur le centre du territoire de Braine-l'Alleud

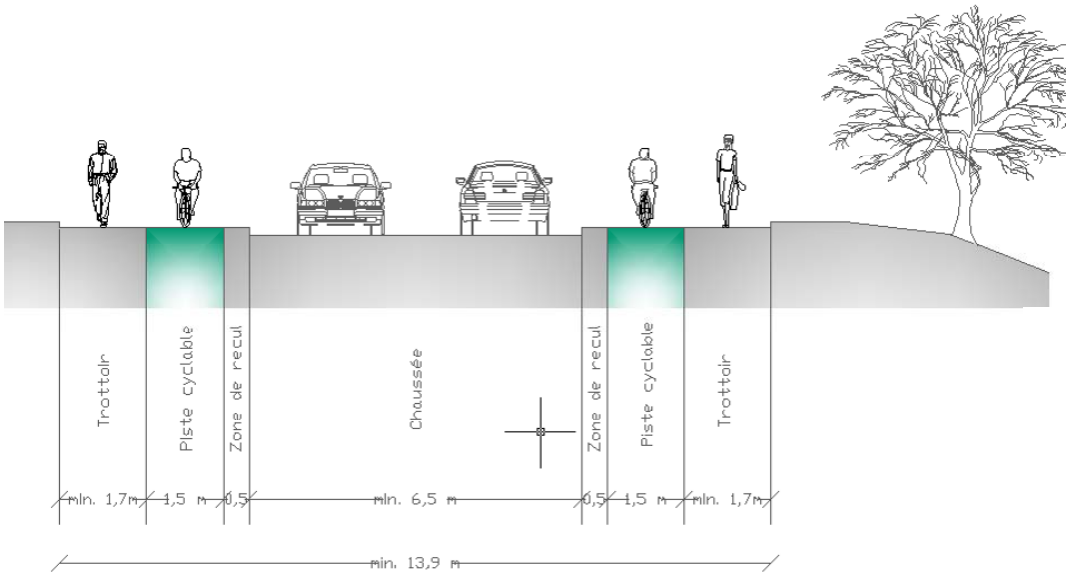


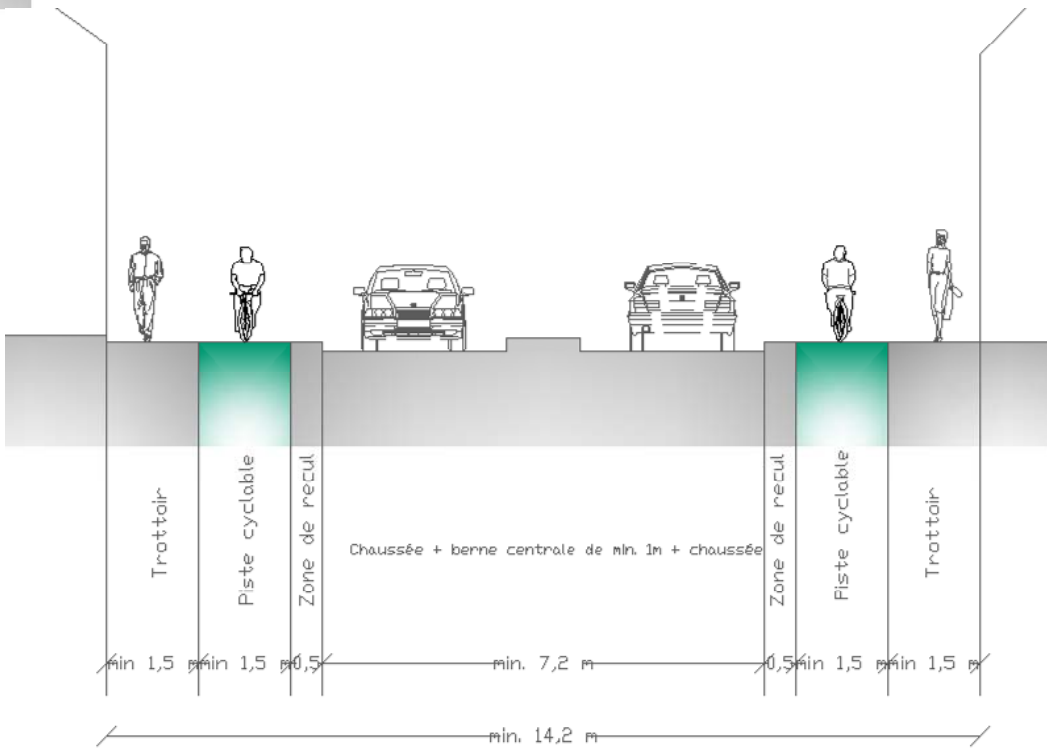
Pistes cyclables existantes
Bandes bus + vélo
Pistes autonomes
Pistes cyclables
Pistes cyclables marquées
Itinéraire cyclables par balisage
Itinéraire de randonnée

Le projet de réseau cyclable sur le Sud du territoire de Braine-l'Alleud

Quelques zooms

Chaussée de Nivelles





Fiche action 4.2 : Mise en place d'un stationnement vélo

Contexte

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à tout point de vue est souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'une potentialité de stationnement de son vélo à proximité du lieu de destination. Celle-ci doit être dotée d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée de l'arrêt.

Pour favoriser l'utilisation du vélo, les communes doivent donc offrir des stationnements vélo en suffisance, confortables et sécurisés à proximité des pôles attractifs qui viendront s'ajouter aux stationnements déjà existants

.

Objectifs

- Proposer une offre de stationnement devant les pôles attractifs pour les cyclistes ;
- Sécuriser cette offre contre le vol du vélo ;
- Offrir un confort pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant) ;
- Offrir accessoirement une protection contre les intempéries pour le stationnement de moyenne/longue durée (écoles, gares…).

Description de l'action

Il existe trois types principaux de parkings pour vélos :

1 Le stationnement de type simple
U renversé, pinces
Protection contre le vol du cadre
et (au moins) une des deux roues
Un seul cadenas
Peu onéreux : env. 75 €
Stationnement
- de courte durée
- lieux à forte fréquentation

2 Le stationnement de type complet
Protection contre le vol du cadre,
des deux roues et de la selle
Un seul cadenas (de type long et flexible)
Coût : env. 225 €
Stationnement de durée moyenne (1/2 journée**)**

3 Le stationnement de type box fermé
Protection totale du vélo
Onéreux : env. 1 250 €
Consommateur d'espace
Pas toujours très esthétique
Stationnement
- de longue durée (journée)
- lieux peu surveillés

Ces équipements doivent être implantés à proximité des pôles attractifs pour les cyclistes, les types sont choisis en fonction de la durée des activités (courte, moyenne ou **longue durée).**

- Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable » (F59 + M1 et E9a + M1)

Partenaires de l'action
Ville de Waterloo, association , SRWT
Echéance
Court à moyen terme.

Fiche action 4.3 : Promotion des déplacements à vélo

Contexte

Si les propositions d'aménagements cyclables présentées précédemment constituent un premier pas en faveur des déplacements à vélos, il est important de mener en parallèle des actions de promotion visant à améliorer l'image du deux-roues dans les déplacements quotidiens.

Objectifs

Promouvoir le vélo comme moyen de déplacement par des politiques globales et suivies

Description de l'action

Créer, au sein de chaque commune, en association avec les gestionnaires de voiries, un **organe permanent** de rassemblement, de promotion et d'échanges, le tout dédié au vélo. Cette « Cellule Vélo » ou « Commission Vélo » aurait un rôle actif aussi bien dans les domaines de :

- l'éducation au vélo
- l'organisation d'événements
- la communication lors de telles organisations.

Aussi, cette cellule interviendrait directement au niveau des infrastructures mises en place pour les cyclistes, en association avec les services techniques des gestionnaires de voiries.

A- Education au vélo[1]

Actuellement, on constate encore qu'un certain nombre d'enfants ne savent pas rouler à vélo. Or, c'est aux jeunes qu'il faut apprendre à rouler : les gens qui n'ont pas goûté au vélo quand ils étaient jeunes ont peu de chances de s'y mettre par la suite.

Pourtant, les avantages éducatifs de l'usage du vélo pour un enfant sont pourtant très importants. Se déplacer à vélo, c'est :

- être libre de ses mouvements, être autonome et responsable ;
- respecter l'environnement ;
- se préparer aux autres modes de déplacements en situation réelle, en acquérant des réflexes de conducteur ;
- faire un effort physique salvateur (beaucoup d'enfants et de jeunes n'ont plus aucune résistance physique à l'effort) ;
- diminuer ses frais de déplacement ;
- joindre l'utile à l'agréable.

L'âge idéal pour insérer le vélo en milieu scolaire se situe entre dix et quinze ans, ou entre la quatrième primaire et la troisième humanité. Depuis la loi du 7 juillet 1971, l'enseignement de la sécurité routière est devenu obligatoire dans toutes les écoles primaires. Dans les programmes de l'enseignement, le chapitre consacré à la sécurité routière fait une large place au vélo. On y trouve notamment les points suivants :

- reconnaître les environs de la maison et de l'école, y relever les endroits sûrs et dangereux, les différents trajets possibles, etc. ;
- percevoir les situations de trafic en tant que cycliste (être vu, percevoir les vitesses, les distances, le temps, etc.) ;
- acquérir les habiletés pratiques en tant que cycliste circulant sur la voie publique, c'est-à-dire connaître et respecter les règles du code de la route, et être maître de sa bicyclette.

[1] **Source : *Code de bonne pratique des aménagements cyclables*, Pro Vélo asbl, septembre 2000**

Ces formations peuvent être clôturées par la délivrance du Brevet du cycliste, qui examine que les aptitudes de base ont bien été acquises.

Toutefois, force est de constater que peu d'écoles trouvent actuellement les moyens d'appliquer adéquatement ce programme, faute de savoir comment s'y prendre.

La « cellule vélo » devra donc s'adresser, dans un premier temps, aux professeurs pour qu'ils acquièrent les compétences requises pour enseigner cette matière atypique.

Ensuite, elle devra veiller à une intégration concrète de la pratique du vélo dans les heures de classe, ce qui semble être un maillon indispensable de la politique visant à redéployer l'usage du vélo en Région Wallonne.

B- Mise en place d'initiative en faveur de l'utilisation vélo

La « cellule vélo » devra veiller à développer des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo dans sa commune via par exemple :

- l'organisation des rangs scolaires à vélo. Cette expérience est à mettre en œuvre et pérenniser pour qu'elle soit efficace à long terme.
- L'organisation d'événements comme par exemple le beau vélo de RAVeL.
- La mise en place de parcours culturels et touristiques
- La réalisation de plan de déplacements scolaires

C- La communication[1]

Dans la mesure où le retour vers le vélo nécessitera inévitablement un grand changement des mentalités, la « cellule vélo » devra prévoir un effort important de communication autour des actions menées pour qu'elles soient bien comprises et pour que la population les remarque et y participe.

Cette communication peut prendre différentes formes :

- **La presse** : pour que les efforts faits pour promouvoir le déplacement à vélo aient une répercussion auprès du public visé, il faut s'adresser à la presse d'opinion et non à la presse sportive. Pour ce faire, il faut avoir un contenu politique fort : situer la démarche, même ludique, dominicale ou estivale, dans un contexte de mobilité, d'environnement, de santé, de sécurité ou de protection du patrimoine. Il est par conséquent préférable que la communication ne provienne pas d'instances, comme un club sportif ou un échevinat des sports, mais bien d'instances générales comme une mairie ou un échevinat de l'environnement, un ministère des travaux publics ou de l'enseignement.
- **Les publications propres aux autorités qui communiquent** : en consacrant au vélo un numéro spécial d'un journal communal ou provincial, ou d'un ministère, on montre aux lecteurs l'importance des enjeux, tout en s'assurant une diffusion très large.
- **Les réunions publiques** : il est important d'expliquer, de vive voix, la teneur des projets que l'on a dans une matière nouvelle, surtout pour désamorcer les peurs ou les malentendus possibles.
- **Les expositions** : quelques panneaux, reprenant les grandes lignes des projets en cours, exposés en divers lieux publics (bibliothèques, écoles, maisons communales,…).

Partenaires de l'action
Association Vélo, Ville de Waterloo
Echéance
Court à moyen terme.

[1] **Source : *Code de bonne pratique des aménagements cyclables*, Pro Vélo asbl, septembre 2000**

Fiche action 4.4: Mise en place d'un jalonnement vélo sur la commune

Contexte

Le jalonnement actuellement en place sur les différentes voiries de l'entité est principalement conçu pour les automobilistes. Il existe aussi une signalisation spécifique aux itinéraires RAVeL déjà existants. Par contre, il n'existe aucune signalisation quant aux autres itinéraires praticables et aucune indication n'est renseignée à propos du stationnement vélo.

La mise en place d'un jalonnement spécifique pour les cyclistes s'avère donc nécessaire. Un schéma directeur de signalisation directionnelle pour cyclistes devrait être établi, comme suite à l'adoption du PCM.

La signalisation mise en place pourra présenter un design original la distinguant totalement de la signalisation pour automobilistes.

Objectifs

Les objectifs poursuivis sont de deux ordres :

- ➔ Aider les cyclistes à se repérer dans la commune et à choisir leur itinéraire en fonction de leurs compétences et de leurs desiderata (vert ou rouge);
- ➔ Renseigner la distance et le temps nécessaire pour arriver à destination.

Description de l'action

L'action consiste à réaliser, à partir du réseau adopté par les gestionnaires communaux, une étude de jalonnement des différents itinéraires cyclables

A. Etude du jalonnement :

- ➔ Définition des pôles à jalonner (voir proposition sur carte) ;
- ➔ Définition des itinéraires ;
- ➔ Dessins des panneaux ;
- ➔ Réalisation du piquetage.
- ➔ Elaboration des « fiches carrefour » synthétisant les mentions à indiquer aux carrefours (Schéma directeur) ;

B. Implantation du jalonnement :

- ➔ Mise en fabrication des panneaux ;
- ➔ Implantation des panneaux., au sein de chaque commune

En plus du jalonnement, il est toujours intéressant de publier une carte reprenant l'ensemble des itinéraires cyclables.

Partenaires de l'action
Commune de Waterloo, MET
Echéance
Court à moyen terme.

Fiche action 4.5 : le plan piéton et PMR

Contexte

Tout usager de mode mécanisé est lors de son déplacement également un piéton. En effet, lorsque son véhicule est stationné, l'automobiliste n'a pas d'autre choix que d'utiliser ses jambes pour se rendre sur son lieu de destination. Des lors la difficulté n'est pas de faire marcher les gens, mais de les faire parcourir des distances un peu plus importantes et de leur faire comprendre que ce mode de déplacement est le plus pratique dans un environnement urbain.

Tout un chacun utilise le mode pédestre pour effectuer, ne fût-ce que partiellement, un déplacement. La Chaussée de Bruxelles, le long de laquelle se situent les commerces, la sortie d'écoles ou d'autres équipements sont de bons exemples pour se rendre compte de l'importance des flux piétons dans les déplacements quotidiens au sein de Waterloo.

Le contexte fort routier de Waterloo est tel que l'espace urbain est très confiné, ce qui rend plus délicate la cohabitation des différents modes de transport. Aussi l'accent sera-t-il mis sur la sécurité et le confort des cheminements piétons proposés.

Objectifs

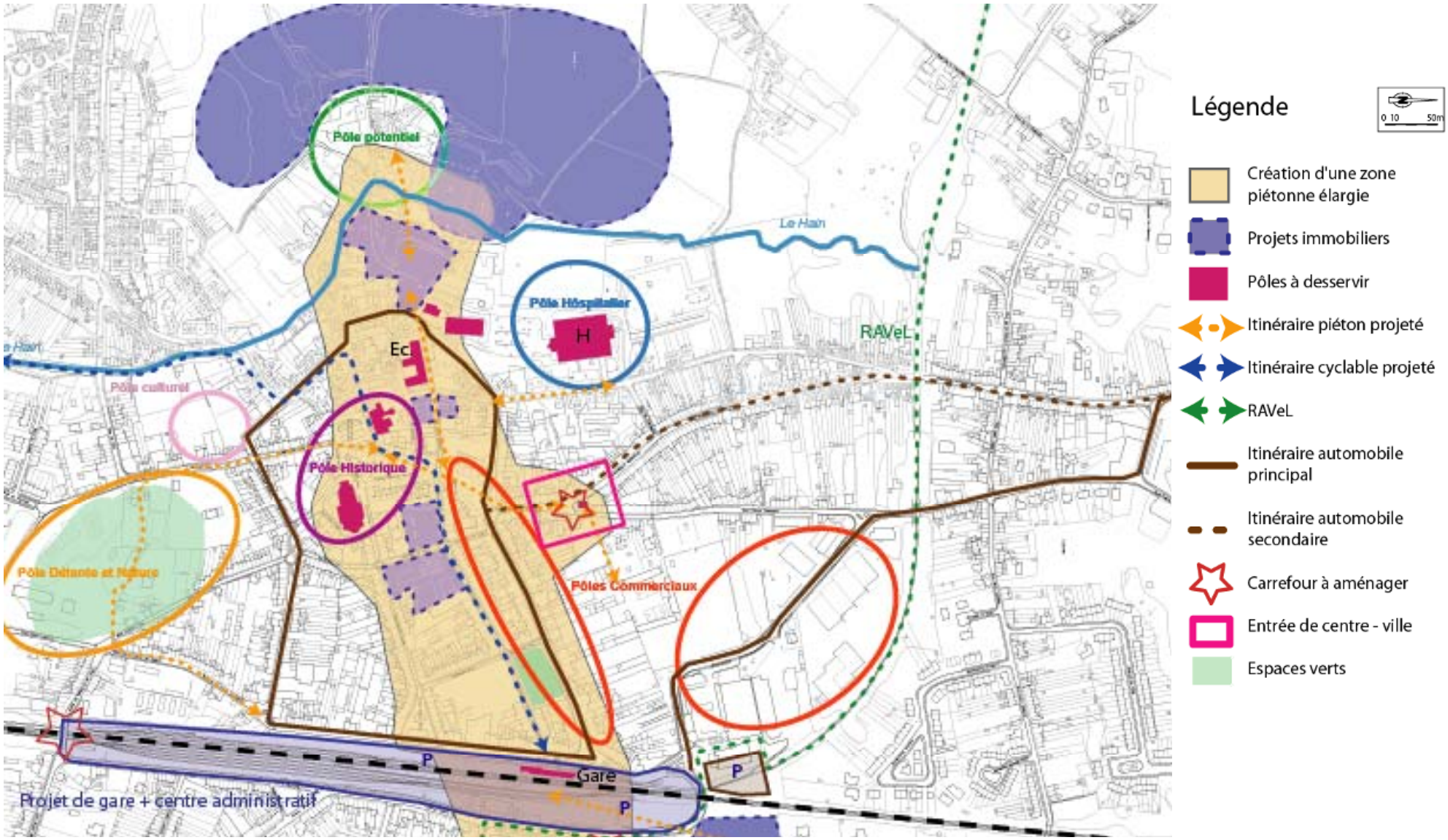
Les objectifs consistent à :

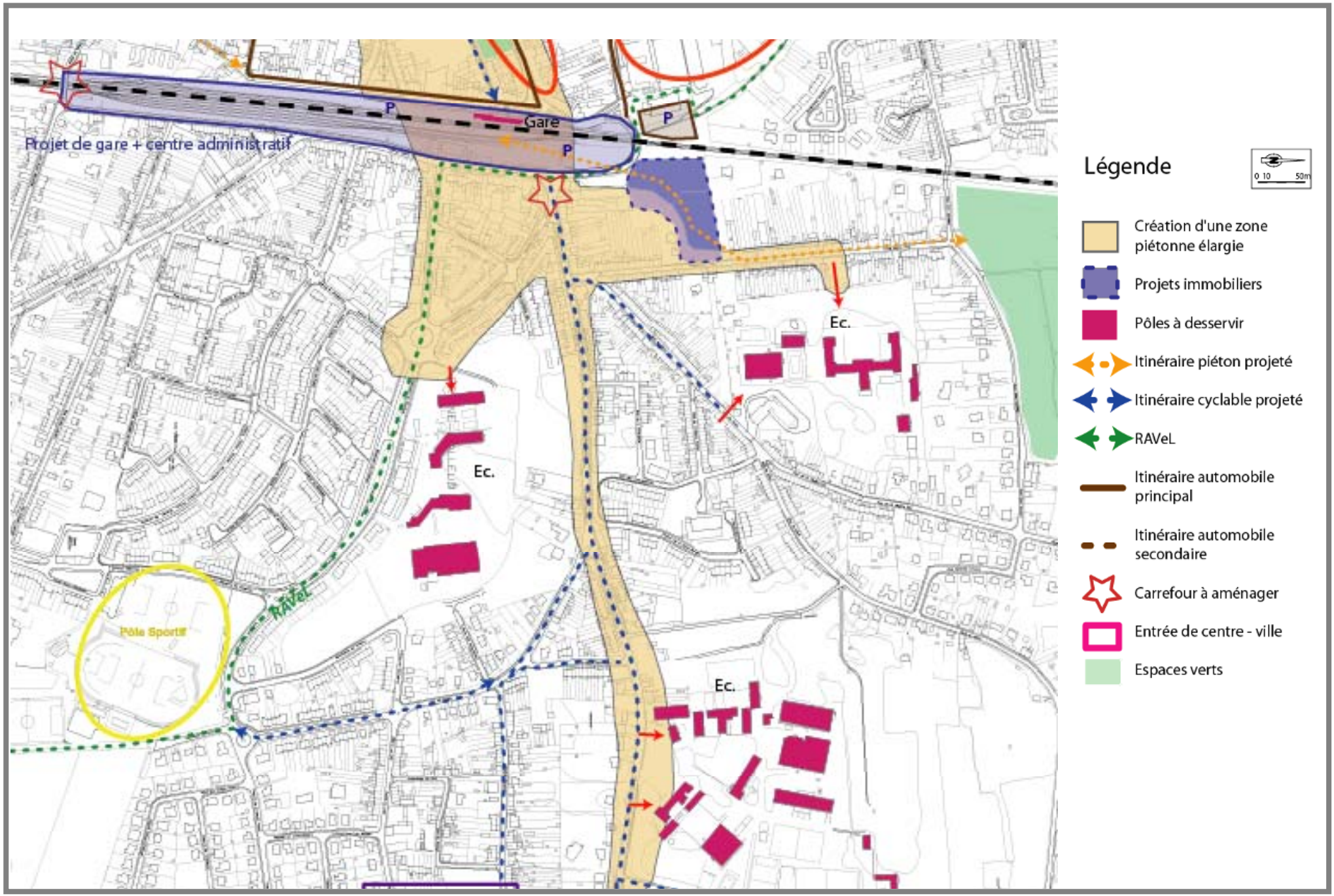
- ➔ Inscrire dans le paysage urbain, des cheminements complets et sûrs qui favorisent les déplacements à pied vers les différents pôles (parkings compris).
- ➔ Développer des itinéraires continus pour les personnes à mobilité réduite.
- ➔ Tenir compte de la structure urbaine de Dinant pour développe rune logique de relations fortes (relief, fleuve, pôles d'activités principaux, zones habitées, zones commerciales, …). Nous en avons établi une première carte thématique de « contexte territorial »)

Description de l'action

Les propositions pour les aménagements dans le centre-ville de Waterloo s'appuient sur les fondements suivants:

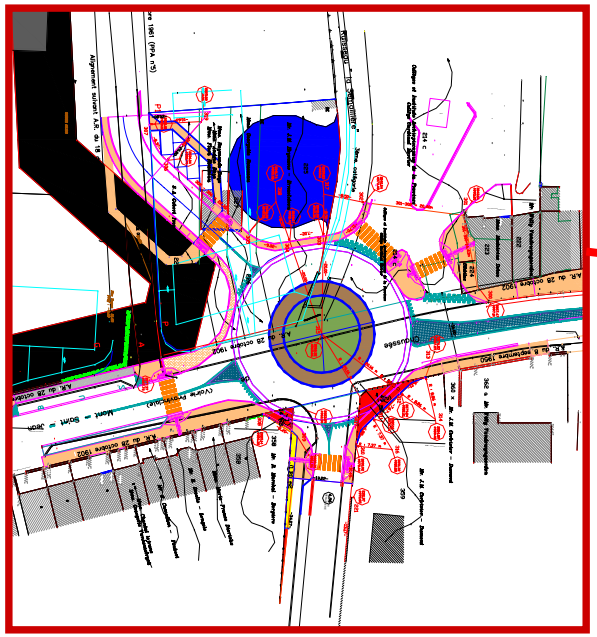
- **Les projets urbains = nouveaux enjeux de mobilité**
  - Charrette urbanistique centre
  - Projet de la gare et centre administratif
- **Principes directeurs pour les modes doux= créer un réseau de mobilité douce entre les différents pôles du centre-ville de Braine**
  - **Création d'une zone piétonne élargie**
    - Sécurisation déplacements
    - Zone 30
  - **Itinéraire cyclable**
    - Épine dorsale sur le RAVeL
    - Nouvelle voie cyclable > Braine-Alliance attenante à la voie ferrée
    - Itinéraires cyclables vers les pôles et la gare
    - Mesures d'accompagnement (aménagements+ SUL)
- **Intermodalité:**
  - Gares
  - Piétons
  - Vélos
  - Cambio

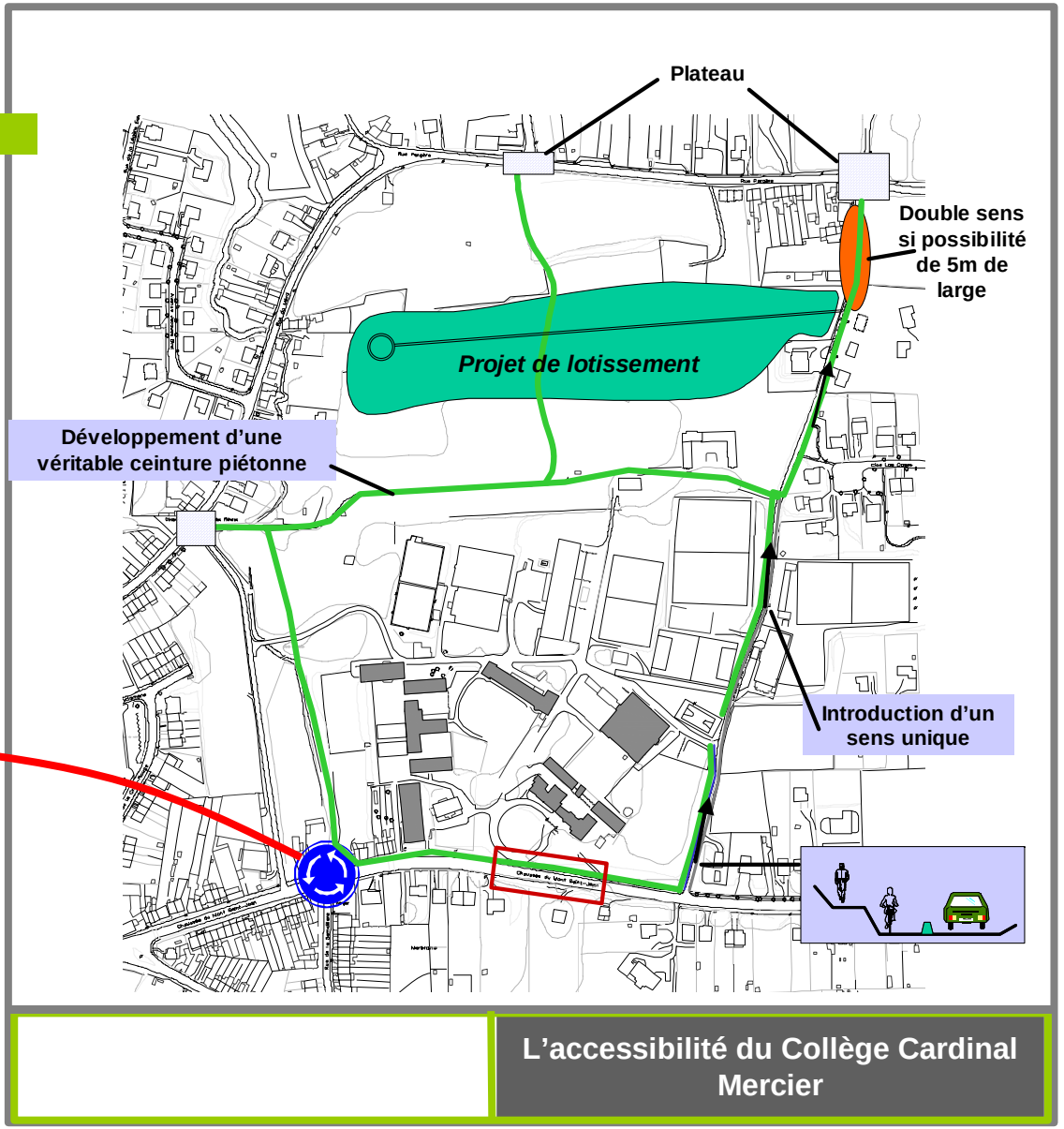

Légende
0 10 50m
Création d'une zone piétonne élargie
Projets immobiliers
Pôles à desservir
Itinéraire piéton projeté
Itinéraire cyclable projeté
RAVeL
Itinéraire automobile principal
Itinéraire automobile secondaire
Carrefour à aménager
Entrée de centre - ville
Espaces verts
Pôle potentiel
Le Hain
Pôle Hospitalier
H
Ec
RAVeL
Pôle culturel
Pôle Historique
Pôle Détente et Nature
Pôles Commerciaux
P
Gare
Projet de gare + centre administratif


Projet de gare + centre administratif
P
Gare
P
P
Ec.
Ec.
Ec.
Pôle Sportif
RAVeL
Légende
0 10 50m
Création d'une zone piétonne élargie
Projets immobiliers
Pôles à desservir
Itinéraire piéton projeté
Itinéraire cyclable projeté
RAVeL
Itinéraire automobile principal
Itinéraire automobile secondaire
Carrefour à aménager
Entrée de centre - ville
Espaces verts

3.5 La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud

Fiche action 5.1 : Collège Cardinal Mercier





L'accessibilité du Collège Cardinal Mercier

La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud (suite)

Fiche action 5.2 : Collège de la Vallée Bailly

❑Seule solution pour éviter les croisements et retrouver un peu d'espace publicè la mise en place d'une circulation à sens unique tout autour de l'îlot du collège.

❑Les principes proposés sont :

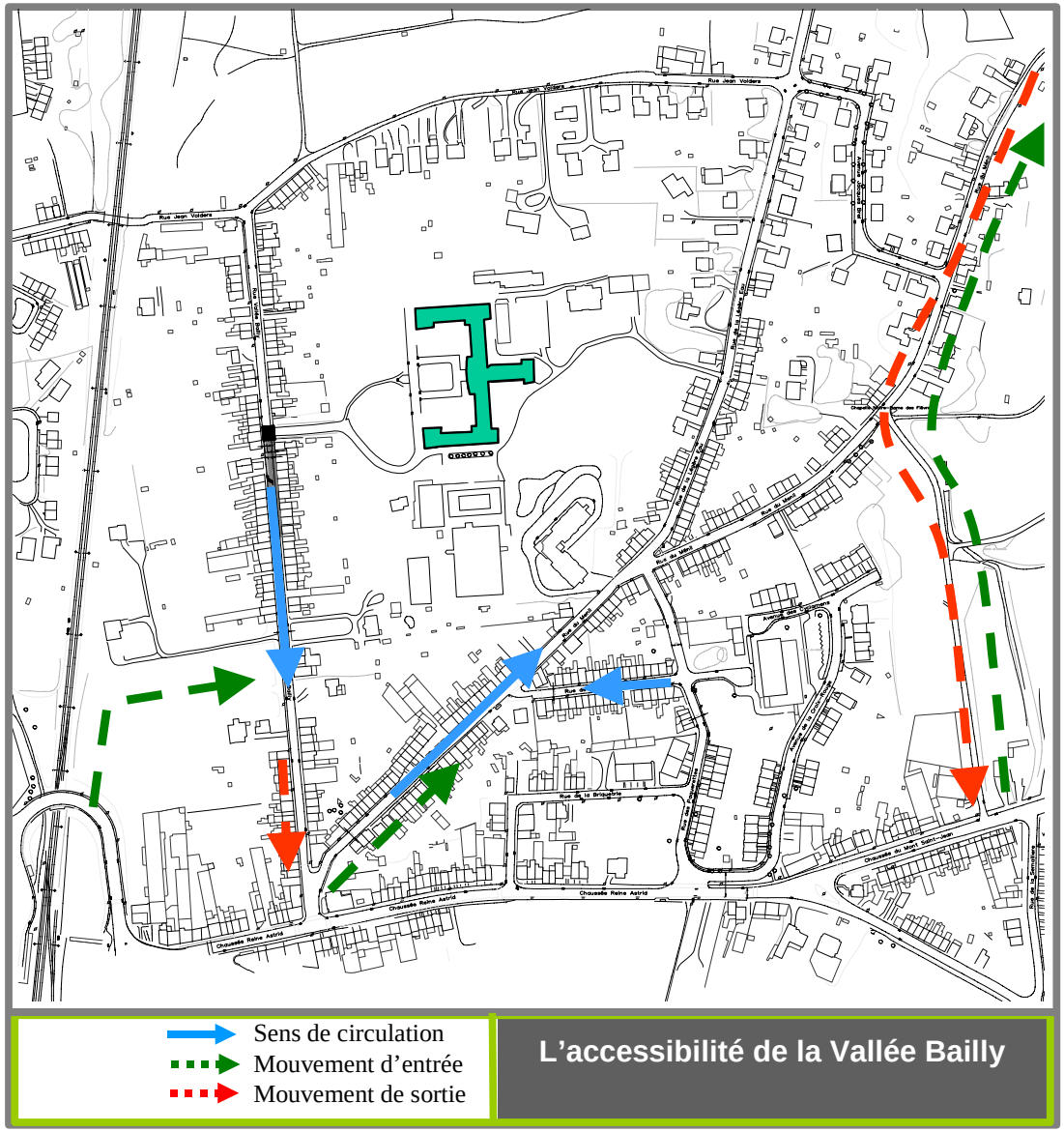
▪Mise à SU de la rue de la Vallée Bailly, dans le sens rue Volders è avenue Reine Astrid

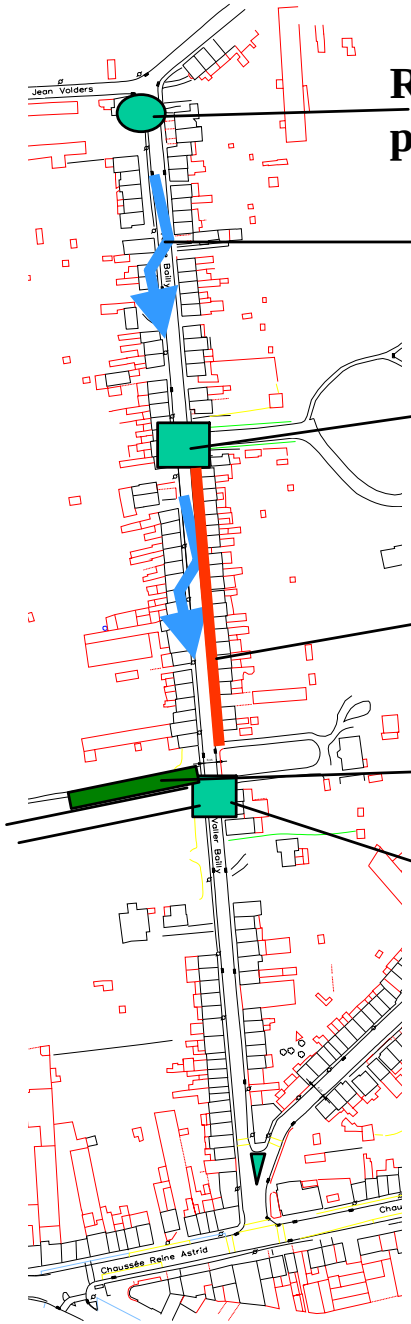
▪Mise à SU de la rue du Ménil (tronçon rue de la Vallée Bailly – rue de la Légère Eau)

▪Maintien du SU de la rue de la Hte borne afin de maintenir une petite boucle pour les riverains

▪Nouvelle voirie, entre le chemin de fer et la rue de la Vallée Bailly, le long du lotissement qui permettrait un accès plus rapide à l'école.

❑Simplification du double carrefour avenue Reine Astrid - rue de la Vallée Bailly





Rétrécissement de la voirie pour affirmer la zone 30

Création de chicane avec changement de coté pour le stationnement

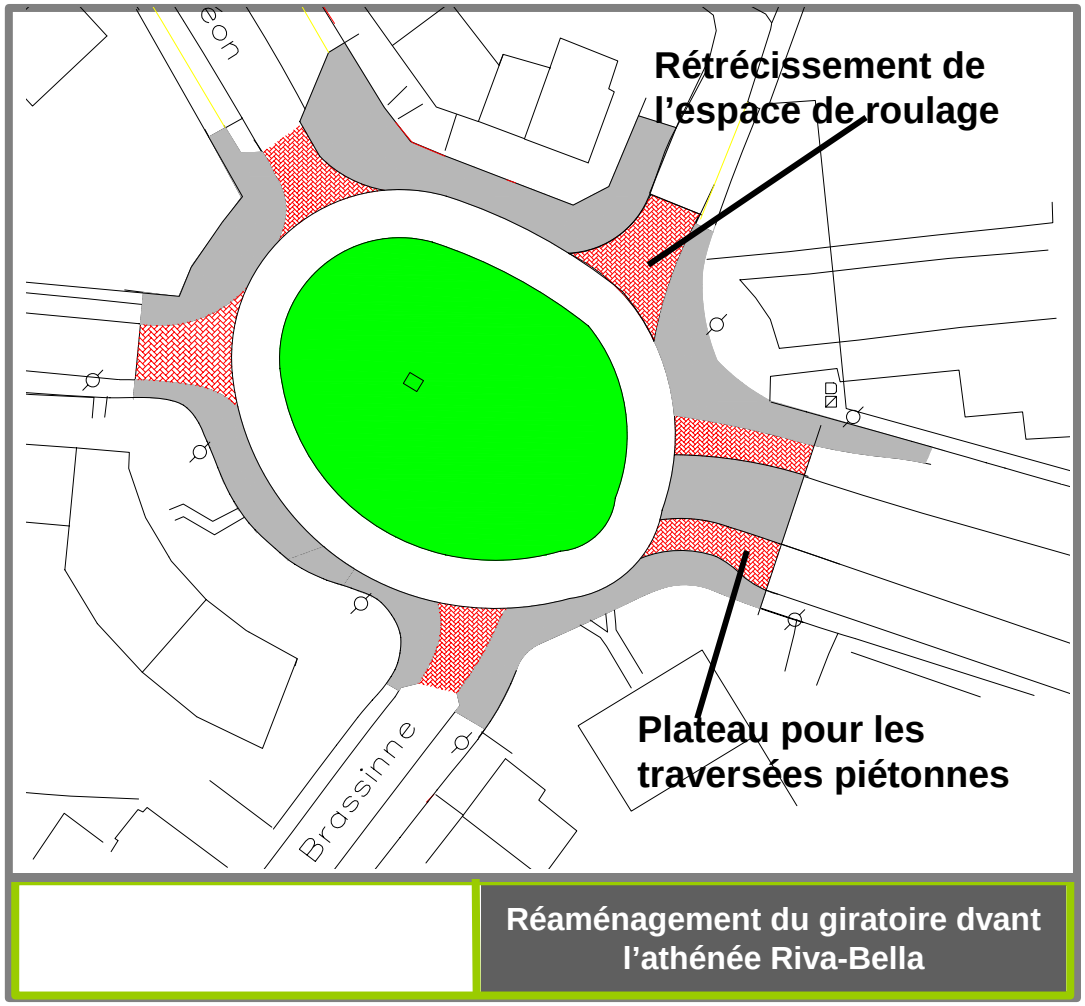
Création d'un véritable plateau avec protection contre le stationnement sauvage

Élargissement du trottoir

Création d'une zone de dépose et reprise minute le long de la nouvelle voirie

Marquage du croisement par un léger plateau

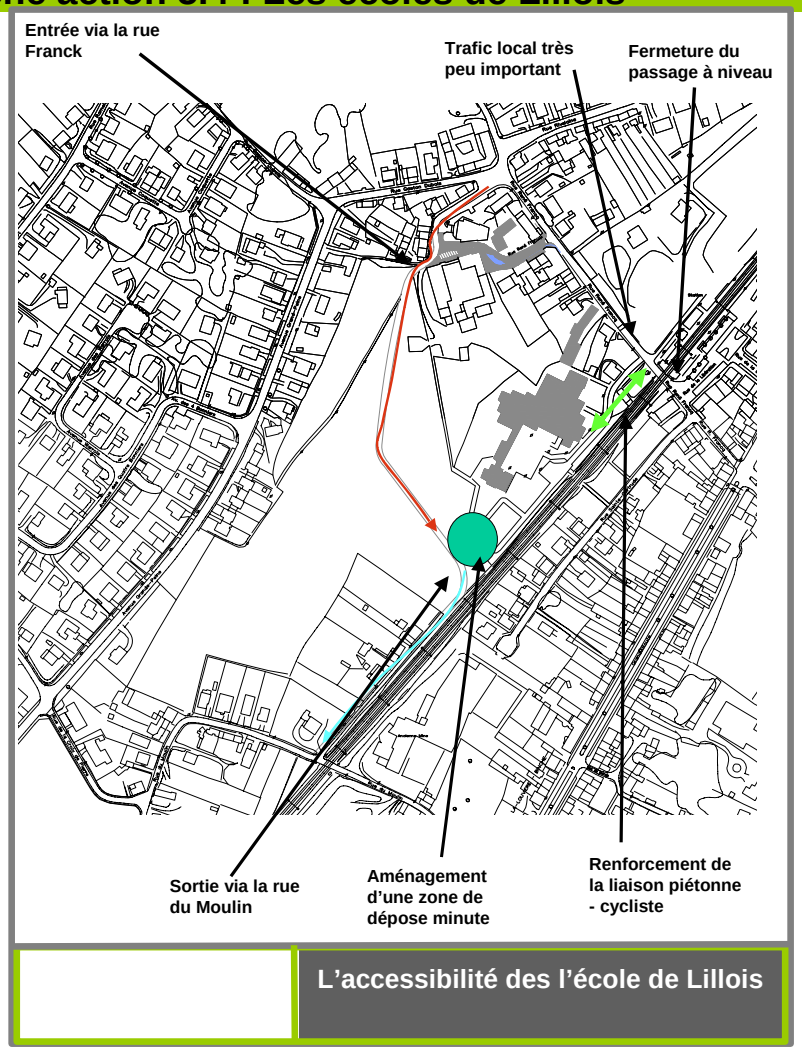
Fiche action 5.3 : Athénée Riva Bella



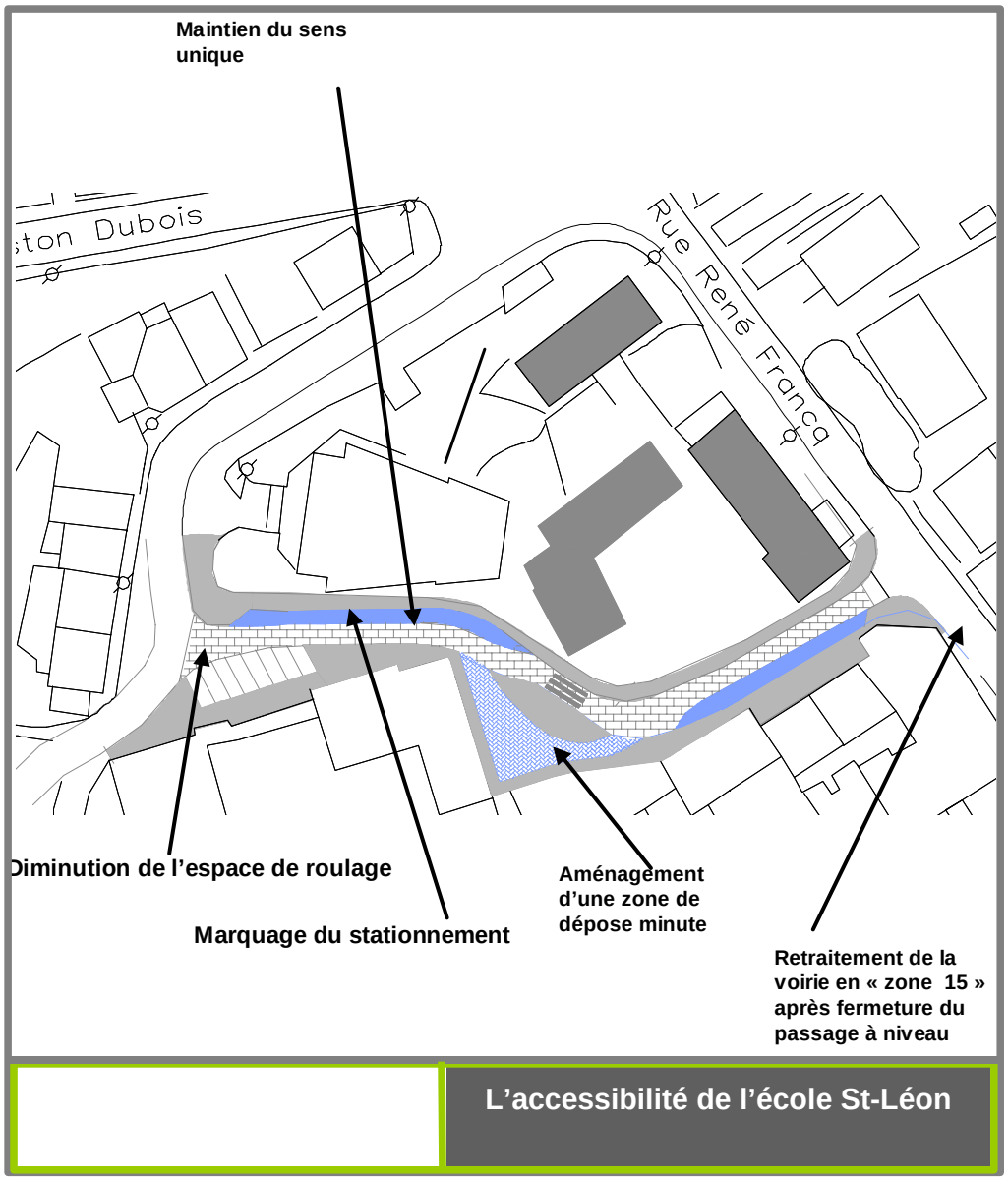
Réaménagement du giratoire dvant l'athénée Riva-Bella

La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud (suite)

Fiche action 5.4 : Les écoles de Lillois



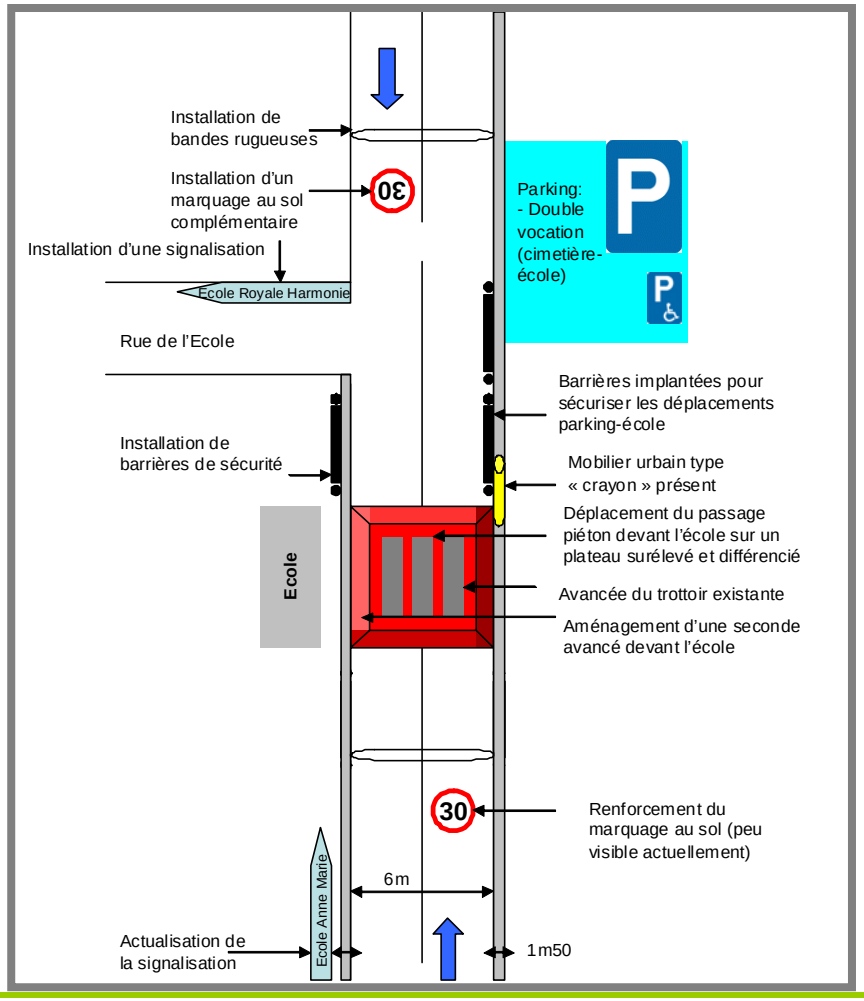
L'accessibilité des l'école de Lillois

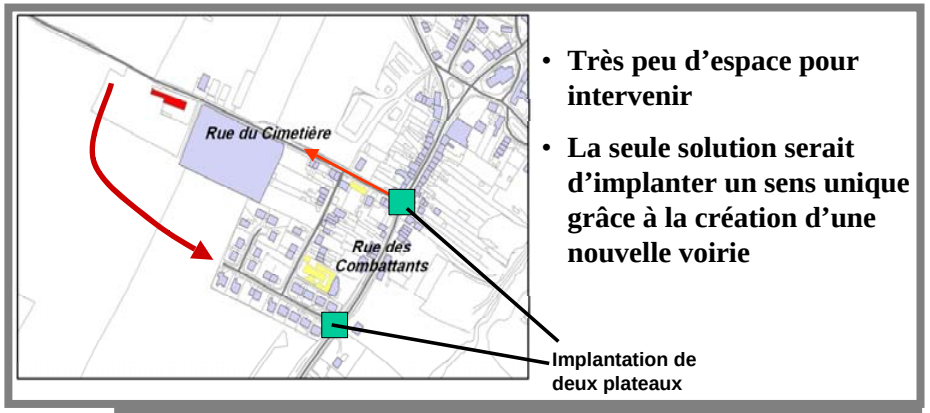


L'accessibilité de l'école St-Léon

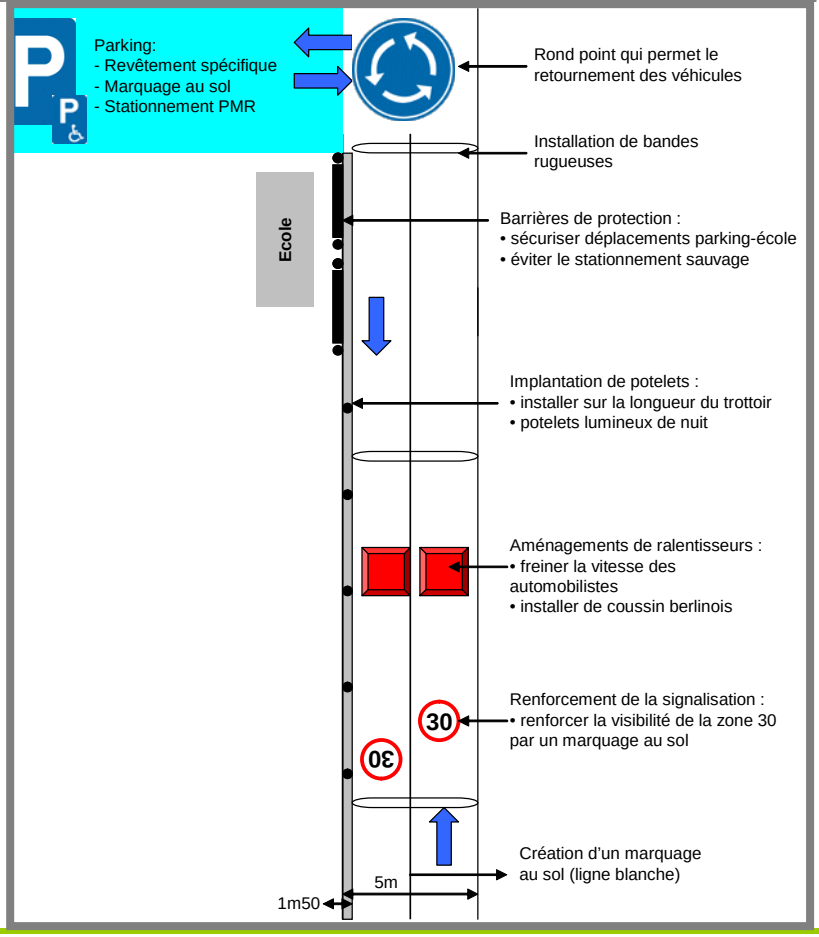
La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud (suite)

Fiche action 5.5 : Les écoles d'Ophain

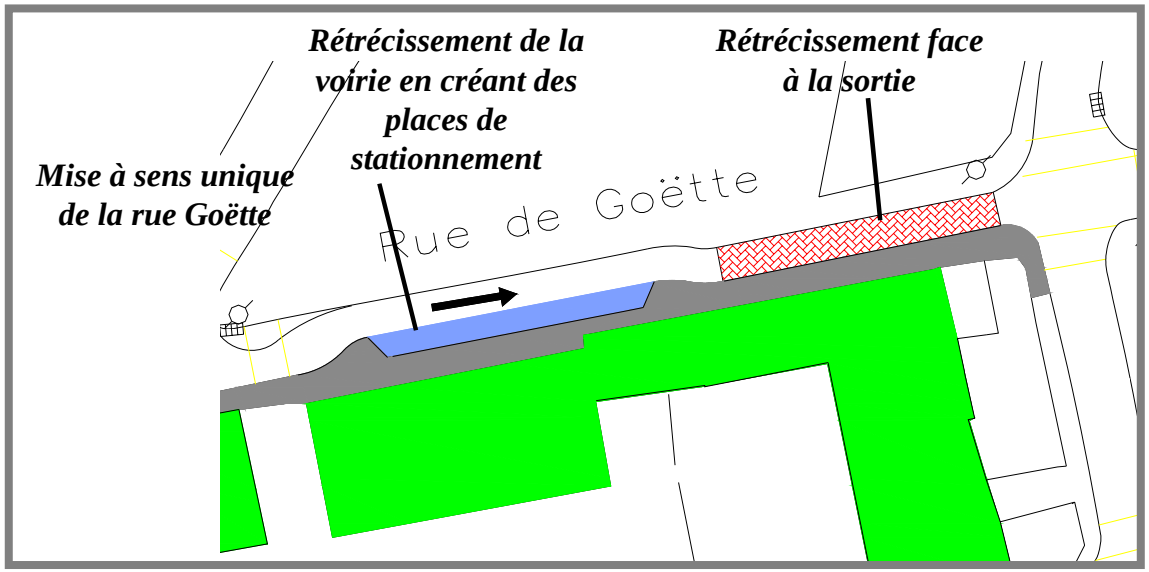




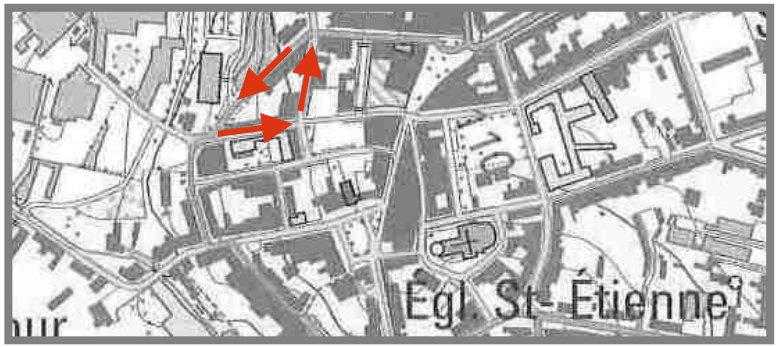
- **Très peu d'espace pour intervenir**
- **La seule solution serait d'implanter un sens unique grâce à la création d'une nouvelle voirie**



Fiche action 5.6 : L'école de la Sainte Famille à Braine-l'Alleud

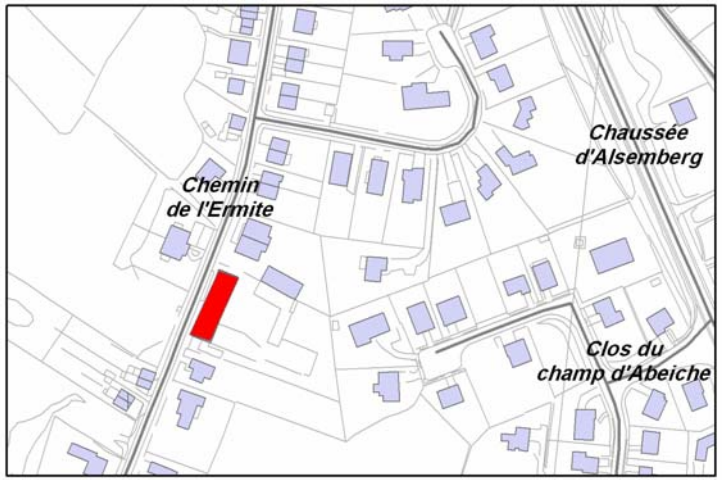


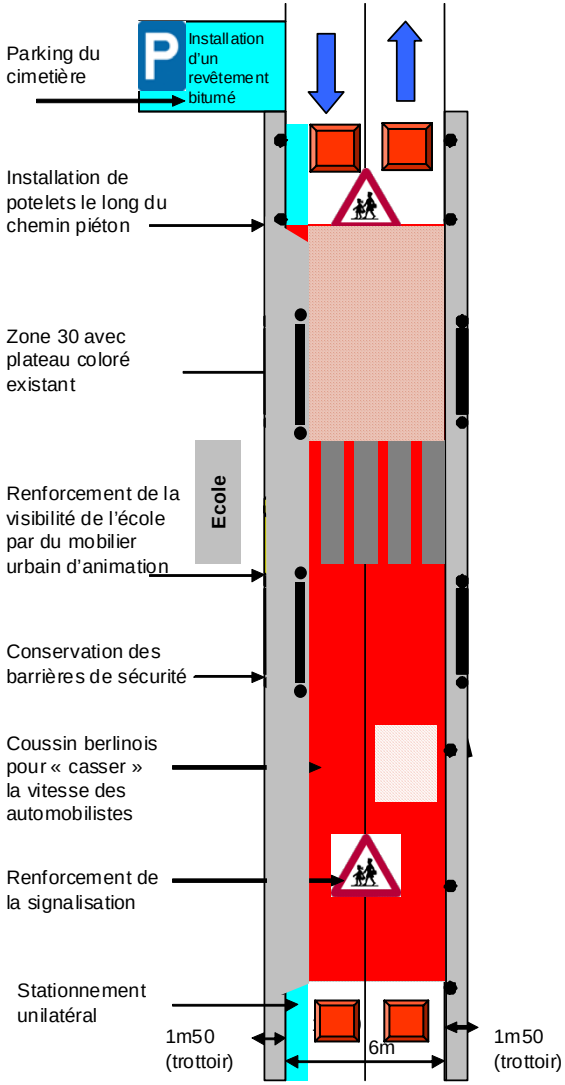
Sens de circulation proposés suite à la mise à sens unique de la rue Goëtte



La sécurisation des abords des écoles de Braine-l'Alleud (suite)

Fiche action 5.6 : L'école Saint-Joseph





4. Les modalités de mise en oeuvre

4.1 Introduction

Le plan communal de mobilité de Braine-l'Alleud propose un ensemble d'actions afin de modifier progressivement les tendances actuelles de la mobilité. Il se projette à un horizon de dix ans.

La mise en œuvre de ce PCM recouvre deux aspects :

- L'engagement des actions jugées prioritaires ; celles-ci sont à réaliser à court ou moyen terme, et peuvent nécessiter des études complémentaires immédiates avant leur réalisation effective.
- L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de cette étude ; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaires, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

Ce document propose un phasage des différentes actions proposées dans la phase 3 de l'étude.

Un horizon est déterminé pour chaque action et parallèlement, il est précisé si cette action est complémentaire, préalable ou dépendante d'autres actions. Cette relation peut-être technique, fonctionnelle, voire politique.

Enfin, 5 actions prioritaires sont mises en évidence. Elles sont jugées indispensables au bon fonctionnement de la mobilité de Waterloo. Les gestionnaires doivent entreprendre le plus rapidement possible les études nécessaires afin de les concrétiser.

.

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS

	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
TRANSPORT PUBLIC				
⇒ Amélioration du niveau de service des liaisons ferrées et le projet de RER				
• étude de faisabilité	X			Le RER est déjà en chantier. Certains aspects doivent encore être déterminés
• mise en service			X	
⇒ Rénovation de la gare de Braine		X		
⇒ Implantation du point d'arrêt Bara et Alliance		X	X	
⇒ Mise en service des bus locaux		X		
⇒ Création de pôles multimodaux		X		Les trois pôles « gares » doivent attendre les projets du RER
⇒ Amélioration des vitesses commerciales des bus	X	X		Les priorités aux feux tricolores peuvent s'étudier rapidement

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS

	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
TRANSPORT PRIVE				
⇒ Création du barreau Ouest				
• étude de projet	X	X		
• travaux			X	
⇒ Réaménagement de la chaussée de Tubize	X	X	X	L'axe sera aménagé par segment. Les deux giratoires peuvent être réalisé à court terme
⇒ Aménagement du giratoire Mont st-Pont	X	X		
⇒ Organisation de la circulation du centre ville		X	X	Plusieurs réalisations sont nécessaires : percée Denolin, nouveau giratoire pénétrante Sud,…
⇒ Accessibilité de la Gare		X	X	La pénétrante Nord est du long terme, les aménagements aux abords de la gare seront réalisée dans le cadre des travaux du RER : moyen – long terme
⇒ Réaménagement de l'axe Mont-St-Jean	X	X		La présence d'établissements scolaires importants procure une priorité
⇒ Coupure de la Route du Lion		X	X	Le projet du site est bien avancé, par contre pas de décision pour le contournement sud
⇒ Aménagement de la place d'Ophain		X		
⇒ Aménagement de la traversée de BSI	X	X		Etude à mener en court terme, travaux à moyen terme

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS

	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
POLITIQUE DE STATIONNEMENT				
⇒ **Extension de la zone réglementée du centre ville**	X			
⇒ **Mise en service du système pour contrôler les places dédiées**	X	X		**Court terme pour l'étude de faisabilité, moyen terme pour la mise en service**
LES MODES DOUX				
⇒ **Mise en place du réseau cyclable**	X	X	X	**La mise en place du réseau doit se faire progressivement et devra s'adapter en permanence**
⇒ **Implantation du stationnement vélo**	X		X	**Une première phase d'installation doit se faire à court terme, une seconde à plus long terme**
⇒ **Promotion des vélos**	X	X	X	**Action constante**
⇒ **Mise en place du jalonnement vélo**	X	X	X	**Se fait progressivement, u fur et à mesure de la constitution du réseau**
⇒ **Mise en place du réseau piétons**	X	X		**Doit être en cohérence avec le schéma de structure**

5. Le suivi du Plan Communal de Mobilité

L'élaboration du plan communal de mobilité n'est pas une fin en soi. Cette étude fixe les orientations d'organisation de la mobilité au sein de l'entité à court, moyen puis long terme, mais il est nécessaire de la faire vivre.

Le plan communal de mobilité va être mis en œuvre par étape en fonction des priorités et des disponibilités budgétaires. Il sera en outre également nécessaire d'en faire une évaluation a posteriori.

Pour disposer des éléments nécessaires à cette évaluation, mais également pour faire vivre le plan communal de mobilité et pour décloisonner les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il apparaît indispensable de créer **une cellule de suivi**. Celle-ci serait contrôlée par les même acteurs que ceux qui ont suivi l'élaboration du plan communal de mobilité.

Le rôle de cette cellule est triple :

Organiser le suivi du plan communal de mobilité

- Créer, organiser et mettre à jour, un observatoire de la mobilité ; celui-ci est un outil qui permet d'évaluer la mise en œuvre des actions décidées dans le cadre du PCM et de s'assurer de leur efficacité. C'est un dispositif continu d'évaluation. Cette quantification doit permettre d'alerter les différents partenaires sur des dysfonctionnements inattendus consécutifs à la mise en œuvre d'une action ; il est par conséquent un outil d'aide à la décision.

L'observatoire permet :

- D'analyser la réalisation des actions au regard de leur programmation,
- De mesurer les effets de ces actions,
- De mesurer l'atteinte ou non des objectifs.

Cet observatoire est constitué d'indicateurs de mesure et d'évolution de la mobilité, qui peuvent être :

- Des comptages du trafic routier sur les principales voirie desservant la commune : Chaussée de Tubize, …
- L'estimation des flux PL générés par le zoning industriel
- L'évolution de l'usage du vélo
- Les taux d'occupation du stationnement durant les périodes de pointe, l'évolution de la rotation en cas de modification de la rotation
- Les vitesses de circulation en entrée d'agglomération, dans les zones résidentielles et dans les centres
- Le suivi annuel des statistiques d'accidents corporels de la circulation
- Des données de fréquentation des transports publics
- La qualité des espaces publics
- …

Cet outil doit être mis en place dans la première année suivant le plan de mobilité. Il peut être complété par des données socio-économiques, et être utile de la sorte à l'ensemble des gestionnaires du territoire de la commune

- Etre le garant de la cohérence des différentes actions qui seront menées dans l'ensemble de l'entité, notamment en termes de développement de l'urbanisation et d'organisation des flux de déplacements.
- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques

Développer et organiser l'information et la communication :

- Définir un plan de communication sur l'ensemble de l'entité : public ciblé, périodicité de la communication, vecteurs, mesures d'impact,… Ce plan de communication accompagne la mise en œuvre du PCM
- Organiser des actions de sensibilisation dans les écoles (continuité du concours de dessin), les entreprises, les administrations, les services sociaux,…

- Développer l'information sur le stationnement dans l'entité afin d'accompagner les différentes mesures qui seront prises dans ce domaine.
- Favoriser le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet) afin de limiter le nombre de déplacements pour certains motifs, comme la délivrance de pièces administratives par des services publics
- Développer l'information lors des chantiers de voirie et prévenir l'ensemble des usagers concernés.

Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité

- Travailler et développer un « service conseil » pour les entreprises et les services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers, outil visant à favoriser les déplacements domicile-travail, en transport public, à pied ou à vélo**.**

Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité.

Dans un souci de cohérence, il serait préférable que cette cellule soit menée par une seule équipe et sur l'ensemble du territoire du plan communal de mobilité. Cette cellule peut être articulée autour du conseiller en mobilité de la commune qui est, depuis l'initialisation de l'étude, un interlocuteur privilégié pour ce type de problématique.

Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit quatre à cinq fois par an, où siègent les représentants de l'ensemble des partenaires (Région Wallonne, Commune, association, Intercommunale,…). Cette cellule peut s'étendre sur un territoire plus vaste et intégrer d'autres communes du Brabant wallon.

L'élaboration du comité de suivi, mais surtout de l'observatoire, nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre : que va-t-on observer ?

Ceci implique :

- La définition des objectifs à atteindre
- La définition d'indicateurs pertinents, dont les quatre règles sont simplicité, fiabilité, pérennité et pertinence :
  - Définition d'indicateurs en fonction des actions retenues,
  - Définition méthodologique précise des indicateurs : détermination du mode de calcul, des lieux géographiques, du mode de constitution, de la périodicité des sources utilisées, des coûts.
- La définition d'une situation initiale, qui servira de référence et permettra de vérifier les méthodologies nécessaires à la récolte et à la réalisation de certains indicateurs.

Le plan communal de mobilité de Waterloo propose un ensemble d'actions afin de modifier progressivement les tendances actuelles de la mobilité. Il se projette à un horizon de dix ans.

La mise en œuvre de ce PCM recouvre deux aspects :

- L'engagement des actions jugées prioritaires ; celles-ci sont à réaliser à court ou moyen terme, et peuvent nécessiter des études complémentaires immédiates avant leur réalisation effective.
- L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de cette étude ; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaires, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

Ce document propose un phasage des différentes actions proposées dans la phase 3 de l'étude.

Un horizon est déterminé pour chaque action et parallèlement, il est précisé si cette action est complémentaire, préalable ou dépendante d'autres actions. Cette relation peut-être technique, fonctionnelle, voire politique.

Enfin, 5 actions prioritaires sont mises en évidence. Elles sont jugées indispensables au bon fonctionnement de la mobilité de Braine-l'Alleud. Les gestionnaires doivent entreprendre le plus rapidement possible les études nécessaires afin de les concrétiser.

.