



EN COLLABORATION AVEC :



**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE – DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE**  
**COMMUNE DE BRAINE-LE-CHATEAU**

## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE BRAINE-LE-CHATEAU

### PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC PHASE 2 : IDENTIFICATION DES ENJEUX ET DEFINITION DES OBJECTIFS

**PREMIER RAPPORT DE SYNTHESE EN VUE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE  
(DU 19 JANVIER AU 6 FEVRIER 2009)**

JANVIER 2009

0862/JD/TA/JF/jf

## **PREAMBULE**

**Ce présent rapport constitue la synthèse des phases 1 et 2 du Plan communal de mobilité (PCM) de Braine-le-Château :**

Phase 1 : Analyse et diagnostic de la situation actuelle ;

Phase 2 : Identification des contraintes et proposition d'objectifs.

**Il est destiné aux Autorités et aux Services techniques régionaux et communaux qui seront responsables de son application. Il est également consultable dans le cadre de la consultation publique relative au Plan de mobilité, du 19 janvier au 6 février 2009.**

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un dossier séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.



## TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
<b>1. PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE.....</b>	<b>1</b>
1.1 INTRODUCTION .....	1
1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	4
1.3 TRAFIC AUTOMOBILE .....	12
1.4 STATIONNEMENT .....	20
1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS .....	24
1.6 FLUX DE MARCHANDISES .....	30
1.7 MODES DOUX (PIETONS, DEUX-ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE) .....	32
1.8 MOBILITE SCOLAIRE .....	36
<b>2. PHASE 2 – RECADRAGE DES OBJECTIFS.....</b>	<b>38</b>
2.1 DESCRIPTION DES PROJETS.....	38
2.2 DEFINITION DES OBJECTIFS.....	40



## LISTE DES FIGURES

<u>Figure n°</u>		<u>Page n°</u>
Figure 1.1.1	Planning de l'étude.....	2
Figure 1.1.2	Périmètres d'étude.....	3
Figure 1.2.1	Localisation de Braine-le-Château.....	5
Figure 1.2.2	Analyse des migrations domicile-travail.....	6
Figure 1.2.3	Analyse des migrations domicile-école.....	7
Figure 1.2.4	Affectations du plan de secteur.....	10
Figure 1.2.5	Une occupation du sol de plus en plus diffuse.....	11
Figure 1.3.1	Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle régionale – Etat 2008.....	14
Figure 1.3.2	Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle communale – Etat 2008.....	15
Figure 1.3.3	Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM – 24h) – Etat octobre 2008.....	16
Figure 1.3.4	Structure du trafic automobile à l'échelle du centre de Braine-le-Château – Etat octobre 2008.....	17
Figure 1.3.5	Analyse des vitesses et fonctionnement des entrées du centre urbain – Etat octobre 2008.....	18



Figure 1.4.1	Offre en stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine – Etat 2008.....	21
Figure 1.4.2	Occupation diurne du stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine – Etat 2008 .....	22
Figure 1.4.3	Occupation nocturne du stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine – Etat 2008 .....	23
Figure 1.5.1	Accessibilité à l'agglomération bruxelloise en transports collectifs depuis Braine-le-Château – Etat 2008 (jours ouvrables).....	25
Figure 1.5.2	Offre en transports en commun à l'échelle régionale – Etat 2008 (jours ouvrables).....	26
Figure 1.5.3	Desserte en bus à l'échelle communale – Etat 2008 .....	27
Figure 1.5.4	Flux de voyageurs TEC de / vers les zones "Braine-le-Château" et "Wauthier-Braine" – Etat 2007 (jours ouvrables) .....	28
Figure 1.6.1	Charges de trafic poids lourds d'un jour ouvrable moyen ( TJOM – 24h) – Etat octobre 2008.....	31
Figure 1.7.1	Modes doux : tableaux diagnostic ( 1/2) .....	33
Figure 1.7.2	Modes doux : tableaux diagnostic (2/2) .....	34
Figure 1.7.3	Modes doux : diagnostic des distances inter-villages .....	35
Figure 1.8.1	Sur le chemin de l'école : résultats des enquêtes (mars 2008) .....	37
Figure 2.1.1	Principaux projets de développement et relatifs aux transports .....	39
Figure 2.2.1	Proposition d'objectifs à l'échelle de la Commune .....	41





# 1. PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

## 1.1 INTRODUCTION

Située dans l'Ouest du Brabant wallon, la commune de Braine-le-Château n'échappe pas au phénomène d'urbanisation croissante observé dans toutes les communes de la périphérie de Bruxelles. En sus de ce phénomène spécifique à la grande couronne bruxelloise, l'augmentation générale des besoins en mobilité a conduit la commune à entreprendre la réalisation d'un Plan communal de mobilité (PCM), afin de disposer d'un instrument de planification d'une gestion durable de la mobilité des habitants et des visiteurs de Braine-le-Château.

Fig. 1.1.1 Le Plan communal de mobilité, dont la durée de réalisation est d'environ 8 mois, s'articule en **trois principales phases**. La première consiste en la réalisation d'une analyse générale du fonctionnement actuel des déplacements (tous modes confondus), à l'échelle de la commune de Braine-le-Château et l'établissement d'un **diagnostic** partagé. La deuxième phase consiste à définir les **objectifs** poursuivis par le Plan. Enfin, la troisième phase consiste en l'établissement d'un **concept multimodal d'organisation des déplacements à long terme** et la réalisation du **Plan de mobilité** proprement dit, soit les **propositions à court-moyen terme** concernant les diverses problématiques liées à la mobilité.

A noter qu'un **processus de participation citoyenne** est prévu. Celui-ci se déroule en parallèle aux trois phases d'étude, tout au long de la réalisation du PCM.

**Le présent rapport est constitué des phases 1 et 2 du PCM.**

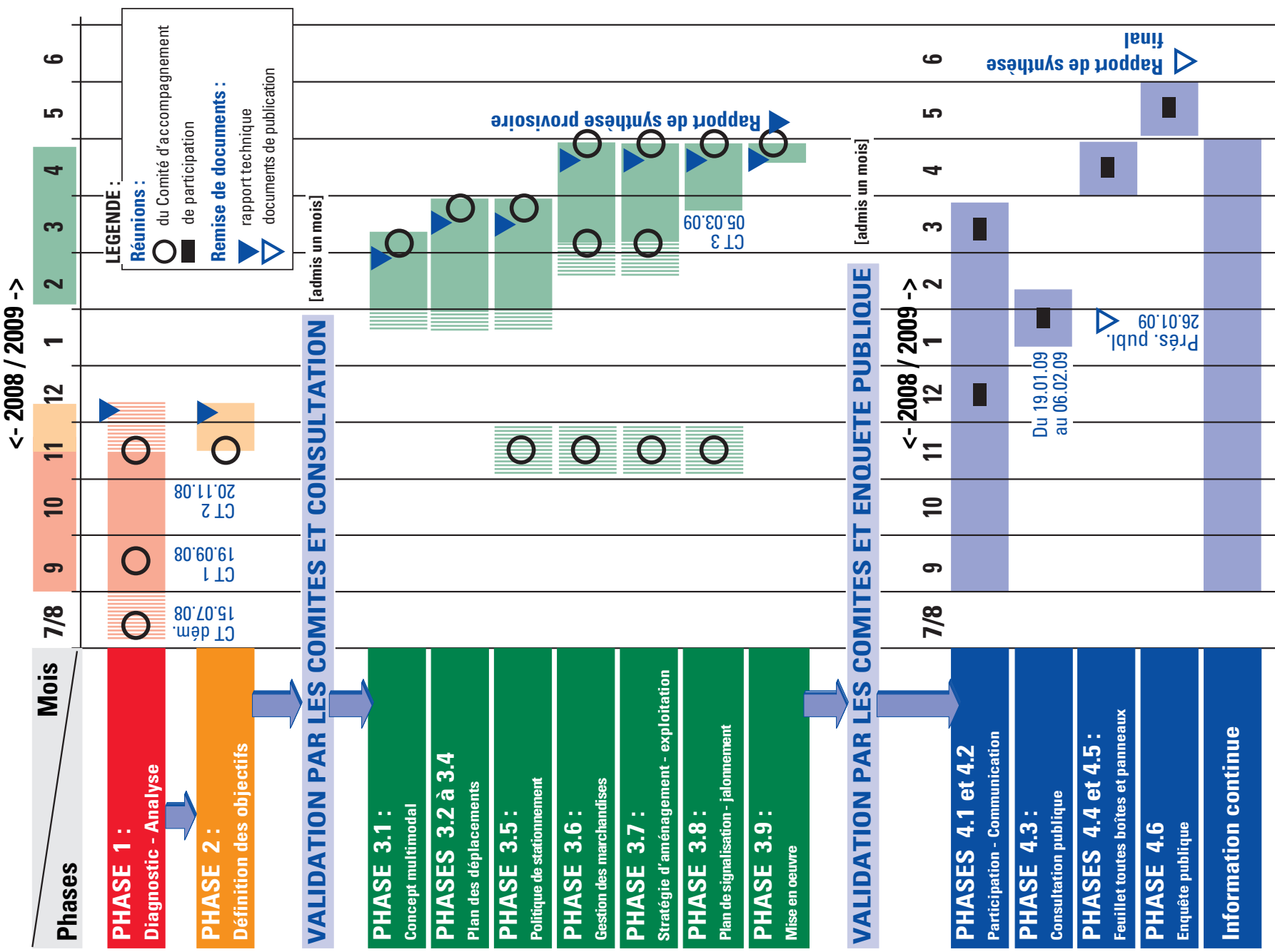
Fig. 1.1.2 Les différentes analyses synthétisées dans le présent document ont été réalisées sur la base de **deux périmètres d'étude** adaptés aux niveaux de détail à considérer :

- **périmètre "commune élargie"** ; pour ce qui concerne les concepts généraux, les relations avec les communes avoisinantes, etc.
- **périmètre "zones urbaines"** ; pour ce qui a trait aux éléments locaux liés à la circulation dans les quartiers, au stationnement, à la desserte par les transports en commun, aux modes doux, etc.



# Planning de l'étude - durée de 8 mois

\* les bureaux d'étude ne maîtrisent pas les délais nécessaires à la prise de décisions par le comité de pilotage



Service public de Wallonie  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
**Commune de Braine-le-Château**

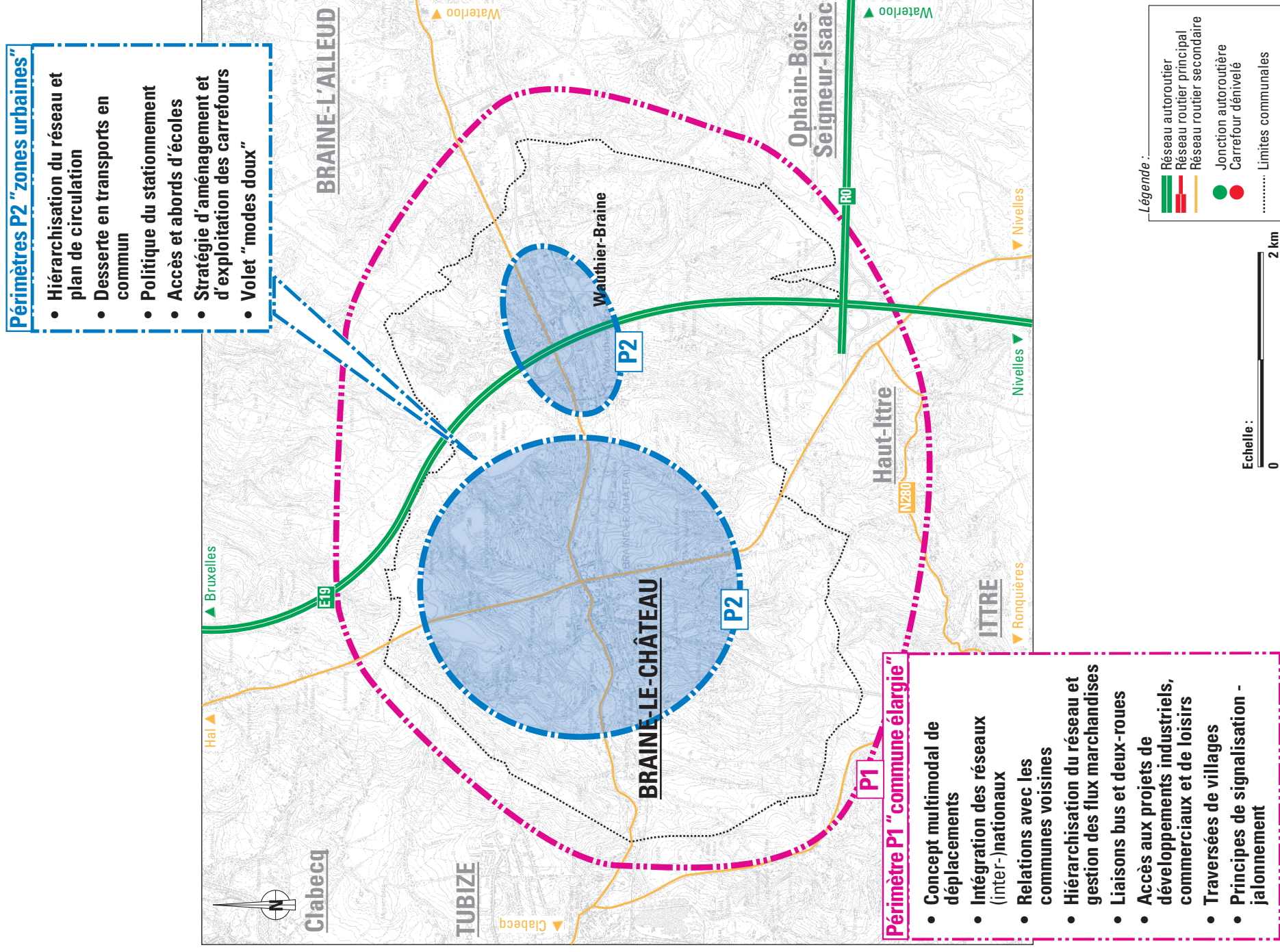


0862-f1\_1-ta-2- 24.10.07 / sn  
08.12.08 / vr

**Figure n° 1.1.1**



## Périmètres d'étude



## 1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Fig. 1.2.1 Géographiquement, la commune de Braine-le-Château est située dans un vallonnement créé par le Hain. Avec Hal, Tubize et Braine-l'Alleud, elle participe à la première couronne qui se développe autour de Bruxelles. Au Sud, on retrouve Ittre, présentant des caractéristiques rurales plus marquées.

Trois axes routiers majeurs traversent la commune :

- **la chaussée de Tubize**, qui relie Tubize à Waterloo selon un axe Est-Ouest;
- **la N28**, qui relie Hal à Nivelles selon un axe Nord-Sud;
- **le Ring Ouest de Bruxelles** (E19 / A7 / R0) selon un axe Nord-Sud, avec deux échangeurs : la sortie n°22 à Wauthier-Braine et l'échangeur de Haut-Ittre.

Elle dispose également d'une **ancienne ligne de chemin de fer**, la ligne 115, sur l'axe Est-Ouest (Tubize – Braine-l'Alleud).

Fig. 1.2.2 Au niveau des **migrations domicile-travail**, l'analyse des données disponibles issues du recensement de 2001 montre une **nette prépondérance de Bruxelles et du Brabant wallon** en général lorsqu'il s'agit pour les Brainois de se rendre au travail. Les communes du Sud ne constituent pas à ce jour un pôle d'emploi significatif, n'engendrant que de faibles déplacements domicile-travail.

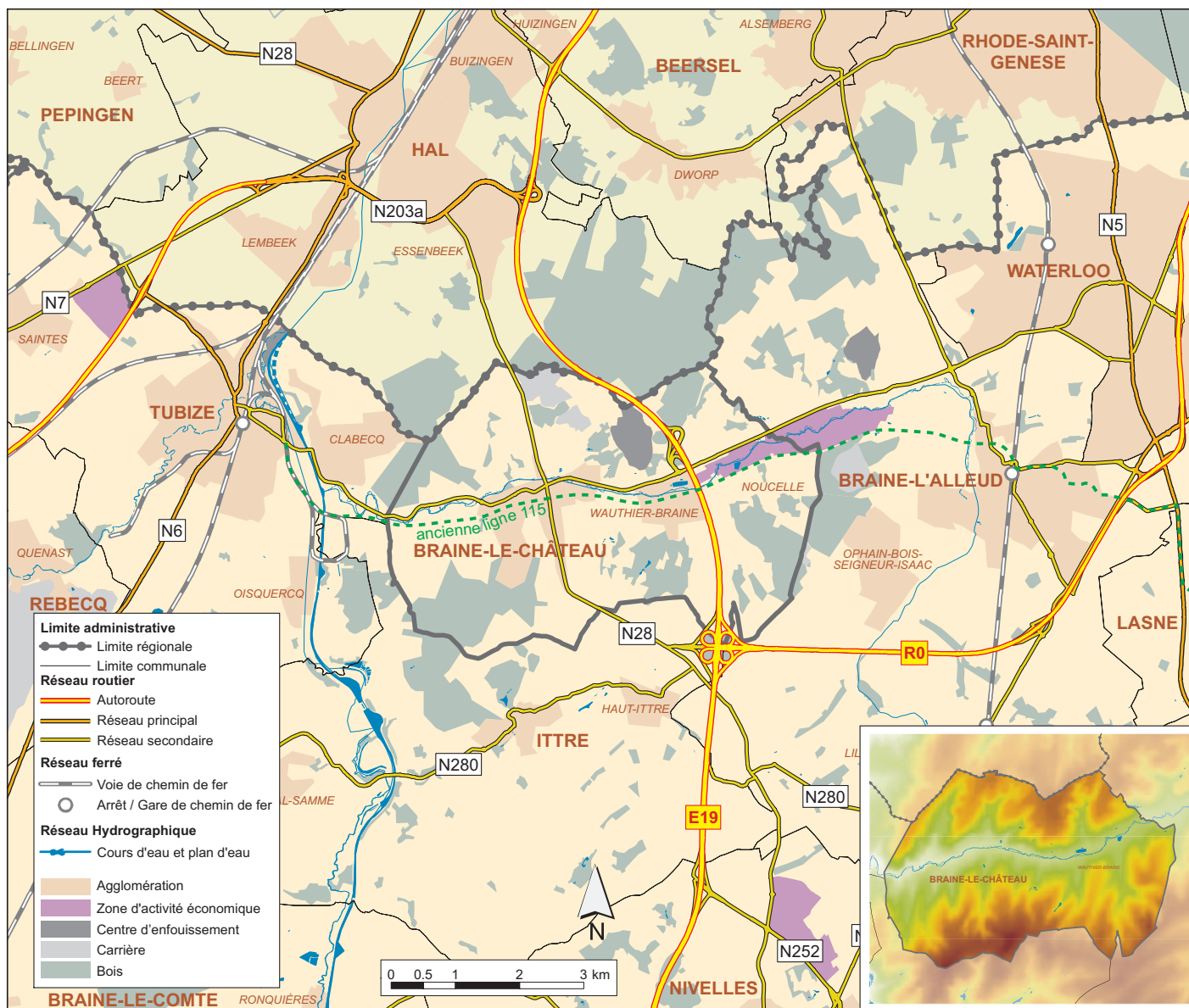
En ce qui concerne les **travailleurs entrants** à Braine-le-Château, dont une partie importante rejoint la **zone d'activité de la Vallée du Hain**, leurs origines sont mieux réparties autour de Braine-le-Château. Le Brabant wallon et Bruxelles constituent néanmoins encore 60% des origines.

Fig. 1.2.3 En 2001, la population scolarisée de Braine-le-Château avoisinait les **1'200 élèves**. Parmi ceux-ci, **18% fréquentaient des établissements de la commune**. Les autres, soit approximativement 950 étudiants, la quittent quotidiennement, pour se rendre dans des établissements d'enseignement secondaire ou supérieur. Braine-l'Alleud constitue le principal centre scolaire pour le niveau secondaire. Les migrations domicile-école depuis Braine-le-Château vers les communes limitrophes se concentrent de manière générale vers l'Est.

Sur la base d'une enquête menée auprès d'un échantillon de 228 élèves, on constate **que la plupart des élèves fréquentant les établissements scolaires proviennent de la commune** (73%), phénomène expliqué par le fait qu'il n'existe pas d'école secondaire à Braine-le-Château qui pourrait attirer des élèves de communes limitrophes.



# Localisation de Braine-le-Château



- La commune de Braine-le-Château se situe en Brabant wallon dans un vallonement créé par le Hain. Avec Hal, Tubize et Braine-l'Alleud, elle participe à la première couronne qui se développe autour de Bruxelles. Au Sud, on retrouve Ittre présentant des caractéristiques rurales plus marquées.

- Elle comptait au 1er janvier 2008, 9.580 habitants répartis sur 2.270 hectares.

- Elle compte deux villages (Braine-le-Château et Wauthier-Braine), une dizaine d'hameaux et quelques quartiers résidentiels. A noter l'importance du hameau de Noucelle.

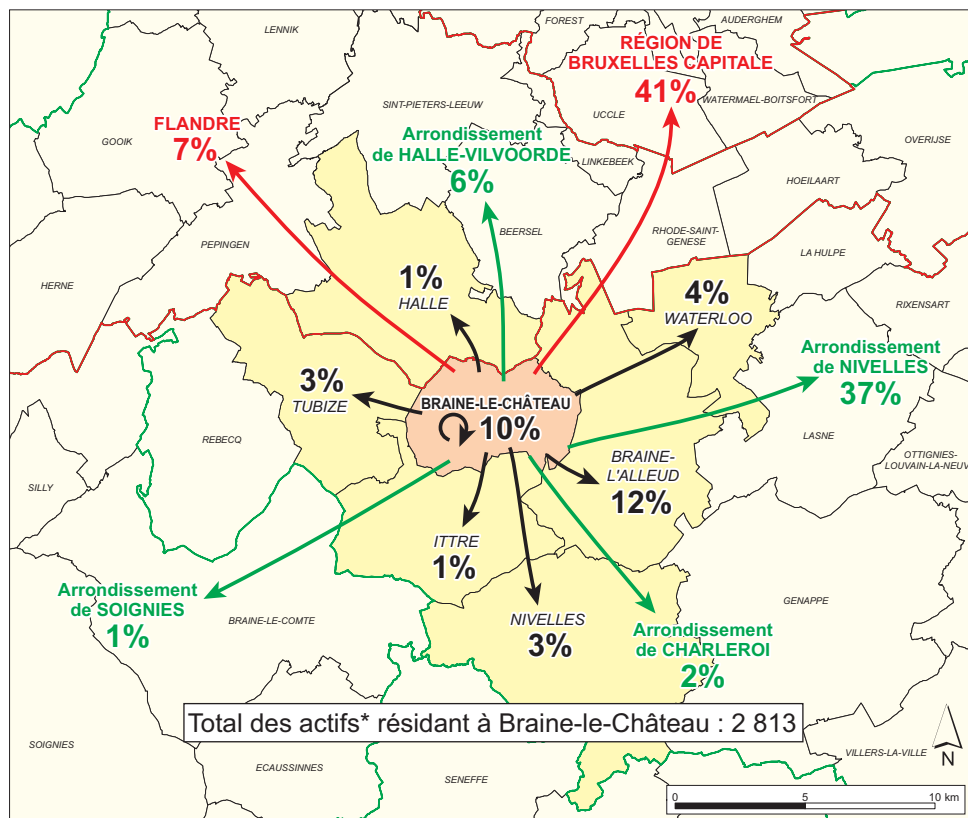
- 3 axes routiers majeurs traversent la commune

- ☛ la chaussée de Tubize qui relie Tubize à Waterloo selon un axe est-ouest
- ☛ la N28 qui relie Hal à Nivelles selon un axe nord-sud.
- ☛ le Ring Ouest de Bruxelles selon un axe nord-sud avec deux sorties, la sortie n°22 à Wauthier-Braine et l'échangeur de Haut-Ittre.

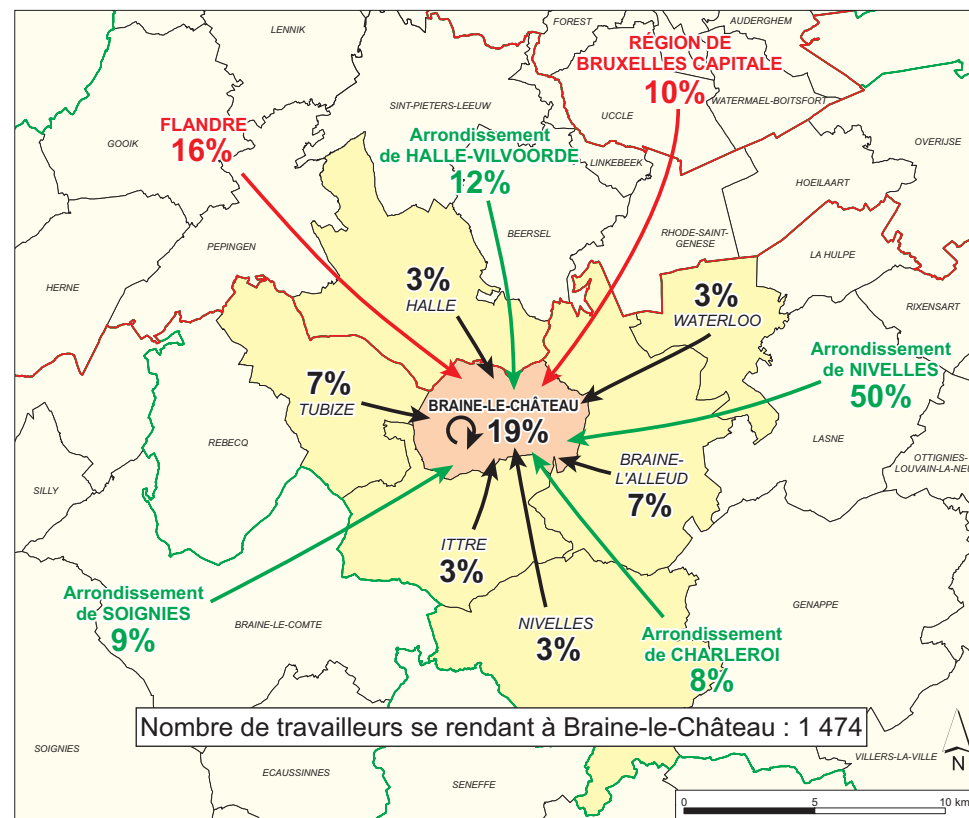
- Elle dispose également d'une ancienne ligne de chemin de fer, la ligne 115.

# Analyse des migrations domicile-travail

Travailleurs depuis Braine-le-Château



Travailleurs vers Braine-le-Château



\* : actifs entre 16 et 65 ans, y compris au chômage - source : INS-2001

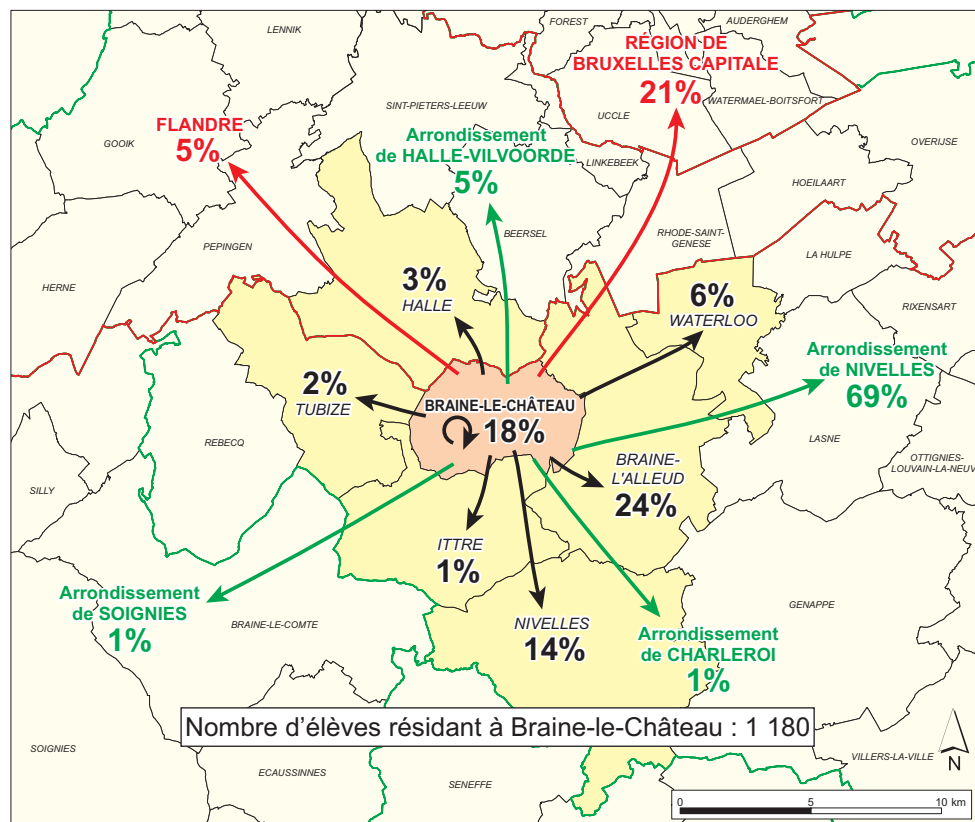
Source : INS-2001

- Seuls 10% des actifs résidant à Braine-le-Château travaillent à Braine-le-Château même.
- La région de Bruxelles et les communes de l'arrondissement de Nivelles (y compris Braine-le-Château) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune (78%).

- 60% des travailleurs de Braine-le-Château proviennent de l'arrondissement de Nivelles et de Bruxelles.
- 20% des travailleurs proviennent des communes contigües.

# Analyse des migrations domicile-école

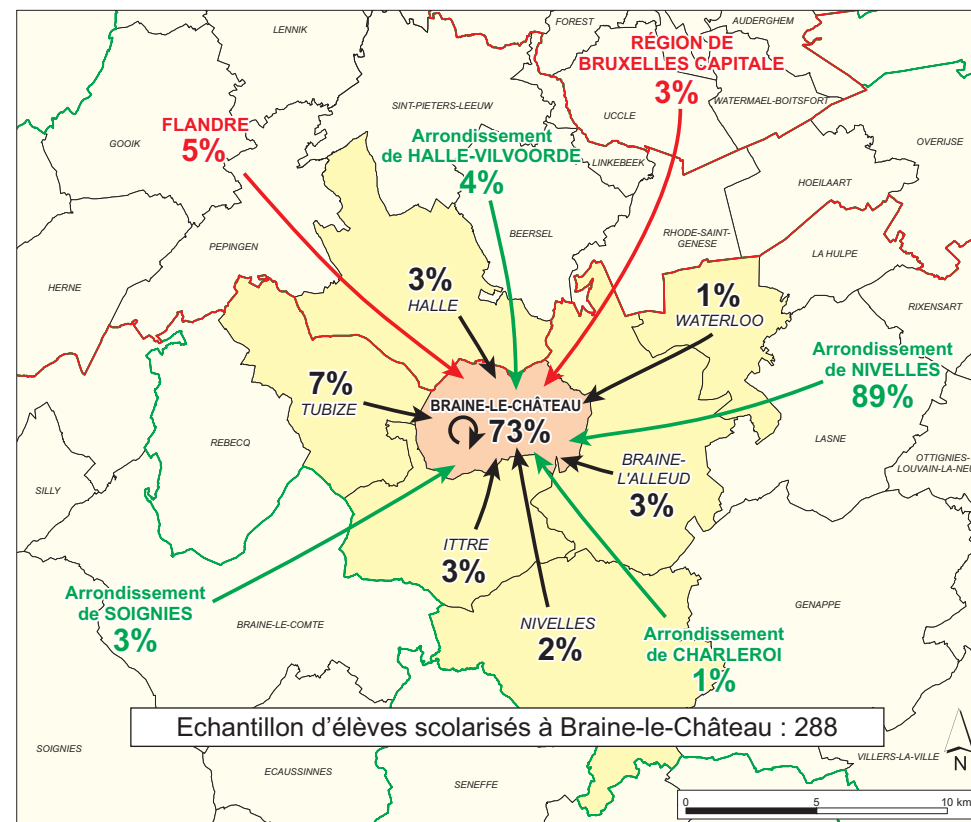
Elèves depuis Braine-le-Château



Source : INS-2001

- 18% des élèves résidant à Braine-le-Château sont scolarisés à Braine-le-Château.
- 90% des élèves se rendent principalement à Bruxelles et dans les communes de l'arrondissement de Nivelles (y compris Braine-le-Château) pour effectuer leurs études.

Elèves vers Braine-le-Château



Source : INS-2001

- 89% des élèves scolarisés à Braine-le-Château proviennent de l'arrondissement de Nivelles (y compris Braine-le-Château).
- 16% des élèves proviennent des communes contigües (Ittre, Braine-l'Alleud, ...).



Service public de Wallonie  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Commune de Braine-le-Château



En collaboration avec :



ICEDD

Fig. 1.2.4 Le plan de secteur détermine les affectations du sol. Les zones destinées à l'urbanisation occupent près de 700 ha, soit 30,7% du territoire. Les zones non destinées à l'urbanisation occupent près de 1'500 ha (65,7%). Quant aux réserves foncières que constituent les zones d'aménagement communal concerté, elles représentent 3,6%, soit environ 80 hectares. Il faut remarquer que **le plan de secteur est plus diversifié que dans les communes avoisinantes**. La zone agricole domine, mais moins largement que dans d'autres communes. La zone forestière est également bien représentée avec plusieurs massifs forestiers d'importance. **La zone d'habitat occupe environ 20% de la superficie**. Elle se situe principalement dans la vallée, tout en débordant localement sur les versants. On retrouve également une importante **zone d'activité économique** et plusieurs **zones d'extraction**, qui ont été étendues par révision du plan de secteur.

Il faut noter qu'un plan communal d'aménagement couvre une partie de Wauthier-Braine et qu'une zone protégée en matière d'urbanisme vise à préserver le centre de Braine-le-Château.

Fig. 1.2.5 La commune de Braine-le-Château est presque exclusivement située dans le sous-bassin hydrographique du Hain. C'est une commune que l'on peut qualifier de **semi-rurale**. Elle se compose de **deux villages** (Braine-le-Château et Wauthier-Braine), **d'une dizaine de hameaux** (Nouvelle, Colipain, Le Bilot, Bruyères Mathias, ...), ainsi que de quelques **quartiers de lotissements**. Elle offre en outre des paysages très variés.

On retrouve une proportion particulièrement importante de maison unifamiliale de type séparée, reflétant la caractéristique rurale mais surtout résidentielle de la commune. Le bâti récent est quasi uniquement de type pavillonnaire et consomme dès lors plus (trop ?) d'espace.

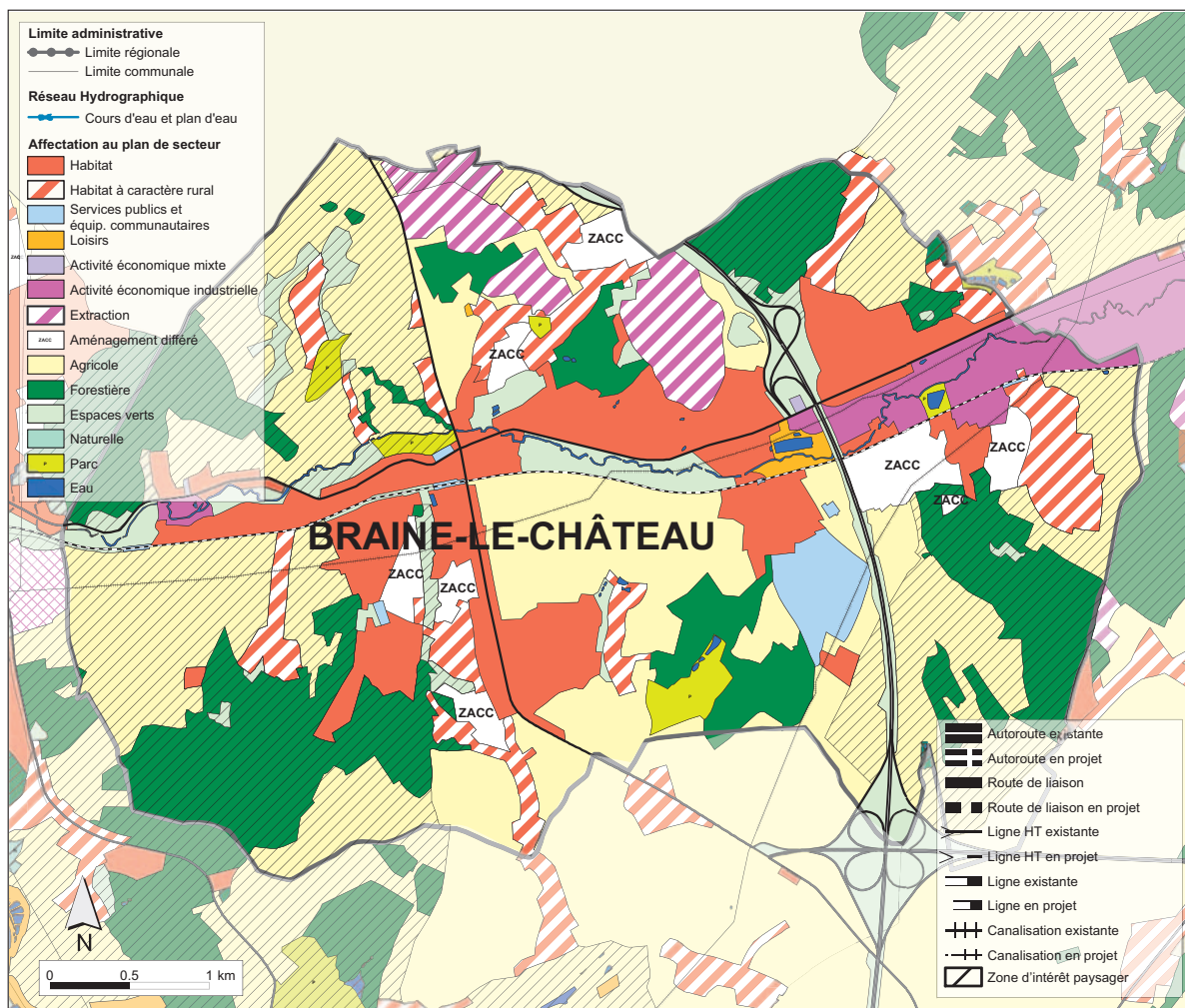
Les disponibilités foncières en zone d'habitat demeurent importantes (plus de 150 hectares). Les réserves foncières que constituent les ZACC offrent 57 hectares supplémentaires. La mise en œuvre de la ZACC "L'Espérance", d'une superficie de 8,5 hectares, est actuellement à l'étude (voir le chapitre 2 pour plus de détails).

Ann. 1.2.1 Braine-le-Château est une commune de taille moyenne, occupant 2'270 hectares de terrain, avec une densité de population au-dessus de la moyenne régionale ou provinciale. Elle se caractérise par une **augmentation importante de sa population**, qui est passée d'environ 7'700 habitants en 1989 à près de 9'600 en 2008, soit une progression de 24% en 19 ans. Cette évolution est principalement expliquée par le bilan migratoire lié au **phénomène de périurbanisation de Bruxelles**. Elle s'inscrit dans une dynamique similaire à celles observées à Tubize, à Hal ou à Braine-l'Alleud. La commune est surtout attractive pour les tranches d'âge situées entre 30 et 40 ans et leurs enfants de moins de 15 ans, tendance corroborée par la courbe d'évolution des revenus.

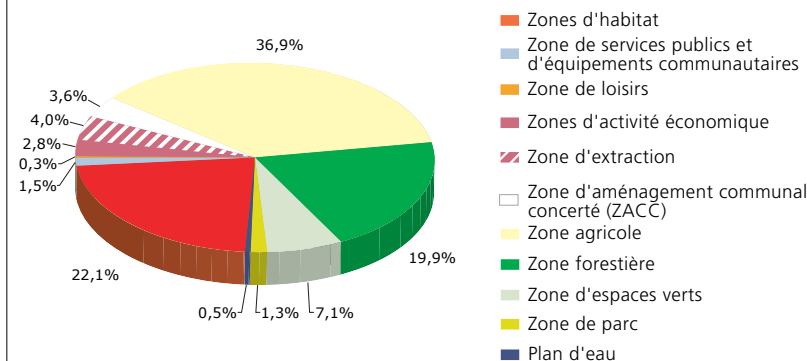
Selon les perspectives démographiques mise en évidence par le Bureau du plan, **l'augmentation de la population va se poursuivre**. Une augmentation de 15% est attendue à l'échelle de l'arrondissement d'ici 2025, ce qui, de manière concomitante, va augmenter le parc automobile et accentuer les problèmes de mobilité.



# Affectations du plan de secteur



- Le plan de secteur a fait l'objet d'une **révision** pour étendre la zone d'extraction.
- Il est plus **diversifié** que dans les communes avoisinantes.
- La zone agricole **domine** mais moins largement que dans d'autres communes. La zone forestière est également bien représentée avec plusieurs **massifs forestiers** d'importance.
- La **zone d'habitat** occupe 20% de la superficie. Elle occupe principalement la vallée en débordant sur les versants. On retrouve également une **zone d'activité économique** et plusieurs **zones d'extraction**.
- Une zone protégée en matière d'urbanisme préserve le centre de Braine-le-Château.



Sources : MRW/DGATLP - Calculs : CREAT - UCL

**Zones destinées à l'urbanisation :**  
 698 ha soit 30,7%

**Zones non destinées à l'urbanisation :**  
 1 491 ha soit 65,7%

**Zones d'aménagement communal concerté :**  
 81 ha répartis en 6 zones soit 3,6%

Ann. 1.2.2 A moyen terme, Braine-le-Château devra également faire face au **vieillessement de sa population**, phénomène déjà amorcé et qui aura également des conséquences importantes en matière de services et de logements, ainsi que, et l'enjeu est d'importance à Braine-le-Château, en matière de mobilité.

La très bonne accessibilité routière de la commune et un environnement encore préservé sont les principaux facteurs expliquant **son attrait pour les jeunes familles**, qui constituent toujours le groupe le plus représenté. On notera cependant l'accroissement, depuis plusieurs années, des cohabitants avec ou sans enfants et des familles monoparentales dont la mère assure le quotidien. Ce groupe est néanmoins moins représenté qu'en milieu urbain.

Ann. 1.2.3 Dans une perspective historique de long terme, on observe que la tranche des revenus la plus élevée (soit les revenus imposables supérieurs à 24'500 euros) croît plus vite à Braine-le-Château que dans le reste de la Wallonie. Le revenu moyen est à présent comparable à celui enregistré à l'échelle du Brabant wallon.

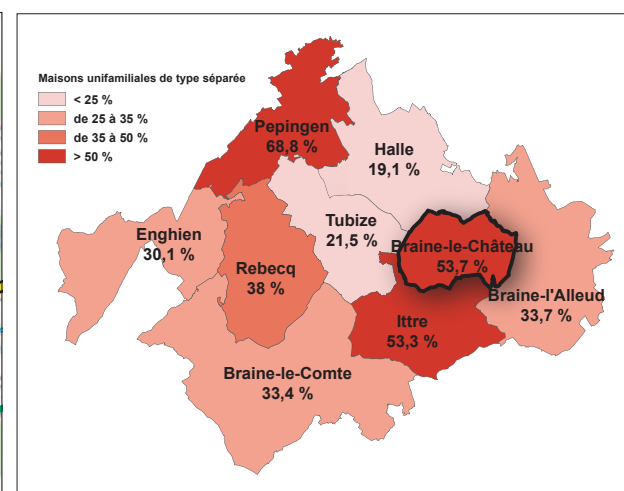
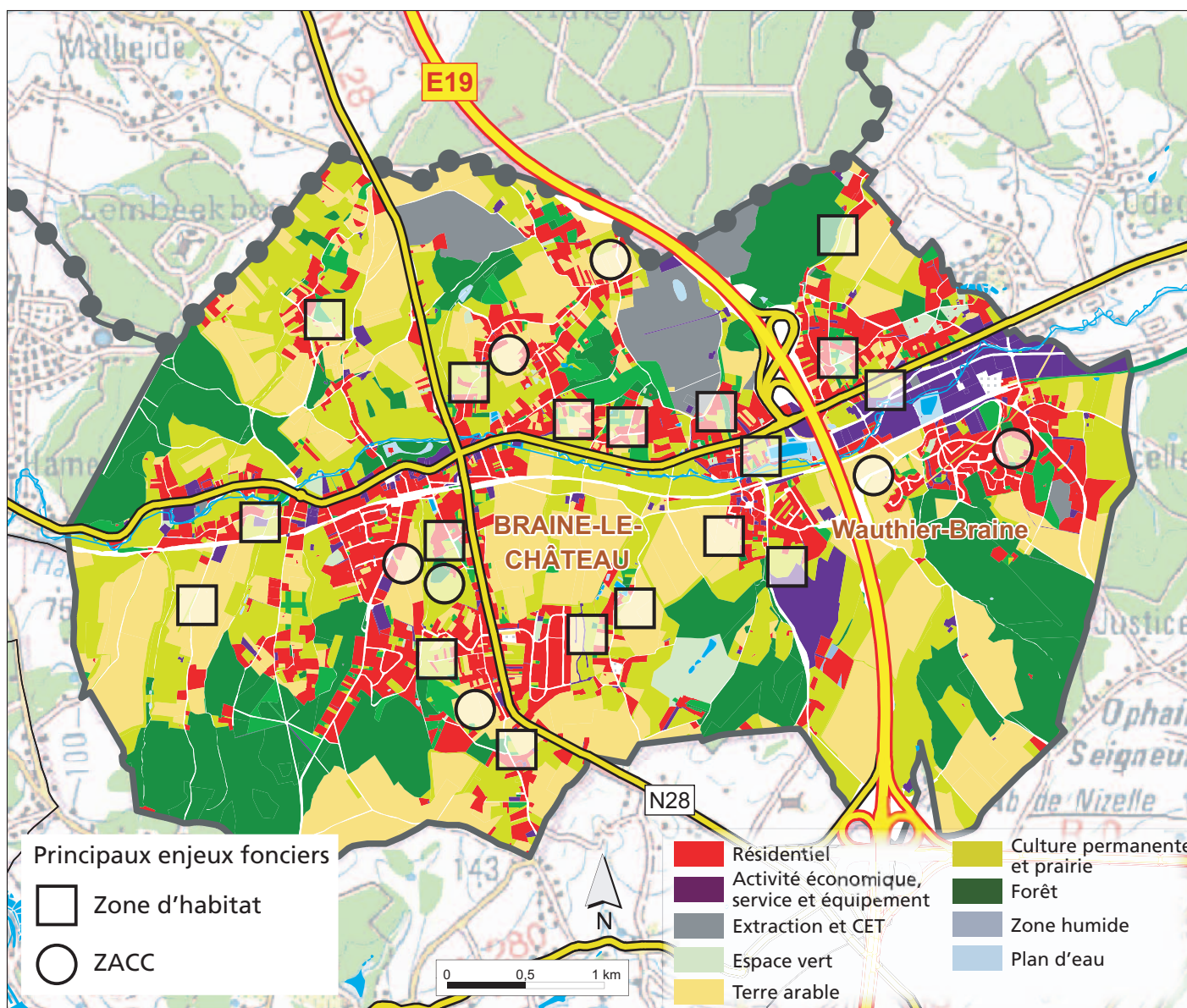
Le **taux de motorisation** est en constante progression depuis plusieurs années à Braine-le-Château et **dépasse à présent la moyenne enregistrée à l'échelle du Brabant wallon**. Un lien peut être établi entre le profil socio-économique des nouveaux habitants et le fait que ce sont surtout les quartiers périphériques, très dépendants de la voiture, qui se sont développés.

Ann. 1.2.4 Bien que de caractère semi-rural, les centres villageois de Braine-le-Château, Wauthier-Braine et Noucelle regroupent ensemble presque **40% de la population**. L'enjeu en termes de mobilité sera donc d'une part de parvenir à **offrir des transports en commun performants connectant ces nœuds villageois**, mais d'autre part de **proposer des alternatives à la voiture**, réalistes, pour les 60% restant de la population, plus dispersés sur le territoire.

Ann. 1.2.5 La commune de Braine-le-Château compte sur son territoire une série de **générateurs de trafic** regroupés sous les catégories suivantes : écoles, commerces, services à la population et entreprises. **Le parc d'activité économique occupe à lui seul 900 emplois**, engendrant de nombreux déplacements en voiture individuelle. La rue commerçante de Braine-le-Château et les écoles représentent aussi des générateurs de trafic non négligeables.



# Une occupation du sol de plus en plus diffuse



- On retrouve une proportion particulièrement importante de **maison unifamiliale de type séparée**, reflétant le caractère rural mais surtout résidentiel de la commune.
- Le bâti récent est quasi uniquement de **type pavillonnaire** et consomme dès lors plus d'espace.
- Les disponibilités foncières en zone d'habitat demeurent importantes (**plus de 150 hectares**). Les réserves foncières que constituent les ZACC offrent **57 hectares supplémentaires**.
- L'urbanisation du territoire va se poursuivre et en corollaire les **besoins de mobilité** vont augmenter.

### 1.3 TRAFIC AUTOMOBILE

Fig. 1.3.1 et 1.3.2 La commune de Braine-le-Château est située à proximité immédiate de **l'échangeur R0 / A7 de Haut-Ittre**, qui connecte deux axes structurants majeurs à l'échelle de l'agglomération bruxelloise. **L'échangeur de Wauthier-Braine** dessert directement le centre de la localité. Ainsi, la commune jouit d'une **accessibilité autoroutière excellente**. En contrepartie, elle souffre de **flux de trafic importants** sur ces axes de grand transit, qui débordent parfois sur les itinéraires locaux en cas de perturbations, notamment sur des voiries communales inadaptées.

Au niveau du réseau routier, les liaisons structurantes se situent essentiellement sur l'axe Nord-Sud, en direction de Bruxelles, et en parallèle aux axes autoroutiers. **L'ensemble de l'Ouest du Brabant wallon souffre d'un déficit de relation Est-Ouest performante**, en relation avec une topographie mouvementée et des besoins historiquement moins marqués sur les relations tangentielles à l'agglomération mais en forte croissance.

Fig. 1.3.3 Les **charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) varient fortement** en fonction du type d'axe concerné : quelques milliers de véhicules par jour sur les axes secondaires (p.ex. avenue des Boignées, rue Latour), à 10'000 à 20'000 véhicules par jour sur les axes principaux (N28 et N270) et jusqu'à 100'000 véhicules par jour sur le réseau autoroutier.

Fig. 1.3.4 Une analyse du trafic généré par le centre de Braine-le-Château permet d'évaluer la part des véhicules en transit à l'échelle du centre urbain et d'estimer la répartition de ce transit sur les différents itinéraires de traversée du centre, mettant en évidence des **flux forts sur les itinéraires Est <-> Ouest et Sud <-> Ouest en relation avec les échangeurs autoroutiers** (découlant du manque de liaison Est-Ouest structurante relevé ci-dessus).

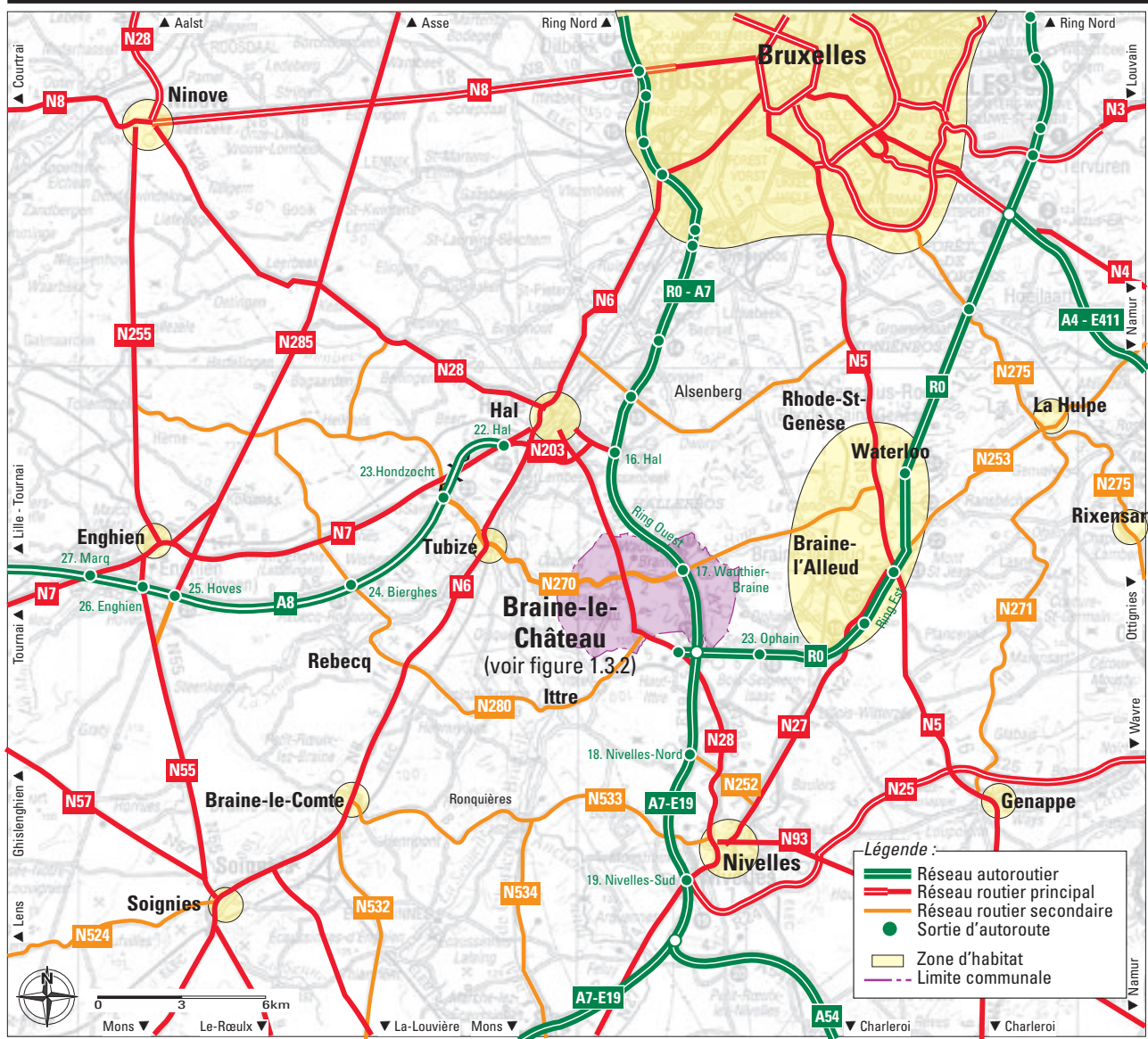
Fig. 1.3.5 L'habitat est fortement concentré autour des axes de traversée historiques de la localité, ainsi que dans quelques poches résidentielles extérieures. Les axes de traversée de la localité ne sont pas systématiquement aménagés pour mettre en évidence vis-à-vis des usagers le caractère urbain du contexte traversé. A l'exception de l'entrée Ouest, **les entrées du centre urbain sont généralement peu marquées et identifiables en tant que telles**. De ce fait, les usagers pratiquent souvent des vitesses élevées et inadaptées au contexte urbain rencontré, facilitées par le caractère rectiligne des routes régionales.



- Ann. 1.3.1 Une analyse du trafic en relation avec les échangeurs autoroutiers a été réalisée. Elle démontre que les charges de trafic sont beaucoup plus importantes au niveau de l'échangeur de Haut-Ittre (avec un total de 68'000 véhicules/jour), qu'au niveau de l'échangeur de Wauthier-Braine (avec un total de 22'000 véhicules/jour), en raison des **flux d'échange importants entre les autoroutes A7 et R0**. Ainsi, les usagers empruntant l'A7 au Sud de Haut-Ittre se répartissent de manière équitable entre le R0 à l'Est et l'A7/R0 à l'Ouest. Au niveau de l'échangeur de Wauthier-Braine, les flux sont nettement plus marqués en direction de Bruxelles (14'000 véhicules/jour) qu'en direction du Sud (7'000 véhicules/jour).
- Ann. 1.3.2 Enfin, des comptages réalisés aux heures de pointe ont mis en évidence des charges de trafic de l'ordre de 300 à 900 véhicules par sens à l'heure de pointe du matin (par exemple), sur les axes principaux et une **saturation des principaux carrefours du secteur** (4 Bras, ch. de Tubize/A7, ...).



## Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle régionale - Etat 2008



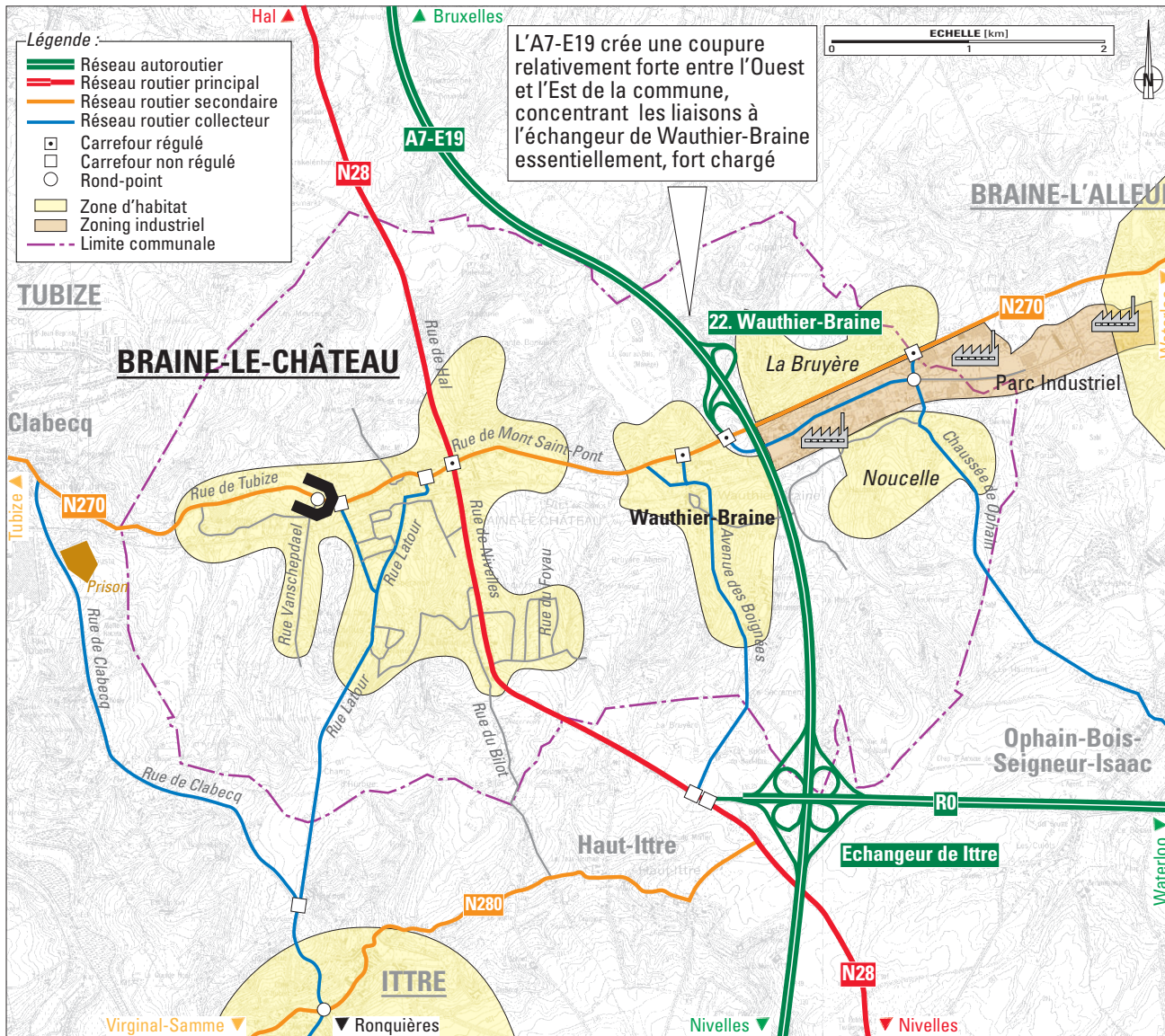
### ► Au niveau du réseau autoroutier :

- l'autoroute A7 constitue le principal axe de transit (liaison Bruxelles Ouest- Mons/Charleroi) et dessert directement la commune au niveau de l'échangeur de Wauthier-Braine (N°17) et indirectement via l'échangeur d'Haut-Ittre
- le R0, qui dessert l'Est de Bruxelles, est connecté à l'A7-E19 au niveau de l'échangeur de Haut Ittre, situé au Sud-Est de la commune, et se termine en "cul-de-sac" sur la N28
- au Nord, la liaison A7 - A8 s'effectue par une route principale (N203) en traversée de Hal, avec de nombreux carrefours à niveau

### ► Au niveau du réseau routier :

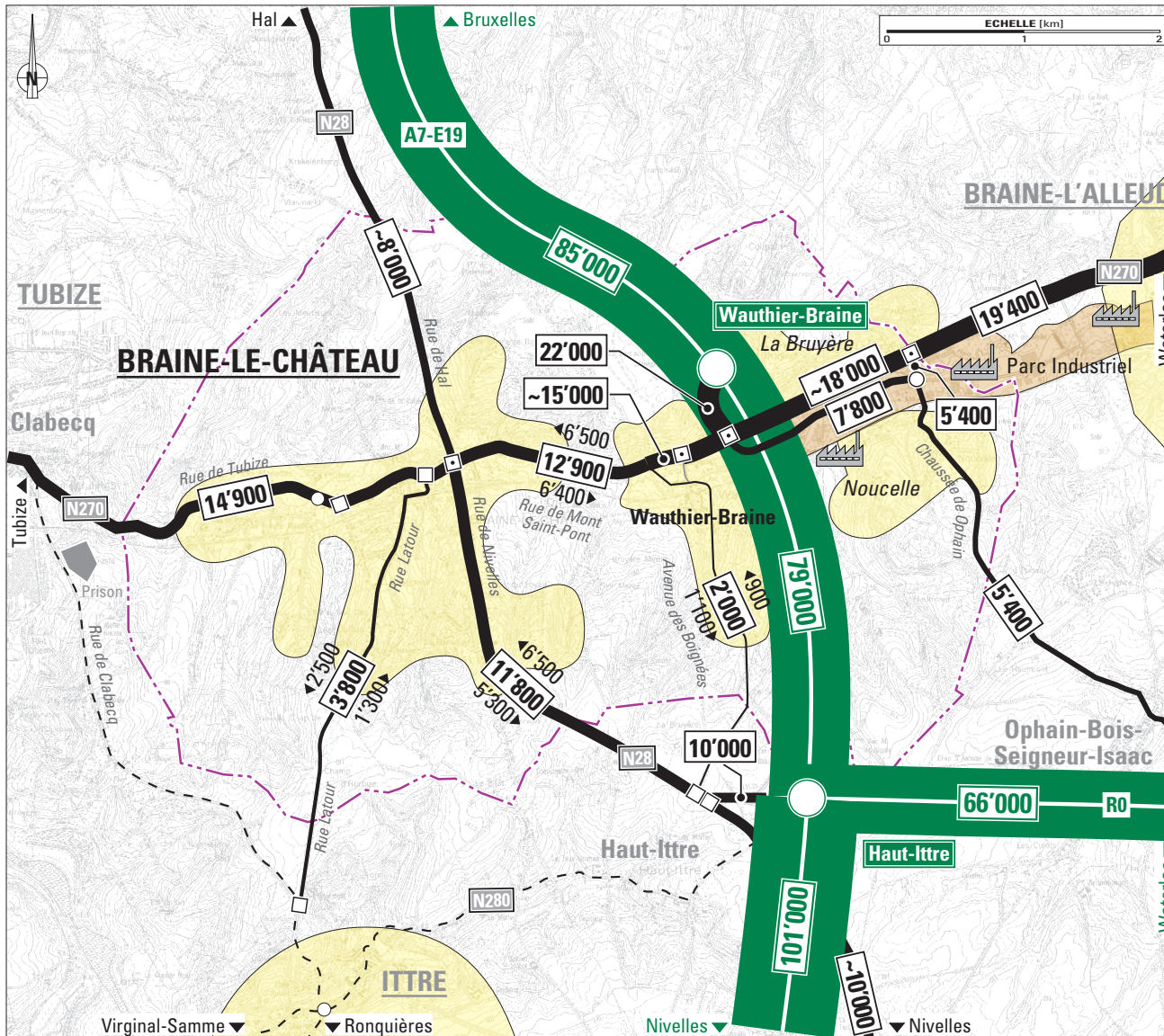
- la plupart des routes principales convergent vers Bruxelles (N6, N7, N28, ...)
- aucune liaison radiale forte n'existe entre l'Ouest et le centre du Brabant Wallon. Les axes secondaires existants (par exemple la N270) sont donc soumis à une pression de trafic très forte et inadaptée au type d'axe routier rencontré (contexte présentant de nombreuses traversées de villes et villages)
- des trois routes régionales Est-Ouest en relation avec l'A7, la N270 traversant Braine-le-Château est la plus structurante (gabarit plus généreux, tracé plus court, moins sinueux et moins pentu)

## Hiérarchie du réseau routier à l'échelle communale - Etat 2008



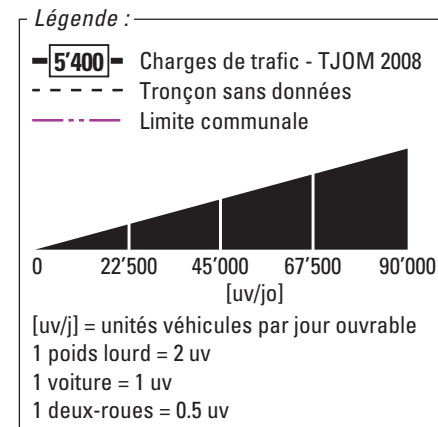
- ▶ Outre le réseau autoroutier, la commune est traversée par deux axes principaux généralement à 2 x 1 voie :
  - la N28, ancien axe de transit entre Hal au Nord et Nivelles au Sud, substituée par l'A7-E19
  - la N270, entre Tubize à l'Ouest et Braine-l'Alleud/Waterloo à l'Est, qui joue un rôle de rocade important à l'échelle supra-locale
- ▶ L'habitat de Braine-le-Château est fortement concentré sur et aux abords des N270 et N28 Sud
- ▶ Localement, le maillage est faible avec peu de liaisons inter-quartiers. Les rues de dessertes sont principalement greffées à la N270 et se terminent en cul-de-sac
- ▶ En termes de qualité des entrées de ville :
  - le rond-point "N270-Vanshepdael" constitue une "porte Ouest" de la commune
  - à l'Est, le parc industriel et la zone d'habitat ne bénéficient pas d'une "porte d'entrée" identifiable, notamment car cette zone est dans la continuité de Braine-l'Alleud à l'Est
  - au Nord et au Sud de Braine-le-Château, la N28 est rectiligne et peu bâtie, sans mesure de modération ou d'effet de porte

# Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM - 24h) - État octobre 2008



- ▶ **Des axes autoroutiers fortement chargés** (plus de 65'000 uv/jo sur le R0, une charge variant de 80'000 à plus de 100'000 uv/jo sur l'A7)
- ▶ **Sur l'axe Est-Ouest (N270), une charge variant de 13'000 à plus de 19'000 uv/jo** (en direction de Braine-l'Alleud)
- ▶ **Une charge plus faible sur l'axe Nord-Sud (N28), variant de 8'000 à 12'000 uv/jo** (itinéraire parallèle à l'autoroute)
- ▶ **Des charges de trafic modérées sur les axes secondaires, de l'ordre de 2'000 à 5'000 uv/jo**

Source : - comptages automatiques SPW - octobre 2008  
 - comptages manuels Transitec - octobre 2008  
 - recensement SPFMT - 2006



Service public de Wallonie  
 Département de la Stratégie de la Mobilité  
**Commune de Braine-le-Château**



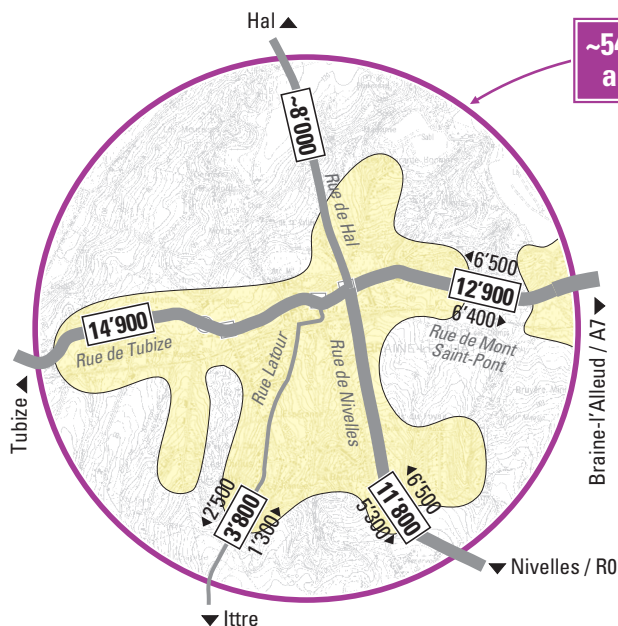
En collaboration avec :  
 ICEDD

0862-f 1\_3\_3-gm-1- 17.11.08 / rt  
 08.12.08 / vr

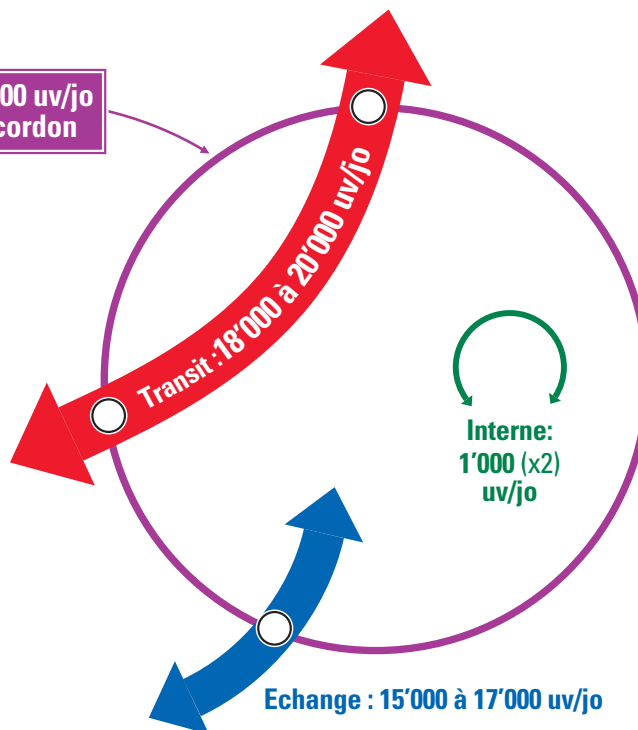
Figure n° 1.3.3

# Structure du trafic automobile à l'échelle du centre de Braine-le-Château - Etat octobre 2008

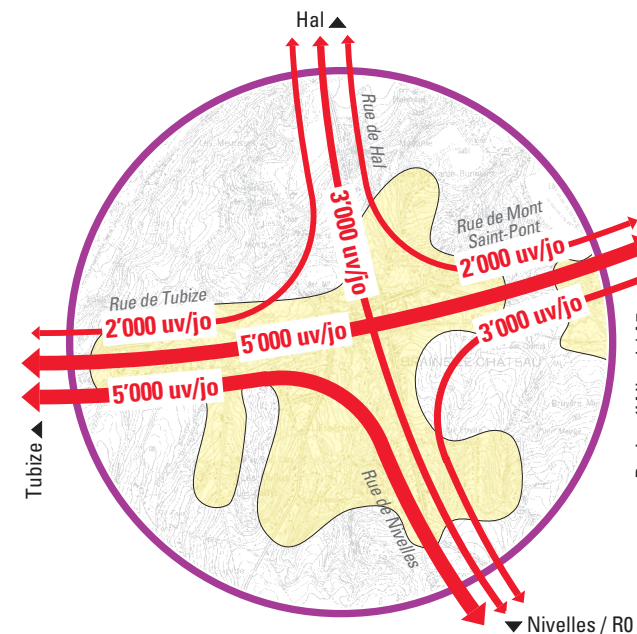
## TRAFIC AU CORDON



## STRUCTURE GLOBALE DU TRAFIC



## PRINCIPAUX ITINERAIRES DE TRANSIT



**Evaluation du trafic d'échange et interne généré par le centre-ville :**

- 5'800 hab. x 2,5-3 dépl./jo/h. x 90% en VP/1.1 pers./véh. = 12'000 à 14'000 uv/jo
- 600 - 700 empl. x 4-5 dépl./jo/e x 95% en VP/1,05 pers./véh. = 2'000 à 3'000 uv/jo
- ~500 élèves x 4-5 dépl./jo/e x 50 à 65% en VP/1,4 pers./véh. = 1'000 à 1'500 uv/jo
- livraisons, services,... = 1'000 à 1'500 uv/jo

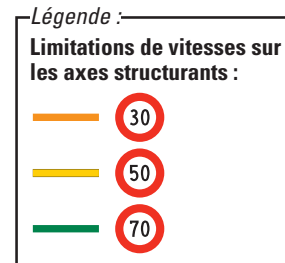
► **Admis : 17 à 19'000 uv/jo**

uv/jo = unité-véhicules par jour ouvrable

	Flux [uv/jo] ↗	Cordon [uv/jo] ○
<b>Transit</b>	18 à 20'000 ~55%	36 à 40'000 (x2) ~70%
<b>Echange</b>	15 à 17'000 ~45%	~30%
<b>TOTAL</b>	<b>33 à 37'000</b>	<b>51 à 57'000</b>

- Avec ses deux axes traversants offrant des connexions directes au réseau autoroutier, Braine-le-Château souffre d'un important trafic de transit (70% des flux entrant-sortant du périmètre considéré)
- La moitié de ce transit est concentrée sur les liaisons entre l'Ouest du Brabant wallon et les autoroutes (liaisons Tubize-A7, Tubize-R0)

# Analyse des vitesses et fonctionnement des entrées du centre urbain - Etat octobre 2008



- ▶ Une traversée urbaine relativement bien modérée sur l'axe Est-Ouest, à l'exception de l'entrée de ville côté rue Mont Saint-Pont, avec 75% des usagers ne respectant pas la limitation à 50 km/h, dont environ 10% ont une vitesse supérieure à 70 km/h.
- ▶ Un axe Nord-Sud rectiligne et large, permettant des vitesses importantes, y compris sur le court tronçon limité à 50 km/h. Une mesure de vitesse réalisée sur la rue de Nivelles montre cependant que la limitation à 70 km/h est relativement bien respectée.



Service public de Wallonie  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Commune de Braine-le-Château



En collaboration avec :  
ICEDD

0862-f 1\_3\_5-gm-1- 17.11.08 / rt  
20.01.09 / vr

Figure n° 1.3.5



## 1.4 STATIONNEMENT

Fig. 1.4.1 L'offre en stationnement publique a été recensée au niveau des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine. **Un total de plus de 440 places** a été comptabilisé. A noter qu'à l'exception des places réservées aux handicapés, **aucune réglementation n'est en vigueur** à ce jour (places gratuites et non limitées dans le temps).

Fig. 1.4.2 Des relevés de l'occupation du stationnement ont été réalisés en période diurne (10h) et nocturne (22h30), mettant en évidence les faits suivants :

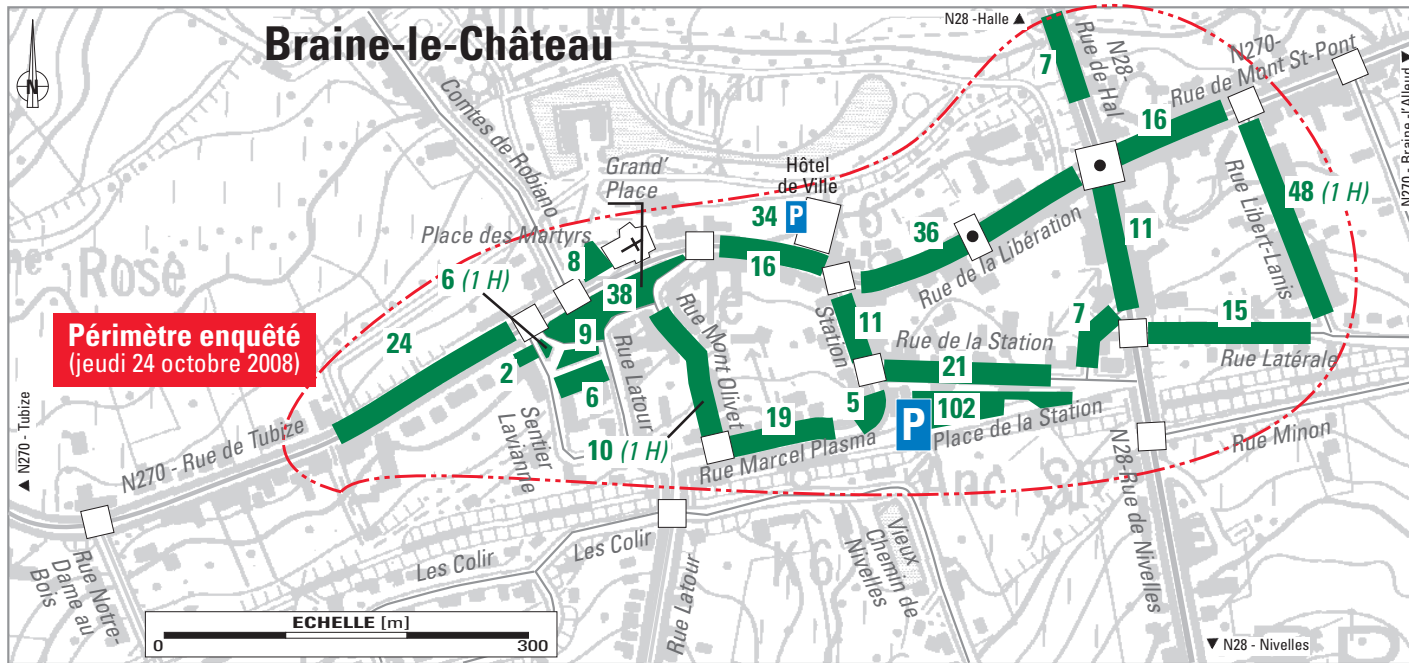
- **la journée, les places du centre sont quasiment toutes occupées**, alors que des réserves sont disponibles dès que l'on s'éloigne de l'hypercentre (p.ex. dans le secteur de la rue et de la place de la station, rue Libert-Lanis, ...), ainsi qu'à Wauthier-Braine;
- **la nuit, l'offre en stationnement présente d'importantes réserves de capacité** (occupation variant de 15 % à 75 %), du fait qu'une grande partie des résidents dispose de places de stationnement privées et n'utilise donc pas ou peu l'offre disponible sur voirie.

Ann. 1.4.1 Des enquêtes de rotation ont été réalisées sur la **Grand-Place** et à la **rue de la Libération**. Elles consistent à relever toutes les 30 minutes l'immatriculation des usagers stationnant sur les différentes places, afin de comptabiliser le nombre d'usagers moyen occupant une place donnée et les durées de stationnement des différents usagers. Ainsi, les observations suivantes ont pu être réalisées :

- **les deux secteurs sont fortement occupés tout au long de la journée** (90 % à 100 % de taux d'occupation). Les usagers rencontrent donc des difficultés à trouver des places disponibles, en particulier les clients des commerces et des services bordant les routes régionales;
- en journée, la part des résidents sur ces secteurs est inférieure à 20 %;
- **environ 20 % des usagers stationnent pour une durée supérieure à 2h, mais ils "consomment" à eux seuls environ la moitié de l'offre disponible**, ce qui pénalise fortement les usagers de courte durée qui doivent effectuer une course ou une visite dans le centre et qui rencontrent des difficultés à trouver une place libre (par exemple, un usager de longue durée qui occupe une place pendant 4h pourrait être remplacé par 4 usagers de courte durée qui stationnent pendant 1h).



# Offre en stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine- Etat 2008



- ▶ ~443 places publiques dans le périmètre proposé
- ▶ Toutes les places sont gratuites et illimitées dans le temps
- ▶ Trois d'entre elles sont réservées aux handicapés, soit un ratio faible d'une place PMR pour 150 places (norme idéale d'une pour 25)



- ▶ Les deux axes N28 et N270 et les places qu'elles desservent totalisent 219 emplacements de stationnement, soit 50% de l'offre
- ▶ Une importante concentration de l'offre dans le secteur de la place de la Station avec 123 emplacements, soit 27% de l'offre
- ▶ La rue Libert-Lanis représente une réserve de places correspondant à 10% de l'offre totale, à valoriser ?

10 (1 H) = 10 places dont 1 place réservée aux personnes à mobilité réduite



- ▶ Une offre sur voirie limitée à 88 places



Service public de Wallonie  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Commune de Braine-le-Château



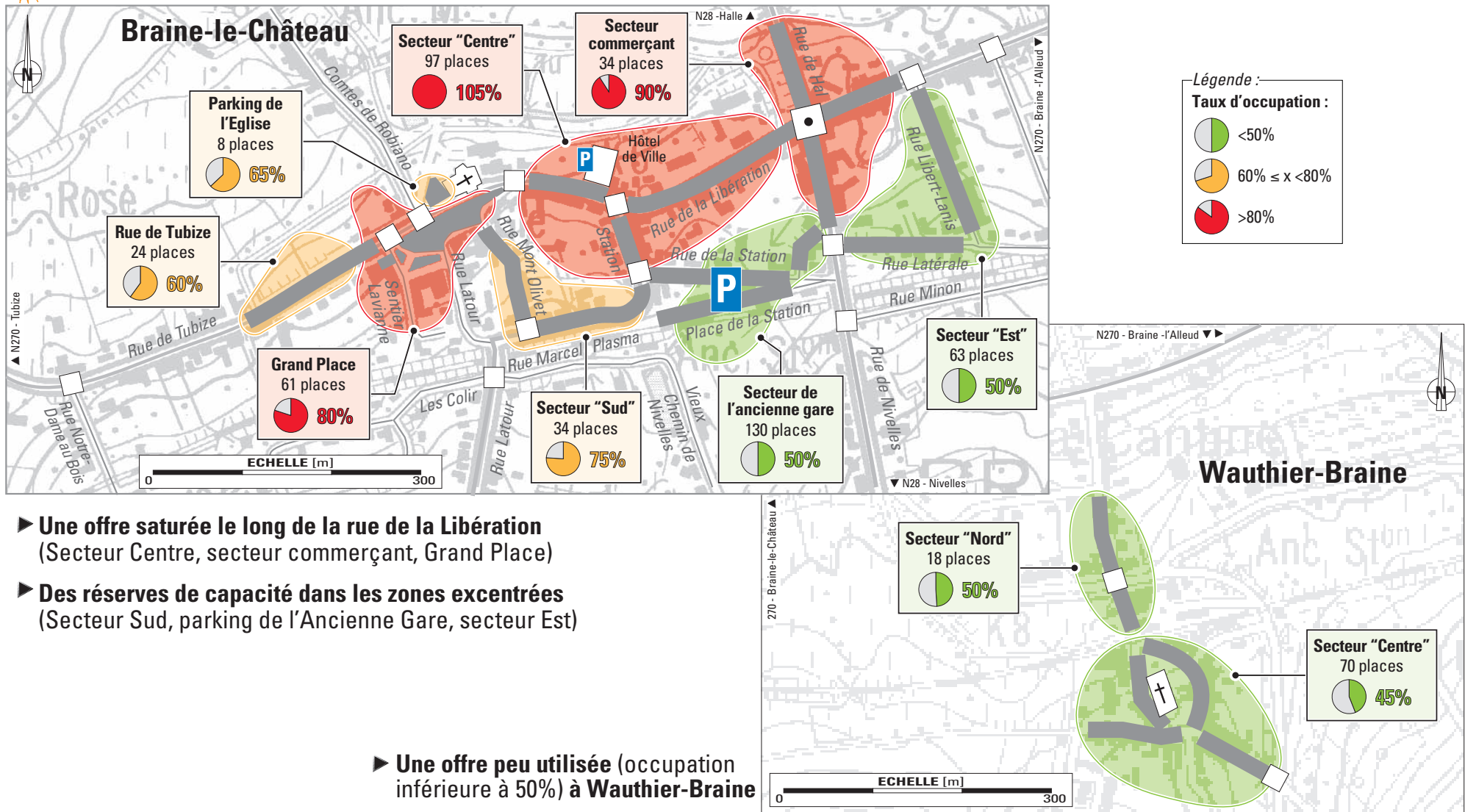
En collaboration avec :  
ICEDD

0862-f1\_4\_1-gm-1-24.10.08 / gm  
20.01.09 / jf

Figure n° 1.4.1

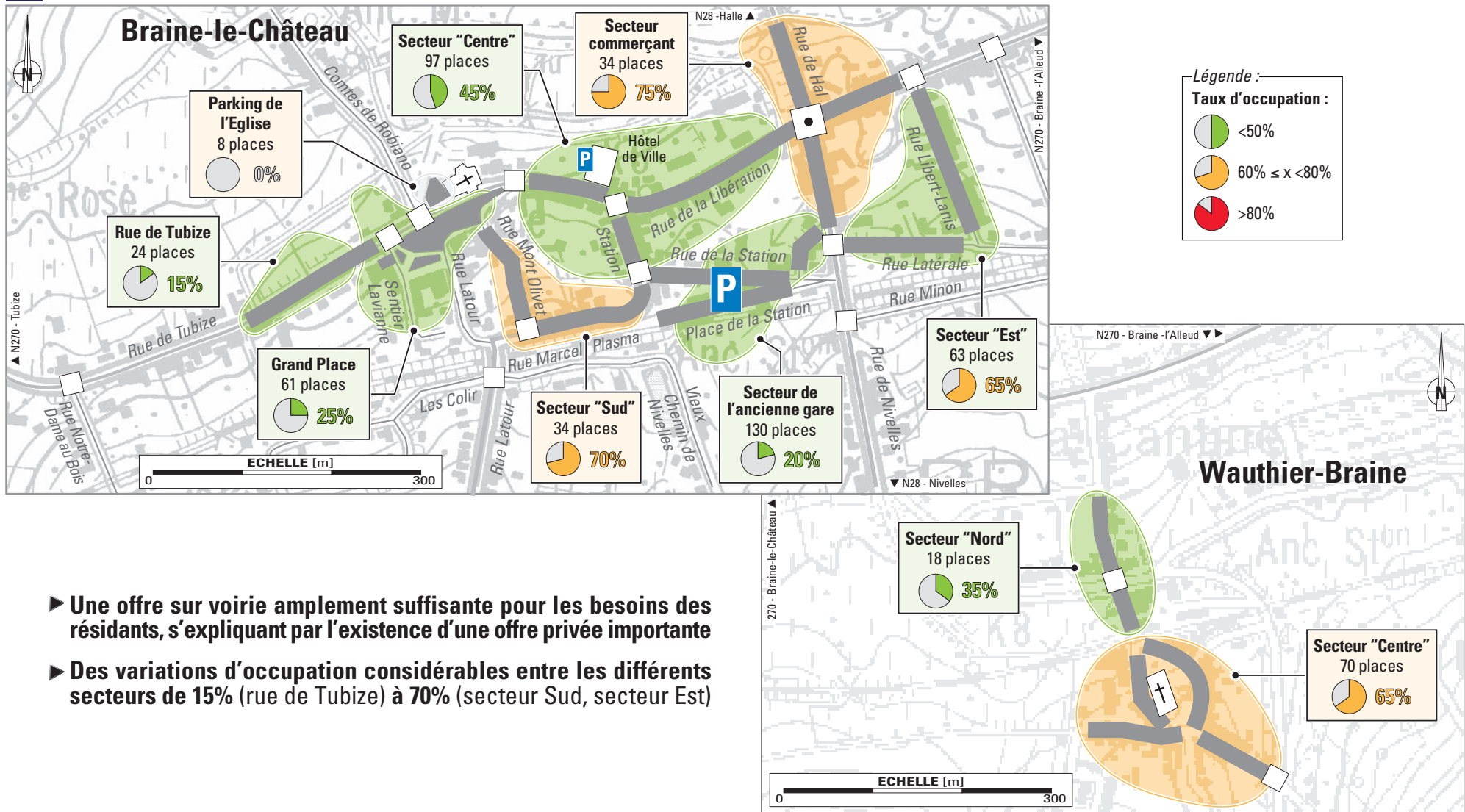
Occupation diurne du stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine - Etat 2008

Relevé du jeudi 23 octobre 2008 à 10h



Occupation nocturne du stationnement public à l'échelle des centres urbains de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine- Etat 2008

Relevé du mercredi 22 octobre 2008 à 22h30



- Une offre sur voirie amplement suffisante pour les besoins des résidents, s'expliquant par l'existence d'une offre privée importante
- Des variations d'occupation considérables entre les différents secteurs de 15% (rue de Tubize) à 70% (secteur Sud, secteur Est)

## 1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS

Fig. 1.5.1 La commune de Braine-le-Château est située à l'écart des lignes ferroviaires convergeant en direction de Bruxelles, mais plusieurs lignes de bus permettent un **rabattement sur les différentes gares** du réseau ferré, que l'utilisateur choisira généralement en fonction de sa destination finale :

- **Hal** est la gare la plus proche, avec des liaisons rapides vers les pôles de Bruxelles Ouest, mais l'offre en bus sur cette liaison est limitée et les temps de correspondance parfois importants cumulés au fait de devoir réaliser une correspondance sur territoire non francophone dissuadent une partie des usagers;
- l'offre en bus vers **Tubize** est plus élevée, cependant la gare n'est pas desservie par les trains IC et présente donc une attractivité plus limitée que Hal;
- enfin, c'est en relation avec la gare de **Braine-l'Alleud** que le nombre de bus est le plus conséquent et l'offre en train la plus diversifiée (vers Bruxelles-Midi et vers Bruxelles-Luxembourg). Braine-l'Alleud jouant en outre un rôle de centre régional, c'est naturellement que **les usagers de Braine-le-Château s'orientent avant tout vers cette destination. Toutefois, cette liaison est pénalisée par de longs temps de parcours en bus**, en l'absence de mesure visant à favoriser la progression des transports collectifs (voies bus, priorisation dans le franchissement des carrefours) et en présence de files d'attente automobiles importantes.

Fig. 1.5.2 De manière plus détaillée, il est observé que l'offre en bus permet de rejoindre l'ensemble des villes situées aux alentours de Braine-le-Château, avec une offre nettement plus marquée en direction de Braine-le-Château (plus de 50 bus par jour et par sens). En revanche, l'offre en bus vers Nivelles est relativement faible avec 12 bus par jour et par sens, mais avec une vitesse commerciale attractive grâce à une exploitation par "Rapidobus".

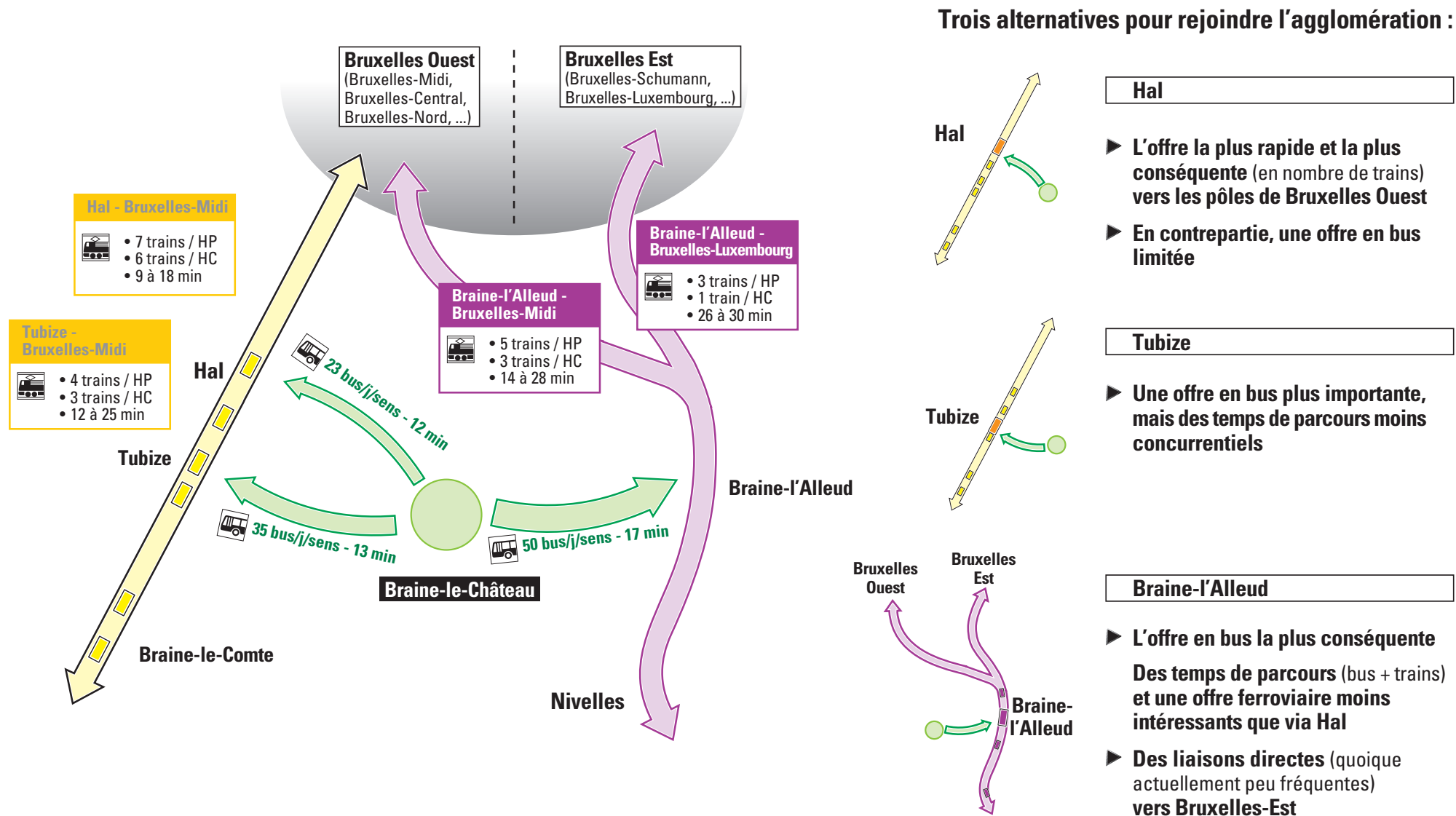
Fig. 1.5.3 A l'échelle communale, il est observé que **plusieurs secteurs d'habitat sont situés à l'écart du réseau de bus** et donc pénalisés du point de vue de l'accessibilité multimodale. A noter qu'un **service à la demande est mis à disposition des personnes à mobilité réduite** par le TEC sur l'ensemble de la province ("Mobilité en Brabant Wallon"), durant les jours ouvrables de 7h à 19h. En revanche, aucun taxi n'est basé à Braine-le-Château.

Fig. 1.5.4 En termes de demande, les statistiques du TEC mettent en évidence, sur un total de **3'800 usagers par jour** environ en relation avec Braine-le-Château et Wauthier-Braine, **un attrait majeur de Braine-l'Alleud** (60 % des usagers dans cette direction), en conformité avec l'offre proposée. Parmi ces usagers, un nombre non négligeable se déplace au-delà de Braine-l'Alleud, en direction de l'Est du Brabant wallon, nécessitant une réflexion plus globale sur les liaisons bus à l'échelle de la province, à mener à l'échelle du futur Plan Provincial de Mobilité.

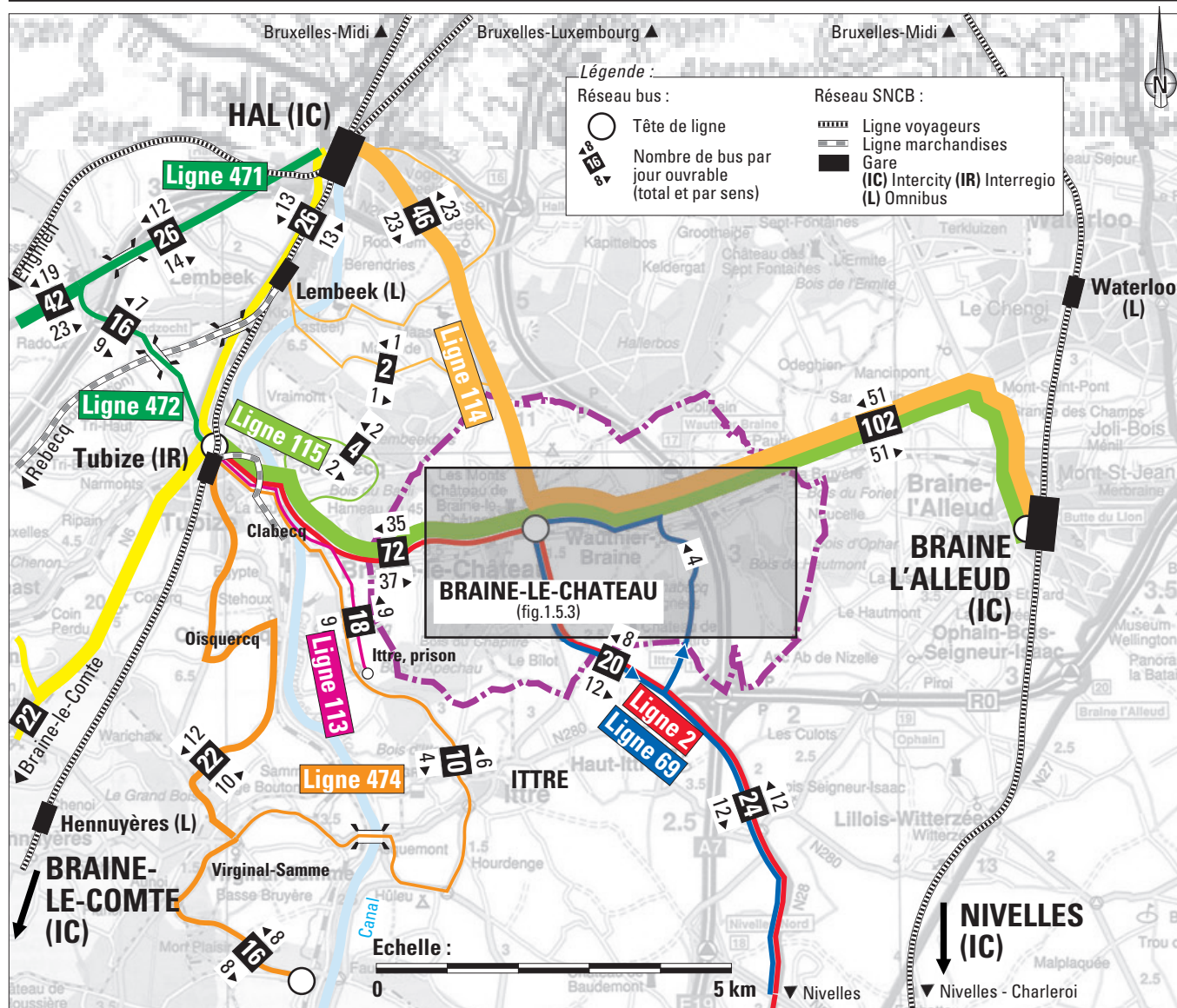
A noter aussi que près de 900 usagers se déplacent en direction de Nivelles, soit 25 % du total. Il semblerait intéressant de **renforcer l'offre en bus sur cet itinéraire**, en conformité avec la demande observée, relativement conséquente.



# Accessibilité à l'agglomération bruxelloise en transports collectifs depuis Braine-le-Château - Etat 2008 (jours ouvrables)



# Offre en transports en commun actuelle à l'échelle régionale - Etat 2008 (jours ouvrables)



► **La commune n'est pas desservie par le réseau ferroviaire** (ancienne ligne Tubize - Braine-l'Alleud désaffectée)

► **En termes de réseau bus :**

- La ligne 114 relie Braine-le-Château à Braine-l'Alleud en 15 minutes à Hal en 10 minutes avec 23 bus/jo/ss, soit une cadence d'une heure en heures creuses et d'environ 20 minutes en heures de pointes
- La ligne 115 relie Braine-le-Château à Braine-l'Alleud en 15 minutes à Tubize en 10 minutes avec 28 bus/jo/ss, soit une cadence d'une heure en heures creuses et environ 30 minutes en heures de pointes
- La ligne 2 est un "Rapidobus" qui relie Braine-le-Château à Tubize en 10 minutes et à Nivelles en 17 minutes. Avec 8 bus/jo/ss, il a une cadence supérieure à 2 heures en heures creuses et d'une heure en heures de pointes
- La ligne 69 relie Braine-le-Château à Nivelles en 20 à 25 minutes selon le sens avec 4 bus/jo/ss, soit 2 par heure de pointe

► **Une accessibilité de/vers Bruxelles qui s'effectue principalement via :**

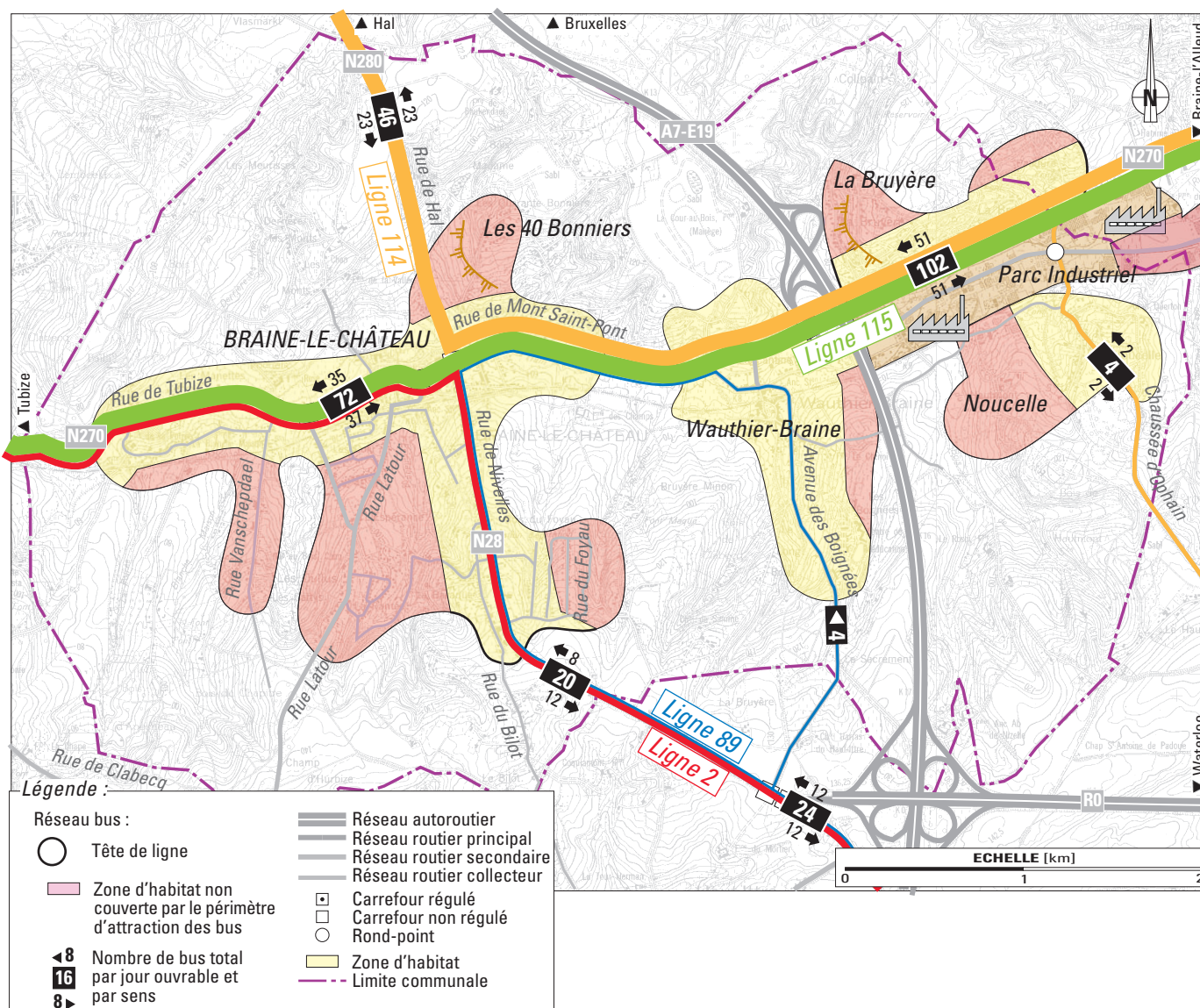
- La gare IC de Hal :

- cadence faible (une seule ligne de bus)
- 3 trains par heure de/vers Bruxelles (Midi-Central-Nord et Luxembourg)
- correspondances mauvaises (15 min d'attente)
- temps de parcours Braine-le-Château - Bruxelles : environ 40 minutes (dont 10 min en bus)

- La gare IC de Braine-l'Alleud :

- cadence satisfaisante (cumul de deux lignes de bus)
- deux trains par heure de/vers Bruxelles (Midi-Central-Nord uniquement)
- correspondances partiellement assurées (7 min d'attente à l'aller, 20 min au retour)
- temps de parcours Braine-le-Château - Bruxelles : environ 40 minutes (dont 15 min en bus)

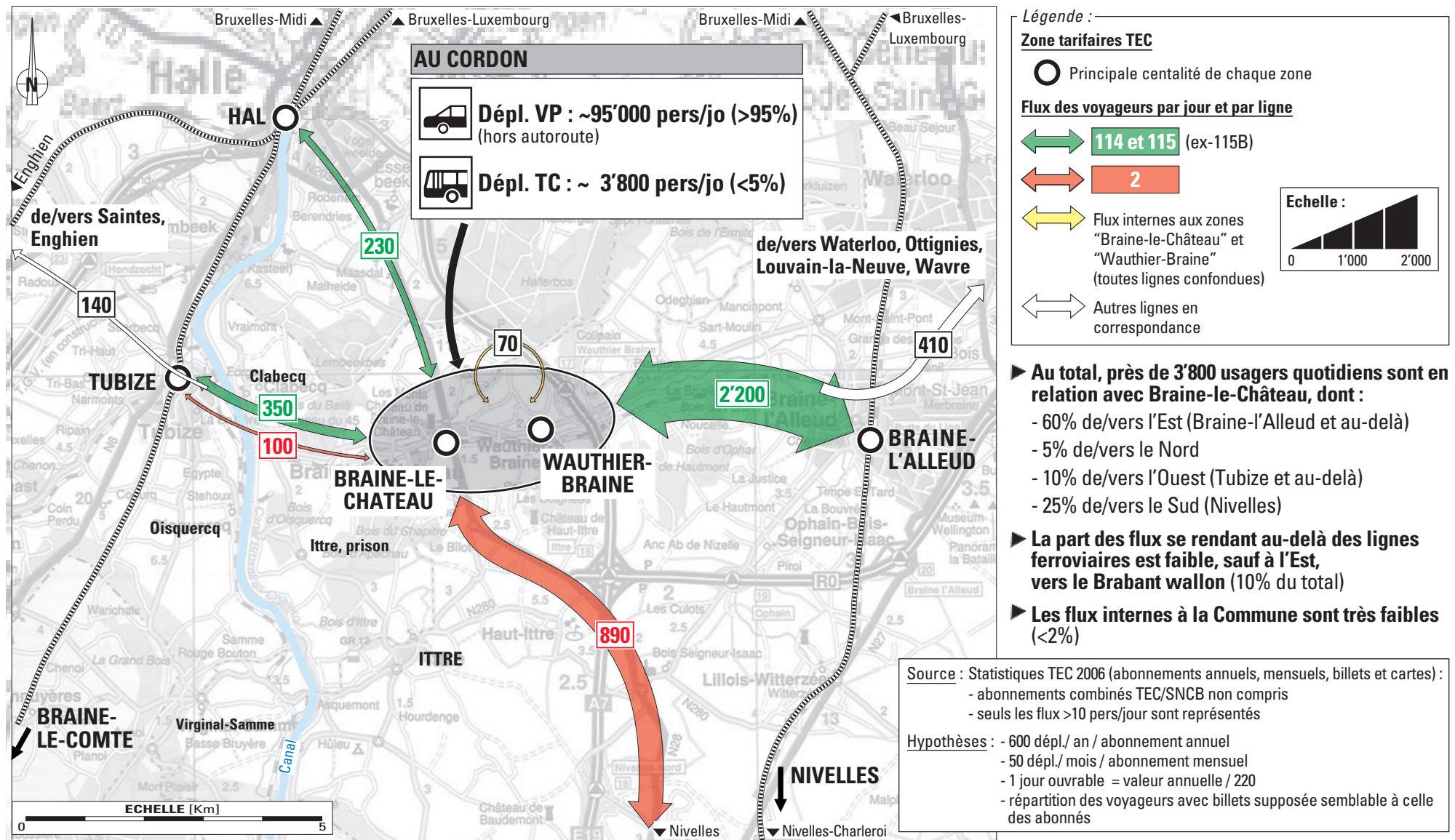
## Desserte en bus à l'échelle communale - Etat 2008



Les bus ne circulant essentiellement que sur les axes principaux, un certain nombre de "poches" d'habitats ne sont pas desservies, notamment les quartiers de :

- la rue Latour, au Sud de l'hypercentre
- Noucelle, dense mais desservie seulement par 2 bus/j/sens
- la rue du Foyau
- La Bruyère et Les 40 Bonniers, au Nord de la N270, dont l'accessibilité est contrainte par un dénivelé pouvant atteindre 50 mètres

# Flux des voyageurs TEC de/vers les zones "Braine-le-Château et "Wauthier-Braine" - État 2007 (jours ouvrables)





## 1.6 FLUX DE MARCHANDISES

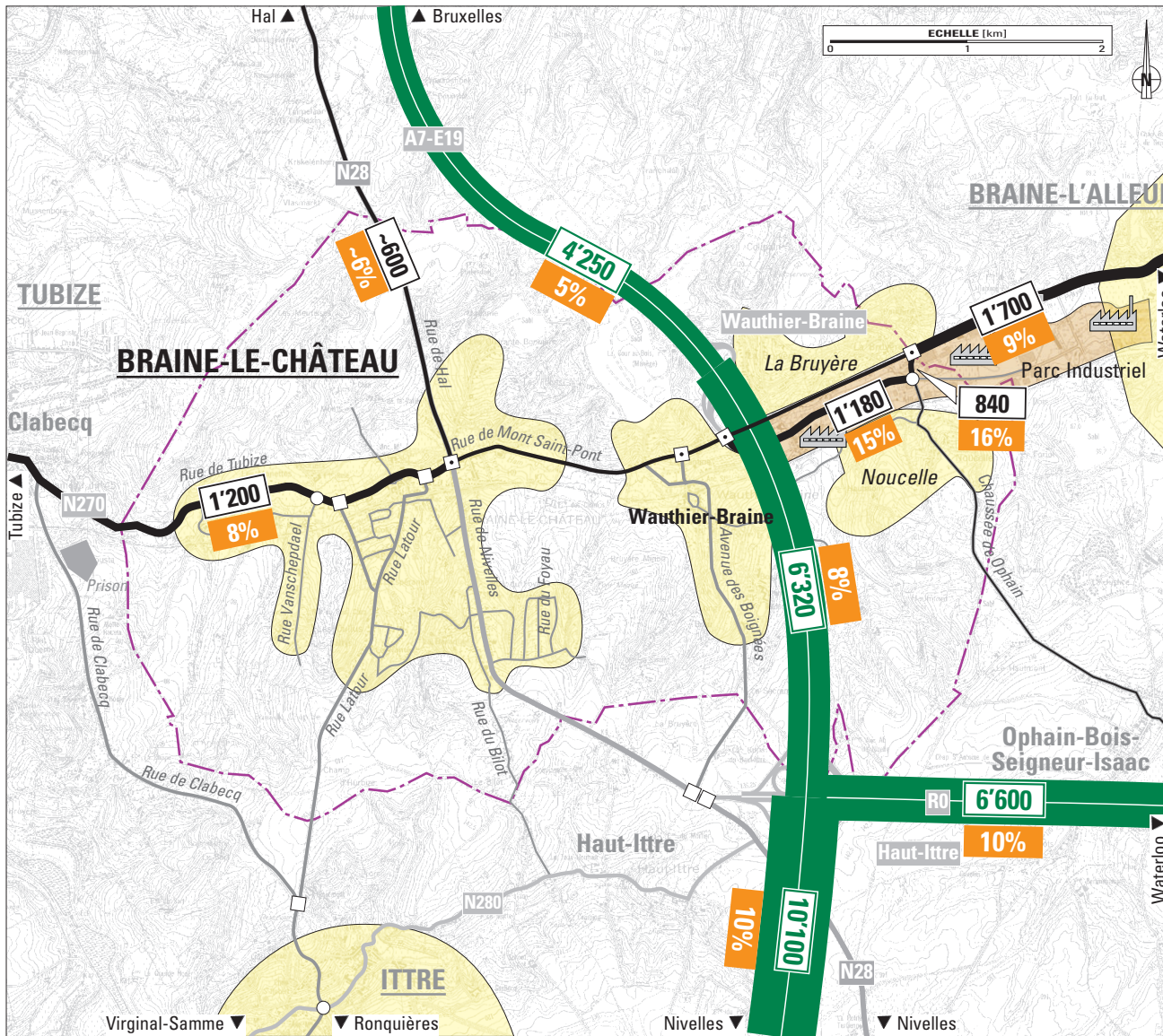
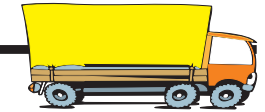
Fig. 1.6.1 Les **charges de poids lourds** sur le réseau routier et autoroutier sont très variables et représentent **de 5% à 16% de l'ensemble du trafic**, en fonction des tronçons observés. Les valeurs relatives les plus élevées sont situées à proximité du **pôle industriel de Wauthier-Braine**, qui génère un trafic lourd considérable.

En termes absolus, les charges varient d'environ 4'000 à plus de 10'000 poids lourds sur le réseau autoroutier. Sur les nationales, environ 600 poids lourds circulent chaque jour sur l'axe Nord-Sud (N28) et de 1'200 à 1'700 sur l'axe Est-Ouest (N270), ce qui soumet les centres villageois de Braine-le-Château et de Wauthier-Braine à une **pression très importante de la part de flux de poids lourds en transit**.

Il faut noter aussi l'existence d'un **itinéraire pour convois exceptionnels** sur la N28, ce qui pose parfois des difficultés de circulation supplémentaires au centre, lors du passage de ce type de convois.

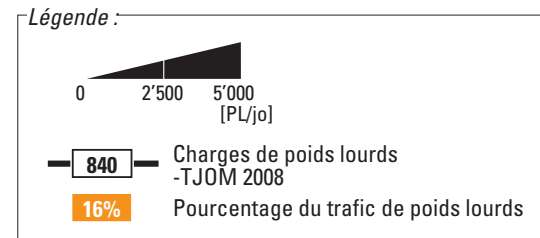


# Charges de trafic poids lourds d'un jour ouvrable moyen (TJOM - 24h) - État octobre 2008



- ▶ Sur les autoroutes, la part des poids lourds est nettement plus élevée sur l'A7 Sud et le RO (environ 10 %) que sur l'A7 Nord (environ 5 %)
- ▶ A l'intérieur du zoning industriel de Wauthier-Braine, les charges de poids lourds atteignent 15 à 16 % du volume journalier, sans que ce soit problématique
- ▶ Au niveau des routes nationales, l'axe Est-Ouest est plus emprunté par les poids lourds (8 à 9 %) que l'axe Nord-Sud (environ 6 %), en raison de l'absence d'alternative autoroutière
- ▶ Enfin, sur les voiries secondaires, le trafic de poids lourds représente généralement moins de 5 %, à l'exemple de la chaussée d'Ophain

Sources : - comptages automatiques SPW - octobre 2008  
- recensement SPFMT - 2005



Service public de Wallonie  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Commune de Braine-le-Château



En collaboration avec :  
ICEDD

0862-f 1\_6\_1-gm-1- 26.11.08 / sn  
08.12.08 / vr

Figure n° 1.6.1

## 1.7 MODES DOUX (PIETONS, DEUX-ROUES ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE)

Fig. 1.7.1 Comme énoncé sur cette figure de méthodologie, l'objectif du Plan communal de mobilité au niveau des modes doux est de **promouvoir l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens**. De nombreuses études portent sur les enjeux sociaux (désenclavement), économiques (pour l'usager comme pour la collectivité) et environnementaux de la valorisation des modes doux. Il est particulièrement frappant de rappeler qu'en Flandre toute proche, dont le climat et les distances à parcourir sont similaires, l'usage du vélo est supérieur d'un facteur fois 10, par exemple. En Brabant wallon, la seule différence des pentes plus marquées ne constitue pas une "excuse" pour ne pas valoriser les modes doux. Cela implique **d'identifier les mesures** qui, en phase avec le territoire de Braine-le-Château, concourent à ce résultat.

Ainsi, pour augmenter l'usage des modes doux en alternative à la voiture, il y a lieu de favoriser les déplacements quotidiens en **définissant des itinéraires cyclables et piétons praticables et sécurisés**. Des aménagements seront indispensables pour atteindre ces objectifs.

Fig. 1.7.2 Le tableau présenté dans cette figure synthétise en quelques cases les éléments à prendre en considération dans le cadre de la mise en place d'une politique volontariste "modes doux". Citons certains points importants relatifs aux territoires de Braine-le-Château et environ :

- **le relief sur les flancs est relativement accentué**, ne rendant pas toujours aisés certains déplacements vélos dits de "remontée". Les bus pourront-ils y pallier, en embarquant des vélos, par exemple ? ;
- l'axe Est-Ouest constitue une belle opportunité pour les déplacements "modes doux", via **l'ancienne ligne ferroviaire 115** et pour renforcer Braine-le-Château comme village centre de la commune;
- du fait de l'habitat dispersé, l'usage des modes doux et en particulier du vélo joue un rôle important pour **le rabattement sur les arrêts de bus**.

Fig. 1.7.3 La carte des distances présentée permet d'identifier rapidement grâce à un code de couleur les différents tronçons existants sur la commune pour en relier les villages et en relation avec ceux plus éloignés des communes voisines. Bien que ne constituant pas le seul élément à prendre en considération, **l'analyse des distances** permet de mesurer aisément ce qu'il est réaliste de proposer comme cheminement piéton et cycliste pour les déplacements quotidiens. Comme le souligne le commentaire de la figure, le rôle que l'on veut donner à Braine-le-Château, comme **village centre** par exemple, constitue une décision importante du PCM, sachant que les priorités d'aménagement de tronçons iront dans le sens des décisions prises. Enfin, dès à présent, il y a lieu de souligner **le rôle essentiel de l'intermodalité vélo/bus**. La localisation des arrêts s'avère dans ce cadre très importante ainsi que les équipements installés (ranges vélo sécurisés, abris, ...).



## Modes doux : tableaux diagnostic

### Rappel - Principe de base - Enjeux PCM volet mode doux

Permettre aux cyclistes et piétons de mieux se déplacer sur le territoire de la commune

Augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture

→ Favoriser les déplacements quotidiens en définissant des itinéraires cyclables et piétons

→ Aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons (accessibilité améliorée, déplacement facilité, sécurité assurée, ...)

### Méthode

1. Analyse terrain pour mesurer la faisabilité d'un renforcement "mode doux". Est-ce possible ?

2. Quels sont les endroits praticables ? Pour se rendre où, et comment ?

→ Analyse des points de départ et d'arrivée de cheminements doux

→ Analyse des itinéraires

→ ...



# Modes doux : tableaux diagnostic

## Diagnostic par thématiques

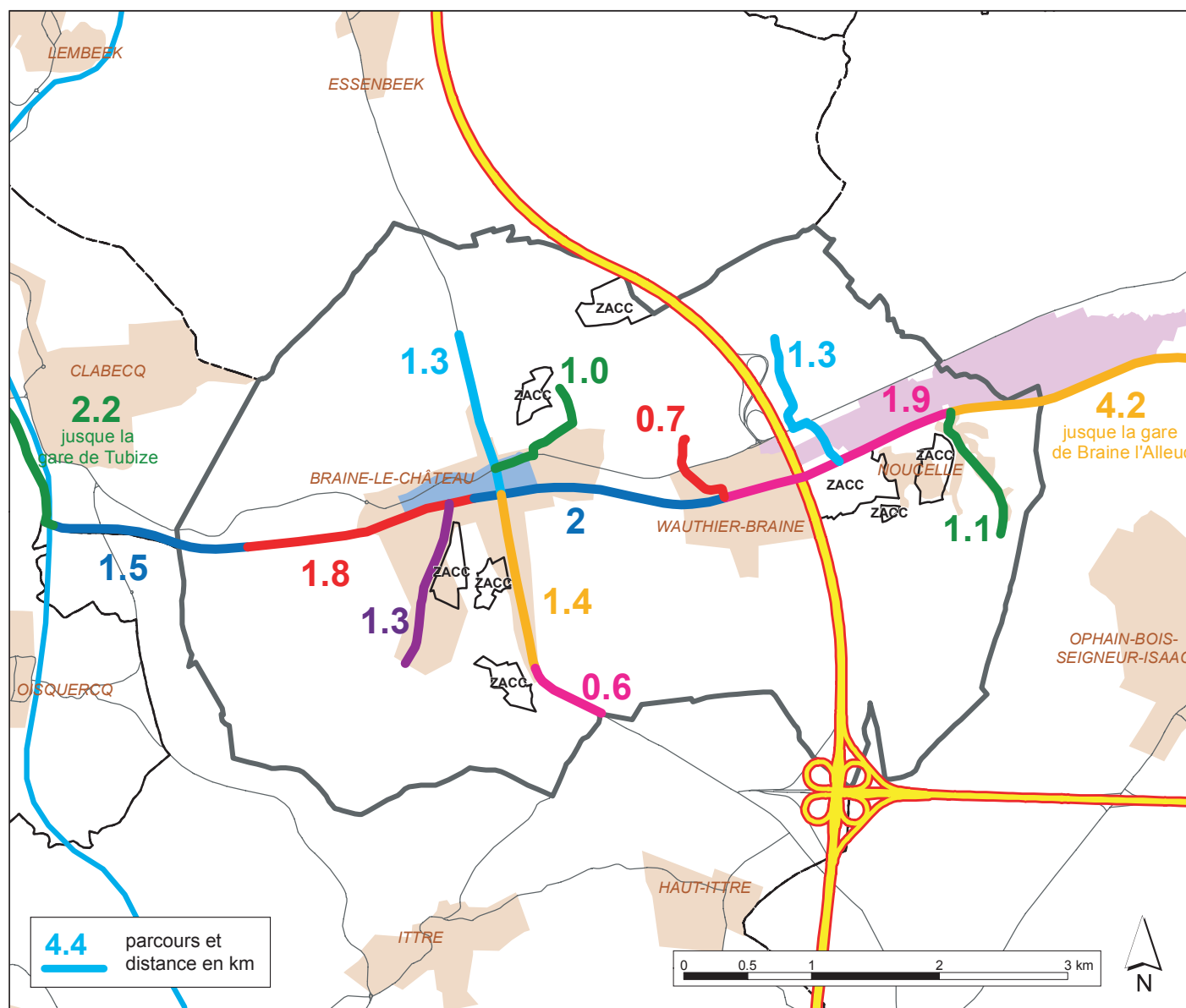
Caractéristiques générales	Infrastructure et aménagements existants	Fonctionnement	Aménagement du territoire, espace public	Intermodalité
Taille : commune de taille moyenne (2 270 ha).	Existence d'aménagements sécurisants (abords écoles, trottoirs réaménagés, ...), mais existence de discontinuités, d'obstacles ou de zones dangereuses	Intra: distance entre villages (voir cartes). Rôle de Braine-le-Château village centre (au moyen d'une bonne connexion mode doux). Connexion Braine-le-Château-Wauthier-Braine-Nouvelles (ligne 115).	7 ZACC réparties sur le territoire et beaucoup d'espaces à bâtir rendant la commune attractive	Enjeu: rôle important du vélo du fait de l'habitat dispersé. (distance souvent supérieure à 300m vers l'arrêt de bus le plus proche)
Habitat: rural groupé (Braine-le-Château - Wauthier-Braine), mais diffus sur certains flancs	Voiries: 2 niveaux hiérarchiques perceptibles pour les cyclistes: Les grands axes (route Provinciale, rue de Hal et rue de Nivelles) et les routes locales	Extra: connexion vers gare de Braine-l'Alleud et Tubize (distance importantes)	Présence de quelques espaces publics. La ligne 115 peut jouer un grand rôle tant au niveau de la mobilité que de l'espace public ouvert à tous	Enjeu: intermodalité vélo - bus en reliant les grands axes comptant des arrêts de transport en commun
Population : 9 517 hab	Pistes cyclables: sur Route provinciale-rue de Hal et rue de Nivelles	Ecoles: écoles fondamentales uniquement (cf. présentation figure 1.7.4)		
Relief : vallonné - dissuasif pour certains flancs de la vallée	Réseau de sentier: très important - très bien balisé - rôle à jouer - appropriation par les habitants	Autres pôles générateurs de trafic: la ZAE de Wauthier-B.		

→ Définition des échelles d'intervention

→ Début des discussions avec les acteurs de la mobilité douce



# Modes doux : diagnostic des distances inter-villages



On observe deux logiques distinctes en terme de fonctionnement des déplacements « modes doux ». D'une part, la vallée du Hain présentant un profil plat, permettant de rejoindre d'Est en Ouest Braine-le-Château, Wauthier-Braine et Noucelle et d'autre part les flancs de la vallée fort pentus permettant de rejoindre un habitat plus diffus.

A l'échelle locale, les distances observées ne sont pas trop longues :

- Braine-le-Château - Wauthier-Braine = 2 km
- Braine-le-Château - Noucelle = 3.9 km
- Braine-le-Château - Quartier situé sur le flanc Nord = 1 km
- Braine-le-Château - Quartier situé sur le flanc Sud = 1.4 km

Les mesures de distances dans la vallée du Hain ont été prises à partir de l'ancienne ligne de chemin de fer 115.

Parmi les enjeux qui ressortent, il apparaîtra important de préciser le rôle que l'on veut donner au village de Braine-le-Château en tant qu'élément central de la commune, ainsi que la manière dont on considère la présence des pôles voisins de Braine-l'Alleud et Tubize pour les déplacements modes doux.

A l'échelle supra-locale, les distances observées sont les suivantes :

- Wauthier-Braine - Braine-l'Alleud (gare) = 6.1 km
- Noucelle - Braine-l'Alleud (gare) = 4.2 km
- Braine-le-Château - Tubize (gare) = 5.5 km

Il y a lieu de souligner le rôle essentiel de l'intermodalité entre Vélo/Marche à pied et les bus. La localisation des arrêts s'avère dans ce cadre très importante.

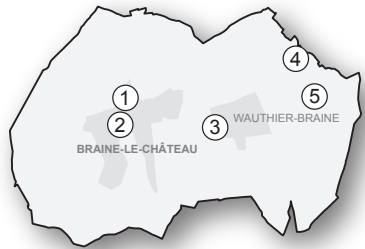
## 1.8 MOBILITE SCOLAIRE

Fig. 1.8.1 Comme le souligne la figure présentée, les chiffres de l'enquête sur les modes de déplacement pour rejoindre les cinq écoles de la commune (Les Rives du Hain, Saint-Rémy, les Coccinelles, les Marronniers et les Deux-Tilleuls) confirment **le faible usage de la marche à pied et encore moins du vélo**. L'explication réside dans le type d'écoles présentes à Braine-le-Château, essentiellement vouées à l'enseignement fondamental, accueillant donc des élèves d'un jeune âge ne devenant réellement autonomes que vers la 5<sup>ème</sup> primaire.

Toutefois, avec un encadrement de type Pédibus, les faibles distances rencontrées permettraient aisément de renforcer l'usage de la marche et, en corollaire, de soulager les abords d'écoles de la forte pression d'accessibilité et surtout de stationnement automobiles qu'on y rencontre.

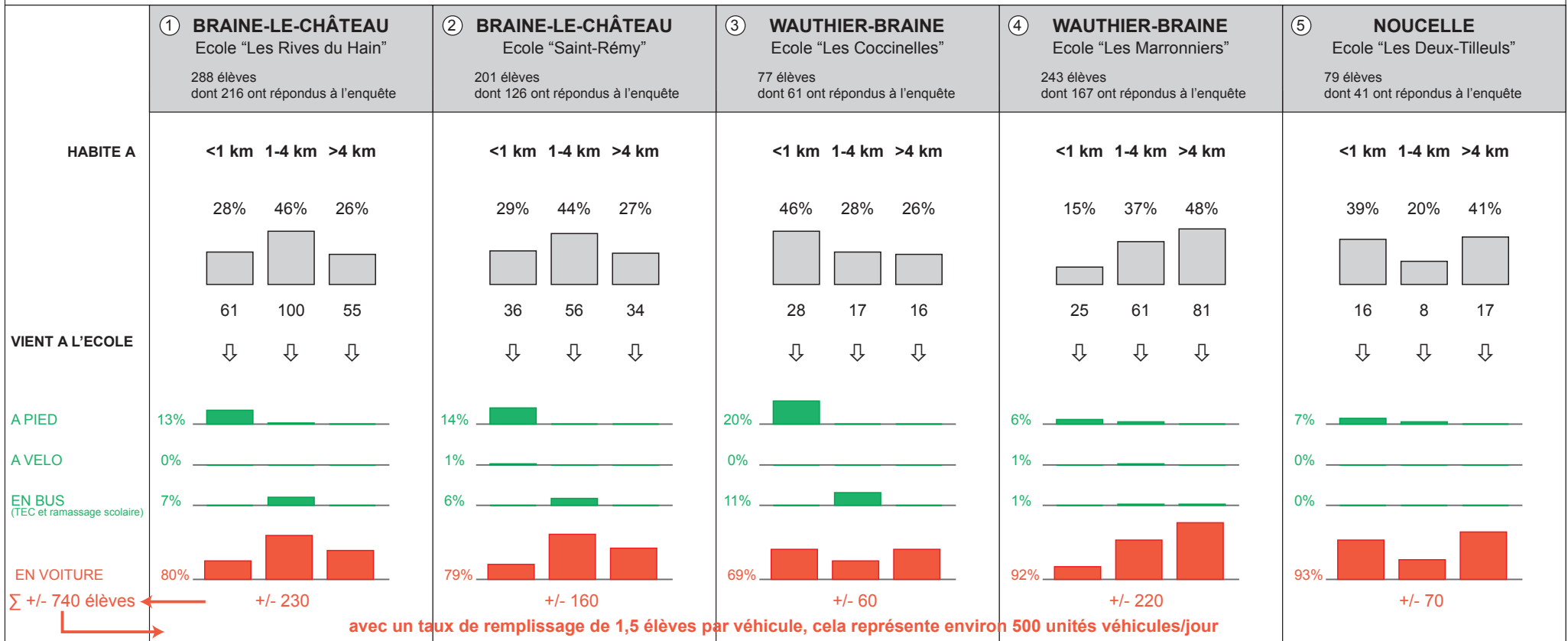


# Sur le chemin de l'école : résultats des enquêtes (mars 2008)



Les chiffres de l'enquête sur les modes de déplacement pour rejoindre l'école confirme les caractéristiques générales liées aux écoles fondamentales (gardiennes et primaires) à savoir :

un faible usage de la marche à pied et encore moins du vélo, expliqué en grande partie par le jeune âge des élèves. Le transport en bus (TEC et ramassage scolaire) est lui aussi très peu utilisé. L'usage de la voiture s'explique largement par la faible autonomie des élèves jusqu'à la cinquième primaire. La sécurisation des cheminements vers les écoles et la promotion des déplacements en bus constitue un enjeu pour diminuer l'importance des trajets en voiture. Les distances à parcourir ne sont en effet jamais très importantes comme l'illustre les données ci-dessous (il s'agit d'écoles de villages touchant des enfants venant des alentours directs à moins de 4km).



## 2. PHASE 2 – RECADRAGE DES OBJECTIFS

### 2.1 DESCRIPTION DES PROJETS

Fig. 2.1.1 Dans le but de définir les orientations d'évolution du territoire et des pratiques de la mobilité à l'avenir, les **principaux projets relatifs aux développements et aux transports** ont été identifiés et analysés.

Concernant les **développements** prévus sur le territoire de Braine-le-Château, ont été mis en évidence :

- des projets de **développement d'habitat** (lotissements), appelés à se réaliser dans les prochaines années : quatre principaux projets ont été identifiés, répartis sur le territoire communal et pouvant totaliser un **trafic supplémentaire de l'ordre de + 1'500 à + 2'000 déplacements motorisés par jour**;
- les **réserves** disponibles en termes de développement potentiel (ZACC = zones d'aménagement communal concerté et zones d'habitat), totalisant une superficie de **257 hectares**. Si la moitié de ces zones était développée à moyen/long terme, un trafic supplémentaire de + 30'000 véhicules par jour pourrait être généré. Néanmoins, ce scénario "extrême" a très peu de chances de se réaliser. Il faut rappeler en effet que la volonté de la Commune est d'assurer un développement modéré et harmonieux de son territoire et ne souhaite donc pas encourager un développement complet de toutes les réserves potentielles;
- enfin, le projet de construction d'une **sablière** au lieu-dit "Champ d'Hurbize", à cheval sur les communes de Braine-le-Château et d'Ittre, aura des incidences sur les flux de poids lourds en lien avec le réseau autoroutier, dont le potentiel reste à préciser.

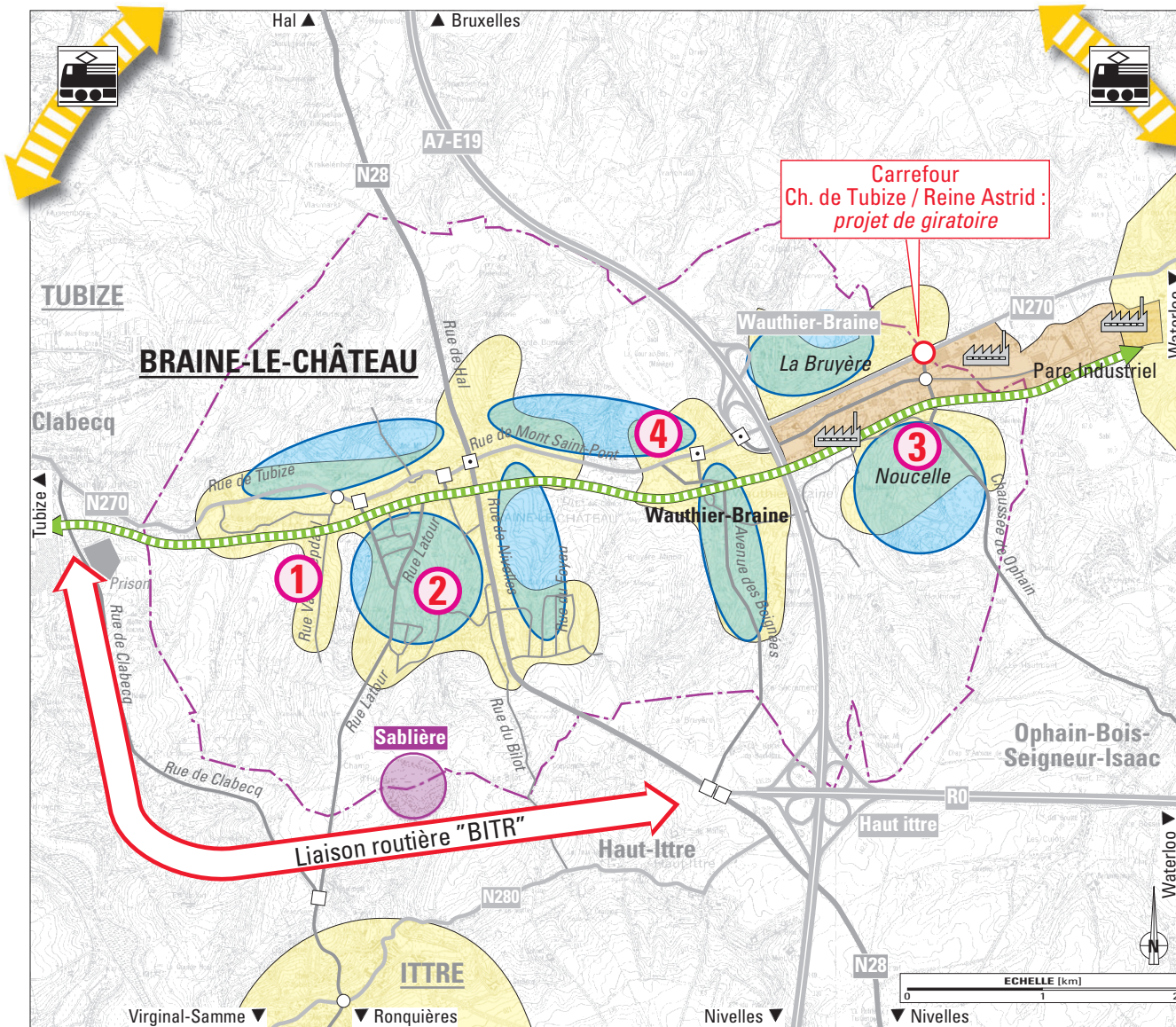
En termes de projets relatifs aux **transports**, il faut citer :

- le projet de **liaison routière "BITR"** (Braine-le-Château – Ittre – Tubize – Rebecq), visant à désenclaver l'Ouest du Brabant wallon, à offrir une liaison Est-Ouest inexistante aujourd'hui et à délester les centres de localité. Néanmoins, sa réalisation n'est pas garantie à ce stade et pourrait en outre poser d'importantes difficultés en termes de dissuasion du trafic de transit potentiel entre les autoroutes A7 et A8;
- la **requalification projetée de l'ancienne ligne ferroviaire 115** représente un potentiel important pour l'amélioration des conditions de déplacement en faveur des modes doux (RAVeL) et / ou des transports collectifs (site propre bus). La vocation de cet axe et les différentes variantes de réaménagement devront être étudiées avec soin;
- la volonté de mettre en œuvre un **bus local sous la forme d'un Proxibus**, permettant de desservir les différents quartiers périphériques de la commune, permettra d'assurer une meilleure couverture des zones habitées par les transports collectifs et surtout d'offrir une alternative à la voiture particulière pour les déplacements internes à la commune et le rabattement sur les lignes de bus principales;

Ann. 2.1.1 • enfin, à une échelle plus large, le projet de **RER bruxellois** permettra d'offrir des liaisons plus nombreuses et plus régulières vers les principaux centres de l'agglomération. Les impacts détaillés de ce projet pour les liaisons entre Braine-le-Château et Bruxelles sont présentés en annexe.



# Principaux projets de développement et relatifs aux transports



## Développement d'habitat

- Projets**
- 1 Rue Vanschepdael (40 maisons)
  - 2 ZACC Espérance (90 logements)
  - 3 Rues Leclerq / Scailée (à préciser)
  - 4 Vue sur Hain (82 logements)
- Potentiel : + 1'500 à 2'000 véh. / jo**

- Réserves**
- ZACC : 57 ha
  - Zones d'habitat : 150 ha
- Potentiel considérable, à maîtriser : + 30'000 véh. / jo**  
(en considérant 300 dépl. mot./ha et 50% des réserves développées)

## Développement économique

- **Projet de construction d'une sablière au "Champ d'Hurbize"** (potentiel à préciser)

## Liaison routière "BITR"

- ↔ **Création d'un axe routier (2 x 1 voie) entre l'échangeur de Haut-Ittre et la route Provinciale à Tubize**

## Requalification de l'ancienne ligne SNCB

- RAVeL et / ou site propre bus ?

## Desserte bus des quartiers périphériques

- 🚌 Bus local ou bus à la demande ?

## RER

- 🚆 Voir annexe 2.1.1

## 2.2 DEFINITION DES OBJECTIFS

Fig. 2.2.1 La définition des objectifs s'appuie notamment sur les options et directives définies par les autorités communales et régionales et sur les enseignements issus du diagnostic spécifique à l'étude des déplacements. Ils sont établis **en étroite collaboration avec l'ensemble des "acteurs" concernés** (membres du Comité de Pilotage et du Comité Technique, Conseil Communal). Ils tiennent également compte des enjeux et objectifs identifiés par les études réalisées dans les communes voisines (Plans communaux de mobilité de Braine-le-Comte et de Tubize).

Les objectifs doivent présider à la génération et surtout à l'évaluation des différentes propositions envisageables en matière de plan de déplacements et de politique du stationnement. Cette phase permettra, sur la base de l'analyse et du diagnostic, **de définir, à moyen-long terme, "l'image" souhaitée pour la Commune de Braine-le-Château, en matière de déplacements.**

Les objectifs sont établis pour chaque mode de déplacement :

- en ce qui concerne **les déplacements automobiles**, les objectifs concernent avant tout la maîtrise des nuisances (transit, vitesses), la requalification des entrées de localité et des traversées, la dissuasion du transit et la limitation des vitesses des dans les quartiers, le fonctionnement des carrefours structurants, ainsi que la politique de stationnement dans les centres villageois;
- au sujet des **transports en commun**, il s'agit en priorité de renforcer l'attractivité du réseau de bus, notamment en relation avec les gares SNCB avoisinantes, d'améliorer les conditions de progression des bus (réduction des temps de parcours) et de développer l'accessibilité aux quartiers;
- les objectifs relatifs aux **modes doux** (piétons, deux-roues et personnes à mobilité réduite) visent à valoriser l'ancienne ligne ferroviaire 115 comme support pour les liaisons Est-Ouest internes à la commune et en échange avec les communes voisines, ainsi qu'à renforcer l'accessibilité et la sécurité en lien avec les quartiers;
- enfin, les nuisances liées aux déplacements en relation avec la **Zone d'activité économique de Wauthier-Braine** devront être limitées.

Pour le groupement de bureaux d'études :

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

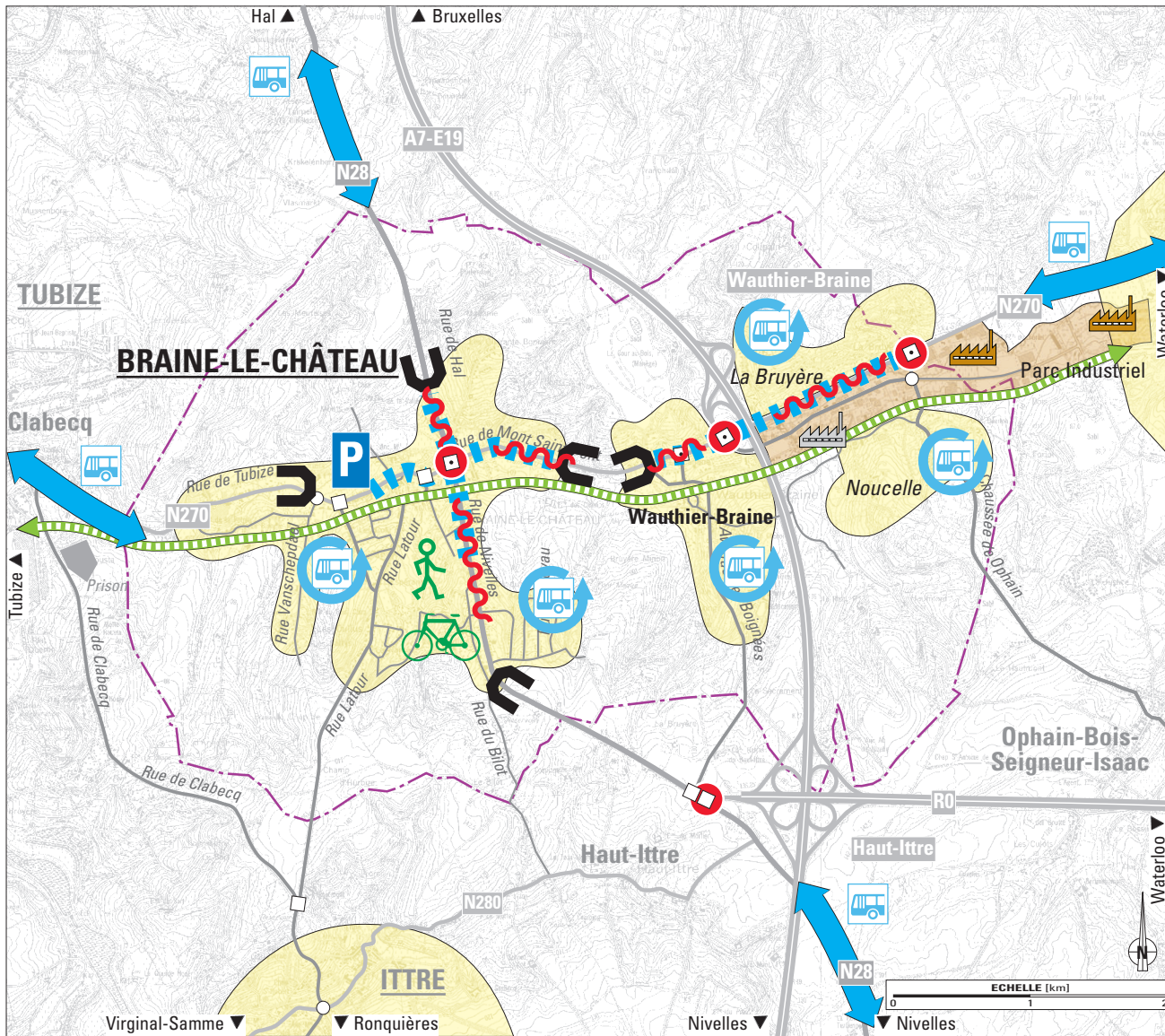
J. Fleury

Namur, le 20 janvier 2009

0862/JD/TA/JF/jf






# Propositions d'objectifs à l'échelle de la Commune



## En matière de transport automobile

-  • Maîtriser les flux automobiles traversant les centres urbains
-  • Requalifier les traversées urbaines
-  • Créer des effets de portes d'entrées
-  • Dissuader le transit dans les quartiers
-  • Assainir les carrefours structurants
-  • Redynamiser la gestion du stationnement au centre de Braine-le-Château

## En matière de transports en commun

-  • Renforcer l'attractivité du réseau bus pour l'accès aux communes-centres et au RER (fréquence, temps de parcours, régularité)
-  • Améliorer les conditions de progression des bus à proximité des carrefours
-  • Améliorer la desserte des quartiers périphériques (proxibus / à la demande)

## En matière de modes doux

-  • Valoriser l'ancienne ligne ferroviaire
-  • Renforcer l'accessibilité aux quartiers
-  • Optimiser les accès à la ZAE, limiter les nuisances

