



Ville de Brugelette



Ministère Wallon de l'Équipement
et des Transports

Plan Communal de Mobilité de Brugelette



Diagnostic



Date 30/05/2008
Référence affaire A407232/01
Version 1

1. Contexte	4
1.1 Introduction.....	4
Préambule	4
Objectifs	4
Déroulement de l'étude.....	4
1.2 Les contextes géographiques.....	5
Brugelette dans son contexte régional.....	5
Le territoire communal	6
2. Les caractéristiques socio-économiques de la commune	7
2.1 La population	7
Le contexte régional.....	7
La population communale	8
2.2 L'emploi et les navettes	9
L'évolution des effectifs.....	9
Les déplacements « Domicile – travail »	10
2.3 Les pôles générateurs.....	12
Plusieurs pôles sur le territoire communal	12
Les établissements scolaires	13
Le Parc Paradisio	14
<i>La génération du site.....</i>	<i>14</i>
<i>Les impacts circulatoires.....</i>	<i>15</i>
La base militaire	16
2.4 Les projets urbanistiques.....	17
Une volonté d'offrir de nouveau espace de construction.....	17
<i>Les projets de la commune.....</i>	<i>17</i>
<i>La reconversion du site de la Sucrierie.....</i>	<i>18</i>
Cartographie de l'occupation du sol.....	19
3. Le réseau viaire	20
3.1 Les infrastructures	20
Une accessibilité routière de qualité	20
Le réseau existant.....	22
Les dysfonctionnements	25
Les accidents	28
3.2 L'accessibilité des établissements scolaires	29
L'école communale	29
<i>Les avantages.....</i>	<i>30</i>
<i>Les inconvénients</i>	<i>30</i>
École Saint Louis	31
<i>Les avantages.....</i>	<i>32</i>
<i>Les inconvénients</i>	<i>32</i>
Établissement Sainte Gertrude	33
4. Le stationnement.....	35
4.1 L'offre.....	36
Présentation générale	36
Quelques zones problématiques	36

5. Les transports en commun.....	37
5.1 État des lieux des services TC existants.....	38
Quelle accessibilité en transport en commun ?	38
L'accessibilité en chemin de fer	38
<i>La L94, l'axe Bruxelles - Tournai</i>	<i>39</i>
<i>La L92 - axe Lessines - Mons.....</i>	<i>39</i>
Les gares SNCB	40
<i>Des aménagements sommaires</i>	<i>40</i>
TEC	41
Défaut de service à l'échelle communale	41
La desserte scolaire	42
6. Les modes doux	43
6.1 Les déplacements piétons.....	43
Présentation générale	43
6.2 Les déplacements cyclables	47
Présentation générale	47
7. Les conclusions du diagnostic	48
Annexe.....	51
.....	

1. Contexte

1.1 Introduction

Préambule

Dans un système hautement complexe comme la ville, dominé par des enjeux humains et des processus économiques, les déplacements jouent un rôle très important, mais qui doivent se voir assigner leur juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines et économiques, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un outil, et qu'ils doivent s'inscrire dans une stratégie bien plus large pour la commune.

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

La Région Wallonne en collaboration avec la commune a confié au bureau d'études EGIS Mobilité l'étude d'un plan de mobilité de la commune de Brugelette 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.

Objectifs

Le plan communal de mobilité vise à tendre vers la réalisation, la mise en pratique des principaux objectifs suivants :

- Gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité du territoire de la commune de Brugelette
- Réaliser un état des lieux de la situation actuelle (analyse et diagnostic)
- Déterminer les actions à mener en intégrant les objectifs et en déterminant un cadrage spécifique
- Proposer un plan de circulation cohérent, adapté aux problématiques du territoire et aux évolutions à venir
- Détailler la mise en place des actions à mener

Déroulement de l'étude

L'étude se déroule en 2 grandes parties :

1. Le diagnostic, qui consiste à dresser l'état des lieux de la mobilité sur le territoire communal
2. Les préconisations et leviers d'actions afin de remédier aux dysfonctionnements constatés et de déterminer les axes de la mobilité pour les dix ans à venir.

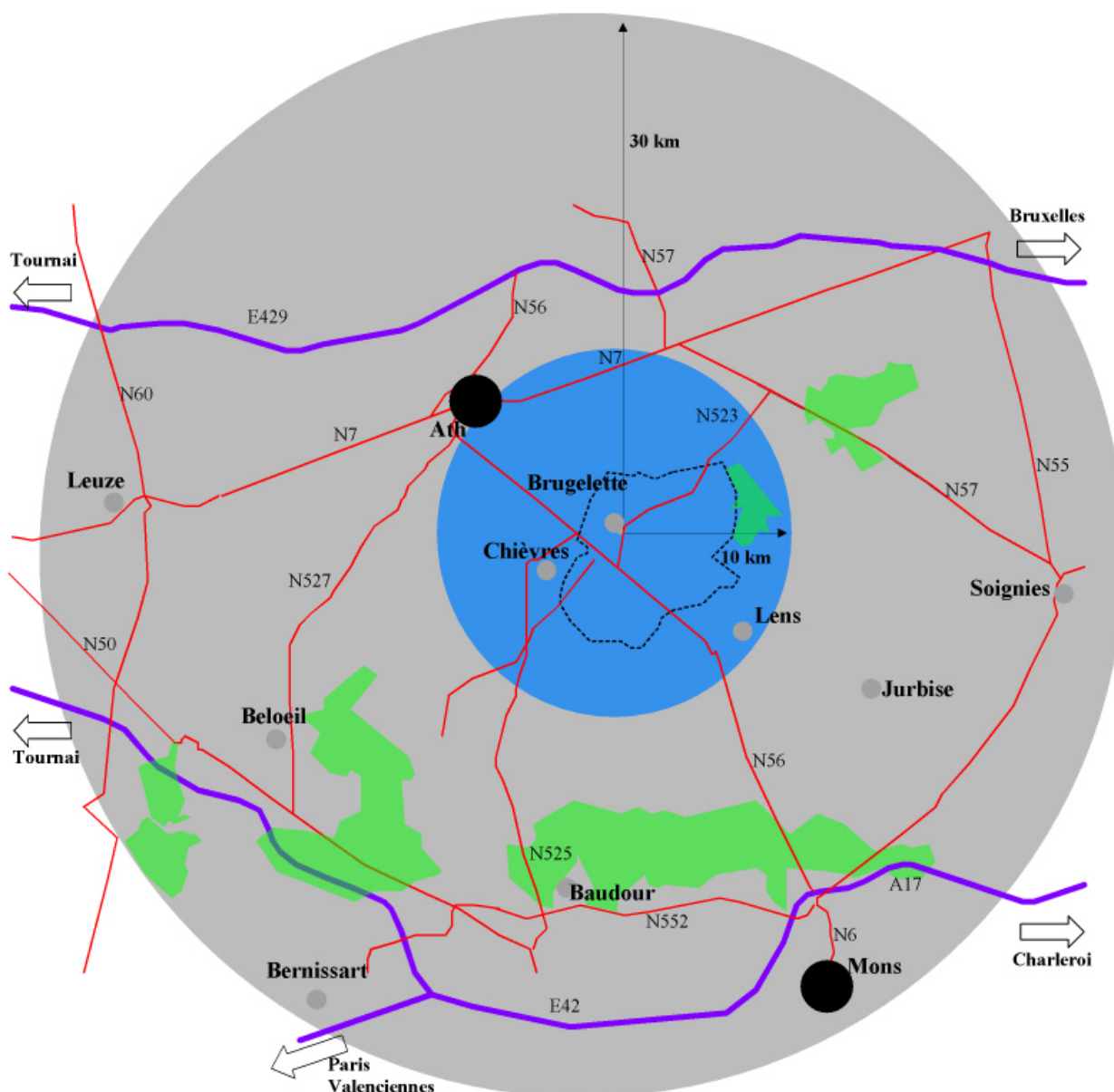
Ce présent rapport constitue le diagnostic du Plan Communal de Mobilité de Brugelette.

1.2 Les contextes géographiques

Brugelette dans son contexte régional

La commune de Brugelette est située dans le Sud Est de la Wallonie Picarde, à moins d'une heure de Bruxelles, à 20 minutes de Mons et à 10 min d'Ath.

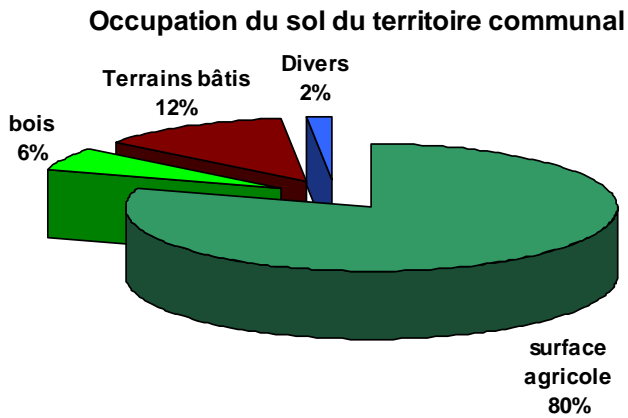
Elle est traversée par la vallée de la Dendre et se situe à mi-distance entre l'E429 (A8) et l'E42.



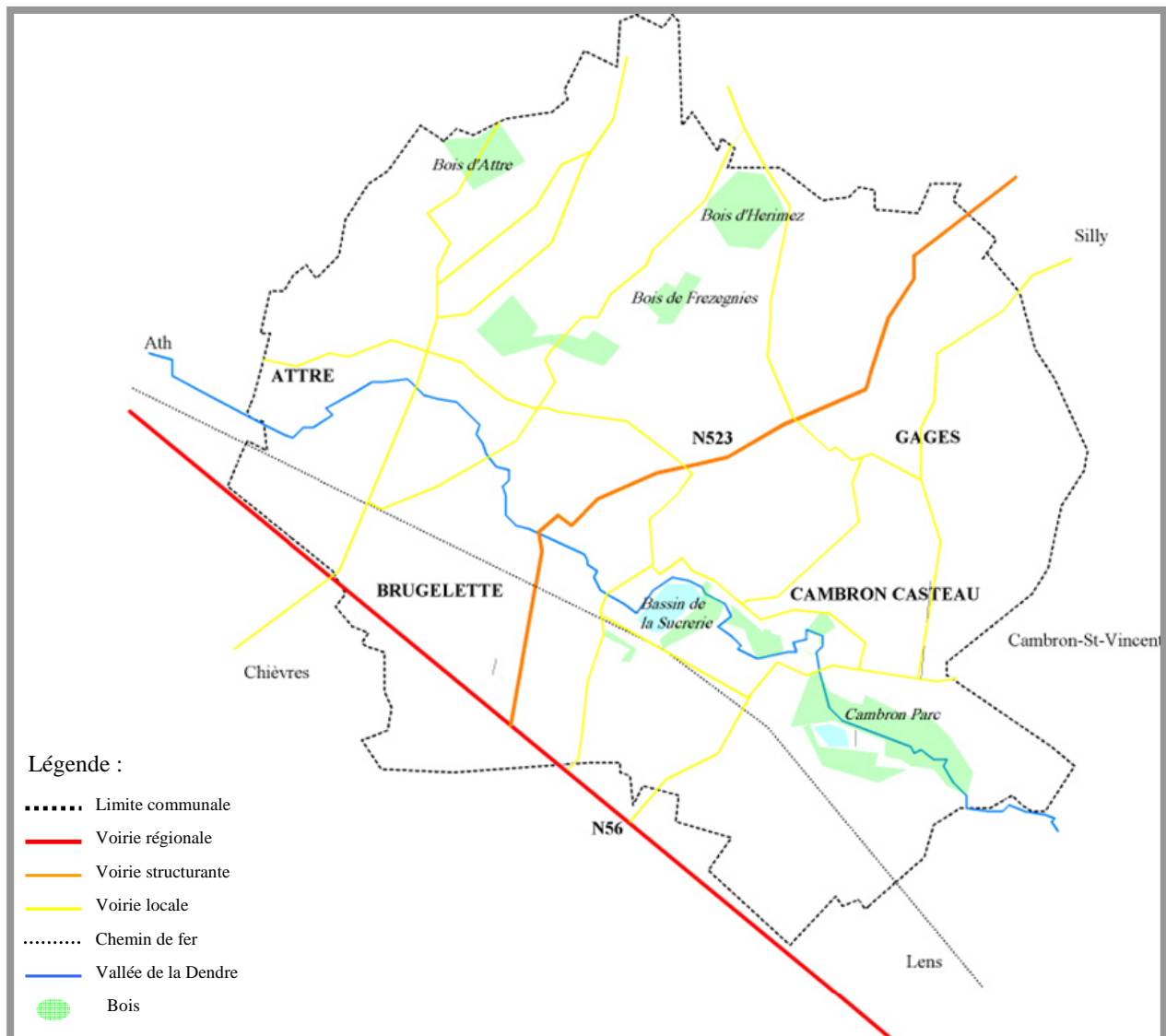
Le territoire communal

Le territoire communal s'étend sur 28,4 km² et regroupe 5 anciennes communes : Attre, Brugelette, Cambron-Casteau, Gages et Mevergnies.

Il peut se segmenter en 3 grands secteurs :



1. **La vallée de la Dendre** : ce secteur se caractérise par un encaissement du territoire et la présence de nombreuses zones boisées. La présence d'eau a induit l'installation de plusieurs activités spécifiques de la commune (la sucrerie, le Parc Paradisio,...).
2. **Les noyaux urbanisés** : Le territoire communal possède plusieurs noyaux d'urbanisation, trace des structures communales d'avant 1973. le centre de l'ancienne commune de Brugelette reste le noyau le plus important.
3. **Les espaces agricoles** : ce troisième secteur se caractérise par de grandes zones cultivées qui occupent 80% du territoire communal (moyenne en Wallonie picarde 74%).

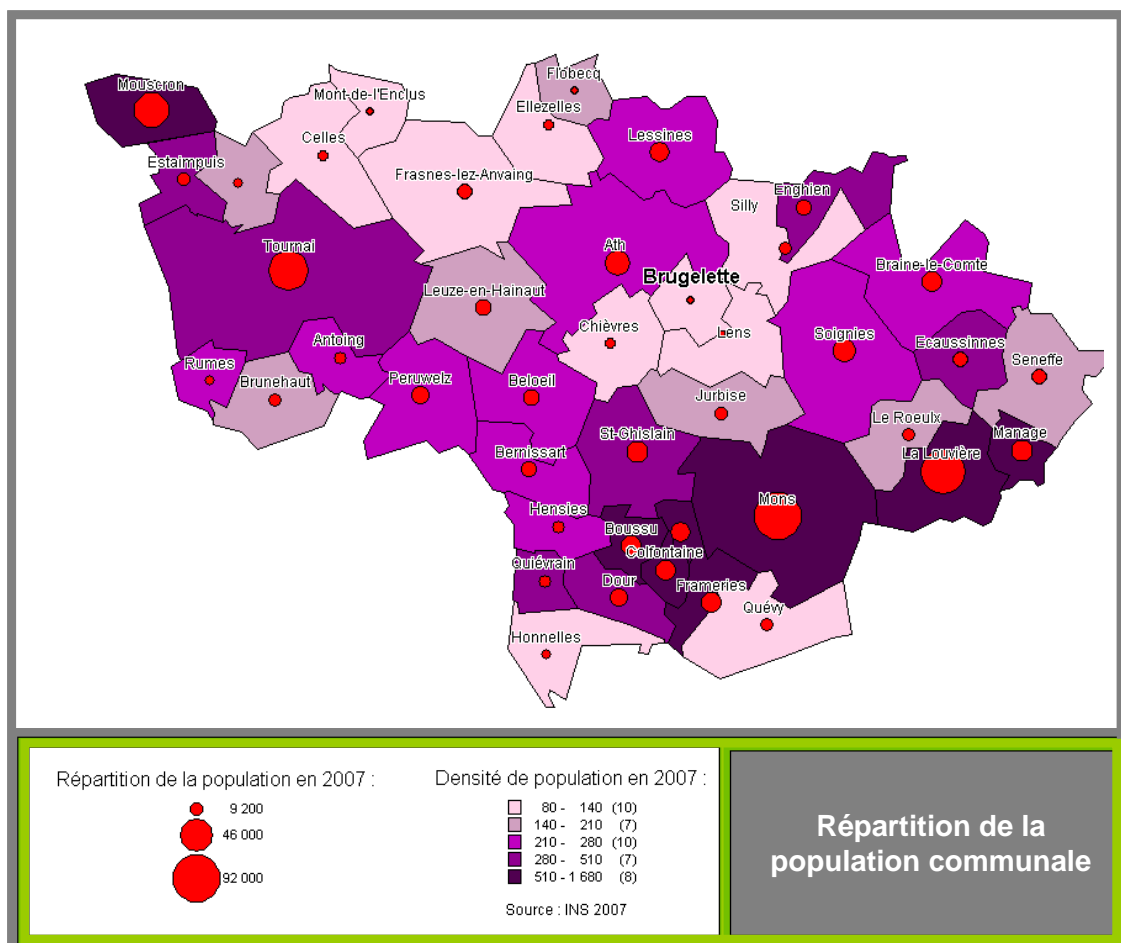


2. Les caractéristiques socio-économiques de la commune

2.1 La population

Le contexte régional

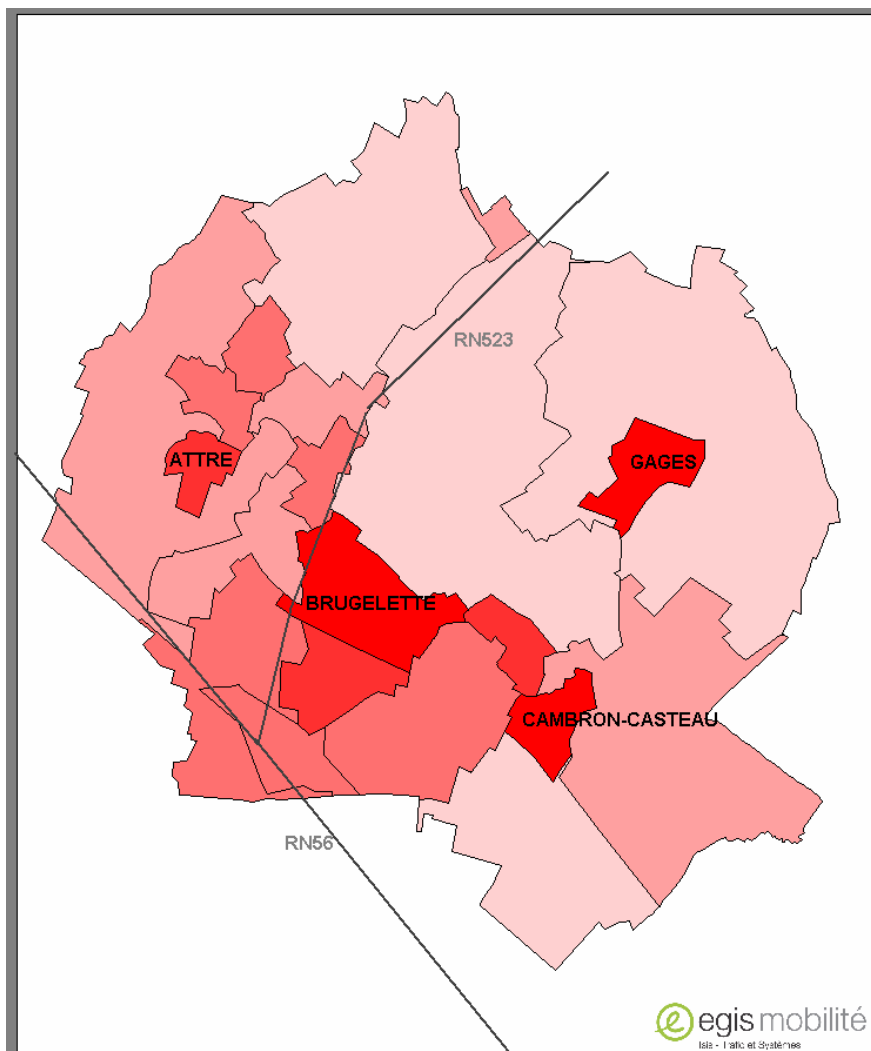
Avec une population d'un peu plus de 3300 personnes (2007), Brugelette est une des communes le moins peuplées du Hainaut. Elle fait partie d'un territoire de faible densité, entouré par des bassins de population plus importants tel que celui de Mons ou dans une moindre mesure celui d'Ath.



En terme d'évolution, Brugelette stagne entre 1996 et 2006, mais en 2007, elle a connu **une croissance de 1,5%**. Cette croissance devrait continuer puisqu'il existe plusieurs projets de lotissements sur le territoire communal. Néanmoins, ce taux de croissance est loin de ceux de Silly ou d'Enghien, communes rattrapées par la périurbanisation de la région bruxelloise.

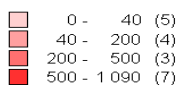
La population communale

Le territoire communal est multipolaire. En effet la population se concentre essentiellement au sein des anciens noyaux villageois et plus particulièrement le long de la vallée de la Dendre.



Parmi les secteurs les plus peuplés on note notamment Brugelette (1050 hab.) et Gages. En terme de mobilité, cet éclatement de la population nécessite de renforcer les liens multimodaux entre ces différents secteurs.

Densité de population sur Brugelette
(données réparties par secteur en 2003)



Source : INS 2003

DENSITÉ DE POPULATION PAR SECTEUR DE LA COMMUNE DE BRUGELETTE

Cette population, comme dans l'ensemble de la Wallonie, a tendance à vieillir, puisque la part des moins de 20 ans passe de 25% en 2000 à 24,4% en 2006.

	2000	2006
Population	3 344	3 284
Part < 20 ans	24,9%	24,4%
Part ≥ 20 et ≤ 64 ans	59,8%	61%
Part 65 ans et plus	15,3%	14,6%
Total des ménages	1 351	1 360

Source : INS

2.2 L'emploi et les navettes

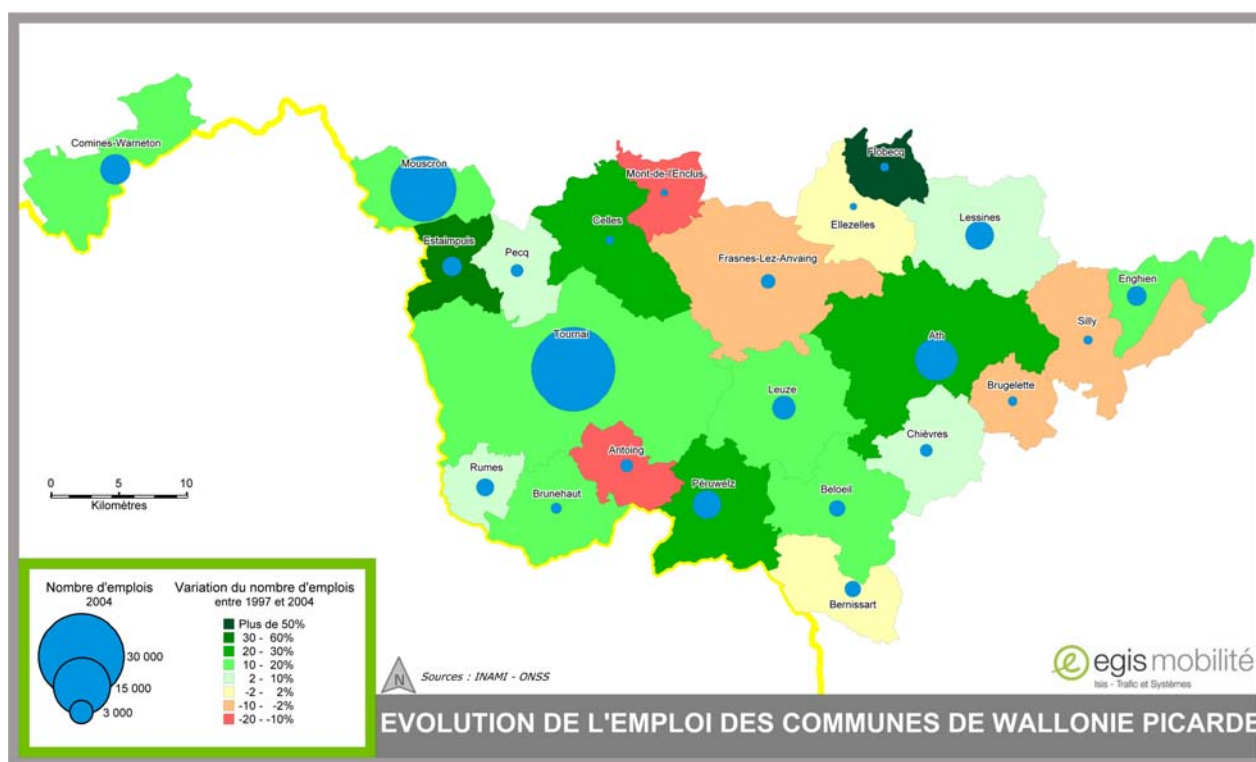
L'évolution des effectifs

La commune proposait, en 2005, près de 830 emplois (580 salariés + 250 indépendants) pour une population active de 1500 personnes. Ce volume d'emplois évolue à la baisse, notamment à cause de la fermeture de la sucrerie tout début 2008 (perte de 70 emplois).

Dès lors **le ratio emploi/population active passe sous le seuil de 0,5**, générant des déplacements de plus en plus importants vers les pôles d'emplois voisins.

A moyen terme, le site de la sucrerie aura de nouveau un potentiel de création d'emplois. Mais actuellement, la fermeture est encore trop proche pour pouvoir réellement déterminer un projet de reconversion.

Les secteurs d'activités actuels sont la fonction administrative et scolaire, le secteur agricole et, en saison et la filière touristique avec le Parc Paradisio.

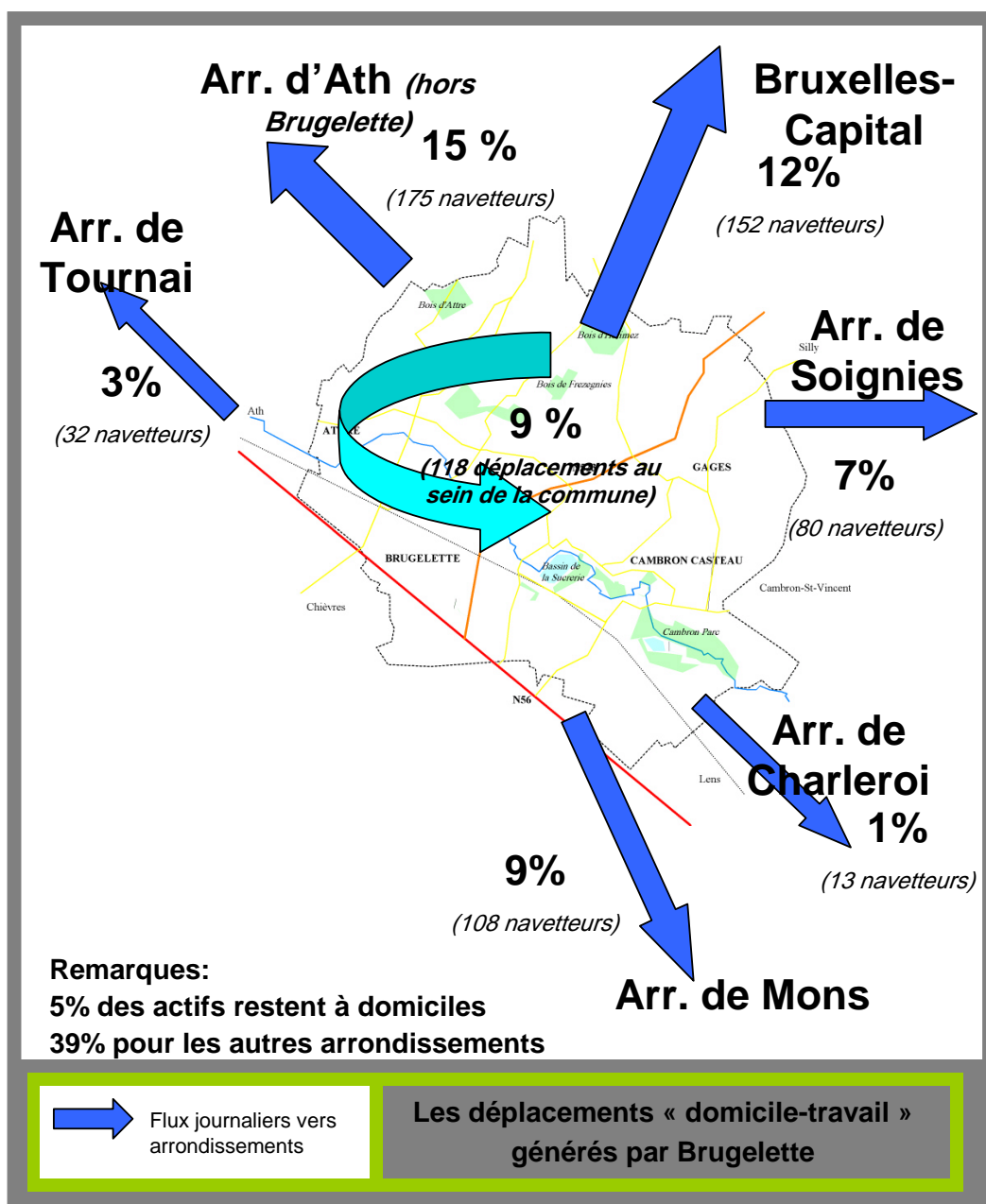


Les déplacements « Domicile – travail »

Le taux, relativement bas, d'actifs trouvant un emploi dans la commune entraîne des déplacements domicile-travail relativement longs vers les pôles voisins. En 2001, la situation était la suivante (ratio basé sur 1200 déplacements quotidiens connus) :

- 60 actifs, soit 5%, ne se déplacent pas
- 120 actifs (10%) restent dans la commune
- 840 actifs (70%) se dirigent vers une commune wallonne, autre que Brugelette
- 150 actifs (12%) travaillent en région bruxelloise
- 30 actifs ont leurs activités en Flandre.

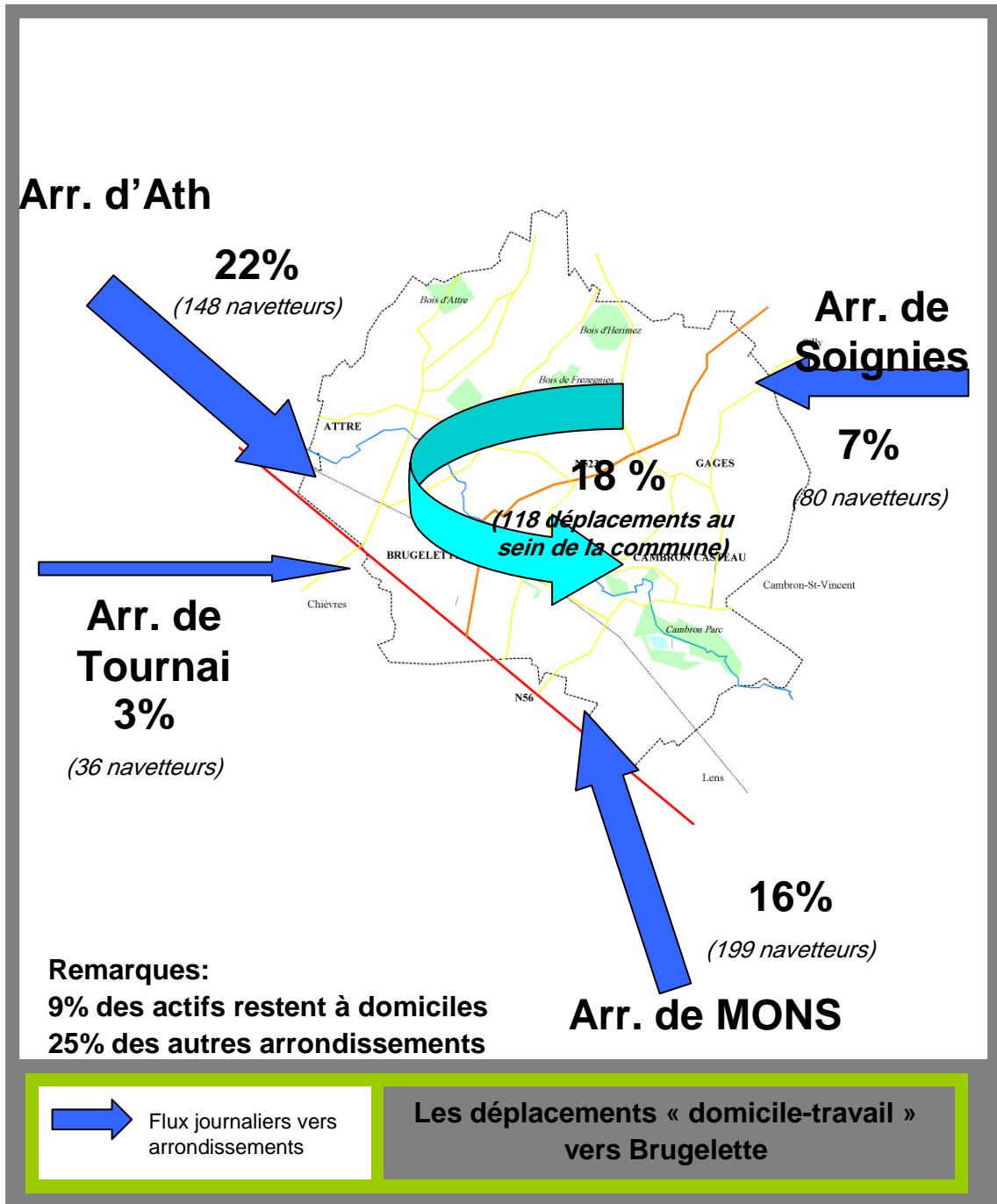
Le graphique ci-dessous renseigne les répartitions vers les différents arrondissements. Il apparait clairement que l'axe Ath – Mons est le plus attractif pour les actifs de Brugelette (12% des actifs pour la commune d'Ath, 7% pour celle de Mons).



Les déplacements « Domicile – travail » (suite)

Au niveau, des emplois de la commune, ils sont occupés par 18% des actifs de la commune, les autres proviennent essentiellement des arrondissements d'Ath et de Mons.

Il est à noter que les flux d'échanges d'actifs s'équilibrent entre Chièvres et Brugelette.

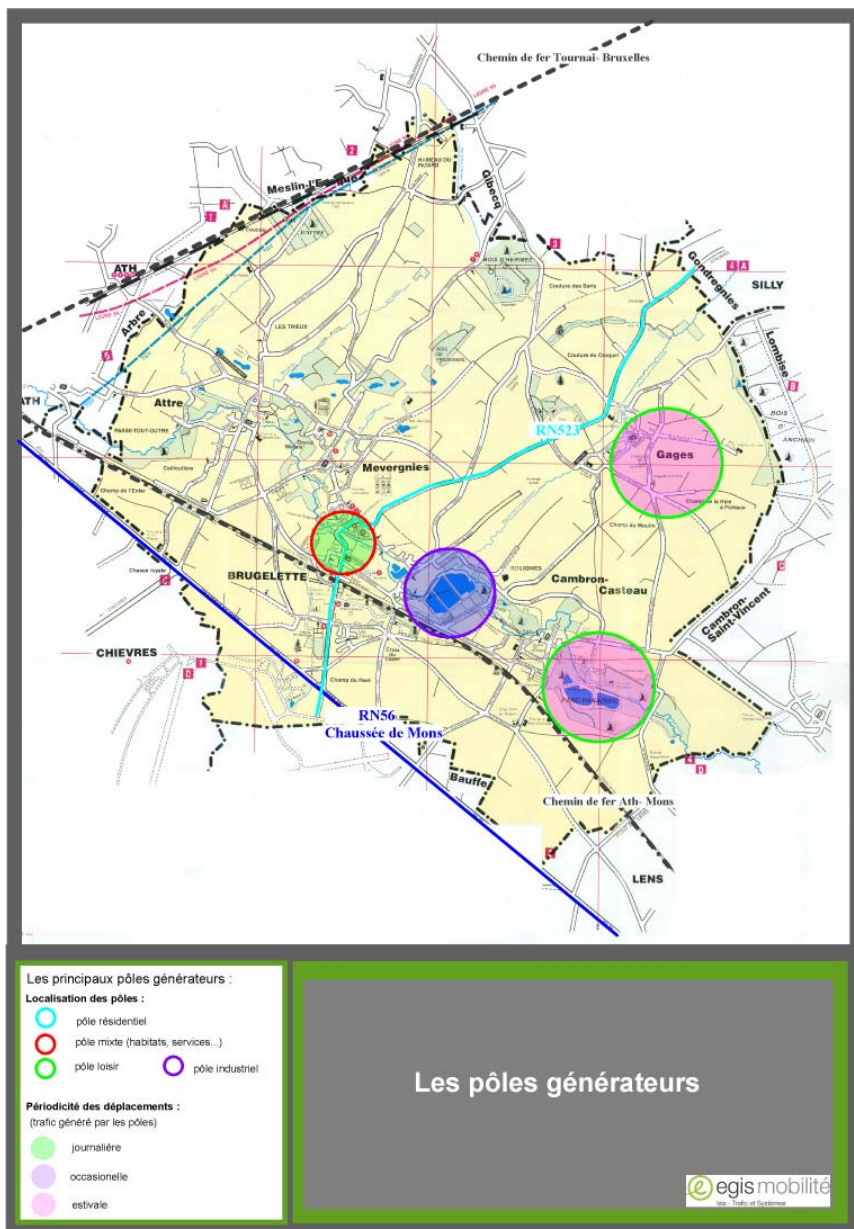


2.3 Les pôles générateurs

Plusieurs pôles sur le territoire communal

En dehors des zones d'habitations, la commune possède plusieurs pôles générateurs de déplacements :

- ⇒ les établissements scolaires
 - ⇒ le Parc Paradisio
 - ⇒ Le château d'Attré
- Et dans une moindre mesure :
- ⇒ La salle des sports
 - ⇒ La maison de la jeunesse et de la culture
 - ⇒ Le hameau de Pataro (élevage de chevaux) des concours sont organisés tous les trimestres ce qui engendre des problématiques de trafic le long de la voie d'accès. On observe de plus un conflit entre les visiteurs du hameau, plus nombreux lors des périodes de concours et les automobilistes utilisant l'axe pour se diriger vers l'autoroute.
 - ⇒ Le marché du mardi matin sur le parking de l'église
 - ⇒ Quelques événements annuels



Il est à noter également la proximité de la base militaire de l'OTAN comprenant notamment une piste pour les avions gros porteurs. Cette base fait partie du complexe du SHAPE principalement implantée dans l'agglomération montoise.

Les établissements scolaires

Trois établissements scolaires sont présents au sein du territoire de Brugelette :

- **Ecole Communale**

École regroupant 217 élèves âgés 2ans et demi et 12 ans répartis en 11 classes. Les élèves sont essentiellement originaires de l'entité et des communes voisines (Ath, Silly, Chièvres). L'établissement est accessible depuis l'Avenue Gabrielle Petit.

- **Ecole Saint Louis**

École regroupant 100 élèves allant de la maternelle au primaire répartis en 5 classes. Les élèves sont essentiellement originaires de l'entité et des communes voisines (principalement de Bauffe).

La majorité des parents d'élèves sont motorisés et déposent individuellement leurs enfants. L'importance des flux aux heures de pointes du matin et de l'après-midi occasionne des problèmes de gestion sur la voie d'accès (rue M. Lelangue).

- **Institut Sainte Gertrude**

L'établissement regroupe :

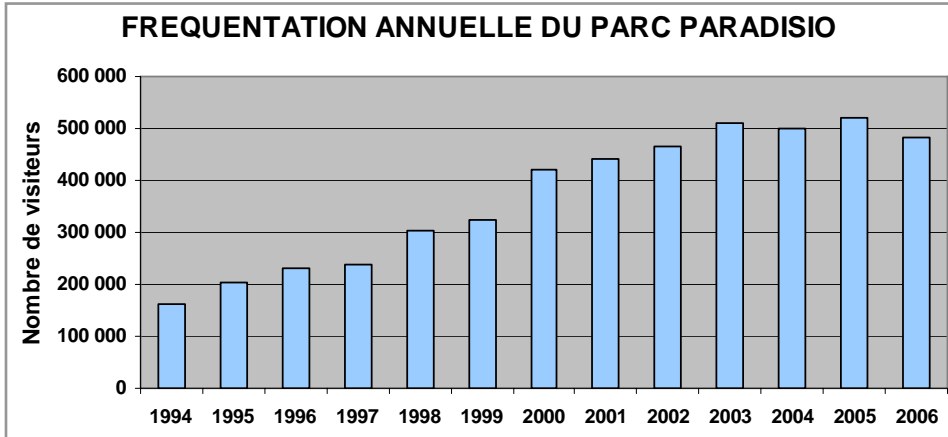
- une école secondaire
- une école fondamentale
- un internat

Établissement regroupant 350 élèves de 3 à 21 ans, auxquels s'ajoutent 150 employés. Le taux de fréquentation de l'établissement a fortement évolué au cours du temps ce qui a renforcé les problématiques existantes.

L'établissement est accessible depuis l'Avenue et le chemin Gabrielle Petit.

Le Parc Paradisio

Autrefois désigné comme « le paradis des oiseaux », Paradisio, est aujourd'hui un parc où cohabitent, sur 55 hectares, plus de 4 000 animaux venus des quatre coins de la planète. Situé dans le site exceptionnel de l'ancienne abbaye de Cambron, Paradisio est aujourd'hui reconnu comme l'un des plus beaux jardins zoologiques.



Depuis l'introduction en bourse en 1999, l'offre du Parc ne cesse de se diversifier.

Ces dernières années la fréquentation du parc est relativement stable, avoisinant les 500 000 visiteurs.

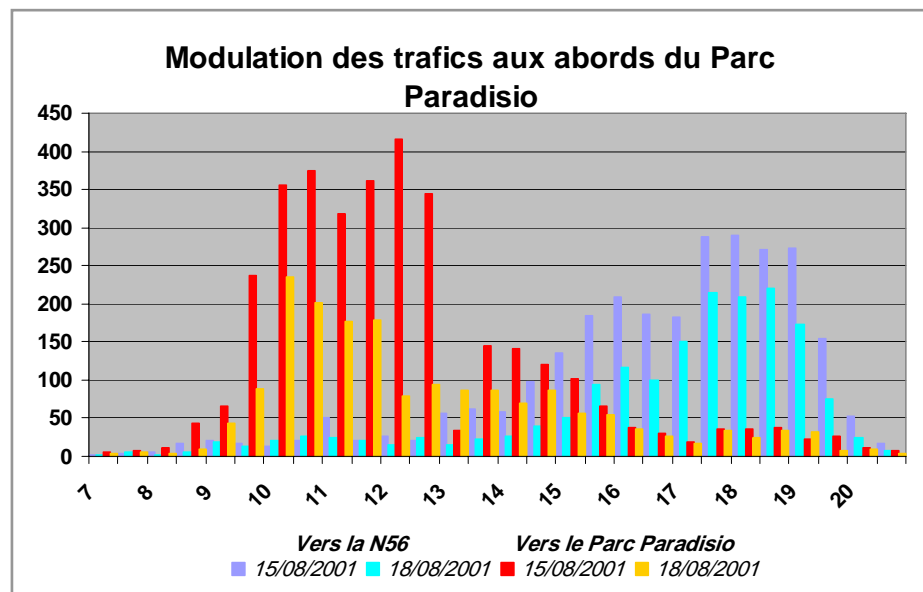
Source : rapport annuel 2005-2006, Paradisio

Le léger recul de 2006 s'explique notamment par des conditions météorologiques maussades au mois d'août et l'hypermédiatisation de la grippe aviaire. Toutefois, pour l'année 2007, la fréquentation a atteint les 635 000 visiteurs.

La génération du site

La grande majorité des visiteurs utilise, comme mode de déplacement, la voiture particulière. Les jours de forte affluence, on dénombre entre 3 800 et 4 000 véhicules sur le site qui, comme le montre le graphique des modulations horaires, sont présents presque simultanément. En effet, le temps de visite du parc avoisine les 4 à 5 heures. Dès lors, la majorité des visiteurs arrive sur le site en fin de matinée et repartent entre 18 et 20h.

Vu les aménagements nouveaux et futurs du Parc, la durée de visite a tendance à augmenter. Ceci pourrait amplifier le phénomène d'hyperpointe.



Source : rapport général de relevé de comptages, Analyse du trafic entrant et sortant du Parc Paradisio du 13/08/2001 au 20/08/2001, NIEZEN Traffic

Les impacts circulatoires

De tels volumes de trafic posent deux types de dysfonctionnements aux abords du site :

1. Des problèmes de traversées de zones urbanisées dont les voiries ne sont pas adaptées pour de tels volumes, ce qui provoque une détérioration de la qualité de vie du village, particulièrement en période estivale.
2. Des problèmes de stationnement qui ont un impact direct sur les conditions d'écoulement du trafic des voiries, et ce malgré le renfort de personnel affecté à la gestion du stationnement.

Les jours de forte affluence les dysfonctionnements touchent également **le réseau régional** :

- **La N523** : axe historique d'accès au parc dont la fonction première est de desservir le centre de Brugelette ; les jours de forte affluence, une partie du trafic utilise cet axe pour rejoindre le parc via la rue de la sucrerie et, **de la sorte court-circuiter**, l'accès de la rue Notre Dame, ce qui induit un trafic de fuite sur des axes urbanisés et bien évidemment une insécurité pour les riverains.
- **La N56** : les impacts sont doubles
 - D'une part, les difficultés de rentrer dans les zones de stationnement, liées aux fermetures du passage à niveau provoquent des remontées de file qui peuvent atteindre la N56 (certains jours la remontée de file dépasse le territoire de Lens !!) et induire un dysfonctionnement majeur de l'axe régional.
 - D'autre part la configuration des carrefours n'est pas adaptée aux volumes présents lors des pointes de sorties des véhicules, ce qui provoque des files d'attente lors des sorties sur la rue Notre-Dame, poussant les automobilistes à prendre des risques pour s'insérer dans la circulation de la N56.
- Il est à noter également que l'attractivité du Parc Paradisio peut provoquer également quelques dysfonctionnements au niveau de l'échangeur de Nimy (E 42).

La base militaire

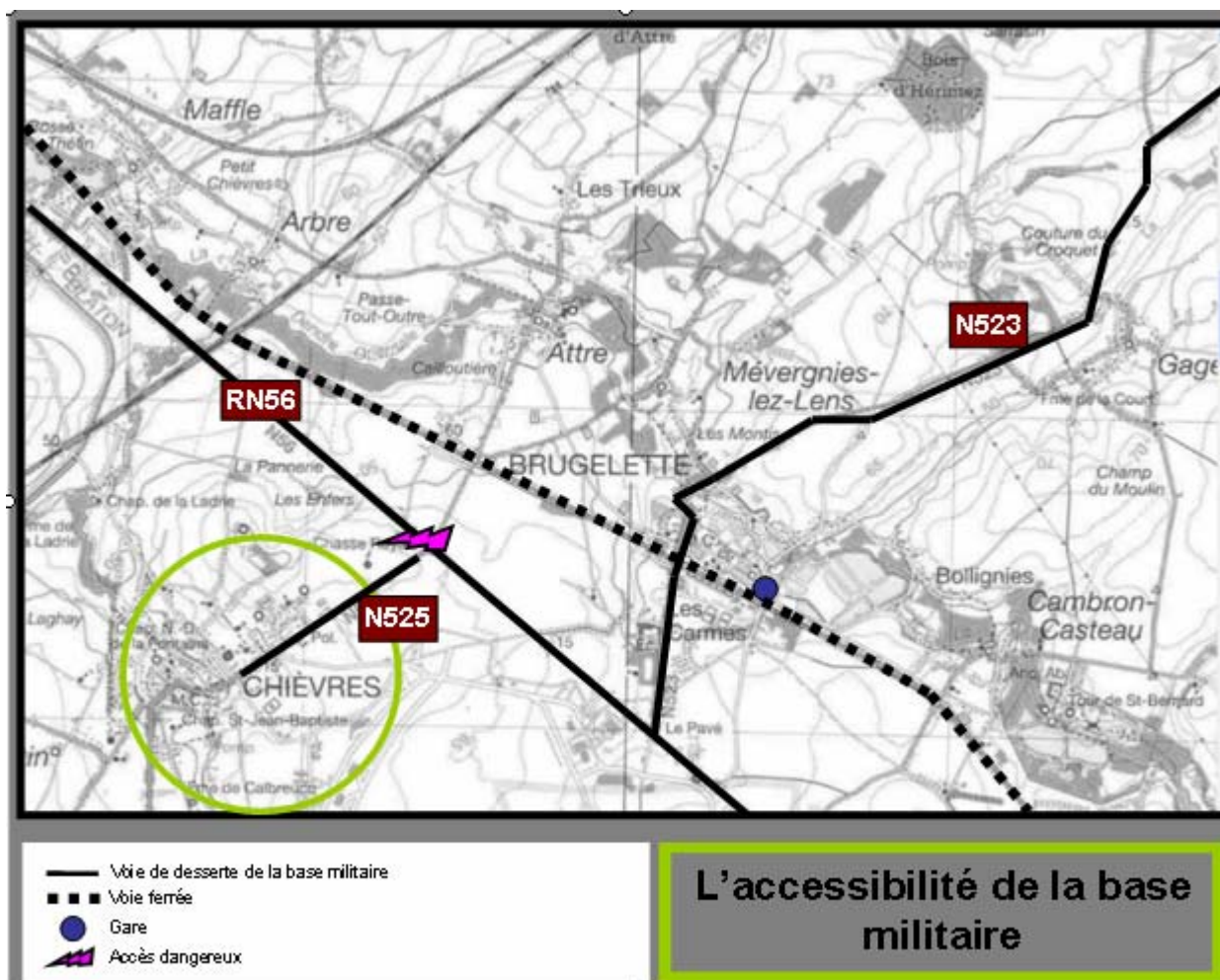
Même, si elle n'est pas implantée sur le territoire communal, elle a un impact direct sur la commune, d'une part par son activité qui génère des déplacements qui empruntent la N56 et d'autre part par la demande en logement pour les nouveaux arrivants.

Malheureusement, peu d'informations sont disponibles sur la base militaire et son fonctionnement. Un peu plus de 967 personnes (militaires, civils ; Belges et Américains) travaillent à la Caserne Daumerie et à la Base de Chièvres. En vue de l'ouverture d'un hôtel et de la création de nouveaux logements (zone de la Cailloutiere) les effectifs de la base sont susceptibles de croître à moyen terme.

Environ 90% du personnel utilise sa voiture personnelle pour venir sur le site. Cependant une navette spécifiquement destinée aux employés existe mais demeure peu fréquentée.

Problématiques occasionnelles : la circulation est coupée lorsque les avions atterrissent. Une signalisation permet de prévenir les automobilistes en amont via l'installation de feux tricolores.

A noter à proximité, la localisation de la future école du feu qui deviendra un site référence en Wallonie.



2.4 Les projets urbanistiques

Une volonté d'offrir de nouveau espace de construction

Il est important de rappeler le rôle du PCM dans l'aménagement du territoire. En effet, le PCM est l'occasion d'évaluer les impacts des projets urbanistiques en terme de mobilité. Leurs prises en compte sont donc essentielles pour la bonne pratique du plan, à moyen comme à long terme.

Territoire essentiellement agricole, les « poches » d'urbanisation sont essentiellement regroupées le long des axes routiers structurants notamment la N523.

Peu de disponibilités foncières sont encore présentes sur le territoire. Dans ce contexte, chaque nouvel espace disponible devient un enjeu important. La fermeture de la sucrerie pose la question à moyen et long terme de sa reconversion et de la place à donner à cet espace situé au cœur de la commune.

Une politique de développement foncière est menée par les autorités locales afin de créer de nouveaux logements haut de gamme pour attirer une nouvelle population aux revenus plus élevés.

Les projets de la commune

- **80 maisons - avenue Saint-Martin**

Il s'agit essentiellement de maisons composées de 3 à 4 chambres. Ces lotissements sont destinés, pour la plupart, à recevoir les militaires de la base américaine située à proximité de la commune.

Ces constructions auront un fort impact sur le centre de la ville : cela va changer la morphologie de la commune en créant un nouveau quartier et en dotant la ville d'un nouveau centre.

En terme d'impacts de circulation, ce projet générera quelques 100 mouvements en voitures particulières aux heures de pointe du matin et soir.

- **Transformation de granges en appartements**

D'anciennes granges sont actuellement en cours de transformation sur l'ensemble du territoire communal. Réaménagées en appartements collectifs, ces nouvelles habitations regrouperont de 3 à 4 appartements.

- **44 appartements rue des Combattants**

En terme d'impacts de circulation, ce projet générera quelques 60 mouvements en voitures particulières aux heures de pointe du matin et soir.

- **Projet de ZAC 1**

Zone des Tilleuls entre le Chemin de Chièvres et Avon les Roches. Une partie de la zone a déjà été construite, la construction de lotissements sur l'espace restant se fera à moyen terme. Il est prévu d'y aménager environ 35 maisons, ce qui induira un volume d'une quarantaine de véhicules aux différentes heures de pointe.

- **Projet de la ZAC 2**

Zone résidentielle en développement située avenue des Déportés. Le gabarit de la voie d'accès n'est pas adapté pour supporter la génération de trafic supplémentaire occasionné par la création de nouveaux lotissements.

La reconversion du site de la Sucrierie

Le 31 décembre 2007, la faillite du site de la sucrierie a été déclarée. La réaffectation du sol est actuellement difficile car il faut d'abord dans une première phase tout démonter pour pouvoir déterminer une nouvelle affectation au site. Aucun projet futur de développement n'est encore clairement défini.

Néanmoins, en terme de mobilité, la fermeture pose deux grandes questions :

- Comment seront acheminés les charrois agricoles anciennement destinés à la sucrierie de Brugelette ?
- Comment vont s'organiser les ouvriers et employés réaffectés sur d'autres sites sucriers ?

La zone industrielle ne fonctionnait autrefois que 4 mois par an. Une reconversion induirait un autre mode de fonctionnement susceptible de changer les périodes et la fréquence d'utilisation du site sur une année entière et non plus sur quelques mois. La reconversion du site nécessite donc une prise en compte prioritaire de l'organisation des voies d'accès et des modes de déplacements pour un meilleur fonctionnement à la fois de la zone et plus globalement de la commune.



Espace de stationnement aménagé devant l'entrée de la zone

Il est recommandé une réelle prise en compte des générations de trafic adapté au choix de la reconversion du site.

La réorganisation de la zone devra, à court et moyen terme, faire partie prenante du Plan Communal de Mobilité. En effet, la zone demeure susceptible de générer des flux importants de déplacements, tant automobiles que piétons, et doit de ce fait être incorporé aux orientations du PCM. Nécessité d'imposer des « contraintes urbanistiques » à l'entreprise, de quelque activité qu'il s'agisse, qui viendra s'implanter sur le site de la Sucrierie.

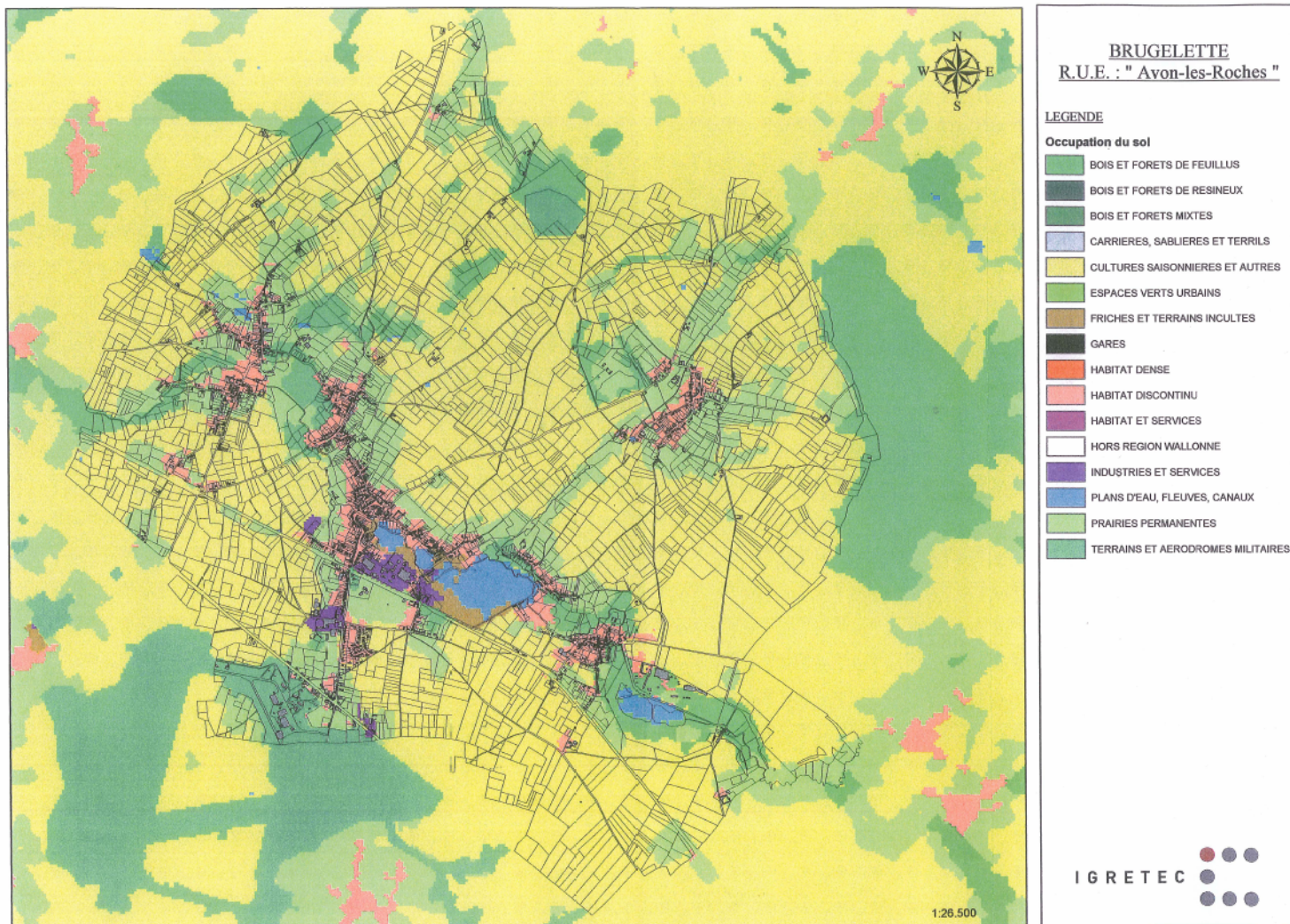


Avenue Cambron (2X1 voies, double sens de circulation)

Cartographie de l'occupation du sol

Occupation du sol :

- Un territoire à vocation essentiellement agricole
- Une urbanisation concentrée le long de la RN 523
- Un développement des zones urbanisées dans des poches différenciées (pas de véritable centre urbain)
- Un remodelage à long terme du territoire avec la création d'un nouveau centre urbain (construction de nombreux logements pour les employés de la base américaine)



3. Le réseau viaire

3.1 Les infrastructures

Une accessibilité routière de qualité

Les problématiques liées à l'accessibilité sont l'inquiétude de tous enjeux de liaisons. Elles reposent sur 3 points essentiels :

- **Accessibilité routière régionale**

On constate que la commune dispose d'une bonne accessibilité à l'échelle régionale grâce à un réseau routier structurant dense. Deux axes autoroutiers (E429, E42) permettent de liaisonner le territoire et de rejoindre, via un réseau structurant les différents pôles urbains de la Wallonie Picarde et les grandes agglomérations du nord de l'Europe (Bruxelles, Paris, Valenciennes...). A ce réseau autoroutier s'ajoute un réseau régional primaire dense (N7, N529, N48, N50, N60, N526, N 524..).

La commune de Brugelette est desservie via 2 axes principaux :

- **N56**, axe quasi tangent à la commune, qui permet les liaisons vers le réseau autoroutier.
- **N523**, qui assure deux fonctions, l'une d'accès depuis le réseau régional structurant, l'autre de desserte communale, puisque cet axe traverse de part en part la commune.

Il est à noter que ces deux voiries sont reprises dans le réseau de transport exceptionnel pour le charroi de moins de 120 tonnes

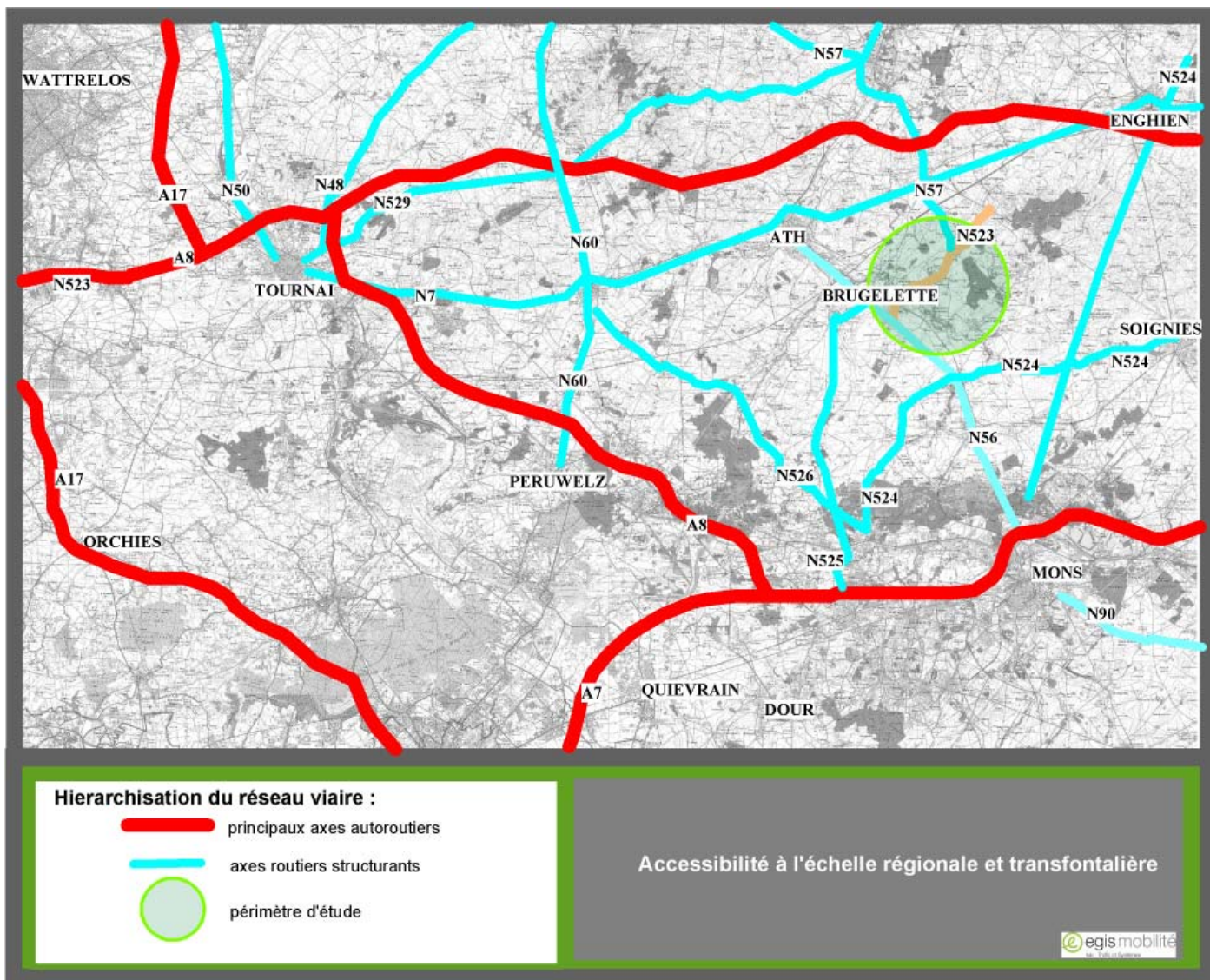
- **Accessibilité routière locale**

A ce réseau de desserte principale, s'ajoute un maillage local dense. De nombreuses voiries ont conservé leur caractère rural. Leur gabarit n'est, de ce fait, plus toujours adapté au type et à la génération de trafic que ces voies doivent supporter.

- **Qualité et sécurité du réseau viaire**

Les accès à la commune sont sujets à différentes problématiques notamment au niveau de la sécurité. On y retrouve un trafic local mais aussi un trafic de transit de plus en plus marqué qui vont rejoindre l'E429 au niveau de Ghislenghien.

La sucrerie a généré pendant longtemps un passage de poids lourds au sein de la commune, passage nuisible pour les riverains tant au niveau sonore que visuel. La fermeture de l'usine a enraillé ce problème dans le même temps.



3.2 L'accessibilité locale

Le réseau existant

La hiérarchisation du réseau viaire existant se décompose comme suit :

- **Axes structurants : RN56 - Chaussée de Mons**



Configuration : 2 X 2 voies, double sens de circulation, vitesse limitée à 70km/heure. Cette voie permet de desservir la commune de Brugelette, via le carrefour situé au croisement de la RN523.

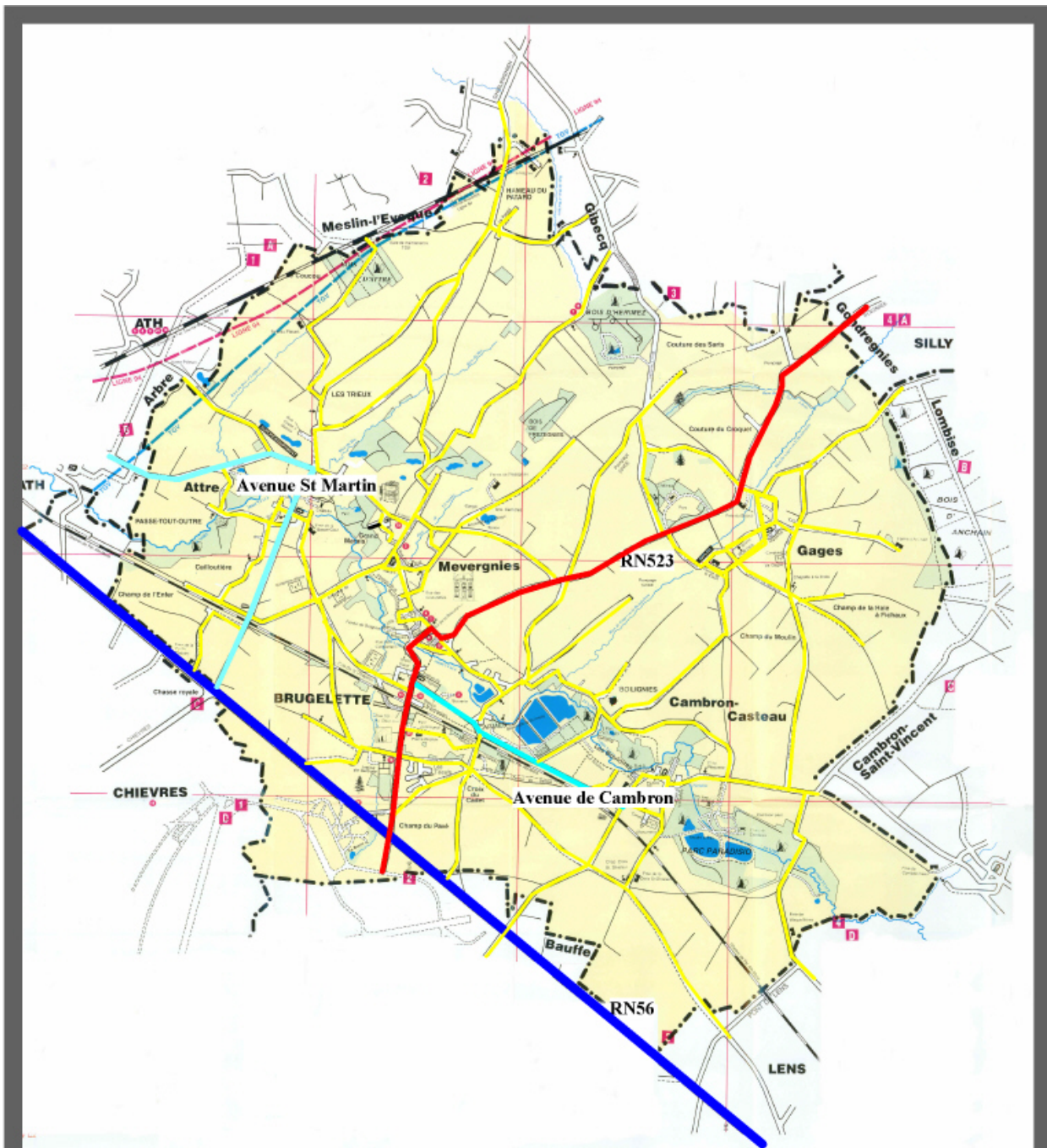
Considérée comme un axe dangereux, le caractère rectiligne de la voirie est propice à la pratique de vitesses élevées allant bien au-delà des vitesses autorisées. Pourtant cet axe a été très bien réaménagé sur le territoire d'Ath, par contre, de Brugelette jusqu'à l'autoroute de Wallonie, il présente de nombreuses zones d'insécurité. **Ce tronçon devrait être étudié et réaménagé en priorité.**

- **RN523**

Voie qui traverse la commune, configurée en 2X1 voies, possédant un caractère très routier. Vitesse limitée à 50 km/h au sein de la commune. Une partie de la voirie est limitée à 30km/h aux abords du quartier des écoles.



Cette voie permet de desservir à la fois le centre ville, la maison communale mais aussi les écoles. Actuellement des aménagements sont à l'étude et des tests sont réalisés. En effet des chicanes provisoires ont été installées à différents points stratégiques de l'axe. Une réduction globale de la vitesse ayant été constatée, ces aménagements temporaires devraient devenir définitifs.



Hierarchisation actuelle de la voirie :

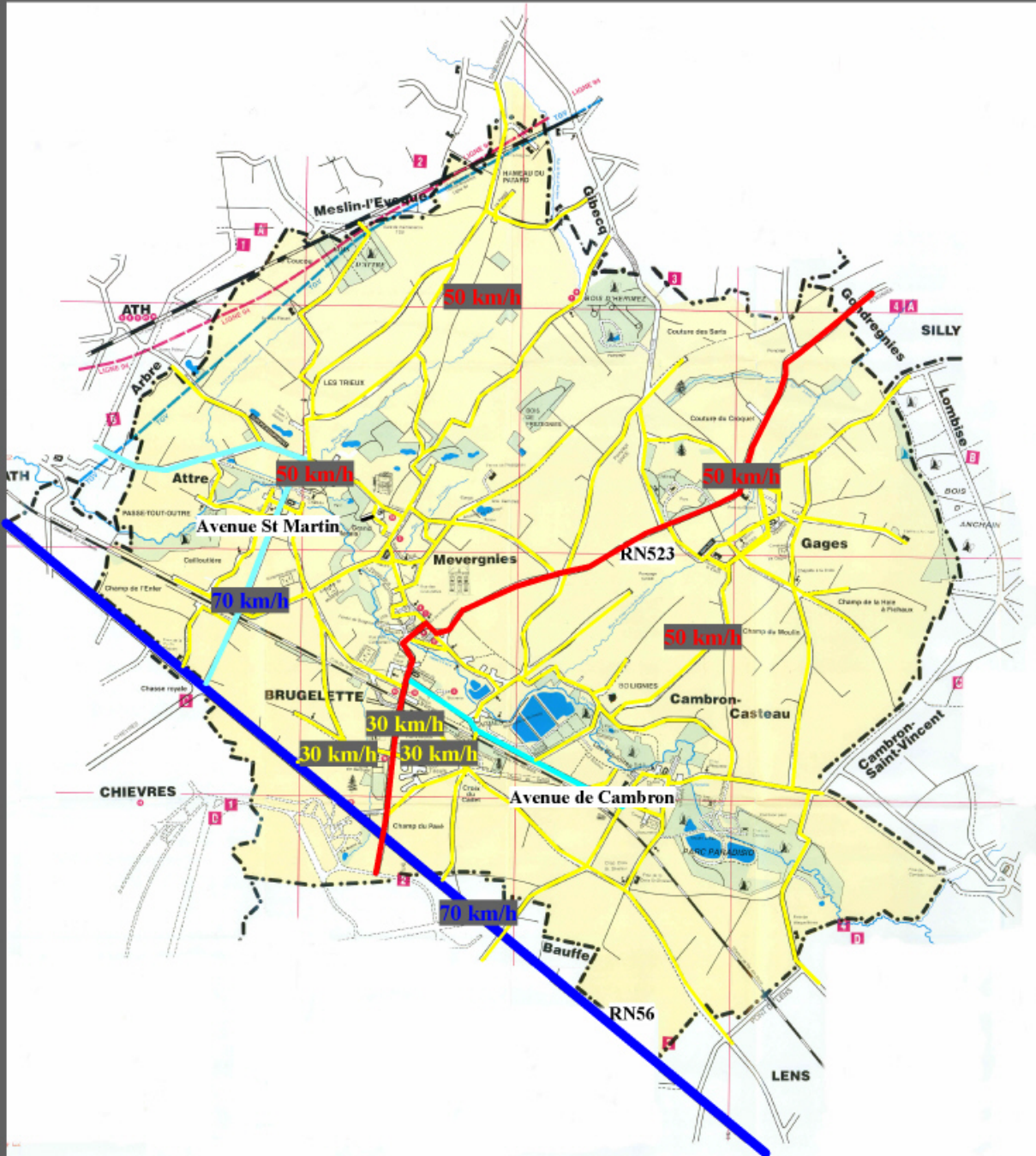
Axes principaux :

- axe structurant
- voie d'accès principale (*pénétrante*)

Axes secondaires :

- voies d'accès secondaires
- maillage local

La hiérarchisation du réseau viaire



Vitesses autorisées sur le réseau viaire :

Réseau viaire :

- █ axe structurant
- █ voie d'accès principale (*pénétrante*)
- █ voies d'accès secondaires
- █ maillage local

Vitesses autorisées :

- 30 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h

Les limitations de vitesse

Les dysfonctionnements

Axe St-Martin : axe en provenance de Chièvres et qui rejoint l'autoroute E429, en direction de Bruxelles.

Les 3 problèmes :

- ⇒ au niveau du rond point (carrefour dangereux)
- ⇒ au niveau de la gestion des flux car mixité de Poids lourds et de véhicules légers
- ⇒ au niveau du non respect des limitations de vitesse

Les limitations de tonnages (max 10 T) ne sont pas respectées et, on constate le passage fréquent aux heures de pointe du matin et du soir de PL de gabarits supérieurs. De plus pour renforcer l'insécurité de l'axe, les automobilistes pratiquent des vitesses excessives, induit par le caractère rectiligne de la chaussée.



Rue Saint Martin : non respect des limitations de vitesse

Aujourd'hui la gestion de cet axe est au cœur des préoccupations des acteurs locaux. La gestion de la vitesse sur cette voie est une action primordiale à mener, tant pour la sécurité des riverains que pour celle des automobilistes.

Carrefour croisement chaussée de Mons/ RN523 :

On constate un problème d'insécurité au carrefour d'entrée de la commune, particulièrement au niveau du croisement des flux sur la N56. En effet les excès des vitesses pratiquées sur la chaussée de Mons limitent considérablement les gaps d'insertion vers le centre de Brugelette, ce qui renforce le risque d'accident sur le carrefour.



Chaussée de Mons, sortie de la N523



Carrefour (croisement RN56/RN523)

Carrefour de Bauffe :

Situé au croisement de la chaussée de Mons et de la rue Notre Dame ce carrefour présente un risque accidentogène élevé.

Cela s'explique pour plusieurs raisons notamment :

- le manque d'aménagement en amont et en aval du carrefour pour réduire les vitesses
- une perspective rectiligne qui favorise des vitesses élevées



Carrefour de Bauffe : risque accidentogène élevé



Carrefour de Bauffe : tourne à droite vers la rue Notre Dame

Chemin de Chièvres :

Chemin rural d'une largeur de 3 mètres, le gabarit étroit de la voirie ne permet pas le croisement des véhicules. La construction de nouveaux logements sur la zone des Tilleuls pourrait venir renforcer la problématique de la desserte de la zone.

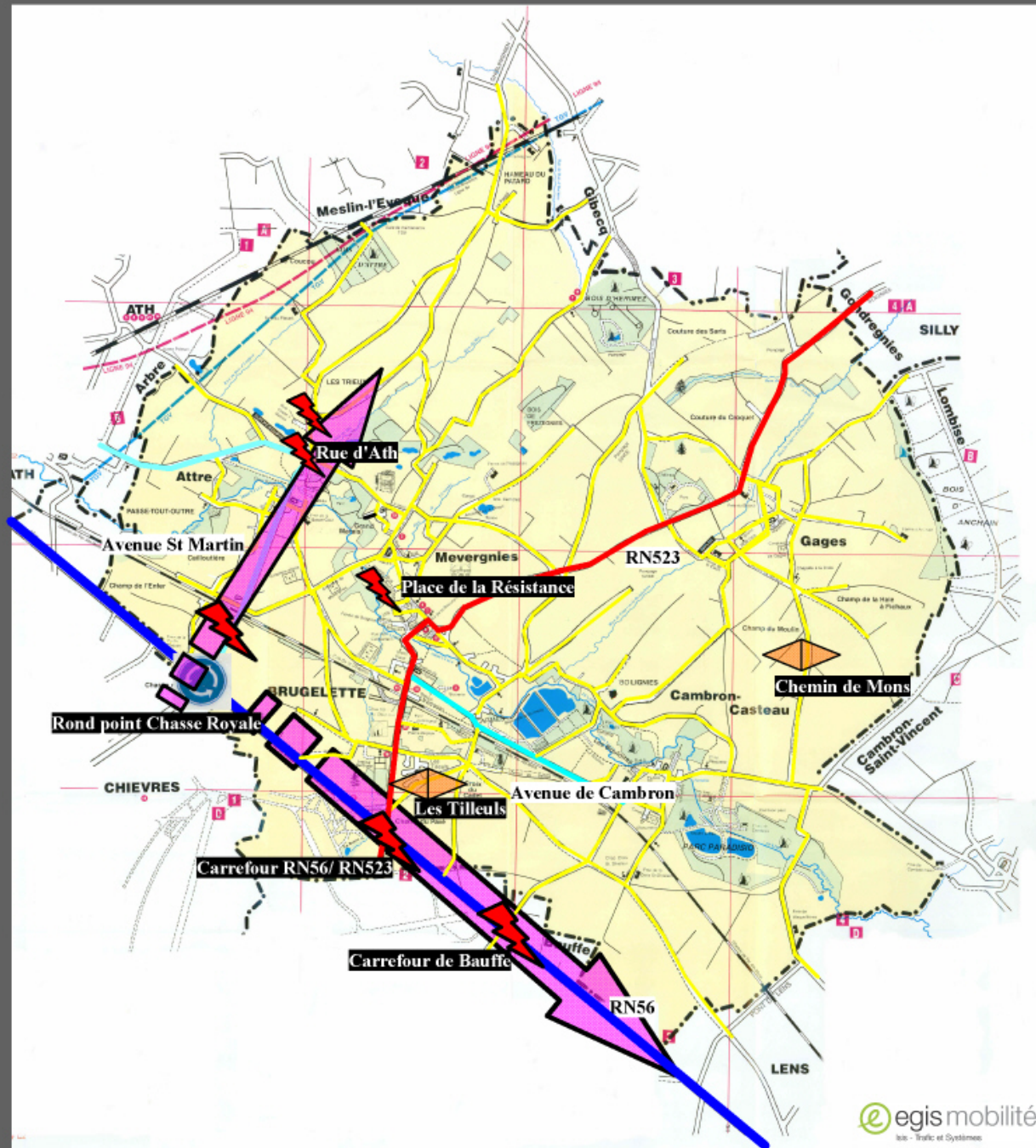
Une desserte de la zone d'habitation est possible via l'avenue d'Avon Les Roches. Néanmoins cette voirie ne dispose pas d'aménagements modérateurs de vitesse et pourtant celle-ci y est limitée à 30km/h. A long terme il est recommandé de revoir le plan de circulation et le gabarit de la voirie autour de ce pôle résidentiel.



Rue des Tilleuls : circulation limitée à 30km/heure








Chemin de Chièvres : une voie étroite à caractère rural






Localisation des dysfonctionnements :

Axes principaux :

-  axe structurant
-  voie d'accès principale (pénétrante)
-  voies d'accès secondaires
-  maillage local
-  giratoire

Dysfonctionnements :

-  risque accidentogène
-  gabarit voirie non adapté
-  vitesses élevées pratiquées

**Les dysfonctionnements
du réseau viaire**

Les accidents

Le recueil des traitements d'accidents auprès des services de police de Brugelette a permis de localiser les points dangereux de la commune. Certains axes sont le lieu d'accidents occasionnels voir très rares, d'autres en revanche, sont des axes particulièrement dangereux. Cela s'explique par le gabarit de la voirie (non adapté) ou le défaut d'aménagement visant à modérer les vitesses des automobilistes.

Les 3 axes « dangereux » du réseau viaire local sont les suivants :

Localisation	Type d'accident	Fréquence
<i>Chaussée de Mons</i>	- mortel - corporel - matériel	2008/ 2003 2008/ 2005(2)/ 2004 (4) 2008/ 2007/ 2005/ 2006/ 2005/ 2004
<i>N523/N56</i>	- mortel - corporel - matériel	2006 2006/ 2005/ 2004/ 2003 2007 (4) / 2006 (2)/ 2005 (2)
<i>Avenue St Martin</i>	mortel - corporel - matériel	200 200 2007/

Plusieurs axes sont également, de part leur configuration, le lieu d'accidents répétitifs tels que le Chemin et l'Avenue Gabrielle. En effet sur ces axes, on constate aux heures de pointes une affluence, notamment induite par les établissements scolaires qui génère régulièrement des conflits entre les différents usagers du réseau.

De façon globale, l'insécurité sur la commune se résume, sur les cinq dernière années à :

- 4 accidents mortels (*Chaussée de Mons, N523/N56, rue de Moulin*)
- 71 accidents corporels (blessés)
- 91 accidents matériels

=> soit un total de 166 accidents sur 5 ans, nombre largement supérieur à la moyenne.

3.2 L'accessibilité des établissements scolaires

L'école communale Cet établissement scolaire accueille 217 élèves âgés de 2 à 12 ans. Ceux-ci sont essentiellement originaires de l'entité et des communes voisines (Ath, Silly, Chièvre).

L'établissement est accessible depuis la N523. Située au sein d'un espace naturel protégé l'école bénéficie de la proximité de la salle des sports de la ville.



Problématique du demi-tour des véhicules devant l'entrée de l'école



Espace de stationnement situé devant la salle des sports

En terme d'accessibilité, plusieurs problèmes se posent : l'allée située devant l'école est utilisée par les automobilistes pour déposer leurs enfants. Or ce chemin a une vocation piétonne et n'est pas destiné au trafic automobile. Aucun aménagement n'est d'ailleurs présent pour assurer le demi-tour des véhicules.

La problématique du stationnement :

Un parking est présent devant la salle des sports. Celui-ci demeure pourtant très rarement utilisé par les parents d'élèves. Son utilisation permettrait d'interdire la circulation le long de l'allée et de reporter le trafic sur cet espace dédié. De plus, un accès direct permet de liaisonner le parking à l'entrée de l'école. Un cheminement piéton est aménagé à cet effet.

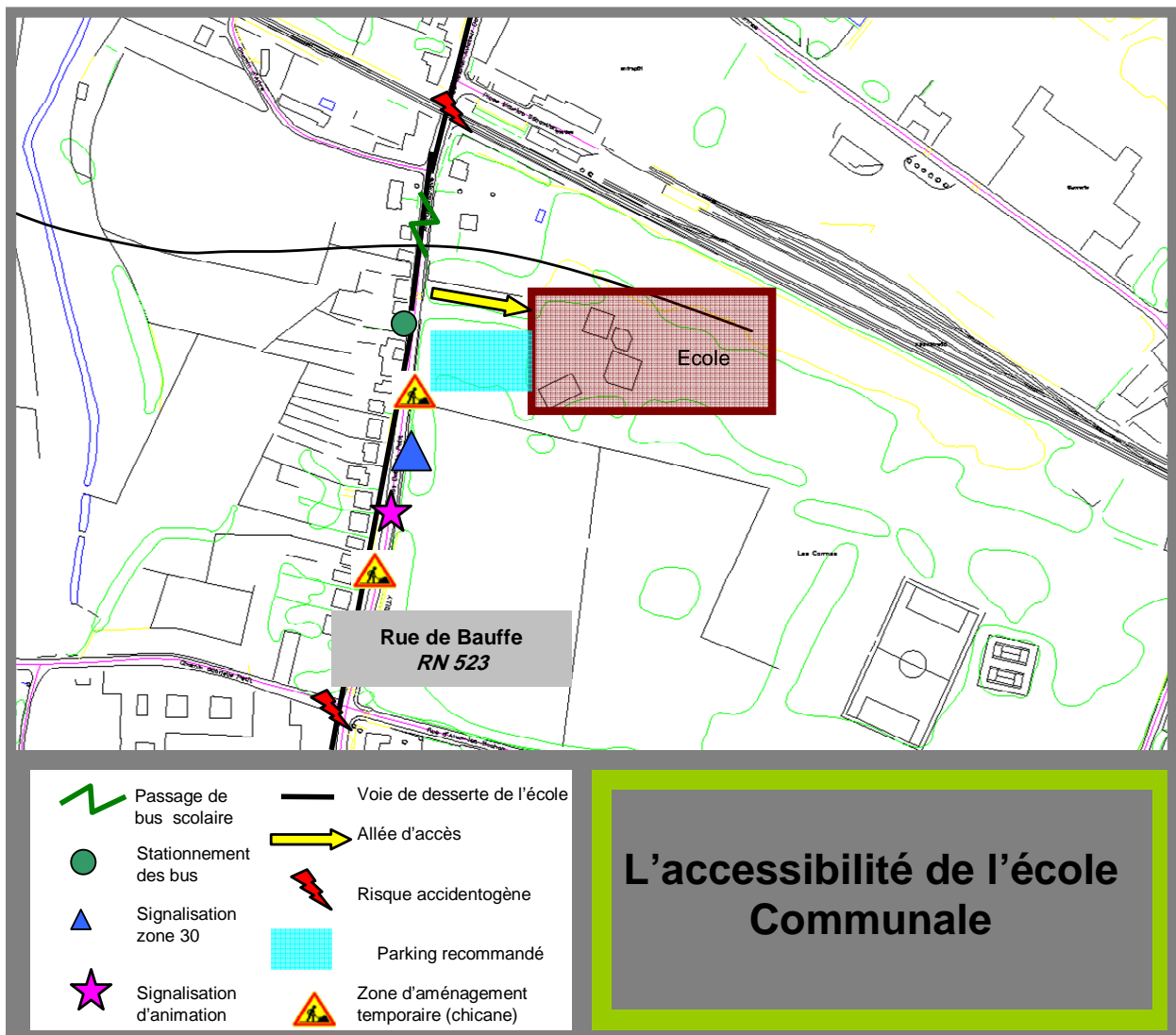
Une réorganisation de l'accès et du stationnement aux abords de l'école Communale serait nécessaire à la bonne pratique des lieux. Ces changements vont de paires avec un changement des attitudes des usagers, moteurs essentiels du bon fonctionnement de l'établissement.

Les avantages

- Aménagement de chicanes (temporaires) sur la RN523
- Constat d'une réduction de la vitesse des automobilistes
- Présence d'un espace de stationnement dédié à proximité de l'école, offre de places quantitativement suffisante

Les inconvénients

- Espace de stationnement dédié qui n'est pas, voir très peu utilisé par les parents d'élèves
- Mauvaise pratique de l'espace, défaut d'identification des voies d'accès par les automobilistes
- Utilisation de l'allée piétonne par les automobilistes pour déposer leurs enfants



École Saint Louis

Cette école regroupe 100 élèves allant de la maternelle au primaire répartis en 5 classes. Les élèves sont essentiellement originaires de l'entité et des communes voisines (principalement Bauffe).

La majorité des parents d'élèves est motorisée et déposent individuellement leurs enfants. L'importance des flux aux heures de pointes du matin et de l'après-midi occasionne des problèmes de congestion sur la voie d'accès (rue M. Lelangue).



Présence d'aménagements forts et d'une signalisation d'animation



Une traversée piétonne située devant l'entrée de l'école

Le stationnement :

Il n'y a pas de dépose minute aux abords de l'école.

Le stationnement se fait sur la chaussée rue Maurice Lelangue.

Le transport scolaire est assuré devant l'établissement. On constate que le stationnement du bus devant le portail de l'école pose problème. Aucun espace n'est dédié ce qui gêne la circulation, empêchant le croisement des véhicules lors de l'arrêt du bus sur la chaussée.

Accessibilité des modes doux :

Certains élèves viennent à l'école en vélo. Il n'y a pas d'itinéraire cyclable proprement défini. La circulation des cyclistes se fait donc sur la chaussée.

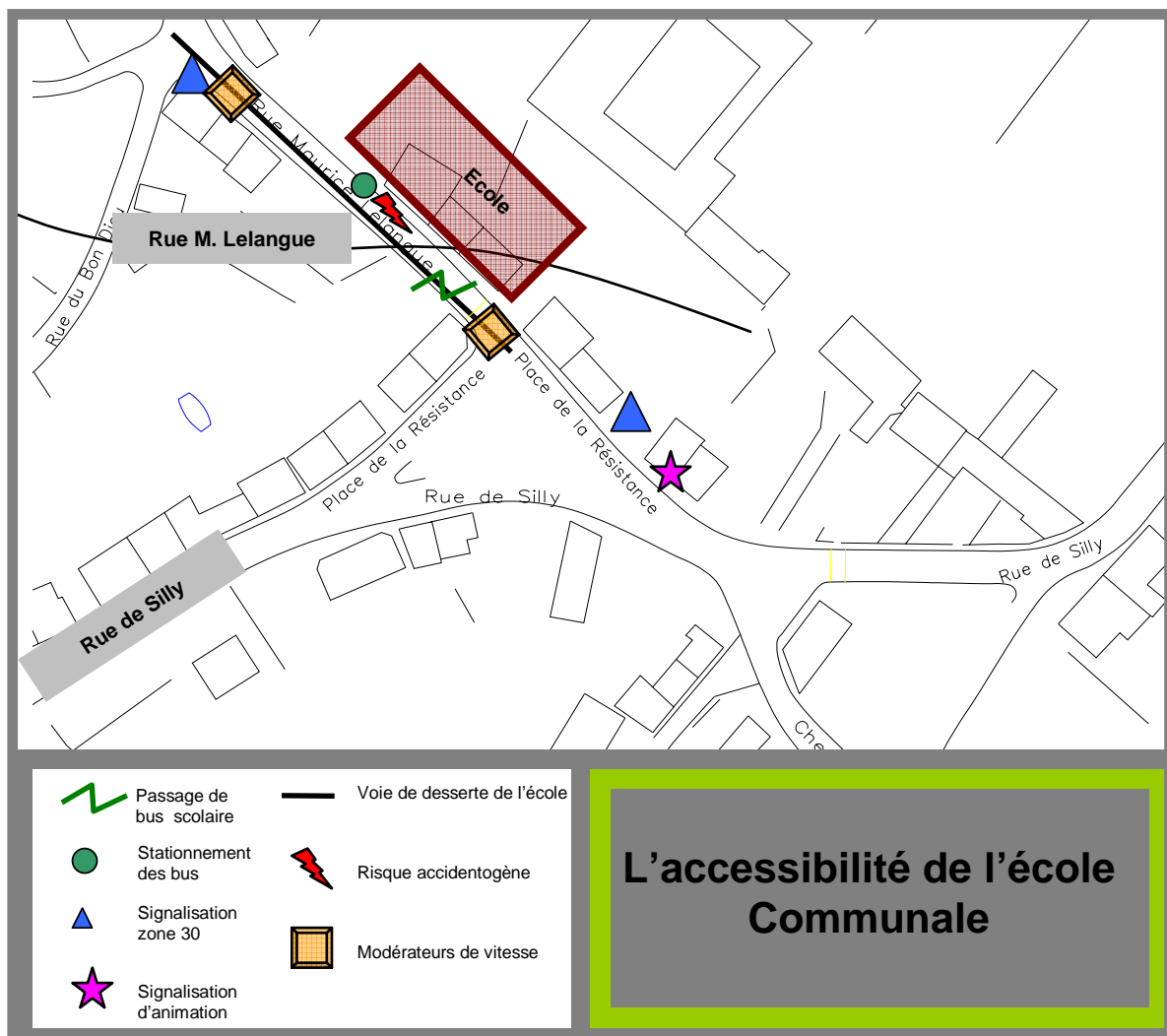
Les cheminements piétons sont à aménager aux abords de l'établissement afin d'assurer des déplacements continus et sécurisés pour les usagers et notamment pour les enfants, publics particulièrement sensibles.

Les avantages

- Présence de modérateurs de vitesse sur les différentes voies d'accès
- Constat d'une réduction de la vitesse des automobilistes aux abords de l'école
- Aménagement de la Place de la Résistance, amélioration du cadre de vie et de l'espace piéton

Les inconvénients

- Arrêt du car scolaire sur la chaussée occasionne des problèmes de circulation
- Absence de dépose minute, peu de places de stationnement à proximité de l'école



Établissement Sainte Gertrude

Cet établissement regroupe 350 élèves de 3 à 21 ans, auxquels s'ajoutent 150 employés. L'institut comprend une école secondaire, fondamentale et un internat. Le taux de fréquentation de l'établissement a fortement évolué au cours du temps ce qui a renforcé les problématiques existantes.

La majorité des employés et des parents d'élèves sont motorisés. Cela génère des flux importants et difficiles à gérer aux abords de l'institut principalement aux heures de pointes (*8h30 à 8h50 le matin et 15h40 à 16 l'après midi*). Les élèves sont originaires de communes situées dans un rayon de 50km autour de la commune.

La problématique de l'accessibilité :

Un accès dangereux : problématique du carrefour dangereux et des voies d'accès. Des accidents se sont déjà produits au carrefour.



Dangereusité du carrefour (*croisement Chemin/ avenue G. Petit*)



Chemin Gabrielle Petit : une voie d'accès étroite et encombrée

La double problématique du stationnement :

- Conflits visiteurs/ personnels de l'établissement
- Stationnement des bus scolaires

La capacité du parking est de 150 places mais il est vite saturé. Actuellement des chicanes sont installées temporairement à l'entrée du parking pour ralentir la vitesse des automobilistes. Cet aménagement ayant un effet positif sur le comportement des automobilistes, il sera pérennisé.

Les bus scolaires :



Trottoir inconfortable , stationnement sauvage des cars

- absence de site propre pour le stationnement
- difficultés de croisement des véhicules
- problématique du demi-tour des véhicules

Les bus scolaires se succèdent le matin et l'après midi aux heures de pointe. On dénombre jusqu'à 9 bus en stationnement devant l'établissement d'où l'importante problématique du stationnement de ce type de véhicules.

La problématique de la circulation Chemin Gabrielle:

- Conflit usagers / semi-remorque



Servitude utilisée, par défaut, pour les demi-tours des cars

La ferme située près de l'institut a été rachetée par une société de transport. De part cette nouvelle activité, de nombreux semi-remorques utilisent le chemin Gabrielle pour circuler. Dès lors le croisement des véhicules pose problèmes.

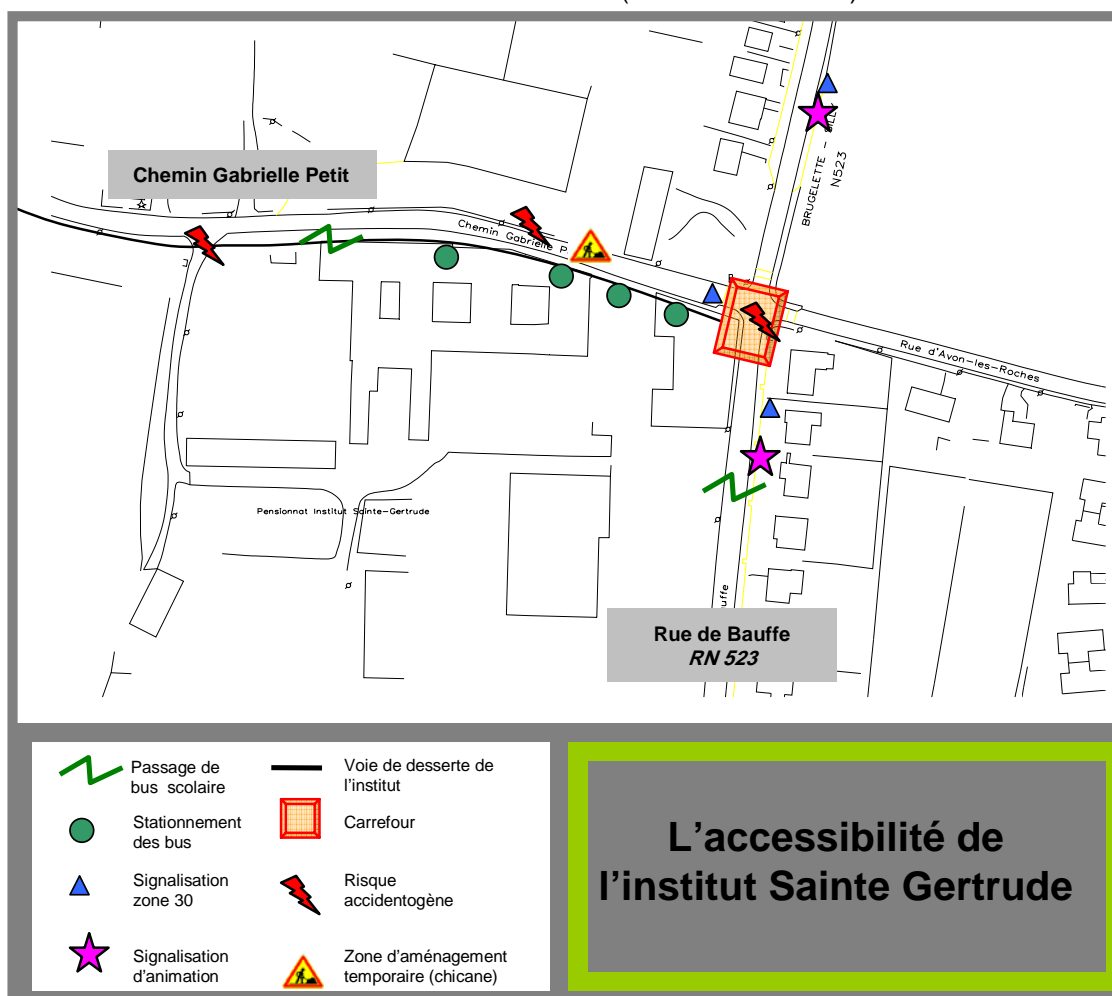
On constate également du stationnement illicite des semi-remorques sur le parking de l'école, particulièrement le week-end.

Des problèmes existent également au niveau du stationnement et du retournement des cars.

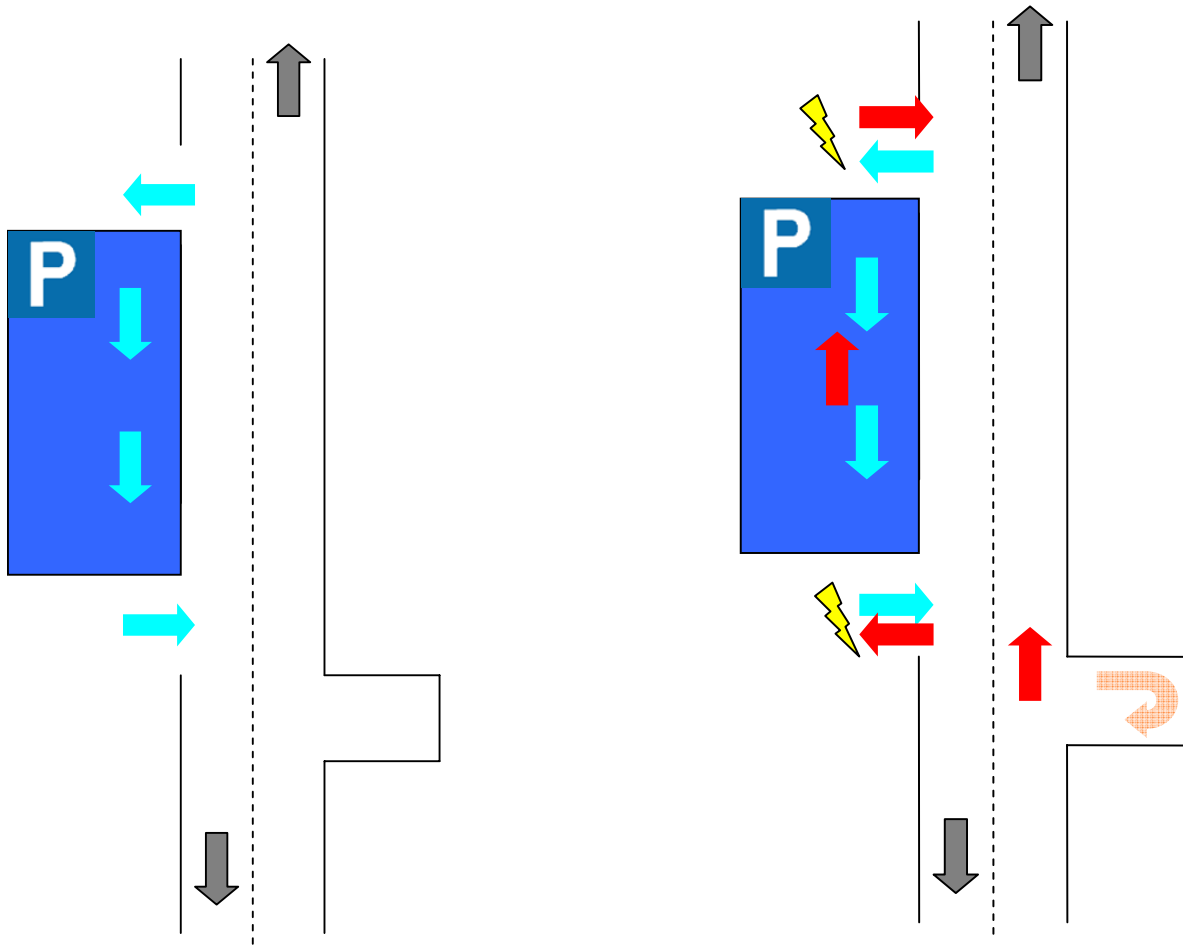
Il est recommandé de procéder à une rapide sécurisation du site à travers la mise en place de différents aménagements.

Objectifs :

- il est recommandé une rapide sécurisation du site à travers la mise en place de différents aménagements
- déterminer une aire de stationnement sur un site dédié et sécurisé
- Disposer d'un agent de sécurité pour la traversée des enfants
- Aménager le chemin Gabrielle Petit, adapter le gabarit de la voirie (chemin rural peu adapté à supporter la circulation actuelle)
- Sécuriser le carrefour (croisement RN523)



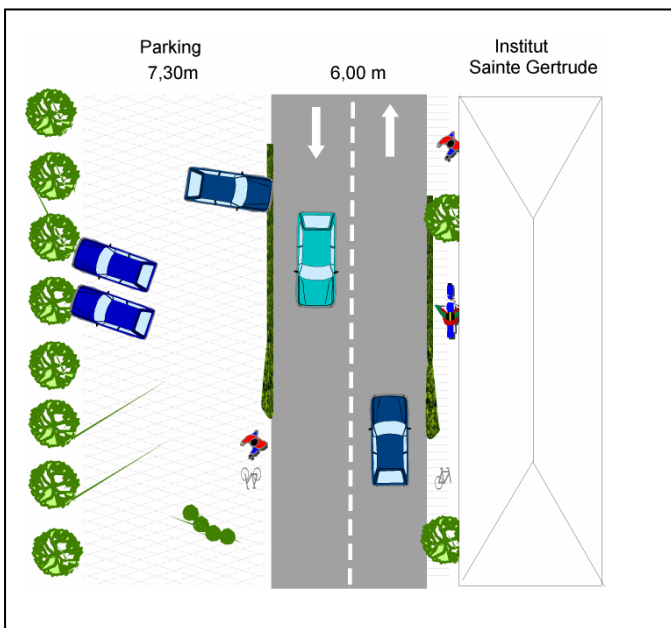
Schématisation de la situation



Circulation au sein du parking
 Circulation sur voirie

Remontée du parking en sens unique pour éviter les bouchons sur voirie
 Demi-tour des bus dangereux

Risque accidentogène, conflit automobilistes



Plan de circulation :

- voie de circulation empruntée par automobilistes
- sens unique du parking
- stationnement des bus rue de Bauffe
- croisement des véhicules possible sans stationnement des bus
- cheminement piéton actuellement inconfortable et étroit à aménager

4. Le stationnement

4.1 L'offre

Présentation générale

L'offre de stationnement est répartie sur plusieurs espaces dédiés au sein du territoire communal. De faibles capacités, ces différentes poches de stationnement permettent, néanmoins, de répondre aux besoins quotidiens des riverains et d'assurer le stationnement des visiteurs lors des périodes de plus fortes fréquentations.

Localisation des espaces de stationnement :

- ⇒ devant la mairie
- ⇒ devant l'église
- ⇒ devant la salle des sports
- ⇒ devant chaque gare (soit 3 poches de stationnement)
- ⇒ devant la sucrerie (espace désormais libre d'accès)
- ⇒ stationnement autorisé sur chaussée

L'ensemble des places de stationnement est gratuite sur la commune.

Un nouvel espace de stationnement est en cours d'aménagement. Situé sur le terrain en arrière de la maison communale, le parking permettra aux employés de disposer d'un espace de stationnement dédié. L'objectif de cet espace est de libérer de l'espace pour les riverains et visiteurs sur le parking situé devant le bâtiment.

Quelques zones problématiques

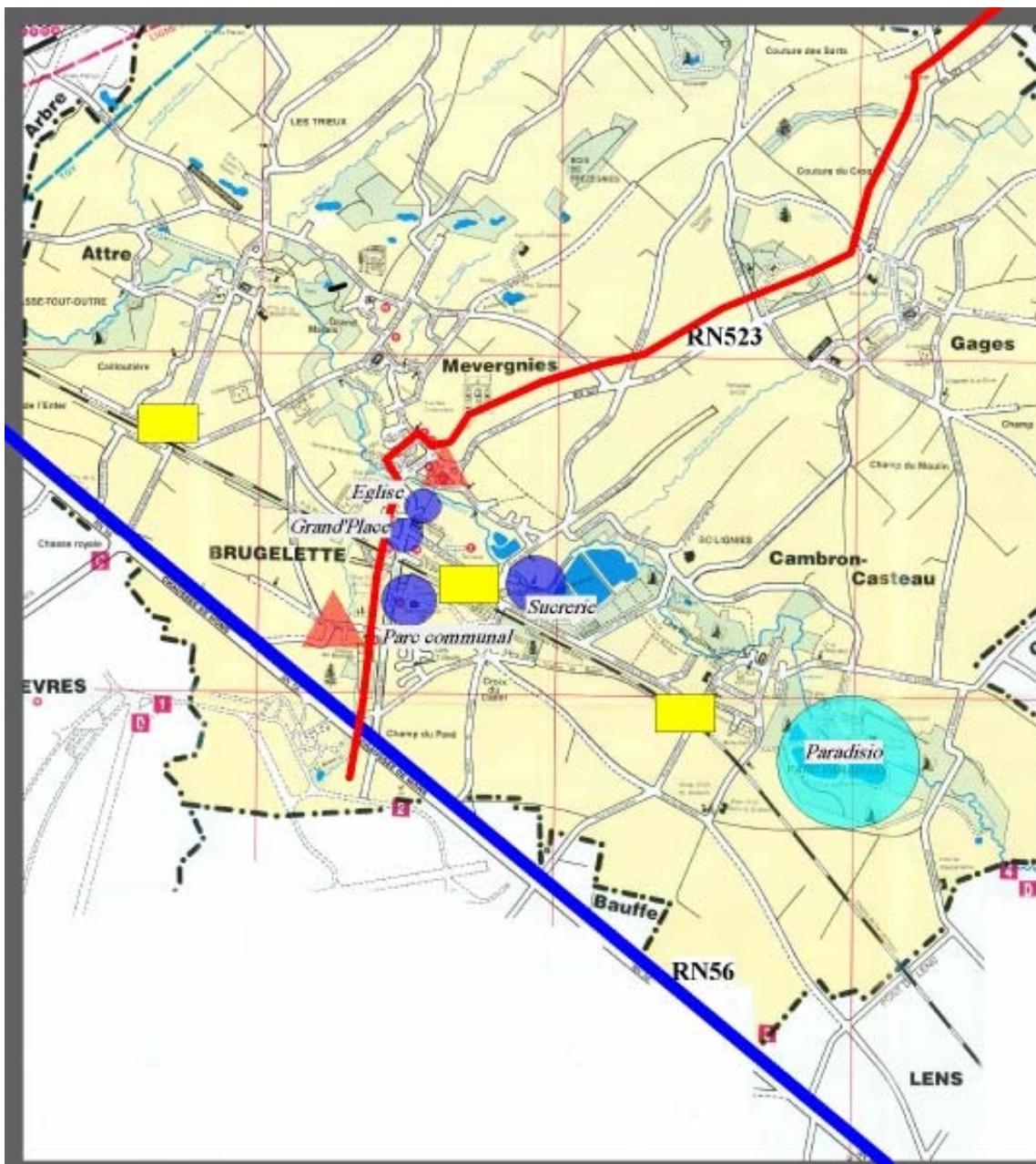
On constate quelques dysfonctionnements au sein du territoire communal :

Place de la résistance : récemment rénovée cette place n'est plus fonctionnelle pour les résidents et les commerçants regrettent le manque de places de stationnement disponibles.

Problématique du stationnement **sur la N523** devant le cabinet médical. En effet, sont situés de part et d'autre de la chaussée des services médicaux qui génèrent une demande de stationnement récurrente.

Le problème se pose du côté du cabinet médical qui ne dispose pas de son propre espace de stationnement. Les visiteurs se stationnent donc à cheval sur le trottoir ce qui bloque le cheminement des piétons.

Les usagers peuvent se stationner au parking de la gare situé à 200 mètres du cabinet. Or cette pratique reste peu répandue chacun voulant se garer « au plus prêt ».



Répartition des poches de stationnement :

Réseau viaire :

- axe structurant
- voie d'accès principale (*pénétrante*)

Localisation :

- Stationnement libre d'accès
- Stationnement payant
- Stationnement à proximité des gares

Le stationnement gênant :

- ▲ Stationnement gênant le cheminement piéton

Localisation des espaces de stationnement



5. Les transports en commun

5.1 État des lieux des services TC existants

Quelle accessibilité en transport en commun ?

La problématique d'accessibilité est au cœur des préoccupations de l'ensemble des acteurs locaux. Au-delà de la desserte routière, il est nécessaire de pouvoir proposer une alternative en terme de déplacements via des transports publics attractifs.

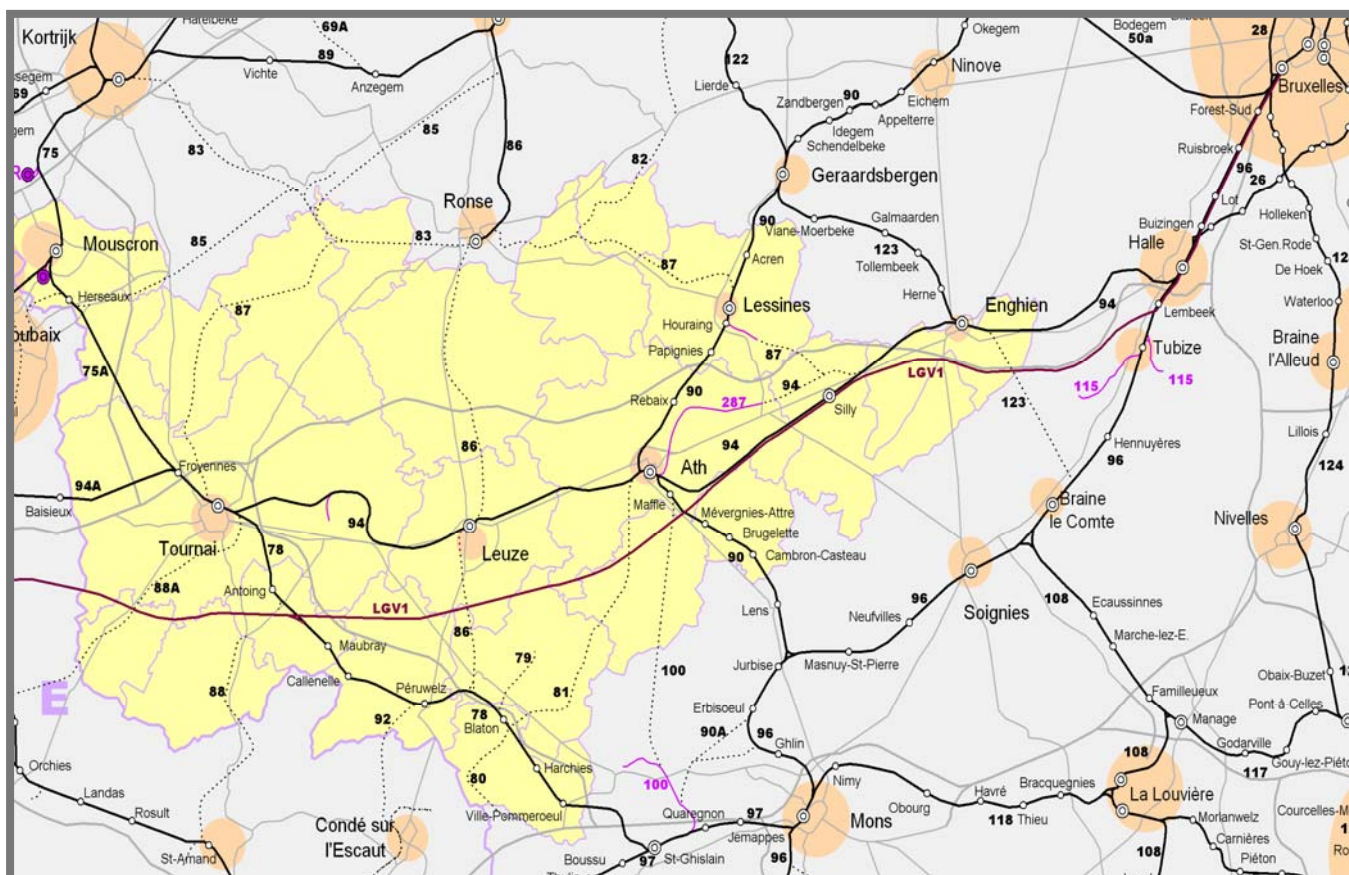
Dans ce contexte la question de la gestion et de la valorisation des déplacements multimodaux et alternatifs est centrale.

Appliquer au territoire communal, ces problématiques soulèvent plusieurs questions. Notamment, comment exploiter au mieux les transports alternatifs pour renforcer l'accessibilité de Brugelette ?

L'accessibilité en chemin de fer

L'accessibilité en chemin de fer peut se segmenter en deux offres distinctes :

1. l'axe Bruxelles – Tournai – Mouscron qui ne dessert pas directement la commune, mais qui dessert la gare d'Ath et de Silly
2. la ligne Lessines – Mons qui dessert les trois gares de la commune



**La L94, l'axe
Bruxelles - Tournai**

La ligne 94 Bruxelles – Enghien – Ath – Leuze – Tournai – Lille est un axe qui constitue une véritable dorsale pour la Wallonie picarde, mais elle ne dessert pas directement le territoire de Bruges. Néanmoins elle reste le cordon ombilical pour les liaisons vers Bruxelles.

L'offre de services actuelle est cadencée et claire entre Bruxelles et Tournai, prolongée jusqu'à Mouscron.

Le service IC fonctionne assez bien entre Bruxelles et Tournai/Mouscron, le temps de parcours étant respectivement de moins de 1h et de moins de 1h15, malgré l'ajout, voici quelques années, d'un point d'arrêt intermédiaire supplémentaire (Enghien).

Cet axe bénéficie d'une offre de service additionnelle entre Bruxelles et Ath, sous forme d'un IR effectuant un arrêt supplémentaire à Sillery, et prolongé au-delà de Ath vers Lessines (L91). Ce service est lui-même renforcé par des P aux heures de pointe, en relation avec le pôle d'emploi bruxellois.

**'La L92 - axe
Lessines - Mons**

Cette ligne connecte des axes lourds du réseau wallon, tout en développant une fréquentation en bonne partie générée par les établissements scolaires aux deux terminus. Les correspondances n'y sont toutefois pas négligeables, surtout à Ath compte tenu de la configuration du réseau. Elle offre un service cadencé de type L renforcé aux heures de pointe (notamment scolaires).

Son exploitation paraît difficilement améliorable significativement, si ce n'est en rétablissant la desserte de tous les points d'arrêt, sans préjudice notable pour la vitesse commerciale. Notamment les arrêts de Ghlin et d'Erbisoeul (sur la partie commune avec la L 96 Mons - Bruxelles) sont systématiquement ignorés, alors que les temps de battement à Mons et à Ath sont de l'ordre de 20 à 30 minutes.

La desserte du Parc Paradisio justifierait une exploitation et un marketing proactif de l'arrêt de Cambron-Casteau, à l'instar de ce qui se fait pour Walibi-Bierges. Un accès arrière au site permettrait de réduire la distance de marche de +/- 1 km à environ 500 m.

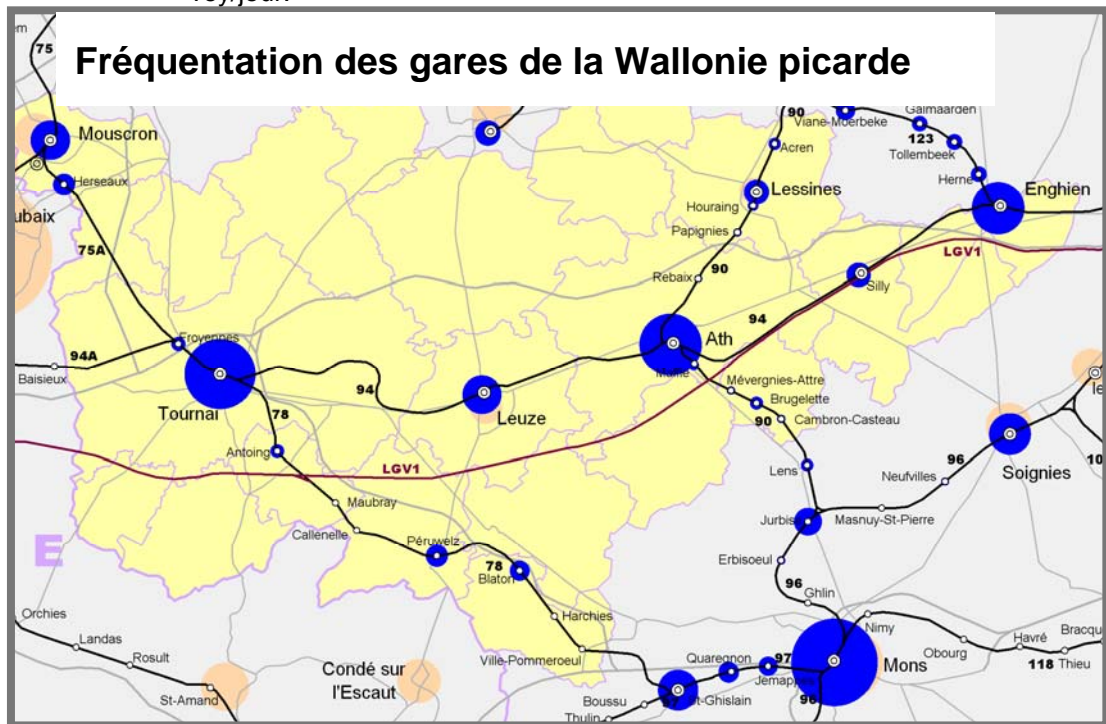
Son rôle pour le transport de marchandises est loin d'être négligeable, elle accueille notamment les flux nord-sud Quévy – Mons – Gand et les Dunkerque – Kinkempois (via Tournai – Ath – Jurbise – Soignies – Manage – Luttre – Charleroi).

Fréquence de passage : la ligne circule tous les jours de 7 heures à 22 heures avec une moyenne d'un passage par heure soit environ 15 passages par jour.

Les gares SNCB

La commune de Brugelette compte trois gares, Brugelette, Cambron-Casteau et Mevergnies, situation pour le moins inhabituelle pour une commune de 3 400 habitants. Toutes ces gares sont desservies par la ligne Ath- Mons

Celle de Brugelette est la plus fréquentée avec 220 voyageurs quotidiens. voy/jour.



Des aménagements sommaires Les aménagements proposés aux usagers sont pour l'ensemble sommaire.

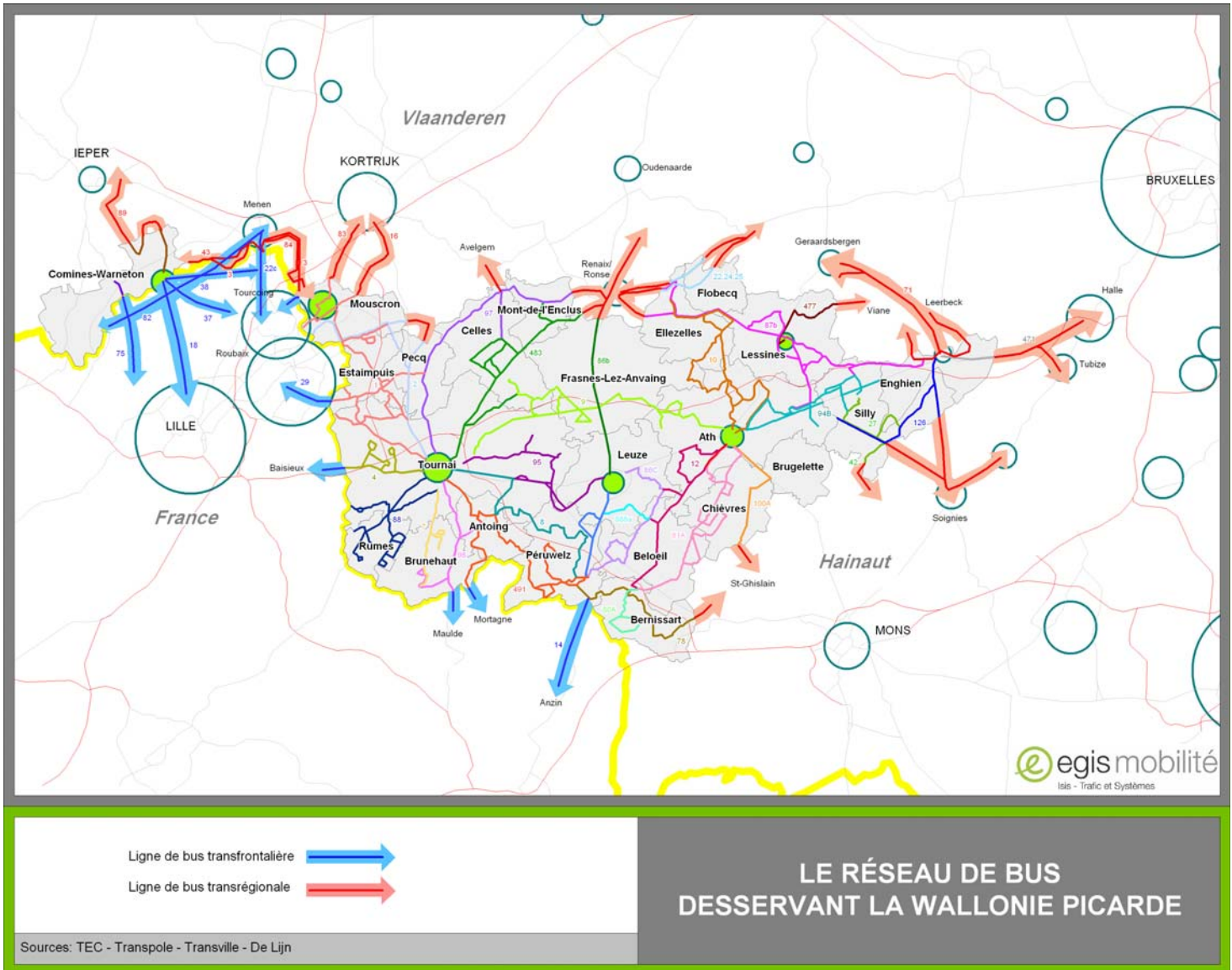


Constat :

- Présence d'abris, d'éclairage, affichage des horaires et espaces de stationnement pour les automobilistes sur les 3 points d'arrêts
- Pas d'aménagements spécifiques pour l'accès des Personnes à Mobilité Réduite
- Qualité de l'espace public et confort des usagers à améliorer

TEC

A l'échelle de la Wallonie Picarde on peut observer une desserte sur l'ensemble du territoire. Cependant on constate rapidement, à une échelle plus fine d'analyse, l'absence de liaison existante sur Brugelette.



Défaut de service à l'échelle communale

La ligne TEC n°100A (Ath- Sain Ghislain) est la ligne desservant les communes les plus proches de Brugelette, notamment Chièvres. Aucune ligne ne dessert la commune et son centre.

La ligne circule de 5 à 20h avec une moyenne de 20 passages par jour soit environ 1 passage par heure. La fréquence est la même en semaine et le week-end.

La desserte scolaire

Une desserte scolaire est assurée par les bus pour les résidents de la commune aux écoles St Louis et Communale. Une ligne spécifique de cars scolaires dessert l'institut Ste Gertrude et relie les villes situées dans un rayon de 50 km autour de Brugelette.

Ces cars sont présents aux heures d'entrée et de sortie d'école (matin et après-midi). Ils ont pour obligation d'être présent devant l'établissement 10 minutes avant la sortie des élèves.

Certains cars restent sur la commune toute la journée. Leur stationnement sur le parking de la Sucrierie est autorisé depuis peu et permet de libérer de l'espace aux abords de l'institut.

6. Les modes doux

6.1 Les déplacements piétons

Présentation générale

Les déplacements piétons au sein d'un territoire, et ce, quelque soit sa taille, sont favorisés via des cheminements continus, de qualités et sécurisés. A la fois source de vie et de convivialité pour les habitants de la commune, les espaces piétons sont toujours à privilégier.

Il est nécessaire de pouvoir offrir aux habitants des alternatives de déplacements et particulièrement via les modes doux. La morphologie du territoire communal est peu propice aux déplacements piétons au sein des pôles urbains, ceux-ci étant concentrés principalement le long d'axe routier.

En revanche les chemins piétons de randonnées, situés sur des chemins ruraux offrent aux riverains et visiteurs un panel de balades permettant de découvrir un territoire à vocation agricole.

Nous allons donc différencier les espaces piétons en citant, tout d'abord les espaces piétons au sein des espaces urbains.

Notre diagnostic des cheminements piétons sur le territoire met en avant plusieurs insuffisances :

- problème de continuité et de sécurité des cheminements
- dominante du caractère routier au détriment de l'espace piéton
- défaut d'aménagements piétons sur l'ensemble du territoire permettant la liaison entre les principaux pôles
- absence de véritable centre ville (pas de place de vie ou les piétons peuvent se déplacer en toute tranquillité, ce type d'espace contribue à créer de la vie et de la convivialité au sein des territoires ce qui fait actuellement défaut au sein de la commune de Brugelette).

Des cheminements piétons à requalifier :

- Rue Bauffe et chemin Gabrielle Petit



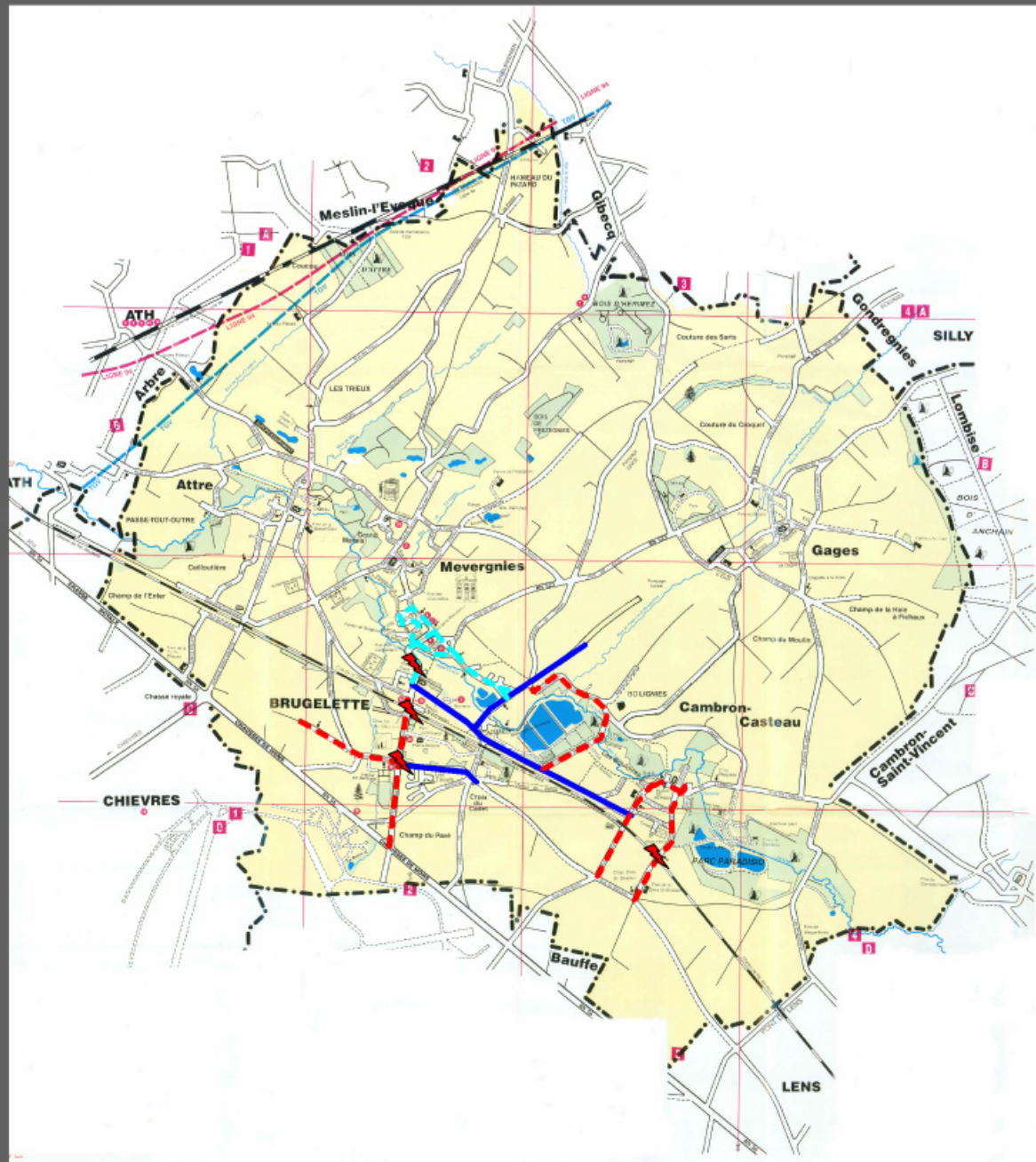
- ⇒ chemin piéton étroit et peu confortable
- ⇒ qualité de l'espace public à améliorer afin d'offrir davantage de sécuriser aux usagers, et particulièrement au public « sensible » de l'institut

Des cheminements discontinus :

- chemin du Cadet (Maison de la Culture et de la jeunesse)



- ⇒ absence de continuité du cheminement
- ⇒ présence de la maison de la Culture (public sensible)
- ⇒ absence de passage piéton
- ⇒ parking situé en face de la maison de la Culture, véhicules pouvant gêner les déplacements piétons



Classification des cheminements piétons:

Etat des trottoirs:

- cheminements incomfortables à requalifier
- cheminements satisfaisant
- absence de continuité du cheminement piéton

Risques accidentogènes:

- traversées piétonnes dangereuses
- conflits piétons/ stationnement automobilistes

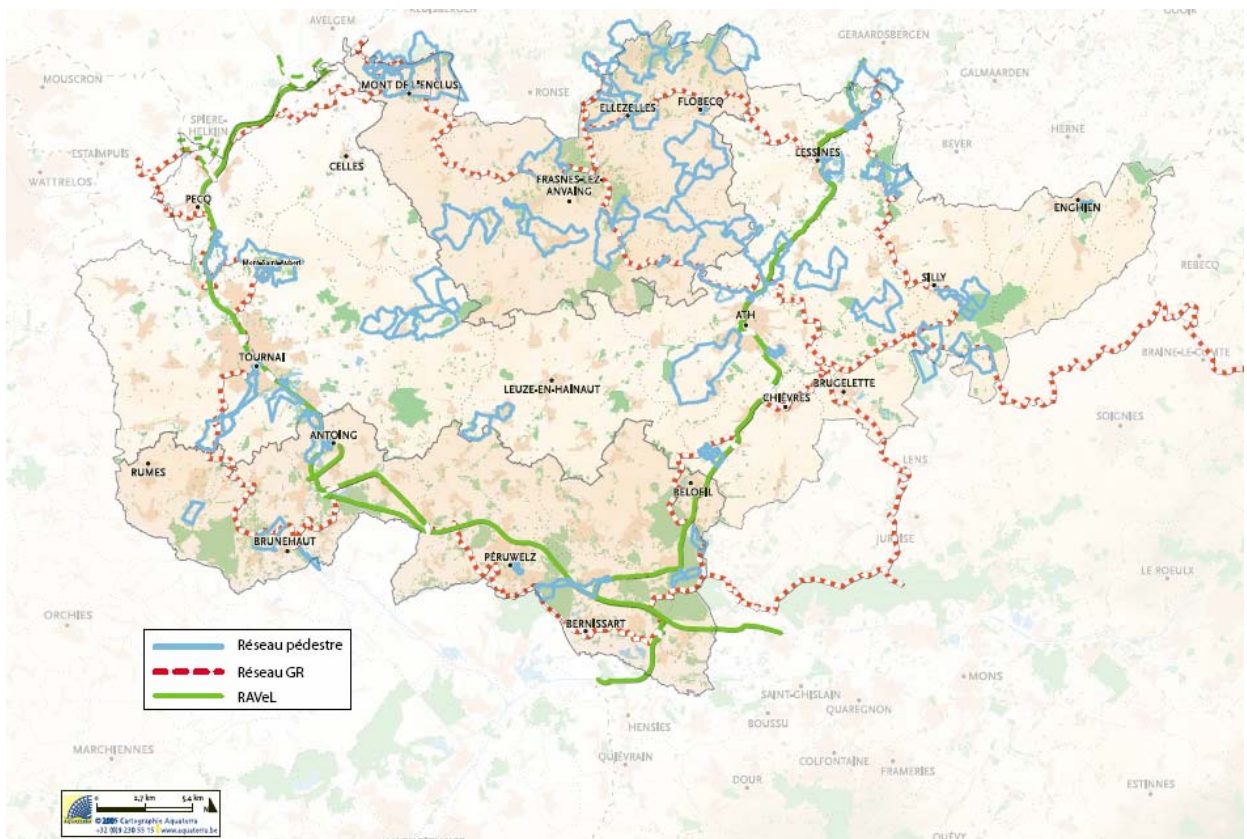
La qualité des cheminements piétons

Le caractère agricole de la commune explique la présence de nombreux chemins ruraux ayant pour vocation, notamment, à devenir des chemins de randonnées. La richesse de la vallée de la Dendre et des paysages agricoles et boisés est propice aux déplacements de loisir au travers des sentiers existants.

Les chemins pédestres de randonnées :



Près de **500 km de sentiers** sont balisés et vous mènent aux plus beaux endroits du territoire (www.rando-nature.be).



6.2 Les déplacements cyclables

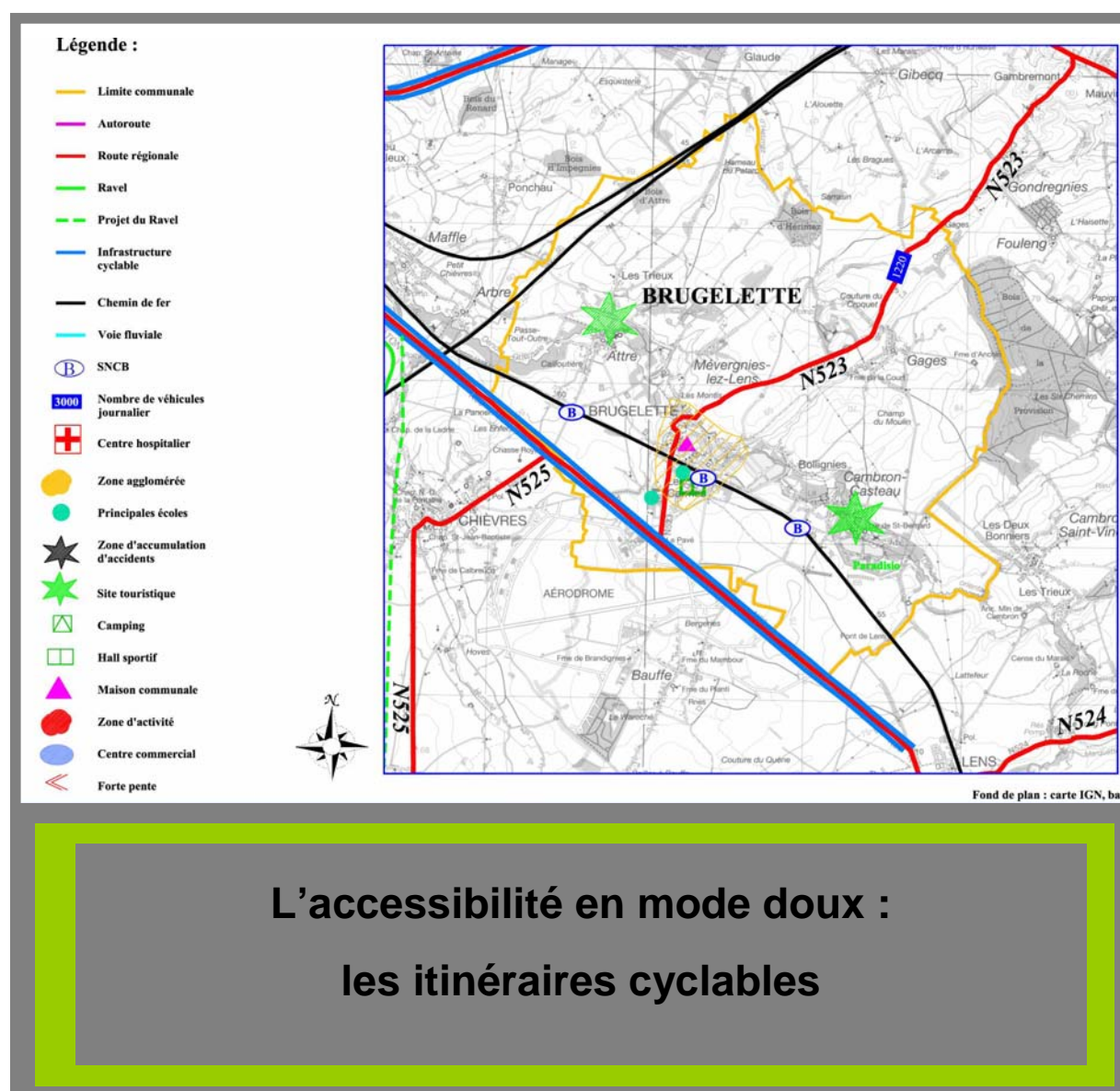
Présentation générale



Il n'y a pas d'itinéraires cyclables au sein de la commune de Brugelette. Les itinéraires existants sont situés aux abords de la commune, notamment le long des axes régionaux.

Au sein du centre de la ville aucune piste cyclable ne permet de liaisonner les principaux pôles. Il est recommandé, dans le cadre du PCM, de valoriser les modes de déplacements doux et notamment les déplacements cyclables.

La mise en place d'une politique communale visant à créer des itinéraires cyclables au sein du territoire permettrait d'offrir aux habitants une alternative en terme de déplacements. Cet axe de développement est à mener tant à l'échelle communale qu'intercommunale.



7. Les conclusions du diagnostic

7.1 Les dysfonctionnements

SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS		
	Bilan de l'actuel	Les actions à entreprendre
RESEAU VIAIRE		
⇒ Dangerosité du réseau viaire	Insécurité des automobilistes Risque accidentogène	Sécurisation du réseau viaire via des aménagements adaptés
• Avenue St Martin	Trafic des riverains et de transit, vitesses élevées pratiquées	
• Chaussée de Mons	Chaussée rectiligne	Sécurisation de l'axe et des carrefours
• RN523	Caractère routier de l'infrastructure	Pérennisation de l'installation des chicanes le long de l'axe
⇒ Gabarit voirie peu adapté		
• Liaison Attre-Brugelette	Axe étroit et dangereux	
• Zone des Tilleuls	Chemin de Chièvres pas adapté au trafic généré par la zone résidentielle	Nouvelles constructions à venir, nécessité d'adapter le réseau pour assurer un accès à la zone
• Accès à Paradiso	Réseau viaire étroit non adapté au trafic	Nouvel accès via Cambron
⇒ Qualité des espaces		
• Revêtement au sol dégradé	Nombreuses voies du maillage local en mauvais état	Amélioration de la qualité du réseau viaire
• Voiries à caractère agricole	Passage d'engins agricole détériore et sali les voiries	
STATIONNEMENT		
⇒ Les problématiques		
• Stationnement sauvage des visiteurs dans l'entité	Visiteurs de Paradiso se garent dans l'entité pour éviter de payer le parc privée du parc => nuisances riverains	Mise en place d'une signalisation interdisant le stationnement sauf riverains aux abords du parc
• Stationnement aux abords des 3 arrêts SNCB		Ce type de travaux demande de nombreuses
TRANSPORT EN COMMUN		
⇒ Une offre faible		
• SNCB	Des aménagements sommaires	Potentiel de développement autour de ces 3 arrêts, maintenir cette desserte
• TEC	Offre qui ne permet pas de répondre aux besoins de tous les usagers	Réflexion à mener sur la mise en place d'un TAD

DEPLACEMENTS CYCLABLES		
⇒ Absence d'itinéraire cyclable	Itinéraires présents seulement sur les axes régionaux	Développement d'une politique ambitieuse basée sur la création d'itinéraires à l'échelle communale et intercommunale
• Une quasi absence d'abris vélo	Seul un abri vélo et présent en gare de Cambron Casteau	Développement complémentaire de l'action ci dessus
• Absence de communication autour de ce mode de déplacement		Politique de communication et d'accompagnement à mener auprès de la population
DEPLACEMENTS PIETONS		
⇒ Cheminement piéton discontinu		Amélioration de la qualité des cheminements piétons
• Liaisons arrêts SNCB-écoles		
• Liaisons entre les principaux pôles		
⇒ Cheminement piéton étroits et inconfortables		
⇒ Défaut d'aménagement spécifique destiné aux PMR	Difficultés de déplacements et de stationnement	Aménagements tant au niveau des déplacements que des espaces de stationnement

ANNEXES

Annexe

... qui doit être accompagné d'une offre de transport public

Néanmoins, afin de minimiser l'usage de la voiture individuelle, particulièrement pour les liaisons vers le centre ville et la gare, il sera nécessaire de mettre en place **un service de transport public** qui desservira la ZAC MERBRAINE.

Cette préconisation fera partie de celles reprises par le PCM.

Ne pas craindre une petite congestion sur les carrefours de la chaussée de Nivelles

Les différents calculs de capacité ont été évalués à partir de données actuelles, en tenant compte des aménagements projetés ou potentiels. Il est possible que certains éléments ne soient pas réalisés à court ou moyen terme.

Néanmoins, ce décalage de phasage ne doit pas remettre en cause le projet. En effet, le développement de quelques dysfonctionnements favoriseront un recours à des modes alternatifs à la voiture individuelle et contribueront à un rééquilibrage des modes sur la commune de Braine-l'Alleud.