

# Commune de Braine-l'Alleud



## BAROMÈTRE CYCLABLE

RÉSULTATS 2023

GRACIQ  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

LE SOIR

Pro Velo



# Table des matières

<b>1. Méthodologie générale du baromètre</b>	<b>3</b>
Échelle et classement	3
Méthode de calcul	4
<b>2. Profil des répondants pour la commune</b>	<b>5</b>
Pyramide des âges des répondants selon leur genre	5
Appartenance à une association cycliste	6
Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?	6
Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo	7
Types de vélos utilisés	7
Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre	8
Cycliste Brainois = automobiliste ?	9
<b>3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)</b>	<b>10</b>
<b>4. Synthèse des avis exprimés et classement</b>	<b>11</b>
Synthèse des avis exprimés	11
Evolution de 2021 à 2023	11
Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie	12
Classement dans la province	14
Classement de la commune par rapport aux villes françaises	14
<b>5. Analyse détaillée des réponses</b>	<b>15</b>
Thème 1 : Ressenti général sur le vélo dans la commune	15
Thème 2 : Sécurité des déplacements à vélo	18
Thème 3 : Confort des déplacements dans la commune	21
Thème 4 : Importance accordée au vélo par la commune	24
Thème 5 : Stationnement et services vélo	26
Commentaires laissés par les cyclistes dans notre grand sondage	29
Sécurité des enfants et accès aux écoles	29
Qualité des infrastructures	30
Stationnements vélos	35
Les Sens Uniques Limités	36
Hiérarchisation des modes de transport en faveur de la voiture	37
Pour terminer sur une note positive	38

## 1. Méthodologie générale du baromètre

En novembre 2023, le GRACQ a lancé sa seconde grande **enquête de satisfaction** sur les **politiques cyclables communales**, suivant ainsi celle initiée en novembre 2021. Le but de cet outil est non seulement de mettre en avant les points forts et faibles de chaque commune en matière de politique cyclable, mais aussi de créer une émulation entre elles.

Du 1<sup>er</sup> au 30 novembre 2023, **11.630** réponses valides ont été enregistrés pour la phase « sondage » du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Ce nombre représente une légère baisse par rapport à l'édition précédente de 2021, pour laquelle environ 13.500 personnes avaient participé.

Dans cette enquête, **10.770** cyclistes actifs ont partagé leur sentiment personnel sur cinq thèmes spécifiques :



ressenti  
général



sécurité



confort



importance  
du vélo



stationnement  
et services

Dans le même temps, **860** non-cyclistes ont également eu l'opportunité de s'exprimer en fournissant leurs raisons de ne pas se déplacer à vélo.

### Échelle et classement

Ce rapport analyse les 252 réponses au sondage pour Braine-l'Alleud, ainsi que son classement parmi les **86 communes** qui ont obtenu au moins 50 avis (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme représentatif d'une population).

Pour ne pas comparer des communes trop différentes (ex : rurales vs urbaines) notre commune est classée parmi d'autres communes de tailles comparables :

Catégorie de taille	Communes évaluées
Plus de 50.000 habitants	10
Entre 20 et 50.000 habitants	20
Entre 10 et 20.000 habitants	35
Moins de 10.000 habitants	21

Comme le questionnaire de 2023 est similaire à celui de 2021, cela nous permet aussi de mesurer pour la commune son niveau de progression depuis deux ans.

Notre questionnaire étant également le même que celui utilisé par le baromètre cyclable de la FUB<sup>1</sup> en France, il est aussi possible de comparer les performances de notre commune à celles de communes françaises de même taille (évaluées en 2021).

## Méthode de calcul

Outre des questions sur leur profil personnel, **26** questions (similaires à celles de 2021) ont été soumises aux cyclistes sondés. Pour y répondre il leur a été demandé de se positionner sur les propositions via une échelle de 1 à 6. Il n'y avait pas de choix « neutre » ou « indifférent » :

1 = Pas du tout d'accord    6 = Tout à fait d'accord

Les réponses partielles remplies ne sont pas comptabilisées pour une commune. Tous nos calculs se basent donc sur les formulaires complétés jusqu'au bout, avec réponse à toutes les questions.

La note d'une commune pour une question est la moyenne des réponses à cette question (valeurs entre 1 et 6) pour la commune. A **Liège** par exemple, 1061 réponses valides ont été soumises : la note communale pour la question X est donc la moyenne de ces 1061 notes.

La méthode de calcul de la **note globale** d'une commune est simple aussi : au départ de la note moyenne pour chaque question on calcule une note moyenne pour sa thématique. Et puis, sur base de la moyenne pour les cinq notes thématiques, on calcule la note moyenne globale :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Ressenti général						Sécurité						Confort					Importance accordée au vélo			Stationnement et services					
<b>NOTE GLOBALE</b>																									

Méthode de calcul pour la note d'une commune

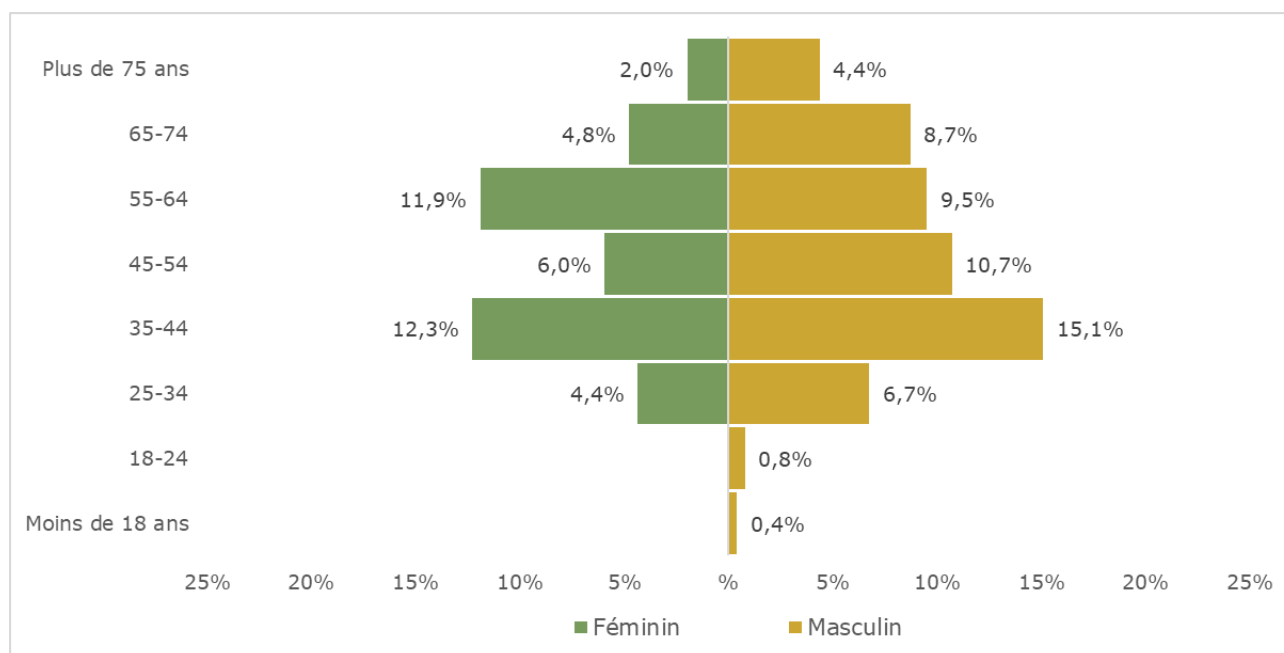
Pour **mieux visualiser le score** d'une commune, une lettre et un code couleur sont utilisés via cette échelle (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge) :



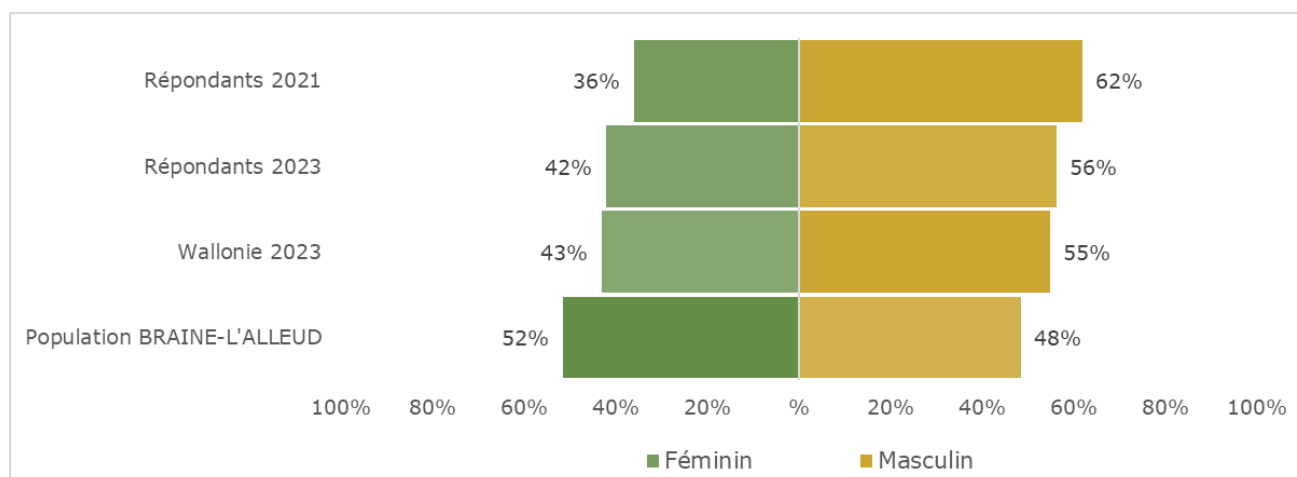
## 2. Profil des répondants pour la commune

### Pyramide des âges des répondants selon leur genre

Les différentes **catégories d'âge** sont relativement bien représentées, à l'exception des plus jeunes (moins de 25 ans). Il y a eu une plus grande participation de personnes s'identifiant comme "hommes" par rapport aux femmes (52% vs. 46%) mais cette différence est moins marquée qu'en 2021 où la participation des femmes représentait seulement 36% .

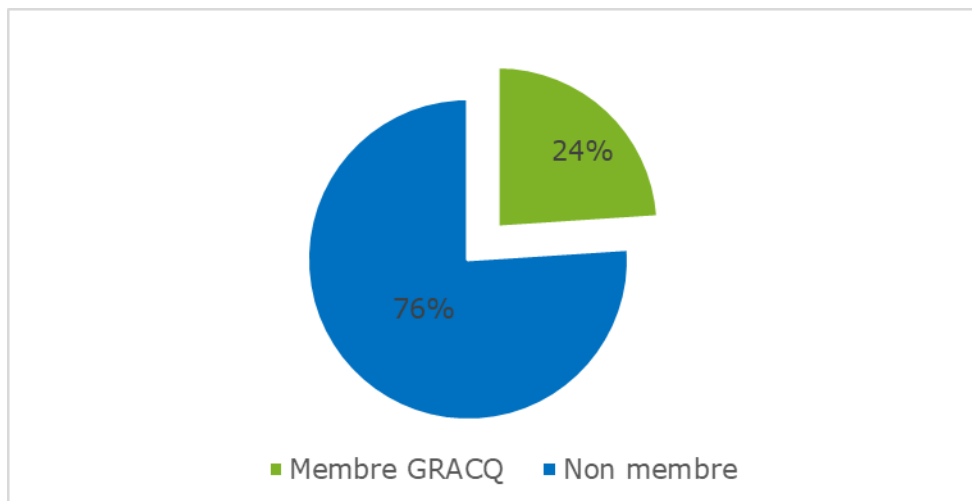


Les proportions de genre des répondants sont conformes à la moyenne de la Wallonie mais diffèrent légèrement de celles de la population de la commune. (Source StatBel)



## Appartenance à une association cycliste

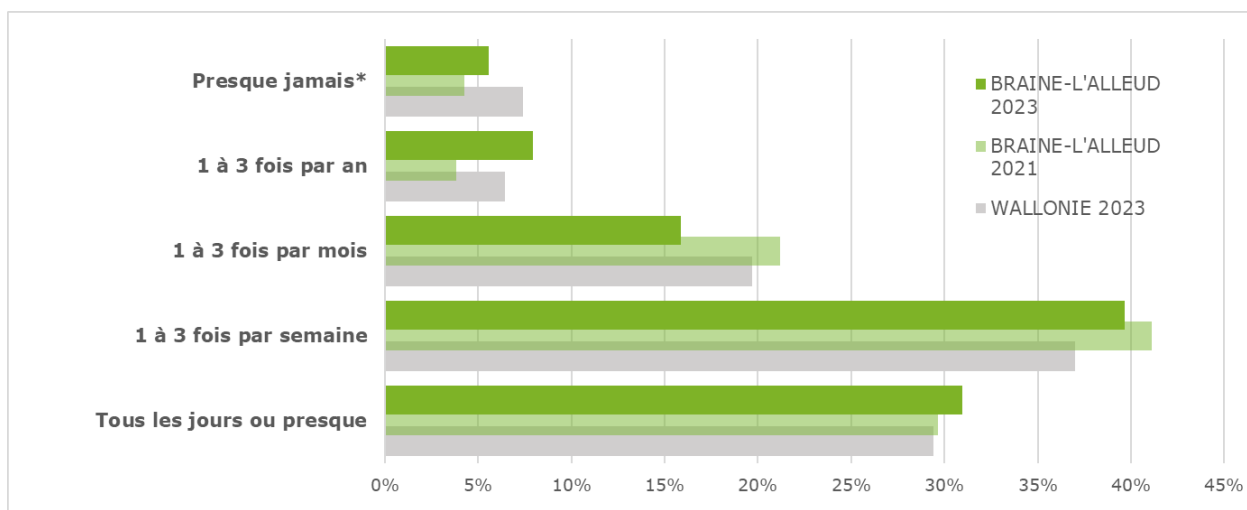
À l'instar de 2021, il est rassurant de constater que les réponses proviennent majoritairement de **personnes non-membres du GRACQ**. Il ne s'agit donc pas uniquement des « cyclistes militants » :



## Cyclistes réguliers, occasionnels ou pas du tout ?

La réponse à la question « À quelle fréquence circulez-vous à vélo ? » montre, une légère augmentation de la proportion de cyclistes quotidiens par rapport à 2021.

Notons que cette proportion est toujours plus élevée que la moyenne des répondants en Wallonie.



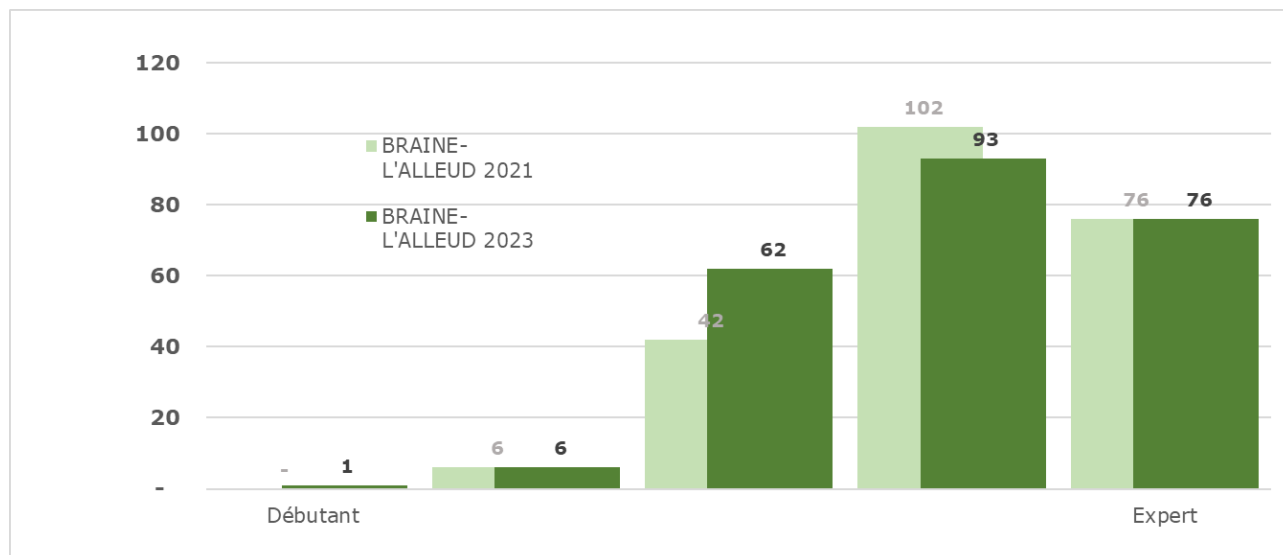
Cette question a aussi permis d'identifier 6% des répondants qui ne roulent quasiment pas à vélo. Soit **14 personnes**. Ceux-ci ont juste dû répondre à la question sur les motifs pour lesquels ils ne roulent pas à vélo (donc pas au questionnaire complet).

L'analyse de cette question est faite à la page 10 de ce rapport.

## Niveau d'expertise pour se déplacer à vélo

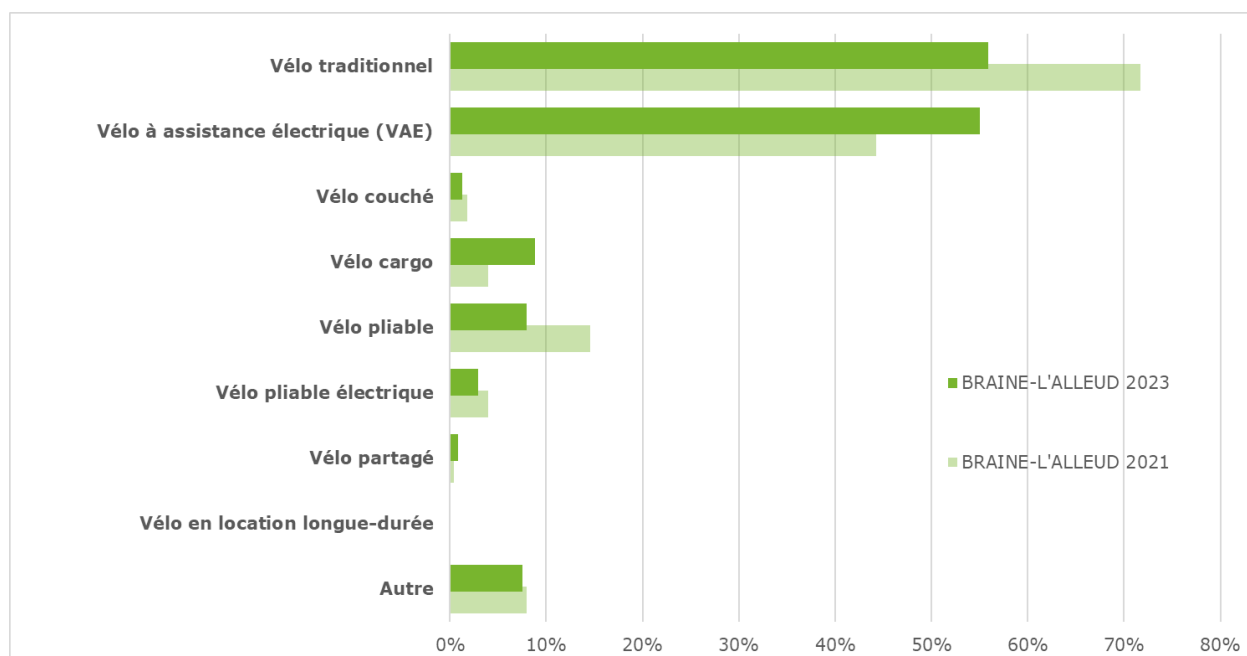
En ce qui concerne le niveau d'habileté à se déplacer à vélo des cyclistes brainois interrogés, ils sont **34%** à s'estimer experts, **45%** très bons, et **19%** plutôt moyens.

Une toute petite minorité, s'estime débutante – ou presque – à vélo :

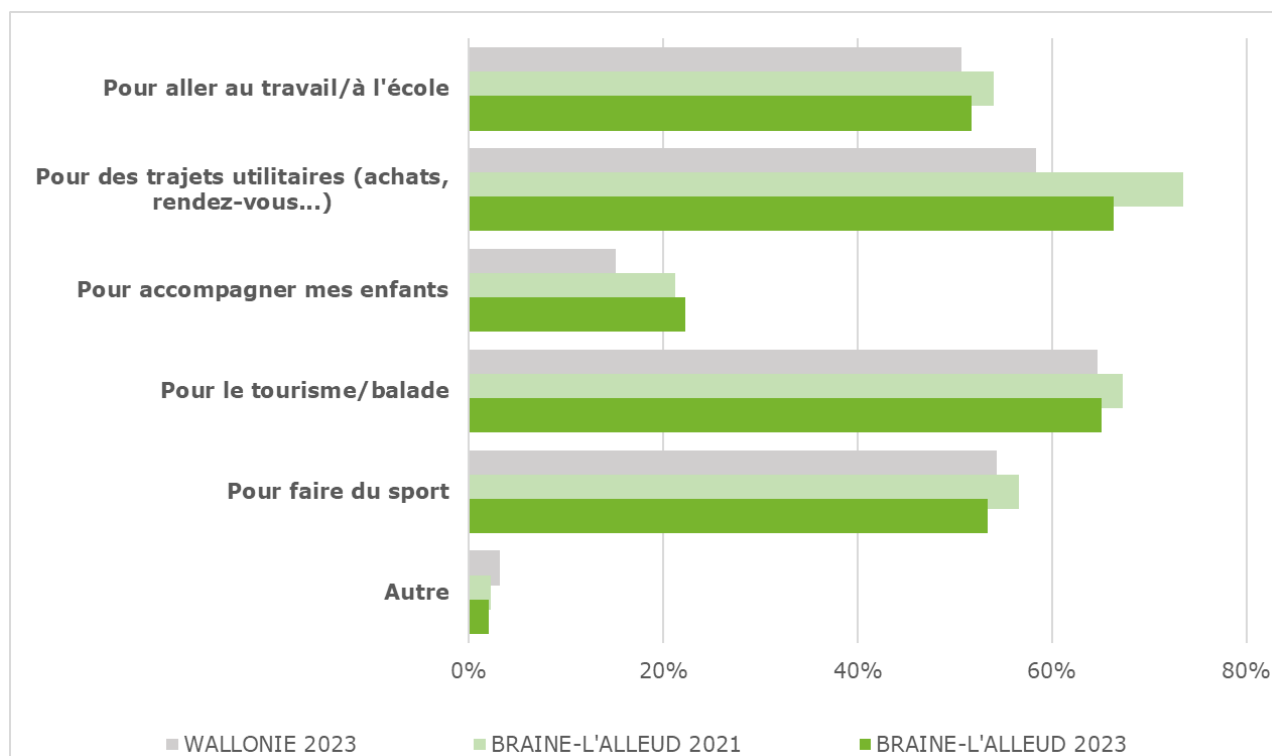


## Types de vélos utilisés

Le graphique suivant représente les différents types de vélos utilisés, chaque répondant pouvant en cocher plusieurs. A Braine-l'Alleud comme en Wallonie, on observe une augmentation claire de l'usage du vélo à assistance électrique et des vélos cargos.



## Motifs principaux de déplacements des répondants au baromètre



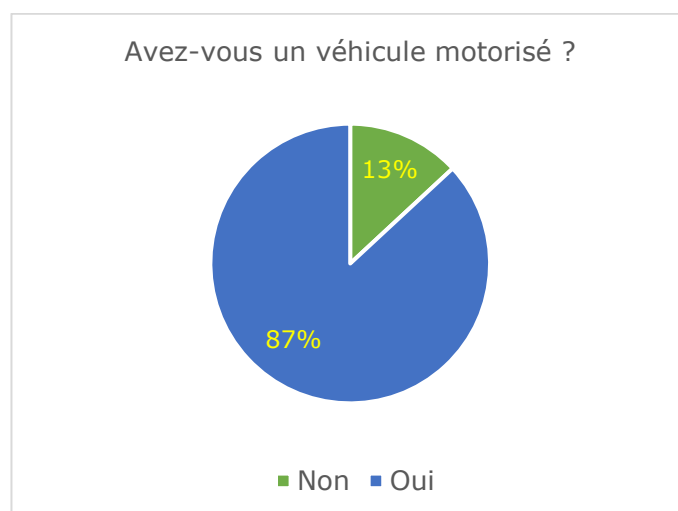
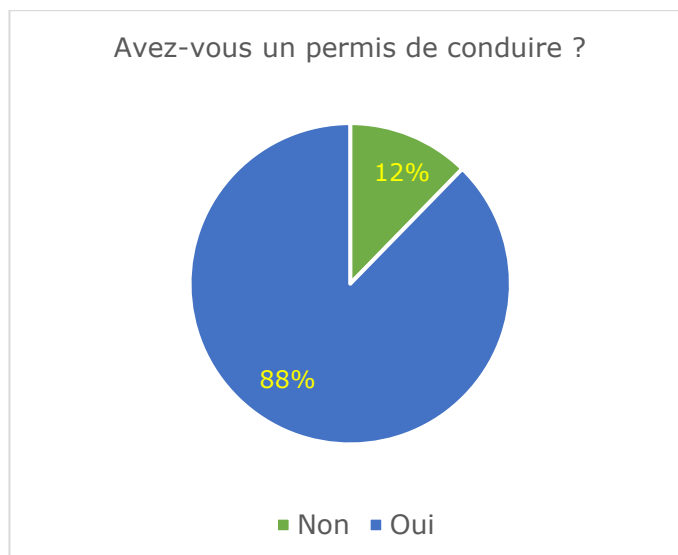
Il est intéressant de noter que 70% des répondants utilisent le vélo pour des raisons utilitaires et 30% exclusivement pour du loisir. Cette proportion est la même qu'en 2021.

À titre de comparaison, selon l'enquête BeMob du SPF mobilité intitulée « *Les modes de déplacement utilisés par les Belges en 2022* », il ressort que parmi les cyclistes en Wallonie, 69% utilisent leur vélo exclusivement pour du loisir, mettant en évidence le long chemin qu'il reste à parcourir pour parvenir à une mobilité plus active et durable.



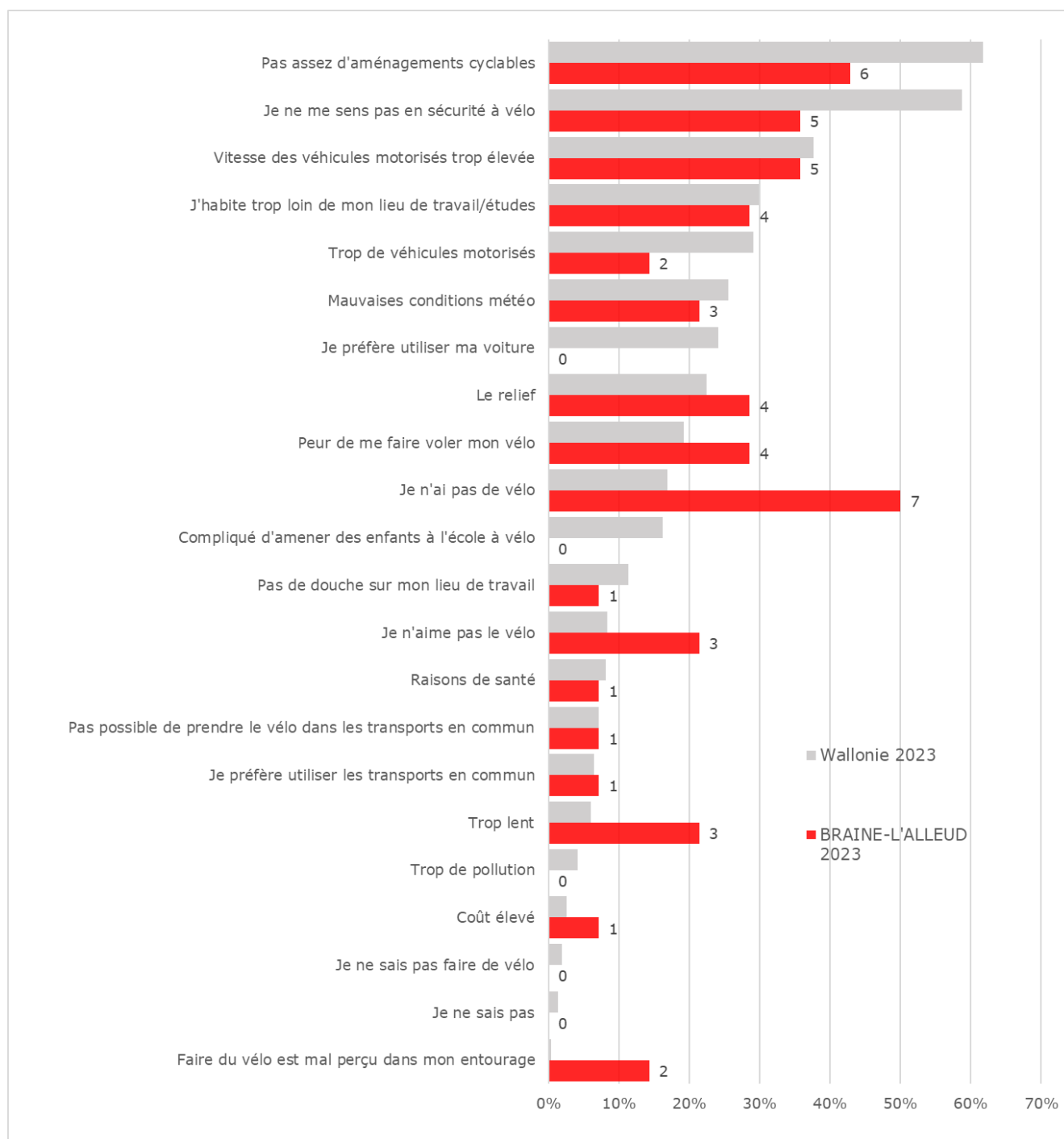
## Cycliste Brainois = automobiliste ?

On considère parfois, de façon erronée, que le cycliste Brainois n'est « que » cycliste et ignore les réalités de « l'automobiliste ». Pourtant, **88%** des répondants ont un permis de conduire et **87%** possèdent un véhicule motorisé.



### 3. Freins au vélo (pour ceux qui ne l'utilisent pas)

En raison du nombre restreint de participants par commune (**14** pour Braine-l'Alleud), l'analyse au niveau local limite la validité des données. Toutefois, les **860** réponses au niveau de la Wallonie, plus représentatives (en gris sur le graphique), offrent une vue d'ensemble assez pertinente des freins au vélo chez ceux qui ne font (presque) jamais de vélo :



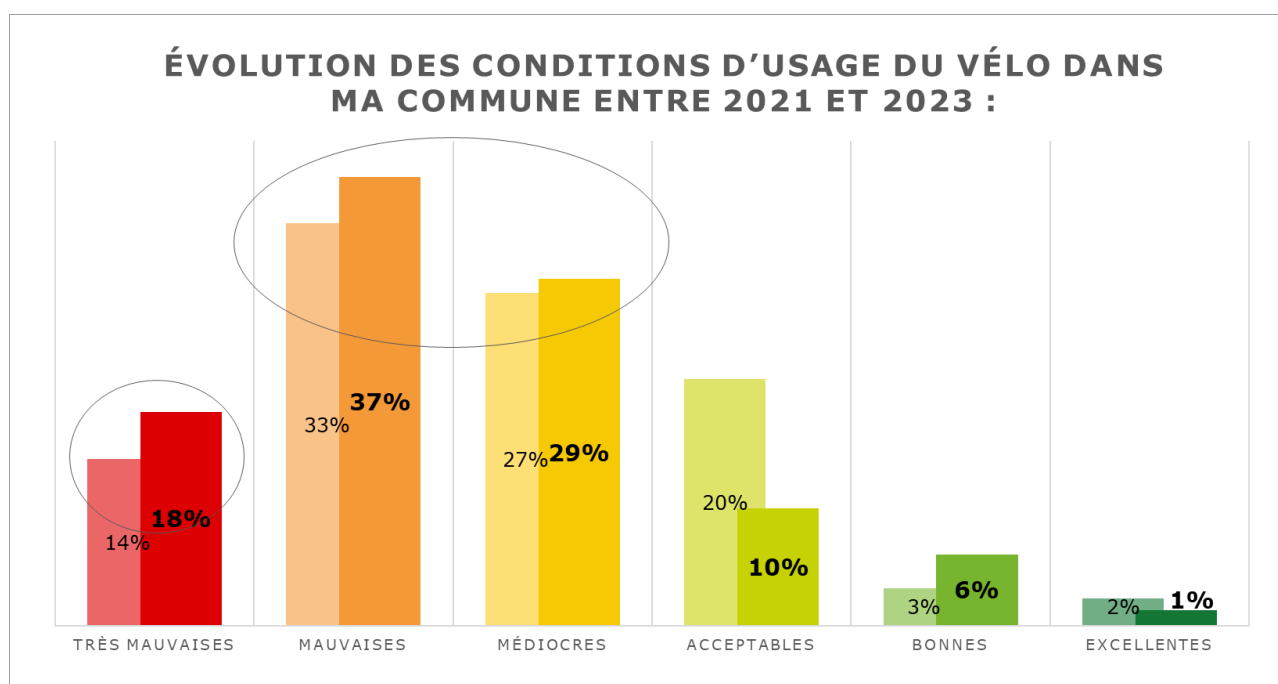
## 4. Synthèse des avis exprimés et classement

### Synthèse des avis exprimés

**2,49 = F**

Si l'on prend en compte les **238 votes** individuels de cyclistes concernant le territoire communal la note moyenne pour tous les questionnaires, sur une échelle allant de 1 à 6, est de **2,49**, ce qui **donne globalement à la commune une note F** sur notre échelle de satisfaction en termes de politique vélo.

Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, l'**opinion sur le vélo à l'échelon local** est résumée par ce graphique :



Seul **7%** des Brainois trouvent **bonnes ou excellentes**, leurs conditions de circulation à vélo, et **10% acceptables**. Ce diagnostic global situe la commune assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

### Evolution de 2021 à 2023

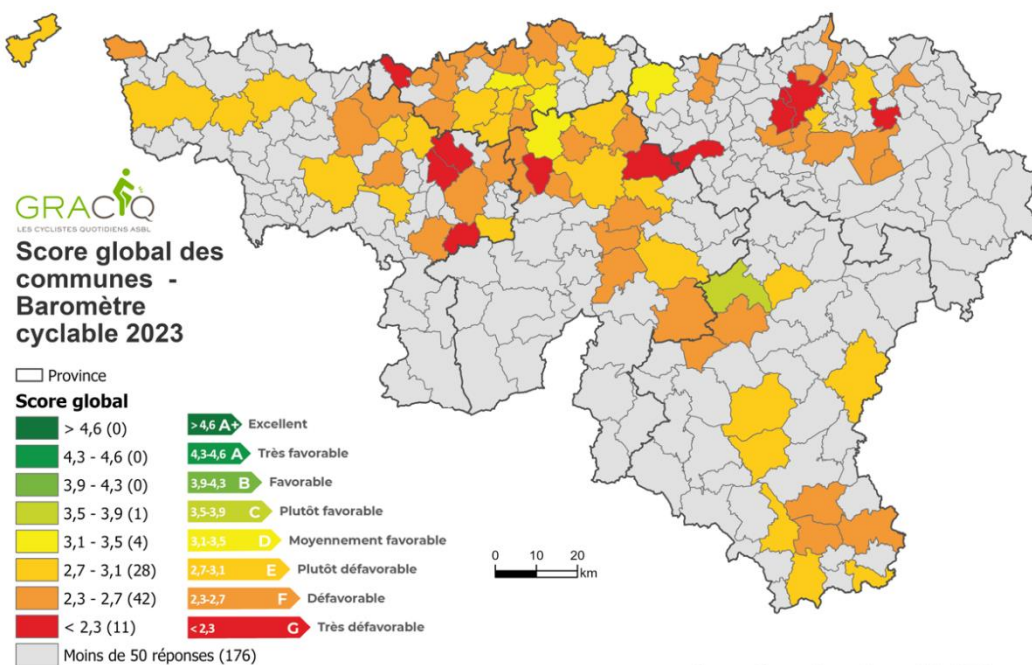
Cette note moyenne représente un **net recul** par rapport aux résultats de 2021.

Si on analyse les résultats en fonction des motifs d'utilisation du vélo, **70% de répondants utilisent le vélo à des fins utilitaires et 30% à des fins de loisir uniquement**. Si en 2021 les utilisateurs « Utilitaires » attribuaient déjà un score « F », les utilisateurs « Loisir » étaient moins exigeants et attribuaient un score « D ». En 2023 on constate une certaine unanimité, les utilisateurs « Loisir » attribuant également un score « F ». C'est ce qui fait baisser la note finale.

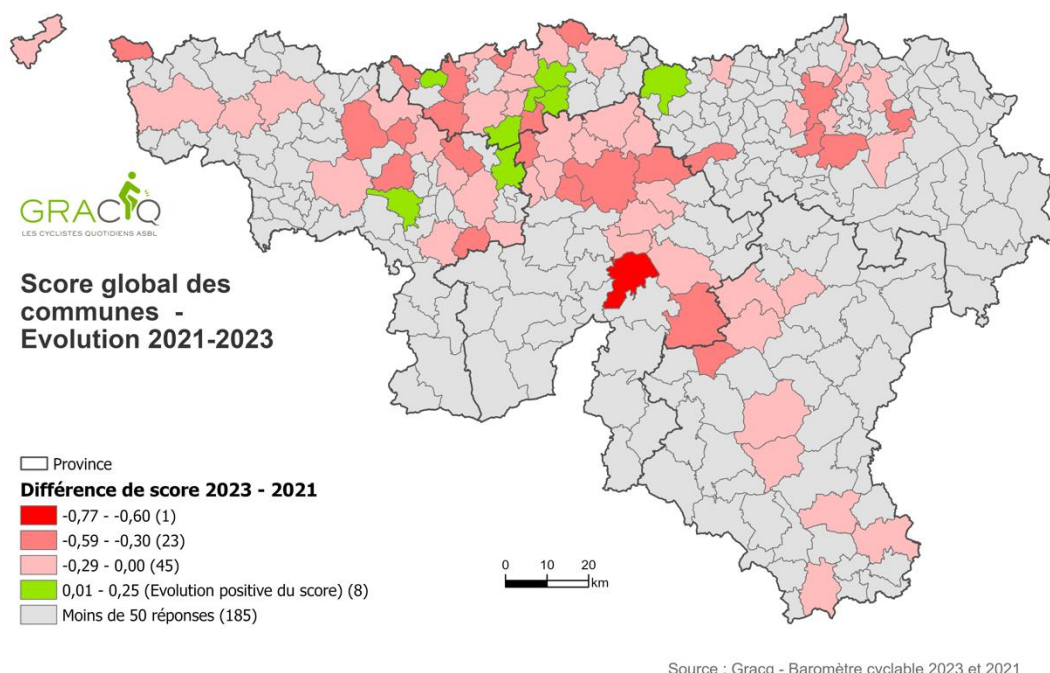
Profil →	Utilitaire	Loisir	Note moyenne
2021	2,69 = F	3,11 = D	2,8 = E
2023	2,41 = F	2,66 = F	2,49 = F

## Classement de la commune dans l'ensemble de la Wallonie




















Les scores moyens par commune varient bien entendu autour de la moyenne globale wallonne (2,42 = F). Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les **86 communes** ayant obtenu **50 réponses** (au moins) à notre baromètre :



Ce graphique présente l'évolution des scores moyens par commune entre les baromètres de 2021 et 2023. Les scores ont tendance à baisser dans la majorité des communes.



Notre commune se situe dans le milieu du classement (10<sup>ème</sup>) des 21 communes wallonnes entre 20.000 et 50.000 habitants. C'est un score qui peut être grandement amélioré :

Commune entre 20.000 et 50.000 habitants	Réponses	Score	Note	2021/2023
OTTIGNIES-LLN	260	D	3,23	
GEMBLOUX	234	D	3,12	
ATH	124	E	3,00	
BINCHE	87	E	2,91	
CHAUDFONTAINE	85	E	2,88	
ARLON	77	F	2,60	
SAMBREVILLE	59	F	2,60	
WAVRE	162	F	2,58	
RIXENSART	263	F	2,51	
BRAINE-L'ALLEUD	252	F	2,49	
FLEURUS	83	F	2,45	
NIVELLES	303	F	2,43	
SOIGNIES	91	F	2,37	
HERSTAL	58	F	2,35	
BRAINE-LE-COMTE	125	F	2,33	
WATERLOO	133	F	2,31	
ANDENNE	67	G	2,24	
TUBIZE	83	G	2,19	
HUY	82	G	2,13	
COURCELLES	62	G	2,08	
SAINT-NICOLAS	64	G	1,51	

## Classement dans la province

En revanche notre commune se situe dans le bas du classement pour la province du Brabant Wallon :

Province du Brabant wallon	Réponses	Score	Note	2021/2023
WALHAIN	75	D	3,30	
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	260	D	3,23	
MONT-SAINT-GUIBERT	63	E	3,00	
CHAUMONT-GISTOUX	60	E	2,83	
GENAPPE	102	E	2,82	
VILLERS-LA-VILLE	95	E	2,77	
COURT-SAINT-ETIENNE	110	E	2,75	
JODOIGNE	63	E	2,70	
LA HULPE	69	F	2,70	
BRAINE-LE-CHATEAU	56	F	2,63	
WAVRE	162	F	2,58	
GREZ-DOICEAU	59	F	2,57	
CHASTRE	62	F	2,52	
RIXENSART	263	F	2,51	
BRAINE-L'ALLEUD	252	F	2,49	
NIVELLES	303	F	2,43	
BEAUVECHAIN	57	F	2,40	
WATERLOO	133	F	2,31	
TUBIZE	83	G	2,19	

## Classement de la commune par rapport aux villes françaises

Le baromètre a été fait selon la même méthodologie que celui appliqué en France en 2021 et les communes wallonnes et françaises peuvent ainsi être comparées. Braine-l'Alleud obtient ainsi la **247<sup>ème</sup> place sur 334 villes** entre 20.000 et 50.000 habitants. La première place revenant à Bourg-en-Bresse avec un score de 3,87 (C).

Données complètes ici :

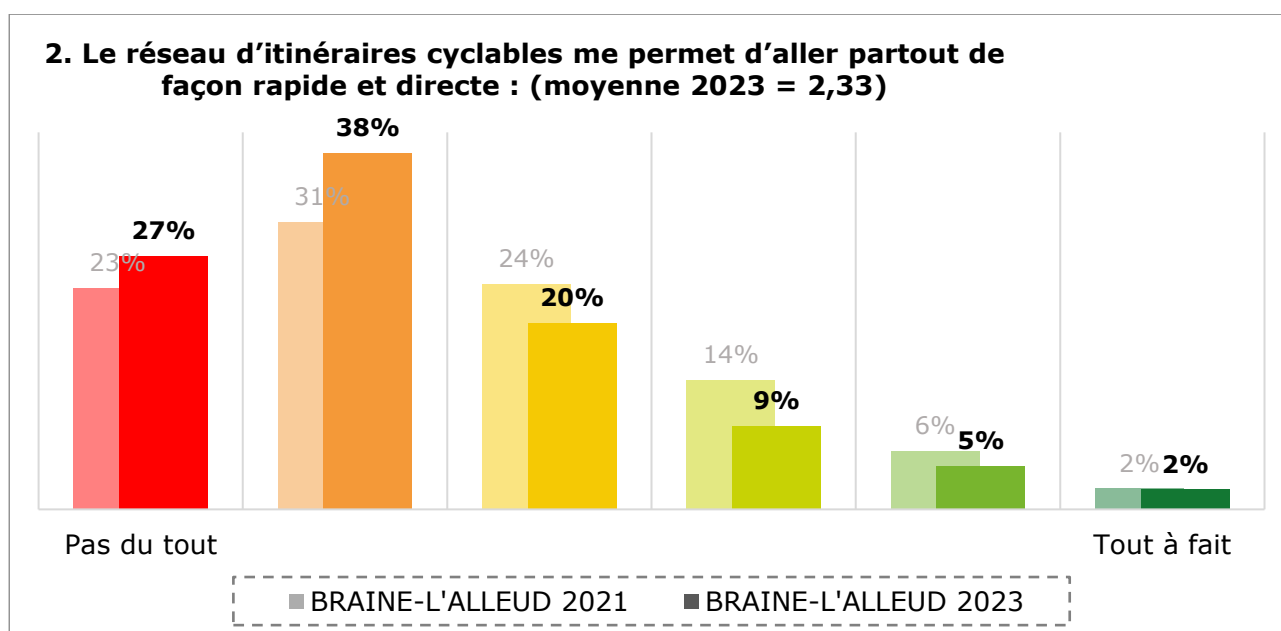
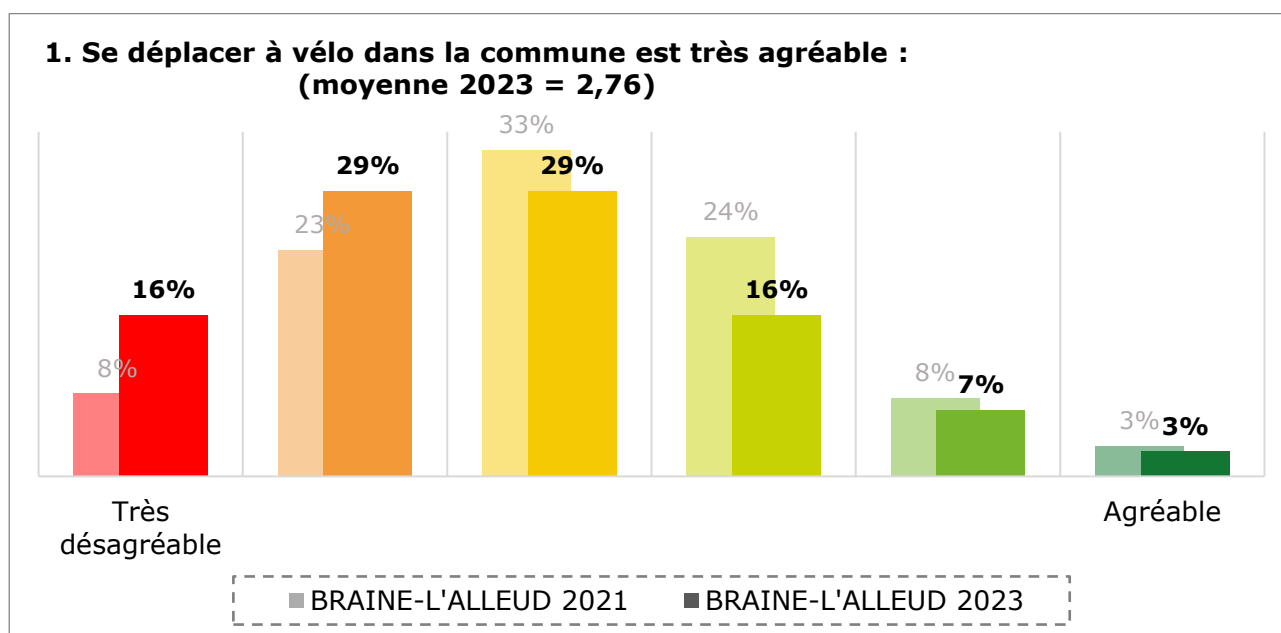
[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1OiDV3HdPrI\\_PWxW7o7thrifht2TeEQS1/edit?usp=share\\_link&oid=107226277261075041463&rtpof=true&sd=true](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1OiDV3HdPrI_PWxW7o7thrifht2TeEQS1/edit?usp=share_link&oid=107226277261075041463&rtpof=true&sd=true)

## 5. Analyse détaillée des réponses

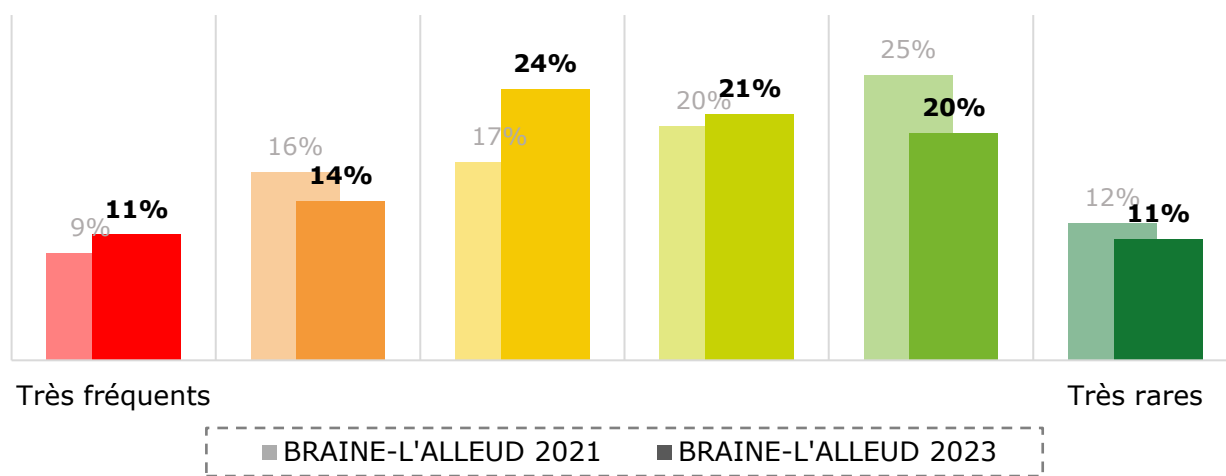
### Thème 1 : Ressenti général sur le vélo dans la commune



Les scores de la section "ressenti général" sont en nette baisse par rapport à 2021. Le mécontentement des habitants vis-à-vis du manque de dynamisme de la commune et l'augmentation des exigences des cyclistes peuvent expliquer la baisse des scores.

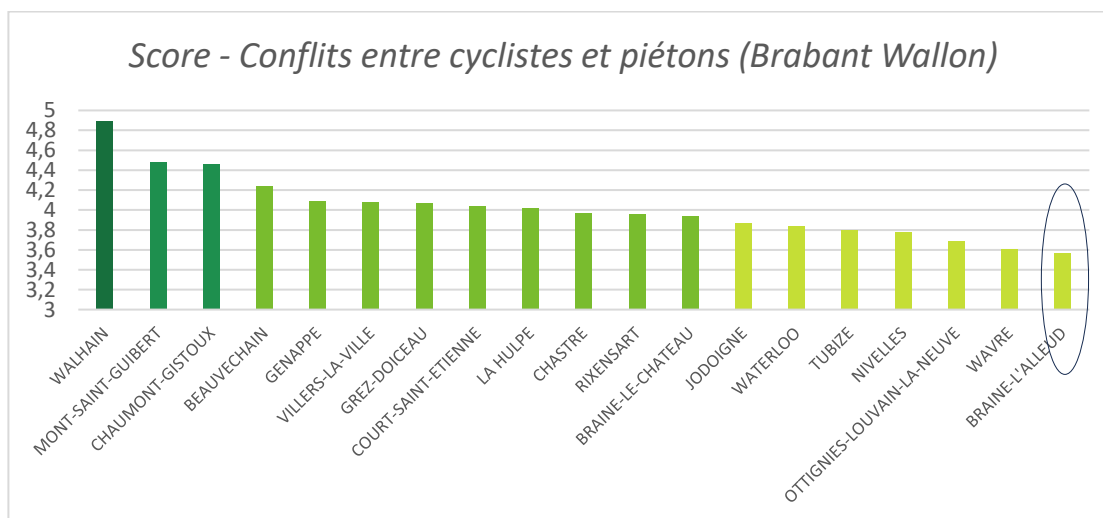


### 3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont : (moyenne 2023 = 3,57)



Cette question concernant les conflits piétons/cyclistes mérite d’être approfondie. La note moyenne de 3,57 pourrait être considérée comme un bon résultat. Cependant il faut garder à l’esprit que cette question récolte un bon résultat dans toutes les communes. Il est donc intéressant de comparer le score de Braine-l’Alleud avec les autres communes.

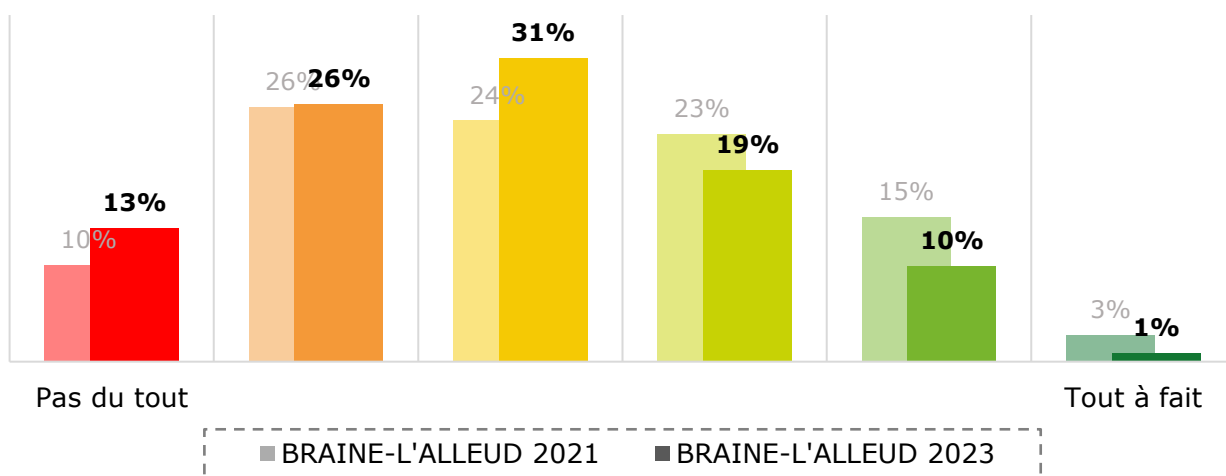
Avec un score de 3,57 Braine-l’Alleud se situe à la **80<sup>ème</sup> place** des 86 communes wallonnes, et à la **dernière place** du Brabant Wallon.



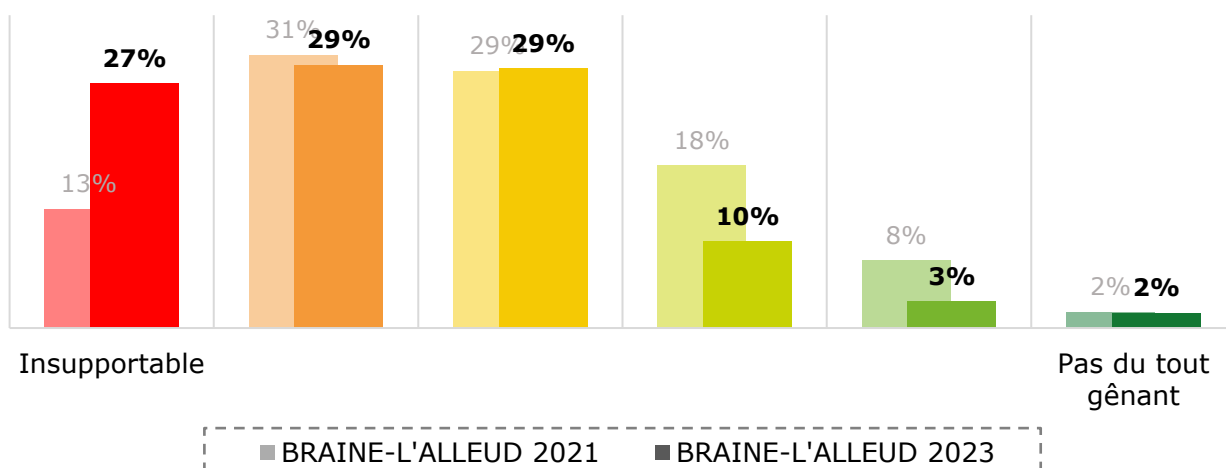
Le choix d'aménager systématiquement les pistes cyclables sur des trottoirs parfois trop étroits n'est certainement pas étranger à ce mauvais résultat.



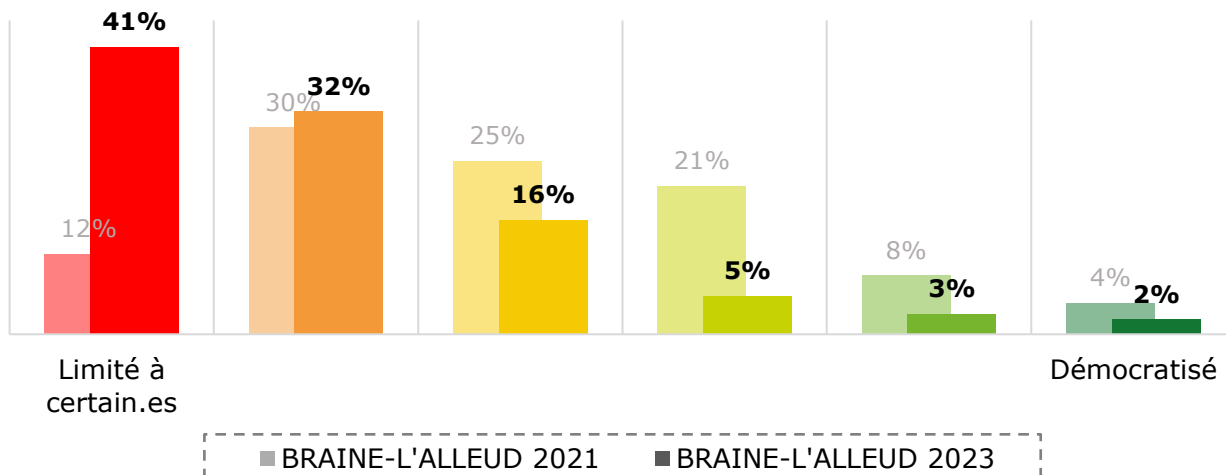
**4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent : (moyenne 2023 = 2,88)**



**5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est : (moyenne 2023 = 2,37)**



**6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est : (moyenne 2023 = 2,03)**



## Thème 2 : Sécurité des déplacements à vélo

2021

2023

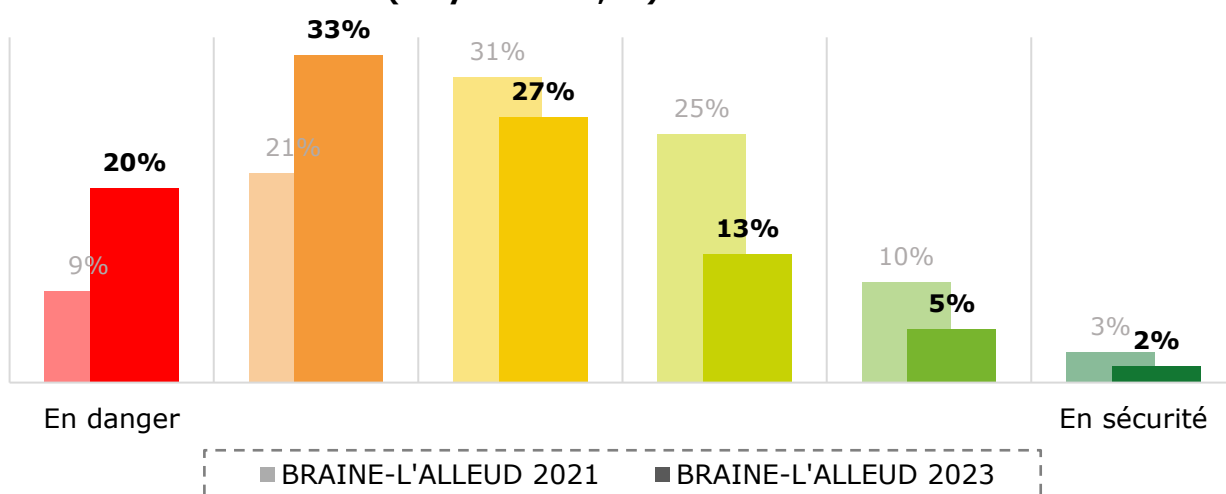
2,79 = E

2,41 = F

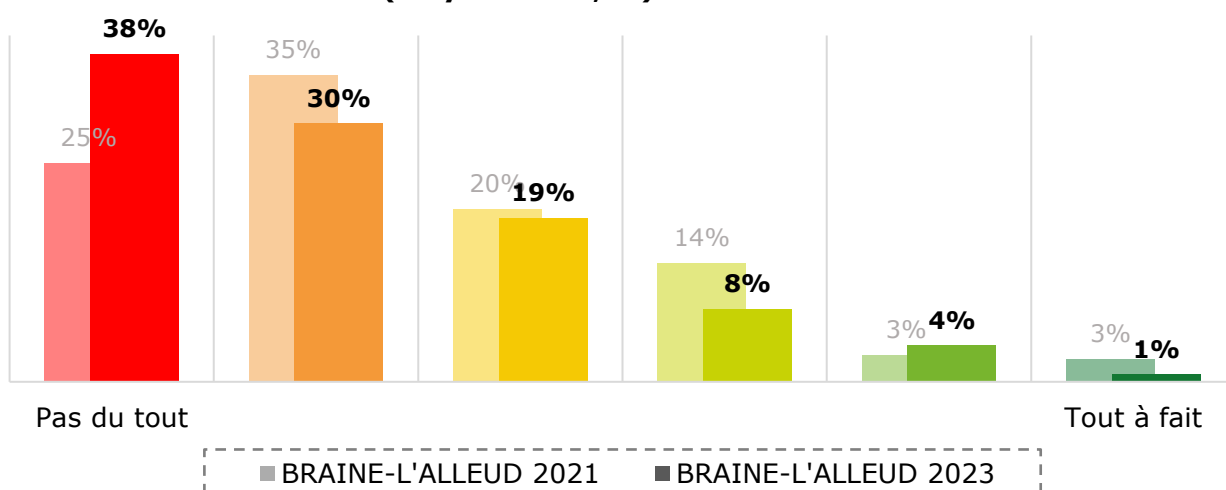


Encore une fois, le baromètre de 2023 montre des scores de satisfaction plus bas en matière de sécurité routière, comparativement à 2021. Dans les commentaires ce sont principalement les nombreuses discontinuités et les obstacles qui sont cités comme causes d'insécurité, ainsi que l'absence d'infrastructures cyclables le long des grands axes (N27 en particulier).

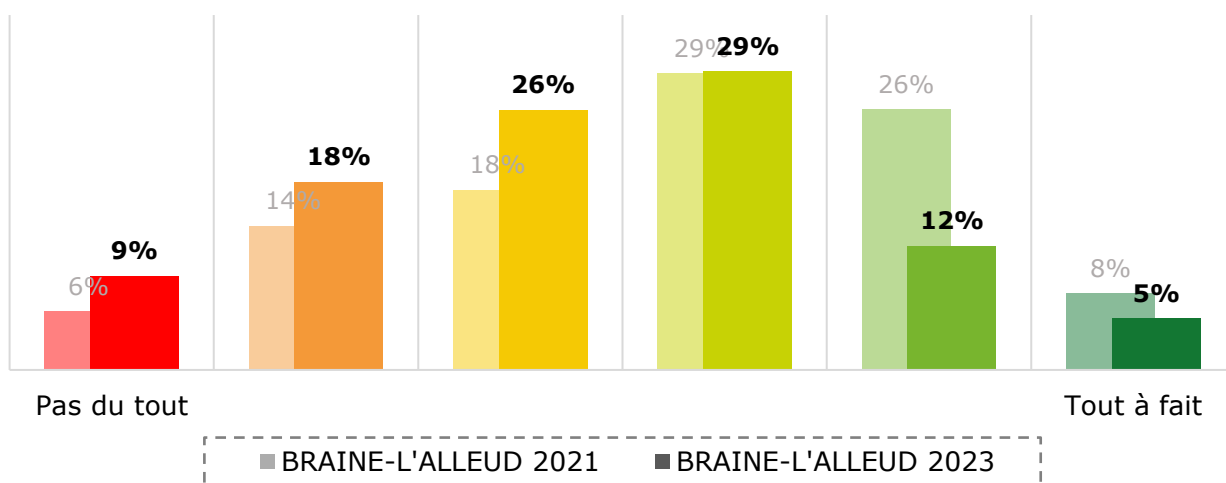
### 7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens : (moyenne = 2,56)



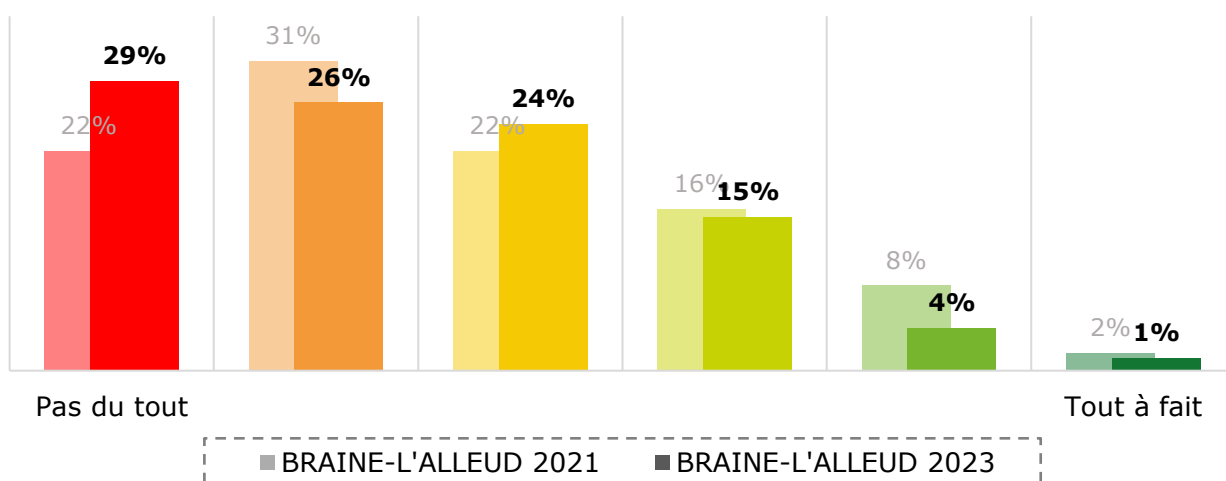
### 8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune : (moyenne = 2,14)



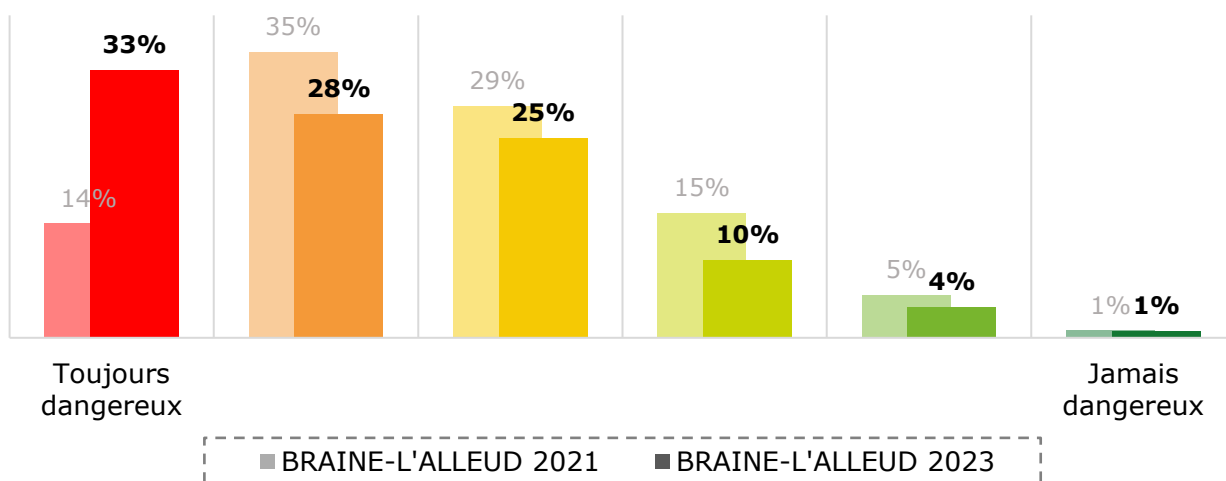
**9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :**  
(moyenne = 3,32)



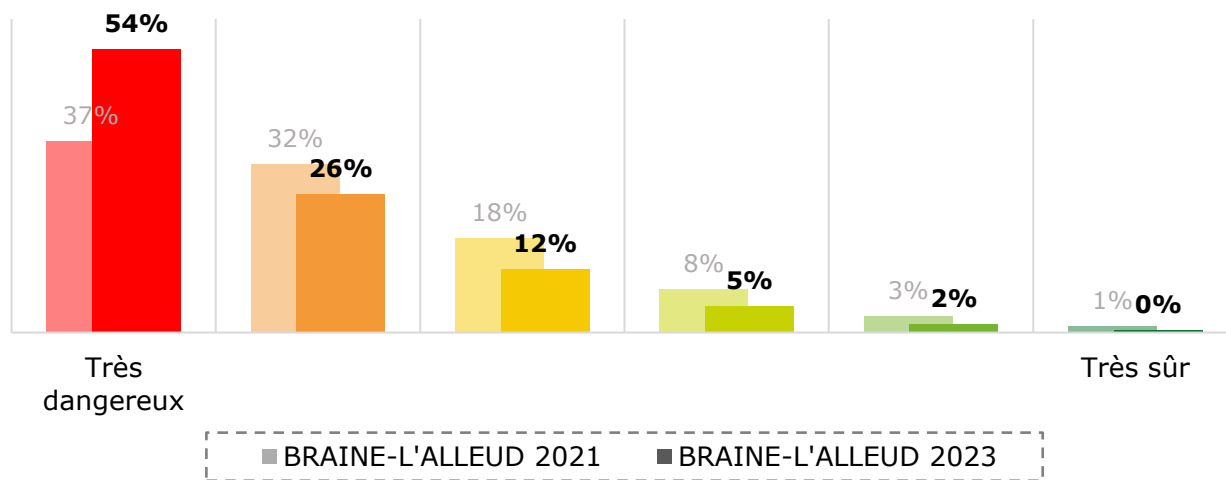
**10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :**  
(moyenne = 2,44)



**11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :**  
(moyenne = 2,26)



**12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est (moyenne = 1,75)**

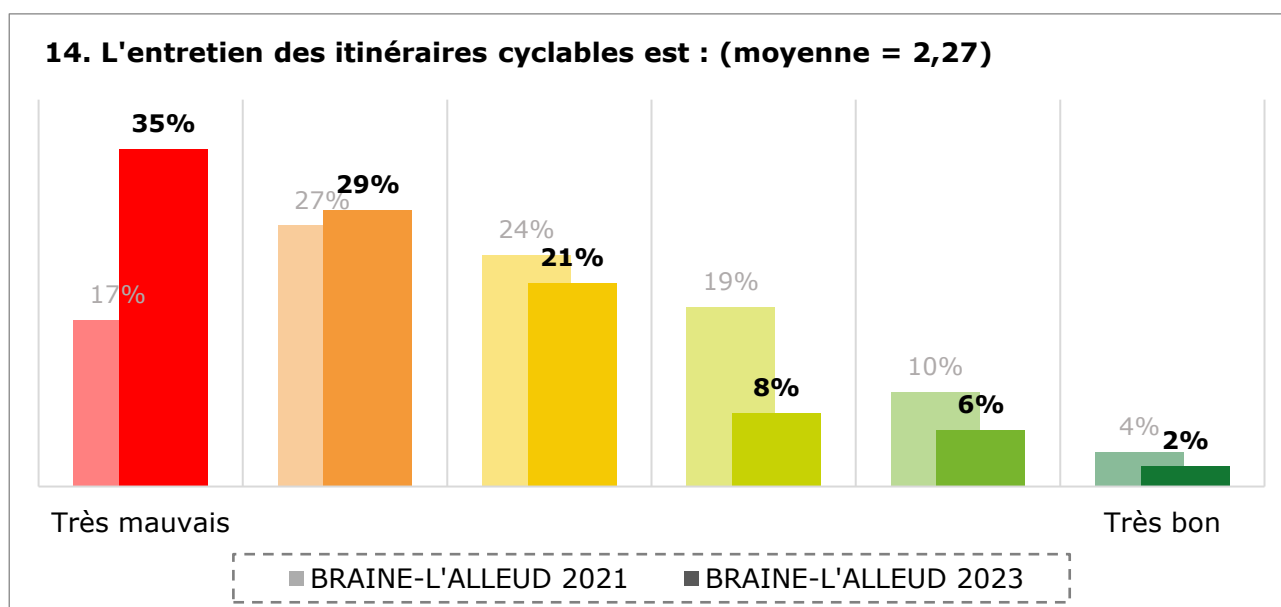
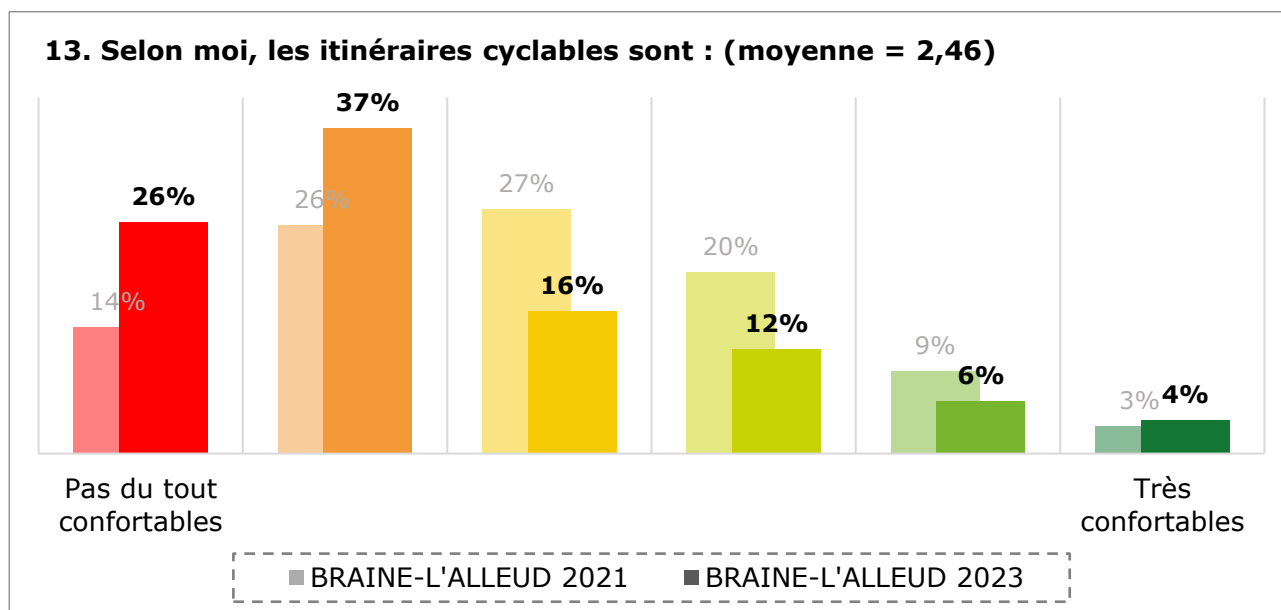


Ce score est très bas pour toutes les communes. Avec une moyenne de 1,75 Braine-l'Alleud se place dans la moyenne des communes wallonnes et du Brabant Wallon, ce qui est peu flatteur pour une commune qui prétend mettre **la sécurité des enfants au cœur de ses priorités**.

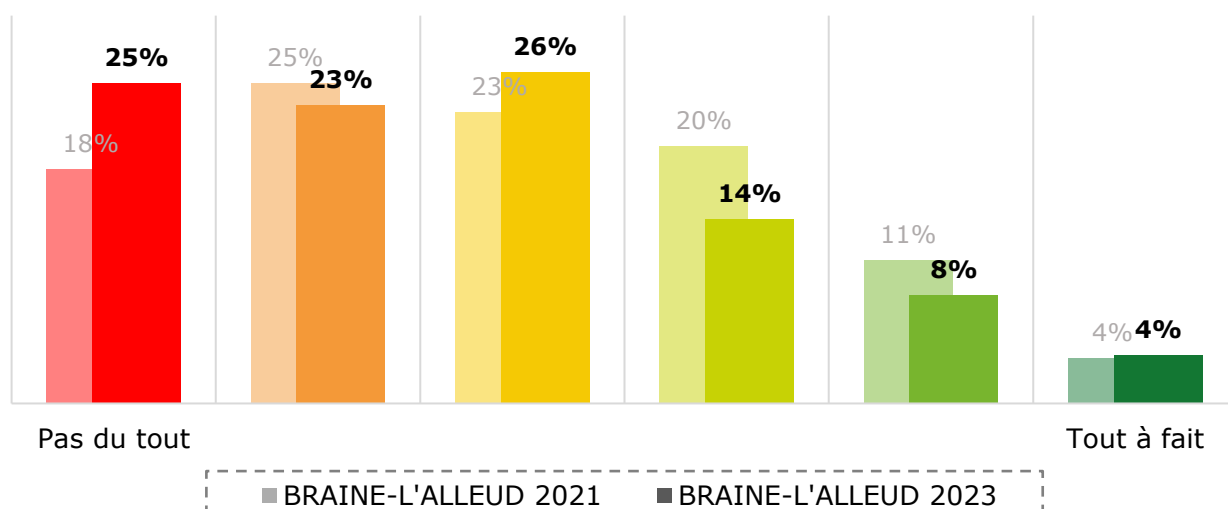
### Thème 3 : Confort des déplacements dans la commune



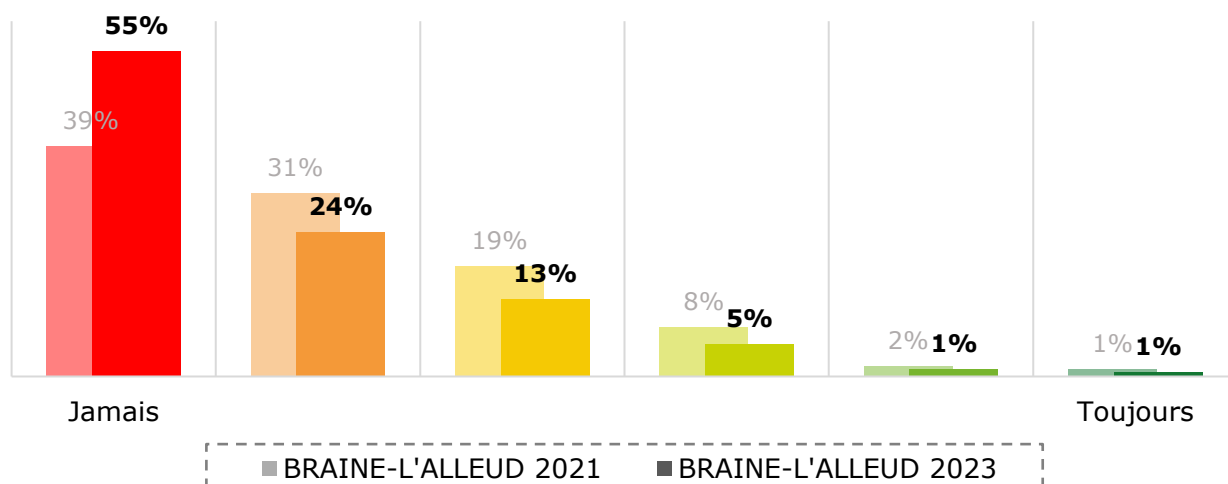
Manque d'entretien, absence de signalisation des directions, absence de solutions en cas de chantiers et bien sûr absence totale de sens uniques limités expliquent le score très bas de cette section.



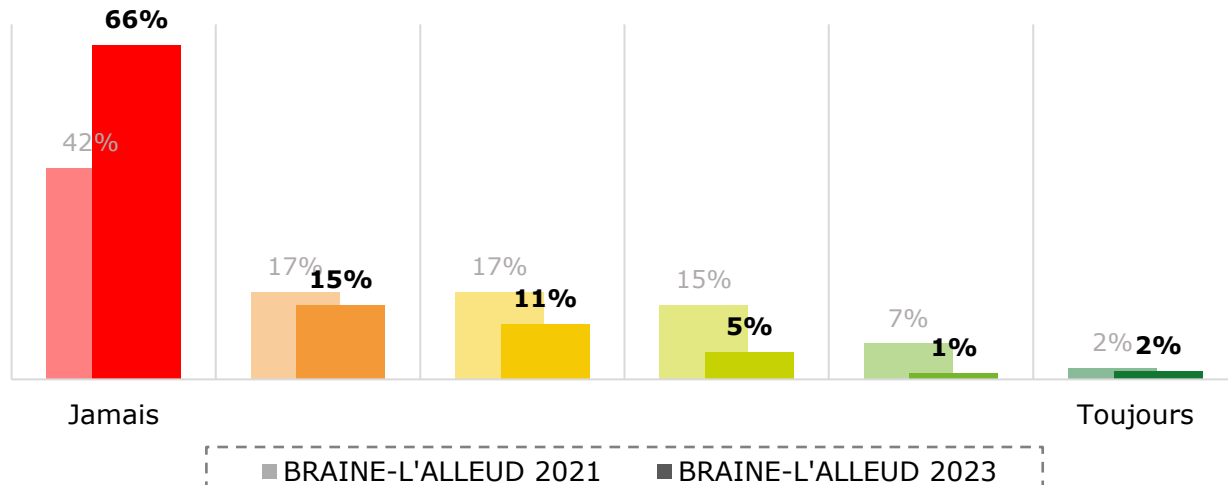
**15. Les directions à vélo sont bien indiquées : (moyenne = 2,7)**



**16. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée : (moyenne = 1,76)**



**17. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens : (moyenne = 1,66)**



En 2021 nous étions déjà surpris de découvrir que de nombreux cyclistes s'imaginaient pouvoir prendre certains sens uniques à contre-sens à Braine-l'Alleud.

Mauvaise connaissance du Code de la Route ou croyance en la rumeur selon laquelle la Police ne verbalise jamais ?

En 2023 les répondants semblent mieux informés, mais pas encore la totalité d'entre eux, alors on le répète :

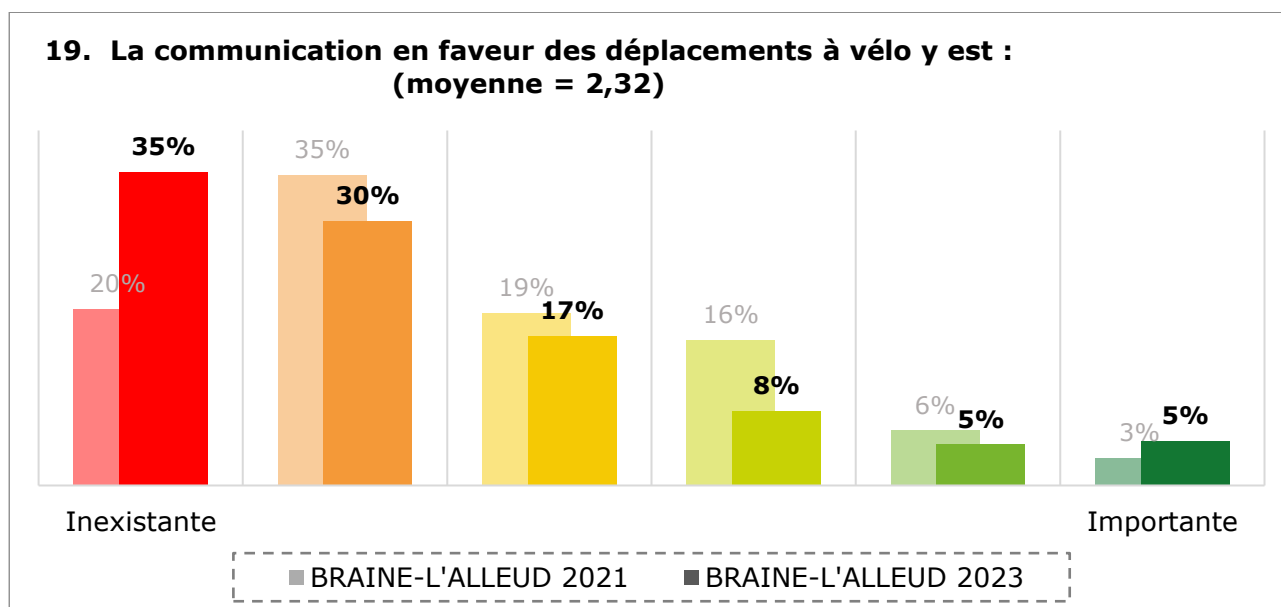
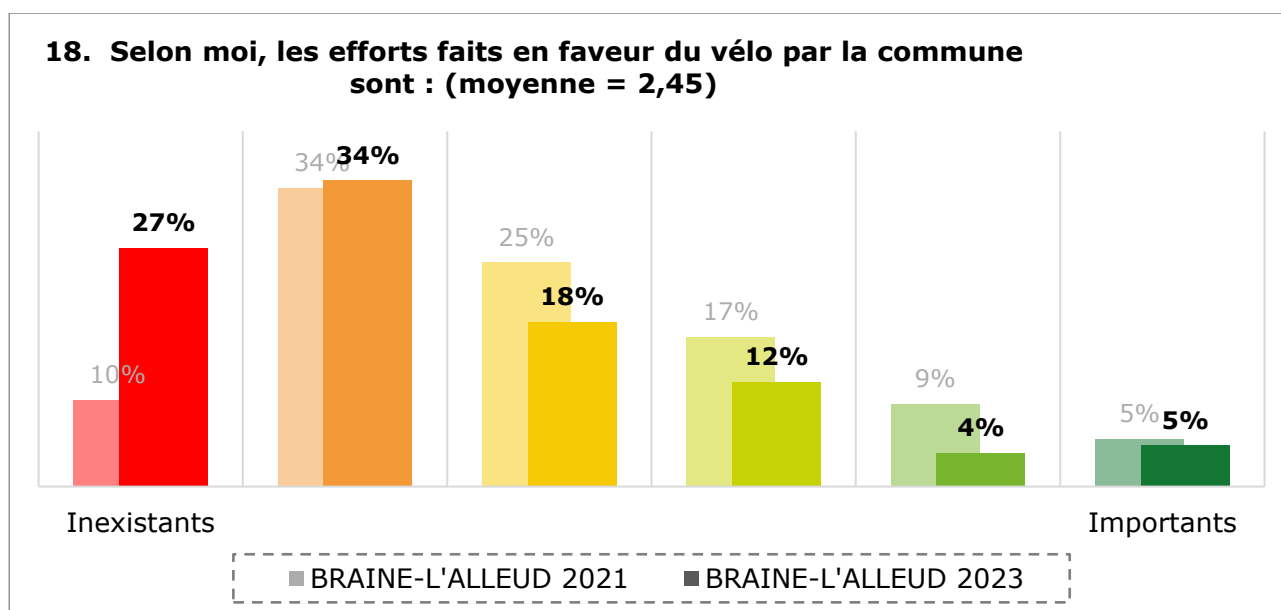
- Par dogmatisme des autorités communales il n'y a aucun 'Sens Unique Limité' à Braine-l'Alleud, malgré l'obligation légale en vigueur depuis 20 ans.
- Non, en l'absence de signalisation adéquate il n'est pas permis de circuler à vélo contre-sens dans un sens unique
- Et oui la Police verbalise.

Sans surprise, pour cette question Braine-l'Alleud est la lanterne rouge du classement de toutes les communes de Wallonie.

## Thème 4 : Importance accordée au vélo par la commune

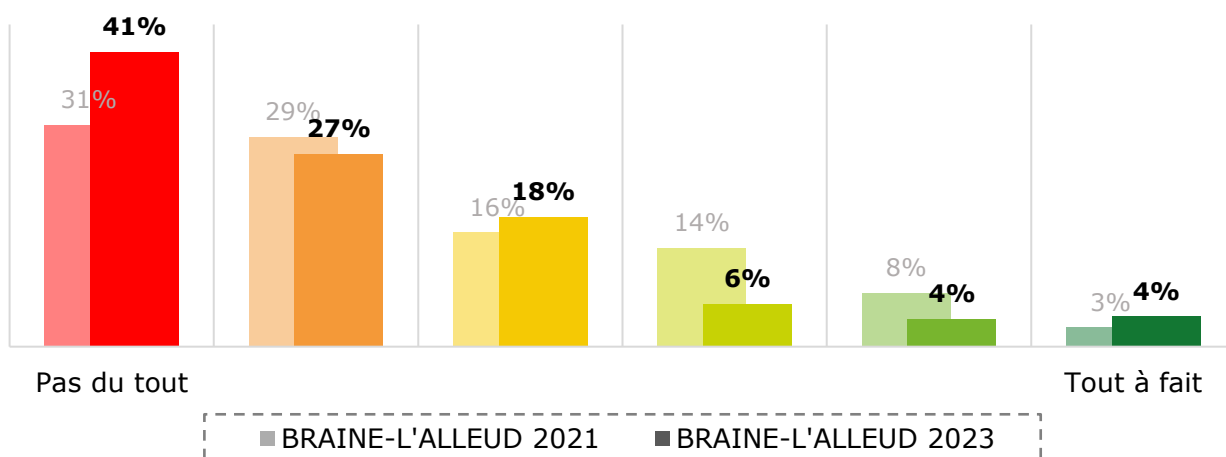


Comparativement à 2021, la commune est perçue de manière plus négative en ce qui concerne son importance accordée au vélo. Plusieurs commentaires indiquent que si des infrastructures sont réalisées, celles-ci ne tiennent pas compte des besoins réels des cyclistes. Le manque d'écoute et de dialogue est également souvent pointé du doigt.

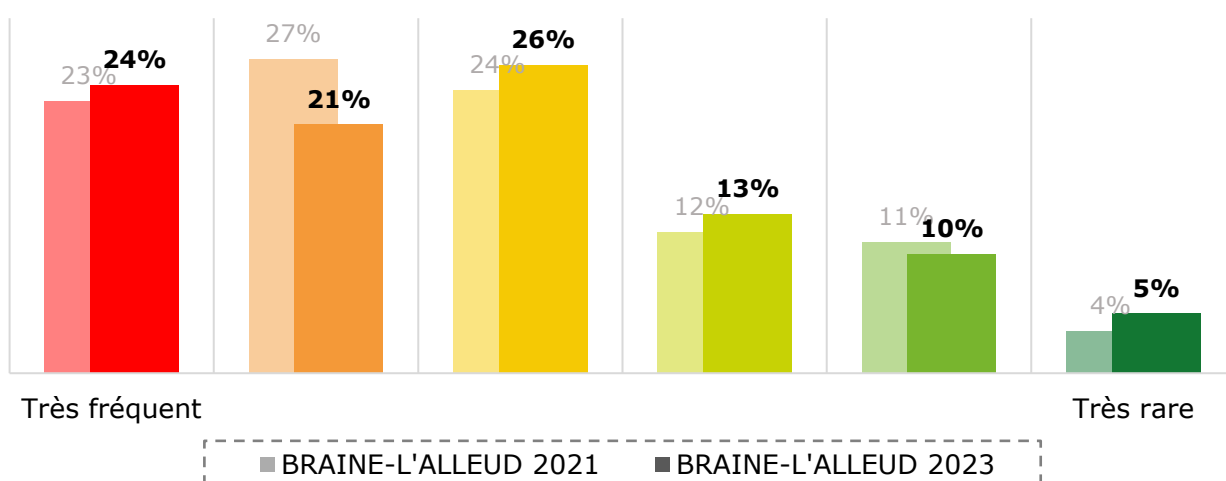




**20. Selon moi, le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions : (moyenne = 2,17)**



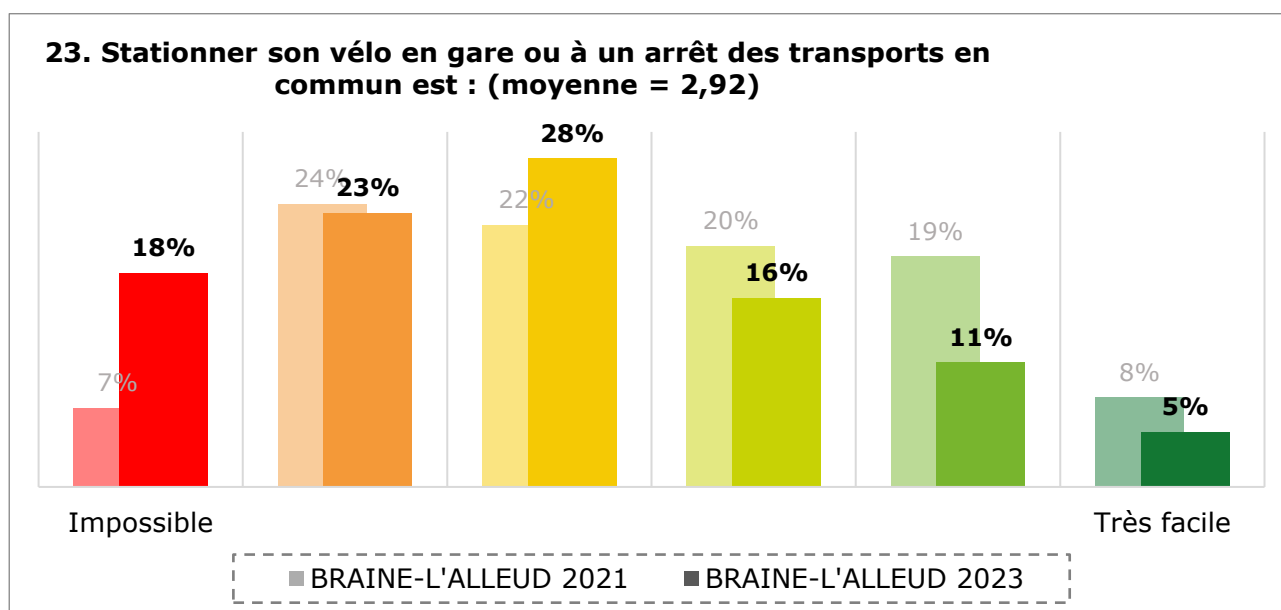
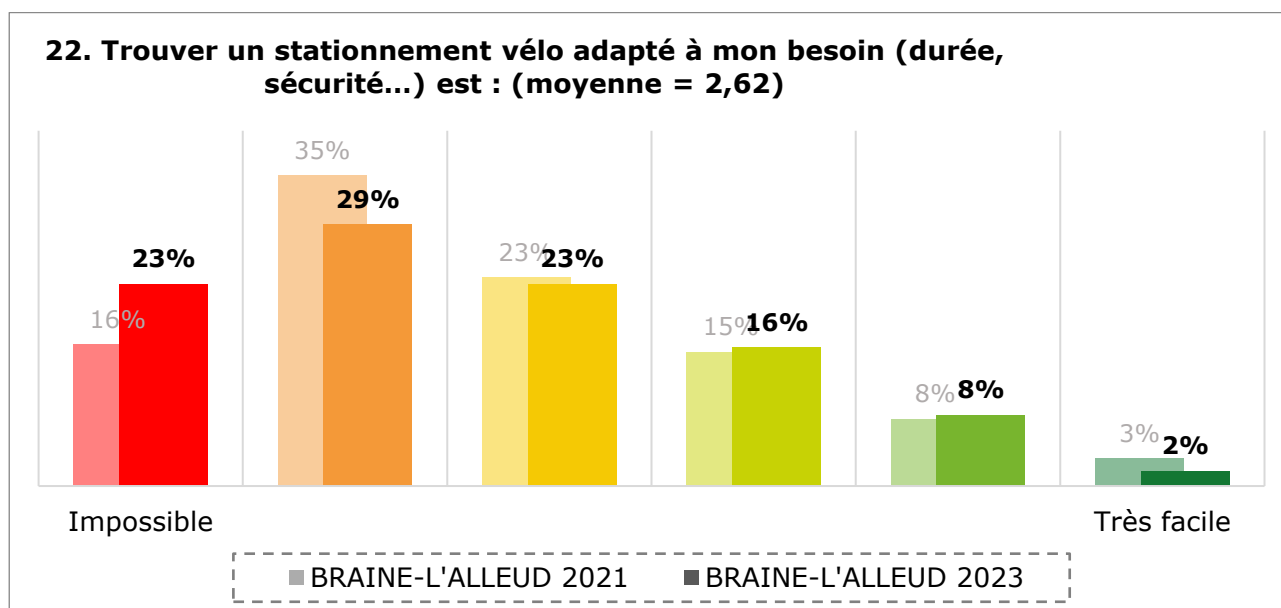
**21. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est : (moyenne = 2,79)**



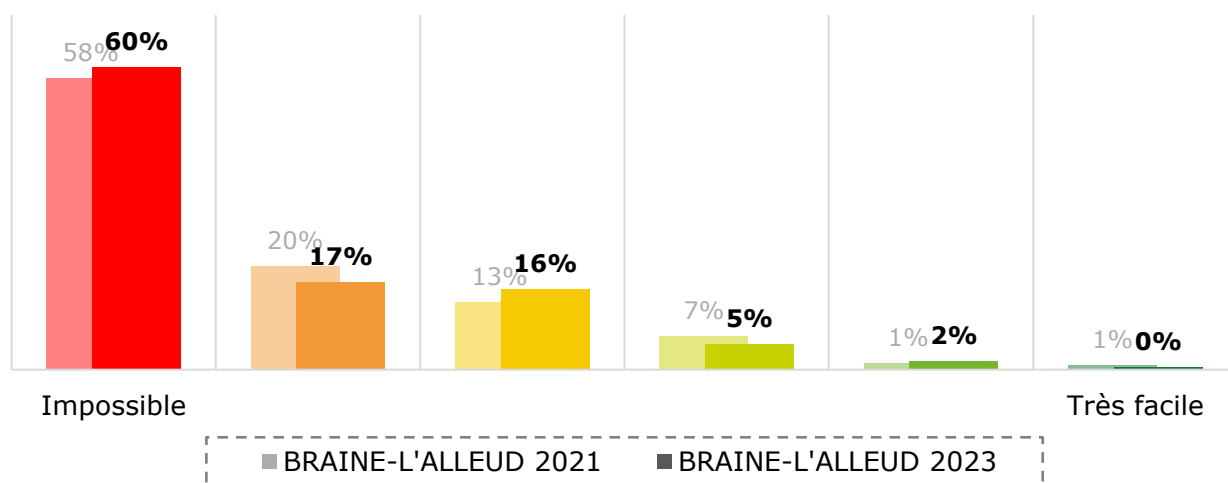
## Thème 5 : Stationnement et services vélo



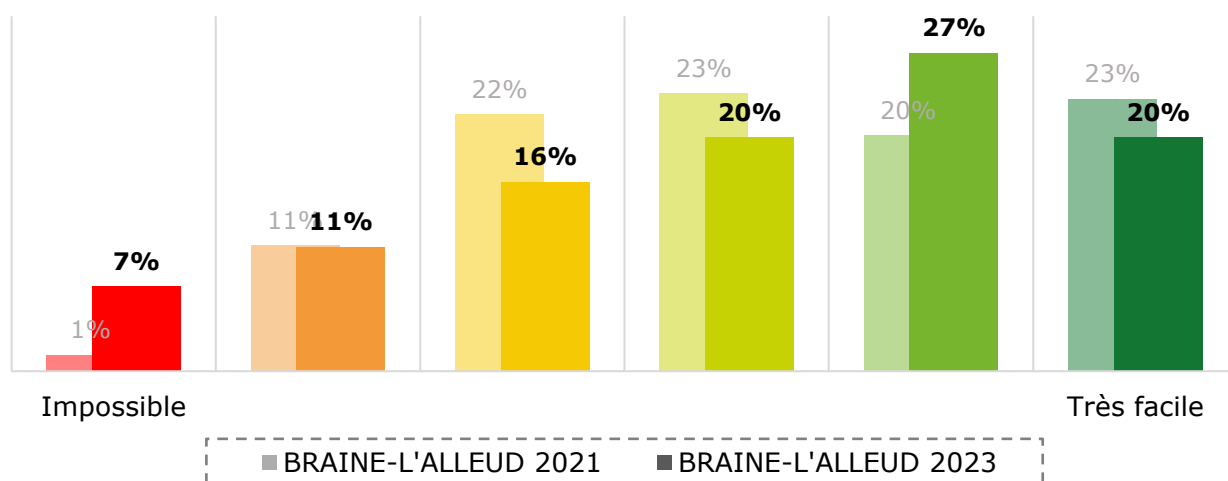
Enfin, la note attribuée au stationnement et aux services vélo a diminué par rapport au premier baromètre du GRACQ. L'absence totale de stationnement sécurisé est ce qui revient le plus souvent dans les commentaires exprimés. Avec l'augmentation de vélos de grande valeur (vélos à assistance électrique, vélos cargos, ...) ce besoin est d'autant plus critique.



**24. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est : (moyenne = 1,73)**

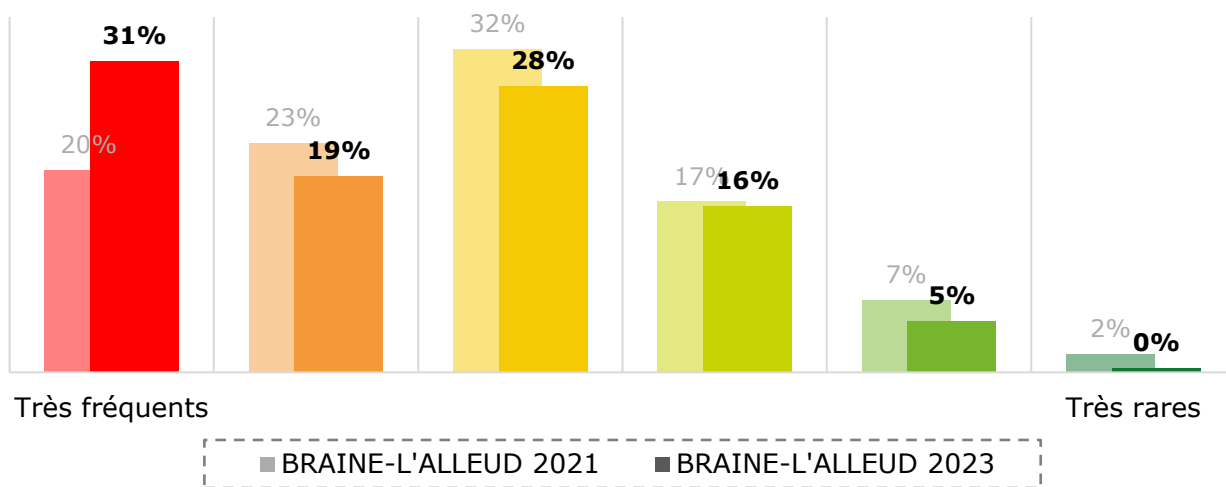


**25. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est : (moyenne = 4,08)**



L'accès à un magasin/atelier vélo est la question qui recueille le meilleur résultat pour Braine-l'Alleud, soit **4,08** (*'B'-Favorable*), mais avec un seul magasin pour une commune aussi étendue Braine-l'Alleud se trouve dans le milieu du classement des communes wallonnes et du Brabant Wallon.

**26. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont : (moyenne = 2,47)**



## Commentaires laissés par les cyclistes dans notre grand sondage

Sur les 252 réponses reçues, 169 personnes ont pris la peine de compléter, parfois de façon très détaillée, le texte libre où il leur était demandé d'expliquer ce qui les réjouit et ce qui les préoccupe. Cela donne un éclairage très utile sur les principaux problèmes rencontrés ainsi que les motifs de satisfaction.

Les thèmes qui reviennent le plus souvent concernent la qualité du réseau cyclable et l'insécurité qui en découle, en particulier pour les enfants et pour l'accès aux principales écoles de la Commune. L'absence de stationnements adaptés aux besoins, l'absence de SULs, et la prépondérance de la voiture dans les choix d'aménagements sont également cités par de nombreux cyclistes. Il y a également des motifs de satisfaction, ceux-ci concernent les toutes récentes zones avancées pour cyclistes aux feux, les bornes de réparation et les budgets alloués par Braine-l'Alleud à la réalisation d'un réseau cyclable.

Ce sont les cyclistes qui ont la parole et qui parlent le mieux de leur ressenti, nous avons donc choisi de citer dans les pages suivantes la plupart des commentaires, que nous avons regroupés en fonction de ces thématiques.

### Sécurité des enfants et accès aux écoles

Les commentaires concernant la sécurité des enfants et l'accès aux écoles mettent en lumière plusieurs préoccupations importantes :

- **Dangerosité des trajets domicile-école à vélo** : Les parents expriment des inquiétudes quant à la sécurité de leurs enfants lorsqu'ils se rendent à l'école à vélo. Les routes sont souvent encombrées et manquent d'aménagements sécurisés pour les cyclistes, ce qui rend les déplacements dangereux, surtout aux heures de pointe.
- **Absence de pistes cyclables adaptées** : De nombreux témoignages signalent le manque de pistes cyclables appropriées pour rejoindre les écoles, ce qui contraint les enfants à partager la route avec les voitures, augmentant ainsi les risques d'accidents.
- **Danger aux abords des écoles** : Les zones scolaires sont décrites comme étant particulièrement dangereuses en raison du trafic dense et de l'absence d'infrastructures sécurisées. Les parents signalent également le manque de places de stationnement et les comportements imprudents des conducteurs.
- **Inquiétude des parents et des enseignants** : Les témoignages révèlent une préoccupation généralisée quant à la sécurité des enfants et des adultes sur les trajets quotidiens vers les écoles. Les accidents récents impliquant des cyclistes renforcent cette inquiétude.
- **Demande d'aménagements prioritaires** : Les parents et les membres de la communauté demandent des mesures urgentes pour améliorer la sécurité des trajets domicile-école à vélo, notamment la création de réseaux de pistes cyclables sécurisés et l'aménagement d'accès spécifiques aux écoles.

En résumé, les préoccupations exprimées mettent en évidence un besoin criant d'améliorations significatives en matière d'infrastructures cyclables et de sécurité routière autour des écoles, afin de garantir des déplacements sûrs pour les enfants et les adultes.

Citations :

- *Je pense que le centre-ville devrait être revu entièrement pour inciter les étudiants des 3 grandes écoles du centre à se déplacer à vélo. L'accès pour les cyclistes à ces 3 établissements est particulièrement très dangereux.*
- *Bcp trop de voitures aux abords des écoles le matin donc très dangereux de venir avec les enfants à l'école*
- *Manque de pistes cyclables pour rejoindre les écoles*
- *Pas de solution là où on en aurait besoin (école, chaussée, ...)*
- *Je ne vois pas comment aider mes enfants à se sentir sécurisés sur la route quand ils pourront aller à l'école en vélo, plutôt qu'en cargo bike.*

- *Préoccupation: [...] infrastructure cyclable autour de la gare et des écoles*
- *J'habite à Lillois et déposer ses enfants à l'école quand on habite de l'autre côté de la grand route est très dangereux. Aucune piste cyclable, trafic très dense et pas assez d'espace pour que les voitures nous dépassent. Nous avons plusieurs fois été claxonnés ou frôlés par des voitures. Nous ne les déposons plus à vélo aujourd'hui*
- *Le trajet en vélo domicile-école est trop dangereux pour mes enfants car le centre de Braine l'Alleud n'est pas adapté, surtout en heure de pointe (donc l'heure de début et fin des écoles).*
- *Zones scolaires manquent de pistes cyclables > Vallée Bailly et CCM.*
- *La situation s'est encore détériorée, les sorties d'école ne sont jamais sécurisées.*
- *Je voudrais que les enfants puissent aller à leurs activités seul.es en vélo ce qui pour le moment beaucoup trop dangereux*
- *Je travaille au collège Cardinal Mercier. Je me rends au travail tout les jours en vélo. En février de cette année je me suis fait renverser par un automobiliste en me rendant à l'école (sur la chaussée reine astrid au niveau du Deli traiteur). Sur les plus de 3000 élèves du collège, une bonne centaine utilise le vélo pour se rendre à l'école. Il n'y a aucun accès cyclable sur aucune des rues qui permettent d'accéder au collège. Je trouve cela dangereux compte tenu de la très grande fréquentation automobile et des comportements risqués des automobilistes pris dans les embouteillages à l'approche de l'école.*
- *Il faudrait instaurer des réseaux en priorité pour se rendre à l'école, vers les zones commerçantes, et vers les bureaux.*
- *L'absence de pistes cyclables convenables pour aller vers les écoles et vers le centre*
- *Quelques pistes cyclables sont présentes, mais ne permettent par exemple pas d'accéder aux écoles en sécurité*
- *pour les habitants et élèves, vers les écoles ou grands axes, il n'y a rien. On se sent en insécurité*
- *Pas de piste cyclable devant le collège cardinal Mercier et l'Institut vallée bailly !*
- *Pas moyen de rouler en sécurité avec des enfants en bas âges. Ne parlons pas de les laisser circuler toute seule avant 12 ans.*
- *Si j'avais encore des enfants en âge d'aller à l'école à vélo, JAMAIS, je ne les autoriserais à y aller !*
- *Moi je me sens en danger a chaque instant et j'ai eu plusieurs de presque accidents. Je stresse pour quand mes enfants grandiront et emprunteront les vélos.*

## Qualité des infrastructures

Les commentaires recueillis lors de l'enquête sur la qualité du réseau cyclable de notre commune mettent en lumière plusieurs lacunes et problèmes majeurs :

- **Manque de continuité et de connexion entre les pistes cyclables** : Le réseau est discontinu et fragmenté, ce qui rend les déplacements à vélo difficiles et dangereux. Les pistes existantes ne sont souvent pas reliées entre elles, ce qui oblige les cyclistes à emprunter les routes principales, parfois très dangereuses.
- **Qualité et conception des pistes cyclables insatisfaisantes** : Les commentaires soulignent que les aménagements sont souvent mal conçus, trop étroits, avec des obstacles tels que des poteaux au milieu de la piste ou des bordures trop hautes. De plus, les pistes cyclables sont parfois tracées de manière incohérente, avec des virages serrés ou des trajectoires compliquées.
- **Partage des trottoirs avec les piétons** : Les pistes cyclables sont souvent aménagées sur les trottoirs, ce qui crée des conflits entre cyclistes et piétons. De plus, les trottoirs partagés deviennent rapidement étroits et impraticables, surtout aux heures de pointe.
- **Manque d'entretien et d'améliorations nécessaires** : Les pistes cyclables existantes sont souvent mal entretenues, avec des problèmes tels que des revêtements dégradés, des obstacles non signalés ou des intersections mal aménagées.

- **Absence de coordination et de planification adéquate** : Les commentaires indiquent un manque de réflexion dans le développement du réseau cyclable, avec des aménagements réalisés de manière irréfléchie et peu adaptés aux besoins des cyclistes au quotidien.
- **Insécurité aux intersections et aux ronds-points** : Les pistes cyclables s'arrêtent brusquement aux intersections et aux ronds-points, sans mesures de sécurité adéquates, ce qui met en danger les cyclistes.
- **Priorité accordée à d'autres modes de transport** : Certains commentaires soulignent que la commune semble accorder moins de priorité aux aménagements cyclables par rapport à d'autres projets d'urbanisme ou de développement routier.

En résumé, les principaux défis à relever pour améliorer la qualité du réseau cyclable de notre commune incluent la nécessité d'une planification plus cohérente et réfléchie, des aménagements mieux conçus et entretenus, ainsi qu'une meilleure coordination entre les différents acteurs impliqués dans le développement urbain.

### **Citations :**

- *Il n'y a pas quasiment pas de piste cyclable, et parfois quand il y en a c'est aussi le trottoir et c'est en mauvais état (chaussée de Tubize)*
- *Manque de pistes cyclable sur les grands axes allant vers la SNCB. Poteaux au milieu de pistes cyclables.*
- *Réseau cyclable discontinu*
- *Si le réseau cyclable se développe, c'est malheureusement de manière irréfléchie, remplie d'aberrations et dans un seul but; se vanter d'augmenter le kilomètre cyclable. Mais ce qui est aménager est svt mal fait (trop étroit, obstacles aberrants, mal indiqué, ...)*
- *La piste cyclable de la chaussée de Tubize a été considérablement dégradée par des travaux . Il serait temps que la commune de Braine l'Alleud décide de la remettre en état !*
- *il y a beaucoup de bout de pistes cyclables mais elles ne sont pas tjs reliées entre elle. De plus c'est souvent des trottoirs qui non pas été élargis, donc c'est étroit et les piétons sont tjs en train de marcher dessus. Sur les grands axes les pistes sont inexistantes et super dangereuses*
- *Il semble y avoir beaucoup de pistes cyclables mais elles sont dangereuses et peu adaptées. Les ronds-points restent un point noir permanent*
- *Création de pistes cyclables sans réflexion (tracé compliqué, panneau sur le tracé,...)*
- *Très peu de pistes cyclables digne de ce nom. Chainons manquants partout*
- *Elle évolue un peu plus vers le vélo mais créé des pistes cyclables sans grande réflexion et se termine ou commence par des bordures non adaptées.*
- *Mauvais entretien des pistes existantes, Pas de vrai politique cyclable*
- *Les cyclistes doivent généralement partager le trottoir avec les piétons, et il y a arbres ou des panneaux au milieu de la piste.*
- *Sur les trottoirs cyclables, les rebords sont des marches et non pas des pentes. Il faut donc être quasi à l'arrêt pour passer*
- *Des efforts ont été faits, mais beaucoup reste à faire, entre autres l'entretien des pistes cyclables qui laisse fortement à désirer.*
- *L'insécurité des déplacements à vélo dans la commune (politique du trottoir partagé, discontinuité et jonction, état & nature de l'infrastructure, ...*
- *Systématiquement, ce sont les trottoirs qui sont rabotés pour l'aménagement de pistes cyclables, même sur les axes où la chaussée serait suffisamment large pour accueillir des pistes cyclables. De ce fait, les "pistes cyclables" sont toujours trop étroites et les piétons n'ont plus de place pour marcher. De plus, circuler à vélo sur les pistes cyclables s'avère bien plus dangereux qu'au milieu du trafic du fait de la présence de hautes bordures, de mobilier urbain, de chantiers non annoncés, de virages à angle droit, du choix de privilégier des pistes cyclables bidirectionnelles - toujours trop étroites pour permettre à deux cyclistes de se croiser - même*

sur des courtes distances, ce qui oblige les cyclistes à devoir très régulièrement traverser la chaussée, etc., etc.

- La suite des pistes cyclables est mal pensée (bordures principalement), piste cyclable qui finit par un arbre au milieu (littéralement) ou sur le trottoir sans déviation vers la route. Les nouvelles pistes créées de A à Z sont bien faites.
- Malgré les importants subsides régionaux reçus, la commune ne parvient pas à réaliser un réseau cyclable confortable et où chaque cycliste se sent en sécurité
- Des aménagements peu intelligents ou mal entretenus ont été réalisés.
- Lorsqu'il s'agit de faire une place pour le cycliste dans l'espace public c'est la catastrophe. En particulier : pistes cyclables trop étroites sur trottoirs, le réseau est une succession de petits bouts de pistes cyclables non connectés entre eux.
- Les trottoirs partagés sont systématiquement privilégiés même quand la situation ne s'y prête pas. Pistes cyclables fréquemment interrompues, signalisation défailante, obligation de traverser la chaussée pour rejoindre la piste de l'autre côté, bordures trop hautes, pistes zigzagantes, passage gêné par des poteaux, aucune piste cyclable aux ronds-points
- Les aménagements cyclables ne sont pas conçus (ou pris en considération avec) des gens qui pratique le vélo au quotidien... Piste cyclable encore sur les trottoirs qui se jettent en sens inverse de la chaussée... etc...
- Encourager des concertations avec Waterloo (réaménagement de la chaussée Bara permettrait de désengorger le centre-ville de Waterloo totalement saturé en voitures) ou encore du côté de cardinal Mercier où l'absence d'infrastructure sécurisée ne permet pas de se rendre ne serait-ce qu'au Delhaize Merbraine en toute sécurité.
- des pistes cyclables, quand il y en a, qui ne sont pas entretenues ou alors qui se trouvent sur un trottoir où on doit slalomer entre les piétons qui ne comprennent pas où ils doivent marcher
- Les PC sont installées sur les trottoirs, ce qui ne coûte pas cher à réaliser mais relègue le vélo dans un rôle de loisir. La vitesse commerciale est impossible et/ou conflictuelle sur les PC.
- Piste cyclable peu adaptée (trop petite, chicanes bordure, pas de sortie en bout de piste) et pas toujours entretenue
- Amélioration lente du réseau
- La commune a fait de sérieux aménagements mais certains sont dangereux ou pas terminés. (Pylône au milieu de la piste cyclable près de la gare, fin brutale de pistes cyclables, revêtement de sol dégradé, ...)
- aux rond-point la piste existante (quand il y en a une) est interrompue et on doit se débrouiller
- Des dizaines de kilomètres de pistes cyclables ont été aménagés il y a peu. Et pourtant, ces pistes cyclables sont parfois complètement inutilisables étant donné qu'elles ont souvent été installées sur les trottoirs, en cohabitation avec les piétons. Les liens entre les différentes infrastructures cyclables sont inexistantes, ce qui rend leur utilisation plus dangereuse qu'autre chose. Les aménagements récents ne se sont absolument pas basés sur des exemples reconnus par les cyclistes. Repeindre des trottoirs pour en faire des pistes cyclables ne sert à rien, ce n'est en aucun cas un bon moyen de faciliter l'utilisation de vélo.
- Je fais tous les jours Braine le Château -Braine l'alleud. La piste cyclable chaussée de Tubize est impraticable.
- Croisement piste cycl et routes mettre à niveau ( plus de bordures)
- Les aménagements prévus pour les cyclistes sont ponctuels. Il n'est pas possible d'aller jusqu'au centre-ville par exemple via un chemin ayant un aménagement réservé pour les cyclistes sur tout le trajet.
- les avancées dans le domaine cyclable ne sont pas rapides dans notre commune. On y autorise de plus en plus d'habitants et de grosses constructions à plusieurs appartements faisant bondir le nombre d'habitants dans la commune et ce n'est pas sans conséquences sur la circulation



routière. Les aménagements cyclables semblent moins une priorité que la construction d'immeuble

- C'est une honte pour une aussi grosse commune d'avoir si peu de possibilité pour les vélos. Les pistes cyclables acceptables sont inexistantes, même dans les gros tronçons (trajet vers Bruxelles, Nivelles, ...). Les seules pistes cyclables "correcte" sont en faite des trottoirs. Ce type de "piste cyclable" présentent un revêtement de sol non adapté, en plus d'être bloqué par la présence de piéton qui sont systématiquement sur la piste cyclable au vu de la largeur de partie commune. En résumé, c'est une catastrophe, voire une arnaque si des primes ont été octroyées pour la création de ces "pistes cyclables"
- un gros effort a été fait pour les PCycl. Les pistes cyclables sont toutes trop souvent partagées avec les piétons
- Piste cyclable chaussée de Tubize entre Braine-L'Alleud et Wauthier Braine presque impraticable
- Notre commune étend son réseau cyclable au moyen d'espace partagé piéton/cyclistes. Cela se traduit souvent par le fait de partager les trottoirs existants en deux). Bien que cela puisse être pratique pour se déplacer à vélo avec de jeunes enfants, ce genre d'aménagement amène beaucoup de conflits et de risques.
  - Certains trottoirs (notamment avenue Allard qui est une voie importante) sont devenus trop petits à certains endroits pour permettre l'usage d'une poussette ou marcher à deux de front.
  - Ces aménagements ne sont pas prévus pour rouler vite (sortie de garage sans visibilité, piétons sur la piste cyclable). Je trouve que déjà à partir de 15km/h cela devient dangereux pour tout le monde.
  - A de nombreux endroits la voie cyclable "s'arrête" sans aucun signallement.
  - Aucun n'aménagement n'est prévu lorsque qu'une route adjacente coupe la piste.
  - Depuis que ces aménagements existent, emprunter la route, entraine une incompréhension pour certains automobilistes, qui deviennent agressifs.
- Ils font des "belles" pistes cyclables mais peu pratiques (monter et descendre du trottoir tous les 100M)
- Les pistes cyclables s'arrêtent brusquement aux intersections et rien n'y est prévu pour protéger les cyclistes. En particulier le passage au rond-point entre la chaussée reine astrid et l'avenue albert 1er est extrêmement risqué
- Ce qui est préoccupant: l'état de certaines pistes " cyclables" (chssée de mont-Saint-Jean, chssée Bara...)'étroitesse de certaines pistes ( rue Général Rucquoy, av. Allard,...)Les piétons sur la piste ( le long de la gare) Les poteaux en bord de piste ou presque sur la piste.
- Les pistes cyclables fleurissent sur les trottoirs, donc étroites et partagées avec les piétons. Pour garder une vitesse raisonnable dans mes déplacements, je roule souvent sur la route.
- La localisation des pistes cyclables est chaotique voire dangereuse à certains endroits
- Les seules pistes cyclables existantes sont très mal faites. Elles sont sur des trottoirs, des poteaux sont en plein milieu, elles s'arrêtent nette, les bordures sont très hautes, bref c'est cata
- L'état et l'entretien des pistes cyclables est déplorable surtout en automne (nettoyage des feuilles et branches). Présence de trous
- pas ou peu d'indication de travaux sur les pistes cyclables
- On dit qu'il y a des pistes cyclables, juste pour le dire, car elles ne sont pas liés, est très dangereuses.
- Les pistes cyclables partagées avec les piétons, si les vélos avaient plus de succès, deviendraient rapidement problématiques.
- Le grand reproche que j'ai à faire, ce sont les pistes cyclables qui ne sont accessibles qu'en empruntant des bordures et suivent les trottoirs. Et des poteaux lumineux sur la piste cyclable.

*Impossible pour un cycliste rouler sereinement sans perdre du temps en empruntant les pistes cyclables.*

- *Des efforts sont faits mais il y a encore énormément de problèmes et les pistes cyclables sont souvent trop étroites et donc non réglementaires et peu sécurisées. De nombreux poteaux d'éclairage et de signalisation sont placés au milieu des pistes ! Les bordures sont trop hautes lors des croisement de routes bref au boulot!!!*
- *Les pistes cyclables sont pratiquement inexistantes dans la commune (voir Waterloo), elles sont pas du tout entretenues et des obstacles sur les pistes cyclables sont nombreux*
- *Absence de véritables pistes cyclables. Celles qui existent sont mal faites et trop étroites.*
- *Les aménagements sont incohérents et ne respectent pas le b.a.ba.*
- *La commune a fait des efforts significatifs pour installer des pistes cyclables sur les trottoirs à l'occasion des réaménagements. Malheureusement, un nombre important d'erreurs sont commises de manière systématique (traversées de carrefours non prévus, différences de niveau, poteaux au milieu de la piste, largeurs insuffisantes...).*
- *Il manque une piste cyclable entre la chaussée de Tubize et le centre en passant par la chaussée d'Alseberg. La piste cyclable sur la chaussée de Tubize est en fait le trottoir et il est très mal entretenu*
- *Pas assez de pistes cyclables. Elles sont mal pensées. Difficile quand on doit en sortir pour aller sur la rue*
- *Il y a du potentiel. Il suffit de l'exploiter.*
- *Une piste cyclable ne doit pas faire partie du trottoir, mais de la route (un vélo va 4x plus vite qu'un piéton. Mais ne va pas 4x moins vite qu'une voiture en ville)*
- *Je suis certaine que la mise en œuvre de pistes cyclables sécurisantes soit possible.*
- *Mon espoir est que les usagers moins aguerris dans l'expérience cyclisme soient en sécurité.*
- *Ce qui me préoccupe ce sont les travaux non adaptés : piétonnier avec filet d'eau au centre (typiquement fait pour tomber à vélo quand la roue avant se prend dans le décrochage de sol) ou les pistes cyclables du dimanche : nombreuses chicanes, poteaux et mobilier urbain au milieu de la piste, revêtement en pavés, courts tronçons, ...).*
- *Les quelques pistes cyclables réalisées à BLA ne sont pas pratique : soit il y a une bordure de +/- 2cm qui pourrait faire chuter le cycliste , soit il y a des panneaux de signalisations qui entravent le passage du cycliste, soit elles ne sont pas assez large pour les partager avec les piétons... etc...*
- *Mauvais entretien des pistes cyclables existantes : ex : chaussée de tubize, route de Piraumont.. Plein de chaînons manquants donc dangereux pour certains tronçons. Pas assez de pistes cyclables : exemples dangereux :rue de la gare, chaussee d'ophain, chaussee d'alseberg de mont st pont vers BLA, chaussée reine astrid, avenue léon jourez, avenue de la belle province, rue pierre flamand*
- *La commune fait de beaux efforts quant à l'amélioration du réseau de pistes cyclables mais certaines absurdités demeurent : pistes cyclables qui s'interrompent brutalement, trottoirs partagés qui nous mettent en danger à chaque carrefour...*
- *Les pistes cyclables s'arrêtent brutalement exemple avenue Alphonse Allard*
- *Toujours pas d'aménagement sécurisé dans les principaux carrefours de la commune. Création de nouvelles pistes cyclables sans vraiment de continuité pour constituer un réseau pertinent.*
- *le vélo n'est pas en sécurité aux ronds-points , la N27 ne propose rien pour les vélos. Du début de l'avenue Alphonse Allard à la gare piste cyclable d'un seul côté puis interruption au 1er rond point puis piste jusqu'au 2ème r.p. ensuite plus de piste ni d'indication.*
- *Le réseau de pistes cyclables est morcelé et insuffisant.*
- *Les anciennes pistes cyclables sont impraticables car trop dégradées, les pavés ont bougé, les taques d'égouts dépassent trop. Les nouvelles pistes cyclables commencent et finissent à des*

*droits inappropriés qui nous force à rouler sur les trottoirs ou à descendre de vélo pour traverser les carrefours. Mais ils font des efforts ...*

## **Stationnements vélos**

À partir des réponses fournies nous pouvons analyser les principaux points soulevés concernant les problèmes de stationnement sécurisé pour les vélos. Voici un résumé des principales tendances :

- **Absence d'emplacements sécurisés** : Plusieurs répondants mentionnent qu'il n'y a pas d'emplacements sécurisés, même payants, pour parquer un vélo à des endroits stratégiques tels que les gares, les stades, ou les piscines.
- **Inquiétude quant au vol de vélos** : La peur de se faire voler son vélo est omniprésente, en particulier aux endroits comme les gares où les vols sont fréquents.
- **Insuffisance des infrastructures sécurisées** : Les parkings vélos existants sont jugés souvent insuffisamment sécurisés, mal équipés, ou mal conçus pour dissuader le vol.
- **Promesses non tenues** : Certains mentionnent le manque d'abris sécurisés pour les vélos malgré des promesses électorales antérieures, soulignant une déception quant aux actions entreprises par les autorités locales.
- **Demande de mesures de sécurité renforcées** : Les répondants réclament des mesures telles que l'installation de caméras de surveillance, de cadenas, de portes, etc., pour garantir la sécurité des parkings vélos.
- **Manque de stationnement vélo en centre-ville** : Les difficultés de stationnement en centre-ville sont également soulignées, avec un besoin pressant de solutions pour faciliter les déplacements à vélo.

En synthèse, il ressort de ces réponses une forte demande pour des améliorations significatives en termes d'infrastructures de stationnement sécurisé pour les vélos, ainsi que des mesures concrètes pour dissuader le vol et faciliter l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

### **Citations :**

- *Il n'y a pas d'emplacement sécurisé (même payant) pour parquer un vélo à la gare, ou au stade ou à la piscine (je n'ose pas laisser mon vélo électrique).*
- *Il n'y a aucun endroit au sécuriser le vélo en ville pour faire des courses*
- *On a toujours peur de se le faire voler, surtout à la gare.*
- *Je ne peux laisser mon vélo dans un endroit sécurisé à la gare. On a toujours peur de se le faire voler, surtout à la gare.*
- *Certes, on trouve du parking vélo, mais pas assez sécurisé, même si des efforts ont été faits à la gare*
- *Absence de parking sécurisé à la gare, vols fréquents. Supports vélos mal fichus et non couverts (piscine)*
- *Vols de vélo fréquent*
- *Il manque aussi des abris sécurisés pour vélos malgré les promesses électorales alors que des bornes de recharge pour voitures électriques sont installées sur tout le territoire de Braine-l'Alleud*
- *manque de parking sécurisés a la gare de lillois et a celle de braine l'alleud*
- *Il y a très peu de parking, leurs emplacements ne sont pas optimaux. Il n'existe pas de parking sécurisé*
- *Il manque de services vélos dans la commune.*
  - *Intermodalité: l'absence d'infrastructures sécurisées à la gare de Braine pour stationner son vélo la journée. 2 vélos de volés à la gare en 5 ans. Nous avons abandonné.*
  - *Choix des arceaux vélos: peut être esthétiques comme à la piscine ou au cimetière devant l'école de St Jacques, mais impraticables ou mal conçus (certainement pas par*

*des cyclistes en tout cas)...A la piscine, seule la roue avant peut être sécurisée: le vol de vélo est par conséquent très facile!*

- *Me réjouit: les parkings de la gare*
- *Les vols de vélos restent importants et peu de personnes ont suffisamment confiance pour parker leur vélo pour aller faire leurs courses. Des emplacements sécurisés avec caméras, cadenas , porte ...seraient les bienvenus*
- *Pas assez de parking vélos*
- *Parkings sécurisés à la gare ....la commune ne fait rien !!*
- *En dehors des environs immédiats de la gare (SNCB), il n'y a presque pas de lieux destinés au stationnement.*
- *Place de parking sécurisé sur Braine ou Waterloo quasi inexistant*
- *le manque de stationnement vélo en centre-ville*
- *Difficile de garer son vélo en sécurité*
- *Parking vélo de la piscine de braine l alleud complètement débile et pas pratique*
- *Pas facile de faire ses courses dans le centre-ville à vélo (place du Môle),(pas d'endroit spécifique pour attacher son vélo). Nombreux vols au parking cycliste de la gare de BLA, donc pas sécurisant pour combiner vélo et train*
- *Parkings vélo quasi inexistant à BLA (juste à la gare de BLA- > très bon point).*
- *Manque de sécurité pour garer son vélo*

### **Les Sens Uniques Limités**

Les avis exprimés montrent une frustration généralisée face au refus systématique des autorités locales d'installer des SULs, ce qui compromet la sécurité et l'accessibilité des trajets à vélo.

- *Les trajets cyclables, notamment vers les écoles, dirigent souvent les cyclistes vers les grands axes très fréquentés plutôt que de leur permettre d'emprunter des sens uniques limités, ce qui compromet la sécurité des enfants et des parents.*
- *Le manque de SUL contraint les cyclistes à faire d'importants détours décourageant ainsi l'utilisation de ce mode de transport.*

### **Citations :**

- *Dernière commune sans SUL*
- *Le refus des autorités d'installer des SUL*
- *Mon trajet cyclable vers l'école me pousse vers les grands axes plutôt que de permettre un sens unique limité*
- *Les sens interdits non accessibles aux vélos, absence de panneau b22 et b23*
- *Aucun sens interdit peut être pris à contre-sens*
- *Interdiction aux vélos de prendre les sens interdits*
- *Que la commune soit obligée de respecter les lois relatives aux cyclistes. Aucun sens unique sur la commune !!! Alors qu'ils sont obligatoires*
- *Préoccupation: [...] absence de SUL*
- *Refus de mettre en place des SULs, des rues cyclables et même des bandes cyclables suggérées*
- *Absence de SUL et de rues cyclables, etc. Un beau gâchis !*
- *Les non-autorisations de double sens pour les vélos près du CCM sont ridicules surtout quand cela sous-entend que les enfants doivent emprunter la chaussée mt-st-jean à des heures de grande affluence et donc synonyme de danger.*
- *Il faudrait que la commune de Braine l'Alleud instaure des SUL !!! Particulièrement près des écoles*
- *Le problème à Braine-l'Alleud est le refus des autorités communales d'installer des SUL*
- *Le refus systématique d'envisager les SUL sur la commune*
- *Me préoccupe : Pas encore de SUL à Braine-l'Alleud*

- *L'interdiction d'utiliser en sens unique le vélo montre déjà à quelle point la commune de Braine l'Alleud n'as pas seulement aucune stratégie pour augmenter l'utilisation de vélo, mais qu'elle est contre ceci*
- *Le pouvoir communal refuse d'autoriser les vélos à prendre les sens uniques*
- *Aucune rue en sens interdit est autorisée aux cyclistes*
- *Rouler en sens interdit serait plus sécurisant. Un cycliste au milieu de la rue en sens interdit est bien visible*
- *Impossibilité d'emprunter les sens interdits à vélo ce qui rallonge considérablement les trajets*
- *Il n'y a aucun SUL, ce qui nous force à faire de gros détours...*
- *La commune ne respecte pas les SUL obligatoires*

### **Hiérarchisation des modes de transport en faveur de la voiture**

Les commentaires exprimés mettent en évidence une préoccupation croissante concernant la hiérarchisation des modes de transport dans notre commune, avec une tendance prédominante en faveur de la voiture au détriment des modes de déplacement doux tels que le vélo. Voici les points clés relevés :

- **Priorité accordée à la voiture** : Les témoignages soulignent que les politiques et les aménagements de voirie favorisent systématiquement la circulation automobile, reléguant ainsi les cyclistes et les piétons à un statut secondaire. Cela se traduit par un manque d'espace dédié aux modes de transport alternatifs et une absence de volonté politique de favoriser leur développement.
- **Politique anti-vélo** : Certains résidents décrivent une politique municipale perçue comme étant défavorable au vélo, avec des aménagements cyclables souvent mal conçus ou relégués aux trottoirs, ce qui limite leur utilité pratique et leur sécurité.
- **Manque de partage de la voirie** : Les commentaires pointent du doigt l'absence d'une véritable culture du partage de la voirie, où le vélo est souvent considéré comme un obstacle à la circulation automobile plutôt que comme un mode de transport à part entière.

En résumé, les témoignages révèlent une frustration généralisée quant à la priorité accordée à la voiture dans les politiques d'aménagement urbain, au détriment des modes de transport plus durables et respectueux de l'environnement. Il est clair que des changements significatifs sont nécessaires pour promouvoir une véritable culture de la mobilité douce dans notre commune.

#### **Citations :**

- *On chasse les vélos de la chaussée et les voitures sont toujours prioritaires comme dans les années 60*
- *Depuis de très nombreuses années, la Commune de Braine-l'Alleud développe ce qu'elle appelle des pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire. Mais elles résultent d'une volonté de ghettoïsation des usagers faibles, afin de libérer la place pour les automobilistes et non d'un projet de favoriser la circulation des cyclistes.*
- *La priorité des travaux est toujours pour la voiture. Les cyclistes doivent généralement partager le trottoir avec les piétons*
- *Bcp trop de voitures aux abords des écoles le matin donc très dangereux de venir avec les enfants à l'école. Politique anti-vélo de la commune*
- *Lorsqu'il s'agit de faire une place pour le cycliste dans l'espace public c'est la catastrophe. Tout est fait pour donner plus de place à la voiture, même si c'est au détriment des piétons et des cyclistes*
- *C'est le règne de la voiture ici et les automobilistes considèrent que les vélos les ralentissent dans le trafic*

- *Le concept de partage de la voirie est inexistant. Le vélo reçoit une place à la condition de ne pas gêner les voitures. Les PC sont installées sur les trottoirs, ce qui ne coûte pas cher à réaliser mais relègue le vélo dans un rôle de loisir*
- *Les autorités communales ne sont absolument pas pro-vélo malgré l'implantation de quelques pistes cyclables plus ou moins bien conçues (plutôt mal en fait)*

### **Pour terminer sur une note positive**

Les avis favorables mettent en lumière les progrès réalisés par la commune en matière de cyclabilité, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les efforts pour améliorer encore les conditions de circulation à vélo.

Sont régulièrement cités : les stations de réparation et les zones avancées pour cyclistes.

#### **Citations :**

- *Me réjouit : mise à disposition de station de réparation*
- *La Commune fait son possible pour aider les cyclistes. Malheureusement on ne peut pas raser des maisons ou supprimer des routes automobiles pour créer des pistes cyclables.*
- *De nombreux efforts et investissement ont été consentis pour améliorer progressivement l'usage du vélo dans la ville (comme les sas aux feux rouges il y'a peu). Bravo et merci pour cela!*
- *Un gros effort a été fait pour les PCycl*
- *La commune débloque des budgets pour le vélo et met à disposition des bornes de réparation vélo proche du parking vélo de la gare. Je trouve aussi les automobilistes et piétons de la commune civilisés et la cohabitation se passe assez bien.*
- *Me réjouit: Place pour cycliste au feu rouge*
- *Très facile pour circuler dans le centre mais une fois que vous sortez de Braine-l'Alleud...*
- *Je me réjouis de voir la création de pistes cyclables supplémentaires à différents endroits de la commune. Quelques chaînons manquants sur des axes mais le plus souvent c'est des routes régionales...*
- *Nombreuses pistes cyclables isolées du trafic routier*
- *L'extension du réseau cyclable se poursuit. Et devient de plus en plus sûr. Beau travail même si ce n'est pas parfait.*
- *Beaucoup de travail reste à réaliser malgré les nombreux travaux déjà réalisés.*
- *Les pistes cyclables sont bien car à part de la rue mais elles sont trop peu pour la commune.*
- *Depuis quelques temps, il y a quelques avancées cyclistes à certains feux rouges !*
- *Mise à disposition de boîte à outils pour réparer son vélo*
- *La commune prend soin des cyclistes et aménage les voiries chaque année pour en faciliter et en sécuriser l'usage. Il est quasi impossible par contre de travailler sur les mentalités de certains autres usagers de l'espace public, qui manquent de plus en plus de bon sens en matière de partage de l'espace, des voiries.*