

**Réaction d'Action Environnement Beauvechain asbl
à l'enquête publique relative au plan intercommunal de mobilité (PICM)
pour Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt
(volet général + volet spécifique à Beauvechain)**

1. CONSIDERATIONS ET PROPOSITIONS RELATIVES AU VOLET GENERAL DU PICM

1.1. Le PICM et ses projets routiers : une approche tout sauf durable dans une optique de préservation de la ruralité, de l'environnement et du cadre de vie

1.1.1. Constats et observations d'AEB

Bien que ce PICM contienne des aspects positifs et volontaristes en matière de transports en commun et de modes de déplacements doux, les projets qu'il contient en termes d'infrastructures routières (nouvelles voiries) sont d'une telle envergure que le bilan ne peut malheureusement être considéré comme positif. En effet, tant les projets de contournement de Grez-Doiceau et de Hamme-Mille que celui de Wavre (hors territoire d'étude) auront, de par leur nature, un impact fatal sur la ruralité encore préservée de notre région. Outre le fait que de tels projets témoignent, à notre avis, d'une logique de développement encore tributaire de l'expansionnisme « aveugle » des années soixante, relevons aussi les objections suivantes à leur réalisation telle qu'envisagée au stade actuel du PICM :

Plutôt qu'à des voies de fluidification du trafic, **les contournements de Grez-Doiceau et de Hamme-Mille s'apparentent à de véritables voies de désenclavement** de l'Est du Brabant Wallon, avec toutes les conséquences que cela entraîne :

1. **a) Accroissement du trafic de transit de fuite** : d'une part, depuis la E40 à Hélécinne via les RN222 et 240 vers la banlieue sud de Bruxelles pour éviter les bouchons à partir de Haasrode et sur le ring de la capitale ; d'autre part depuis Hamme-Mille et/ou Grez-Doiceau vers Tirlemont en passant par Beauvechain-village ou La Bruyère pour éviter Jodoigne. Notons que ce flux de fuite vers Tirlemont en passant par La Bruyère (poids lourds) existe déjà actuellement mais ne figure pas, sauf erreur de notre part, dans les constats du PICM.
 - b) Ouverture encore plus grande de notre région au phénomène de périurbanisation** qui a déjà déstructuré la partie centrale du Brabant Wallon. Un effet concret pourrait ainsi être que l'accroissement induit du trafic susciterait la nécessité de la mise à 4 voies de la RN 25. Il s'agirait là de la consécration du « super-ring » autour de Bruxelles que d'aucuns souhaitent et que nous rejetons avec fermeté, d'autant plus que cette tendance se heurtera, côté flamand, à une tendance inverse sur le tracé de cette même RN 25 (rétrécissement désormais quasiment « cadennassé » par la construction de l'écoduc dans la forêt de Meerdael, un exemple de développement durable à suivre...). A la lumière de ces considérations, les différents tracés de contournement proposés dans ce PICM nous portent malheureusement à croire que nos dirigeants ne sont - au moins - pas disposés à concevoir une politique de développement spatial qui s'inscrit dans une optique de préservation durable de l'espace en combinaison avec une vision supra-régionale, c'est-à-dire supra-wallonne. A cet égard, nous ne pensons pas devoir mettre en cause le bureau d'étude qui, lors de la présentation de l'état d'avancement de ses travaux en 2004 (réunion commune de la CDLR et de la CCAT de Beauvechain), a bel et bien fait remarquer que le souhait de certaines communes de prévoir des routes supplémentaires porte en lui le risque d'une augmentation du trafic et d'une attractivité encore plus grande de notre région vis-à-vis de Bruxelles.
 - c) A plus long terme, perte irréversible du caractère rural de l'Est du Brabant Wallon** – zone pourtant officiellement reconnue comme aire agro-géographique par le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), approuvé par le gouvernement wallon en date du 27 mai 1999. A cela s'ajoute que, pour le contournement de Grez, la localisation des trois tracés proposés (un certain éloignement des noyaux bâtis) est de nature à susciter, dans un stade ultérieur, l'implantation de zonings (par exemple, la variante 3 pourrait engendrer un zoning au sud de Hamme-Mille). Or, cela reviendrait à transformer *de facto* une aire agro-géographique en aire de développement – donc à « contourner » (c'est le cas de le dire !) l'esprit du SDER.
 - d) Désenclavement de l'aérodrome militaire de Beauvechain** et risque d'y voir (re)naître des projets mégalomanes et néfastes pour la ruralité de notre région (aéroport de fret, méga-zoning, ville nouvelle, ulmodrôme ou assimilés, méga-parc d'attractions,...).
2. De par leurs tracés potentiels (éloignement plus ou moins grand des noyaux urbanisés), **les contournements de Grez-Doiceau et de Hamme-Mille contribuent aussi à morceler irrémédiablement l'espace**, ce qui nous paraît contraire à l'esprit du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP) et en particulier à l'article 1^{er} de celui-ci (contenant, entre autres, le principe de l'utilisation parcimonieuse du sol).

3. **Les contournements de Grez-Doiceau et de Hamme-Mille, comme celui de Wavre d'ailleurs, traverseraient des zones paysagères de haute valeur.** Non seulement, ces zones présentent une succession très riche de vallonnements boisés et de plateaux agricoles (qualités attestées tant par les plans de secteur que par les analyses de l'Adesa), mais elles forment aussi le premier grand espace non encore entamé par l'urbanisation et les infrastructures depuis la grande banlieue sud-est de Bruxelles. Il est impératif de garder cette rupture – assez exceptionnelle à l'échelle de la Belgique – entre ville et campagne. Il est impératif d'arrêter, au niveau de la vallée du Train, la « dilution » de Bruxelles.
4. **Le projet de contournement de Hamme-Mille en particulier entrera en conflit avec la richesse écologique exceptionnelle** des zones « Pré de Litrange », « Marais de Wez », « Bois Saint-Nicaise » et « Forêt de Meerdael » - richesse écologique tantôt consacrée par un statut de zone « Natura 2000 » (« Marais de Wez »), tantôt signalée (« Pré de Litrange ») par le volet « patrimoine naturel » de l'étude paysagère menée actuellement dans le cadre du programme de développement rural Leader+ (pour le compte du Groupe d'Action Locale « Culturalité en Hesbaye Brabançonne », en partenariat avec AEB).
5. **Les projets de contournement ne nous semblent pas non plus correspondre à la volonté de la population**, ni même à la volonté de certaines communes. Ainsi, il nous semble que le projet de contournement de Hamme-Mille est contraire à l'esprit des différentes initiatives prises par la Commune de Beauvechain pour préserver sa ruralité et son cadre de vie (PCDN, PCDR, RCU,...). Par exemple, les futurs schéma de structure et règlement communal d'urbanisme de Beauvechain prévoient de reverser en zone agricole une partie des ZACC. Dès lors et à notre avis, ce contournement, dans la mesure où il rend exagérément accessible la région et risque d'augmenter la pression démographique et urbanistique, entre en conflit avec la volonté communale de ne pas trop accroître la population – volonté qui nous semble par ailleurs en phase avec le statut accordé à notre région par le SDER. De même, le contournement de Grez-Doiceau, de par son impact potentiel sur l'avenir de la région entière (cf. supra) nous semble fondamentalement contraire à la politique suivie par certaines communes voisines (p.ex. : Incourt) en termes de développement rural.

Pour terminer cette analyse, nous tenons à signaler que **le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD), dans son Avis-Cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable (2004), a réalisé une analyse sérieuse du modèle de mobilité que nous connaissons actuellement et montré clairement son caractère non durable, étant donné son impact sur l'environnement et la santé publique.**

Tout plan de mobilité devrait s'inspirer de cette étude, qui contient une foule d'informations pertinentes en la matière (<http://www.frdo-cfdd.be/fr/pubfr/avis/avis.htm>). **La Belgique possède déjà la plus forte densité (par km² et par habitant) d'infrastructures de transport en Europe. Poursuivre la construction de nouvelles infrastructures routières dans ce contexte est tout simplement aberrant.**

1.1.2. Propositions d'AEB

Afin de préserver, durablement et en conformité avec l'esprit du SDER, la structure spatiale rurale de notre région face à la pression de Bruxelles, AEB demande avec insistance :

1. **La radiation du tracé de contournement « nord » de Hamme-Mille**, tel que prévu actuellement au plan de secteur ;
2. **L'abandon des trois tracés de contournement proposés pour Grez-Doiceau ;**
3. **Une réflexion de fond sur la réelle pertinence du contournement Nord de Wavre**, ainsi que sur d'éventuelles alternatives à ce contournement.
4. A une échelle plus locale, **la radiation du tracé de voirie de liaison entre L'Ecluse (Sclimpré) et Mélin**, tel que prévu actuellement au plan de secteur (et ce, vu le risque de voir naître un nouveau flux de transit de fuite parallèle à celui touchant aujourd'hui déjà La Bruyère - cf. supra point 1.1.1., 1, a)).

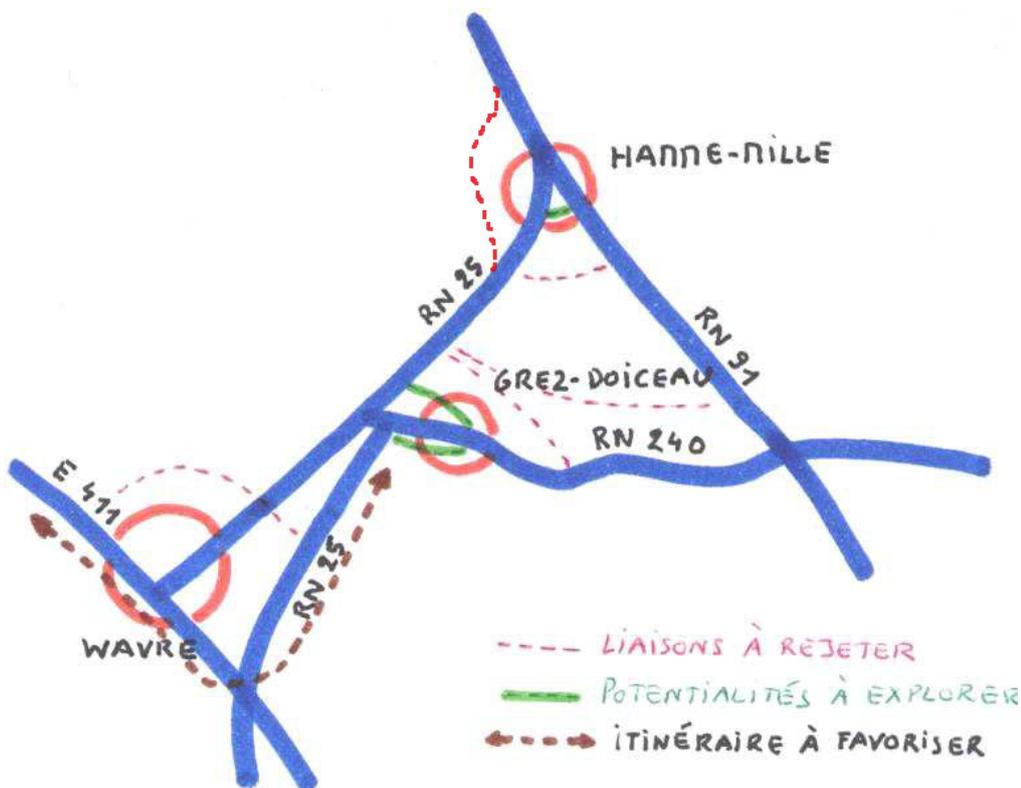
Afin de résoudre, en même temps, les problèmes locaux qui se posent en termes de congestion routière, AEB propose :

1. **Pour le cas de Hamme-Mille :**
 - a) **Que, dans un premier temps, l'on s'en tienne strictement à la première phase préconisée par le PICM** (réglage « intelligent » des feux sur le carrefour de Hamme-Mille, avec voies de tourne à gauche/droite plus longues) ;
 - b) **Que, à moyen et à long terme, on aille au-delà de la simple création de un ou de deux ronds-points, mais qu'on réfléchisse dès à présent en se référant au schéma directeur annoncé dans le schéma de structure de Beauvechain.** Pour AEB, ce schéma directeur devrait aller suffisamment loin dans un réaménagement global de la structure routière de Hamme-Mille pour pouvoir assurer à la fois la suppression définitive du tracé de contournement « nord », la fluidification durable du trafic de transit, la régulation du trafic de fuite empruntant les voiries à proximité de la RN 25, la desserte future du quartier du Chabut et son considérable réservoir de terrains bâtissables, l'accessibilité des commerces par le biais non seulement de la voiture, mais aussi et surtout pour les piétons et les cyclistes. Dans ce cadre, il nous semble inévitable, comme il a été suggéré à l'époque dans PCDR, de penser aussi à la création de

nouvelles voiries permettant de réorienter le trafic, à condition toutefois que ces voiries s'insèrent essentiellement dans le maillage urbain existant et que, si cela s'avère impossible, elles ne s'en écartent pas comme le contournement actuellement inscrit au plan de secteur dans son tronçon entre le château de la Fresnaye et la rue Menada. Enfin, il nous semble indispensable que le schéma directeur pour Hamme-Mille s'inscrive dans une optique supracommunale et soit étudié en relation étroite avec les enjeux qui se posent notamment au niveau de la traversée de Grez-Doiceau

2. Pour le cas de Grez-Doiceau :
 - a) que, dans un premier temps, l'on s'en tienne strictement à la première phase préconisée par le PICM ;
 - b) que, à plus long terme et afin d'éviter la réalisation des trois tracés de contournement actuellement proposés, on élabore un schéma directeur dans l'esprit de celui que nous préconisons pour Hamme-Mille. En d'autres termes : priorité à la fluidification du trafic automobile par le biais d'éventuelles nouvelles voiries jouxtant de près le tissu urbain existant ou s'insérant dans celui-ci, renforcement de l'attractivité du centre en accordant plus de place aux piétons et cyclistes, etc.
3. Pour le cas de Wavre :
 - a) Que l'on étudie sérieusement l'opportunité de faire passer le trafic de transit obligatoirement via la E 411 et la RN 25, qui constituent de fait un ring « sud » de Wavre. S'il est vrai que le PICM craint des problèmes de congestion routière sur ce ring « sud » dans un avenir plus ou moins éloigné, il nous semble que la mise en place résolue et immédiate d'un système de transports en commun réellement ambitieux (nous y reviendrons) pourrait freiner, voire stabiliser les évolutions attendues du trafic routier. Mais pour cela, il faut, peut-être davantage encore que des moyens financiers, le courage (politique) de transférer ces moyens de l'automobile vers les transports durables...
 - b) Que l'on se penche en même temps sur d'autres évolutions - notamment urbanistiques - observables à et autour de la ville de Wavre. Ainsi, il nous semble primordial d'arrêter l'extension de l'industrialisation de la chaussée de Louvain vers Gastuche, non seulement en raison de la proximité immédiate de zones naturelles de grande valeur mais aussi sous peine de provoquer effectivement un jour une paralysie totale de cette entrée de Wavre (ou serait-ce là un objectif caché, pour pouvoir ensuite justifier la nécessité du contournement « nord » et ouvrir tout l'est du Brabant wallon à la pression périurbaine de Bruxelles ?).

De façon schématique, notre proposition pour fluidifier de façon durable et sans contournements le trafic dans l'ensemble de la zone d'étude et dans son environnement proche, se présente comme suit :



Rappelons que ce schéma devrait aller de pair avec un accroissement ambitieux de l'offre en transports en commun (train, bus), ainsi qu'avec des mesures permettant d'éviter les flux de trafic (recentrage des commerces à Hamme-Mille et à Grez-Doiceau, encouragement du télétravail,...) - cf. infra.

1.2. L'offre en trains : prendre en compte également l'aspect supra-régional (Région flamande) et, en particulier, le potentiel offert par la ligne 36 Bruxelles-Leuven-Liège

1.2.1. Constats et observations d'AEB

AEB salue les propositions du PICM relative à la ligne 139 Leuven - Louvain-la-Neuve - propositions qui visent à transformer cette ligne en une sorte de pré-RER selon plusieurs scénarios, dont le scénario 3.A.2.b nous paraît le plus intéressant car ambitieux (cf. PICM, volet général, thème 2, p. 3/5).

Par contre, nous ne pouvons qu'exprimer notre plus vif regret quant à l'absence totale d'une vraie réflexion sur la ligne 36 Bruxelles - Leuven - Liège, intéressante notamment pour les habitants de Beauvechain, La Bruyère, L'Ecluse, Tourinnes-la-Grosse, voire Nodebais. En effet, déjà aujourd'hui, des habitants du « Grand Beauvechain » se rendent aux gares de Verrijck ou de Tirlemont qui sont d'excellentes alternatives à la gare de Leuven, trop inaccessible à cause des bouchons. En raison de ce potentiel en termes de transfert modal voiture/train, bus/train, il faut absolument que le PICM soit complété par un volet relatif à la ligne 36.

Cela est d'autant plus urgent que la SNCB, depuis le 11 décembre dernier, a supprimé, en ce qui concerne la gare de Verrijck, le train direct (1 par heure) à destination et en provenance de Bruxelles, remplaçant celui-ci, le matin, par un train omnibus pour Bruxelles qui allonge considérablement la durée du trajet, et ne prévoyant même plus aucune liaison directe depuis Bruxelles le soir ! En effet, le soir, les navetteurs pour notre région doivent désormais changer à Leuven, avec tous les inconvénients que cela implique (allongement de la durée du trajet + perte de confort en raison de l'obligation de changer de train). Or, l'existence de ce train direct depuis plus de cinq ans avait assuré à la gare de Verrijck un succès grandissant, entre autres auprès d'habitants de Beauvechain. Certes, initialement, la SNCB avait considéré cette liaison comme provisoire (pour la durée des travaux sur la ligne 36 entre Leuven et Bruxelles), mais vu son succès et son potentiel en termes de mobilité durable (transfert modal voiture/train), AEB plaide vivement pour que cette mesure provisoire soit considérée rétrospectivement comme un projet-pilote digne d'être perpétué.

Signalons à cet égard qu'un contact avec la conseillère en mobilité de la commune de Boutersem nous a permis d'apprendre que cette commune s'est opposée à cette décision de la SNCB, mais en vain...

1.2.2. Propositions d'AEB

Afin de rééquilibrer territorialement la réflexion sur l'offre ferroviaire dans et à proximité de la zone d'étude, et afin d'amener la SNCB à ré-envisager, à Verrijck, l'exploitation d'un potentiel intéressant et grandissant en termes de mobilité durable, AEB propose :

- 1. D'appliquer, à la ligne 36 entre Leuven et Tirlemont, comprenant la gare de Verrijck, un raisonnement analogue à celui développé pour la ligne 139** (création d'un pré-RER). L'existence d'une frontière linguistique ne saurait être invoquée comme obstacle à la réflexion ni à des décisions sur ce sujet. D'une part, parce que la SNCB relève à notre connaissance toujours du pouvoir fédéral ; d'autre part, parce que, frontière linguistique ou pas, la demande pour cette solution durable en termes de mobilité vers Bruxelles existe bel et bien - y compris à Beauvechain - et doit donc, à nos yeux, être rencontrée.
- 2. D'œuvrer, en collaboration avec les communes de Boutersem et de Bierbeek, pour la réintroduction rapide de la liaison directe (matin et soir) vers Bruxelles.** Concrètement, nous demandons que les trois communes formulent à la SNCB une demande commune pour obtenir cette réintroduction dès le prochain changement général des horaires SNCB (fin 2006 ?).
- 3. Dans ce cadre, et si la Commune le souhaite, AEB est prête à offrir sa collaboration.** Ainsi, par le biais de ses administrateurs bilingues, AEB pourrait établir les premiers contacts avec les fonctionnaires communaux des deux communes flamandes, pour voir dans quelle mesure une telle initiative est envisageable. En même temps, AEB envisage de contacter son association consœur à Bierbeek (Natuurpunt Velpe-Mene vzw), pour adresser ensemble à la SNCB une demande allant dans le même sens. Et pourquoi ne pas envisager une demande émanant à la fois des communes et des associations ?

Bref, il en va de la durabilité des déplacements dans une région où l'offre en transports en commun reste pauvre. Le but n'est donc nullement d'ouvrir notre région sur Bruxelles (comme le feraient inéluctablement les nouveaux grands contournements routiers), mais d'exploiter de façon optimale le potentiel et l'infrastructure existants au lieu de faire un pas en arrière précisément à l'heure où l'enjeu d'une mobilité durable se fait de plus en plus important !

1.3. Plaidoyer pour des orientations plus ambitieuses en termes de l'offre en bus (TEC/De Lijn) et en terme de prévention de déplacements motorisés

1.3.1. *Constats et propositions d'AEB*

Comme il est souligné à la page 1 de l'introduction du PICM, « les déplacements en voiture deviennent de moins en moins efficaces et les transports en commun (...) constituent une solution alternative permettant de soulager le réseau routier et avoir dès lors une mobilité plus efficace. » Nous ajouterions à ce constat que plus on construit de routes, plus on attire de voitures et moins le système de mobilité est efficace. Il s'agit là d'un véritable cercle vicieux.

Mais **comment** dès lors **justifier, s'agissant des bus, le choix du scénario le plus mitigé** à la page 2/9: **une réorganisation « légère » de l'offre à moyen/long terme...** ? Heureusement que celle-ci englobe la réalisation de la liaison de Rapidobus entre Hamme-Mille et Louvain-la-Neuve, attendue en réalité depuis les années 70, c'est-à-dire depuis la suppression de la navette entre les deux universités. Cependant, étant donné le contexte actuel en termes de mobilité, on s'étonne pourquoi il est proposé d'attendre le « long terme » pour prolonger l'itinéraire 1 au-delà de Hamme-Mille, vers les villages de Tourinnes et Beauvechain (PICM, volet général, thème 2, page 4/9)? **Bref, un manque général d'ambition caractérise ce PICM** – manque qui contraste avec la politique du Lijn en Flandre et qui se fait fortement sentir dans une région comme l'Est du Brabant wallon avec malgré tout un grand nombre d'habitants obligés tous à prendre la voiture. **N'ouvrons nous pas ainsi la voie royale à des projets de route tous azimuts ?**

En outre, si nous lisons avec beaucoup d'espoir à la page 1 de l'action 2.2 l'objectif suivant selon lequel il faut « [mettre] en place une intra/inter-modalité efficace, c'est-à-dire clarifier l'offre en transports collectifs notamment en se basant sur les horaires des trains et dès lors conforter le rôle de pôle modal des gares et haltes. », nous devons malheureusement déchanter au chapitre 3.F « Amélioration générale de l'intermodalité », où **si peu est dit sur les transferts bus /train**, notamment avec les gares en région flamande ! Ceci est une grande lacune de l'étude pour les habitants de Beauvechain...

Bref, il est grand temps d'inverser la vapeur, y compris au niveau des budgets alloués par le gouvernement wallon au TEC ! En effet, eu égard aux déboires financiers actuellement mis à jour dans le dossier du circuit automobile de Francorchamps, il nous est devenu difficile de rester indulgent face à l'affirmation selon laquelle « [étant] donné le contexte économique actuel (budgets alloués en matière de TC), il est nécessaire de proposer des actions réalistes d'amélioration du réseau existant » (p. 2/9 du PICM, volet général, Transports en commun – à noter que cette remarque critique ne vise évidemment en rien le bureau d'étude !).

1.3.2. *Propositions d'AEB*

Afin de rendre réellement ambitieux l'offre en bus, AEB demande que les quatre communes insistent auprès des TEC et des responsables politiques compétents en la matière au niveau régional pour que, à moyen terme, on augmente considérablement l'offre en se basant sur les scénarios plus ambitieux esquissés dans le PICM. Concrètement, AEB propose :

1. **d'opter pour l'option A (desserte minimale assurée pour les zones habitées), en modulant celle-ci par des apports des scénarios (B, C et D) en fonction des spécificités locales.** Ainsi, les zones plus densément peuplées pourraient tendre vers le scénario B tout en gardant l'offre existante, tandis que dans les villages plus petits et plus éloignés, on garderait le principe de la desserte assurée, mais via un système de bus à la demande dans les heures creuses ;
2. **en ce qui concerne l'intermodalité, d'assurer une meilleure correspondance des bus entre eux et surtout par rapport aux trains**, y compris les trains s'arrêtant dans les gares situées en Flandre (Leuven en particulier). Citons à titre d'exemple : le 18 entre Beauvechain et Leuven, dont il faut déplorer les mauvaises correspondances au retour, par exemple avec le train en provenance de Bruxelles. Des problèmes comparables se posent avec le bus Hamme-Mille – Schumann (344) et sa correspondance avec le train pour Leuven à St-Joris-Weert.
3. **en ce qui concerne la dimension supra-communale, voire supra-régionale**, d'opter résolument pour une intensification des symbioses avec De Lijn (vu la proximité de la frontière linguistique) tout en n'oubliant pas les échanges avec une ville wallonne comme Jodoigne. Par exemple, on pourrait songer à une liaison Beauvechain-village – gare de Verrijk et/ou Tirlemont.

Notons enfin que, pour optimiser le rendement des transports en commun, une politique cohérente en termes d'aménagement du territoire est indispensable. Ainsi, on concentrera le plus possible des activités économiques et commerciales à proximité de ou dans les noyaux bâtis aptes à les accueillir. En outre, il s'impose d'éviter la dispersion de l'habitat et de le recentrer dans les villages (densification). Dans ce cadre, il nous semblerait hautement inopportuniste de mettre en œuvre des ZACC décentralisées.

1.4. Les aménagements de sécurité routière : la problématique de leur efficacité et de leur aspect visuel

1.4.1. Constats et observations d'AEB

Sans contester la nécessité de prévoir, par endroits, des aménagements susceptibles de freiner la conduite malheureusement peu responsables certains citoyens, **AEB doute de l'efficacité de certains aménagements préconisés et s'oppose à leur aspect parfois trop urbain pour une région rurale.**

C'est ainsi que :

1. **AEB ne croit guère à l'effet bénéfique des « revêtements de teinte distincte sans discontinuité ».** Les automobilistes finiront par s'y habituer et reprendront leurs habitudes. De plus, les couleurs parfois proposées (asphalte rouge) détonnent dans notre environnement rural et évoquent les espaces rue typiques de la ville.
2. **Au vu des différents croquis proposés pour les quatre communes, AEB dénonce le risque de voir nos espaces rue se transformer en véritables parcours à obstacles** (succession très dense de chicanes, de plateaux et de rétrécissements). Non seulement, ces aménagements coûteront chers à la collectivité, mais de plus, ils risquent d'induire des comportements routiers dignes de vrais parcours d'obstacles (automobilistes qui, en voyant arriver une voiture en sens inverse, accélèrent afin de dépasser en premier l'obstacle).

Dans ce cadre, nous nous étonnons des tests actuellement en cours dans rue de la Néthen avec les chicanes mobiles, et ce en pleine période d'enquête publique. Que cela veut-il dire ? Que, indépendamment des résultats de l'enquête publique, ces aménagements verront le jour ? Ou que, assez tardivement, un doute est né quant à l'efficacité réelle de ces chicanes ? Il eût été préférable d'avoir procédé à ces tests pendant la période d'étude, ce qui aurait permis d'enrichir le document soumis à enquête publique.

En plus de la question de l'efficacité de ces aménagements se pose celle de leur inscription dans le paysage villageois, surtout s'ils sont accompagnés de plantations. A cet égard, nous déplorons que les croquis proposés ne semblent pas inspirés par la nécessité d'équilibrer le souci de sécurisation avec celui de la préservation visuelle des séquences de maisons intéressantes en termes d'architecture et d'implantation par rapport à la voirie. Ainsi, nous nous étonnons plus que fortement de l'affirmation selon laquelle le peu de recul de certaines maisons dans la rue de Beauvechain à Tourinnes-la-Grosse soit cité parmi les facteurs d'accentuation de la vitesse des automobilistes (PICM, volet Beauvechain, p. 12/48). Ceci est à notre avis une erreur manifeste car tout automobiliste empruntant souvent la liaison Tourinnes-la-Grosse - Beauvechain sait qu'il est plus aisé de rouler (encore plus) vite sur le tronçon entre la « Comète » et la « Gendarmerie » (maisons avec grand recul) que vers Tourinnes, où l'habitat enserré visuellement la rue. D'ailleurs, cette assertion nous semble en contradiction avec l'analyse faite pour la rue de l'Etang à Nodebais, où la présence d'arbres d'alignement semble être considérée comme suffisante pour réduire la vitesse (PICM, volet Beauvechain, p. 10/48), ainsi qu'avec les tests de chicanes actuellement menés en priorité là où l'habitat est implanté avec un grand recul.

3. **AEB s'oppose particulièrement à la prolifération préconisée de ronds points plus ou moins grands.** Outre leur aspect bien trop urbain, ceux-ci créent en leur milieu un espace totalement perdu pour tout usager. Mieux vaut chercher des réaménagements de carrefour qui réduisent la vitesse tout en maintenant, voire augmentant l'espace pour les piétons.
4. **Comme dans sa réaction au projet de RCU, AEB réitère sa plus vive opposition à l'éclairage public hors agglomération et en particulier le long de nos routes nationales.** C'est que, dans une Belgique déjà suréclairée, il nous semble hors de question de généraliser l'éclairage hors agglomération, non seulement pour des raisons écologiques et paysagères, mais aussi en raison des coûts exorbitants pour un dispositif qui, tout compte fait, ne donne qu'un faux sentiment de sécurité (en effet, plus on éclaire, plus la tendance des automobilistes à rouler vite sera grande). On en arrive ainsi à la situation chaotique qui règne en Flandre où, justement, de plus en plus de voix s'élèvent pour réduire le taux d'éclairage. Au nord du sillon Sambre-Meuse, la Wallonie est fort éclairée, elle aussi, mais la Hesbaye y a échappé jusqu'à présent. Or, tant le RCU que ce PICM risquent de mettre fin à cette situation privilégiée (cf. PICM Beauvechain - Chaumont-Gistoux - Grez-Doiceau - Incourt, colonne 2 du schéma à la page 9/10). Ne commettons pas les mêmes erreurs qu'ailleurs, d'autant plus que le cas des Pays-Bas (où les nationales, même pourvues de pistes cyclables, ne sont éclairées qu'en agglomération) montre que ce n'est pas l'éclairage qui diminue le nombre de tués sur la route mais bien un changement de mentalité dans le chef des automobilistes (respecter les limitations de vitesse) et des usagers faibles (se rendre plus visibles eux-mêmes).

Ci-dessous, nous énumérons, en les détaillant, les différents motifs de l'opposition ferme d'AEB au « leurre sécuritaire » que constitue l'éclairage de nos rues et routes hors agglomération :

a) raisons écologiques et de santé : un excès d'éclairage (même sur routes éloignées) rend la nuit généralement moins sombre, avec des conséquences négatives sur la faune typiquement nocturne, voire

sur le sommeil des êtres humains ;
b) raisons paysagères : la grande qualité paysagère de notre région - et des régions rurales de Wallonie en général - tient entre autres à l'absence de poteaux d'éclairage (même bas) le long des grandes et petites routes hors agglomération. En effet, comme les photos ci-dessous le montrent, on ne devine actuellement guère nos chaussées dans le paysage. Un éclairage généralisé, de quelque hauteur que soient les poteaux, altérerait gravement cette harmonie pour en arriver à des situations flamandes ;
c) raisons de sécurité routière : l'éclairage généralisé hors agglomération, même sur les nationales, ne réduira pas forcément l'insécurité routière des usagers faibles. Au contraire, il risque d'inciter les automobilistes à rouler encore plus vite qu'actuellement, créant ainsi un faux sentiment de sécurité qui, de plus, aura coûté cher à la société. Ou comme on ironise souvent en Flandre : plus il y a de poteaux le long des routes, plus il y a d'obstacles contre lesquels les fous de la route risquent de se tuer.



1.4.2. Propositions d'AEB

Afin d'assurer à la fois une meilleure sécurité routière et la préservation de l'aspect rural de nos espaces ruraux, AEB propose :

1. **En ce qui concerne « les revêtements de teinte distincte et sans discontinuité », de n'y recourir qu'avec beaucoup de parcimonie et de préférer des coloris en harmonie avec les couleurs dominantes observables dans le bâti de la région** (blanc, rouge-brun). A cet égard, l'utilisation de pavés est à privilégier, d'autant plus que des pavés ont tendance à ralentir le trafic.
2. **En ce qui concerne les aménagements de sécurité du type chicane et plateau, d'éviter à tout prix leur prolifération en se limitant aux endroits réellement pertinents. Parallèlement, nous plaidons pour une intensification des contrôles radar** à des endroits pertinents du point de vue de la sécurité routière, ainsi que pour des campagnes de **sensibilisation** menées au niveau communal (par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité ou via l'Echo communal). Dans ce cadre également, nous demandons que l'on réétudie l'affirmation selon laquelle la proximité visuelle de maisons de la voirie augmenterait la vitesse des automobilistes (cf. PICM, volet Beauvechain, p. 12/48).
3. **En ce qui concerne les ronds points, de réduire leur nombre au strict minimum et de leur préférer dans la mesure du possible des aménagements de type « Oreille » (type de la fiche Ilc), qui tout en ralentissant le trafic laissent plus d'espace aux piétons.** Par rapport aux photos reprises dans la fiche Ilc, nous proposons même d'accentuer encore ces aménagements pour augmenter, là où c'est possible, l'espace dévolu aux piétons (voir dessin ci-dessous).
4. En ce qui concerne l'éclairage hors agglomération, de limiter celui-ci aux carrefours et aux quelques rares habitations (cf. aussi nos propositions dans le cadre de l'enquête publique relative au RCU). Comme

alternative à la solution tout sauf durable et faussement efficace d'un éclairage généralisé, AEB propose plusieurs alternatives qui allient intégration paysagère, préservation de la biodiversité, ainsi que sécurité routière pour tous les usagers de la route. C'est ainsi que AEB plaide pour :

- Des contrôles de vitesse plus fréquents* à des endroits pertinents du point de vue de la sécurité routière ;
- L'aménagement de pistes cyclables suffisamment larges et séparées de la voirie* (cf. infra, point 1.5.) ;
- Des sanctions suffisamment dissuasives* infligées aux cyclistes roulant sans (allumer leurs) phares ;
- le vote d'un texte législatif imposant aux cyclistes le *port de gilets fluorescents* ou de vêtements "haute visibilité" à la norme EN 471 classe3 dès la tombée du soir
- Des régulations diversifiées de la vitesse maximale autorisée* (80, 70,... à l'heure) aux endroits où cela s'avère opportun.

1.5. Vers un développement encore accru des modes de déplacement doux (piétons et cyclistes)

1.5.1. Constats et observations d'AEB

Si nous nous réjouissons des initiatives en faveur des modes de déplacements doux, il nous semble que, à l'heure où les inconvénients de la mobilité conventionnelle commencent à se faire sentir de façon aiguë, ce PICM aurait pu aller bien plus loin encore en termes de développement du réseau cyclable et pédestre, ainsi que de sécurisation des cyclistes et piétons. S'agissant du type de pistes cyclables, il n'est en outre pas certain que l'inscription paysagère ait été toujours prise en compte. Enfin, analysant les propositions à l'échelle de l'ensemble du territoire d'étude et bien que saluant l'approche globale préconisée par le bureau d'étude (cf. le schéma à la page 1/8 du PICM, volet général), nous avons parfois l'impression que la concordance des priorités des différentes communes n'ait pas toujours été aisée à réaliser. Ainsi, AEB déplore :

- Un certain flou quant aux projets supra-communaux en termes de réseau cyclable.** Ainsi, les cartes à la page 3/8 et 5/8 du volet général du PICM, ainsi que le tableau des priorités communales clôturant ce même volet général, ne permettent pas de conclure de façon univoque à une action concertée entre, par exemple, les communes de Beauvechain et de celle de Grez-Doiceau. Ainsi, la carte à la page 3/8 reprend comme envisageable à long terme une piste cyclable le long de la RN 25 entre Hamme-Mille et Archennes. Par contre, cette liaison cyclable n'est pas mentionnée (ni à court, ni à long terme) sur la carte à la page 5/8, alors que, selon le tableau des priorités communales, elle serait quand même prioritaire pour les deux communes. Qu'en penser ? Ce flou est-il dû à une concertation défailante entre communes, à un document non encore entièrement bouclé par le bureau d'étude, ou encore aux doutes qui planent encore sur le statut de la RN 25 en tant que super-ring de Bruxelles - statut apparemment désiré par le MET eu égard à sa volonté de maintenir la zone de réservation pour le contournement de Hamme-Mille ? De toute façon, cet aspect mériterait d'être éclairé, de façon à ce que lecteur non averti s'y retrouve... Par ailleurs, il est particulièrement dommage qu'une initiative innovante telle que la Transincourtoise (développement d'une alternative pédestre/cyclable parallèle aux chaussées et priorité à court terme pour cette commune) ne trouve pas son écho dans les autres communes. Ce serait une belle façon d'allier déplacements doux d'ordre utilitaire et de loisirs.
- Des propositions trop peu ambitieuses en termes de sécurisation des pistes cyclables et de leur insertion harmonieuse dans le paysage.** Ainsi, il faut constater que nombre de pistes cyclables seront ou resteront non séparées de la chaussée. En outre, rien ne nous permet d'espérer que l'aménagement des pistes cyclables ne se fera pas au détriment des arbres d'alignement, alors que la combinaison d'une piste cyclable bidirectionnelle derrière un rideau d'arbres d'alignement constituerait la symbiose parfaite entre sécurité pour les cyclistes et piétons d'une part, et préservation, voire amélioration des qualités paysagères d'autre part.
- Des propositions trop peu concrètes pour éviter les effets de coupure sur les trottoirs dans les rues villageoises à grand trafic.** Ainsi, sauf erreur de notre part, la problématique des coupures est bel et bien soulevée, mais elles nous semblent plutôt absentes dans nombre de propositions d'aménagements de voiries, trop essentiellement axées sur des dispositifs de ralentissement du trafic automobile.
- Enfin, l'absence d'une réelle réflexion sur la réouverture de (tronçons de) chemins repris à l'Atlas des voiries vicinales, en vue de recréer des liaisons de déplacement doux tant pour les déplacements utilitaires que de loisir.** A l'heure où le piéton et le cycliste retrouvent petit à petit leur juste place dans nos villages, il importe d'envisager cette option.. Une attention particulière devrait dans ce cadre être accordée aux liaisons intra-villageoises (maillage de voies piétonnes derrière les jardins) qui favorisent le déplacement en toute sécurité des enfants (cf. l'exemple de villages comme Beauvechain, Roux-Miroir, Sart-Risbart,...).

1.5.2. Propositions d'AEB

Eu égard aux constats et observations ci-avant, AEB propose :

1. **De renforcer la cohérence et l'exhaustivité des projets supra-communaux en termes de réseau cyclable.** Dans ce cadre et à l'instar de la Transincourtoise, nous tenons à souligner l'importance d'alternatives aux routes nationales, comme les liaisons actuellement non reprises comme prioritaires entre Hamme-Mille (Chabut) et Gottechain et entre Hamme-Mille (rue Menada) et Bossut. Pour l'amélioration de certains tronçons de ces chemins, il nous semble évident qu'il faut rejeter leur bétonnage ou asphaltage (risque de création de flux automobiles de fuite, imperméabilisation du sol,...) au profit de la solution, évoquée par le PICM, de la solidification de leur assiette.
2. **De prévoir des pistes cyclables de façon à ce que soient assurées une sécurisation et une inscription paysagère optimales.** Comme nous l'avons déjà dit (cf. supra, point 1.4.), l'éclairage généralisé hors agglomération ne répond nullement à ce double critère. Par contre, AEB préconise la généralisation de pistes cyclables séparées de la chaussée, soit par les petits poteaux-réfecteurs, soit par des plots, soit par un alignement d'arbres préexistant ou à prévoir en fonction de critères paysagers. Dans ce cadre, l'axe prioritaire est sans aucun doute la RN 25 entre Hamme-Mille et Archennes et peut-être aussi la RN 91 au-delà du carrefour de La Chise, bien que, en fonction des souhaits de la commune d'Incourt, une réalisation rapide de la Transincourtoise pourrait résoudre le problème. Quant à la couleur du revêtement, le rouge ou toute autre couleur vive est à proscrire pour des raisons paysagères, sachant aussi que la séparation de la piste cyclable par rapport à la chaussée devrait en tant que telle être garante d'une sécurité suffisante. Signalons enfin que, dans une optique sous-régionale, nous sommes d'avis que la RN 240 entre le carrefour de la Chise et Jodoigne devrait recevoir le même traitement. Concrètement, nous préconisons le remplacement des deux fort étroites pistes unidirectionnelles par une seule piste bidirectionnelle, qui serait plus large et devrait le plus possible être tracée derrière les arbres d'alignement. A cet égard, nous attirons l'attention sur le fait qu'à plusieurs endroits, c'est tout à fait possible étant donné qu'on pourrait exploiter l'assiette de l'ancien vicinal longeant la chaussée.
3. **De remédier, dans les rues villageoises à grand trafic (p.ex. rue de Tourinnes à Beauvechain ou rue Longue à La Bruyère, mais il y a sûrement des cas comparables dans d'autres communes de la zone d'étude) aux coupures ou aux rétrécissements exagérés de trottoir.** L'idéal serait d'avoir, dans ces rues, au minimum un trottoir continu et d'au moins 1,20m de large d'un côté de la voirie. Signalons à cet égard que les élargissements de trottoir et, concomitamment, les rétrécissements de voirie pour « contourner » des maisons s'approchant fortement de la voirie, constituent une façon de tirer profit de la disposition urbanistique des lieux (renforcer l'effet visuel de coupure créé par les maisons implantées de la sorte pour ralentir davantage encore le trafic).

De (ré)examiner dans les quatre communes de la zone d'étude l'opportunité de rouvrir, dans le court comme dans le long terme, certains tronçons disparus de chemins repris à l'Atlas des voiries vicinales. Conscients qu'il s'agit d'un thème difficile à gérer sur le plan juridique, nous nous permettons néanmoins d'insister sur ce point parce que nous croyons que la (re)valorisation de ce patrimoine « chemins et sentiers » peut contribuer non seulement à la création de parcours de promenade, mais aussi à la naissance d'itinéraires « doux » davantage fonctionnels (p.ex. les sentiers piétons au cœur des villages ou un itinéraire parallèle à une chaussée) et gages d'une certaine qualité de vie pour les générations futures.

1.6. Quelques problématiques oubliées et qui concernent tant Beauvechain que les autres communes de la zone d'étude...

1.6.1. Constats et observations d'AEB

A la lecture du PICM, il nous a semblé que certaines problématiques ont été négligées ou insuffisamment abordées. Il s'agit de :

1. **La problématique des motos et des quads de plus en plus fréquents à infester nos ruelles villageoises et nos chemins de campagne (surtout en week-end).** Il en résulte différentes nuisances : insécurité pour les usagers faibles (piétons, cyclistes, voire cavaliers), dégradation des chemins (érosion), nuisances sonores dans un très large rayon, etc. Plusieurs personnes, tant à Beauvechain que dans les communes voisines, nous ont déjà interpellés à ce sujet. AEB croit que cette enquête publique constitue l'occasion de relayer leurs inquiétudes et leurs griefs, que nous partageons.
2. **La problématique des sports aériens liés – entre autres mais non exclusivement – à l'utilisation le week-end de la base militaire de Beauvechain.** Si nous sommes habitués aux activités militaires en semaine, il faut cependant relever que l'aérodrome militaire cause de plus en plus de nuisances sonores à des moments (les week-ends) où les habitants de notre région seraient en droit de bénéficier d'un peu de quiétude. Du fait que ce sont des associations civiles qui utilisent les infrastructures militaires, nous considérons que ces activités n'ont rien à voir avec la défense et doivent donc faire l'objet d'une enquête

publique comme l'exige le CWATUP pour ce genre d'activités. Une enquête publique permettra, d'une part à la population de s'exprimer sur le sujet, d'autre part de légaliser ces pratiques sportives tout en encadrant leurs activités (nombre de vol, zone à ne pas survoler,...). Résultat : nuisances sonores le week-end (bruits de moteur au-dessus des jardins - ULM, moto planeur, aéromodélisme,... - alors qu'il est interdit de tondre sa pelouse le dimanche !) et atteintes à la sphère privée (parapentistes qui survolent lentement les villages et restent « pendus » au-dessus des jardins et maisons pendant de longs instants).

3. **La problématique des décollages depuis Zaventem.** Apparemment, le plan de dispersion des vols à Zaventem « rejette » vers l'Est du Brabant Wallon une partie des vols à basse altitude – situation totalement inexistante il y a à peine quelques années. Résultat : un accroissement des nuisances sonores que nous connaissons déjà en raison de la présence de la base militaire – accroissement qui, en quelque sorte, constitue la goutte qui fait déborder le vase. En effet, un certain nombre de ces vols s'effectuent la nuit et réveillent les habitants accoutumés depuis 1996 (fin des vols de nuit F104 et F16)aux nuits silencieuses. Si la plupart des plaintes à cet égard sont formulées à Grez-Doiceau (où une association a même été créée pour surveiller le dossier), AEB a déjà reçu des plaintes de la part d'habitants de Beauvechain et il y aurait également des plaintes jusqu'à Incourt. Cette évolution ne saurait laisser indifférents nos dirigeants communaux.
4. **La problématique du parcage dans les rues et ruelles.** Il s'agit d'une double problématique : d'une part, dans les rues larges, les habitants ont tendance à garer leur voiture sur le trottoir, ce qui n'est pas seulement interdit, mais ce qui rend le trottoir également inaccessible aux piétons et laisse la voirie libre pour les chauffards ; d'autre part, dans les ruelles et vu leur étroitesse, les habitants ne peuvent souvent faire autrement que de se garer entièrement sur « l'espace trottoir », ce qui à priori n'est pas un problème pour les piétons (il s'agit en général de ruelles peu fréquentées où la voirie « appartient » encore davantage aux piétons et aux « enfants qui jouent »), mais ce qui est, à notre connaissance, officiellement interdit. Une réflexion à ce sujet s'impose...
5. **Parmi les solutions aux problèmes de mobilité, mieux vaut encore prévenir que guérir.** C'est ainsi que nous déplorons, en parallèle au développement proposé des transports en communs, l'absence quasi-totale d'une réflexion sur le télétravail qui permet tout simplement d'éviter des trajets entre le domicile et le lieu de travail. Certes, il s'agit d'une matière dépassant le niveau communal, mais un PICM se voulant réellement durable ne saurait se passer d'aborder ce thème de façon plus détaillée et, à notre avis, les communes aussi peuvent agir – au moins indirectement – dans ce domaine car elles ont souvent des relais auprès des niveaux de pouvoir compétents en la matière et leur compétence en termes d'aménagement du territoire peuvent aussi contribuer à développer le télétravail. Nous y reviendrons dans nos propositions ci-dessous.

1.6.2. Propositions d'AEB

Afin de solutionner les problèmes évoqués ci-avant, AEB propose :

1. **En ce qui concerne les motos et les quads, que les communes oeuvrent pour une interdiction totale du trafic motorisé (sauf agriculteurs et riverains) dans les chemins de campagne, à l'instar de la réglementation sur la circulation en forêt.** A défaut de réglementation au niveau wallon, cela ce peut à notre avis aussi se faire au niveau communal, par la pose de panneaux aux entrées des « massifs » agricoles. La photo ci-dessous montre un exemple en Flandre (panneau de rappel destiné aux automobilistes et motards ayant méconnu le panneau à l'entrée de la zone).



Traduction: "Cher automobiliste, ceci est un circuit pour cyclistes. Vous êtes en infraction."

2. **En ce qui concerne les sports aériens (à moteur ou non) sur et autour de la base militaire de Beauvechain, que toute activité déployée soit préalablement soumise à enquête publique « supra-communale ».**

3. **En ce qui concerne les décollages depuis Zaventem, que les communes relayent auprès des autorités compétentes les griefs et inquiétudes de la population et demandent, pour notre région, un retour à la situation antérieure au(x) plan(s) de dispersion des vols,** c'est-à-dire notamment le respect de la même altitude la nuit que la journée. Un argument à faire valoir à ce sujet est que notre région n'a pas à payer le prix d'une politique urbanistique chaotique autour de l'aéroport de Zaventem.
4. **En ce qui concerne le parquage de voitures, que les communes développent une politique adaptée au gabarit des rues.** Concrètement, AEB demande que :
 - a) dans les rues larges, le parquage sur la voirie soit généralisé et son respect contrôlé ;
 - b) dans les ruelles étroites, le parquage sur le trottoir soit officiellement autorisé (et non seulement toléré comme c'est le cas aujourd'hui) – si possible par un règlement communal ou au moins par la pose de panneaux adaptés aux entrées des ruelles concernées).
5. **En ce qui concerne la promotion du télétravail afin de réduire le nombre de flux de mobilité entre domicile et lieu de travail, que les communes agissent – directement ou indirectement – dans les domaines fiscaux, sociaux et d'aménagement du territoire.** Concrètement, AEB propose :
 - a) sur le plan fiscal, que les communes, via leurs relais auprès des niveaux de pouvoir compétents, oeuvrent pour un régime fiscal nettement plus favorable pour les télétravailleurs et leurs employeurs ;
 - b) sur le plan social, que les communes, via leurs relais auprès des niveaux de pouvoir compétents, oeuvrent pour une bonne protection sociale et une sécurité d'emploi optimale des télétravailleurs, afin d'éviter que certains employeurs abusent de cette forme en soi durable de travail pour « externaliser » à terme certains services (c'est-à-dire pour éviter que le télétravail soit utilisé, vis-à-vis des télétravailleurs, comme premier pas du passage du statut de salarié vers celui d'indépendant) ;
 - c) sur le plan de l'aménagement du territoire, que les communes encouragent, dans les noyaux d'habitat à vocation plus commerciale (p.ex. des noyaux comme Hamme-Mille, Grez, Chaumont-Gistoux, Jodoigne, Orp, Perwez, Hannut, Eghezée...), l'installation de (petits) immeubles à bureaux permettant d'accueillir des télétravailleurs de différentes entreprises (ce système de bureaux décentralisés existe déjà ailleurs en Europe et permet le télétravail aux employés dont l'employeur ne souhaite pas, pour quelle que raison que ce soit, qu'ils travaillent à domicile). De plus, la localisation de ces bureaux dans le type de noyaux précité, permettrait une symbiose durable avec les commerces implantés sur place, ainsi qu'avec les itinéraires des transports en commun.

2. CONSIDERATIONS ET PROPOSITIONS RELATIVES AU VOLET BEAUVECHAIN DU PICM

2.1. Le cas de Hamme-Mille : propositions pour une solution durable tant sur le point local que sous-régional

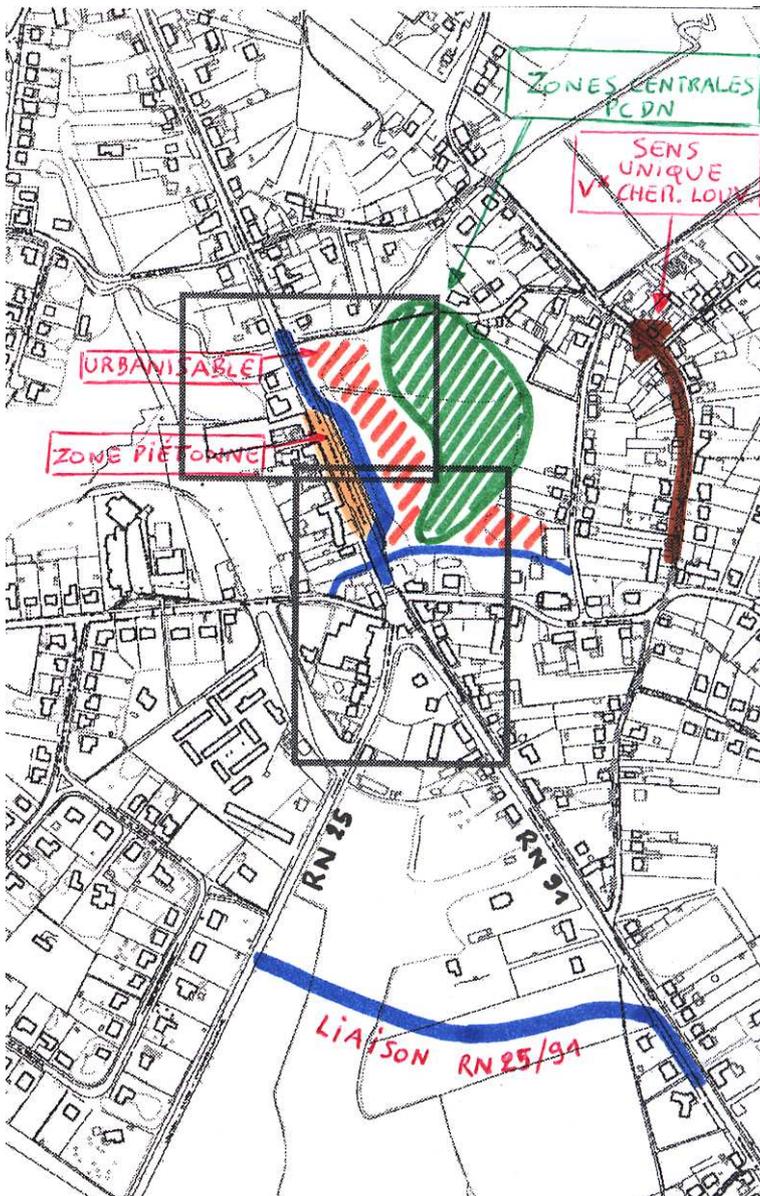
2.1.1. Constats et observations d'AEB

Au point 1.1., nous avons déjà dit que la solution pour la traversée de Hamme-Mille par la RN 25 devrait à nos yeux permettre d'éviter la réalisation des divers projets de contournement en gestation dans la région (Hamme-Mille, Grez-Doiceau,...), tout en assurant une fluidification durable du trafic de transit à l'échelle locale. Pour l'aspect supra-local ou sous-régional de cette problématique, nous renvoyons à la carte schématique reprise sous le point 1.1.2.

Dans cette partie consacrée à Beauvechain, nous analyserons les propositions mises en avant dans ce PICM **pour la traversée de Hamme-Mille. Nous pensons que le PICM part d'une hypothèse trop pessimiste d'accroissement du trafic, ne tenant pas compte des transferts qui s'opéreront vers les transports en commun qu'il préconise par ailleurs, ni du télétravail.** En outre, nous croyons que le système de micro-régulation intelligente des feux et d'une bande autonome pour les bus permettra de résoudre les problèmes à Hamme-Mille.

Cependant, au cas où il s'avérerait nécessaire de procéder ensuite à des phases ultérieures, allant de la création de 1 ou de 2 ronds points jusqu'à la mise en œuvre du contournement « nord » de Hamme-Mille, AEB demande qu'on écarte définitivement ce scénario catastrophe et, dès lors, plaide pour que, dès à présent, on réfléchisse concrètement à des interventions plus fondamentales qui ne sont certes pas agréables à proposer pour une association d'environnement mais qui nous paraissent absolument nécessaires pour éviter le pire. Nos propositions en la matière sont basées tant sur les propositions faites par Agora que sur le schéma directeur pour Hamme-Mille proposé en son temps par le bureau Aménagement dans le cadre du PCDR.

2.1.2. Propositions d'AEB



1. **Nouvelles voiries à créer pour fluidifier le trafic en le redistribuant.**

a) voirie de liaison entre la RN 25 et la RN 91 (cf. PICM, volet Beauvechain, p. 5/7)

Objectifs :

- Permettre au trafic de transit vers Namur de ne pas passer via le carrefour.
- Créer l'opportunité de prévoir, sur cette voirie de liaison et à plus long terme, un accès supplémentaire au quartier du Chabut, en prévision de l'accroissement de la population que ce quartier est susceptible de connaître eu égard à la réserve en terrains bâtissables (l'actuelle rue du Chabut nous semble inapte à résorber un éventuel trafic supplémentaire).

Avantages à l'échelle locale :

- Détourner une partie du trafic du carrefour de Hamme-Mille.
- Diminuer le trafic de transit devant l'école Caritas.
- Voirie suffisamment proche du tissu bâti pour ne pas susciter de création de zoning susceptible d'entamer le plateau agricole qui s'étend entre les RN 25, 91 et 240.
- Pas d'expropriation de maisons (car le tracé suggéré ici diffère légèrement de celui suggéré dans le PICM).

Avantages à l'échelle sous-régionale :

- En combinaison avec un réaménagement plus poussé du centre de Grez-Doiceau (découragement du trafic de transit), créer un itinéraire de transit via Hamme-Mille, où, comparée à la RN 240 dans sa traversée de Grez et du Bois de Beusart, la RN 91 offre l'avantage d'être nettement moins bordée de

maisons (uniquement le tronçon au sud de la rue G. Marcelier serait concernée), d'avoir un gabarit plus large et de présenter un tracé rectiligne (plus facile à réaménager pour réduire la vitesse dans la zone bâtie).

- Ecarter durablement la nécessité de prévoir un contournement « nord » de Hamme-Mille et un contournement de Grez-Doiceau (tous tracés potentiels confondus).
- Conformité avec l'esprit du CWATUP et du SDER (éviter le morcellement de l'espace et ne pas prévoir des aménagements en contradiction avec le statut d'aire agro-géographique de notre région (donc pas de voiries de désenclavement).

Inconvénients éventuels et solutions proposées :

- Léger déplacement des sources sonores du carrefour de Hamme-Mille vers le sud, mais cet inconvénient peut être tempéré en limitant partout le trafic à 50 km/h et il faut noter aussi que, vu les vents dominants, les nuisances sonores pour le Chabut devraient être limitées, d'autant plus que le bruit de la voirie viendra toujours, pour les habitants du quartier, du même côté qu'actuellement (ce qui ne serait pas le cas de la solution n° 3 proposé dans le PICM pour le contournement de Grez) ;
- Nécessité de « mordre sur un bois » (PICM, volet Beauvechain, p. 5/7). Certes, mais comparé aux options routières que cette solution devrait permettre d'éviter, cette voirie nous paraît offrir la solution la plus durable vu les circonstances. De plus, il nous paraît tout à fait possible d'aménager la voirie de façon à ce que son impact écologique et paysager soit minimal.

b) Voirie de liaison entre la rue des Messes et la chaussée de Louvain (voir schéma directeur proposé par le bureau Aménagement)

Objectif :

- Redistribuer le trafic venant de et à destination de Tourinnes-la-Grosse, Mille et Beauvechain, afin de désengorger le carrefour.

Avantages :

- L'urbanisation de cette rue permettrait d'intégrer l'église de Hamme au sein d'un écrin d'habitat et de commerces judicieusement pensé (ce que devraient permettre les futurs RCU et schéma de structure) ; en quelque sorte, cela mettrait fin à la situation actuelle, dans laquelle le bâtiment de l'église occupe un espace ressenti comme périphérique.

Inconvénient :

- Nécessite peut-être une relocalisation de l'aire de jeux, mais celle-ci pourrait s'intégrer dans les futurs îlots bâtis.

c) Voirie de liaison entre la rue Ménada et la chaussée de Louvain (voir schéma directeur proposé par le bureau Aménagement)

Objectif :

- Redistribuer le trafic venant de et à destination de Néthen, afin de désengorger le carrefour.

2. Réaménagements de voiries

a) Chaussée de Louvain entre la rue A. Goemans et la rue A. Scheers

Proposition :

Plutôt que de créer une berme centrale sur toute la largeur (qui morcellerait l'espace au détriment des usagers faibles – cf. notre réaction au projet de RCU), nous préconisons la concentration du trafic motorisé dans un tracé légèrement sinueux et permettant de créer un vaste espace devant les magasins entre le carrefour (à créer) de la chaussée de Louvain avec les deux derniers voiries de liaisons proposées et l'entrée du Champion. Ce n'est qu'aux endroits sensibles (passages pour piétons) qu'une berme centrale s'impose.

Avantages :

- Création d'un vaste espace convivial pour les piétons (+ parking voitures) devant les commerces existants.
- Tracé sinueux permettant de limiter la vitesse du trafic automobile.

Précisions :

Il va de soi que de l'autre côté de la chaussée (terrain vague), l'urbanisation future (d'ailleurs encouragée par le RCU et le schéma de structure) devrait aussi se faire en accordant une place suffisante aux piétons, aux cyclistes et au parage des voitures. En même temps, nous réitérons ici notre demande pour que l'implantation des futurs bâtiments respecte au maximum les zones centrales du PCDN (voir notre réaction au schéma de structure). Il s'agira donc de rechercher le juste équilibre entre éloignement et rapprochement de la chaussée.

b) Chaussée de Namur entre la rue A. Goemans et l'aboutissement de la voirie de liaison à créer entre la RN 25 et la RN 91

Ici, nous préconisons dans la mesure du possible un aménagement comparable à celui décrit ci-dessus : préférer un tracé légèrement sinueux à une berme centrale systématique, prévoir suffisamment de place pour les piétons, les cyclistes, le parage de voitures et devant l'école Caritas. En outre, vu que la voirie de liaison entre la RN 25 et la RN 91 accueillerait la majeure partie du trafic de transit (sauf le trafic Namur-

Leuven et vice versa), il nous semble justifié d'étendre la zone 30 actuelle pour qu'elle aille jusqu'à la rue G. Marcelier.

c) Quid des ronds points ?

Comme nous l'avons déjà dit, AEB préconise de limiter les ronds points au strict minimum parce qu'ils ont un aspect trop urbain et gaspillent beaucoup de place au détriment des usagers faibles. Nous nous demandons même si, au cas où le schéma exposé ici serait un jour réalisé, on ne peut pas garder les feux en les réglant au mieux. Rappelons aussi que pour certains carrefours, la solution des « oreilles » (type de la fiche Ilc) pourrait être envisagée.

3. Propositions en termes de distribution du trafic par le biais de sens uniques

Le schéma présenté ci-dessus pourrait encore être optimisé afin d'apporter plus de convivialité aux habitants de Hamme-Mille si l'on dissuadait le trafic de fuite via les rue G. Marcelier, le vieux chemin de Namur et la Rue A. Scheers. C'est pourquoi AEB propose de « sectionner » cette échappatoire en mettant un seul bout de son tracé en sens unique. Notre proposition porte sur le tronçon du vieux Chemin de Namur entre le carrefour avec la rue des Messes et celui avec la rue de Tourinnes/rue A. Goemans, et ce en interdisant le trafic dans le sens nord-sud (ce qui empêche le trafic de fuite depuis la E40 en soirée, lorsque les enfants jouent dans la rue).

En conclusion, AEB insiste pour que la Commune prenne sérieusement en considération cette solution ou une solution similaire. Il s'agit, rappelons-le, d'anticiper les évolutions et d'éviter ainsi qu'un jour, il faille faire face au scénario « catastrophe » non seulement pour la commune de Beauvechain, mais aussi pour la région entière (contournement « nord » de Hamme-Mille et celui de Grez-Doiceau). C'est dans ce sens que doit être compris notre travail de réflexion au sujet du cas – difficile – de Hamme-Mille...

2.2. La problématique des entrées de village

2.2.1. Constats et observations d'AEB

Au point 1.4., nous avons déjà abordé l'efficacité pas toujours démontrée à nos yeux des aménagements de voirie en termes de sécurisation et d'intégration au paysage (bâti ou non). Dans les lignes qui suivent, et sachant que les croquis présentés dans ce PICM ne sont que des orientations, nous nous penchons sur quelques cas concrets qui illustrent notre point de vue.

2.2.2. Propositions d'AEB

- 1. En ce qui concerne l'entrée villageoise de Nodebais via la rue de l'Etang depuis la RN91**, AEB craint une dévalorisation de cette entrée villageoise de Nodebais qui, aujourd'hui, atteste d'une très grande qualité (effet de porte créé par deux maisons perpendiculaires, suivi d'une ouverture visuelle formée par le carrefour avec la rue Draye côté droit et l'imposante bâtisse de la ferme des Vignes (en retrait) côté gauche. Au lieu d'y prévoir l'aménagement esquissé à la page 10/48 (Classe IIb), ne serait-il pas possible, grâce au recul de la ferme, de créer un effet de placette très sobrement traité (pavés gris) et permettant de dévier légèrement la voirie vers la gauche (ralentissement du trafic + meilleure visibilité des gens quittant la rue Draye et trottoirs plus larges de ce côté-là) ? Un tel effet de placette n'aurait pas besoin de passages pour piétons ni de plantations, qui, de toute façon, n'ajouteront rien à la qualité de ce paysage villageois.
- 2. En ce qui concerne l'entrée villageoise de Beauvechain (Les Burettes) via la rue de Wavre depuis L'Ecluse/Meldert**, AEB doute de la réelle efficacité de l'aménagement du type Classe Ia (page 32/48) étant donné que le virage contribue lui-même à ralentir le trafic entrant. De plus, ce tronçon de route constitue un bel exemple paysager de transition du site villageois (dans un léger creux du paysage) vers le plateau – transition ponctuée de façon « naturelle » par un bel arbre et quelques touffes d'arbustes. L'aménagement préconisé risque de rendre artificielle cette belle composition. Mieux vaut ne commencer les éventuels aménagements qu'au niveau de la rue latérale menant vers le quartier des Burettes, tout en faisant attention à l'harmonie des coloris du revêtement (éviter à tout prix les revêtements rougeâtres, roses etc, mais préférer un traitement en pavés, qui ralentit encore mieux).

De façon générale, nous demandons à la commune de ne recourir qu'avec parcimonie aux dispositifs annonçant ou marquant une entrée villageoise, étant donné que le paysage, en général et comme dans les deux cas évoqués ci-dessus, s'en charge déjà. Aux endroits où la configuration paysagère nécessite quand même une intervention, il nous paraît plus judicieux de rectifier carrément le tracé de la voirie en y inscrivant un effet de chicane qui ralentit vraiment.

2.3. La problématique des traversées de village

2.3.1. Constats et observations d'AEB

Au point 1.4., nous avons déjà abordé le danger de voir nos rues transformées en parcours d'obstacles pas toujours bénéfiques pour la qualité urbanistique et architecturale de nos villages. De plus nous rappelons l'effet pervers que peut à notre avis avoir une telle prolifération d'obstacles en termes de sécurité (chauffeurs essayant de dépasser rapidement une chicane avant que n'arrive la voiture en sens inverse). Dans les lignes qui suivent, et sachant que les croquis présentés dans ce PICM ne sont que des orientations, nous nous penchons sur quelques cas concrets qui illustrent notre point de vue.

2.3.2. Propositions d'AEB

- 1. En ce qui concerne la rue Longue à La Bruyère**, notons que celle-ci semble être parmi les plus touchées par le phénomène de la multiplication des chicanes, pourvues en plus de plantations dont on peut se demander si elles ajoutent vraiment quelque chose au paysage villageois. Ne risquent-elles pas de masquer de belles séquences de façades et de pignons si typiques pour ce village et susceptibles, elles aussi, de ralentir le trafic ? Certes, on y roule trop vite, mais ne serait-il pas au moins aussi efficace et de toute façon moins coûteux d'inciter les habitants à se garer sur la voirie (et non en partie sur le trottoir comme actuellement) ? Rappelons aussi que des contrôles radar réguliers ne manqueraient pas leurs effets.
Par contre, ce dont la rue Longue a selon nous bien besoin, ce sont des trottoirs suffisamment larges partout, ce qui nécessiterait par endroits leur élargissement et, concomitamment, un rétrécissement de la voirie (donc effet de ralentissement). Au niveau des carrefours, la solution de « l'oreille » (type IIc), dans la mesure où elle permettrait de créer plus de place pour les piétons, pourrait s'avérer judicieuse. Un autre problème – qui ne semble d'ailleurs pas abordé dans le PICM – est celui du trafic dans la rue de Mélin, la rue Neuve, la rue l'Ecole et le chemin de la Sciure, trafic provoqué par les gens se rendant au centre sportif. Nous encourageons la commune à chercher des solutions, qui pourraient être de différents ordres mais qui devront sans doute aller plus loin que l'indication, par panneaux, d'un itinéraire conseillé : mise en cul de sac de certaines voiries, mise en sens unique de certains tronçons de rue, etc.
- 2. En ce qui concerne la rue de l'Etang à Nodebais**, les aménagements préconisés devant l'école nous paraissent faire preuve de bon sens, pour autant que la couleur des matériaux reste homogène (préférer les pavés gris aux revêtements de couleur rougeâtre, rose, etc.). Cependant, nous doutons de l'utilité de l'aménagement de type IVa préconisé devant la ferme en carré un peu plus loin vers la chaussée, encore avant le début des virages. En effet, après l'avoir testé « sur le terrain », il nous semble quasiment impossible, en quittant la zone 30 devant l'école, d'accélérer jusqu'à 50 km/h avant de s'engager dans les virages, où de toute façon, on est obligé de ralentir. Dès lors, cet aménagement nous paraît superflu et, de surcroît, il risque de dévaloriser la belle ferme en carré, visible de loin depuis le chemin des Sœurs et le chemin du Petit Broux. Il nous semble que cet aménagement ne soit pas le seul, parmi ceux proposés partout dans la commune, qui soit superflu. N'a-t-on pas eu tendance à vouloir « en rajouter trop » ?
- 3. La rue de Wavre à Beauvechain, au niveau du carrefour avec la rue des Combattants**, offre, à nos yeux, un exemple type de « surcharge » d'aménagements qui caractérise nombre de croquis. Ainsi, ce carrefour ne nous semble pas offrir suffisamment de place pour les plantations préconisées. Ainsi, devant la vieille maison qui fait le coin, les plantations empêcheraient même d'avoir un trottoir décent et, de plus, on peut se demander si les plantations sur les autres coins ne réduiront pas la visibilité déjà pas optimale à cet endroit. Par contre, en empiétant un peu sur les terrains non bâtis, un carrefour du type « oreille » (IIc) pourrait s'avérer intéressant ici (plus de place pour les piétons, possibilité d'augmenter la visibilité pour les automobilistes).
- 4. En ce qui concerne le carrefour « Honda » à Tourinnes**, nous croyons que l'aménagement va dans le bon sens, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la revalorisation paysagère. Cependant, vu les activités déployées sur ce carrefour, il faudrait veiller à garder suffisamment d'espace pour les camions. En outre, il nous semble indispensable de prévoir des espaces de parking pour les habitants, car – exception à la règle – continuer à permettre le parage de voitures sur la voirie si près du carrefour risque de provoquer un jour un grave accident. Dans le même ordre d'idées, il nous semble impératif de supprimer la priorité de droite pour la rue Deprez. En raison de la visibilité très réduite en effet, même en s'arrêtant presque entièrement, on peut encore être surpris par une voiture qui prend sa priorité en quittant la ruelle à vive allure (ce qui arrive malheureusement trop souvent et ce qui risque un jour de mettre en tort jusqu'aux conducteurs les plus prudents).

2.4. La problématique des chemins

2.4.1. Constats et observations d'AEB

Comme nous l'avons déjà évoqué dans le point 1.5., AEB croit aux potentialités de la réouverture de tronçons de chemins disparus en termes de mobilité durable à petite échelle et en termes d'amélioration du cadre de vie.

2.4.2. Propositions d'AEB

Ce n'est donc nullement pour encombrer la commune d'un dossier loin d'être facile sur le plan juridique, mais par conviction sincère qu'AEB se permet de rappeler, à cette occasion, ses propositions – minimalistes – en termes de réouverture de tronçons de chemins disparus (cf. annexe 1). Dans un souci d'exhaustivité et d'information de la commune, nous joignons également les idées dont nous avons fait part à Monsieur Calleeuw du Crabe, dans le cadre du programme Leader+ (annexe 2.)

3. QUELQUES REMARQUES PONCTUELLES (PAGE PAR PAGE)

Signalons que les remarques ci-après se rapportent plutôt à des passages concrets du PICM, ce qui les rendait difficilement intégrables dans les points 1 et 2.

3.1. PICM - Volet général (Beauvechain - Chaumont-Gistoux - Grez-Doiceau - Incourt)

- Dans l'**introduction** (p.1/2), un plan de mobilité devrait rappeler l'objectif de développement durable et évoquer la responsabilité des transports dans le réchauffement climatique : la part des transports dans les émissions de CO2 est de 20%, avec une augmentation de 30% depuis 1990 ! Les transports sont une cause prépondérante de pollution de l'air (ozone, NOx, SOx, particules fines, etc...)
- **Thème 1**, tendances lourdes p.2/10 : Ces hypothèses tiennent-elles compte de l'utilisation accrue des transports en commun, de la hausse prévisible du prix des carburants (taxe CO2, etc), du télétravail (cf supra) Apparemment, le plan ne parle que de l'accroissement de la population...
- P2/10 point 2 : « 90% des actifs travaillent à l'extérieur » : Ce pourcentage va peut-être changer avec le télétravail (voir plus haut)
- P3/10 et p4/10: Véritable plaidoyer pour le contournement de Wavre
- P 10/10 : Aucune mention de l'impact paysager !!

Thème 2

- P3/5 : 3, A,1,A: Le contournement nord de Wavre sert même à justifier l'usage du train...Ne peut-on faire un parking à Basse-Wavre sans contournement ??

Thème 3

- P11/18 : Le stabilisé est préférable au bi-bandes...
- P17/18 : sentiers « les communes se sont lancées dans... » : Phrase pas terminée
- P17/18 : ajouter une puce : « réouverture de chemins labourés. »
- P18/18 : « Pour les chemins et sentiers, les revêtements de type "stabilisé" peuvent constituer une solution intéressante, car adaptées à la fois aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers » D'accord

Thème 5

P.6/6 : remplacer « femmes au foyer » par « personnes au foyer » !

Tableau des priorités

Mettre la liaison cycliste Hamme-Mille-Bossut-Archennes en court terme!!

3.2. PICM - Volet Beauvechain

Beauvechain : thème 1

- P 1/7 : Supprimer « à court terme »
- P.1/7 : « *à long terme, il faudra se poser la question de l'acceptabilité de maintenir des flux, en milieu urbain.* » : D'abord, il s'agit selon le schéma de structure d'un milieu semi-urbain. Ensuite, il semble inopportun de préjuger du résultat des étapes 1 (amélioration feux) et 2 (ronds-points).Donc, supprimer cette phrase.
- P.3/7 : nous sommes en faveur d'un système de micro-régulation intelligente des feux (informatisée avec caméras ?) et d'une bande autonome pour les bus. Commencer par cette solution-là avant toute décision concernant les giratoires !
- P.4/7 : Quant aux deux giratoires : Attention de préserver la belle vieille maison du coin de la chaussée de Louvain et de la rue Ménada, «ferme partiellement conservée de la fin du 18^{ème} siècle bâtie en briques et pierres blanches à 2 niveaux qui servait vraisemblablement de relais pour malles-poste » Réf : Marc Deconinck : 'Beauvechain au fil du temps'.)

Beauvechain : thème 2

Action 2.1. Réseau cyclable communal

P.1/3 : mettre en prioritaire la liaison cycliste Hamme-Mille- Bossut-N25 ou une piste cyclable parallèle à la RN 25 (derrière les arbres) entre Hamme-Mille et Archennes. En effet, la route est terriblement dangereuse pour les cyclistes actuellement et c'est un vrai chaînon manquant (une piste cyclable existe dans la forêt de Meerdael jusque Leuven, et même plus loin, et une autre entre Archennes et Wavre !).

P 1/3 « *Seule une faible partie de l'assiette de l'ancien vicinal est reprise dans ces itinéraires, une grande partie du tracé ayant quasiment disparu et ne desservant pas les zones urbanisées.* »

Ce défaitisme nous paraît en contradiction avec le texte du thème 3 général (P.2/8) :

« *Certains tracés des anciens vicinaux sont encore existants et seraient réutilisables pour des itinéraires cyclables de loisirs. Ils présentent l'avantage d'offrir des itinéraires directs à déclivité limitée. On peut citer-là :*

- *Ancienne ligne SNCV Jodoigne – Chaumont - LLN*
- *vicinal de Beauvechain (Hamme-Mille – Beauvechain et au-delà vers Tienen et Melin »*

Ce serait intéressant sur le plan des loisirs de prolonger le Ravel chez nous depuis Hoegaerden. L'assiette n'est privatisée qu'en peu d'endroits et concerne des jardins essentiellement : n'y a-t-il pas de solution ?

P2/3 : Il faut cependant permettre aux enfants =>14 ans de rouler sur les trottoirs, si on ne prévoit pas d'aménagement spécifique pour les cyclistes dans Beauvechain

Beauvechain – Thème 3: Aménagements

- P.8/48 :Nodebais : « *On remarquera l'absence de dispositifs ralentisseurs de vitesse* » : à part les canards...
- P.12/48 : « *Le revêtement (plaques de béton), l'implantation de certaines maisons (sans recul), l'inexistence de zones de stationnements le long de la chaussée ne font qu'accentuer la vitesse des utilisateurs.* ». Nous ne partageons pas cette affirmation : les plaques de béton ralentissent par rapport au macadam, les maisons sans recul aussi (voir supra et a contrario l'accélération des véhicules rue de la Néthen avant d'arriver à la Gendarmerie !)
- P.12/48 : « *par un marquage au sol (peinture blanche, bande de pavés franchissables, clous ,... »* : nous préférons (voir supra) la bande de pavés franchissable
- P.18/48 : « *Différents éléments favorisent la vitesse des véhicules : aucune poche de stationnement sur la chaussée (garage privé ou stationnement sur l'accotement et le trottoir), déclivité importante, tracé rectiligne de la chaussée.* »Ajouter : recul des maisons par rapport à la rue.