



Collège communal :
Place Communale, 3
1320 Beauvechain

15/2/2024

Concerne :

Enquête publique concernant l'actualisation du Plan Communal de Mobilité

Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins,

On ressent dans ce Plan communal de mobilité l'intention de renforcer les modes actifs que sont la marche et le vélo et notre association se réjouit qu'enfin soient évoquées les liaisons vers la Flandre limitrophe : centre de Bierbeek, gares de Leuven, Verrijk, Tirlemont, Park and ride de Hoegaerden...

On ne peut s'empêcher cependant de penser que ce plan a été conçu pour un environnement urbain : propositions de stationnement payant, carte de riverain, parkings, grands ronds-points...

Or, notre association est attachée à la ruralité et au caractère villageois.

Piétons

Ainsi, nos espaces-rue sont caractérisés par la typologie hesbignonne avec des maisons parfois implantées perpendiculairement à la voirie laissant moins de place au trottoir. Il s'agit d'étudier chaque endroit critique en fonction de l'espace, en réduisant la place dévolue aux voitures, en les ralentissant ou en mettant des sens uniques.

N'oublions pas de préserver le caractère rural et le charme de nos villages avec leurs quelques ruelles pavées encore présentes.

Il est évidemment extrêmement important de sécuriser les abords des écoles en encourageant la dépose des enfants à pied. AEB est d'accord avec la proposition de remise en état de l'escalier à Tourinnes, dans le respect du patrimoine, pour faciliter l'accès à l'école.

En gros, nous sommes d'accord avec l'esquisse d'intention de réaménagement de la chaussée de Louvain pour les piétons et cyclistes (fig.22 sauf évidemment les dessins d'immeubles trop hauts et à toit plat 😊).

Avenue du Centenaire, une zone 30 et un passage piétons sécurisé supplémentaire avec éventuellement un accès direct sur l'école seraient en effet préférables à la situation actuelle.

Un passage piétons sécurisé nous semble aussi indispensable à la sortie de Hamme-Mille sur la chaussée de Namur, direction Namur ; après le panneau de fin d'agglomération et un léger tournant de la chaussée. Il y a là une piste (prolongation de la rue de la justice) qui traverse la chaussée direction Gottechain. C'est un endroit où les voitures accélèrent parce que c'est la fin de la zone à 50km/h. Une alternative serait de placer le panneau de fin d'agglomération juste au-delà.

Par ailleurs, concernant le réseau des chemins et sentiers, nous rappelons les inventaires réalisés par notre association ainsi qu'avec l'asbl Tous à pied. La réouverture de chemins disparus -souvent par usurpation- pourraient s'avérer très intéressante pour assurer des liaisons cyclo-piétonnes en toute sécurité. Nous regrettons que le PCM ait ignoré cette question.

Vélos

Nous notons des incohérences -voire des contradictions- entre les intentions et les actions proposées.

Ainsi, la rue du Village (en particulier hors agglomération) est bien indiquée à la page 134 comme axe régional secondaire (N234) défini comme suit à la page 129 :

« **Voirie régionale secondaire** : assure la liaison vers le réseau primaire et autoroutier, et parfois un contournement comme à Jodoigne (en cours de construction). L'usage inclut les poids lourds en transit, la fluidité du trafic, la vitesse VMA de 90 km/h hors agglomération qui doit diminuer progressivement en approchant de l'agglomération. Les usagers **sont spatialement séparés** et il n'y a pas de priorité de droite. »

Or, à la page 132, elle est reprise comme voirie de liaison locale « *Voiries de liaison locale La N234 reliant la région flamande à la N240* » ce qui implique qu'il n'y a pas de piste cyclable séparée !

Notre association insiste depuis des années sur la nécessité d'avoir une piste cyclable séparée rue du Village hors agglomération (éventuellement sur le champ d'à côté) au lieu d'un projet de « chaussée à voie centrale », trop dangereuse à cet endroit-là. Actuellement les voitures y roulent vite et la voirie est étroite !

Nous nous référons au GRACQ qui préconise de préférer une piste cyclable séparée à une chaussée à voie centrale. Si toutefois, cette dernière solution devait être décidée, il conviendrait de suivre les recommandations du SPW de procéder à une mise en évidence différenciée. Cette liaison vers la Flandre est importante puisqu'elle permet de rejoindre la gare de Verrijk avec une bonne desserte vers Bruxelles. Il faudrait donc corriger la page 90 et supprimer « mixité » dans le tableau D.

La même réflexion vaut pour le tronçon rue Longue où une PCS est préférable à une chaussée à voie centrale : les voitures y roulent trop vite et le croisement rue de Wavre et rue Longue est particulièrement accidentogène.

En plus de ces liaisons, l'urgent est la réfection et création de pistes cyclables entre L'Ecluse et Beauvechain ainsi qu'entre Hamme-Mille et Grez-Doiceau. Nous sommes heureux de lire que ces projets sont en cours, en dehors du PCM.

Quant à la délicate question de la liaison Beauvechain-Nodebais à travers champs, il nous semble important de concilier ruralité et efficacité pour les vélos. On pourrait retrouver les pavés d'antan et aménager de chaque côté une bande confort (pavés sciés) de 80 cm de large ou- mieux- laisser le chemin avec revêtement graviers spécial vélo.

Notre association déplore que ne soit pas mentionné comme pôle générateur de déplacement le Hall sportif de Grez-Doiceau, auquel de nombreux jeunes souhaitent se rendre à vélo.

Autres remarques concernant le vélo :

- Il serait souhaitable de prévoir une liaison avec le Ravel de Hoegaerden, notamment en réouvrant certains tronçons de la voirie SNCV vendus ou appropriés par des privés.
- Nous remercions que soient montrés les plans cyclables de Hoegaerden et Bierbeek : enfin une connexion avec le réseau externe !
- Plutôt qu'une liaison vélo vers la gare de Pécrot, la prévoir vers la gare de St Joris Weert (même distance, piste cyclable existante depuis Néthen et parking vélos gratuit !)
- Nous relevons une erreur page 73 et dans le tableau rue de Wasseighe au lieu de Wahenge : **ce texte de PCM a-t-il été relu par la commune ??**
- Stationnement : prévoir au minimum 5 % d'emplacements réservés aux vélos spéciaux : d'accord
- Imposer dans les permis d'urbanisme l'obligation de prévoir des quotas de stationnement pour vélos par type de projet : d'accord

BUS

Nous sommes satisfaits de lire pour la première fois : « *Promouvoir l'usage des transports en commun en lien avec les gares ferroviaires des communes voisines* » !

Il est primordial que la commune exprime ses demandes lors des réunions avec le TEC et le SPW « *Ainsi, il est difficile de voir une demande d'augmentation de fréquence, des changements d'horaire ou une meilleure correspondance exaucée sans en faire part à l'OTW et l'AOT lors des réunions OCBM.* ».

Une demande essentielle est d'avoir plus de bus le week-end !

Nous demandons qu'on ajoute De Lijn parmi les acteurs : on aurait pu peut-être éviter la suppression de la ligne Hamme-Mille/Schuman et nous recommandons un dialogue avec De Lijn pour une liaison entre Beauvechain et Verrijk (par exemple Hoegaerden-Beauvechain-Verrijk).

TRAIN

Notre association est d'accord d'insister sur l'importance de l'intermodalité :

En effet, comme il est dit page 114 : « *Améliorer et faciliter l'intermodalité pourraient être une manière plus réaliste de réduire la dépendance à la voiture plutôt que de suggérer de l'abandonner complètement. Toutefois, l'intermodalité train-vélo doit rester la priorité* »

C'est bien la raison pour laquelle nous demandons une piste cyclable sécurisée vers Verrijk.

Page 120 : ajouter De Lijn parmi les intervenants.

VOITURES/ VIAIRE/parkings

Comme dit précédemment, nous ne sommes pas d'accord avec l'erreur de la page 132 selon laquelle la N234 est une voirie locale !! Elle dessert l'autoroute E40 (voir carte p 134).

Page 136 : rappel de la position d'Action Environnement Beauvechain de novembre 2020 :

« Déjà en 2010, notre association écrivait : « Action Environnement Beauvechain est en général défavorable aux ronds-points qui urbanisent encore un peu plus les villages, sont dévoreurs d'espace et compliquent les traversées pour les cyclistes et les piétons. »

Nous préconisons, dès 2005, que 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).

Cependant, nous devons nous résoudre à accepter les deux ronds-points, condition sine qua non imposée pour la réalisation du projet Ludaphar.

Ces ronds-points vont donc fluidifier le trafic et, par conséquent, il ne nous semble pas nécessaire de prévoir en plus une voie de transit entre le rond-point Ludaphar et la rue des Messes.

En effet, la « voirie résidentielle partagée » telle qu'elle nous avait été présentée lors de la réunion d'information du projet Ludaphar le 10 décembre 2018 est devenue une route de transit à double voie, remettant en cause le projet communal de « Coeur de village » et la sécurité des riverains.

Notre association prône une voie d'accès qui se terminerait rue des Messes par une voie limitée aux modes lents (piétons, vélos).

Les rues Vieux chemin de Louvain et rue des Messes seraient mises en circulation locale pour éviter le trafic de fuite.

Plus on construit de routes, plus on a de voitures...

*Il nous semble aussi évident qu'en contrepartie des ronds-points, soit actée **la radiation du tracé de contournement de Hamme-Mille**, tel que prévu actuellement au plan de secteur ! »*

Page 148 : la figure 66 ne montre pas le dernier projet.

Pour apaiser le trafic devant l'église, on pourrait emprunter la rue Marcelier plutôt que de construire une nouvelle route ...

Mobilité scolaire :

D'accord avec ce chapitre et bonne idée les vélobus et pédibus !

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien réserver à nos remarques et vous prions, Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, de croire en nos meilleurs sentiments.

Christine Paillet-Moulaert,
Présidente