Hamme-Mille, le 16 février 2024

Au Collège communal de Beauvechain,

Place communale, 3
1320 BEAUVECHAIN

Madame la Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins, via courriel : mobilite@beauvechain.be

MOBILITE _ Avis d'enquête publique concernant l'actualisation du Plan Communal de Mobilité (P.C.M.)

Faisant suite à l'avis précité et à l'examen du dossier concerné, nous vous communiquons nos questions, réflexions, commentaires, observations et suggestions relatives à ce plan de mobilité, toutes informations partagées et confortées lors de la réunion publique citoyenne tenue le lundi 12 février dernier.

I. INTRODUCTION

La mobilité est l'épine dorsale d'un développement harmonieux du village.
La problématique de la mobilité est notamment fondamentale dans le projet Equilis !
Les solutions qui sont ou seront apportées vont impacter la vie et le visage du village de Hamme-Mille pendant des décennies !

Il est urgent d'élaborer un Plan Global de Mobilité (PGM) réaliste et crédible en corrélation étroite avec l'élaboration d'un Schéma d'Orientation Locale (S.O.L.) indispensable pour le centre du village de Hamme-Mille.
Nous vous rappelons à ce sujet notre lettre du 15 décembre 2023 cosignée par les 6 associations citoyennes y désignées.

Ce plan global de mobilité doit intégrer tous les projets actuels et futurs et leurs effets en matière de mobilité en évaluant tous les modes de déplacement possibles et en cohérence avec les engagements ambitieux de développement durable pris par la Région Wallonne.

II. La mobilité du Grand Beauvechain insérée dans un cadre plus large régional et provincial

En intégrant dès le départ la question de la planification territoriale à la réflexion, le Plan provincial de mobilité s'inscrit dans une vision à long terme.

Le Plan provincial formule donc de nombreuses recommandations en matière de gestion de l'espace et de localisation des activités, qui impliquent d'autres organes de décision, dans d'autres domaines que la mobilité à proprement parler et à d'autres niveaux institutionnels (Région, Etat fédéral).
(Extrait des conclusions du plan provincial de mobilité Brabant Wallon nov. 2011)

Les grandes lignes de développement de ce Plan provincial sont les suivantes :

-Proposition de répartition des charges de trafic

-N29 Le Plan provincial mobilité (rapport final phase 4 de janvier 2011) décrit les axes transversaux existants. Pourquoi vouloir augmenter la charge de l'axe N25, alors que l'idée est de répartir les charges. La N29 est déjà un lien entre la E40 et la E411 (Tirlemont sortie 25 et Gembloux sortie 11).

-N25 va également recevoir du trafic issu du futur hôpital (Domaine des blés), la répartition s'impose d'autant plus sur cet axe.

-N240

-Le rapport final phase 3 du 15 mars 2010 va dans le même sens :

-« Gérer au mieux la congestion en la reportant dans des zones moins gênantes et réduire les flux de transit à travers les noyaux urbains et sur les voiries locales

-Baliser les itinéraires pour le transport de marchandises afin d'éviter le transit dans les noyaux urbains et les voiries locales

-Garantir la sécurité de circulation du charroi agricole sur les routes principales ».

-Regrouper l'habitat près de nœud de transports en communs et services afin de diminuer le parc automobile (1 voiture pour 2,15 habitants, source SPW plan mobilité nov. 2011).

-Mobilité douce combinée à une politique du transport en commun
(spécifique à l'est du Brabant Wallon, offre faible, saturation des axes)

-Plateformes multimodales qui entourent le Brabant Wallon pour le transport de marchandises

-Suppression du trafic parasite, de transit (proposition <7,5T)

-Regrouper l'habitat, l'activité économique et le service proche de ces nœuds de Communication

-Stopper l'augmentation de véhicules.

On comprend très vite l'intérêt, voire l'urgence, de développer ces points.
Mis en place, ils permettront d'accueillir avec davantage de fluidité l'ensemble des projets ainsi que de réattribuer l'utilisation des zones sur Hamme-Mille.

III. Préliminaire à l'examen du PCM proposé

Le Plan Communal de Mobilité mis à l'enquête est un document fort important de 225 pages.
Il fait est axé principalement et fait la part belle à la mobilité douce, aux Transports en commun et à l'intermodalité…

Nous sommes tous favorables au développement de ces différents modes et aspects et espérons que ceci ira de pair dans le futur avec la maîtrise, voire la diminution du parc automobiles en exploitation…
Certains commentaires ponctuels sont repris en note annexe au document principal.

Néanmoins, au vu de la situation actuelle et du temps limité de l'enquête , il nous est apparu opportun de **concentrer notre analyse sur le volet automobiles** très réduit de ce plan (25 pages !). La circulation automobile constitue encore, dans notre région rurale largement dépourvue d'itinéraires cyclables adaptés et intégrés et de services de transports publics performants, le moyen le plus largement utilisé mais aussi la source des préoccupations et soucis du plus grand nombre d'habitants du grand Beauvechain ; en particulier, la circulation autour et à travers le village de Hamme-Mille.

Notre analyse porte donc sur le **chapitre 6. Volet réseau structurant viaire** (pp. 126 à 143)
et sur le **chapitre 7. Volet gestion de la demande** (pp. 144 à 150).
et notre réflexion a donc été menée à partir du contenu de ces deux volets.

IV. Proposition d'un plan de circulation adapté - Réévaluation des solutions déjà arrêtées depuis de nombreuses années et ébauche de nouvelles orientations concertées

Pour arriver à esquisser les réponses optimales, il faut avoir le courage, au-delà de se (re)poser les questions fondamentales et d'évaluer réellement dans le contexte présent et extrapolé vers le futur, les dispositions dont on parle depuis fort longtemps – par exemple, l'aménagement des deux ronds-points depuis plus de 20 ans ! – sans plus considérer que ce sont des décisions irrémédiables quelles que soient leurs conséquences…
Nous avons donc pris le parti de ne pas brider notre réflexion par le maintien absolu de points durs (rond- point SPW, rond-point-TAMET, voirie traversante LUDAPHAR-EQUILIS) fixés il y a de 15 et 20 ans ! Ce préalable imposé au Bureau d'études AGORA vide de sons sens le contenu du PCM proposé dans ce domaine.

Sur base des orientations et recommandations de la province (ci-dessus) et après lecture des différentes études, rapports, analyses il apparaît essentiel de définir un plan de circulation cohérent à l'échelle du village. Nous nous sommes attelés à construire un tel plan en nous basant notamment sur la hiérarchie viaire rappelée dans le PCM et qui permet d'avoir une approche cohérente de vision future du territoire communal et de sa mobilité.

Il faut à la fois fluidifier et réduire la circulation en supprimant le trafic parasite et en proposant des alternatives adaptées à la zone est du Brabant wallon et à sa spécificité. L'exercice étant de garder un équilibre entre fluidifier le trafic sans pour autant créer un appel de trafic supplémentaire.

1. Le Rond-Point du SPW (dit « Cornélis ») vs Le carrefour à feux

Plan du Rond-Point du SPW

L'apport réel du rond-point du SPW, dit « Cornelis », reste très hypothétique :

- Ce dispositif est prévu et préconisé par le SPW depuis plus de 20 ans !
- Carrefour à 5 branches, branches opposées non axées…
- 9 (à 10) branches unidirectionnelles à une seule bande ! Quid en cas de panne, accident, …
- Connexion problématique à la rue Goemans – renvoi vers Louvain des véhicules qui en sortent…
- Flux de véhicules constatés très dissymétriques !
- Emergence annoncée d'un futur projet immobilier directement contigu à ce rond-point et non maîtrisé quant à son contour et son contenu… !
- Solution étriquée et inopportune dans un bâti dense…
- Apport réel qui reste très hypothétique

Enfin, la solution alternative sans rond-point évoquée par AGORA en 2006…
n'a jamais été véritablement approfondie… !
Nous sommes nombreux à penser que cette solution alternative, au contraire, a été plutôt esquivée sous un prétexte ou l'autre.

Il y a lieu de rouvrir impérativement les discussions avec le SPW pour examiner si la modification de certaines modalités et autres opportunités ne justifie pas de revoir l'adéquation de ce rond-point.

A.I. Aménagements possibles du carrefour

1. Optimiser la gestion des feux

Nous n'avons jamais constaté la volonté d'**optimiser la gestion des feux** par la mise en place d'un contrôleur de feux intelligent (automate) et capable de s'adapter automatiquement aux flux différents bien connus des cinq branches du carrefour et d'optimiser ainsi le débit de passage des véhicules (en prenant en compte les heures de pointe, les jours de la semaine, la présence de file en temps réel via des capteurs, …).
La maîtrise de ces techniques est largement prouvée depuis de nombreuses années et s'est améliorée sans cesse or le gain de quelques secondes suffit parfois à générer une amélioration sensible de la fluidité…

2. Optimiser la répartition de l'espace disponible

De la même manière, pas d'étude véritable et fouillée pour **optimiser la répartition de l'espace disponible** et pour réduire les causes de créations de files.
Mesures possibles :

- Une **redistribution de l'espace** (le futur projet « Cornelis » n'ouvre-t-il pas de nouvelles perspectives …et contraintes ?) **en adaptant le tracé du carrefour et des bandes de circulation** (l'ïlot verduré et le poteau avec luminaire ne constituent pas des obstacles inamovibles…)

- La création d'**une bande « de tourne à gauche** » pour les véhicules venant de Wavre et virant vers la rue Ménada. Aujourd'hui, un ou deux véhicules en début de file venant de Wavre et désirant tourner à gauche bloquent souvent toute la file derrière eux !

- La création d'**une bande de « tourne à droite »** pour les véhicules sortant de la rue Ménada vers Wavre.

A.II. Contournements et délestages possibles

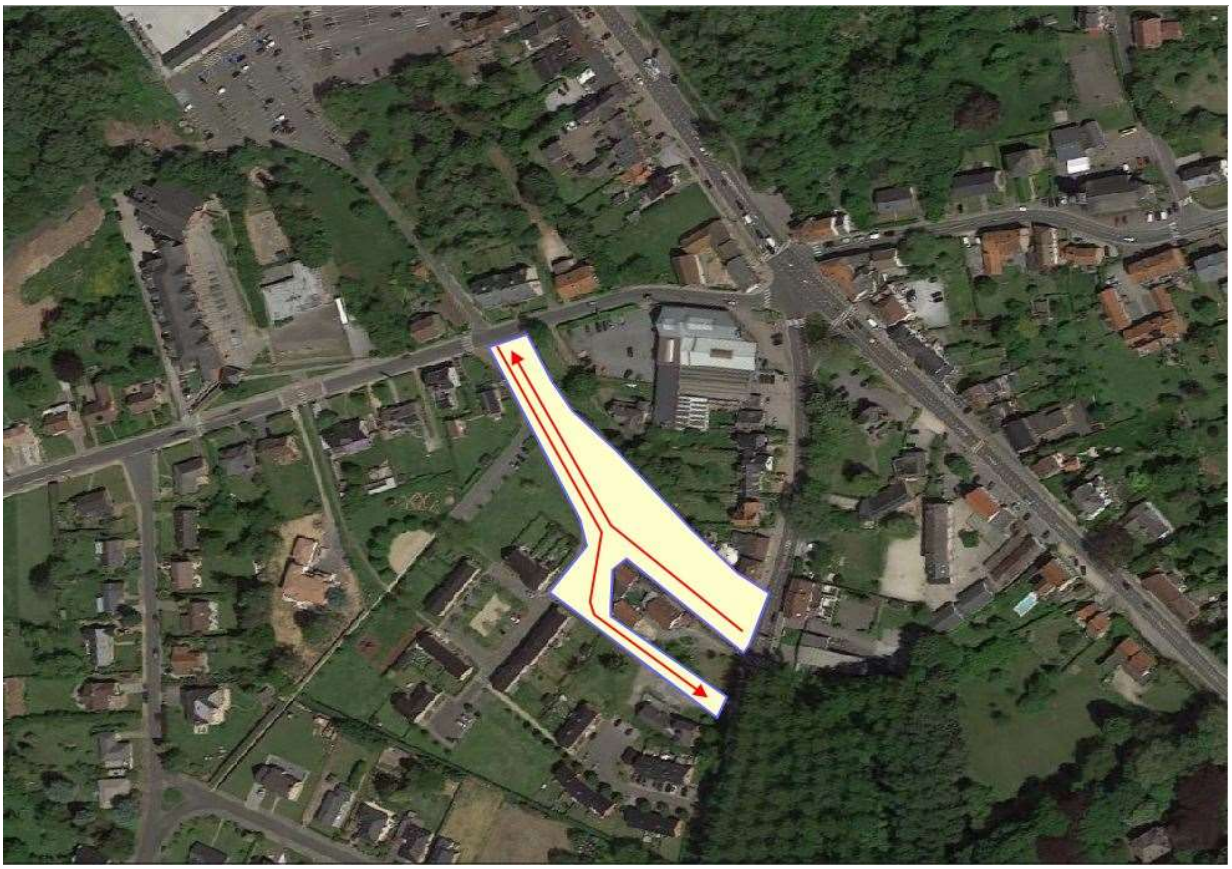
Ajoutons que, dans le passé, diverses possibilités de désenclaver ce carrefour et de l'alléger d'une partie de son trafic se sont présentées et n'ont pas été exploitées…
L'une existait pourtant : une partie du trafic venant de ou allant à Nethen par la rue Ménada empruntait le site actuel de la gare des bus pour éviter le carrefour.

Une solution de « by pass » pour relier la N25 et la rue Ménada pourrait néanmoins encore **être réactivée**.
Une telle solution pourrait aussi constituer opportunément un tracé de déviation utile pendant d'éventuels futurs travaux au carrefour ou Rond-Point « Cornélis ».

Elle serait concrétisée par la création d'un rond-point ou branchement à la « porte de Hamme-Mille » venant de Wavre qui marquerait l'entrée du village afin d'y ralentir la vitesse de passage.

2 solutions nous paraissent possibles :

- une voirie utilisant une partie de l'espace de :
    - la gare de bus (« mobipôle »)
    - la rue Max Vander Linden
    - le parking de la Maison Condorcet restructuré et modernisé



1ère solution de bypass

- une voirie se connectant à la rue de la Forêt de Meerdael (via le lotissement du « Royal ») et débouchant rue Ménada avant l'EFACF

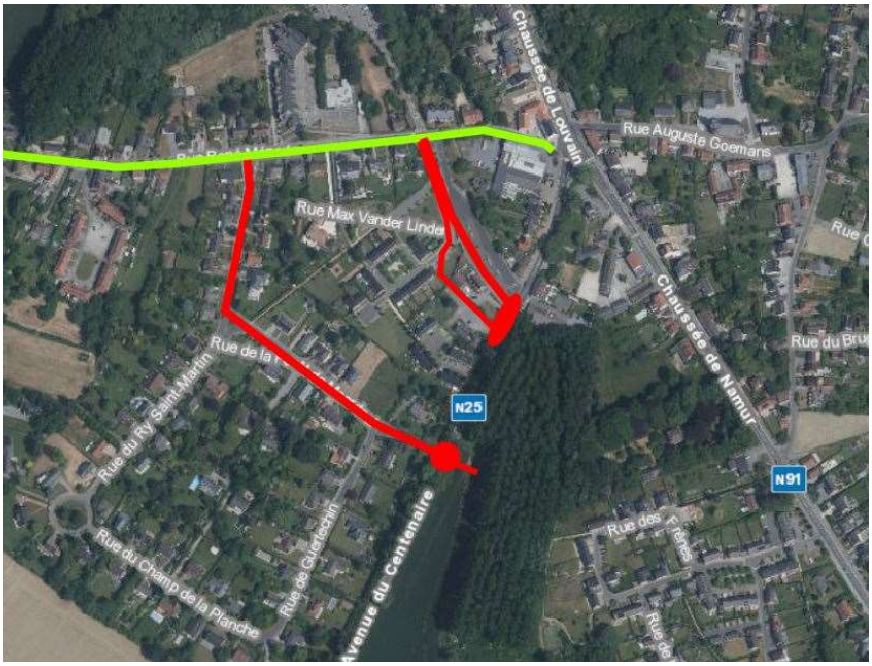


Schéma reprenant le tracé des 2 possibilités (la seconde en rouge à gauche)

La première solution demande deux accords préalables :

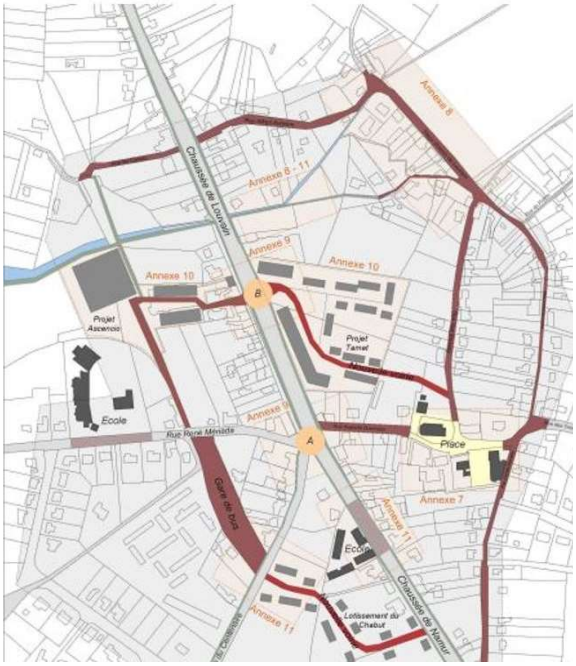
- avec les TEC-Brabant wallon et une restructuration de la gare des bus très spacieuse pour 5 lignes de bus avec une fréquence faible…
- avec la Maison Condorcet à laquelle pourrait être proposé une structuration et aménagement moderne de son parking (aujourd'hui également très spacieux).

Un sens de circulation via l'espace de la gare de bus ; un sens via un tronçon de la rue Max Vanderlinden et ledit parking.

Ce bypass permet de délester le carrefour de cette part de trafic et d'apaiser le bout de la rue Ménada adjacente au futur projet (commerces, logements,… ?) Cornelis dont le périmètre touchera également au carrefour et à la gare de bus et dont les accès devront être intégrés. Côté nationale, il exige un aménagement particulier pour connecter les deux voiries (à sens unique) et l'accès des bus au mobipôle.

La seconde solution demande l'élargissement local du chemin (piétons, cyclistes,…) qui relie déjà la N25 à la rue de la Forêt de Meerdael.
Sa connexion à la N25 peut se concevoir avec un rond-point plus simple qui servirait à la fois d'entrée de village et d'entrée de la Commune de Beauvechain (rond-point des pagodes…).
Une 4e branche pourrait être amorcée en attente vers l'est…
Le lotissement du Royal jouit déjà de voiries d'une largeur appréciable (rue de la Forêt de Meerdael, rue Baron E. Descamps- et d'une extrémité évasée au carrefour avec la rue Ménada.
Ce bypass reliant la N25 avec la voirie de liaison inter-villages que constitue la rue Ménada (non signalée comme tel dans le PCM ???) permettrait d'apaiser une zone plus grande allant du carrefour Cornélis jusqu'à cette connexion et sécurisant tant la zone sensible de l'école ECACF que les accès bus au mobipôle ou ceux du centre commercial.

Dans cette optique, on peut regretter aussi l'abandon de **la route longeant le Chabut entre la N25 venant de Wavre et la N91** au-delà de la zone scolaire, celle-ci étant réduite aujourd'hui à un « sentier » entre la gare des bus et le lotissement du nouveau Chabut. alors que dans un plan antérieur du PCDR, une telle voirie de liaison et de délestage était prévue entre la N25 et la chaussée de Namur. *(PCDR- FP 0.15 Schéma directeur pour le centre du village de HM*)



Une telle voirie de délestage pourrait encore être réalisée si nécessaire entre l'amorce prévue au rond-point porte d'entrée de Hamme-Mille et la Chaussée de Namur.

A. III. Adaptation possible des sens de circulation des voiries communales

La fluidité du trafic dans le carrefour est d'autant plus accrue :

SOIT : si l'on attribue un sens de circulation sur une partie des deux axes « secondaires » que sont la rue Goemans et la rue Ménada.

- mettre en sens unique la rue Goemans vers l'église Saint-Amand jusqu'au carrefour rue des Messes
- mettre en circulation locale (ou piétonne), le tronçon de la rue Ménada entre le carrefour et l'exutoire du bypass proposé (dont l'extrémité coïnciderait avec la rue des Epinoches (ou la rue Baron Descamps)

On supprime (ou réduit) ainsi les sorties de véhicules débouchant dans le carrefour et venant des rues Goemans et Ménada

SOIT : privilégier seulement les tourne-à-droite

Cette alternative supprime les blocages de véhicules en attente dans le carrfour pour virer à gauche.

- en tournant à droite dans la rue Ménada et ensuite à droite, une zone « commerciale » se dessine…
  Celle-ci comporte des emplacements de parking en suffisance, ainsi qu'un potentiel de « terrain disponible » pour un « développement contrôlé ».
  La sortie se faisant naturellement via le rond-point « TAMET »

- en tournant à droite au sortir de la rue Goemans et à droite au rond-point « TAMET », on crée cette zone future d'accueil du projet « Equilis »

➢ Ces mesures créent naturellement des circulations « horlogiques » délimitant des zones que l'on peut affecter à des fonctions précises

A. IV. Conclusion sur l'évaluation du rond-point du SPW

Ces différentes propositions d'aménagements, au même titre que les approches supra communales, répartissent les charges de trafic en les réattribuant (avec adaptation éventuelle de la hiérarchie des voiries).

Grâce à ces aménagements ou à certains d'entre eux à échelonner dans le temps, la problématique du carrefour d'Hamme-Mille se réduit et le rond-point principal prévu en plein centre du village n'est donc plus nécessaire.
La chronologie prévue de construction des 2 ronds-points projetés permet un essai en taille réelle car la voirie structurante et le rond-point TAMET doivent être construits d'abord avant l'immense rond-point principal)

Sa non-présence permettra :

- un aspect urbanistique beaucoup plus tolérable que l'immense rond-point projeté
- un aspect esthétique que pourrait renforcer un rond-point (plus modeste) placé comme « porte d'entrée » de la Wallonie
- un aménagement plus simple de la mobilité douce et du piétonnier
- une sécurisation de l'ensemble des commerces et services le long de l'axe entre ces 2 « ronds-points » en pouvant encore accueillir des zones de parking, en même temps que des piétons
- pas de berme centrale (pour autant qu'on l'envisagerait encore…)
- d'éviter une paralysie du centre de Hamme-Mille durant une longue période de travaux…

2. Le Rond-Point TAMET sur la N25, entre le centre commercial et le lotissement EQUILIS

Schéma avec le rond-point TAMET et la voirie traversante

- **La nécessité du second rond-point** (dans le coin supérieur droit du schéma) **reste incertaine ...et dépend du tracé et de l'utilisation définitive de la voirie appelée à desservir ce nouveau lotissement...**

- **Ne dessert pas la 2e zone commerciale...**

- **Le Permis d'Urbanisme a été accordé**

- **Constitue une charge d'urbanisme pour le promoteur sur une voirie régionale...**

- **Alourdit le budget du promoteur et pénalise les charges d'urbanisme au bénéfice de la Commune...**

3. La voirie traversante qui parcourt le lotissement EQUILIS

- Elle a fait aussi l'objet d'un permis d'urbanisme et est aussi à charge du promoteur

- Son rôle d'axe structurant et de liaison pour s'intégrer dans la solution « deux ronds-points » et assurer le délestage de la circulation allant et venant de Tourinnes-la-Grosse via la rue Goemans (et d'autres artères locales : rue Scheers, vieux chemin de Louvain, ...), est voulu par le SPW relayé par la Commune.

- Sa connexion « boiteuse » à la rue des Messes ne répond pas non plus à un desiderata précis du promoteur. Bien au contraire, Benoît Goes, Hamme-Millois d'origine et qui portait le projet « Ludaphar »précédant celui d'EQUILIS, avait lui-même mis en exergue le caractère inadéquat de cette connexion.

4. La connexion boiteuse à la rue des Messes

schéma superposant la situation actuelle et la connexion telle que prévue

Pourquoi cette connexion est-elle boiteuse ?

- Elle prévoit de relier une **route de liaison inter-villages** (la voirie traversante) à un tronçon de « **rue de collecte locale** » (la rue des Messes) !

- **La largeur de voirie** de la rue des Messes est insuffisante : 5 m entre filets d'eau !
  La rue des Messes est inapte à recevoir une telle densité de trafic !

- **Le branchement rue des Messes** est inadapté et devrait être aménagé ! Le reste de la rue des Messes doit être protégé et devenir une voirie secondaire et débitrice de priorité.

- **Le tracé imaginé entraînerait la suppression de tous les emplacements de stationnement** dédiés au cœur de village (phase 1) !

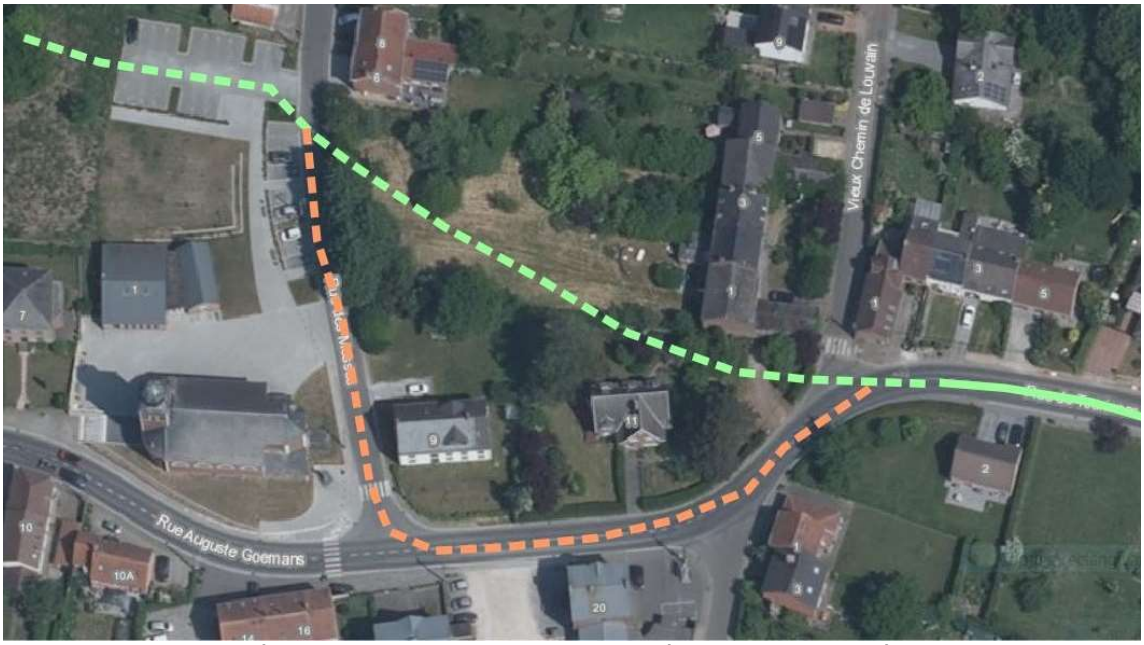
- **Le carrefour Messes – Goemans** verrait sa dangerosité aggravée !

- **Ce tracé défigurerait le projet « Cœur de village »** (prévu au PCDR) déjà entamé et qui était prévu en voirie piétonne apaisée (20km/h max) !

Nous avons examiné deux propositions pour remédier à cette situation scabreuse :

1° limiter la voirie « traversante » au lotissement EQUILIS et se limiter à assurer la liaison vers la rue des Messes par un chemin de liaison accessible uniquement aux modes doux de déplacement (solution préconisée par A.E.B). Cette solution comporte divers avantages car elle maintient un environnement plus paisible à la fois pour le lotissement EQUILIS et pour la rue des Messes et le côté Nord du cœur de village.
Cette solution pourrait constituer une phase transitoire en attendant une solution ultérieure plus radicale mais exigeant plus de temps et de moyens financiers.

2° traiter différemment et repenser la connexion de cette voirie traversante à la rue de Tourinnes selon le tracé dont le schéma est joint ci-dessous.



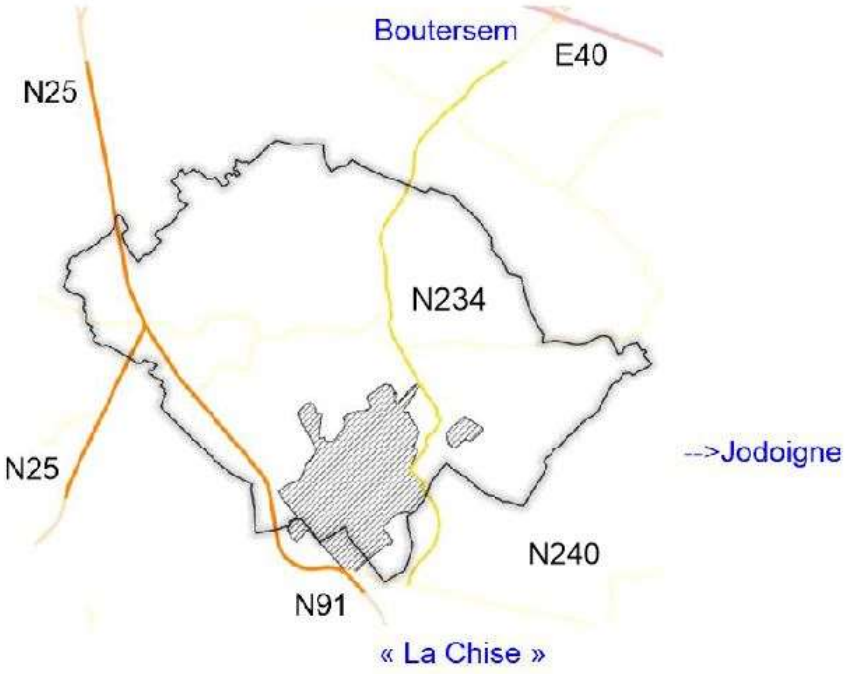
en rouge : le tracé du projet actuel – en vert : le tracé alternatif proposé

Ce tracé tiré dans une partie de pré arboré de l'ilot intermédiaire permet :

- Eliminer la dangerosité du « S » (tournant dangereux)

- Ecarter un axe structurant coupant la zone du « cœur de village » et la dénaturant
- Permettre de garder la rue Goemans en véritable axe du « cœur de village » (20 km/h / piétonnier) avec la place piétonne pour des évènements, marchés, parkings…
- Permet la mise en sens unique de la rue Goemans (du carrefour vers l'église)
- Rehausse la sécurité des manifestations et évènements locaux

5. La hiérarchie viaire actuelle



Au niveau du grand Beauvechain, la hiérarchie viaire est simple et comporte :

1. Les 2 deux axes du réseau primaire que constituent la N25 et N91 (en rouge) et qui traversent le village de Hamme-Mille de part en part.

2. L'ancienne N234 qui constitue le seul du réseau secondaire (en jaune).
Cet axe structurant et transrégional relie l'échangeur de Boutersem sur l'E40 à la N240 avec connexion entre le carrefour de la Chise et Mélin (direction de Jodoigne).
Cette route traverse ainsi les villages de Beauvechain et La Bruyère…
La rue Longue, parcourue par des bus, des convois agricoles et des camions est particulièrement impactée à proximité directe de la base aérienne de Beauvechain où l'effectif de personnel est annoncé atteindre prochainement 1500 personnes !
MAIS semble avoir été traitée comme un voirie de collecte locale … avec chicanes, ralentisseurs et une largeur insuffisante !
Cette voirie mérite une attention particulière.

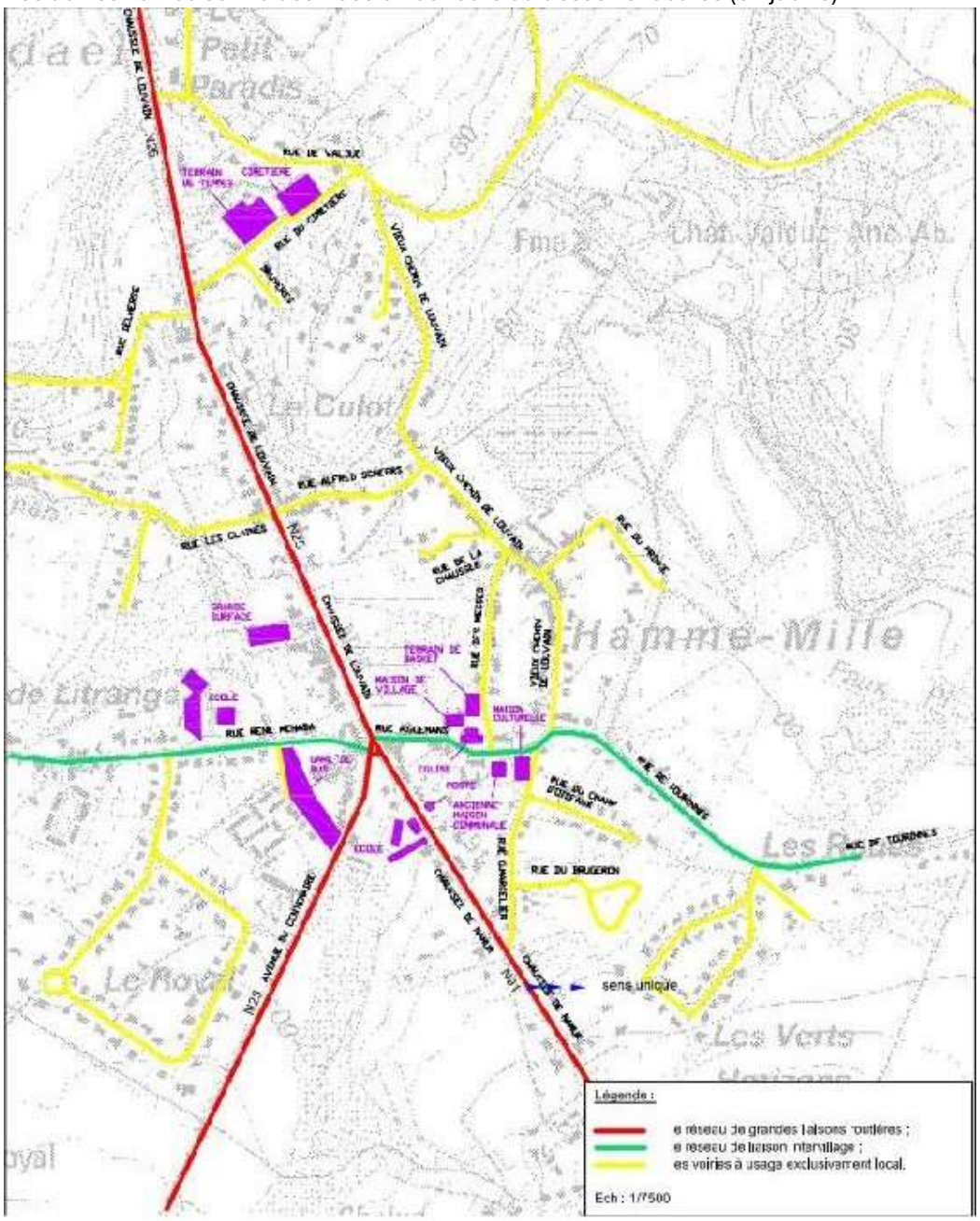
Nous ne comprenons pas que le bureau d'études puisse se baser apparemment sur le discours rassurant du « chef de corps » pour éluder le problème (dernière phrase p. 149)…

Sur Hamme-Mille, la hiérarchie viaire actuelle se complète par :
3. Les deux axes de liaison inter-villages (en vert) :
- la rue Ménada à l'ouest du carrefour avec la route vers Nethen, Sint-Jooris-Weert, Overijse,

etc…

- l'axe partant du carrefour vers l'est et comportant la rue Goemans, la rue de Tourinnes at qui part vers Tourinnes-la-Grosse..

- Les autres voiries sont classifiées en collecte ou desserte locales (en jaune).



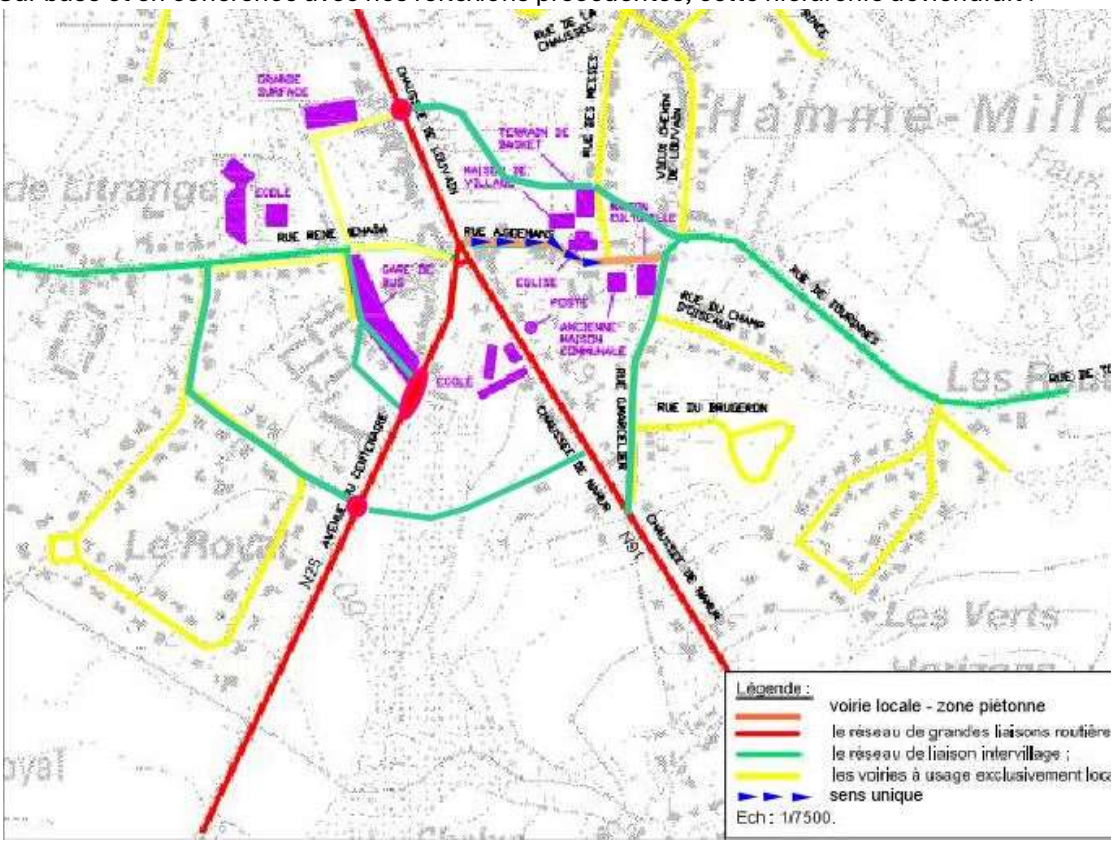
Hiérarchie viaire actuelle

La hiérarchie viaire actuelle comporte :

1. Les deux axes du réseau primaire que constituent la N25 et N91 en rouge et qui traversent le village de part en part.
2. Les deux axes de liaison inter-villages :
   - la rue Ménada à l'ouest du carrefour avec la route vers Nethen, Sint-Jooris-Weert, Overijse, etc…
   - l'axe partant du carrefour vers l'est et comportant la rue Goemans, la rue de Tourinnes at qui part vers Tourinnes-la-Grosse

6. La hiérarchie viaire préconisée

Sur base et en cohérence avec nos réflexions précédentes, cette hiérarchie deviendrait :



Hiérarchie viaire préconisée

Celle-ci se caractérise par :

- La voirie traversante et la rue Gabriel Marcelier deviennent des **voiries de liaison inter-villages** (en vert) connectées à la rue de Tourinnes (voirie de liaison inter-villages) et dédiées respectivement au trafic vers Leuven/Wavre via le rond-point TAMET et Jodoigne (voire Wavre quand la dérivation de délestage entre la Chaussée de Namur et l'avenue du Centenaire se réalise…).

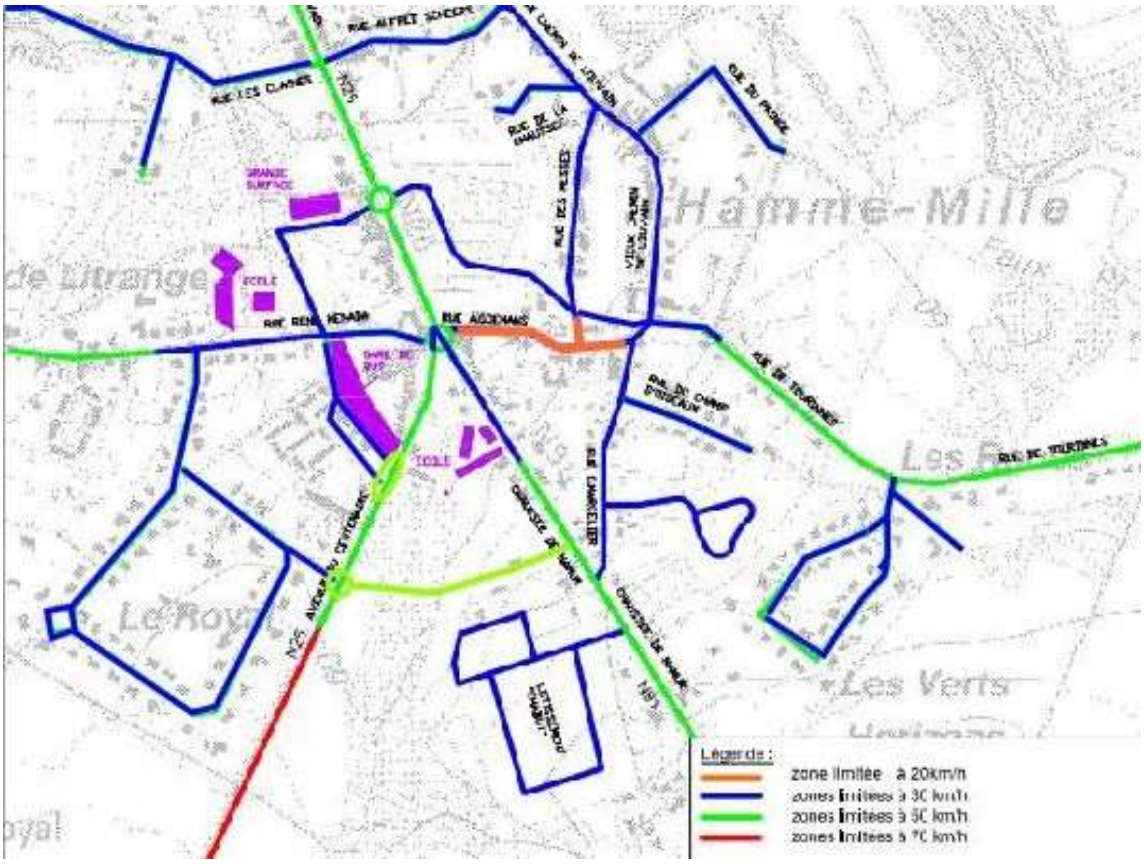
- La rue Goemans est mise à sens unique (et en zone piétonne) (en orange) entre le carrefour Cornélis et la jonction avec la rue des Messes dans le sens du carrefour vers l'église et devient une **desserte locale**.

- La rue Ménada reste une **voirie de liaison inter-villages** entre la limite de commune (vers Nethen) et le point de contact avec le nouveau bypass retenu. Le tronçon complémentaire entre le contact du bypass jusqu'au carrefour devient une **voirie de collecte locale** (en jaune).

- Les deux tronçons de voirie de dérivation, d'une part entre la rue Ménada et l'avenue du Centenaire (rond-point ou embranchement) , d'autre part, entre l'avenue du centenaire et la chaussée de Namur qui pourraient constituer une petite rocade, deviennent des maillons de **voirie inter-villages**.

- Les autres rues de l'entité sont mises en collecte ou desserte locale (en jaune) pour éviter le trafic de fuite.

7. Les limitations de vitesse préconisées



En matière de limitations de vitesses,

La zone spécifique du « cœur de village » devient une zone piétonne (apaisée) et zone 20 km/h. Cela concerne :

- La rue Goemans du carrefour Cornélis jusqu'à son extrémité avant le carrefour Goemans-Vieux Chemin de Louvain-Marcelier-Tourinnes
- Le bout de la rue des Messes du carrefour avec la rue Goemans jusqu'au carrefour avec la voirie traversante.

Toute la zone centrale du village entourant le cœur de village et concernée par la modification du plan de mobilité devient une zone 30,
ce qui implique quelques modifications par rapport à la situation prévue au PCDR FP 0.15,
à savoir :

- Les rues Gabriel Marcelier, Vieux Chemin de Louvain, rue de la Chaussée, rue des Messes, rue Goemans, rue Scheers, la nouvelle voirie traversante, la Chaussée de Namur à hauteur de l'école Caritas et la rue Ménada entre le Rond-Point (ou carrefour) « Cornelis » et jusqu'au-delà du carrefour avec la rue Baron E. Descamps, la rue des Epinoches, la rue de Tourinnes jusqu'à la chapelle…

- Il en est de même des autres rues du village classées en collecte ou desserte locale.

Ce principe simplifie la signalisation de la zone et la compréhension de celle-ci par les usagers. Localement, pour des raisons spécifiques, des adaptations locales argumentées sont possibles.

8. Les aménagements de voirie

Par souci de cohérence avec la fonction de la voirie et la fluidité souhaitée, sur les routes de liaison inter-villages, les chicanes et casse-vitesse sont néfastes au passage des bus, aux convois agricoles et aux camions. En outre, ces obstacles sont sources de pollutions vibratoires, sonore et de l'air ambiant (gaz d'échappement, poussières de frein, …).
Ces obstacles ont parfois l'effet inverse (voiture en face qui accélère, slalom, course, ...).

La suppression de ces obstacles (voir l'exemple de Ottenburg il y a quelques années…) doit aller de pair avec une communication efficace et une répression déterminée (caméras, radar, speed gun, …) durant le temps nécessaire afin de dissuader les contrevenants.

Si les rues proches servant de liaisons inter-villages ou de dessertes locales sont bétonnées ou asphaltées, la zone spécifique du « cœur de village » (cf. supra) bénéficie d'un aménagement particulier et nettement différencié tant au niveau du revêtement que de l'aménagement de la coupe transversale (largeur, trottoirs, piste cyclable, stationnement, bacs à ...).

Une signalisation particulière indiquant très visiblement l'entrée dans la zone « cœur de village » et l'attention particulière requise des conducteurs de véhicules doit être placée.

La zone dédiée aux évènements périodiques, fêtes de villages, marchés, etc... est équipée de dispositifs amovibles facilement mis en place pour interdire toute circulation pendant ces évènements.

La rue Goemans est fermée, de même que la rue des Messes , à leur extrémité proche.

V. Conclusion

L'exercice mené ci-dessus fournit une palette assez large de mesures destinées à améliorer la fluidité de la circulation principalement à Hamme-Mille.

Elles peuvent être échelonnées dans le temps dans un programme sur une période de 10 ans.
Le « menu » compte d'ailleurs des mesures à court terme et relativement peu coûteuses, des mesures à moyen terme exigeant des aménagements locaux plus significatifs et enfin des mesures à plus long terme dont le délai et le coût financier pourrait être plus important.

Le coût social ne doit pas être négligé non plus et ce point a été souligné par l'un ou l'autre participant à la réunion citoyenne du lundi 12 février dernier.
Nous l'avons évalué dans nos choix en tentant de le minimiser tout en sachant que le réflexe « NIMBY » tout à fait compréhensible reste souvent présent au détriment de l'intérêt général.
Le recours éventuel à l'une ou l'autre éventuelle expropriation a été minimisé et une vigilance de bon aloi permet d'exploiter les circonstances favorables d'un moment donné en fournissant parfois des opportunités à saisir...

L’objectif est aussi qu’une réalisation même partielle et programmée dans le temps s’inscrive durant la période considérée (10 ans) dans **un plan de circulation garantissant la cohérence des mesures et leur inscription dans une vision globale de référence.**

Cette approche est totalement compatible et devrait s’inscrire dans le processus global d’élaboration, dans une démarche réellement participative, d’un schéma d’orientation local S.O.L.) demandé avec insistance aux autorités communales par l’ensemble des représentants des 6 associations citoyennes qui ont participé à cette démarche.
Ce travail d’élaboration nous permettra de coconstruire ensemble une vision future et cohérente du village de Hamme-Mille et de baliser son développement harmonieux.

Nous vous demandons de bien vouloir tenir compte de nos questions, observations, commentaires et propositions.

Merci déjà pour l’attention particulière que vous voudrez bien porter à ce courrier.
Nous vous demandons de bien vouloir en accuser réception.

Dans l'attente, nous restons à votre disposition et nous vous prions d'agréer, Madame la Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, l’expression de notre considération distinguée