Au Collège communal de Beauvechain,
Place communale, 3
1320 BEAUVECHAIN - mobilite@beauvechain.be

DE : MiTSCH Jean-François,
+324 95 29 88 15
298815@gmail.com
1 rue DELAHAYE -
BE-1320 Tourinnes-la-Grosse (Beauvechain)

Enquête publique : PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ BEAUVECHAIN 2024

15 février 2024

Madame, Monsieur,
Je soumets quelques observations concernant le dossier en cours.

La cohérence des plans de mobilité et de l'étude actuelle

De nombreux plans sont à considérer.
PiCM (Plan intercommunal de 2005 Beauvechain Incourt Grez)
Plan provincial de mobilité 2010
Ancien plan de mobilité de la commune
Plan de mobilité d'autres communes limitrophes:
NPOW, SDT, etc.

Est-ce que le plan soumis à l'enquête publique a pas tenu compte des différents plans réalisés par le passé ou dans les communes voisines ? On a l'impression qu'un arbitrage des priorités a été opéré avant que le bureau d'étude n'étudie l'ensemble des possibilités de la mobilité sur notre commune, c'est regrettable. À la lecture, on se consacre essentiellement à la mobilité douce alors que l'usage principal concerne les voitures. Exemple de problème : les données collectées ne concerneraient PAS les indépendants et sièges des petites sociétés basées sur la commune, qui représentent plus de 1000 coordonnées (autant de voitures ?)

Remarques sur la mobilité douce

Les chicanes ne sont toujours pas conformes pour permettre aux vélos de passer entre la chicane et le trottoir (en ligne droite). L'espace disponible varie d'une rue à l'autre en tenant compte du trottoir, de la rigole, ce qui fait des espaces utilisables entre 65 et 110 cm, ce qui est généralement insuffisant.
Lorsque l'espace est le plus large, il reste néanmoins difficile de passer avec un vélo cargo. L'absence de signalisation prioritaire fait que des vélos se retrouvent à devoir croiser au milieu de la chaussée des voitures qui entrent simultanément dans ces chicanes, c'est très dangereux pour les vélos et les voitures.

Le plan fait l'impasse sur la mise à 30 km/h dans nos villages.

Cette vitesse permet d'envisager un partage de la chaussée avec la mobilité douce.
Les zones à 30 km/h devraient être marquées entre autres par 2 bandes cyclables, ce qui permet aux véhicules d'identifier qu'ils sont en zone 30. Dans ces tronçons, il n'est alors plus nécessaire de prévoir de chicanes.
Entre les villages, si la vitesse est de 50 km/h le même dispositif peut être appliqué.

Réduction de la vitesse dans des villages urgente et un dispositif régional fixe les délais, le PCM de Beauvechain semble ne pas être un outil pour mettre en œuvre ces décisions régionales?
C'est surprenant, on a l'impression qu'on ne tient pas compte des décisions réglementaires.

En réduisant la vitesse dans les villages, l'axe Vélo / Véhicule agricole dans la campagne sur l'ancien chemin de fer est-il nécessaire ?
Est-il besoin de créer une route dans le champ (pour les vélos) alors que l'objectif est de réduire l'utilisation des voitures à l'horizon 2030 (dans moins de 6 ans) et qu'il sera plus simple de partager la chaussée.

Le budget de ce projet serait de 1 500 000 euros dans les champs, est-ce bien raisonnable ?
En utilisant ce budget, on rend quasi impossible tout autre aménagement au niveau communal dans les prochaines années,
Le plan de mobilité qui valide cette priorisation, empêche de facto la réalisation d'autres aménagements (les budgets sont limités).

La bande cyclable suggérée

La bande cyclable suggérée est utilisée dans de nombreuses communes autour de Beauvechain, cette solution permet d'identifier sur l'ensemble du réseau la présence de vélo. Elle permet de proposer au conducteur de réduire leurs vitesses.. Cette option est la moins coûteuse, car elle est applicable sur la majorité des voiries communales et ne nécessite pas d'infrastructure.

https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/bande-cyclable-suggeree

Tel que démontré lors de la présentation citoyenne du 12 février, l'abandon des chicanes, au bénéfice d'une chaussée partagée avec les cyclistes, est prioritaire à la réalisation d'infrastructures lourdes et coûteuses. De nombreuses communes limitrophes l'utilisent, les habitants de Beauvechain en sont donc coutumiers.

Les données du plan

Pour un plan cohérent, il faudrait tenir en compte l'ensemble des usagers : employés, indépendants, retraités, jeunes conducteurs. Il semble que les données utilisées concernent uniquement les travailleurs du lundi ou vendredi. Notre population est vieillissante et les activités en fin de semaine et culturelles sont très importantes.
Le nombre de pensionnés et de voitures qui ne sont pas reprises dans les données statistiques permet aux chiffres des marges d'erreurs immenses.
L'offre culturelle de la commune est immense, les activités en soirée et en fin de semaine ne sont pas considérées par les données utilisées pour établir la statistique dans le plan de mobilité, c'est regrettable.

Carrefour de Hamme Mille, système de gestion

Depuis que la commune a pris connaissance des solutions d'une gestion intelligente du carrefour (PCDR de 2006), une fluidification du trafic aurait été de l'ordre de 20% ! Combien d'économies auraient été réalisées si cette solution avait été mise en œuvre ? 2 500 000 €

Des pertes d'argent abyssales, sans parler des décès et des accidents !

Exemple de calcul: depuis plus de 18 années (depuis 2005 - PiCM (Plan intercommunal)

2 x par jour, 5 jours par semaine, temps d'attente de 5 minutes aux heures de pointes
soit pour le passage de 300 véhicules (données très minimalistes)
en gros: 18 X 300 (jours) x 2 (x par jour matin soit) x 300 (véhicules) x 5 (x par semaine) = 270.000 heures, soit à 10 € de l'heure (pour donner un chiffre de base) : 2 millions 700 000 € !!!! vous avez bien lu 2 700 000 €.
Sans parler de la réduction des accidents et des décès !!! (Aujourd'hui c'est l'inverse, accidents, décès et perte de temps se cumulent, il est temps d'agir. N'est-ce pas très grave si la solution est bien connue ?

Les victimes des prochains accidents pourraient, à la lumière de la situation, attaquer la responsabilité de la commune et de ses échevins pour ne pas avoir agi en connaissance de cause.

Ainsi, la mise en place de feux intelligents est une question de sécurité et de fluidité
des chiffres depuis 2006 confirment (voir annexe plan 2005)

C'est la commune qui décide pour les feux au carrefour d'Hamme-Mille

L'autorité communale peut décider puisque des voiries communales donnent accès à ce carrefour

Voici les éléments qui confirment que la bourgmestre peut agir au niveau de sa compétence sur les voiries communales au niveau de feux.

En Wallonie, un **bourgmestre** dispose de **pouvoirs d'urgence** pour garantir la sécurité publique. Cependant, il est important de noter que les compétences en matière de voiries sont réparties entre les **routes régionales** gérées par le **SPW Mobilité et Infrastructures** et les **routes communales** gérées par les **communes**[1].

Voici quelques éléments à considérer :

1. **Routes Régionales :**

- Les routes régionales sont désignées par une lettre (par exemple, "A" pour les autoroutes, "R" pour les rings et "N" pour les routes régionales) et un numéro.
- Le réseau structurant (environ 2 200 km) est soumis au péage kilométrique pour poids lourds et est géré par la **SOFICO**.
- Le reste du réseau routier régional (environ 6 000 km) constitue le **réseau non-structurant**, géré par le **SPW Mobilité et Infrastructures**.
- Le financement diffère pour chaque réseau : le réseau non-structurant est financé par le budget régional wallon, tandis que le réseau structurant utilise les recettes du trafic et d'autres sources[1].

2. **Routes Communales :**

- Les routes communales sont gérées par les **communes**.

- Le bourgmestre peut prendre des mesures d'urgence pour garantir la sécurité, mais ces mesures doivent être conformes à la législation en vigueur.

- Si un carrefour dangereux implique à la fois une route communale et une route régionale, le bourgmestre peut agir dans le cadre de ses compétences communales.

3. **Installation d'un Système de Gestion de Feu :**

- Le bourgmestre peut imposer l'installation d'un système de gestion de feu sur une voirie communale, mais il doit tenir compte des règles et des normes en matière de sécurité routière.

- Si le carrefour en question est dangereux et que des mesures d'urgence sont nécessaires, le bourgmestre peut agir en concertation avec les autorités régionales et les autres parties concernées.

"Le bourgmestre peut prendre des mesures d'urgence pour garantir la sécurité, mais il doit respecter les compétences et les réglementations spécifiques liées aux routes régionales et communales"

La mise en place de ce carrefour intelligent est totalement indépendante de la réalisation future de rond-points ou autre voirie, cette mise en place est prioritaire vu le temps perdu au quotidien par nos concitoyens.

Par ailleurs, il sera nécessaire d'étudier les effets sur la mobilité et la sécurité pour remettre en question l'opportunité des ronds-points prévus au niveau de notre commune. Ceux présentés sont inaccessibles aux vélos par exemple. Une réduction théorique de l'utilisation de la voiture entre 2025 et 2030 va naturellement fluidifier le trafic.

Annexe PCiM 2005, ces données démontrent la pertinence d'une régulation intelligente des feux, le coût de cette adaptation est 50 fois inférieurs à la réalisation d'un rond-point !!!

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE de Beauvechain Chaumont-Gistoux Grez-Doiceau Incourt

Phase 3
Fiches Actions

Néanmoins, le tableau montre que les taux de saturation qui se maintiennent au-dessus de 80% ne le sont pas sur les mêmes périodes horaires. Dès lors, avec une véritable micro-régulation, qui gère les feux tricolores en fonction des flux présents sur le site, on peut pratiquement obtenir des taux < 80%.

Mais ces taux peuvent encore être améliorés si on ajoute une bande de stockage supplémentaire sur la N25 sud (voir tableau ci-contre). En effet dans ce cas de figure, il est possible de séparer les flux de va-tout-droit (N25-N25) des flux de tourne à droite (N25 – N91 et N25 – r. Goemans). Grâce à cette bande supplémentaire, il est possible de retirer un peu moins de 100 véh/h à l'HPM (21%) et 160 véh/h à l'HPS (33%).

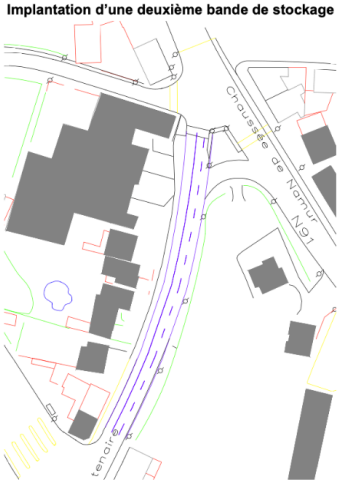
Cette bande supplémentaire favorise l'écoulement des véhicules, mais permet également un meilleur stockage de la file d'attente.

Dans ce cas de figure, il est même possible de maintenir cette 3ème bande au-delà de la gare bus pour y implanter un site propre bus sur une centaine de mètres. Pour cela, il est nécessaire de récupérer 2 mètres sur les accotements, ce qui ne devrait pas poser de problème puisque ces terrains appartiennent à la Commune et que les arbres n'ont pas de valeur particulière.

Une esquisse d'aménagement intégrant les modes doux dans le schéma ci-dessous est proposée par la suite.

Cf. Echelle communale, thème 3

Implantation d'une deuxième bande de stockage



Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

TAUX DE SATURATION DU CARREFOUR DE HAMME MILLE
–OPTIMISATION DES PHASES + CREATION D'UNE DEUXIEME BANDE POUR LA N25 SUD

voirie	bande circul.	tps vert	capacité horaire	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation
POINTES DU MATIN				7-7h30		7h30-8h		8h-8h30		8h30-9h	
r. Menada		19	327	77	47%	83	51%	95	58%	99	61%
N25 Sud	TD+TAG	26	447	98	44%	127	57%	168	75%	184	82%
N25 Sud	TAD	26	419	26	12%	25	12%	44	21%	50	24%
N91	TAG	25	280	61	44%	72	51%	77	55%	80	57%
N91	TAD+TD	25	430	155	72%	158	73%	173	80%	174	81%
r. Goemans		19	327	108	66%	140	86%	127	78%	126	77%
N25 nord	TAG	25	150	9	12%	9	12%	13	17%	13	17%
N25 nord	vers N91	25	430	71	33%	54	25%	47	22%	62	29%
N25 nord	vers N25	60	1032	105	20%	157	30%	163	32%	149	29%
TOTAL				710		825		907		937	
POINTES DU SOIR				16-16h30		16h30-17h		17h-17h30		17h30-18h	
r. Menada		18	310	87	56%	86	56%	103	67%	93	60%
N25 Sud	TD+TAG	29	499	174	70%	162	65%	174	70%	171	69%
N25 Sud	TAD	29	468	87	37%	81	35%	69	30%	90	38%
N91	TAG	23	240	44	37%	37	31%	28	23%	36	30%
N91	TAD+TD	23	396	118	60%	99	50%	98	50%	81	41%
r. Goemans		18	310	62	40%	66	43%	63	41%	65	42%
N25 nord	TAG	25	190	40	42%	39	41%	52	55%	58	61%
N25 nord	vers N91	25	430	118	55%	135	63%	109	51%	104	48%
N25 nord	vers N25	60	1032	168	33%	167	32%	182	35%	231	45%
TOTAL				898		872		878		929	

1. Hiérarchisation
2. Modes doux
3. Aménagements

AGORA / ISIS / VO Communication RAPPORT FINAL JUIN 2005 THEME 1 – Beauvechain Hiérarchisation page 3/7

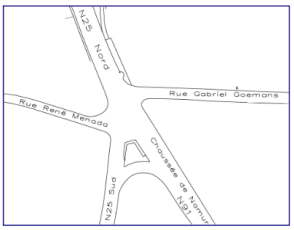
A Modification du fonctionnement des feux

Actuellement le carrefour de Hamme-Mille fonctionne avec un système de phasage fixe et une durée de cycle de 93 secondes, et ce quels que soient les flux en présence sur le site.

Or, les nombreuses observations du site ont permis de mettre en évidence des fonctionnements très différents aux pointes du matin et du soir. De plus, à la pointe du soir, la N25 Sud est saturée alors que la N91 est loin de son point de saturation. Dès lors, il est possible de réaliser de la micro-régulation pour optimiser le carrefour.

Le premier tableau ci-contre détaille, par demi-heure, les taux de saturation du carrefour aux différentes heures de pointes. Il en ressort :

- Un temps de «vert » équivalent (25 sec.) pour la N25 Sud et la N91 ;
- Une saturation de la N25 Sud, aux deux pointes de la journée ;
- Une charge importante de la N91 à la pointe du matin ;
- La rue Menada possède les mêmes volumes de trafic aux différentes pointes ;
- Par contre la rue Goemans connaît une dissymétrie avec une pointe du matin équivalente au double de celle du soir ;
- A la pointe du soir, à l'exception de la N25 Sud, tous les taux de saturation sont inférieurs à 70%.



Fond PICC - © MET D.432
licence n° D.432/0305/001/AGORA

A partir de ce constat, il est possible de mieux optimiser les différentes phases des feux tricolores. Le second tableau ci-contre donne les taux de saturation en tenant compte des modifications suivantes :

- Augmentation du temps de vert pour la N25 Sud (+ 3 sec à l'HPM et + 11 sec à l'HPS) ;
- Ce gain est obtenu en diminuant légèrement les autres phases.

Le résultat de ces modifications est :

- Une diminution de plus de 10% du taux de saturation de la N25 sud, mais à la pointe du matin ceux-ci restent encore problématiques (>80%)
- La rue Goemans connaît des taux de saturation proches des 80%
- La N91 reste également problématique à l'HPM.

TAUX DE SATURATION DU CARREFOUR DE HAMME MILLE - SITUATION ACTUELLE

voirie	bande circul.	tps vert	capacité horaire	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation
POINTES DU MATIN				7-7h30		7h30-8h		8h-8h30		8h30-9h	
r. Menada		20	344	77	45%	83	48%	95	55%	99	58%
N25 Sud		25	457	124	54%	152	67%	212	93%	234	102%
N91	TAG	25	280	61	44%	72	51%	77	55%	80	57%
N91	TAD+TD	25	430	155	72%	158	73%	173	80%	174	81%
r. Goemans		20	344	108	63%	140	81%	127	74%	126	73%
N25 nord	TAG	25	150	9	12%	9	12%	13	17%	13	17%
N25 nord	vers N91	25	430	71	33%	54	25%	47	22%	62	29%
N25 nord	vers N25	58	998	105	21%	157	31%	163	33%	149	30%
TOTAL				710		825		907		937	
POINTES DU SOIR				16-16h30		16h30-17h		17h-17h30		17h30-18h	
r. Menada		20	344	87	51%	86	50%	103	60%	93	54%
N25 Sud		25	457	261	114%	258	113%	243	106%	261	114%
N91	TAG	25	210	44	42%	37	35%	28	27%	36	34%
N91	TAD+TD	25	430	118	55%	99	46%	98	46%	81	38%
r. Goemans		20	344	62	36%	66	38%	63	37%	65	38%
N25 nord	TAG	25	220	40	36%	39	35%	52	47%	58	53%
N25 nord	vers N91	25	430	118	55%	135	63%	109	51%	104	48%
N25 nord	vers N25	58	998	168	34%	167	33%	182	36%	231	46%
TOTAL				898		887		878		929	

TAUX DE SATURATION DU CARREFOUR DE HAMME MILLE – OPTIMISATION DES PHASES

voirie	bande circul.	tps vert	capacité horaire	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation	flux	taux de saturation
POINTES DU MATIN				7-7h30		7h30-8h		8h-8h30		8h30-9h	
r. Menada		19	327	77	47%	83	51%	95	58%	99	61%
N25 Sud		28	512	124	48%	152	59%	212	83%	234	91%
N91	TAG	23	250	61	49%	72	58%	77	62%	80	64%
N91	TAD+TD	23	396	155	78%	158	80%	173	87%	174	88%
r. Goemans		19	327	108	66%	140	86%	127	78%	126	77%
N25 nord	TAG	23	120	9	15%	9	15%	13	22%	13	22%
N25 nord	vers N91	23	396	71	36%	54	27%	47	24%	62	31%
N25 nord	vers N25	60	1032	105	20%	157	30%	163	32%	149	29%
TOTAL				710		825		907		937	
POINTES DU SOIR				16-16h30		16h30-17h		17h-17h30		17h30-18h	
r. Menada		15	258	87	67%	86	67%	103	80%	93	72%
N25 Sud		36	658	261	79%	258	78%	243	74%	261	79%
N91	TAG	19	220	44	40%	37	34%	28	25%	36	33%
N91	TAD+TD	19	327	118	72%	99	61%	98	60%	81	50%
r. Goemans		15	258	62	48%	66	51%	63	49%	65	50%
N25 nord	TAG	19	150	40	53%	39	52%	52	69%	58	77%
N25 nord	vers N91	19	327	118	72%	135	83%	109	67%	104	64%
N25 nord	vers N25	63	1084	168	31%	167	31%	182	34%	231	43%
TOTAL				898		887		878		929	

Étude de GRACQ 2021

En 2021 un baromètre a été réalisé par le GRACQ, les données ont été actualisées en 2023. 77 personnes ont répondu au baromètre à propos de la commune de Beauvechain en 2021, 57 en 2023. Voici les éléments qui ressortent

Beauvechain

Nombre de réponses	**77**
Population	7205
Taux de réponse	1,07%
1. Se déplacer à vélo dans la commune est :	**3,19**
2. Le réseau d'itinéraires cyclables me permet d'aller partout de façon rapide et directe :	**2,48**
3. Les conflits entre les personnes circulant à vélo et à pied y sont :	**4,27**
4. A vélo, les personnes conduisant des véhicules motorisés me respectent :	**2,95**
5. A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est :	**2,82**
6. Selon moi, dans la commune, l'usage du vélo est :	**3,08**
7. En général, quand je circule à vélo dans la commune je me sens :	**2,96**
8. Je peux circuler en sécurité sur les grands axes de la commune :	**2,43**
9. Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles :	**3,66**
10. Je peux rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines :	**1,99**
11. Traverser un carrefour ou un rond-point dans la commune est :	**2,68**
12. Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans la commune est	**2,06**
14. Selon moi, les itinéraires cyclables sont :	**2,68**
15. L'entretien des itinéraires cyclables est :	**2,48**
16. Les directions à vélo sont bien indiquées :	**3,04**
17. Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée :	**2,23**
18. A vélo, je suis autorisé à emprunter les voies à sens unique à contre-sens :	**3,29**
19. Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la commune sont :	**2,47**
20. La communication en faveur des déplacements à vélo y est :	**2,30**
21. Le pouvoir communal est à l'écoute des besoins des usagers du vélo et les implique dans ses réflexions :	**2,26**
22. Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos…) sur les itinéraires cyclables est :	**2,60**
23. Trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité…) est :	**2,90**
24. Stationner son vélo en gare ou à un arrêt des transports en commun est :	**2,75**
25. Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est :	**1,56**
26. Trouver un magasin/atelier de réparation de vélo dans la commune est :	**4,03**
27. Selon moi, les vols de vélos dans la commune sont :	**3,84**
En résumé, je dirais que les conditions pour l'usage du vélo dans la commune sont :	**2,58**
Note générale moyenne (questions 1 à 27 sauf 13 : séparation du trafic)	**2,79**
Thème 1 : Ressenti général	***3,13***
Thème 2 : Sécurité	***2,63***
Thème 3 : Confort	***2,74***
Thème 4 : Importance accordée par la commune	***2,41***
Thème 5 : Stationnement et services vélo	***3,02***

Pour comparer Beauvechain à d'autres communes de même taille tous les classements 2022 sont dans le rapport global complet sur notre site : https://www.gracq.org/barometre-classement-2021

Nous sommes en train de traiter les données pour 2024 et nous ne publierons rien avant le 21 mars. Mais les données de 2022 ne sont pas fondamentalement différentes. Comme très certainement rien d'ambitieux n'a été fait dans la commune depuis, elles sont donc toujours valables !

Voici aussi des commentaires bruts laissés par les sondés en 2022 (qui n'ont pas été traités - pas de correction).

30. Selon moi, quel est l'endroit le plus problématique pour les vélos dans la commune ?

- *Traversée de chaussée - Avenue du centenaire TRAVERSER LE GRAND CARREFOUR - les axes structurants*
- *Piste cyclable entre le carrefour d HM le bois de Meerdeal, direction Leuven. La piste cyclable est juste devant les parkings des commerçants. Ce n est pas du tout sécurisant Route qui va de Hamme mille à Beauvechain*
- *La rue longue*
- *Carrefour de Hamme Mille Carrefour Hamme-Mille*
- *Rue de Beauvechain Carrefour d'Hamme-mille, rue du centenaire , Rue du grand broux, rue de beauvechain, rue de la nethen*
- *Circulation dans les rues résidentielles de nos villages.*
- *Axe principal Hamme-Mille - Tourinnes - Beauvechain*
- *la N25 entre Hamme-Mille et Grez-Doiceau*
- *Rue du grand Broux (j ai faillit être renversée avec mes enfants 2 fois-arrivée en larmes a l école !) Rue de Beauvechain rue de l église saint sulpice*
- *liaison Beauvechain - Hamme-Mille*
- *Tous partout entre les differents hameau*
- *Carrefour d'Hamme-Mille*
- *Chaussée de Wavre, au niveau securité: la rue de beauvechain, au niveau efficacité: le revetement des chemins des champs n'est pas adapté, ni entretenu en pensant au cyclistes*
- *Ruede tourinnes, rue du grand brou rue de Beauvechain Partout. Les routes empruntées par les voitures*
- *La voies principale qui traverse toute la commune (4villages).*
- *Lors de travaux sur la route, les panneaux sont mis sur la piste cylclable! Ils devrait trouver une solution pour les mettre dans le talus comme les panneaux permanents.*
- *Le carrefour du garage Lambert*
- *A tourrines-la-grosse*
- *carrefour Hamme-mille*
- *Connection Hamme-Mille > Grez-Doiceau*
- *la rue du village, surtout entre les champs pour aller vers Opvelp. Les connections entre villages en général. La rue de Beauvechain. Hamme-Mille vers Wavre = N25*
- *Carrefour de Hamme-Mille et rejoindre les commerces alentour en toute sécurité*
- *La chaussée de Namur entre le carrefour et le bois à Hamme-Mille*
- *Le Centre du Village de Hamme-mille la chaussée vers Wavre*
- *Entre Hamme-mille et Tourinnes-la-grosse, arrêt brutal de la belle et grande piste cyclable sur laquelle on se trouve, sur un axe très fréquenté ou le trafic motorisé est rapide et en plein tournant !*
- *N25 entre Hamme-Mille et Grez Doiceau sans piste cyclable dédié*
- *N25 Hamme-Mille vers Grez-Doiceau/Wavre*
- *La grande Lecke*
- *De rouler de hamme-mille vers wavre*
- *gros dangers au virage rues : "Vieux Chemin de Louvain - Goemans - Marcelier" à Hamme-Mille.*
- *Avenue du Centenaire*
- *Les rues avec les chicanes ou bacs à fleurs surtout si il n'y a pas de passage entre la chicane et ou le bac.*
- *Les chaussées principales Direction Opvelp , direction Wavre , direction Tirlemont les chaussées avenue du centenaire, vers Grez*
- *Carrefour de Hamme Mille N25 entre grez doiceau et Hamme mille*
- *Axe Hamme-Mille Beauvechain les axes reliant un village à l'autre*
- *Il y en a beaucoup Le carrefour de Hamme-Mille.l*
- *Hamme Mille et axe Tourrines-Beauvechain*
- *Liaison avec les communes avoisinantes (Grez-Doiceau et Incourt en particulier)*

- *À Tourines il n'y a pas de piste cyclable à la hauteur du camping et du café chez Charlie. Rue étroite et sinueuse. Même chose à Beauvechain devant la pharmacie. Aucune piste cyclable et route hyper dangereuse pour aller à Bossut. Aucun itinéraire bis proposé clairement entre Hamme Mille et Beauvechain. la rue de Beauvechain*
- *Le carrefour de Hamme-Mille*
- *La voie d'accès principale traversant l'entité est dangereuse et ne permet pas de circuler sans danger. Les voies secondaires sont dangereuses aussi car les automobilistes ne respectent pas les usagers faibles. Cela ne permet pas de laisser les enfants circuler à vélo. Pas d'alternative que les voiries pour véhicules motorisés. Chaussée Hamme-Mille vers Grez-Doiceau*
- *Carrefour hamme-mille Nationale 25 vers la commune de Grez-Doiceau.*

31. Avez-vous des commentaires à ajouter sur l'usage du vélo dans cette commune ?

- *Quand la commune prend conscience d'un souci, la réponse est en général...ce n'est pas de notre ressort.....*
- *ON SE SENS ABANDONNER absence totale de politique vél*
- *Des liaisons entre les communes voisines ont été prévue MAIS ces liaisons ne sont pas fréquentable par des vélos ayant de fin pneus type vélo de course*
- *Manque cruel d'infrastructure, alors que les chemins et la demande existent*
- *Que les mandataires communaux roulent à vélo afin de se rendre compte de ce que cela représente en difficultés et dangers. Peut-être seront ils alors plus concernés par le manque d'infrastructure. Un camion qui me dépasse à du 90 me fait tanguer*
- *Passez la frontière linguistique et inspirez vous de ce qui s'y fait*
- *Pas de communication entre Beauvechain et Eghezee à vélo Il serait plus securitaire si la commune s'occupait des infraction routières (vitesse, stationnement ...)*
- *Il serait possible de créer des itinéraires cyclables en site propre en améliorant les chemins de campagne*
- *L'usage du vélo n'est pas prioritaire dans la commune.*
- *L'usage du vélo serait rendu beaucoup plus attractif et sécurisé si les chemins et sentiers alternatifs aux axes "motorisés" étaient (ré)ouverts, entretenus balisés et promus.*
- *Faire des pistes cyclables en agglomération est dangereux, car il exclu le cycliste de la circulation, le met en difficulté quand des voitures s'y stationnent, et en danger à chaque intersection/parking/sortie de maison. Développer un vrai réseau ravel en dur, pas du gravier impraticable pour les vélos de route ou les enfants (poussiéreux en été, boueux en hiver). Ne pas transformer les trottoirs en piste cyclables. Transformer les pistes cyclables en itinéraire cyclable (pas d'obligation),...*
- *Les grands axes et une campagne ou distribution de gillet et luminaires car certains cyclistes sont invisibles une fois qu il fait un peu sombre*
- *Pas de réelle volonté de créer un maillage dédié au vélo sur la commune*
- *Chaussee de Wavre*
- *prévoir des pistes cyclables*
- *Parfait sur les sentiers,tres dangereux entre Hammemille et Beauvechain Plus de sécurité...*
- *Acceptable pour un adulte de bonne volonté et attentif. Dangereux pour tous les enfants jusque 14ans et les personnes moins agiles.*
- *Prenez par les champs, c'est beaucoup plus joli et il n'y a pas de voitures.*
- *La majorité pense qu'aux automobilistes*
- *selon moi la Commune n'a aucun plan de mobilité douce. Sur toute la commune il y a à peine qq morceaux de piste cyclable qui ne se relient pas entre elles. Nous habitons à la campagne et je n'ose malgré tout pas laisser mes enfants faire du vélo car les routes sont trop dangereuses et les cyclistes ne sont pas protégés du trafic automobile. J'ai indiqué en début d'enquête que je fais très rarement du vélo, la raison principale est le danger et le manque d'infrastructure. Manque ou inexistence de pistes cyclables, même mixtes pour piétons, pour relier Hamme-Mille à Beauvechain, à Nethen, à Grez-Doiceau/Wavre N25*
- *Trop peu d'aménagements en site propre pour un usage régulier (et sans besoin de VTT) sont disponibles. La voiture est encore trop souvent privilégiée dans les réflexions. Alors que tous les commerces sont disponibles dans le centre de Hamme-Mille, les rejoindre en vélo en toute sécurité n'est pas simple et peut en décourager plus d'un.*
- *Il faudrait peindre en rouge les pistes cyclables et avoir des pistes cyclables en direction de wavre*
- *emprunter cette route pour alle p.ex. à Wavre ou Grez Doiceau est suicidaire!*
- *Pour moi, un marquage au sol serait plus adéquat, rappelant les cyclistes, vu le peu de place pour créer de véritables pistes cyclables en site propre. Informer plus le conducteur de la présence de cyclistes dans le trafic pour réveiller les réflexes de prudence. Comme en Flandre*
- *Globalement de belle piste cyclable mais le manque de piste sur l'axe principal entre hamme-Mille et Grez-doiceau fait défaut. (globalement il manque une "autoroute" cyclable entre hamme-mille et louvain-la-neuve un peu comme ce qui existe pour aller vers Leuven). Les routes secondaire ne sont pas adapté a des vélo de routes (chemin de terre et pavés cassant).*
- *Manque ou inexistence de pistes cyclables a partir de Hamme-Mille vers les villages de Nethen, Tourines la Grosse/Beauvechain, Grez-Doiceau/Wavre*

- *Des petits tronçons de pistes cyclables ne servent à rien, ex rue de Tourinnes. En continu d'un bout à l'autre serait plus efficace que le velo est toujours comme objet a supporté mais pas respecter*
- *L'usage du vélo est dangereux dans notre commune!*
- *Piste mieux entretenues et surtout plus de pistes sécur!sées*
- *Les villages à 30 kmh, entre les villages à 50 kmh les routes avec pistes cyclables séparées peuvent être a 70 kmh*
- *Faire connaitre des itinéraire alternatif dans ces trois directions il y aurait plus de cyclistes s'il y avait de vraies pistes cyclables*
- *J'y circule depuis des années, mes enfants aussi, sans avoir jamais rencontré de problème. Malheureusement, certaines personnes font régner un climat anxiogène et opposent les cyclistes aux automobilistes alors que nous sommes souvent les 2.*
- *Manque de pistes cyclables*
- *des panneaux sympas pour motiver les relations autos vélos*
- *Vraiment pas très étudié lors des chantiers publics*
- *On comprend qu'une commune rurale ne puisse avoir des pistes cyclables partout. L'alternative est de développer un réseau de chemins cyclables en dehors et en parallèle avec les axes de circulation automobiles, sur les chemins de campagne.*
- *Poursuite des efforts trop dangereux pour les enfants*
- *Faire de toute urgence un traçage clair sur la route pour marquer un espace prévu pour les cyclistes. Direction Louvain, il y a une vraie piste cyclable et elle est assez bien fréquentée par des navetteurs journaliers. Si cela existait vers Wavre il y aurait aussi des cyclistes. Même chose pour les élèves se rendant au collège de Meldert. Maintenant franchement c'est hyper dangereux. Les routes son étroites, il y a plein de tournants et les automobilistes ne sont pas habitués à avoir des cyclistes sur la route. La question n'est pas de savoir s'il va y avoir un accident mortel, mais quand...*
- *Il y a un potentiel énorme pour des voies lentes et un travail à faire auprès de la population motorisée.*

DIVERS

- La priorité est le marquage de la chaussée, la mise en place de bande cyclable suggérée (ce qui génèrera une réduction de la vitesse moyenne)
- Prix des réparations en Flandre inférieur , offre beaucoup plus importante
- Empêcher le trafic des Poids-Lourds sur nos routes, en agissant au niveau réglementation et en informant les outils de navigation (GPS et autres applications)
- urgence de pouvoir rejoindre Grez de manière sécurisée, et confortable, Grez (ses infrastructures commerciales et sportives) doit être considérée comme une centralité, au même titre que la gare de Leuven, Jodoigne, Pécrot, St Joris ou Wavre.
- Un effet porte à l'entrée des villages permettrait aux conducteurs d'adapter leur comportement et leur vitesse pour partager la chaussée avec d'autres types d'utilisateurs.

Vu la quantité de remarques, le nombre d'imprécisions, les erreurs, le manque de cohérence envers les plans existants et limitrophes, ce plan ne doit-il pas tout simplement être revu et corrigé en tenant compte des remarques de l'enquête publique, sur base des enjeux régionaux, européen ?

Sans ces modifications, ce plan risque de mettre la reconnaissance ET l'agrément du bureau AGORA en péril.

Cordialement,

MiTSCH Jean-François,
+324 95 29 88 15
298815@gmail.com
1 rue DELAHAYE
BE-1320 Tourinnes-la-Grosse (Beauvechain)