

Au Collège Communal  
de et à BEAUVECHAIN

[urbanisme@beauvechain.be](mailto:urbanisme@beauvechain.be)

A Monsieur Vincent FERBUS  
TAMET SA

[vferbus@equilis.net](mailto:vferbus@equilis.net)

18 septembre 2023

## Projet TAMET SA - EQUILIS Belgium

Chaussée de Louvain, Rue Goemans et Rue des Messes à 1320 HAMME-MILLE

Dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par *CSD ingénieurs* à partir du 4 septembre 2023, vous trouverez ci-après les remarques, suggestions recommandations et demandes du Groupe Local ECOLO de Beauvechain.

### Préambule

Nous tenons d'abord à souligner le fait que nous ne sommes pas opposé·es à ce projet dans sa globalité. Dans le contexte du nouveau Schéma de Développement Territorial de la Région wallonne, nous comprenons que la localisation du projet fait sens. Notre objectif ici est de nous assurer que ce projet présente toutes les caractéristiques de développement durable, de cohésion sociale et de respect de l'environnement que nous estimons essentielles.

Notre démarche s'inscrit donc dans une volonté de défendre l'intérêt général afin de proposer à nos citoyens, ainsi qu'à toutes les parties prenantes, un projet moderne, respectueux, qui répond aux besoins des uns et des autres et aux enjeux auxquels notre société est confrontée.

Cependant, nous déplorons que le document de présentation du projet ne fait aucune mention du Schéma de Structure Communal. Édition 2006 disponible en ligne. « *Ce SSC permet aux autorités communales d'orienter et de programmer l'aménagement futur de l'entité. Il trace les grands principes que les responsables communaux entendent respecter et faire respecter en matière d'aménagement du territoire. Il tient compte des potentialités et contraintes rencontrées sur le territoire communal ainsi que des aspirations de la population.* » Nous invitons l'auteur de projet à consulter ce SSC et à prendre en compte les choix faits par la commune en matière de densité, de schéma de circulation, le plan d'affectation et le rapport environnemental, notamment. En principe, le SSC est fonction de l'évaluation des besoins faite préalablement. Qu'est ce qui manque dans

notre commune, à l'endroit du projet ? Des commerces ? Des logements et de quel type ? Des espaces verts ? Des infrastructures sportives, d'accueil, pour enfants, jeunes, seniors ?

Concernant l'EIE, à la page 75 de la présentation on met tous les facteurs qui sont évalués dans l'étude d'incidence sur le même pied, dans une énumération. Il nous paraît indispensable de faire une hiérarchisation dans ces enjeux.

### La Mobilité

Il nous paraît essentiel que la question de mobilité à Hamme-Mille soit traitée avec la plus grande attention. En effet, la N25 à Hamme Mille un lieu de passage important et les pénibles files que nous vivons depuis des années au 'feu' - carrefour N25 -N91 - méritent d'être résorbées par une gestion adéquate du carrefour et de la circulation qui plus est dans un contexte d'augmentation continue de la densité de véhicules qui sera encore renforcée par un afflux massif de nouveaux habitants sur l'ensemble de l'entité communale. Il est impératif dans ce cadre d'offrir des alternatives crédibles à la seule voiture individuelle et notamment de veiller à développer au maximum les modes de déplacement doux, étant donné aussi que nous sommes au cœur d'un village avec, notamment deux écoles à proximité, des commerces et bientôt une résidence seniors et une nouvelle crèche...

Nous attendons avec curiosité les plans précis de la route qui traversera le site ainsi que des deux rond point prévus.

Quel est donc le Schéma de circulation qui est prévu ? Le SSC renvoie beaucoup au Plan Inter-Communal de Mobilité. Est ce que le présent projet en tient compte ?

Nous nous interrogeons notamment sur le fait que cette voirie sera un point de passage obligé pour le trafic en provenance de Tourinnes et de Beauvechain, avec le risque de couper le site en deux et de rendre les abords de la route dangereux pour les usagers faibles. Il nous paraît important de trouver des solutions pour éviter cette situation. Est ce que cette voirie sera à sens unique ? Pourquoi ne pas la faire longer le site ? Que se passe-t-il avec la Rue Goemans ? Sera t-elle ouverte comme maintenant ? A sens unique ? Quid du sens de circulation dans la nouvelle rue qui traverse le site ? A sens unique ? Dans quel sens ? Double sens ? Quid des trottoirs, pistes cyclables. Quel rôle sera joué par la voirie dans le maillage ? Transit ou local ?

Les riverains du Vieux Chemin de Louvain, qui est à proximité immédiate de la zone du projet, se plaignent que leur rue sert pour le trafic de transit comme 'ring' de HM ; est ce que les aménagements en matière de circulation tiennent compte de cette situation ? Qu'est ce qui est prévu pour y remédier ?

Le SSC renvoie aussi au 'MET' pour l'aménagement du carrefour N25-N91. Il est indispensable que le projet affiche une clarté totale sur cet aspect et que les plans soient explicites et complets.

Si la route qui traverse le projet est une route de transit, l'aspect principal sera la sécurité. Mais l'aspect convivialité n'est pas à négliger pour autant.

Quid des possibilités de faire de cette voirie une rue apaisée ?

*«Les aménagements permettant d'apaiser la circulation des différents modes de déplacement améliorent la sécurité, mais aussi la qualité de vie et l'attractivité des villes et centres-bourgs. Ces aménagements sont un moyen d'allier sécurité routière et amélioration du cadre de vie, en prenant en compte l'ensemble des usagers de la voirie. En faisant cela, on permet d'augmenter l'utilisation des modes actifs, ce qui*

contribue à l'attractivité aussi bien dans les centres-bourgs et les villages que dans les grandes agglomérations.

Pour être acceptée et respectée, une limitation de vitesse doit être adaptée aux caractéristiques de l'environnement urbain et de ses usages : selon le contexte, un aménagement sera nécessaire.

La zone 30 impacte peu la circulation motorisée en ville et permet en réduisant la dimension de la chaussée de libérer de l'espace pour les piétons et cyclistes. La zone de rencontre et l'aire piétonne sont tournées vers la déambulation du piéton, tout en maintenant un service confortable pour les cyclistes. Ces deux zones à priorité piétonne peuvent impacter plus fortement les déplacements motorisés sur l'agglomération. Une réflexion en amont sur le plan de circulation est nécessaire. Il est important de mener une réflexion à l'échelle de la commune : connaître les types de déplacements, l'accidentologie, regarder les documents déjà existants en matière de mobilité comme le schéma cyclable ou le plan de mobilité... Tout cela permet de définir les lieux les plus propices pour réaliser les aménagements. Il est important d'intégrer les habitants et les usagers dans la réflexion, afin de recueillir les besoins et aussi de sensibiliser sur les rues apaisées, qui modifient les habitudes.

Les études préalables permettent d'évaluer la cohérence entre ce qui est déjà fait et les aménagements qu'on compte réaliser, et aussi de déterminer si on veut un aménagement fort ou plus léger.

Ensuite, différents critères peuvent être pris en compte pour définir le choix de l'aménagement : zone 30, zone de circulation apaisée, zone piétonne. Le régime de priorité, avec davantage de priorité aux piétons sur une aire piétonne ou une zone de rencontre, l'accès libre pour les véhicules motorisés, la limitation de la vitesse ou encore la possibilité de stationner, qui diffère selon le type d'aménagement. »

Nous avons également un questionnement à propos des maisons unifamiliales qui sont au nord du projet. Elles sont isolées dans un clos qui est accessible en passant entre les deux maisons existantes. Est ce qu'il n'y a pas avantage à intégrer davantage ces habitations au reste du site ? Quel est l'intérêt de mettre ces habitations à l'écart dans un clos, si ce n'est l'argument commercial ? Au niveau aménagement du territoire et cohésion sociale, ça ne présente aucun intérêt.

## Les parkings

Nous nous interrogeons et exprimons même une inquiétude par rapport aux 190 places de parking en sous sol qui sont prévues dans le projet. Nous déplorons la pensée unique du 'tout à la voiture' qui est à l'origine de cet aspect. Nous craignons également que ces parkings en sous-sol soient inondés en cas de (forte) pluie.

Nous avons des craintes quant à la stabilité du site qui sera dénaturée par la présence importante de ces parkings souterrains. Des études, et des simulations sont-elles prévues pour voir en quoi cet important bouleversement du sous-sol va impacter la stabilité du site et de ses abords, ainsi que la biodiversité ?

A l'instar de ce qui a été fait au Grognon à Namur, nous recommandons à l'auteur de projet de prévoir un plan d'urgence en cas d'alerte orage.

<https://www.construirelawallonie.be/article/un-ingenieur-systeme-pour-linondation-controllee-du-parking-souterrain/>.

A minima, nous invitons l'auteur de projet (ou le gestionnaire du site?) à mettre en place une stratégie qui veillerait à inviter les usagers des parkings souterrains à évacuer leur véhicule du sous-sol en cas d'alerte orange, par ex. pour que les parkings en sous sol puissent servir de 'bassin d'orage' ou de ZIT en plus de la ZIT déjà prévue sur le site en zone naturelle.



Quid des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parkings sous-terrains ? Qu'est ce qui est prévu ? Avec quelle source d'énergie ? Si ces bornes de recharge ne sont pas possibles en sous-sol, nous invitons les auteurs de projet à prévoir suffisamment de bornes de recharge en extérieur.

« L'obtention d'un permis d'urbanisme pour la construction ou la rénovation d'un bâtiment non résidentiel (entreprise) dépend désormais de l'obligation de disposer d'au moins 2 bornes de recharge si le parking comporte au moins 10 places. En outre, le câblage doit être prévu pour équiper au moins 25% du parking en bornes à l'avenir. En 2025, cette obligation sera même étendue à tous les bâtiments non résidentiels existants. »

Pourquoi ne pas prévoir des panneaux solaires surélevés en extérieur, type ombrière, ce qui permettrait de donner de l'ombre en été, générer du courant renouvelable pour les véhicules électriques ? Que les habitants aient vue sur le parking ou sur des auvents en panneaux solaires ne change pas grand-chose à l'agrément.



Nous recommandons / demandons que toutes les places de parking extérieures soient réalisées en caillebotis ou tout autre revêtement perméable (dolomie,...). Les avantages sont évidents:

La gestion des eaux pluviales par l'**infiltration naturelle** comporte plusieurs avantages environnementaux, sociétaux et économiques, visant le **retour du cycle de l'eau dans la ville** :

- Réduire le ruissellement de surface
- Réduire le risque d'inondations et de pollutions
- Recharger les nappes phréatiques et masses d'eaux
- Réintroduire la biodiversité dans les sols
- Contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur
- Améliorer la qualité du cadre de vie urbain
- Réaliser l'économie de réseaux d'évacuation très coûteux en installation et entretien



Pour ce qui est des places de parking pour les vélos qui sont prévues dans le projet, nous demandons que les locaux de 'rangement' pour les vélos soient faciles d'accès et suffisamment grands et également équipés de points de recharge pour les vélos électriques. Si possible, nous demandons également des places dédiées aux vélos en extérieur, pour un accès facile. Il faut également tenir compte des vélos-cargos, qui, pour les jeunes ménages, remplacent souvent le deuxième véhicule. Il serait peut-être opportun de dédier une partie des places de parking en sous-sol aux vélos cargo, en lieu et place des voitures.



Nous proposons également de prévoir des places de parking pour des voitures partagées. En effet, l'avenir verra sans doute le développement de ce type de mobilité et le site de Hamme-Mille semble pouvoir répondre à ce besoin. Nous invitons également la commune à prévoir des espaces de ce type qui pourront accueillir des véhicules partagés de type 'Cambio' dans nos communes rurales qui en sont pour le moment privées, faute de densité et faute d'infrastructures.

### La cohésion sociale

Notre commune connaît une forte demande de petits logements et de logements à prix modéré. Il y a peu d'appartements dans notre commune rurale. Les personnes isolées ou les couples à modestes moyens et notamment les jeunes ne peuvent souvent pas se loger dans la commune. C'est notamment le fruit d'une politique communale qui a encouragé durant longtemps, les villas 4 façades, les maisons sur 10a minimum. Nous souhaitons une approche différente qui favorise des plus petits logements, dans des gammes de prix accessibles tout en respectant les contraintes de centralité et de densification et en préservant la ruralité et la quiétude de nos villages. Un changement du GCU sera sans doute nécessaire pour permettre de suivre cette approche dans l'ensemble de l'entité. .

Afin de garantir une mixité sociale, mais tout autant une cohésion sociale, nous proposons à la commune ou au CPAS de Beauvechain de faire l'acquisition d'au moins un appartement et d'un studio par immeuble (il y a 5 immeubles) et une des maisons unifamiliales afin d'augmenter l'offre de logements d'urgence, logements de transit, logements sociaux et/ou logements intergénérationnels de notre commune. Pour le financement de ces logements, nous proposons la vente des terres agricoles dont le CPAS est propriétaire (*Le Centre Public d'Aide sociale a vocation à aider les personnes en quête d'un logement abordable et PAS à se poser en propriétaire foncier qui loue des fermages. En outre, les agriculteurs sont grands demandeurs de terres cultivables dans notre région...*), l'installation éventuelle d'une ILA supplémentaire (financée par les subsides FEDASIL), une acquisition à crédit, qui sera remboursée sur le long terme par les loyers des occupants de ces logements. La priorité de la commune en matière d'investissements doit aujourd'hui évoluer. Après avoir développé des maisons de village dans chacune des entités, il faut aujourd'hui concentrer les investissements sur les logements à caractère social.

## L'énergie

Dans le contexte de crise climatique que nous connaissons, dans le contexte de nécessité impérieuse de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, nous demandons au développeur de projet de porter une attention particulière aux questions d'énergie. Dans le cadre du PAEDC, la commune s'est engagée à travailler sur les deux principales sources d'émission de CO<sub>2</sub> : le transport et la consommation d'énergie des bâtiments. Le contexte législatif rend possible la création de communautés d'énergie ; dans le cas présent, il serait plus que souhaitable de mutualiser les productions électriques solaires pour tous les occupants de chaque immeuble. Un mode de chauffage collectif de type réseau de chaleur avec pompe à chaleur eau/ eau ou biomasse serait tout aussi indiqué.

Pompes à chaleur, communauté d'énergie, énergie renouvelable, frugalité dans la consommation d'eau et d'énergie, panneaux PV, récupération des eaux pluviales, etc., toutes ces nouvelles façons de produire et de consommer de l'énergie devront être en permanence à l'esprit des concepteurs de projet et, évidemment, être intégrés un maximum dans la mise en œuvre.

Le promoteur a expliqué que les panneaux photovoltaïques qui seront mis en place ne couvriront pas l'ensemble de la consommation des logements à cause du GCU (guide communal d'urbanisme). La commune a pourtant signé la convention des maires et s'est engagée à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>. Quelle opportunité manquée de ne pas encourager le promoteur à prendre toutes les mesures possibles afin d'optimiser sa production locale d'électricité. Étant donné que rien n'a été fait ces 5 dernières années pour revoir le GCU nous appellerons le collège à formellement encourager le promoteur à proposer des options d'optimisation même si celle-ci devaient déroger au GCU.

## La collecte des déchets

Nous sommes en faveur d'un stockage collectif des déchets avec compteur à puce par badge pour chaque ménage !

Quid d'un système de compostage local pour les déchets organiques et pour les déchets verts ?

Il semblerait que les occupants des maisons unifamiliales ne pourront pas profiter du système de 'poubelles enterrées'. Ce serait dommage de ne pas profiter de ces nouvelles constructions pour justement organiser pour l'ensemble du quartier ce Point d'Apport Volontaire. En effet, ce sera la tendance du futur en ce qui concerne la collecte des déchets : créer un maximum de ces PAV qui réduisent les coûts de la collecte et le coût sur l'environnement (déplacement des camions). Nous demandons donc à l'auteur de projet de se concerter avec l'intercommunale inBW à ce sujet.

## Intégration du projet dans le tissu villageois

Les craintes des citoyens et des riverains de voir ce projet immobilier porter atteinte à leur qualité de vie sont fortes. Toute augmentation importante de la population amène avec elle son lot de nuisances et de changements. Plusieurs questions se posent face à ce projet qui va transformer radicalement le visage d'Hamme-Mille mais aussi les équilibres entre les différentes entités de la commune. Il est important dans ce cadre d'avoir une vision d'ensemble pour maintenir la cohésion et veiller à ce que les investissements qui ont été réalisés récemment par la commune (comme l'aménagement du centre de village d'Hamme-Mille) ou d'autres projets privés qui sont déjà dans

les cartons (aménagement d'une crèche dans l'ancienne cure et installation d'une résidence services senior chaussée de Louvain) soient intégrés à cet ensemble.

Les éléments présentés jusqu'à maintenant ne permettent pas d'appréhender clairement à ce stade ce qui sera fait pour maintenir et développer une dynamique de village qui englobe l'ensemble des quartiers et pour éviter un empilement de projets immobiliers saucissonnés et non cohérents. Il nous paraît en particulier important de réfléchir, outre la mobilité dont il a été mentionné ci-dessus, à la question de l'accès aux commerces, en privilégiant une offre diversifiée, accessibles par voie douce et sécurisée, et proches de lieux d'échanges pour les populations (et donc en évitant un éparpillement qui incite à se rendre en voiture de l'un à l'autre et empêche des dynamiques d'échange) ; de prévoir des lieux collectifs de rencontre (pour les jeunes et les moins jeunes), à nouveau accessibles par voie douce et sécurisée ; de faciliter l'accès aux zones naturelles qui entourent le village ; de veiller à une intégration architecturale qui permette de préserver un semblant d'unité (sans doute trop tard).

Le projet n'est à ce stade pas explicite non plus sur la manière dont il va s'intégrer avec les commerces de l'autre côté de la N25 (Intermarché, LIDL, Pharmacie Goes, Bpost, et les autres commerces. Le rond-point est évoqué, car il fait partie des charges d'urbanisme. Or, peu de détails sont disponibles à ce stade. Nous encourageons les autorités communales et les auteurs du projet à être particulièrement attentifs à ces enjeux.

Il nous paraît également peu clair comment se présentera la façade côté chaussée des 2 immeubles qui sont le long de la chaussée N25. La maquette informatique indique que une zone verte interstitielle sera maintenue entre les bâtiments et la N25. Les parkings sont à l'arrière de ces bâtiments, côté placette. Plusieurs commerces sont prévus aux rez-de chaussée des bâtiments. Est-ce que ça veut dire que les vitrines des commerces seront du côté de la placette ? Il nous semble que cela isole ces commerces du reste des infrastructures déjà présentes le long et à proximité de la Chaussée de Louvain.

Quid de la piste cyclable qui est déjà présente et qui longe le terrain et se situe entre le terrain et la chaussée ? Sera-t-elle maintenue ? Elle fait partie de la voie publique. Quelle est la largeur d'espace public à ce niveau. Il nous semble que l'auteur de projet devrait au moins étudier la possibilité de mettre les vitrines en façade côté N25 et les parkings devant, côté chaussée. Ce qui permettrait aux commerces intégrés au projet de profiter du passage et apaiserait la placette intérieure en la libérant d'un certain charroi. Ceci profiterait également aux commerces déjà installés de l'autre côté de la chaussée N25 en créant un espace commercial cohérent avec une offre diversifiée.

NB : Le projet Ludaphar avait déjà été 'recalé' partiellement par la RW à cause de cet aspect, justement. Est-ce la volonté de l'auteur de projet de refaire une demande similaire, et de risquer ainsi un refus de permis similaire ?

A partir du moment où le Schéma de Structure Communal prévoit que Hamme-Mille sera le pôle commercial de la commune, tout doit être mis en œuvre pour assurer la viabilité des commerces qui s'installent à l'endroit désigné. Le reste de la commune peut, alors, préserver son caractère rural.

La tranquillité est une composante importante de la ruralité.

## L'environnement

### A. Biodiversité & Protection de la nature

Nous notons que le promoteur est attentif à la préservation de l'aulnaie alluviale et de la roselière situés dans la partie la plus humide du terrain qui est une zone de nidification et de refuge pour, notamment, l'avifaune typique de type de milieu. Dans le SSC on peut lire p 12 : « *Sous l'effet de l'urbanisation, ces milieux humides se raréfient, non seulement sur la commune, mais également dans la région ; c'est pourquoi leur conservation est primordiale.* » Les zones boisées du site sont également importantes comme éléments de liaison entre les différentes zones du site Natura 2000 BE31005, les sites SGIB, etc. Cette zone constitue une zone de liaison du maillage écologique indéniable, et notamment du fait de sa situation dans la vallée alluviale de la Nethen.

Il est clair pour nous que tout doit être mis en œuvre pour protéger au maximum ces aspects environnementaux cruciaux sur ce site dans le projet.

### B. Hydrographie / gestion des inondations

La zone envisagée est une zone inondable depuis toujours; sans doute est ce pour cela qu'elle n'a jamais été construite. Aujourd'hui, ce projet d'ampleur va se développer sur cette zone. Il est normal que cela suscite des angoisses, bien légitimes, parmi notre population et a fortiori chez les riverains directs. Le dérèglement climatique qui va aller en s'intensifiant nous met en droit de craindre de fortes pluies et donc des risques accrus d'inondations, puisqu'une partie de la fonction 'éponge' de ce terrain sera perdue.

Aussi le remblaiement d'une partie du terrain par des déchets industriels a déjà partiellement réduit cette fonction vitale pour la prévention des inondations en aval. La réservation d'un espace naturel sur une partie du terrain est-il suffisant ? A ce propos, la carte concernant les aléas d'inondation p.35, est ce une ancienne carte ? Ou a-t-elle été mise à jour depuis 2021 (et les importantes inondations!) ? La majeure partie du projet est en aléa inondable "faible" par débordement...et fort logiquement la RW a émis fin 2021 une nouvelle circulaire plus restrictive.... ! Dans quelle mesure le projet va-t-il impacter les capacités de la zone à absorber l'excédent d'eau par simple débordement?

p.41 : l'axe de ruissellement en jaune n'est pas très clair non plus. Nous aurions également aimé voir des coupes transversales dans le terrain, pour bien illustrer le relief du terrain et pouvoir ainsi évaluer mieux l'incidence du relief sur le ruissellement.

Dans ce contexte, l'analyse de la qualité du sol est fondamentale, quant à sa capacité d'absorption, notamment. Pouvons nous avoir des informations là-dessus, vu l'incidence essentielle dans le projet ? Pouvez-vous nous assurer que l'EIE fera rapport sur la qualité du sol ?



## Questions diverses

Nous n'avons pas d'informations sur la profondeur des immeubles à appartement. Nous pensons qu'une profondeur de 12 mètres est raisonnable. 16 mètres c'est trop. Le projet Ludaphar faisait état de 15 mètres (à confirmer). Si la profondeur est de 16 m est ce que cela signifie que les appartements ne sont pas traversants (avec des fenêtres avant et arrière?)

Quelles informations sont disponibles sur l'état de la pollution du sol par les 'Batteries Tudor' ? Quid du projet d'assainissement réalisé par Géolis et Ludaphar qui promettait d'évacuer toutes les terres polluées pour traitement ? Est ce que ça a été fait ?

Nous aimerions connaître l'origine de cette pollution. Qui a signé un contrat avec Tudor, autorisant cette entreprise à se débarrasser de ses déchets sur le site, en plein cœur de village, notez bien ? Il semblerait que les faits datent des années 1980... ce qui est tout de même interpellant !

Nous entendons que nos citoyens se posent beaucoup de questions sur la prise d'intérêt par certaines figures politiques de la commune. Encore vif dans toutes les mémoires, il y a donc eu un autre projet d'envergure sur la commune où un autre échevin avait un conflit d'intérêt. Ici la situation est sensiblement la même, même si les projets sont différents. Nous estimons qu'il est dans l'intérêt de tous (les propriétaires, les promoteurs, le collège, les habitants de la commune) que toute la transparence soit faite sur les prises d'intérêt dans ce dossier. La famille Goes est propriétaire du terrain. Benoît Goes, frère de l'échevin Benjamin Goes est entrepreneur et annonce s'être retiré du projet au profit de la société TAMET SA. Ou EQUILIS. Il se trouve que la famille Goes est actionnaire à 49 % de la société TAMET SA (par la voie de L. Henry) et que Benoît Goes est administrateur de cette société. La cession du projet n'est donc pas avérée. Pourquoi, dès lors, présenter les choses de la sorte ?

Nous partons du principe que Benjamin Goes, qui reconnaît qu'il y a conflit d'intérêt, ne participe pas aux délibérations et aux décisions concernant ce projet. Mais qu'en est il de sa participation aux décisions concernant le projet Coeur de Village d'Hamme-Mille, au projet Couleur Café, aux projets de mobilité sur la chaussée de Louvain (les ronds points, notamment) ? Ces projets sont connexes au projet d'Equilis/ TAMET et en sont même des conditions sine qua non. Il est donc bien question d'un intérêt indirect tel que visé par le CDLD :

*Ces dispositions prévoient expressément qu'il est interdit à tout membre du conseil et du collège:*

*- d'être présent à la délibération sur des objets auxquels il a un intérêt direct, soit personnellement, soit comme chargé d'affaires, avant ou après son élection, ou auxquels ses parents ou alliés jusqu'au 4ème degré inclusivement ont un intérêt personnel et direct ;*

*- de prendre part **directement ou indirectement** dans aucun service, perception de droits, fourniture ou adjudication quelconque pour la commune. L'on vise donc ici l'intervention d'une personne interposée (cf. les termes « indirectement ») : il pourra s'agir d'une personne physique, mais également dans certaines hypothèses, de personnes morales (sociétés)*

Nous aimerions obtenir des garanties que Benjamin Goes, en sa qualité d'échevin, n'a été présent à aucune délibération concernant ces projets.

## Conclusions

Il manque un Plan d'Aménagement Communal (PCA) aurait du être fait depuis longtemps. Il manque aussi un Schéma d'Orientation Local (SOL) pour la zone d'Hamme-Mille de la N25 depuis le feu. Le SSC de 2006 contient déjà beaucoup de bons principes mais beaucoup de choses ont évolué entre temps et nous pouvons observer que le développement 'sauvage' d'Hamme Mille en fonction des projets privés qui surgissent au gré des ambitions des promoteurs immobiliers ne porte pas à croire que les autorités communales actuelles suivent un plan de développement précis et cohérent.

Nous invitons donc les autorités communales à établir sans délai un SOL et à le transmettre à EQUILIS et au Bureau d'études, afin de leur donner des balises exploitables pour la conception de ce projet.

Nous demandons une attention particulière aux risques d'inondation, à la préservation de la nature, à la cohésion sociale, à la mobilité et aux précautions autour du conflit d'intérêt.

Nous comprenons que le promoteur défend des intérêts privés, accompagnés d'un discours commercial qui vante les 'bienfaits pour tous' mais nous invitons vivement le collège communal à prouver que dans ce projet – comme dans d'autres – il saisit chaque occasion qui se présente pour réellement défendre l'intérêt général.

Ceci conclut nos réflexions, demandes et suggestions par rapport à la RIP. Nous ne manquerons pas d'en faire d'autres lors de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme.

Ce document est signé collectivement par

Le Groupe Local ECOLO BEAUVECHAIN

Personne de contact :

Siska GAEREMYN  
Rue du pré de Litrange, 7  
1320 HAMME-MILLE  
[siska.gaeremyn@ecolo.be](mailto:siska.gaeremyn@ecolo.be)  
0486/ 50 30 28