

## DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de restructuration du centre de Hamme-Mille avec création d'un cœur de village se développe suivant trois grands axes :

- fluidification du trafic traversant et suppression du trafic parasite,
- qualification du cœur de village,
- densification du réseau de mobilité douce.

### Fluidification du trafic traversant et suppression du trafic parasite

Le village de Hamme-Mille est traversé par une circulation de transit importante. Principalement, les N25 et N91 traversent le village suivant un axe nord-sud et assurent des liaisons importantes vers les villes voisines (Wavre, Leuven...) et vers le réseau autoroutier. Secondairement, une circulation transversale, via les rues de Tourinnes, Auguste Goemans et René Ménada, alimente Beauvechain et les villages voisins (cf. *annexe 1*). La confluence de ces axes de circulation dans un carrefour à cinq branches au centre du village donne lieu à de très forts ralentissements aux heures de pointe. De plus, la présence de deux écoles à proximité immédiate de ce carrefour augmente encore l'encombrement routier (cf. *annexe 2*). Afin d'éviter ces points d'embouteillage, une partie des automobilistes court-circuite le carrefour à 5 branches en passant par la rue G. Marcelier, le Vieux Chemin de Louvain et la rue Alfred Scheers. Le caractère villageois de ces rues n'est pas à même de supporter ce trafic parasite.

Le carrefour de Hamme-Mille est un carrefour à cinq branches géré par des feux tricolores à trois périodes d'ouverture-fermeture du trafic ne permettant donc le passage que durant une période sur trois. Cette gestion ne permet pas de fluidifier le trafic. La solution préconisée est la mise en place d'un rond-point (cf. *annexe 3*). Un tel aménagement participe généralement au ralentissement automobile, régularise plus naturellement les flux tout en offrant une capacité importante. Ainsi, cette solution contribue à la fois la réduction de la vitesse dans le village et à la fluidification du trafic.

Toutefois, la création d'un rond-point présente des contraintes spatiales en raison du nombre important de voiries pour l'espace aménageable disponible.

La structuration du trafic peut être parfaite par l'ajout d'un second rond-point sur la branche nord de la chaussée de Louvain (N25). De cette manière, le trafic de la rue A. Goemans pourrait être redistribué vers ce second rond-point et être exclue du premier giratoire (rond-point à 4 branches : cf. *annexes 9a et 9b*). Cette solution rejoint l'étude menée dans le cadre du Plan inter Communal de Mobilité de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt.

Le second giratoire trouve une place privilégiée face à l'entrée de la zone commerciale existante dont la réalisation est prévue en 2012 (cf. *annexe 10*). Le ralentissement du trafic à cet endroit permet de sécuriser l'accès vers les commerces aussi bien pour les véhicules que pour les piétons et cyclistes (organisation des traversées de la chaussée). De l'autre côté de la chaussée de Louvain, la création d'une nouvelle voirie reliant ce giratoire à l'extrémité sud de la rue des Messes semble indiqué pour, d'une part, lier le cœur du village aux commerces et, d'autre part, alléger le trafic de la rue A. Goemans et d'une partie de la Place (trafic inter-villages de et vers la rue de Tourinnes). Le nouveau quartier se développera le long de cette voirie et aura une vocation d'habitats et de commerces. Dans le futur, il pourrait être étendu par une autre voirie connectée au nord de la rue des Messes ou à l'extrémité de la rue de la Chaussée en vue d'étendre la zone d'habitats sur les parcelles de terrain non bâties.

Ces mesures primordiales pour réguler le trafic doivent s'accompagner d'interventions visant à bloquer le trafic parasite dans la rue G. Marcelier et le Vieux Chemin de Louvain. Il convient d'agir par la mise en place de zones de trafic limité à 30 km/h et par des aménagements de voirie spécifiques qui renforcent la sécurité et la convivialité de ces espaces. Il est possible dans ces rues bordées d'habitations, d'organiser la circulation de façon à ce qu'elle contrarie beaucoup moins les relations entre habitants, facilite la cohabitation des conducteurs et des piétons tout en assurant une meilleure sécurité des piétons et particulièrement des enfants. Dans cette optique, la vitesse sera très prochainement limitée à 30 km/h dans la rue G. Marcelier et dans le Vieux Chemin de Louvain. La rue G. Marcelier nouvellement rénovée se verra dotée d'éléments ralentisseurs. L'aménagement complet du Vieux Chemin de Louvain en zone 30 a fait l'objet d'un permis et est actuellement en cours d'exécution (cf. annexe 8).

La mise en sens unique de certaines voiries, comme la rue A. Goemans et la partie nord de la rue des Messes, en favorisant l'usage de la nouvelle voirie de liaison créée jusqu'à la chaussée, renforcerait la sécurité des usagers faibles à travers le village et sur la partie piétonne de la nouvelle place. Cette option doit faire l'objet d'une étude approfondie.

Du côté Ouest de la chaussée de Louvain, la rue R. Ménada a fait l'objet d'aménagements ralentisseurs qui accompagnent la zone 30 devant l'école et en garantissent le respect. La rue les Claines a également été réaménagée et son usage est limité à la circulation locale.

### Qualification du cœur de village

La fluidification du trafic de transit et la suppression du trafic parasite dans les rues à caractère rural est un préalable pour la qualification du cœur de village.

Le centre débarrassé d'une circulation inappropriée peut satisfaire à sa vocation première de zone de rencontre.

La rue A. Goemans, le carrefour de celle-ci avec la rue G. Marcelier, le parvis de l'église et la zone dégagée entre le Centre culturel et l'ancienne maison communale devraient constituer le cœur du village. Pourtant cet espace n'est pas qualifié. Hamme-Mille n'a pas de place de village.

La structuration de ces espaces va permettre d'établir une place identitaire formelle.

La proposition esquissée (cf. annexe 7) montre comment l'utilisation d'un langage à la fois convivial et structurant peut donner l'image du village et lui conférer son identité.

La contrainte la plus forte est la traversée par une voie de transit à circulation moyenne à élevée. Elle doit être sécurisée, la vitesse limitée. Si rien n'attire l'attention de l'automobiliste à l'entrée de la place, ces objectifs ne seront pas atteints.

Mettre en valeur le patrimoine architectural (quelques bâtiments de caractère, l'église, la maison culturelle et l'ancienne maison communale bordant la future place), aménager une zone de transition, créer un effet de porte largement arboré côté Est et accentuer la chicane et la vue des marches vers l'église devraient rompre la continuité routière et mettre en évidence tout ce qui participe à la vie locale.

Traiter globalement l'ensemble de la traversée piétonne par une uniformité du revêtement assure la continuité du village. Briser les longues perspectives rectilignes, créer des événements suffisamment rapprochés, intégrer le bâti, changer les revêtements et utiliser ceux qui possèdent une connotation piétonne confèrent à ce qui était une route et un carrefour un nouveau statut, celui de place du village. Enfin, le quadrillage organise l'espace, donne à la place sa propre spécificité en totale rupture avec la route y débouchant.

Les larges dégagements dans des zones secondaires (à côté du Centre culturel, derrière l'église) sont destinés au parking. Cette opportunité permet de libérer la place de toute occupation de cette surface privilégiée par des véhicules à l'arrêt. Ainsi, le large espace autour de l'église se trouve dédié entièrement aux piétons et aux modes de circulation doux.

### Densification du réseau de mobilité douce

Le statut de zone de rencontre que veut arborer le nouveau cœur de village s'étend bien au-delà de la place créée. La volonté communale est de développer le centre de Hamme-Mille dans le respect de son caractère rural et de favoriser les modes de circulation doux.

L'analyse des trajets couramment empruntés par les piétons et cyclistes permet la mise en exergue des points suivants :

- un itinéraire parallèle, à l'écart du trafic de la nationale, est employé par les habitants du haut du village pour rejoindre les commerces, les écoles, la gare de bus et le cœur de village (cf. annexe 4),
- cet itinéraire souffre d'un maillon manquant à l'extrémité de la rue de la Chaussée. Le sentier qui prolonge cette rue est en mauvais état, non praticable par les PMR (gravier) et pas éclairé,
- les nationales manquent de traversées sécurisantes pour les usagers faibles, les trottoirs et les pistes cyclables sont en mauvais état ou inexistants (pistes cyclables vers Wavre). Les nationales constituent de ce fait de véritables barrières pour le réseau de mobilité douce,
- du côté du centre commercial et de la gare de bus, un passage piéton de la rue les Claines vers les commerces existe déjà ; ce maillage de mobilité douce sera avantageusement complété.

Les projets réalisés ou en cours de réalisation répondent déjà à certains manquements décelés.

Ainsi, en vue de favoriser les modes de circulation doux, les voiries à usage exclusivement local sont limitées à 30 km/h et des aménagements routiers vont assurer le respect de cette limitation (plateaux, chicanes, ajout de trottoirs, rétrécissements...). C'est déjà le cas de la rue R. Ménada et ce le sera prochainement pour la rue G. Marcelier et le Vieux Chemin de Louvain. L'aménagement du Vieux Chemin de Louvain donne une place prépondérante aux trottoirs. Le sentier cyclo-pédestre qui joint la rue de la Chaussée à la chaussée de Louvain en suivant la Nethen sera prochainement pavé et pourvu d'un éclairage public.

De l'autre côté de la chaussée de Louvain, l'aménagement de ce sentier de promenade le long de la Nethen pourrait être prolongé jusqu'à l'ancienne voie ferrée. Laquelle pourrait constituer l'axe d'un autre chemin et compléter ainsi le maillage de mobilité douce.

Afin de sécuriser l'accès aux commerces, des trottoirs sont prévus dans les aménagements d'abord des nouvelles surfaces commerciales, ainsi que le long des voiries qui les lient à la chaussée de Louvain, à la rue René Ménada et à l'avenue du Centenaire. Il est à noter que la rue qui lie le pôle commercial à la rue René Ménada présente de part et d'autre de vastes zones à bâtir dont la situation privilégiée au centre du village invite à une extension des commerces et de l'habitat.

La voirie qui relie le rond-point à la rue des Messes sera également pourvue de trottoirs.

Les travaux du lotissement du Chabut en cours de réalisation entre l'avenue du Centenaire et la chaussée de Namur intègrent également un cheminement piéton. Il permettra aux habitants du quartier sud de Hamme-Mille de rejoindre en toute sécurité le centre du village. Il convient par ailleurs de mentionner qu'un tracé Pic Vert pour les déplacements piétonniers, à vélo et à cheval permet de joindre Nodebais à la rue Gabriel Marcelier. Des aménagements de trottoirs entre le village de Nodebais et celui de Tourinnes-la-Grosse permettront des déplacements sécurisés.

Les zones de forte circulation piétonne comme les abords des écoles et de la gare de bus ont fait l'objet de travaux de sécurisation.

Le long des chaussées, le conflit d'usage entre la vocation de transit de la nationale et le caractère rural et commercial du bâti se manifeste. Il convient ici de bien séparer les usagers : la chaussée aux véhicules automobiles ; une ou deux pistes cyclables pour les deux roues et les accotements aux piétons.

Pour limiter la vitesse à l'entrée du village des usagers venant de Louvain ou de Namur, les largeurs des bandes devront être adaptées. La création d'une petite berne centrale plantée d'arbres et l'implantation de haies pourraient réduire fortement la perception du caractère "chaussée". Ces haies sépareraient réellement la zone réservée aux piétons et l'avant des habitations de la vue et quelque peu du bruit de la circulation.

Au droit des immeubles commerciaux, des aménagements de la partie circulaire sont prévus. Ils créent des zones de stationnement de proximité. Ces aménagements apportent un événement dans le parcours relativement uniforme de la chaussée. Ils prennent toute leur force formelle par rapport au front bâti plan, parallèle à la chaussée et en retrait du bord de voirie.

Les aménagements suggérés ou en cours de réalisation ont pour objectif de sécuriser les voies de mobilité douce. Ainsi, des pistes cyclables cohabiteraient harmonieusement et en sécurité avec les chaussées. Il est envisagé de mettre en place des pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée de Louvain, de la chaussée de Namur et de l'avenue du Centenaire.

Des trottoirs sont également envisagés de part et d'autre des chaussées à l'intérieur du village.

Une part de la réalisation des trottoirs est intégrée dans un dossier global d'égouttage mené par l'IBW. Ce projet a aussi pour but d'assainir la Nethen en supprimant des rejets d'eaux vannes vers le cours d'eau. En ce sens, il donne une double plus-value au village par l'assainissement des eaux de surface et de l'environnement naturel et par la sécurisation des modes de circulation doux.

Un projet de réfection de la piste cyclable allant de la Forêt de Meerdael jusqu'à hauteur de la base aérienne de Beauvechain a été introduit auprès des instances concernées (SPW - Mobilité et Province du Brabant wallon).

Un début de piste cyclable en direction du hall des sports de Grez-Doiceau et vers Wavre devrait être réalisable le long de l'avenue du Centenaire suite à la suppression d'un chemin de Grez-Doiceau et à l'échange d'une bande de terrain le long de la voirie.

## ORIGINE DE LA DEMANDE

La demande émane des consultations villageoises, des groupes de travail 1 (cohésion sociale), 2 (cadre de vie) et 3 (mobilité) et de la commune.

## JUSTIFICATION DU PROJET

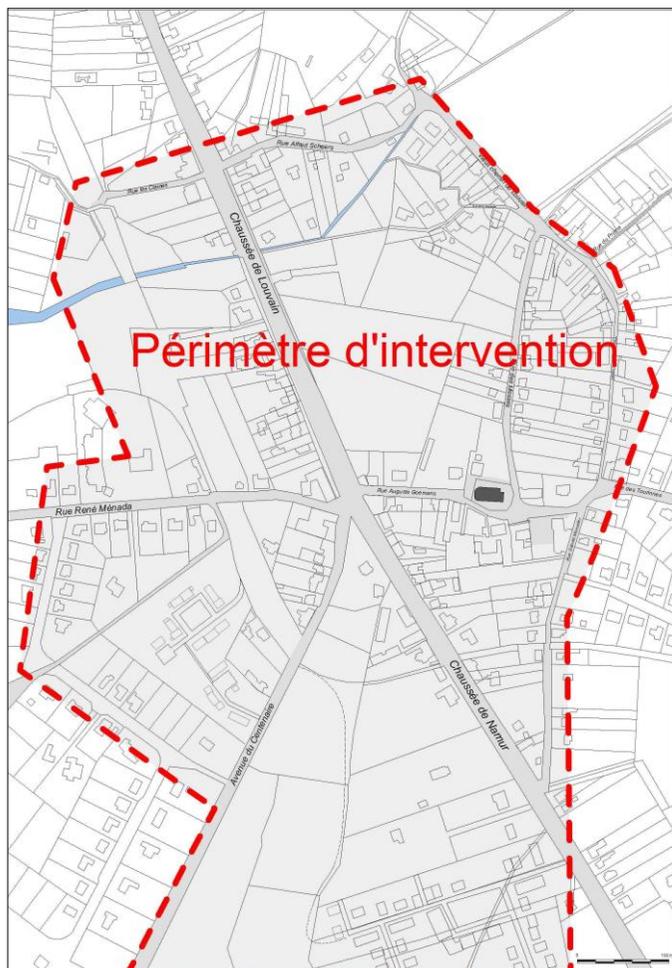
Les stratégies développées pour la restructuration du centre de Hamme-Mille permettent de répondre aux **objectifs de cohésion sociale, de cadre de vie et de mobilité** fixés par les consultations villageoises. Ces dernières ont permis de cibler les causes du manque de convivialité de Hamme-Mille qui malgré les atouts d'un pôle attractif de commerces et de services ne bénéficie pas d'une véritable cohésion sociale.

Dès lors, la stratégie communale vise d'abord à **contrer l'omniprésence du trafic routier des nationales et son impact sur la convivialité**. Cet objectif sera atteint en fluidifiant le trafic de transit et en limitant sa vitesse. Ainsi, un trafic bien géré et dont l'allure respecte le cadre villageois permet une meilleure cohabitation avec l'habitat rural et les moyens de mobilité lente. Une distribution par deux giratoires permet la fluidité des circulations des grands axes en même temps qu'une liaison transversale pour la circulation intra et inter-villages. Ce dispositif ralentit la circulation sans l'arrêter. Des aménagements complémentaires pour les modes de circulation doux comme des pistes cyclables, des trottoirs, des traversées sécurisées et l'accompagnement de ces mesures par un urbanisme convivial (plantations, parking de proximité, éclairage, protections des usagers faibles...) renforcera le caractère rural du village et facilitera le partage de l'espace public entre les différents modes de transport.

Cette première action visant à fluidifier et adapter la vitesse du trafic de transit s'accompagne de mesures décourageant la fuite de circulation vers les rues internes du village (zone 30 km/h, sens uniques, dispositifs de ralentissement). Ces rues, sécurisées et agrémentées par un aménagement urbain de qualité, peuvent ainsi être réappropriées par les villageois et devenir de véritables **zones de rencontre**. Les modes de circulation doux peuvent y évoluer en toute sécurité. En plus de l'aménagement et de la sécurisation des rues du village, l'administration communale projette la **création d'un véritable maillage de mobilité douce**. Il est constitué de sentiers et d'espaces publics dédiés aux usagers lents mais également de leur intégration aux rues et chaussées par des aménagements spécifiques. Ce maillage relie entre elles les différentes infrastructures de Hamme-Mille (écoles, commerces, centres culturels, gare de bus...). Il répond au besoin exprimé par les consultations villageoises de partage de l'espace public entre les différents modes de transport.

Au manque d'un espace public central également relevé par les consultations villageoises, l'administration communale veut répondre par la **création d'une place centrale véritable cœur de village** (voir fiche-projet II. 2). Cet espace public fédérateur trouve sa place toute indiquée autour de l'église à la jonction de la rue des Messes et de la rue Auguste Goemans. Ce lieu est déjà un point de repère dans le village de Hamme-Mille pour l'ensemble de l'entité (présence de l'église, position centrale, lieux de passage entre villages). La future place possède des bâtiments emblématiques (église, ancienne maison communale) et de nombreuses activités socioculturelles s'y sont développées (Centre culturel de la Vallée de la Néthen, maison de village, maison rurale, terrain de sport). L'aménagement d'un véritable espace public en cœur de village améliorera la liaison entre ces activités. Mieux encore, il aura valeur d'une infrastructure socio-collective de plein air, permettant les activités festives et commerciales (marchés, brocantes, fêtes...). Un tel espace, par son caractère accueillant, participe à la qualité de l'esprit villageois, lui donne une identité. Un aménagement valorisant l'espace public, sécurisant la circulation des modes doux et offrant des lieux de repos attractifs permettra son appropriation quotidienne par les habitants et constituera une véritable zone de rencontre.

## LOCALISATION

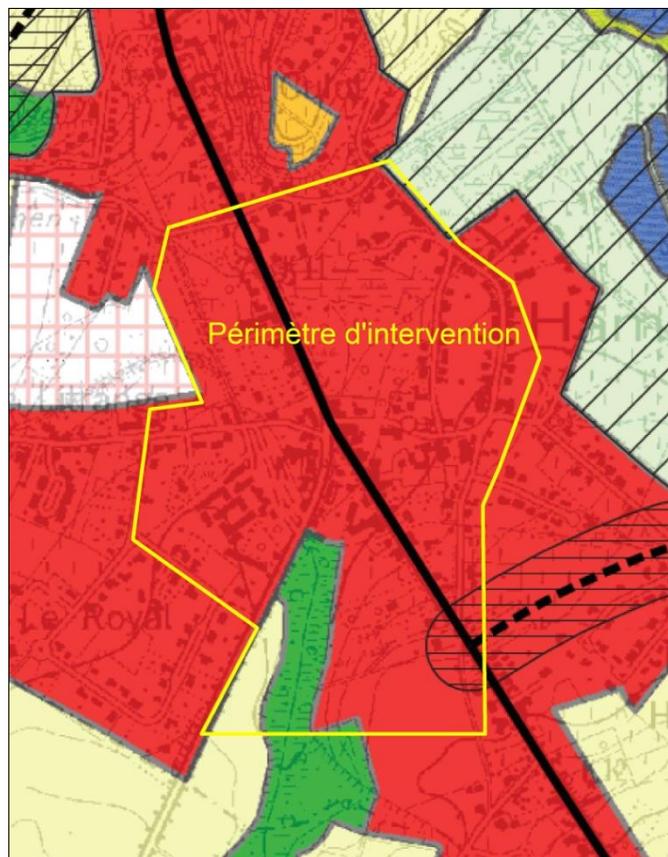


Centre de village : voir *Périmètre d'intervention* ci-contre.

Cœur de village :

Rue Auguste Goemans et rue des Messes, abords immédiats de l'Eglise.

## STATUT AU PLAN DE SECTEUR, AU SCHEMA DE STRUCTURE ET AU REGLEMENT COMMUNAL D'URBANISME



Les différentes interventions se situent essentiellement en zone d'habitat au plan de secteur.

Le périmètre d'intervention est à cheval sur l'aire de bâti semi-urbain et sur l'aire de bâti rural traditionnel au Schéma de Structure communal et au Règlement communal d'Urbanisme.

## STATUT DE PROPRIETE

Centre de village : espace public (voiries régionales et communales) et propriétés privées (investisseurs privés pour la création de logements et de commerces).

Cœur de village : espace public et propriétés communales (notamment la cure, la maison rurale, la maison de village).

## TÂCHES À RÉALISER

Le projet de restructuration du centre de Hamme-Mille avec création d'un cœur de village peut se subdiviser en plusieurs interventions. Chacune d'elles doit faire l'objet d'un marché spécifique. Certains projets sont déjà en cours (voir Etat du dossier).

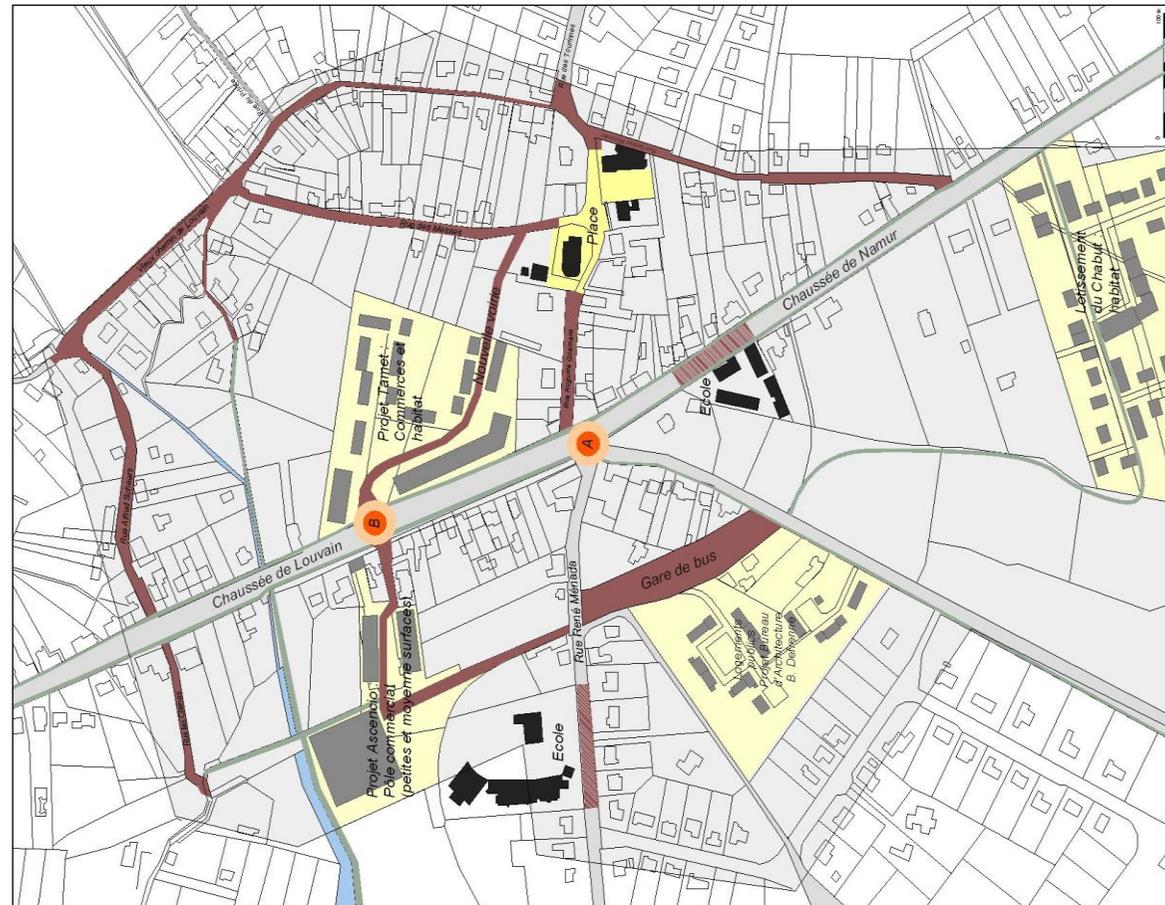
Interventions à réaliser (voir plan ci-après).

### Centre de village

- création d'un rond-point à la jonction des nationales N25 et N91 (A),
- création d'un rond-point desservant les zones de commerces et permettant une traversée aisée de la nationale (B),
- création d'une nouvelle voirie de liaison entre le cœur de village et la zone de commerces en partenariat avec les investisseurs privés (Projets Tamet et Ascencio),
- développement de la zone de commerces et aménagements visant à la sécurité des piétons et cyclistes à travers la zone de commerces en partenariat avec les investisseurs privés (Projet Ascencio),
- aménagements visant à limiter la vitesse, renforcer le caractère rural et favoriser la mobilité douce dans les rues intérieures du village (en rouge sur le plan), transformation de ces rues en zone 30,
- aménagements de pistes cyclables le long des chaussées et de l'avenue du Centenaire (en vert sur le plan),
- aménagements de trottoirs le long de la chaussée de Louvain sur la zone traversant le village (en vert sur le plan),
- aménagement ou création de sentiers cyclo-pédestres (en vert sur le plan).

### Cœur de village

- création d'une place de village.



Plan de localisation des interventions

OBJECTIFS VISES

<p><b>Axe 1 - Cohésion sociale</b></p> <p>Renforcer le plaisir à vivre ensemble de tous les habitants de Beauvechain</p>	<p><b>Axe 2 - Qualité du cadre de vie</b></p> <p>Maintenir à Beauvechain l'équilibre entre développement, habitat et préservation de la nature</p>	<p><b>Axe 3 - Mobilité</b></p> <p>Permettre à chaque usager de se déplacer en sécurité à Beauvechain</p>	<p><b>Axe 4 - Agriculture et productions locales</b></p> <p>Perpétuer l'agriculture familiale à Beauvechain</p>
<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Encourager le dialogue, les rencontres et les solidarités locales</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Préserver et favoriser le patrimoine naturel et la biodiversité</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Développer les modes doux</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Valoriser et respecter le travail des agriculteurs</b></p>
<p><input type="checkbox"/> Développer des activités à destination des jeunes et des seniors et les relations intergénérationnelles</p>	<p><input type="checkbox"/> Poursuivre la sensibilisation de la population et l'administration à la protection de l'environnement</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Développer d'autres alternatives à la voiture individuelle</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Développer de nouvelles filières de transformation</p>
<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Développer du logement pour les habitants</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Aménager des espaces publics conviviaux</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Améliorer la sécurité et renforcer la lutte contre les nuisances</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Renforcer la coopération et services aux agriculteurs</p>
<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Promouvoir l'emploi local</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Mettre en valeur le patrimoine remarquable</b></p>		<p><input type="checkbox"/> Promouvoir et distribuer les produits locaux</p>
<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Sensibiliser à l'identité et à la mémoire</b></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Améliorer encore la gestion des eaux de surface et celle des inondations</b></p>		
	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>Planter et fleurir</b></p>		

Défis

Objectifs

Les objectifs de ce schéma directeur seront rencontrés parce que :

- la création d'un cœur de village et les aménagements conviviaux et sécurisants des rues du village devront permettre la mise en place de véritables zones de rencontre,
- la place aménagée en cœur de village fédérera les habitants et deviendra un lieu d'identité,
- le patrimoine urbanistique sera mis en valeur par les nouveaux aménagements,
- les aménagements intégreront des plantations,
- de nouveaux commerces et des logements seront créés,

- les aménagements prévoiront une place plus importante pour les modes doux, en étant particulièrement attentifs à la sécurité ; ils intégreront la gare de bus,
- les aménagements respecteront le trafic agricole,
- les travaux d'égouttage viseront à améliorer la propreté de la Nethen et à diminuer la charge du ruisseau.

## INDICATEURS DE RÉSULTAT ET DE RÉALISATION

Vu la multiplicité des phases de réalisation et la diversité des projets envisagés en ce schéma directeur, les indicateurs sont difficiles à préciser à ce stade.

## ESTIMATION GLOBALE DU COÛT

### Projets dont les travaux sont en cours

- aménagement du Vieux Chemin de Louvain et du sentier cyclo-pédestre entre la rue de la Chaussée et la chaussée de Louvain (pavage, éclairage...), travaux en cours : 905.908,72 € HTVA
- lotissement du Chabut avec espace de convivialité, cheminement piéton de liaison avec le quartier du Chabut et entre l'avenue du Centenaire et la chaussée de Namur, PISQ, égouttage et bassin de retenue d'eau (charges urbanistiques estimées à 2,5 millions €)
- logements (10) sur le site de l'ex-lycée de Hamme-Mille (IPBW - 1.180.991,50 €)
- logements (14) chaussée de Namur (IPBW - 1.420.515,18 €)

### Projets dont les travaux sont programmés à brève échéance

- développement du pôle commercial Ascencio : moyenne surface (magasin Champion +/- 2.400 m<sup>2</sup>), petites surfaces (6 commerces pour un total de +/- 1.700m<sup>2</sup>), logements (11 appartements de 1 à 3 chambres), aménagements des voiries de liaison intégrant des trottoirs et parkings : permis d'urbanisme délivré (coût de l'investissement inconnu)
- logements (4) sur la parcelle de la cure (sur la future Place de Hamme-Mille) (IPBW - 379.033,92 €)
- logements (3) sur le site de l'ex-lycée de Hamme-Mille (IPBW - 721.000 €)
- logements (12 : 6 dans le cadre du PCDR, 6 fonds propres de la commune), coût total : 1.840.000 € dont 980.000 € fonds propres commune
- égouttage le long de la chaussée de Louvain avec création de trottoirs (100.000 €)

### Projets en cours d'élaboration et de demande d'accord

- projet de lotissement Tamet : logements (21 maisons et 25 appartements), petites surfaces commerciales (+/- 8 commerces pour un total de +/- 1.800 m<sup>2</sup>), ouverture d'une voirie de liaison intégrant des trottoirs entre la rue des Messes et la chaussée de Louvain (coût de l'investissement inconnu)
- projets de ronds-points le long des nationales (DGO1)
  - rond-point Champion et nouvelle voirie : 1.250.000,00 € HTVA financement privé
  - rond-point centre : 150.000,00 € HTVA financement SPW

Projets à venir

- création de la place de Hamme-Mille :  
 Surface envisagée : 3.600 m<sup>2</sup>  
 Coût (sans égouttage, ni éclairage public) : de 350.000 € à 400.000 € HTVA  
 Coût (avec égouttage, éclairage public) : de 450.000 € à 550.000 € HTVA
- aménagements de pistes cyclables le long des nationales, de traversées sécurisées et de dispositifs favorisant la sécurité des usagers lents :  
 Budget à définir suivant l'ampleur des interventions et capacité des intervenants ; réfection piste cyclable 550.000 € (SPW, Province du Brabant wallon, commune)
- création de nouveaux sentiers cyclo-pédestres :  
 Longueur envisagée : 425 m  
 Coût (largeur 1,5 m, sans éclairage public) : 100.000 € HTVA (commune)  
 Ajout d'un éclairage public : ± 50.000 € HTVA
- aménagements de la rue des Messes et de la rue Alfred Scheers avec dispositifs de ralentissement du trafic et mise en valeur du caractère rural :  
 Rue des Messes (avec nouveaux projecteurs, sans tenir compte d'un éventuel remplacement d'égouttage) : ± 300.000 € HTVA  
 Rue Scheers (avec nouveaux projecteurs, sans tenir compte d'un éventuel remplacement d'égouttage) : ± 330.000 € HTVA  
 Rue Gabriel Marcelier - Aménagement de sécurité ± 25.000 € HTVA

**PROGRAMME DE RÉALISATION**

Projet réalisé en plusieurs phases en fonction des opportunités (voir également Etat du dossier).

**ELÉMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE POUR LA PRIORITÉ À ACCORDER**

L'ensemble du projet de restructuration de Hamme-Mille avec création d'un cœur de village répond à une demande importante. La réalisation des différents axes est essentielle du point de vue du fonctionnement des circulations, du point de vue de la convivialité et du point de vue de la symbolique du centre de Hamme-Mille.

Il est à noter que certains projets spécifiques entrant dans le cadre du projet global de restructuration font l'objet d'investissements privés ou régionaux. Il s'agit :

- du projet Tamet,
- du projet Ascencio,
- du lotissement du Chabut,
- des projets de ronds-points sur les nationales (DGO1 et privé),

- des projets d'égouttage (IBW).

Ces projets sont à articuler avec les projets communaux dans le respect du Schéma de Structure communal et des objectifs du PCDR.

## ETAT DU DOSSIER

### En matière de mobilité

#### Projets réalisés

- sécurisation des abords des écoles,
- aménagement de la rue René Ménada avec dispositifs de ralentissement du trafic,
- aménagement de la rue G. Marcelier (avec pose future de dispositifs de ralentissement du trafic),
- aménagement de la gare de bus,
- cheminement piéton entre l'avenue du Centenaire et la chaussée de Namur (lotissement Chabut).

#### Projets dont les travaux sont engagés

- aménagement du Vieux Chemin de Louvain avec dispositifs de ralentissement du trafic et mise en valeur du caractère rural,
- aménagement du sentier cyclo-pédestre entre la rue de la Chaussée et la chaussée de Louvain (pavage, éclairage...),
- création de trottoirs chaussée de Louvain et avenue du Centenaire.

#### Projets en cours d'élaboration et de demande d'accord

- aménagements des voiries de liaison intégrant des trottoirs et parkings (projet Ascencio),
- ouverture d'une voirie de liaison intégrant des trottoirs entre la rue des Messes et la chaussée de Louvain (projet Tamet),
- ronds-points le long des nationales (DGO1 et privé).

#### Projets à venir

- création de la place de Hamme-Mille,
- réfection des pistes cyclables le long des nationales, de traversées sécurisées et de dispositifs favorisant la sécurité des usagers lents,
- création de nouveaux sentiers cyclo-pédestres,
- aménagements de la rue des Messes et de la rue Alfred Scheers avec dispositifs de ralentissement du trafic et mise en valeur du caractère rural.

## PROGRAMMATION DES RÉALISATIONS

3 à 10 ans.

2013 : demande de convention et subsides auprès des diverses instances concernées

2013 : études

2013-2022 : travaux

## EN QUOI LE PROJET S'INTÈGRE-T-IL DANS UNE DÉMARCHE AGENDA 21 LOCAL ?

Liaison entre le projet et les piliers du développement durable :

### Pilier environnemental

- incitation à l'usage des modes de circulation doux, d'où diminution de l'usage de la voiture et impact en matière de diminution des émissions de CO2,
- plantations d'arbres et de végétations locales,
- maintien des couloirs écologiques le long de la Nethen,
- assainissement de la Nethen,
- choix de matériaux durables et bonnes pratiques des travaux.

### Pilier social

- meilleures possibilités d'appropriation du cœur de village par la création d'espaces de rencontre (place, rues...),
- amélioration de la convivialité,
- valorisation de l'espace public à proximité des activités sociales,
- intégration du terrain de sport à l'espace de la place,
- développement de logements et de commerces de proximité.

### Pilier économique

- développement du pôle commercial intégrant des petites surfaces et commerces de proximité,
- mixité fonctionnelle du centre de Hamme-Mille (commerces, services, habitats, infrastructures socioculturelles).

### Pilier culturel

- mise en œuvre d'un espace symbolique et identitaire : la place, cœur de village,
- valorisation du patrimoine bâti, des lieux socioculturels et culturels,
- possibilité d'organiser des activités culturelles sur l'espace public.

## EN QUOI LE PROJET CONTRIBUE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Le projet respecte un urbanisme durable parce qu'il intègre tous les niveaux de circulation de l'interrégional au local et favorise leur cohabitation. Il développe également un maillage de modes doux favorisant ainsi leur usage. Il implante des lieux conviviaux de rencontre et d'identité. Il intègre un programme mixte favorisant les échanges et contribuant à la création d'emplois locaux.

**ANNEXES**

Annexe 1 – Hamme-Mille : plan de hiérarchisation des voiries existantes

Annexe 2 – Hamme-Mille : plan de catégorisation du réseau automobile existant et relevé des problèmes

Annexe 3 – Hamme-Mille : plan de catégorisation du réseau automobile projeté

Annexe 4 – Hamme-Mille : plan du réseau cyclo-pédestre existant et relevé des problèmes

Annexe 5 – Hamme-Mille : plan du réseau cyclo-pédestre projeté

Annexe 6 – Hamme-Mille : plan de localisation des différents aménagements

Annexe 7 – Hamme-Mille : esquisse de création d'un cœur de village

Annexe 8 – Hamme-Mille : plan d'aménagement du Vieux Chemin de Louvain et du sentier qui prolonge la rue de la Chaussée

Annexe 9a – Hamme-Mille : esquisse du rond-point à la jonction des chaussées

Annexe 9b – Hamme-Mille : esquisse du rond-point desservant les zones de commerces et permettant une traversée aisée de la nationale

Annexe 10 – Hamme-Mille : plan des projets Tamet et Ascencio

Annexe 11 – Hamme-Mille : esquisse d'un aménagement des chaussées intégrant les modes doux

Annexe 12 – Hamme-Mille : réalisation de logements publics rue du Centenaire