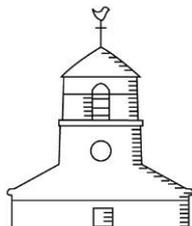




Service public de Wallonie



Commune de Habay



Commune de Léglise

Plan Intercommunal de Mobilité de Habay et Léglise

Phase 3 : Propositions Echelle communale *Commune de Léglise*

Rapport final avant enquête publique
Juin 2010

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul PLAK – Administrateur – Chef de projets

Céline PADERNA – Chef de projets

Andreas ATHANASSIADIS – Chargé d'études

Grégory GUALANDI – Assistant

agora
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

Phase 3 : Commune de Léglise

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier	5
1.1 <i>A l'échelle de la commune</i>	5
1.1.1 Principe.....	5
1.1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Léglise	6
1.2 <i>A l'échelle de la N40</i>	7
1.2.1 Catégorisation et régime de vitesse	7
1.2.2 Le cas de la N40.....	8
2. Liste des aménagements sur la commune de Léglise	9
3. Fiches actions et esquisses d'aménagements	10
3.1 <i>A l'échelle communale</i>	10
3.1.1 Fiche action : Aménagement d'une zone de covoiturage en sortie de la E411 ..	10
3.2 <i>Léglise</i>	11
3.2.1 Fiche de principe	11
3.2.2 Fiche action : Aménagement d'effets de porte le long des nationales (N40, N894) 12	12
3.2.3 Fiche action : Aménagement des circulations et de la voirie du centre de Léglise 16	16
3.2.4 Fiche action : Amélioration des cheminements piétons Rue de la Distillerie.....	25
3.3 <i>Les Fossés</i>	27
3.3.1 Fiche de principe	27
3.3.2 Fiche action : Effet de porte N894 à Les Fossés.....	28
3.3.3 Fiche action : Effet de porte N801 à Les Fossés.....	33
3.3.4 Fiche action : Sécurisation des carrefours le long de la N801 et de la N894 au centre du village	36
3.4 <i>Assenois</i>	41
3.4.1 Fiche de principe	41
3.4.2 Fiche action : Effet de porte le long de la N801 à Assenois	42
3.4.3 Fiche action : Effet de porte sur les rues locales débouchant sur la N801 (rue du Rond-Pré, rue de l'Accord).....	46
3.4.4 Fiche action : Aménagement d'une zone 30 au centre d'Assenois	50
3.5 <i>Mellier</i>	53
3.5.1 Fiche de principe	53
3.5.2 Fiche action : Sécurisation de la traversée du centre de Mellier	54
3.5.3 Fiche action : Sécurisation des circulations aux abords de l'Ecole des Bruyères 57	57
3.5.4 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte en entrée est (rue du Manchot) et en entrée nord (rue des Sports).....	60
3.6 <i>Louftémont</i>	63

3.6.1	Fiche de principe	63
3.6.2	Fiche action : Effet de porte rue des Eaux Bonnes et rue du Pierroy	64
3.6.3	Fiche action: Aménagement d'itinéraires vélos/piétons sécurisés vers l'école « Les Genêts »	68
3.7	<i>Ebly</i>	76
3.7.1	Fiche de principe	76
3.7.2	Fiche action : Aménagement d'un effet de porte et modération des vitesses sur l'axe nord / sud de Ebly	77
3.7.3	Fiche action : Aménagement d'un effet de porte en entrée est du village d'Ebly 81	
3.7.4	Fiche action : Amélioration de la zone d'attente à l'arrêt de bus de l'Ecole « Les Bruyères » dans la rue Saint-Martin.....	84
3.8	<i>Witry</i>	86
3.8.1	Fiche de principe	86
3.8.2	Fiche action : Amélioration et sécurisation des abords de l'école « Les Genêts » à Witry 87	
3.9	<i>Nivelet</i>	89
3.9.1	Fiche de principe	89
3.9.2	Fiche action : Aménager et supprimer le trafic de transit des véhicules poids lourds 90	
3.9.3	Fiche action : Aménager et sécuriser l'entrée sud de Nivelet.....	92
3.10	<i>Habaru</i>	94
3.10.1	Fiche de principe	94
3.10.2	Fiche action : Effet de porte et effet ralentisseur rue Habaru	95
3.11	<i>Chevaudos</i>	98
3.11.1	Fiche de principe	98
3.11.2	Fiche action : Sécurisation des cheminements piétons entre Chevaudos et Assenois.....	99
3.12	<i>Winville</i>	101
3.12.1	Fiche de principe	101
3.12.2	Fiche action : Effet de porte sur la N848	102
3.13	<i>Traimont</i>	104
3.13.1	Fiche de principe	104
3.13.2	Fiche action : Effet de porte rue des Chasseurs Ardennais et rue des Rualles	105
3.14	<i>Thibessart</i>	108
3.14.1	Fiche de principe	108
3.14.2	Fiche action : Effets de porte et sécurisation du centre de Thibessart	109
3.15	<i>Behême</i>	113
3.15.1	Fiche de principe	113
3.15.2	Fiche action : Aménagement et sécurisation de Behême le long de la N40	114
4.	Synthèse des remarques de l'enquête publique.....	118

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier

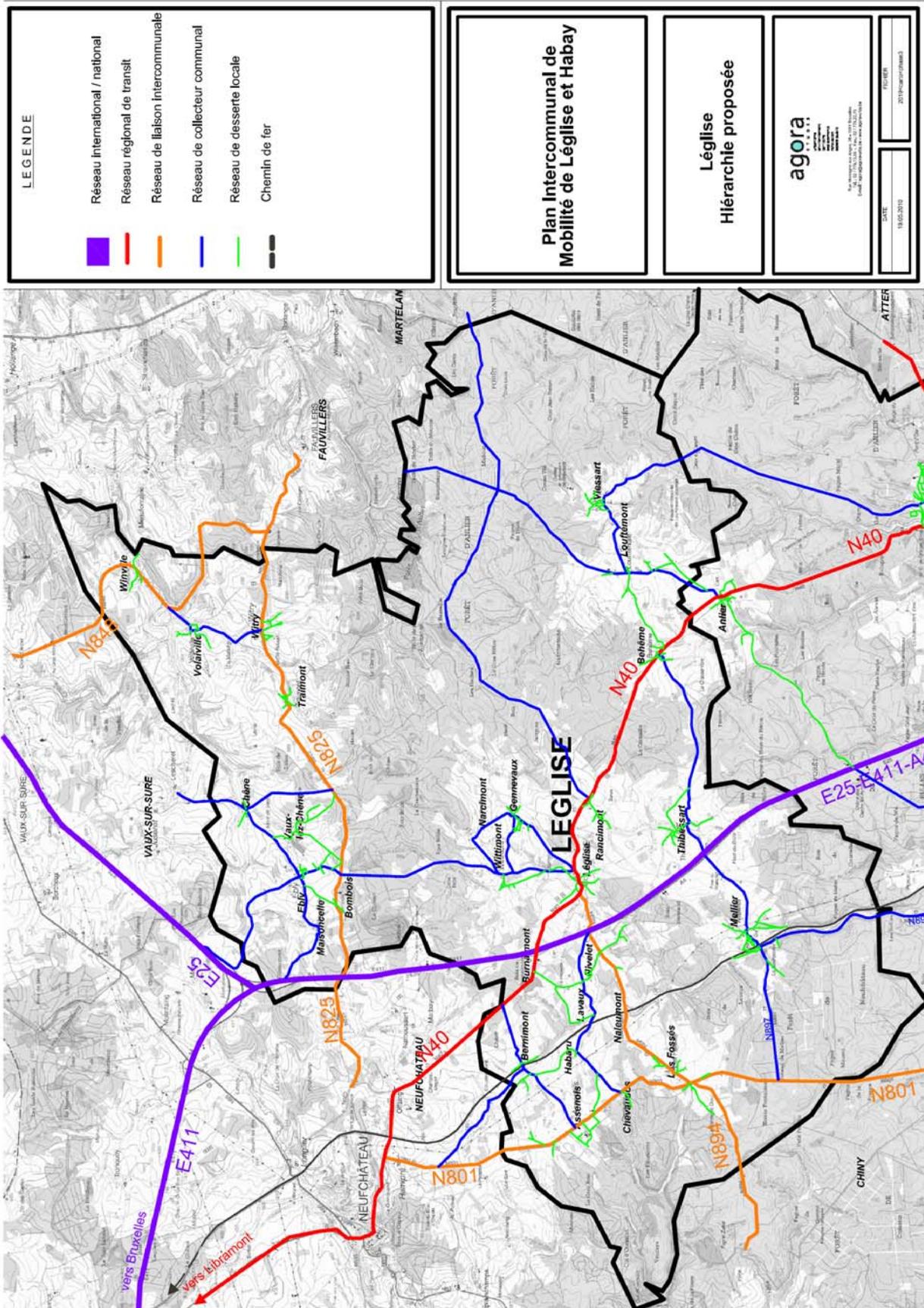
1.1 A l'échelle de la commune

1.1.1 Principe

La hiérarchie proposée est réfléchiée à l'échelle des communes de Habay et Léglise et se décline comme suit, en termes de régime de vitesse et d'aménagement :

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
	Affectation				
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
	Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Vitesses maxi autorisées	120	120- 90 -70-50-(30)	90- 70 -50-(30)	90-70- 50 -30	50- 30 -20
	Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale			communale	

1.1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Léglise

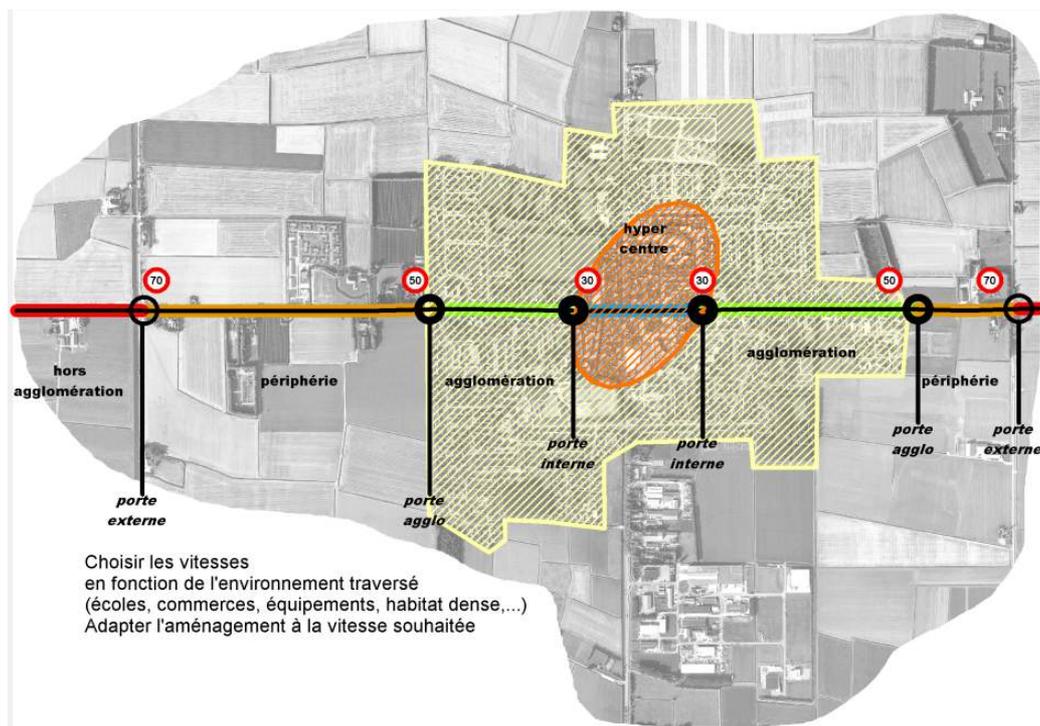
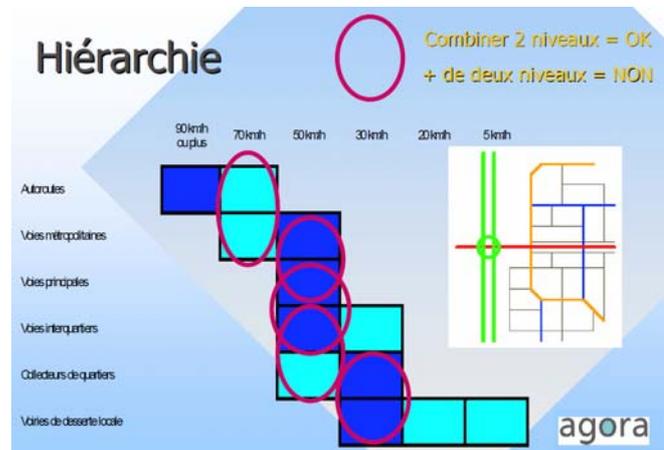


1.2 A l'échelle de la N40

1.2.1 Catégorisation et régime de vitesse

Tout l'art de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à combiner ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers.

Pour des déplacements courts, une faible vitesse est parfaitement acceptable ; au contraire, pour les longs déplacements, l'accès à un réseau routier de hiérarchie élevée permettant de se déplacer rapidement et avec un minimum de contraintes sera exigé.



Gestion des vitesses

1.2.2 Le cas de la N40

La nationale 40 traverse d'ouest en est la commune de Léglise, elle dessert directement ou indirectement plusieurs des villages de la commune. Des relevés de vitesse ont mis l'accent sur des vitesses excessives. On propose de catégoriser cette axe traversés : hors agglomération, en agglomération et aux abords d'écoles.



2. Liste des aménagements sur la commune de Léglise

Territoire	N°	Où	Mesure	Quand			Qui				mesure(s) liée(s)	
				- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Léglise	SPW	TEC	SNCB		Autres
	Commune de Léglise											
	Modes doux											
	3.2.4	Légise	Amélioration des cheminements piétons Rue de la Distillerie	court	moyen							
	3.6.3	Louffimont	Aménagement d'itinéraires véloroutables sécurisés vers l'école « Les Genêts »	court	moyen							
	3.11.2	Cheraucous	Securisation des cheminements piétons entre Cheraucous et Assenois	court	moyen							
	Transport en commun et intermodalité											
	3.1.1	Commune	Aménagement d'une zone de covoiturage à proximité de la E411	court								
	3.7.4	Ebly	Amélioration de la zone d'attente à l'arrêt de bus de l'École « Les Bruyères » dans la rue Saint-Martin	court								
	Circulation, stationnement et modes doux : intervention dans les villages											
	3.2.2	Légise	Aménagement d'effets de porte le long des nationales (N40, N894)	court	moyen							
	3.2.3	Légise	Aménagement des circulations et de la voirie du centre de Légise	court	moyen	long						
	3.2	Les Fossés	Effet de porte N894 à Les Fossés	court								
	3.3.3	Les Fossés	Effet de porte N801 à Les Fossés	court								
	3.3.4	Les Fossés	Securisation des carrefours le long de la N801 et de la N894 au centre du village	court		long						
	3.4.2	Assenois	Effet de porte le long de la N801 à Assenois	court	moyen							
	3.4.3	Assenois	Effet de porte sur les rues locales débouchant sur la N801 (rue du Rond-Pré, rue de l'Accord)	court	moyen	long						
	3.4.4	Assenois	Aménagement d'une zone 30 au centre d'Assenois	court	moyen	long						
	3.5.2	Meiller	Securisation de la traversée du centre de Meiller	court								
	3.5.3	Meiller	Securisation des circulations aux abords de l'École des Bruyères	court								
	3.5.4	Meiller	Aménagement d'un effet de porte en entrée est (rue du Manchon) et en entrée nord (rue des Sports)	court								
	3.6.2	Louffimont	Effet de porte rue des Eaux, Bornes et rue du Pienoy	court								
	3.7.2	Ebly	Aménagement d'un effet de porte et modulation des vitesses sur l'axe nord / sud de Ebly	court								
	3.7.3	Ebly	Aménagement d'un effet de porte en entrée est du village d'Ebly	court								
	3.8.2	Witry	Amélioration et sécurisation des abords de l'école « Les Genêts » à Witry	court								
	3.8.2	Nivellet	Aménager et supprimer le trafic de transit des véhicules poids lourds	court	moyen	long						
	3.8.3	Nivellet	Aménager et sécuriser l'entrée sud de Nivellet	court								
	3.10.2	Habaru	Effet de porte et effet ralentisseur rue Habaru	court	moyen							
	3.12.2	Witryville	Effet de porte sur la N848	court	moyen							
	3.13.2	Traumont	Effet de porte rue des Chasseurs Ardennais et rue des Rualles	court	moyen							
	3.14.2	Thibessart	Effet de porte et sécurisation du centre de Thibessart	court	moyen							
	3.15.2	Belême	Aménagement et sécurisation de Belême le long de la N40	court	moyen							3.8.4 Aménagement de liaisons piétones (Arlies)

3. Fiches actions et esquisses d'aménagements

3.1 A l'échelle communale

3.1.1 Fiche action : Aménagement d'une zone de covoiturage en sortie de la E411

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche action 3.1.1
	Commune de Léglise Léglise	Aménager une zone de covoiturage à proximité de la E411	

Situation actuelle

Qu'il s'agisse de Habay ou Léglise, les abords des sorties d'autoroute sont devenus des aires de stationnement pour les navetteurs effectuant du covoiturage. A l'image de la zone de covoiturage existante à la sortie 28a à Rulles, il est important pour la sécurité des conducteurs d'aménager une aire sécurisée.



Objectifs

Aménager au minimum une zone de covoiturage sécurisée à proximité de la E411 sur chaque commune.

Mesures

Aménagement d'une zone de covoiturage protégée à proximité de la sortie 28 de la E411

La commune et le SPW projette l'aménagement de la zone de covoiturage à l'ouest de la E411, au sud de la route de Burnaimont.



3.2.2 Fiche action : Aménagement d'effets de porte le long des nationales (N40, N894)

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche action 3.2.2
	Commune de Léglise Léglise	Aménager et sécuriser les entrées/sorties du village de Léglise	

Situation actuelle

Le centre de Léglise est traversé par la nationale 40 qui le relie à Neufchâteau et la E411 au nord et à Habay au sud. Cet axe est généralement fréquenté par la population locale pour rejoindre les grands axes (1170 véh/jour sens confondus).

Le centre de Léglise accueille : la maison communale de Léglise, une école communale, la poste et quelques commerces.

Les principaux trafics observés concernent l'école communale dont l'accès s'effectue depuis la N40 via la rue du Chaudfour. La circulation est giratoire autour de l'école et l'espace disponible devant l'école offre de nombreuses options de stationnement longue ou courte durée.

Les différents projets envisagés nécessitent une réflexion globale autour de la sécurisation des circulations et l'amélioration de l'accessibilité aux divers équipements depuis les rues locales du village.

Parmi les projets, on distingue :

- l'aménagement de divers équipements sur la Place de la Poste, rue de la Tannerie
- la création d'une crèche dans le complexe école/maison communale
- l'aménagement d'une Zone d'Activités Economique au début du village

Les entrées de villages sont peu ou pas matérialisées et signalées.



Objectifs

Créer des « effets de porte » afin d'identifier le territoire traversé.

Maîtriser, par des aménagements physiques, les vitesses, tout particulièrement en entrée et au centre des villages

Mesures

Afin de faire respecter la catégorisation des vitesses proposée le long de la nationale 40, il est important que proposer des aménagements incitant au respect des vitesses, soit les 50 km/h imposée.

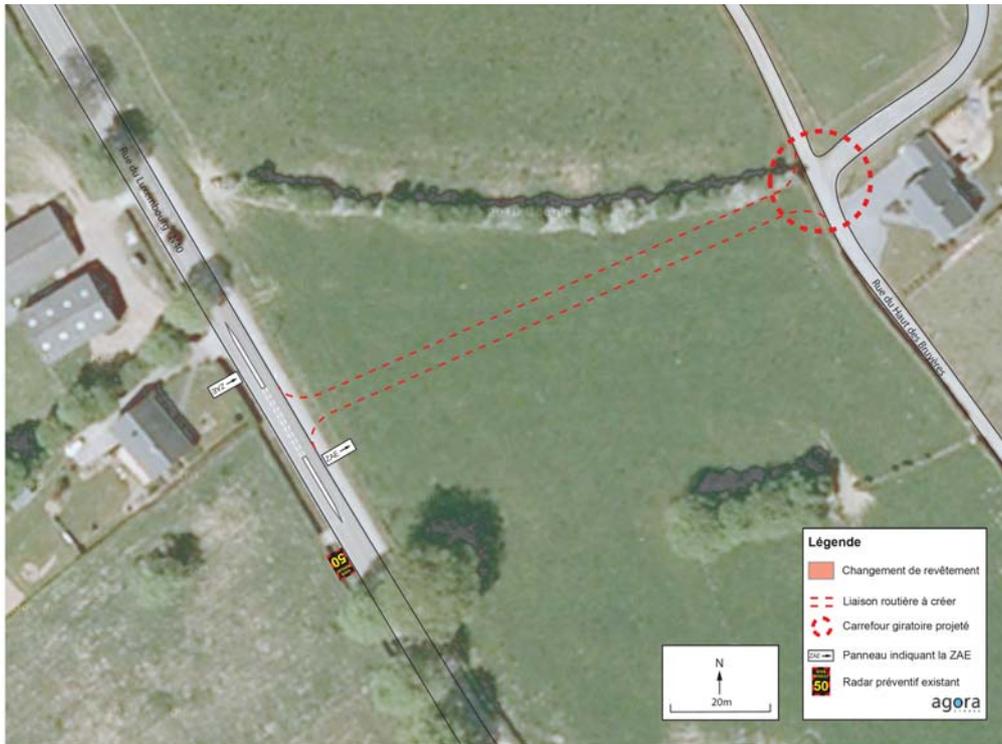
On distingue les points d'interventions suivants :



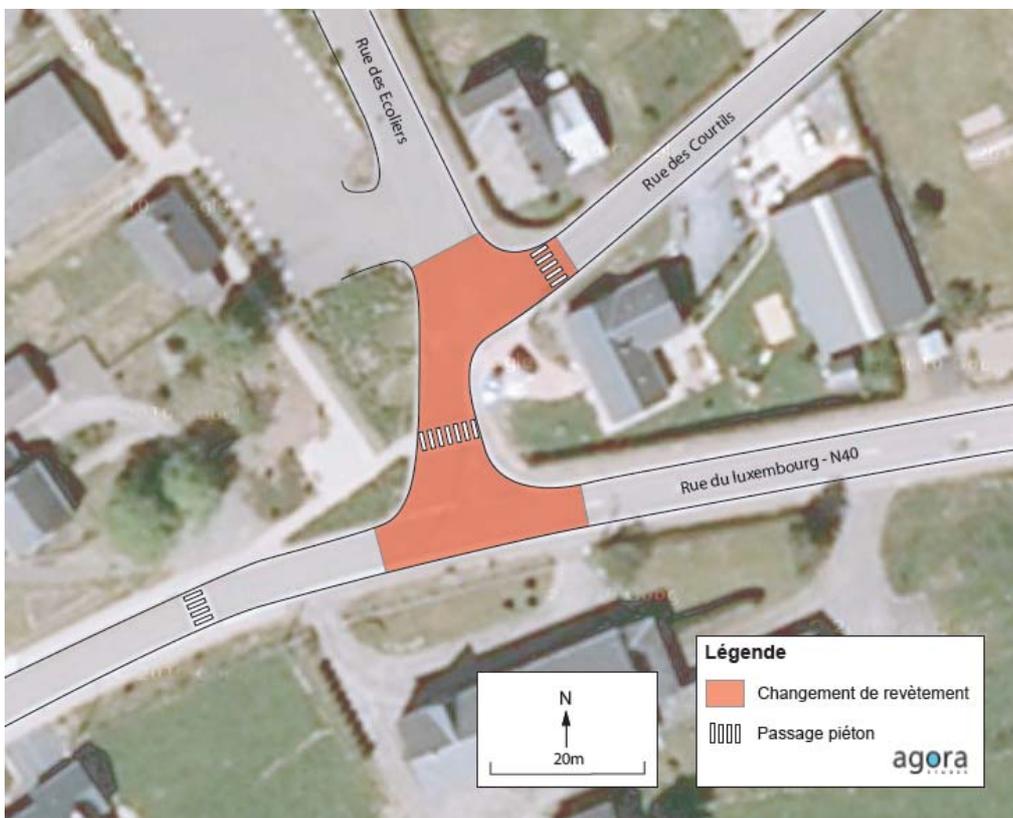
Point « b » et « c » : cf. fiche action « Léglise centre »

Point « f » : cf. fiche action « Rue de la Distillerie »

- *Point « a » : N40 - Rue du Luxembourg : signalisation de la future ZAE avec effet de porte au niveau du débouché de la future voirie et radar préventif pour inciter les véhicules à ralentir.*



- *Point « d » : N40 - Rue du Luxembourg : rappel entrée en zone limitée à 50 km/h avec un changement de couleur de revêtement au niveau de l'accès rue des Courtils / rue des écoliers.*



- Point « e » N40 – Rue du Luxembourg : Effet de porte de type îlot franchissable



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Léglise Fiche 3.2.2	
---------------	--	--

3.2.3 Fiche action : Aménagement des circulations et de la voirie du centre de Léglise

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche action 3.2.3
	Commune de Léglise Léglise	Aménager et sécuriser les traversées du village de Léglise	

Situation actuelle

Le centre de Léglise est traversé par la nationale 40 qui le relie à Neufchâteau et la E411 au nord et à Habay au sud. Cet axe est généralement fréquenté par la population locale pour rejoindre les grands axes (1170 véh/jour deux sens confondus).

Le centre de Léglise accueille : la maison communale de Léglise, une école communale, la poste et quelques commerces.

Les principaux trafics observés concernent l'école communale dont l'accès s'effectue depuis la N40 via la rue du Chaudfour. La circulation est giratoire autour de l'école et l'espace disponible devant l'école offre de nombreuses options de stationnement longue ou courte durée.

Les différents projets envisagés nécessitent une réflexion globale autour de la sécurisation des circulations et l'amélioration de l'accessibilité aux divers équipements depuis les rues locales du village.

Parmi les projets, on distingue :

- l'aménagement de divers équipements sur la Place de la Poste, rue de la Tannerie
- la création d'une crèche dans le complexe école/maison communale
- l'aménagement d'une Zone d'Activités Economique au début du village



Carrefour N40 / rue de la Distillerie



Rue du Chaudfour / N40



Rue de la Tannerie



Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération et réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier

Mesures

Pour la traversée du village de Léglise, il s'agit, dans le cadre de ce PICM, de mener une réflexion globale au niveau des circulations et d'envisager les aménagements qui en découleront.

On propose ainsi deux solutions à court et long termes.

A court terme :

Améliorer les circulations piétonnes et diminuer la pression automobile

➤ *Hiérarchie / Circulation*

- Identification des zones locales (accès Maison/Ecole communale, rue de la Tannerie) par un changement de revêtement en entrée de zone
- Rue du Luxembourg (N40) : conservation du double sens de circulation
- Ecole/Maison communale : conservation du sens de circulation en giratoire existant
- Rue du Haut des Bruyères : mise en sens unique sortant pour éviter de générer un trafic vers la ZAE
- Elargir les oreilles de trottoir et matérialiser des îlots au niveau des carrefours débouchant sur la N40 : rappel effet de porte (cf. fiche action de situation des points d'intervention pour l'effet de porte, points « b » et « c »).

➤ *Partage de la voirie*

- Sécurisation du cheminement piéton le long de la rue du Luxembourg, côté école avec un marquage au sol et une signalétique rappelant la présence de piétons sur cet axe. Implantation de barrière au niveau des passages piétons. Continuité à établir avec la rue de la Distillerie.
- Rue de la Tannerie : conservation du double sens, matérialisation de zones de stationnement sur chaussée en chicane, réfection et aménagement des trottoirs.
- Création de trottoir rue de la Distillerie dans la continuité du trottoir existant rue du Luxembourg

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue de la Distillerie / rue de la Tannerie



- Elargissement des oreilles de trottoir
- Matérialisation d'un îlot en dur pour rappel de l'effet de porte
- Trottoir rue de la Distillerie, côté sud, dans la continuité du trottoir existant le long de la rue du Luxembourg
- Matérialisation d'un passage piéton rue de la Distillerie avec un îlot en dur pour sécuriser la traversée
- Revêtement différencié en entrée de zone locale (rue de la Tannerie)
- Espace disponible pour permettre tous les mouvements de Tourne à Gauche et Tourne à Droite

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue du Chaudfour



- Revêtement différencié en entrée de zone locale (rue du Chaudfour)
- Prolongation du trottoir le long de la N40, de la rue de la Distillerie vers l'école communale (min 1,50m) et de la N40 vers la rue de la Tannerie
- Mise en avant de la ruelle piétonne existant entre la N40 (proximité de la Poste) et la rue du Chaudfour



- Variante intégrant l'espace devant la maison communale dans un parc / une aire piétonne
- Une attention particulière sera portée à la giration des bus vers l'école communale (Réflexion en cours à la Commune)

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue de la Tannerie



Revêtement différencié en entrée de zone locale (rue de la Tannerie)

Matérialisation d'un îlot en dur pour rappel de l'effet de porte et protection de la traversée piétonne.

Sécurisation du débouché de la ruelle piétonne sur la N40 par la mise en place de barrière

Option possible à plus long terme :

Réorganiser l'espace en boulevard urbain à sens unique pour la traversée du village et récupérer l'espace au bénéfice des circulations piétonnes

➤ *Hiérarchie / Circulation*

- Rue du Luxembourg (N40) / rue de la Tannerie : mise en sens unique giratoire afin de libérer de l'espace pour les piétons
- Mise en sens unique des circulations autour de l'îlot permettant d'accéder la Maison Communale et à l'Ecole
- Identification des zones locales (accès Maison/Ecole communale) par un changement de revêtement en entrée de zone
- Rue du Haut des Bruyères : mise en sens unique sortant pour éviter de générer un trafic vers la ZAE
- Implantation d'îlot afin de diriger la circulation de et vers les sens uniques créés ((cf. fiche action de situation des points d'intervention pour l'effet de porte, points « b » et « c »).

➤ *Partage de la voirie*

- Rue du Luxembourg (N40) entre la rue de la Distillerie et la rue de la Tannerie : élargissement des trottoirs avec déplacement des filets d'eau, aménagement de zone de stationnement côté Ecole pour protéger la circulation des piétons entre Distillerie et Chaudfour et côté Poste entre Chaudfour et Tannerie.
- Rue de la Tannerie : matérialisation des trottoirs de chaque côté, aménagement de zone de stationnement
- Création de trottoir rue de la Distillerie dans la continuité du trottoir existant rue du Luxembourg

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue de la Distillerie / rue de la Tannerie



Aménagement d'îlot directionnel dans le carrefour pour orienter les automobilistes en fonction des nouveaux sens de circulation et sécuriser les traversées piétonnes
Élargissement des oreilles de trottoirs

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue du Chaudfour



Revêtement différencié en entrée de zone locale (rue du Chaudfour)
Mise à sens unique de l'accès avec un élargissement des trottoirs
Mise en avant de la ruelle piétonne existant entre la N40 (proximité de la Poste) et la rue du Chaudfour
variante intégrant l'espace devant la maison communale dans un parc / une aire piétonne, (voir aménagement similaire à court terme ci-dessus)

Carrefour N40 (rue du Luxembourg) / rue de la Tannerie



Aménagement d'îlot directionnel dans le carrefour pour orienter les automobilistes en fonction des nouveaux sens de circulation et sécuriser les traversées piétonnes
Sécurisation du débouché de la ruelle piétonne sur la N40 par la mise en place de barrière
Aménagement des cheminements piétons de la N40 vers la nouvelle Place de La Poste

Comparaison des 2 options :

Le tableau récapitulatif indique les principaux avantages et inconvénients de chaque option.

	<u>N40 double-sens</u>	<u>N40 sens unique</u>
<u>Avantages</u>	<ul style="list-style-type: none"> + Parcours « logique » + Transports exceptionnels non gênés + N40 plus facile à gérée en cas de déviation de la E411 	<ul style="list-style-type: none"> + Parcours modifié → impact sur les comportements + Valorisation de la réduction de largeur pour <ul style="list-style-type: none"> • Trottoirs • Stationnement • Vie locale • Traversées + courtes et aisées, trafic 1 seul sens
<u>Inconvénients</u>	<ul style="list-style-type: none"> – Peu ou pas de gain de largeur pour les piétons et la vie locale 	<ul style="list-style-type: none"> – Risque de circulation plus rapide – Impact local sur rue Tannerie → plus de trafic – Obligation pour tous de toujours faire la boucle – Transports exceptionnels ne peuvent suivre la boucle ? – Impact déviation E411 plus difficile à gérer

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Léglise fiche 3.2.3	
---------------	--	---

3.2.4 Fiche action : Amélioration des cheminements piétons Rue de la Distillerie

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche action 3.2.4
	Commune de Léglise Léglise	Aménager et sécuriser les circulations piétonnes : rue de la Distillerie	

Situation actuelle

Le centre de Léglise accueille : la maison communale de Léglise, une école communale, la poste et quelques commerces. Les différents projets envisagés nécessitent une réflexion globale autour de la sécurisation des circulations et l'amélioration de l'accessibilité aux divers équipements depuis les rues locales du village.

La rue de la Distillerie dessert une zone d'habitat et offre, à ce jour, des cheminements piétons peu ou pas sécurisés vers le centre de Léglise.



Accès rue de la Distillerie depuis la N40 (rue du Luxembourg)

Objectifs

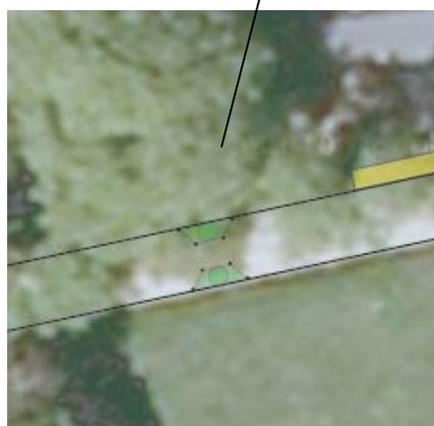
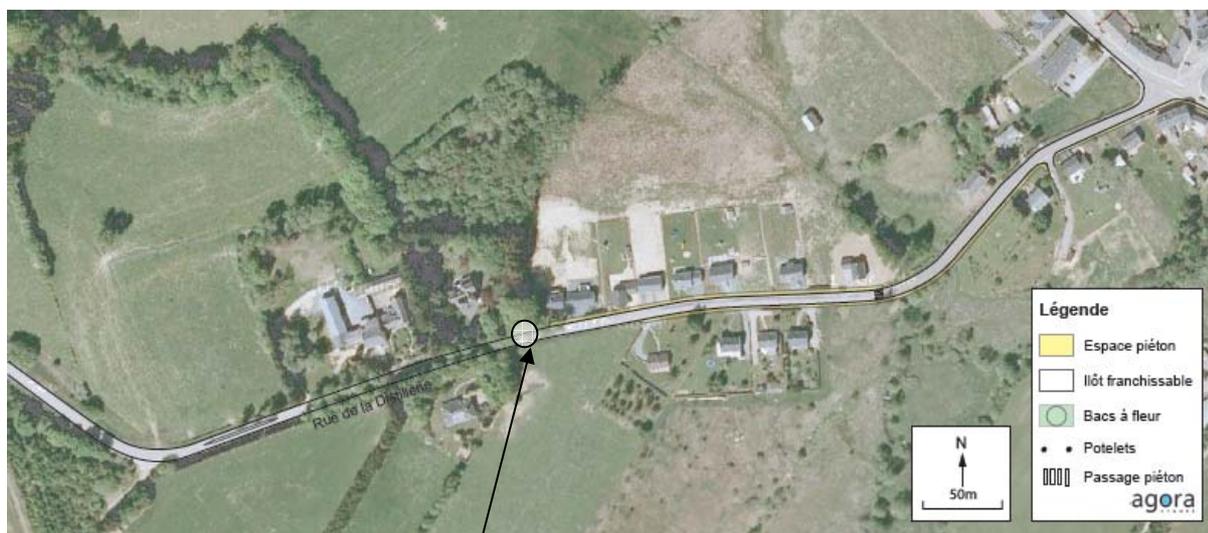
Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération et réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier.

Mesures

Afin de se rendre de manière sécurisée de la rue de la Distillerie au centre de Léglise et aux équipements (Maison communale, Ecole, Poste, ...), il est proposé d'y aménager des trottoirs le long des habitations existantes.

Par ailleurs, dans l'optique de faire respecter les vitesses pour les traversées d'agglomération, un îlot franchissable est proposé entre la Pont de la E411 et les premières habitations.

Une chicane de rétrécissement est proposée pour marquer la transition avec l'espace rue de l'agglomération.

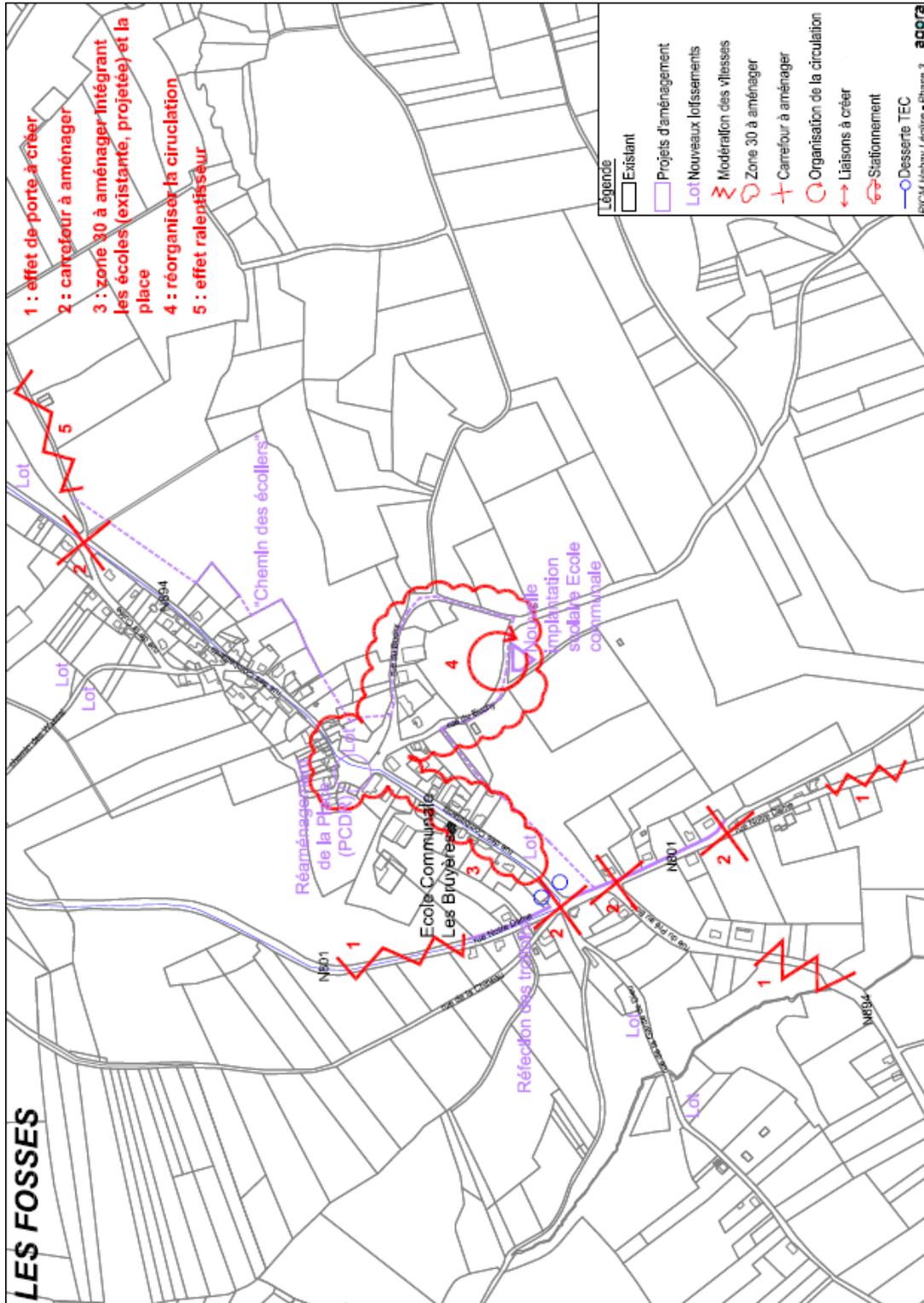


Chicane de rétrécissement

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Léglise Fiche action 3.2.4	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.3 Les Fossés

3.3.1 Fiche de principe



3.3.2 Fiche action : Effet de porte N894 à Les Fossés

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	06/2010	Fiche n° 3.3.2
	Commune de Léglise Les Fossés	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village – N894	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

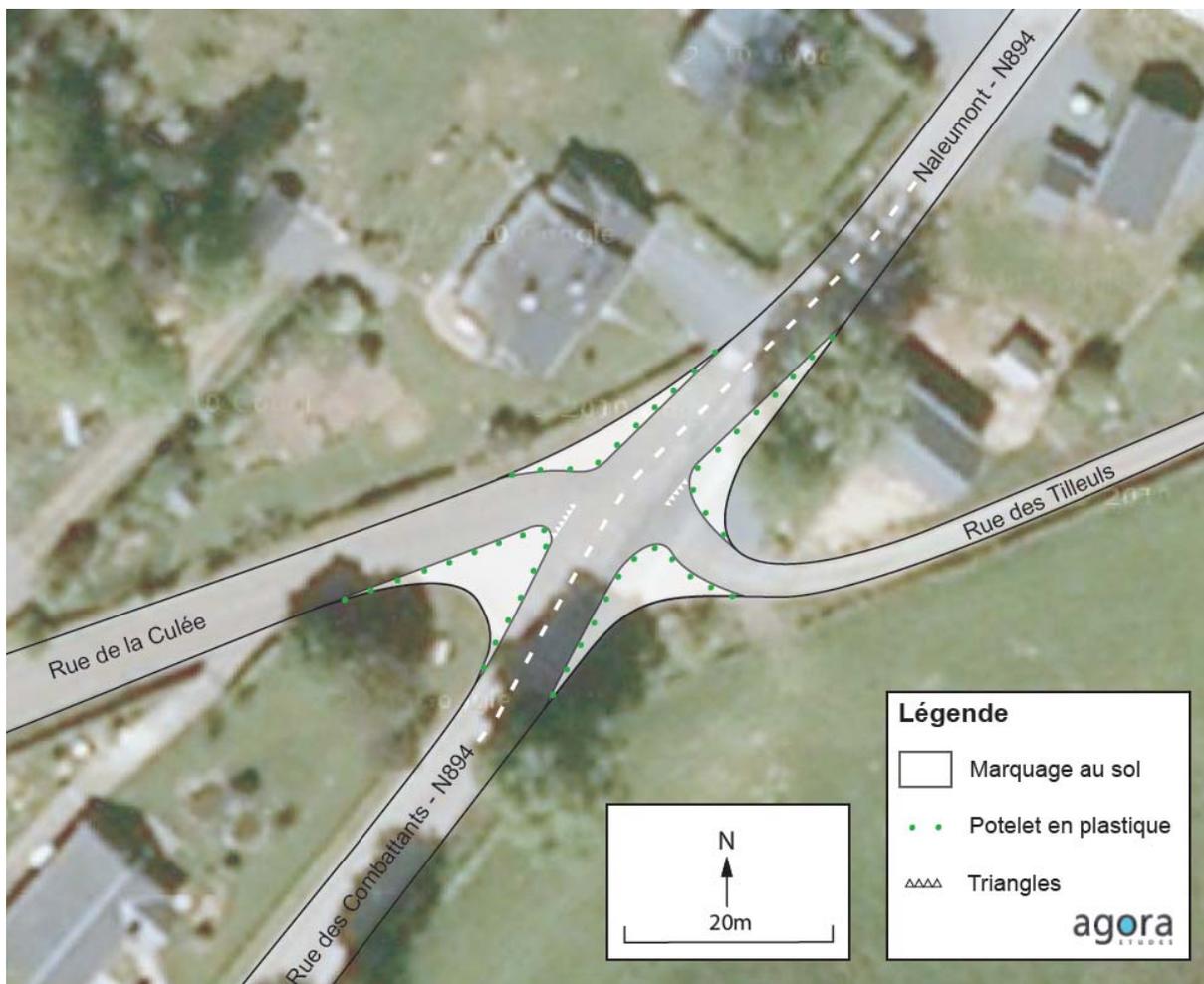
Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Pour l'effet de porte au carrefour rue des Combattants (N894) # rue de la Culée # rue des Tilleuls, nous proposons de diminuer l'emprise du carrefour en élargissant les bords de chaussée grâce à du marquage au sol et des potelets en plastique, afin d'obtenir une déviation de l'axe de la N894. Cela permet :

- De rétrécir la largeur du carrefour et donc incite les automobilistes à ralentir ;
- De rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur le long de la N894 et donc de l'inciter à ralentir ;
- De mener les véhicules issus de la rue de la Culée et de la rue des Tilleuls d'arriver au carrefour de front et non plus de biais. Cela améliore la visibilité et la lisibilité du carrefour et empêche aux automobilistes de s'engager dans le carrefour avec des vitesses excessives.
- Le « céder le passage », indique aux automobilistes qu'il se trouve à un carrefour où il n'a pas la priorité.

L'aménagement est représenté sur la carte ci-dessous



Aménagement du carrefour rue des Combattants (N894) # rue de la Culée # rue des Tilleuls

Pour l'effet de porte rue du Pré des Bois, nous proposons de rétrécir la voirie grâce à un îlot central franchissable (peint ou en dur).

L'îlot franchissable permet d'une part de rétrécir la largeur de la voirie, et d'autre part de rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur et donc de l'inciter à ralentir.



Exemples d'îlots centraux peint et en dur

L'aménagement est représenté sur la carte ci-dessous



Aménagement rue du Pré au Bois (N894)

Pour l'effet ralentisseur de la rue des Tilleuls, nous proposons un changement de revêtement.

Cette voirie possède un trafic local, mais elle est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite les automobilistes à rouler trop vite. Nous proposons donc l'aménagement d'un changement de revêtement.

L'aménagement est représenté sur la carte ci-dessous



Aménagement rue des Tilleuls

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Léglise Fiche action 3.3.2	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.3.3 Fiche action : Effet de porte N801 à Les Fossés

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.3.3
	Commune de Léglise Les Fossés	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte et espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Pour l'effet de porte rue Notre Dame côté nord, nous proposons de rétrécir la voirie grâce à un îlot central franchissable en dur.

Pour l'effet de porte rue Notre Dame côté sud, nous proposons de rétrécir la voirie grâce à un îlot central franchissable (peint ou en dur).

L'aménagement est représenté sur la carte ci-dessous



Aménagement rue Notre Dame (N801) côté nord et côté sud

L'îlot franchissable permet d'une part de rétrécir la largeur de la voirie, et d'autre part de rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur et donc de l'inciter à ralentir



source Google Maps



Exemples d'îlots centraux peint et en dur

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Léglise Fiche action 3.3.3	
---------------	---	---

3.3.4 Fiche action : Sécurisation des carrefours le long de la N801 et de la N894 au centre du village

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.3.4
	Commune de Léglise Les Fossés	Aménager et sécuriser les carrefours principaux le long de la N801 et de la N894	

Situation actuelle

Le village des Fossés accueille un des 7 pôles scolaires de la Commune de Léglise. Il est accessible via la rue des Combattants depuis la N801 qui traverse le village.

En complément et en rappel des effets de portes mis en œuvre en entrée/sortie de village, le long des nationales N801 et N894, il est nécessaire d'intervenir au niveau des carrefours situés au centre de Les Fossés.

Cela permettra de sécuriser les circulations piétonnes le long de la N801 (projet SPW de réfection des trottoirs) et de ralentir les automobilistes dans leur traversée du centre.



N801

Objectifs

Sécuriser les traversées d'agglomération.

Mesures

Nous proposons d'aménager les carrefours suivants :

- Rue Notre Dame (N801) # rue de la Chineau ;
- Rue Notre Dame (N801) # rue des Combattants (N894) # rue Garde de Dieu ;
- Rue Notre Dame (N801) # rue du Pré au Bois (N894).

La rue des Combattants sera également aménagée en amont du carrefour.

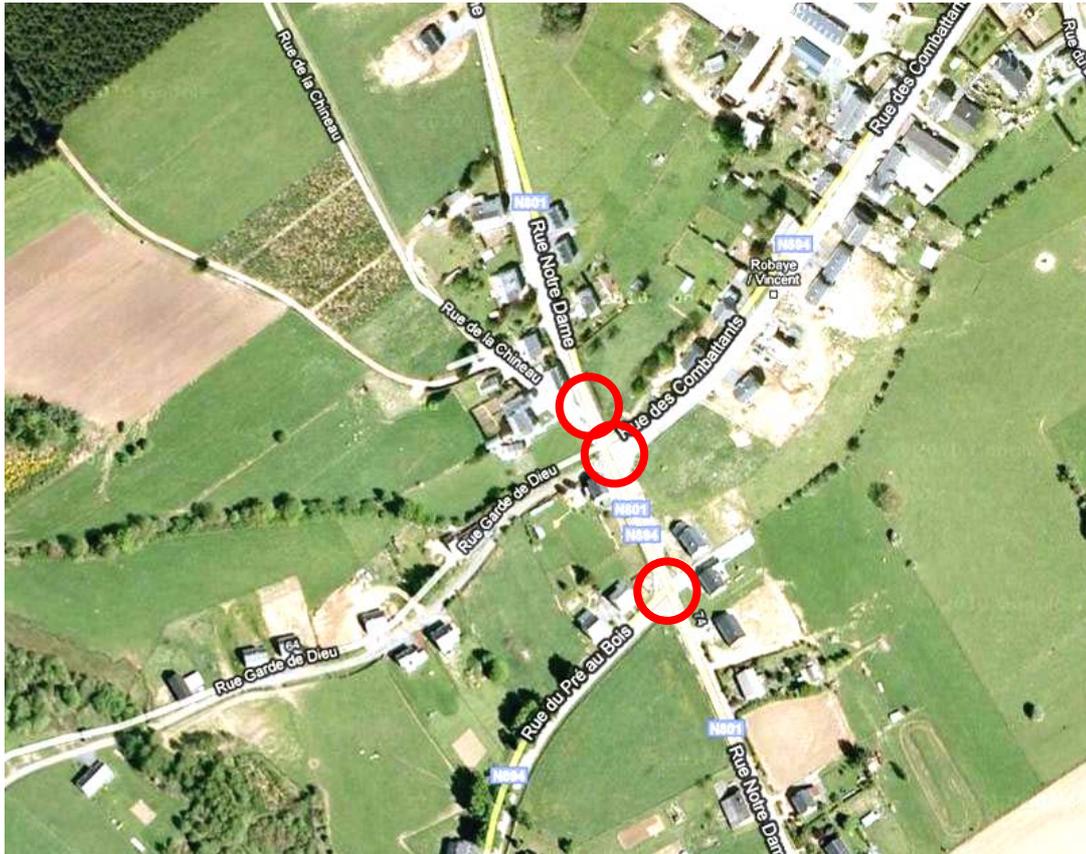


Figure 1 Localisation des aménagements (source Google Maps)

L'aménagement global est représenté sur la carte ci-dessous



Figure 2 Aménagements le long de la rue Notre Dame (N801)

Aménagement du carrefour rue Notre Dame (N801) # rue de la Chineau



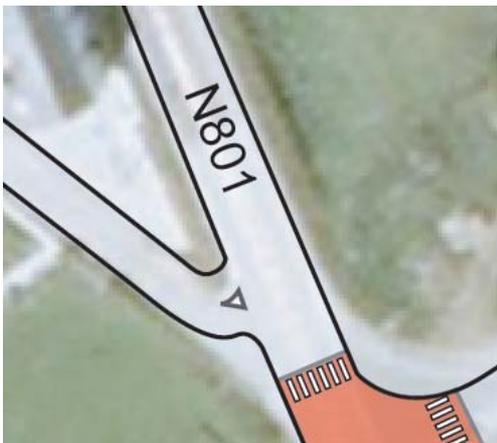
Pour l'aménagement de l'intersection de la rue Notre Dame (N801) # rue de la Chineau nous proposons de diminuer l'emprise du carrefour en élargissant les bords de chaussée et d'aménager un îlot franchissable rue de la Chineau en amont du carrefour. Cela permet :

Séparer le carrefour rue Notre Dame (N801) # rue de la Chineau du carrefour rue Notre Dame (N801) # rue des Combattants (N894). Actuellement ces carrefours étant à proximité l'un de l'autre, ce qui donne l'impression de se trouver à un carrefour à 5 branches : rue Notre Dame (N801) # rue de la Chineau # rue Garde de Dieu # rue des Combattants (N894), ce qui donne une mauvaise lisibilité du carrefour.

De rétrécir la largeur du carrefour et donc incite les automobilistes à ralentir ;

De mener les véhicules issus de la rue de la Chineau d'arriver au carrefour de front et non plus de biais. Cela améliore la visibilité et la lisibilité du carrefour et empêche aux automobilistes de s'engager dans le carrefour avec des vitesses excessives.

Aménagement du carrefour rue Notre Dame(N801)/ rue des Combattants(N894)/rue Garde de Dieu



Pour l'aménagement de l'intersection de la rue Notre Dame (N801) # rue des Combattants # rue Garde de Dieu, nous proposons de diminuer l'emprise du carrefour en élargissant les bords de chaussée, de changer le revêtement du carrefour et d'aménager des traversées piétonnes aux 4 branches du carrefour.

Notons la présence d'un îlot central, rue des Combattants au niveau du carrefour. Cet aménagement est à conserver et à intégrer dans l'aménagement du carrefour.

Aménagement de la zone 30 rue des Combattants (N894)



Nous proposons d'élargir la zone 30 existante rue des Combattants à partir du carrefour. Actuellement en amont du carrefour, il existe un ilot central franchissable. Nous proposons d'aménager des chicanes, grâce à des bacs à fleurs.

Les 3 aménagements (changement de revêtement du carrefour + ilot central + chicanes) permettront d'obtenir la limitation de vitesse désirée.

Aménagement du carrefour rue Notre Dame (N801) # rue du Pré au Bois (N894)



Pour l'aménagement de l'intersection de la rue Notre Dame (N801) # rue du Pré au Bois, nous proposons l'aménagement d'un ilot central, le long de la N801, d'élargir les oreilles de trottoirs du carrefour et l'aménagement d'un ilot central le long de la N894. Cela permet :

De rétrécir la largeur du carrefour et donc incite les automobilistes à ralentir ;

Une meilleure lisibilité et visibilité du carrefour ;

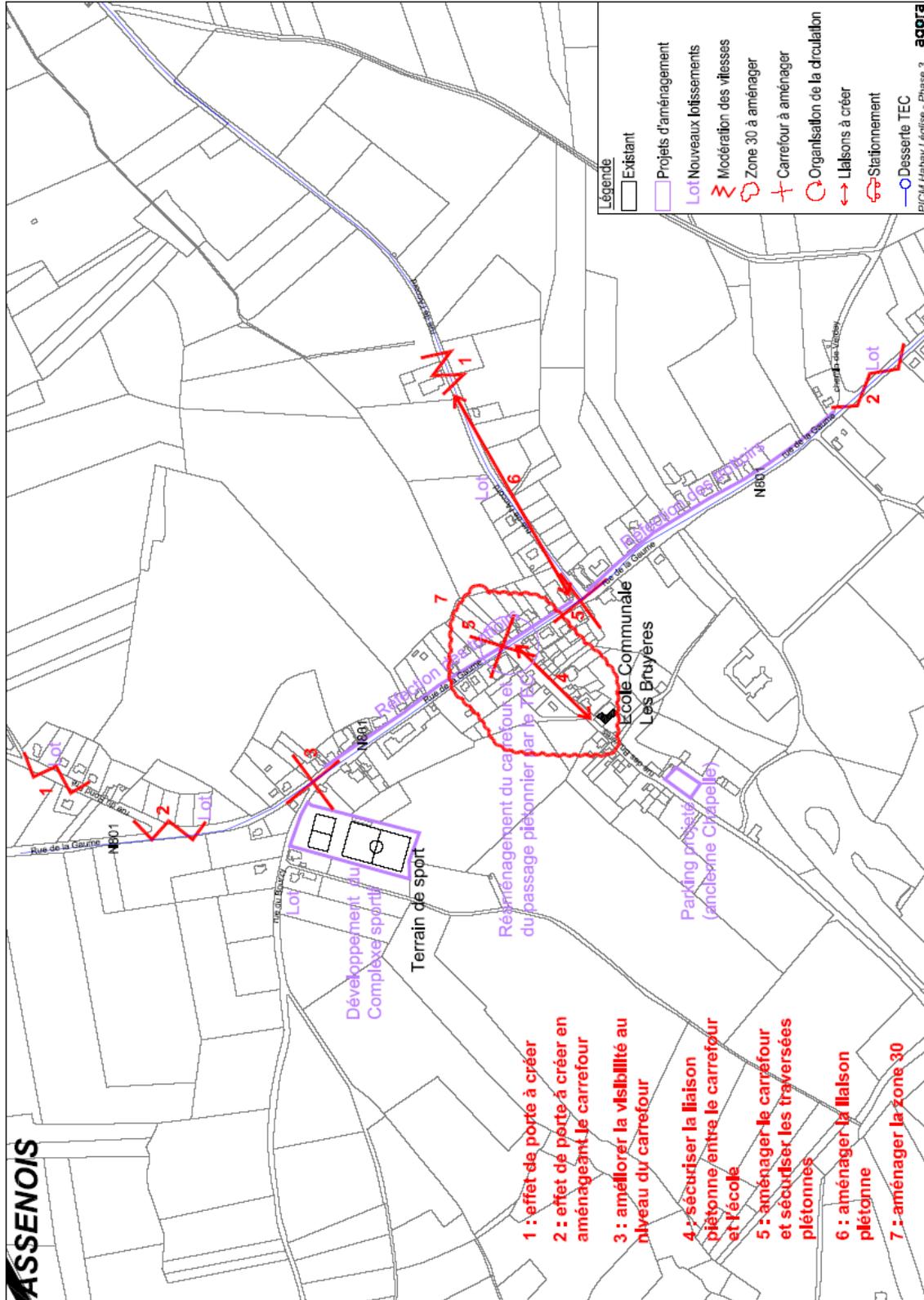
Une meilleure distribution des flux et donc une sécurisation du carrefour.

Notons que la combinaison des aménagements augmentera l'efficacité des aménagements.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Les Fossés Fiche action 3.3.4	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.4 Assenois

3.4.1 Fiche de principe



3.4.2 Fiche action : Effet de porte le long de la N801 à Assenois

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.4.2
	Commune de Léglise Assenois	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

Aménagements sécurisant la traversée de la N801



Figure 3 Localisation des aménagements (source Google Maps)

Dans le cadre d'Assenois, le long de la rue du Rond Pré, au nord de l'intersection avec la rue de la Gaume, il existe un aménagement d'effet de porte grâce à des chicanes formées par des potelets en plastique.

*Aménagement d'effet de porte au niveau du carrefour
rue de la Gaume (N801) # rue du Rond Pré*



Le long de la N801, nous proposons l'aménagement d'un îlot central, qui permettra de rétrécir la largeur de la voirie et donc d'inciter les automobilistes à ralentir.

Le panneau de début d'agglomération sera à placer au niveau du carrefour. L'effet de porte doit être conjoint avec la limitation de vitesse en agglomération.

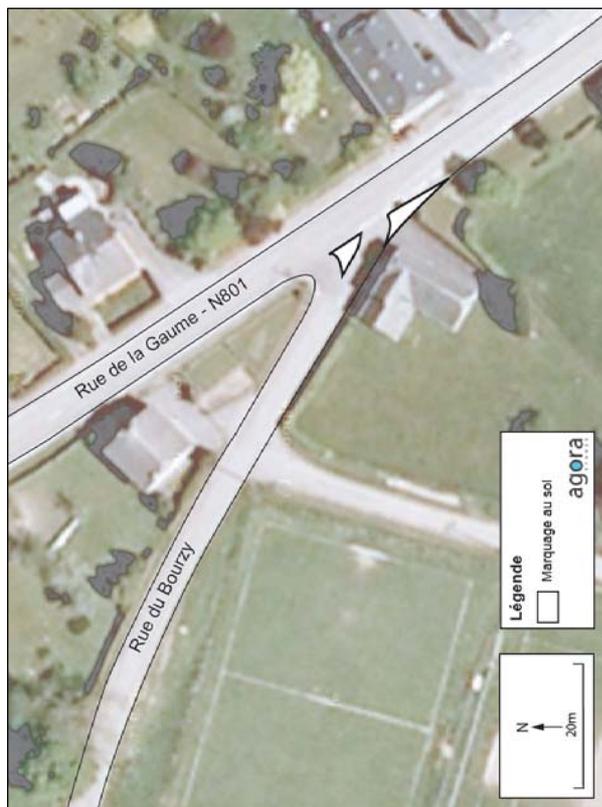
Le long de la rue du Rond Pré, nous proposons d'élargir les oreilles de trottoirs pour rétrécir la largeur de la voirie et l'aménagement d'un îlot central. Cela permettra de ralentir d'une part les automobilistes mais également une meilleure distribution des flux et donc une sécurisation du carrefour.

Aménagement du carrefour rue de la Gaume(N801) # rue de Verday



A Assenois, le long de la N801, au niveau de l'intersection avec le chemin de Verday, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant la voirie grâce à un îlot central franchissable (peint ou en dur).

Aménagement du carrefour de la rue de la Gaume # rue du Bourzy



Pour améliorer la visibilité et la lisibilité du carrefour, nous proposons d'aménager un îlot central franchissable et d'élargir l'oreille de trottoir du carrefour. Le marquage au sol de triangles de cédez-le-passage est à effectuer dans l'alignement de la bordure du trottoir et des îlots.

Cela permettra :

De rétrécir le carrefour, et donc d'inciter les automobilistes issus de la rue du Bourzy à diminuer leur vitesse ;

D'obliger les voitures débouchant depuis la rue du Bourzy, à arriver plus perpendiculairement à la rue de la Gaume. Cela permet aux véhicules d'avoir une meilleure visibilité et de se rendre compte qu'il s'agit effectivement d'un carrefour où la N801 est une voirie prioritaire.



Exemples d'îlots centraux peint et en dur

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Assenois Fiche 3.4.2	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.4.3 Fiche action : Effet de porte sur les rues locales débouchant sur la N801 (rue du Rond-Pré, rue de l'Accord)

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.4.3
	Commune de Léglise Assenois	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

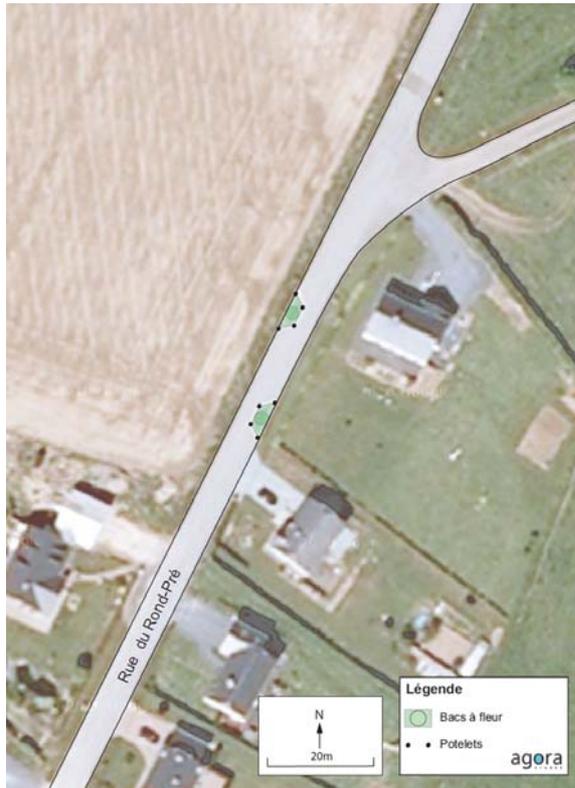
Mesures

Aménagement d'élément ralentisseur sur la rue locale : rue du Rond Pré / rue de l'Accord



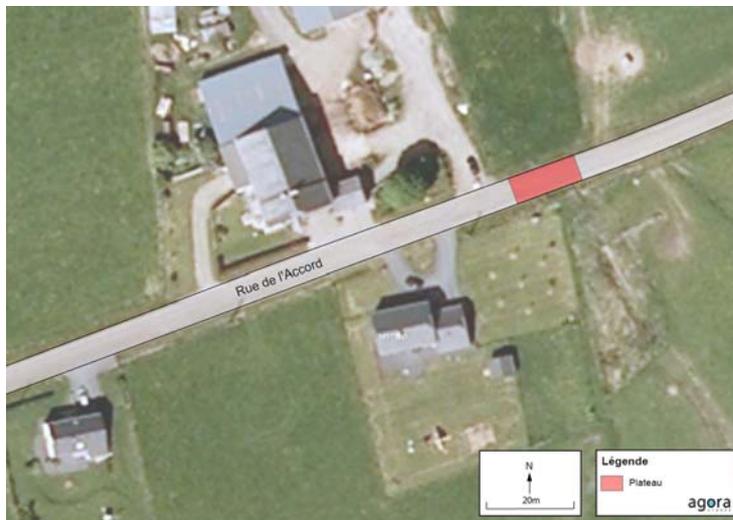
Localisation des aménagements (source Google Maps)

Aménagement du carrefour rue du Rond Pré



Nous préconisons l'installation de bacs à fleurs au centre des chicanes, avec la mise en place de bordures physiques afin de compléter l'implantation au sol, pour augmenter l'efficacité de l'aménagement.

Aménagement d'un plateau rue de l'Accord



A Assenois, le long de la rue de l'Accord, au niveau des dernières habitations, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte. La rue de l'Accord relie Assenois à Bernimont. Il s'agit d'un trafic local, mais la voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite. Nous proposons donc l'aménagement d'un plateau.

Les chicanes permettent d'une part de rompre la linéarité de la trajectoire du véhicule, et d'autre part obligent le conducteur à effectuer une déviation considérable, ce qui l'oblige à ralentir.

La photo ci-dessous, reprend un exemple existant de chicane avec bord physique.



Exemple de chicane



Exemple de plateau

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Assenois Fiche 3.4.3	
---------------	---	---

3.4.4 Fiche action : Aménagement d'une zone 30 au centre d'Assenois

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.4.4
	Commune de Léglise Assenois	Aménagement d'une zone 30 dans le centre d'Assenois	

Situation actuelle

Les voiries locales sont de plus en plus victimes de comportements inciviques des automobilistes : vitesses élevées, accélérations brutales, ... De plus, devant la croissance du trafic sur les axes structurants, elles sont souvent utilisées comme voie de délestage par le trafic de fuite.

Nous remarquons des conflits entre les différents usagers :

- Véhicules circulant sans toujours respecter les vitesses
- Gestion du stationnement qui empiète sur l'espace dédié aux piétons
- Piétons dont l'espace dédié n'est pas toujours satisfaisant tant en qualité qu'en dimensionnement voire est parfois inexistant.
- Non prise en compte des PMR

Ces situations de conflit génèrent des sentiments d'insécurité pour les habitants, insécurité aussi bien objective que subjective.



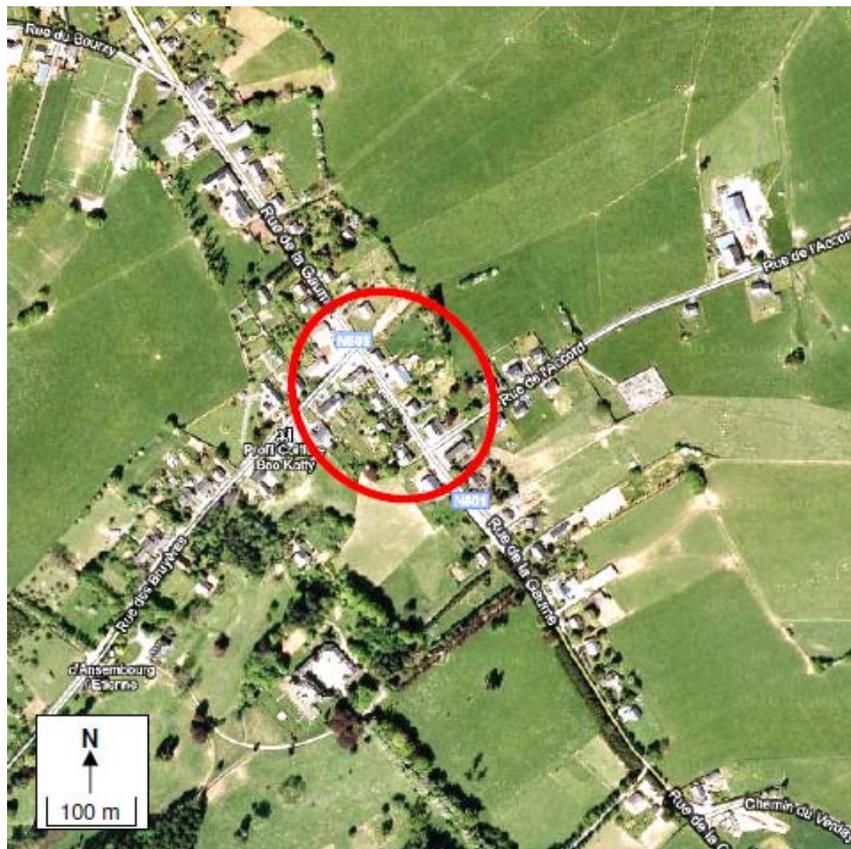
Ecole communale "Les Bruyères"

Objectifs

Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

Mesures

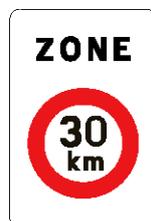
Mise en zone 30 du centre d'Assenois



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Dans le cadre d'Assenois, la rue de la Gaume (N801) traverse le village. Les zones habitées sont structurées autour de cet axe et le long de la rue des Bruyères et de la rue de l'Accord. L'école communale « Les Bruyères » se trouve rue des Bruyères. Nous proposons de sécuriser le centre d'Assenois et notamment l'abord de l'école. Nous proposons les aménagements suivants :

1. Elargir la zone 30 le long de la rue des Bruyères jusqu'au carrefour avec la N801 ;



Actuellement, les abords de l'école sont en zone 30. Nous proposons d'élargir la zone jusqu'au carrefour par un signal fixe à l'entrée de la rue.

De manière générale, toutes les voiries locales non reprises dans un niveau hiérarchique de réseau de distribution peuvent connaître un aménagement sous forme de zone 30, localement ou de manière plus continue.

Les mesures d'accompagnement sont les suivantes :

- Travailler le profil de voirie pour y gérer la répartition des espaces dédiés aux piétons et au stationnement
- Marquage au sol
- Placement de panneau zone 30 (F4a) à l'entrée de la rue
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne

2. Installer sur la chaussée N801 un affichage dynamique opérationnel de panneau Zone 30 luminescent aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école ;

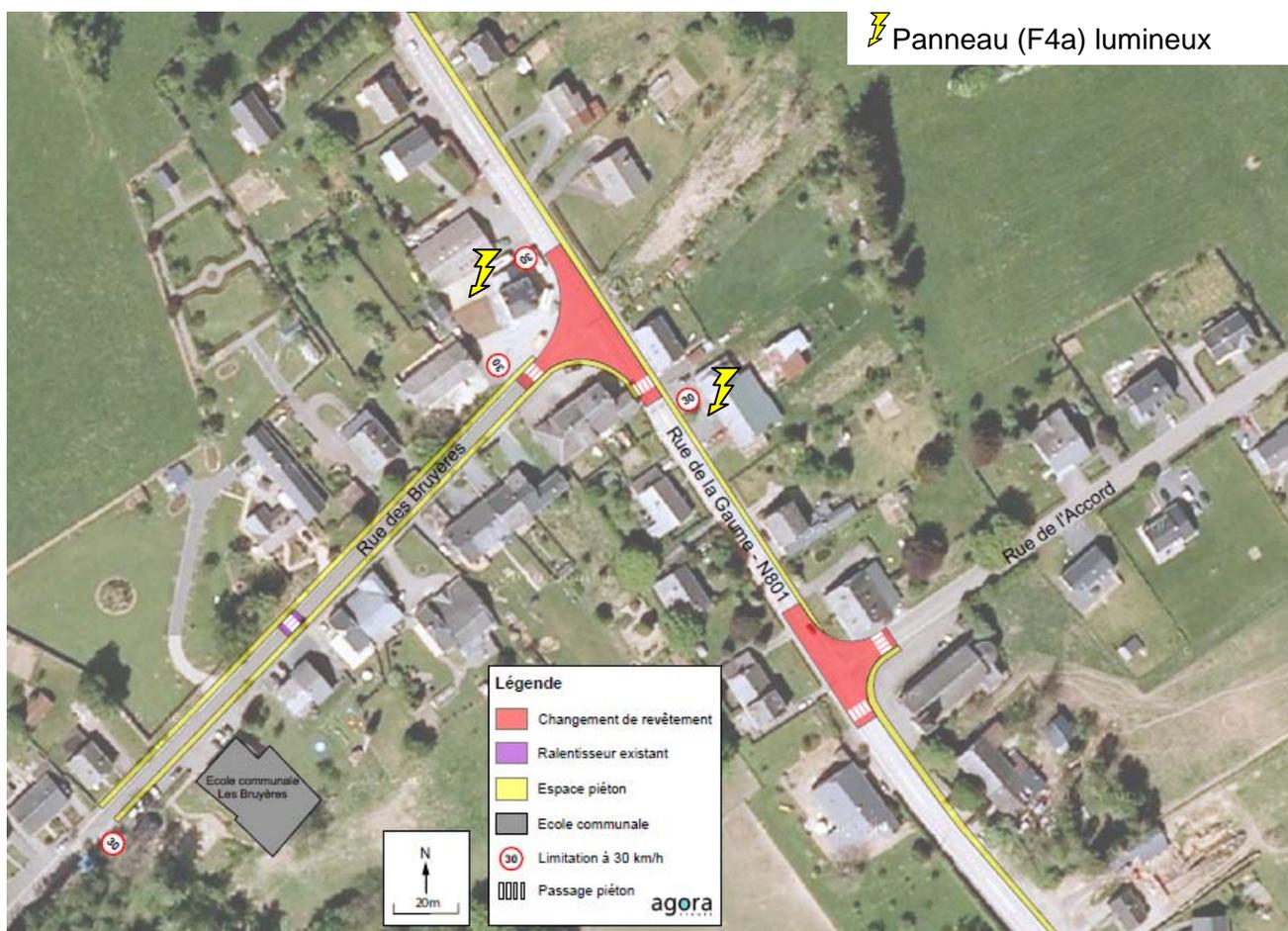
Cette mesure est à envisager à moyen terme. Elle vise à installer des panneaux lumineux de zone 30 km/h (F4a), qui seraient fonctionnels aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école, et qui amélioreraient la sécurité des écoliers.

Des panneaux propres aux aménagements des abords d'écoles peuvent également être ajoutés (p. ex. totems).

Dans la mesure où les panneaux sont effectifs uniquement aux heures scolaires et éteints le reste du temps, ils peuvent aussi englober le carrefour avec la rue de l'Accord, s'il y a passage d'élèves à ce carrefour. Il faut alors un 3^e panneau au débouché de la rue de l'Accord.

3. Changement de revêtement pour les 2 carrefours rues des Bruyères # N801 et rue de l'Accord # N801 et aménagement de passages piétons.

Le changement de revêtement, attire l'attention de l'automobiliste, sur le fait qu'il approche d'un carrefour. Cela permet également de mettre en valeur les passages piétons.

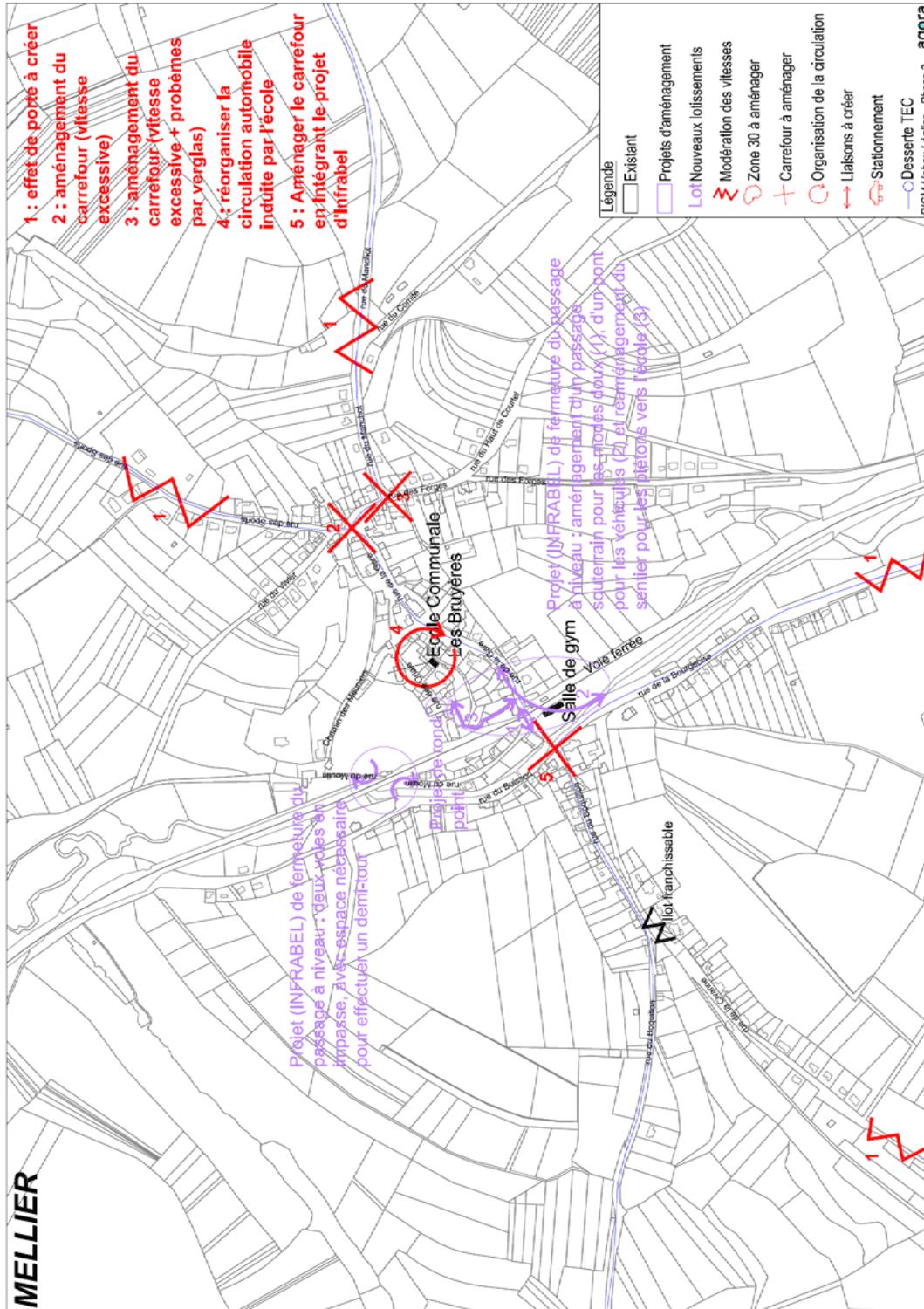


Aménagement du centre d'Assenois

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Assenois Fiche 3.4.4	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.5 Mellier

3.5.1 Fiche de principe



3.5.2 Fiche action : Sécurisation de la traversée du centre de Mellier

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.2
	Commune de Léglise Mellier	Traversée du centre	

Situation actuelle

Le village de Mellier est excentré par rapport au centre de Léglise et les grands axes de circulation desservant la commune (N801, N894, N40). Ainsi ce village présente tous les avantages pour favoriser les déplacements piétons/vélos.

Il est traversé par la voie ferrée et accueille une ancienne gare désaffectée transformée en salle de gym.



Infrabel projette la fermeture des passages à niveau : celui au sud sera supprimé et celui au nord sera remplacé par un pont et complété par un passage souterrain piéton/vélo.

Localisation envisagée pour la route après suppression du passage à niveau



Pour rappel, la SNCB envisage de réaliser la suppression du passage à niveau de Mellier dans le cadre des travaux de modernisation de la ligne L162 Namur – Luxembourg et de sa politique de suppression systématique des passages à niveau pour des raisons de sécurité.

Le tracé évoqué pour la nouvelle liaison par passage supérieur est bien en phase avec une organisation souhaitable du réseau routier de Mellier.

Dans cette optique d'amélioration du cadre de vie des habitants de Mellier, il s'agit dans le cadre de ce PICM de sécuriser la traversée du centre.

Objectifs

Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

Mesures

Sécurisation de la traversée du centre

Deux axes structurent le village le long desquelles s'implante l'habitat:

- rue des Sports / rue des Forges
- rue du Manchot / rue de la Gare

Le croisement de ces axes est une immense étendue d'asphalte qui ne structure pas l'espace public et rend peu lisible les mouvements des automobiles et la position du piéton sur la voirie.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Nous proposons les aménagements suivants :

- *Mise en place d'un stop sur la rue des Sports*

La rue des Sports n'est plus prioritaire, ce qui permet de hiérarchiser les mouvements sur le croisement avec la rue des Forges et la rue de la Gare qui deviennent prioritaires.

➤ *Travail sur les oreilles de trottoirs*

Cette mesure permet

- de rétrécir les bandes de circulation et de réduire ainsi la vitesse en approche des croisements
- d'augmenter la visibilité en replaçant le véhicule au centre de la chaussée et donc d'élargir le champ visuel de l'automobiliste ce qui évite un grand nombre de conflits liés à la priorité de droite
- d'élargir les espaces dédiés aux piétons et de raccourcir leurs traversées pour plus de sécurité.
- une attention particulière doit être portée sur l'étude des rayons de courbure



Aménagement du centre de Mellier

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Mellier Fiche 3.5.2	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.5.3 Fiche action : Sécurisation des circulations aux abords de l'École des Bruyères

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.3
	Commune de Léglise Mellier	Aménagement de l'école des Bruyères	

Situation actuelle

Le village de Mellier accueille l'une des 7 implantations scolaires de la commune de Léglise. L'école des Bruyères est dans un cul de sac. Il convient donc d'y organiser les circulations et le stationnement.

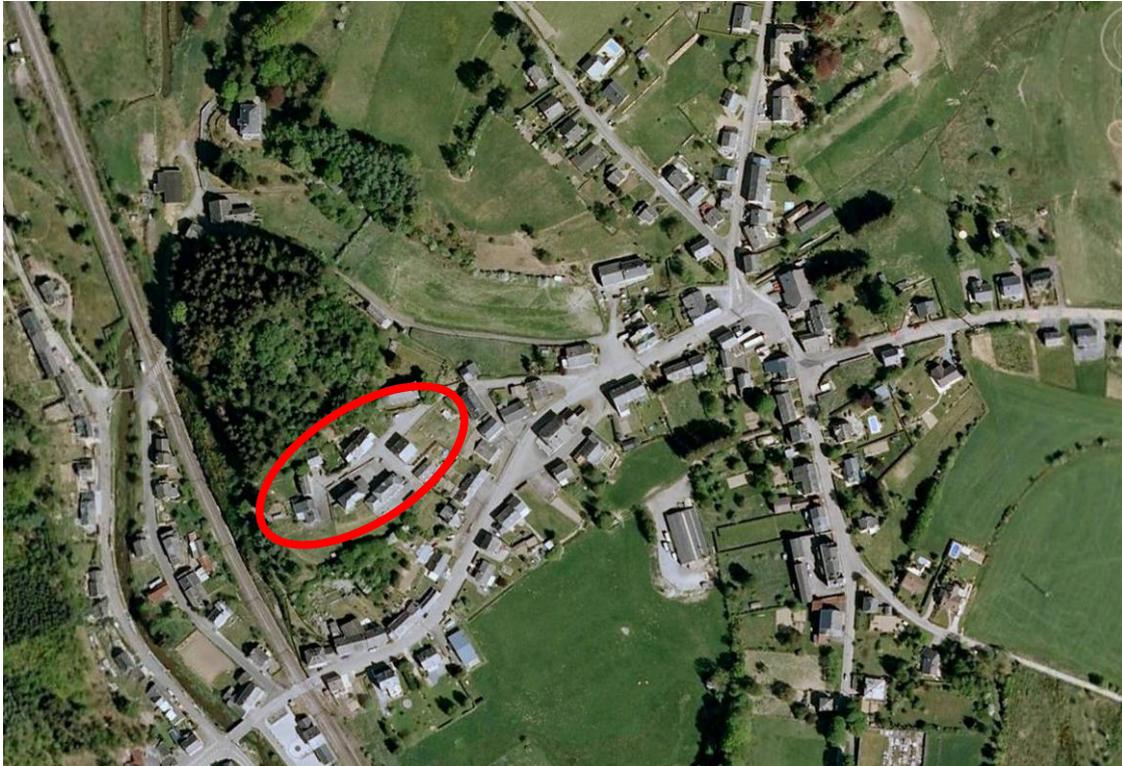


Objectifs

Organiser les circulations aux abords des écoles et sécuriser les cheminements piétons

Mesures

➤ Aménagement de l'accès à l'école des Bruyères et dépose minute



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

L'école des Bruyères se trouve rue des Orlais qui se termine en impasse.

L'accès à l'école et la dépose des élèves est difficile à gérer dans cette configuration. De la sorte il y a de nombreux conflits d'usage entre les enfants ou parents à pieds, les voitures en stationnement et le dépose-minute des élèves.

Nous proposons les aménagements suivants :

Fermer la rue des Orlais : La circulation autre que la circulation riveraine n'est pas autorisée. La rue est fermée par des plots (amovibles si nécessaire pour les riverains).

Créer une zone dédiée aux piétons : La rue ainsi fermée peut être dédiée aux piétons : l'ensemble est mis à même niveau et traitée comme une zone résidentielle.



Aménager un demi-tour et zone de dépose-minute ;

Les parents d'élèves motorisés pourront donc faire demi-tour au droit de la zone fermée et un dépose-minute sera formalisé le long de la voirie. Ainsi les enfants pourront en sécurité se rendre jusqu'à l'entrée de leur école.



Aménagement de l'école rue des Orlais

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Mellier Fiche 3.5.3	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.5.4 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte en entrée est (rue du Manchot) et en entrée nord (rue des Sports)

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.4
	Commune de Léglise Mellier	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

La configuration des voiries (pente, visibilité) implique parfois des vitesses excessives en entrée/sortie du village de Mellier.



Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.
Lisibilité et sécurité aux croisements

Mesures

- *Aménagement projeté rue du Manchot et rue de Sports*



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

La rue du Manchot est l'accès est de Mellier. Le croisement avec la rue du Comité marque le début de la zone urbanisée du village.

La rue des Sports est l'accès nord à Mellier depuis le centre de Léglise.

Aménagement rue du Manchot # rue du Comité



Il s'agit donc de marquer l'entrée dans le village pour faire ralentir les véhicules circulant rue du Manchot et de rendre plus lisible et plus sécurisé le croisement rue du Manchot # rue du Comité.

Il est proposé :

de marquer le croisement par un changement de revêtement de la chaussée qui avertit l'automobiliste qu'il entre dans la zone urbanisée.

De resserrer l'accès à la rue du Comité en élargissant les bas cotés par du marquage au sol. Cela permet de changer le profil du carrefour ce qui sécurise les mouvements directionnels.

Aménagement d'une chicane rue des Sports



Le long de la rue des Sports, au niveau des premières habitations, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte pour avertir l'automobiliste de l'entrée dans la zone construite. Cette voie est en ligne droite et sans obstacle et non bâtie jusqu'à Mellier. Cette configuration incite souvent les automobilistes à prendre de la vitesse.

Pour marquer l'entrée de village nous proposons l'aménagement d'une chicane qui en cassant la rectitude de la voirie oblige l'automobiliste à ralentir. Elle reprend un guidage central pour éviter les face à face.

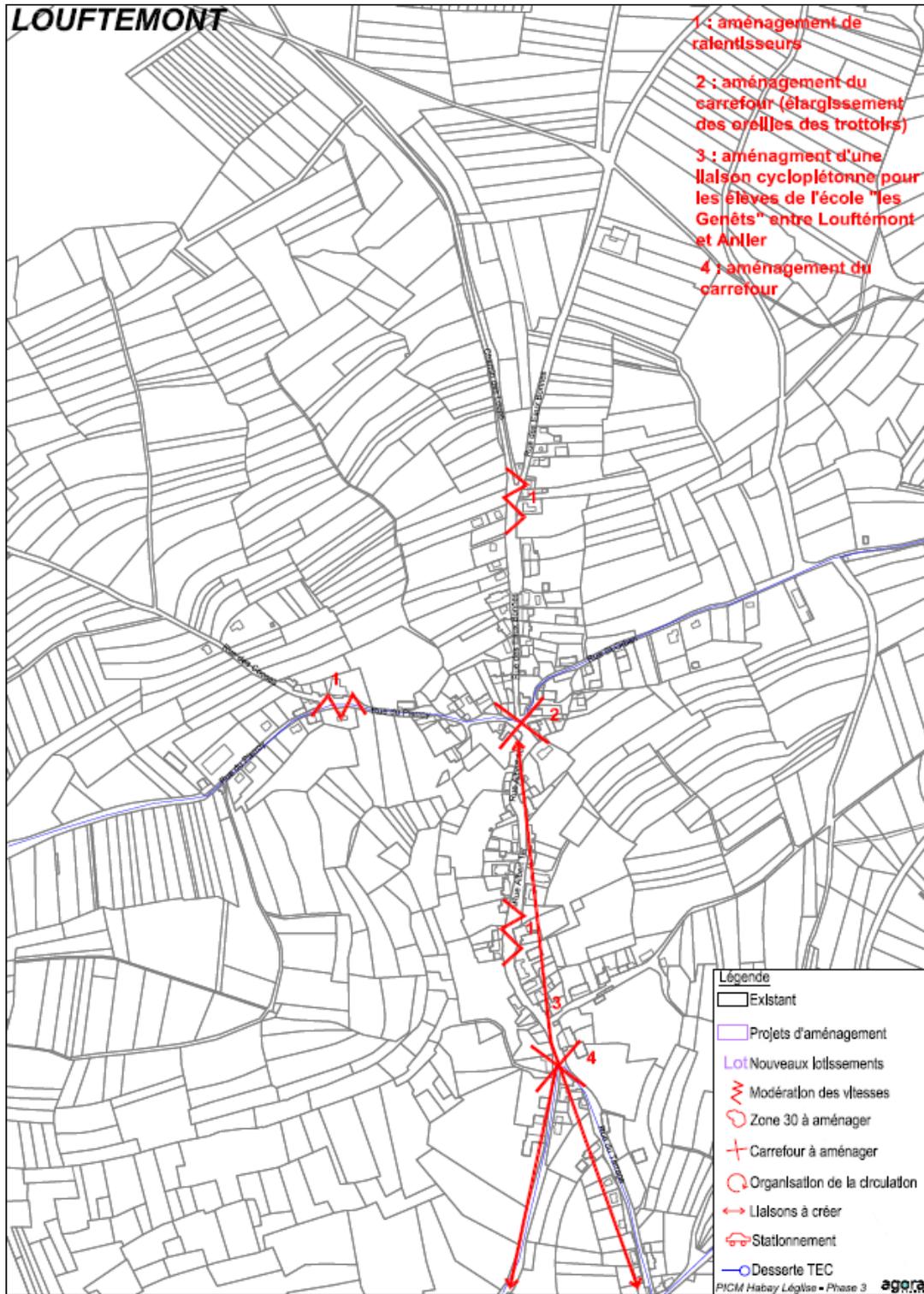


Exemple de Chicane

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Mellier Fiche 3.5.4	
---------------	---	--

3.6 Louftémont

3.6.1 Fiche de principe



3.6.2 Fiche action : Effet de porte rue des Eaux Bonnes et rue du Pierroy

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.2
	Commune de Léglise Louftémont	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

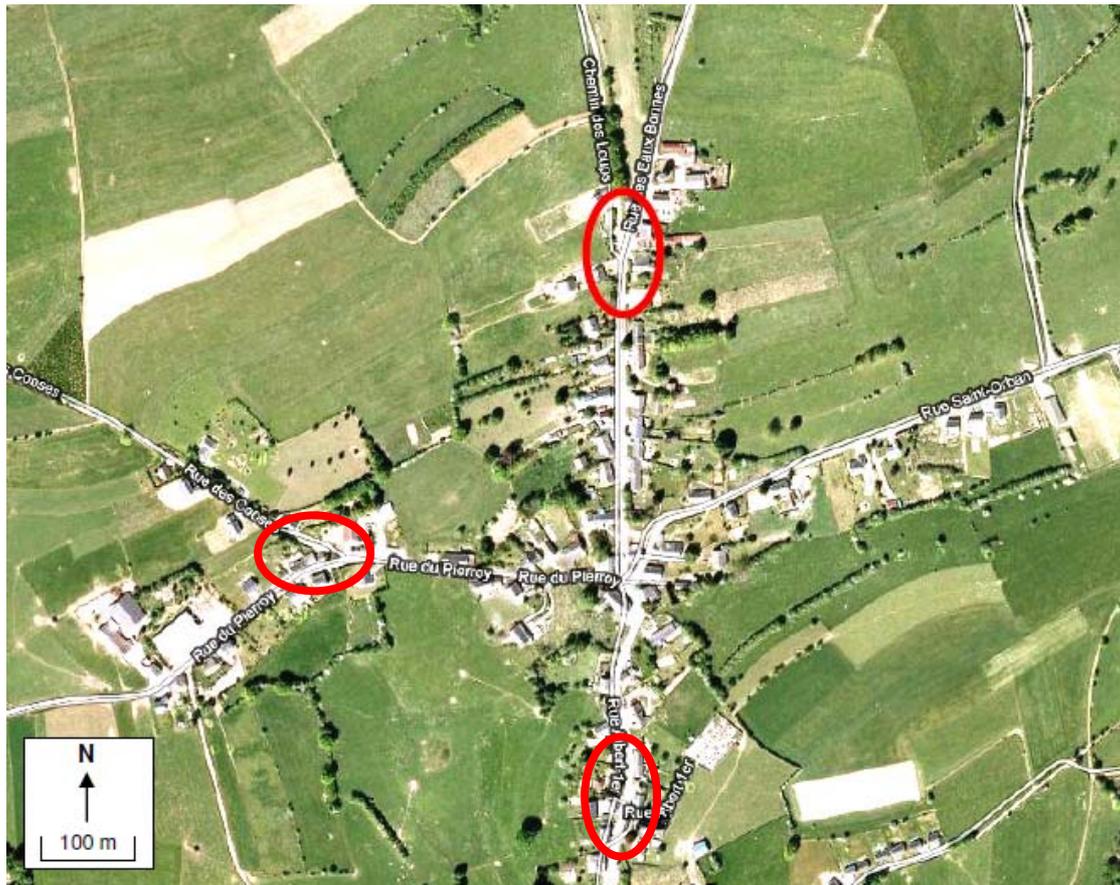
Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

La rue des Eaux Bonnes relie Louftémont à Fauvillers. Il s'agit d'un trafic local, mais la voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite.

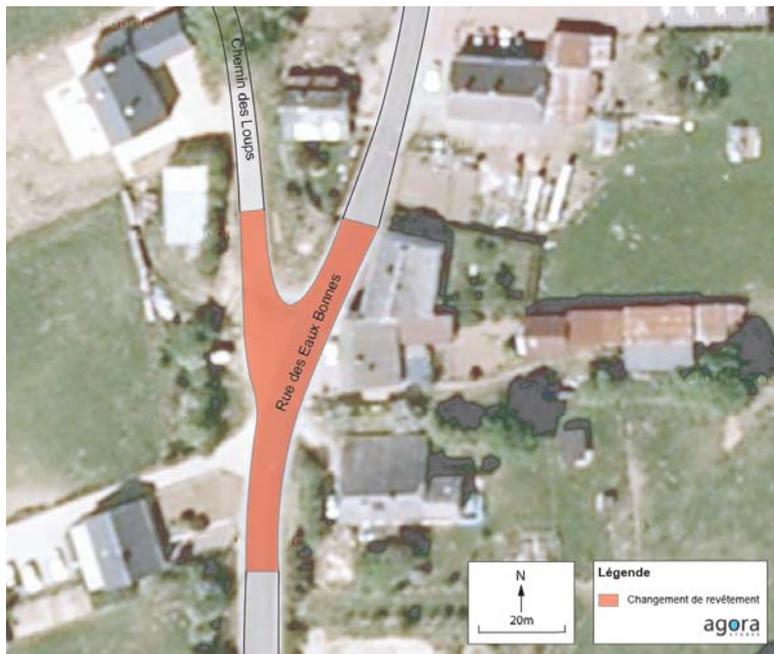
La rue du Pierroy relie Louftémont à Behême. Il s'agit d'un trafic local, mais la voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite.

La rue Albert 1^{er} relie Louftémont à Anlier. Il s'agit d'un trafic local, mais la voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

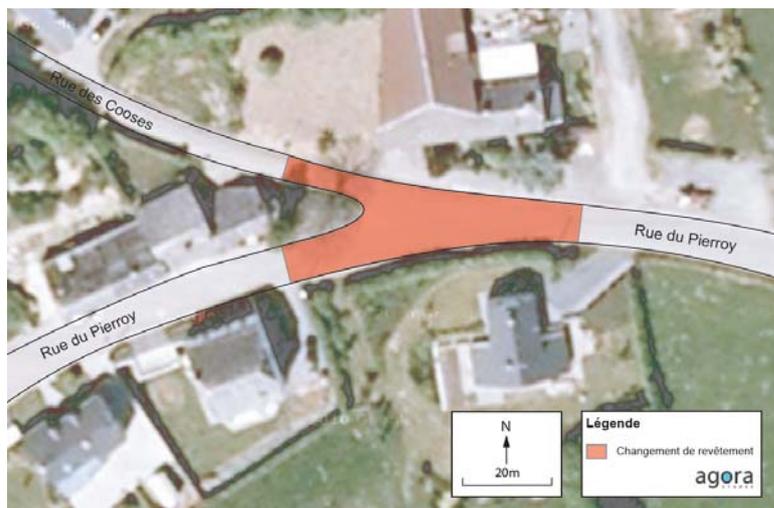
Aménagement du carrefour rue des Bonnes Eaux # chemin des Loups



Dans le cadre de Louftémont, le long de la rue des Bonnes Eaux, au niveau de l'intersection avec le chemin des Loups, nous préconisons un aménagement d'effet de porte.

Nous proposons de changer le revêtement de la chaussée au niveau du carrefour.

Aménagement du carrefour rue du Pierroy # rue des Cooses



Au niveau de l'intersection avec la rue des Cooses, nous préconisons un aménagement d'effet de porte.

Nous proposons de changer le revêtement de la chaussée au niveau du carrefour pour attirer l'attention des conducteurs.

Aménagement de la rue Albert 1^{er} devant l'église de Louftemont



Rue Albert 1^{er} au niveau de l'église nous préconisons un aménagement ralentisseur.

Nous proposons de changer le revêtement de la chaussée au niveau de l'église pour attirer l'attention des conducteurs.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Louftémont Fiche 3.6.2	
---------------	--	--

Objectifs

Ainsi dans le cadre de ce Plan de Mobilité, lors de la phase 2, nous avons défini les objectifs du PICM. Parmi ces objectifs nous retenons :

- Proposer un réseau piétonnier utilitaire / loisirs hiérarchisé à l'échelle des deux communes et en complément du circuit TARPAN
- Proposer un réseau cyclable utilitaire / loisirs hiérarchisé à l'échelle des deux communes et en complément des circuits TARPAN et CYRUSE
- Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec **des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs**, pour relier en priorité les villages et les pôles d'activité majeurs de la commune (écoles, administration communale, équipements sportifs, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces...).
- Assurer une **continuité au-delà des limites communales** pour les itinéraires cyclables et de marche.
- **Améliorer les aménagements autour des écoles** de la Commune pour la sécurité des écoliers aux abords
- Proposer des **cheminements piétons/vélo facilitant et sécurisant le trajet entre le domicile et les établissements scolaires**, à l'image du « chemin des écoliers Les Fossés.
- **Proposer un aménagement adaptable aux différentes écoles** (primaire, secondaire) et à leur situation géographique (Centre de Habay, Centre de Léglise, Villages, ...

Mesures

Pour améliorer les cheminements cyclo-piétons vers l'école, nous proposons un aménagement global sur les deux communes, comme représenté sur la carte ci-contre. Cette fiche action concernant la commune de Léglise, nous décrivons en détail la liaison Louftémont / école. Il existe dans le rapport la commune de Habay, une fiche action complémentaire reprenant la liaison Anlier / Ecole.

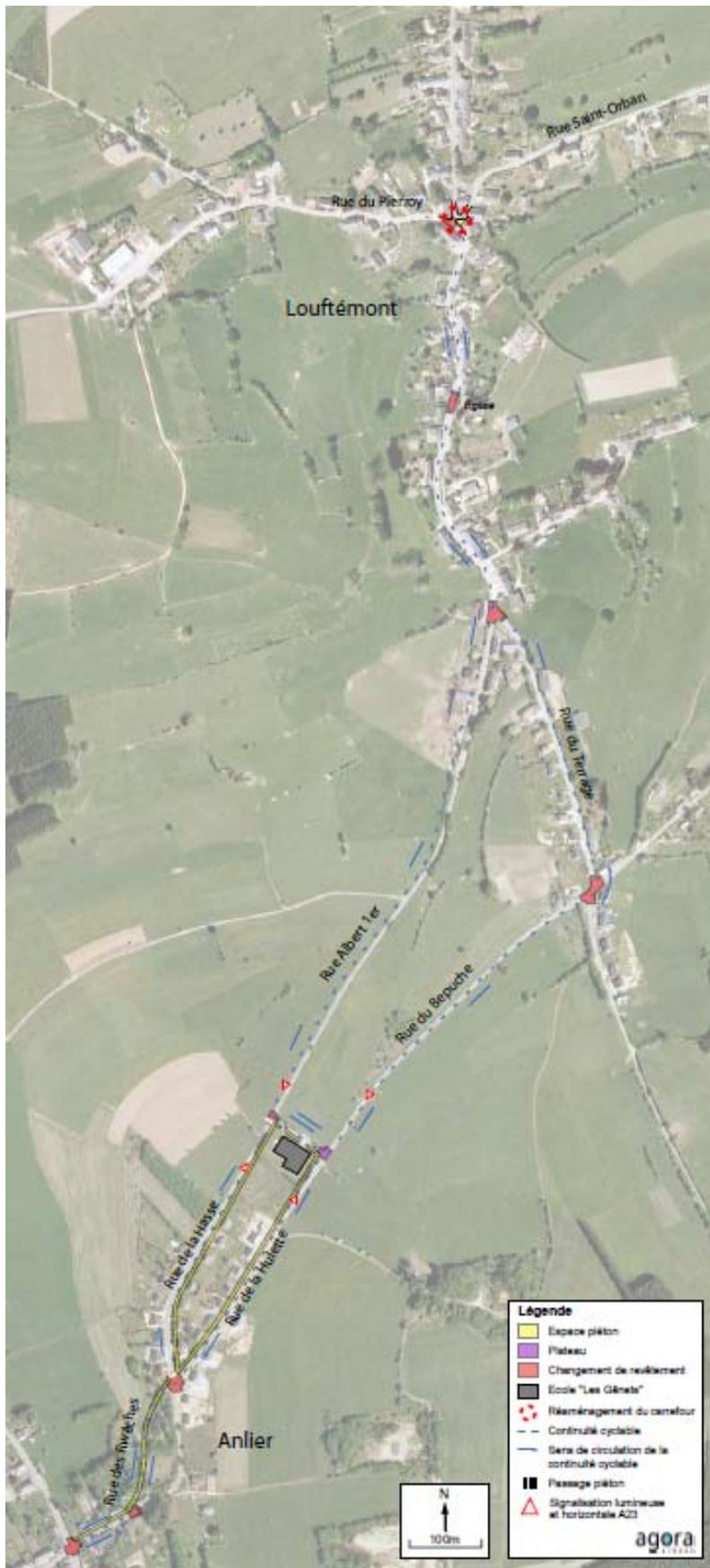


Figure 5 Aménagement des liaisons cyclo-piétonnes vers l'école depuis Louftémont et Anlier

Pour la liaison entre Louftémont et l'école, nous proposons les aménagements ci-dessous représentés sur la carte suivante :

1. Aménagement d'une continuité cyclable entre Louftémont et l'école.

Il ne s'agit pas d'une piste cyclable, mais d'un marquage au sol rappelant aux automobilistes qu'ils se trouvent sur une voirie où ils peuvent croiser des cyclistes. Ce marquage, par un effet de perspective donne l'impression au conducteur, qu'il s'agit d'un bande et donc, le pousse à se décaler naturellement vers le centre de la chaussée, en laissant un espace sécurisant pour les cyclistes.

Ce marquage au sol consiste à alterner un logo vélo et un chevron à intervalles réguliers (30m). Bien qu'il ait été préconisé en région wallonne pendant quelques années d'utiliser des marquages de couleur verte (pratique assez largement abandonnée depuis), nous préconisons des marquages blancs, plus visibles, surtout par temps sombre et dont le contraste avec le revêtement reste durablement plus vif.



Nous proposons un sens de circulation des vélos, qui rend le trajet plus facile au niveau du dénivelé existant.

Nous proposons donc aux élèves et autres usagers de se rendre à l'école par la rue Albert 1^{er} (route Louftémont – Anlier) et de rentrer à leur domicile par la rue de la Hulette / rue de Bepuche (route Anlier – Vlessart) et la rue du Terrage.

Le marquage se prolongerait le long de la rue Albert 1^{er}, dans les deux sens de circulation, entre l'intersection de la rue Albert 1^{er} et la rue du Terrage et l'intersection de la rue Albert 1^{er} et la rue des Eaux Bonnes.

Devant l'école, le marquage serait également dans les 2 sens de circulation.

2. Sécurisation des 5 carrefours entre l'école et Louftémont :

- Rue de l'école # rue Albert 1^{er} ;
- Rue de l'école # rue du Bepuche ;
- Rue du Bepuche # rue du Terrage ;
- Rue du Terrage # rue Albert 1^{er} ;
- Rue Albert 1^{er} # rue des Eaux Bonnes.

Nous proposons d'aménager un changement de revêtement de la voirie à chaque carrefour sauf pour le carrefour rue de l'école # rue de la Hulette.

Pour le carrefour rue de l'école # rue de la Hulette, nous proposons d'aménager un plateau.

Pour les deux carrefours formés par la rue de l'école, nous proposons de maintenir le marquage au sol existant et d'ajouter une signalisation verticale. Pour maximiser l'effet désiré (le ralentissement des voitures), nous proposons en option une signalisation lumineuse, qui pourrait être allumée aux heures d'ouverture de l'école, ou du moins au début et à la fin des cours.

Pour les 3 carrefours rue du Bepuche # rue du Terrage, rue du Terrage # rue Albert 1^{er}, rue Albert 1^{er} # rue des Eaux Bonnes., ajouter des panneaux F50, attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence de cyclistes, de part et d'autre du carrefour



(panneau F50)

Le carrefour rue Albert 1^{er} # rue des Eaux Bonnes, qui est le carrefour central de Louftémont, fait l'objet d'un aménagement plus important avec un rétrécissement du carrefour.

3. Aménagement du trottoir devant l'école.

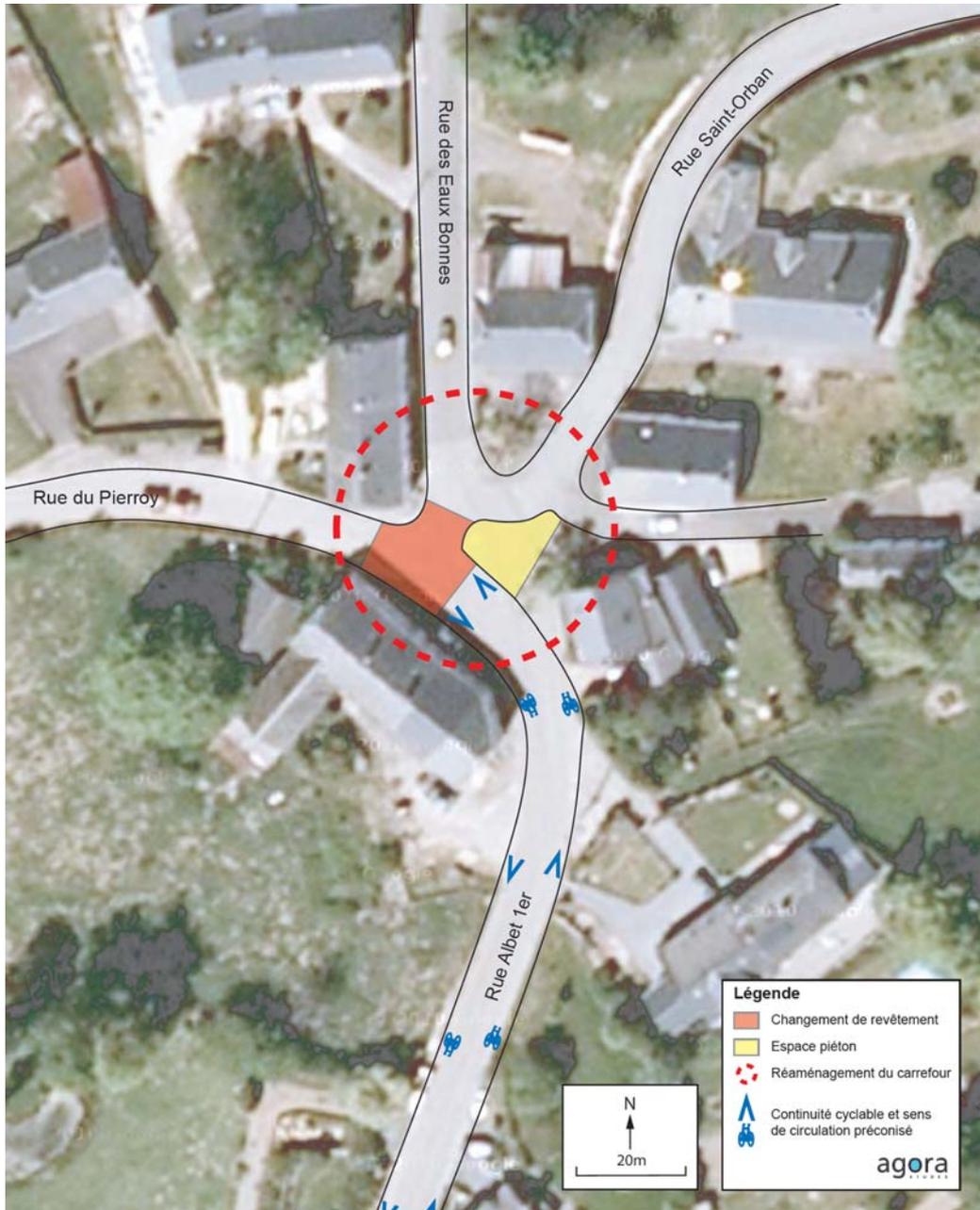
Un simple trottoir en bordure de la chaussée apporterait plus de confort et de sécurité en permettant un déplacement vers la porte de l'école en dehors du trajet des voitures. Ce trottoir devrait être relié aux trottoirs venant des habitations d'Anlier à proximité immédiate.

Ci-dessous est représenté un gros plan sur l'aménagement au niveau de l'école.



Figure 7 Aménagement des itinéraires vers l'école

Ci-dessous est représenté un gros plan sur l'aménagement du carrefour rue Albert 1^{er} # rue des Eaux Bonnes. Les voiries ont été retracées de manière à avoir 3 carrefours distincts au lieu d'un vaste carrefour peu lisible et donc peu sécurisé.



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Louftémont Fiche 3.6.3	
---------------	--	---

3.7.2 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte et modération des vitesses sur l'axe nord / sud de Ebly

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	06/2010	Fiche 3.7.2
	Commune de Léglise Ebly	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Le village de Ebly est situé au nord de la nationale de N825. Les différentes voiries qui traversent le village sont en ligne droite et incitent donc à des vitesses excessives.

Lors du diagnostic, une analyse des données relevées rue aux roses avait mis l'accent sur des vitesses dépassant largement les 50km/h autorisés.

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

On propose de mettre en œuvre des éléments ralentisseurs et/ou effet de porte sur l'axe nord-sud qui dessert et traverse le village de Ebly.

Pour sécuriser les accès nord et sud au centre du village d'Ebly, nous proposons les aménagements suivants :

- Aménagement d'un effet de porte rue Champs Claire
- Aménagement du carrefour Bombois (N825) # rue des Pépinières # Bombois ;
- Aménagement d'un effet de porte rue des Pépinières / rue aux Roses ;
- Pose d'un radar préventif rue aux Roses

La combinaison de ces 4 mesures augmentera l'efficacité de l'aménagement.



D'une manière générale, nous préconisons de :

- De rétrécir la largeur du carrefour et donc incite les automobilistes à ralentir ;
- De rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur le long de la rue et donc de l'inciter à ralentir ;
- D'améliorer la visibilité et la lisibilité du carrefour et d'empêcher aux automobilistes de s'engager avec des vitesses excessives.

Aménagement d'un îlot franchissable rue Champs Claire



- Aménager un îlot central franchissable interrompu au niveau de l'intersection avec le chemin d'accès au cimetière et d'élargir les oreilles de trottoirs.

Aménagement du carrefour rue des Pépinières/Bombois (N825)

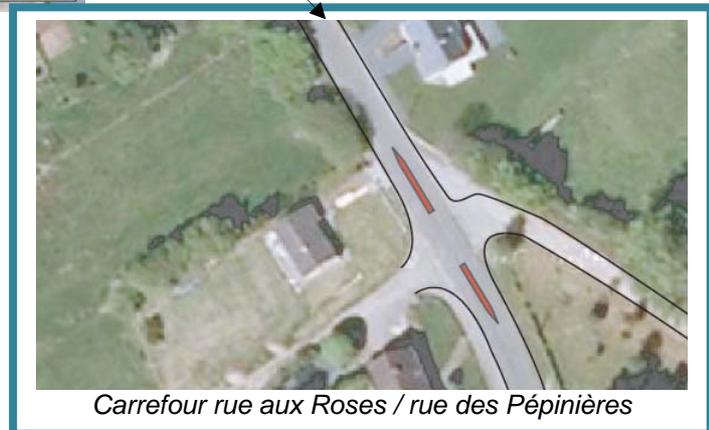


- Aménager un îlot central franchissable le long de la N825, et de diminuer l'emprise du carrefour en élargissant oreilles de trottoirs.
- Aménager des îlots centraux franchissables aux rues de la Pépinières et Bombois (branche sud), en amont du carrefour.

Implantation d'un radar préventif rue aux Roses et aménagement d'un effet de porte rue des Pépinières



- Pose d'un radar rue aux Roses, au sud de l'intersection avec la rue Dessus l'Etang.



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Ebly Fiche 3.7.2	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.7.3 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte en entrée est du village d'Ebly

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	06/2010	Fiche 3.7.3
	Commune de Léglise Ebly	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village d'Ebly (accès est)	

Situation actuelle

Le village de Ebly est situé au nord de la nationale de N825. Les différentes voiries qui traversent le village sont en ligne droite et incitent donc à des vitesses excessives.

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

D'une manière générale, nous préconisons :

- De rétrécir la largeur du carrefour et donc incite les automobilistes à ralentir ;
- De rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur le long de la rue et donc de l'inciter à ralentir ;
- D'améliorer la visibilité et la lisibilité du carrefour et d'empêcher aux automobilistes de s'engager avec des vitesses excessives.



Implantation du panneau d'entrée d'agglomération



Poser un panneau d'entrée d'agglomération avant la première rangée de maisons.

Aménagement d'une chicane rue St Martin



Le long de la rue St Martin, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte ralentisseur. La rue rue St Martin relie Ebly à Chêne. La voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite les automobilistes à rouler trop vite. Nous préconisons l'aménagement de chicanes grâce à l'installation de bacs à fleurs avec la mise en place de bordures physiques afin de compléter l'implantation au sol, pour augmenter l'efficacité de l'aménagement

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Ebly Fiche 3.7.3	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.7.4 Fiche action : Amélioration de la zone d'attente à l'arrêt de bus de l'École « Les Bruyères » dans la rue Saint-Martin

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.7.4
	Commune de Léglise Ebly	Amélioration des conditions d'attente aux arrêts de bus – rue Saint-Martin	

Situation actuelle

Le village d'Ebly accueille l'une des 7 implantations scolaires de la commune de Léglise. Un plateau est aménagé devant l'école et ralentit les véhicules, les incitant à respecter la zone 30.

Les arrêts de bus sont signalés par un poteau et une zone d'attente est disponible uniquement direction centre d'Ebly.



Entrée de l'école Les Bruyères

Objectif

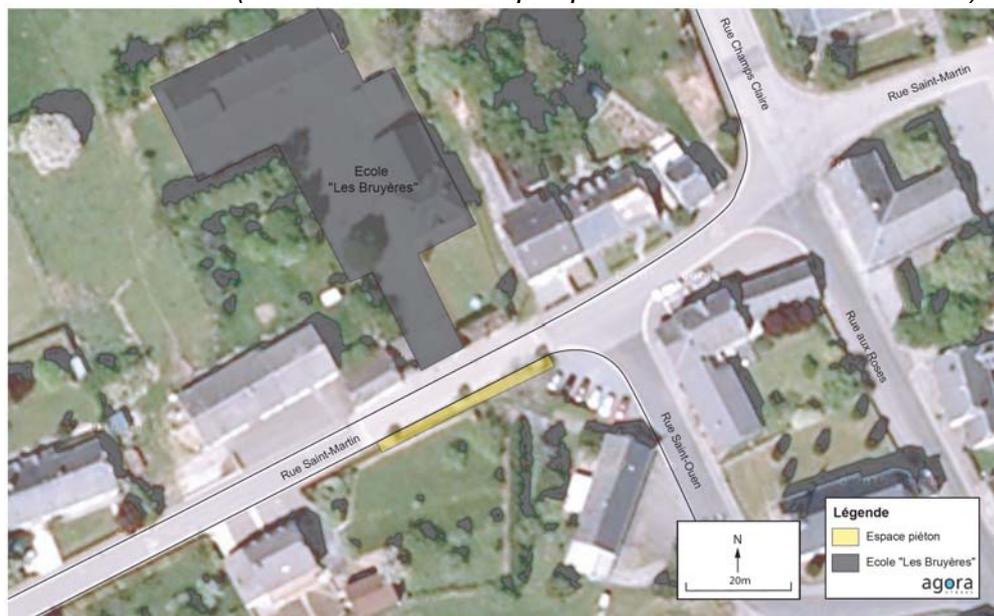
Améliorer le confort des arrêts de bus

Mesures

Pour améliorer les conditions d'attente du bus, nous proposons d'aménager un espace piéton en face de l'école (arrêt situé à gauche de la voirie, direction extérieur du village)



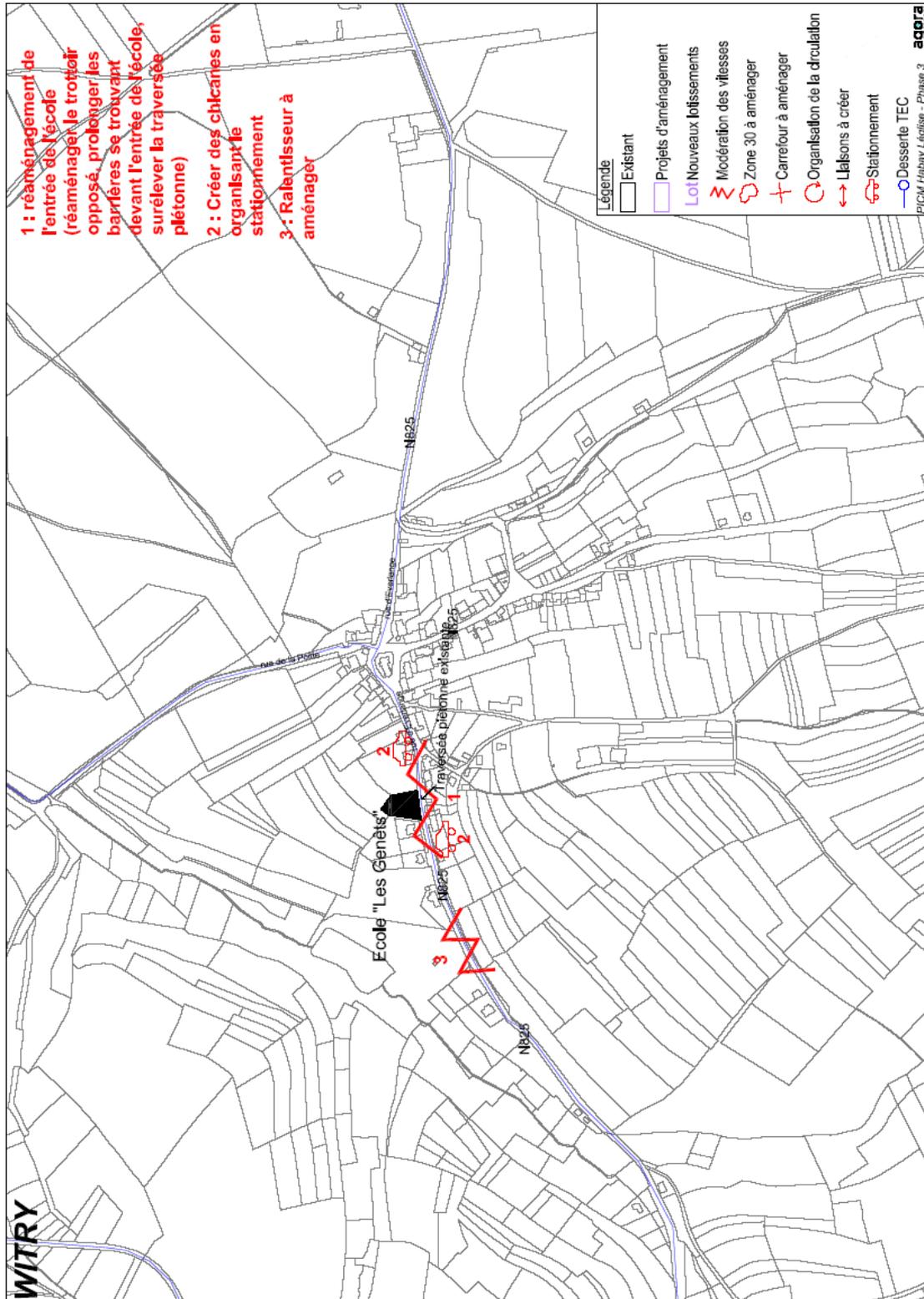
Rue Saint-Martin (matérialisation d'un quai pour les bus en face de l'école)



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Ebly Fiche 3.7.4	
---------------	---	---

3.8 Witry

3.8.1 Fiche de principe



3.8.2 Fiche action : Amélioration et sécurisation des abords de l'école « Les Genêts » à Witry

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.8.2
	Commune de Léglise Witry	Amélioration et sécurisation des abords d'écoles à Witry	

Situation actuelle

Le village de Witry accueille l'une des 7 implantations scolaires de la commune de Léglise. L'école est desservie par la nationale N825 (rue de l'Everlange) et nécessite des aménagements pour accompagner la signalétique zone 30 (panneaux, marquage au sol).



Il est nécessaire d'aménager la zone 30 afin de ralentir les automobilistes qui traversent le village.

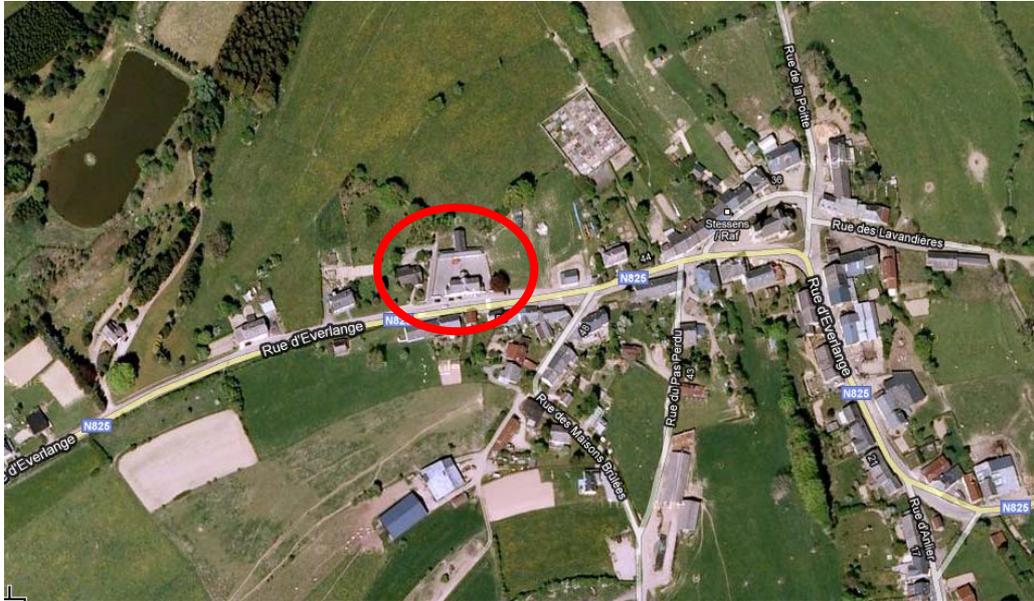
Objectif

Organiser les circulations aux abords des écoles et sécuriser les cheminements piétons

Mesures

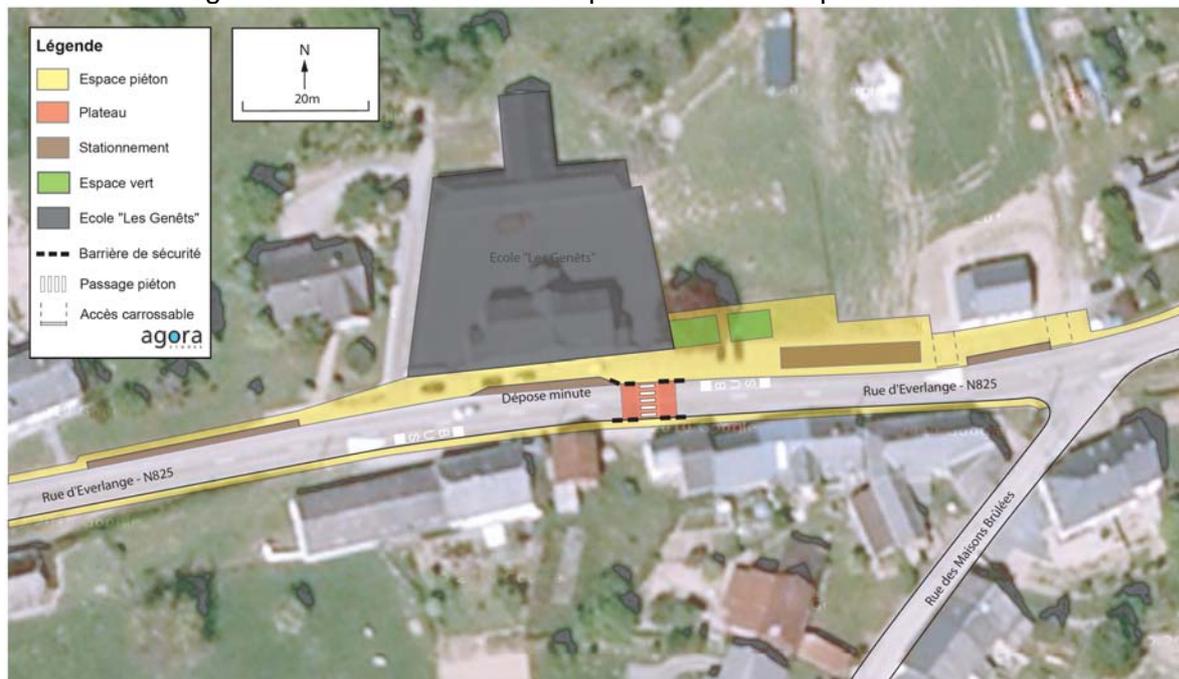
Il s'agit de proposer un aménagement devant l'école communale qui permette de :

- Ralentir les automobilistes
- Sécuriser les traversées piétonnes et les accès à l'école
- Aménager les arrêts de bus



Ainsi, l'aménagement proposé consiste en :

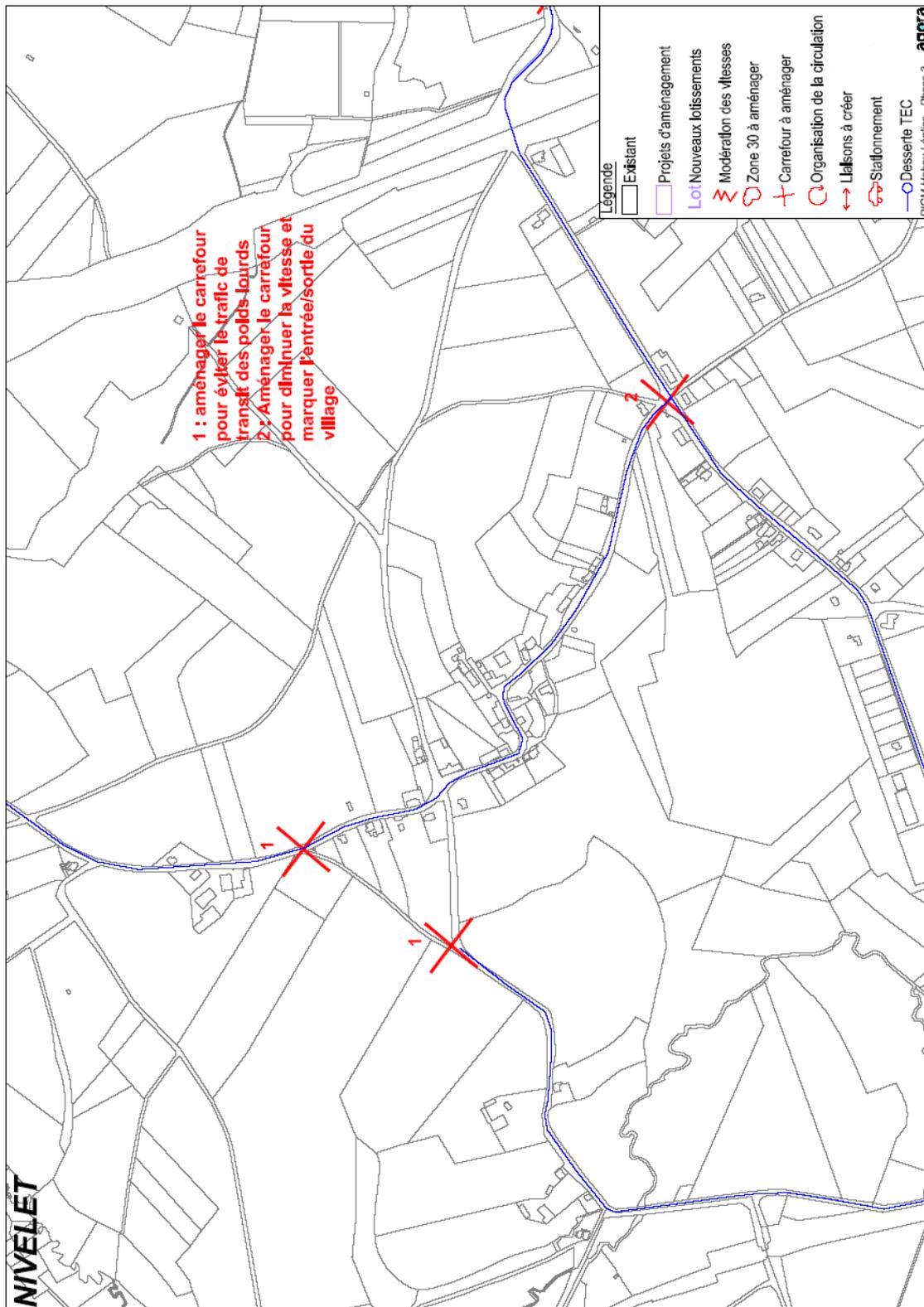
- l'implantation d'un plateau
- l'aménagement d'un accès sur le côté est de l'école
- la réorganisation du stationnement devant l'école et le long de la rue St Martin
- l'aménagement des arrêts de bus de part et d'autre du plateau créé



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Witry Fiche action 3.8.2	
---------------	---	---

3.9 Nivelet

3.9.1 Fiche de principe



3.9.2 Fiche action : Aménager et supprimer le trafic de transit des véhicules poids lourds

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.9.2
	Commune de Léglise Nivelet	Organiser et éviter le trafic de transit des véhicules poids lourds à Nivelet	

Situation actuelle

Le centre de Nivelet est souvent emprunté des poids lourds qui viennent de la E411 (sortie 28) et qui souhaitent rejoindre la N894 ou les villages situés à l'ouest de la commune de Léglise.

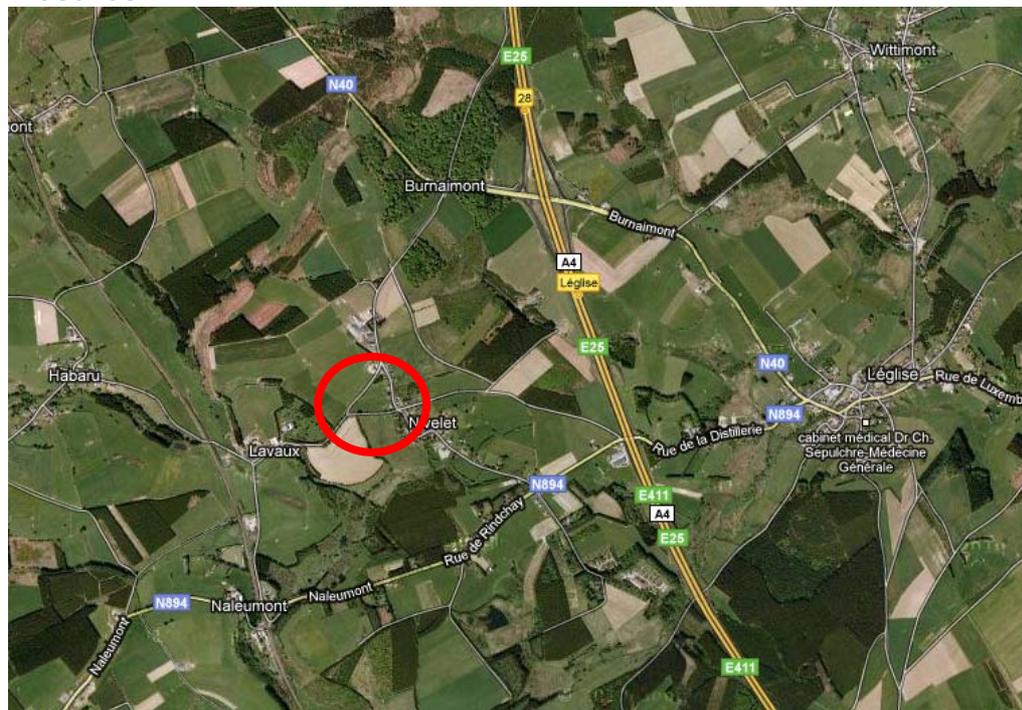
Ceux-ci empruntent régulièrement un chemin agricole afin d'éviter la rue de la Hazette.

Cela est particulièrement dangereux en hiver étant donné que cette voirie locale et agricole est difficilement praticable.

Objectifs

Organiser et éviter le trafic de transit des véhicules poids lourds dans les centres de villages

Mesures



Aménagement des oreilles de trottoir en marquage au sol pour dissuader l'utilisation du chemin agricole de la rue de la Hazette



Implantation d'un panneau de signalisation interdisant la circulation des poids lourds.



Un additionnel « Excepté trafic agricole » est à prévoir pour permettre l'usage de tracteurs et autre matériel agricole.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Nivelet Fiche action 3.9.2	
---------------	---	--

3.9.3 Fiche action : Aménager et sécuriser l'entrée sud de Nivelet

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.9.3
	Commune de Léglise Nivelet	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village de Nivelet	

Situation actuelle

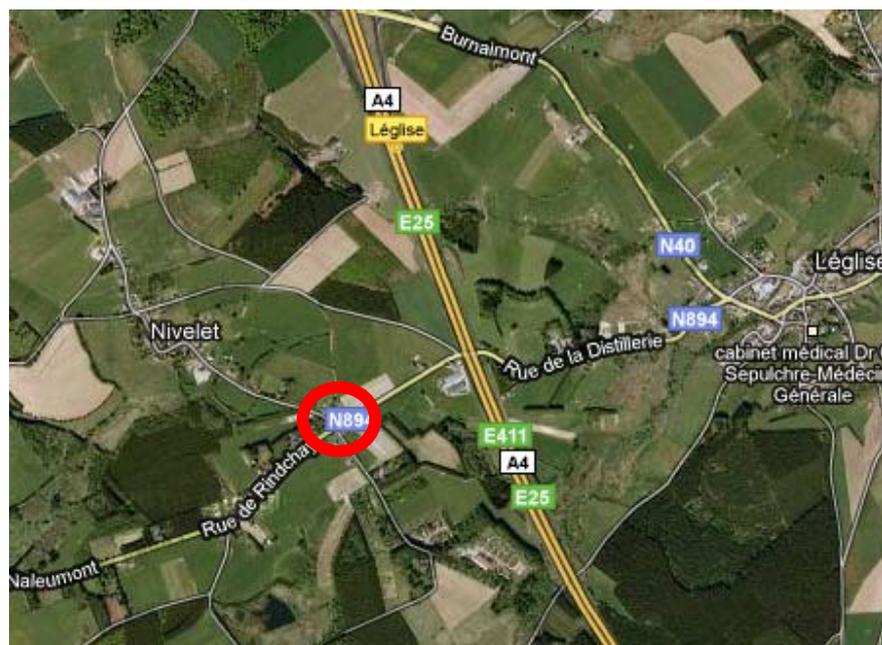
L'accès sud au village de Nivelet et ses zones d'habitat ne présente pas d'aménagements depuis la nationale N894 qui relie Chiny à Léglise, via le village de Les Fossés. Cet axe offre une perspective pouvant inciter à la vitesse.



Objectifs

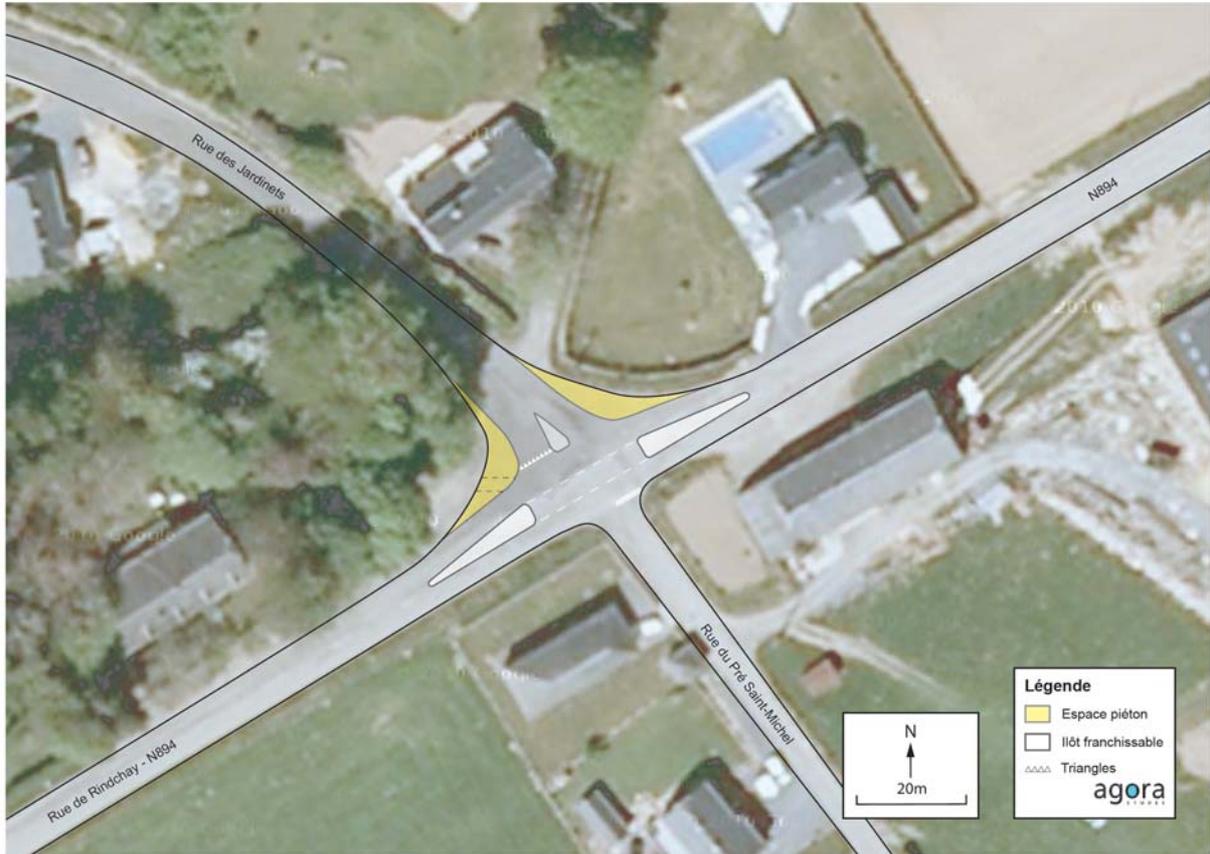
Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération. Décourager le trafic de transit par Nivelet, surtout les poids lourds.

Mesures



Aménagement du carrefour N894 (rue de Rindchay) / rue des Jardinets

- Elargissement des oreilles de trottoirs au niveau de la rue des Jardinets
- Aménagement d'îlots franchissables pour faire ralentir les automobilistes
- Mise en évidence du rôle secondaire de la rue des Jardinets



source Google Maps

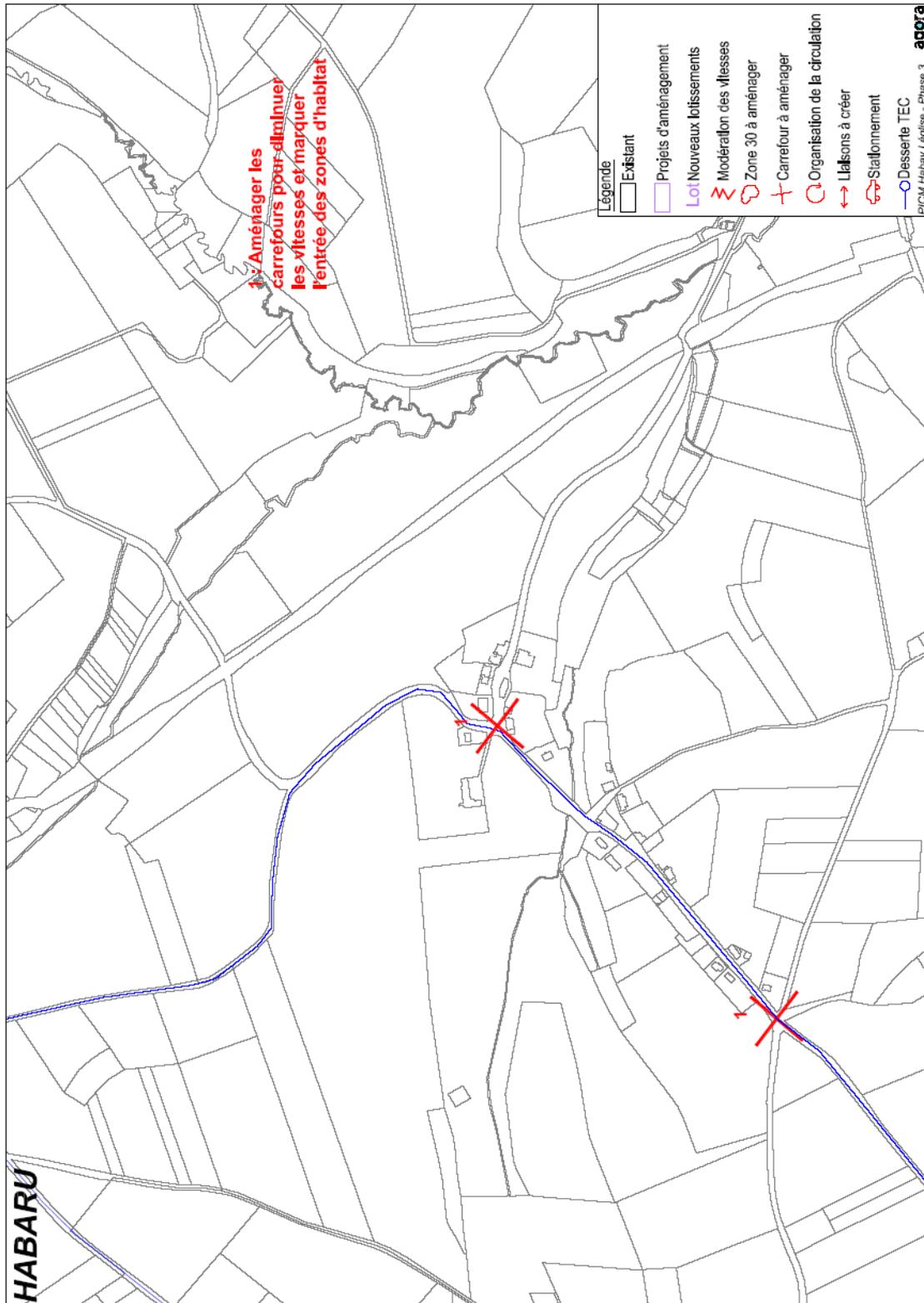


Exemple d'îlot franchissable peint ou en dur

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Nivelet Fiche n°3.9.3	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.10 Habaru

3.10.1 Fiche de principe



3.10.2 Fiche action : Effet de porte et effet ralentisseur rue Habaru

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.10.2
	Commune de Léglise Habarú	Effet de porte et effet ralentisseur rue du Habaru	

Situation actuelle

Habarú est desservie par des voiries locales qui offrent des lignes droites et larges courbes incitant à la vitesse.

Le chemin de Verday qui est situé au sud du village permet de rejoindre Assenois et son école communale.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de villages et maîtriser les vitesses le long des axes et dans les villages

Mesures



Aménagement d'un effet de porte avec îlot franchissable en marquage au sol Chemin de Verday / Habaru

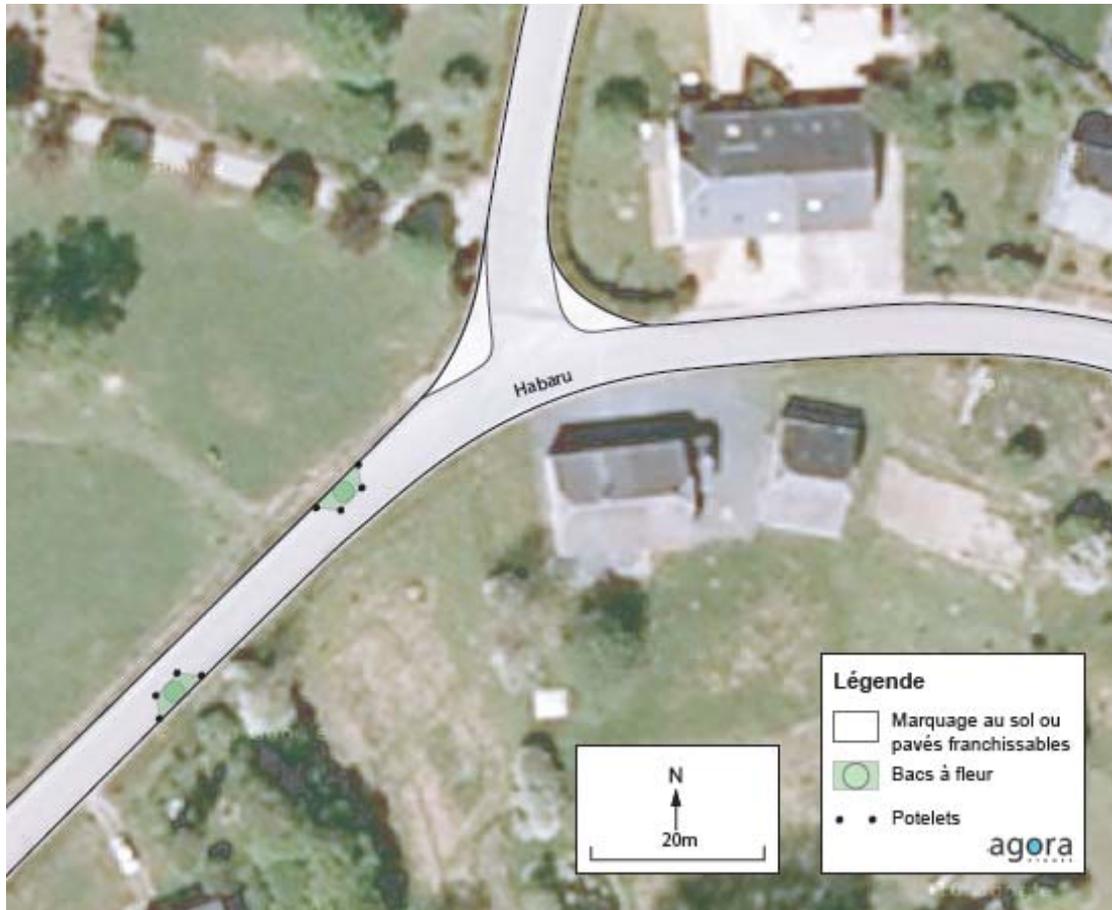
- Plantation de deux arbres au Chemin du Verday pour marquer l'entrée dans Habaru, ceci peut être répété à l'approche du carrefour sur les autres axes.
- Matérialisation d'un îlot franchissable (marquage au sol ou en pavés) à l'angle long du Chemin de Verday marquant mieux l'entrée de la rue Habaru et coupant la perspective tout droit des deux axes



Exemple d'îlot franchissable peint ou en dur

Aménagement du carrefour d'entrée de village et rappel de l'effet de porte à Habaru

- Matérialisation des oreilles de trottoir pour inciter au ralentissement, il s'agit d'ilots franchissables permettant ainsi le passage des bus
- Aménagement d'une chicane dans le bas de la pente avec bacs à fleur pour ralentir les automobilistes

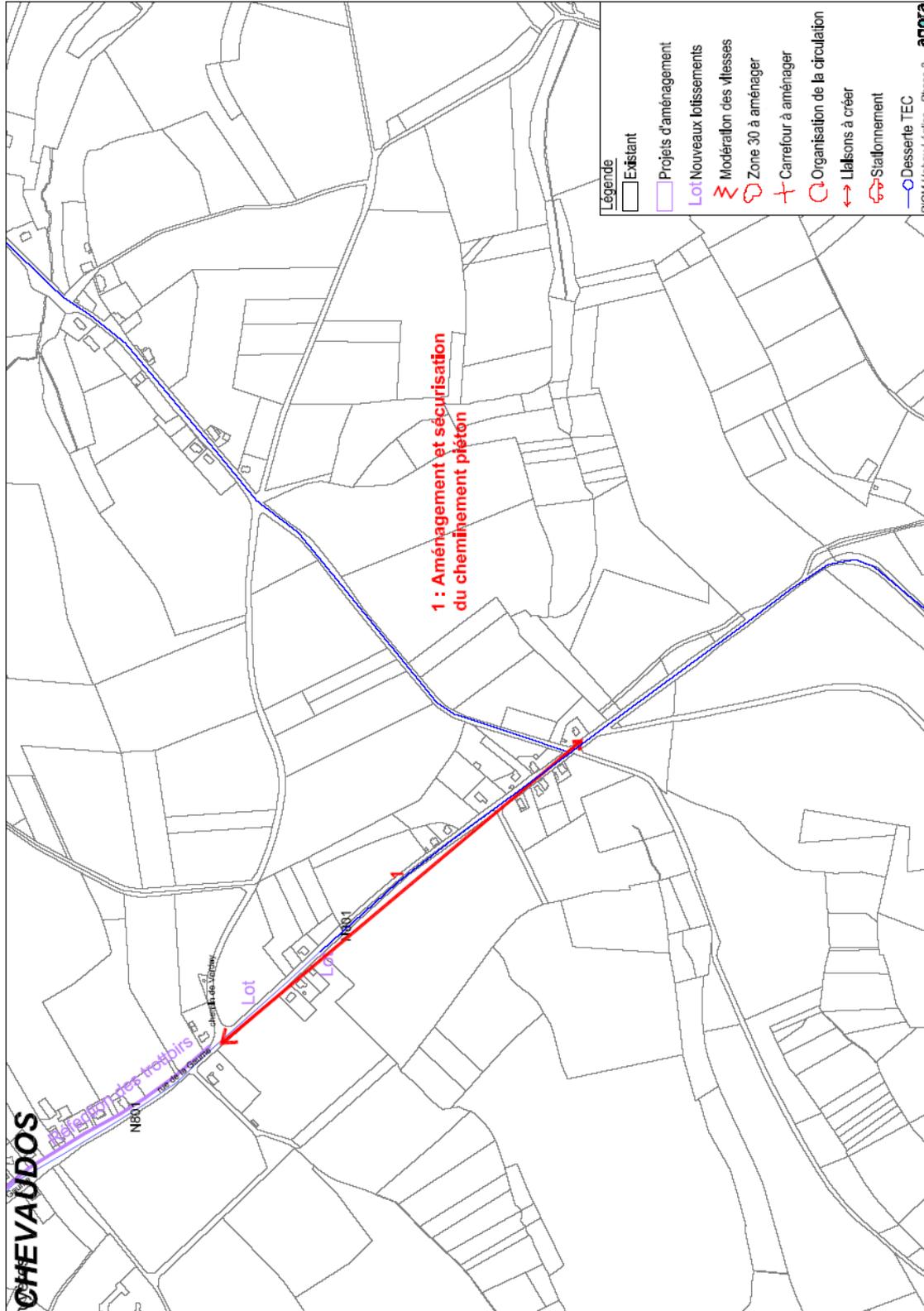


Exemple de chicane

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Habaru Fiche action 3.10.2	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.11 Chevaudos

3.11.1 Fiche de principe



3.11.2 Fiche action : Sécurisation des cheminements piétons entre Chevaudos et Assenois

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.11.2
	Commune de Léglise Chevaudos	Aménagement et sécurisation d'un cheminement piétons entre Chevaudos et Assenois	

Situation actuelle

Chevaudos est un hameau situé à proximité du village de Assenois qui accueille l'une des 7 implantations scolaires de Léglise. Il est traversé par la N801 qui dessert le village Les Fossés au sud, et permet de rejoindre Neufchâteau au nord.

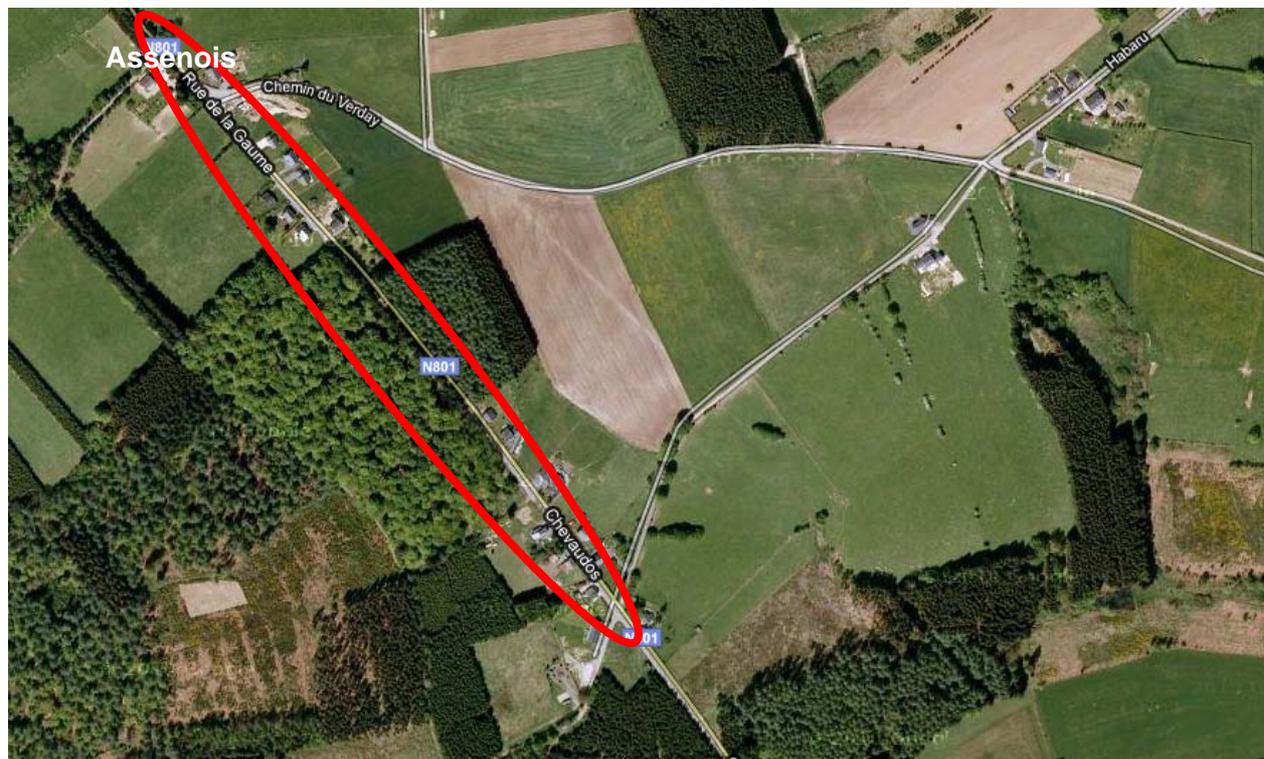
Cette nationale n'offre pas à ce jour de cheminement piéton continu et sécurisé vers entre Chevaudos et Assenois.

Il est projeté la réfection des trottoirs à Assenois.

Objectifs

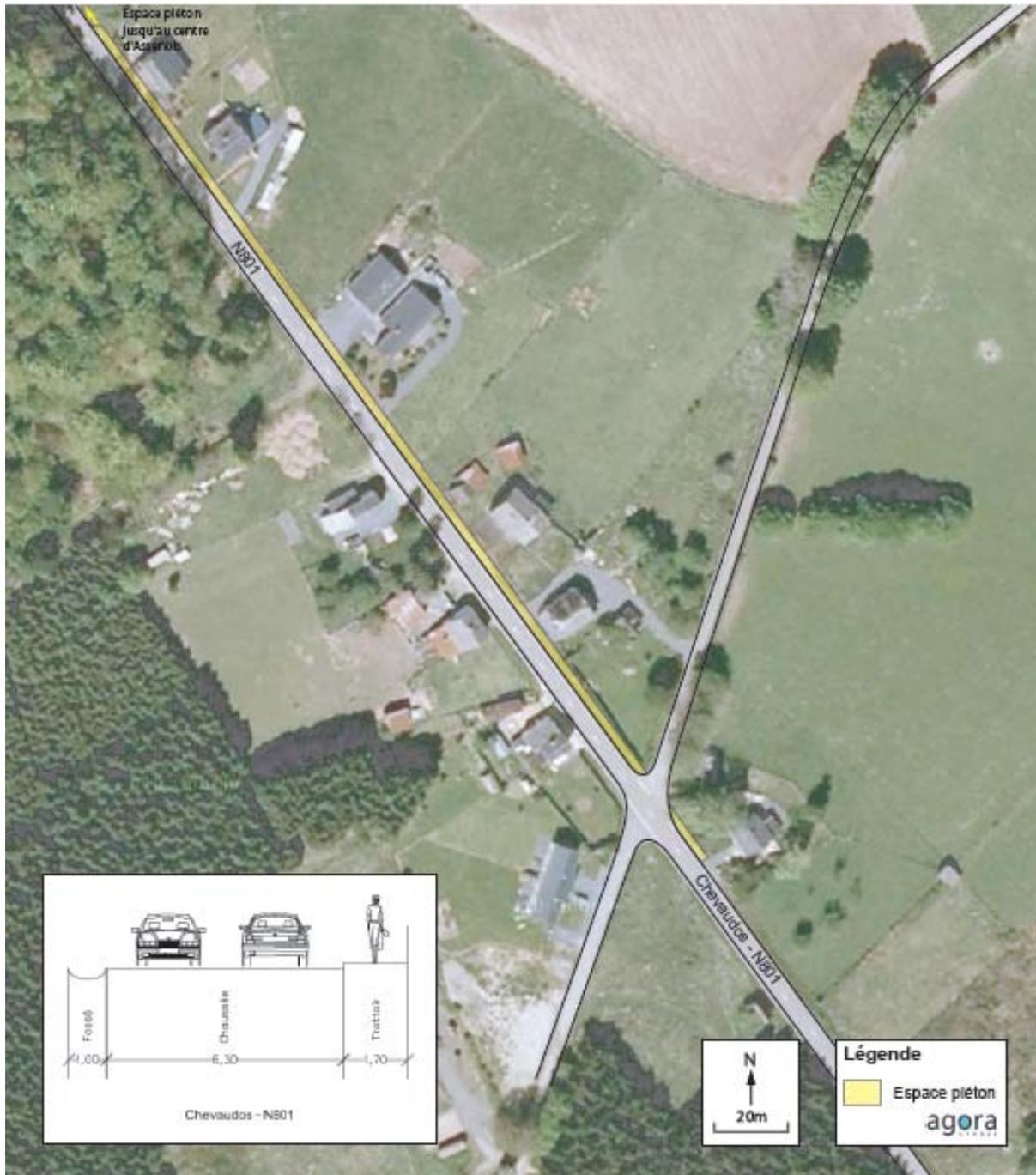
- Aménager et sécuriser les cheminements piétons entre les maisons de Chevaudos
- Aménager les cheminements piétons entre les centres de villages et les équipements scolaires, en particulier vers Assenois.

Mesures



Aménagement d'un cheminement piéton sécurisé entre Chevaudos et Assenois, le long de la nationale N801

Le profil de voirie ci-dessous montre l'aménagement envisageable entre Chevaudos et Assenois. Un trottoir ou accotement de minimum 1,5m devrait y être aménagé.



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Chevaudos Fiche action 3.11.2	agora ETUDES
---------------	--	-----------------

3.12.2 Fiche action : Effet de porte sur la N848

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche n°3.12.2
	Commune de Léglise Winville	Effet de porte rue Saint-Hubert à Winville	

Situation actuelle

Winville est situé en limite nord sur la commune de Léglise. Il est traversé par la nationale N848 qui permet de rejoindre l'autoroute E25.

Une chicane est aménagée en entrée sud du village afin de faire ralentir les automobilistes.

Ce n'est pas le cas au nord. On dénote des vitesses excessives sur la rue Saint-Hubert, compte tenu des véhicules venant de l'autoroute E25 et n'adaptant pas leur vitesse pour traverser le village.



Objectifs

Sécuriser et aménager les entrées et sorties de villages, notamment au nord.

Mesures



Aménagement d'un effet de porte rue St Hubert

Création de deux rétrécissements avec implantation de bacs à arbres le long de l'accès nord rue St Hubert

Le premier rétrécissement encadre le profil de voirie de deux arbres rétrécissant la largeur visuelle, on peut amplifier l'effet avec un changement de teinte de revêtement.

Le second rétrécissement fait de même, et réduit en outre la largeur physique disponible à 6,0 – 6,30 m environ.

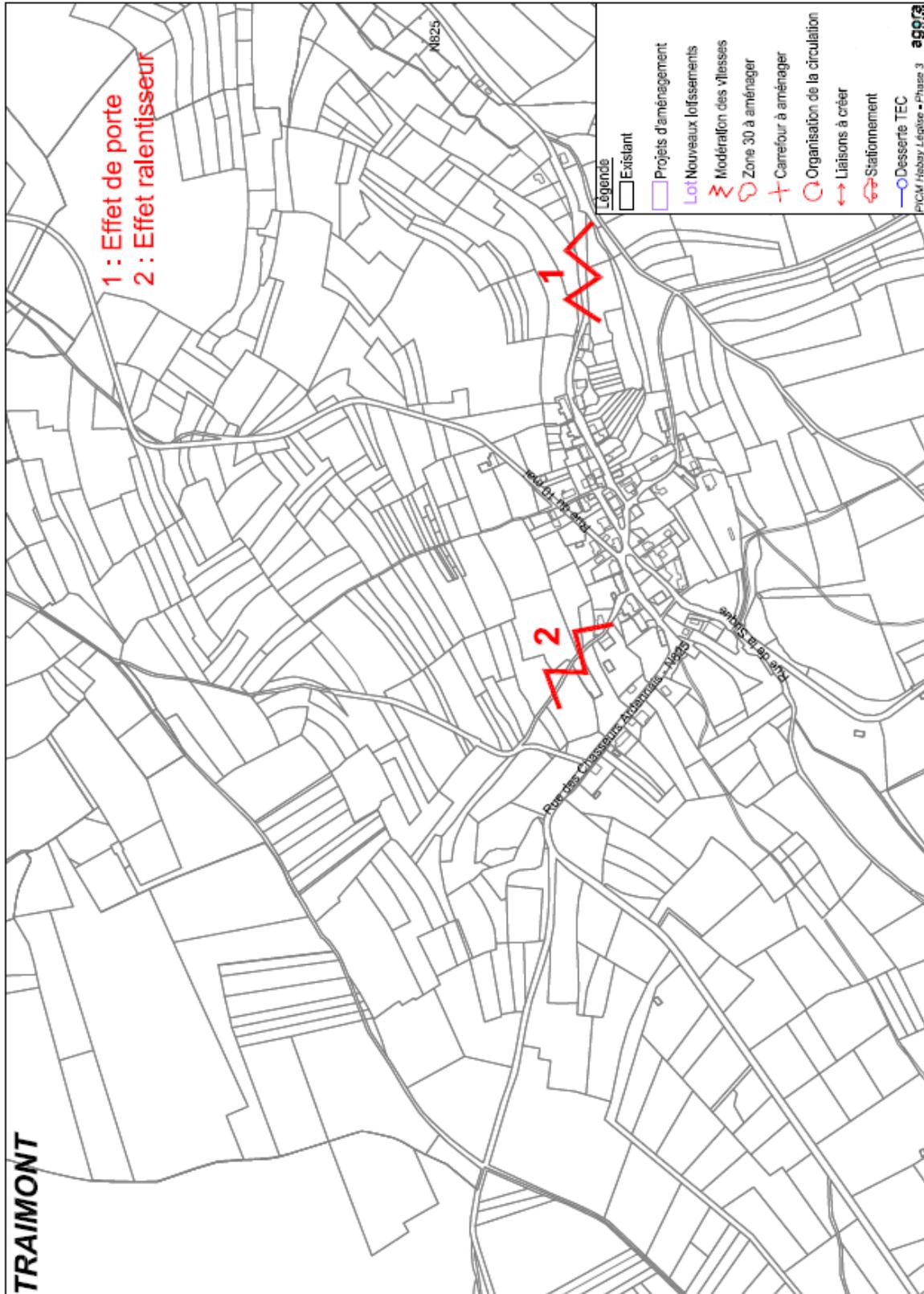
Compte tenu de la pente et de la proximité du sommet de côte, il n'est pas proposé de déviements et de chicanes dans la descente. Il peut y en avoir plus loin dans le village.



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Winville Fiche n°3.12.2	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.13 Traimont

3.13.1 Fiche de principe



3.13.2 Fiche action : Effet de porte rue des Chasseurs Ardennais et rue des Rualles

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.13.2
	Commune de Léglise Traimont	Aménager et sécuriser les entrées et sorties du village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

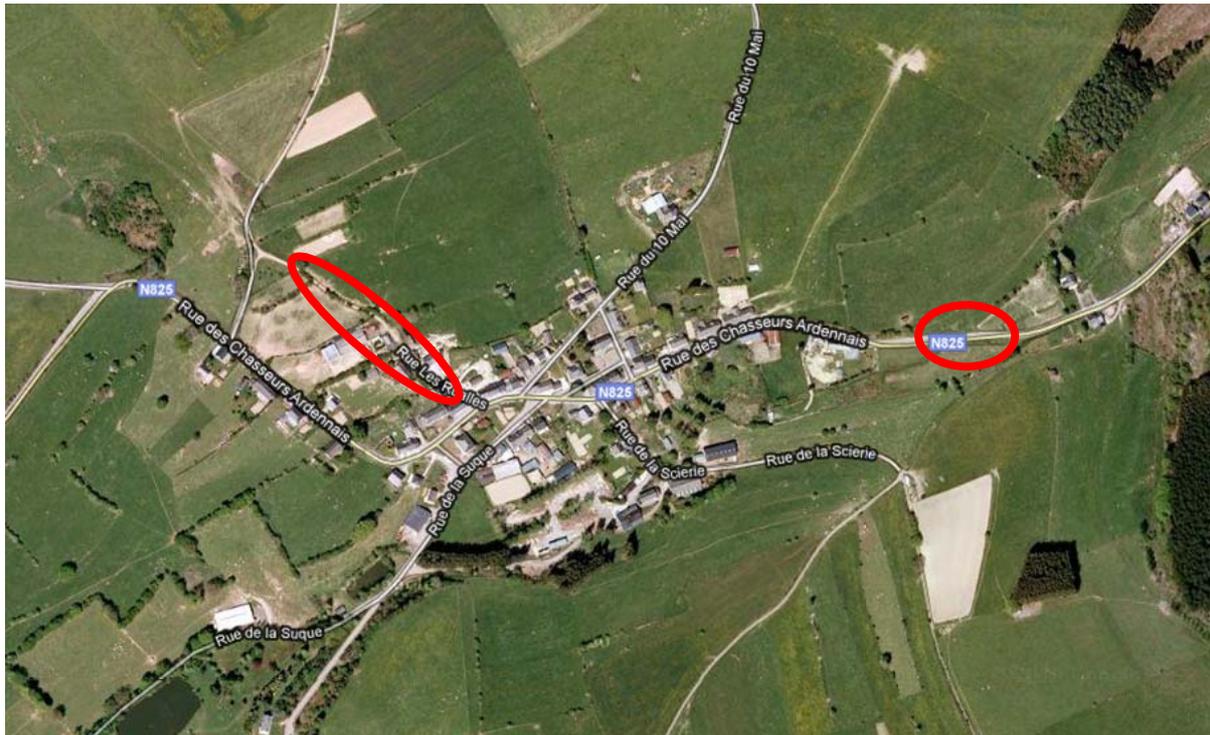
Objectifs

Sécuriser l'entrée et la sortie de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

La rue des Eaux Bonnes relie Traimont à Witry. Il s'agit de la rue des Chasseurs Ardennais (N825), cette voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite.

La rue du Pierroy relie Traimont à Volaiville. Il s'agit d'un trafic local, mais la voirie est en ligne droite et sans obstacle en entrée du village. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Effet de porte rue des Chasseurs Ardennais



Dans le cadre de Traimont, au niveau de l'entrée rue des Chasseurs Ardennais, nous préconisons un aménagement d'effet de porte.

Nous proposons de mettre en place un ilot franchissable.

Aménagement en bi-bandes de la rue des Rualles

La rue des Rualles supporte du trafic local et du charroi agricole et forestier. Pour ne pas inciter du trafic de transit et des vitesses trop élevées, nous proposons d'aménager cette rue en bi-bande (cf chapitre 5.2.2.5 de la partie supracommunale). Effectivement cela permet de dissuader le trafic de transit, tout en permettant le charroi agricole et encourage les modes doux.

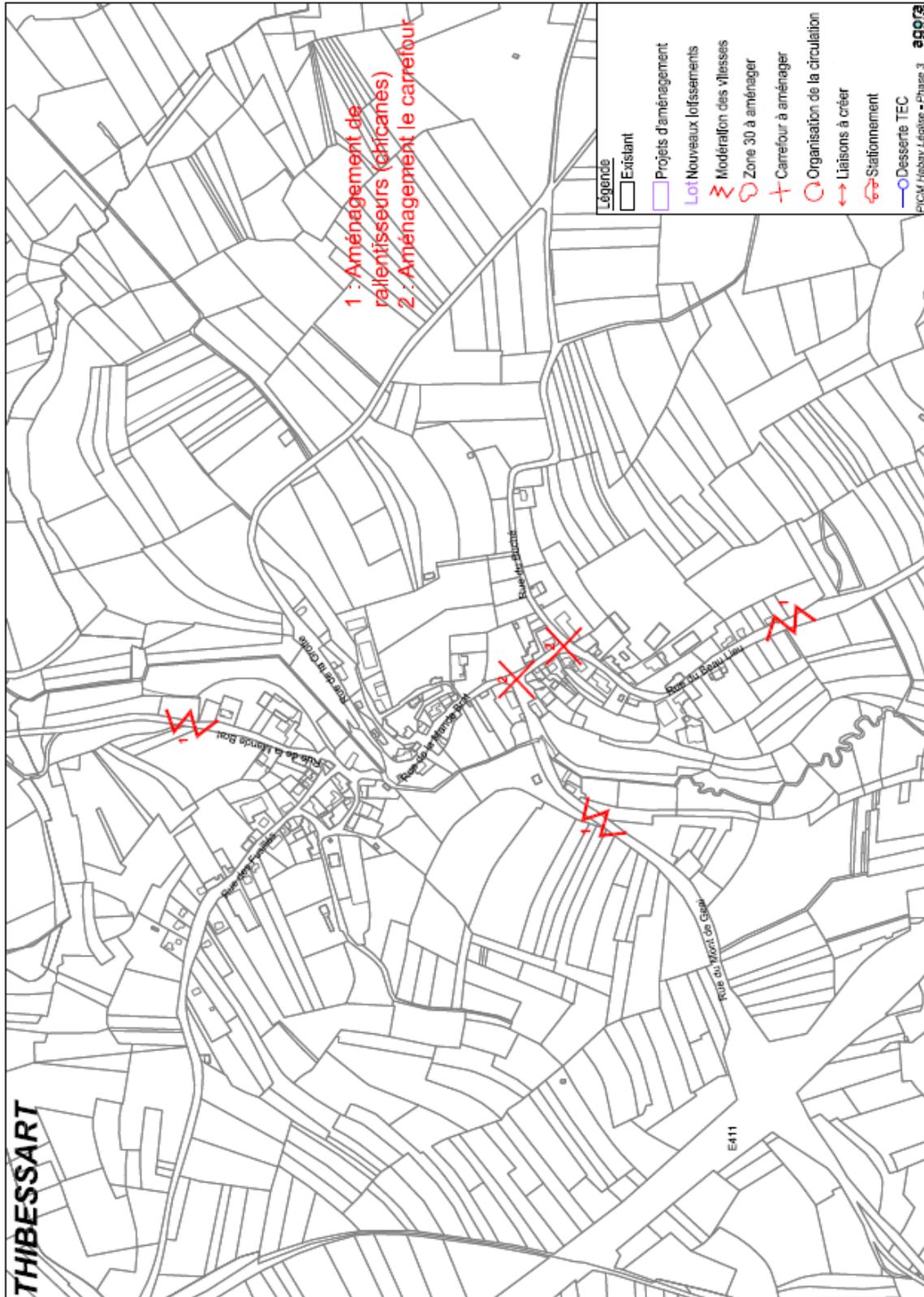


Figure 8 Aménagement en bi-bande

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Traimont Fiche 3.13.2	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.14 Thibessart

3.14.1 Fiche de principe



3.14.2 Fiche action : Effets de porte et sécurisation du centre de Thibessart

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.14.2
	Commune de Léglise Thibessart	Aménagement et sécurisation des carrefours du village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s’observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n’est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L’entrée en agglomération demande donc un effort particulier d’aménagement afin d’éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d’aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d’agglomération ;
- Marquer le changement d’environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l’entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d’un village a peu de chance d’être efficace. C’est dès l’entrée de la zone agglomérée qu’il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d’agglomération.

Mesures

Aménagement d'effets de porte rue du Mont de Geai / rue de la Mande Brat / rue du beau Lieu

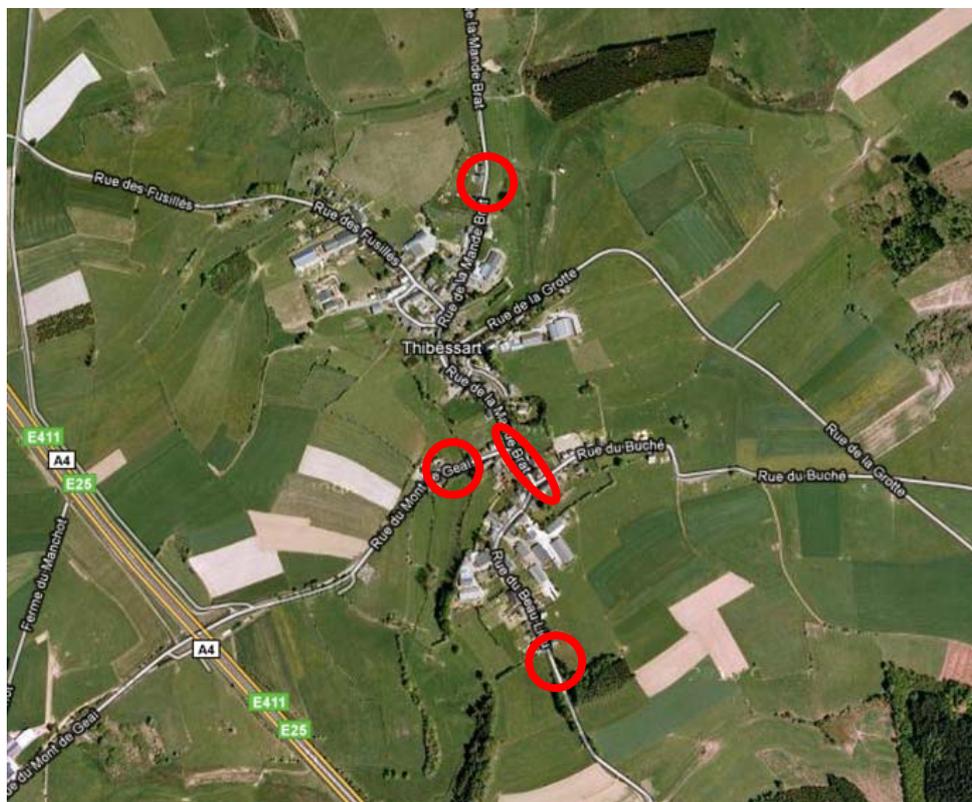


Figure 9 Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Nous proposons l'aménagement d'effet de porte aux 3 entrées suivantes de Thibessart :

Accès Ouest : rue du Mont de Geai.

Accès Nord : rue de la Mande Brat.

Accès Sud : rue du Beau Lieu.

Aménagement d'une chicane rue du Mont de Geai



Le long de la rue du Mont de Geai, au niveau des premières habitations, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte ralentisseur. La rue du Mont de Geai relie Thibessart à l'E411 et Mellier. La voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite. Nous préconisons l'aménagement de chicanes grâce à la pose de bacs à fleurs avec la mise en place de bordures physiques afin de compléter l'implantation au sol et augmenter l'efficacité de l'aménagement.

Aménagement d'une chicane rue de la Mande Brat



Le long de la rue de la Mande Brat, au niveau des premières habitations, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte ralentisseur. La rue de la Mande Brat relie Thibessart à Rancimont. La voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite. Nous préconisons l'aménagement de chicanes grâce à la pose de bacs à fleurs avec la mise en place de bordures physiques afin de compléter l'implantation au sol et augmenter l'efficacité de l'aménagement.

Aménagement d'une chicane rue du Beau Lieu



Le long de la rue du Beau Lieu, au niveau des premières habitations, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte ralentisseur. La rue du Beau Lieu relie Thibessart à l'E411 et Rulles. La voirie est en ligne droite et sans obstacle. Cette configuration incite souvent les automobilistes à rouler trop vite. Nous préconisons l'aménagement de chicanes grâce à la pose de bacs à fleurs avec la mise en place de bordures physiques afin de compléter l'implantation au sol et augmenter l'efficacité de l'aménagement.

Sécurisation de la traversée du centre

Deux carrefours structurent le village le long desquelles s'implante l'habitat:

1. rue de la Mandé Brat / rue du Mont de Geai
2. rue de la Mandé Brat / rue du Buché / rue du Beau Lieu

Le croisement de ces axes est une immense étendue d'asphalte qui ne structure pas l'espace public et rend peu lisible les mouvements des automobiles et la position du piéton sur la voirie.

Nous proposons les aménagements suivants :

1. Mise en place d'un ilot franchissable le long de la rue de la Mandé Brat au niveau du premier carrefour ;

Cette mesure permet de rétrécir les bandes de circulation et de réduire ainsi la vitesse en approche des croisements

2. Travail sur les oreilles de trottoirs au niveau des 2 carrefours ;

Cette mesure permet :

- de rétrécir les bandes de circulation et de réduire ainsi la vitesse en approche des croisements
- d'augmenter la visibilité en replaçant le véhicule au centre de la chaussée et donc d'élargir le champ visuel de l'automobiliste ce qui évite un grand nombre de conflits liés à la priorité de droite
- d'élargir les espaces dédiés aux piétons et de raccourcir leurs traversées pour plus de sécurité.
- une attention particulière doit être portée sur l'étude des rayons de courbure

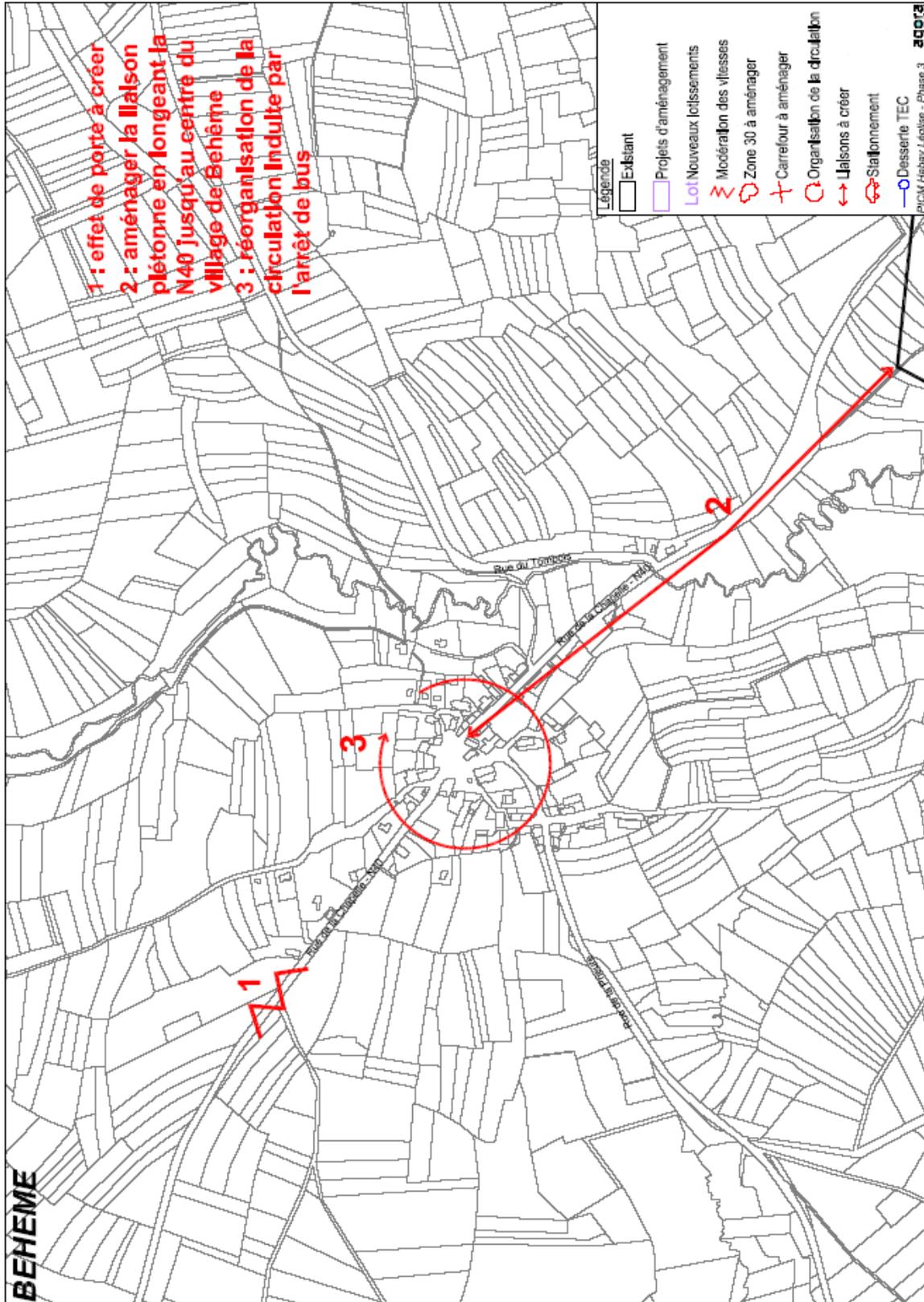


Figure 10 Aménagement du centre de Mellier

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Thibessart Fiche 3.14.2	agora ETUDES
---------------	--	------------------------

3.15 Behême

3.15.1 Fiche de principe



3.15.2 Fiche action : Aménagement et sécurisation de Behême le long de la N40

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.15.2
	Commune de Léglise Behême	Aménager et sécuriser la circulation dans le village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommandé d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

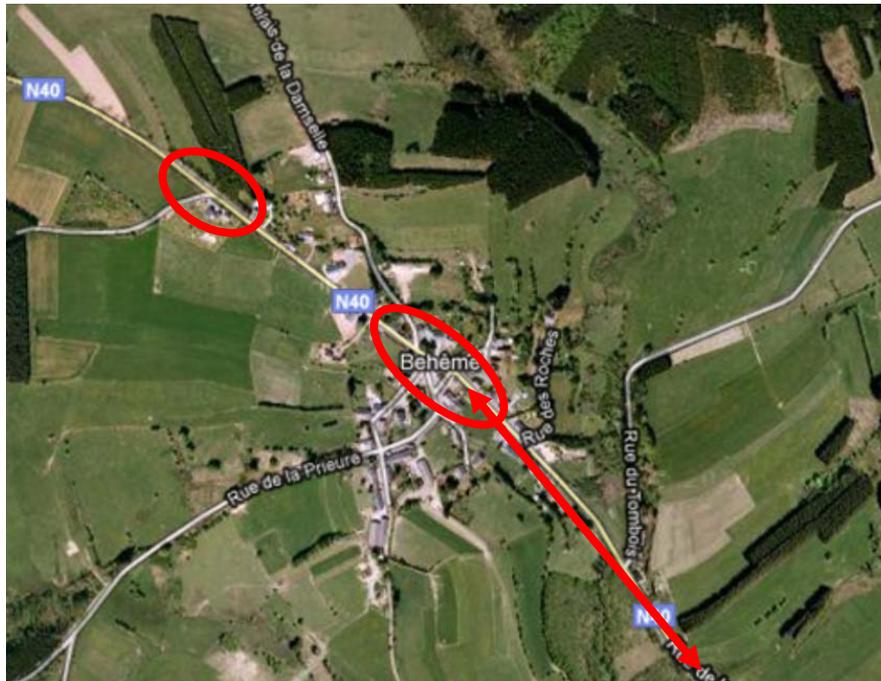
Objectifs

Sécuriser l'entrée et la sortie de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

Les 3 aménagements que nous proposons pour Behême sont les suivants :

- Aménagement d'un effet de porte le long de la rue de la Chapelle (N40) ;
- Aménagement du centre de Behême le long de la rue de la Chapelle (N40) ;
- Aménagement d'une liaison modes doux entre Behême et Anlier longeant la rue de la Chapelle (N40).



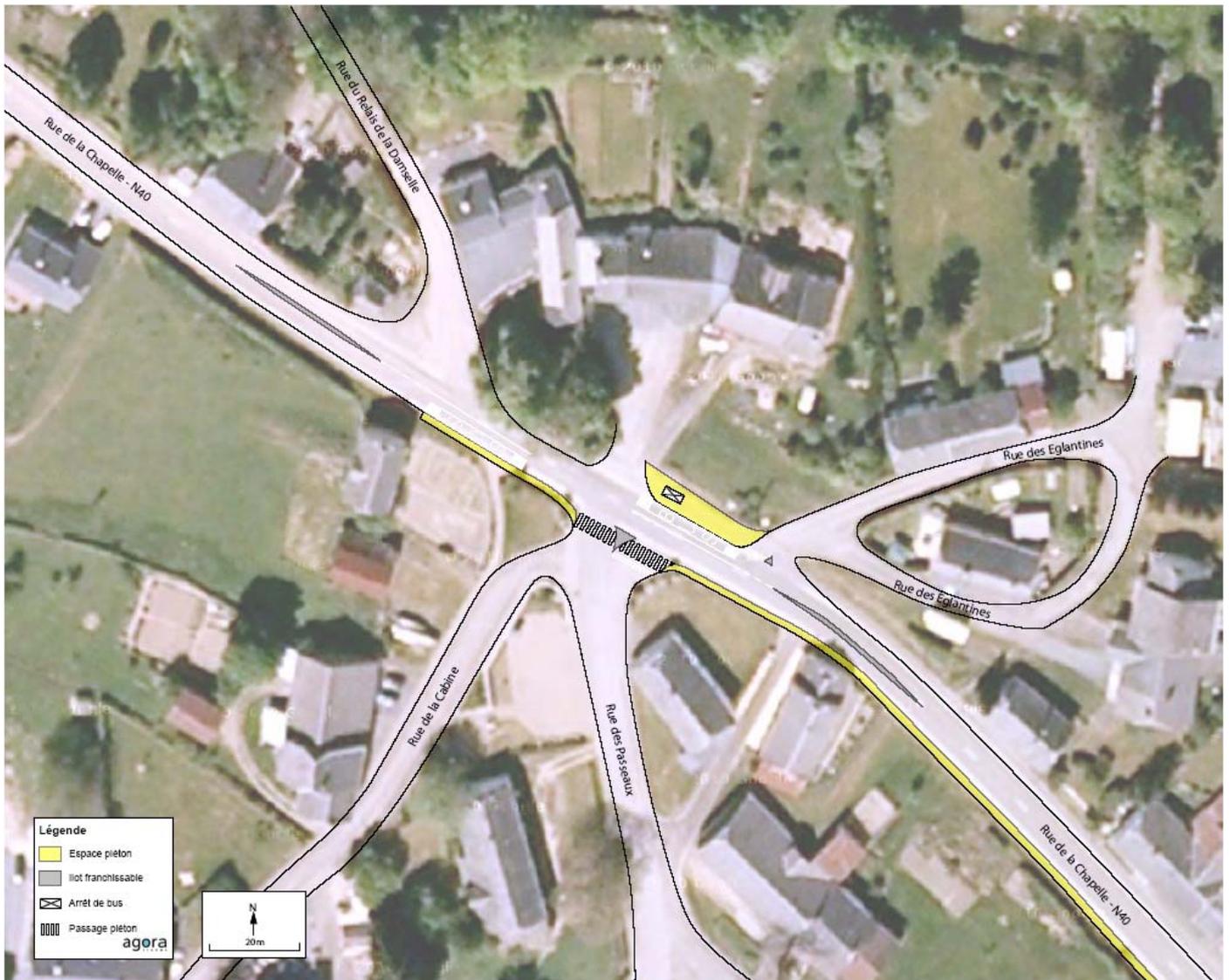
Localisation des aménagements (source Google Maps)

Effet de porte rue de la Chapelle



Dans le cadre de Behême, le long de la N40, au niveau de l'entrée nord de l'agglomération, nous préconisons un aménagement d'effet de porte. Nous proposons de mettre en place un ilot franchissable interrompu.

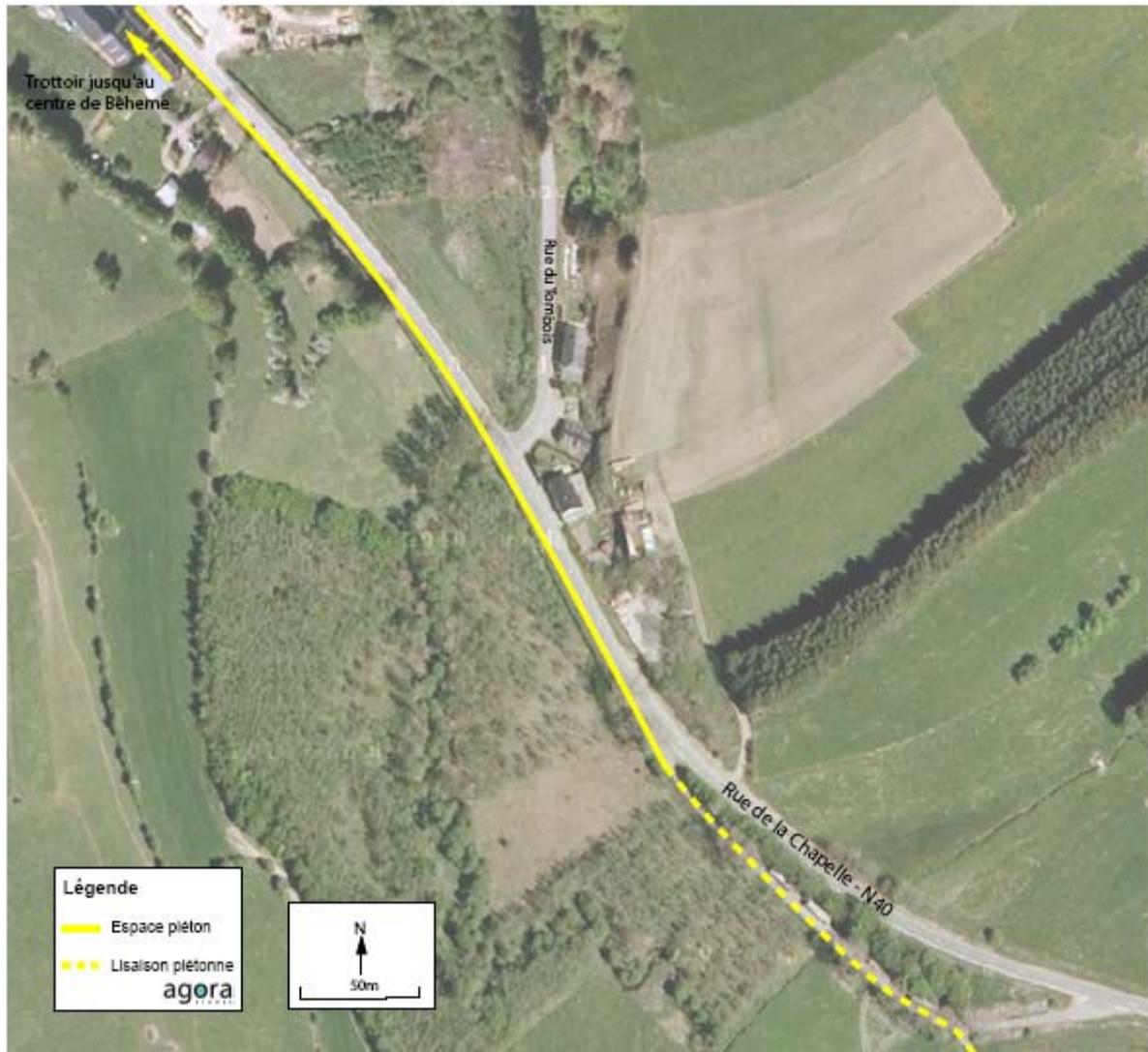
Aménagement du centre de Behême



Pour l'aménagement du centre de Behême, nous proposons les aménagements suivants :

- Aménagement de 2 ilots centraux franchissables en dur le long de la rue de la Chapelle en amont des carrefours rue du Relais de la Damselle # rue de la Chapelle et rue des Eglantines # rue de la Chapelle ;
- Aménagements des arrêts de bus ;
- Tracé d'une ligne droite continue au niveau des arrêts de bus pour empêcher les voitures de dépasser les bus lorsque ceux-là sont à l'arrêt ;
- Aménagement du carrefour rue de la Cabine # rue des Passeaux # rue de la Chapelle, aménagement d'un ilot central et d'un passage piéton pour traverser la rue des Passeaux ;
- Aménagement d'un trottoir le long de la rue de la Chapelle, côté sud, commençant depuis l'arrêt de bus.

Liaison modes doux entre Behême et Anlier



L'aménagement du trottoir proposé depuis l'arrêt de bus est au fait le début d'une liaison piétonne reliant Behême à Anlier. Une fiche action correspondante est proposée pour Anlier. L'aménagement d'un trottoir est nécessaire depuis le centre de Behême jusqu'à mi-chemin entre Behême et Anlier. A partir de cet endroit nous proposons l'aménagement d'un cheminement quittant la N40 et empruntant le chemin de remembrement, qui se prolonge jusqu'à la rue des Chanvières.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Behême Fiche 3.15.2	
---------------	--	---

4. Synthèse des remarques de l'enquête publique

	Route		Transport en commun
	Stationnement		Mode doux

Num	De	Date	adresse	mail	thème	lieu / sujet	description	remarque	modif rapport
Remarques concernant la Commune de Léglise									
1	Pierre Gascard	?	?	?	sécurité routière	MELLIER	croisement rue du manchot / rue des forges, il faut prévoir une chicane ou autre artifice pour faire ralentir les véhicules en entrée, à l'approche de ce carrefour. La chicane prévue en entrée de village ne solutionnera pas le problème de la maison en face, très régulièrement percutée par des véhicules dont les chauffeurs perdent le contrôle, surtout en période hivernale + Ralentisseurs aux entrées en venant de Marbehan et Les Fossés sur la N897.	Des aménagements de carrefours et des effets de porte sont proposés dans le PICM. Des radars préventifs pourraient être mis en amont des effets de porte. Option à étudier par la commune.	
2	Pierre Gascard	?	?	?	sécurité routière	THIBESSART	les entrées du village doivent disposer de ralentisseur (chicanes ?). Le besoin est tel que la commune a posé des chicanes provisoires qui doivent être améliorées pour être "légalisées", idem pour la Province sur sa route (entrée en venant de l'autoroute).		Cette précision sera incluse dans le rapport
3	Pierre Gascard	?	?	?	sécurité routière	BEHÈME	Ralentisseurs aux entrées par N40		Cette précision sera incluse dans le rapport
4	Pierre Gascard	?	?	?	sécurité routière	BOMBOIS	Problème de vitesse à la rue des Rualles. Quelques accidents évités de justesse ; Rue étroite, croisement difficile, accroissement de la circulation (et des quads) depuis la rénovation de la route agricole vers Volaiville + Ralentisseur à l'entrée en venant de Witry par N825	Différents effet de porte et ralentisseurs sont proposés dans le village d'Ebly. L'un d'eux pourrait s'appliquer à un autre endroit à Bombois (N825)	
5	Courriers de Pierre Gascard et Elie-Anne Lepère	23/06/10	?	?	sécurité routière	TRAIMONT	Problème de vitesse à la rue des Rualles. Quelques accidents évités de justesse ; Rue étroite, croisement difficile, accroissement de la circulation (et des quads) depuis la rénovation de la route agricole vers Volaiville + Ralentisseur à l'entrée en venant de Witry par N825		Aménagement d'îlot franchissable le long de la N825. Aménagement en bandes de la rue de Rualles
6	Habitants de la rue Albert 1er à Louftemont	?	?	?	sécurité routière	LOUFTEMONT	Vitesses excessives lors de la traversée du village. Radar répressif = seule solution	Des aménagements de carrefours et des effets de porte sont proposés dans le PICM. Des radars préventifs pourraient être mis en amont des effets de porte. Option à étudier par la commune.	
7	Lucienne Schroeder	3/06/10	58, rue des Cottages, 6860	?	sécurité routière	VLESSART	Vitesses excessives. Demande de casse-vitesse	Option à étudier par la commune.	
8	Alexandre Gélenne	30/06/10	?	Alexandre.Gelenne@clearstream.com	sécurité routière	LOUFTEMONT	Au carrefour Rue du Pierroy/ rue des Eaux Bonnes : demande d'aménagement modulable compatible avec l'usage fait lors de la fête annuelle (course de caisses à savon)	Il est difficile de concevoir des aménagements modulables surtout s'il s'agit d'évènements ponctuels. Option à étudier par la commune.	
9	Alexandre Gélenne	1/07/10	?	Alexandre.Gelenne@clearstream.com	sécurité routière	LOUFTEMONT	Aux abords de l'église et de la Cour des Loups : revêtement et signalisation avertissant les conducteurs de l'approche d'une zone délicate.		Cette précision sera incluse dans le rapport
10	Christine Achenne	8/07/10	?	lecomteachenne@hotmail.com	sécurité routière	THIBESSART	Aménagement de l'entrée du village (cfr Mellier) Marquage ou autre dispositif pour sécuriser le carrefour Rue du Beau Lieu/rue du Buché et rue de la Mande-Brat. Parking intempêtif aux abords de toutes les écoles de la commune.		Cette précision sera incluse dans le rapport
11	Raymond Grandjean	6/07/10	?	raymond.grandjean@hotmail.com	sécurité routière	LEGLISE	La mise en sens unique de la N40 est une aberration . Les transports exceptionnels ne pourront pas faire la boucle. Lors d'une éventuelle déviation de la E 411, la gestion sera tout simplement IMPOSSIBLE. Il faudrait que les autorités qui dessinent les plans tiennent compte du déport (avant et arrière) des véhicules lourds. (éventuellement prendre un véhicule lourd et essayer).	Il s'agit d'un aménagement de principe. Une étude plus approfondie tenant compte des girations PL et convois exceptionnels sera bien sûr prise en compte.	
12	Raymond Grandjean	6/07/10	?	raymond.grandjean@hotmail.com	Stationnement	WITRY	Le dépose minute près de l'école de witry me semble assez étroite Prévoir suffisamment de places de parking pour les enseignants ainsi que pour les parents qui viennent de Fauvillers(j'éprouve une certaine difficulté à me représenter le plan dans la réalité au niveau des dimensions.)	Il s'agit d'un aménagement de principe. Une étude plus approfondie lors de l'exécution tiendra compte des spécificités du terrain appliquant les normes pour le dimensionnement des zones de stationnement	
13	Raymond Grandjean	6/07/10	?	raymond.grandjean@hotmail.com	Modes doux	ASSENOIS	La rénovation du piétonnier Est est prévue par le MET. Ne pourrait-on pas entretenir ou rénover le piétonnier ouest? Deux propriétaires privés ont entrepris la rénovation devant leur propriété par charité pour les enfants qui devaient marcher dans plus de 5 cm d'eau stagnante et qui empruntaient la route...) Aux carrefours de la rue des Bruyères et de l'Accord, je constate avec plaisir que les îlots seront franchissables. J'espère qu'on enlèvera aussi les poteaux de bois qui ne servent à rien. La zone 30 dans le centre d'Assenois est une excellente idée si quelqu'un réussit à limiter la vitesse. L'implantation d'Assenois est la seule école à présenter un groupe d'élèves sur une route où la vitesse est de loin supérieure à 50km/h. Dans le but de ralentir la circulation ne	Les aménagements proposés offrent une circulation sécurisée entre le village, l'école et les lotissements.	
14	Habitants d'EBLY	?	?	?	sécurité routière	EBLY	Croisement de la rue Saint-Martin et rue des Tombelles : -supprimer les potelets car les automobilistes se déportent vers la gauche et arrivent rapidement au carrefour. -ligne blanche continue bien avant le carrefour – îlots franchissables comme près du cimetière.		Cette précision sera incluse dans le rapport
15	Bruno Arnould (habitants du Chemin des Haies et rue du Petit Vivier)	1/07/10	3, rue chemin des Haies, 6860 Ebly	?	sécurité routière	EBLY	Vu l'étroitesse du Chemin des Haies, établir un sens unique (rue Saint-Martin vers rue du Petit Vivier). Ralentisseur sur la partie ligne droite du Chemin des Haies.	Option nécessitant peu d'aménagements. A étudier par la commune.	
16	Georges Dehossay – Annick Claessens	5/07/10	65, rue de Grass, 6700 Arlon (Sterpenich)	?	sécurité routière	LES FOSSES	Une des chicanes prévues rue des Combattants empêche la constructibilité des 2 terrains de Mr et Mme Dehossay-Claessens.(prescriptions urbanistiques et permis de lotir)	Il s'agit d'un aménagement de principe. Le plan final prendra compte des spécificités du terrain.	
17	Job Olivier, Grommet Christelle, Hubert Christophe, Degueldre Valérie	Courriers datant du 8/12/09 au 20/07/10	26 et 28, rue des Tilleuls, 6860 Les Fossés	olivier.job@skynet.be	sécurité routière	LES FOSSES	Etablir une nouvelle zone d'entrée en agglomération (avant 1ère maison rue des Tilleuls) et sortie d'agglomération (fin de rue des Tilleuls). Mise en place de chicanes. Problématique des poids lourds. Indicateurs de vitesse. Radars		Cette précision sera prise en compte dans le rapport
18	Pharmacie B. Vermissen	?	24, rue du Luxembourg, 6860 Légglise	?	sécurité routière	LEGLISE	Couper la rue de la Tannerie avec création de parking pour riverains, côté nationale) Mise à sens unique rue Haut des Bruyères Zone de retournement lorsque la nouvelle zone sportive sera créée Circulation à double sens entre la rue du Moustier et rue Haut des Bruyères. Mise à sens unique de la rue du Moustier vers Ebly avec aménagement du carrefour à la nationale pour éviter que les gens ne passent par là pour le parc à containers.	Variante de circulation à analyser par la commune pour le long terme. La fermeture de la rue Tannerie priverait d'accès certains riverains et augmenterait les vitesses pratiquées le long de la N40.	
19	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière,	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Légglise	Ajouter un passage piéton rue des Courtils (p.14)		Cette précision sera incluse dans le rapport
20	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Légglise	Le trottoir Distillerie/N40 doit être de minimum 1,5m (si pas possible, garantir 1,5m pour le trottoir d'en face + passage piéton pour le rejoindre) (p.19)	Ces précisions doivent en effet, obligatoirement, être pris en compte lors de l'affinement des propositions et la réalisation de l'avant-projet avant la mise en œuvre.	

21	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière,	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Léglise	La variante de la rue du Chaudfour avec l'espace vert est à privilégié (p.19)		
22	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière,	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Léglise	Prévoir passage piéton rue du Chaudfour entre le CPAS et la Maison Communale (p. 19)		Cette précision sera incluse dans le rapport
23	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Léglise	Préférence pour l'option au centre giratoire de Légglise + attention aux passages piétons pour assurer la continuité piétonne (p.21)		
24	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Les Fossés	# N801/Rue de la Chineau : les traversées piétonnes proposées doivent aboutir à des trottoirs accessibles pour les PMR de part et d'autre de celles-ci (p. 37)	Le SPW prévoit la réfection des trottoirs le long de la N801. L'aménagement de traversée piétonne s'effectuera suite à cet aménagement.	
25	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Assenois	aménagement du centre d'Assenois : les traversées piétonnes proposées doivent aboutir à des trottoirs accessibles pour les PMR de part et d'autre de celles-ci afin de garantir la continuité des cheminements piétons (voir en concertation avec la DGO2 du SPW) (p. 50)	Le gabarit de la N801 ne permet malheureusement pas d'aménager des trottoirs confortables des 2 côtés.	
26	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Mellier	Rue de la gare + rue des Forges : profiter des réalisations d'oreilles de trottoirs pour les infléchir aux endroits où des traversées pourraient être aménagées (p.54)	Ces précisions doivent en effet, obligatoirement, être pris en compte lors de l'affinement des propositions et la réalisation de l'avant-projet avant la mise en œuvre.	
27	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Mellier	Ecole "les Bruyères" : faire une distinction entre zone résidentielle et zone de rencontre + nécessité de maintenir un passage pour les riverains mais aussi les services de l'école, les services de secours, etc. ... (p.56)	L'accès est maintenu pour les riverains ainsi que pour les pompiers et les livraisons liées au fonctionnement de l'école. Il s'agit de pas permettre aux parents de circuler devant l'école.	
28	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Louftémont	école de Louftémont : quid de l'intérêt de la traversée piétonne proposée rue de la Hasse (continuité piétonne, arrêt de bus ?) ; si intérêt, prévoir un trottoir minimal en aboutissement de l'autre côté de la rue (p.70)	La traversée est existante et concernera aussi les vélos dans le nouvel aménagement	
29	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Louftémont	# rue Albert ler et rue des Eaux Bonnes : voir s'il n'y a pas lieu de proposer des traversées piétonnes en profitant de l'oreille de trottoir nouvellement créée (p.71)	Idee à prendre en compte dans le cadre d'un réaménagement global du carrefour à moyen/long terme	
30	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Ebly	Arrêt de bus devant l'école Les Bruyères à Ebly : prévoir un quai de 240 cm de large et 16 cm de haut, vérifier le positionnement de l'arrêt de bus en tenant compte de la traversée piétonne à prévoir pour rejoindre l'école. (p.81)	Ces précisions doivent en effet, obligatoirement, être pris en compte lors de l'affinement des propositions et la réalisation de l'avant-projet avant la mise en œuvre.	
31	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Witry	Arrêt de bus devant l'école « Les Genêts » à Witry : prévoir un quai de 240 cm de large et 16 cm de haut notamment sur le trottoir opposé. (p.84)	Ces précisions doivent en effet, obligatoirement, être pris en compte lors de l'affinement des propositions et la réalisation de l'avant-projet avant la mise en œuvre.	
32	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Chevaudos	trottoirs le long de la N801 : sécuriser les traversées, les signaler et prévoir les aménagements pour les PMR. (p.96)	Ces précisions doivent en effet, obligatoirement, être pris en compte lors de l'affinement des propositions et la réalisation de l'avant-projet avant la mise en œuvre.	
Remarques concernant la partie supracommunale									
1	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	attractivité des arrêts TEC	il est important de veiller à l'accessibilité des abribus en leur prévoyant un accès de plain-pied (niveau supérieur de la dalle de l'abribus à fleur avec le niveau du trottoir!) (p.46)	Les arrêts devront être aménagés en accord avec l'accessibilité PMR (fiche GAMAH)	
2	Chantal Moëns (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	aménagements cyclables	piste D10 : étant donné l'absence de séparation entre les piétons et les cyclistes, ce type d'aménagement est à proscrire dans les zones avec des flux piétons importants (ex. : sorties d'écoles, zones de forte densité de commerces, ...) – cf. « Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables » du SPW réalisé avec le CRR (manuel n°2) ; Dès lors, la séparation de la voie cyclo-piétonne est à préférer. Le panneau D9 sera donc utilisé. Celui-ci indique une séparation du trottoir entre la voie piétonne et cyclable. Un contraste de couleur entre les 2 zones de cheminement ne sera pas suffisant. En effet, un élément garant de la sécurité de tous sera la mise en place d'un élément linéaire séparant physiquement ces 2 cheminements (bordure de saillie de minimum 4 cm). Cette bordure permet de délimiter l'espace dédié au piéton pour la personne déficiente visuelle. La personne malentendante n'aura pas connaissance, quant à elle, du cycliste qui arrive dans son dos. Quant aux enfants et aux personnes déficientes intellectuelles, elles se déplaceront plus aisément dans un environnement lisible. (p.58)	Le document de PCM indique l'ensemble des choix possibles pour les aménagements et la signalisation des pistes cyclables. La commune devra trancher en tenant compte de l'existant et en accord avec les différents acteurs (SPW, TEC, SNCB, Associations, ...)	