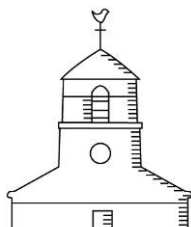




Commune de Habay



Commune de Léglise

Plan Intercommunal de Habay - Léglise

Phase 3 : Propositions Echelle communale Commune de Habay

Rapport final après enquête publique Août 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



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 Habay

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier	5
1.1 A l'échelle de la commune.....	5
1.1.1 Principe.....	5
1.1.2 Hiérarchie proposée à l'échelle de Habay	6
1.2 A l'échelle des nationales N40 et N87.....	7
1.2.1 Catégorisation et régime de vitesse	7
1.2.2 Le cas des nationales N40 et N87	8
2. Liste des aménagements sur la commune de Habay.....	9
3. Fiches actions et esquisses d'aménagements	10
3.1 A l'échelle communale.....	10
3.1.1 La Transhabaysienne	10
3.1.2 Le contournement à Rulles – ZAE Marbehan.....	28
3.2 Habay-la-Neuve.....	34
3.2.1 Fiche de principe	34
3.2.2 Fiche Action : Aménagement de zones à vitesse modérée des rues résidentielles de HLN	35
3.2.3 Fiche Action : Aménagement du carrefour N87 / N40	41
3.2.4 Fiche Action : Sécurisation des modes doux le long de la N87	44
3.2.5 Fiche Action : Sécurisation des abords d'école Libre Saint-Nicolas.....	46
3.2.6 Fiche Action : Effet de porte et aménagement de traversées sur la N40	48
3.2.7 Fiche Action : Effet de porte N40 et N87 et mise en Z30 du Lotissement Colback 50	
3.3 Habay-la-Vieille	55
3.3.1 Fiche de principe	55
3.3.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école et des cheminements piétons au centre de HLV	56
3.3.3 Fiche Action : Aménagement d'une continuité cyclo-piétonne entre le centre de HLV et la gare de Habay.....	61
3.3.4 Fiche Action : Réaménagement et organisation des abords de la gare de Habay-la-Vieille.....	66
3.3.5 Fiche Action : Aménagement d'un cheminement piéton vers la Place Saint-Etienne69	
3.3.6 Fiche Action : Effets ralentisseurs et effets de portes.....	72
3.4 Houdemont	76
3.4.1 Fiche de principe	76
3.4.2 Fiche Action : Aménagement de la rue du 24 Août	77
3.4.3 Fiche Action : sécurisation des abords de l'école fondamentale et primaire de Houdemont et organisation du stationnement	82
3.5 Rulles.....	86

3.5.1	Fiche de principe	86
3.5.2	Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte au niveau du carrefour Grainchamps / Routeux	87
3.5.3	Fiche Action : Sécurisation du Pont SNCB « Au Petit Moulin ».....	90
3.5.4	Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte sur la rue du Bois.....	92
3.5.5	Fiche Action : Sécurisation de la rue du Calvaire	95
3.6	<i>Marbehan</i>	99
3.6.1	Fiche de principe	99
3.6.2	Fiche Action : Aménagement de zones à vitesse modérée des rues résidentielles de Marbehan	100
3.6.3	Fiche Action : Aménagement de la Grand'Rue	104
3.6.4	Fiche action : Réaménagement des abords extérieur de la gare de Marbehan	108
3.6.5	Fiche Action : Effet de porte et sécurisation des abords de l'école de la Communauté Française.....	111
3.6.6	Fiche Action : Mise en zone 30 de la rue Sous la Pelière	115
3.6.7	Fiche Action : Aménagement d'une liaison modes doux – Chemin de la Gadière	119
3.6.8	Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte – rue du Chénel	121
3.6.9	Fiche Action : Effet ralentisseur – rue de l'Eglise	124
3.7	<i>Orsinfang</i>	127
3.7.1	Fiche de principe	127
3.7.2	Fiche Action : Sécurisation et aménagement de la N891.....	128
3.7.3	Fiche Action : Réaménagement du carrefour – Grand' Rue, Rue de Grainchamps, Rue de Grimodé et Rue Sainte Hélène	134
3.8	<i>Anlier</i>	136
3.8.1	Fiche de principe	136
3.8.2	Fiche Action : Aménagement d'itinéraires piétons/vélos sécurisés entre Louftémont et Anlier	137
3.8.3	Fiche Action : Aménagement d'effets de porte.....	145
3.8.4	Fiche Action : Aménagement de liaisons piétonnes	148
3.9	<i>Hachy</i>	153
3.9.1	Fiche de principe	153
3.9.2	Fiche Action : Sécurisation du centre de Hachy	154
3.10	<i>Harinsart</i>	157
3.10.1	Fiche de principe	157
3.10.2	Fiche Action : Effet de porte	158
3.11	<i>Les Coeuvin</i> s.....	161
3.11.1	Fiche Action : Sécurisation et aménagement des abords de l'échangeur autoroutier E411 n°29 et des abords du Truck Center.....	161
4.	Synthèse des remarques de l'enquête publique.....	163

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier

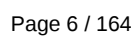
1.1 A l'échelle de la commune

1.1.1 Principe

La hiérarchie proposée est réfléchi 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 maximales 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 / péri-urbain / hors agglomération	1 à 2 voies par sens distinction urbain / péri-urbain / hors agglomération	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 agglomération, de préférence en chaussée en agglomération	arrêts de préférence en chaussée en agglomération	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échanges, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglomération, adapté en agglomération	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	

2019_EchelleCommunale_HABAY_apres_enquete_publique.doc

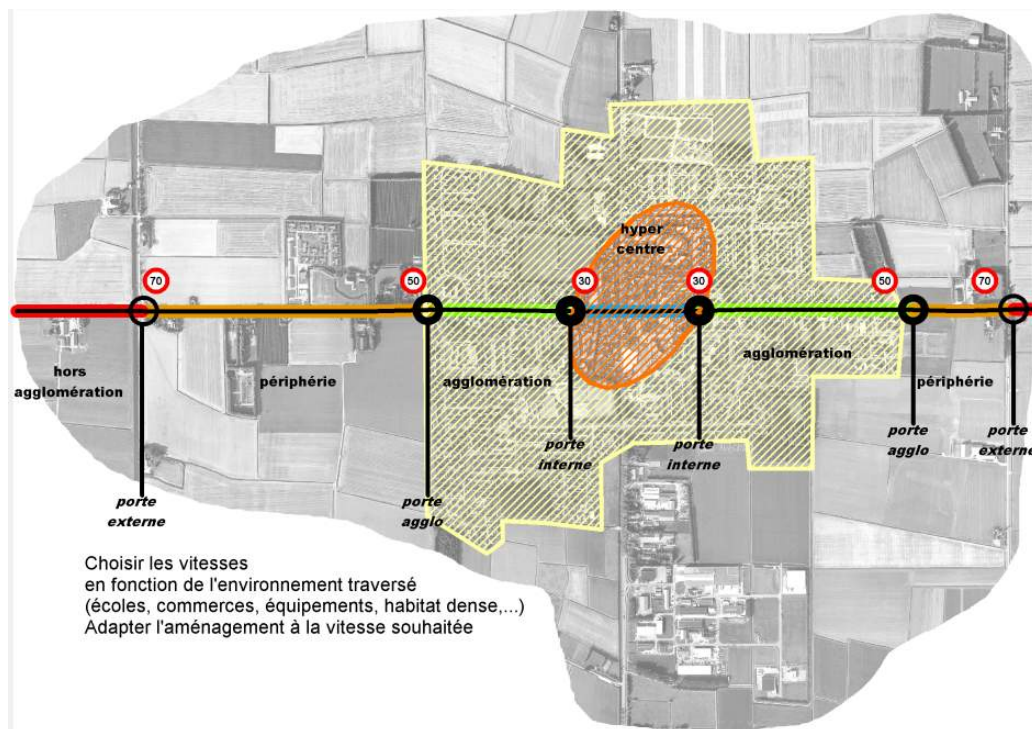


1.2 A l'échelle des nationales N40 et N87

1.2.1 Catégorisation et régime de vitesse

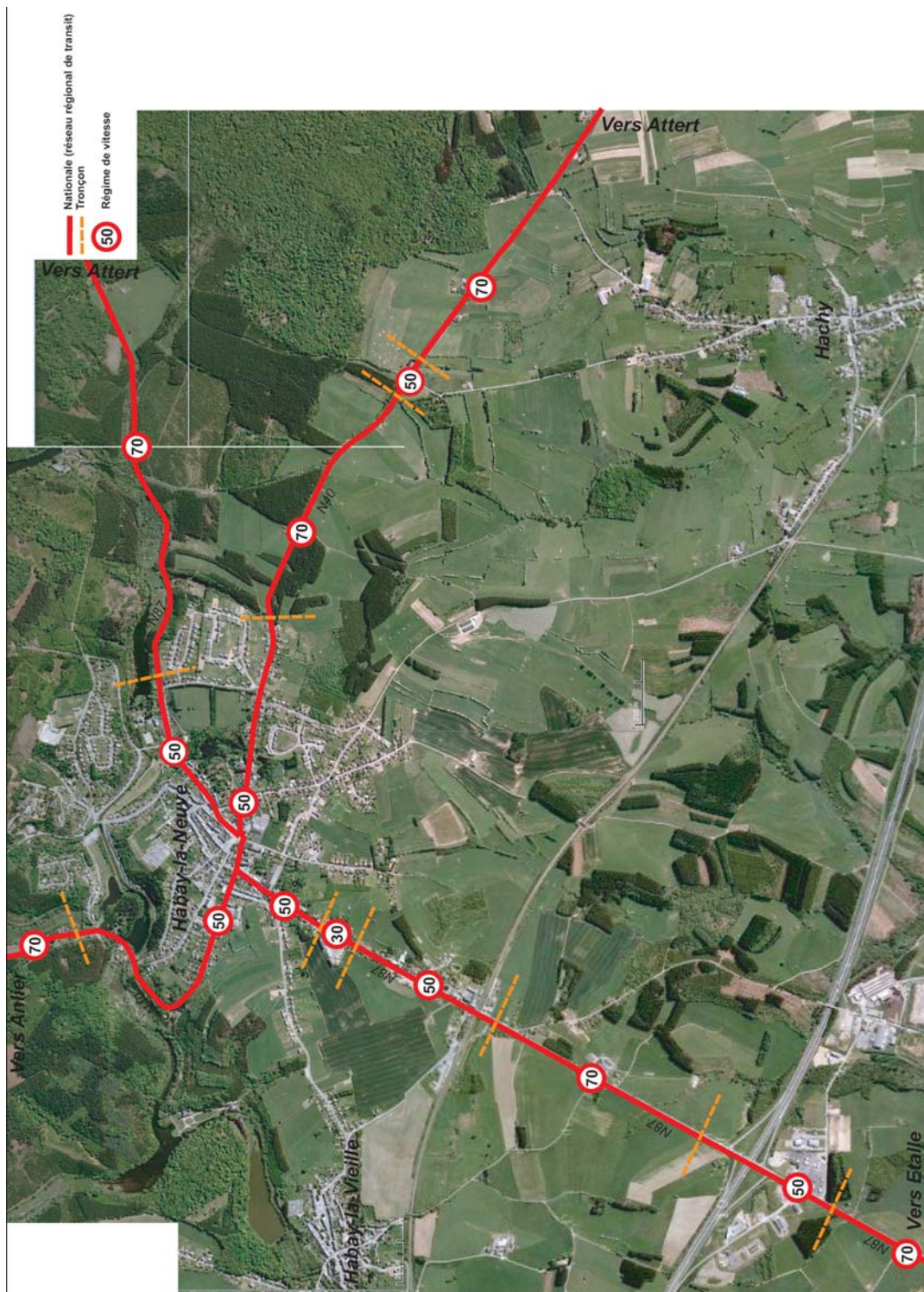
Tout l'art de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à combiner ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers.

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 des nationales N40 et N87



2. Liste des aménagements sur la commune de Habay

N°	Où	Mesure	Quand			Qui					mesure(s) liée(s)
			- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Habay	SPW	TEC	SNCB	Autres	
Commune de HABAY											
Modes doux											
3.1.1	Habay	La Transhabayenne		moyen	long	x	x	x	x		
3.2.4	Habay-la-Neuve	Sécurisation des modes doux le long de la N87	court	moyen		x	x	x			
3.3.3	Habay-la-Vieille	Aménagement d'une continuité cyclable-piéton entre le centre de H.L.V et la gare de Habay	#	court	moyen	x	x				
3.3.5	Habay-la-Vieille	Aménagement d'un chemin piéton vers la Place Saint-Elie	#	moyen	long	x	x				
3.6.7	Marbèhan	Aménagement d'une liaison modes doux - Chemin de la Garderie	court	moyen		x	x				
3.8.2	Anlier	Aménagement d'itinéraires piétons/vélos sécurisés entre Louffimont et Anlier	court	moyen	long	x	x				3.8.3 - Aménagement d'itinéraires vélos/piétons sécurisés vers l'école « Les Genêts »
3.8.4	Anlier	Aménagement de liaisons piétons	court	moyen	long	x	x				3.8.2 - Aménagement d'itinéraires piétons/vélos sécurisés entre Louffimont et Anlier
Transport en commun et intermodalité											
3.3.4	Habay-la-Vieille	Réaménagement et organisation des abords de la gare de Habay-la-Vieille		moyen	long	x	x				
3.6.4	Marbèhan	Réaménagement des abords extérieurs de la gare de Marbèhan	court	moyen	long	x	x				
Circulation, stationnement et modes doux : intervention dans les villages											
3.1.2	Marbèhan - Ruiles	Le contournement à Ruiles - ZAE Marbèhan			long	x	x				
3.2.2	Habay-la-Neuve	Aménagement de zones à vitesse modérée des rue résidentielles de H.L.N	court	moyen		x	x				
3.2.3	Habay-la-Neuve	Aménagement du carrefour N87 / N40	court	moyen		x	x				
3.2.5	Habay-la-Neuve	Sécurisation des abords d'école Livre Saint-Nicolas	court	moyen	long	x	x				
3.2.6	Habay-la-Neuve	Effet de porte et aménagement de traversées sur la N40	court	moyen		x	x				
3.2.7	Habay-la-Neuve	Effet de porte N40 et N87 et mise en Z30 du Lotissement Colback	court	moyen		x	x				
3.3.2	Habay-la-Vieille	Sécurisation des abords de l'école et des cheminements piétons au centre de H.L.V	court	moyen		x	x				
3.3.6	Habay-la-Vieille	Effet ralentisseur et effet de porte	court	moyen	long	x	x				
3.4.2	Houdemont	Aménagement de la rue du 24 Août	court	moyen		x	x				
3.4.3	Houdemont	Sécurisation des abords de l'école fondamentale et primaire de Houdemont et organisation du stationnement	court	moyen		x	x				
3.5.2	Ruiles	Aménagement d'un effet de porte au niveau du carrefour Grainchamps / Ruileux	court	moyen		x	x				
3.5.3	Ruiles	Sécurisation du Port SNCB « Au Petit Moulin »	court	moyen		x	x				
3.5.4	Ruiles	Aménagement d'un effet de porte sur la rue du Bois	court	moyen		x	x				
3.5.5	Ruiles	Sécurisation de la rue du Calvaire	court	moyen		x	x				
3.6.2	Marbèhan	Aménagement de rues résidentielles en zones à vitesse modérée à Marbèhan	court	moyen	long	x	x				
3.6.3	Marbèhan	Aménagement de la Grand Rue	court	moyen		x	x				
3.6.5	Marbèhan	Effet de porte et sécurisation des abords de l'école de la Communauté Française	court	moyen		x	x				
3.6.6	Marbèhan	Mise en zone 30 de la rue Sous la Pelrière	court	moyen		x	x				
3.6.8	Marbèhan	Aménagement d'un effet de porte - rue du Chêne	court	moyen		x	x				
3.6.9	Marbèhan	Effet ralentisseur - rue de l'Eglise	court	moyen		x	x				
3.7.2	Orsifrang	Sécurisation et aménagement de la N891	court	moyen	long	x	x				
3.7.3	Orsifrang	Réaménagement du carrefour Grand Rue, rue de Grainchamps, rue de Grimodé et rue Sainte-Hélène	court	moyen		x	x				
3.8.3	Anlier	Aménagement d'effets de porte	court	moyen		x	x				
3.9.2	Hachy	Sécurisation du centre de Hachy	court	moyen		x	x				
3.10.2	Harnisart	Effet de porte	court	moyen		x	x				
3.11.1	Les Couvins	Sécurisation et aménagement des abords de l'ancien autoroutier E411 n°29 et des abords du Truck Center	court	moyen	long	x	x				

3. Fiches actions et esquisses d'aménagements

3.1 A l'échelle communale

3.1.1 La Transhabaysienne

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.1.1
	Commune de Habay	Proposition d'itinéraires vélo/piéton sécurisés reliant les villages de la commune de Habay	

Situation actuelle

La Commune de Habay, possède grâce à Tarpan un réseau de randonnées cyclistes familiales à caractère touristique. Cependant il n'existe pas d'infrastructures cyclables pour une utilisation quotidienne et utilitaire du vélo.

A l'heure actuelle, il n'existe pas d'aménagements cyclables sur voiries communales et les nationales peuvent être problématiques.

De plus, la commune de Habay n'est pas concernée par un itinéraire faisant partie du réseau RAVeL.

Objectifs

Dans le cadre du Plan de Mobilité, nous préconisons dans la phase 2 du PICM (Définition des objectifs) :

- Développement des modes doux
 - Proposer un réseau piétonnier cyclable utilitaires / loisirs hiérarchisé à l'échelle de la commune et en complément du circuit TARPAN
 - Proposer des liaisons inter-villages via les sentiers et chemins vicinaux existants
- Sécurisation des modes doux
 - 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...).
- Continuité des modes doux et intermodalité
 - Favoriser une **complémentarité** attractive **vélo-bus et vélo-train** dès que possible.

Remarque : le projet de la Transhabaysienne porte sur la liaison entre Marbehan et Habay en desservant tous les villages intermédiaires au passage. Il semble assez simple de prévoir une antenne entre Habay-la-Vieille, la gare SNCB de Habay, et via d'autres cheminements par des voiries calmes, de rejoindre également le village de Hachy. Cette option d'antenne n'est pas décrite dans cette fiche action, mais elle renforce d'autant le rôle utilitaire et de loisirs de la Transhabaysienne.

Mesures

Description globale

Suite à l'initiative citoyenne du « *Groupe de Habay-la-Vieille pour la mobilité douce* », le PICM retient l'aménagement d'une liaison vélo-piétonne, reliant les villages de Habay : la voie lente Transhabaysienne « Au fil de Rulles ».

Cette liaison est représentée sur la carte suivante. En pointillés, une suggestion de l'antenne vers Hachy.

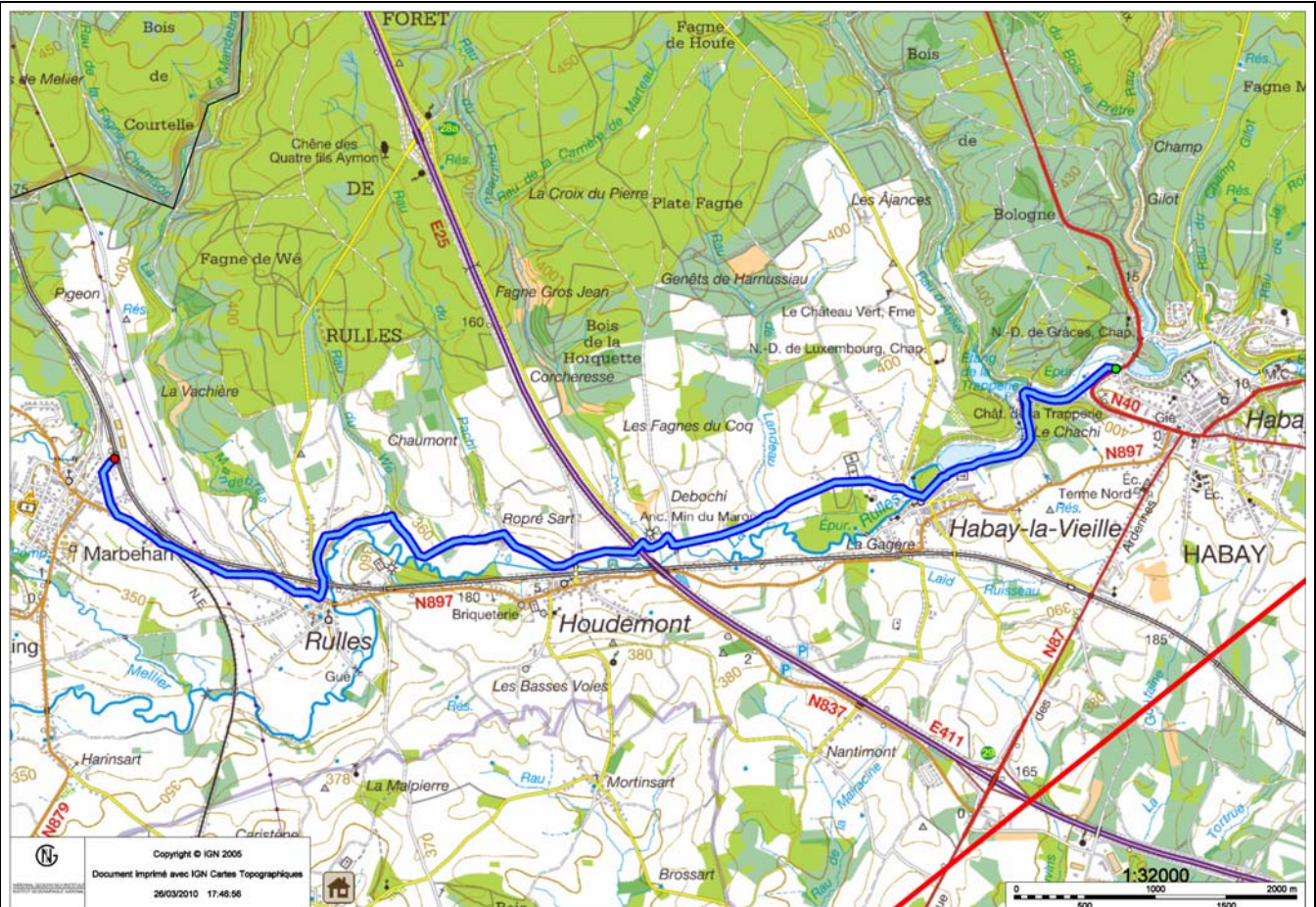


Liaison Transhabaysienne "Au fil de la Rulles"

Cette liaison possède de nombreux atouts.

- Elle relie les villages les plus importants de la commune.
- Elle se développe le long de la Rulles, et donc le dénivelé reste faible.
- Du fait qu'elle emprunte, sur la majorité du parcours des routes calmes ou sentiers, elle propose un cheminement agréable et sécurisant, en alternative à la voirie régionale assez fréquentée et relativement dangereuse.
- Finalement elle permet de sécuriser une grande variété d'usagers que ce soit pour des déplacements utilitaires ou touristiques.

Dans le cadre du PICM, nous proposons une version légèrement adaptée (trajet alternatif entre Rulles et Marbehan), représentée sur la carte suivante.



Liaison transhabaysienne alternative AGORA

La version du PICM propose de rester au sud de la voie ferrée entre Rulles et Marbehan. Cela permet aux cyclistes d'accéder directement au centre et au bâtiment de la gare de Marbehan. Les avantages sont les suivants :

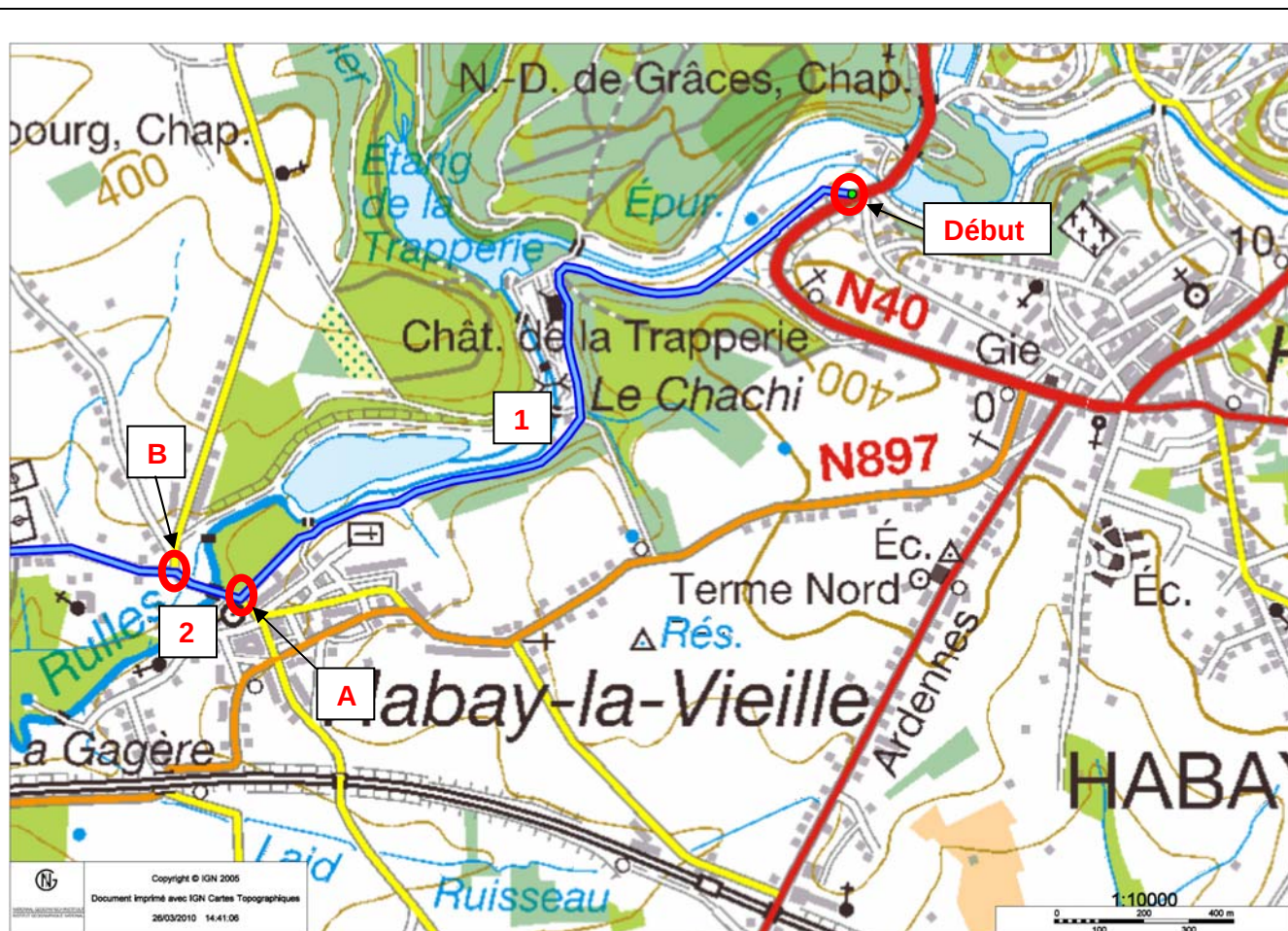
- S'affranchir de la nécessité de prolonger le tunnel sous-voie de la SNCB à la gare de Marbehan, et de ce fait éviter un possible hiatus dans la liaison du fait d'investissements à effectuer par un autre acteur, sans doute suivant des calendriers différents.
- Ne pas être dépendants des marches de ce passage inférieur débouchant dans le bâtiment de gare, ce qui permet aux cyclistes de pouvoir circuler à vélo et de ne pas avoir à porter le vélo dans le passage inférieur.
- Elle dessert le nouveau lotissement qui sera bâti entre la rue des Tilleuls et la voie ferrée.
- Elle renforce la dimension utilitaire de la liaison, puisqu'elle lui permet de desservir la partie habitée de Marbehan.

La version proposée par le *Groupe de Habay-la-Vieille pour la mobilité douce* a l'avantage de desservir le zoning au nord de la voie ferrée, mais laisse Marbehan et sa gare déconnectées de cette liaison si intéressante. Cette version garde donc un certain intérêt, mais reste dépendante du passage sous-voies.

Description détaillée par tronçons

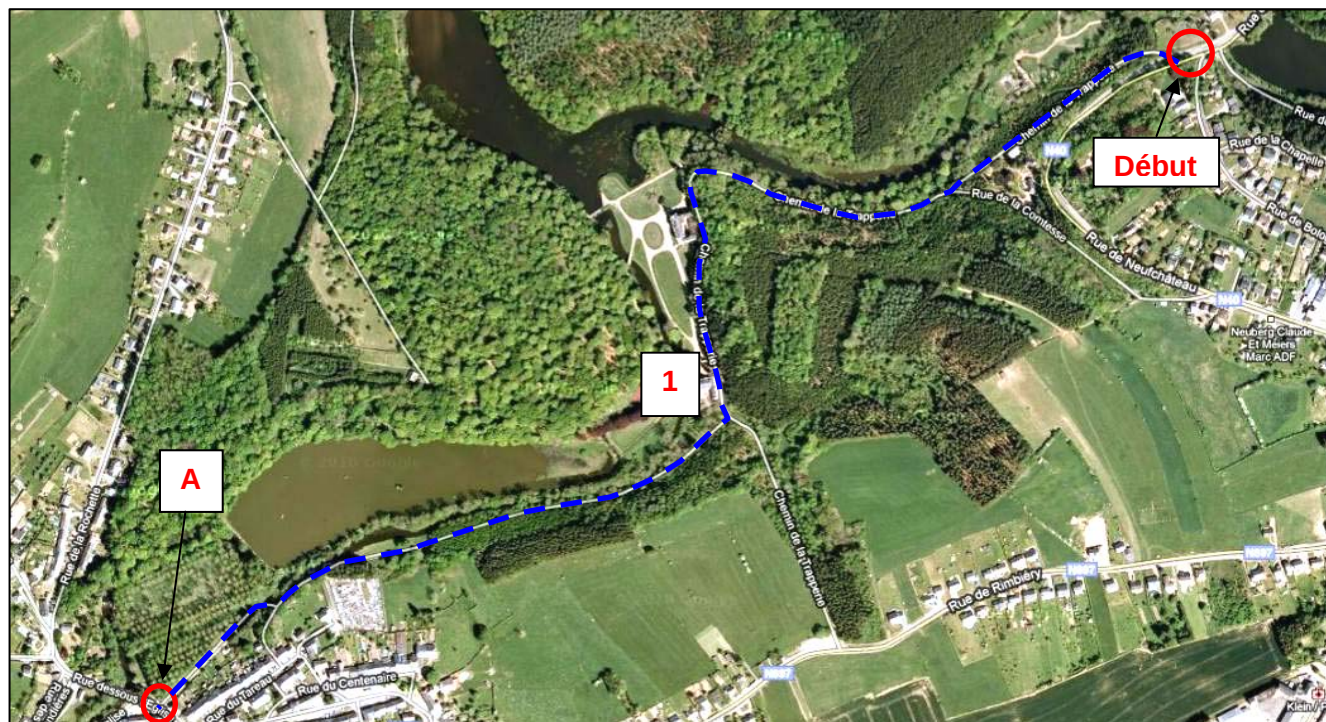
La liaison est décrite en la parcourant d'est en ouest par tronçons successifs en détaillant les différents tronçons et les carrefours ou points spéciaux délimitant ces tronçons, et les aménagements nécessaires pour chacun d'eux.

Les tronçons seront désignés par un chiffre et les carrefours/points, nécessitant une attention particulière, par une lettre.



Tronçons 1 et 2 (source IGN)

Tronçon 1 (longueur 1980 m)



Tronçon 1 (source Google Maps)

L'aménagement adéquat de ces 2 carrefours ferait également office d'effet de porte pour susciter une baisse des vitesses pratiquées en vue de l'approche de l'agglomération de Habay-la-Neuve.

A priori, aucun aménagement n'est nécessaire.

- par une signalisation adéquate A25, voire F50 si une traversée est marquée
- par un marquage au sol supplémentaire (répétition signaux, revêtement de teinte différente).

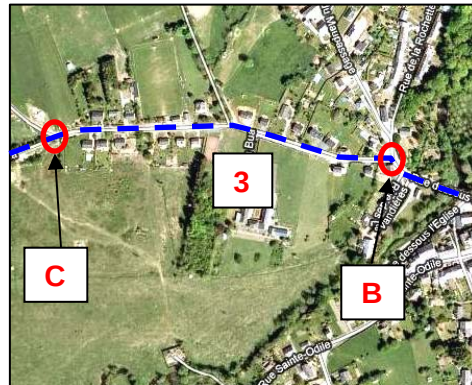
Un marquage au sol (logo vélo) est recommandé sur cette section un peu plus fréquentée pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie.

Le carrefour B doit également reprendre ces marquages : effectivement, nous passons d'un chemin de très faible circulation à une voirie communale collectant le trafic d'un petit quartier. Il est aussi utile de renseigner la direction à prendre par les cyclistes. Cela peut se faire en orientant les logos vélos et les chevrons directionnels vers la voie à suivre.



Tronçons 3 – 9 (source IGN)

Tronçon 3 (longueur 530 m)

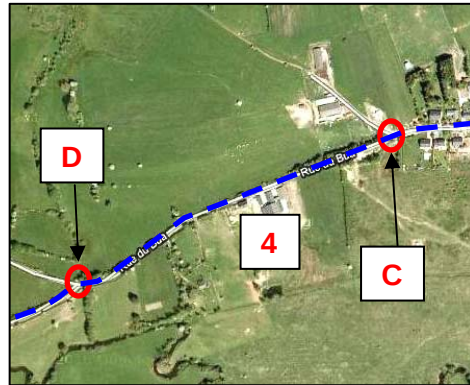


Tronçon 3 (source Google Maps)

Le tronçon 3 emprunte la rue du Bua sur 530m. La circulation automobile n'est pas importante à cet endroit, mais la circulation se faisant dans les deux sens, et la fréquentation faible, cela pourrait pousser les automobilistes à rouler trop vite. Un marquage au sol (logo vélo) est donc nécessaire pour rappeler aux automobilistes la présence de piétons et cyclistes sur cette voie.

Aucun aménagement spécifique n'est nécessaire pour le carrefour C, accès agricole.

Tronçon 4 (longueur 500 m)



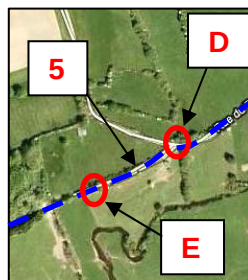
Tronçon 4 (source Google Maps)

Le tronçon 4 emprunte la rue du Bua sur 530m. Cette section de la rue du Bua est plus étroite que sur le tronçon 3.

Aucun aménagement n'est nécessaire sur cette section.

Le point D marque le début d'un chemin sans issue (tronçon 5), de plus petit gabarit que le tronçon 4.

Tronçon 5 (longueur 170 m)



Tronçon 5 (source Google Maps)

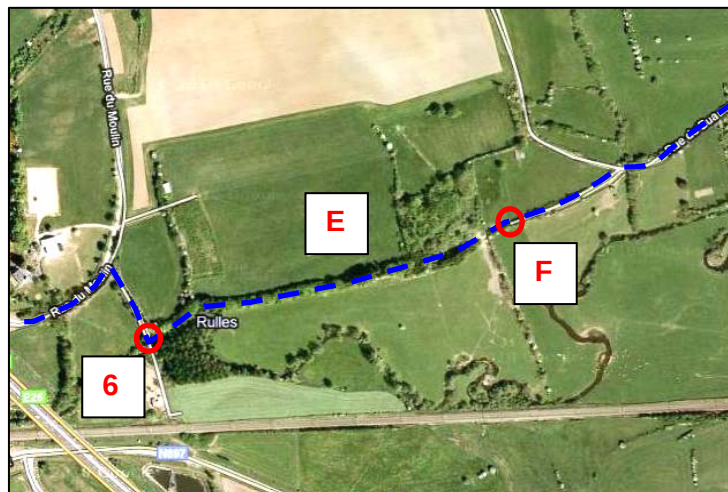
Le tronçon 5 emprunte un chemin sans issue sur 170m.

Cette section est plus étroite que le tronçon 4.

Aucun aménagement n'est nécessaire sur cette section.

Le point E marque le début d'une section manquante à aménager.

Tronçon 6 (longueur 510 m) → SECTION MANQUANTE



Tronçon 6 (source Google Maps)

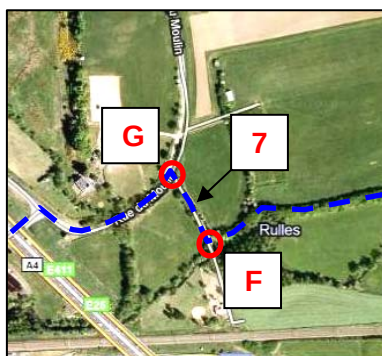
Le tronçon 6 est la 1^{ère} section manquante de la transhabaysienne. Une liaison cyclo-piétonne est à aménager entre la fin du chemin sans issue (point E) et le chemin se trouvant au sud de la rue du Moulin (point F). Cette liaison de 510m est à aménager le long des limites parcellaires et en fonction des possibilités d'expropriation ou d'acquisition.

En situation transitoire, l'itinéraire peut se poursuivre par la rue du Bua puis retour vers le carrefour G par la rue du Moulin, moyennant un détour de ± 900 m.

L'aménagement peut être en bi-bande pour permettre aux cyclistes une circulation aisée, permettre également le passage aux véhicules agricoles, mais limiter le trafic de transit des autres véhicules.

Si le trafic agricole n'en est pas affecté, des potelets peuvent être prévus de part et d'autre de cette future section pour limiter l'accès aux vélos et piétons.

Tronçon 7 (longueur 70 m)



Tronçon 7 (source Google Maps)

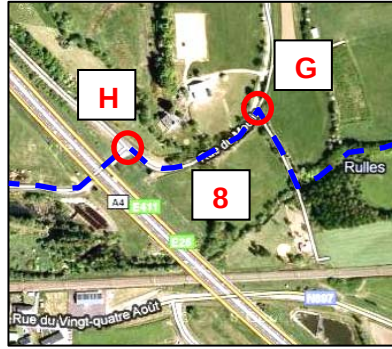
Le tronçon 7 se trouve sur un chemin au sud de la rue du Moulin permettant d'accéder à l'exploitation agricole se trouvant le long de la voie ferrée.

Aucun aménagement n'est nécessaire sur cette section.

La rue du moulin à cet endroit ne conduit que vers des terrains agricoles ou forestiers et est à faible circulation.

Le carrefour G doit reprendre une signalisation ou des marquages : cela peut se faire en orientant les logos vélos et les chevrons directionnels vers la voie à suivre ou par la mise en place d'une signalisation adéquate.

Tronçon 8 (longueur 220 m)



Tronçon 8 (source Google Maps)

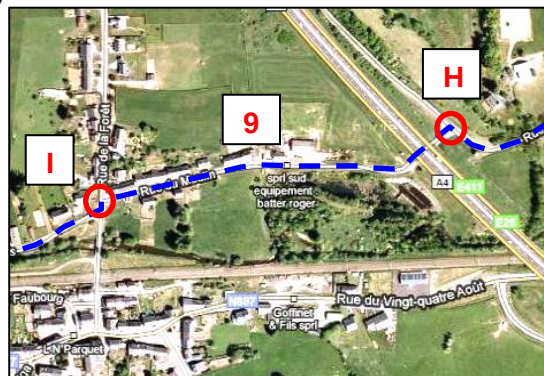
Le tronçon 8 emprunte la rue du Moulin sur 220m jusqu'à son intersection avec la bretelle de sortie de la E411 (carrefour H).

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie.

Le carrefour H doit être aménagé : il se trouve au bout d'une longue ligne droite ininterrompue depuis l'échangeur en sortie de la E411. Les vitesses pratiquées par les automobilistes risquent donc d'être trop élevées.

Il s'agit donc de sécuriser ce carrefour grâce à une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement.

Tronçon 9 (longueur 510 m)



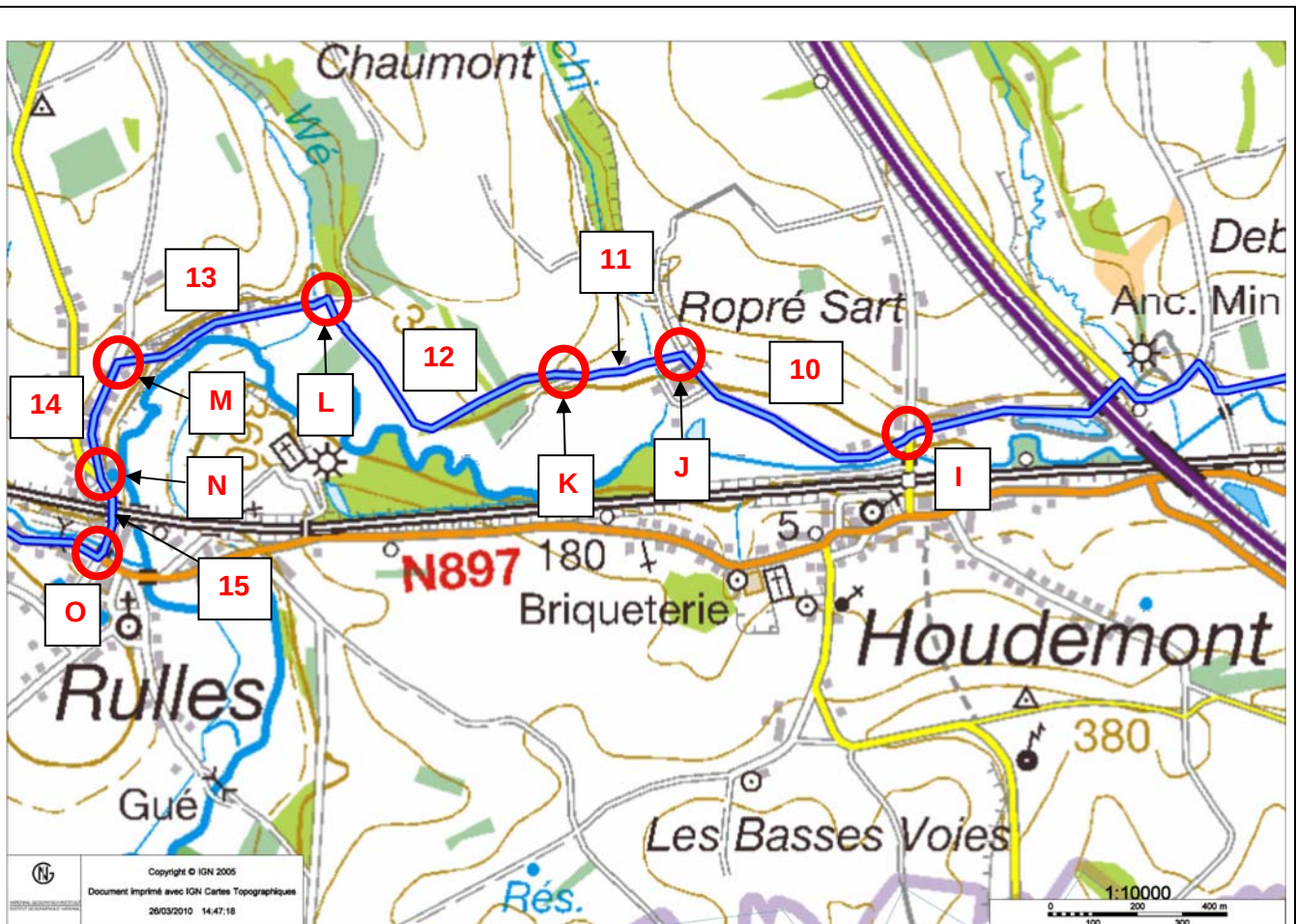
Tronçon 9 (source Google Maps)

Le tronçon 9 emprunte la rue du Moulin sur 510m jusqu'à son intersection avec la rue de la Forêt à Houdemont.

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie, surtout à hauteur du passage inférieur sous l'autoroute.

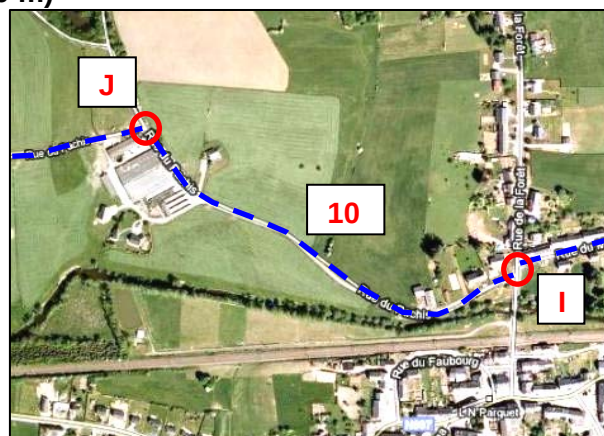
La rue de la Forêt se situe dans la prolongation d'un chemin de service menant à la bretelle de sortie de la E411, qui est une longue section en ligne droite. Les vitesses pratiquées par les automobilistes peuvent donc être élevées. Le carrefour I doit donc être aménagé. Notons que l'aménagement doit comprendre également l'intersection de la rue du Pachis avec la rue de la Forêt.

Il s'agit donc de sécuriser ce large carrefour grâce à une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement voire un plateau.



Tronçons 10 – 15 (source IGN)

Tronçon 10 (longueur 600 m)

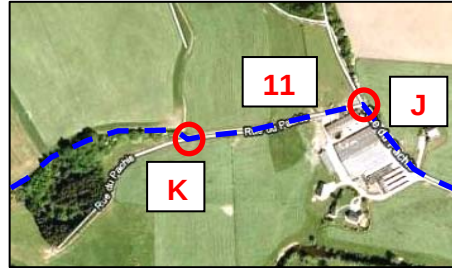


Tronçon 10 (source Google Maps)

Le tronçon 10 emprunte la rue du Pachis sur 600m jusqu'au carrefour au niveau de l'exploitation d'élevage. Un marquage au sol (logo vélo) peut être appliqué optionnellement à intervalles réguliers sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes et indiquer la direction de l'itinéraire.

Aucun aménagement spécifique n'est nécessaire pour le carrefour J, à caractère très local.

Tronçon 11 (longueur 230 m)

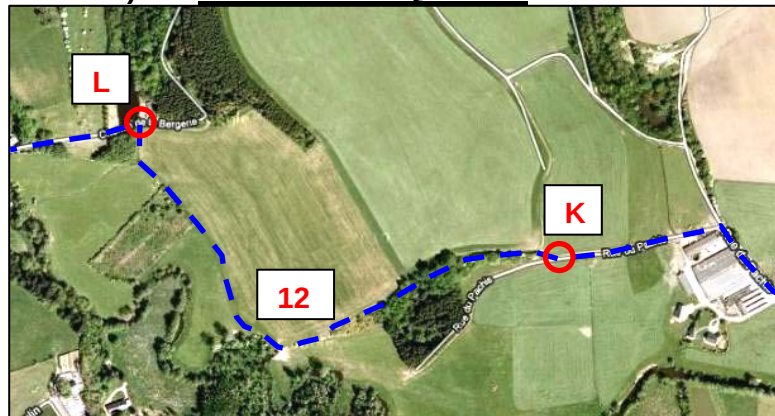


Tronçon 11 (source Google Maps)

Le tronçon 11 emprunte la rue du Pachis après le carrefour de l'exploitation d'élevage sur 230m. Aucun aménagement n'est nécessaire sur cette section.

Le point K marque le début de la deuxième section manquante de la transhabaysienne

Tronçon 12 (longueur 750 m) → SECTION MANQUANTE



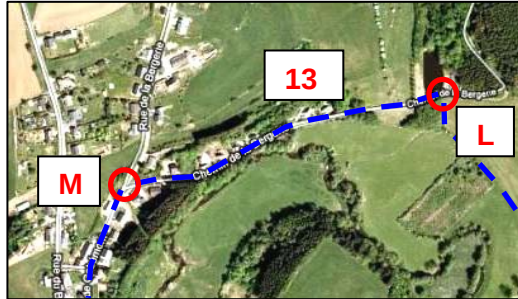
Tronçon 12 (source Google Maps)

Le tronçon 12 est la 2^{ème} section manquante de la transhabaysienne. Une liaison cyclo-piétonne est à aménager sur 750m, entre la fin de la rue du Pachis (point K) et le chemin de la Bergerie (point L). Cette liaison est à aménager le long des limites parcellaires et en fonction des possibilités d'expropriation ou d'acquisition.

L'aménagement peut être en bi-bande pour permettre aux cyclistes une circulation aisée, permettre également le passage aux véhicules agricoles, mais limiter le trafic de transit des autres véhicules. Si le trafic agricole n'en est pas affecté, des potelets peuvent être prévus de part et d'autre de cette future section pour limiter l'accès aux vélos et piétons.

Aucun aménagement spécifique n'est nécessaire pour le carrefour L avec le chemin de la Bergerie.

Tronçon 13 (longueur 500 m)



Tronçon 13 (source Google Maps)

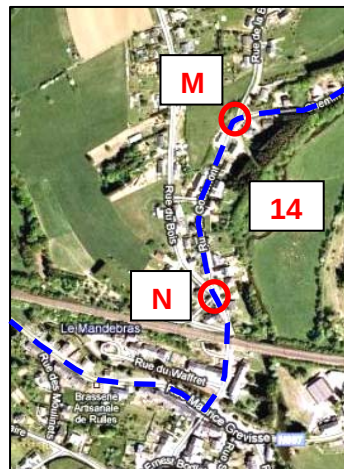
Le tronçon 13 emprunte le chemin de la Bergerie sur 500m jusqu'à son intersection avec la rue du Gobémont à Rulles.

Aucun aménagement n'est nécessaire sur cette section.

Le carrefour M doit être aménagé : effectivement, nous passons d'un chemin de très faible circulation à une voirie communale. L'aménagement doit surtout attirer l'attention des cyclistes, qu'ils vont croiser des automobilistes sur un axe prioritaire, et vice-versa, attirer l'attention des automobilistes, qu'ils risquent de croiser des cyclistes.

Cela peut être matérialisé soit uniquement par la mise en place d'une signalisation adéquate, soit par un marquage au sol supplémentaire. Il importe aussi de signaler la direction à suivre.

Tronçon 14 (longueur 270 m)



Tronçon 14 (source Google Maps)

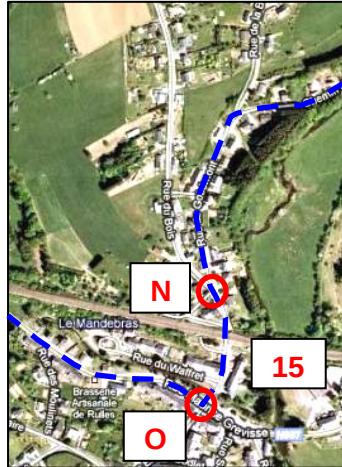
Le tronçon 14 emprunte la rue du Gobémont sur 270m.

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie.

Le carrefour N doit être aménagé : il se trouve au bout d'une longue ligne droite ininterrompue depuis l'échangeur en sortie de la E411 (rue du Bois). Effectivement, bien qu'en agglomération, les vitesses pratiquées par les automobilistes risquent donc d'être trop élevées.

Il s'agit donc de sécuriser ce carrefour grâce à une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement ou d'autres dispositifs ralentisseurs.

Tronçon 15 (longueur 190 m)

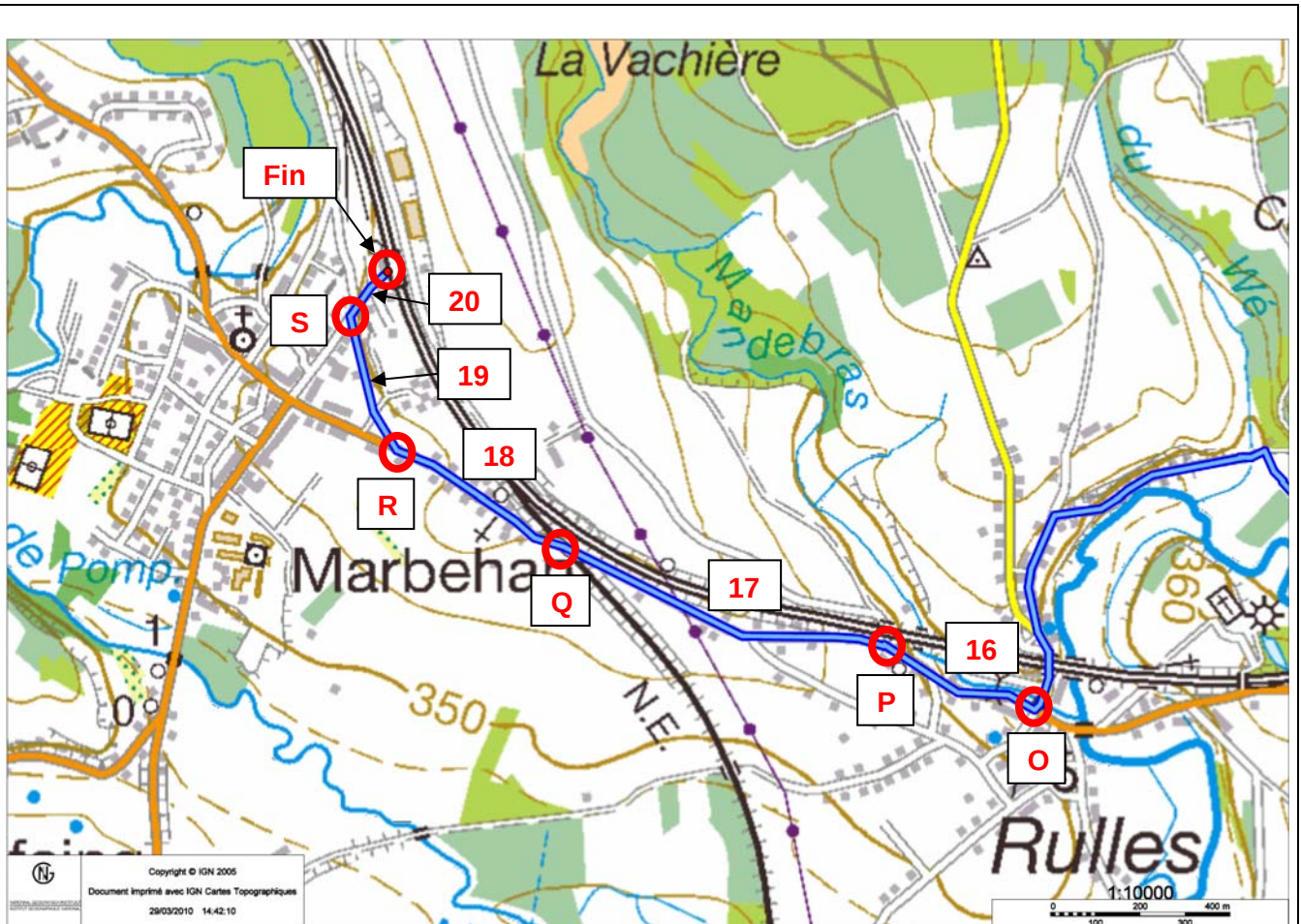


Tronçon 15 (source Google Maps)

Le tronçon 15 emprunte la rue du Waffret sur 190m jusqu'à son intersection avec la rue Maurice Grevisse (N897).

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie, notamment à hauteur du passage inférieur sous le chemin de fer.

Le carrefour O doit être aménagé : effectivement, nous passons d'une voirie communale à une voirie régionale, où les vitesses pratiquées sont trop élevées bien que nous soyons en agglomération. Il s'agit donc de sécuriser ce carrefour grâce à une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement ou un plateau. L'action doit être concertée avec la Direction des Routes du Luxembourg.



Tronçons 16 – 20 (source IGN)

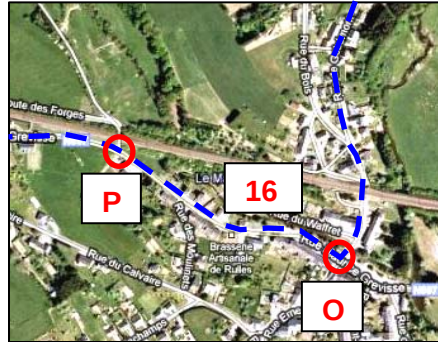
Les tronçons 16, 17 et 18 se trouvent le long de la N897. Pour ces tronçons nous proposons d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle entre les carrefours O et R de manière à séparer la circulation cycliste et automobile sur cet axe où la circulation est dense et à vitesse élevée.

La piste cyclable serait aménagée sur l'accotement nord de la voirie.

L'espace est suffisamment large pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable de 3m de largeur. Si cela s'avère nécessaire, sur quelques tronçons, la largeur de la piste cyclable pourrait baisser à 2m de largeur et pour quelques cas critiques à 1,5m.

Une attention particulière est apportée à toutes les entrées de propriété privée et les différents accès.

Tronçon 16 (longueur 380 m)



Tronçon 16 (source Google Maps)

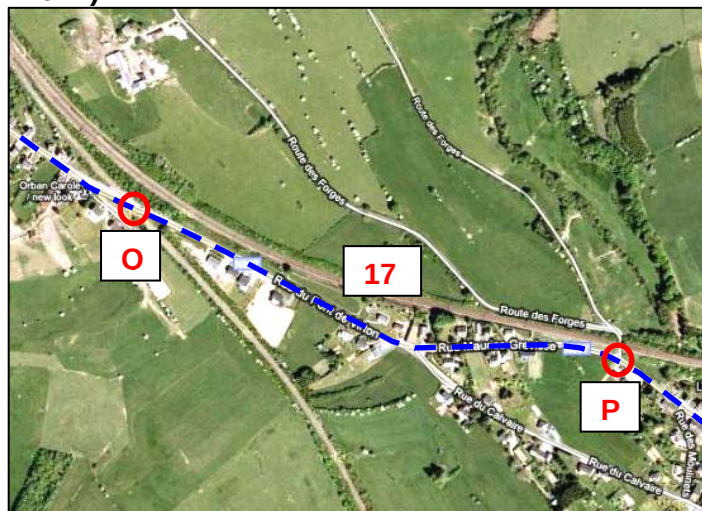
Le tronçon 16 emprunte :

- soit la rue Waffret (sans autres aménagements, vu qu'elle est en cul de sac), puis la petite passerelle sur la Rulles, si on peut la rendre praticable aux cyclistes ; ensuite on suit la rue Grévisse comme ci-dessous ;
- soit la rue M. Grevisse (N897) sur la totalité de son parcours de 380m jusqu'au passage sous la voirie, route des Forges. L'aménagement proposé est une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic, sur l'accotement nord de la voirie. L'action doit être concertée avec la Direction des Routes du Luxembourg.

Dans le second cas, le carrefour O doit être aménagé : effectivement, il s'agit d'un carrefour dont une branche est traversée par une piste cyclable bidirectionnelle.

Il s'agit donc de sécuriser ce carrefour grâce à une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement sur la route des Forges. L'action doit être concertée avec la Direction des Routes du Luxembourg.

Tronçon 17 (longueur 770 m)

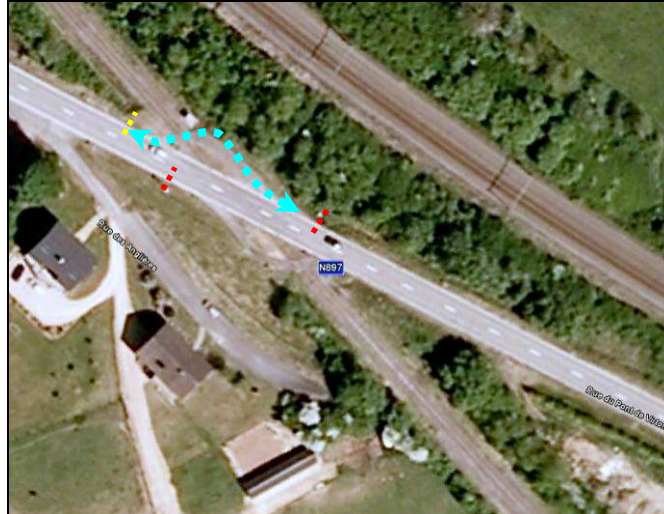


Tronçon 17 (source Google Maps)

Le tronçon 17 emprunte la rue M. Grevisse qui devient ensuite la rue du Pont de Virton (N897) sur 770m jusqu'au passage à niveau.

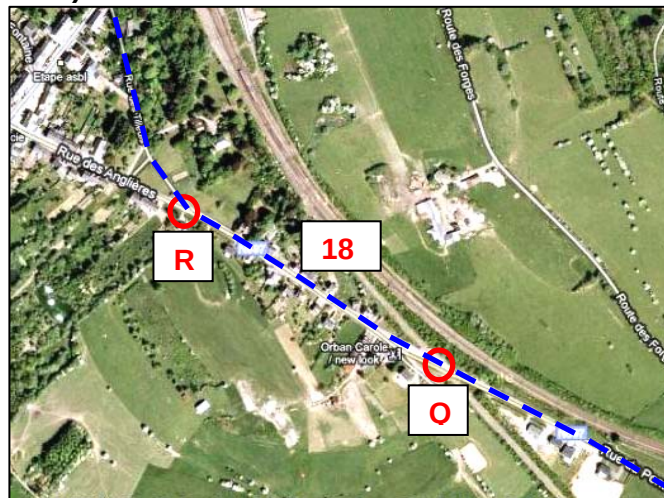
L'aménagement proposé est une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic, sur l'accotement nord de la voirie.

Le point Q doit être aménagé : il s'agit du passage à niveau de la ligne 155 vers Etalle traversée par une piste cyclable bidirectionnelle. La piste ne sera localement pas parallèle à la voirie à cet endroit, mais fera une déviation de quelques mètres. De cette manière, les cyclistes croiseront la voie ferrée de manière perpendiculaire. Il faut sans doute aussi prévoir une demi-barrière supplémentaire pour fermer la piste cyclable en direction de Rulles, et peut-être adapter la barrière en direction de Marbehan de manière à inclure la piste cyclable.



Passage à niveau de la ligne 155 SNCF

Tronçon 18 (longueur 440 m)



Tronçon 18 (source Google Maps)

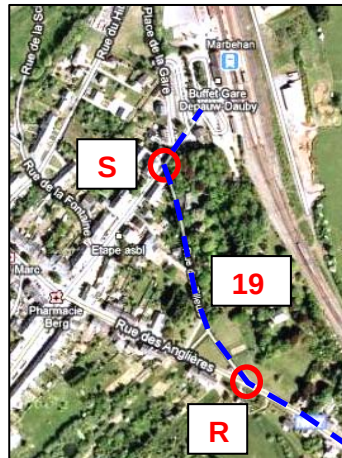
Le tronçon 18 emprunte la rue des Anglières (N897) sur 440m jusqu'au carrefour avec la rue des Tilleuls. L'aménagement proposé est une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic, sur l'accotement nord de la voirie.

Le carrefour R avec la rue des Tilleuls doit être aménagé : effectivement, c'est à cet endroit que la piste cyclable bidirectionnelle s'arrêterait. Un aménagement doit donc être prévu pour les cyclistes circulant entre le centre de Marbehan et la piste bidirectionnelle d'une part, et les cyclistes circulant entre la gare de Marbehan et la piste bidirectionnelle. Une attention particulière est à porter sur les mouvements suivants :

- Les cyclistes en provenance du centre de Marbehan, roulant sur la rue de Anglières et voulant rejoindre la piste bidirectionnelle ;
- Les cyclistes, quittant la piste bidirectionnelle et se dirigeant vers le centre de Marbehan ;

Ce carrefour devra être sécurisé par une signalisation adéquate, un marquage au sol, et un changement de revêtement.

Tronçon 19 (longueur 320 m)



Tronçon 19 (source Google Maps)

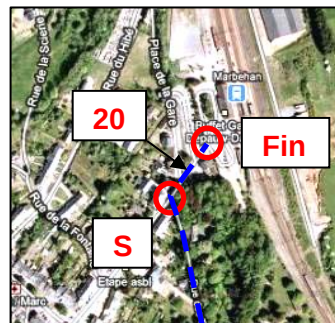
Le tronçon 19 emprunte la rue des Tilleuls sur 320m jusqu'au carrefour avec la Grand'Rue.

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie.

Le carrefour S doit être aménagé : effectivement, nous passons d'une voirie communale à faible trafic à une voirie communale plus fréquentée (Grand'Rue). L'aménagement doit surtout attirer l'attention des cyclistes, qu'ils vont croiser des automobilistes, et vice-versa, attirer l'attention des automobilistes, qu'ils risquent de croiser des cyclistes.

Cela peut être matérialisé soit uniquement par la mise en place d'une signalisation adéquate, soit par un marquage au sol supplémentaire.

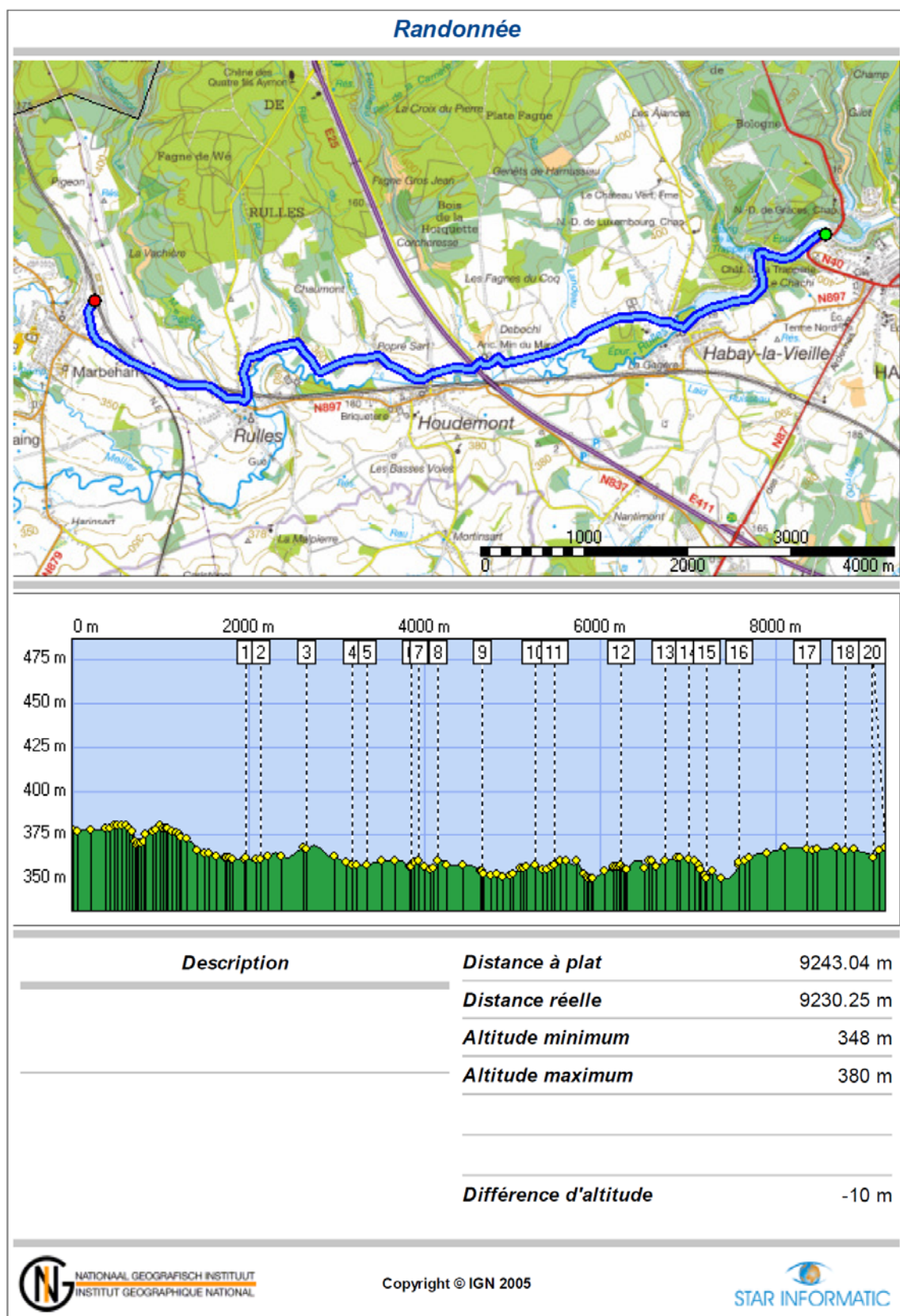
Tronçon 20 (longueur 130 m)



Tronçon 20 (source Google Maps)

Le tronçon 20 emprunte la Grand'Rue et permet d'accéder à la Gare de Marbehan.

Un marquage au sol (logo vélo) est nécessaire sur cette section pour attirer l'attention des automobilistes sur la circulation de cyclistes sur cette voirie.



Profil de la liaison transhabaysienne

Mise en œuvre

PICM Léglise + Habay
Fiche 3.1.1

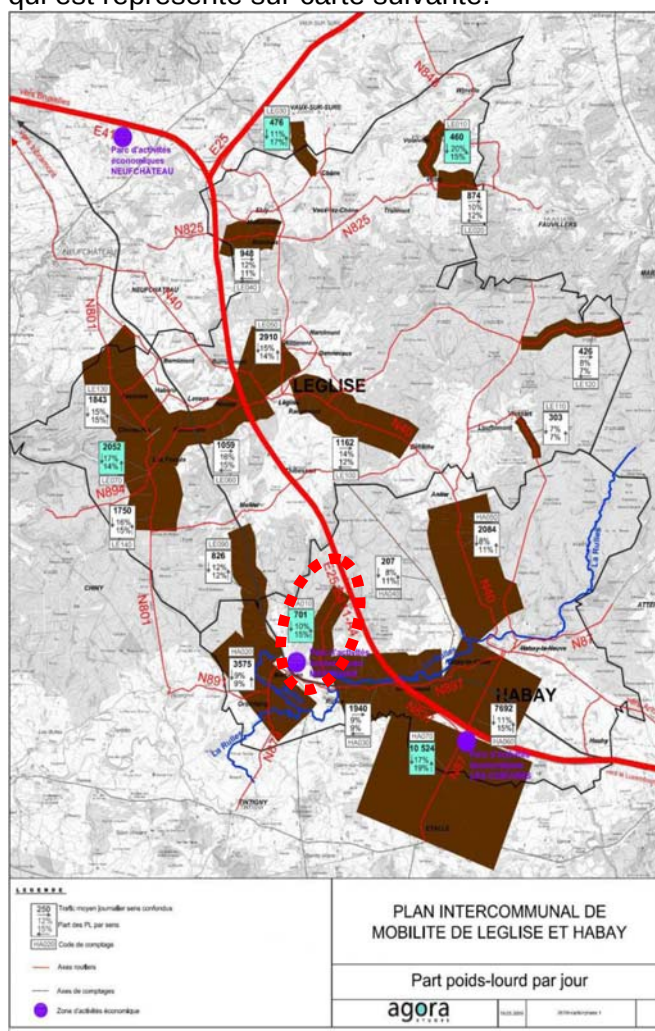
agora
ETUDES

3.1.2 Le contournement à Rulles – ZAE Marbehan

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.1.2
	Commune de Habay Marbehan – Rulles	Contournement de Rulles pour un accès à la ZAE de Marbehan depuis la E411	

Situation actuelle

La ZAE de Marbehan génère un trafic de transit de poids lourds traversant les agglomérations de Rulles, Marbehan et Houdemont en passant par les zones d'habitat. Effectivement, le chemin le plus court pour les poids lourds pour accéder à la ZAE de Marbehan est d'emprunter la sortie 28a « Rulles » de l'E411, de suivre la rue du Bois, et de traverser Rulles et Marbehan. Ce trajet entraîne déjà un trafic de transit sur deux agglomérations. D'ailleurs comme constaté lors du diagnostic (phase 1 du PICM), 10% du trafic quittant la E411 par la rue du Bois, est constitué de PL. C'est ce qui est représenté sur carte suivante.

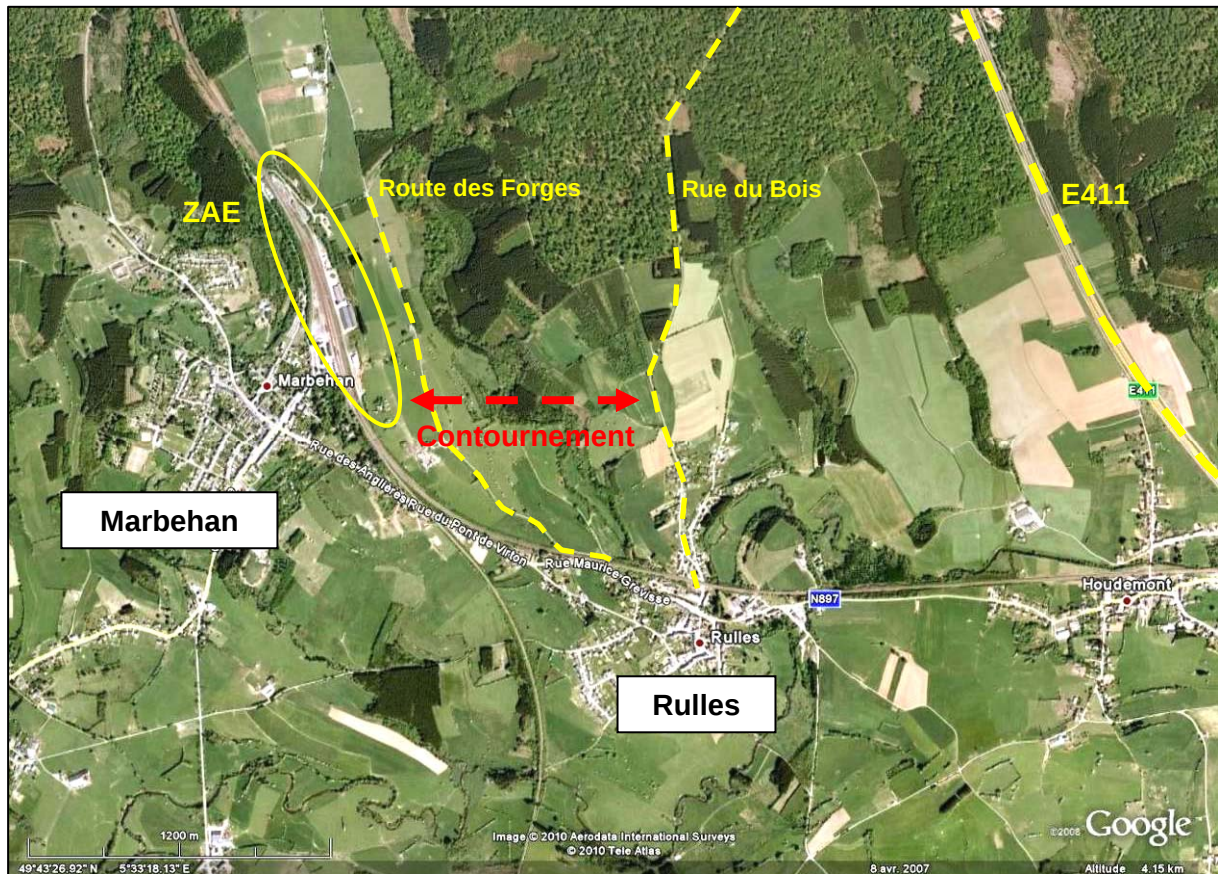


Trafic PL au niveau de la rue du Bois

Cependant, certains poids lourds ne peuvent pas effectuer de giration à Rulles, ce qui les pousse à emprunter la sortie 29 de l'E411, et de traverser ainsi en plus l'agglomération de Houdemont. Il s'agit donc d'un trafic important de poids lourds transitant par les centres des villages et des zones résidentielles. Ce trafic ne constitue pas uniquement une gêne, mais pose également un problème au niveau de la sécurité des autres usagers.

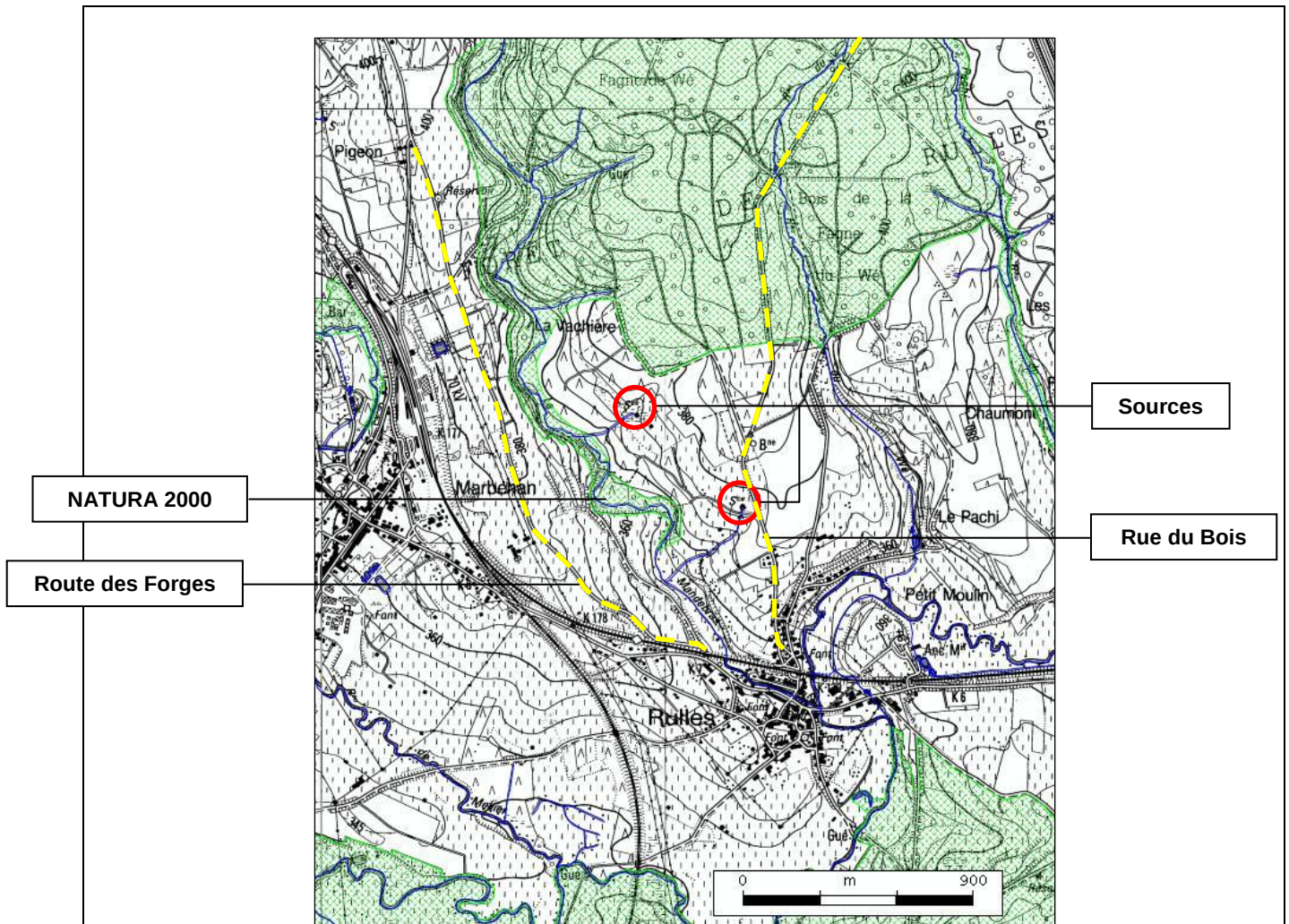
L'idéal serait que les poids lourds empruntent la sortie 28a « Rulles » et puissent accéder à la ZAE sans transiter par les zones habitées de Rulles ou Marbehan.

La solution de construire un contournement de Rulles, reliant la sortie de l'E411 par la rue du Bois à la ZAE par la Route des Forges, a déjà été envisagée plusieurs fois. Cela permettrait d'accéder à la ZAE sans traverser les villages et propose un itinéraire plus court pour les poids lourds.



Contournement de Rulles à créer (source Google Earth)

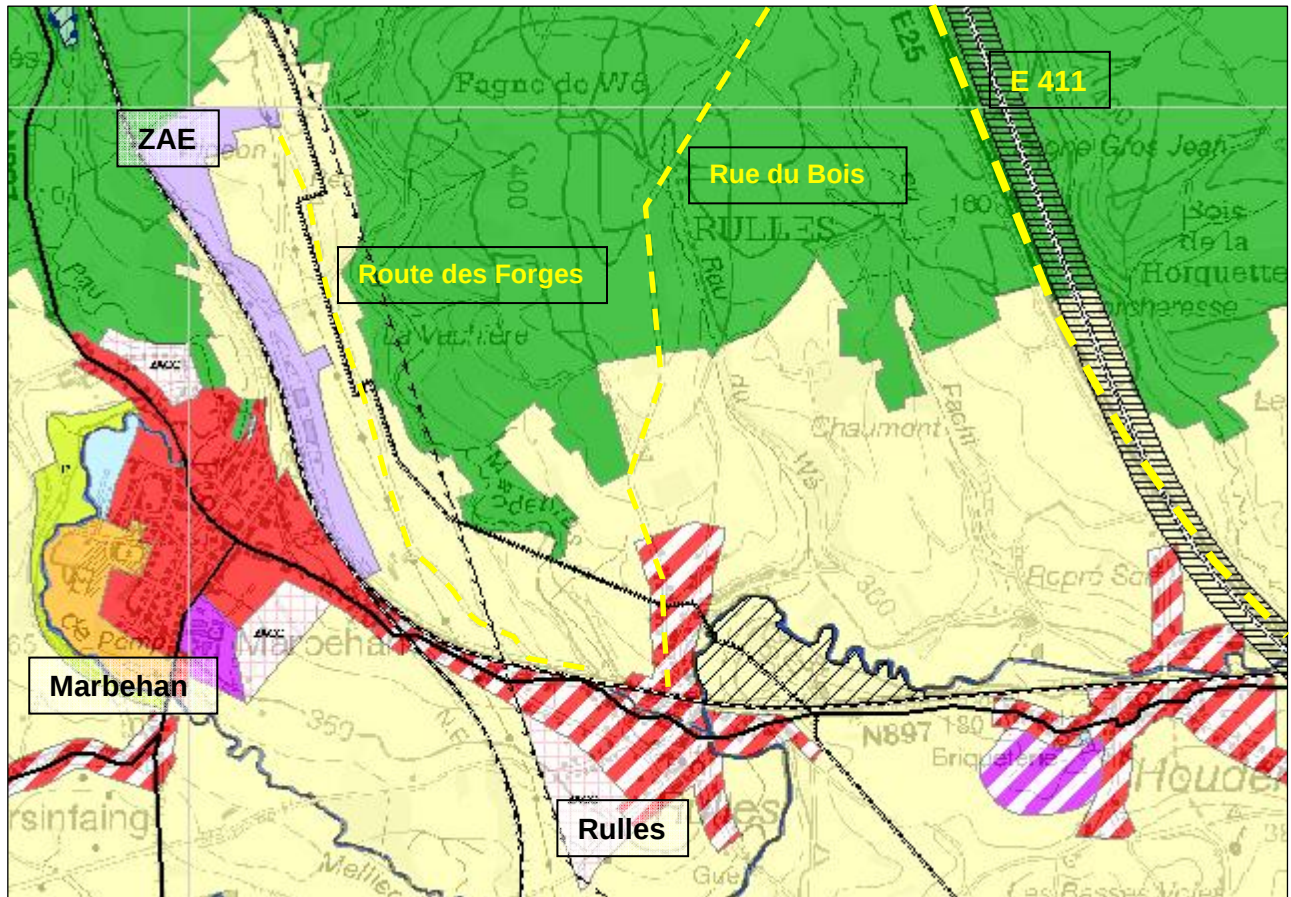
Une étude menée par le MET a relevé la difficulté de créer cette liaison car, il existe une zone NATURA 2000 se trouvant entre la rue du Bois et la ZAE. La carte suivante localise la zone NATURA 2000 (il s'agit de la zone hachurée en vert). Sur la carte sont également indiquées deux sources, qui sont des points sensibles et que le tracé du contournement doit éviter.



Localisation de la zone NATURA 2000 et des sources
(source Portail Cartographique de la Région Wallonne)

Compte tenu, qu'il y a un ruisseau qui traverse la zone NATURA 2000, et qui serait traversé par le contournement dans le cas de sa réalisation, le sens d'écoulement du ruisseau est important. Or, il n'est pas dans la direction de la zone NATURA 2000. Il est donc envisageable de considérer l'aménagement du contournement en aval de la zone protégée.

Finalement, au niveau de l'affectation du sol, la carte suivante indique que l'aménagement se trouverait en zone agricole (en jaune sur la carte) et empiéterait éventuellement sur la zone d'habitat à caractère rural (en hachuré blanc et rouge).



Plan de secteur entre Marbehan et Rulles
(source Portail Cartographique de la Région Wallonne)

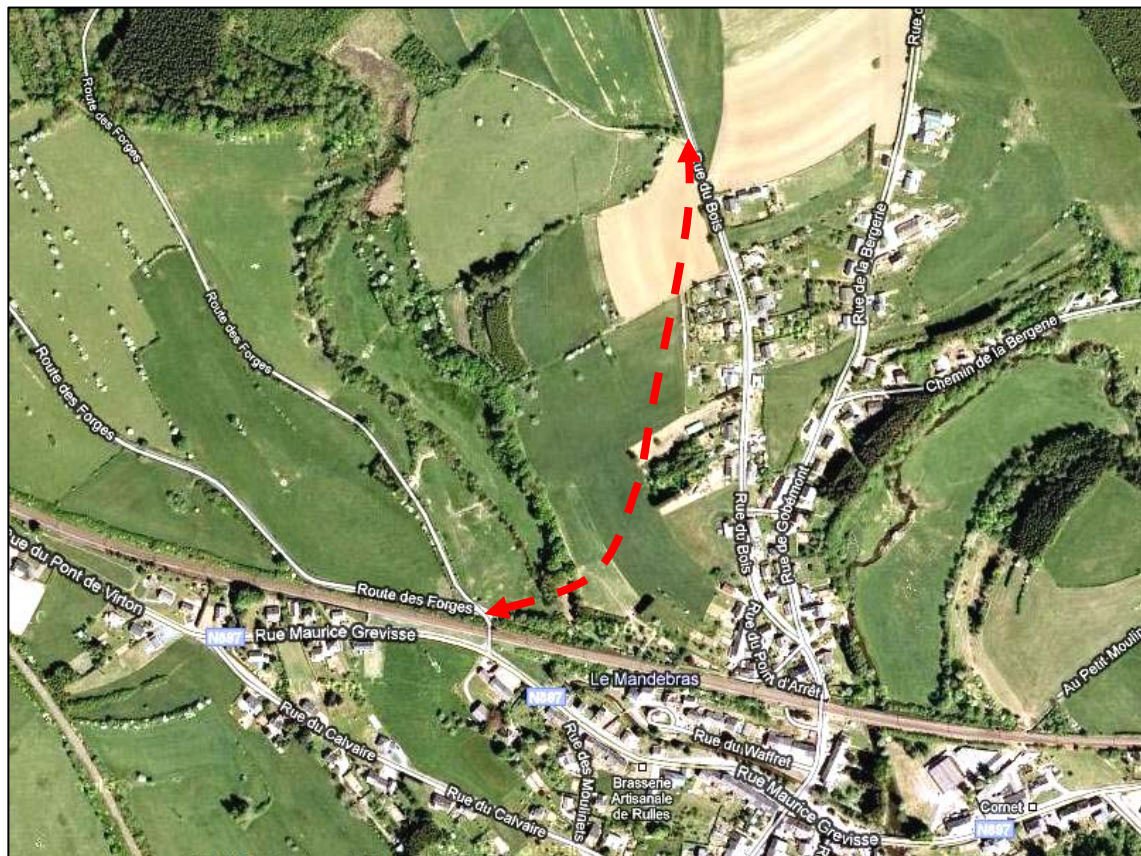
Objectifs

Dans le cadre de ce Plan de Mobilité, lors de la phase 2, nous avons défini les objectifs du PICM. Parmi ces objectifs nous avons clairement retenu des objectifs concernant les ZAE :

- Organiser la desserte des ZAE depuis les axes autoroutiers et proposer des alternatives afin de maîtriser le **trafic de transit des poids lourds dans les villages.**

Mesures

La proposition d'itinéraire que nous avançons serait donc un tracé, qui traverserait la zone agricole, longeant la zone d'habitat rural et s'éloignant autant que possible de la zone protégée. Il est représenté sur la carte suivante.



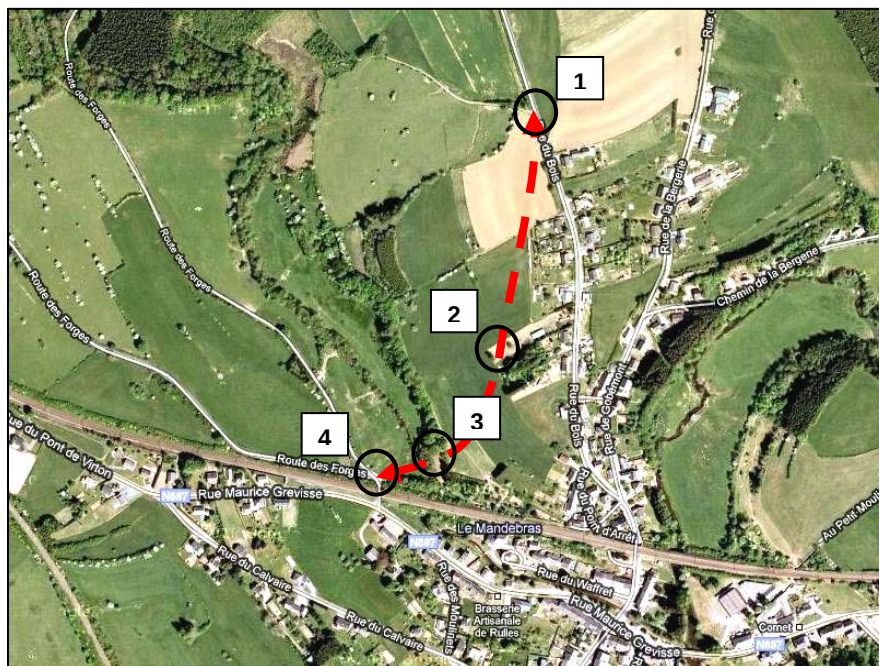
Proposition de tracé pour le contournement (source Google Maps)

Notons que cet axe de contournement pourrait également améliorer la desserte des parcelles agricoles présentes.

Certains points nécessitent une attention plus particulière pour la réalisation du contournement :

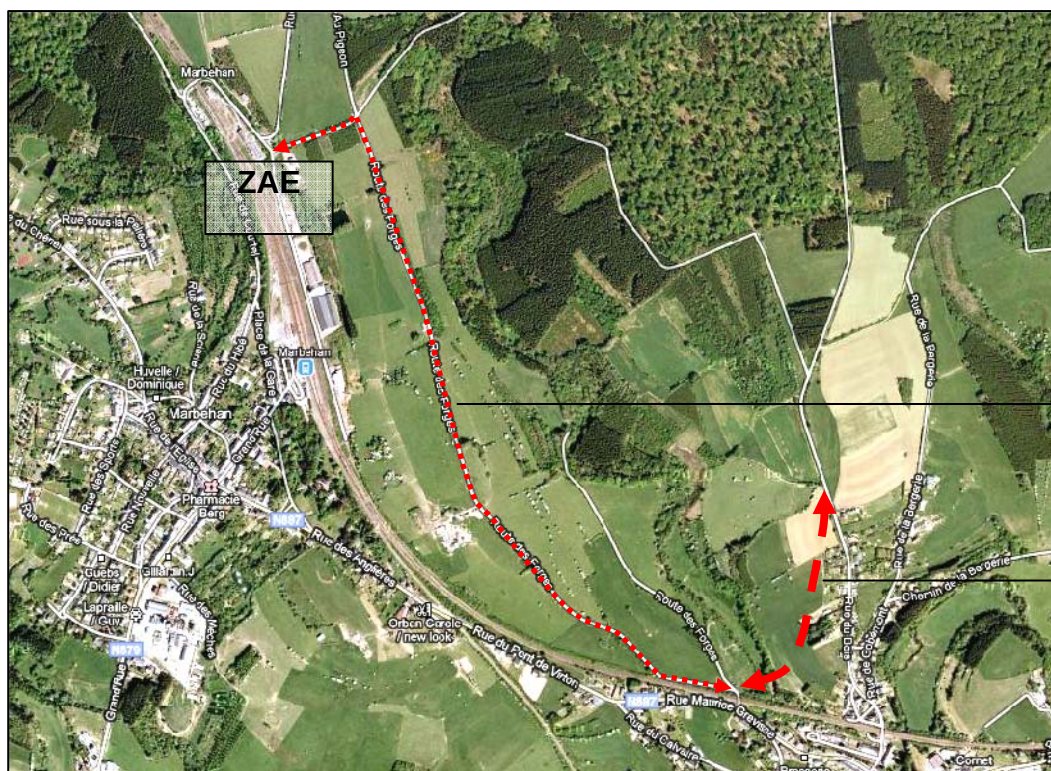
1. Le raccordement à la rue du Bois ;
2. La traversée de la parcelle se trouvant sur la zone d'habitat rural ;
3. La traversée du ruisseau ;
4. Le raccordement à la route des Forges.

Ces points sont repris sur la carte suivante.



Points nécessitant attention sur le tracé du contournement (source Google Maps)

Finalement, pour accéder à la ZAE de Marbehan à partir du point 4 susmentionné (raccordement à la route des Forges), il suffit de suivre la route des Forges comme indiqué sur la carte suivante.



Route des
Forges

Contournement

Accès à la ZAE depuis le contournement (source Google Maps)

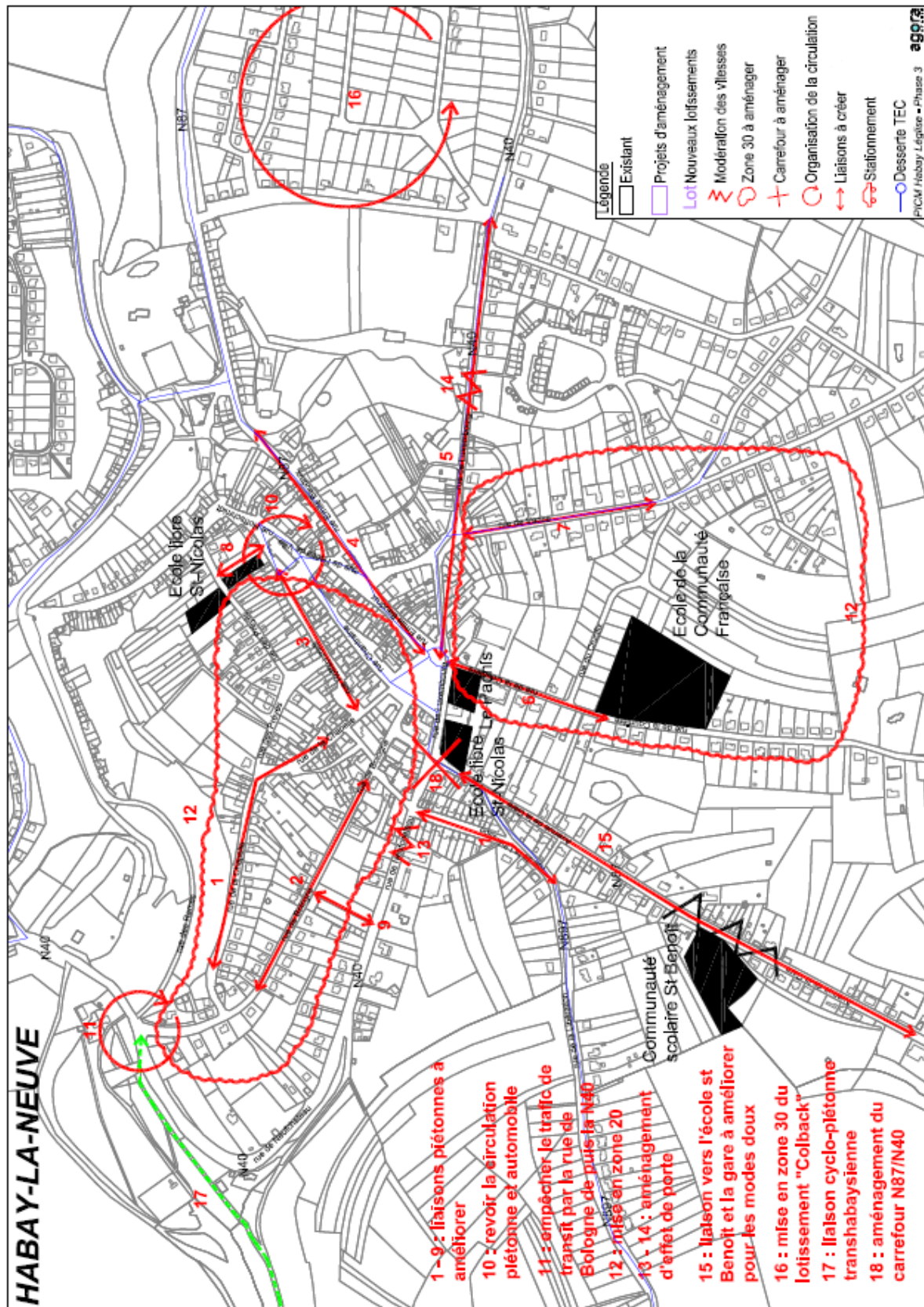
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Fiche 3.1.2

agora
ETUDES

3.2 Habay-la-Neuve

3.2.1 Fiche de principe



3.2.2 Fiche Action : Aménagement de zones à vitesse modérée des rues résidentielles de HLN

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.2.2
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Zones à vitesse modérée à Habay-la-Neuve	
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 voir 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.			
Objectifs • Aménager et sécuriser les cheminements pour les modes doux ; • Améliorer l'accessibilité vers les écoles ;			

Mesures

L'implantation de panneaux au début de chaque zone indiquera aux automobilistes les vitesses à respecter et le comportement à adopter.

La signalétique pourra par la suite être complétée par des aménagements incitant à la modération des vitesses et le partage de l'espace public.

Les rues concernées sont représentés ci-dessous.



Nous proposons de mettre en **zone résidentielle** une partie des rues de Habay-la-Neuve.

Les rues concernées sont :

- Rue de la Chapelle ;
- Rue de Bologne ;
- Rue de la Chapelle ;
- Rue Courte ;
- Rue du Rosaire ;
- Rue d'Hoffschmidt ;
- Rue des Prévés ;
- Nouvelle voirie reliant les 2 établissements scolaires rue d'Hoffschmidt et rue des Prévés ;
- Rue des Jardins ;
- Rue Hôtel de Ville ;
- Place St-Roch ;
- Rue des Rames ;
- Rue Chantraine.

D'autre part, nous proposons de mettre en **zone 30** une autre partie des rues de Habay-la-Neuve.

Les rues concernées sont :

- Rue de Braya ;
- Rue de la Charmoye ;
- Rue de la Ferrière ;
- Rue du Péage ;
- Rue des Prés Poncé
- Rue Courtière ;
- Rue du Crucifix.

Aménagement en zone résidentielle

Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale de ces voiries invite à le faire.



F12a



F12b

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.
- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.
- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.
- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue
- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.



Photo Source CERTU

Mise en zone 30



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
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne



Photo Source CERTU

Une attention particulière est apportée à la rue de la Courtière. L'école de la Communauté Française est située justement de cette rue. Nous proposons d'aménager le stationnement en alternance entre la N40 et l'établissement scolaire pour obtenir un effet de chicanes.

Ci-dessous est représenté le principe d'implantation des zones de stationnement le long de la rue de la Courtière, leur application devra aussi tenir compte des sorties de garage.



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.2

agora
ETUDES

3.2.3 Fiche Action : Aménagement du carrefour N87 / N40

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.2.3
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Effet de porte + sécurisation des abords d'école	

Situation actuelle

La N40 traverse Habay-la-Neuve d'ouest en est. Des aménagements récents ont sécurisé la rue du Luxembourg (N40 à l'est de l'intersection avec la N87), mais la rue de Neufchâteau (N40 à l'ouest de l'intersection avec la N87) nécessite des aménagements supplémentaires. Effectivement les voitures roulent encore trop vite. De plus la largeur de la voirie au niveau du carrefour est trop importante.



N40 en direction de l'intersection avec la N87

De plus, les élèves de l'école St-Nicolas, située à l'intersection N40 # N87, se rendent quotidiennement au bâtiment le Rosaire, situé à l'intersection N40 # rue du Rosaire.

Il est donc nécessaire d'aménager un effet de porte à cet endroit et de sécuriser les cheminements piétons vers la rue du Luxembourg.

Objectifs

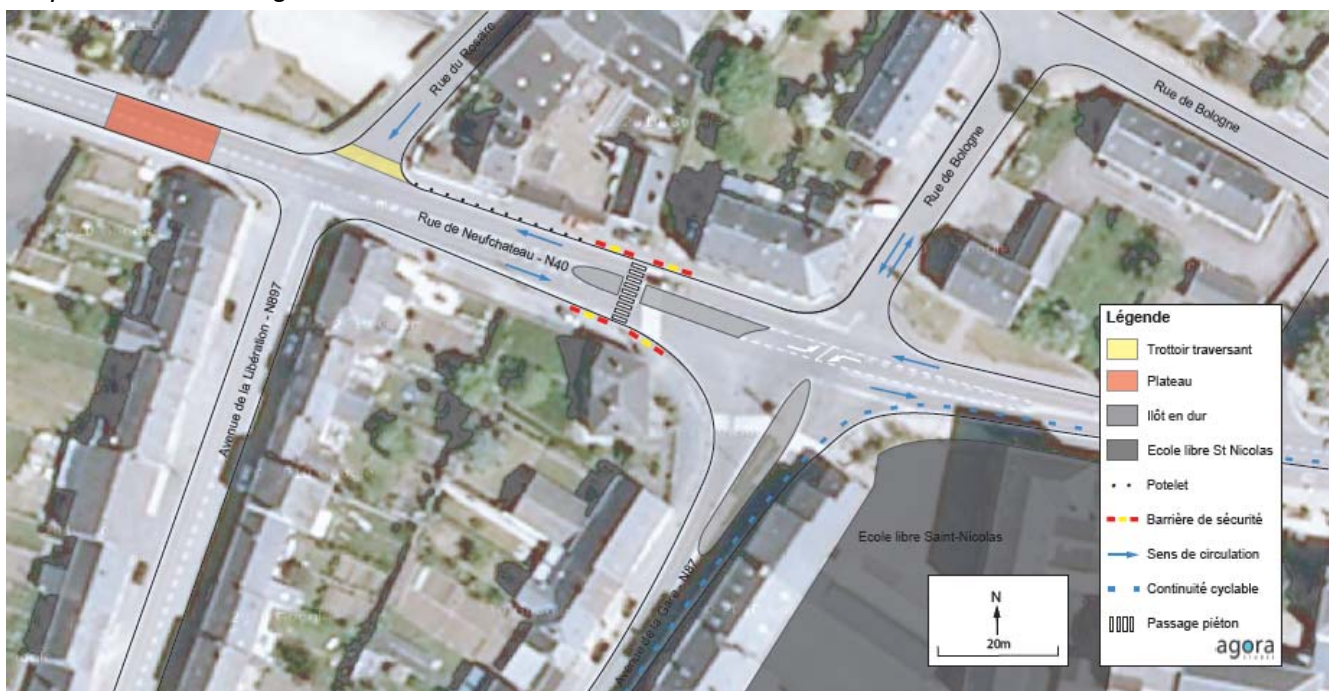
- Aménager un effet de porte ;
- Sécuriser les abords de l'école

Mesures

- Aménager un plateau le long de la rue de Neufchâteau en amont de l'intersection avec la rue du Rosaire pour marquer un effet de porte ;
- Aménager un îlot central le long de la rue de Neufchâteau combiné à un passage piéton → passage piéton sécurisé (redressé et en deux temps) tout en maintenant l'espace nécessaire pour la bande de tourne-à-gauche au carrefour N40 # N87 # rue de Bologne ;
- Aménagement de barrières de part et d'autre du passage piéton pour inciter les piétons à traverser uniquement au niveau du passage (la pose de barrières doit prendre en compte les différents accès) ;
- Pose de potelets entre le passage piéton et la rue du Rosaire pour empêcher le stationnement sauvage et garantir un cheminement sécurisé et confortable aux piétons (la pose de potelets doit prendre en compte les différents accès) ;
- Aménagement d'un trottoir traversant pour la rue du Rosaire ;
- Mise en sens unique sortant de la rue du Rosaire ;
- Dans le long terme, la rue de Bologne peut être mise à sens unique entrant, mais uniquement après rétrécissement de la voirie et mise en zone résidentielle de la rue de Bologne.

Ces aménagements sont représentés sur la carte ci-dessous.

Proposition d'aménagement

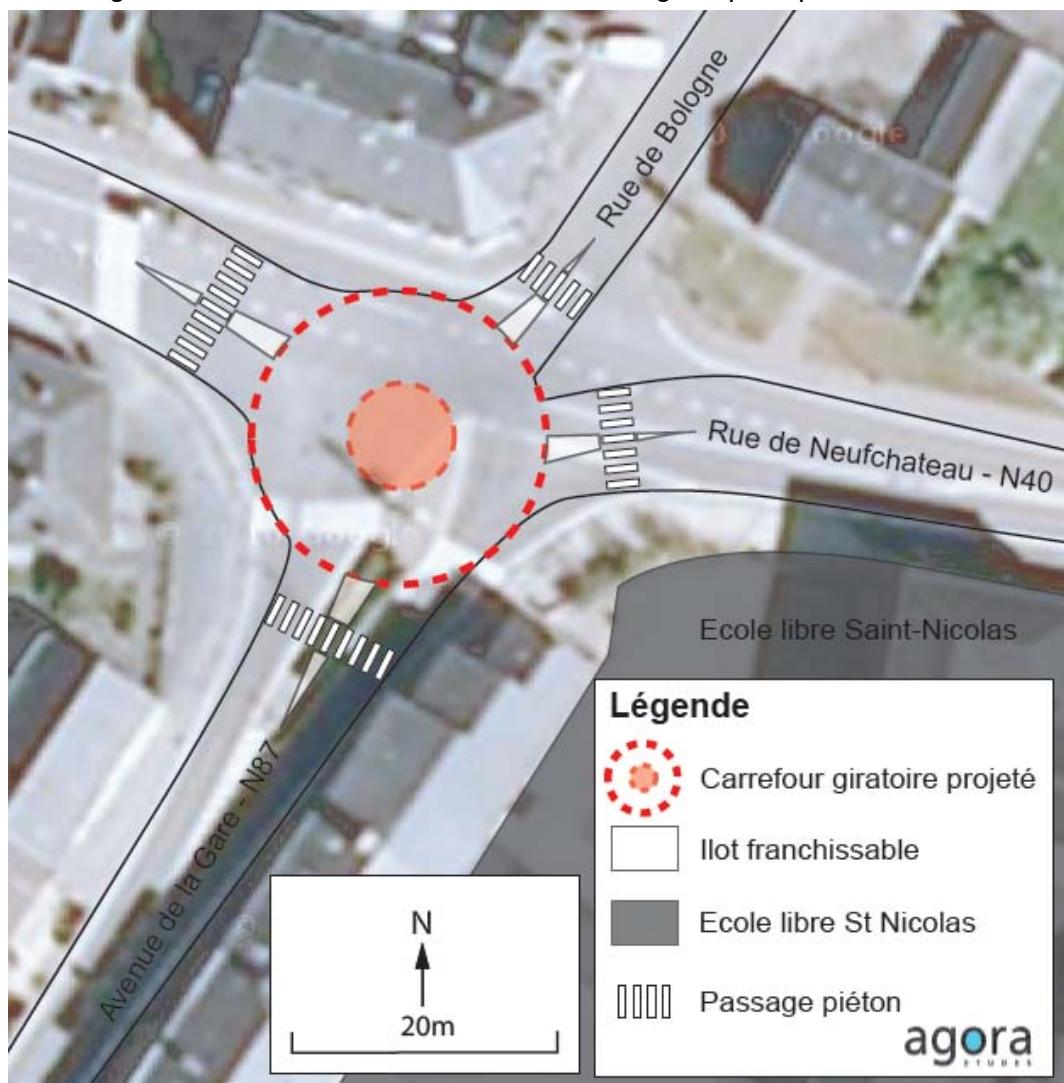


Notons, qu'un aménagement doit également être apporté avenue de la Libération pour améliorer et sécuriser les cheminements piétons.

Pour le long terme, il est envisageable de réaliser un giratoire afin de sécuriser le carrefour de la rue de Neufchâteau (N40), l'avenue de la Gare (N87) et la rue de Bologne et de faciliter la gestion des tournes à gauche.

Il s'agit d'une esquisse de principe et la réalisation d'un carrefour giratoire nécessitera des études plus approfondies.

Variante d'aménagement du carrefour N40/N87/rue de Bologne : principe



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.3

agora
ETUDES

3.2.4 Fiche Action : Sécurisation des modes doux le long de la N87

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.2.4
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Améliorer la liaison modes doux vers la Communauté scolaire de St-Benoît et vers la gare de Habay	
Situation actuelle			
La N87 relie la gare et la la communauté scolaire de St-Benoît au centre de Habay-la-Neuve. Elle possède des aménagements sécurisants autour de l'école, cependant rien n'est fait pour les vélos sur cet axe. D'autre part il n'existe que 3 passages piétons entre le centre et la rue du Vivier qui mène à la gare, alors qu'il existe de nombreux équipements sur cet axe. Un meilleur aménagement permettrait le développement des modes doux tant vers la gare, que vers l'école.			
Objectifs			
• Aménager les cheminements pour les modes doux ; • Améliorer l'intermodalité			
Mesures			
• Création de 2 nouveaux passages piétons le long de l'avenue de la Gare. Le premier au niveau de l'enseigne « GB Carrefour » et le deuxième au nord de la scierie. • Déplacement d'un passage piéton existant le long de l'avenue de la Gare. Au nord du carrefour avenue de la Gare # rue du Vivier, le passage piéton existant est trop éloigné du carrefour. Nous proposons donc de rapprocher le passage du carrefour. • Aménager une continuité cyclable le long de la N87 entre le centre de Habay-la-Neuve et la gare de Habay, dans les 2 sens de circulation. 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.			
			

L'aménagement est représenté ci-dessous.



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.4

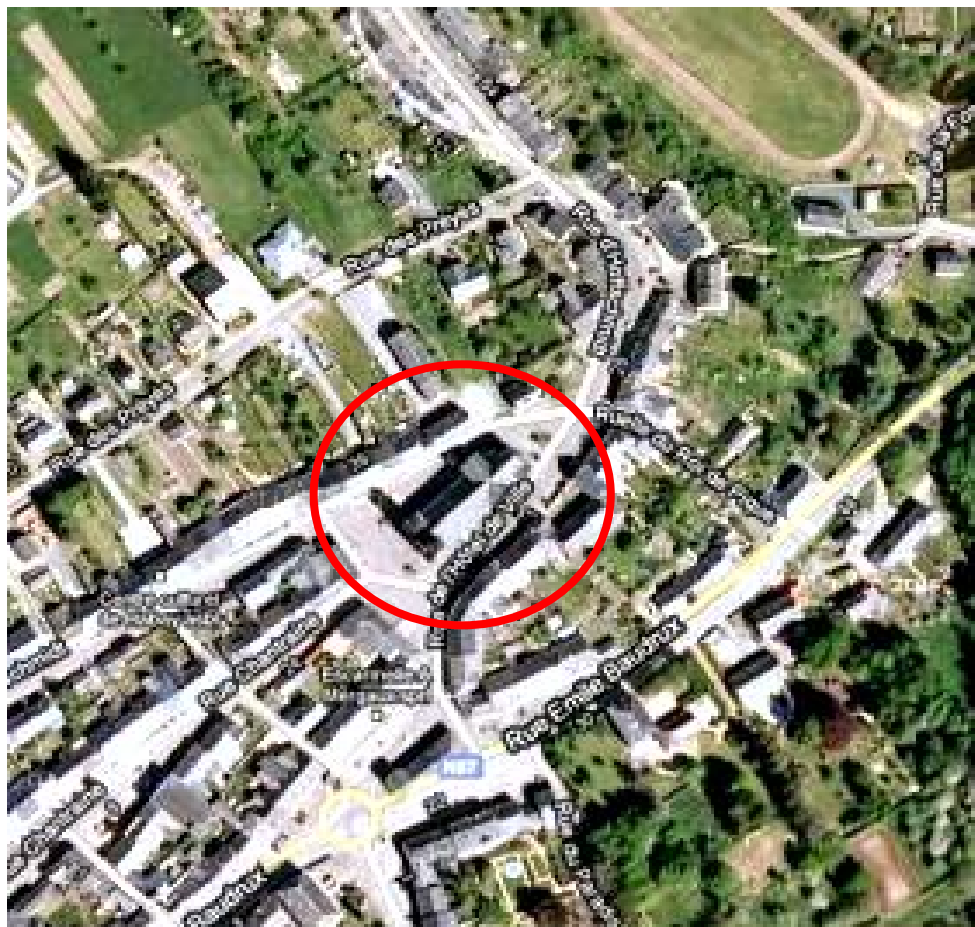
agora
ETUDES

3.2.5 Fiche Action : Sécurisation des abords d'école Libre Saint-Nicolas

PICM Habay – Léglise	Phase III : Mesures	05/2010	Fiche 3.2.5
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Sécurisation aux abords des écoles.	

Situation actuelle

L'école Saint-Nicolas se situe au 53 rue d'Hoffschmidt, en face de l'église. Les rues autour de l'église sont toutes à double sens de circulation et la largeur de la voirie est assez large. La rue d'Hoffschmidt est en pente vers la ruelle du Roi du Pique. Le carrefour rue de l'Hôtel de Ville # Rue d'Hoffschmidt n'offre pas une bonne visibilité. Il en résulte que les conditions de circulation n'y sont pas idéales.



Objectifs

- Améliorer les conditions de circulation.
- Sécuriser les cheminements piétons et notamment l'accès vers l'école.

Mesures

- Mise en sens unique de la rue d'Hoffschmidt entre son intersection avec la rue de l'Hôtel de Ville et de la rue Place St-Roch
- Mise en sens unique de la rue de la Place St-Roch
- Avant de pouvoir proposer un aménagement de plain-pied complet dans cette « zone de rencontre », l'élargissement des oreilles de trottoirs permettra de diminuer l'emprise de l'asphalte
- Aménagement d'une avancée de trottoir au niveau de la sortie de l'école
- Aménagement d'un passage piéton
- Aménagement d'une zone de stationnement après le passage piéton du côté de la place
- Une nouvelle voirie est prévue, reliant la rue d'Hoffschmidt à la rue des Prévés. Cette voirie sera à double sens de circulation et comprendra du stationnement de part et d'autre de la nouvelle voie.

Ces aménagements sont représentés sur la carte ci-dessous.



Mise en œuvre

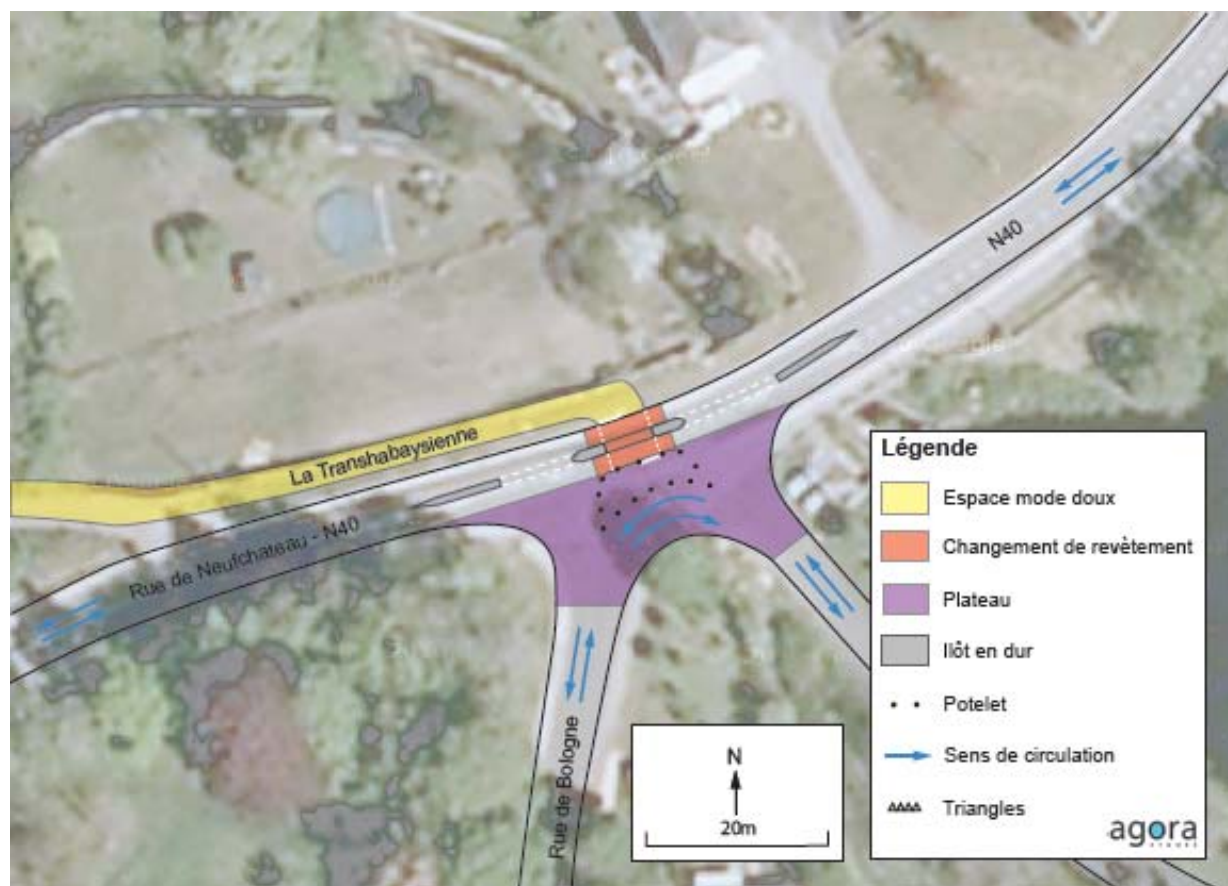
PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.5

agora
ETUDES

3.2.6 Fiche Action : Effet de porte et aménagement de traversées sur la N40

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.2.6
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Effet de porte + améliorer les cheminements modes doux + empêcher trafic de transit	
Situation actuelle L'intersection de la N40 avec la rue de Bologne et la rue des Rames est un point sensible de la mobilité de Habay-la-Neuve. Effectivement, étant hors de la zone urbanisée et la N40 étant en ligne droite, des vitesses excessives sont pratiquées par les automobilistes. D'autre part, un trafic de transit a été observé par la rue de Bologne : des automobilistes empruntent cet axe pour dépasser des camions circulant sur la N40. Il s'agit donc d'un trafic de transit avec des vitesses élevées. Finalement, c'est à cette intersection que débute la liaison Transhabaysienne. Or comme décrit ci-dessus, les cheminements des modes doux ne sont pas sécurisants.			
Objectifs • Diminuer les vitesses pratiquées en entrée d'agglomération • Aménager des cheminements pour les modes doux • Assurer le respect de la hiérarchie viaire			
Mesures • Effet de porte par l'aménagement d'un ilot central combiné d'un changement de revêtement et d'une traversée de l'ilot pour permettre aux modes doux issus de la liaison transhabaysienne de traverser la N40 et accéder à Habay-la-Neuve → rétrécissement de la voirie pour diminuer les vitesses pratiquées et attirer l'intention des automobilistes sur la présence d'un traversée de modes doux. L'ilot central est à aménager de manière à rendre l'accès à la rue de Bologne depuis la N40 difficile, et donc de diminuer le trafic de transit observé. • Aménagement d'un plateau longeant la N40 et se prolongeant jusqu'au début des rue de Bologne et des Rames. Ce plateau permettra de marquer le début de la zone résidentielle. • La pose de potelets sur le plateau permettra de créer un espace réservé aux modes doux. Cela permet de sécuriser l'accès à la Transhabaysienne et d'améliorer la lisibilité du carrefour, en le rétrécissant, d'une part, et en séparant les trajectoires possibles, d'autre part. Cet aménagement permet par exemple de créer une liaison entre la rue de Bologne et la rue des Rames sans devoir transiter par la N40.			

L'aménagement est représenté ci-dessous.



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.6

agora
ETUDES

3.2.7 Fiche Action : Effet de porte N40 et N87 et mise en Z30 du Lotissement Colback

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.2.7
	Commune de Habay Habay-la-Neuve	Aménagement de la N40 et de la N87 et mise en zone 30 du lotissement Colback	

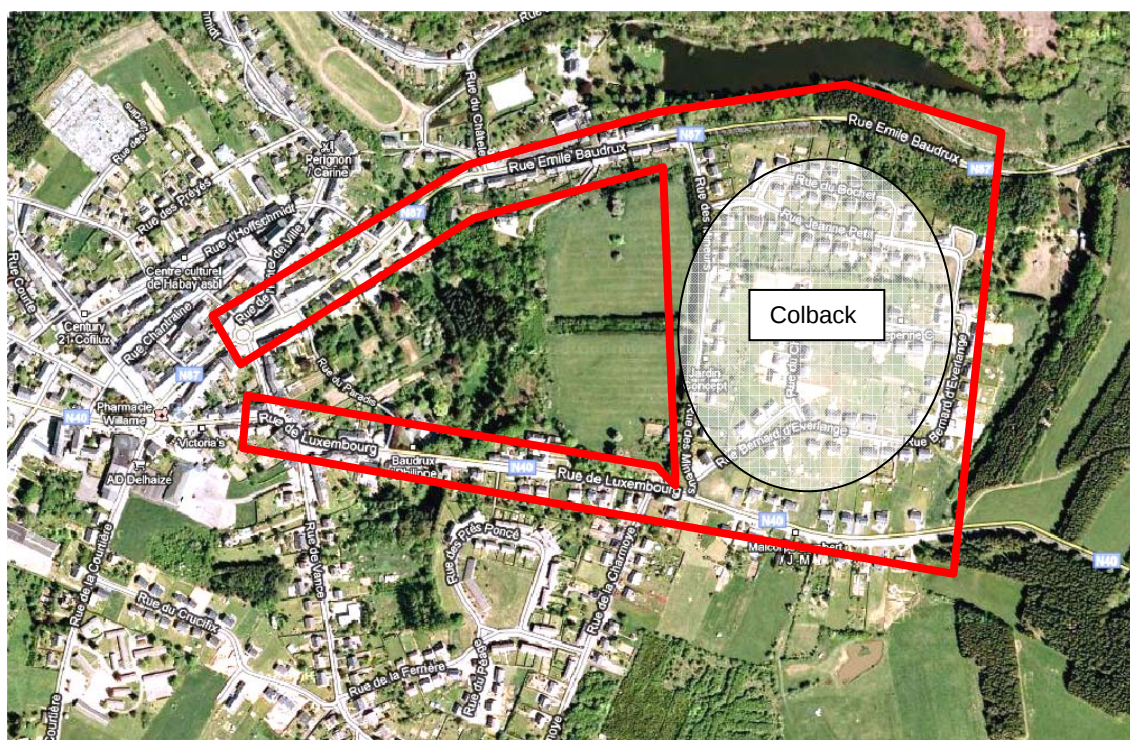
Situation actuelle

L'accès vers le centre de Habay-la-Neuve le long des N87 et N40 depuis l'est n'est pas sécurisant pour les modes doux. Effectivement il n'y pas ou peu de trottoirs. De plus, étant en sortie d'agglomération, les vitesses pratiquées sont encore importantes. Or c'est une partie urbanisée notamment par le lotissement Colback.

Objectifs

- Aménagement d'effets de porte
- Aménager les cheminements pour les modes doux ;
- Améliorer l'accessibilité vers les écoles ;

Mesures



Localisation de l'aménagement

L'aménagement global est représenté ci-dessous.



Mise en zone 30 du lotissement Colback et effets de porte



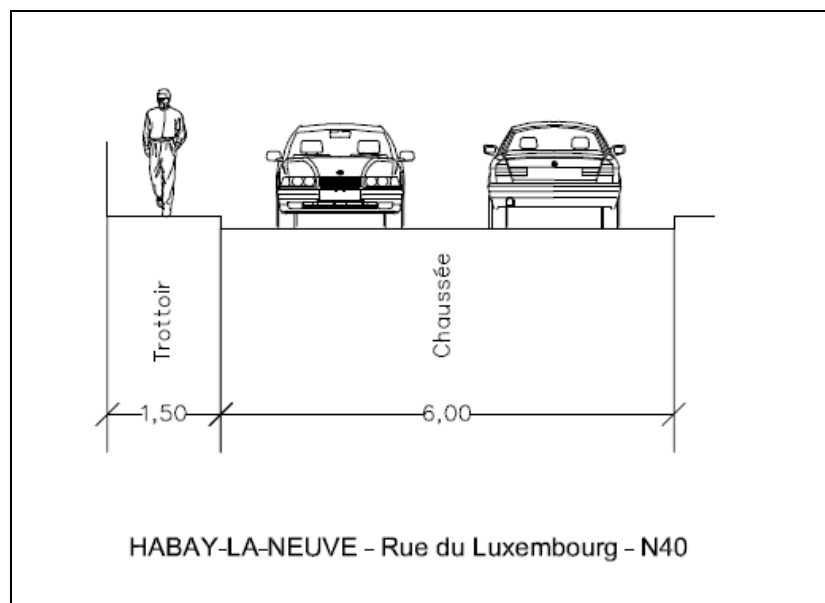
- Changement de revêtement du carrefour N40 # rue des Mineurs pour indiquer le début de la zone, d'une part, et pour marquer un effet de porte, d'autre part.
- Notons que la mise en œuvre d'un revêtement rouge est déjà programmé par le SPW pour le carrefour carrefours N87 # rue des Mineurs ainsi qu'un effet de porte en amont du carrefour ;
- Placement de panneaux de limitation à 30 km/h aux deux accès du lotissement, c'est-à-dire le long de la rue des Mineurs en aval des deux carrefours susmentionnés.

Aménagements le long de la rue du Luxembourg (N40)



- Aménagement d'un trottoir le long de la N40, côté nord, à l'est du carrefour N40 # rue des Mineurs jusqu' au n°90 rue du Luxembourg (N40) ;
- Aménagement d'un trottoir le long de la N40, côté sud, à l'ouest du carrefour N40 # rue des Mineurs jusqu' au centre-ville ;
- Aménagement de passage piéton pour traverser la N40 au niveau du carrefour N40 # rue des Mineurs ;
- Aménagement de passage piéton pour traverser la rue de la Charmoye au niveau du carrefour N40 # rue de la Charmoye.

Nous proposons de partager la voirie en 2 bandes de circulation et un trottoir. Le trottoir est aménagé côté nord de la voirie, à l'est du carrefour N40 # rue des Mineurs, et côté sud à l'ouest du carrefour. La coupe de la voirie est comme représenté ci-dessous.



Sécurisation du débouché de la rue de Vance sur la rue du Luxembourg (N40)

Une attention particulière est à apporter au carrefour rue de Vance # N40. Ce carrefour est très large. Nous proposons donc d'élargir les oreilles de trottoir. D'autre part, nous préconisons de mettre la rue de Vance en zone 30, mais cela fait l'objet de la fiche action « zone résidentielle de Habay-la-Neuve ». Ci-dessous est représenté l'aménagement du carrefour rue de Vance # N40.

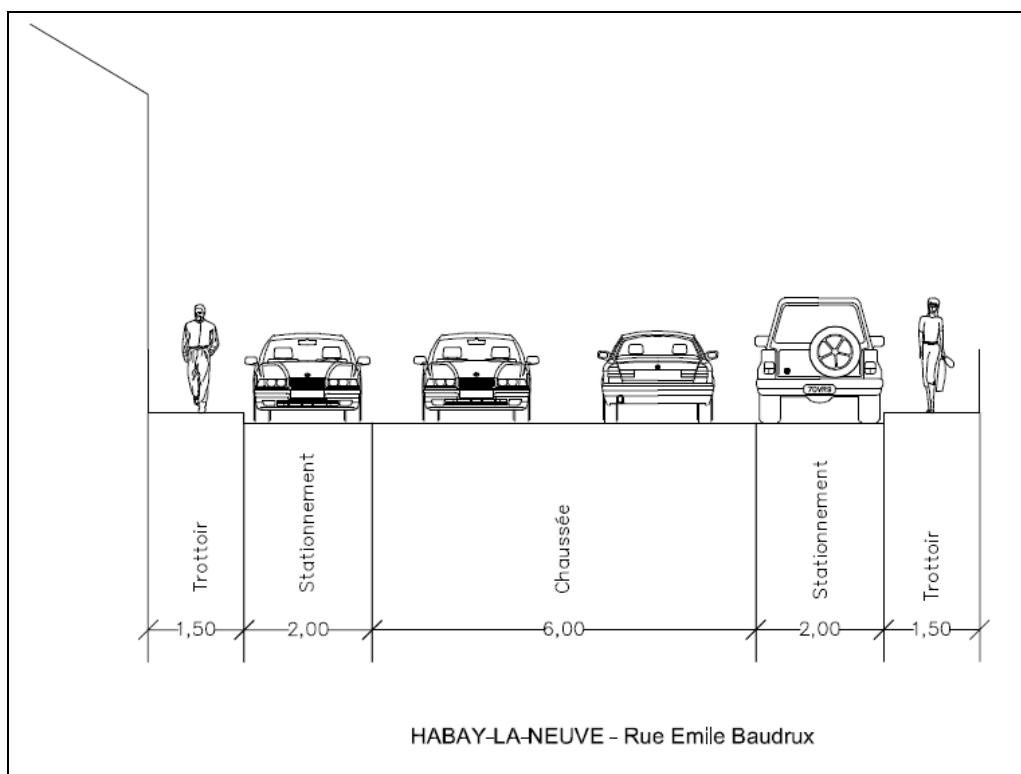


Aménagements le long de la rue Emile Baudrux (N87)



- Renforcement de l'entrée de village avec le panneau d'entrée en agglomération et le rappel de la vitesse autorisée (50km/h)
- Aménagement de trottoirs et de bandes de stationnement de part et d'autre de la rue Emile Baudrux (N87), depuis le carrefour N87 # rue des Mineurs jusqu'au centre-ville ;
- Aménagement de passage piéton pour traverser la N87, en amont du carrefour N87 # rue des Mineurs ;
- Aménagement de passage piéton pour traverser la rue des Mineurs, en amont du carrefour N87 # rue des Mineurs ;

Nous proposons de partager la voirie en 2 bandes de circulation, une bande de stationnement longitudinal de part et d'autre de la voirie et finalement un trottoir de chaque côté de la voirie. La coupe de la voirie est comme représenté ci-dessous.



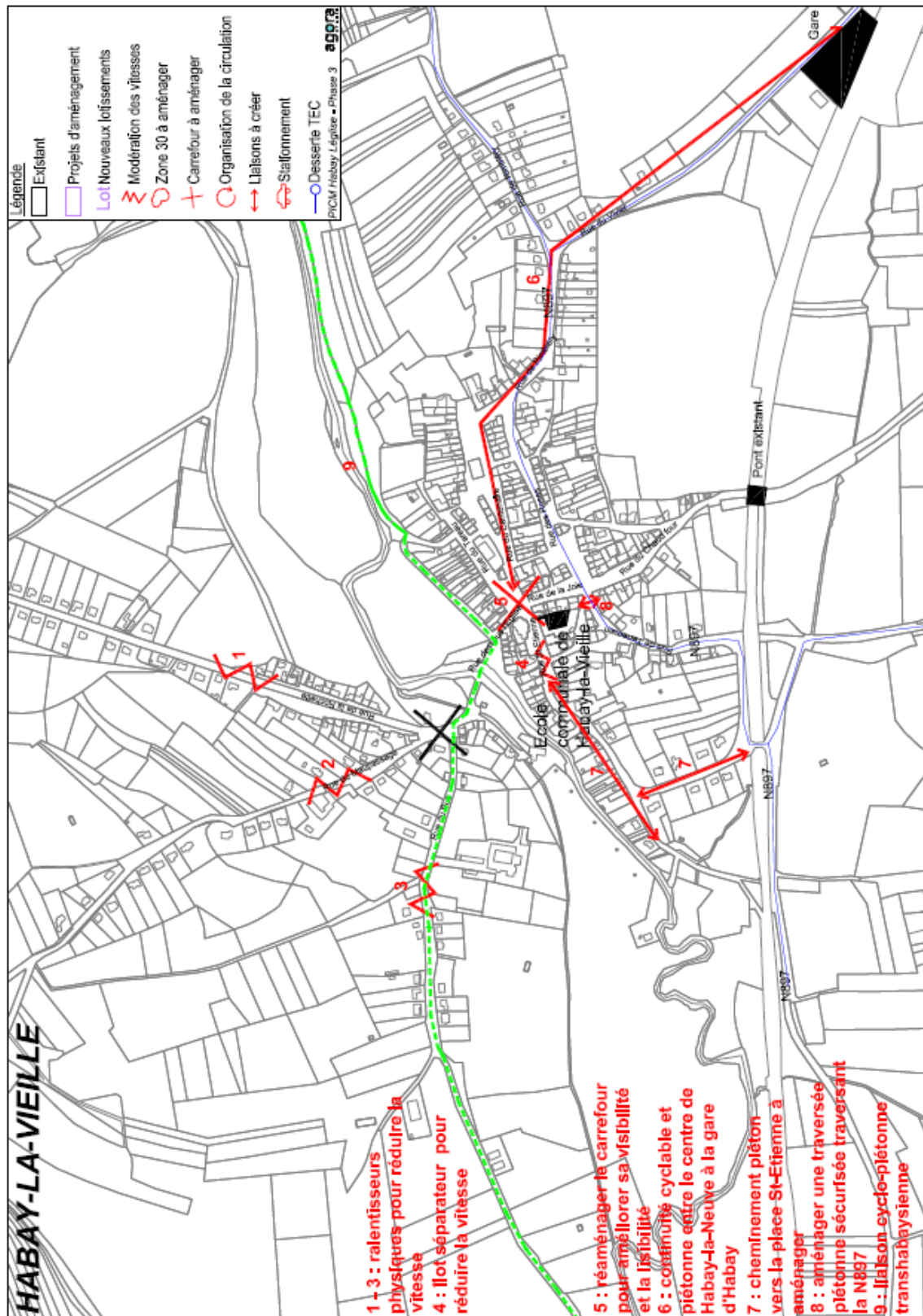
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Neuve Fiche 3.2.7

agora
ETUDES

3.3 Habay-la-Vieille

3.3.1 Fiche de principe



3.3.2 Fiche action : Sécurisation des abords de l'école et des cheminements piétons au centre de HLV

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.3.2
	Commune de Habay Habay-la-Vieille	Aménagement du centre ville de Habay la Vieille	

Situation actuelle

La N897 a récemment fait l'objet d'un aménagement, qui a augmenté la sécurité des cheminements piétons. Cependant, le centre de Habay-la-Vieille, manque de trottoirs et les voiries sont trop larges.

Cela incite l'utilisation de la voiture, qui elle-même augmente l'insécurité ressenti par les piétons et décourage ainsi les déplacements des modes doux même pour de courtes distances.



Objectifs

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 surtout :

- 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...).

Mesures

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



Aménager et sécuriser les abords de l'école communale de Habay-la-Vieille



- Aménager un plateau le long de la rue St-Etienne au niveau de la sortie de l'école ;
- Intégrer le passage piéton sur le plateau. Actuellement, le passage est aligné à la sortie. Nous préconisons de décaler le passage par rapport à l'entrée ;
- Entourer l'accès au passage de barrières, pour canaliser le flux des élèves aux heures d'entrée et de sortie de cours ;
- Poser des potelets le long des trottoirs aux endroits sensibles pour empêcher le stationnement sauvage ;
- Elargir les trottoirs de part et d'autre de la rue St-Etienne.

Aménager le carrefour rue St-Etienne # rue Dessous l'Eglise # rue du Centenaire # rue de la Joie, pour améliorer sa sécurité, visibilité et lisibilité



- Aménager des trottoirs et élargir les oreilles de trottoirs. Cela diminue la largeur des voiries et incite les automobilistes à ralentir et d'autre part offre aux piétons un cheminement sécurisé ;
- Aménager des passages piétons en amont du carrefour pour les rues Dessous l'Eglise, du Centenaire et de la Joie. Le passage pour la rue St-Etienne est placé au niveau de l'accès de l'école.
- Poser des potelets le long des trottoirs entre les passages piétons pour empêcher le stationnement sauvage, qui diminue la visibilité tant pour les voitures que pour les piétons.
- Aménager des traversées pour vélos entre la rue du Centenaire et la rue St-Etienne (cf fiche action continuité cyclo-piétonne entre le centre de Habay-la-Neuve et la gare de Habay)

Aménager le carrefour rue du Tareau # rue du Centenaire, pour améliorer sa sécurité, visibilité et lisibilité



- Aménager des trottoirs et élargir les oreilles de trottoirs. Cela diminue la largeur des voiries et incite les automobilistes à ralentir et d'autre part offre aux piétons un cheminement sécurisé ;
- « Redresser » le carrefour rue du Tareau # rue du Centenaire. En situation existante, les 2 rues aboutissent sur le carrefour rue St-Etienne # rue Dessous l'Eglise # rue du Centenaire # rue de la Joie, ce qui rend le carrefour trop large et peu lisible. Grâce à l'aménagement des oreilles de trottoir, la rue du Tareau, qui est plus locale, aboutit sur la rue du Centenaire. Cela permet de diminuer la largeur des carrefours d'une part et d'améliorer la lisibilité des carrefours d'autre part ;
- Aménager un passage piéton à l'entrée de la rue du Tareau.

Aménager la rue de la Joie



- Aménager des trottoirs et élargir les oreilles de trottoirs le long de la rue de la Joie. Cela permet de rétrécir la largeur de la voirie ;
- Aménager une bande de stationnement longitudinal, pour maintenir les voitures sur la chaussée et sécuriser les cheminements piétons, notamment vers l'école.

Aménager les carrefours rue de la Joie # N897 # rue du Chaud-Four et rue Abraham Gilson # N897



- Les trottoirs ont récemment été réaménagés. Pour sécuriser les traversées piétonnes nous proposons d'aménager des passages piétons aux 4 branches du carrefour rue de la Joie # N897 # rue du Chaud-Four et un passage piéton rue Abraham Gilson en amont de son intersection avec la N897. Cela permettra de sécuriser les cheminements piétons en général et plus spécifiquement vers l'école
- Pour les 2 passages piétons traversant la N897, nous proposons en option d'ajouter une signalisation indiquant la présence de traversées piétonnes et l'aménagement d'un changement de revêtement de part et d'autre du carrefour
- Aménager le carrefour pour autoriser le débouché des véhicules sur la nationale par marquage au sol : lignes stop avancées en sortie des rues de la Joie et du Chaud-Four pour améliorer la visibilité au carrefour + aménagement d'un ilot central franchissable peint pour inciter les automobilistes à ralentir et attirer leur attention sur le carrefour

Notons que ces aménagements sont à mettre en lien avec les fiches actions de la liaison transhabaysienne et de l'aménagement de cheminement piétons rue de la Gagère et rue St-Odile. Effectivement, la transhabaysienne passe par la rue Dessous de l'Eglise, et les trottoirs préconisés ci-dessous, débouchent sur la Place St-Etienne.

Finalement, notons qu'un aménagement global de l'espace public du centre de Habay-la-Vieille pourrait également apporter les effets désirés abordés ci-dessus en mettant l'accent sur une approche plus urbanistique. Cet espace est entouré en vert sur la carte ci-dessous.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Habay-la-Vieille Fiche 3.3.2	
---------------	---	---

3.3.3 Fiche Action : Aménagement d'une continuité cyclo-piétonne entre le centre de HLV et la gare de Habay

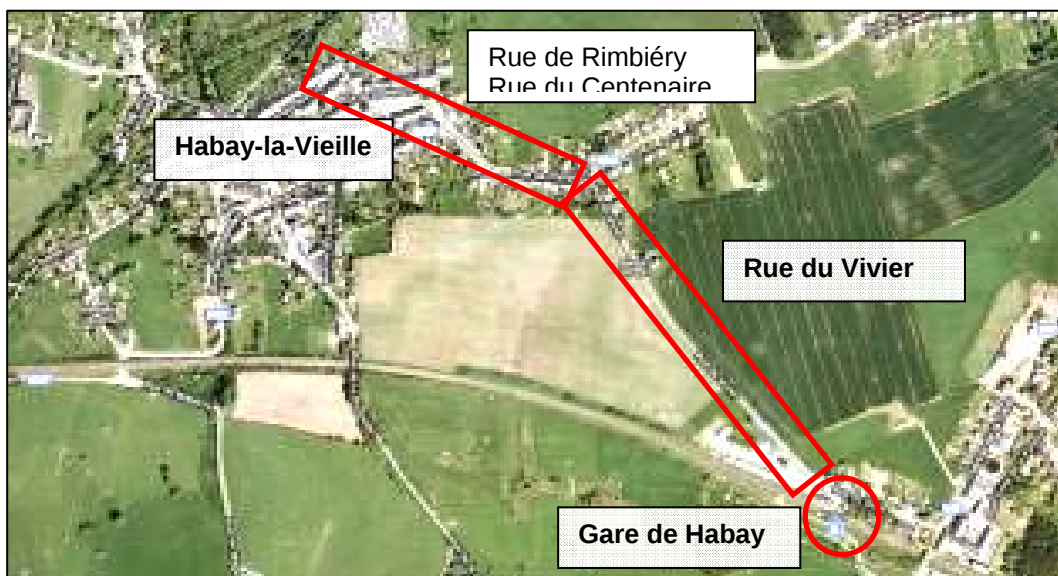
PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.3.3
	Commune de Habay Habay-la-Vieille	Continuité cyclo-piétonne entre le centre et la gare	

Situation actuelle

Le village de Habay-la-Vieille se trouve à proximité de la gare de Habay. La distance de 1800 m est telle qu'elle pourrait être parcourue à pied et bien plus facilement encore à vélo.

La rue de Rimbiéry (N897) possède un aménagement piéton permettant de se rendre du centre de Habay-la-Vieille jusqu'à la rue du Vivier de manière sécurisée.

Cependant la rue du Vivier, qui mène à la gare ne possède pas de trottoir sur toute sa longueur. Le trajet à pied n'est donc pas sécurisant pour les piétons. D'autre part la distance entre le centre de Habay-la-Vieille et la gare est idéale pour les trajets en vélo, mais il n'existe pas d'aménagements encourageant l'usage du vélo.



Localisation de la gare et de la rue du Vivier (source Google Maps)



Vue de la rue du Vivier depuis la gare de Habay

Objectifs

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 :

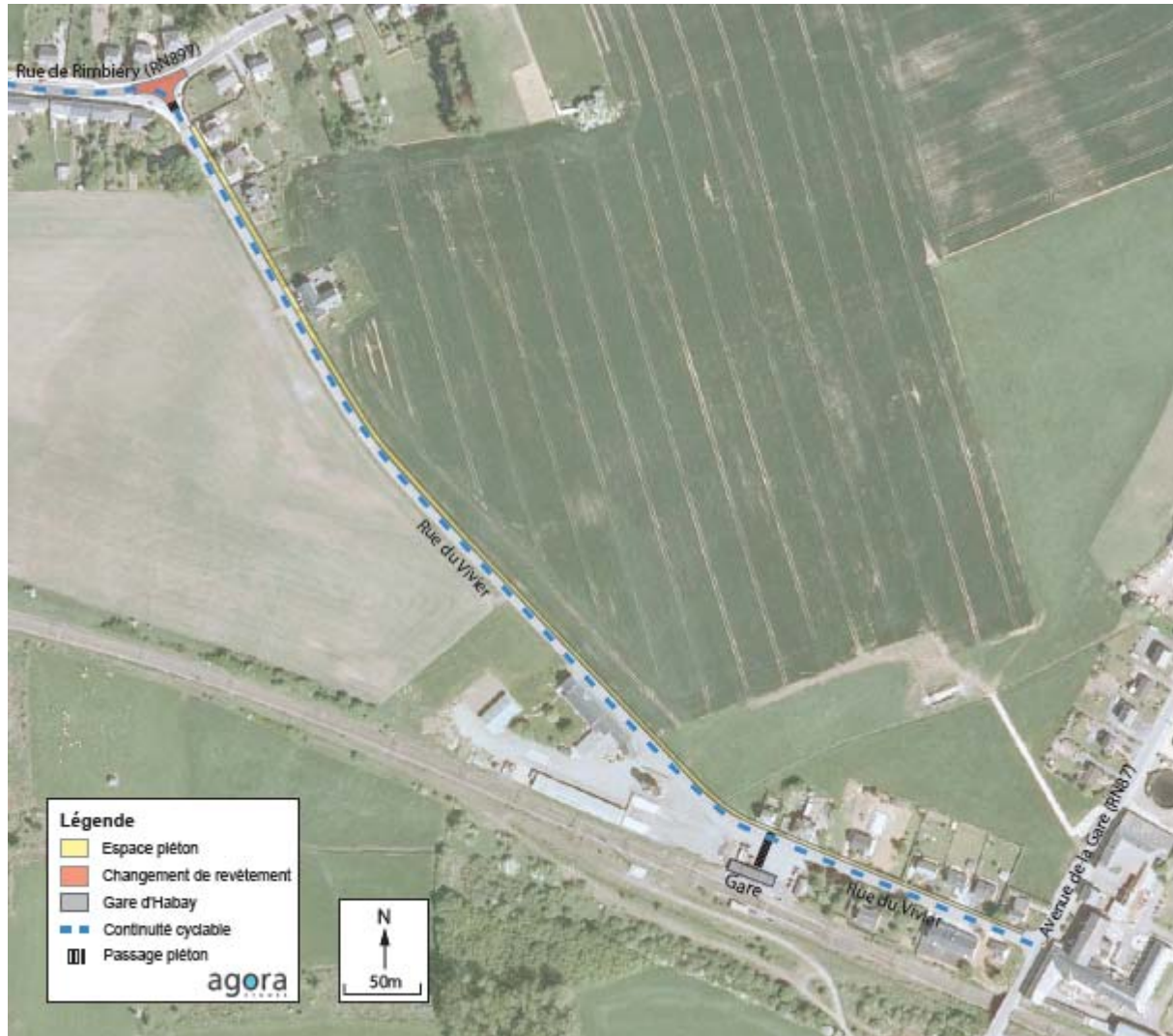
Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec **des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs**, pour relier en priorité les villages et les pôles d'activité majeurs de la commune (écoles, administration communale, équipements sportifs, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces...).

Accorder une grande attention à tous les **détails de réalisation** afin qu'ils tiennent comptes de l'ensemble des usagers, y compris des **personnes à mobilité réduite**.

Mesures

Aménagement d'une continuité piétonne et cyclable entre le centre d'Habay-la-Vieille, la gare de Habay et la N87 (vers Habay la Neuve)

Tronçon 1 : rue de Vivier



Pour assurer la continuité piétonne depuis Habay-la-Vieille jusqu'à la gare de Habay, nous proposons :

- l'aménagement d'un trottoir, coté nord, le long de la rue du Vivier entre son intersection avec la rue de Rimbiéry (N897) et son intersection avec l'avenue de la Gare (N87), qui mène à Habay-la-Neuve.

Pour des raisons techniques (intervention sur l'égouttage), nous proposons d'aménager le trottoir du côté nord de la rue du Vivier.

Nous proposons :

- l'aménagement d'une traversée piétonne au niveau de la gare permettant d'accéder au trottoir depuis la gare ;
- l'aménagement d'un passage piéton permettant de traverser la rue du Vivier en amont de son intersection avec la rue de Rimbiéry.

La place de la gare sera également aménagée pour un meilleur accueil des divers usagers du train, mais cet aspect sera abordé dans la fiche action correspondante.

Tronçon 2 : rue de Rimbiéry / rue du Centenaire

Afin de compléter les aménagements piétons, déjà existant au centre de Habay la Vieille, nous proposons la mise en place d'une continuité cyclable pour rejoindre le centre de Habay la Vieille et son établissement scolaire via les rues de Rimbiéry et du Centenaire.



La continuité cyclable sera matérialisée par 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.



Pour assurer la continuité cyclable depuis Habay-la-Vieille jusqu'à la gare de Habay, nous proposons :

- l'aménagement d'une continuité cyclable le long de la rue du Vivier entre son intersection avec la rue de Rimbiéry (N897) et son intersection avec l'avenue de la Gare (N87)
- l'aménagement du carrefour N897 # rue du Vivier en changeant son revêtement et en ajoutant des panneaux F50, attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence de cyclistes, de part et d'autre du carrefour



(panneau F50)

- l'aménagement d'une continuité cyclable le long de la rue de Rimbiéry (N897) entre son intersection avec la rue du Vivier et son intersection avec la rue du Centenaire
- l'aménagement du carrefour N897 # rue du Centenaire en changeant son revêtement et en ajoutant des panneaux F50 de part et d'autre du carrefour
- l'aménagement d'une continuité cyclable le long de la rue du Centenaire entre son intersection avec la N897 et son intersection avec la rue St-Etienne
- l'aménagement du carrefour rue du Centenaire # rue St-Etienne en aménageant une traversée cyclable pour accéder à la place St-Etienne et en ajoutant des panneaux F50 de part et d'autre du carrefour
- l'aménagement d'une continuité cyclable le long de la rue Dessous l'Eglise entre son intersection avec la rue St-Etienne et son intersection avec la rue du Bua. Cela permet de relier la continuité cyclable à la liaison transhabaysienne. Cela représente un atout considérable pour le développement des modes doux à Habay-la-Vieille.

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Vieille Fiche 3.3.3

agora
ETUDES

3.3.4 Fiche Action : Réaménagement et organisation des abords de la gare de Habay-la-Vieille

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.3.4
	Commune de Habay Habay-la-Vieille	Aménagement de la gare de Habay	

Situation actuelle

La gare de Habay n'est définie aujourd'hui que par son bâtiment. Son accès par les modes doux et insécurisant. D'autre part l'espace se trouvant devant la gare est une vaste étendue d'asphalte. Le stationnement pour les voitures n'est pas organisé et les arrêts de bus ne sont pas visibles.



Objectifs

- Aménager le parvis de la gare
- Améliorer l'intermodalité
- Améliorer l'accès vers les équipements et pôles de mobilité

Mesures

Aménager les abords de la gare de Habay

A court terme :

L'aménagement de l'espace devant la gare peut-être réalisé à court terme en marquage au sol afin de mieux aiguiller les navetteurs.

L'espace de la gare

- Séparer l'espace de la gare de la chaussée (rue du Vivier) ;
- Aménager les cheminements piétons aux abords de la gare pour permettre de relier le bâtiment de la gare, le quai, les zones de stationnement et les arrêts de bus ;
- Aménager un passage piéton traversant la bande de circulation du parking de la gare et reliant l'arrêt de bus, situé rue du Vivier, à la gare.
- Aménager des bandes de stationnement perpendiculaire, de part et d'autre de la voie de desserte de la gare, incluant du stationnement réservé au PMR ;
- Aménager du stationnement pour les vélos à proximité du bâtiment de la gare. Une continuité cyclable entre le centre de Habay-la-Neuve et la gare, le long de l'avenue de la Gare est proposée dans la fiche action 3.3.3.

La rue du Vivier

- Aménager un trottoir le long de la rue du Vivier, côté sud, entre la gare et l'avenue de la Gare. L'aménagement d'un trottoir, côté nord de la rue du Vivier entre la Gare et la N897 (cf. fiche action continuité cyclo-piétonne entre HLV et la gare) ;
- Aménager deux passages piétons pour traverser la rue du Vivier ;
- Aménager les arrêts de bus le long de la voirie (rue du Vivier) de part et d'autre de la traversée piétonne la plus à l'ouest ;



A long terme :

La création d'un parking SNCB du côté sud des voies ferrées permettra d'accueillir un plus grand nombre de navetteurs à la gare d'Habay.



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Vieille Fiche 3.3.4

agora
ETUDES

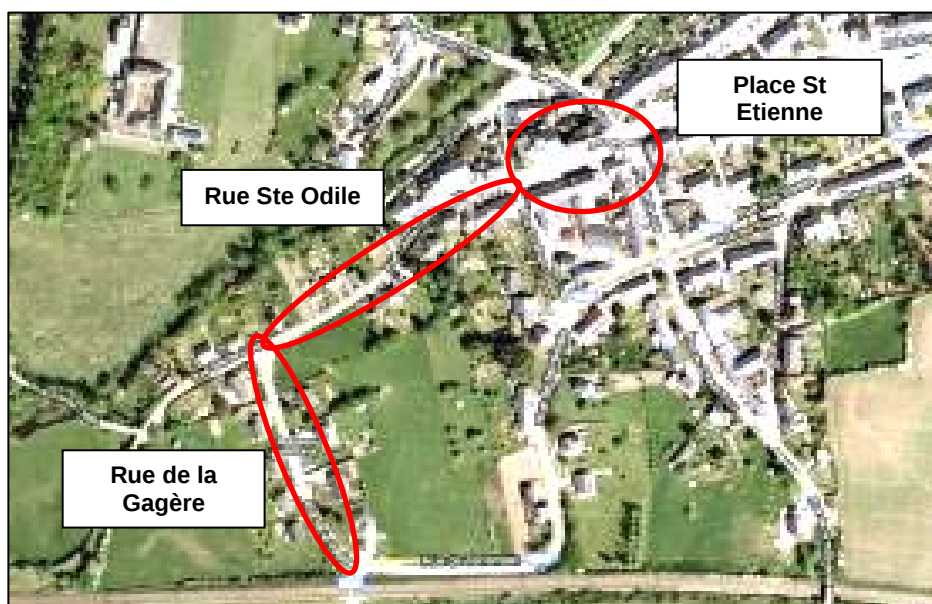
3.3.5 Fiche Action : Aménagement d'un cheminement piéton vers la Place Saint-Etienne

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.3.5
	Commune de Habay Habay-la-Vieille	Aménagement d'un cheminement piéton vers la place St-Etienne	

Situation actuelle

Les rues de la Gagère et la rue Sainte-Odile, sont des rues résidentielles qui mènent à la place St-Etienne, centre de Habay-la-Vieille. La place accueille de nombreux équipements et services tels que l'école, l'église, le CPAS, la bibliothèque, le cinéma, le café.

Les distances entre ces 2 rues et la place sont idéales pour la marche, mais aujourd'hui, il n'existe pas de trottoirs. Les cheminements piétons ne sont donc pas sécurisés.



Localisation des rues de la Gagère et Ste-Odile

Objectifs

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 surtout :

- 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...).

Mesures

Aménagement de trottoirs rue de la Gagère et rue Ste-Odile



Aménagement d'un trottoir le long des rues de la Gagère et Ste-Odile (source Google Maps)

Pour assurer la continuité et la sécurité du cheminement piéton vers la place St-Etienne, nous proposons l'aménagement d'un trottoir sur toute la longueur de la rue de la Gagère, et pour la rue Ste-Odile, nous proposons l'aménagement d'un trottoir entre la place St-Etienne et la dernière maison, environ 70 m à l'ouest du carrefour Ste-Odile # la Gagère.

Les trottoirs seraient aménagés côtés nord pour la rue Ste-Odile et côté ouest pour la rue de la Gagère.

Finalement, nous proposons l'élargissement des oreilles de trottoirs au niveau du carrefour Gagère # Ste-Odile (plan ci-contre) et l'aménagement de 3 passages piétons aux endroits suivantes :

- Rue de la Gagère en amont de l'intersection avec la N897 ;
- Rue Ste-Odile, à l'est de son intersection avec la rue de la Gagère ;
- Rue Ste-Odile, en amont de l'intersection avec la rue Abraham Gilson.



Aménagement du carrefour rue Ste-Odile # rue de la Gagère

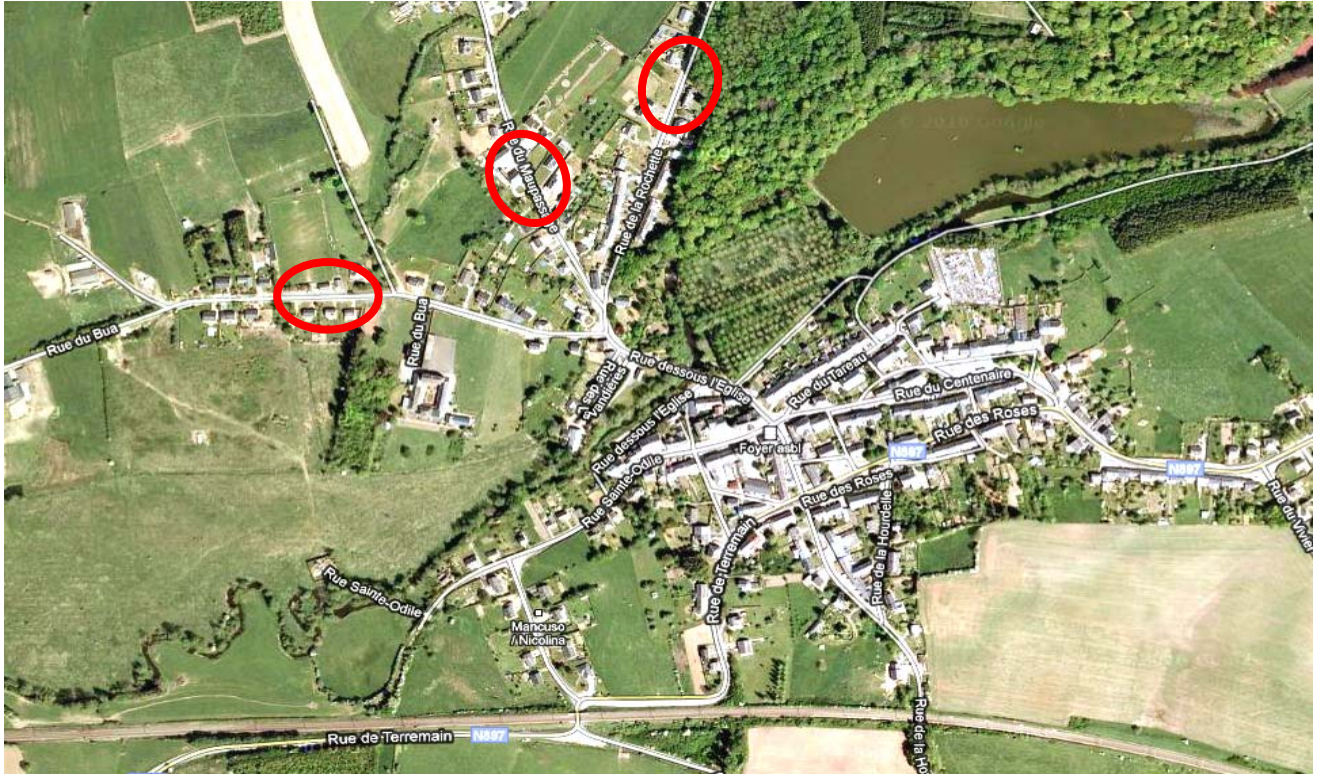
Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Habay-la-Vieille Fiche 3.3.5	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.3.6 Fiche Action : Effets ralentisseurs et effets de portes

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.3.6
	Commune de Habay Habay-la-Vieille	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

Effets de portes



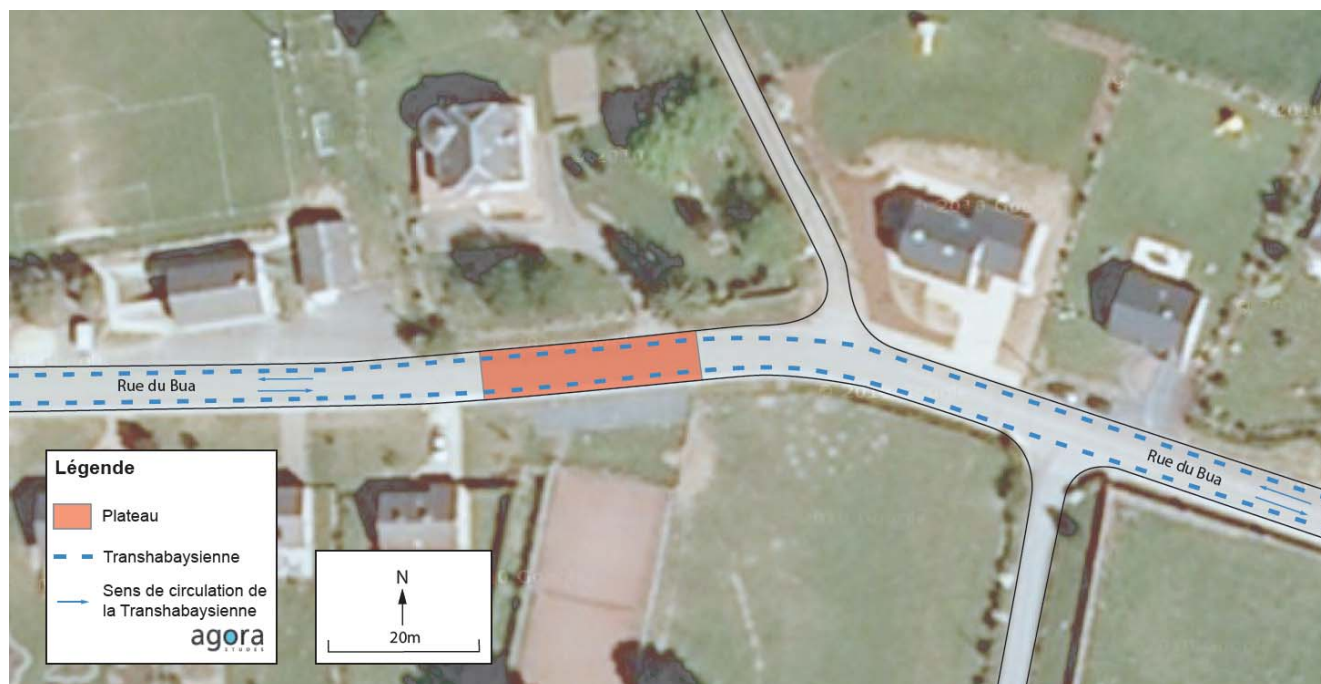
Localisation des aménagements

Nous proposons d'aménager des effets de porte aux 3 axes permettant d'accéder à Habay-la-Vieille depuis le nord, c'est-à-dire :

- Rue du Bua ;
- Rue du Maupassage ;
- Rue de la Rochette.

Bien qu'il s'agisse d'axes locaux, ils sont définis par de longues lignes droites en milieu rural et forestier. Les automobilistes ont donc tendance à rouler à des vitesses excessives. Pour inciter les automobilistes à ralentir, nous proposons de marquer le début de l'agglomération par l'aménagement de plateaux.

L'aménagement des 3 plateaux est représenté sur les cartes ci-dessous.

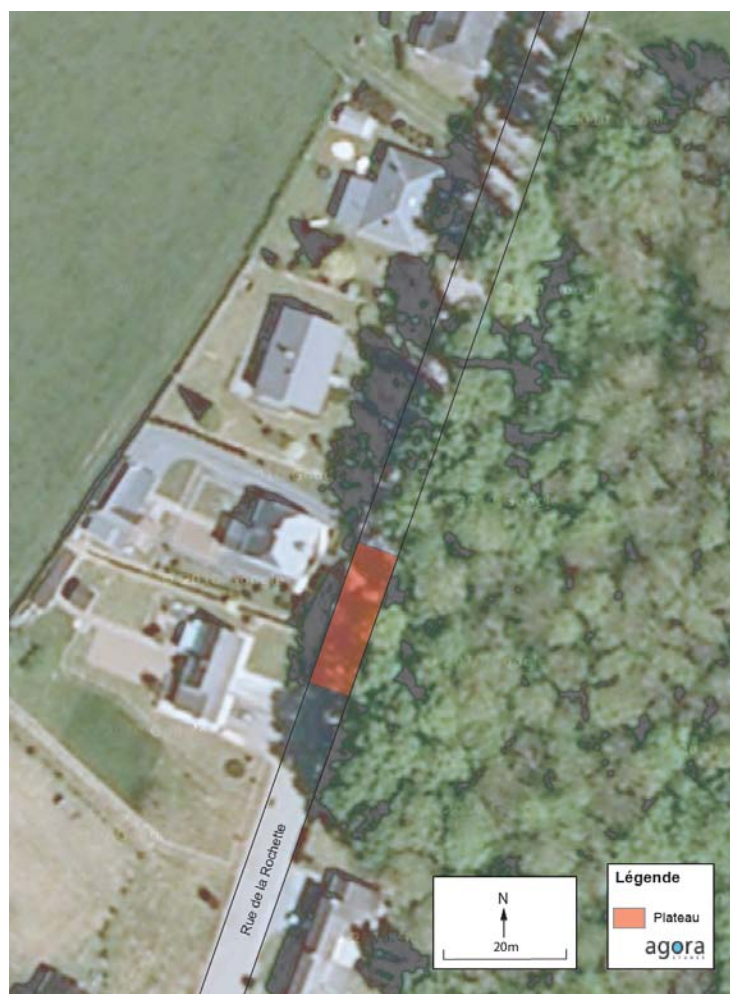


Aménagement rue du Bua

Notons que la rue du Bua est également traversée par la liaison modes doux transhabaysienne.



Aménagement rue du Maupassage



Aménagement rue de la Rochette

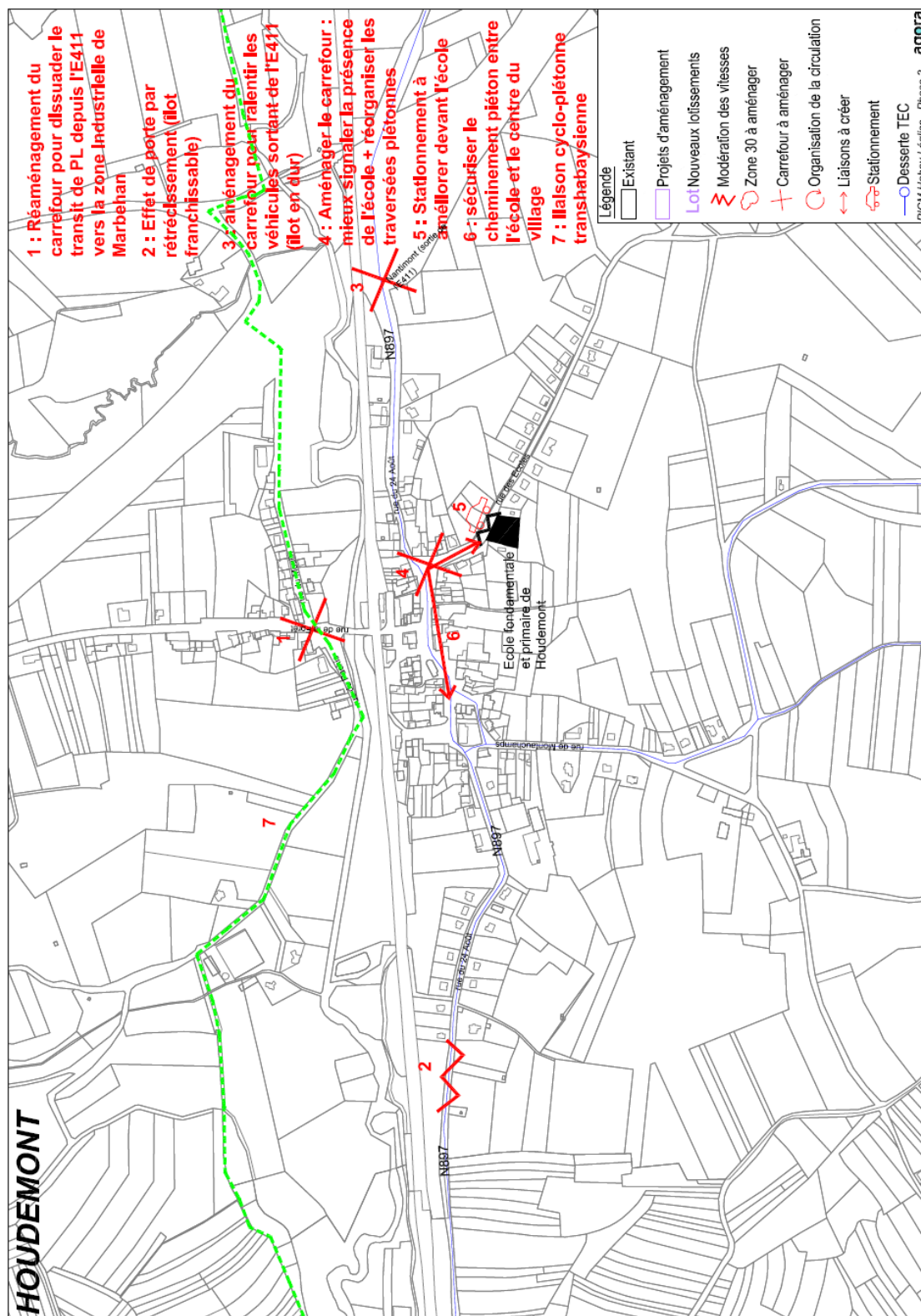
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Habay-la-Vieille Fiche 3.3.6

agora
ETUDES

3.4 Houdemont

3.4.1 Fiche de principe



3.4.2 Fiche Action : Aménagement de la rue du 24 Août

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.4.2
	Commune de Habay Houdemont	Aménagement et sécurisation de la rue du 24 Aout (N897)	

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 :

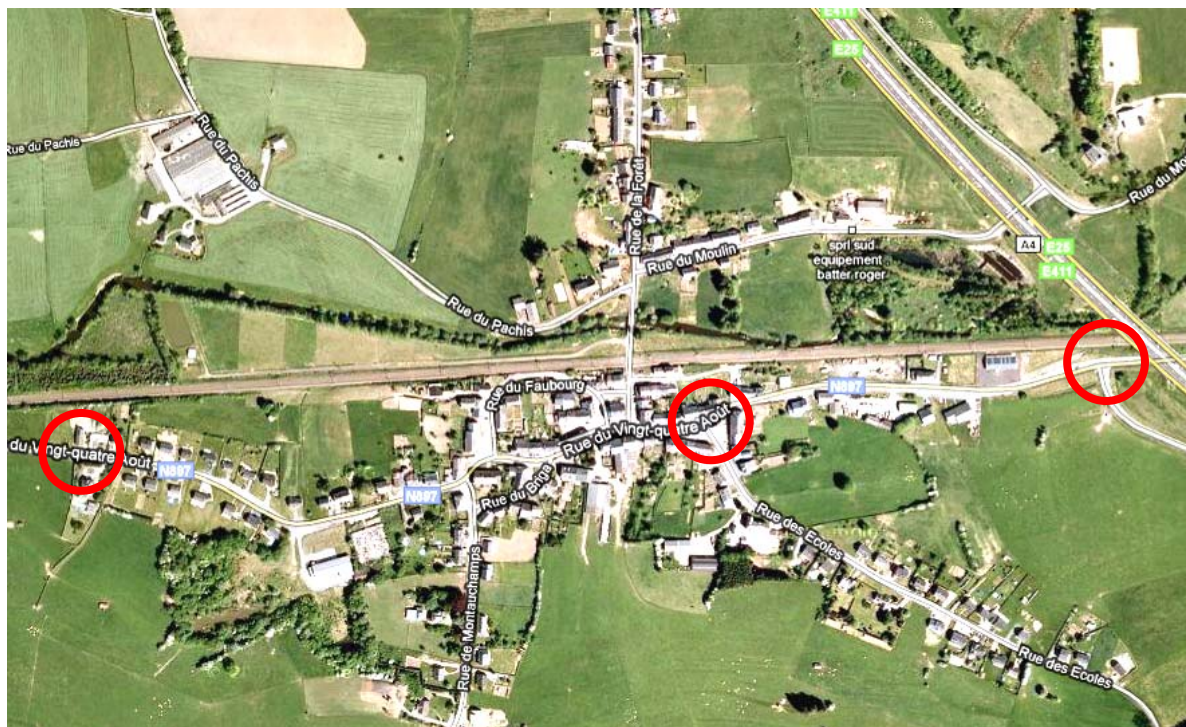
- Véhicules circulant sans toujours respecter les vitesses
- Gestion du stationnement qui empiète sur l'espace dédié aux piétons
- Piétons dont l'espace dédié n'est pas toujours satisfaisant tant en qualité qu'en dimensionnement voir est parfois inexistant.
- Non prise en compte des PMR

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

Objectifs

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

Mesures



Localisation des aménagements des effets de porte (source Google Maps)

Aménagement d'effet de porte le long de la rue du 24 Août, côté ouest

Dans le cadre de Houdemont, le long de la rue du 24 Août, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant 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.



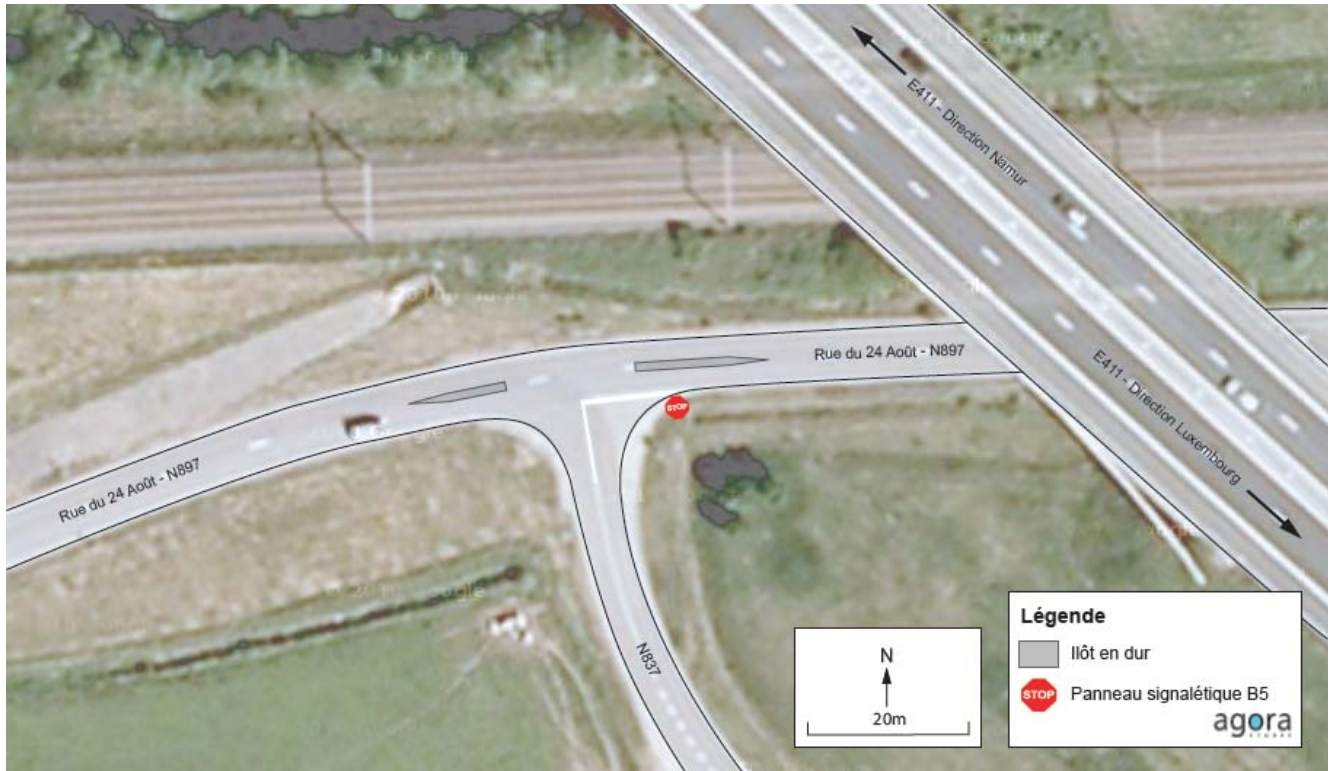
Effet de porte le long de la rue du 24 Août

Aménagement d'effet de porte le long de la rue du 24 Août, côté est

De même, pour le carrefour rue du 24 Août (N897) # N837, nous proposons d'aménager un effet de porte grâce à un à un îlot central franchissable (peint ou en dur) interrompu.

Nous proposons également d'élargir les oreilles de trottoir pour rétrécir le carrefour.

Finalement nous proposons de remplacer le signal « cédez le passage » et les triangles marqués au sol, par un signal « stop » et une bande blanche.



Effet de porte le long de la rue du 24 Août

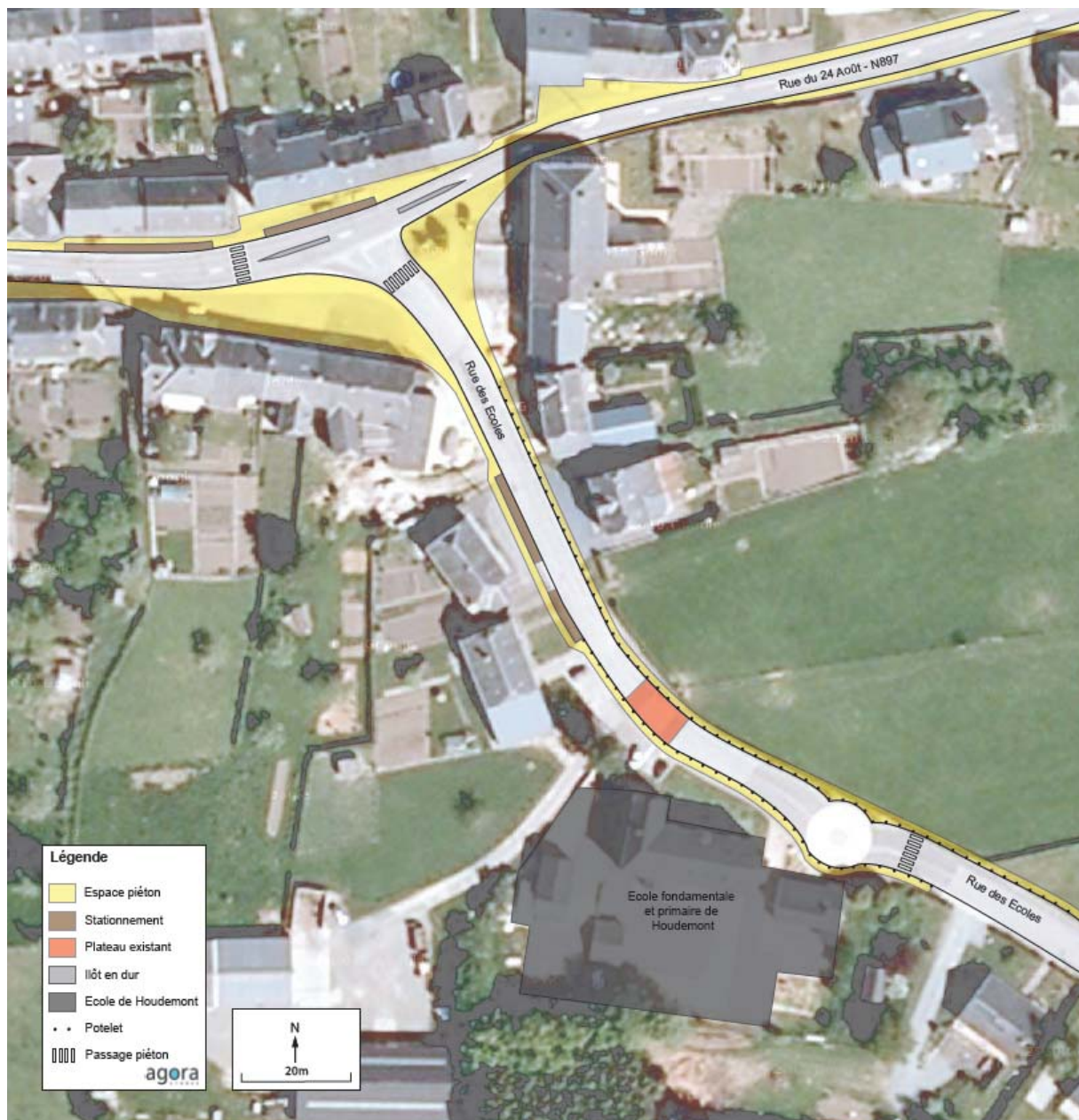
Sécurisation du centre de Houdemont

Le carrefour rue du 24 Août # rue des Ecoles est trop large et permet aux automobilistes de rouler plus vite et de s'engager dans ce carrefour avec des vitesses élevées. Notons que ce carrefour permet d'accéder à l'école fondamentale et primaire de Houdemont. Il est donc important de le sécuriser. Pour cela nous proposons :

- De rétrécir le carrefour en élargissant les oreilles de trottoir ;
- De rétrécir la largeur de la voirie de la rue du 24 Août grâce à l'aménagement d'un îlot central franchissable interrompu et en dur.

L'aménagement est représenté sur la carte ci-dessous. L'aménagement de la rue des Ecoles sera traité dans la fiche action suivante.

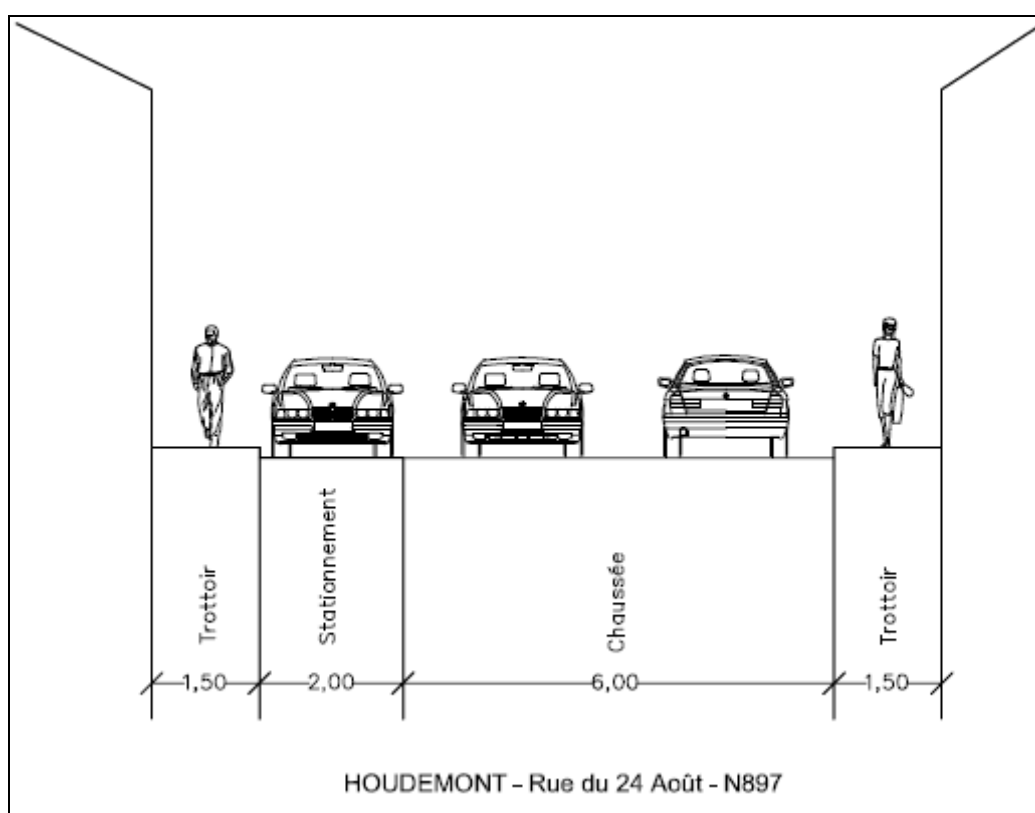
Notons que dans le moyen terme, ce carrefour pourrait faire l'objet d'un aménagement plus poussé au niveau du traitement de l'espace public et marquer ainsi plus fortement la présence du village par rapport à la N897.



Aménagement de la rue du 24 Août

De manière générale, nous proposons de réaménager la rue du 24 Août. Pour sécuriser les cheminements piétons, nous proposons d'aménager une continuité piétonne le long de cette rue entre les deux effets de porte (est et ouest). Cette continuité sera assurée par l'aménagement d'un trottoir de chaque côté de la voirie.

Le profil de voirie que nous préconisons est repris sur la coupe de voirie ci-dessous. La bande de stationnement est à prévoir en fonction de la largeur de la voirie et des entrées de garages. Effectivement, si la largeur de la voirie est ponctuellement insuffisante pour ce type d'aménagement, la bande de stationnement sera interrompue. L'aménagement sera alors composé des deux trottoirs et des deux bandes de circulation.



Notons, qu'au niveau des piétons, un aménagement est également prévu rue des Ecoles (cf fiche action correspondante), et que pour les modes doux, la liaison transhabaysienne (cf fiche action correspondante) empruntera la rue du Moulin et la rue du Pachis, au nord de la voie ferrée.

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

3.4.3 Fiche Action : sécurisation des abords de l'école fondamentale et primaire de Houdemont et organisation du stationnement

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.4.3
	Commune de Habay Houdemont	Aménagement et sécurisation aux abords des écoles	

Situation actuelle

L'école fondamentale et primaire de Houdemont possède des aménagements incitant les automobilistes à ralentir. Cependant, le stationnement se fait sur les accotements et les piétons se trouvent obligés à circuler sur la voirie.

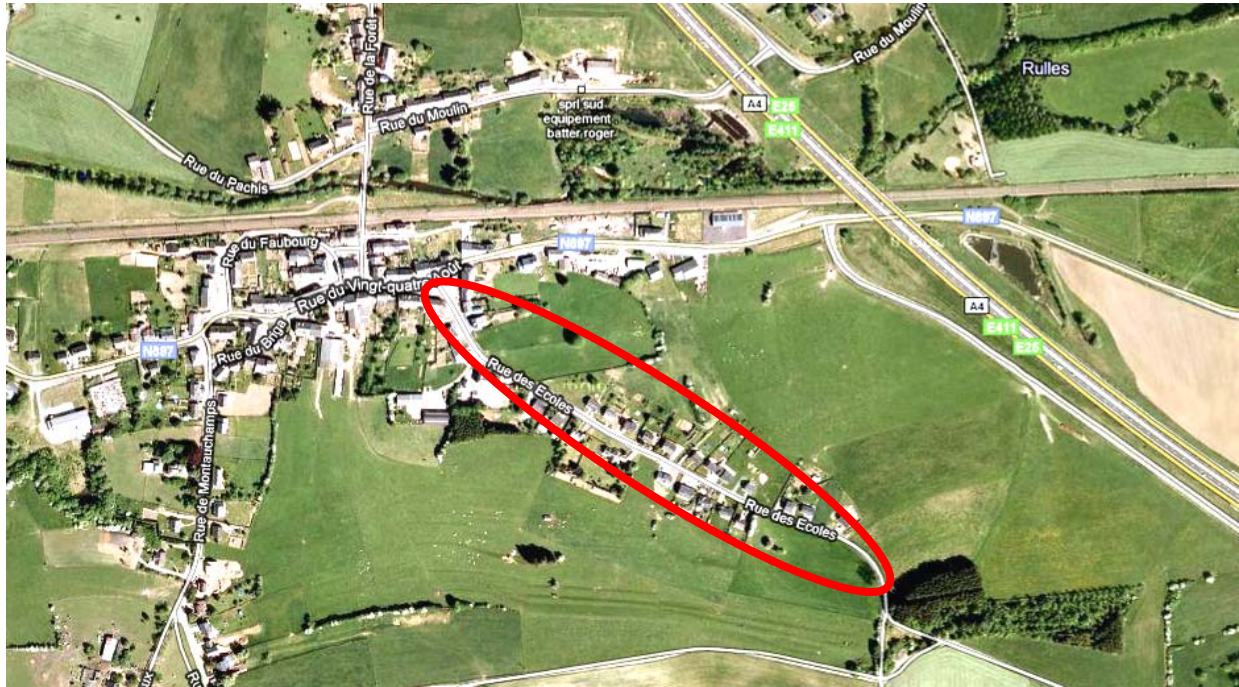


Objectifs

Sécuriser les cheminements piétons et réorganiser le stationnement autour de l'école.

Mesures

Aménagement de la rue des Ecoles



Localisation des aménagements (source Google Maps)

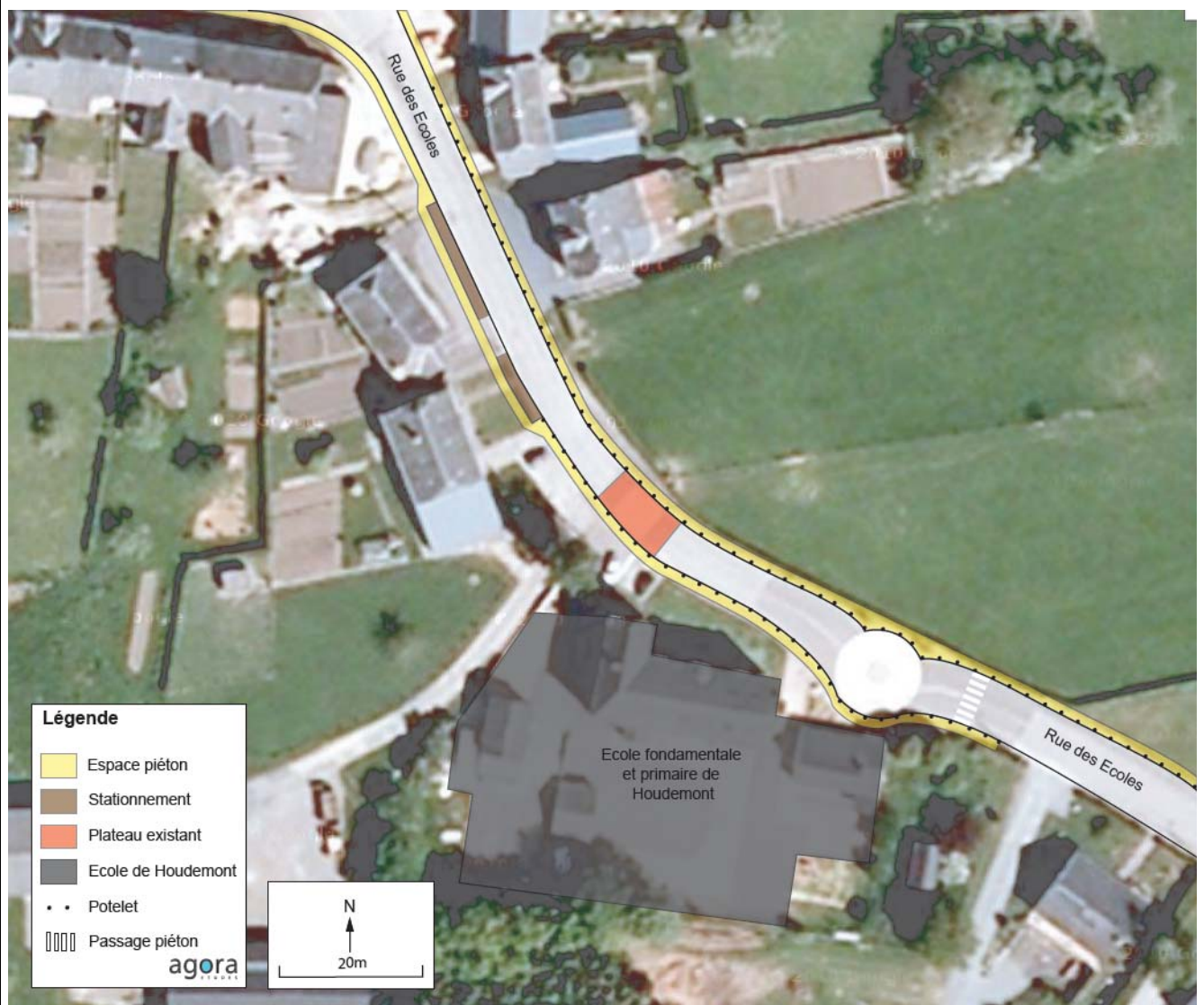
Aux abords de l'école, nous trouvons déjà un certain nombre d'aménagements amenant les automobilistes à conduire à des vitesses réduites, tels qu'un plateau ralentisseur ou le giratoire franchissable.

Nous proposons de compléter l'aménagement de **la rue des Ecoles, entre le carrefour rue des Ecoles # rue du 24 Août et le giratoire franchissable** par :

- L'aménagement de trottoirs des deux côtés ;
- L'aménagement de stationnement longitudinal le long de la voirie entre le carrefour et l'école ;
- La pose de potelets le long des trottoirs, pour empêcher le stationnement sauvage, qui oblige les écoliers à se déplacer sur la voirie.

Ces aménagements doivent prendre en compte les accès de garage et les particularités du terrain en général.

L'aménagement est représenté sur la carte suivante.



Nous proposons de compléter l'aménagement de la rue des Ecoles, entre le giratoire franchissable et la fin de la zone urbanisée par :

- L'aménagement d'un trottoir du côté nord de la voirie.

L'aménagement est représenté sur la carte suivante.



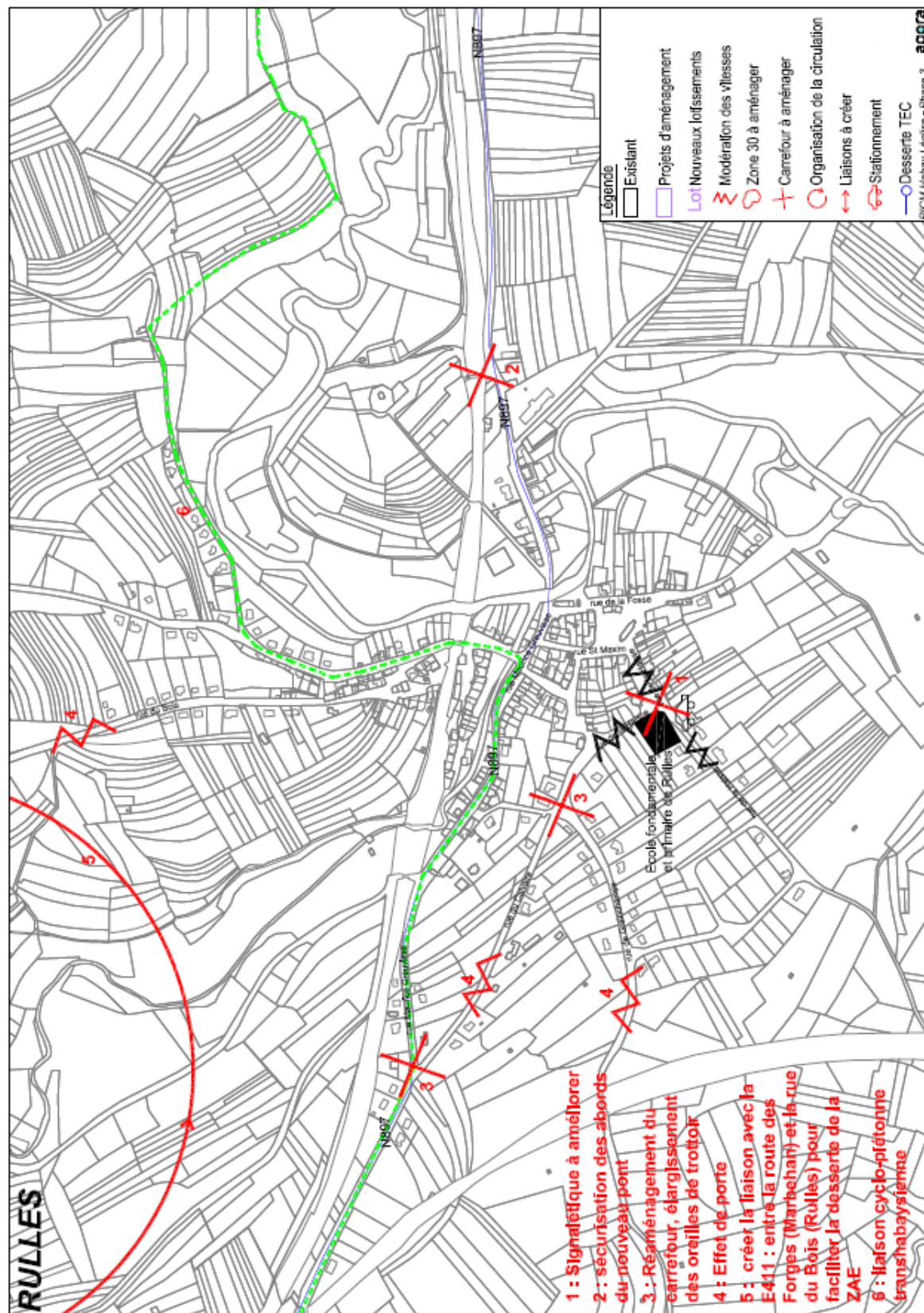
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Houdemont Fiche 3.4.3

agora
ETUDES

3.5 Rulles

3.5.1 Fiche de principe



3.5.2 Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte au niveau du carrefour Grainchamps / Routeux

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.2
	Commune de Habay Rulles	Aménagement de carrefour et effet de porte	
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 voir 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.			
Objectifs Sécuriser l'entrée dans Rulles et modérer les vitesses des véhicules qui traversent le village.			

Mesures

Amélioration du croisement entre la rue de Grainchamps et la rue du Routeux.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

La rue de Grainchamps est une entrée ouest du village.

Les automobilistes doivent donc adapter leur vitesse en quittant cette voie droite et sans obstacle pour entrer avec une vitesse adaptée dans le village.

Par ailleurs, le lotissement de la rue du Routeux aboutit à cet endroit. Le carrefour est peu lisible.

Pour marquer l'entrée de village et sécuriser le carrefour nous proposons l'aménagement d'un îlot franchissable qui permettent de positionner le véhicule sur la voirie selon les directions et qui marquent également par le changement de revêtement l'entrée de village.

Notons la présence d'aménagements existants à ce carrefour, tels que les coussins berlinois le long de la rue de Grainchamps ou l'îlot central rue du Routeux.

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



Aménagement du croisement rue de Grainchamps # rue du Routeux

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Rulles Fiche3.5.2

agora
ETUDES

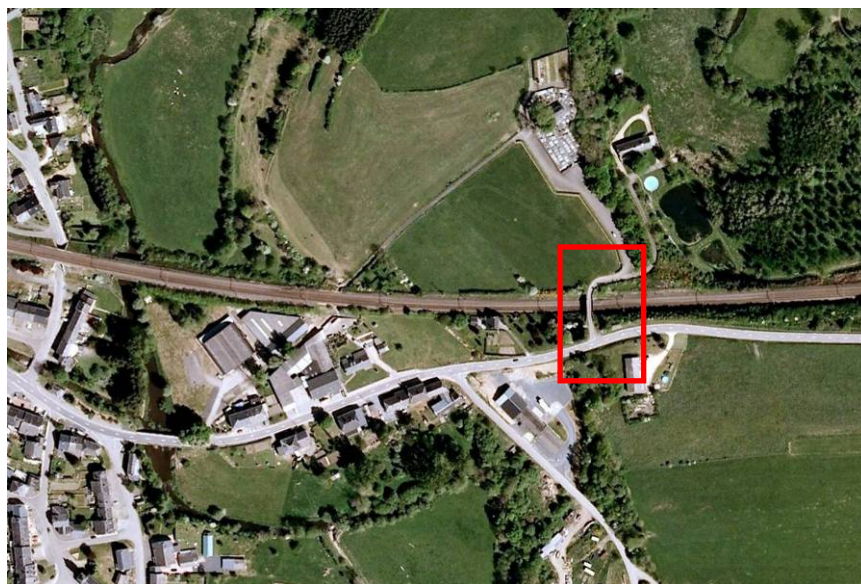
3.5.3 Fiche Action : Sécurisation du Pont SNCB « Au Petit Moulin »

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.3
	Commune de Habay Rulles	Accès Au Petit Moulin / N897	

Situation actuelle

L'aménagement du nouveau pont par Infrabel n'est pas sécurisant pour les piétons au sud-est (photo ci-dessous à gauche). Il n'existe pas de barrière.

Le pont ne permet aux véhicules de se croiser. Les véhicules accédant depuis le nord du pont n'ont pas la priorité, mais n'ont pas de visibilité avant d'accéder au pont (photo ci-dessous à droite).



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Objectifs

Sécuriser les croisements de véhicules pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

Mesures

Gestion des croisements sur le pont

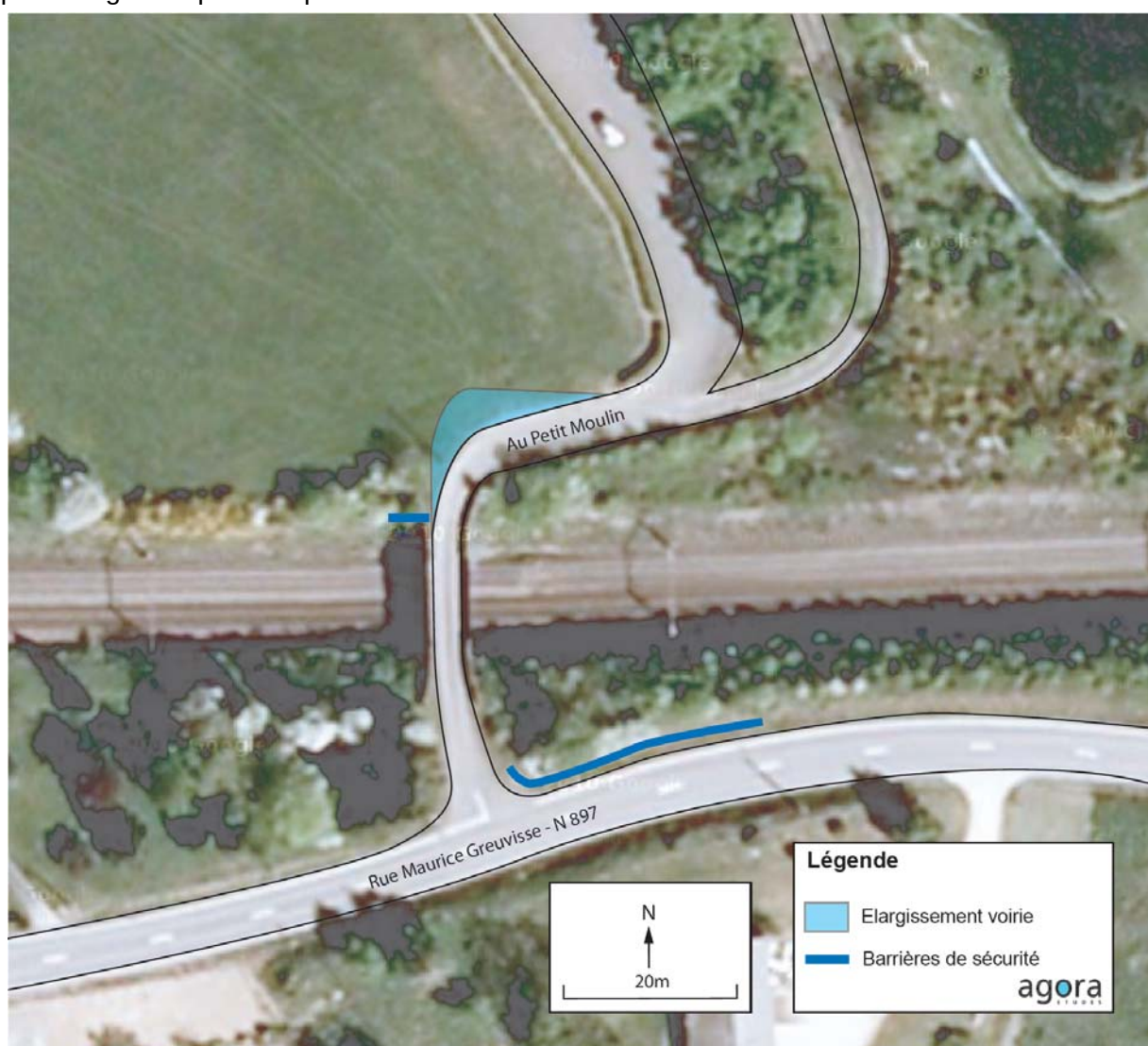
L'accès au Petit Moulin, depuis la N897 se fait par le nouveau pont qui enjambe la voie ferrée.

Ce pont ne permet pas aux véhicules de se croiser: La sortie sur la N897 est gérée par un stop.

Pour éviter les conflits entre les véhicules, il est proposé de créer une zone d'attente dans le tournant en amont afin de laisser passer les véhicules en sens inverse. Pour cela la voirie devra être localement élargie pour permettre aux véhicules de s'y arrêter le temps nécessaire. Cet espace permet une bonne visibilité des véhicules qui arrivent en face.

Sécurisation des piétons le long de la N897

Une mesure complémentaire sera d'envisager la mise en place de barrières de sécurité aux endroits les plus dangereux pour les piétons.



Aménagement proposé

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

3.5.4 Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte sur la rue du Bois

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.4
	Commune de Habay Rulles	Aménagement d'un effet de porte	

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 voir est parfois inexistant.
- Non prise en compte des PMR

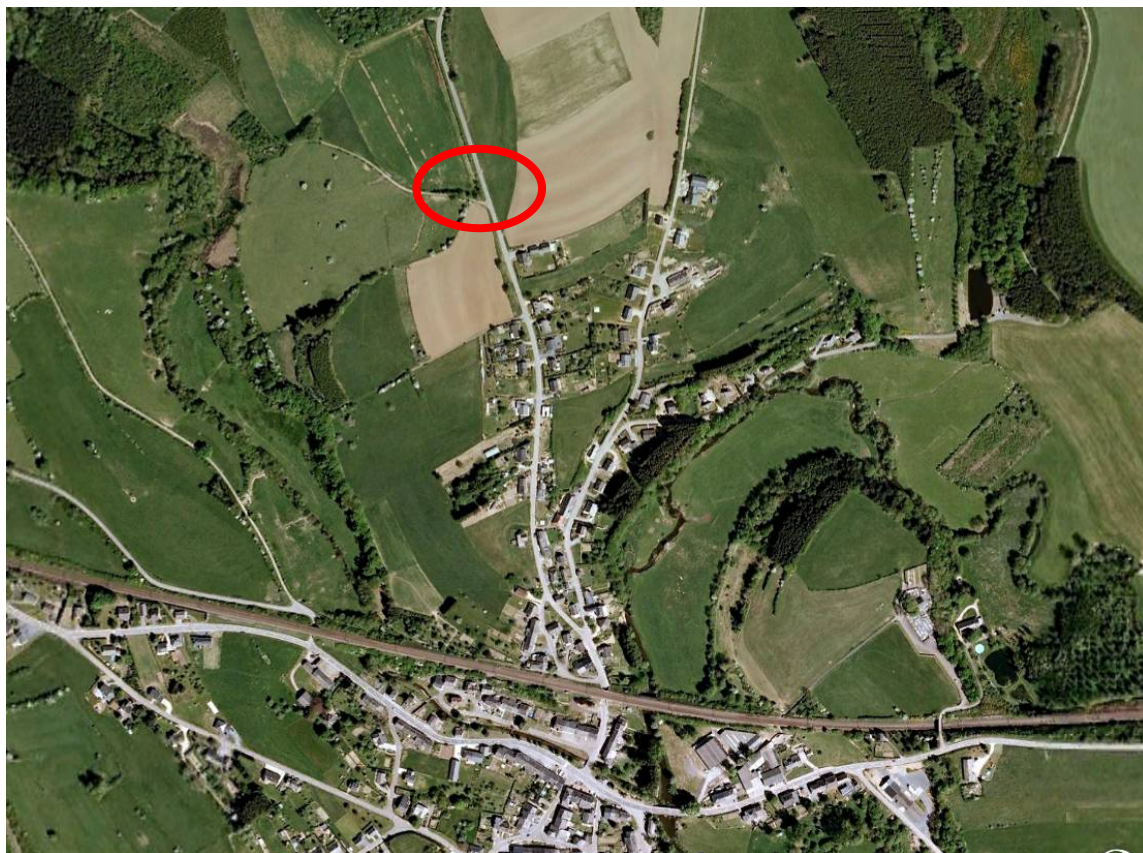
Ces situations de conflit génèrent des sentiments d'insécurité pour les habitants, insécurité aussi bien objective que subjective.

Objectifs

Sécuriser l'entrée dans Rulles et modérer les vitesses des véhicules qui traversent le village.

Mesures

Aménagement d'un plateau sur la rue du Bois.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Le long de la rue des Bois, en amont 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. Cette configuration incite souvent les automobilistes à prendre de la vitesse.

Pour marquer l'entrée de village nous proposons l'aménagement d'un plateau trapézoïdal qui en cassant la rectitude de la voirie oblige l'automobiliste à ralentir.

La photo ci-dessous, reprend un exemple existant d'un plateau



La mise en œuvre d'un plateau peut s'accompagner par un changement de revêtement ce qui éveille encore plus l'attention de l'automobiliste sur le fait qu'il entre dans un nouveau contexte et doit adapter sa conduite.

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



Aménagement d'un plateau dans le rue du Bois

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Rulles Fiche 3.5.4	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.5.5 Fiche Action : Sécurisation de la rue du Calvaire

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.5.5
	Commune de Habay Rulles	Mise en place d'éléments ralentisseurs le long de la rue Calvaire	
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 voir 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.			
Objectifs Sécuriser la rue du Clavaire et modérer les vitesses des véhicules qui traversent le village.			

Mesures

Sécurisation de la rue du Calvaire



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Pour obtenir une diminution des vitesses pratiquées par les automobilistes en agglomération, il est nécessaire d'aménager des effets de porte aux entrées de l'agglomération.

Au-delà des effets de porte, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté.

Dans le cadre de Rulles, le long de la rue du Calvaire, entre les carrefours rue Maurice Grevisse # rue de Grainchamps, nous proposons l'aménagement d'un effet de porte avec deux variantes :

- en rétrécissant la voirie grâce à un îlot central franchissable (peint ou en dur) pour rompre la linéarité de la trajectoire du chauffeur et donc de l'inciter à ralentir
- en réalisant un plateau pour ralentir significativement les automobilistes

Par ailleurs, venant de la rue Maurice Grevisse (N897) et de la rue de Grainchamps vers la rue du Calvaire, nous proposons un rétrécissement des oreilles de trottoirs pour également réduire les vitesses des automobilistes.

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

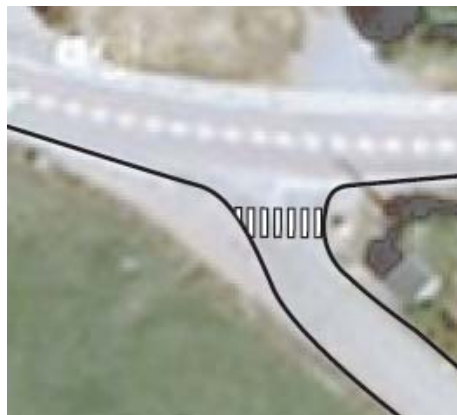


Variante 1 : Aménagement d'un ilot franchissable rue du Calvaire



Variante 2 : Aménagement d'un plateau rue du Calvaire

Elargissement des oreilles de trottoir.



Carrefour rue Maurice Grevisse (N897) # rue du Calvaire



Carrefour rue de Grainchamps (N897) # rue du Calvaire

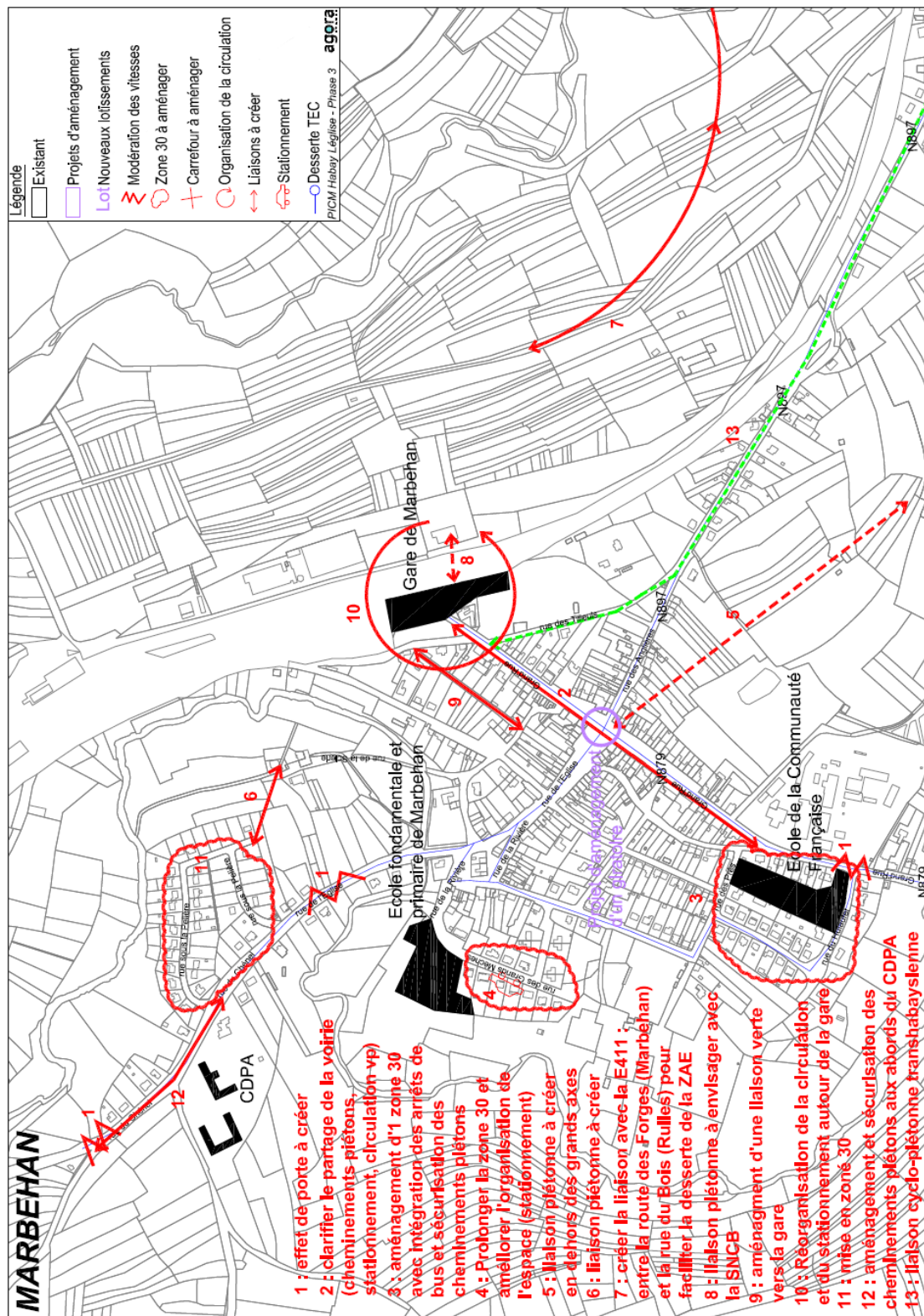
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Rulles Fiche 3.5.5

agora
ETUDES

3.6 Marbehan

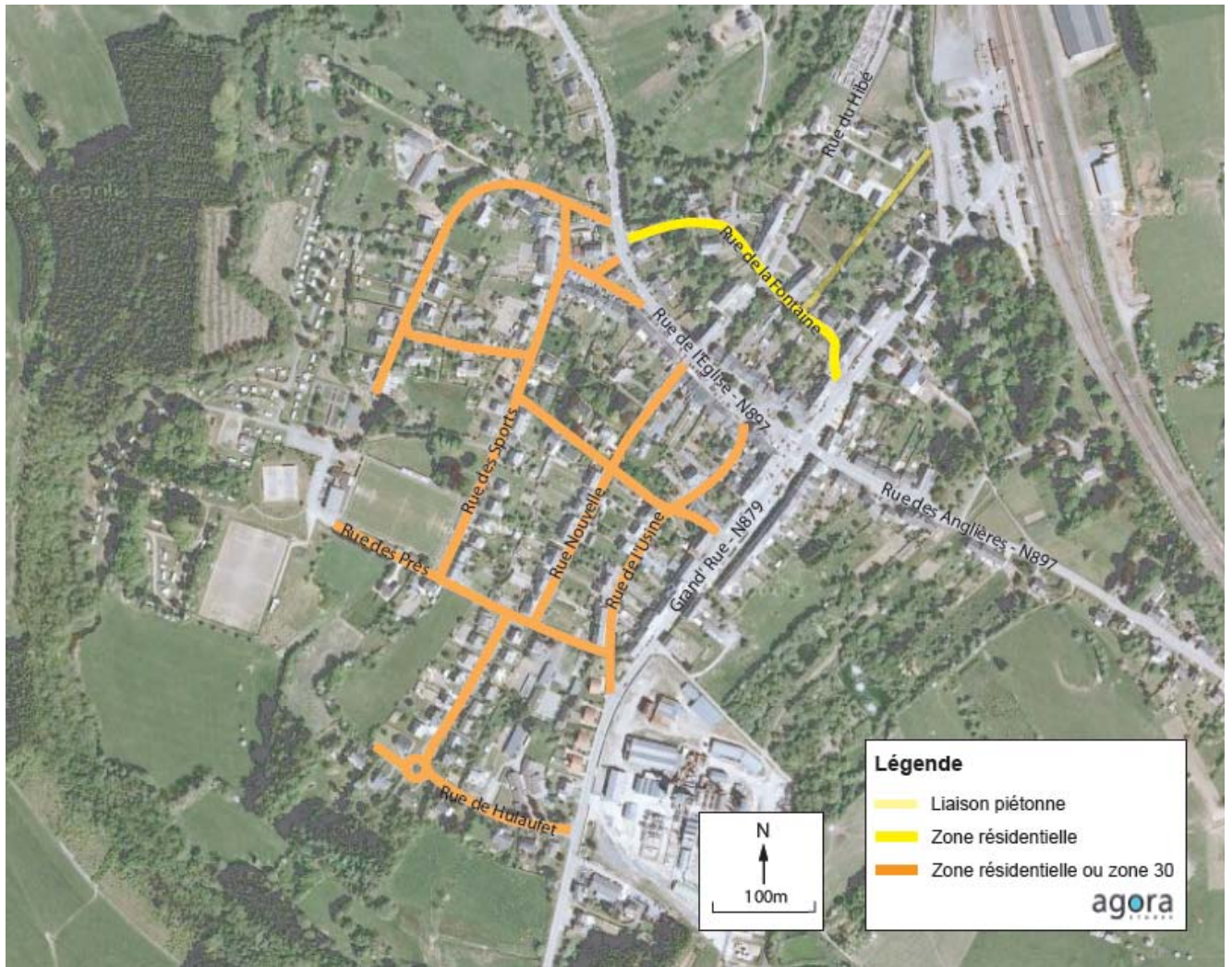
3.6.1 Fiche de principe



3.6.2 Fiche Action : Aménagement de zones à vitesse modérée des rues résidentielles de Marbehan

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.2
	Commune de Habay Marbehan	Zones à vitesse modérée des rues résidentielles de Marbehan	
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 voir 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.			
Objectifs • Aménager et sécuriser les cheminements pour les modes doux ; • Améliorer l'accessibilité vers les écoles et les équipements ;			

Mesures



Nous proposons de mettre en zone résidentielle ou zone 30 une partie des rues de Marbehan. Cela permettra aux habitants d'accéder aux différents services et équipements de Marbehan de manière sécurisée et sans avoir recours à leur voiture. Les rues concernées sont :

- Rue de Hulaufet ;
- Rue des Prés ;
- Rue des Sports ;
- Rue Nouvelle ;
- Rue de l'Usine ;
- Rue des Vergers ;
- Rue des Grands Mèches ;
- Rue de la Fontaine.

Notons que la rue sous la Pelière est également concernée par la mise en Zone 30 (cf fiche correspondante) et le chemin de la Gadière est pressenti pour l'aménagement d'une liaison piétonne (cf fiche correspondante). Finalement lorsque la rue de la Scierie rejoindra, la rue sous la Pelière, il est évident qu'elle devra être mise en zone résidentielle ou Zone 30.

Aménagement en zone résidentielle

Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale de ces voiries invite à le faire.



F12a



F12b

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.
- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.
- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.
- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue
- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

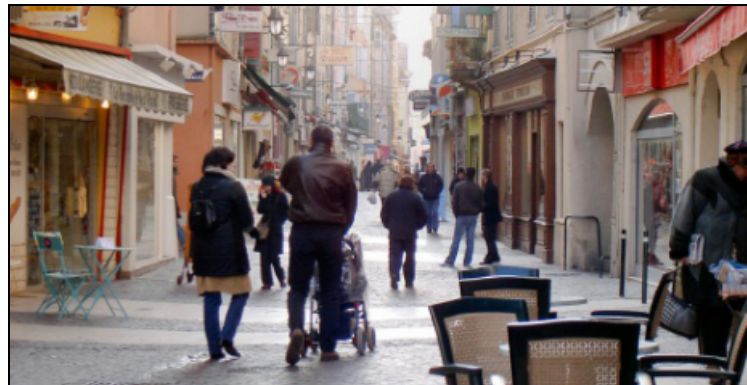


Photo Source CERTU

Mise en zone 30



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
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne



Photo Source CERTU

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Marbehan Fiche 3.6.2	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.6.3 Fiche Action : Aménagement de la Grand'Rue

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.3
	Commune de Habay Marbehan	Aménagement de la Grand'Rue	

Situation actuelle

La Grand'Rue est la rue principale et structurante du village de Marbehan. Elle connaît une circulation automobile très importante. La présence de la gare génère également une demande en stationnement très importante, qui se traduit par une occupation considérable de l'espace public par les voitures. C'est ce qui ressort sur la photo ci-dessous. Bien qu'il y ait des trottoirs, ils sont occupés par des voitures. Il n'existe donc pas d'espace pour les cheminements piétons et PMR.



Grand'Rue en direction de la gare de Marbehan

D'autre part, l'intersection de la Grand'Rue (N879) avec la rue des Anglières (N897) est le carrefour principal de Marbehan. La Grand'Rue étant prioritaire et en ligne droite, nous remarquons des vitesses excessives.



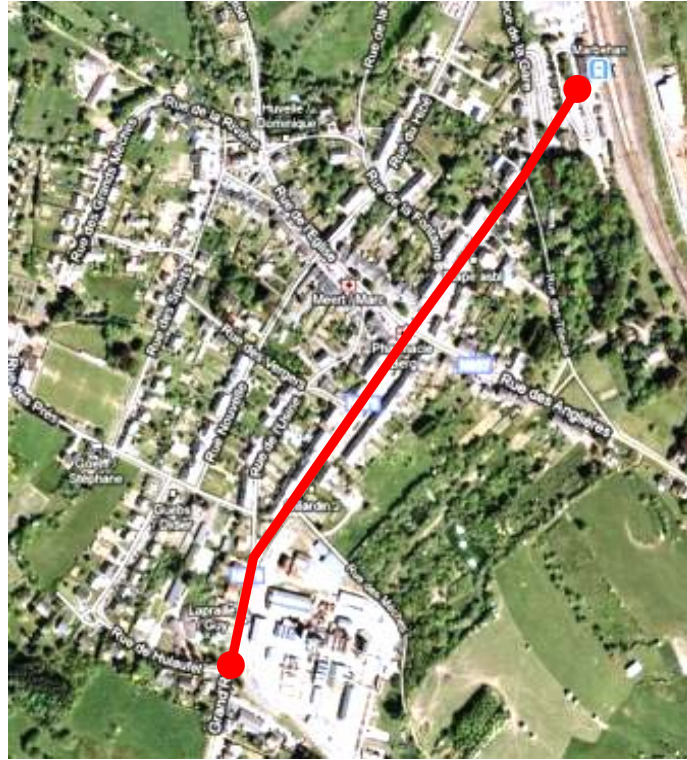
Grand'Rue en direction de gare de Marbehan en amont du carrefour N879 # N897

Objectifs

Réaménager cet axe structurant de Marbehan, pour améliorer et sécuriser les cheminements de tous les usagers.

Mesures

Réaménagement de la Grand'Rue



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

L'aménagement du nouveau parking de la gare augmente et sécurise l'offre en stationnement pour les navetteurs. La pression sur le stationnement étant diminuée, il est indispensable de réaménager la Grand'Rue.

Nous proposons un profil type de voirie à mettre en place entre la gare et la rue de Hulaufet.

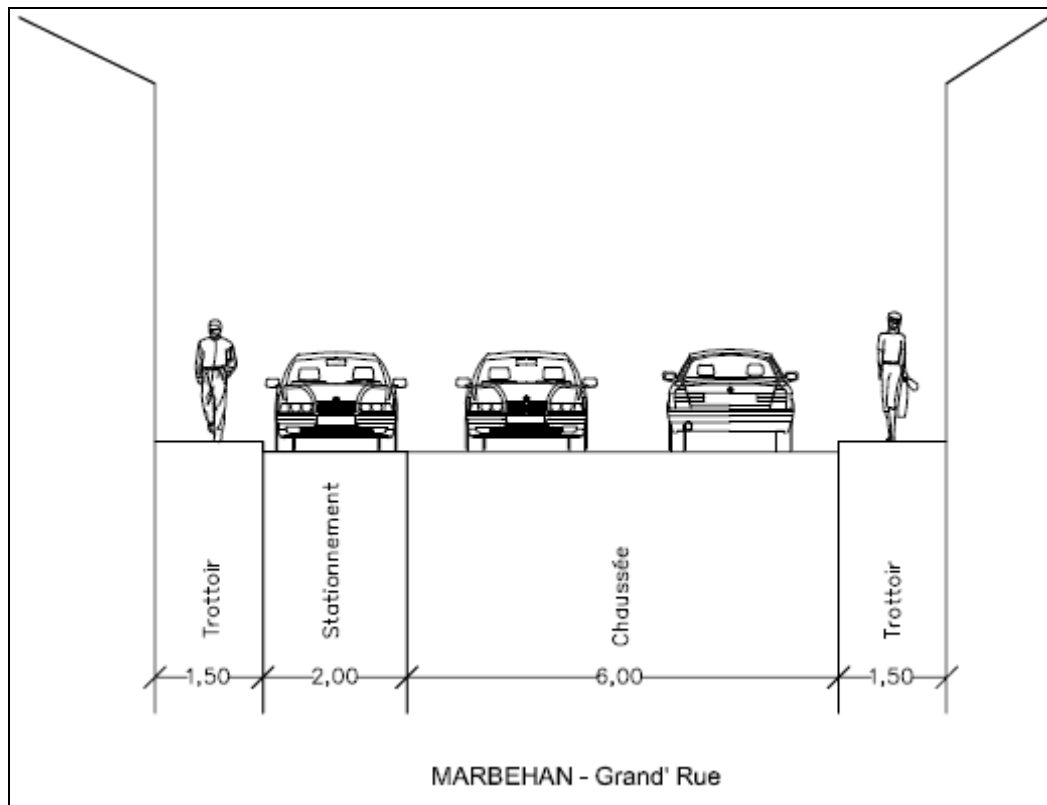
Ce profil est constitué de :

- Deux bandes de circulation (une dans chaque sens) ;
- Une seule bande de stationnement longitudinal et,
- Un trottoir de chaque côté de la voirie.

Définir un espace précis pour les usagers permettra de mieux le respecter. Pour éviter le stationnement sauvage, il est conseillé d'installer des potelets au bord des trottoirs.

Enfin, la bande de stationnement aménagée en alternance de chaque côté de la chaussée, permet d'avoir un effet de chicane et de maîtriser la vitesse pratiquée sur cet axe. Cette maîtrise des vitesses sera bénéfique pour le développement d'autres modes doux tels que le vélo.

Le profil de la voirie proposé pour la Grand' Rue est représenté sur la coupe de voirie ci-dessous



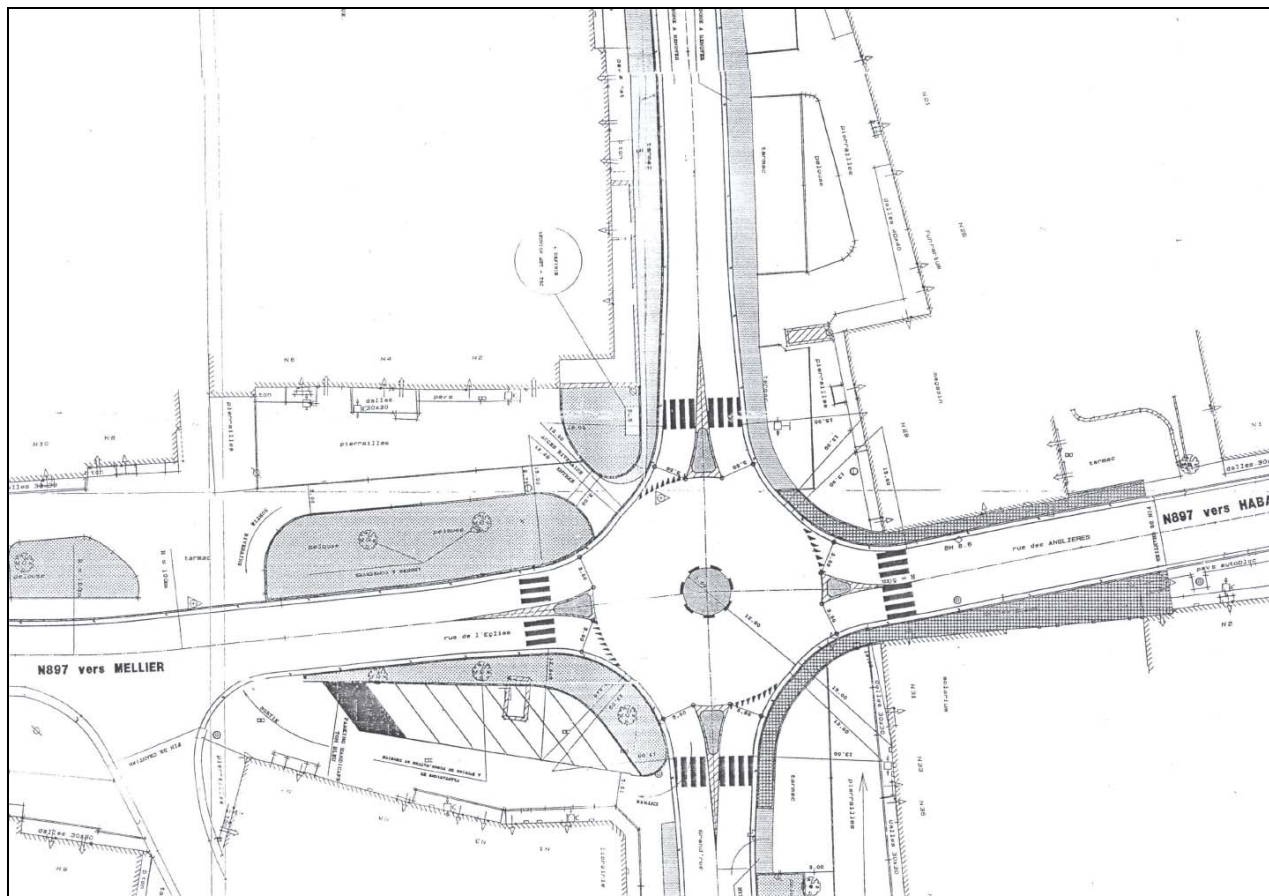
Raccordement de la liaison transhabaysienne à la Grand'Rue

Une attention particulière devra être apportée au carrefour Grand'Rue # rue des Tilleuls. Effectivement, comme mentionné dans la fiche action de la liaison transhabaysienne pour les modes doux, la liaison emprunte la rue des Tilleuls et débouche sur la Grand'Rue pour arriver à la gare de Marbehan. L'aménagement du carrefour devra donc être particulièrement attentif aux modes doux.

Aménagement du carrefour N879 # N897

Comme mentionné ci-dessus, ce carrefour est le carrefour principal de Marbehan. Il est nécessaire d'apporter un aménagement qui permettrait de mieux distribuer et structurer les flux, d'une part, et de diminuer les vitesses pratiquées d'autre part.

Le SPW a proposé l'aménagement du carrefour par un mini-giratoire. L'aménagement est représenté sur le plan ci-dessous.



Aménagement du carrefour N879 # N897

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Marbehan Fiche 3.6.3

agora
ETUDES

3.6.4 Fiche action : Réaménagement des abords extérieur de la gare de Marbehan

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.4
	Commune de Habay Marbehan	Aménager de la Gare de Marbehan	

Situation actuelle

La Gare de Marbehan est la plus importante de la commune. Elle draine, un grand nombre de navetteurs.

La demande de stationnement est telle qu'il y a énormément de stationnement sauvage. Que ce soit du stationnement longue durée ou du reprise-quart d'heure.



La gare possède également une bonne desserte en bus TEC. Cependant, le stationnement illégal déborde parfois sur les quais des bus.

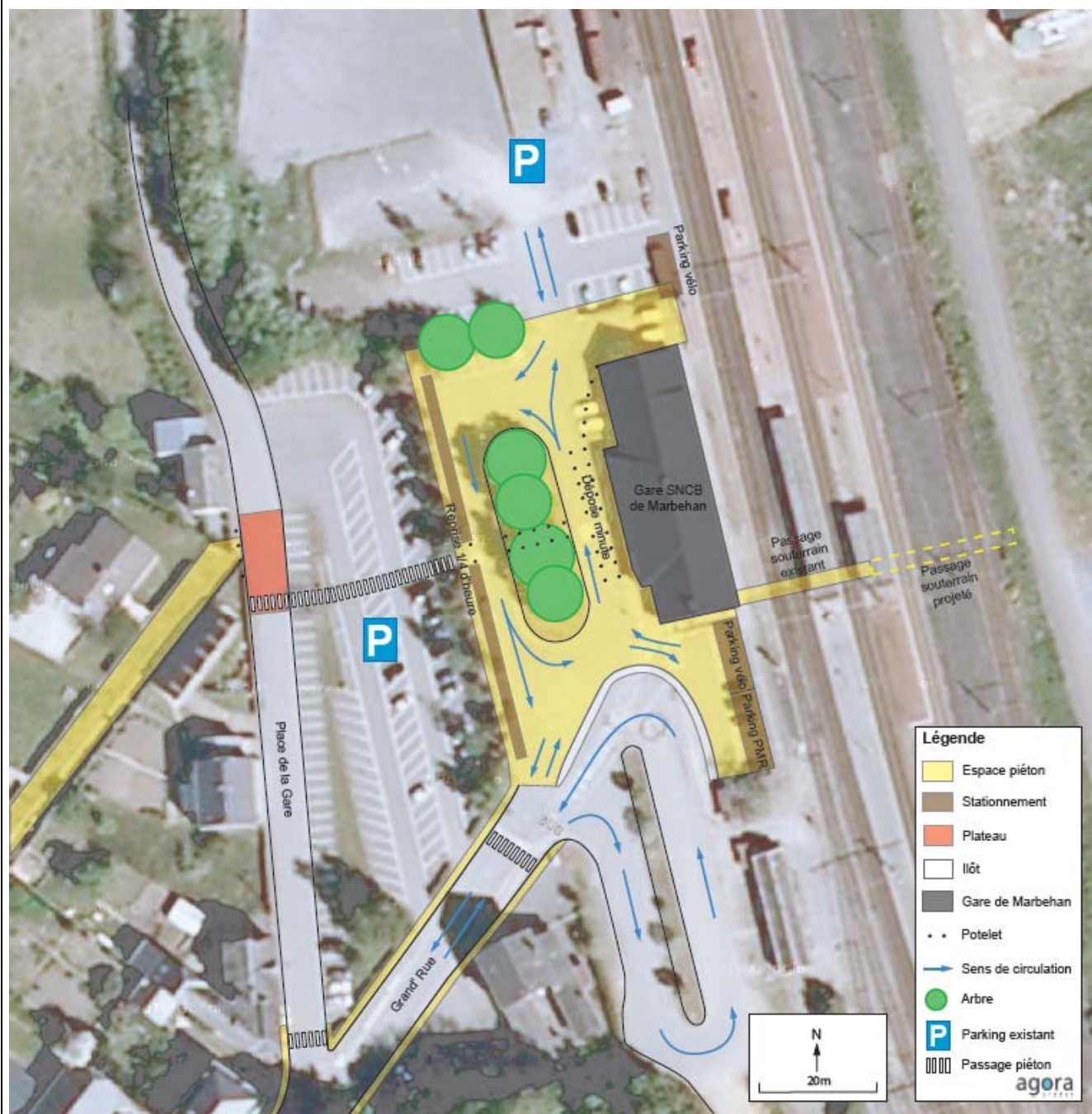


Ces problèmes de stationnement, peuvent perturber la circulation des transports en commun ou encore des modes doux.

Objectifs

- Aménager la gare de manière à optimiser sa fonctionnalité et l'intermodalité

Mesures



Aménagement des abords de la gare de Marbehan

Aménagement de l'esplanade de la gare

- Aménager l'espace devant la gare de plain-pied, avec un changement de revêtement pour montrer que le piéton est prioritaire sur cet espace et que des vitesses modérées sont souhaitables
- Maintien des arbres devant la gare
- Maintien de l'aménagement de la gare des bus
- Prolongement de la traversée piétonne souterraine jusqu'à la ZAE de Marbehan

Organiser le stationnement

- Création d'une zone de dépose minute devant la gare, délimitée par des potelets
- Création d'une zone de reprise quart d'heure sur l'esplanade devant la gare
- Placer le stationnement de longue durée dans les 2 parkings à proximité de la gare
- Maintenir le stationnement PMR à proximité des quais SNCB et en respectant le ratio des places de stationnement : minimum 1 place PMR pour 50 places de stationnement
- Proposer à proximité des quais l'aménagement de parkings les vélos

Distinguer les flux

- Offrir un accès unique au bus à la gare routière pour éviter le stationnement illicite des véhicules le long des quais bus
- Séparer les flux des bus et des voitures grâce à un ilot central franchissable, en dur
- Séparer le flux lié à la dépose minute du flux des voitures qui se dirigent vers le parking 15 minutes ou longue durée

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Marbehan Fiche 3.6.4	
---------------	---	---

3.6.5 Fiche Action : Effet de porte et sécurisation des abords de l'école de la Communauté Française

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.5
	Commune de Habay Marbehan	Aménager effet de porte + sécuriser les abords d'école	

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

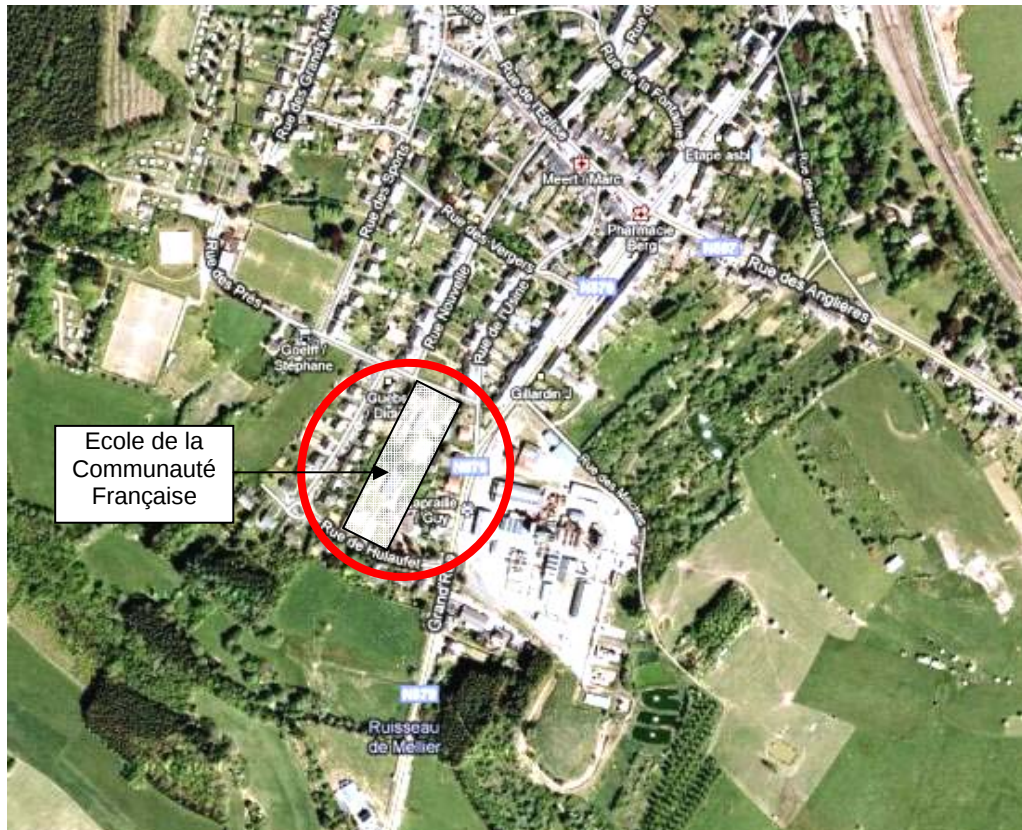
- Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.
- Sécuriser les abords des écoles.

Mesures

La Grand'Rue (N879) permet d'accéder à Marbehan depuis le sud. Avant l'entrée de Marbehan, la voirie est en ligne droite avec peu d'urbanisation. C'est un profil qui incite les voitures à rouler trop vite. De plus, il existe de nombreux poids lourds qui y roulent. Leur présence est notamment liée à la zone industrielle à l'entrée sud de Marbehan ou encore à la ZAE de Marbehan.

D'autre part, l'Ecole de la Communauté Française de Marbehan se trouve à proximité de la Grand'Rue. Il est donc d'autant plus nécessaire de créer d'une part un effet de porte, pour diminuer les vitesses pratiquées.

Cet aménagement est à combiner à la sécurisation des abords de l'école.



Localisation des aménagements (source Google Maps)

L'aménagement global que nous proposons est décrit ci-dessous. En première partie, nous décrirons l'aménagement de l'effet de porte et en deuxième partie, la sécurisation aux abords de l'école.



Effet de porte

1. Installation d'un radar préventif

Nous proposons d'installer un radar préventif le long de la Grand'Rue en direction de Marbehan au sud de l'intersection avec la rue d'Hulaufet. Ce radar est doublement justifié par l'entrée de ville et la proximité de l'école. Ce radar fait parti de l'effet de porte, combiné au réaménagement du carrefour Grand'Rue # rue de Hulaufet.

2. Aménagement du carrefour Grand'Rue # rue de Hulaufet

Pour l'aménagement de ce carrefour, nous proposons de changer le revêtement de la chaussée. Cela attirera l'attention de l'automobiliste sur le fait qu'il entre dans une zone urbanisée. D'autre part il permet également de marquer le début de la zone 30 entourant l'école.

3. Aménagement du carrefour Grand'Rue # rue de l'Usine

Ce troisième aménagement complète et renforce l'effet de porte. Il s'agit de créer un trottoir continu avec un accès à caractère très local. La mise en sens unique est à envisager dans le moyen terme. d'élargir les oreilles de trottoirs de la rue de l'Usine et en aménageant un îlot central au centre de cette dernière. Cela permet :

- De diminuer la circulation par la rue de l'Usine ;
- De rétrécir la largeur de la voirie de la rue de l'Usine, ce qui incite les automobilistes à ralentir.
- De « redresser » le carrefour, c'est-à-dire, rend l'intersection des voiries perpendiculaire, ce qui oblige les automobilistes sortant ou entrant dans la rue à ralentir, et offre une meilleure lisibilité et visibilité au carrefour.
- De rétrécir la largeur de la voirie de la Grand'Rue. Cela incite les automobilistes circulant sur la Grand'Rue à ralentir, et forme avec le radar et l'aménagement du carrefour précédent, un effet de porte.

Sécurisation des abords de l'école

4. Mise en zone 30

Les aménagements précités poussent à une diminution des vitesses le long de la Grand'Rue. Pour accroître la sécurité aux abords des écoles il préconisé de mettre en place une zone 30. Déjà existante, nous proposons de l'élargir comme représenté sur la carte des aménagements suivante.

5. Aménagement d'un plateau aux entrées de l'école

Aménager un plateau aux entrées des écoles permet d'attirer l'attention des automobilistes d'une part, et incite à ralentir d'autre part. Il existe déjà un plateau à l'accès sud, rue du Hulaufet. Nous proposons donc de compléter l'aménagement, en installer un plateau à l'accès nord, rue des Prés.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Marbehan Fiche 3.6.5	
---------------	---	---

3.6.6 Fiche Action : Mise en zone 30 de la rue Sous la Pelière

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.6
	Commune de Habay Marbehan	Mise en zone 30 rue sous la Pelière + Création de liaison modes doux vers la gare	

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 voir 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.

Objectifs

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

Mesures

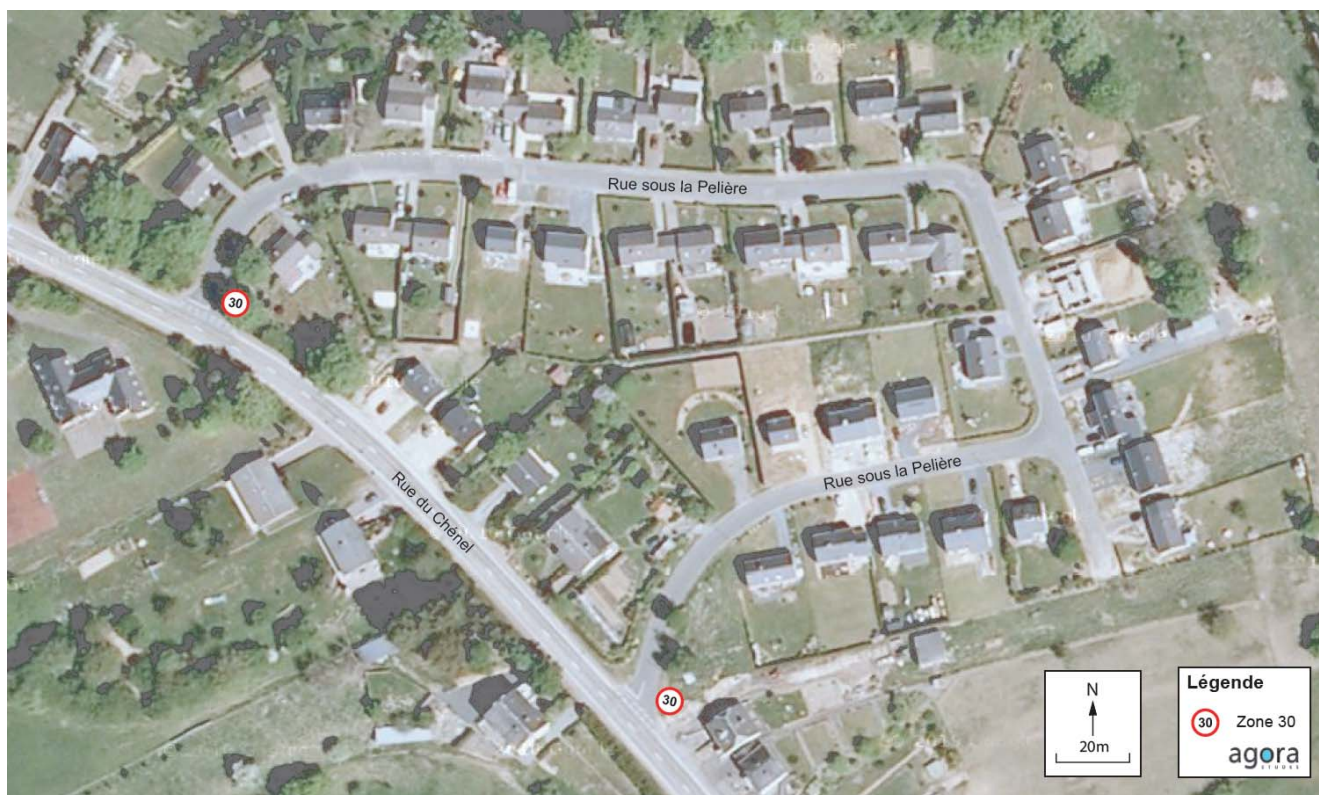
Mise en zone 30 de la rue sous la Pelière

La rue sous la Pelière est une rue résidentielle, qui dessert uniquement le lotissement. La circulation y est réduite et lente. La mise en zone 30 est donc logique et ne nécessite pas d'aménagement compliqué.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

L'aménagement que nous proposons est le suivant :
Installation de panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h aux deux entrées de la rue sous la Pelière à partir de la rue du Chénel.



Mise en zone 30 de la rue sous la Pelière

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
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne



Photo Source CERTU

3.6.7 Fiche Action : Aménagement d'une liaison modes doux – Chemin de la Gadière

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.7
	Commune de Habay Marbehan	Aménagement d'une liaison modes doux chemin de la Gadière	

Situation actuelle

L'accès vers la gare de Marbehan pour les modes doux se fait via la Grand' Rue. Or c'est une rue qui connaît beaucoup de trafic. Effectivement, la gare de Marbehan étant la plus importante de la région, de nombreux navetteurs se rendent à la gare en voiture. D'autre part, de nombreux bus desservent la gare. C'est donc un trajet qui n'est particulièrement agréable pour les modes doux.

Il existe une venelle, le chemin de la Gadière, qui permet d'accéder à la gare depuis la rue de la Fontaine. Elle permet effectivement aux modes une liaison vers la gare hors de la circulation automobile et beaucoup plus agréable. Actuellement, cette venelle n'est pas praticable de tous temps.

Objectifs

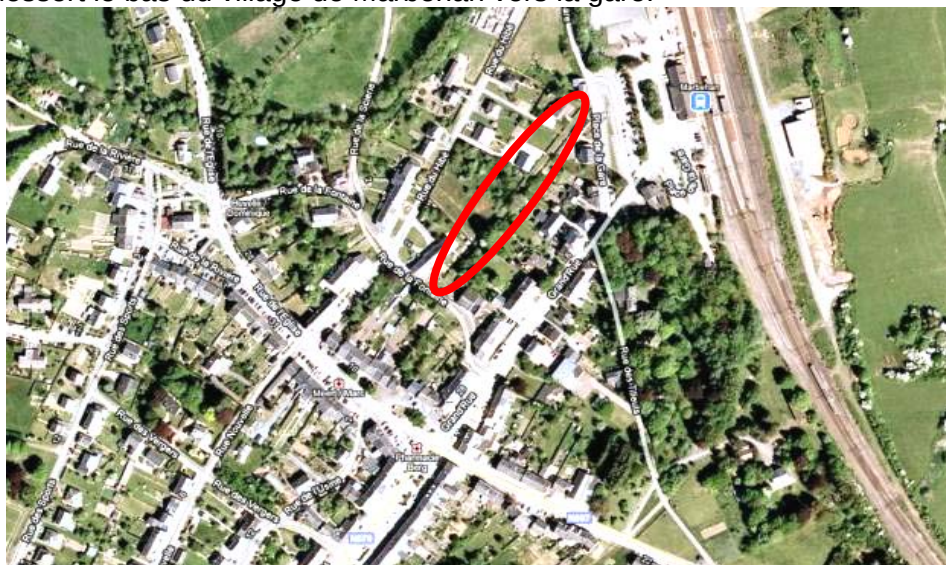
Dans le cadre de ce Plan de Mobilité, lors de la phase 2, nous avons défini les objectifs du PICM. Parmi ces objectifs nous avons clairement retenu des objectifs concernant les ZAE :

- Sécuriser les cheminements piétons et cyclistes ;
- Optimiser l'intermodalité, notamment entre modes doux et transports en commun.

Mesures

Aménagement d'une liaison modes doux chemin de la Gadière

Il s'agit de rendre praticable de tous temps et à tous moments la venelle existante (chemin de la Gadière) qui dessert le bas du village de Marbehan vers la gare.



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)



Aménagement d'une liaison vélo-piétonne du chemin de la Gadière

L'aménagement que nous proposons est le suivant :

- Installation de potelets aux 2 accès de la venelle ;
- Aménagement de la venelle en zone vélo-piétonne avec une largeur suffisante. Un éclairage approprié sécurisera la venelle à toute heure de la journée ;
- Aménagement d'un plateau au débouché sur le parking de la gare ainsi qu'un passage piéton dans la continuité du cheminement piéton vers la gare

La liaison débouche sur un trottoir à créer rue de la Fontaine puis mène à la Grand'rue.

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Marbehan Fiche 3.6.7

agora
ETUDES

3.6.8 Fiche Action : Aménagement d'un effet de porte – rue du Chénel

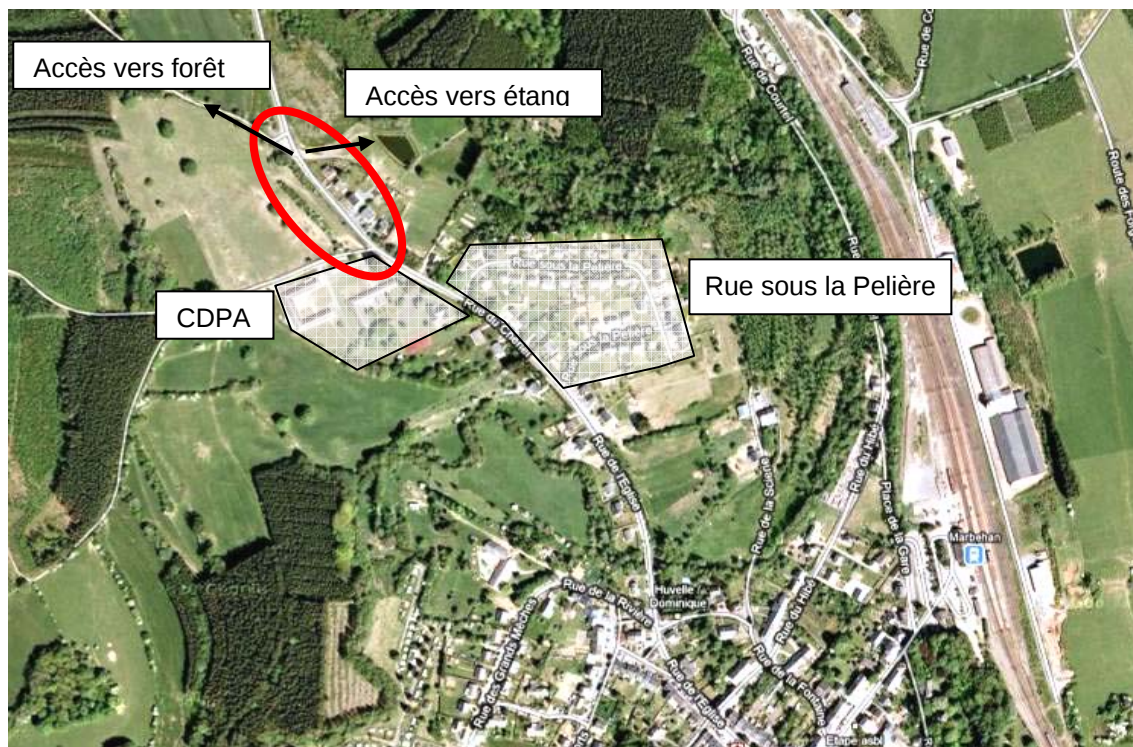
PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.8
	Commune de Habay Marbehan	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	
Situation actuelle Des vitesses excessives s’observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de 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 du Chénel, relie Marbehan à Mellier. Il s'agit d'une rue avec de longues lignes droites, hors agglomération, qui traverse la forêt. Cette configuration favorise les vitesses excessives.

Nous proposons l'aménagement d'un effet de porte le long de la rue du Chénel (n°36), au niveau de la bifurcation se trouvant à hauteur des dernières habitations. Cet aménagement est d'autant plus justifié par la présence du Centre de Dépaysement et de Plein Air de Marbehan (CDPA), et du quartier résidentiel sous la Pelière, qu'il est proposé de mettre en zone 30 dans une autre fiche action.

L'aménagement de l'effet de porte, est également l'occasion de sécuriser les cheminements piétons des enfants se rendant depuis le CDPA vers la forêt. Effectivement, il n'existe pas de trottoir aujourd'hui.



Localisation des aménagements (source Google Maps)

L'aménagement global que nous proposons est décrit ci-dessous.

Aménagement du carrefour défini par l'intersection de la rue du Chénel, du chemin menant à la forêt (n°36 de la rue)

Au niveau de ce carrefour, la voirie est trop large à cause du chemin menant à la forêt (à l'ouest du carrefour) et de l'accès vers l'étang (à l'est du carrefour). De plus, il s'agit de la sortie d'une longue ligne droite à travers la forêt. Les vitesses pratiquées sont donc trop élevées.

Nous proposons de rétrécir la largeur de l'accès vers la forêt par l'élargissement des oreilles de trottoir. Cela permettra de rétrécir également la largeur de la rue du Chénel.

Pour renforcer l'effet de porte, un aménagement vertical peut être envisagé de part et d'autre de la rue du Chénel, au niveau du carrefour, tel que deux arbres à haute tige. Cet aménagement ne doit cependant pas diminuer la visibilité du carrefour.

Ensuite, nous proposons l'aménagement d'un îlot central franchissable le long de la rue du Chénel, avec un passage piéton intégré. Cela permettra de rétrécir encore la largeur de la voirie et d'attirer l'attention du conducteur sur le fait qu'il entre dans une zone urbanisée.

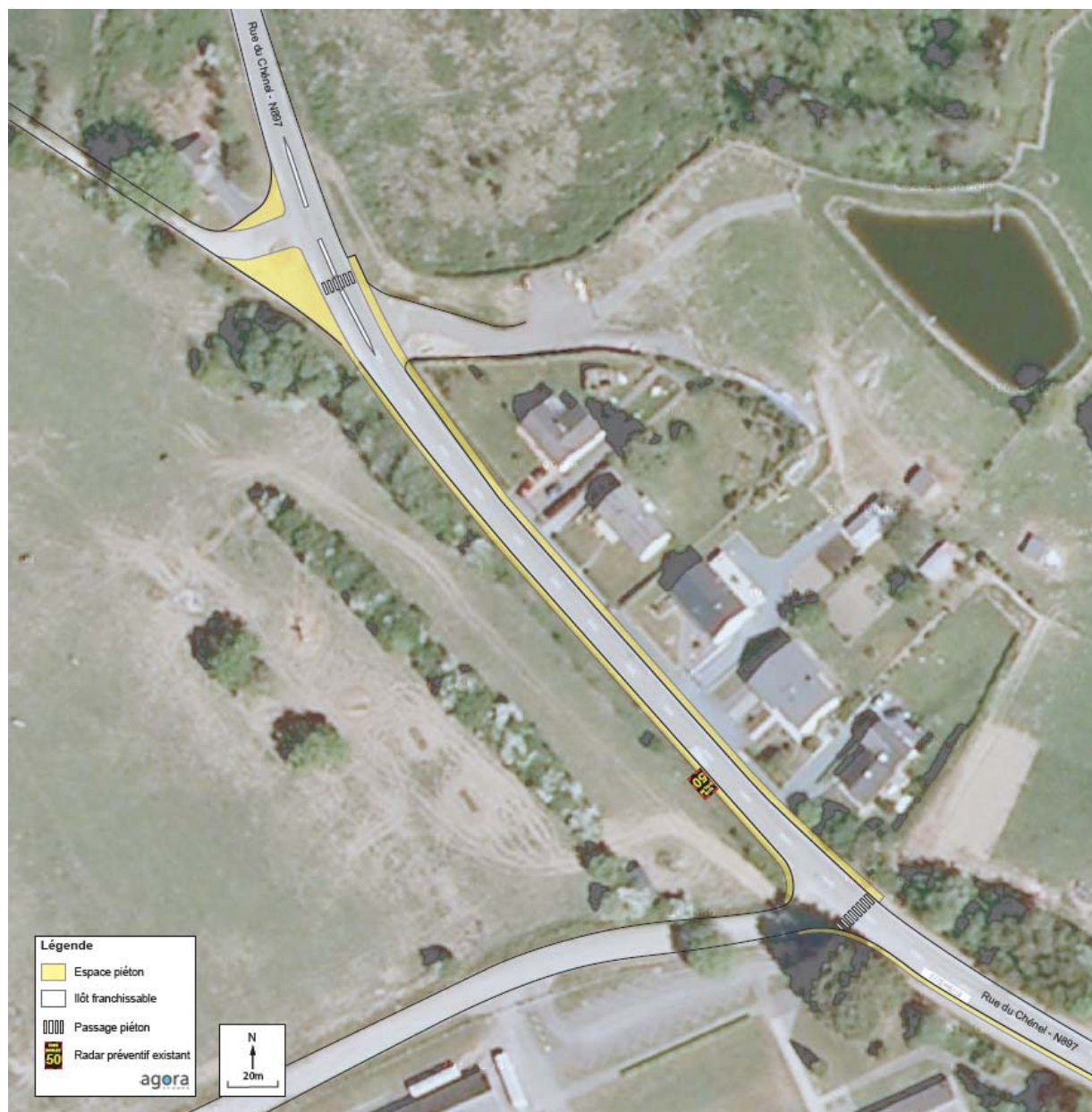
Aménagement de trottoirs le long de la rue du Chénel entre le carrefour précité et l'accès du CDPA (entre le n°23 et 36 de la rue du Chénel)

Ces trottoirs permettront d'une part aux enfants fréquentant au CDPA, de se rendre à la forêt de manière sécurisée, et d'autre part, desservira les personnes habitant aux maisons existantes. Notons la présence d'un radar préventif existant en direction de Marbehan.

Aménagement d'un passage piéton au niveau de l'accès du CDPA.

Nous proposons l'aménagement d'un passage piéton au niveau de l'accès du CDPA.

Ces aménagements sont représentés sur la carte suivante.



Aménagement d'une liaison vélo-piétonne du chemin de la Gadière

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Marbehan Fiche 3.6.8

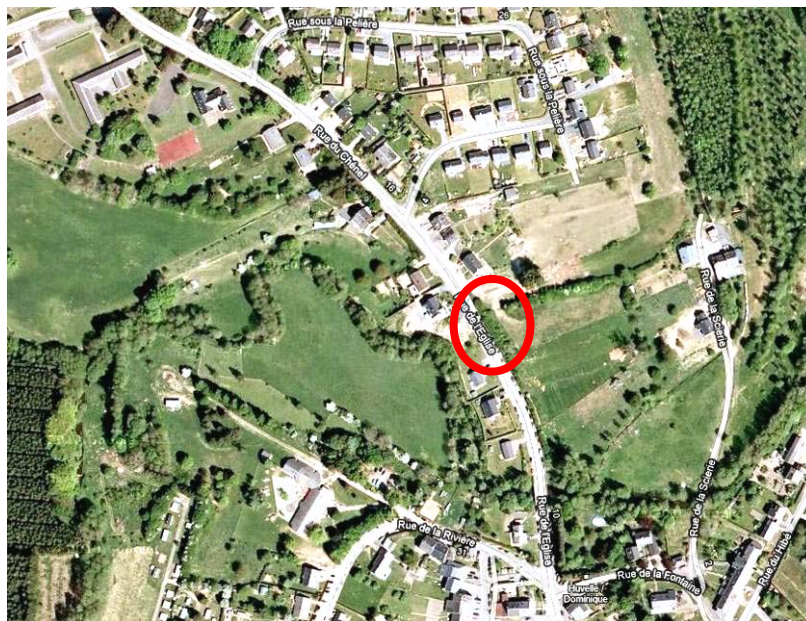
agora
ETUDES

3.6.9 Fiche Action : Effet ralentisseur – rue de l'Eglise

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.6.9
	Commune de Habay Marbehan	Aménagement d'un ralentisseur rue de l'Eglise	
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 voir 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.			
Objectifs Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.			

Mesures

Aménagement d'un ilot central franchissable le long de la rue de l'Eglise



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Pour obtenir une diminution des vitesses pratiquées par les automobilistes en agglomération, il est nécessaire d'aménager des effets de porte aux entrées de l'agglomération.

Au-delà des effets de porte, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté.

Dans le cadre de Marbehan, le long de la rue de l'Eglise, entre les carrefours rue de l'Eglise # rue sous la Pelière et rue de l'Eglise # rue de la Fontaine, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant la voirie grâce à un ilot central franchissable (peint ou en dur).

L'ilot 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



Exemples d'îlots centraux peint et en dur

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



Aménagement rue de l'Eglise

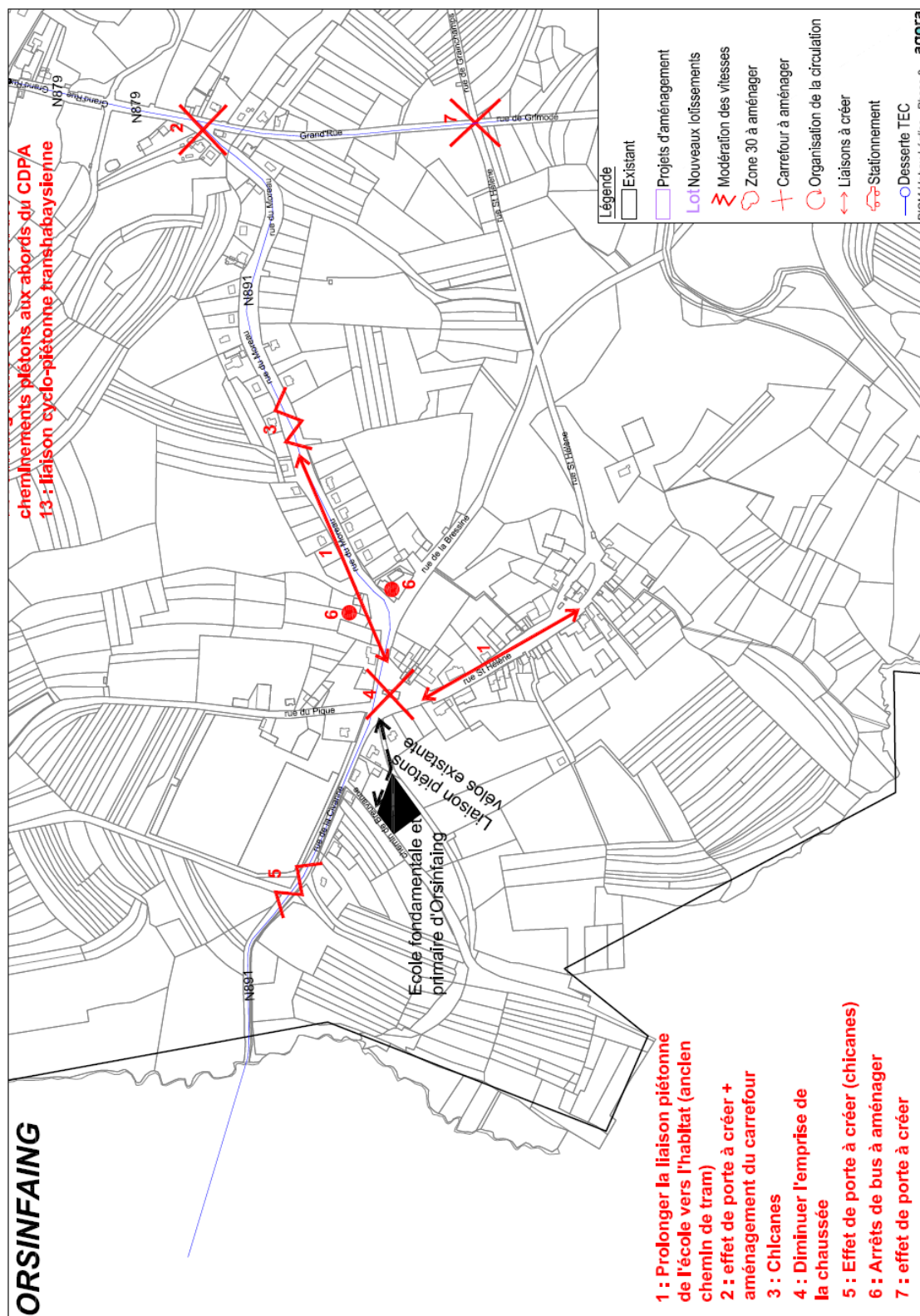
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Marbehan Fiche 3.6.9

agora
ETUDES

3.7 Orsinfaing

3.7.1 Fiche de principe



3.7.2 Fiche Action : Sécurisation et aménagement de la N891

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.7.2
	Commune de Habay Orsinaing	Aménagement et sécurisation de la N891 (rues de la Civanne et du Moreau)	

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 :

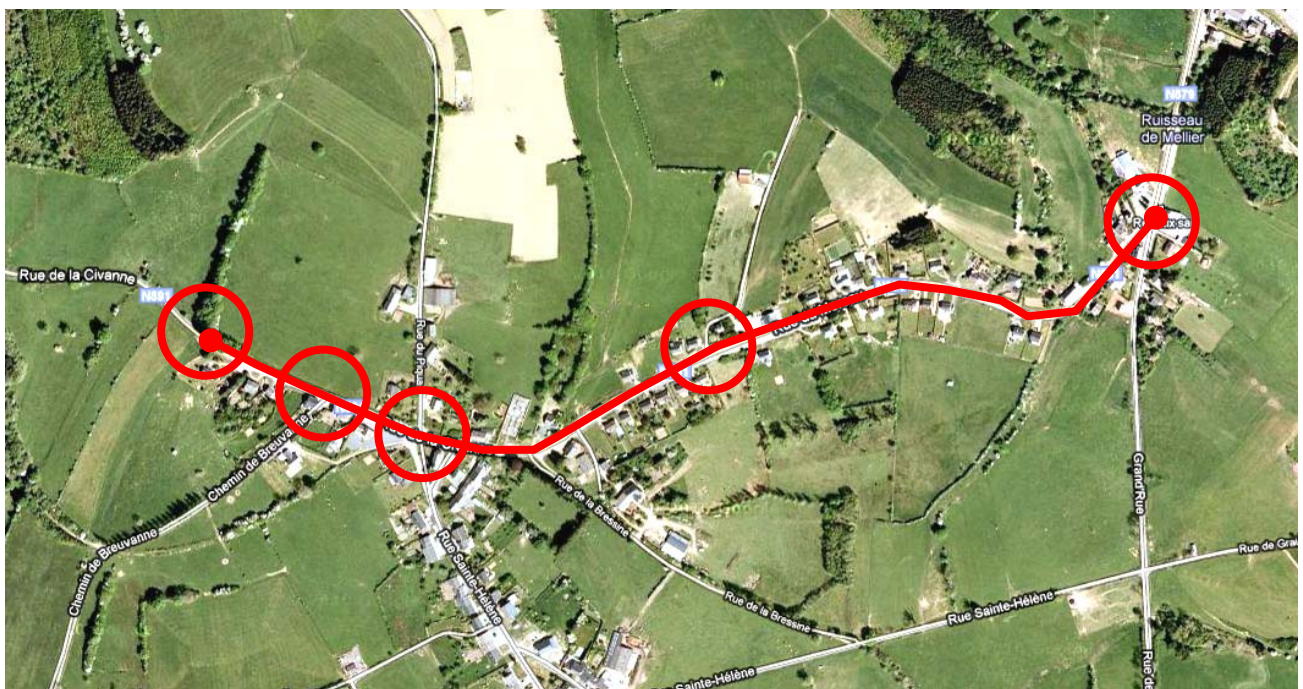
- Véhicules circulant sans toujours respecter les vitesses
- Gestion du stationnement qui empiète sur l'espace dédié aux piétons
- Piétons dont l'espace dédié n'est pas toujours satisfaisant tant en qualité qu'en dimensionnement voir est parfois inexistant.
- Non prise en compte des PMR

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

Objectifs

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

Mesures



Localisation des aménagements (source Google Maps)

Aménagement d'effet de porte le long de la rue de la Civanne (N891)

Dans le cadre d'Orsinfain, le long de la rue de la Civanne (N891), au niveau des premières habitations à l'ouest de l'agglomération, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant 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.

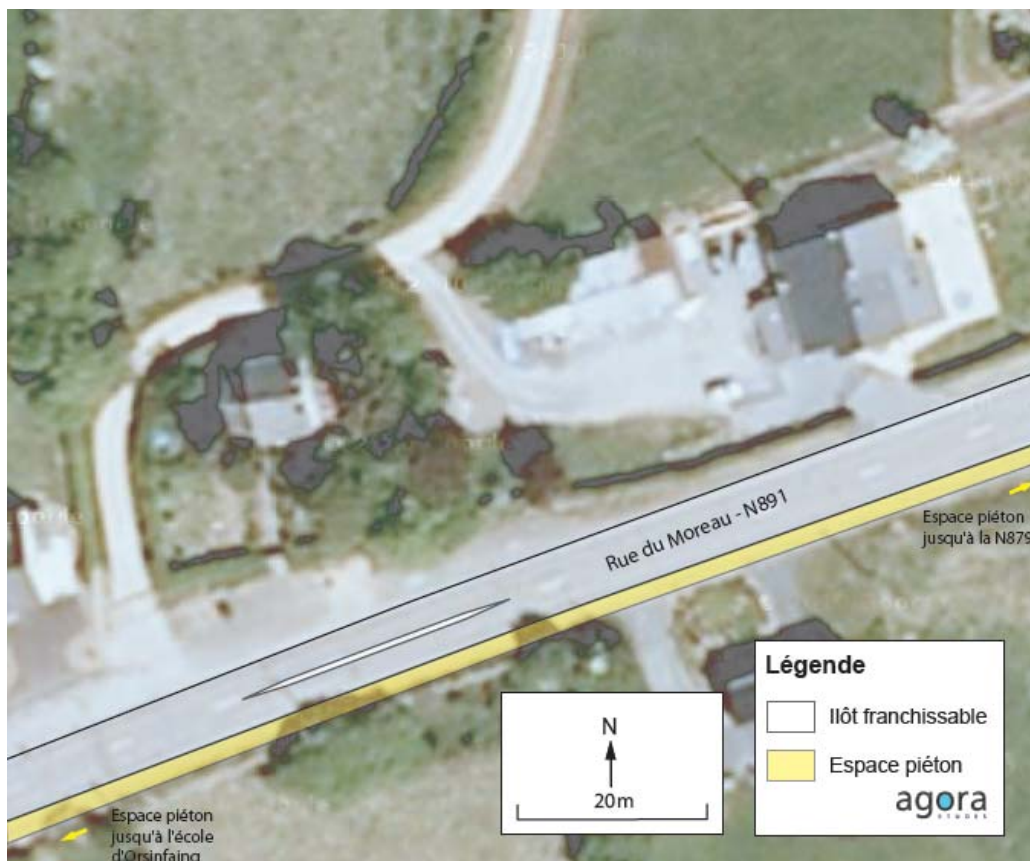


Effet de porte le long de la rue de la Civanne

Aménagement d'effet de porte le long de la rue du Moreau

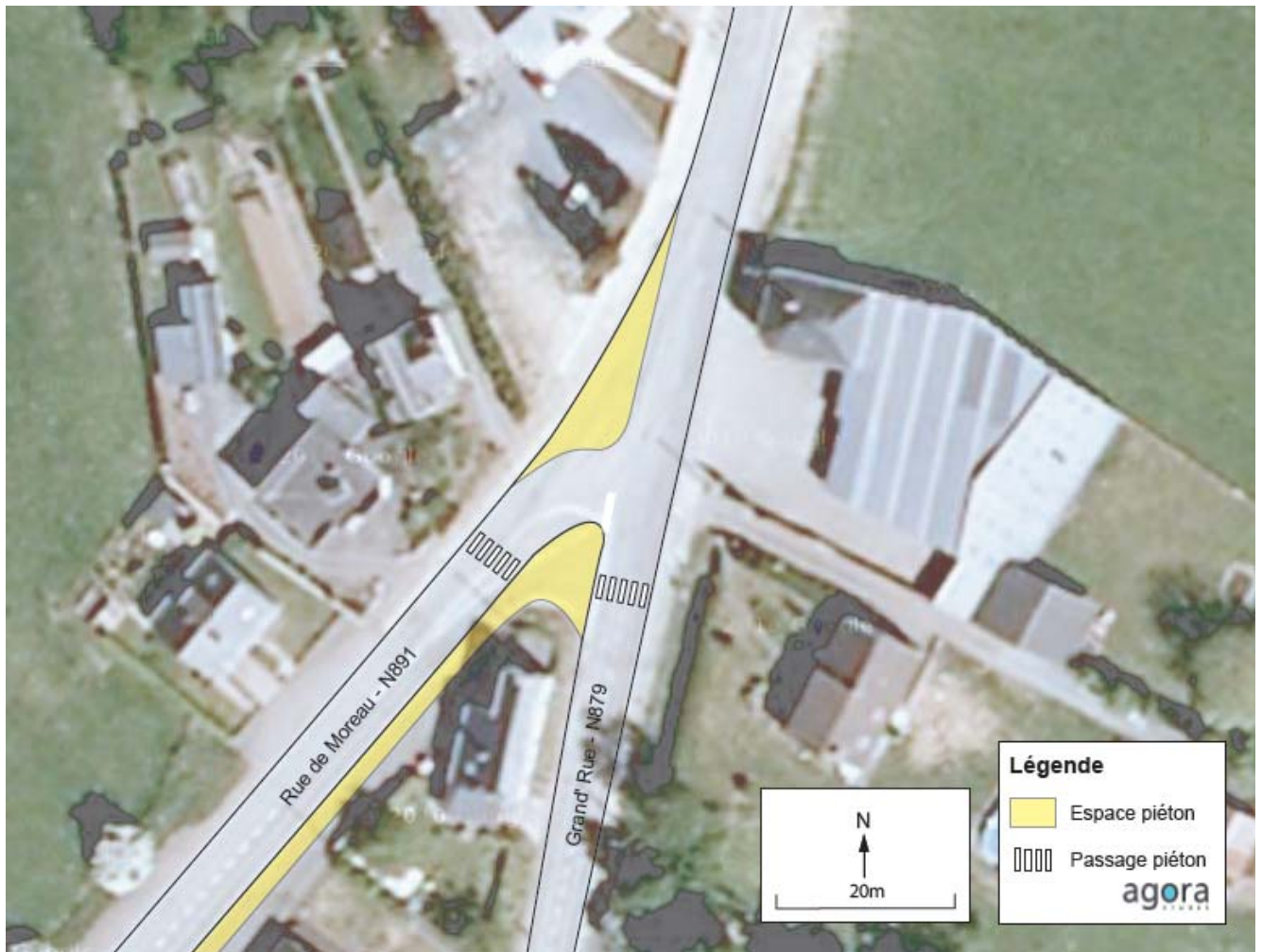
De même, pour la rue du Moreau (N891), au niveau du n°22 de la rue, nous proposons d'aménager un effet de porte grâce à un à un îlot central franchissable (peint ou en dur).

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



Effet de porte le long de la rue du Moreau

Effet de porte par l'aménagement du carrefour N891 # N879



Aménagement du carrefour N891 # N879

Le carrefour rue du Moreau (N891) # Grand' Rue (N879) offre une emprise d'asphalte importante et incite les automobilistes à rouler vite.

Nous proposons de redresser le carrefour en élargissant les oreilles de carrefour. L'intersection des deux axes ainsi obtenue, est plus proche de l'angle droit. Cela permet :

- De rétrécir le carrefour et donc incite les véhicules à diminuer les vitesses pratiquées et notamment celles des véhicules s'engageant dans le carrefour ;
- D'obtenir une meilleure visibilité et une meilleure lisibilité du carrefour ;
- De sécuriser les traversées piétonnes.

Aménagement et sécurisation des abords de l'école d'Orsinfain



Pour sécuriser les abords de l'Ecole fondamentale et primaire d'Orsinfain, nous proposons les aménagements suivants :

- Création d'une continuité piétonne pour Orsinfain. Il s'agit de créer un trottoir tout au long de la N891 entre l'effet de porte de la rue de la Civanne (N891) et le carrefour N891 # N879, du côté sud de la voirie ;
- Mise en zone 30 le long de la N891 entre le chemin de Breuvanne et la rue du Piqua ;
- Aménagement du carrefour chemin de Breuvanne # rue de la Civanne grâce à un changement de revêtement pour attirer l'attention de l'automobiliste sur l'importance du carrefour et un passage piéton, pour assurer la continuité piétonne ;



- Aménagement du carrefour chemin de Breuvanne # rue de la Civanne grâce à **1** un changement de revêtement pour attirer l'attention de l'automobiliste sur l'importance du carrefour **2** un élargissement des oreilles de trottoirs pour rétrécir le carrefour et créer un espace piéton permettant d'accéder à la liaison piétonne menant à l'école **3** de passages piétons pour assurer la continuité piétonne et **4** des barrières autour des passages piétons pour mieux guider les flux piétonniers ;



- Aménagement d'un espace de stationnement longitudinal de type dépose-minute le long de la rue St-Hélène, devant la liaison piétonne menant à l'école ;



- Aménagement d'un trottoir, côté nord, pour créer un quai pour le bus, et un passage piéton pour traverser la rue St-Hélène permettant d'accéder à l'arrêt de bus et d'assurer la continuité piétonne



Variante en termes de circulation (long terme)

Les 2 branches de la rue St-Hélène formant l'îlot pourraient être mises à sens unique.



Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Orsinfaing Fiche 3.7.2

agora
ETUDES

3.7.3 Fiche Action : Réaménagement du carrefour – Grand' Rue, Rue de Grainchamps, Rue de Grimodé et Rue Sainte Hélène

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.7.3
	Commune de Habay Orsinfaing	Aménagement du carrefour Grand' Rue # rue St-Hélène	

Situation actuelle

Les 4 axes suivants forment un carrefour important :

- Rue St-Hélène, qui permet de se rendre à Orsinfaing ;
- Grand' Rue, qui permet de se rendre à Marbehan ;
- Rue de Grainchamps, qui permet de se rendre à Rulles ;
- Rue de Grimodé, qui permet de se rendre à Harinsart.

Ces axes permettent une liaison inter-village et sont de longues lignes droites en milieu non urbanisé. Cette configuration incite les automobilistes à rouler trop vite.

Objectifs

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

Mesures



Localisation de l'aménagement (source Google Maps)

Aménagement du carrefour rue St-Hélène # Grand'Rue

Pour attirer l'attention des automobilistes sur l'importance du carrefour et les inciter à ralentir, nous proposons l'aménagement suivant :

- Dévier légèrement l'axe principal pour éviter les vitesses excessives en ligne droite
- Changement du revêtement du carrefour ;
- Aménagement de bandes rugueuses en amont du carrefour.
- Revoir la signalétique et proposer l'implantation de « STOP » rue de Grainchamps et rue Sainte-Hélène pour imposer un temps d'arrêt au débouché sur carrefour

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



Aménagement du carrefour

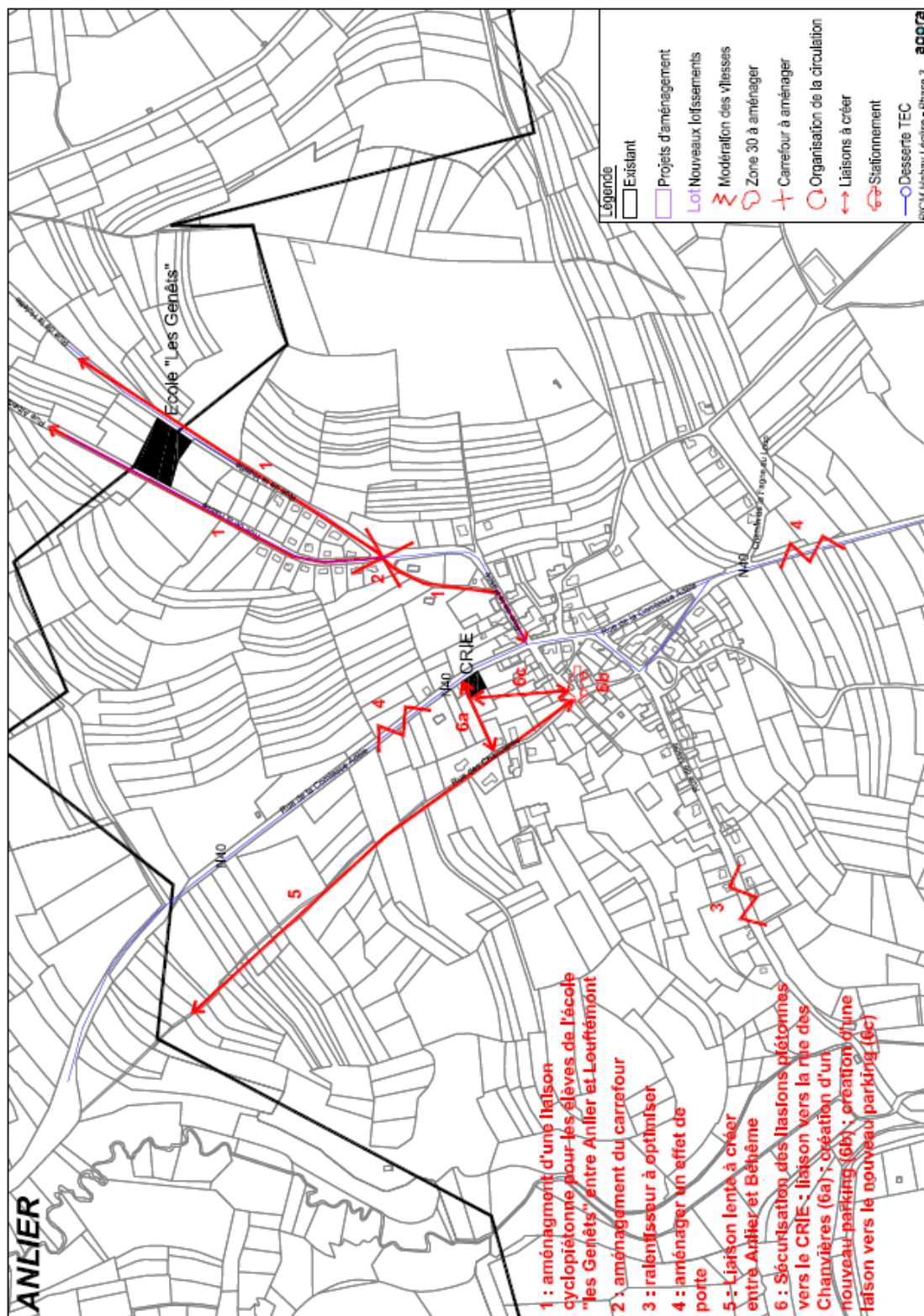
Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Orsinfaing Fiche 3.7.3

agora
ETUDES

3.8 Anlier

3.8.1 Fiche de principe



3.8.2 Fiche Action : Aménagement d'itinéraires piétons/vélos sécurisés entre Louftémont et Anlier

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.8.2
	Commune de Habay Anlier	Aménagement d'itinéraires vélo/piéton sécurisés vers l'école « Les Genêts »	

Situation actuelle

L'école les Genêts, se trouve à la frontière des communes de Léglise et Habay, plus exactement entre les villages de Louftémont (Léglise) et Anlier (Habay). Les élèves sont issus des 2 communes. Bien que l'école soit plus proche du village d'Anlier, elle se trouve sur le territoire de Léglise.



Localisation de l'école (source Google Maps)

Les distances sont telles que les élèves venant d'Anlier peuvent aisément se rendre à pied ou à vélo à l'école ; et les élèves venant de Louftémont peuvent aisément se rendre à l'école à vélo. Cependant, il n'existe ni piste cyclable, ni trottoirs entre l'école et les 2 villages. Les cheminements ne sont donc pas sécurisants.

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 utilitaires / loisirs hiérarchisé à l'échelle des deux communes et en complément du circuit TARPAN
- Proposer un réseau cyclable utilitaires / 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 Habay, nous décrirons en détail la liaison Anlier / école. Il existe dans le rapport la commune de Léglise, une fiche action complémentaire reprenant la liaison Louftémont / Ecole.

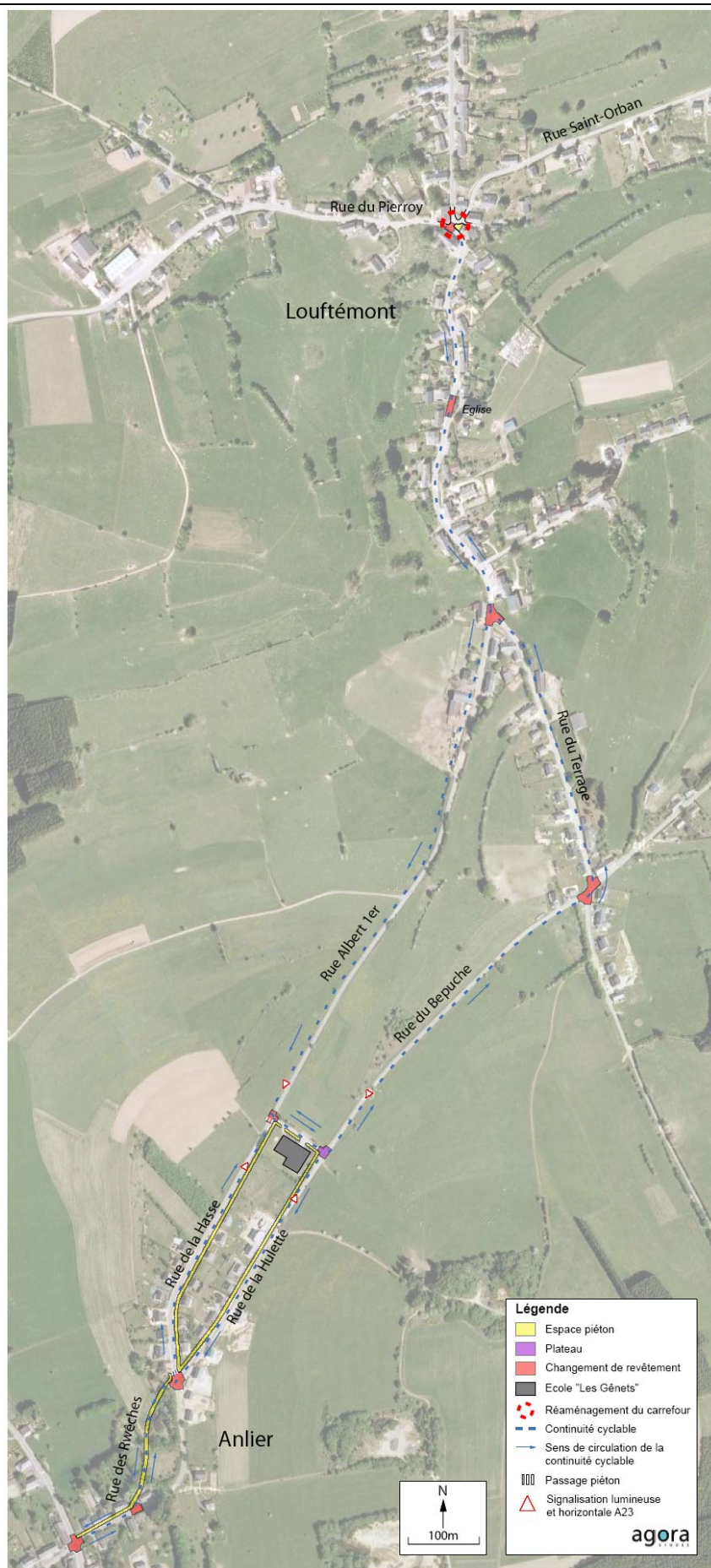


Figure 1 Aménagement des liaisons cyclo-piétonnes vers l'école depuis Louftémont et Anlier

Pour la liaison entre Louffémont et l'école, nous proposons les aménagements suivants :

1. **Aménagement d'une continuité cyclable entre Anlier 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. Cette liaison relie l'école au carrefour rue de la Hasse # rue de la Comtesse Adèle (N40).

Pour le tronçon entre l'école et le carrefour rue de la Hasse # rue de la Hulette, nous proposons aux élèves et autres usagers de se rendre à l'école par la rue de la Hasse (route Anlier – Louffémont) et de rentrer à leur domicile par la rue de la Hulette (route Anlier – Vlessart).

Pour le tronçon entre le carrefour rue de la Hasse # rue de la Hulette et le carrefour rue de la Hasse # rue de la Comtesse Adèle, nous proposons aux élèves d'emprunter la rue des Rwèches, qui est une rue locale et plus sécurisée que le virage de la rue de la Hasse. Le marquage le long de la rue des Rwèches serait dans les deux sens de circulation.

Le tronçon entre le carrefour rue de la Hasse # rue des Rwèches et le carrefour rue de la Hasse # rue de la Comtesse Adèle, le marquage serait également dans les 2 sens de circulation.

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

2. **Aménagement d'une continuité piétonne.**

Les premières maisons de l'agglomération d'Anlier se trouvent à environ 150m de l'école. Les distances inférieures à 500m, voire 1km, sont idéales pour la marche. Mais les trottoirs d'Anlier s'arrêtent justement à hauteur de ces dernières maisons. Les cheminements piétons vers l'école, ne sont pas sécurisés.

Nous proposons donc d'aménager des trottoirs entre les trottoirs existants rues de la Hasse et de la Hulette et l'école pour créer une continuité piétonne entre Anlier et l'école.

Nous proposons de prolonger également la liaison piétonne jusqu'au carrefour rue de la Hasse # rue de la Comtesse Adèle, en aménageant la rue des Rwèches et en aménageant un trottoir le long de la rue de la Hasse, côté nord, entre le carrefour rue de la Hasse # rue des Rwèches et le carrefour rue de la Hasse # rue de la Comtesse Adèle.

3. Sécurisation des 5 carrefours entre l'école et Anlier :

- Rue de l'école # rue de la Hasse ;
- Rue de l'école # rue de la Hulette ;
- Rue de la Hasse # rue de la Hulette ;
- Rue de la Hasse # rue des Rwèches ;
- Rue de la Comtesse Adèle # rue de la Hasse.

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 de la Hasse # rue de la Hulette, rue de la Hasse # rue des Rwèches et rue de la Comtesse Adèle # rue de la Hasse, ajouter des panneaux F50, attirant l'attention de l'automobiliste sur la présence de cyclistes, de part et d'autre du carrefour

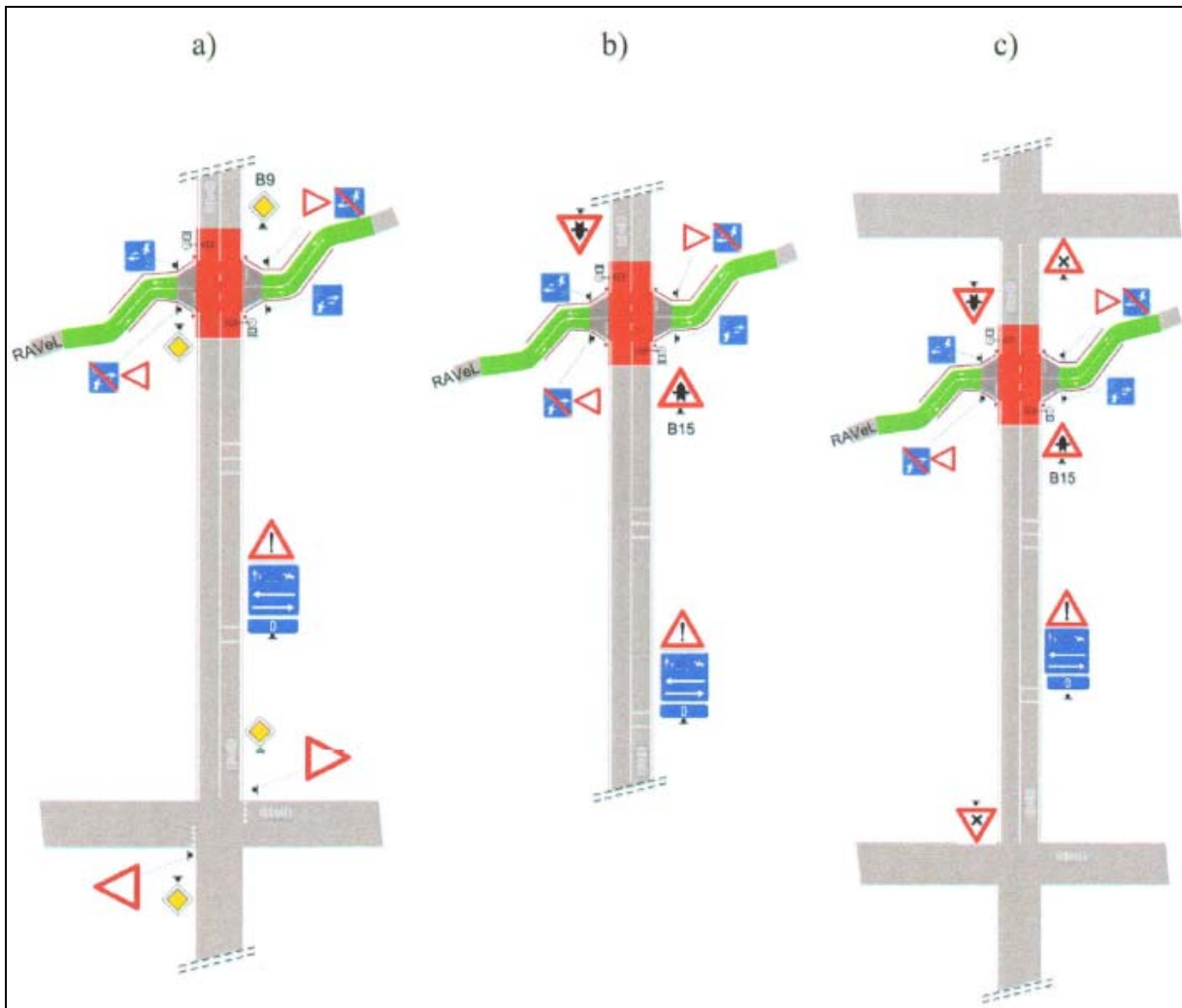


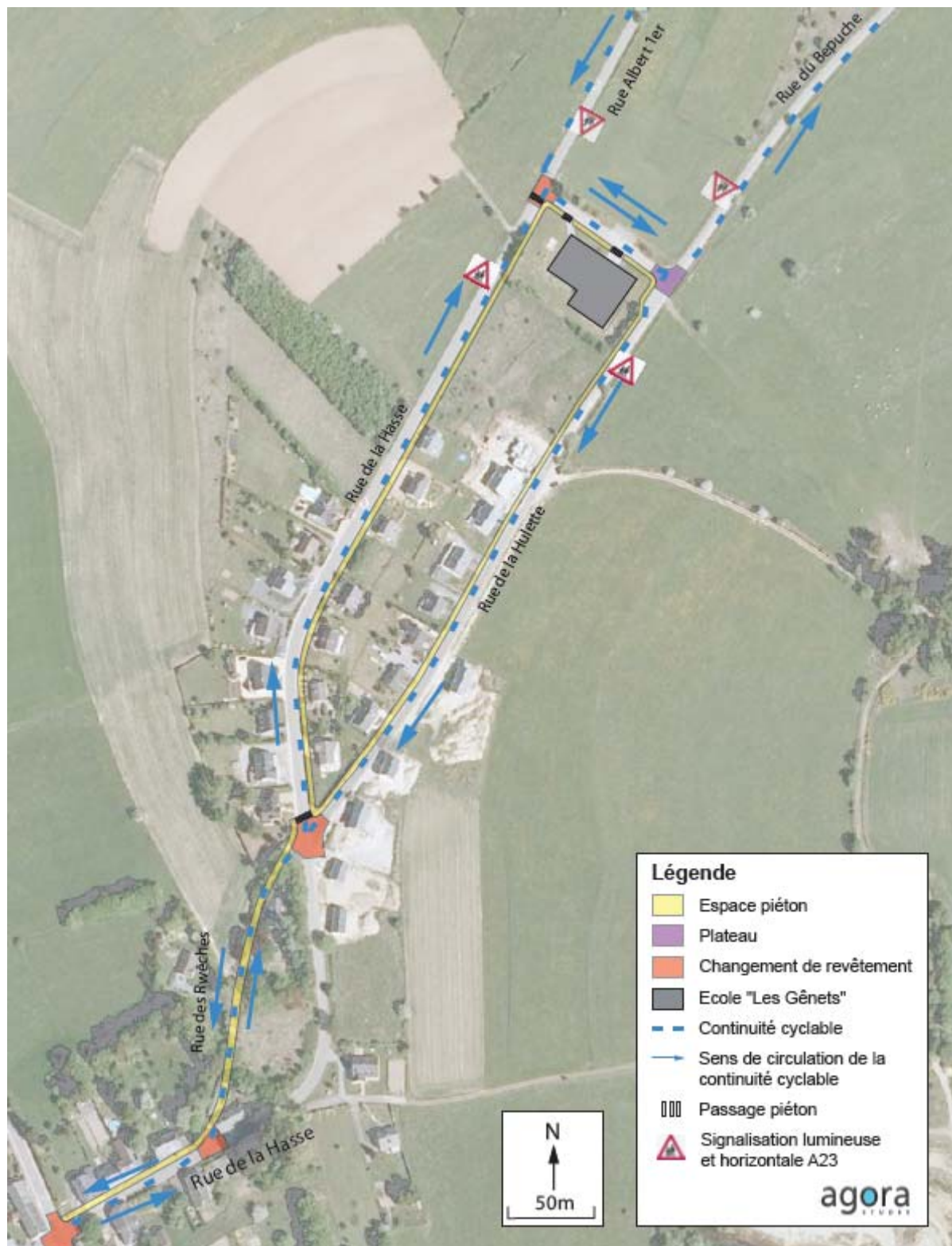
(panneau F50)

La carte suivante, reprend tous les aménagements précités.

Les 2 carrefours rue de la Hasse # rue de la Hulette, rue de la Hasse # rue des Rwèches devront faire l'objet d'une étude plus approfondie. Effectivement, les écoliers et les cyclistes empruntant la rue des Rwèches devront se réinsérer à la rue de la Hasse, qui est une voirie plus importante, prioritaire où des vitesses plus importantes sont également pratiquées. L'aménagement des carrefours pourrait s'inspirer de ce qui est préconisé pour le RAVeL.

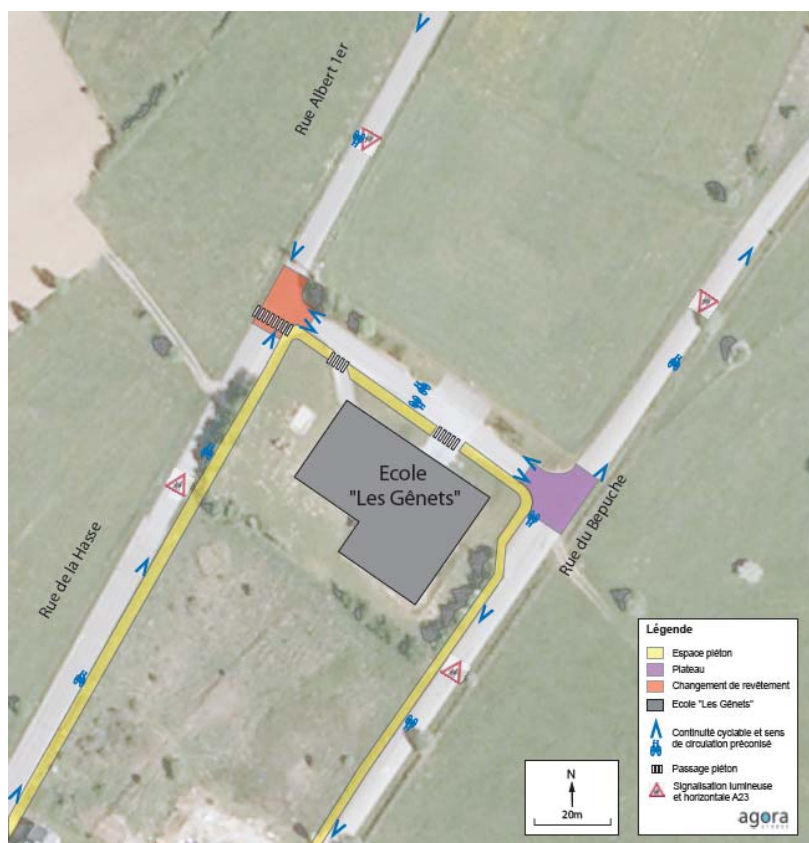
La Cellule RAVeL de la Direction Trafic et Sécurité Routière du SPW préconise des aménagements bien précis pour la « **Signalisation de police des carrefours entre la RAVeL et le réseau routier motorisé** ». Ci-après un extrait de leur fascicule :



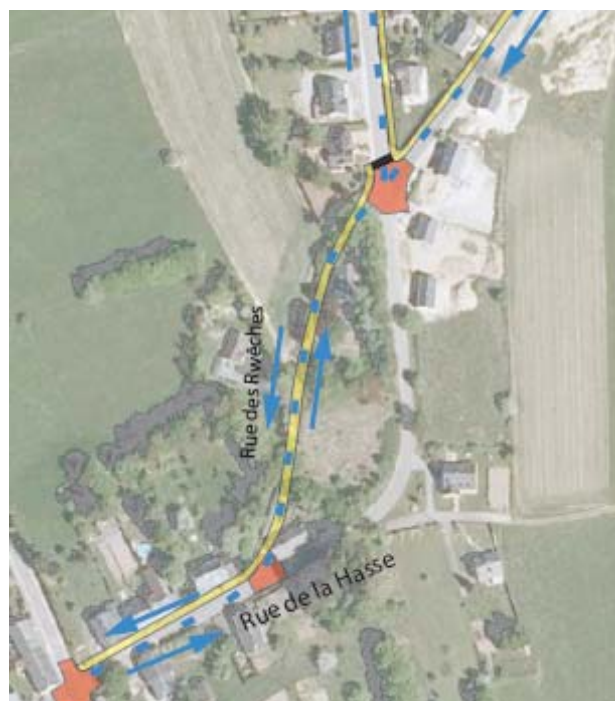


Aménagement du trajet entre l'école et Anlier

Ci-dessous est représenté un zoom sur l'aménagement :



Aménagement des itinéraires vers l'école



Aménagement de la continuité piétonne et vélo vers le centre d'Anlier

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Anlier Fiche 3.8.2

agora
ETUDES

3.8.3 Fiche Action : Aménagement d'effets de porte

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.8.3
	Commune de Habay Anlier	Aménagement d'effets de porte	
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 voir 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.			
Objectifs Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.			

Mesures

Aménagement d'un ilot central franchissable rue de la Comtesse Adèle (N40) au nord et au sud d'Anlier



Localisation des aménagements des effets de porte (source Google Maps)

Pour obtenir une diminution des vitesses pratiquées par les automobilistes en agglomération, il est nécessaire d'aménager des effets de porte aux entrées de l'agglomération.

Dans le cadre d'Anlier, le long de la rue de la Comtesse Adèle, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant la voirie grâce à un ilot central franchissable (peint ou en dur) aux endroits suivants :

- L'effet de porte au nord, se situe à hauteur du CRIE ;
- L'effet de porte au sud, se situe au niveau de l'intersection avec le chemin de la Fagne au Loup.

L'ilot 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'ilots centraux peint et en dur

Les aménagements sont représentés sur les cartes suivantes.



Effet de porte le long de la N40 au niveau du CRIE



Effet de porte le long de la N40 au niveau de l'intersection avec le chemin de la Fagne au Loup

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Anlier Fiche 3.8.3

agora
ETUDES

3.8.4 Fiche Action : Aménagement de liaisons piétonnes

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.8.4
	Commune de Habay Anlier	Aménagement d'effets de porte	

Situation actuelle

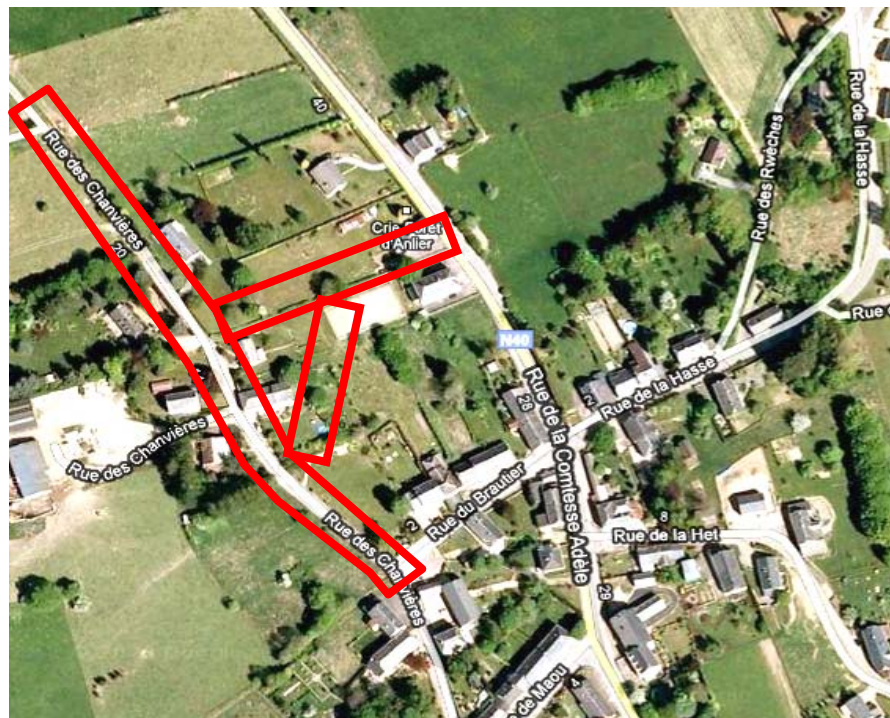
Actuellement, on distingue :

- Des cheminements non sécurisés le long de la rue Comtesse Adèle (N40), notamment aux abords du CRIE (présence d'enfants).
- Une liaison entre Anlier et Behême peu voire pas sécurisée pour les modes doux.

Objectifs

Créer de nouvelles liaisons pour les modes doux et sécuriser les liaisons existantes dans Anlier.

Mesures



Localisation des aménagements des effets de porte (source Google Maps)

Créer une liaison pour les modes doux entre Anlier et Behême

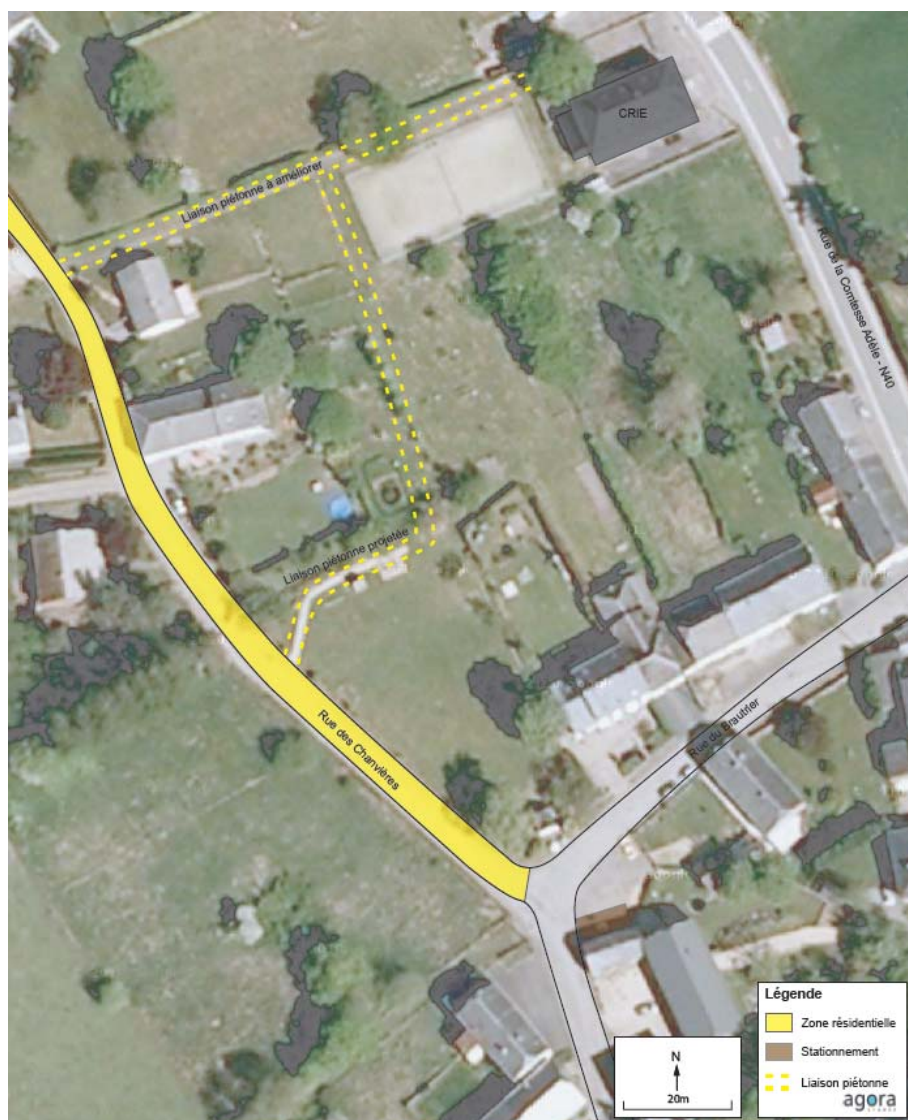


La N40 est un axe, qui sans aménagements, est trop dangereux pour les modes doux. Nous proposons donc l'itinéraire suivant pour relier les deux villages :

- Emprunter la rue des Chanvières jusqu'à son extrémité (aménagement proposé en zone résidentielle, ci-dessus) ;
- Aménager un chemin en bi-bandes entre l'extrémité de la rue des Chanvières et la rue de la Chapelle. Ce chemin sera une prolongation en ligne droite de la rue des Chanvières. L'aménagement en bi-bandes a l'avantage de permettre la circulation aisée des modes doux et des véhicules agricoles et de ne pas encourager le trafic de transit des automobiles ;

Aménager un trottoir entre l'intersection de la prolongation de la rue de la rue des Chanvières et la rue de la Chapelle (N40) jusqu'à Behême.

Améliorer les liaisons existantes



- Réaménager le chemin existant reliant le CRIE à la rue des Chanvières ;



Exemple d'aménagement

• Aménagement de la rue des Chanvières en zone résidentielle

Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale de ces voiries invite à le faire.



F12a



F12b

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.
- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.
- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.
- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue
- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.



Photo Source CERTU

Notons que l'aménagement de la rue des Chanvières devra prendre en compte le charroi agricole.

- **Aménagement d'une nouvelle liaison**

Une nouvelle liaison à créer est également représentée sur la carte ci-dessus. Cette liaison relie également la rue des Chanvières au CRIE, mais est plus proche du carrefour rue des Chanvières # rue du Brautier.

Dans le long terme, un espace de stationnement pourrait être aménagé au niveau de ce carrefour et desservir en stationnement le CRIE (photo ci-dessous). La liaison susmentionnée permettrait d'accéder à cet espace plus facilement.

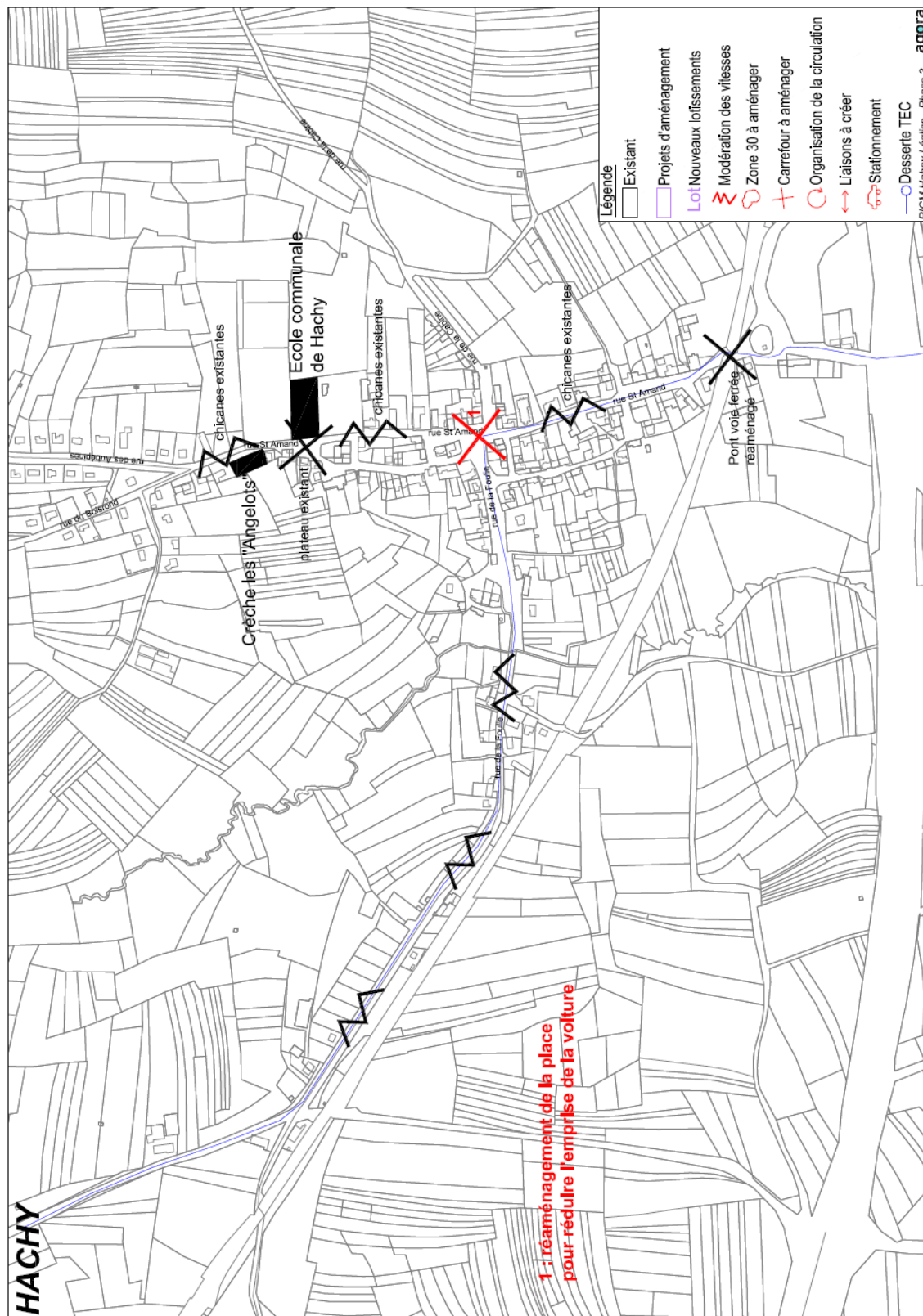


Cela permettrait, d'une part, de libérer de l'espace pour les piétons autour du CRIE, et d'autre part, de limiter l'intersection des flux piétons et automobiles.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Anlier Fiche 3.8.4	agora ETUDES
---------------	---	------------------------

3.9 Hachy

3.9.1 Fiche de principe



3.9.2 Fiche Action : Sécurisation du centre de Hachy

PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.9.2
	Commune de Habay Hachy	Sécurisation du centre de Hachy	

Situation actuelle

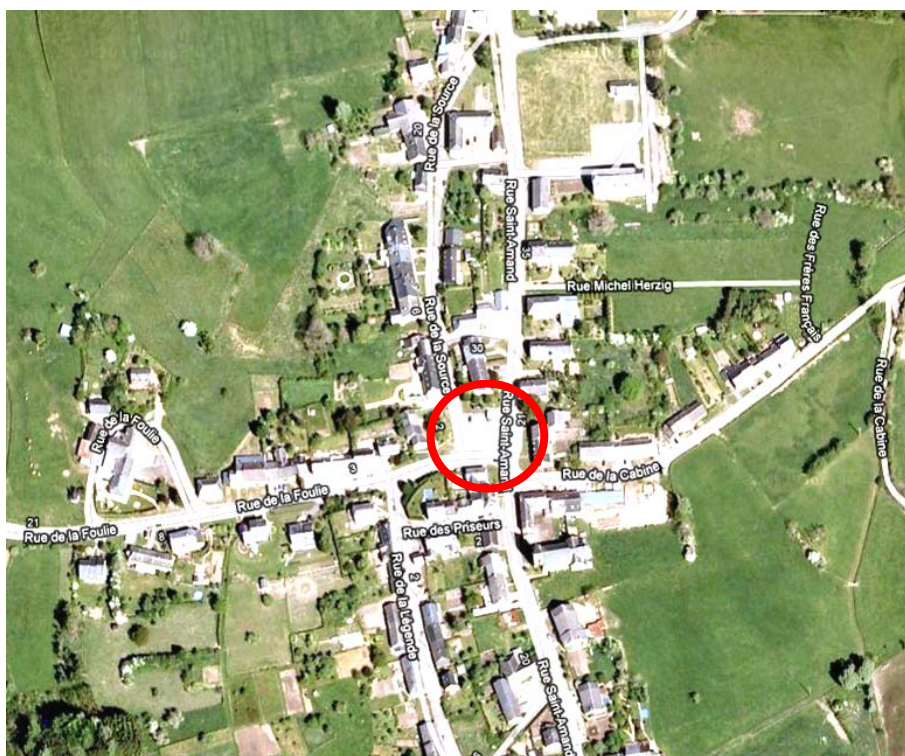
Hachy possède de nombreux aménagements sécurisants qui incitent les automobilistes à ralentir, notamment des effets de porte. Cependant le carrefour principal, rue de la Foulie # rue de la Source # rue St-Amand étant trop large, n'incite pas les automobilistes à ralentir.

Objectifs

Réaménager ce carrefour pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

Mesures

Aménagement du carrefour



Localisation du carrefour (source Google Maps)

Pour l'aménagement, de ce carrefour, nous proposons les 2 options suivantes.

La première option consiste à rétrécir, grâce à un élargissement des oreilles de trottoirs, les carrefours suivants :

- Rue de la Foulie # rue de la Source ;
- Rue de la Foulie # rue St-Amand ;
- Rue St-Amand # rue de la Cabine

Cela permet d'obtenir une diminution des vitesses. Effectivement, cela permet de rompre la linéarité de la rue St-Amand, qui peut inciter les automobilistes à rouler à de vitesses trop élevées. Cela permet d'obtenir aussi une meilleure lisibilité de l'espace.

En plus, nous proposons un changement de revêtement pour les carrefours :

- Rue de la Foulie # rue St-Amand ;
- Rue St-Amand # rue de la Cabine

Cela permet de prévenir l'automobiliste qu'il approche d'un carrefour important/sensible.

La deuxième option est une approche plus urbanistique. Elle consiste à prendre compte, non seulement les voiries qui débouchent au centre de Hachy, mais aussi l'espace disponible aux abords. Il serait donc envisageable de réaménager l'espace piéton se trouvant entre les rues de la Source, la rue St-Amand et la rue de la Foulie en un espace public. Cela accentuerait l'effet de centre de village, d'une part, et permettrait de remodeler les rues débouchant sur cet espace de manière à inciter les automobilistes à rouler aux vitesses souhaitées, d'autre part.

Les 2 options sont représentées sur la carte ci-dessous.



Aménagement du carrefour

Mise en œuvre

PCM Léglise + Habay
Hachy Fiche 3.9.2

agora
ETUDES

3.10 Harinsart

3.10.1 Fiche de principe



3.10.2 Fiche Action : Effet de porte

PICM Habay – Légglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche3.10.2
	Commune de Habay Harinsart	Aménagement d'effets de porte	

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 voir 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.

Objectifs

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

Mesures



Localisation des aménagements des effets de porte (source Google Maps)

Aménagement d'effet de porte le long de la rue du Grimodé

Dans le cadre de Harinsart, le long de la rue du Gromdé, nous préconisons un aménagement d'effet de porte en rétrécissant la voirie grâce à un îlot central franchissable interrompu (peint ou en dur) au niveau de l'intersection avec la rue de la Prairie

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.



Effet de porte le long de la rue du Gromodé

Aménagement d'effet de porte au carrefour rue du Grimodé # rue du Ridé

Dans le cadre de Harinsart, nous proposons de rétrécir le carrefour rue du Grimodé # rue du Ridé, pour diminuer les vitesses pratiquées par les automobilistes issus de la rue du Ridé.

Nous préconisons de redresser le carrefour, en rétrécissant les oreilles de trottoirs.

Cela permet, d'une part, d'empêcher les automobilistes de s'engager dans le carrefour avec des vitesses trop élevées, et d'autre part, améliore la lisibilité et la visibilité du carrefour.

Pour renforcer l'aménagement, nous proposons d'aménager un bac à fleurs au niveau de l'oreille de trottoir se trouvant au nord du carrefour.

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



Aménagement rue du Grimodé

Notons qu'un aménagement similaire est prévu dans le cadre du PCDR.

Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Harinsart Fiche 3.10.2	
---------------	---	--

3.11 Les Coeuvin

3.11.1 Fiche Action : Sécurisation et aménagement des abords de l'échangeur autoroutier E411 n°29 et des abords du Truck Center

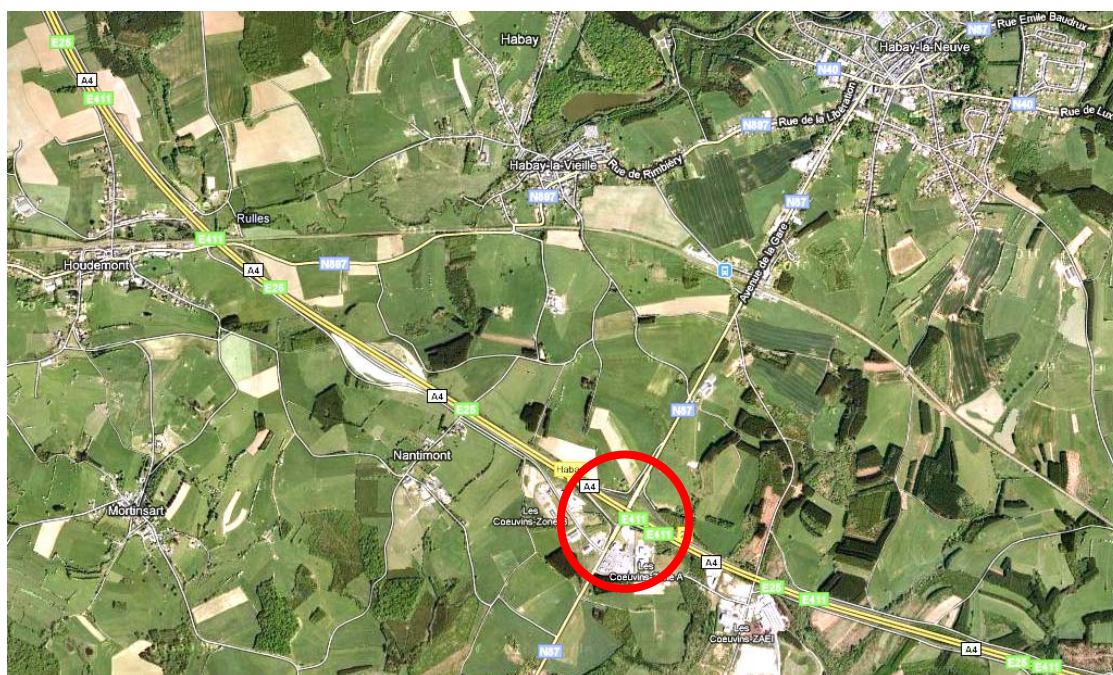
PICM Habay – Léglise	Phase III: Mesures	05/2010	Fiche 3.11.1
	Commune de Habay Zone des Coeuvin	Aménagement et sécurisation aux abords de la zone des Coeuvin	

Situation actuelle

La zone des Coeuvin se trouve au niveau de la sortie 29 « Habay » de l'E411. Il existe 2 points noirs.

Le premier est la nécessité d'un parking de covoiturage. Dans les faits, un parking de covoiturage est improvisé par les habitants de Habay, mais il n'est ni réglementaire ni bien aménagé. Il se trouve à le long de la branche nord-ouest de l'échangeur.

Le deuxième est le manque de sécurité le long de la N87. Effectivement, c'est un axe où les véhicules circulent à des vitesses élevées et qui croisent les flux des poids lourds entrant et sortant du Truck Center et des véhicules quittant l'autoroute.



Localisation de l'aménagement

Objectifs

- Aménager la zone de stationnement pour le covoiturage ;
- Aménager et sécuriser le croisement des différents flux le long de la N87.

Mesures

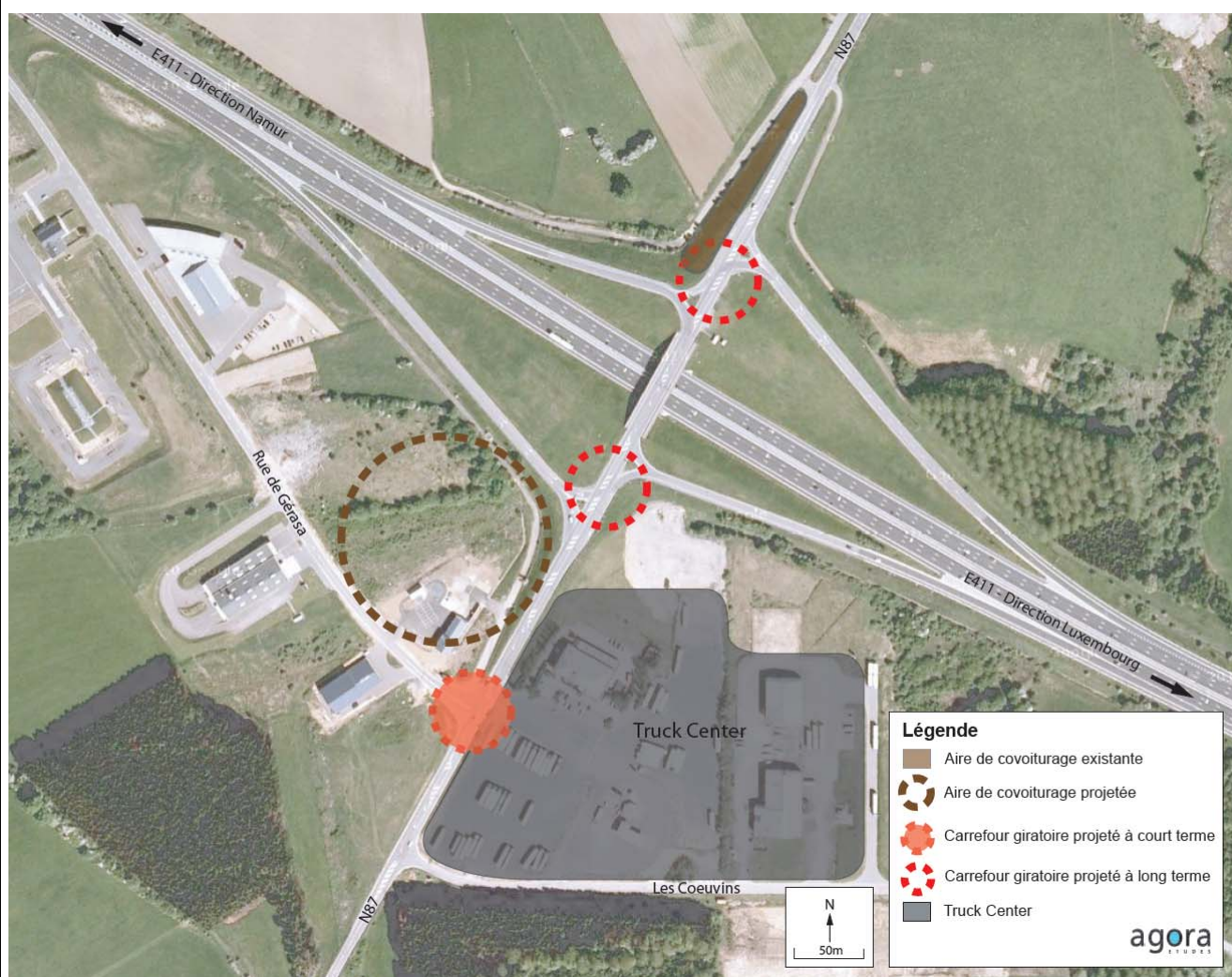
Des aménagements sont prévus par le SPW concernant ces 2 points.

Effectivement une zone de covoiturage est prévue dans la zone délimitée par la route de Gêrasa, la N87 et l'échangeur sud-ouest.

D'autre part, l'aménagement d'un rond point est également prévu le long de la N87 au niveau de l'entrée du Truck Center et de la route du Gêrasa.

Nous proposons, dans le long terme, d'aménager 2 ronds-points supplémentaires au niveau de l'intersection des échangeurs avec la N87, pour améliorer la sécurité et faciliter les changements de direction des véhicules.

Ci-après le principe d'aménagement :



Mise en œuvre	PCM Léglise + Habay Zone des Coeuvin Fiche 3.11.1	agora ETUDES
---------------	---	-----------------

4. Synthèse des remarques de l'enquête publique

Route	Transport en commun
Stationnement	Mode doux

Remarques concernant la Commune de Habay											
Num	De	Date	Messse	Email	Sujet	Préne	Lieu	Description	Remarque	modif	rapport
1	Charles-Ferdinand Nothomb	14/06/10	1. rue du Paradis, 6720 HLN	cfm@nothomb.org	secrétie routière	Habay-la-Neuve	Rue Emile Baudux (N87) # rue du Pont d'Oye : Mauvaise visibilité du carrefour pour les automobilistes voulant s'engager dans la rue du Pont d'Oye	Un aménagement est projeté par le SPW pour diminuer la vitesse rue Emile Baudux. Améliorer la visibilité pourra donc faire partie de l'aménagement global. Cf. automobilistes			
2	Bernadette Albessard	21/06/10	33, rue de Bologne, 6720 HLN	b-albessard@euphonyrnel.be	correspondance TEC-SNCB	Liaison TEC entre Habay-la-Neuve et la gare de Habay	Les horaires des bus TEC ne sont pas adaptés à ceux de la SNCB rendant les correspondances impossibles	Une réflexion plus globale doit être menée par les TEC Namur/Luxembourg et la SNCB			
3	Bernadette Albessard	21/06/10	33, rue de Bologne, 6720 HLN	b-albessard@euphonyrnel.be	Capacité de stationnement de la gare de Habay	Gare de Habay	Augmenter la capacité du parking de la gare de Habay	La capacité du parking de l'aménagement proposé sera augmentée dans la mesure du possible. L'aménagement d'un parking complémentaire côté sud est à négocier avec la SNCB			
4	Bernadette Albessard	21/06/10	33, rue de Bologne, 6720 HLN	b-albessard@euphonyrnel.be	Revêtement du parking de la gare de Habay	Gare de Habay	Réfection du revêtement du parking de la gare de Habay				
5	?	6/07/10	Rue Emile Baudux		secrétie routière	Habay-la-Neuve	Rue Emile Baudux (N87) : Renforcer le changement de revêtement du carrefour avec la rue des Mineurs par un marquage au sol type "bandes sonores" rugueuses avant l'entrée dans l'agglomération	Les bandes rugueuses sont source de nuisance sonore pour les riverains. Un aménagement de type "effet de porte" étant prévu par le SPW en amont du carrefour N87 # rue des Mineurs, cela devrait contribuer au ralentissement des automobilistes et des PL. Un radar préventif pourrait être implanté pour compléter les aménagements (cf. commune + Police)			
6	?	6/07/10	Rue Emile Baudux		secrétie routière	Habay-la-Neuve	Rue Emile Baudux (N87) : Ajouter un feu clignotant pour sécuriser la traversée piétonne au niveau du carrefour N87 # rue des Mineurs				
7	?	6/07/10	Rue Emile Baudux		secrétie routière	Habay-la-Neuve	Rue Emile Baudux (N87) : Aménager un dévoisement à hauteur du "home RTT" + création d'un rond-point à l'entrée du "home RTT"				
8	?	6/07/10	Rue Emile Baudux		secrétie routière	Habay-la-Neuve	Rue Emile Baudux (N87) : Déplacer le radar préventif vers l'entrée de l'agglomération				
	Myriam Scholtes	6/07/10	5, rue Abraham Gilsen, 6723 H.L.V	myriam.scholtes@hotmail.com	secrétie routière	Habay-la-Vieille	Aménager un effet de porte le long de la N897 en entrée de H.L.V pour les véhicules en provenance de Houdemont. Sécuriser le carrefour vers Margery car la visibilité est très mauvaise.	La configuration de l'aménagement existant avec le Pont oblige déjà les véhicules à ralentir. Un renforcement de la signalétique pourrait être envisagé en amont (cf. commune + Police)			
9	Myriam Scholtes	6/07/10	5, rue Abraham Gilsen, 6723 H.L.V	myriam.scholtes@hotmail.com	circulation cycliste	Habay-la-Vieille	Aménager une voie sécurisée pour les vélos entre Habay-la-Vieille et la gare de Habay				
10	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Neuve	Rue de Nauchateau (N40) : trottoir traversant : ne pas oublier les dalles podotactiles + Si des potelets sont présents pour éviter le stationnement sauvage, il est nécessaire de maintenir 120 cm minimum de libre passage sur le trottoir pour autant qu'il n'y ait pas d'autre obstacle à moins de 150 cm (cf. art. 415/16 du CWA/TYPE) auquel cas la largeur du trottoir au niveau du potelet doit être de 150 cm minimum. En d'autres termes, si l'inter distance entre potelets est inférieure à 150 cm, alors, le libre passage du trottoir doit être supérieur à 150 cm au droit des potelets. Une alternative est la mise en place d'une bordure de profil droit de 15 cm minimum de haut (infranchissable pour la plupart des véhicules) tout en tenant compte du fait que si des traversées perpendiculaires au trottoir existent, il y a lieu de prévoir une inflexion du trottoir avant celles-ci ou une avancée de trottoir afin de disposer de suffisamment de place pour être à niveau avec la chaussée au droit des traversées + traversée piétonne à aménager en début de l'avenue de la Libération (p.36)	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.			
11	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Neuve	Rue de Nauchateau (N40) : comment les piétons venant de la Transbayésienne traversant la N40 rejoignent-ils la rue de Bologne et des Ramas après être arrivés sur l'îlot ? ne manque-t-il pas l'une ou l'autre traversée ? (p.42)	La rue de Bologne est proposée en zone résidentielle ou zone de rencontre, limitant ainsi les aménagements spécifiques aux circulations piétonnes			
12	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Neuve	Profiter de la création de l'oreille de trottoir pour placer une traversée piétonne au début de la rue de Vance (p.48)				
13	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Neuve	Avoir une distinction entre zone résidentielle et zone de rencontre (p.51)				
14	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Avoir une distinction entre zone résidentielle et zone de rencontre (p.121)				
15	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Neuve	Rue de la Courrière : étant donné la présence d'écoles dans la rue de la Courrière, il est important de s'assurer de la pertinence d'une zone résidentielle dans cette rue (p.54)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
16	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Vieille	# rue St Etienne / rue de la Joie : si potelets cf indications ci-dessus (p.57)	Ces précisions seront incluses dans le rapport			
17	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Vieille	Rue du Tareau : prévoir un passage piéton à l'entrée de la rue (p.58)				
18	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Vieille	Quid des traversées piétonnes Rues St Collie près de la Place St Etienne et Rue de la Gargue en amont de l' avec la N897 : des traversées piétonnes proposées doivent aboutir à des trottoirs accessibles pour les PMR de part et d'autre de celles-ci (p.69)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
19	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Habay-la-Vieille	Quid des traversées piétonnes Rues St Collie près de la Place St Etienne et Rue de la Gargue en amont de l' avec la N897 : des traversées piétonnes proposées doivent aboutir à des trottoirs accessibles pour les PMR de part et d'autre de celles-ci (p.66)				
20	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Houdemont	A l'entrée de la rue des Ecoles : prévoir une traversée piétonne supplémentaire depuis les oreilles de trottoir proposées (p.78)	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 Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Houdemont	trottoir vers l'école d'Houdemont : si potelets cf indications ci-dessus (p.82)				
22	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Grand Rue : si potelets cf indications ci-dessus (p.82)	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.			
23	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Gare : espace piéton devant la gare : prévoir un aménagement clair de l'espace, une bonne signalétique ainsi qu'un guidage podotactile pour les personnes déficientes visuelles, car passage de véhicules pour la zone de dépose-minute notamment (p.100)	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.			
24	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Gare : Provoir des traversées piétonnes depuis la Grand-rue et l'îlot des TEC vers la gare (p.100)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
25	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Gare : intégrer le trottoir le long de la zone de stationnement 15' dans l'espace piéton prévu en plan sur le plan (p.100)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
26	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	Gare : Vérifier le nombre d'emplacements de parkings réservés pour les personnes handicapées par rapport au quota à respecter (CWA/TYPE) (p.100)				
27	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	espace piéton proposé à l'entrée de la rue de l'Usine : trottoir traversant ? à préciser (p. 104)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
28	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Marbehan	traverse piétonne au niveau de l'accès Sud du chemin de la Gaderie : pour rappel, les traversées piétonnes proposées doivent aboutir à des trottoirs accessibles pour les PMR de part et d'autre de celles-ci (p.110)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
29	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	Orsinfang	traverse piétonne Rue Sainte Hélène l'imp longue : à déplacer plus à l'intérieur de la rue, ce qui facilitera par ailleurs la pose de dalles podotactiles en dehors des rayons de courbure des trottoirs (p.127)	Cette précision sera incluse dans le rapport			
Remarques concernant la partie supracommunale											
1	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	attractivité des après TEC	Il est important de veiller à l'accessibilité des abutis en leur prévoyant un accès de plan-pied (niveau supérieur de la dalle de l'abutis à l'heur avec le niveau du trottoir) (p.46)	Les après devront être aménagés en accord avec l'accessibilité PMR (Fiche GAMAH)			
2	Chantal Moens (GAMAH)	28/06/10	23, rue de la Pépinière, 5000 Namur	chantal.moens@gamah.be	Modes doux	aménagements cyclables	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,...)				