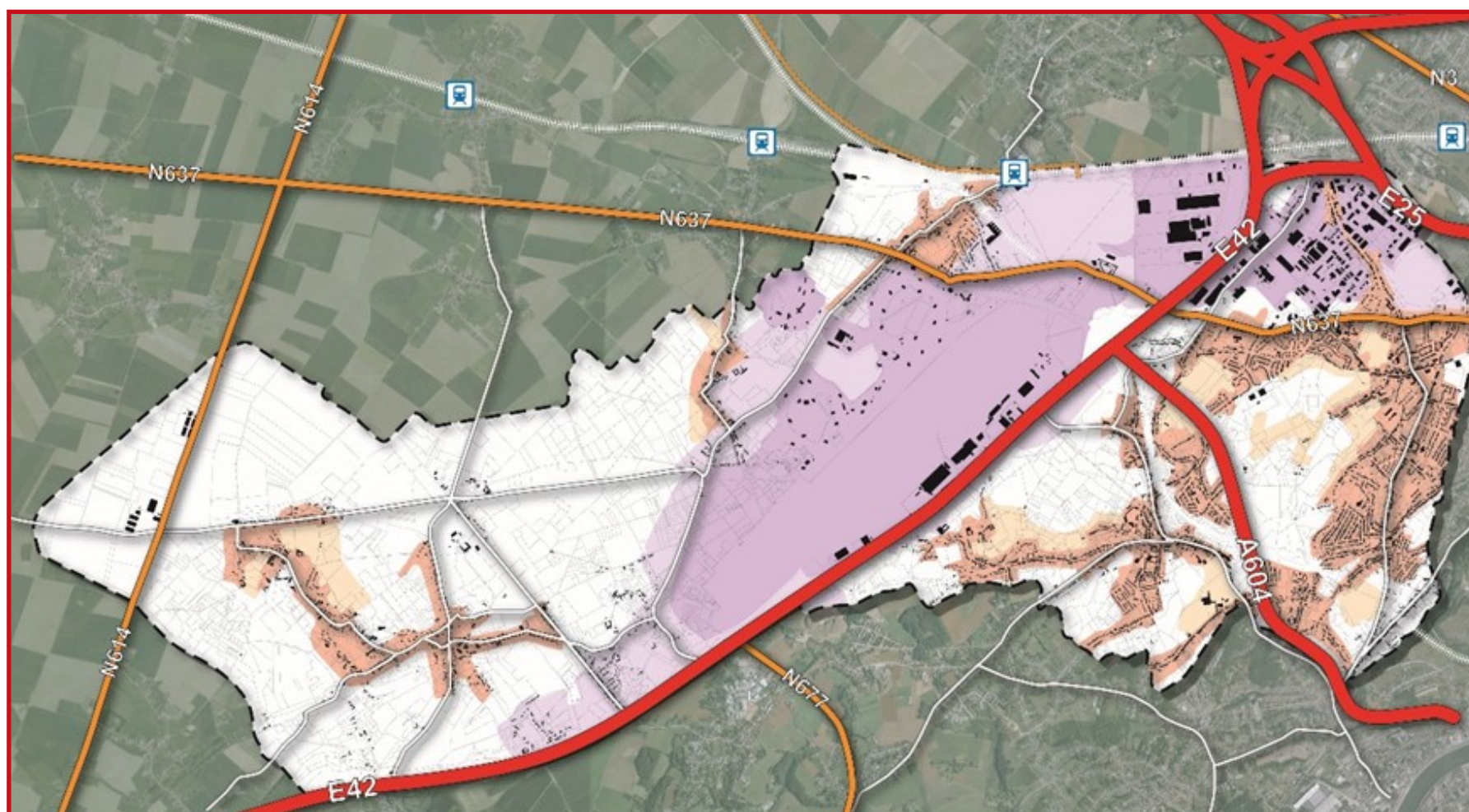




PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE GRÂCE-HOLLOGNE



Rapport Final
04/02/2016

Phase 1

Etat des lieux et diagnostic

I. Introduction

Contexte

Dès 2012, la Ville de Grâce-Hollogne a montré sa détermination pour se doter d'un Plan Communal de Mobilité (2012). Elle dispose ainsi d'un **pré-diagnostic de son territoire**, élaboré par le comité technique dans le cadre de son dossier de candidature pour l'élaboration du PCM. Cependant, en l'espace de 3 ans, **beaucoup de choses ont évolué** : nouveaux PCM voisins à intégrer à la réflexion, nouveau Schéma de développement de l'espace régional (SDER), projet de Plan Urbain de Mobilité, projets de développement socio-économique, etc.

Les acteurs de la mobilité sont nombreux et leurs attentes peuvent être contradictoires. Les conditions de mobilité de la Commune seront également tributaires des décisions prises au niveau supra-communal. Les quartiers de Grâce-Hollogne eux-mêmes se démarquent par des spécificités et des enjeux très distincts : entre la zone urbaine de Grâce et la zone d'Horion, par exemple, les problèmes posés et les solutions à composer sont très différents. La Commune, de son côté, doit répondre à des objectifs politiques et financiers qu'elle s'est fixés pour sa législature. Or, les solutions « sur mesure » n'existeront pas et il faudra composer des solutions de compromis par un dialogue continu avec les parties prenantes (citoyens, politiques, techniciens).

Le PCM, **outil de planification de la mobilité**, a donc pour objectif de représenter un **document guide à destination des pouvoirs et instances publiques** (commune, provinces, sociétés de transport, etc.) en matière de mobilité. Il permettra **d'orienter les décisions** à la faveur d'améliorations relatives à la mobilité, l'accessibilité, la sécurité routière, et donc plus généralement dans le sens d'une valorisation de la qualité de vie des habitants. Il se base sur le pré-diagnostic établi, en **le mettant à jour et le complétant**, tout en s'attachant à respecter les **grands principes et la philosophie** préétablis par la Commune dans sa déclaration de politique générale.

Enjeux et objectifs

Le diagnostic de la situation actuelle et tendancielle a pour finalité d'aboutir à une **connaissance exhaustive et finement segmentée** sur les besoins et acquis du territoire communal en termes d'accessibilité et de sécurité.

Il s'agira tout d'abord, pour aboutir à ces résultats, de situer **spatialement et temporellement les demandes de déplacements** de manière à pouvoir les quantifier. Par la suite, l'objectif sera d'**analyser l'offre** actuelle et dans un scénario tendanciel à moyen terme ainsi que ses caractéristiques (réglementation, utilisations, etc.).

In fine, cette analyse synthétisera les informations récoltées en un tableau illustrant des **atouts, faiblesses, opportunités et menaces propres à l'accessibilité** selon les besoins propres de chaque usager et par mode de transport.

Cette phase permettra de dégager des objectifs qui tiendront compte des évolutions prévisibles en termes de mobilité et de développement urbain, sur base desquels de nouvelles mesures répondant aux problématiques listées pourront être désignées en collaboration avec un comité technique composé d'élus et d'employés de la commune, d'instances intercommunales (SPI) et régionales (SPW) ainsi que des principaux acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, etc.). Cela permettra d'assurer à la ville un développement harmonieux, en phase avec une mobilité respectueuse des différents usagers qui empruntent quotidiennement les réseaux de mobilité.

Méthode

L'étude a débuté en mai 2015 pour une durée estimée à 12 mois. L'adoption définitive du PCM est prévue pour mai 2016.

Ce PCM est élaboré en collaboration avec un Comité d'Accompagnement composé des représentants de la Région, de la Commune, du TEC, de la SRWT, de la SNCB, de la SOWAER, de la SPI, de Liège Airport, de la SLGH, de Logistics in Wallonia, de l'IILE, de l'UWE, des services techniques communaux, de la Police, d'Atingo (ex- Gamah), de la Ligue des Familles, du directeur de sentiers.be ainsi qu'un membre du cabinet du Ministre.

La mission est scindée en 3 phases : un diagnostic complet de la situation actuelle et de l'évolution récente et tendancielle de la mobilité sur le territoire communal ; la hiérarchisation concertée des objectifs à suivre pour le futur PCM avec élaboration et choix d'un scénario de mobilité ; la proposition de mesures composant le plan d'actions avec indicateurs de suivi.

Le présent document établit la synthèse de la première phase de l'étude.

I. Sommaire

I. Introduction

II. Aspects géographiques et socio-économiques

- 2.1 Contexte général
 - 2.1.1 Contexte régional
 - 2.1.2 Structure spatiale et caractéristiques géographiques
 - 2.1.3 Affectation du sol
- 2.2 Population
- 2.3 Pôles générateurs de déplacements
- 2.4 Situation prévisible à terme
- 2.5 Synthèse

III. Mobilité actuelle et tendancielle

- 3.1 Modes actifs
- 3.2 Transports en commun
- 3.3 Covoiturage et carsharing
- 3.4 Stationnement
- 3.5 Trafic Routier
- 3.6 Sécurité routière
- 3.7 Transport de marchandises
- 3.8 Usages sol-transport
- 3.9 Synthèse

ANNEXES

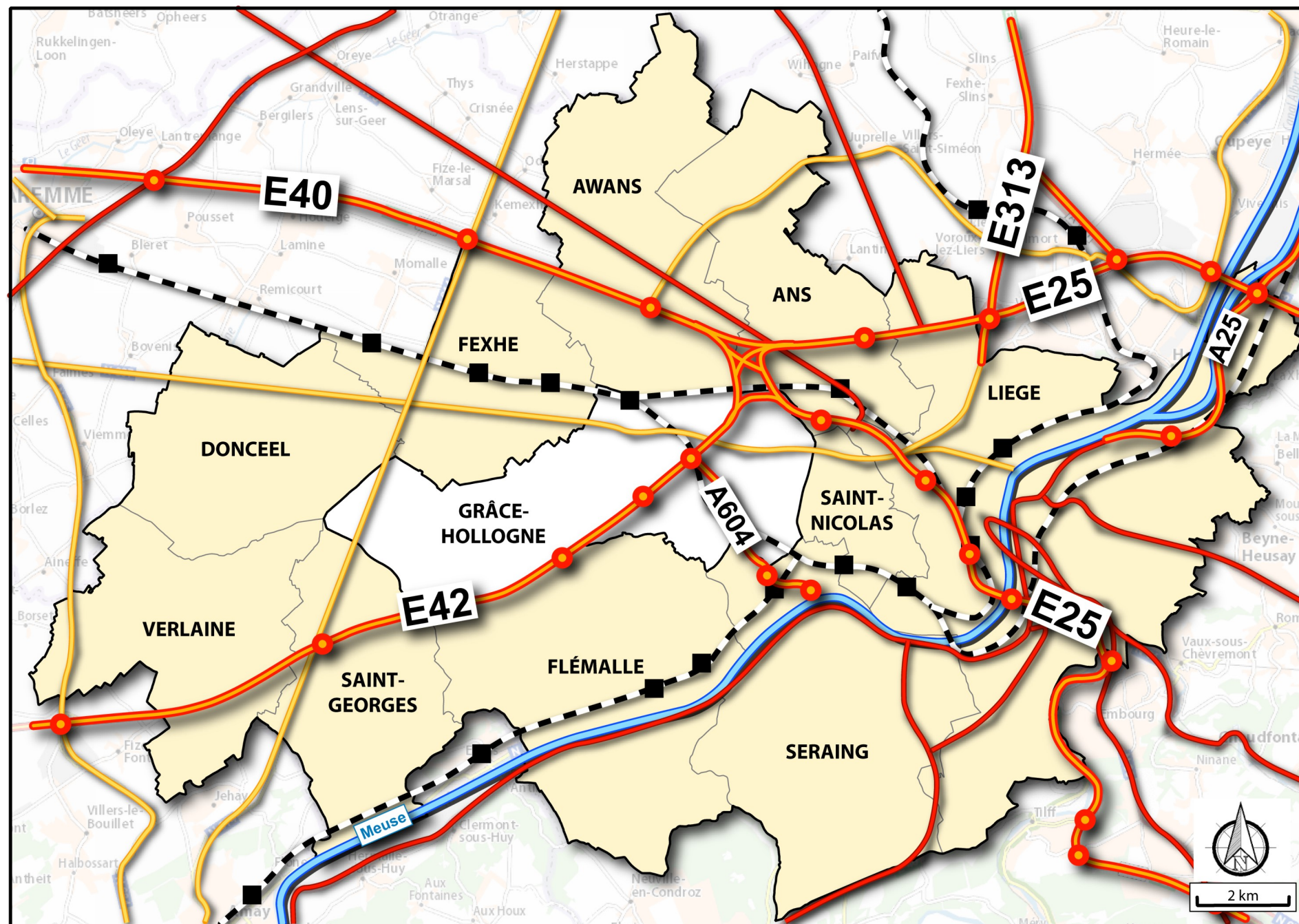
Synthèse des réunions citoyennes



II. Aspects géographiques et socio-économiques



II.1. Contexte général



Contexte Provincial et Régional

- La commune de Grâces-Hollogne fait partie de la **province de Liège** (partie Est de la région wallonne). Cette dernière occupe une situation privilégiée à la frontière entre les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg, tout en étant contigüe aux trois provinces belges du Brabant Wallon, de Namur et de Luxembourg. Elle est en outre la 2nde province belge en terme de superficie.
La province regroupe près de **1.1 million d'habitants en 2015** (la 6^{ème} de Belgique), réparti entre les deux communautés linguistiques francophone (93%) et germanophone (7%) ;
- Ce contexte place la commune de Grâces-Hollogne à **1/2h de route de Maastricht**, à **50 minutes de Aix-la-Chapelle** et à **1h de Bruxelles**, via un réseau autoroutier de premier niveau assurant les principales liaisons entre la Grande-Bretagne, la Belgique et le Nord de la France vers l'Allemagne, le Danemark ou encore la Pologne.
- Outre le réseau autoroutier, les infrastructures de transport telles que le réseau ferré, la présence de la Meuse ou bien encore l'aéroport de Liège Bierset font de l'agglomération liégeoise l'un des principaux carrefours multimodaux belges.

Contexte environnant

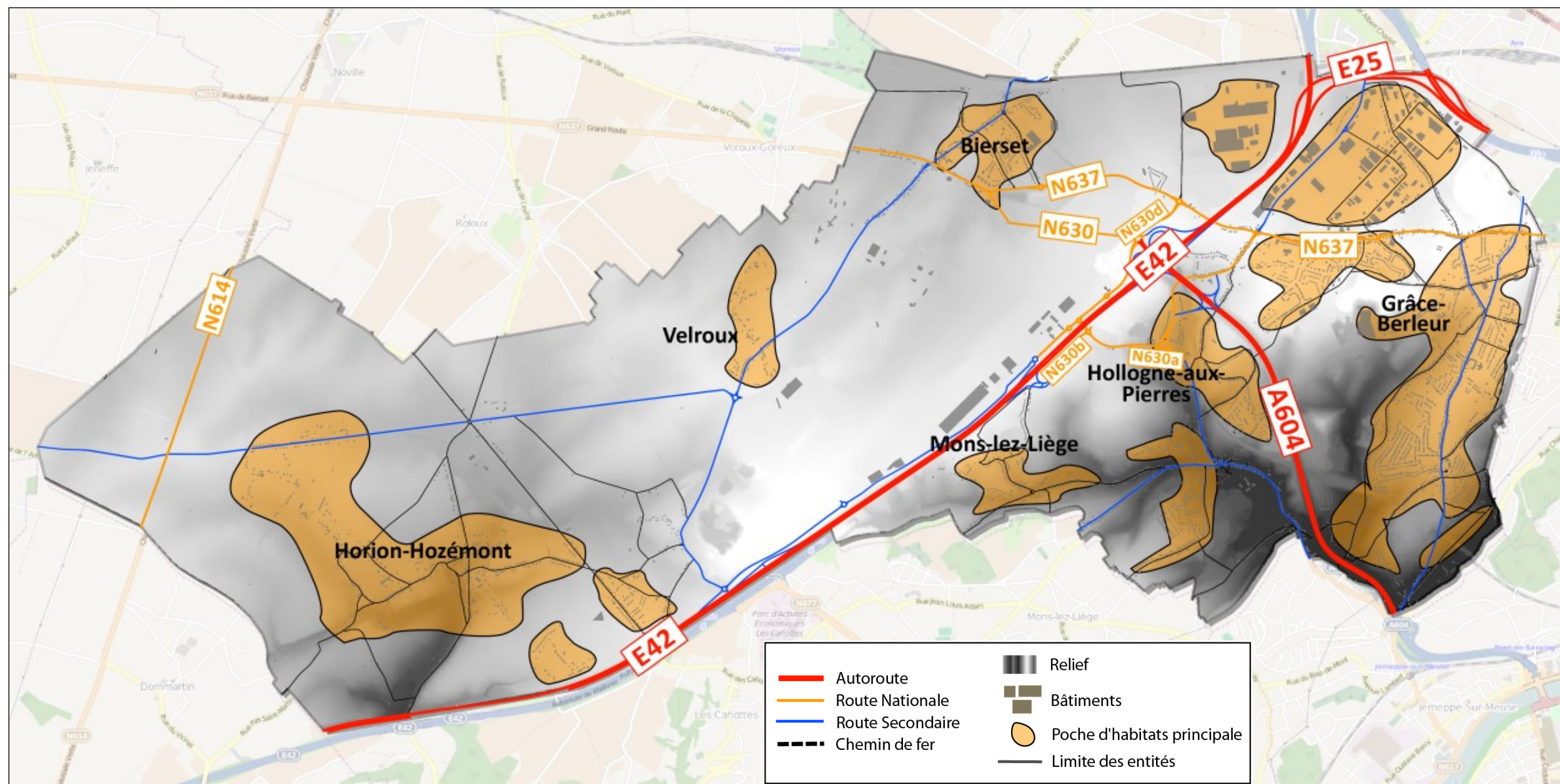
- La commune de Grâces-Hollogne est **rattachée à l'agglomération de Liège**, compte tenu d'un tissu urbain quasi continu entre le centre du chef-lieu et les unités urbaines de Grâces et de Hollogne.
- Elle est directement desservie par les **autoroutes E42 et E25**, la **E40** étant à moins d'un kilomètre au nord du territoire. L'A604, qui est également une voie rapide, permet en outre de rejoindre le secteur Sud-Ouest de Liège et la Meuse en 3 minutes.
- Si le territoire ne comprend qu'un **point d'arrêt SNCB au niveau de Bierset** (pas de « gare »), le territoire accueille en revanche la totalité du site de **l'aéroport de Liège-Bierset**, implanté au centre de la commune et porteur de multiples activités économiques en développement.

II.1. Contexte général (suite)

Structure spatiale et caractéristiques géographiques

- La commune se compose de **6 entités** aux typologies urbaines, facteurs d'attraction et fonctionnements différents. Le territoire communal regroupe cinq anciennes communes : Grâce-Berleur, Hologne-aux-Pierres, Bierset, Horion-Hozémont et Velroux. A ces cinq anciennes communes, la partie haute de Mons-lez-Liège (Crotteux) a été intégrée à la commune de Grâce-Hollogne. Elles se partagent un territoire de **34,24 km²** ;
- Son relief **est accidenté et très disparate** entre les anciennes communes : les zones urbaines et semi-urbaines sont très vallonnées, à l'inverse, le Plateau, l'aéroport et les zones d'activités économiques ont une structure paysagère plus plate. Enfin, l'ancienne entité de Hozémont se positionne au sommet de la Vallée des Awirs. La commune est de plus traversée par la chaîne des terroirs et la randonnée de « la Transterrienne ».

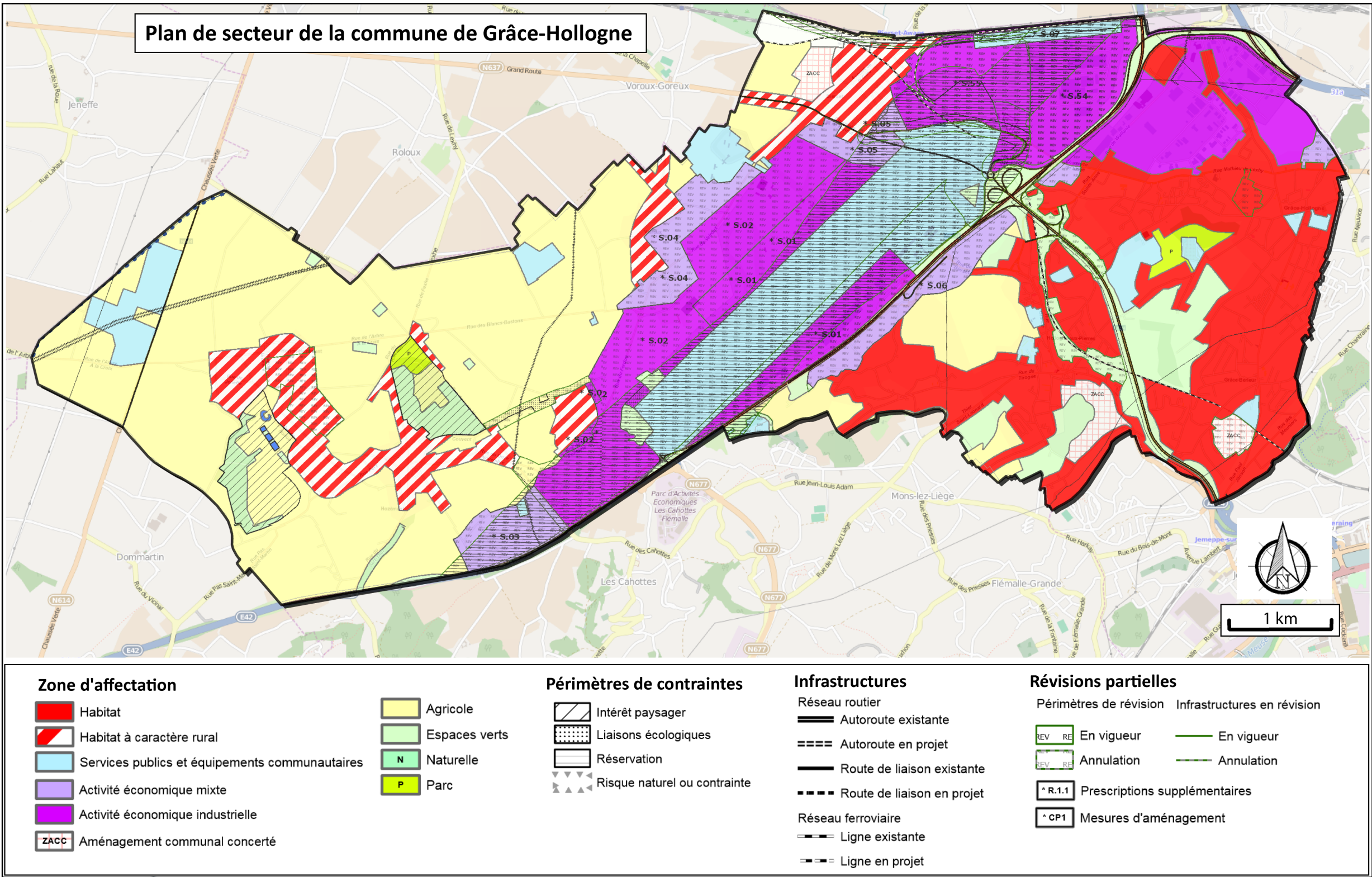
- Les coupures les plus importantes sont constituées par les **axes de communication** que sont l'autoroute E42, la ligne ferroviaire 36A et l'aéroport ainsi que par les **parcs industriels**. La commune est ainsi scindée en 4 parties spécifiques :
 - Une partie très peuplée et dense (Grâce) au sud de la E42 ;
 - Une zone de développement économique au nord de la E42 ;
 - Une zone semi-urbaine (Hologne-aux-Pierres) également au sud de la E42 ;
 - Une zone rurale, à l'ouest avec quelques poches d'habitat.



II.1. Contexte général (suite)

Affectation du sol (plan de secteur)

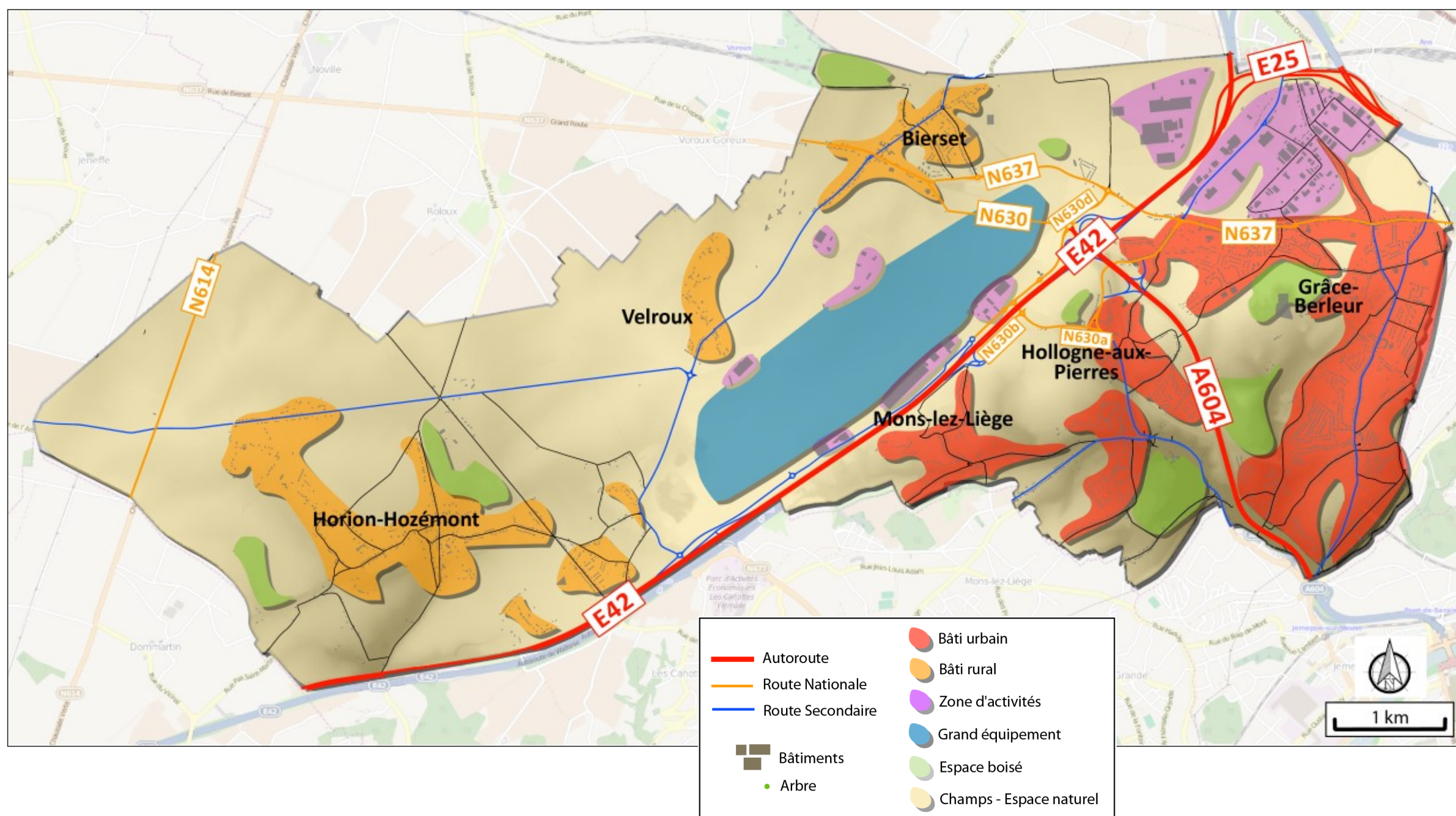
- Le Plan de Secteur cible d'ailleurs **plusieurs zones à aménager autour de l'aéroport** qui représentent autant d'opportunité d'étoffer le tissu économique. **De nombreuses réserve foncières sont disponibles** (ZACC « Terril du Corbeau », terrains non urbanisés en zone d'habitat).
- Grâce-Hollogne est caractérisée comme ville émergente par le projet de PUM (Plan urbain de Mobilité), et faisant partie de la zone du croissant d'or, avec 3 zones de développement économique et industriel : le parc d'activités économiques, Liège Logistics et la zone aéroportuaire. Dominance des zones d'activités aux abords de l'aéroport.



II.1. Contexte général (suite)

Affectation du sol (situation de fait)

- Territoire à **dominante agricole** (près de 36% de sa superficie), en particulier dans la partie Nord-Ouest (Horion-Hozémont, Velroux, Bierset et Crotteux) ;
- Les tissus urbain et résidentiel représentent près de 38% de la surface de la commune :
 - Au niveau de Grâce, **l'urbanisation est dense et mixte** (présence forte d'habitats, avec quelques commerces et services au Nord). Ces espaces polarisent habitants et activités, et représentent par conséquent **des pôles attracteurs et émetteurs de déplacements** ;
 - Un peu plus au sud, le tissu urbain perd en densité (Hollogne-aux-Pierres) et en mixité mais regroupe un certain nombre d'habitants suffisant pour être qualifié de résidentiel ;
 - Au niveau de Hozémont, le tissu perd sa fonction urbaine pour devenir semi-rural (faible en densité et sans activités/commerces);
 - Enfin autour de l'aéroport se concentre des zones industrielles et d'équipements, qui au fur et à mesure de l'éloignement à l'aéroport se transforment en zone d'activité mixte puis d'habitat et agricole.



II.1. Contexte général (suite)

L'aménagement du territoire repose, en Belgique et plus localement en Wallonie, sur un certain nombre de **plans, règlements, schémas ou projets** qui se superposent pour constituer le **contexte planologique et réglementaire** dans lequel est intégré la commune de Grâce-Hollogne.

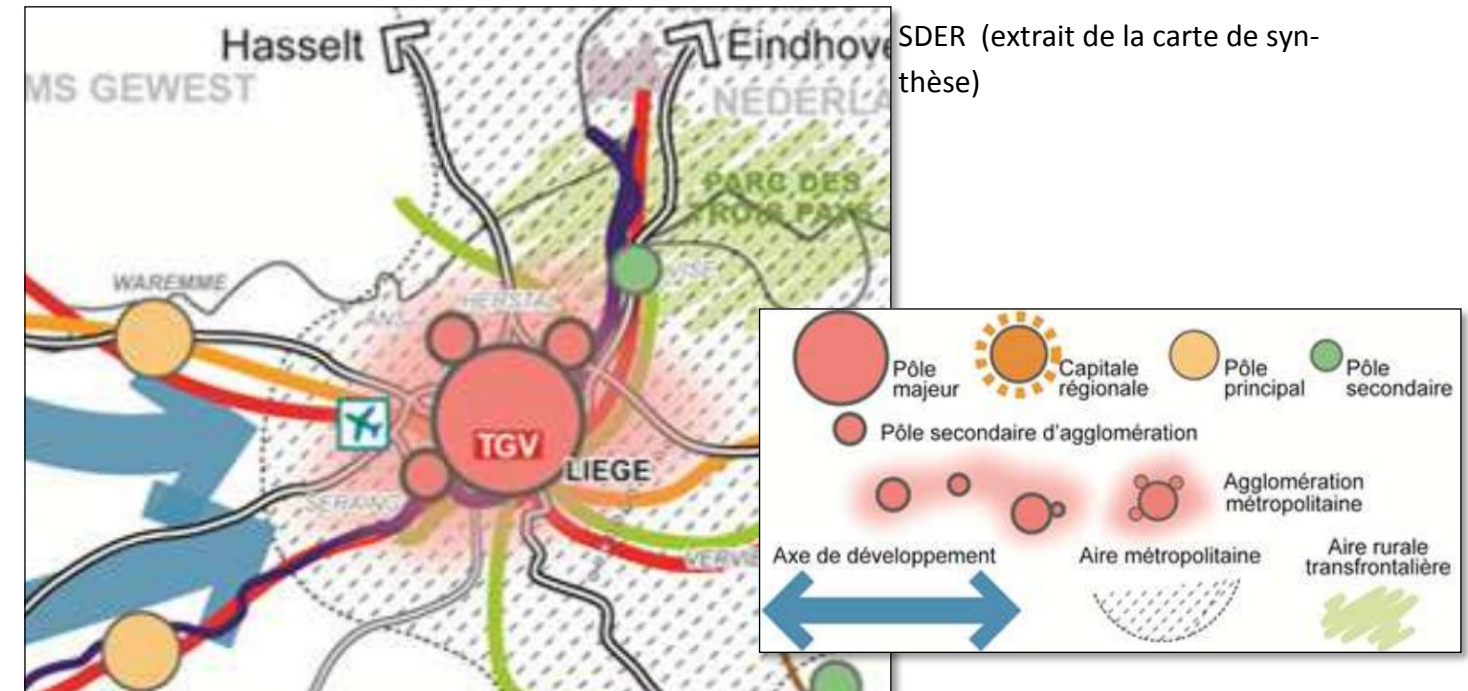
Ces différents éléments concernent des échelles et donc des **problématiques et/ou ambitions différentes**, qu'il convient de comprendre et respecter lorsqu'un Plan Communal de Mobilité est élaboré.

Documents Régionaux

- Le **Schéma de Développement de l'Espace Régional**. Ce document stratégique observe une réflexion d'ensemble sur la Wallonie et donne les grandes orientations à suivre pour harmoniser les développements et équilibrer le contexte socio-économique. Il constitue dès lors une référence lors des révisions des plans de secteur. Le projet de SDER a été adopté le 7/11/2013.
- Le **Plan de Secteur**. Premier élément dans l'ordre hiérarchique des documents réglementaires, ce plan définit les types d'affectations du sol possibles (habitats, activités, zone forestière, etc.) et les désignent à l'échelle de la parcelle dans le but d'assurer le développement harmonieux du territoire. Sans cesse adapté pour satisfaire aux besoins évolutifs du territoire, ce plan s'articule sur les orientations du SDER et sert de référence à nombreux autres documents réglementaires ou planologiques.

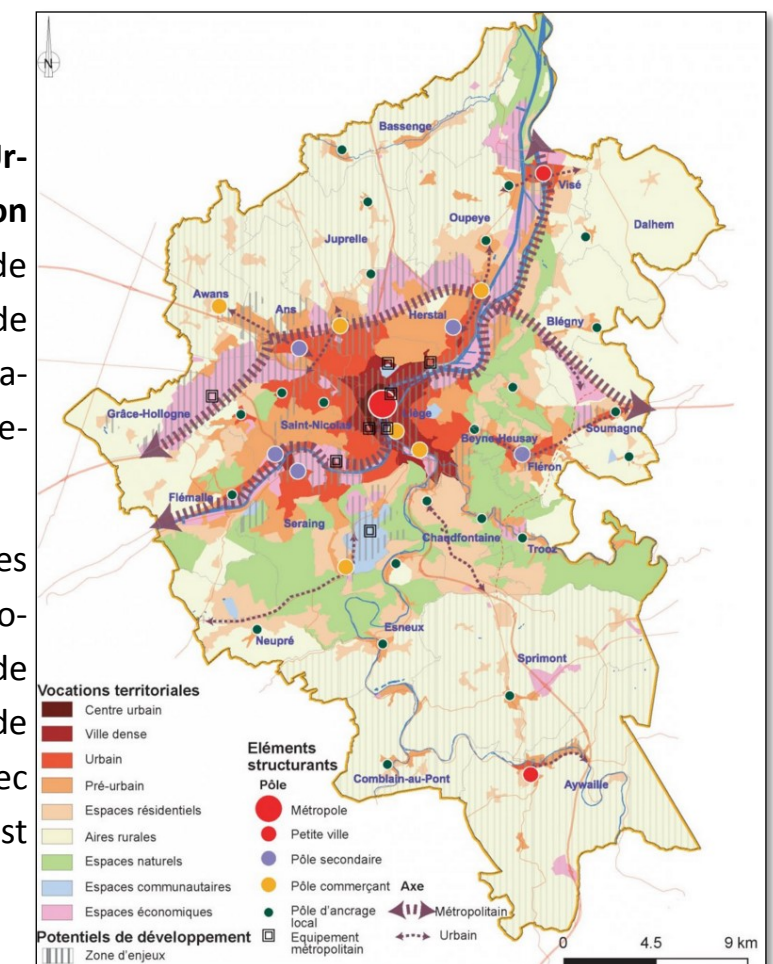
Documents Communaux

- Les **Plans Communaux d'Aménagement** précisent le plan de secteur, localement (à l'échelle d'un quartier par exemple) et réglementairement, en le complétant sur certaines affectations de manière à encadrer certains projets spécifiques.
- Les **Plans de lotissement** permettent la division de propriété pour assurer leur urbanisation et peuvent délimiter le tracé de nouvelles voiries.
- La commune ne dispose pas de **Schéma de structure communal**, qui est un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal.



Documents intercommunaux

- A l'échelle intercommunale, le **Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération Liégeoise** (projet de PUM datant de 2010) définit certaines organisations de l'accessibilité au sein d'une agglomération et donc sur le territoire de Grâce-Hollogne.
- Les communes avoisinantes, dont celles de Liège, d'Awans et de Seraing, disposent de PCM auxquels il convient de s'intéresser particulièrement afin de proposer des mesures cohérentes avec les objectifs voisins. Le PCM de Liège est en cours d'actualisation.



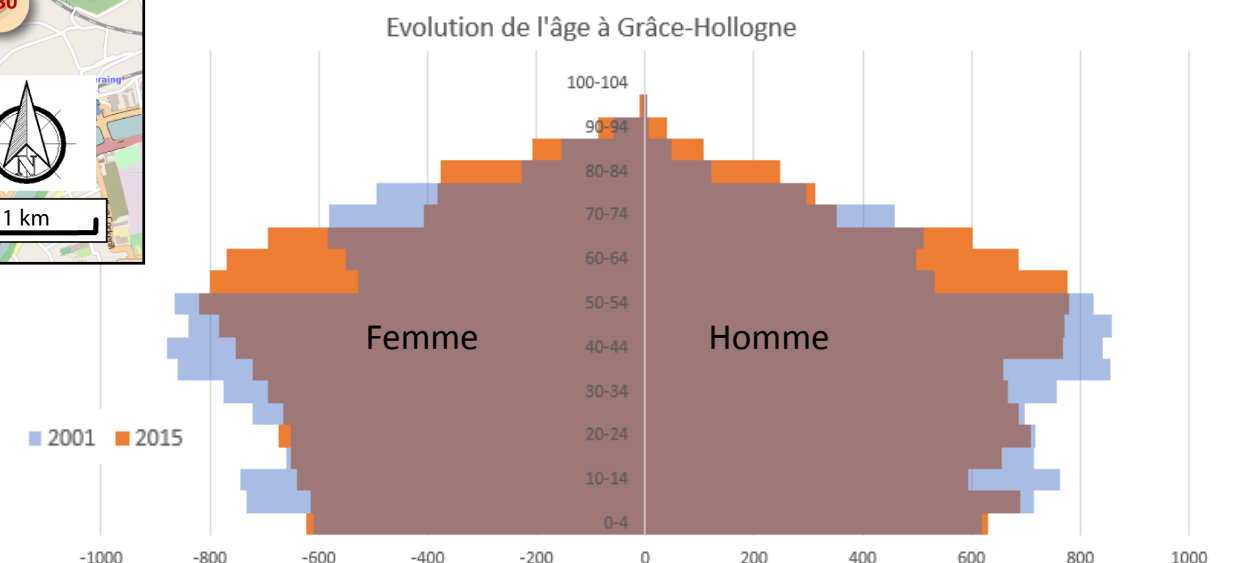
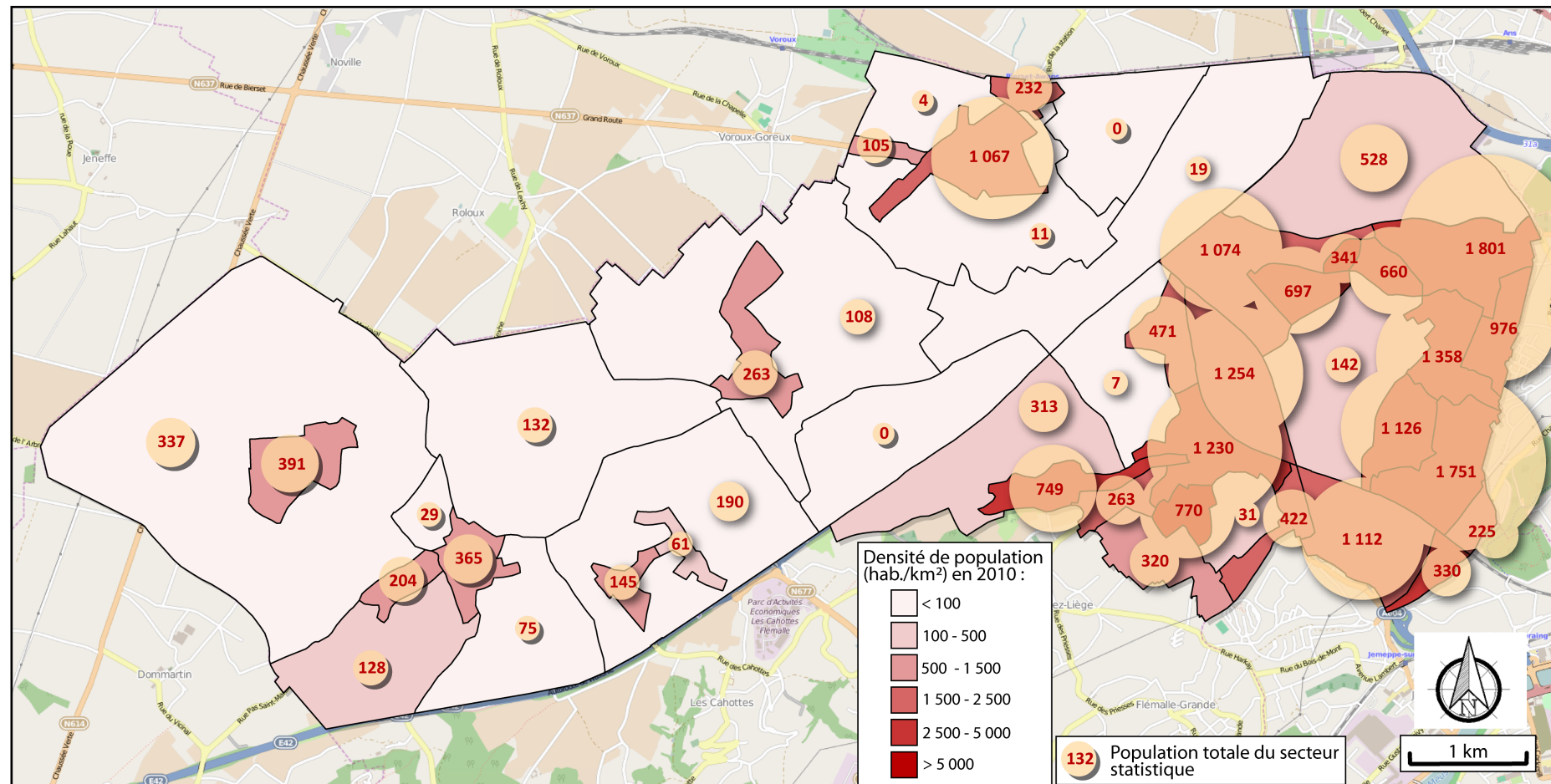
II. 2. Population

- En 2011, la **population de Grâce-Hollogne s'élevait à 22.000 habitants** (actuellement il y a 22.077 habitants).
- L'entité la plus peuplée est celle de Grâce-Berleur** (avec une partie de Loncin) avec ses 10.000 habitants (soit 46% de la population communale), tandis que celle de Hollogne-aux-Pierres accueille 6.320 habitants (29% de la population). Ainsi, les 3/4 de la population sont condensés sur ces deux entités.
- A l'inverse, l'entité de **Velroux** (y compris une partie de Fexhe-le-Haut-Clocher) est la **moins peuplée** avec 370 habitants (2% de la population). Cela s'explique notamment par le fait que la zone de Velroux est en pleine mutation pour devenir un centre industriel/économique forçant le départ des habitants ;

- Les données de populations à l'échelle des secteurs statistiques révèlent que pour la zone **Horion-Hozémont**, seuls les deux centres sont peuplés, et le reste de la zone **est très peu peuplé** (du fait de la présence de nombreux champs), à l'instar de la **zone Sud de Bierset** (zone agricole et ancien champ d'aviation) ;
- La **population de Grâce-Hollogne reste stable depuis 2001**. Seule l'entité de **Velroux** présente *a contrario* des taux de variations fortement négatifs, indiquant une diminution de sa population. Comme expliqué ci-contre, ce taux s'explique par l'expropriation des habitants pour transformer la zone en une zone économique et industrielle permettant le développement des activités liés à l'aéroport.
- La relative stabilité de la population de la commune (-0,23%/an depuis 2000 avec une

tendance à la hausse depuis 2009) dénote avec les tendances de l'arrondissement de Liège (+0,37%/an depuis 2000). Bien que Flémalle suive la même évolution que Grâce-Hollogne, les communes alentours voient elles leur population augmenter depuis 2000, s'inscrivant ainsi dans la lignée de l'agglomération Liégeoise (+0,78%/an depuis 2000 pour Fexhe-le-Haut-Clocher, +0,39 pour Seraing, +0,64 pour Awans).

- Un **vieillissement de la population** a lieu depuis les années 2000 (cf. image ci-dessous), la population des plus de 60 ans a augmenté de +15 % entre 2001 et 2015. A l'inverse, le nombre d'enfants en bas-âge (<5ans) est resté quasiment stable (+2%) et le nombre de jeunes de moins de 19 ans a diminué de -11%. Le nombre de personnes à mobilité réduite risque ainsi d'augmenter fortement dans les années à venir.

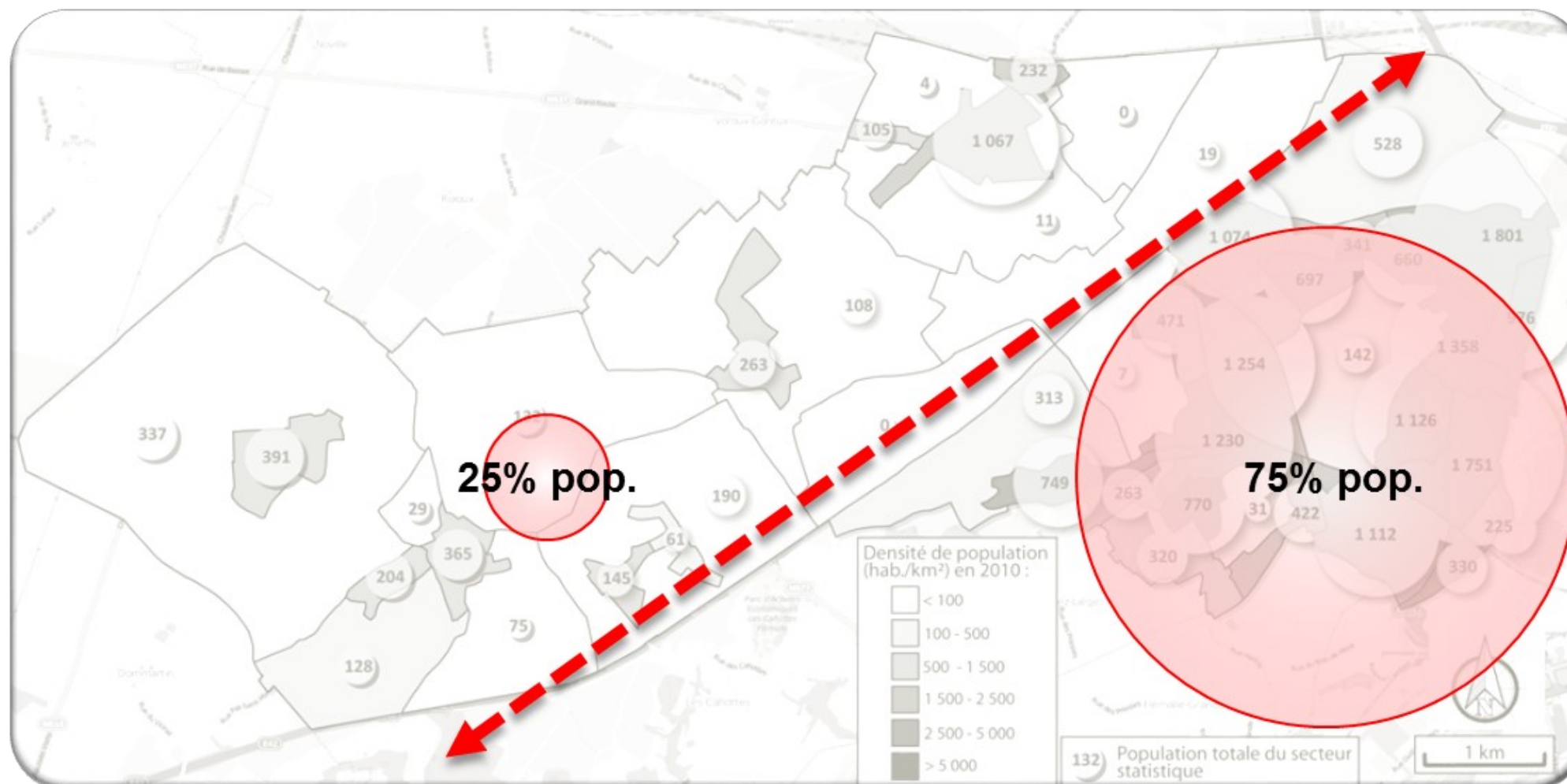


II. 2. Population (suite)

- La majorité des habitants est présente au niveau de Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres (75% de la population). Les densités les plus importantes pour Grâce-Berleur se situent à l'Est de l'entité (contraintes physiques par la présence de champs agricoles et d'un parc d'activités économique). Pour Hollogne-aux-Pierres, les plus fortes densités s'observent sur 2 zones: une au Nord (entre les champs et le parc d'activité économique) et une au sud, plus étendue, entourée de champs ;
- La commune affiche des densités intermédiaires (637 hab./km²) par rapport à celles des communes avoisinantes (750 hab./km² pour l'arrondissement de Liège), celle de Liège ayant la densité la plus importante (2.740 hab./km²). Ces densités sont cependant très disparates selon les entités, allant de 113 hab./km² pour Velroux à 1663 hab./km² pour Grâce-Berleur. Cela s'explique par la présence de l'aéroport et de zones économiques limitant l'installation d'habitants ;



Garages rue Jean Dessis (Hollogne)



- 25% des habitants habitent de l'autre côté de la « barrière » physique que représentent l'aéroport et l'autoroute, soit au minimum 1h de marche et 15 min en vélo (et jusqu'à plus de 2h de marche/ 30 min de vélo) pour rejoindre les centres de Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres. Il faut un peu moins de 10 min en voiture pour relier les deux entités de Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres entre elles, soit 40-45 min de marche et 13-15 min de vélo ;
- La structure de la population est semblable à celle de la structure wallonne, mais elle présente une part des moins de 18 ans plus élevée que dans le reste de la région (24 contre 21 %) ;
- Le taux de motorisation à Grâce-Hollogne est élevé, avec près de 52 voitures/100 hab. (taux 2011). Ce taux est légèrement plus élevé que la moyenne pour la Wallonie (51,5 voitures/100 hab.).

II. 3. Pôles générateurs de déplacements

Les **principaux pôles attracteurs** sont les **zones d'activités** et les **établissements scolaires** :

- Zones de développement économique et industriel :
 - Le territoire de Grâce-Hollogne compte **3 zonings d'activités bordant les infrastructures de transport principales**.
 - Le Parc d'Activités Economiques : 132 entreprises et environ 3200 emplois directs ;
 - Liège Logistics : 26 entreprises, 971 travailleurs, 1 centre de formation. En cours d'agrandissement ;
 - La zone aéroportuaire : aéroport fret/passager, 76 sociétés, 2778 emplois directs et estimations d'environ 6 700 emplois indirects (source : Stratec, Evaluation globale des incidences des projets de développement de la ZAE).

Au total, ce sont donc près de **7 000 emplois directs et presque autant d'indirects**, sur la zone économique de Grâce-Hollogne. Notons que le taux d'emploi intérieur (ratio entre le nombre de postes de travail dans la commune et la population en âge de travailler —15-64 ans) est ainsi relativement élevé à Grâce-Hollogne (67,5%) puisque supérieur aux moyennes de l'arrondissement de Liège (59,4), de la Province de Liège (55,3) et de la Wallonie (55,4). Ceci traduit une offre d'emplois assez importante dans la commune, principalement liée à la présence de ces zones d'activités.

- Ils bénéficient d'une desserte routière intéressante avec des accès directs à l'autoroute, et sont tous proches de l'aéroport. Une ligne de TGV fret devrait également desservir Liège Logistics sur du plus long terme.
- Au vu de la localisation des ZAE, la part modale de la voiture particulière est actuellement proche des 100%.
- Ces activités génèrent des déplacements importants mais se situent dans des zones éloignées de l'habitat (ou en cours d'expropriation), les nuisances sont donc limitées.
- Aucun plan de déplacement d'entreprise n'existe à l'heure actuelle dans les zones d'activités de l'entité.
- Enseignement :
 - Grâce-Hollogne compte **10 établissements scolaires maternelles et/ou primaires** (communales ou libres, dont 6 communales sur 13 implantations) et environ 2.000 élèves (données 2012 pour 10 établissements), ainsi qu'**un établissement secondaire** (à Hollogne-aux-Pierres). Grâce-Hollogne représente ainsi un pôle plutôt attractif. La commune compte également plusieurs lieux d'accueils extra-scolaires.
 - Les comportements de mobilité des élèves seront décrits sur base des résultats des enquêtes scolaires effectuées auprès de tous les établissements scolaires de la commune (maternel et primaire). Les enquêtes qui nous ont été transmises sont traitées à la page 14.



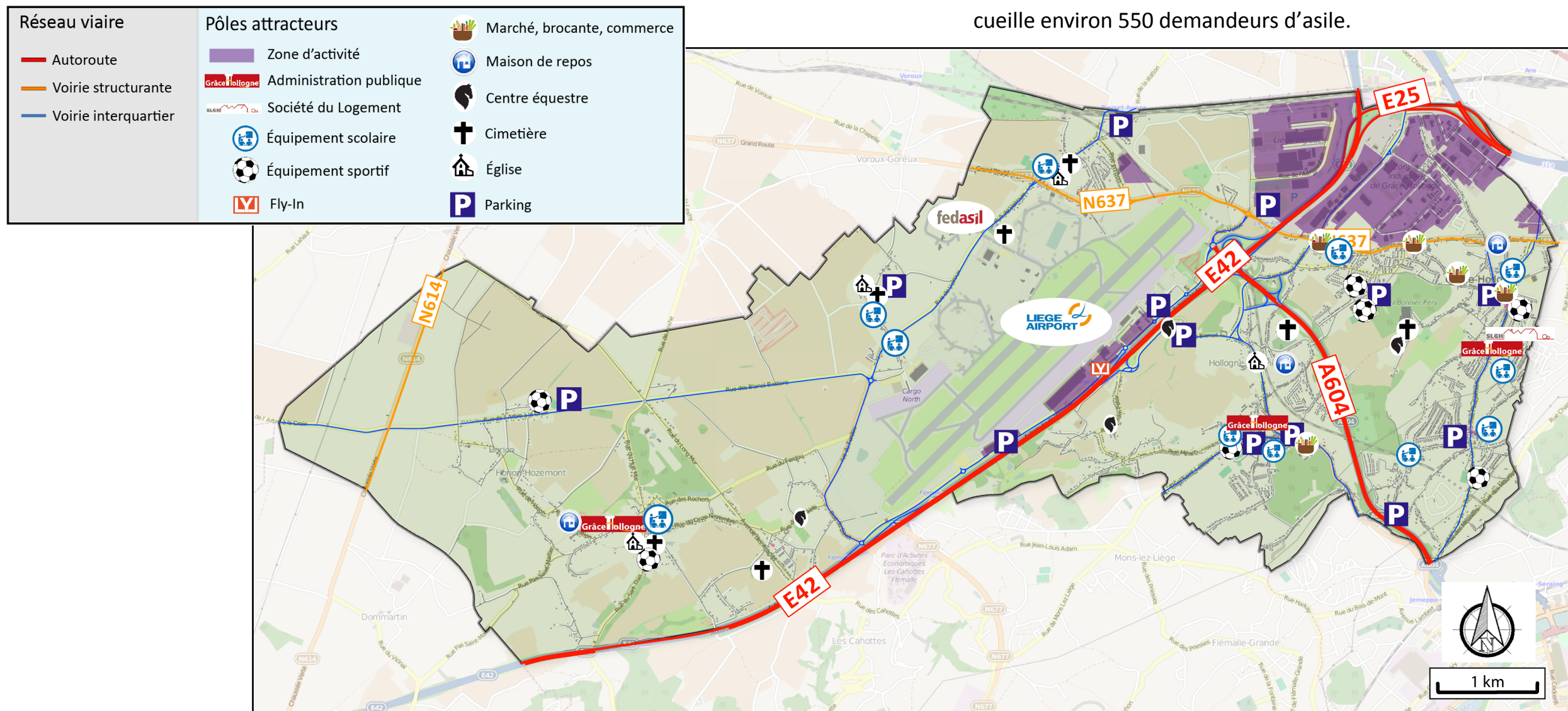
Zone aéroportuaire



Ecole de Bierset (av. de la Gare)

II. 3. Pôles générateurs de déplacements (suite)

- Les **zones d'habitations**, et en particulier les centres de chaque entité, fédèrent quotidiennement de nombreux déplacements, motorisés ou non. Les poches d'habitat plus denses (Grâce-Berleur, Hollogne-aux-Pierres), concentrent des flux de déplacement plus importants sur quelques axes/cheminements, au contraire d'entités plus étirées et moins habitées (comme Velroux) où les déplacements apparaissent plus diffus ;
- Les **principaux sites d'emplois**, et notamment les zoning industriels/l'aéroport et les établissements scolaires, représentent les secteurs majoritaires sur Grâce-Hollogne et génèrent de nombreux déplacements. En outre, pour les établissements scolaires (primaire), ils entraînent une part importante de déplacements d'élèves et de parents d'élèves. Il n'y a pas d'établissement secondaire hormis la section de l'Athénée Montegnée. Cela implique un nombre important de déplacements d'élèves vers l'extérieur ;
- Les **arrêts de transport** (bus principalement) polarisent de nombreux déplacements (en particulier chez les élèves) et permettent de rejoindre d'autres destinations. La commune compte ainsi environ 70 arrêts (TEC, SNCB) ;
- Les **services communaux** (hôtel communal, antenne communale de Grâce, antennes de quartier, CPAS, Police, MES etc.) fédèrent également un certains nombre de déplacements ;
- Les **maisons de repos** (employés et visiteurs) ainsi que les **services de santé** ;
- Les **structures et aménagements sportifs**, tels que les terrains de foot (5), de tennis ou encore les Agoraspaces et centres équestres représentent également des sources de déplacements, notamment pour les enfants ;
- Le marché (samedi) et la brocante (dimanche) hebdomadaire sur la place du Pérou** ainsi que les commerces, principalement présents à Grâce-Berleur ;
- Les lieux de cultes**, on dénombre pas moins de 9 lieux de cultes (catholique ou protestant), principalement situés à Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres. En particulier, l'église d'Hoirion-Hozémont attire beaucoup de public.
- Le centre **de simulateur de vol** situé rue de l'Aéroport 8, nouveau complexe qui sera ouvert en novembre 2015. Il est le plus grand au monde et devrait attirer de nombreux visiteurs.
- Le centre Fedasil**, situé rue de Velroux sur l'ancienne caserne militaire de Bierset qui accueille environ 550 demandeurs d'asile.



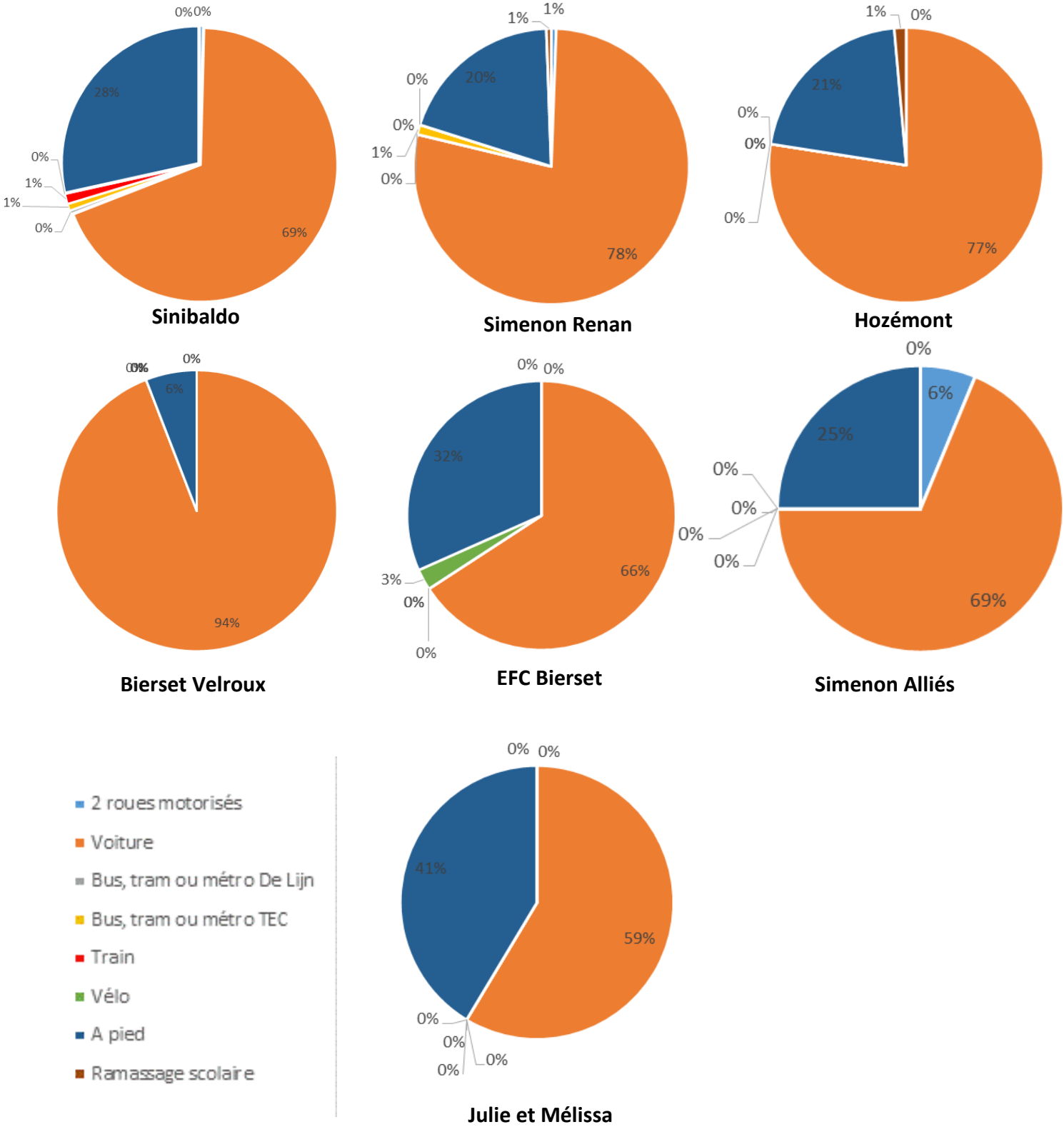
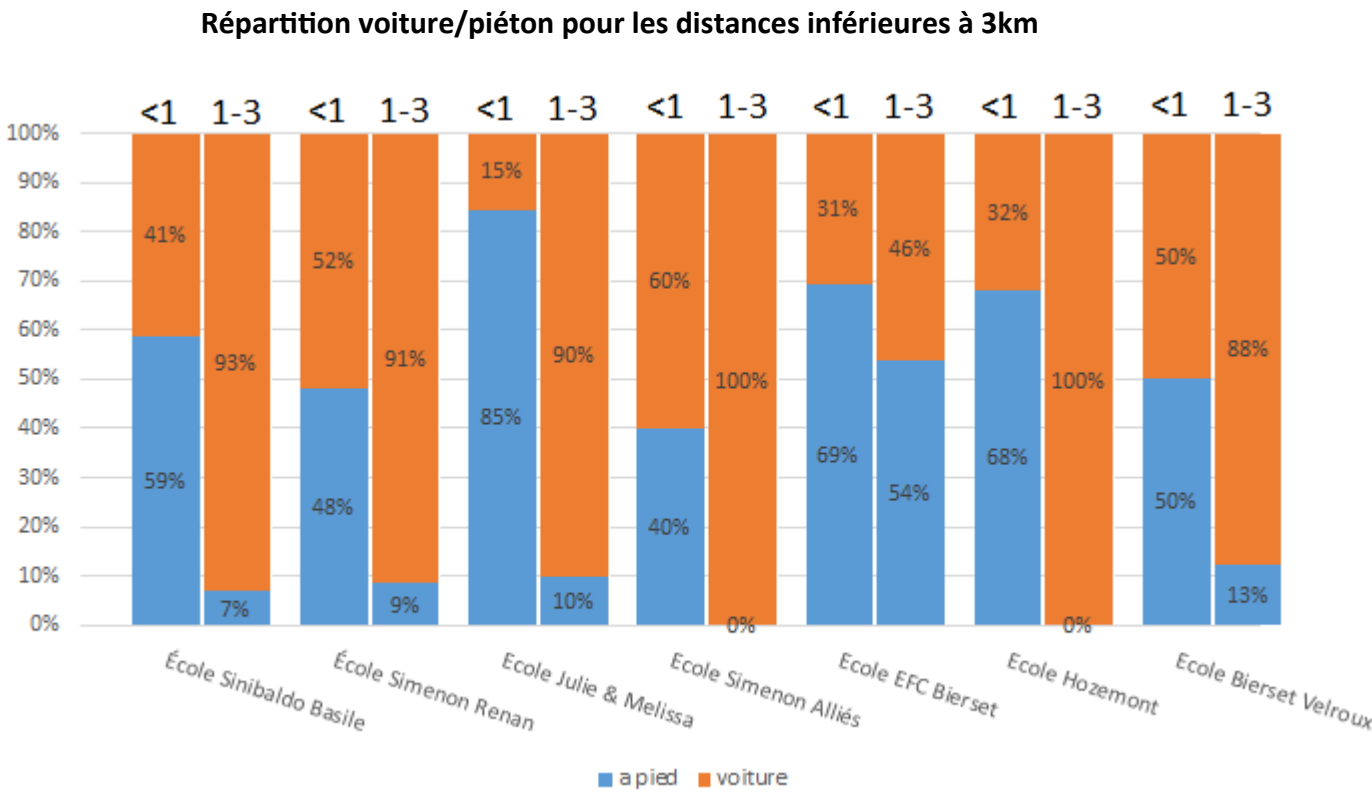
II. 3. Pôles générateurs de déplacements (suite)

Les résultats issus des enquêtes de mobilité scolaire nous montrent ici les tendances en mobilité pour les écoliers de Grâce-Hollogne. Ainsi, la grande majorité des élèves provient d'un périmètre très proche, inférieur à 3 km (91% des élèves pour Simenon Alliés, 68% pour Simenon Renan, 66% pour Sinibaldo Basile et 65% Julie & Melissa), d'autres un peu plus éloignés sont situés à une distance inférieure à 4km (52% pour EFC Bierset et 51% Hozémont). Seule l'école de Bierset Velroux se démarque avec 86% des élèves ayant plus de 3km de distance depuis leur domicile).

Bien qu'une grande partie des écoliers de Grâce-Hollogne vivent à moins de 3 km de leur école, **le mode de transport le plus utilisé reste principalement la voiture**. Ainsi, dans les écoles dont une large majorité (>65%) des élèves habitent à proximité, parmi ceux ayant répondu venant en voiture, 90% habitent à moins de 3km. Ainsi, pour l'école Simenon Renan, 91% des élèves se déplaçant en voiture, viennent d'un rayon de moins de 3km de l'école.

La marche à pied correspond au deuxième mode le plus utilisé, même si **la voiture reste omniprésente**. La seule « exception » à ce constat est pour l'école « Julie & Mélissa » où la marche à pied représente 41% des déplacements. A noter que le ramassage scolaire n'est quasiment pas utilisé (seulement à Hozémont, et il ne représente que 1% des déplacements).

Globalement, on peut voir sur le graphique ci-dessous, que mise à part l'école EFC Bierset, le nombre de déplacement en voiture est très important sur les petites distances : **le potentiel de report modal est donc important**.



Répartition des parts modales des écoliers des différentes écoles de Grâce-Hollogne

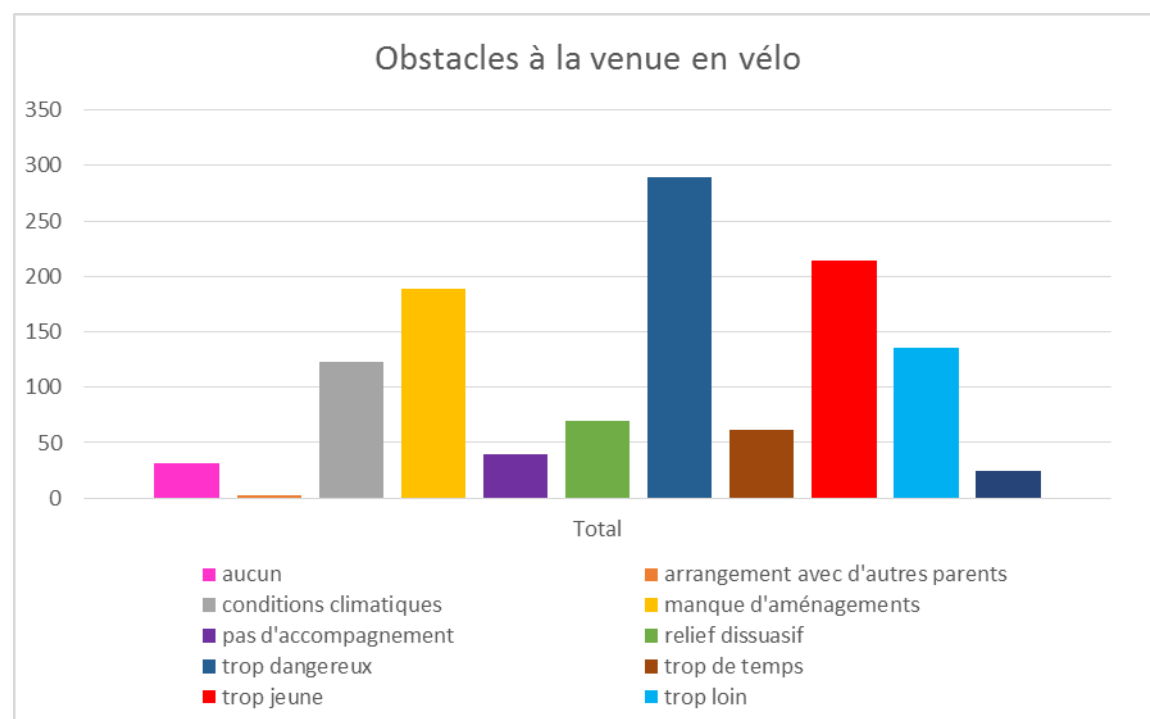
II. 3. Pôles générateurs de déplacements (suite)

Quelque soit le mode alternatif à la voiture considéré (à pied, vélo ou TEC), l'un des obstacles majeurs qui ressort des enquêtes est **l'âge jugé trop jeune des écoliers**.

Il est intéressant de remarquer que parmi l'ensemble des obstacles proposés, la distance trop courte à parcourir est la raison principale justifiant la non utilisation des services de TEC. Cela met en avant que les parents ont conscience que la distance entre leur domicile et l'école est relativement courte dans la majeure partie des cas. Ceci peut constituer une justification à l'utilisation des modes doux (à pied, vélo).

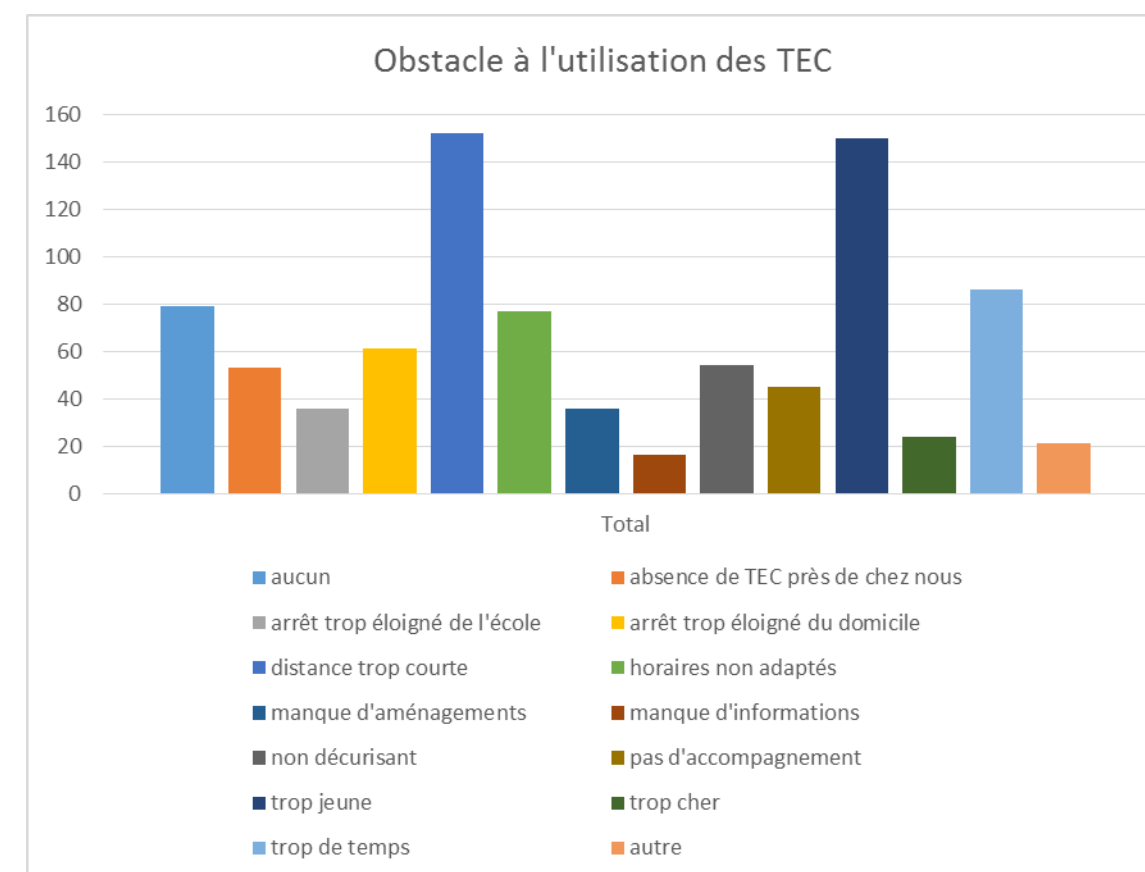
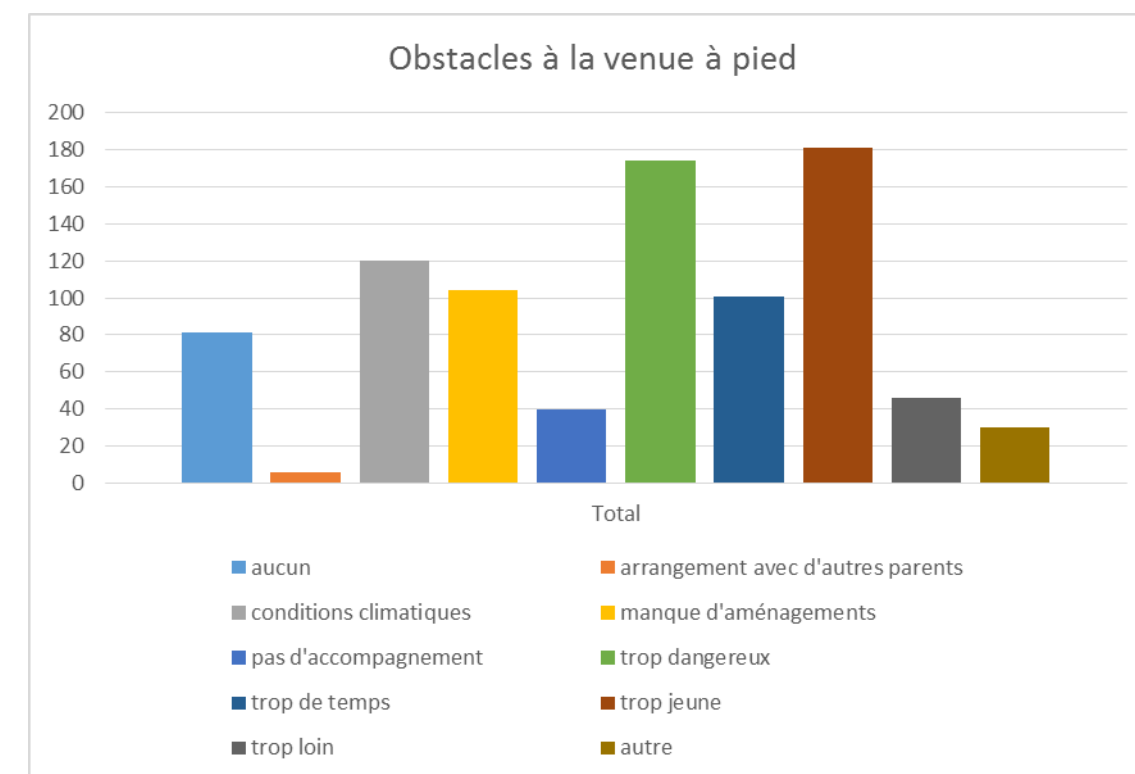
Pour les modes actifs, en dehors de l'âge, le principal obstacle est **la perception dangereuse du trajet à parcourir par l'écolier**, que ce soit à pied ou à vélo, en particulier dû au manque d'aménagements. Au contraire de l'utilisation des TEC, il est ici également mis en avant que la durée/distance du trajet est jugée trop longue. On voit ici la contradiction entre les perceptions : la même distance est tour à tour jugée ou trop courte ou trop longue. Les conditions climatiques ressortent également comme un frein important à l'utilisation des modes actifs.

Enfin, il est intéressant de constater que **35 % des enquêtés ont répondu ne voir aucun obstacle à l'utilisation des TEC ou des modes actifs**. Ce chiffre est relativement élevé et correspond à un potentiel important de report modal de la voiture vers les autres modes.

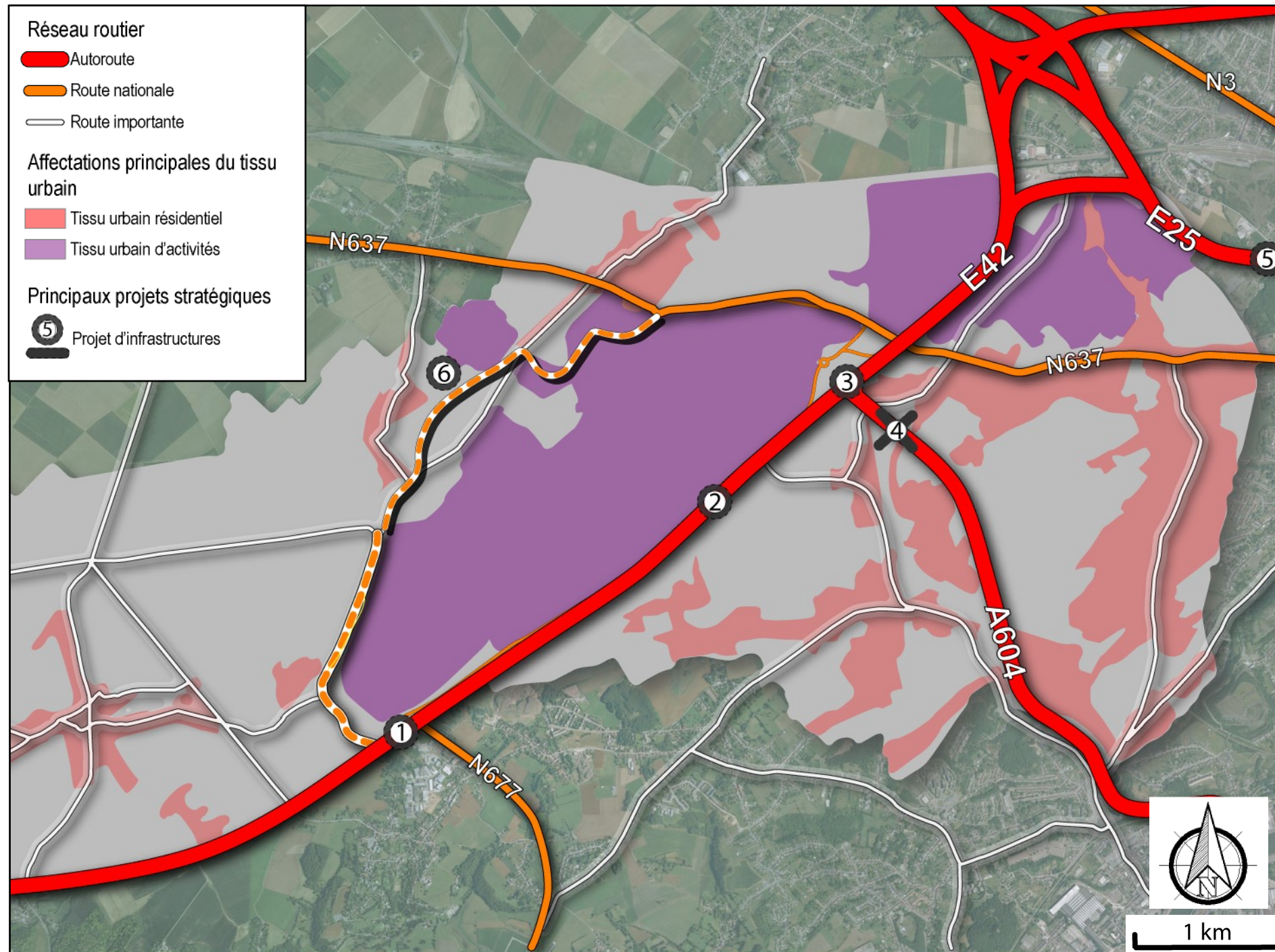


Déplacement du personnel : une utilisation massive de la voiture

Pour le personnel des écoles, nous constatons une utilisation massive de la voiture. La majorité du personnel vient de la commune de Grâce-Hollogne ou des communes proches, pourtant, la part modale de la marche à pied est quasiment nulle et la part modale des transports en commun est nulle.



II. 4. Situation prévisible à terme



- **Un budget FEDER** de 33M€ est prévu pour les projets d'infrastructures routières vers Bierset avec une réalisation en tout ou en partie d'ici à 2020. Les projets concernés sont la finalisation du contournement nord de l'aéroport et l'aménagement de l'échangeur 3 (Liège Airport).
- Le **pont 8 de la A604** sera supprimé à court terme (rue Haute Claire) (4).
- Enfin, un **plan de jalonement** destiné à aiguiller les poids-lourds vers/depuis les zonings depuis les autoroutes est en cours d'étude à la Sowaer.

De nombreux projets arrêtés auront une influence importante sur la mobilité à Grâce-Hollogne

- **15** projets de développement (activités et immobilier) et **6** projets d'infrastructures, localisés ci-contre et à la page suivante et décrits plus en détails par après dans le rapport, dans les parties spécifiques à chaque mode.

Horizon considéré

- Les horizons pris en compte pour les différents projets sont le court (<2020), le moyen (2020/2025) et le long terme (>2025). Les projets dont l'horizon est trop incertain n'ont pas été considérés dans le cadre de cette étude.

Evolution des infrastructures

- Le **réseau routier va évoluer dans les années à venir** de manière notamment à améliorer l'accessibilité des zones d'activités économiques de l'entité de Grâce-Hollogne. Les **échangeurs autoroutiers** de Flémalle (cf. numéro 1 sur la carte ci-contre, court terme), Liège Airport (2, moyen terme), Grâce-Hollogne (3, moyen terme) et Bonne Fortune (5, moyen terme) seront modifiés afin de répondre au développement futur des zones d'activités économiques de la zone.
- **Une voirie au nord de l'aéroport (6)** sera construite à moyen terme pour limiter le charroi de poids-lourds (« PL ») dans les quartiers de riverains. Cette voirie aura un statut de **voirie de contournement régionale** et de ce fait, aucun accès direct à une entreprise ne peut être fait depuis cette voirie. Les accès aux diverses entreprises du site se feront via des voiries à statut communal.

La rue de Velroux sera quant à elle maintenue en cul-de-sac (à hauteur de l'actuel centre Fedasil) pour préserver les riverains de la même rue.

II. 4. Situation prévisible à terme (suite)

Evolution urbanistique

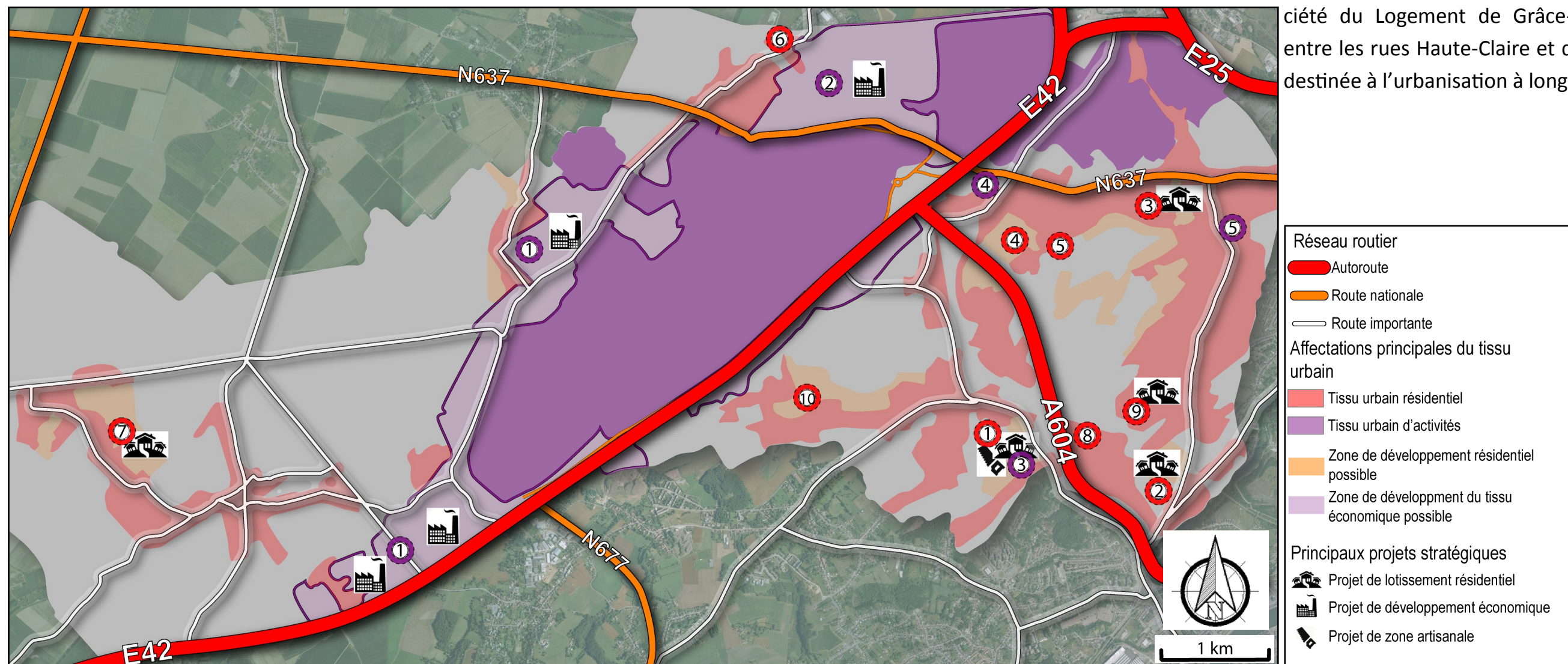
- **Cinq projets d'activités** sont prévus sur la commune:

- Extension des zones d'activités autour de l'aéroport avec une mise en vente des terrains temporisée allant de 2015 à 2031 (Zones Sowaer et Spi) - n°1 sur la figure ci-contre.
- Projet de gare TGV fret (Liège Carex) à un horizon long terme. Le projet est en effet en standby car il faut attendre la mise en place d'un autre railport en Europe pour qu'il soit fonctionnel - n°2.
- Zone artisanale sur le site de la Vieille Montagne, qui est en cours de réhabilitation par la Spaque. Le rapport urbanistique et environnemental (RUE) est en standby pour l'instant - n°3.
- Les abords du carrefour de Wasseige sont destinés à être densifiés avec, d'une part, la relocalisation de l'Intermarché et, d'autre part, une zone d'activité économique mixte le long de l'autoroute—n°4.

- Projet de requalification de la place du Pérou avec notamment le déplacement et la requalification des terrains de tennis extérieurs et de l'ancienne piscine découverte. Aucun projet concret n'est défini à ce stade.

- **Dix projets immobiliers** sont envisagés sur le territoire communal:

- Des logements sur le site de la Vieille Montagne—n°1. Aucun projet n'est défini à ce stade en raison de l'arrêt du RUE.
- Lotissement du Corbeau (rue Paul Janson): environ 50 lots doivent encore être construits sur un total de 141 lots pour maisons individuelles et de 10 lots pour immeubles à appartements (auteur de projet: bureau Aural) —n°2
- Urbanisation du Charbonnage du Bonnier—Paire Nord entre les rues Mathieu de Lexhy, du Charbonnage, du Bonnier et Hector Denis : 264 logements (250 appartements et 14 habitations unifamiliales). Le permis d'urbanisation est à l'étude (auteur de projet: bureau Aural) —n°3.
- Construction de 28 habitations individuelles en cours rue des XVIII Bonniers + réserve de la Société du Logement de Grâce-Hollogne (SLGH) entre les rues Haute-Claire et des XVIII Bonniers destinée à l'urbanisation à long terme - n°4



II. 4. Situation prévisible à terme (suite)

SUITE des projets immobiliers envisagés sur le territoire communal:

- Déménagement d'une partie des services techniques de la commune + construction d'une nouvelle crèche rue des XVIII Bonniers—n°5
- 2 lotissements d'un total d'environ 100 logements avenue de la Gare à Bierset—n°6. Ces deux projets sont suspendus en raison de problèmes liés au réseau d'égouttage public vers AWANS.
- Urbanisation entre les rues de la Station et Elva à Horion (environ 2ha). PCA sur la ZACC d'Horion réalisé en 2010 par Pluris. Pas de projet concret pour l'instant (long terme) - n°7.
- Projet de délocalisation de l'implantation scolaire du Boutte située actuellement rue du Boutte et difficilement accessible pour les pompiers. Localisation pas encore définie à ce stade—n°8.
- Extension du lotissement de la Vieille Ferme: 26 logements et 2 immeubles à appartements—n°9.
- Projet d'urbanisation sur 5ha à Crotteux entre les rues Busquet et Diérain Patar. Etude de potentialité en 2012-2013 (long terme) - n°10.

Sans oublier pour **les projets stratégiques en termes de mobilité sur les communes voisines** de Grâce-Hollogne:

- Le **projet d'extension du centre commercial** de 'Sualement' à Seraing (entre les rues de la Station, Fanfare et Aripette) qui va attirer des chalands en provenance de Grâce-Hollogne;
- Le nouvel hôpital du **Centre Hospitalier Chrétien** sur le site de l'ancien Charbonnage Patience et Beaujonc à Glain (sur le territoire de la Ville de Liège). Celui-ci aura un accès secondaire depuis la rue Emile Vandervelde (accessibilité locale).
- **Deux projets de lotissements** sur Saint-Nicolas :
 - * « Terrilex »: 200 logements à l'arrière de l'Athénée de Montegnée, avec un accès sur la N637;
 - * « Urbain »: 600 logements entre la N637 et la rue Branche Planchard (où se fera l'accès).

Evolution de la population à court terme

- A court terme, le développement des différents **projets immobiliers** devrait attirer à **minima 1 029 habitants supplémentaires** (prise en compte des lotissements du Corbeau, de Bonnier, et de l'extension du lotissement de la Vieille Ferme, hypothèses de 2,5 habitants par appartement et 3 par maison). **Soit + 4,7% par rapport à la population actuelle.**

Evolution de la population à long terme

- Deux estimations quant aux évolutions de la population de la commune dans les années à venir peuvent être faites :
 - Une estimation basse, basée sur une **extrapolation des tendances des dernières années** aboutissant à **une** estimation de la population en 2030 d'environ **23 670** habitants (+0,43%/an) ;
 - Une estimation haute, basée sur les perspectives du Bureau du Plan pour l'arrondissement de Liège : environ **23 946** habitants.

Evolution de l'emploi

D'après le bureau Fédéral du Plan, le nombre d'emplois devrait croître de 8% entre 2010 et 2020 et 2% entre 2020 et 2030 pour atteindre un total **de 9 316 emplois** à Grâce-Hollogne. Il faut ajouter à ce chiffre le nombre d'emplois que vont générer les projets de la SOWAER, estimé à **environ 7 000 emplois (2030)** (source : Evaluation globale des incidences sur l'environnement de l'ensemble des projets de développement des zones d'activité économique en matière de mobilité à proximité de l'aéroport de Liège, Novembre 2012, Stratec).

Ainsi, on peut estimer que le nombre d'emplois devrait avoisiner **16 319 en 2030. Soit + 93% par rapport à l'emploi actuel** (le nombre d'emplois est presque doublé).



Source : Google Street View, lotissement du Corbeau

II. 5. Synthèse

Contexte Géographique	Structure Spatiale	Affectation du Sol	Population	Pôles de déplacements
Province de Liège (1,1 M d'habitants) Proximité de Maastricht (1/2h), d'Aix-la-Chapelle (50 min) et de Bruxelles (1h) via un réseau routier de premier niveau E42, E25, A604 et E40 (< 1km au nord) Un seul point d'arrêt SNCB au niveau de Bierset	6 entités Relief accidenté et disparate Coupures physiques : auto-route E42, ligne ferroviaire 36A et l'aéroport du Bierset Plateau sur les 2/3 Ouest du territoire et relief descendant (vallées) vers le Sud sur Grâce et Hologne Urbanisation croissante d'Ouest en Est, en approchant de Liège et des infrastructures de transport Contraintes topographiques au Sud-Est du territoire	Territoire destiné à trois affectations principales, bien délimitées : - Résidentiel à l'Est ; - Agricole à l'Ouest ; - Activités au centre ; Territoire majoritairement agricole dans les faits (de Horion à Bierset) Zones d'activités encore réduites autour de l'aéroport mais bien développées au Nord-Est Grâce-Berleur est la principale agglomération, s'articulant autour d'espaces non bâtis Nombreux espaces concernés par des prescriptions particulières dans le cadre du développement économique de l'aéroport 3 ZACC et quelques zones encore disponibles (non bâties) à l'extension du tissu résidentiel	22.100 habitants en 2015 Grâce-Berleur = +/- 50% (10.000) Centre très faiblement peuplé (zone de l'aéroport) Population stable depuis 2001 hormis sur Velroux (expropriation dans le cadre du développement économique) Densités intermédiaires par rapport à celles des communes avoisinantes (640 et 750 hab./km²) Différence de densité très nette entre Nord et Sud de la E42 Taux de motorisation légèrement supérieur à celui de la Wallonie (52 contre 51,5 voitures/100 hab.) La population de Grâce-Hollogne vieillit (+15 % de senior en 15 ans), les aménagements PMR vont devenir de plus en plus indispensables.	6 pôles d'habitations Principaux sites d'emplois (3 zones d'activités) concentrant plus de 7000 emplois directs et 7000 indirects L'aéroport (fret + passagers) Etablissements scolaires Le nouveau Flying Arrêts de transport de bus (70) et le point d'arrêt SNCB Services communaux (Hologne, Grâce, Hozémont) Equipements et centres sportifs (hall omnisports, centre équestres, stade de foot) Marchés/brocante/commerces
Evolutions attendues Cinq projets d'activités, notamment une gare TGV Fret Budget FEDER 33M€ pour des projets d'infrastructures routières vers Bierset 10 projets immobiliers 6 projets d'infrastructures A long terme, environ 7000 emplois et 1800 habitants supplémentaires				

III. Mobilité actuelle et tendancielle



III. 1. Modes actifs

Chaque thématique de la mobilité est abordée sous **2 approches différentes** :

- la première reprend une liste non exhaustive des observations recueillies dans les courriers des riverains, les comptes rendus des agents de quartier de la Police locale, du Conseil consultatif en Mobilité (CCM), et enfin des réunions publiques qui ont eu lieu en janvier 2016. Pour ces dernières, les comptes rendus sont repris en Annexe du présent rapport afin de ne pas surcharger le texte pour le lecteur. Une synthèse cartographique y est également reprise.
- la seconde est une approche classique de diagnostic reprenant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour chacun des thèmes traités.

Liste non exhaustive des observations relatives aux modes actifs (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

- Insécurité sur la voie piétonne de l'**Avenue des Acacias**.
- Manque d'aménagements pour les piétons sur les voies suivantes :
 - l'**Avenue de la Gare** (école) ;
 - la **Chaussée de Hannut** ;
 - la **route de Bierset** ;
 - la **rue Mavis** ;
 - la **rue Vert Vinave** (afin de les rendre plus sûres pour les piétons) ;
 - la **rue Paul Janson** et du **lotissement du Corbeau** ;
 - l'**école du Berleur** ;
 - de la **commune d'Ans** jusqu'au **PAE** ;
 - la **rue A. Materne** ;
 - la **rue des 18 Bonniers** ;
 - la **rue Méan** ;
 - Rue des **Coqs** : occupation du trottoir par des voitures en stationnement.
 - la **rue Joseph Rouyer** (sous le pont, manque d'éclairage), occupation notamment du trottoir par des camions en stationnement.
- Manque d'aménagements (marquage au sol, signalétique, etc.) sur les pistes cyclables sur toute la **commune de Grâce-Hollogne**.
- Manque de signalisation sur la **rue de l'Agneau** : présence de nombreux enfants et de cyclistes.
- Manque de visibilité des passages piétons au croisement des **rues Paul Janson/Meuniers** et à l'intersection avec la **rue Toute-Voie**.



III. 1. Modes actifs

Une topographie difficile et des barrières physiques

- Le **relief de la commune représente une contrainte majeure** pour l'ensemble des modes actifs : le dénivelé est contraignant sur la majeure partie de la commune, en particulier Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres.
- La voie ferrée, l'aéroport et l'A604 représentent des barrières physiques importantes ne permettant pas d'avoir un nombre suffisant d'itinéraires différents pour connecter les différents quartiers et les pôles d'activités (tant à pied, qu'à vélo).
- Il existe un pont surplombant l'autoroute, le pont « Julie et Mélissa » qui n'est praticable que par les piétons. Sa démolition est à envisager dans les prochaines années. Le PCM devra déterminer si un nouveau pont est nécessaire ou non à cet endroit et s'il est détruit, proposer de le remplacer symboliquement.

Des cheminements contraignants...



Photo : rue du Village (Velroux)

- Les **dimensions et revêtements de la majorité des trottoirs représentent des contraintes à la mobilité**, notamment pour les PMR, devant pouvoir disposer d'une largeur minimale pour passer. De plus, des panneaux de signalisation ou d'autres objets (comme des gouttières) sont parfois présents au centre du trottoir (exemple rue Tirogne). Parmi les rues les plus problématiques relevons la rue de Velroux (entre l'arrêt de bus et le centre Fedasil), le carrefour Velroux-Hannut (non praticable pour les PMR et insécurisant pour l'ensemble des modes actifs), les accotements présents sur la N637, la liaison entre la N637 (arrêts de bus) et le PAE non équipées pour les PMR (rues de l'Expansion et des 4 Arbres) ou encore la rue Golet.
- Le **partage de certains espaces avec les véhicules en stationnement** oblige régulièrement à devoir évoluer sur la chaussée.
- Le développement linéaire du tissu urbain, entraînant des distances importantes, est un frein aux déplacements piétons. Combiné à la présence de l'aéroport, la mise en place d'itinéraires piétons maillant l'entièreté du territoire est difficile.

...à l'absence de cheminements

- Il n'existe **pas de connexion au RAVeL** (sur Ans), il n'y a **pas de continuité** des cheminements existants, et ceux-ci ne sont **pas bien entretenus**.
- Les **principaux axes, dans leur portions bâties par des habitations**, comprennent des trottoirs. Ces **portions sont interrompues dès qu'il n'y a plus de bâtiment**, limitant toute connexion avec une autre entité.
- Près de l'aéroport, malgré une pression automobile forte et la présence de nombreuses entreprises, il n'existe pas de cheminements piétons sécurisés pour les employés travaillant dans cette zone.
- Les **espaces semi-ruraux** sont, la plupart du temps, dépourvus de tout espaces de trottoirs. Ainsi, il n'existe pas de cheminement/trottoir pour rejoindre le terrain de foot situé rue de l'Arbre à La Croix, et le centre d'Hozémont est dépourvu de trottoirs sur plusieurs rues (rue du Onze Novembre, rue du Sart-Thiri).
- Malgré la présence de plusieurs centres équestres sur la commune, il n'existe actuellement pas d'aménagement pour les **ballades équestres**.
- L'absence d'aménagements cyclables combinés aux barrières physiques susmentionnées sont des freins à l'utilisation du vélo. Notons également une **absence de parking vélo**, notamment près des pôles attracteurs.



Photo: Rue de Bierset (Hollogne)

III. 1. Modes actifs (suite)

Une intermodalité TEC/modes actifs à améliorer

- **Les arrêts TEC** sont majoritairement desservis par des trottoirs, mais ce n'est pas le cas pour tous. Il n'existe par exemple pas d'arrêt pour les usagers du bus qui rejoignent à pied le village d'Hozémont via la rue du Huit Mai (pas de desserte du village en semaine), ou pour relier l'aéroport depuis l'arrêt TEC rue de Bierset (arrêt utilisé par les passagers de l'aéroport en période estivale d'avril à septembre, période des charters).
- De plus, peu d'arrêts TEC sont pourvus d'abris ou proposent des zones d'attentes agréables (trottoirs souvent étroits, poteaux cachés etc.). **Cela ne permet par conséquent pas d'encourager des alternatives concurrentielles aux déplacements en voiture.**



Photo: Rue Grande

Des atouts favorisant l'attractivité des modes actifs

- Présence de réseaux de cheminement piétons intra-îlots, notamment autour des logements sociaux.
- Raccourcis destinés aux piétons rue Forsvache, au sein de la cité des Mineurs, ou encore rue de Liège-Cité Aulichamps, permettant d'améliorer l'attractivité d'un déplacement piéton au détriment de la voiture.
- Organisation d'un festival de promenade (à Horion-Hozémont).
- Aménagement du chemin de l'ancien tram en sentier pédestre et traversant Hozémont.
- Une piste cyclable est aménagée en bordure de la Chaussée de Hannut entre Bierset et le rond-point de Liège Logistics.
- Présence d'une piste cyclable suggérée rue de Loncin.
- Plusieurs rues du territoire ont été mis en SUL (autorisation pour les cyclistes de circuler en sens interdit) permettant aux cyclistes de raccourcir leur trajet. Ces SUL permettent d'encourager l'utilisation du vélo. Cependant, ces SUL sont peu matérialisés (indication pour les automobilistes en début de rue) ce qui peut être source de danger pour les cyclistes.



Photo: Rue Vert-Vinâve

Un potentiel fort de développement

- Malgré une pression automobile forte dans certaines entités de la commune, une majorité du territoire présente des paysages agricoles et un maillage de routes à faible trafic, incitant à l'utilisation du vélo dans le cadre du loisir.
- Potentiel de développement des itinéraires de balades (pédestres, cycliste, équines) sur les chemins vicinaux, notamment par la présence du Terril Bonnir (qui peut accueillir certaines promenades) et d'un cadre paysager particulièrement attractif.
- La pression automobile dans le centre de la commune peut également être un facteur encourageant les déplacements piétons.
- L'entité de Bierset, le long des pistes de l'aéroport, est également attractive pour les cyclistes professionnels recherchant des entraînements face au vent.
- La proximité du RAVeL est également un atout pour le développement des itinéraires cyclables. Il n'est cependant pas présent sur le territoire communal (commune de Ans).

III. 2. TEC Liège-Verviers

Liste non exhaustive des observations relatives aux transports en commun (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

- Offre TC insuffisante jusqu'à la **gare d'Ans**.
- Offre TC insuffisante le week-end (ligne 82).
- Offre TC insuffisante dans le village de **Bierset**.
- Offre TC insuffisante pour la **ligne 53** qui, une fois passée sur Grâce-Hollogne, est chargée et ne permet pas d'absorber toute la demande de Saint-Nicolas à destination de Liège.
- Mauvaise desserte du **PAE de Grâce-Hollogne** par la ligne 12.
- Pas de liaison de bus entre les **villages d'Horion/Hozémont** et **Grâce-Hollogne**.
- Difficulté de passage et de stationnement des bus **place du Pérou** côté **rue Adrien Materne** (en raison des véhicules mal stationnés rue Jean Jaurès).
- Difficulté de passage des bus sur la **rue Joseph Dejardin** (en raison du stationnement alternatif mal respecté et d'un goulot étroit).



III. 2. TEC Liège-Verviers

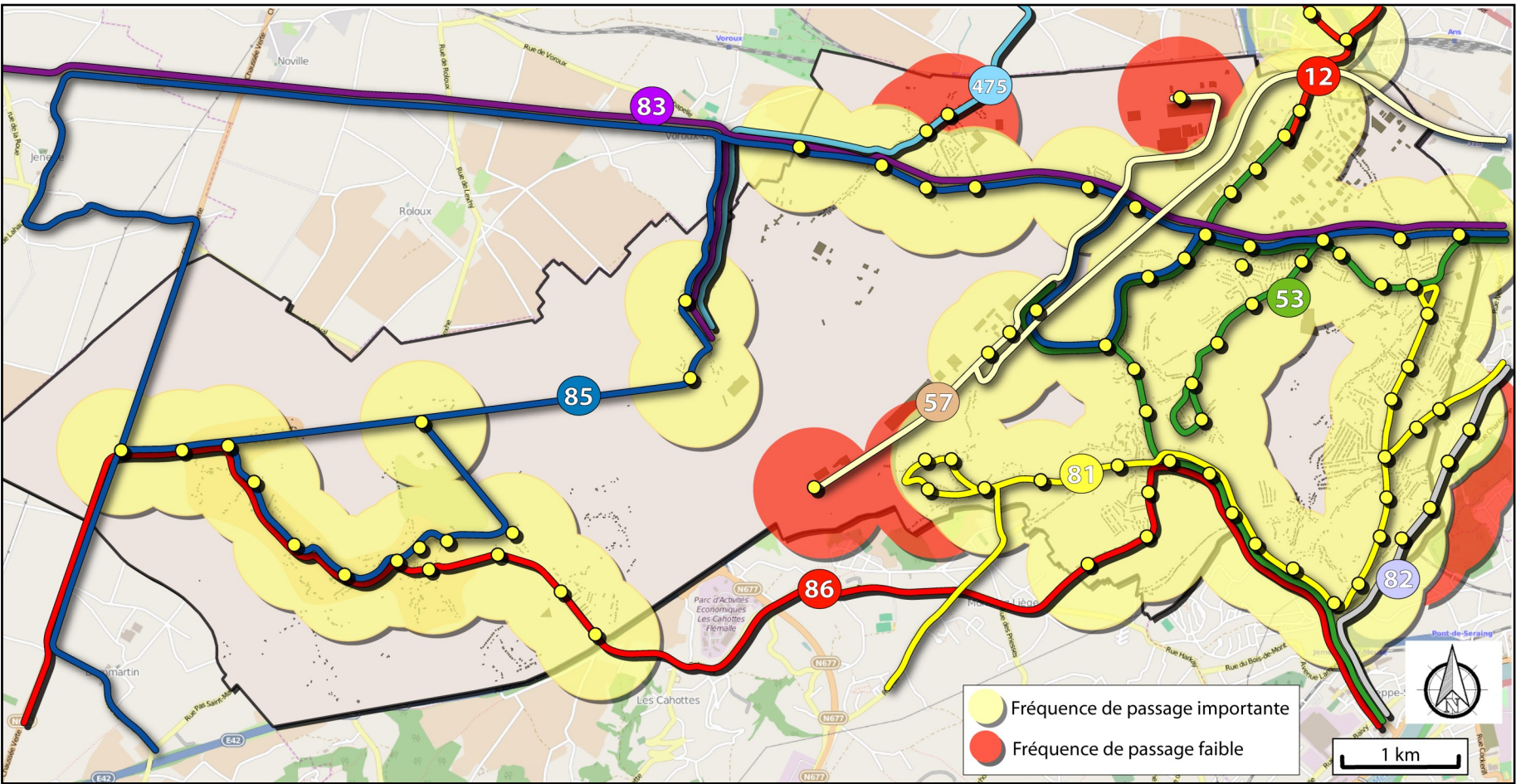
Desserte	Ligne(s)	Nombre de bus/h/sens			
		Heure de pointe du matin (8h-9h)	Heure de pointe du soir (16h30-17h30)	Heure creuse (10h-11h)	Week-end
Liège, gare Loncin	12	6 pour l'ensemble de la journée			Non desservi
Liège- Jemeppe gare routière	53	5	6	3	2
Gare des Guillemins, FOREM	57	1	1	-1	Non desservi
Liège, Horion	81	3	6	2	2
Liège, jemeppe gare	82	1	1	- de 1	Non desservi
Velroux, Liège	83	1-2	1	- de 1	- de 1
Liège, Velroux	85	2-3	1	- de 1	- de 1
Grâce-Hollogne, Horion-Hozémont, Jemeppe gare routière	86	1	2	- de 1	Non desservi

Une qualité de service peu élevée

- Présence de **8 lignes des services TEC** à Grâce-Hollogne : 12, 53, 57, 81, 82, 83, 85, 86.
- **Faible fréquence** de ces lignes prises individuellement.
- Les lignes 53 et 81 offrent les fréquences les plus élevées avec en moyenne seulement 3 bus/heure/sens (et 5 en heure de pointe). Leur desserte en soirée et le week-end est faible (1 à 2 bus par heure/sens).
- Les autres lignes ont des fréquences beaucoup plus faibles : pas de service le soir/week-end (12, 57, 82, 86, 475) et des fréquences faibles (moins de 2 bus/h en heure de pointe et moins de 1 bus/h en heure creuse) à très faible (6 bus pour l'ensemble de la journée pour la ligne 12 ou 3 pour la 475).
- Les lignes où la fréquence est la plus élevée desservent cependant le centre-ville, **là où la demande est la plus forte** (75% de la population se situe sur Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres).

Une desserte inégale du territoire

- Grâce-Berleur et Hollogne-aux-Pierres **sont les mieux desservis**, avec des lignes offrant les fréquences les plus importantes (53, 81). Ces zones sont reliées à **Liège et la gare routière de Jemeppe** notamment ;
- Velroux et Bierset sont traversés par deux lignes (83 et 85) aux fréquences moins régulières. Ces lignes desservent Grâce-Berleur et Liège mais ne desservent pas la gare de Bierset ;



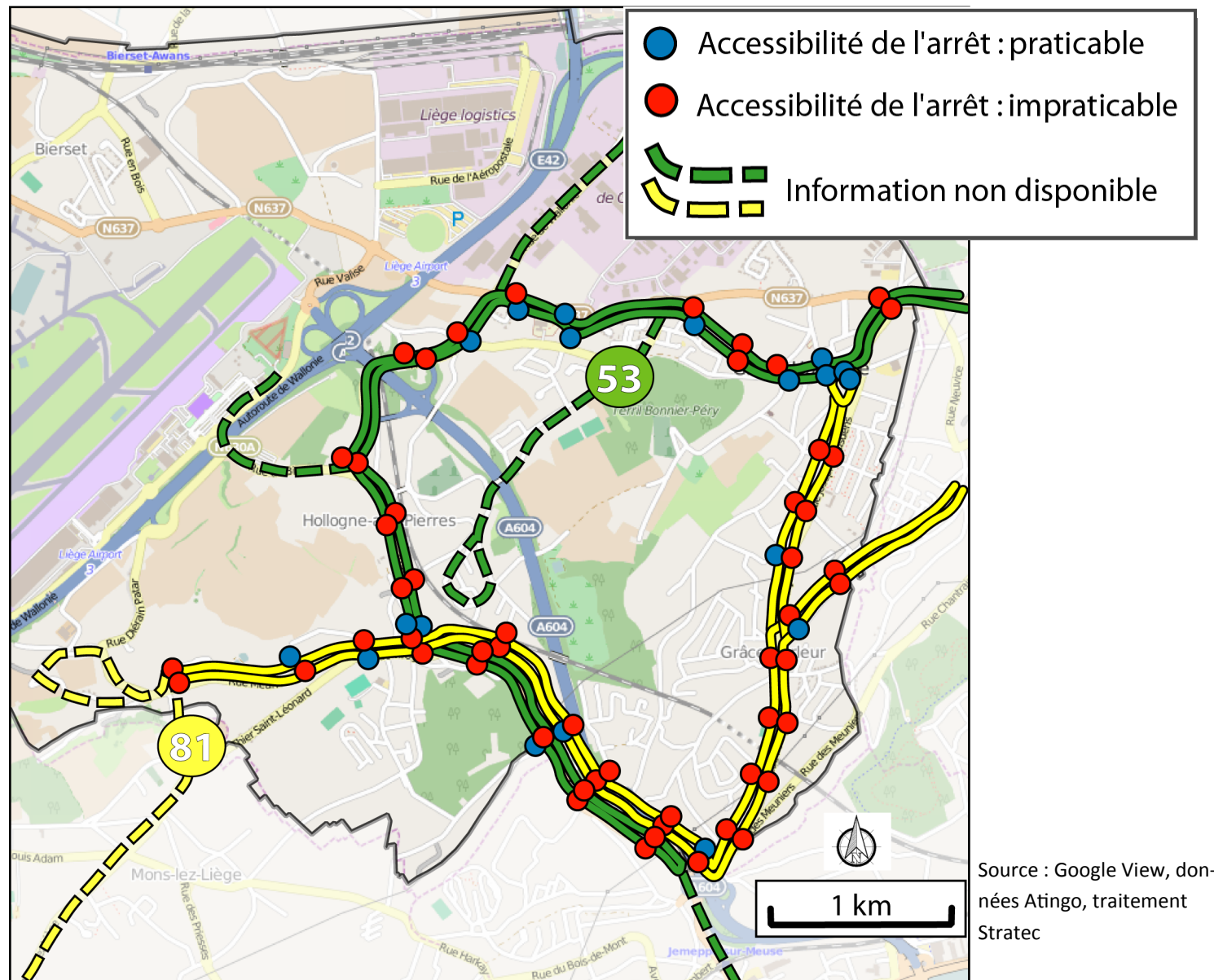
- La zone d'activité et l'aéroport sont desservis par les lignes 12 (seulement la ZA), 53 et 57 mais de manière non régulière limitant leur accessibilité. De plus, seule la ligne 57 permet de rejoindre Liège, et la gare d'Ans n'est pas desservie par les lignes de bus. Signalons également que les horaires de ces lignes ne sont pas adaptés aux spécificités de ces zones, notamment aux horaires de travail propres à la plateforme aéroportuaire ;
- Horion-Hozémont n'est traversée que par les lignes 85 et 86 et de manière peu régulière limitant fortement son accessibilité.

Une accessibilité aux arrêts limitée

- De manière générale, **l'accessibilité aux arrêts** (sur base de la présence, par exemple, d'un trottoir d'accès ou de la distance aux pôles de déplacements) **représente une contrainte à l'utilisation des TEC**. Cela est particulièrement vrai notamment au niveau du centre Fedasil (distance importante entre le premier arrêt desservi et le centre) ou encore dans la zone d'Horion-Hozémont (accès à l'arrêt « Lexhy carrefour » difficile par exemple) ou certains des arrêts ne sont que très peu desservis ;
- **L'aire de chalandise des arrêts** (distance couverte par l'arrêt pour un temps de marche inférieur à 10 min), ne couvre pas l'ensemble du territoire : les zones d'activités économiques et Horion-Hozémont sont mal/peu couverts.



III. 2. TEC Liège-Verviers (suite)



Des conditions de circulations difficiles

- Circulation des TEC difficile due à l'étroitesse des rues et à leur déclivité (rue Alfred De-fuisseaux, rue Paul Janson, rue des Meuniers, rue de Liège notamment).
- Vitesse de circulation des TEC peut paraître trop élevée, notamment dans les rues étroites.
- Le **pôle commercial du Pérou** présente un point noir pour la circulation des bus dû à la présence d'une circulation dense et de stationnement sauvage.

Le bilan d'accessibilité des lignes 53 et 81 négatifs

- Le bureau Atingo a audité **l'accessibilité des arrêts de deux lignes de bus** desservant Grâce-Hollogne : les lignes 53 et 81. L'accessibilité est jugée en regard de la convention SRWT/CAWaB¹.
 - Pour la ligne 53 : sur les 15 arrêts, seuls 4 sont jugés praticables² dans le sens aller et 7 dans le sens retour. De plus il n'y a quasiment pas d'affichage et peu de dalles podotactiles.
 - Pour la ligne 81 : sur les 15 arrêts, seuls 3 sont jugés praticables dans le sens aller et 4 dans le sens retour au regard de la convention. De plus il n'y a quasiment pas d'affichage et peu de dalles podotactiles.
- De manière générale, les principaux problèmes relevés sont des trottoirs trop étroits, voire l'absence de trottoir, des revêtements inadéquats (cailloux, herbes), des rampes d'accès trop fortes voire l'inaccessibilité de certains arrêts.

Une utilisation concentrée dans le centre de Grâce-Hollogne

- Le TEC Liège-Verviers nous a fourni les serpents de charge des différentes lignes desservant la commune de Grâce-Hollogne. Il apparaît, sans surprise, que, quelque soit la ligne considérée, le nombre de montées maximum se fait toujours dans le centre-ville, dans les entités de Grâce et de Hollogne, qui concentrent les plus fortes densités de population.
- La ligne la plus utilisée est la n°53 avec, pour certains arrêts, une charge journalière supérieure à 1.000 voyageurs et une charge d'environ 150 voyageurs/heure en heure de pointe pour les portions les plus fréquentées. Les arrêts les plus fréquentés sont Pérou et Préalles (avec le plus de montées et de descentes). C'est ensuite la ligne 85 qui présente la plus forte fréquentation mais est tout de même 2 fois moins fréquentée que la ligne 53. Là encore, les arrêts les plus fréquentés sont Pérou et Préalles.
- Parmi les arrêts les plus fréquentés des lignes 53 et 81, plusieurs sont qualifiés d'impraticables par le bureau Atingo :
 - Ligne 81 : arrêts Ferrer et Hôtel Communal notamment;
 - Ligne 53 : arrêts Cité du Flot et rue des Coqs notamment.

1 <http://www.atingo.be/documentation/dossiers-thematiques/transports-des-tec-actuels-aux-tec-pour-tous/convention-srwt-cawab/view?searchterm=convention%20srwt>

2 Un arrêt est praticable s'il remplit les conditions de la convention sur la stabilité et la pente de la plate-forme d'attente, la rampe d'accès au bus, la zone d'attente et le cheminement.

III. 2. TEC Liège-Verviers (suite)



Photo : Rue des Rochers



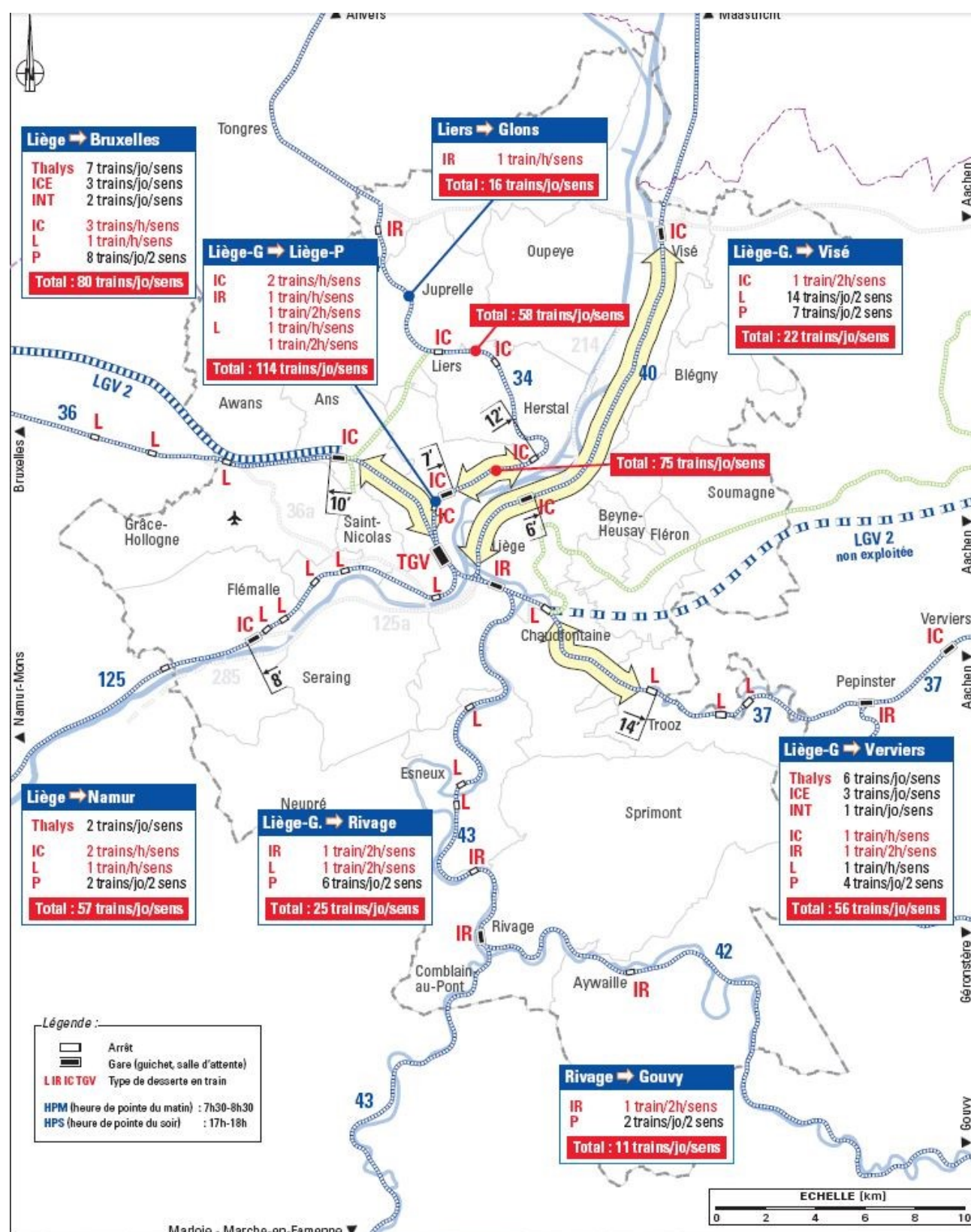
Photo : Rue de l'Arbre à la Croix

Peu d'évolutions prévues

L'équilibre fragile du budget des TEC ne permet, en l'état actuel des choses, pas de mettre en place de nouvelles liaisons/itinéraires sans devoir en supprimer ailleurs en compensation. Toutefois, la **ligne 99 devrait être modifiée** afin de desservir le centre Fedasil aux heures de pointe du matin et du soir (renfort de la ligne 85), avec un demi-tour possible devant le centre (elle s'arrête actuellement sur la N637).

L'arrivée du tram à Jemeppe devrait cependant entraîner la prolongation de la ligne 53 jusqu'au stade. De plus, la Sowaer/Liège Airport a demandé une fréquence plus importante pour la ligne 57 (financé en partie par eux) afin de répondre à la future augmentation du nombre de leurs vols.

III. 2. SNCB



Source : Projet de PUM

Une offre ferroviaire limitée

- Grâce-Hollogne ne possède qu'une seule gare (un point d'arrêt non gardé), située à l'extrémité nord de son territoire, à Bierset. Cependant, cette gare n'est desservie que par la ligne 36 (liaison vers Liège, 1 train/h/sens en heure creuse et 2 en heure de pointe) et n'est pas reliée au réseau TEC de Grâce-Hollogne. Cette halte est surtout utilisée par les élèves se rendant à l'école à Liège ou Warremme.
- Cette gare étant située à une distance ne pouvant être couverte ni en transports en commun, ni à pied à partir des centres d'activités de Grâce-Hollogne, elle n'est actuellement pas vouée à desservir les emplois du secteur.

Le potentiel des gares limitrophes

- Le réseau SNCB propose deux gares situées à proximité de Grâce-Hollogne, et reliées par différentes lignes du réseau TEC : **la gare d'Ans et celle de Jemeppe (Seraing)**. Depuis ces gares des liaisons directes vers Waremme et Liège (à Ans), à raison de 3 trains/h en moyenne et Namur et Liège (à Jemeppe), à raison de 1 train/h en moyenne sont possibles. Le graphique ci-dessous représentant le nombre de montées par jour par gare met en évidence l'importance de la gare d'Ans.
- La gare de Fexhe-le-Haut-Clocher est également utilisée par les étudiants de Horion-Hozémont pour rejoindre les écoles secondaires de Waremme.
- Le réseau TEC de Grâce-Hollogne permet également de rejoindre **la gare de Liège-Guillemins. Depuis cette gare, de nombreuses liaisons sont possibles tant au niveau régionale qu'internationale** : Namur, Mons, Bruxelles, Verviers, Rivages, Visé, Maastricht, Kohn (Thalys) et Luxembourg.
- Le PCM d'Awans conseille la création de lignes de bus au départ de la gare d'Ans. Pour le TEC, ces lignes seraient difficilement exploitables, un arrêt à proximité de la gare étant difficilement aménageable.

Voyageurs montés, par jour (comptages 10/2014)			
	Semaine	Samedi	Dimanche
<u>Commune de Grâce-Hollogne :</u>			
BIERSET	110	16	16
<u>Commune de Seraing :</u>			
JEMEPPE-SUR-MEUSE	127	35	32
<u>Commune de Ans:</u>			
ANS	1.055	244	186

Source : SNCB

III. 2. SNCB

Une offre longue distance peu compétitive

- Les trajets en train vers des villes situées en dehors de l’agglomération liégeoise sont moins compétitifs que des trajets effectués en voiture : ainsi il est en moyenne plus rapide de voyager en voiture vers Namur/Bruxelles ou Maastricht que d’utiliser le train.

	Waremme		Liège		Namur		Bruxelles		Maastricht	
	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture	Train	Voiture
Ans	10-25 min (direct)	25 min	7 min (direct)	16 min	1h08-1h26	48 min	1h07-1h16 (1h14	1h08	45-56 min	39 min
Bierset	21 min (direct)	24 min	12 min (direct)	20 min	1h30	48 min	1h12-1h30	1h07	1h01	42 min
Jemeppe	49min-1h30	25 min	10 min (direct)	17 min	1h15 (direct)	45 min	1h15-2h03	1h07	56min-1h30	38 min
Liège-Guillemins	19-32 min (direct)	30 min	/	/	49 min-1h25 (direct)	53 min	54min - 2h 01	1h13	33 min (direct)	43 min

Le temps en train est donné selon un intervalle donnant les temps min. et max. de trajet direct. Le temps en voiture est théorique, calculé sur base des vitesses max. autorisées sur les axes.

Potentiel d’un Réseau Express Liégeois

- Etude REL en cours pour l’augmentation de l’offre interurbaine et l’offre d’agglomération dans l’agglomération Liégeoise : l’étude montre que le scénario permettrait à terme d’augmenter la clientèle des services de trains desservant la région de Liège de 70%.

III. 3. Autres alternatives aux véhicules particuliers

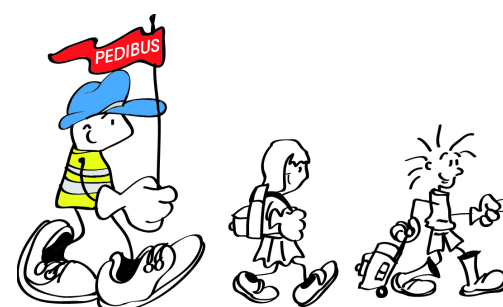


Covoiturage

- La commune **ne dispose actuellement pas de parking de covoiturage sur son territoire.**
- Le covoiturage semble être une solution adaptée à un contexte où les transports en commun ne représente pas d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.
- Il existe du covoiturage de manière désorganisée et informelle le long de la rue de l'Aéroport et également près de l'échangeur en bas de la rue de Hollogne, ce qui représente une opportunité de développement.
- Le site internet « Carpool.be » centralise aujourd'hui les demandes et les offres de covoiturage, et ils en existent certaines au départ de Grâce-Hollogne. Le site internet de la ville propose un lien direct vers ce site.

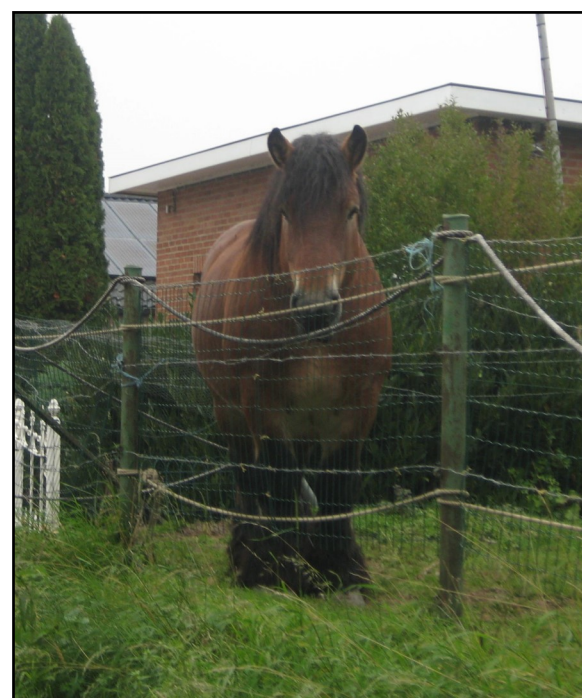


source : carpool.be



Pédibus

- Le *PédiBus* représente une alternative intéressante de ramassage scolaire, permettant à des parents de mener, à tour de rôle, des groupes d'enfants vers certaines écoles. Les itinéraires sont prédéfinis, les horaires sont fixes, et le Pédibus permet de rationaliser l'usage de la voiture.
- Si la **commune de Grâce-Hollogne n'a pas encore vu un tel système se mettre en place**, sa promotion passe par le renseignement auprès des parents et des écoles. Sa pertinence repose quant à elle sur la qualité des aménagements à emprunter, sur la sécurité des déplacements et sur la proximité domicile-école.



source : photo Stratec

La navette d'entreprise

- Telle l'initiative de la navette dans le zoning Crealys à Gembloux, la mise en place de navettes d'entreprise pour desservir les zones d'activités représente une réelle alternative à l'usage de la voiture et participe à la promotion de l'utilisation des transports en commun.
- Sa promotion passe par le renseignement auprès des entreprises mais également des employés. La mise en place de telles navettes peut se faire de façon conjointe avec d'autres entreprises du zoning améliorant ainsi son efficacité.

Hippomobilité

- Les centres équestres sont très présents sur la commune de Grâce-Hollogne. La mise en place de services *hippomobile* représente une alternative intéressante, originale et valorisante. De nombreux services peuvent être envisagés notamment le ramassage scolaire ou la collecte des ordures.
- Cette solution permet notamment de sensibiliser la population, et plus particulièrement les enfants, au respect de l'environnement. De plus, la solution d'un attelage équestre peut, dans sa mise en œuvre, être économiquement avantageuse. Elle est par ailleurs généralement perçue de manière conviviale et agréable par les habitants, et participe à l'amélioration du cadre de vie.

III. 4. Stationnement automobile

Liste non exhaustive des observations relatives au stationnement automobile (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

- Manque de marquages au sol :
 - sur le parking dans la **rue Sainte-Anne**.
 - pour le stationnement sur la **rue Emile Wiket**.
- Manque de places de stationnement :
 - sur la **rue De Brouckère** (bureaux dépourvus de stationnement).
 - sur la **rue des Coqs** (pour les riverains).
 - sur la **rue Mavis**.
 - sur la **rue Vert-Vinâve**.
 - à l'école **Sinibaldo Basile** et interdire le stationnement des non-riverains.
- Stationnement non conforme :
 - dans le haut de la **rue Badwa**.
 - sur la **rue Forsvache**.
 - à l'intérieur du virage, **rue Baron** (problème de visibilité).
 - sous le pont de l'autoroute, sur la **rue Joseph Rouyer** (et notamment les poids-lourds)
 - sur la **rue du Cimetière** (des deux côtés).
 - sur la **rue Rhéna** et marquage au sol manquant et notamment en face de l'église, qui bloque le passage en rue.
 - sur la **rue Joseph Heusdens** (sur le trottoir et sur le carrefour rue Mavis # rue Mattéoti # rue Château).
 - sur la **rue Paul Janson** (sur le trottoir).
 - sur la **rue Jean Jaurès** (devant l'accès à la place du Pérou).
 - sur la **rue Adrien Materne** (trottoir et arrêt de bus).
 - sur la **rue Pierre Lakaye** (trottoir).
 - sur la **rue de la Cité**.



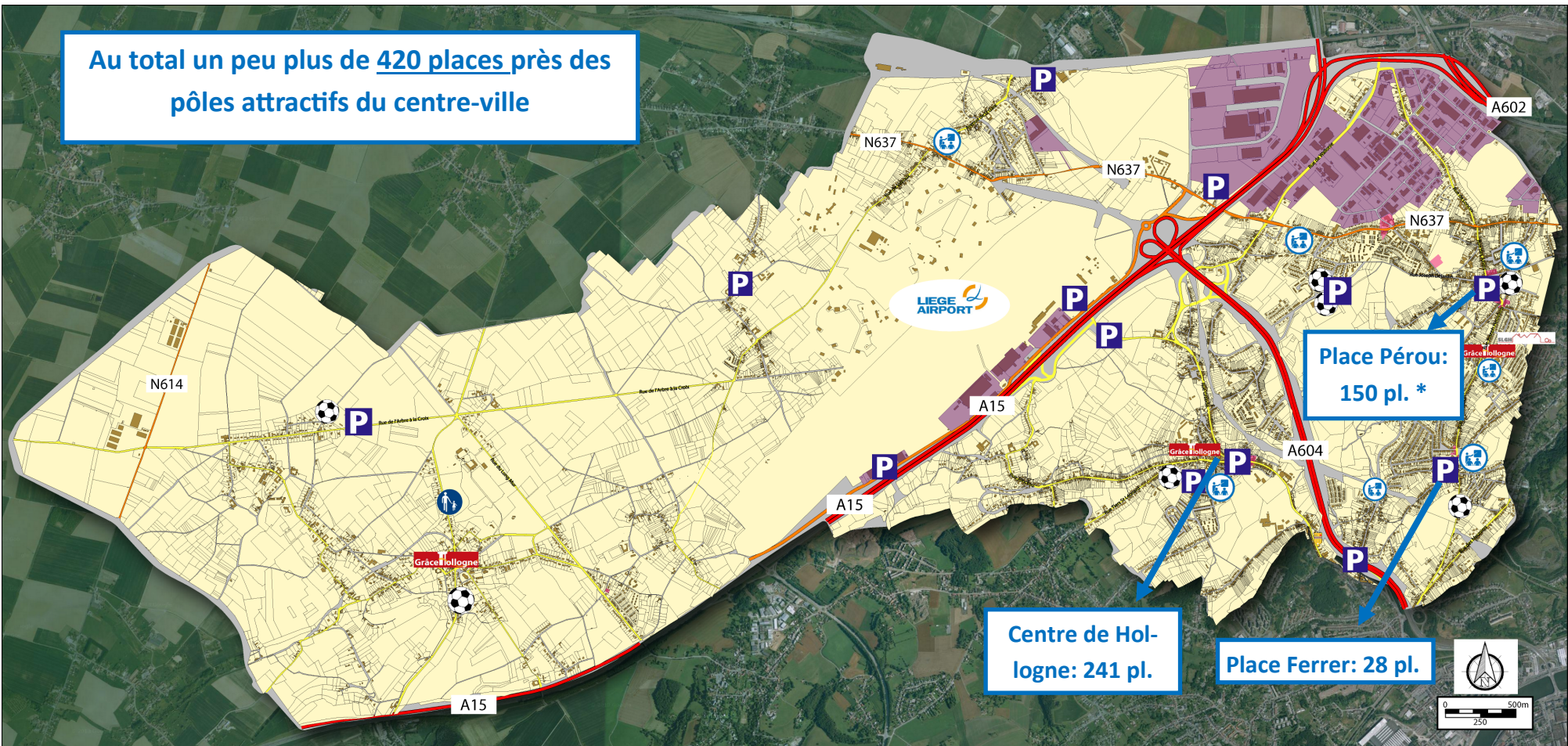
- Stationnement non conforme : SUITE
 - sur la **rue Grégoire Chapuis**.
 - sur la **rue Lambert Tombeur**.
 - sur la **rue de la Paix**.
 - sur la **rue Cytises**.
- Stationnement sauvage sur :
 - la **place du Pérou**.
 - la **rue des Aubépines**.
 - la **rue de Velroux** (trottoir).
 - la **rue Ernest Solvay** (dans virage).
 - l'**avenue Louis de Brouckère**.
 - la **rue Jeannette** (carrefour et sommet de côte).
 - la **rue du Château**.
 - la **rue Jean Volders**.
 - la **rue Ernest Renan** (proximité de l'école).
 - la **rue Jules Destrée**.
 - la **rue Alfred Defuisseaux**.
 - la **rue de Montegnée**.
 - la **rue Emile Verhaeren** (trottoir).
 - les **rues Voltaire et Renan** (proximité des 2 crèches et de l'école).
 - la **rue Neuve**.
 - la **rue Simon Paque** (proximité de l'école Sainte-Thérèse).
- Stationnement non réglementé sur la **rue Sous-le-Château**.



III. 4. Stationnement automobile (suite)

Un stationnement peu réglementé

- Pas de gestion ou de plan de stationnement sur la majeure partie de la commune. Le stationnement se fait en voirie et sur les espaces publics.
- Il existe une zone bleue pouvant accueillir 4 voitures, au croisement des rue Giacomo Mattéoti et Jean Jaurès.
- Deux zones bleues limitant le stationnement à 30 min sont également situées face aux administrations communales à Grâce (rue Joseph Heusdens) et à Hollogne (rue de l’Hôtel communal).
- Des emplacements pour personnes à mobilité réduite sont prévus à proximité des infrastructures publiques et éparpillés sur l’ensemble du territoire de la commune.



* Pour la place du Pérou, il s’agit des places matérialisées aux abords de la place. Les emplacements non marqués au centre de la place ne sont pas pris en compte dans ce nombre.

De nombreuses difficultés liées au stationnement

- Manque de stationnement autour des pôles d’attraction, en particulier :
 - * Autour de la gare de Bierset ;
 - * Près de l’école fondamentale du Bierset et de l’école du Berleur (stationnement sauvage des parents aux abords de l’école);
 - * Près des structures administratives ;
 - * Le long de la rue de l’Aéroport (pour les nombreux employés des sites d’activités) ;
 - * Près des centres sportifs : piscine, cité des sports, terrains de foot situé rue de l’Arbre à la Croix ;
 - * Aux alentours des pôles commerciaux, notamment place du Pérou.
- Il n’existe ni parking de dissuasion ni parking intermodal.
- Difficulté de stationner dans la zone urbaine : rues étroites et forte déclivité.
- Application systématique de la prescription urbanistique, dans le cadre de chaque nouveau permis de construire ou de lotir afin de prévoir une place et demi à deux places de stationnement par ménage hors voirie.

Réseau viaire	Pôles attracteurs
Autoroute	Parkings
Voirie structurante	Administration publique
Voirie interquartier	Equipement scolaire
Voirie de quartier/ locale	Equipement sportif
	Société du Logement
	Zone commerciale
	Zone d’activité



Photo : rue de l’Aéroport

III. 4. Stationnement automobile (suite)

Des difficultés concentrées en centre-ville

- Le centre ville de Grâce-Hollogne **polarise un nombre important de déplacements** de par la présence de plusieurs établissements scolaires mais également d'équipements (centre culturel, piscine) ou bien encore des commerces et de l'HORECA.
- Les principaux espaces de stationnement se **concentrent au sein ou autour du pôle commercial du Pérou**. Ils sont fortement occupés par des voitures en stationnement avec un taux d'occupation moyen d'environ 60% (cf. page suivante). Ce pôle est victime de stationnement sauvage/illégaux, pouvant interférer avec la circulation des bus. Cela est particulièrement vrai le samedi avec le marché. Le manque de stationnement autour de ce pôle induit une **baisse de l'attractivité du marché** à cause de la difficulté que rencontrent les usagers pour se garer.
- Actuellement, les **livraisons ne sont pas réglementées** (pas d'emplacements réservés et pas de restriction des périodes de livraisons) obligeant les livreurs à rester parfois en double-file, notamment au niveau du sud de la place du Pérou, où la livraison du fleuriste est problématique.



Photo : rue Tirogne (Hollogne)

Une saturation source de conflits et dangers

- Conflits entre usagers et riverains dûs à la saturation du stationnement, en particulier places Ferrer et du Pérou (stationnement sauvage qui pose problème pour les bus).
- Débordement du stationnement sur le trottoir, entraînant des difficultés à circuler pour les piétons (rue de Velroux, Chaussée de Hannut notamment).



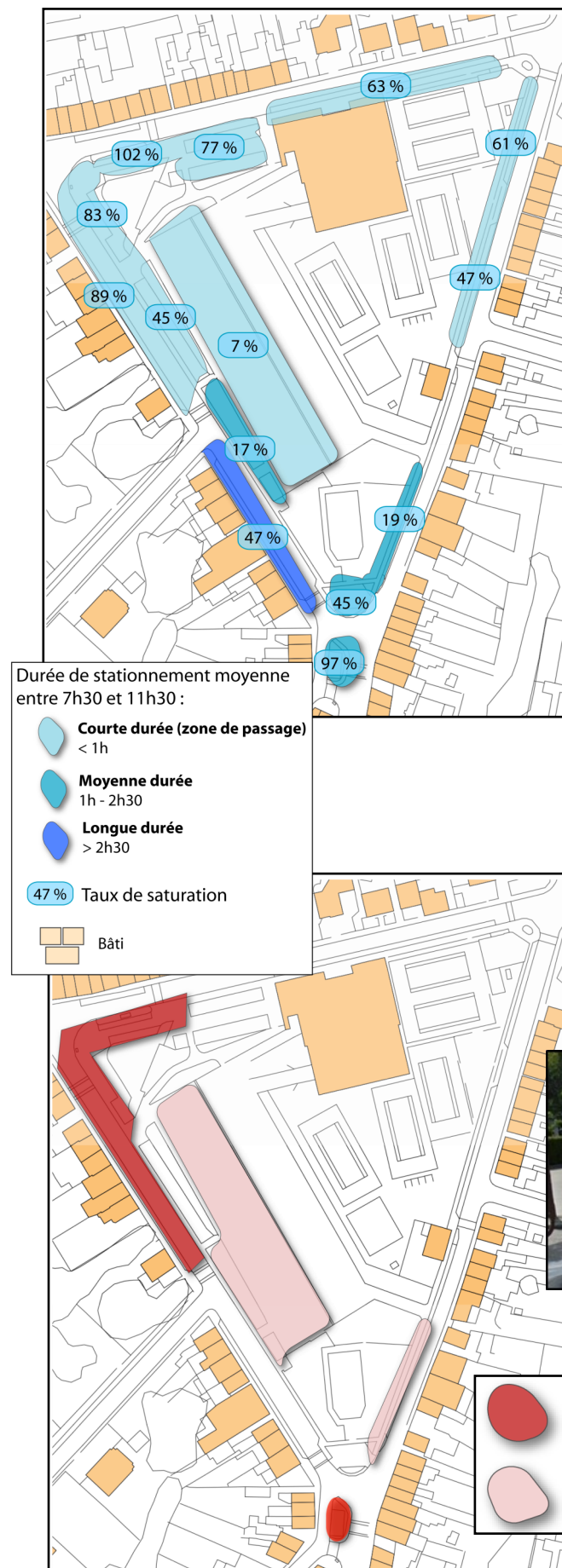
Photo : rue du Village Velroux

Des parkings aux endroits stratégiques mais pas toujours suffisants

- Parking près de la piscine : un réaménagement du parking va être mis en place à court terme mais ne résoudra pas l'ensemble des problèmes de stationnement, aux heures de fréquentation de la piscine et des sites sportifs (terrains de foot).
- Place Préalles (Hollogne) : dès 9h, le parking est occupé à plus de 70%. Se référer à la page suivante pour plus de détails.
- Place du Pérou : taux d'occupation supérieur à 60%, avec une répartition très inégale du stationnement. Se référer à la page suivante pour plus de détails.
- Parking au croisement de la rue Paul Janson et Alfred Defuisseaux (place Ferrer): parking saturé aux entrées/sorties d'école. Se référer à la page suivante pour plus de détails.
- Parking longue durée (payant) et parking de l'aéroport.
- Parking poids-lourds sécurisé à l'entrée de Liège Logistics (VP Park) . Ce parking compte 200 places pour PL ainsi que les services adaptés pour les camionneurs et les véhicules.

III. 4. Stationnement automobile (suite)

Le stationnement place du Pérou



Les principaux espaces de stationnement se **concentrent au sein ou autour du pôle commercial du Pérou**. Ils sont fortement occupés par des voitures en stationnement **avec des taux d'occupation moyen d'environ 60%** (sources: relevés Stratec octobre 2015).

Cependant le stationnement n'est pas réparti uniformément autour de la place : le haut de la rue Jean-Jaurès notamment au niveau du carrefour avec la rue Materne et le sud de la rue Giacomo Mattéoti, sont **fortement saturés** (75-102%). Cela est dû à la présence de nombreux commerces et services.

Le **parking central est très peu utilisé** alors que certaines portions de rue, comme la rue Jean Jaurès ou la rue Giacomo Mattéoti affichent de fort taux d'occupation (pouvant aller jusqu'à 102%, c'est-à-dire présentant du stationnement sauvage/illégal).

Le stationnement autour de la place est principalement un stationnement **de courte durée** (<1h voire majoritairement <15 min) en semaine.

Le stationnement au centre de Hollogne-aux-Pierres

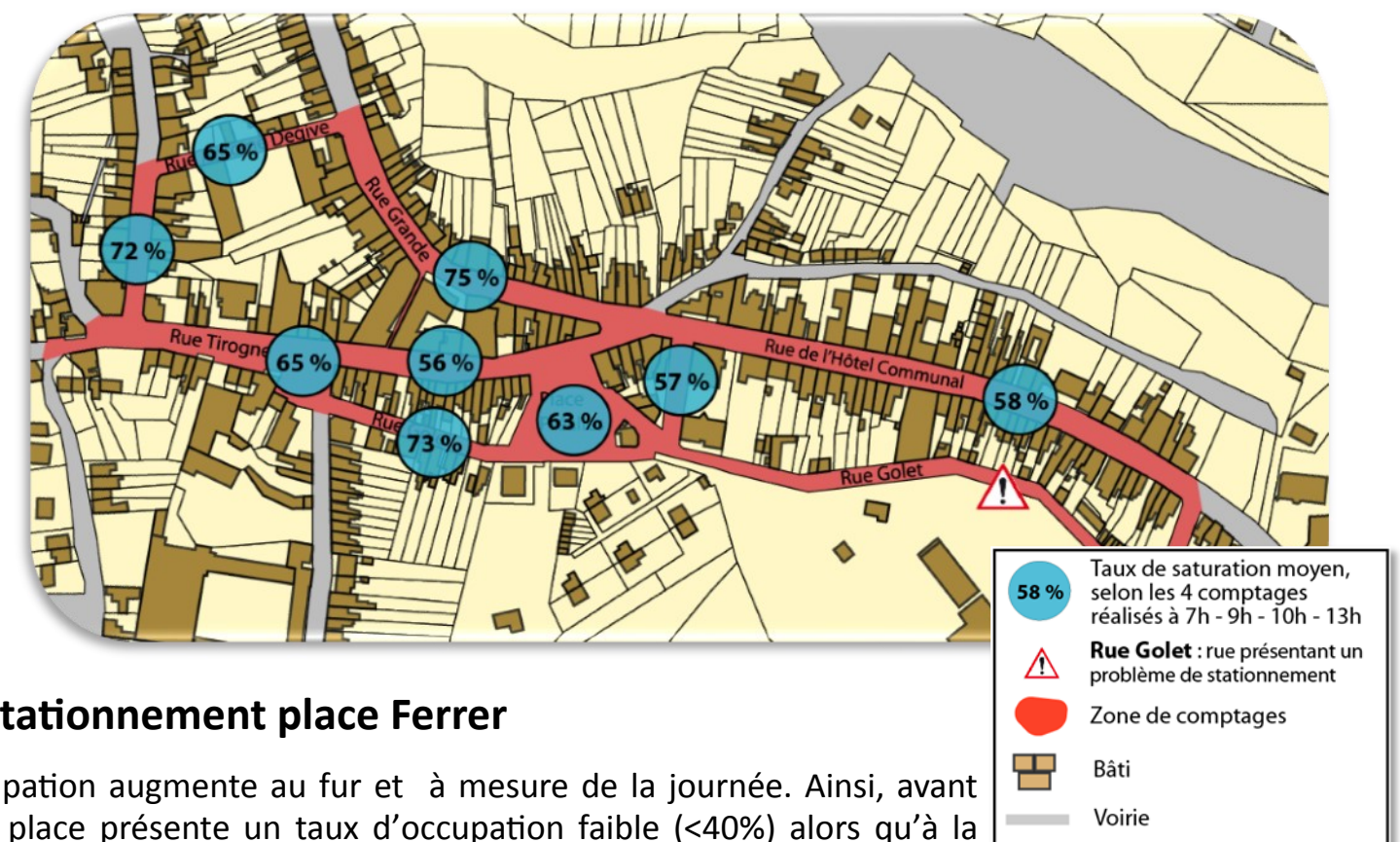
Le stationnement sur le centre de Hollogne-aux-Pierres n'est pas réglementé à l'exception d'une zone de stationnement de courte durée devant l'administration communale. Le taux d'occupation est relativement important avec une **moyenne de 68% des taux d'occupation** pour l'ensemble de la zone durant la matinée (source : relevés de l'offre et de la demande, octobre 2015, Stratec).

Le stationnement aux abords des bâtiments administratifs (rue Grande, rue de l'Hôtel Communal, une partie de la rue Tirogne, le passage entre la rue de l'Hôtel Communal et la rue Golet et le parking de la Place Préalles) est plus temporaire, connaît un pic vers 9h et les taux d'occupation avant 7h sont plus faibles que pour le reste de la zone.

Le stationnement sur le reste de la zone est principalement du **stationnement riverain**. Le taux d'occupation est important (entre 58 et 75%) mais constant.

Notons également le fort taux de **stationnement illicite** le long de la rue Golet sur sa portion la plus à l'Est et un fort taux d'occupation quelque soit la période (>70%) sur tout son long.

Dès 9h, la place Préalles, la rue Tirogne et le passage entre la rue Golet et la rue de l'Hôtel Communal présentent de fort taux d'occupation (>60%) alors que le stationnement y est quasiment vide à 7h. Le parking à l'angle des rues Tirogne et Michel Body est également rapidement saturé.



Le stationnement place Ferrer

L'occupation augmente au fur et à mesure de la journée. Ainsi, avant 7h, la place présente un taux d'occupation faible (<40%) alors qu'à la sortie de l'école du Berleur (16h30) le parking est saturé provoquant du stationnement illicite (occupation >120% de la capacité, source: relevés Stratec octobre 2015).

III. 5. Trafic routier

Liste non exhaustive des observations relatives au trafic routier (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

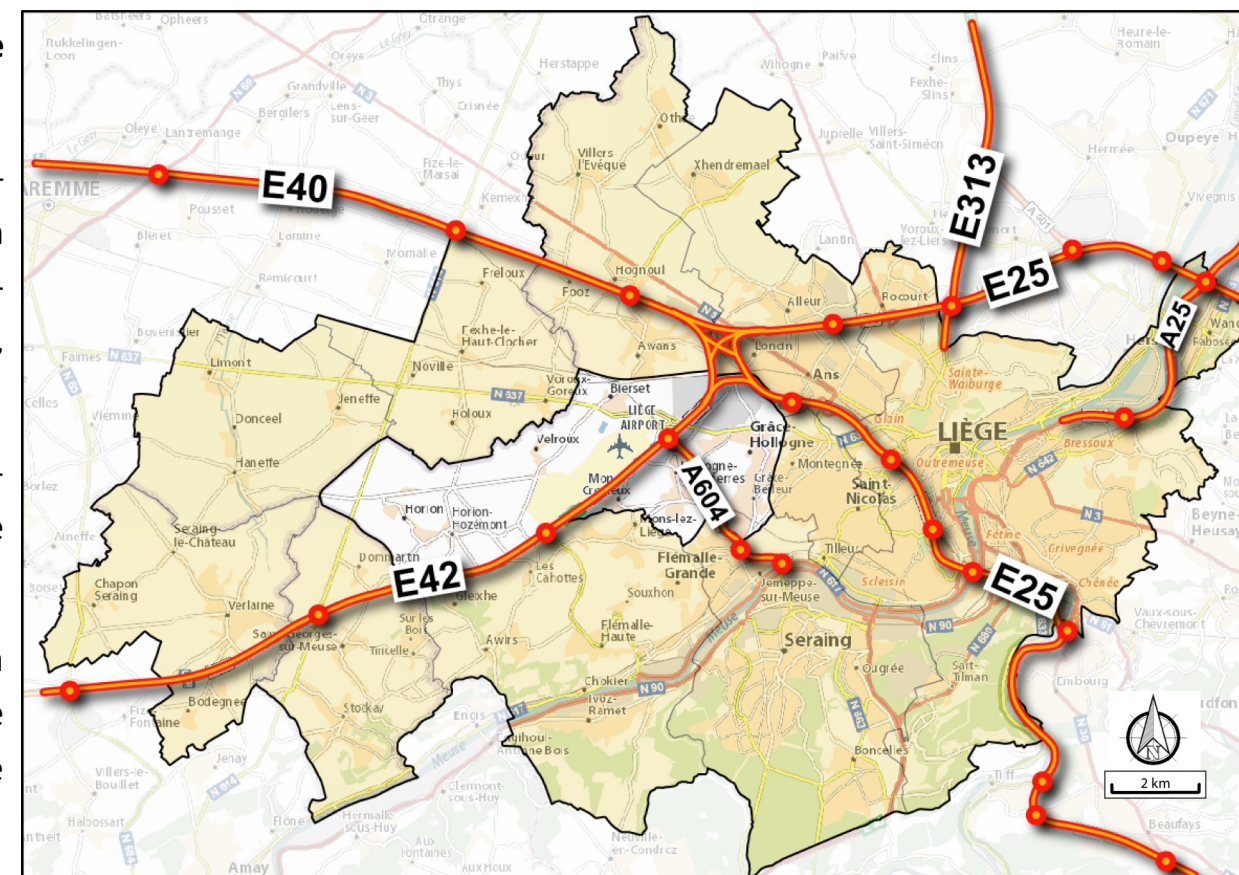
- Dégradation de la **rue du Onze Nombre** et l'**Avenue des Acacias** : dalles de béton cassées et donc problèmes de vibrations et de bruit dans les habitations.
- Mauvais plan de circulation autour de la **rue Joseph Rouyer**.
- Problèmes de signalisation (panneaux incohérents) sur la **chaussée d'Hannut** (venant de Fexhe).
- Problèmes de signalisation entre le carrefour **J.J. Marlot** et **rue des Mésanges**.
- Dégradation de la **rue Péry** et de la **rue du Pas Saint-Martin**.
- Chaussée déplorable sur la **rue du Village**.
- Problèmes de signalisation sur la rue du Presbytère (cul-de-sac).
- Nombreux panneaux de signalisations altérés.



III. 5. Trafic routier (suite)

Un territoire alimenté par réseau autoroutier de premier ordre, lié d'une part à la proximité vis-à-vis de Liège et d'autre part à une localisation à la croisée de plusieurs axes de transport Ouest-européen majeurs

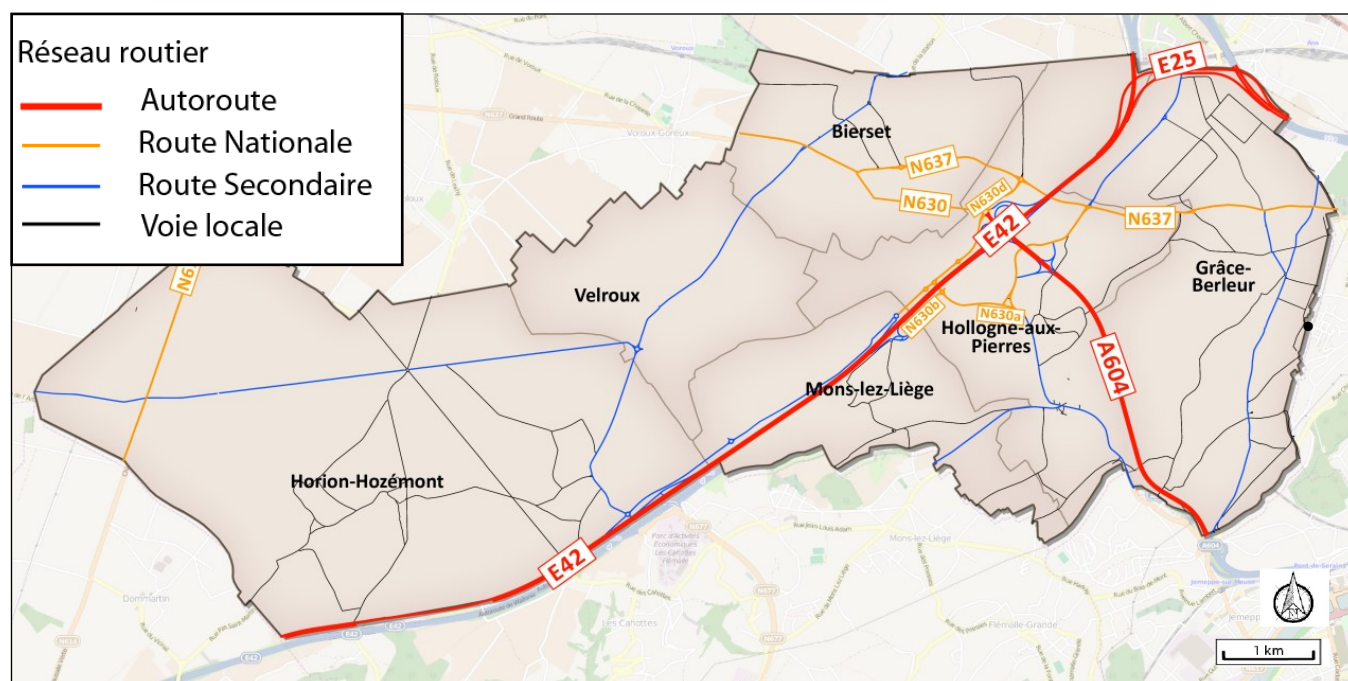
- **L'autoroute E42**, qui distribue l'ensemble du sillon Sambre-et-Meuse, dessert directement Grâce-Hollogne via 2 échangeurs (Flémalle et Grâce-Hollogne). Cet axe majeur du territoire belge (la portion belge de cette autoroute européenne est l'A15) accepte un trafic important entre les échangeurs de Flémalle et du Loncin, variant ainsi de 64.000 véhicules (dont 8.700 poids-lourds) à 96.000 (dont 15.500 PL), et permet de rejoindre Namur en à peine 30 min.
- **L'autoroute A604**, qui sépare Grâce-Berleur de Hollogne, connecte la E42 à Seraing et permet de rejoindre les zones d'activités à l'Ouest de Liège. Elle dispose également de deux échangeurs situés sur le territoire Grâce-Hollogne et peut être franchie en 7 points (2 ponts et 7 tunnels).
- **L'autoroute E25** borde le Nord-Est du territoire communal. Cet axe connecte le Loncin (intersection de la E40, E42 et E25) au centre de Liège et se poursuit au Sud vers le Luxembourg. L'échangeur n°31a de Bonne Fortune, situé sur la commune d'Ans, débouche directement sur la rue des Ateliers Smulders et le secteur Nord-Est de Grâce-Hollogne.



Chaussée de Hannut depuis la rue Jean Joseph Merlot (Bierset)

Une circulation intra-communale reposant sur quelques axes forts, en relation directe avec les communes avoisnantes et/ou le réseau autoroutier.

- Grâce-Hollogne est parcourue par trois routes nationales :
 - La première, la **N637**, supporte un trafic allant de la zone d'activités Nord de l'aéroport aux secteurs Nord de Liège. Elle alimente directement le parc d'activités économique de Grâce-Hollogne ainsi que le tissu résidentiel de Grâce-Berleur. Cet axe prioritaire, jalonné de commerces, habitations et activités sur son tronçon entre la E42 et Saint-Nicolas, présente plusieurs carrefours rencontrant des flux de véhicules importants. Le carrefour avec la rue des Ateliers Smulders est particulièrement saturé lors de l'heure de pointe du soir, lorsque les automobilistes venant de l'échangeur n°31 et de la rue Simon Pâque tentent de s'insérer sur la rue Mathieu de Lexhy (N637).
 - La deuxième, la **N614**, passe sur une faible distance (2km) sur le territoire de Grâce-Hollogne. Son intersection avec la rue de l'Arbre à la Croix est caractérisée par un problème de sécurité lié à un manque de visibilité (à cause du relief). Cet axe n'est toutefois pas structurant pour la commune et ne dessert pas de zone d'habitat ou économique.
 - La dernière, la **N630** est relativement petite (au total avec ses embranchements a, b, c et d elle fait 6,15 km). Elle permet de faire les liaisons avec l'A15 et l'A604 mais également de rejoindre l'aéroport de Bierset, la N637 et le centre de Grâce-Hollogne.



III. 5. Trafic routier (suite)

Le reste du territoire est maillé par un réseau routier de desserte communale, qui alimente les pôles résidentiels, d'activités et commerciaux des 6 entités de la commune.

- Grâce-Berleur, qui regroupe près de la moitié de la population communale, est desservie au Nord par la N637 (rue Mathieu de Lexhy-chaussée de Liège) à partir de laquelle l'**axe Simon Pâque- Joseph Heusdens - Paul Janson** descend vers le Sud et alimente les différents quartiers. Cet axe structurant pour l'entité présente des emprises variables liées aux possibilités de stationnement, aux aménagements destinés à ralentir les vitesses (chicanes) ou à la configuration de la rue. La circulation est de ce fait souvent ralentie mais cela permet d'apporter une certaine sécurité compte tenu du trafic quotidiennement observé.
- L'entité de Hollogne est quant à elle desservie par l'**axe Bierset-Grande-Hôtel Communal-Hollogne** qui la parcourt du Nord au Sud et relie l'aéroport à Jemeppe. Cet axe apparaît particulièrement dense, notamment à partir du carrefour avec la rue Diérains Prés et rencontre localement des problèmes de vitesse (problèmes d'incivilité la plupart du temps). Contrairement à la rue Paul Janson, cet axe ne dispose que de peu de dispositifs de rétrécissement de chaussée et n'est pas toujours bordé d'habitations, commerces ou services.

Pour connecter Grâce-Berleur, les axes les plus utilisés sont ceux du Dix-Huit Bonniers, Joseph Rouyer et Toute-Voie (se prolongeant en rue Paul Janson). Ces trois accès, et notamment les deux premiers, sont caractérisés par des réseaux viaires relativement étroits, ayant parfois du mal à absorber le trafic en présence lors des heures de pointe (notamment le soir). Le stationnement, devant souvent s'opérer en partie sur la voirie, gêne en effet les croisement de véhicules dans les deux sens.

- Mons-Lez-Liège est principalement desservie par les **rues Tirogne et Diérains Patar** qui ne présentent pas de problèmes particuliers en termes de trafic ou de vitesse.
- De par la présence centrale de la zone de l'aéroport, les centralités d'Horion-Hozémont apparaissent relativement éloignées de centre Grâce-Hollogne et rencontrent des problématiques de mobilité différentes. Elles sont principalement maillées d'un **réseau viaire semi-rural**, soit des axes aux vitesses plus importantes et des distances entre habitations ou pôle d'habitations plus grandes.
- Velroux, du fait de la fermeture de la rue de Velroux, est éloignée du centre de Grâce-Hollogne et peut-être davantage tournée vers la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher. Elle s'articule quasi-exclusivement autour du seul axe qu'est **la rue du Village**, soit une voirie à faible vitesse adaptée au trafic qu'elle accueille.
- Bierset dépend pour beaucoup de la présence de la **chaussée de Hannut** qui lui assure une connexion directe vers Grâce et Liège. A partir de cet axe qui accueille un trafic important (et notamment PL), l'entité se compose d'un réseau viaire de type « desserte résidentielle », soit des gabarits et des limitations de vitesse préservant un cadre de vie adéquat aux fonctions résidentielles.



Axe Simon Pâque-Joseph Heusdens—Paul Janson

Rue Grande



Réseau routier local autour d'Horion-Hozémont

Route de Velroux fermée (Velroux)

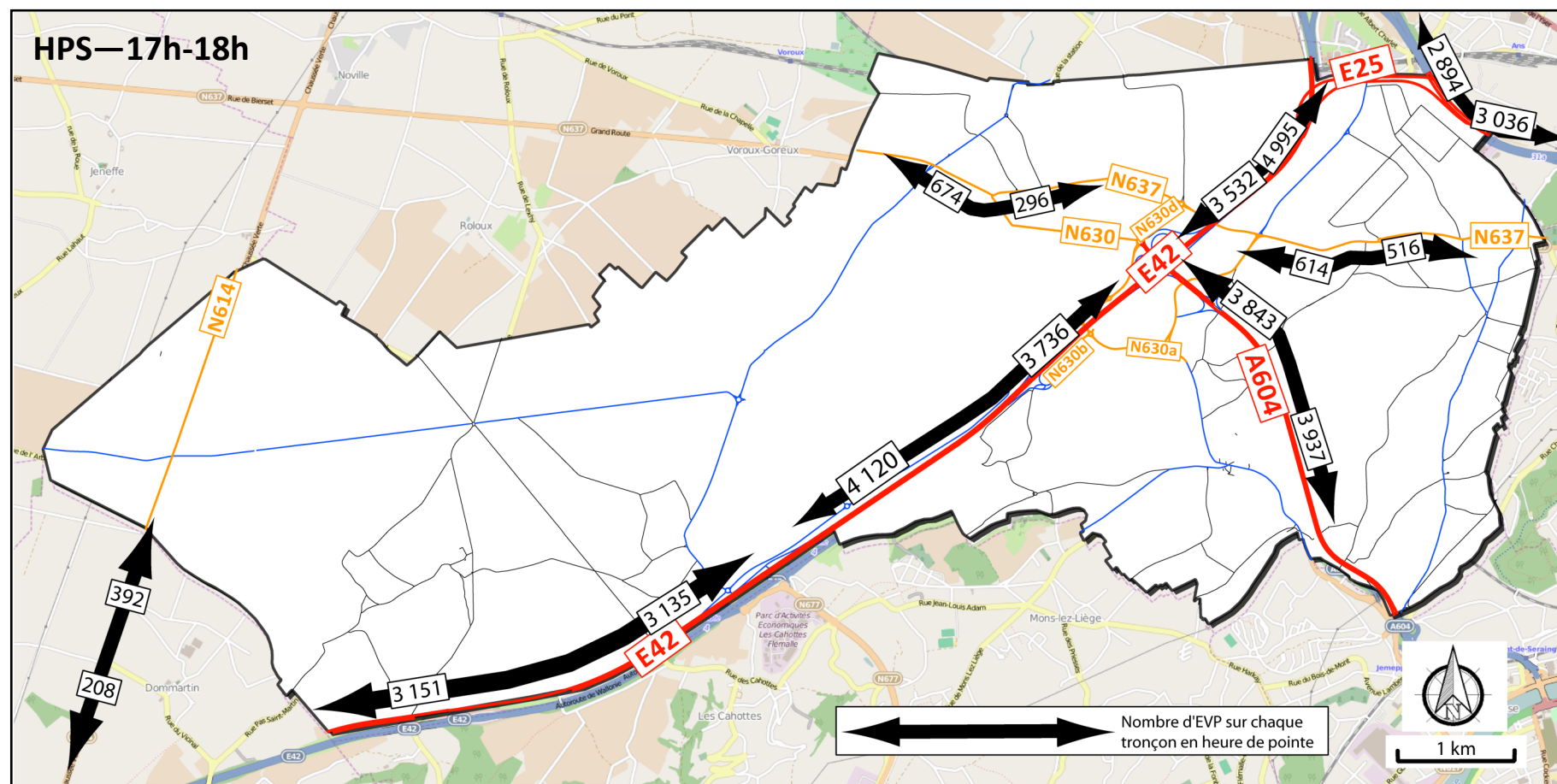
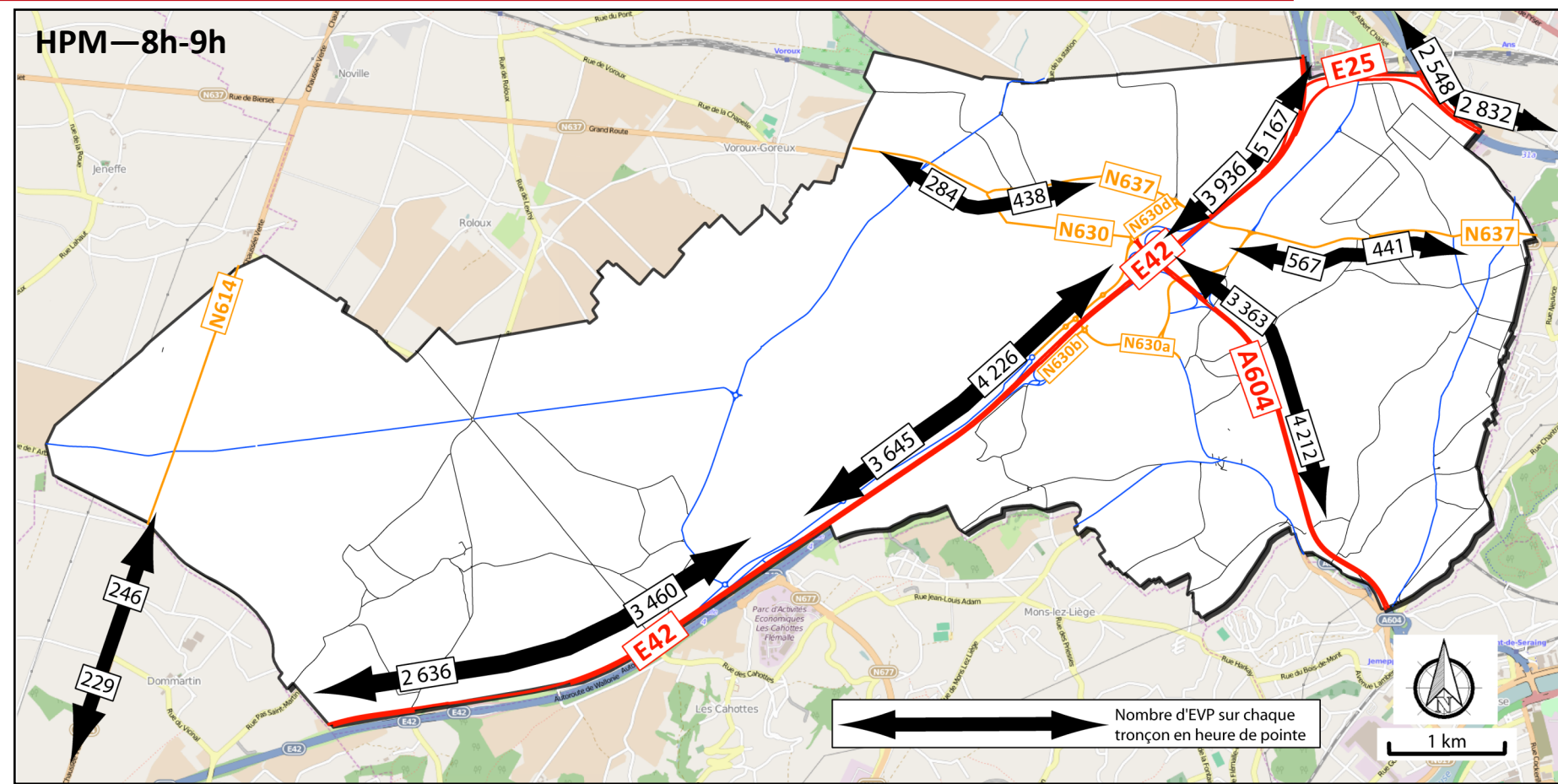


III. 5. Trafic routier (suite)

Flux sur les axes principaux aux heures de pointe du matin et du soir (en EVP¹)

- Sur base d'enquêtes de trafic (celles de STRATEC, octobre 2015; et celles de la Région, 2011-2012 et 2015) les flux de véhicules circulant sur les principaux axes routiers de la commune ont pu être quantifiés. Il apparaît que les **autoroutes E42 et A604 présentent des charges de trafic équivalentes jusqu'à l'échangeur de Grâce-Hollogne**, après quoi une partie du trafic de l'A604 alimente la E42 vers le Loncin.
- Les flux de de la E42 apparaissent **20% plus importants en direction de Liège le matin** qu'en direction de Namur, tandis que le rapport se réduit le soir à 9%. Le sens principal reste celui en direction de Liège.

¹EVP : Equivalent Véhicule Particulier. Pour ce calcul les poids-lourds sont ramenés à un équivalent 2 EVP et les motos de 0.5 EVP, les voitures représentant 1 EVP.

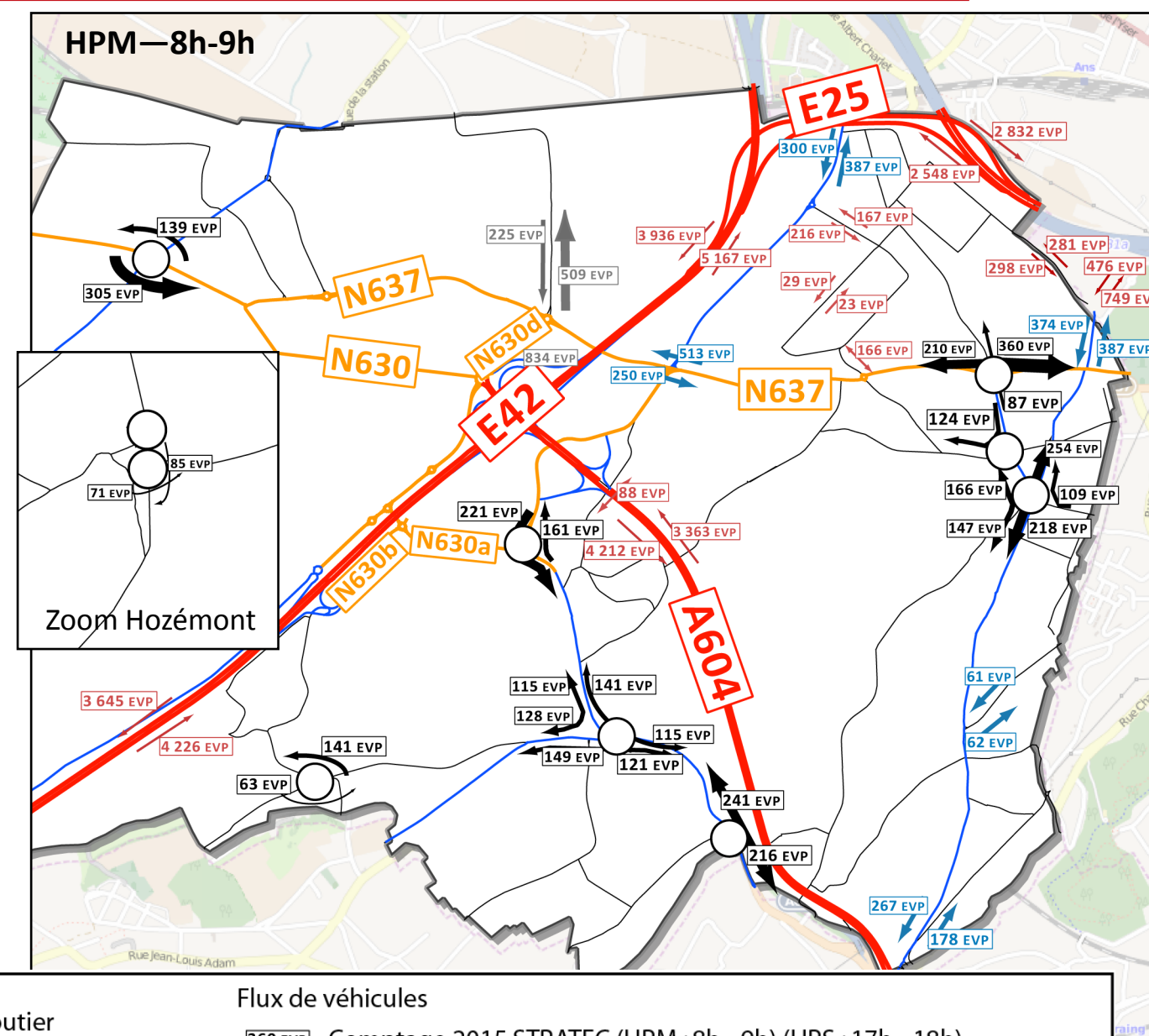
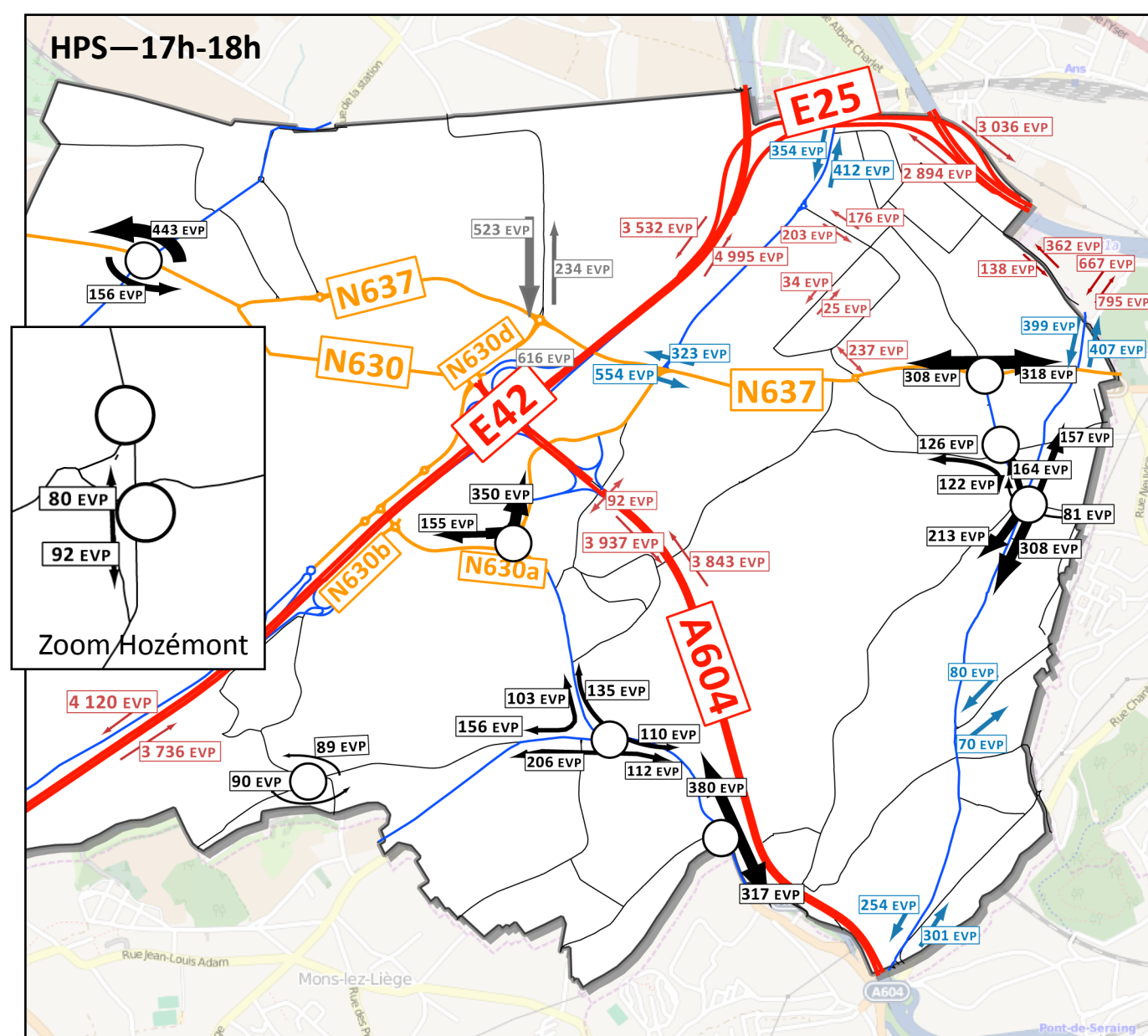


- Sur la **N637**, le trafic en heure de pointe du matin apparaît réduit de moitié dans le sens Liège-Bierset, en passant au niveau de la E42. Il peut être envisagé qu'il s'agit pour beaucoup de véhicules partant vers la E40 ou la E42 dans le cadre de déplacements domicile-travail.
- A l'inverse, de 17h à 18h, si le flux principal de cette voie reste dans le même sens (de Liège vers Bierset), le trafic est plus important que le matin et **s'intensifie après être passé à proximité de la E42**.
- Les données de flux venant des **radars** de la commune (octobre/novembre 2015) nous ont été communiquées et il en ressort des flux similaires à ceux obtenus, à savoir : environ 300 EVP/h sur la chaussée de Liège (HPM et HPS), 250 à 300 EVP HPM rue Sainte-Anne (correspondant aux flux alentours).

III. 5. Trafic routier (suite)

Les flux des principaux carrefours de la commune ont fait l'objet de comptages directionnels aux heures de pointe du matin (8h-9h) et du soir (17h-18h):

- Le carrefour entre la rue de Bierset et la rue Diérains Prés apparaît particulièrement chargé, du fait que cette dernière constituant notamment la voie d'accès à l'autoroute A604. Le matin, les principaux flux viennent de l'A604 et tournent vers Hologne-centre (221 EVP), les automobilistes devant alors couper la rue de Bierset. Le soir, les flux viennent majoritairement de la zone de l'aéroport et remontent en direction de l'A604 ;
- Le carrefour Loncin # Mathieu de Lexhy est le plus chargé, mais surtout dans le sens de la N637. L'insertion sur cet axe n'est de ce fait pas facile pour les véhicules venant de la zone d'activités (rue du Loncin) ou du centre de Grâce-Berleur.

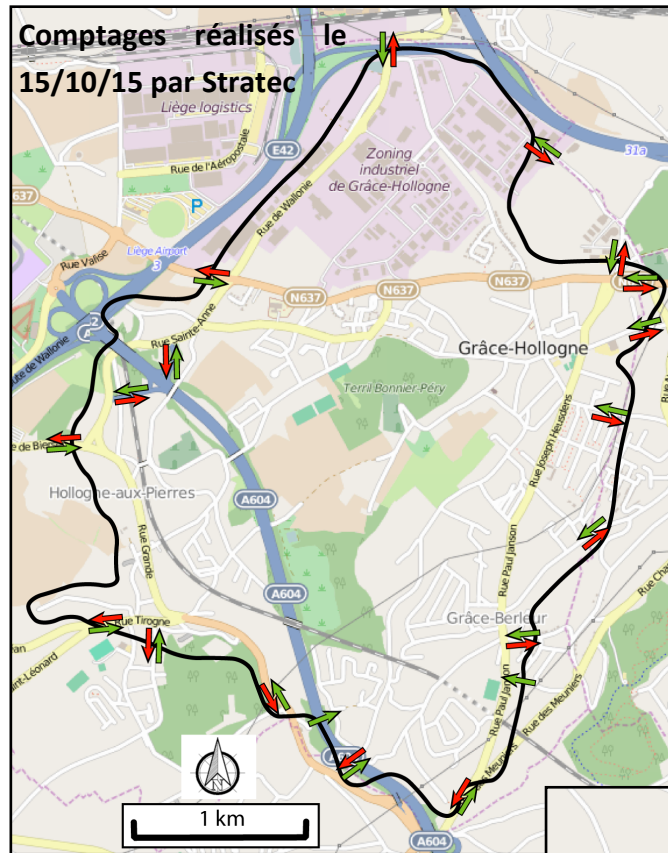


Réseau routier	
—	Autoroute
—	Route Nationale
—	Route Secondaire
—	Voie locale
Flux de véhicules	
360 EVP	Comptage 2015 STRATEC (HPM : 8h - 9h) (HPS : 17h - 18h)
360 EVP	Comptage O-D 2015 STRATEC (HPM : 8h - 9h) (HPS : 17h - 18h)
509 EVP	Comptage 2012 STRATEC (HPM : 8h - 9h) (HPS : 17h - 18h)
3 645 EVP	Comptage 2011-2012-2015 DG01 (HPM : 8h - 9h) (HPS : 17h - 18h)
○	Poste de comptage du 13/10/2015

- Troisième carrefour particulièrement chargé, celui au sud de la Place du Pérou, avec en majorité des flux entre les rues Giacomo Mattéoti et Heusdens pour rejoindre (le matin) ou revenir (le soir) le carrefour Simon Pâque#Mathieu de Lexhy, qui lui aussi présente des charges importantes.
- Les comptages réalisés au croisement Ruy#Hotel Communal mettent en évidence un trafic important sur l'axe principal de Hologne malgré la présence de l'A604 à proximité.

III. 5. Trafic routier (suite)

Le centre de Grâce-Hollogne connaît principalement un trafic d'échange* (70% du trafic) en comparaison avec le trafic de transit*, qui s'intensifie par ailleurs de près de 50% entre l'HPM et l'HPS.

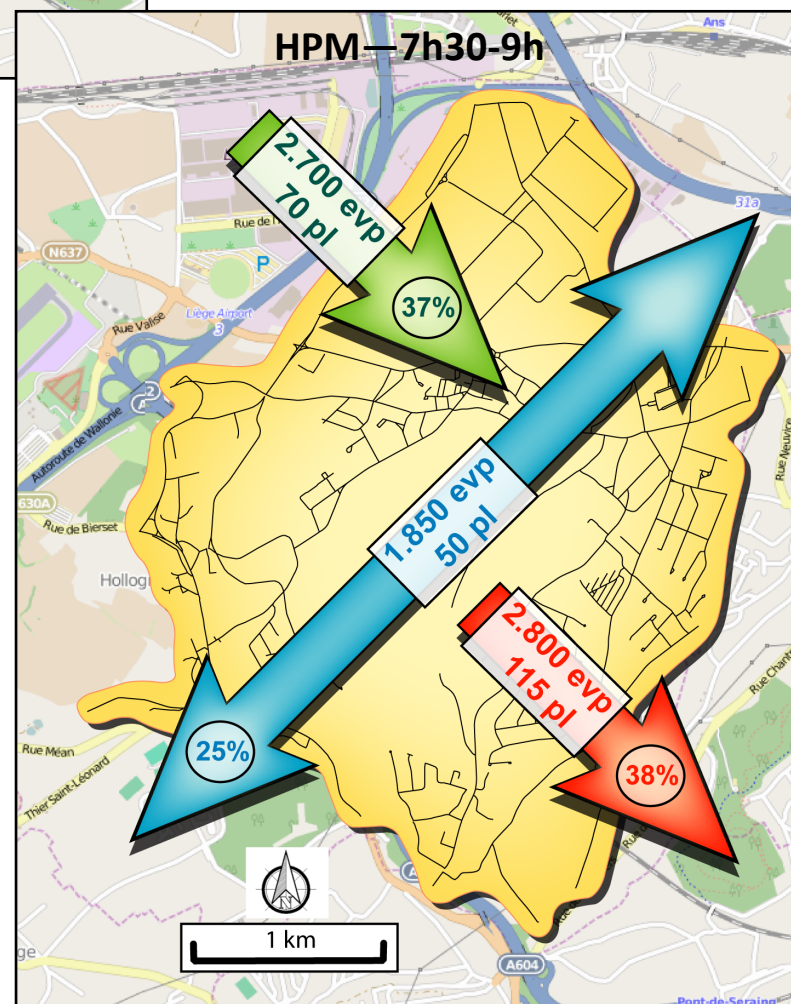


L'enquête Origine-Destination (encore appelée enquête-cordon) a été menée au niveau des 19 points d'entrée/sortie ceinturant les centres de Grâce-Berleur et de Hollogne-aux-Pierres ou donnant sur l'A604 (rues Diérains Prés et Sainte-Anne). Elle a consisté en un relevé des plaques d'immatriculation de chaque véhicule entrant et sortant, de manière à pouvoir répondre notamment aux trois questions ci-dessous :

- Combien de véhicules entrent sur Grâce-Hollogne durant les heures de pointe du matin (7h30-9h) et du soir (16h30-18h) ?
- Combien en sortent ?
- Comment se répartissent les véhicules en transit et ceux ayant pour origine ou destination le centre de Grâce-Hollogne ?

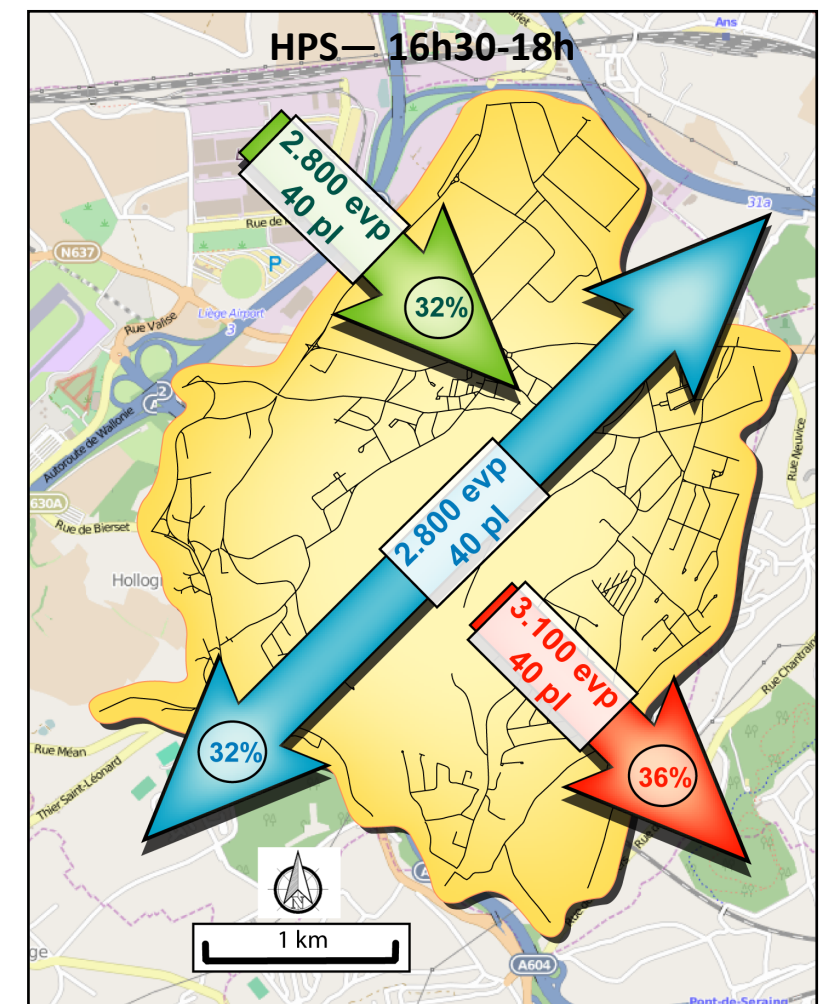
Ainsi, pour un chiffre total de **trafic cordon*** de **9.200 EVP*** à l'HPM et de **11.200** à l'HPS, il apparaît un nombre relativement équivalent d'**EVP entrant pour échange** (flèches vertes sur les deux figures ci-dessous) lors des heures de pointe du matin et du soir, soit entre 2.700 et 2.800 EVP. Par contre, le nombre de **sorties pour échange** (flèches rouges sur les deux figures ci-dessous) augmente de 10% environ entre l'HPM et l'HPS, passant ainsi d'un nombre de 2.800 EVP (équivalent au nombre d'entrées) en HPM à 3.100 en HPS, soit 10% de plus qu'il n'y a de trafic d'échange entrant durant cet intervalle de temps.

Les **poids-lourds** (bus compris, représentés par 'PL' sur les deux figures ci-après) sont plus présents dans ces flux d'échange au moment de l'HPM, mais ils



Les **flux en transit** (flèches bleues sur les figures) restent **plus faibles que les flux d'échange** aux heures de pointe du matin et du soir, puisqu'ils représentent le quart du trafic total le matin et le tiers le soir. Par ailleurs, ils s'intensifient de près de 50% entre l'HPM et l'HPS, passant de 1.850 à 2.800 EVP.

Sur ce total de véhicules en transit, il est intéressant de noter également que **80% des véhicules passent moins de 20 min. à l'intérieur du cordon** (80% en HPM et 83% en HPS), ce qui amène à les considérer comme des véhicules n'effectuant pas de halte sur Grâce-Hollogne (sauf arrêt de très courte durée). En effet, aucun des itinéraires possibles entre les points de comptages n'est supérieur à 10 min. de temps de trajet (temps théorique sans congestion). Les EVP ne faisant donc que passer au travers du cordon sans s'y arrêter (transit « pur ») représentent donc **respectivement 1.500 et 2.300 aux HP**, ce qui est important au vu des grands axes routiers qui encerclent la commune.

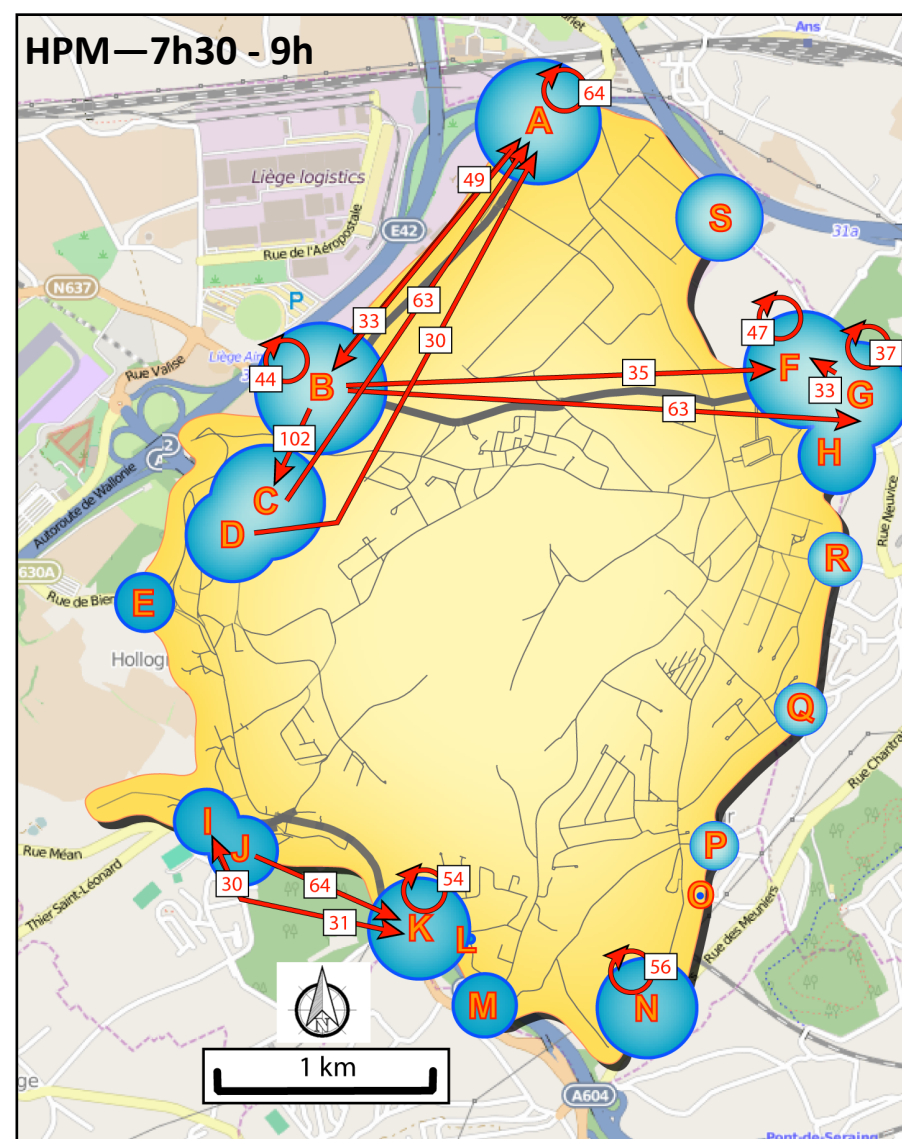


* Lexique de l'enquête O-D:

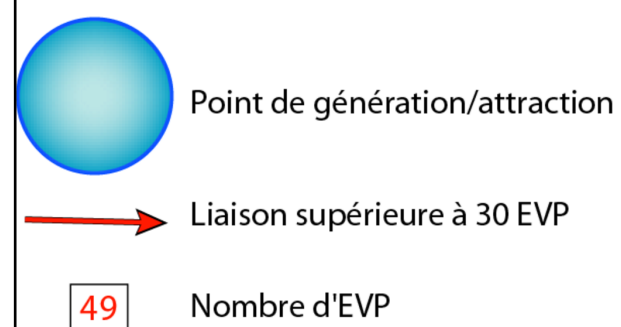
- ⇒ Trafic de transit : véhicules enregistrés en entrée et en sortie
- ⇒ Trafic d'échange : véhicules enregistrés uniquement en entrée ou en sortie
- ⇒ Trafic au cordon : trafic coupant le périmètre
- ⇒ EVP : équivalent véhicule particulier, soit 1 voiture = 1 EVP, 1 camion = 2 EVP

III. 5. Trafic routier (suite)

Les principaux flux de transit observés sont focalisés sur le tronçon de la N637, l'axe Diérains Prés - Sainte-Anne - Wallonie et la rue de l'Hôtel Communal.



Enquête O-D réalisée en HPM (7h30 - 9h) et en HPS (16h30 - 18h) :



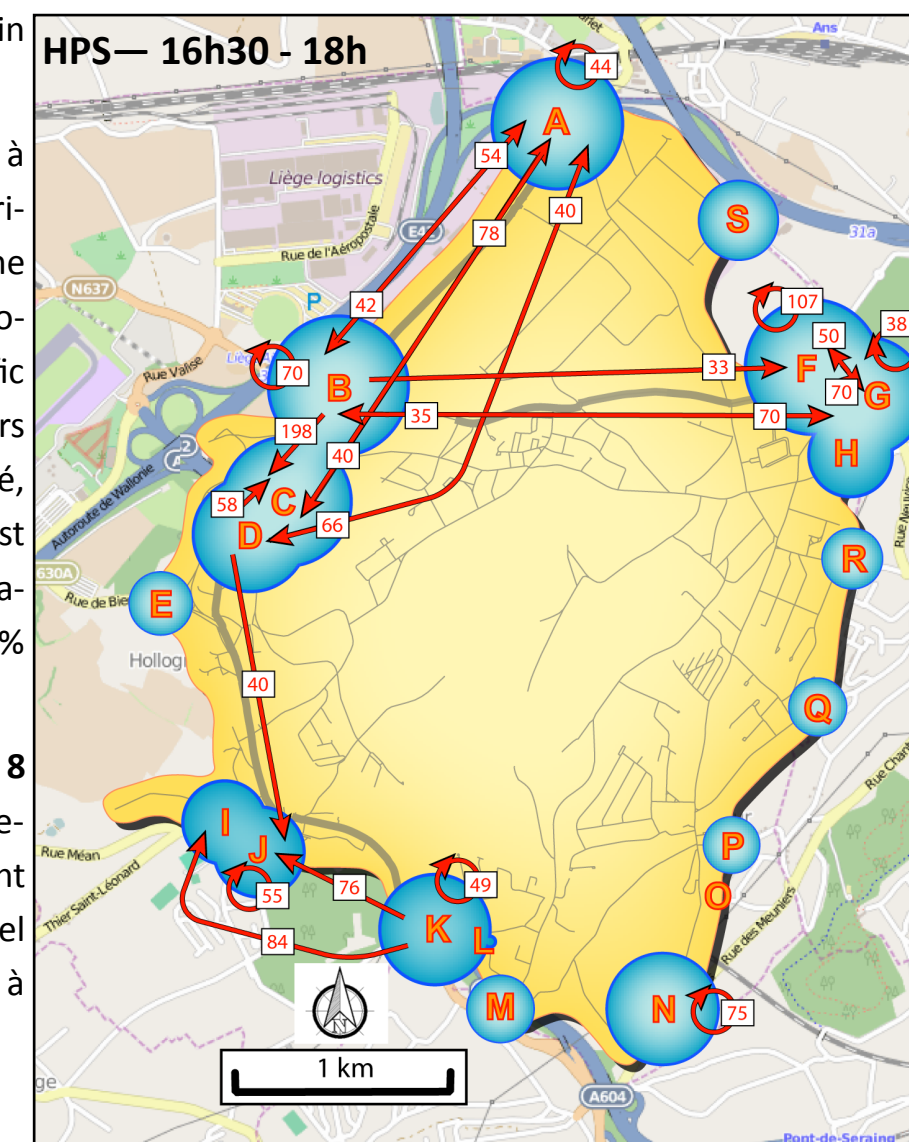
Comptages réalisés le 15/10/15 par Stratec

Sur les **361 itinéraires de transit potentiels des usagers enquêtés** (19 postes d'origine x 19 postes de destination), près de 55% des combinaisons ont été constatées. Toutefois, certains itinéraires se démarquent largement des autres, à l'image de ceux mis en évidence sur les figures ci-contre, où seuls les flux supérieurs à 30 EVP ont été précisés pour des raisons de lisibilité (l'ensemble des flux par poste est exposé à la page suivante).

Ainsi, **lors de l'HPM**, le principal itinéraire de transit remarqué est celui venant de la Chaussée de Liège (depuis Bierset, B) et allant vers l'A604 (échangeur de Grâce-Hollogne Nord, C), pour lequel près de 95% des véhicules restent moins de 20 min. au sein du cordon (transit « pur »). Ensuite, ceux effectuant une entrée/sortie par le Nord du PAE, point A (ici, 17% des véhicules enregistrés sont restés plus de 20 min., ce qui n'est pas du transit « pur » car les usagers ont probablement fait/déposé quelque chose ou quelqu'un au sein du cordon), ou ceux allant de l'échangeur de Grâce-Hollogne (points C et D) vers le Nord du parc d'activités (A) ainsi que ceux traversant Grâce-Berleur d'Ouest en Est sur la N637 (de B vers F et G) apparaissent comme les itinéraires majeurs. De même, les flux venant de la rue Michel Body (point J) et allant vers Jemeppe sur la rue de l'Hôtel Communal sont du même ordre et sont par ailleurs tous à considérer comme en transit « pur », c'est-à-dire étant resté moins de 20 min. au sein du cordon.

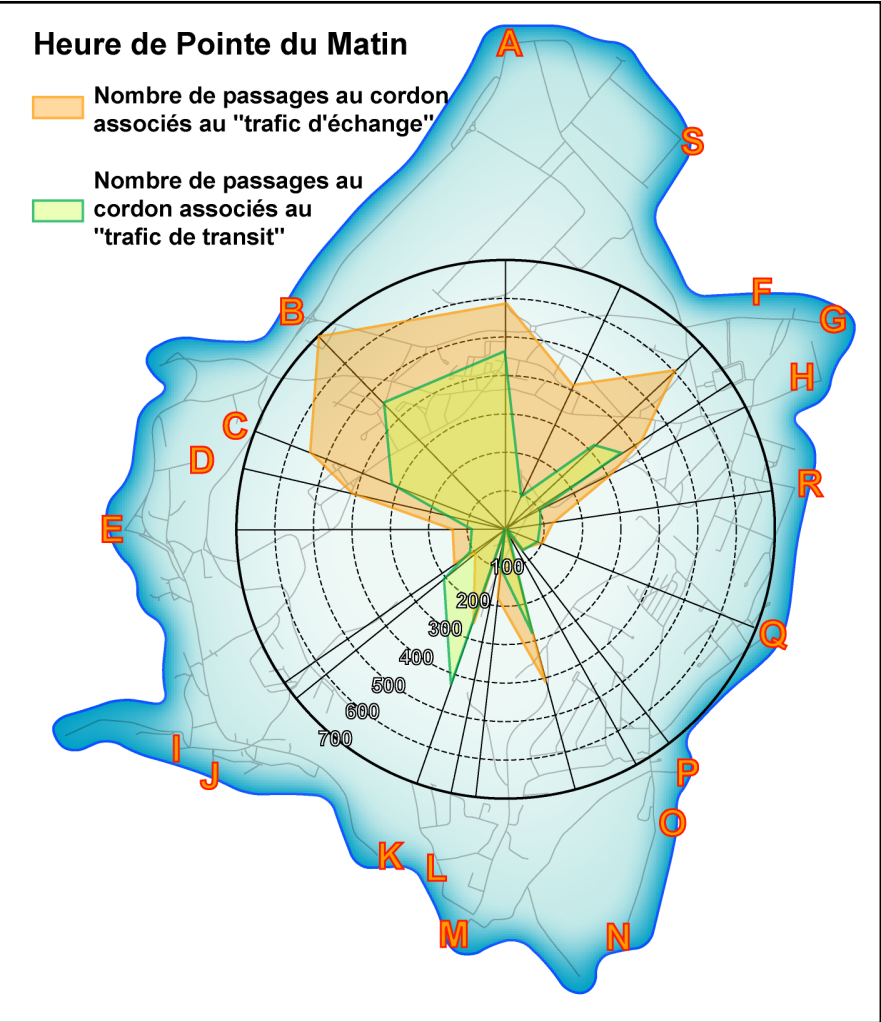
Lors de l'HPS, ces flux augmentent sur la plupart des itinéraires, ce qui amène à un nombre plus important de flux dépassant les 30 EVP. Ainsi, les usagers arrivant depuis l'échangeur de Grâce-Hollogne et sortant au niveau de Hollogne sont plus importants, de même que ceux traversant allant de B vers F ou G. A noter également l'inversion des flux entre les points K et I ou J, qui restent du trafic de transit « pur » (moins de 20 min. au sein du cordon). L'itinéraire des usagers venant de B et allant vers l'A604 (points C et D) reste encore ici le plus fréquenté, avec quasiment uniquement du trafic de transit « pur » (95%). Ce constat n'est par contre pas le même au niveau du carrefour F où une part importante du trafic de transit enregistré, en boucle, reste plus de 20 min. au sein du cordon (35% des véhicules entrant par F et ressortant par ce même point).

En cumulant le nombre d'entrées/sorties enregistrés à chaque carrefour, **8 portes principales se dessinent** (carrefours A, B, C, D, K, N, F, G), avec en premier lieu les carrefours N637#Sainte-Anne et N637#Smulders. Les usages sont parfois différenciés puisque, par exemple, le point d'entrée K (rue de l'Hôtel Communal) capte davantage des flux d'échange (60%) que des flux de transit, à l'inverse du carrefour N (rue Paul Janson, 44% de flux d'échange).



III. 5. Trafic routier (suite)

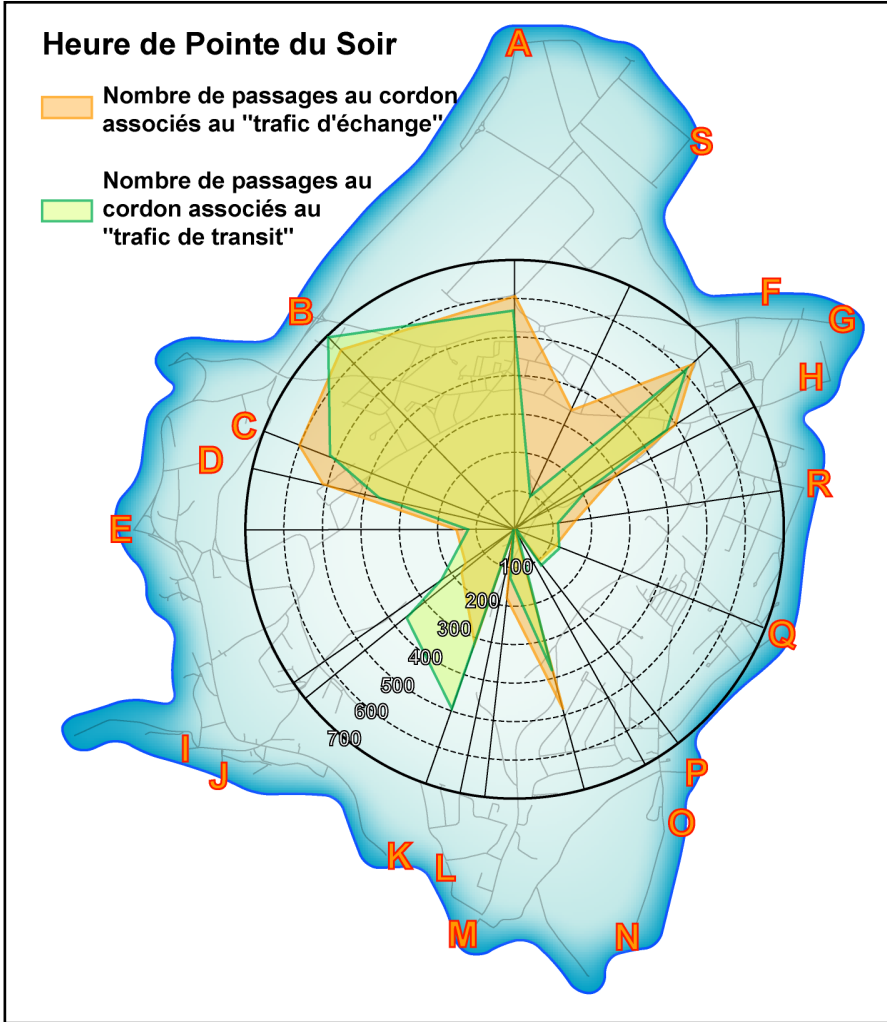
Environ 80% du trafic d'échange et de transit du centre-ville franchit le « cordon » dans la partie Nord, et plus particulièrement sur l'arc entre les rues Diérains Prés et Mathieu de Lexhy.



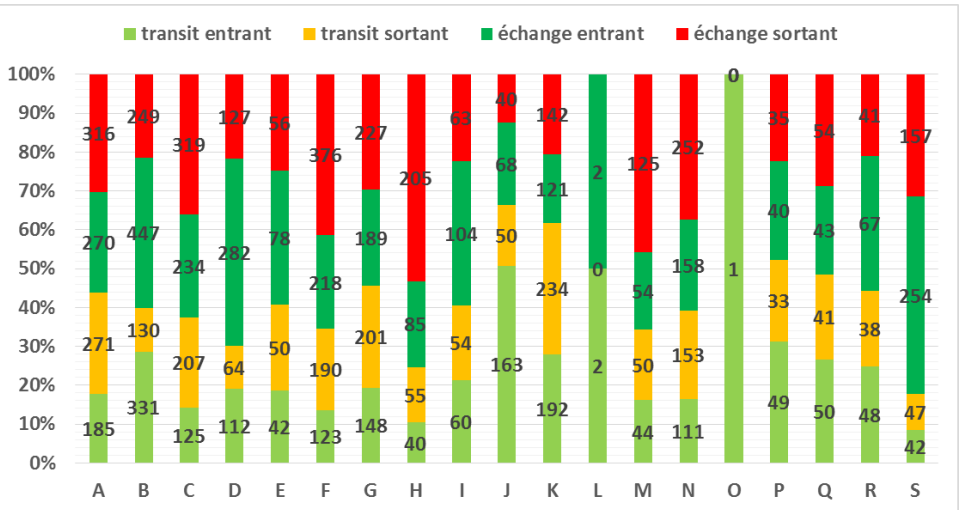
Les deux cartes associées aux graphiques ci-contre tentent de synthétiser les **caractéristiques du trafic routier franchissant le cordon du centre-ville**. Les valeurs énoncées correspondent au nombre de véhicules comptabilisés au passage du cordon, sous-entendu que les véhicules en transit sont comptabilisé deux fois (en entrée et en sortie).

De manière très nette, la **majeure partie des mouvements de transit et d'échange se font dans la partie Nord du cordon**, soit entre les points D et H. Dans la partie Sud, seuls les points N, K et J présentent un nombre de mouvements équivalents à ceux rencontrés dans le Nord (soit plus de 300 mouvements d'échanges et/ou de transit). Il s'agit des portes d'entrée mentionnées en page précédente.

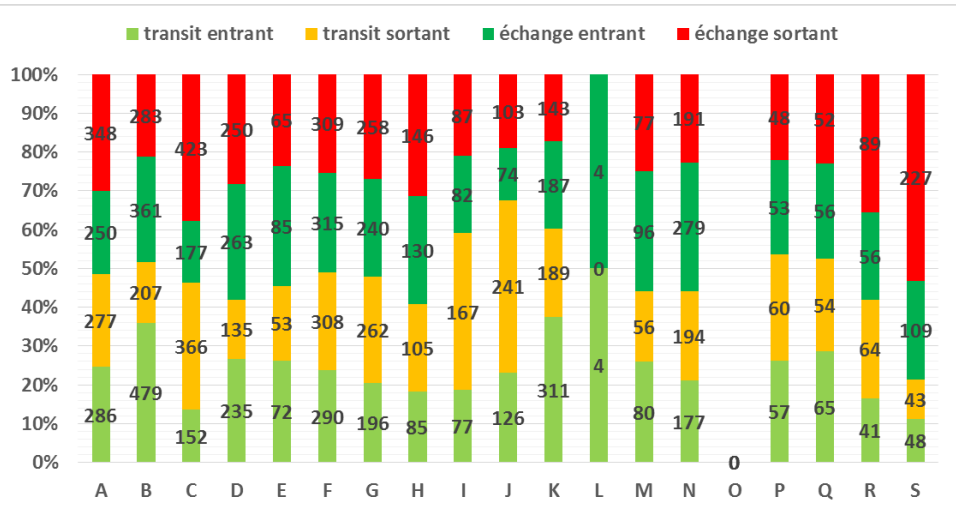
L'augmentation du nombre de mouvements associés au trafic de transit entre l'HPM et l'HP, déjà mentionnée précédemment, est également très nette, en particulier au niveau des points D, F, H, I et J (plus de 40% d'augmentation). A noter que, à contrario, le trafic d'échange varie moins entre l'HPM et l'HPS et que sur certains points (F, I, J, K, M, N, Q, R et S) la répartition des échanges entrant et sortant s'inversent et laissent à penser qu'il s'agit de mouvements de travailleurs.



Les deux graphiques illustrent la répartition des mouvements selon qu'il s'agisse de transit ou de trafic d'échange. Il s'en dégage notamment les éléments suivants:



- le point S rencontre une forte attraction d'échange lors de l'HPM et une forte génération lors de l'HPS, soit les mouvements des employés du zoning;
- Les points H et M sont caractérisés par une part importante de génération lors de l'HPM (habitants quittant leur domicile pour aller travailler hors de la commune);
- Le point D est marqué par une part importante d'attraction à l'HPM, s'agissant de la sortie de l'A604 pour rejoindre Hologne;
- Le point J est particulièrement concerné par un trafic de transit, entrant à l'HPM et sortant à l'HPS (proximité de l'école St-Etienne).



III. 5. Trafic routier (suite)

Le réseau viaire de la commune de Grâce-Hollogne est soumis localement à des problématiques de congestion:

- La traversée de la N637 et son trafic important aux heures de pointe amènent des situations de congestion sur certains carrefours. C'est particulièrement le cas au **croisement des rues Lexhy#Chaudronnerie#Ateliers Smulders** où les véhicules voulant s'insérer sur la N637 (qui n'ont pas la priorité) doivent attendre parfois longtemps, ce qui engendre notamment des remontées de file aux heures de pointe jusqu'à la rue du Monténégro.

Dans une moindre mesure, cette problématique est présente au **croisement Lexhy#Alliers#Loncin** mais les flux de véhicules souhaitant s'insérer sont principalement présents sur la rue du Loncin, créant ainsi moins de conflit.

- Le **croisement entre la rue de Bierset et la rue Diérains Prés** est également soumis à des charges de véhicules importantes. En effet, nombreux sont les véhicules à devoir couper la rue de Bierset pour descendre vers Hollogne, dans un carrefour où la visibilité n'est pas optimale.



Rue Paul Janson (Grâce-Berleur)



Rue des Coqs (Hollogne)



Rue Grande (Hollogne)

Le réseau viaire, contraint d'une part par le relief et d'autre part par les développements urbanistiques, apparaît localement inadapté en termes d'emprise au trafic qu'il absorbe

En de nombreux secteurs de la commune (souvent à l'articulation entre Hollogne et Grâce, dans un contexte topographique particulièrement marqué), la conjonction d'une faible largeur de voirie et des véhicules en stationnement ne permet pas aux véhicules en circulation de se croiser librement. Si cette configuration présente l'intérêt de ralentir drastiquement les vitesses, elle entraîne des situations de conflit et de congestion qui ne sont pas optimales. C'est notamment le cas au niveau des **rues des Coqs, Rouyer, Vert-Vinâve, Paul Janson**. Les **rues Mavis ou Defuisseaux** sont également soumises à ces difficultés, ce qui pose tout particulièrement problème en cas de croisement avec un bus TEC (Defuisseaux, Janson).

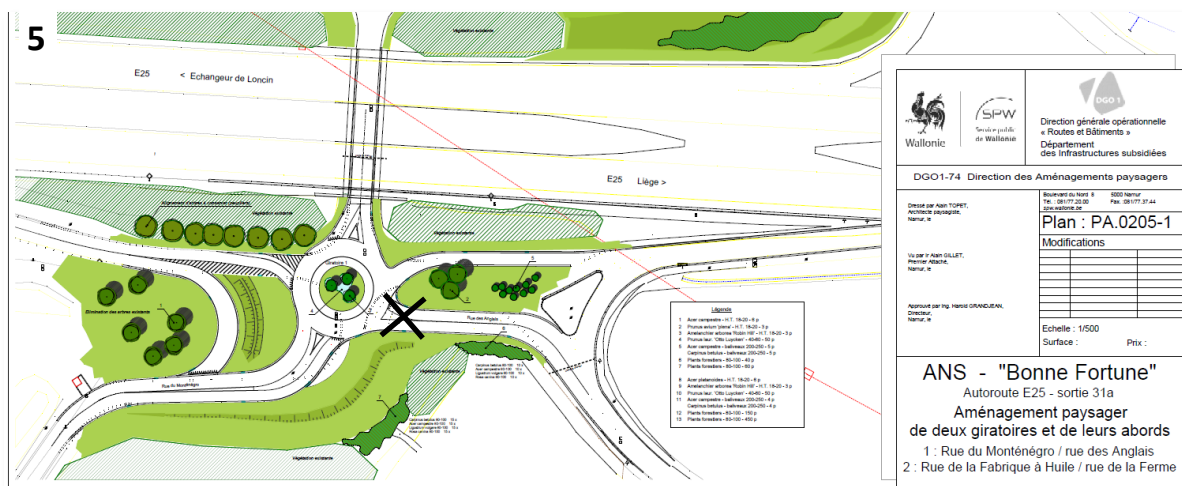
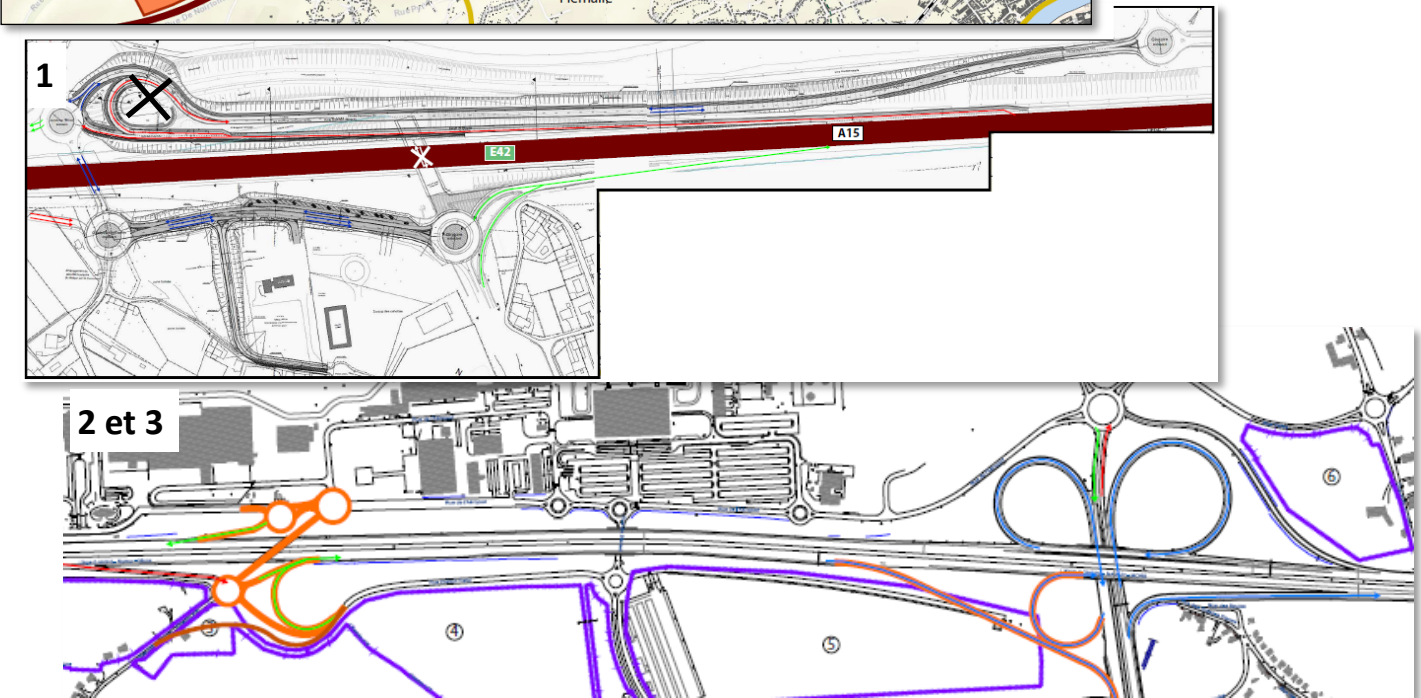
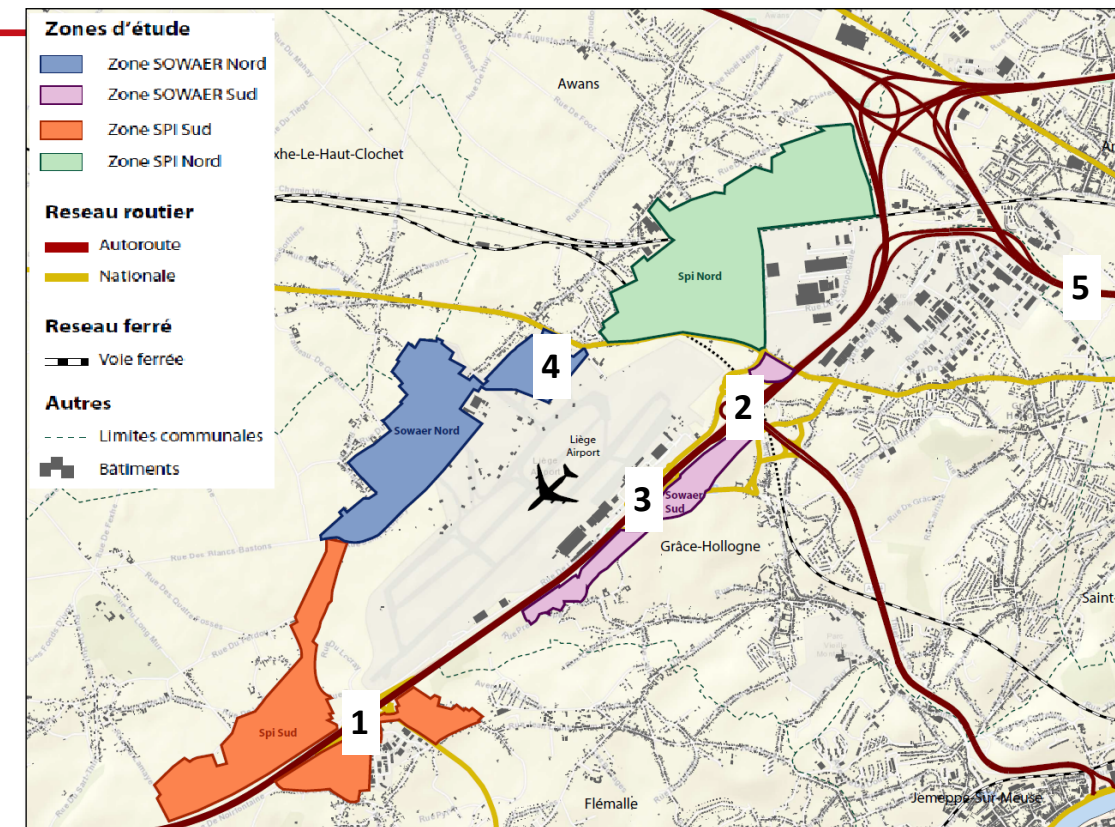
Certains axes de la commune, au contraire des précédents, connaissent des excès de vitesse récurrents et importants mettant en danger les usagers motorisés et les riverains.

- La **rue de l'aéroport**, longeant l'autoroute et la zone d'activités, représente une longue ligne droite sans habitation et avec une très bonne visibilité amenant certains comportements dangereux. Pourtant, cette voie est bordée latéralement d'espaces de stationnement d'où les usagers sortent en marche arrière et ne comprend pas de trottoirs, amenant les piétons à circuler sur la chaussée.
- L'**axe Bierset#Grande#Hôtel communal#Hollogne** traverse une vaste zone urbaine en descente et selon des emprises généralement suffisantes que pour permettre à certains véhicules de circuler au-dessus des vitesses autorisées.
- Le long de la **chaussée de Hannut** ou de la **rue de l'Arbre à la Croix**, où se sont développés des tissus résidentiels sous forme de « ruban », les vitesses sont également parfois excessives et amènent à des situations dangereuses.

III. 5. Trafic routier (suite)

Le développement économique encouragé par la Région autour de l'aéroport de Liège-Bierset a entraîné, et va entraîner, de nombreuses évolutions relatives au réseau routier :

- Les quatre zones désignées autour de l'aéroport pour accueillir, d'ici à 20 ans, les entreprises et emplois souhaités autour des activités de fret sur près de 500 ha, vont devoir être adaptées en fonction de besoins en accès. Ainsi il est prévu :
 - De finaliser les travaux sur l'échangeur de Flémalle pour améliorer, notamment, l'accessibilité poids-lourds (n°1);
 - De mettre en place à moyen terme, sur l'échangeur de Grâce-Hollogne, 3 ou 4 bandes sur la rue Valise ainsi qu'un « by-pass » vers la bretelle de l'échangeur (n°2). Une nouvelle boucle est également prévue afin de relier directement la zone de l'aéroport pour les véhicules arrivant depuis le Sud de la E42 ;
 - L'aménagement d'un passage sous la E42 au niveau de l'échangeur n°3 Liège Airport, connectant deux ronds-points de chaque côté pour desservir l'aéroport (n°3) ;
 - La finalisation du contournement Nord de l'aéroport (d'ici à 2020) via la connexion entre la route de Velroux (au niveau du centre Fedasil) et la chaussée de Hannut (pour arriver au niveau du bassin d'orage) (n°4);
 - Aménagement d'un rond-point (à moyen terme) au Sud de l'échangeur n°31a de la E25 (Bonne Fortune), avec 2 bandes de circulation en entrée (n°5).



Deux autres projets sont également envisagés, moins directement en lien avec le développement économique de l'aéroport:

- Le premier est la suppression du pont de la rue Haute Claire (pont n°8), et donc une analyse devra être menée pour proposer des solutions notamment pour les habitants autour du cimetière.
- Le second, envisagé par la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher, est de fermer certaines de ses voiries (Velroux, Gare, Lexhy, Village) aux poids-lourds de plus de 7,5 t (cf. règlement de police). Les villages de Fexhe sont en effet envahis par un charroi de PL incessant de par sa localisation entre les autoroutes E40 et E42 et les nationales 614 (interdite en partie aux > 7,5T) et 637.

III. 6. Sécurité routière

Liste non exhaustive des observations relatives à la sécurité routière (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

- Pas de trottoir :
 - sur l'**Avenue des Acacias** et vitesses de circulation des voitures/camions trop élevées (> 100 km/h).
 - sur la **route de Bierset** (hormis chemins de terre et d'herbes, jonchés de détritux).
- Vitesse excessive sur :

- la rue du Village .	- le carrefour N637/Loncin .
- la rue Joseph Rouyer	- la rue Grande .
- la rue J.J. Merlot .	- la rue de l'Hôtel Communal .
- la rue en Bois .	
- l' Avenue de la Gare .	
- la Chaussée de Hannut .	
- la rue de l'Agneau (présence d'enfants et de cyclistes).	
- la rue du Huit Mai .	
- la rue Giacomo Mattéoti .	
- la rue Sainte-Anne .	
- la rue du Onze Novembre .	
- la rue des Coqs .	
- la rue Méan .	
- la rue Paul Janson (notamment rond-point vers Toutes-Voies).	
- la rue des Meuniers .	
- la rue Jospeh Heusdens .	
- la rue du Long Mur .	
- la rue Mavis (étroitesse).	
- la rue Vert-Vinâve .	
- la rue Alfred Defuisseaux .	
- la rue Rhéna .	
- Dangerosité du carrefour rue de l'**Arbre** à la **Croix-N614** dû à un manque de visibilité depuis le stop.
- Manque d'un marquage au sol sur une partie de la **rue du Bihet** longeant l'aéroport.
- Pas d'accotement entre le pont de la **rue Rouyer** et la **rue de Hollogne**.
- Manque d'aménagements pour sécuriser les piétons (enfants) autour de l'**école Sinebaldo Basile**.
- Nombreux accidents au carrefour **rue Paul Janson** # **rue Grégoire Chapuis**.
- Carrefours dangereux à cause de la vitesse :
 - sur la **rue des Alliés** et la **rue de Lexhy**.
 - sur la **rue Simon Paque** et la **rue de Lexhy**.



III. 6. Sécurité routière (suite)

La mobilité à Grâce-Hollogne passe principalement, comme cela a été décrit au cours des pages précédentes, par les déplacements en véhicules particuliers. Les autres modes, et notamment les modes actifs, doivent s’adapter à cette logique de mobilité actuelle et cela peut, dans certains cas, amener à des situations à risque pour les usagers.

- De nombreuses voiries, à la configuration étroite, ne disposent ainsi pas d’espaces latéraux suffisamment larges que pour accueillir des trottoirs aux dimensions optimales. De plus, dans certains cas, le stationnement automobile se fait sur les espaces de trottoirs et oblige les piétons à évoluer sur la chaussée.
- D’autres problèmes de sécurité viennent de comportement à risques qui sont soit le fait de comportement inadaptés (excès de vitesse) soit de configuration problématique. Ainsi :
 - Certains axes au tracé rectiligne ou aux dimensions suffisamment larges amènent plus volontiers à **des comportements dangereux**.
 - C’est le cas sur l’axe traversant et descend Hollogne, où l’emprise permet à certains véhicules particuliers ou bus de dépasser les limitations de vitesse;
 - C’est aussi le cas à Hozémont (rue des Acacias, rue de l’arbre à la Croix) où voitures et poids-lourds dépassent régulièrement les limitations;
 - Où c’est également le cas sur Mons-Lez-Liège en limite avec l’aéroport.
 - Plusieurs **carrefours dangereux** car sans visibilité amènent également les automobilistes à devoir s’insérer dans une circulation qu’ils ne peuvent pas toujours voir correctement. Ce problème est présent sur Horion (Arbre à la Croix # Chaussée Verte), sur Hozémont (Source # Sart-Thiri), sur Hollogne (Diérains Prés # Bierset) ou encore sur Grâce-Berleur (Badwa # Janson ou Meunier # Janson).

La commune a mis en place différentes mesures visant à réduire, en certains points et notamment les écoles, les risques d’accidents ou de comportements dangereux.

- Des **zones 30** ont été mise en place aux abords des écoles dans plus d’une trentaine de rues. De même, des barrières empêchant les enfants de traverser devant le portail des écoles ont été placées.
- Des **zones d’espace partagé** ont été instaurées dans certaines cités, telles que celles des rues de la Forge, du Sergent Aviateur Bailly, la rue des Enfants ou la rue de la Marche Blanche.
- Pour limiter les vitesses sur certains tronçons, des **radars fixes (7) et préventifs (7)** ont été mis en place. De même de nombreux **aménagements de type chicanes** ont été mis en place, permettant parfois de dégager de l’espace pour le stationnement.

Statistiques d’accidents (source: Police locale)

	2013	2014	
Accidents dégâts matériels	173	171	-1,2%
Accidents LC	65	53	-18,5%
Accidents mortels	1	0	-100,0%
Tués	1	0	-100,0%
Blessés graves	6	1	-83,3%
Blessés légers	90	68	-24,4%

Un exemple d’insécurité routière aux abords d’école : l’école libre de Hozémont.

Cette école est située rue du Onze Novembre qui cumule de nombreux problèmes représentatifs de la situation de la commune :

- Absence de trottoir et trottoirs étroits ;
- Stationnement gênant des véhicules ;
- Vitesse élevée des véhicules malgré la zone 30.

Les écoles, les centres sportifs (notamment le terrain de foot de l’Arbre à La Croix) ainsi que la majorité des zones résidentielles sont touchés par ces problématiques.



Photo : rue Paul Janson (école du Berleur)



Photo : rue Grande (Hollogne)

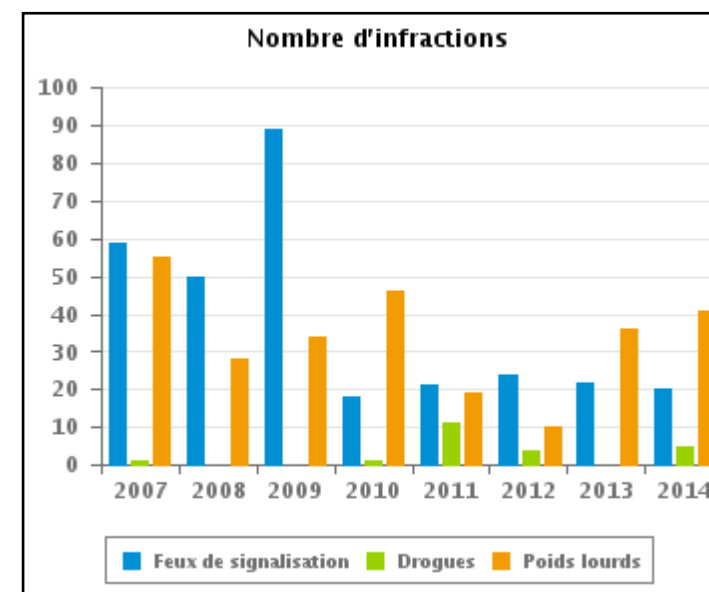
III. 6. Sécurité routière (suite)

Des infractions en augmentation

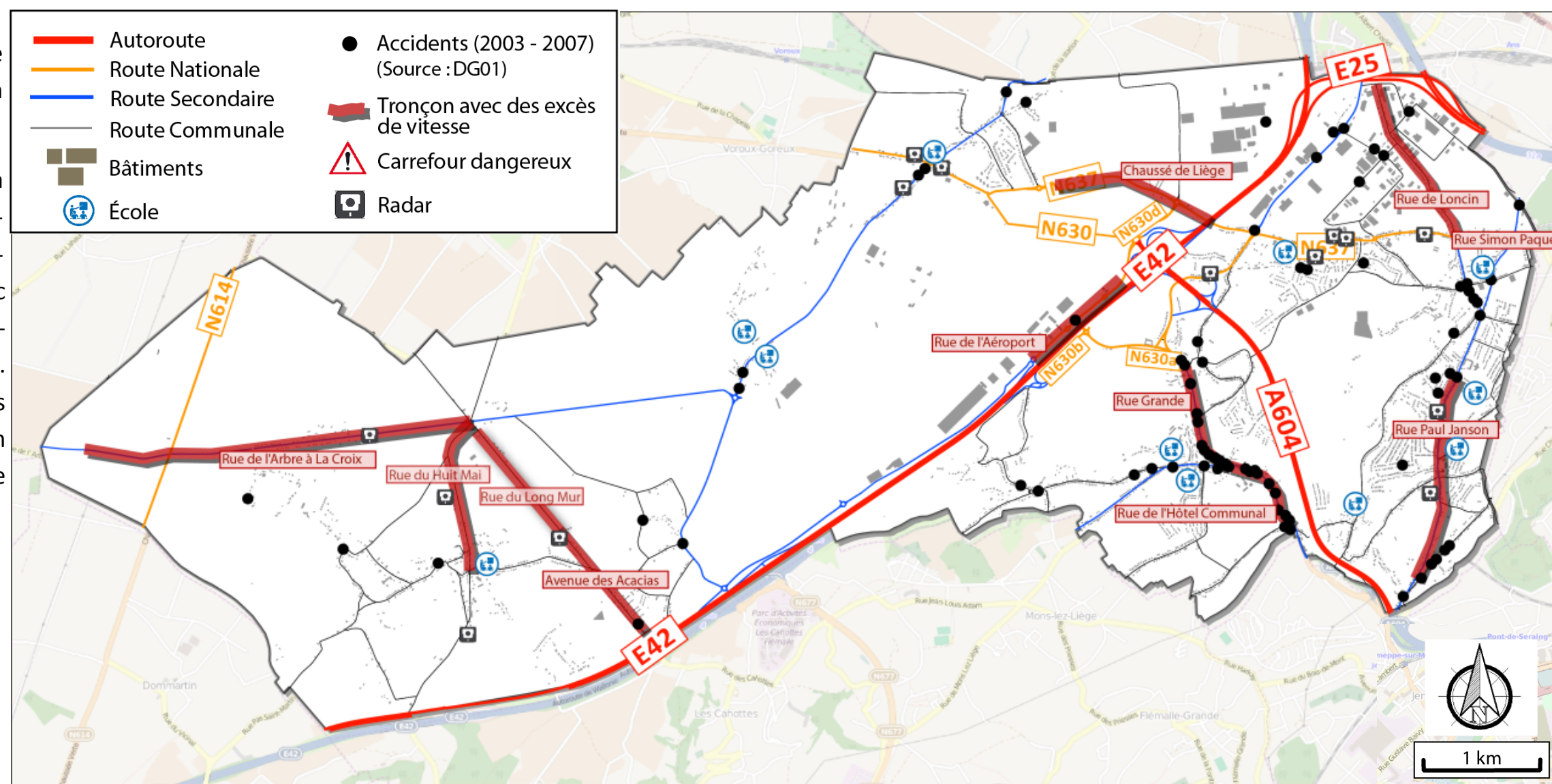
Bien que l'année 2012 soit marquée par une forte baisse sur le nombre d'infractions routières, depuis, ces chiffres sont repartis à la hausse. On constate notamment et confirme les observations précédemment évoquées :

- Les principales infractions (40%) sont des excès de vitesse, notamment sur la rue de Loncin, de la Chaussée de Liège et la rue du 8 Mai. Ces rues sont des rues du réseau secondaire mais utilisées comme voies de transit par les véhicules lorsque le réseau autoroutier est surchargé ;
- La majorité des excès de vitesse (73%) correspondent à des excès situés entre 11 et 20 km/h ;
- Les infractions de stationnement représentent pour leur part 20% des infractions sur la commune.
- Notons également que le nombre d'infraction PL est en augmentation ces dernières années.
- Les **données radars** fournies pas la commune (novembre 2015) indiquent également des comportements plus dangereux la nuit avec des vitesses moyennes des automobilistes supérieures aux limitations. Ce comportement est d'autant plus vrai dans le créneau 3-4h du matin avec une vitesse moyenne constatée de 58 km/h à la place de 50km/h.

Statistiques d'infractions (source: Police locale)



! Ces chiffres sont à relativiser selon la fréquence des contrôles.



III. 7. Transport de marchandises

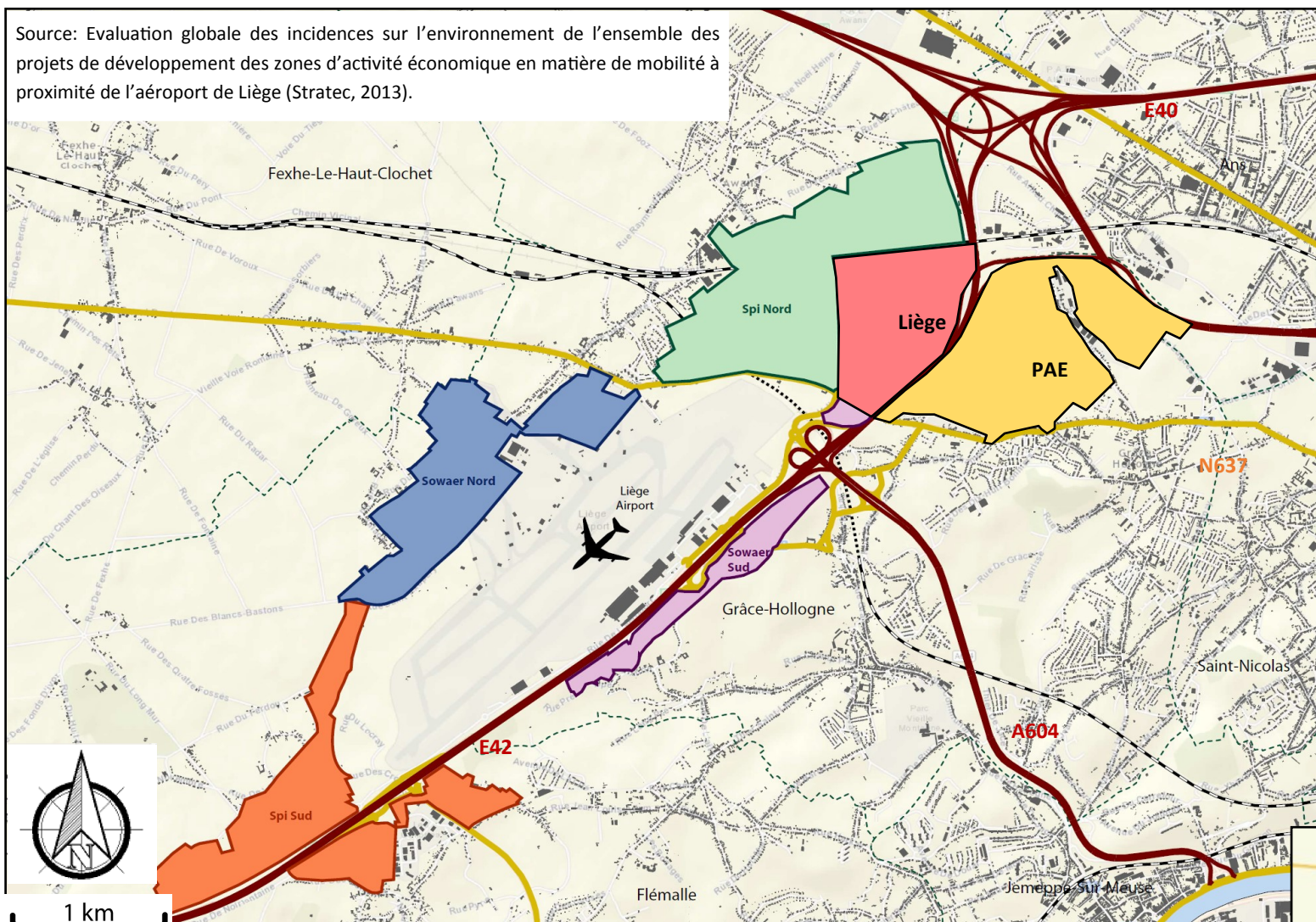
Liste non exhaustive des observations relatives au transport de marchandises (courriers des riverains, comptes rendus des agents de quartier, Conseil consultatif en Mobilité):

- Trop de trafic poids-lourds (de plus de 7.5 tonnes) sur :
 - la rue du Village.
 - la rue de Velroux.
 - la rue Sainte-Anne (nuisances sonores importantes).
 - la rue du Onze Novembre et l'Avenue des Acacias (et vitesse excessive).
 - la rue de Loncin (nuisances sonores et vibrations).
 - la rue du Long Mur.
 - la rue Mathieu de Lexhy (nuisances sonores, vibrations et dégradation de la voirie).
 - sur les rues du village d'Horion.
- Manque de signalisation pour la circulation des poids-lourds dans les zonings autour de l'aéroport.



III. 7. Transport de marchandises (suite)

Source: Evaluation globale des incidences sur l'environnement de l'ensemble des projets de développement des zones d'activité économique en matière de mobilité à proximité de l'aéroport de Liège (Stratec, 2013).



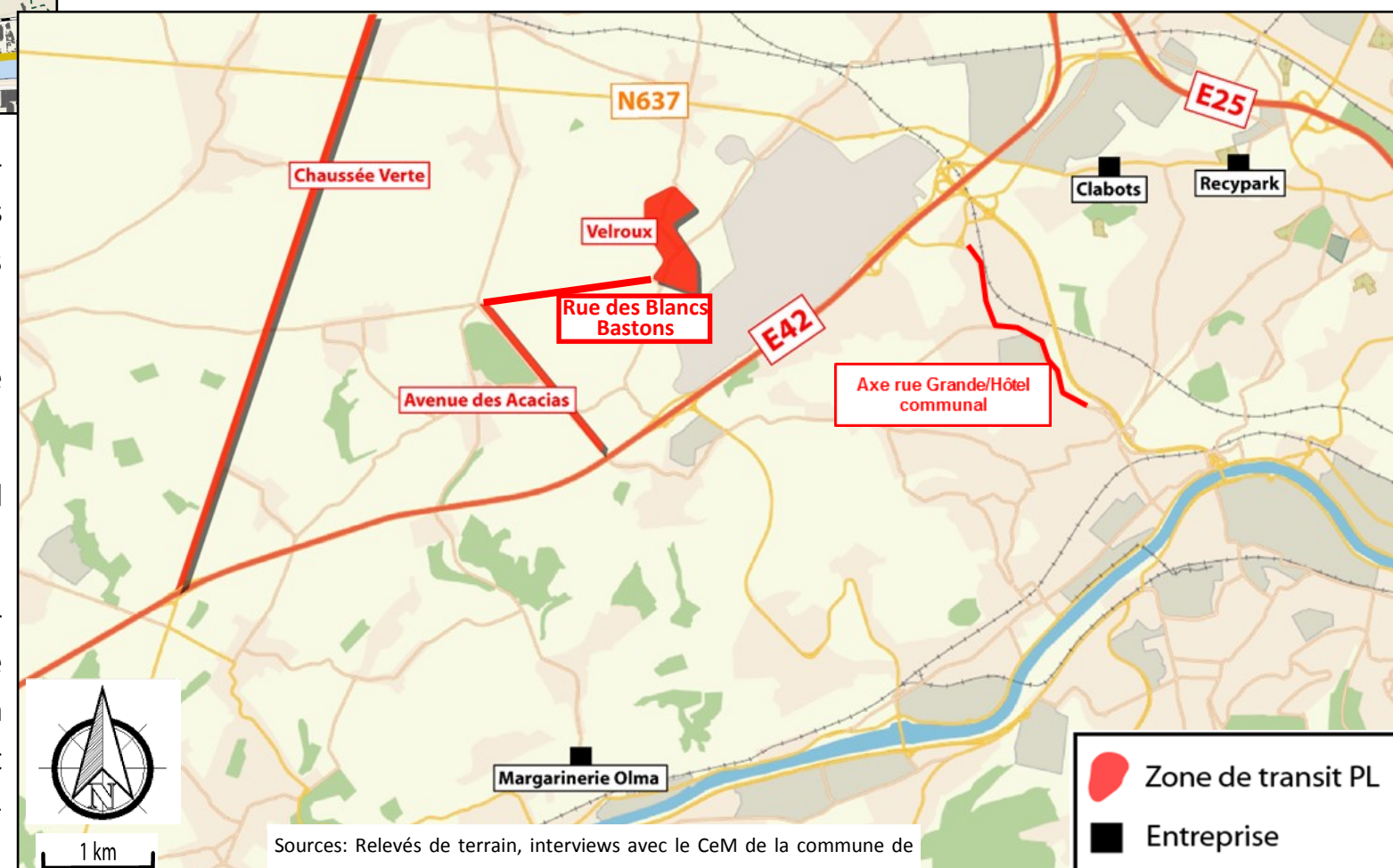
Un important charroi de poids-lourds à travers la commune

- Les **principales zones d'activités** de la commune se retrouvent autour de l'aéroport de Bierset, la **zone aéroportuaire**, -qui regroupe les 4 zones de la Sowaer nord et sud et de la Spi nord et sud-; **Liège Logistics**; ainsi que le **parc d'activités économiques** (PAE) au nord-est de l'entité.
- Le secteur de Liège Logistics est desservi directement depuis l'autoroute E42 et les 3 échangeurs de Flémalle, Liège Airport et Grâce-Hollogne, ainsi que par la N637. Le PAE est quant à lui accessible depuis la E25 et l'échangeur de Bonne Fortune ainsi que la N637.
- Ces axes d'accès aux zones d'activités, bien que conçus pour accueillir des **charges de trafic importantes**, sont très chargés aux heures de pointe du fait de la situation de la commune au croisement d'axes stratégiques et de l'échangeur autoroutier le plus chargé du pays.

Du trafic de transit de PL

- Cela implique un **trafic de transit de poids-lourds** sur les voiries secondaires voire locales et notamment dans les villages entre les pôles d'activités et les sorties autoroutières (village de Velroux, rue des Blancs Bastons, N637, av. des Acacias). La Chaussée Verte (N614), bien qu'interdite aux poids-lourds de plus de 7,5 tonnes, est également utilisée comme axe de transit entre la E40 et la E42.

- L'**axe rue Grande et de l'Hôtel Communal** est fréquenté par les poids-lourds (avec double passage dû à l'interdiction de la circulation des plus de 7,5 tonnes au niveau de l'intersection rues Rouyer/Hollogne) alors que la A604 permet de relier la E42 au bassin industriel de Seraing (pas d'accès possible à l'échangeur n°3 de la A604).
- La **rue de Jemeppe**, sur la commune de Ans est également interdite aux poids-lourds de plus de 7,5 t.
- Problème de **transit de charroi agricole**, constaté par la Commune dans Hollogne (rue de l'Hôtel Communal) et rue du Huit Mai et Sart Thiri.
- **D'autres pôles d'activités** induisent un trafic de poids-lourds sur la commune de Grâce-Hollogne. Il s'agit notamment de l'entreprise Clabots sur la N637 ainsi que le Recyparc rue de l'Aguesse (sur Ans) qui sont 2 générateurs importants de PL pour l'axe de la N637. En outre, la Margarinerie Olma, située rue des Awirs à Flémalle, envoie des PL sur les rues du Huit Mai et Sart Thiri car le passage sous le pont du chemin de fer (rue des Awirs) est impossible sans bloquer la circulation de l'axe.



Sources: Relevés de terrain, interviews avec le CeM de la commune de Grâce-Hollogne ainsi que ceux des communes voisines: Fexhe, Flémalle et Ans (2015).

III. 7. Transport de marchandises (suite)

Gabarits des voiries

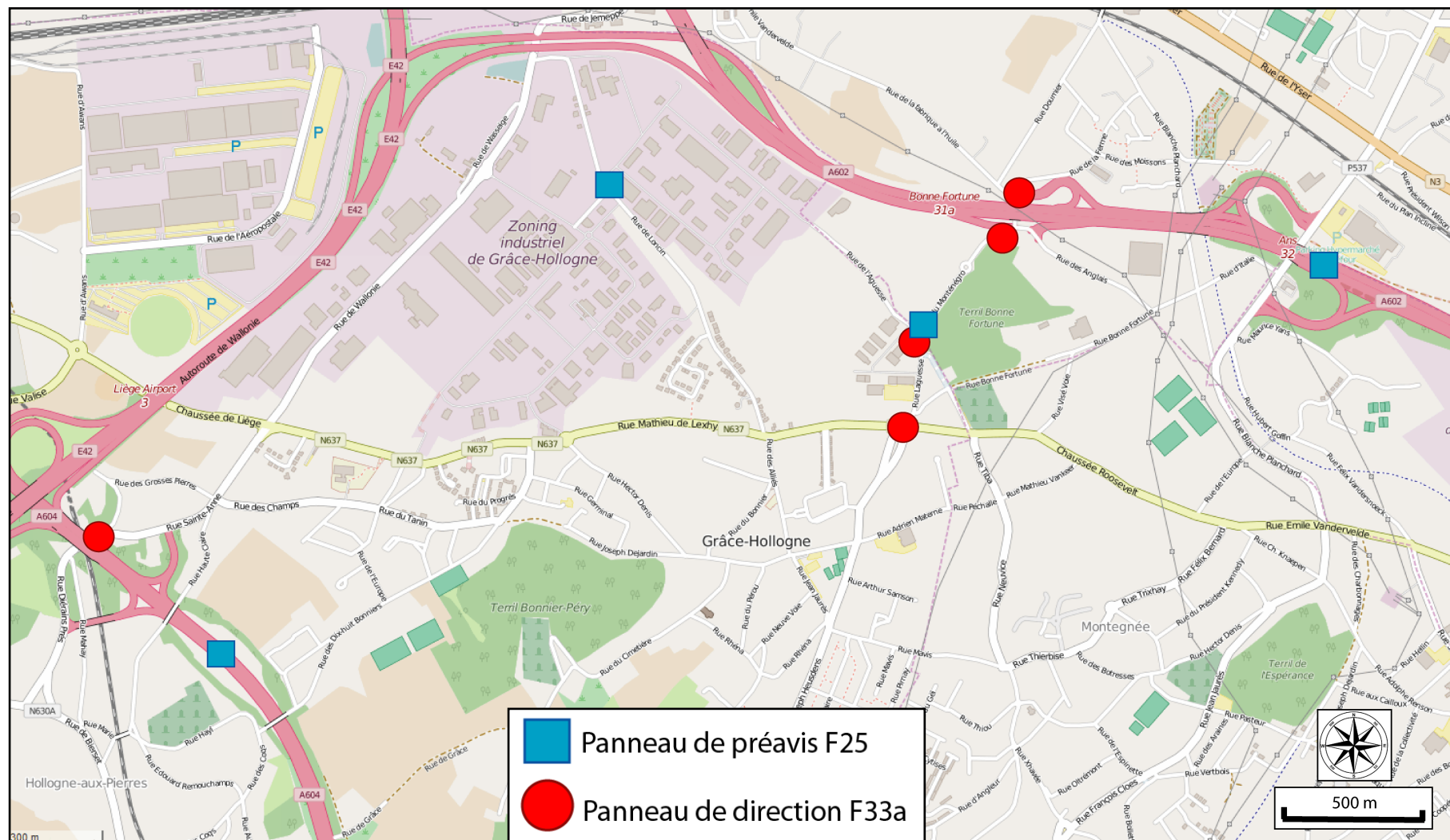
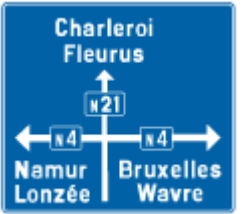
- Les ponts sous autoroute rue de Bierset (face à l'aérogare) et chaussée de Liège ne sont pas adaptés au passage des poids-lourds: respectivement trop étroit et hauteur insuffisante.

Transport exceptionnel

- Les routes principalement empruntées par le transport exceptionnel sont les suivantes: E42 A604 et N637.
- De manière plus ponctuelle, certains convois empruntent les voiries communales vers le parc d'activités économiques et autour de l'aéroport (via la N637) ainsi que les routes entre la sortie n°2 de la A604 et la N637 (rues Diérains Prés et Sainte-Anne) et vers Jemeppe-sur-Meuse (rues Grande et de L'Hôtel Communal).

Peu, voire pas de jalonnement des zones d'activités économiques

- Le jalonnement (signalisation directionnelle) est faible voire inexistant.
 - Il manque des panneaux de préavis F25 sur les axes suivants (repris sur la carte ci-dessous):
 - A602: signalisation de la ZAE de Grâce-Hollogne;
 - A604 : pré-signalisation avant la sortie n°2 des ZAE de Grâce-Hollogne et Liège Logistics pour inviter à suivre Liège Airport;
 - rue Monténégro : pré-signalisation du rond-point « Porsche »;
 - rue de Loncin : carrefours avec rue du Travail ;
 - rue de l'Industrie : renforcement de la signalisation vers les ZAE (pour éviter la fuite des poids-lourds dans les zones habitées de la rue).
-



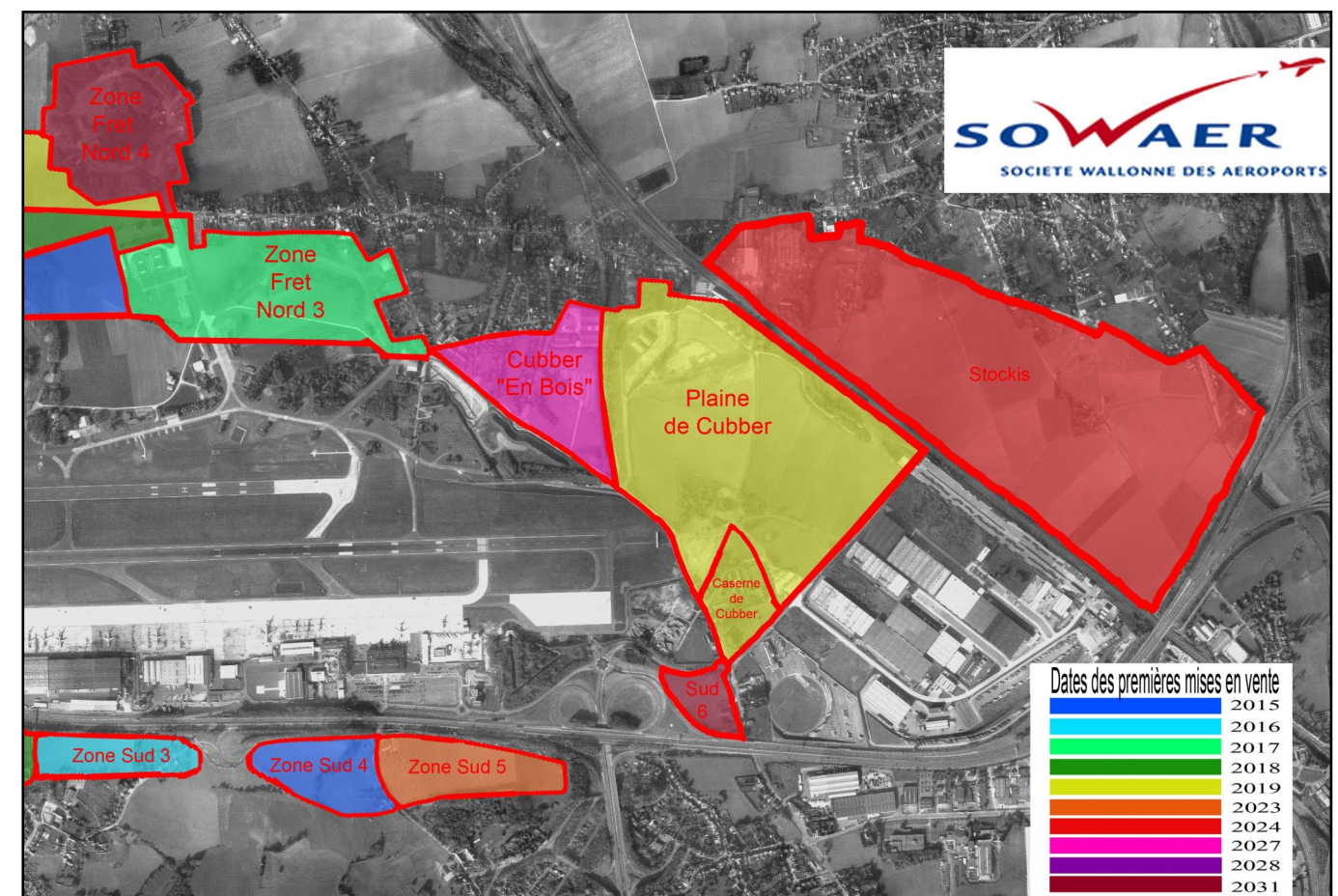
- Des panneaux de direction F33a fléchissant les différents parcs sont manquants aux carrefours suivants (repris sur la carte ci-contre) :
 - Sortie n°2 de l'A604/rue Ste-Anne (Liège Aéroport et PAE de Grâce-Hollogne);
 - rues Mathieu de Lexhy/Laguesse (Bonne Fortune et PAE de Grâce-Hollogne);
 - Laguesse/rond-point Porsche (Bonne Fortune et PAE de Grâce-Hollogne);
 - rue Monténégro/sortie 31a de la E25 (PAE de Grâce-Hollogne);
 - rond-point Ans/sortie 31a de la E25 (PAE de Grâce-Hollogne).
 - Le manque de jalonnement induit en erreur les chauffeurs de poids lourds et en particulier ceux de langues étrangères : ils se perdent régulièrement dans les zones d'habitat non adaptées à leur type de charroi (problème d'identification des sites d'activités, signalétique depuis le réseau autoroutier, itinéraires GPS).
- 

Source: Stratec sur base d'un relevé réalisé par la CeM de la commune de Grâce-Hollogne pour la SPI (septembre 2015).

III. 7. Transport de marchandises (suite)

A l'avenir

- Développement des zones autour de l'aéroport selon le **plan de temporisation théorique** présenté ci-contre (dates susceptibles d'évoluer en fonction des demandes, des procédures administratives nécessaires ou d'imprévus techniques et financiers).
- **Etude de signalisation** en cours à la Sowaer. Les véhicules devront être guidés au moyen de numéros (ex.: port d'Anvers) ou d'une nomenclature adaptée (zone cargo nord, zone cargo sud, Liège logistics). Un plan de jalonnement PL (avec les « effets porte » à mettre en œuvre) sera réalisé par la suite de manière à garantir le cadre de vie et la sécurité des habitants.
- Volonté d'améliorer les flux entrants et sortants des PAE par la Spi en ajoutant ou remplaçant les panneaux de signalisation directionnelle nécessaires.
- **Fermeture à terme au trafic de PL (>7,5t)** (excepté le charroi agricole) **de certaines voiries communales** (Velroux, Gare, Lexhy, Village) **de Fexhe-le-Haut-Clocher** et dans Awans (qui limite déjà la traversée du village dans le sens Awans-> E40).
- L'accès par les poids-lourds au site de la Vieille Montagne pour le chantier et l'activité de la zone d'artisanat par la suite va entraîner un flux de camions dans Grâce-Hollogne. Un accès direct à l'autoroute devrait être envisagé.
- La mise en place de la **taxe kilométrique camions** en avril 2016 impliquera des reports de trafic PL sur les voiries secondaires et constitue une menace supplémentaire pour la commune de Grâce-Hollogne qui possède de nombreuses ZAE.

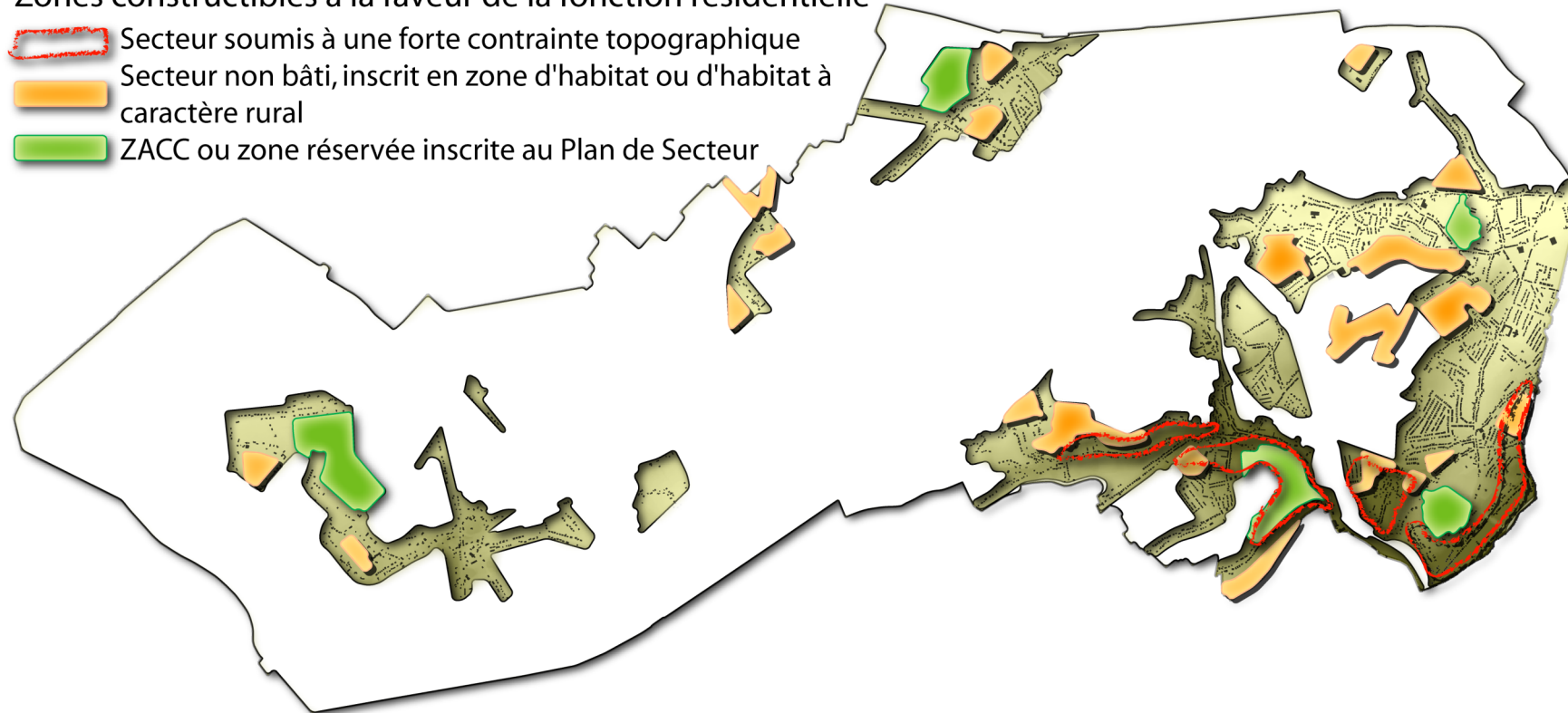


Source: Sowaer, 2015

III. 8. Usages sol - transport

Zones constructibles à la faveur de la fonction résidentielle

-  Secteur soumis à une forte contrainte topographique
-  Secteur non bâti, inscrit en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural
-  ZACC ou zone réservée inscrite au Plan de Secteur



Vis-à-vis de l'**accessibilité piétons/PMR/cyclistes**, le relief et les distances vis-à-vis des pôles d'équipement-commerciaux-de transport représentent les principaux freins à la pertinence des développements urbanistiques. Ainsi, il apparaît que les secteurs proches du centre de Grâce-Berleur ou ceux de Bierset (halte SNCB) semblent les plus justifiés à développer. Les zones disponibles à Horion-Hozémont, Velroux ou Mons-lez-Liège sont trop excentrées des pôles principaux et les secteurs du Sud et de l'Est de Grâce sont contraints par un fort dénivelé qui ne favorise pas les déplacements dits « actifs ».

Sur base des **itinéraires proposés par le TEC**, seuls les villages d'Horion-Hozémont et de Mons-lez-Liège apparaissent moins opportuns à densifier car ils sont moins bien desservis. Néanmoins, les secteurs quelque peu éloignés de l'axe Paul Janson à Grâce-Berleur présentent également une priorité moindre au développement, par rapport à d'autres poches plus centrales et directement desservies par l'offre du TEC. Il convient d'ajouter, toutefois, que le TEC réadapte ses itinéraires en fonction des secteurs d'habitats principaux et s'adapterait au développement d'un secteur aujourd'hui peu/ pas desservi comme Horion.

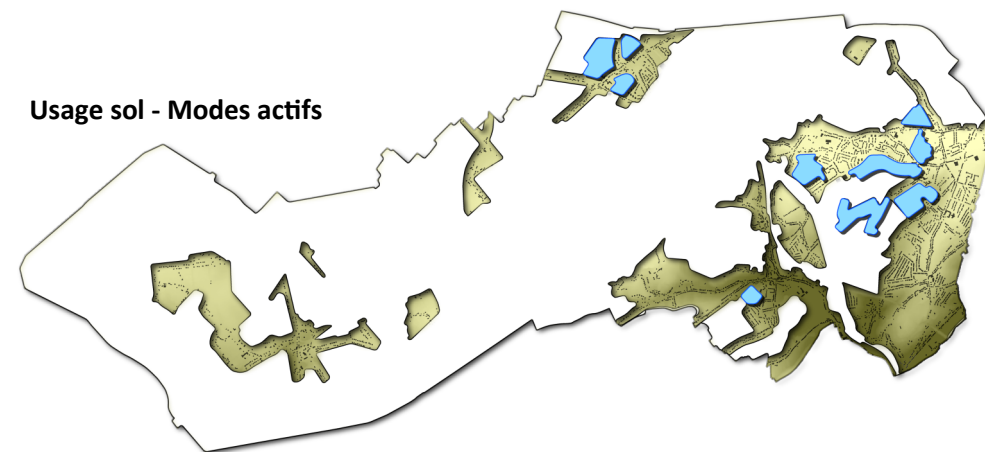
Le réseau viaire irrigue totalement le territoire communal mais il semble cohérent de le **renforcer prioritairement dans des secteurs mieux desservis** car ayant plus facilement accès aux axes majeurs et limitant ainsi toute nuisance de trafic au sein d'un secteur peu adapté en terme de gabarit, d'usages, d'affectations, etc. Ainsi, il convient ici de prioriser des développements permettant de conforter le tissu urbain existant (et non de l'étirer) tout en permettant aux futurs habitants d'accéder rapidement à l'autoroute ou aux RN.

Cette analyse permet de mettre en évidence les secteurs dont le développement apparaît le plus justifié **au regard de l'accessibilité actuelle** (Grâce, Bierset), mais permet également de **mettre en lumière certaines orientations à suivre pour optimiser le développement de zones** pouvant aujourd'hui apparaître moins opportunes.

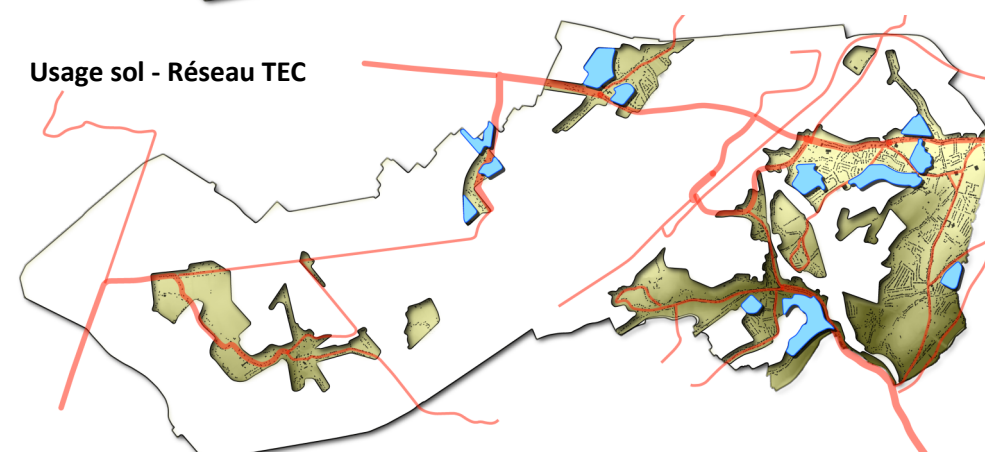
L'analyse des **interactions usage du sol - transport** permettent de rendre compte des secteurs à urbaniser les plus pertinents aux vues des réseaux de mobilité existants. Les secteurs constructibles et/ou couverts par des projets de lotissement sont localisés et sont ensuite « sélectionnés » vis-à-vis de leur accessibilité pour chacun de trois modes de déplacement : actifs, bus et VP (cf. les aplats bleus sur les figures ci-dessous).

Cet exercice permet de **mettre en évidence les secteurs à prioriser** dans le cadre de l'urbanisation de la commune ou, par logique inverse, les **développements à réaliser dans le cadre des modes de déplacement** pour permettre aux zones constructibles d'être favorablement connectés.

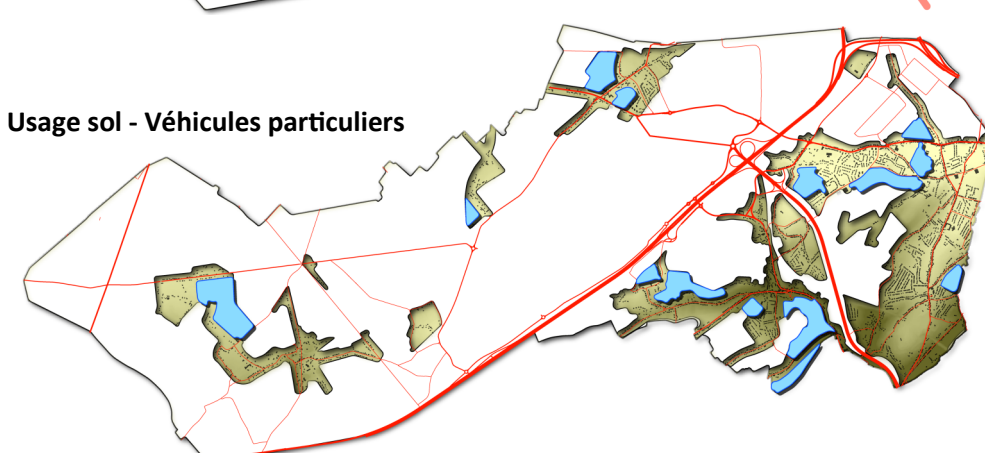
Usage sol - Modes actifs



Usage sol - Réseau TEC



Usage sol - Véhicules particuliers



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE

Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Bierset	Population		1419 hab., soit 7% de la population totale	Baisse démographique de -0,8%/an diminution du nombre de ménages de -0,3%/an	60% de personnes en âge de travailler (20-65 ans) 25% de personnes de moins de 20 ans 2 projets de lotissements avenue de la Gare (+100 habitations)	Expropriations dans la cadre du développement économique de l'aéroport au niveau notamment de la rue en Bois
	Emplois		Liège Logistics/Aéroport : + 7000 emplois		Développement économique de la plaine de Cubber avec notamment le projet de Railport "Carex"	
		piétons/PMR		- Pas d'aménagement piétons de bonne qualité sur la rue de Velroux, pourtant régulièrement empruntée pour relier l'arrêt de bus au centre Fedasil - Carrefour Velroux#Hannut non praticable pour les PMR (poteaux au milieu du trottoir) et insécurisant pour l'ensemble des déplacements dits "actifs"		Présence de la A604 et de l'aéroport qui représentent des barrières physiques aux déplacements piétons
		cyclistes	Piste cyclable aménagée en direction de Grâce-Berleur en bordure de la Chaussée de Hannut		Potentiel de cyclistes 'pros' (recherche du vent) Distances et relief (au Nord de la E42)	
		TEC	3lignes de bus L475 (ramassage scolaire), L83 et L85	Principal arrêt peu desservi (Bierset-Village) - 2 bus/h en HPM - 5 bus/h en HPS Arrêt de bus Bierset Village pouvant être très fréquenté de par la présence de demandeurs d'asile	Etude des axes structurants en cours par la SRWT (amélioration de la vitesse commerciale, intermodalité...) pour la ligne n°12	Desserte des ZAE difficile car peu dense, emplois éloignés
		SNCB	Présence de la seule "halte omnibus" SNCB de la commune sur la ligne 36 entre Waremme et Liège 19 départs/jr vers Liège (trains P et L): Bierset-Awans	Pas de trains IC Pas de gare, simple présence d'un double quai + borne automatique + abri Pas de parking spécialement aménagé (stationnement dans la rue Robert Beelen) Premier arrêt de bus à plus de 500 m		
		VP-traffic		Polarisation importante de l'école de Bierset en termes de véhicules lors des entrées/sorties de classe.	Projet d'une route régionale de contournement entre le carrefour Rte de Velroux#Fedasil et le bassin d'orage situé chaussée de Hannut	
		VP-stationnement	Parking sécurisé PL (Liège Logistics)	- Pas de zone de stationnement aux abords directs de la Gare ou de l'école Fondamentale, les deux principaux pôles attracteurs de Bierset - Stationnement sur les espaces normalement réservés aux piétons (rue de Velroux, ch. De Hannut) - Stationnement le long de la rue de l'aéroport pour de nombreux employés des sites d'activités, créant des problèmes de sécurité pour les traversées sur cette voie "rapide" ne possédant pas d'aménagement de trottoir - Covoiturage informel désorganisé le long de l'aéroport sans accotement et sans traversée aménagée		
		Sécurité routière		Stationnement sur les abords de la chaussée de Hannut, obligeant les piétons à évoluer sur la route pourtant soumise à un trafic important (dont PL) Problème de sécurité piéton lié au stationnement le long de la rue de l'aéroport	Route régionale de contournement en projet, éloignant un certain trafic de transit du carrefour Velroux#Hannut	
		Transport de marchandises		Transit de PL sur l'axe de la N637	Mise en place d'une signalisation SOWAER	Développement économique de la plaine de Cubber, pouvant entraîner un trafic PL supplémentaire au préjudice des habitants de la chaussée de Hannut



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE						
Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Grâce-Berleur	Population		10.009 hab., soit 46% de la population totale légère hausse démographique de 0,1%/an (quasi stagnation avec +94 hab. entre 2001 et 2009) augmentation du nombre de ménages de +0,5%/an	Diminution de la taille moy. des ménages de 2,4 à 2,3 pers	61% de personnes en âge de travailler (20-65ans) 23% de personnes de moins de 20 ans Plusieurs projets de lotissements, dont certains déjà mis en œuvre partiellement (terril des Corbeaux -141 maisons individuels et 10 immeubles d'appartements)	
	Emplois		Le Parc d'Activités Economiques : 132 entreprises + 3200 emplois directs			
		piétons/PMR	Réseau de cheminement piétons intra-îlots autour de la société du logement (SLGH)	- Accotements de mauvaise qualité notamment sur la N637 - Aucun aménagement dans le lotissement du Corbeau - Absence de continuité des cheminements	Présence du Terril Bonnier pouvant accueillir des promenades Proximité du RAVel	
		cyclistes	Piste cyclable suggérée rue de Loncin Présence de plusieurs SUL	Aménagement incohérent rue Paul Janson Relief dissuasif	Distances et relief au nord de la E42 adaptés au vélo	
		TEC	Bonne desserte de l'entité avec 5 lignes de bus : 53, 81, 82, 83 et 85	- Rue Alfred Defuisseaux très étroite pour le passage/croisement des TEC - Pas de desserte directe des ateliers JDC rue de l'Expansion (réinsertion professionnelle) - Gare des bus place du Pérou non aménagée et utilisée par le stationnement des VL - De nombreux arrêts ont été diagnostiqués non praticables sur les lignes 53 et 81 (source : Atingo)	- Espace suffisant place du Pérou pour aménager une véritable gare des bus - Prolongement de la ligne 53 jusqu'au stade du Standard en cas d'arrivée du tram	Nouveaux aménagements (Corbeau ne tenant pas/peu compte de la mobilité piétonne)
		SNCB	Utilisation de la gare d'Ans par les travailleurs du PAE de GH (ligne 12 ou à pied) <i>La gare offre des espaces de parkings très importants mais néanmoins vite saturés. Elle permet de relier en train IC et P Bruxelles et Liège avec des fréquences importantes (minimum toutes les 1/2h)</i>	Pas de desserte directe de la gare mais arrêt du TEC à 300m de la gare		
		VP-traffic	Réseau de voirie bien connecté aux axes majeurs (autoroutes)	- Transit par l'axe Janson (Pérou-A604) - Vitesses excessive sur la Chaussée de Liège - Carrefour Pâque-Bonne Fortune-N637 non régulé : remontées de file jusqu'à l'auto-route aux HP		
		VP-stationnement	Nombre important de places de stationnement sur le pôle commercial de Place du Pérou : - Taux d'occupation moyen d'environ 60% ; - Stationnement principalement de courte durée (<15min).	Manque d'organisation dans le stationnement place du Pérou, notamment les jours du marché. La place Ferrer est saturée lors des sorties de classes (stationnements illicites).	Espace valorisable place du Pérou notamment le parking central peu utilisé Requalification des espaces publics	
		Sécurité routière	Réseau de voiries souvent étroites, bordées de voitures en stationnement, limitant la prise de vitesse pour certains automobilistes	- Dépose des enfants pour l'école Sinibaldo Basile, peu de places de stationnement, le parking de la place Ferrer est saturé lors de l'entrée/la sortie de l'école - Vitesses élevées rues Joseph Rouyer et Paul Janson (déclivité) et rue de Loncin - Mauvaise visibilité au carrefour Materne-Pâque-Matteoti - Carrefours Meuniers#Janson dangereux (configuration, vitesse, visibilité), Badwa#Janson (visibilité) et Chaudronerie#Lexhy		
		Transport de marchandises		- Transit par l'axe Janson (Pérou-A604) - Transit de PL sur l'axe de la N637 - Sources de PL sur la N637 : Clabots et le Recyparc (sur Ans) - Manque de signalétique pour les PL (de/vers le PAE) - Trafic PL important dans la rue du Loncin, qui est pour une bonne moitié à vocation résidentielle	Signalétique à l'étude à la SPI	Augmentation du trafic PL sur la chaussée de Liège avec le développement de la zone d'activités Nord ou dans le secteur <i>Grosses Pierres</i>



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE						
Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Hollogne	Population		6.322 hab., soit 29% de la population totale Augmentation du nombre de ménages de 0,1%/an	Baisse démographique sensible de -0,2%/an Diminution de la taille moy. des ménages de 2,4 à 2,3 pers Vieillessement de la population	60% de personnes en âge de travailler (20-65 ans) / 24% de personnes de moins de 20 ans	
	Emplois		Commerces de proximité et services principalement			
		piétons/PMR	- Raccourcis destinés aux piétons (rue Forsvache, au sein de la cité des Mineurs, Rue de Liège-Cité Aulichamps, etc.) - Centre équestre rue de Bierset et rue de Grâce	- Pas d'aménagement pour les ballades équestres - Pas d'aménagements piétons sécurisant aux abords de l'aéroport - Pas de rabaïssment de trottoir suffisant au niveau des passages piétons pour les PMR - Largeurs de trottoir insuffisantes pour certains PMR (notamment rue Golet) ou panneaux de signalisation implantés au centre du trottoir (rue Tirogne) - Insécurité subjective sur la rue de Hollogne après avoir passé la rue Goblet lié au manque d'éclairage, aux aménagements piétons et à l'absence d'habitation	- Terril (concerné par un projet de lotissement) et campagne à proximité immédiate du centre de Hollogne, pouvant encourager les promenades - Du fait des raccourcis piétons, certains déplacements sont plus rapides à pied - La pression sur le stationnement peut encourager d'avantage à venir à pied - Pont Julie et Mélissa à rénover/remplacer (symbolique importante)	Tissu bâti étiré du Nord au Sud sur près de 3km, avec un dénivelé important, incitant difficilement aux déplacements piétons/PMR.
		cyclistes		- Relief relativement marqué avec un dénivelé de 70-80 m entre la cité des Mineurs ou le carrefour Bierset#Diérain Prés et le carrefour des rues Hollogne#Toute-Voie au Sud - Absence d'aménagements cyclables (piste ou bande cyclable) et de place de parking		La voie ferrée et l'A604 représentent des barrières physiques importantes ne permettant pas d'avoir un nombre important d'itinéraires différents pour rejoindre Grâce-Berleur
		TEC	- Nouvel aménagement en bas de la rue de Hollogne en site propre - 3 lignes TEC (53, 81 et 86) desservent le centre et le relie directement à Grâce, Mons-lez-Liège, Liège - Les habitations sont toujours à moins de 300m des arrêts proposés par les TEC, hormis rues de Ruy et Haute Claire (500-600m)	-Faible fréquence des bus desservant l'aéroport -Le nouvel aménagement en bas de la rue de Hollogne débouche sur un rond-point où les bus perdent la priorité - Secteur "Aulichamps" desservi par une ligne TEC (53) n'offrant que des liaisons destinées aux scolaires (matin, midi, soir) -De nombreux arrêts ont été diagnostiqués non praticables sur les lignes 53 et 81 (source : Atingo)		Présence de la A604 qui exige des détours importants pour aller vers l'Est
		SNCB	Du centre de Hollogne, la gare de Jemeppe-sur-Meuse est à 2,2 km via la rue de Hollogne, accessible en bus TEC (53 et 86), permettant de rejoindre rapidement le centre de Liège où les villes du sillon Sambre-et-Meuse.	- De nombreux arrêts des lignes 81 et 53 considérés comme non praticables d'après la convention SRWT/CAWaB ; - Absences d'accotements piétons pour rejoindre l'aéroport depuis les arrêts TEC		
		VP-traffic	- Outre les rues de Hollogne et de Thier St Léonard, la centralité de Hollogne est peu concernée par un trafic de transit - Hormis sur les axes principaux, la configuration du réseau, l'étroitesse de certaines voies et le relief contraignent dans une certaine mesure les vitesses automobiles	- Voiries trop étroites localement (rue des Coqs, rue Forsvache) - Sens interdit (sens Nord-Sud) peu respecté rue Hayi car induit un détour de 3 minutes en voiture via la rue des Coqs - Sens unique rue Colladios (sens Sud-Nord) induisant un détour de 4 minutes pour relier les rues Barons et Ruy		
		VP-stationnement	Taux d'occupation moyen de 68 % dans le centre de Hollogne	- 4 places PMR dans le centre de Hollogne - Parking à l'angle des rues Tirogne et Michel Body rapidement saturé - Stationnement "chaotique" devant la piscine lié à la non-délimitation d'emplacements au sol, avec report sur la rue Forsvache - Stationnement sauvage sur une aptie de la rue Golet, et taux d'occupation important sur cette rue		
		Sécurité routière		- Vitesses importantes remarquées dans la rue Michel Body, ligne droite résidentielle de 500m - Le carrefour Bierset#Diérains Prés représente, du fait du manque de visibilité et des vitesses sur la rue de Bierset, un point noir en termes de sécurité routière.		
		Transport de marchandises		- Interdiction aux PL à Jemeppe (demi-tour et passage doublé dans Hollogne)		Trafic PL avec le développement du site de Vieille Montagne



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE						
Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Mons - Crotteux	Population		1.645 hab., soit 8% de la population totale (contre 7% en 2001) Hausse démographique de +0,5%/an Augmentation du nombre de ménages de 0,3%/an Augmentation de la taille moy. des ménages de 2,3 à 2,4 pers Vieillissement de la population		62% de personnes en âge de travailler (20-65ans) 24% de personnes de moins de 20 ans	
	Emplois		Commerces de proximité principalement			
		piétons/PMR				
		cyclistes				
		TEC				
		SNCB				
		VP-traffic				
		VP-stationnement				
		Sécurité routière	Sur la rue Méan, un panneau indiquant des contrôles réguliers de vitesse joue un rôle positif sur le respect des limitations de vitesse.	- La configuration rectiligne de la rue Tiers Léonard et sa fonction résidentielle peuvent entraîner des situations peu sécurisantes liées à des excès de vitesses.		
		Transport de marchandises				



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE						
Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Velroux	Population		Population "jeune" (9% de personnes de plus de 65 ans, contre 16% en moyenne sur la commune) Taille des ménages importante et constante avec 2,6 pers./ménage	371 hab. en 2009, soit 2% de la population totale (contre 7% en 2001) Baisse démographique importante de -5,5%/an (soit 214 hab. en moins entre 2001 et 2009) Baisse du nombre de ménages de 3,8%/an (soit 84 ménages en moins entre 2001 et 2009)	67% de personnes en âge de travailler (20-65ans) 24% de personnes de moins de 20 ans	- 700 personnes centre de réfugiés Fedasil - Expropriations importantes dans le lotissement Jean-Hubert Gillon
	Emplois		La zone aéroportuaire compte 76 sociétés, 2778 emplois directs et 6700 indirects Développement des zones Nord			
	-	piétons/PMR		Tissu urbain très étiré (cordon bâti), contraignant les déplacements piétons (1,5km du Nord au Sud pour moins de 200 logements) Faiblesse des aménagements		
		cyclistes				
		TEC		Pas de desserte directe du centre Fedasil : le principal arrêt (VELROUX Eglise) est desservi pas 3 lignes TEC (83, 85 et 475) mais seulement pas 6 bus à 7h45, 16h30 et 20h30 (deux sens confondus)	L99 pour desservir directement le centre Fedasil aux HP	Rue de Velroux en cul-de-sac
		SNCB				
		VP-traffic		Rue de Velroux mise en impasse, entraînant un trafic de transit plus important au centre de Velroux. Le village est coupé en deux, ce qui rend les itinéraires peu lisibles pour l'utilisateur.		
		VP-stationnement		7 places de stationnement au centre du village, insuffisant en cas d'évènement religieux ou autre		
		Sécurité routière				
		Transport de marchandises		Transit PL par la ZAE de l'aéroport		



III. 9. Synthèse: tableau AFOM

TABLEAU AFOM - PCM DE GRACE-HOLLOGNE						
Entité	Contexte	Modes	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Horion-Hozémont	Population		2.052 hab., soit 9% de la population totale Taille des ménages importante et constante avec 2,5 pers./ménage	Baisse démographique de -0,7%/an (soit 110 hab. en moins entre 2001 et 2009) Diminution du nombre de ménages de 0,5%/an (soit 54 ménages en moins entre 2001 et 2009)	60% de personnes en âge de travailler (20-65ans) 25% de personnes de moins de 20 ans	Procédures d'expropriation en cours au niveau de Fontaine dans le cadre du développement des zones d'activités autour de l'aéroport de Liège-Bierset. Evolution vers un village dortoir.
	Emplois		Commerces de proximité principalement		Développement ZAE Aéroport	
	-	piétons/PMR	- Organisation d'un festival de promenade - Chemin du tram aménagé en sentier pédestre et traversant Hozémont de la rue d'Elva à la rue des Rochers - Centre équestre à Fontaine et en bordure de la commune (centre équestre l'Alloue, Flémalle)	- Pas d'accotement pour les usagers du bus qui rejoignent à pied le village d'Hozémont via la rue du Huit Mai (semaine, pas de desserte bus) - Pas de cheminement ou trottoirs sécurisant les déplacements vers le terrain de foot situé rue de L'Arbre à La Croix - Absence de trottoirs sur plusieurs rues au niveau du centre d'Hozémont (rue du Onze Novembre, rue du Sart-Thiri) - Pas d'aménagements pour les ballades équestres	- Développement des itinéraires de promenades sur le réseau vicinal - Cadre paysager particulièrement attractif pour la promenade	- Les distances vis-à-vis de l'agglomération Grace - Hollogne et la présence de l'aéroport sont difficilement compatibles avec des itinéraires piétons maillant l'entièreté du territoire. - Développement linéaire du tissu urbain, entraînant des distances importantes et un frein aux déplacements piétons
		cyclistes	Paysages agricoles et maillage de routes à faible trafic, incitant à l'utilisation du vélo dans le cadre du loisir.	Pas de connexion au RAVeL	Développement des itinéraires de promenades sur le réseau vicinal	Abandon des sentiers
		TEC	2 lignes de bus: L85 - LIÈGE - BIERSET - STOCKAY - AMAY - HUY L86 - JEMEPPE - VERLAINE	- Pas de desserte du village d'Hozémont en semaine - Arrêts rue de l'Arbre à la Croix sans zone d'attente pour les usagers et vitesse élevée sur cet axe - Connexion avec Hollogne et Grâce indirecte et longue - Faible fréquence		
		SNCB			Utilisation de la gare de Fexhe par les élèves des écoles secondaires	
		VP-traffic	La situation excentrée d'Horion-Hozémont vis-à-vis des grands axes de circulation les éloignent du trafic de transit et des nuisances que cela peut induire.	Voiries relativement étroites en un certains nombres de points, entraînant des croisements difficiles	Proximité de l'autoroute	
		VP-stationnement		Difficulté de stationnement aux abords du stade de foot situé rue de l'Arbre à La Croix, impliquant des reports sur la route lors d'évènements particuliers		
		Sécurité routière		- Carrefour Arbre à la Croix et N614 : manque de visibilité et vitesse élevée - Autres carrefours dangereux à Hozémont : rue du 8 mai#rue du 11 novembre, rue du 11 novembre#rue du Couvent, rue de la Source#Sart-Thiri - Vitesse élevée sur l'axe av des Acacias - rue du Long Mur et sur la chaussée Verte - Plusieurs carrefours manquent de visibilité		
		Transport de marchandises		- Transit de véhicules agricoles à certaines périodes et de plus en plus d'utilisation de tracteur par des entrepreneurs - Trafic de PL dans Hozémont (rue de la Fontaine) - Transit de PL sur la route du Huit Mai ainsi que sur la Sart Thiri (margarinerie Olma Flémalle) - Transit PL sur la Chaussée Verte		Fermeture des frontières de Fexhe-le-Haut-Clocher aux PL Développement des ZAE de l'aéroport sur Fontaine et Rouvroy



ANNEXES



Synthèse des réunions citoyennes



IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Grâce (1)

Nombre de riverains = 30

Date : 11 janvier 2016

Séance présidée par Madame Angela Quaranta, 1ère échevine déléguée aux fonctions de Bourgmestre avec pour objectifs:

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude;
- ⇒ La présentation des premiers constats (état des lieux de la situation actuelle et à venir);
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants.

Synthèse des premiers constats

Piétons/Cyclistes

- La place des piétons/PMR/cyclistes est difficile à trouver, entre l'état et l'usage de certains aménagements (qui rendent toute progression compliquée voire dangereuse), la discontinuité de certains itinéraires, le manque de signalétique par rapport à ces modes et le comportement de certains usagers motorisés. Par ailleurs, même à l'échelle de Grâce, les distances et le relief représentent des freins à la mobilité active car celle-ci n'est pas souvent sans effort ;
- La **place du Pérou** et ses abords, pourtant en grande partie réservés aux modes actifs, représentent un espace d'insécurité du fait de la traversée de certains usagers motorisés. Le stationnement des véhicules sur les trottoirs, côté **Matteoti**, pose également problème pour les déplacements piétons/PMR. On retrouve ce problème de stationnement rue **Adrien Materne** ;
- De manière généralisée, il manque des passages piétons permettant de sécuriser davantage les traversées piétonnes. La **rue de Laguesse** ne dispose d'un trottoir que d'un seul côté, ce qui se retrouve par ailleurs dans d'autres voies ;
- Il n'existe pratiquement pas d'aménagements destinés aux cyclistes : une piste par sens sur la **rue de Loncin** et des SUL non identifiés en plusieurs points ;
- Il manque une liaison douce entre le **quartier de la « Vieille Ferme »** et la **place Ferrer**, malgré la présence entre les deux d'équipements publics (stade de foot) ;
- Dans la **rue du XVIII Bonniers**, les piétons doivent marcher sur la chaussée à cause de la dégradation des trottoirs tout le long de la route jusqu'au **stade de foot du FC Torino** ;
- A la sortie du zoning de GH, en direction de Ans (par exemple la gare), il n'y a aucune place pour les piétons **rue de Wallonie** excepté sous le pont lui-même, mais ils sont invisibles pour les véhicules faute d'éclairage public et sont donc en danger ;
- Il n'y a actuellement pas de trottoir au niveau du croisement entre la **rue Paradis des Chevaux** et celle des **XVIII Bonniers**. Les voitures roulent très vite sur ce dernier axe, atteignant même les 100 km/h. Cette absence de trottoir est soulevée par un autre riverain ;
- Les trottoirs sont dégradés sur la **rue Joseph Dejardin**;
- Absence de passage piétons au carrefour **Lexhy#av. E. Vandervelde**.

Transport en commun

- Grâce** est principalement desservie par la ligne n°53 qui apparaît rapidement surchargée lors des heures de pointe par les écoliers venant/en provenance de Liège ;
- Les bus du TEC rencontrent des difficultés pour avancer dans certaines voiries étroites (de par leur emprise ou de par le stationnement en voirie) ; On retrouve par ailleurs des difficultés importantes autour de l'arrêt Pérou sur la ligne n°81, liées à une pression du stationnement au **carrefour Materne#Jaurès#Alliés** ;
- Il n'existe pas, dans ce secteur, de site propre permettant aux bus d'avoir des itinéraires plus rapides que ceux pouvant être empruntés en voiture. Le trajet du bus n°81 est jugé trop long, comparativement à celui du n°53, ce qui n'incite pas les usagers à avoir recours aux bus du TEC ;
- La liaison entre le **PAE de GH** et la **gare d'Ans** n'est pas équipée pour les cheminements des piétons et/ou cyclistes (nécessité de communiquer avec la commune d'Ans pour ce faire);
- Rue du XVIII Bonniers**, l'arrêt de bus est non sécurisé.

Circulation automobile

- La rue **Mathieu de Lexhy** rencontre un trafic de transit trop important au regard de la présence voisine de l'autoroute censée accueillir une majorité de ces flux. Les carrefours qui permettent de s'y insérer et qui ne sont pas régulés par des feux (**Simon Pâque, Loncin**) sont concernés par des remontées de file récurrentes lors des HP. La situation semblait s'arranger grâce à des déviations mises en place lors de l'effondrement de la maison sur la rue qui reportait le trafic de transit sur d'autres axes (notamment E. Vandervelde) ;
- L'axe Janson, les rues Matteoti et Mavis** accueillent également des trafics importants, alors qu'ils sont normalement destinés à un trafic de desserte.

Stationnement automobile

- Importantes difficultés de stationnement au niveau de la **place du Pérou**, où pourtant le relevé de l'occupation et de la rotation du sta-

tionnement a été réalisé et montre une offre importante. Lors de la brocante, cela entraîne des remontées de file dangereuses au niveau de **l'axe Jaurès**. Côté **Matteoti**, les problèmes de stationnement sont accentués lors du marché et/ou brocante et/ou fêtes de Wallonie:

- Les véhicules sont stationnés sur les trottoirs, obligeant les piétons à descendre pour continuer d'avancer. De nombreux PL se stationnent et empêchent les piétons et les voitures de passer;
- Le stationnement déborde sur de nombreuses rues alentour et n'est plus possible pour les riverains, notamment **rues Neuve Voie et A. Materne**. Certains ne peuvent pas rentrer leur voiture car les visiteurs ne respectent pas le non stationnement devant les entrées carrossables ou garages même s'ils restent souvent moins de 5 min.
- La rue Mavis** trop étroite et le trafic important amènent les riverains à se stationner pour partie sur le trottoir, afin d'éviter de voir leur rétroviseur arraché. Mais cela limite les déplacements des piétons ;
- Les alentours des écoles (**Ecole des Champs et Sinibaldo Basile**) présentent des insuffisances en offre de stationnement, impliquant un report de ce dernier sur des espaces non autorisés (sur des trottoirs, des arrêts de bus), des zones de congestion (**citée Lomba**) et la privation de l'accès des riverains à leur domicile (**école des Champs**).

Sécurité

- Les déplacements restent souvent dangereux pour les modes actifs et en particulier :
 - Pour les traversées sur la rue **Mathieu de Lexhy**, où l'important trafic et les vitesses rencontrées (malgré la présence de radars), posent des questions de sécurité ;
 - Problème de sécurité autour de la **place du Pérou**, du fait du stationnement sur les espaces de trottoirs, des manœuvres d'entrée/sortie de place, mais aussi des vitesses (**Matteoti**) ;
 - Problème de sécurité autour de l'école **Simenon Renan** (placer des agents de la paix).
- Plusieurs axes montrent des problèmes récurrents de vitesses, malgré (parfois) la présence d'éléments pour ralentir : rue **Emile Vandervelde**, rue **Mathieu de Lexhy**, rue **Paul Janson**, (notamment au niveau du rond-point devant le **lotissement du Corbeau**), rue **Matteoti** et sur la **Chaussée de Liège** à partir du **carrefour de Wasseige** malgré la limitation à 50km/h et à 30km/h (non respectées) devant **l'école des Champs**. Le trafic sans interruption et à pleine vitesse sur cette voie empêche les habitants de rejoindre le flot de circulation depuis leur garage ;
- Les rues sont « toutes » à double sens alors que l'emprise ne permet pas toujours à deux véhicules de se croiser. Ce problème se renforce lorsqu'il y a, en plus, des véhicules stationnés ;
- Manque de visibilité sur le **carrefour Janson#Badwa** et de miroir facilitant l'insertion le long de la rue **Mathieu de Lexhy**;
- Les carrefours suivants sont considérés dangereux: **Mathieu de Lexhy#ateliers Smulders** face aux **rues Simon Paque** et **de la Chaudronerie** sur le trajet du 53, sorties de l'autoroute A602 aux croisements **Montenegro#des Anglais** et avec le rond-point **de la Ferme#de la Fabrique à l'Huile** ; **Adrien Materne#mMatteoti** et **Loncin#Lexhy#Alliés**;
- Le non-respect des règles de stationnement et l'impunité de ces comportements sont difficilement compréhensibles par de nombreux riverains ;
- Rue Hector Denis**, le stationnement des véhicules en limite des trottoirs oblige les camions poubelle à rester sur la bande de circulation, entraînant une file d'attente à l'arrière du véhicule ;
- Le phasage des feux au carrefour de **Wasseige** pose à priori problème ;
- Le rond-point au croisement **rue de Wallonie#rue de l'Avenir** est étrange et accidentogène. Le marquage est par ailleurs effacé ;
- Le **rond-point du Flot** est apparemment trop petit.

Transport de marchandises

- La rue **Mathieu de Lexhy** connaît un trafic de transit PL très important, alors que l'autoroute voisine est censée en absorber une grande partie. Ce trafic entraîne des nuisances importantes (bruit, secousses, fissures sur les bâtiments, sécurité) , notamment lorsqu'ils se croisent à vive allure, et abîme les trottoirs ;
- Au carrefour **rue de Loncin/rue des alliées#rue Mathieu de Lexhy** les charrois sont tellement longs qu'ils ne peuvent pas manœuvrer, le trafic ne peut pas se croiser par manque de visibilité, mettant également les piétons sur la bande blanche en danger ;
- Les PL utilisent des GPS destinés aux VL, leur faisant emprunter des itinéraires non adaptés et parfois même interdits ;
- Les VL et PL venant du zoning abordent la **Chaussée de Liège** au **carrefour de Wasseige** à des vitesses excessives ;
- Au niveau de la **rue Paradis des Chevaux**, il apparaît nécessaire de mettre en place une signalétique « circulation locale » car les bus et les PL passent sans arrêt à cet endroit.

Avis et suggestions des participants

Piétons/Cyclistes

- Mettre en place une liaison douce entre le **quartier de la « Vieille Ferme »** et la **place Ferrer** et **l'école Sinibaldo** ;

Transport en commun

- Proposition de remettre en place la gratuité des bus TEC pour les plus de 65 ans ;



IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Grâce (2)

Circulation automobile

- Fermeture de la rue Jean Jaurès lors des festivités (marché, brocante, autres) sur la **place du Pérou** ;
- Proposition de nouvelle voirie entre **la rue Mavis** et l'Intermarché pour désengorger la **rue Mavis** et la **place du Pérou** ;
- Création d'un sens de circulation interdisant de tourner à gauche au **carrefour de Wasseiges** pour contrer les dangers que pourraient générer l'accès et la sortie des commerces et habitations appelés à se développer sur le site commercial nouvellement créé ;
- Mettre en sens unique la première partie de la rue Remouchamps (vers Aulichamps) en sens unique et créer un circuit obligatoire via la rue des Coqs, la vitesse y étant excessive dans cette rue étroite à deux sens de circulation.

Sécurité

- Mise en sens unique d'axes concernés par des emprises faibles ou du trafic important (**Matthieu de Lexhy, Matteoti, Mavis**) ;
- Une riveraine propose de mettre la signalétique (zone 30) au sol plutôt que sous la forme de panneaux au niveau du **lotissement du Corbeau**, pour améliorer le respect de la vitesse ;
- Intervenir pour empêcher les véhicules descendants l'axe Janson de prendre le rond-point situé au bas du **lotissement Corbeau** par la gauche ;
- Création d'un rond-point pour les carrefours dangereux: rue **Matthieu de Lexhy#rue des ateliers Smulders** et sorties de l'autoroute A602 aux croisements **rue du Montenegro#rue des Anglais** et avec le rond-point **rue de la Ferme#Rue de la Fabrique à l'Huile**.

Stationnement automobile

- Mettre en place des potelets, bacs de fleurs pour empêcher tout débordement du stationnement sur les espaces de trottoir, notamment dans la **rue Matteoti** et aux abords de la **place du Pérou**.

Transport de marchandises

- Dévier la circulation PL vers la **ZAE** via **l'autoroute E42** depuis la **rue Matthieu de Lexhy** .

IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Berleur

Nombre de riverains = 40

Date : 14 janvier 2016

Séance présidée par Madame Angela Quaranta, 1ère échevine déléguée aux fonctions de Bourgmestre avec pour objectifs:

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude;
- ⇒ La présentation des premiers constats (état des lieux de la situation actuelle et à venir);
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants.

Synthèse des premiers constats

Piétons/Cyclistes

- La réfection de la **rue Paul Janson** n'a pas été poursuivie par la remise en place de passages pour piétons. De ce fait, entre la rue P. Lakaye et la place Ferrer, il n'y pas de possibilité de traverser pour les piétons, soit une distance de 700 m ;
- Dans la rue **Vert-Vinâve**, les véhicules en stationnement gênent considérablement le passage des piétons, en particulier lorsqu'il y a des enfants à tenir par la main ou des poussettes ;
- Dans la rue **Jean Volders**, les trottoirs sont brusquement interrompus et ne permettent pas aux piétons d'avoir des itinéraires tout à fait matérialisés et sécurisés. Cela constitue un frein pour se rendre à l'école du Boutte à pied ;
- Dans la **cité Lomba**, la largeur des trottoirs ne permet pas aux piétons de circuler librement. C'est d'autant plus le cas que les véhicules stationnent souvent en partie sur ces espaces (entrées et sorties de l'école Sinibaldo Basile).

Transport en commun

- L'arrêt TEC situé dans la **rue Defuisseaux** a été déplacé sans avertissement auprès des riverains et pose aujourd'hui plusieurs questions :
 - Son implantation apparaît moins pertinente vis-à-vis de la visibilité, car il a été déplacé d'une ligne droite à un virage ;
 - Son emprise couvre 7 places de parking alors qu'elle n'en couvrait auparavant que 2.
- Le trajet pour rejoindre Seraing depuis le Berleur en bus est jugé beaucoup trop long (il faut prendre 3 bus!) ;
- Dans le quartier du « **Boutte** » (Berleur), la desserte des bus est nulle et oblige les riverains à rejoindre l'axe Janson (ligne TEC n°81) situé à plus de 500 m.

Circulation automobile

- Beaucoup de trafic constaté sur la **rue des Meuniers** ;
- Dans la **rue Vert-Vinâve**, les véhicules en stationnement rendent certains croisements difficiles. Par ailleurs, cet axe représente une alternative fortement empruntée à **l'axe Janson**, voirie structurante du quartier ;
- Il y a des files importantes aux points d'entrées principaux de la commune, en particulier depuis **l'échangeur de « Bonne Fortune » et à la sortie de la A604 (dans le bas de Hollogne)** ;
- Les chicanes de la **rue Paul Janson** ne permettent pas de se croiser, obligeant les automobilistes à ralentir et à céder le passage ;
- La **place Ferrer** est utilisée sauvagement pour by-passer les files qui se forment à l'entrée et à la sortie de **l'école Sinebaldo Basile, rue Paul Janson** afin d'emprunter la **rue Alfred Defuisseaux**.

Stationnement automobile

- Certaines habitations, comme à la **rue Badwa** ou dans le **quartier « Vieille Ferme »**, s'octroient un nombre très important de places de stationnement en voirie (jusqu'à 5) ;
- Il y a beaucoup de stationnement « sauvage », c'est-à-dire :
 - Dans des portions de rue interdites au stationnement ;
 - Sur les passages piétons, en particulier autour de **l'école Sinebaldo Basile** ;
 - Sur certains arrêts de bus, comme celui situé devant **l'école S. Basile** ;
 - Sur des côtés de voiries où le stationnement alterné ne permet normalement pas de rester ;
 - Dans la cité **Lomba**, pourtant impasse interdite aux personnes non riveraines, et dans laquelle se stationnent de nombreux véhicules pour déposer les enfants ;
 - Stationnement récurrent d'un véhicule poids-lourds dans les rues **Grétry et du Centre** car aucun emplacement n'est prévu pour ce type de véhicule.
- Le **quartier de la « Vieille Ferme »** a connu d'importantes divisions de biens unifamiliaux, augmentant la pression sur le stationnement ;
- Dans la **rue Badwa**, le stationnement de certains véhicules gênent la visibilité. Ce constat est également fait dans la rue **Ernest Solvay**, où des véhicules sont stationnés dans un virage serré pourtant interdit au stationnement ;
- Dans la **rue Vert-Vinâve**, les véhicules des employés du glacier stationnent en voirie et occupent ainsi des places destinées aux riverains ;
- Il n'y a pas de stationnement pour les habitants de la **rue Toutes Voies**, ce qui les oblige à se garer, soit de l'autre côté du pont sous l'auto-route près du passage piéton à proximité du rond-point, soit sur le terre-plein au pied de **l'avenue Jolibois** sans aucun passage piéton permettant d'y accéder ;

- Dans la **rue Pierre Lakaye**, le stationnement à l'entrée de la rue est situé trop près du carrefour avec la **rue Joseph Heusdens**. Cela représente un danger pour les véhicules qui sortent de la rue et sont déportés à gauche de la chaussée, risquant alors une collision avec ceux qui entrent dans la rue ;
- Du stationnement sauvage observé dans le « clos » **P. Lakaye** pose souci pour l'accessibilité des véhicules de secours aux maisons situées au fond du clos.

Sécurité

- La zone « 30 » aux abords de **l'école Sainte-Thérèse** n'est pas assez bien signalée pour être réellement efficace en matière de sécurité ;
- Des très nombreux riverains s'interrogent sur le rôle de la police, qui n'intervient selon eux pas suffisamment pour assurer le côté répressif et ainsi garantir la sécurité ;
- Les connexions vers les écoles ne peuvent bien souvent pas être réalisées à pied, faute de sécurité. Pourtant, plusieurs personnes indiquent vouloir conduire leurs enfants à l'école à pied, si tant est que des itinéraires sécurisés puissent exister ;
- La sortie depuis **Defuisseaux** sur **Janson** pose des problèmes de sécurité, liés au manque de visibilité ;
- Dans la rue **Jean Volders**, des problèmes de civilité mettant en péril la sécurité des usagers faibles sont constatés. Ainsi, des vitesses importantes sont constatées et la prise en sens interdit de l'axe par certains usagers rend le contexte particulièrement dangereux ;
- La problématique des vitesses excessives est soulevée par un nombre important de riverains, dans de multiples rues du **secteur du Berleur**. Le cas de la **rue des Meuniers** où il y a beaucoup d'accidents est évoqué pour des vitesses excessives de jour comme de nuit ;
- Vitesse élevée, trafic dense, sur la **rue Toutes Voies** reliant le carrefour **Janson#Meunier** à l'accès de **l'autoroute A604** ainsi que des manœuvres hasardeuses à la sortie de l'autoroute avec la priorité à droite de **l'avenue du Jolibois**. Il est déploré de nombreux accidents, des vols commis dans les habitations et les véhicules stationnés du fait de la proximité de l'autoroute et le manque de passages piétons ;
- Dans le quartier résidentiel du **Boutte**, les enfants jouant dans la rue sont exposés au risque d'être touchés par une voiture.

Transport de marchandises

- La **rue des Sarts**, étroite et pentue, n'est pas accessible aux PL, ce qui pose souci pour l'approvisionnement en mazout et pour l'accessibilité des secours ;
- Des riverains se plaignent de nuisances sonores et de vibrations générées par le passage des PL sur la taque d'égout **rue Toutes Voies** à la sortie de **l'autoroute A604**.

Avis et suggestions des participants

Questions et réflexions générales

- Un riverain souligne l'intérêt de la démarche réalisée auprès des citoyens dans le cadre du PCM et souhaiterait voir s'organiser davantage ce genre de concertations. Il pense que beaucoup de solutions peuvent être amenées et que ces concertations pourraient intéresser de nombreuses personnes ;
- Il est important que des solutions concrètes soient apportées avec le PCM et pas seulement des recommandations allant dans le sens de « ne prenez pas votre voiture ». Pour inciter les gens à avoir recours à un report modal, il faut proposer des alternatives concrètes et pertinentes.

Piétons/Cyclistes

- Plusieurs riverains proposent de mettre en place, et en particulier à proximité des écoles, des passages pour piétons éclairés, de manière à renforcer leur visibilité vis-à-vis des automobilistes. Cette proposition est par ailleurs étendue aux zones « 30 » ;
- Un riverain propose de (re)mettre un passage pour piéton dans la continuité de l'escalier **rue des Sarts** pour traverser **l'axe Janson** en aval du carrefour avec la **rue des Meuniers**.

Transport en commun

- Mise en place d'un itinéraire TEC desservant le **quartier du Boutte**, en particulier pour les étudiants.

Circulation automobile

- Afin de désengorger la **rue Jean Volders** du trafic de transit, un riverain propose de mettre en place un accès permettant de sortir du **lotissement du Corbeau** sur cet axe (actuellement, la voie existante est en sens unique entrant dans le clos) ;
- Suggestion de mettre des feux pour réguler certains carrefours, comme au niveau de **Lexhy#Pâque** ou encore sur **Zénobe Gramme** ;
- Un riverain propose de réfléchir à la mise en sens unique des **axes Janson et Vert-Vinâve**, de manière à réduire le trafic. Cette proposition est réitérée pour la **rue des Coqs**, caractérisée par un gabarit réduit et un rôle d'axe de transit entre Hollogne et Grâce ;
- Créer un rond-point, placer un radar répressif et un passage piéton avec feux au niveau de la **rue Toute Voies** à la jonction entre l'autoroute A604 et le carrefour **Janson#Meunier**.



IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Berleur

Stationnement automobile

- Proposition de marquer les places de stationnement dans la rue **Vert-Vinâve** ;
- Organiser du stationnement sécurisé sous le pont de l'**autoroute A604** pour la **rue Toutes Voies** ;
- Des poteaux jaunes pourraient être placés au niveau du parking situé au **carrefour Heusdens#Lakaye**, de manière à encadrer les entrées/sorties de véhicules et réduire les risques de collision lors des manœuvres ;
- Une réglementation en « zone riveraine » pourrait être proposée sur le parking **Lakaye#Heusdens** ainsi qu'une désignation claire des places de stationnement afin de limiter tout parking sauvage et garantir l'accès aux maisons bordant la place ;

Sécurité

- Mettre en zone « 30 » les **rues de la Cité, Trihais, et Chapuis** afin de sécuriser les enfants qui jouent dans les rues. Mettre en zone 30 également la **rue Germinal** pour sécuriser le passage des enfants allant à l'école ;
- Proposition d'adresser à l'ensemble des citoyens un message de rappel des règles de civisme en matière de mobilité et de stationnement ;
- Pourquoi ne pas mettre, avant chacune des chicanes de la **rue Paul Janson**, des panneaux indiquant la priorité. Les véhicules se croisent actuellement avec difficulté dans ces chicanes, prévues pour forcer les gens à ralentir et à faire attention. Toutefois, certains automobilistes tendent à s'imposer de force ;
- Un riverain propose d'installer une caméra ou des radars dans les deux sens **rue des Meuniers** pour limiter les excès de vitesse et réduire les risques d'accident. La même proposition est faite pour la rue **Vert-Vinâve**.

IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Hollogne

Nombre de riverains = 50

Date : 18 janvier 2016

Séance présidée par Madame Angela Quaranta, 1ère échevine déléguée aux fonctions de Bourgmestre avec pour objectifs:

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude;
- ⇒ La présentation des premiers constats (état des lieux de la situation actuelle et à venir);
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants.

Synthèse des premiers constats

Piétons/Cyclistes

- Une riveraine déplore la destruction du pont de la **rue Haute-Claire** qui posera des problèmes importants pour la mobilité dite « active ». Ce pont donne aujourd'hui accès aux commerces de la **rue Wasseige** et à l'arrêt TEC de la **rue Sainte-Anne** ;
- Les trottoirs sont, d'ordre général, dans un très mauvais état, il est impossible d'être aujourd'hui piéton au regard de l'état des accotements ;
- **Rue de Ruy**, le stationnement sur les trottoirs pose actuellement de nombreux problèmes (sécurité, mobilité active, etc.) ;
- En venant du secteur des **Grosses Pierres**, les trottoirs sont absents de l'itinéraire;
- Le passage piéton situé à l'angle des rues **Michel Body et Tirogne** est dangereux par manque de visibilité et manque d'espace sur l'accotement (arbre et poteaux).

Transport en commun

- Le parcours de la ligne TEC n°53 est trop long, impliquant une durée trop importante pour la liaison Liège-Jemeppe ;
- Le temps pour les correspondances bus-train à la gare de Jemeppe est jugé trop court ;
- Il manque une correspondance TEC vers la gare d'Ans (et donc pour les trains à destination de Bruxelles). Les riverains s'interrogent sur le fait de n'avoir vu aucune amélioration des correspondances TEC alors que cela avait été promis il y plus de 20 ans.

Circulation automobile

- La circulation automobile est très difficile sur les **rues des Coqs et Edouard-Remouchant**, du fait de leur étroitesse et des voitures en stationnement ;
- La fermeture du pont **Haute-Claire** va engendrer des difficultés importantes pour le croisement des véhicules.

Stationnement automobile

- Le stationnement dans la **rue de Ruy** est actuellement déjà compliqué, un riverain s'interroge sur l'évolution dans le cadre du développement économique-résidentiel du site de la « Vielle Montagne » ;
- Dans la **rue Haute-Claire**, le stationnement longue durée de VL et PL pose souci aux riverains, qui ne disposent plus d'espace pour se stationner ;
- Les difficultés à se stationner autour de **Préalles** représentent la principale cause des fermetures progressives de commerces au centre de Hollogne ;
- La **rue Champ Pillé** connaît des difficultés de stationnement importantes, avec le non-respect du stationnement alterné et la période d'affluence liée aux horaires des cours (école de promotion sociale).

Sécurité

- Les casses-vitesses de la **rue Haute Claire** posent souci, bloquant les voitures qui passent dessus. Dans la **ZAE**, ils sont par ailleurs problématiques vis-à-vis des déplacements PL ;
- Il est essentiel d'éclairer correctement les passages pour piéton, et notamment sur l'axe **Bierset-Grande-Hôtel Communal- Hollogne** ;
- Les abords du **carrefour Coqs#Grande** sont particulièrement accidentogènes, et notamment pour les traversées d'enfants (école, salle de sports notamment). Il n'y a pas de portique et pas d'éclairage des passages piétons ;
- L'inaction de la police face à certains comportement est pointée du doigt (stationnement sauvage, vitesse excessive, etc.) ;
- La **rue Grande** connaît des problèmes de vitesses excessives. Par ailleurs un riverain déplore que ce soit à eux d'entretenir les trottoirs alors que les dégradations sont causées par le comportement de PL et VL peu respectueux du code de la route et des principes fondamentaux de sécurité ;
- Au **carrefour Grande#Coqs**, le passage des bus sur les accotements ou à proximité pose des questions de sécurité importantes ;
- Un riverain fait état de problèmes d'excès de vitesse et de rétroviseurs arrachés dans la **rue Ruy** en raison de l'étroitesse de la rue;
- L'éclairage public pose question pour la sécurité des usagers dits « faibles », en particulier au niveau des traversées piétonnes.

Transport de marchandises

- Plusieurs riverains interpellent la commune sur le fait que de nombreux PL transitent par la **rue Sainte-Anne**, pourtant interdite aux plus de 7.5t. La question est d'autant plus pertinente qu'une pompe PL a été mise en place dans la station essence (quelles autorisations a eu cette station ?). Le trafic PL génère beaucoup de nuisances pour les riverains et abîme considérablement les accotements ;
- Les échangeurs autour de **Bierset** sont tout à fait mal compris, en particulier par les PL qui s'y perdent souvent ;
- Un important **charroi agricole** est constaté sur l'axe de Hollogne car ils ne parviennent pas à emprunter les bretelles d'autoroute de la A604.

Avis et suggestions des participants

Questions et réflexions générales

- Un riverain trouve dommage qu'aucune PMR n'ait pu venir faire état de ses remarques et constatations à la réunion publique. La salle proposée n'est pas accessible pour eux et la commune aurait pu mettre en place des moyens pour aller chercher et amener ces personnes à la réunion ;
- Un riverain se demande quelle entreprise a été sollicitée dans le cadre de cette étude du PCM et espère que le coût n'est pas supérieur à ce qui aurait pu être investi pour la réfection des trottoirs ;
- Une riveraine interroge la commune sur le projet de REL à **Seraing** ;
- Une riveraine demande à la commune si elle sait quand le **pont Haute-Claire** sera enlevé.

Piétons/Cyclistes

- Pour faire suite à la destruction du pont de la **rue Haute-Claire**, une riveraine suggère de mettre en place une passerelle destinée uniquement aux modes actifs afin de conserver un certain niveau d'accès ;
- Une riveraine suggère d'entretenir les chemins existants, et notamment celui qui relie les rues Haute Claire et Mahay (chemin privé).

Transport en commun

- Afin de réduire le temps de parcours de la **ligne n°53**, un riverain propose de mettre en place une boucle Jemeppe-Liège via le Val Benoit, ce qui pourrait permettre de prendre la correspondance à Sclessin vers le CHU et l'université ;
- Un riverain amène l'idée de déplacer certains arrêts TEC (en particulier **rue Grande**) de manière à dégager davantage d'espace pour le stationnement des véhicules.

Trafic

- Pourquoi ne pas envisager un sens unique dans la **rue des Coqs** et dans la **rue Edouard-Remouchant**, afin de faciliter la circulation et la sécurité des usagers ? ;
- Un autre riverain propose la mise en sens unique des **rues des Coqs et Hayi**, avec un sens descendant **rue des Coqs** et un sens montant **rue Hayi**.

Stationnement automobile

- Pour augmenter l'offre en stationnement au centre, et ainsi sauver les derniers commerces, il semble intéressant d'enlever le mur de soutènement de la **place Préalles** et de gagner ainsi quelques places supplémentaires ;
- Il apparaît judicieux de profiter de l'aménagement de la **Vielle Montagne** pour imposer la mise en place de zones de recul où les VL pourront se stationner plutôt qu'en voirie ;
- Une riveraine propose de marquer les zones de stationnement dans la **rue Champ Pillé**, pour éviter toute incompréhension dans le stationnement alterné et permettre ainsi, notamment, le passage à tout moment de PL ;
- Une riveraine propose d'exploiter l'espace résiduel entre la **rue Hte-Claire et le chemin de fer** pour en faire une zone de parking.

Sécurité

- Pour éviter tout stationnement ou tout risque de collision sur les trottoirs, une riveraine de la **rue Sainte-Anne** propose de mettre en place des potelets (en bois) en limite du trottoir ;
- Un riverain propose de mettre en place davantage de radars, de manière à freiner au maximum les vitesses sur les axes à problèmes, en particulier sur la **rue Grande**.

Transport de marchandises

- Pour éviter que les camionneurs ne se perdent dans les voiries locales, un riverain propose de mettre en place un système pour communiquer aux camionneurs les itinéraires à emprunter vers/depuis les zones d'activités économiques de la commune sur le bon de livraisons.



IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Bierset, Velroux, Horion-Hozémont (1)

Nombre de riverains = 35

Date : 20 janvier 2016

Séance présidée par Madame Angela Quaranta, 1ère échevine déléguée aux fonctions de Bourgmestre avec pour objectifs:

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude;
- ⇒ La présentation des premiers constats (état des lieux de la situation actuelle et à venir);
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants.

Synthèse des premiers constats

Piétons/Cyclistes

- Un riverain souligne le fait que le **centre d'Horion-Hozémont** n'est pas praticable pour les PMR. L'absence de trottoir, en particulier au niveau de la **rue de l'Agneau**, rend leurs déplacements impossibles. Il propose par ailleurs la mise en place d'un RAVeL, sur l'ancien chemin du tram ;
- La piste cyclable de la **chaussée de Hannut** n'est pas entretenue. De plus, elle est bornée par des bordures hautes de part et d'autre de son tracé, empêchant les cyclistes de monter/descendre facilement. Il est important de sécuriser davantage la piste cyclable de **Bierset**, d'autant plus qu'il n'y a pas suffisamment de signalisation ;
- Les riverains apprécieraient la mise en place d'un RAVeL, aménagement pour lequel ils se disent prêts à intervenir ;
- La **chaussée de Liège** ne comprend pas d'aménagements destinés à la « mobilité lente ». De même, **l'axe Hollogne-Ans** est inadapté à la mobilité douce alors qu'il permet de relier la gare IC d'Ans. Ce constat est particulièrement vrai une fois l'autoroute passée ;
- Il n'y a pas assez de trottoirs sur la **rue du Village**, posant souci pour les déplacements piétons/PMR ;
- Sur la **rue de l'Agneau**, il n'y a actuellement pas de trottoir, pas d'accès pour les PMR, ni d'itinéraires cyclables ou encore de RAVeL. Il y a bien un sentier vicinal mais il n'est plus entretenu depuis longtemps ;
- Les dispositifs de ralentissements destinés aux VL posent problème pour les cyclistes sur de nombreux axes, comme notamment au niveau de la **rue des Cytises** ;
- D'ordre général, les bordures des trottoirs ne sont pas adaptées aux PMR, et ce même dans les nouveaux lotissements ;
- La rue de **Velroux** ne dispose actuellement pas d'aménagements destinés aux piétons.

Transport en commun

- Depuis **Bierset/Velroux**, il ne faut pas moins de 3 bus TEC pour aller à l'administration faire des papiers. La mise en place de la ligne n°53, au moins 1x/h, pourrait représenter une bonne opportunité, avec un demi-tour au niveau du rond-point de la rue en Bois ;
- Il n'y a pas de bus en direction de la gare d'Ans ;
- L'arrêt de bus donnant sur la **chaussée de Hannut** est plein de monde, souvent en lien avec le centre FEDASIL. Les véhicules se stationnent par ailleurs sur l'emplacement bus, ce qui oblige le bus TEC à rester sur la bande de circulation, gênant alors les flux venant de Fexhe ;
- L'arrêt réaménagé au niveau de la **rue des Rochers** ne permet pas d'assurer la sécurité des personnes qui doivent y attendre ;
- Les lignes TEC ne sont pas synchronisées, ce qui pose des problèmes dès qu'il y a une correspondance à effectuer (et c'est d'office le cas pour les **villages du Plateau**).

Circulation automobile

- Une riveraine demande à la commune pourquoi le pont de la **rue Haute-Claire** n'a pas été supprimé comme prévu ? D. Davin répond que cela a été annoncé pour le 2^{er} semestre 2016, mais qu'il y aura nécessairement un plan de circulation alternatif à proposer au préalable ;
- Il y a un problème de coordination des feux au niveau du **carrefour Velroux#Hannut** ;
- Il y a beaucoup de trafic au niveau de la **rue du Village**, lié à la mise en cul-de-sac de la **rue de Velroux** ;
- Une riveraine signale que la **rue Pré-Wéron** à Horion-Hozémont est en très mauvaise état et est trop étroite rendant le croisement presque impossible ;
- Le trafic inadapté **rue de l'Agneau**, utilisée comme raccourcis entre Hozémont et Horion, génère des trous dans la partie non asphaltée et instable de la voirie jusqu'à l'ancienne ligne de tram côté Horion, causant des nuisances aux riverains (vibrations, fissures des maisons, poussières, projectiles) ;
- Dans la **rue de Fontaine**, lors de soirées à la salle de concert, le croisement des véhicules est fortement gêné sur une longue portion de chaussée par le stationnement des véhicules des deux côtés le long de la rue ;
- Au carrefour **rue du Bihet** et **rue de Fontaine**, la signalisation est manquante. Il manque également des marquages en milieu de chaussée le long de la **rue du Bihet** sur une bonne partie depuis le pont de la **E42**, alors que cette route est empruntée de plus en plus par les poids lourds avec le développement des activités aéroportuaires.

Stationnement automobile

- Le club sportif au centre de **Bierset** génère de nombreux véhicules lors des événements particuliers, et **l'avenue de la Gare** ne dispose pas

de suffisamment de places de stationnement pour satisfaire les besoins des riverains et des personnes venant à l'évènement ;

- Sur la **chaussée de Liège**, beaucoup de voitures en stationnement débordent devant les garages alors qu'il y a une bande de stationnement ;
- Il y a des difficultés de stationnement aux abords de **l'école de Velroux** et de **l'école d'Hozémont** ;
- Il n'y a pas de parking à proximité de l'école de promotion sociale sur **Bierset** ;

Sécurité

- Une riveraine a lancé une pétition pour la problématique de la sécurité dans la **rue du Long Mur**, avec comme principaux points noirs les vitesses régulièrement pratiquées, les flux en HP et l'absence de trottoir ;
- Dans la **rue de l'Agneau**, le manque d'entretien (route en terre) amène les maisons riveraines à trembler lors du passage des véhicules (fissures). Par ailleurs, le fait qu'elle soit en terre génère beaucoup de poussières, qui cachent les panneaux photovoltaïques. Enfin, ce riverain se plaint de recevoir des pierres sur la façade de sa maison ;
- Le carrefour entre la **chaussée de Hannut** et la **rue de Velroux** connaît des problèmes réguliers de vitesses importantes ;
- Sur la **chaussée de Liège**, certains automobilistes dépassent alors qu'une ligne blanche l'interdit ;
- La **rue de l'Agneau** représente un raccourci pour bon nombre de véhicules (VL et PL) mais elle ne dispose d'aucune signalétique ni d'aménagement type trottoirs ;
- Au niveau de **l'avenue de la Gare**, il apparaît des problèmes de vitesses malgré les dispositifs de ralentissement ;
- Les vitesses régulièrement constatées au niveau de la **rue Morinval** sont dignes de celles du circuit de Spa-Francorchamps ;
- Au niveau de la **rue des Acacias**, les chicanes posent des questions de sécurité car elles ne sont pas suffisamment visibles la nuit. Cet axe connaît également un problème de nuisances sonores lié à l'aménagement en « dalles bétons » ;
- La rue des **Rochers** présentent des problèmes de sécurité:
 - La priorité à droite de la rue des Rochers sur la rue du 8 Mai est dangereuse et difficile à négocier suite à la vitesse excessive des véhicules, du charroi agricole ou routier et à cause des stationnements des véhicules entre la pharmacie et le carrefour qui masque la visibilité ;
 - Il existe un important trafic de transit provenant de l'autoroute dont des camions de 30 tonnes alors que la route n'a pas de trottoirs, l'enrochement y est faible, les berges du ruisseau ne sont pas stabilisées et deux angles sont très prononcées. Elle n'est donc pas sécurisée pour les piétons.
- Manque d'éclairage dans la **rue du Bihet** car les poteaux ne sont pas raccordés depuis leur installation ;
- Le carrefour **rue de l'Arbre à la Croix#N614** marqué par un stop en venant de Horion est estimé dangereux car il manque de visibilité à droite sur la N614 et les usagers y roulent au-dessus de la vitesses autorisée.

Transport de marchandises

- Un riverain demande à ce que les plaques de déviations puissent-être remises sur la **rue du Presbytère**. Il y a en effet un problème du fait de PL qui y rentrent alors que c'est un cul-de-sac et qui ont ensuite des difficultés à en sortir ;
- Il serait important de limiter tout trafic de transit au niveau de **l'avenue de la Gare** ;
- Sur la **chaussée de Hannut**, le charroi important pose souci, d'autant plus que de nombreux PL sont régulièrement amenés à devoir faire un demi-tour dans **l'avenue de la Gare**. Ce point est lié à la fermeture d'Awans au trafic PL ;
- L'interdiction de transit PL sur la **rue de Velroux** ne règle pas tous les problèmes de la rue. Un riverain demande pourquoi Fexhe a pu fermer ses frontières aux PL en 5 min. alors qu'à GH cela représente une problématique importante. Par ailleurs, les blocs béton fermant la **route de Velroux** sont régulièrement bougés par les agriculteurs ;
- La **rue des Rochers** connaît un trafic PL non négligeable ;
- Trafic de transit PL vers Saint-Georges-sur-Meuse depuis Hozémont ;
- La **rue en Bois** connaît également un trafic de transit PL, lié au développement économique de la zone ;
- Vers la rue du **Pré-Wéron** prolongée par la **rue Bobesse de Donmartin**, le passage régulier de poids-lourds se rendant à la **ferme Smeysters** pose également des problèmes de sécurité: ils sont dirigés vers la rue par des GPS voitures mais ont des difficultés à passer et prennent parfois la route en marche arrière. Ceux qui arrivent à tourner prennent **la voûte du pont**, mais les vibrations risquent de fragiliser la voûte qui s'était déjà affaissée par le passé.

Avis et suggestions des participants

Questions et réflexions générales

- Pourquoi n'y a-t-il plus de concertation avec la commune d'Ans voisine, ce qui serait particulièrement pertinent vis-à-vis des décisions à prendre en matière de mobilité ;
- Les merlons qui ont été mis en place au niveau de Velroux ne servent à rien. En parallèle de cela, qu'en est-il de la proposition de mettre en sens unique la **rue du Village** vers la **rue de Velroux**, avec interdiction au charroi PL de venir depuis Bierset ?



IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes - Bierset, Velroux, Horion-Hozémont (2)

- Quel est le délai de réalisation de la **route de contournement** prévue autour de l'aéroport ? D. Davin précise que cela devrait être réalisé d'ici 2020 ;
- Pourquoi la police n'intervient-elle pas davantage au quotidien ?
- Un citoyen demande s'il serait possible d'éduquer les réfugiés venant d'arriver au centre FEDASIL de manière à ce qu'ils se mettent davantage en sécurité lorsqu'ils se déplacent, notamment, dans la **rue de Velroux** ?

Transport en commun

- Une riveraine propose de réfléchir à une solution de « bus intra-muros » sur GH, ce qui désenclaverait les **villages du plateau**.
- Proposition de faire passer le bus 85 dans le village d'Horion-Hozémont pas seulement le weekend mais aussi en semaine, ce qui intéresserait une grande partie des jeunes étudiants.

Circulation automobile

- Mettre en sens unique la partie de la **rue de Fontaine** entre la **rue de la Pierre Boveroulle** et le carrefour avec l'**avenue des Acacias** ;
- Un habitant de la **rue de l'Agneau** émet plusieurs propositions pour contrer l'augmentation du trafic dans sa rue: panneaux limitant la vitesse à 30km/h, panneaux signalant une utilisation réservée uniquement aux riverains et fournisseurs, une signalisation de voie sans issue depuis Horion et Hozémont, ou encore la possibilité d'asphalter le tronçon.

Stationnement automobile

- Un riverain propose d'aménager un parking sur la **place du Doyenné**, pour sécuriser les entrées/sorties d'école et les scouts venant le week-end ;
- Serait-il possible par ailleurs de mettre en place un sens giratoire inversé sur la **place du Doyenné** ?
- Pourquoi ne pas mettre en place un parking en lieu et place de l'un des deux terrains de foot situés à côté de l'**avenue de la Gare**, afin de répondre à la problématique posée lors des événements sportifs ?

Sécurité

- Il serait intéressant de mettre en place un radar dans les deux sens sur la **rue du 8 mai**. Par ailleurs, **rue du Sart-Thiri**, des bacs à fleur pourraient représenter une solution à la réduction des vitesses.
- Au niveau de la **rue de l'Arbre à la Croix**, une ligne blanche pourrait être utile en limite avec l'accotement pour délimiter clairement la voirie en cas de brouillard/neige. Des poteaux pourraient renforcer cette visibilité. Pour sécuriser le carrefour avec la **N614** un riverain propose des bandes de ralentissement.

Transport de marchandises

- Une riveraine suggère de placer un panneau de signalisation pour interdire les PL de circuler **rue du Pré-Wéron** et propose un itinéraire **rue Pas-Saint-Martin**;
- Une riveraine propose d'orienter les flux PL vers la rue des **Blancs Bastons** plutôt que via la **rue du Long Mur**.

IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes

