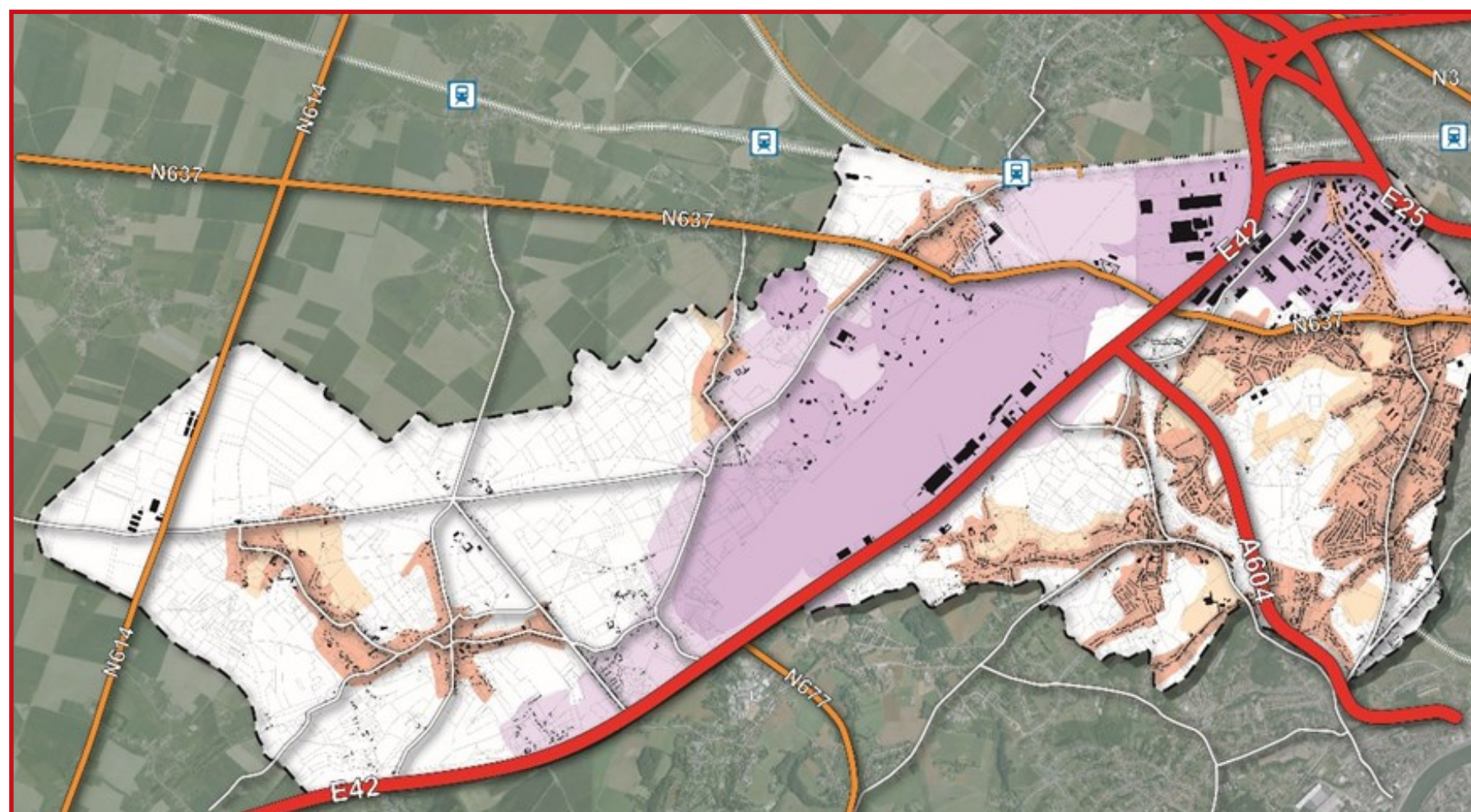




PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE GRÂCE-HOLLOGNE



Version finale
15/04/2016

Phase 2

Définition des contraintes
et des objectifs

Sommaire

I. Introduction	 3
II. Quelles marges de manœuvre ?	 5
II.1. Définir les contraintes	
II.2. Définir le potentiel de développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture	
III. Que veut-on obtenir?	 11
III.1. Objectifs généraux	
III.2. Objectifs particuliers	
IV. Synthèse et ouverture sur la phase 3	 16
IV.1. Synthèse	
IV.2. Ouverture sur la phase 3	
V. Annexes	 19
V.1. Synthèse des réunions citoyennes	



I. Introduction

Rappel du contexte

Dès 2012, la commune de Grâce-Hollogne a montré sa détermination pour se doter d'un Plan Communal de Mobilité. 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 publics** (Commune, Province, organisateurs de transport, etc.) en matière de mobilité. Il permettra **d'orienter les décisions** en 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

Cette seconde phase de l'étude porte sur la **définition et à la hiérarchisation d'objectifs multimodaux** pour le PCM, c'est-à-dire à l'élaboration de **l'image souhaitée de la mobilité dans la Commune à court, moyen et long termes** compte tenu des tendances actuelles et des leviers d'actions existants.

Rappel de la méthode

La mission d'élaboration du PCM a débuté en mai 2015. L'adoption définitive du nouveau PCM est prévue pour la **rentrée 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 seconde phase de l'étude.



I. Introduction

BUT POURSUIVI DANS LA PHASE 2.

La phase 2 **consiste à définir**, sur la base des enseignements du diagnostic (phase 1), **les objectifs que se fixe la commune**. Elle représente, en d'autres termes, l'**articulation** entre les éléments relatifs à la **situation actuelle** (inventaire, analyse et diagnostic) et les **propositions à formuler** pour le court, moyen et long termes (phase 3). Elle est donc essentielle en ce sens qu'elle doit **définir la "philosophie"** et la **vision de résolution des problèmes** et de **prise en compte des enjeux** mis en évidence dans la phase 1. Elle servira de base à la traduction de cette philosophie en **propositions et mesures concrètes** dans le **plan d'actions ultérieur**.

Il s'agit clairement de faire la distinction entre **ce que l'on veut faire** (= phase 2) et **comment on va le faire** (= phase 3).

Le choix des objectifs est une **étape clef** dans le processus de développement du PCM, car relevant d'un **choix politique**, il revient de **prendre les grandes décisions**, c'est-à-dire la **cible à atteindre d'ici à 15 ans**, ambitieuse mais réaliste, qui conditionnera la trajectoire à suivre pour l'outil PCM. L'étape est souvent difficile puisqu'elle doit permettre **d'intégrer au mieux les préoccupations des nombreux acteurs** consultés dans le cadre de son élaboration et relève de **solutions compromises** dont les attentes sont parfois contradictoires. Ainsi, cette phase nécessite un temps de réflexion suffisant pour faire l'objet de débats et de discussions.

UNE APPROCHE TRANSVERSALE

La mobilité est **l'une des composantes qui caractérisent un territoire**, répondant de l'action de chaque citoyen dans ses choix et ses habitudes quotidiens. Elle **dépend de facteurs externes** (liaisons existantes, modes de déplacements utilisés, etc.) et **est générée** et/ou conduite **par la localisation des pôles d'attraction et de génération** (zones d'emplois, de services, de résidence).

Son organisation, sa planification ou encore sa gestion doivent tenir compte du contexte, c'est-à-dire du passé mais aussi des dynamiques spatiales actuelles et prospectives.

De ce fait, la phase 2 va s'attacher à ne pas seulement énoncer de manière péremptoire la façon dont les gens doivent se comporter mais va surtout **permettre d'adopter des mesures induisant certains changements de comportements de mobilité**, en faveur notamment d'une moindre dépendance à l'automobile et d'une sécurité et qualité de vie plus adaptés.



DES OBJECTIFS S'INSCRIVANT DANS UN CONTEXTE D'AMBITIONS FORTES

L'élaboration des objectifs figurant dans cette phase 2 repose, outre les éléments de contexte identifiés dans la phase précédente de l'étude, sur les **avis et commentaires formulés lors de la série de réunions publiques** organisée dans le courant du mois de janvier 2016. Elles ont en effet fortement alimenté le processus de réflexion conduit par le Collège et les membres du Comité Technique (acteurs de la mobilité) et ont amené à la définition de certains objectifs.

Par ailleurs, ces derniers doivent s'inscrire dans la continuité de ceux introduits dans la **Déclaration de Politique Générale 2013-2018** qui liste certains des projets que le Collège souhaite réaliser dans différents domaines, dont le développement économique de la zone aéroportuaire ou celui de la mobilité.

Le **Schéma de Développement de l'Espace Régional**, document référence pour les décisions concernant le développement de l'ensemble du territoire wallon, a également identifié des objectifs dans lesquels il convient de s'aligner avec le PCM, notamment la nécessité de rendre accessible Bierstet, qualifiée « *principale porte d'accès internationale à la Wallonie* ».

De plus, la mobilité ne doit pas s'arrêter aux frontières des communes, la réflexion doit également porter sur une échelle supra-communale. Ainsi, une attention particulière sera portée aux **PCM des communes voisines** comme celles d'Awans et de Seraing, entre autre vis-à-vis des mesures luttant contre le trafic PL. La cohérence est également de mise pour les principes de développements durables soutenus à l'échelle internationale, notamment, par lors de la COP21.

Dans la même optique, les objectifs devront s'accorder avec les orientations du projet de **Plan de Mobilité Urbain de Liège** considérant Grâce-Berleur et l'aéroport de Bierstet respectivement comme un pôle d'ancrage local et un équipement métropolitain dont l'accessibilité doit être garantie.

II. Quelles marges de manœuvre?

Objectif de cette partie :

La définition des marges de manœuvre va permettre d'encadrer **la réflexion en donnant les contraintes qui s'imposent à toutes les interventions et volontés** qui vont devoir être proposées en phase 3.

Ainsi, cette partie s'attache à décliner l'ensemble des freins pouvant limiter le champ des possibles, de manière à **pouvoir ensuite définir des objectifs pertinents** qui pourront donner lieu à des mesures concrètes et réalisables, le principal enjeu du PCM.

II.1. Définir les contraintes

CONTRAINTES PHYSIQUES



Voies de communication : Si le territoire bénéficie d'une accessibilité routière remarquable (autoroutes, RN), ces axes peuvent représenter autant de contraintes pour certains déplacements (voies infranchissables) et certains développements (exposition au bruit, déblais, etc.). Les voies de chemin de fer, moins sollicitées et parfois enterrées, représentent néanmoins des coupures physiques importantes à l'échelle du territoire communal.

Relief : Le ruisseau de Hollogne s'écoulant vers la Meuse a creusé la vallée dans laquelle s'est développé Hollogne-aux-Pierres, amenant un dénivelé important pouvant contraindre à la fois certains développements urbains mais également la mobilité de certains usagers.

Lignes à haute-tension : La proximité de l'agglomération liégeoise implique une convergence de plusieurs lignes à haute-tension sous lesquelles le développement de certaines affectations n'est pas souhaitable pour des précautions de santé publique.

Zones naturelles et agricoles : Nécessairement à préserver, pour des raisons à la fois écologiques, environnementales, économiques ou encore touristiques, ces zones de « nature » doivent être pérennisées au maximum et ne pas se voir contraintes par les futurs développements (mitage des terres agricoles, discontinuités écologiques, etc.).

Zones d'activités et aéroport : Principaux secteurs économiques de la commune, ces zones, et en particulier celle de l'aéroport, représentent des barrières à contourner dans le cadre des déplacements.



CONTRAINTES FINANCIÈRES



Budget communal : Toute la difficulté est de maintenir un budget en équilibre, entre les recettes (principalement impôts et redevances) et les dépenses ordinaires et les investissements, dont font partie les aménagements liés à la mobilité. Mais ces derniers peuvent vite être importants et représenter une part non négligeable qui, pour maintenir un équilibre budgétaire, nécessite d'échelonner et de faire des concessions vis-à-vis des autres dépenses extraordinaires prévisibles.

Cette contrainte amènera nécessairement le PCM à devoir proposer des mesures réalistes (pouvant s'inscrire raisonnablement dans les limites budgétaires), qui ne signifieront pas pour autant « minimalistes » mais qui pourront présenter un retour sur investissement et/ou bénéficier de subsides.

CONTRAINTES DE GOUVERNANCE



Il va s'agir, dans le cadre de l'étude, de mettre en évidence les dispositifs permettant une bonne coordination entre les multiples acteurs (communes, SPW, TEC, etc.) qui auront à intervenir concrètement dans la mise en œuvre des aménagements. Définis à l'avance et en concertation avec les acteurs visés, les dispositifs proposés pourront plus facilement être appliqués que s'ils sont imposés de manière arbitraire. Ils permettront de faire entrer les contraintes d'exploitation du réseau routier dans le consensus.

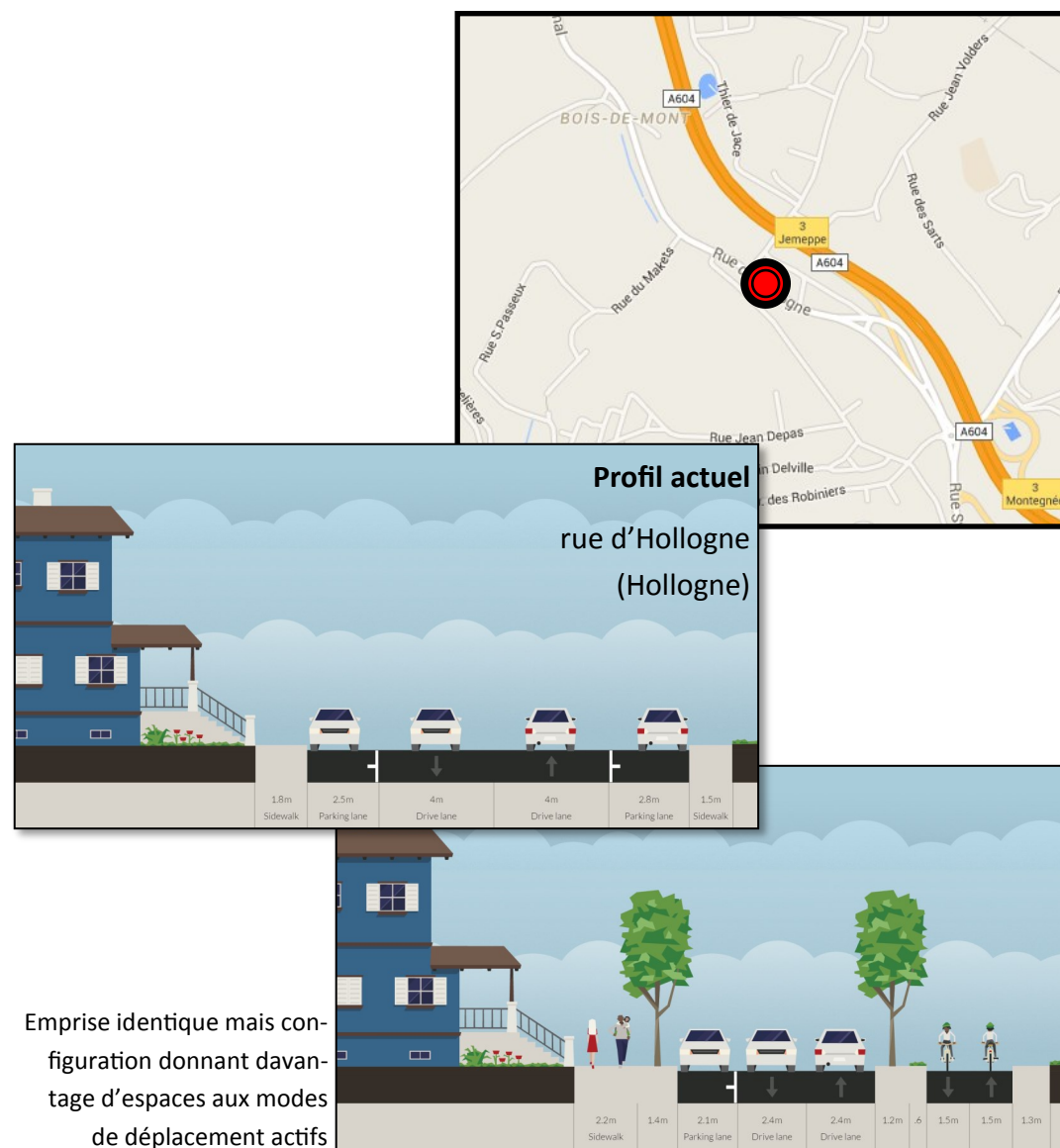
II.1. Définir les contraintes

CONTRAINTES D'ACCESSIBILITÉ



Zonings : Les pôles d'activités industriels et économiques majeurs, sources d'emplois de Grâce-Hollogne, tels le parc d'activité économique, Liège Logistics et la zone d'activité aéroportuaire doivent le rester impliquant de garantir une accessibilité permettant leur viabilité économique. En conséquence, les objectifs à définir dans le cadre du PCM ne peuvent restreindre davantage le niveau d'accessibilité intermodale de ces espaces, qui représente d'ailleurs un atout important, mais plutôt les faire gagner en accessibilité et visibilité.

Zone d'habitat, de service, de commerce : Dans la même optique, les objectifs devront tenir compte du besoin des habitants de Grâce-Hollogne, et ceux des communes voisines, afin de bénéficier d'un niveau d'accessibilité ne remettant pas en question le cadre de vie ni les atouts ayant encouragé les riverains à choisir de vivre sur ce territoire. Sur ce point, il conviendra de se pencher sur les zones d'habitat pouvant se trouver enclavées par l'aéroport ou leur éloignement géographique dont le sentiment d'exclusion ne peut être accru par les mesures mises en place devant tendre à renforcer au contraire leur accessibilité. Une attention toute particulière devra être portée aux pôles de service et de commerces de proximité aux cœurs des entités faisant vivre la commune, comme par exemple la place du Pérou souffrant de problèmes de congestion lors des marchés, due à une mauvaise gestion de son accessibilité.



CONTRAINTES URBANISTIQUES



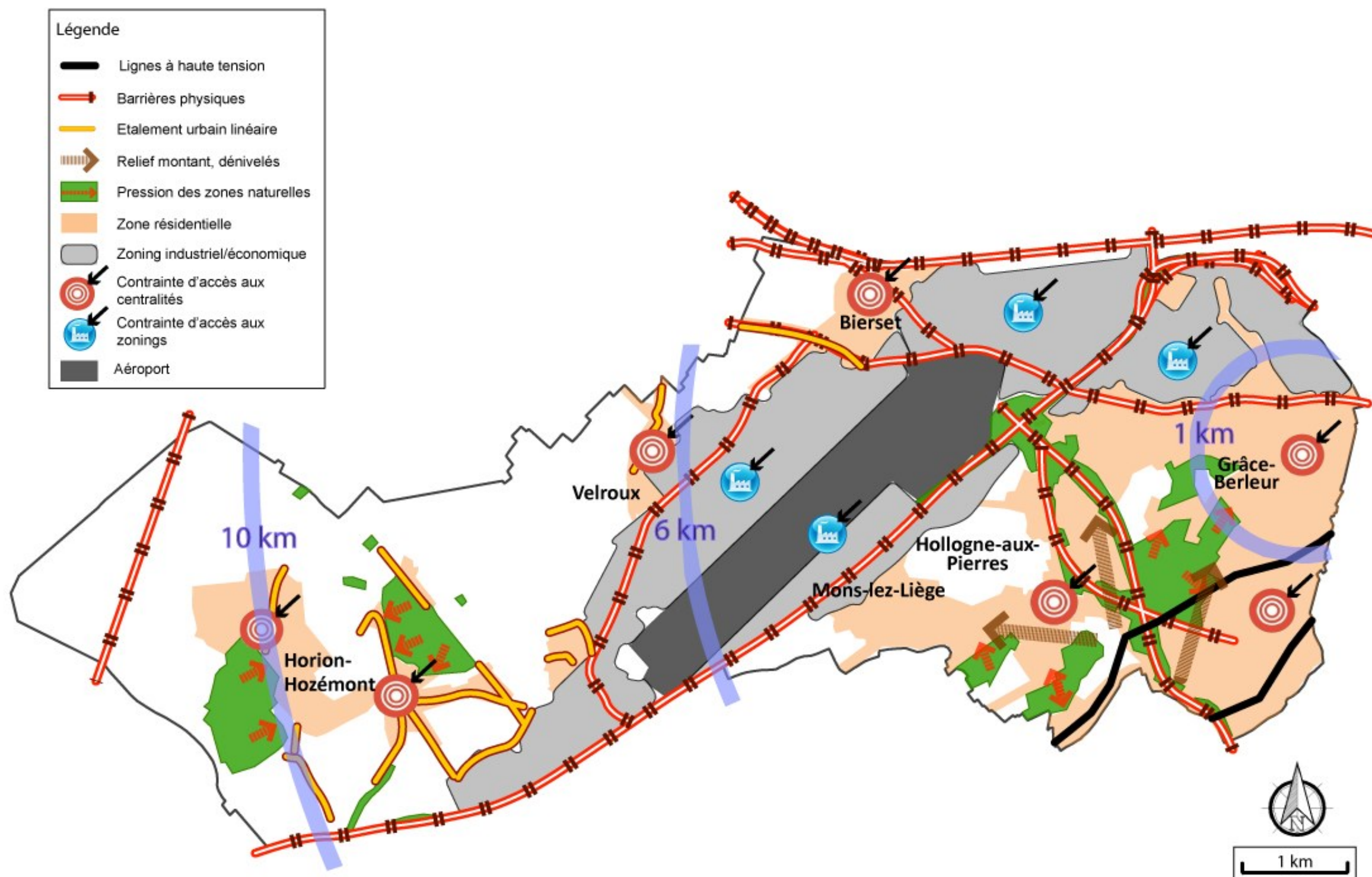
Développement urbain :

Concernée par un étalement urbain du fait de l'étendue de son territoire, Grâce-Hollogne est soumise à une contrainte urbanistique importante vis-à-vis de la mobilité. Le tissu urbain est étendu par endroit, allongeant les distances à parcourir (et donc encourageant le recours aux modes motorisés). Toutes ses entités ne sont pas suffisamment rapprochées et compactes pour permettre de polariser certains modes de déplacements, notamment les transports en commun. Si le PCM n'a pas vocation à, et ne peut de toute façon pas, faire évoluer les tissus urbains pour tendre vers une configuration polycentrique, il doit néanmoins tenir compte de ce contexte de « rurbanisation » pour proposer des solutions de mobilité adaptées, pertinentes et recevables. D'autre part, les objectifs projetés doivent composer avec l'étroitesse de nombreuses rues où le stationnement pose souvent alors problème, gênant le passage du TEC, le croisement des véhicules ou forçant les piétons à évoluer sur la chaussée. Dans la même optique, si la largeur disponible entre les espaces bâtis reste inextensible, le PCM doit aussi pouvoir fixer des mesures appropriées à chaque situation répondant aux problématiques soulevées.

Emprise publique : Si les développements urbanistiques futurs peuvent être réfléchis dans une logique moins consommatrice d'espace ou proposant une meilleure ségrégation des espaces de mobilité, les configurations en place sont plus difficiles à faire évoluer. Il faudra, par conséquent, tenir compte de l'existant, et notamment des contraintes en termes d'emprises de voirie, de besoins en espace selon les modes dans le cadre des objectifs qui donneront lieu à des mesures concrètes raisonnables et faisables.

II.1. Définir les contraintes

Les objectifs du PCM doivent tenir compte de **l'ensemble de ces contraintes** pour élaborer des orientations à la fois ambitieuses mais réalistes, compte tenu des spécificités du territoire de Grâce-Hollogne.



II.2. Définir le potentiel de développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture

Il s'agit ici de pouvoir estimer le **potentiel de changement modal qui pourrait être visé dans le futur, de manière ambitieuse mais réaliste**, en tenant compte de l'évolution socio-démographique et des nouveaux comportements de mobilité qui pourront influencer la nature des déplacements.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE

La population de Grâce-Hollogne, actuellement de 22.077 habitants, reste relativement stable depuis 2001, mis à part le secteur de Velroux dont l'expropriation au profit du développement économique de la zone force les habitants à partir (-5.5%/an). La tendance est à une très légère hausse pour le secteur de Grâce-Berleur et d'Hollogne qui concentrent à eux deux 75% de la population actuelle (+0.1%/an), à l'inverse des villages du Bierset et d'Horion-Hozémont marqués par une légère baisse démographique. D'après une estimation basée sur une extrapolation des tendances des dernières années, la commune devra accueillir environ 1.800 habitants supplémentaires. Il est à noter également que la population de Grâce-Hollogne vieillit (+15% de seniors en 15 ans) nécessitant la prise en compte accrue des possibilités de déplacements de PMR.

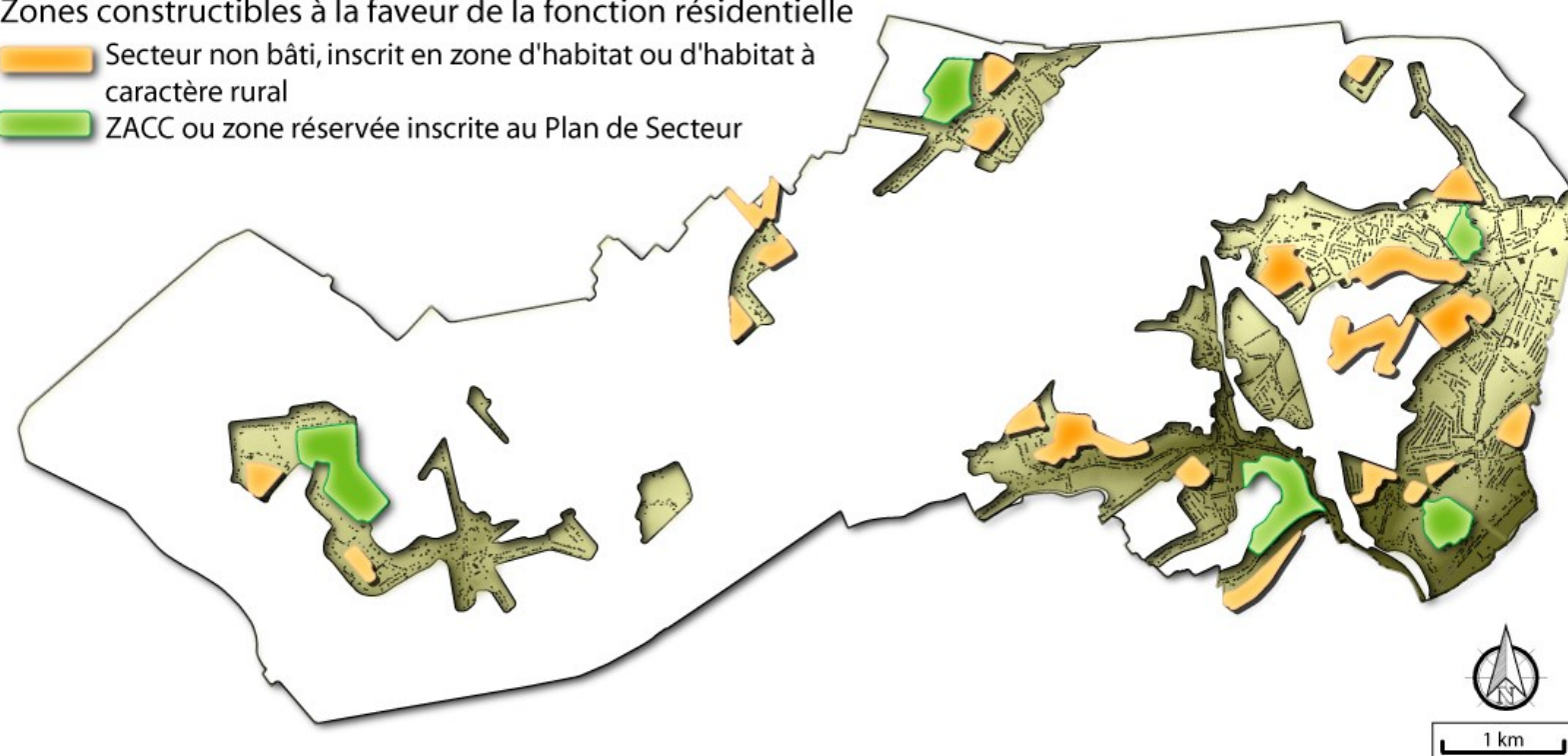
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Compte tenu des tendances démographiques en hausse des secteurs de Grâce-Berleur et Hollogne, des logements à construire sont attendus sur la zone pour accueillir ces nouveaux habitants. La commune de Grâce-Hollogne est actuellement concernée par 10 projets immobiliers sur le long terme, principalement sur les entités mentionnées dont il apparaît nettement que ces dernières ont le plus de terrains à offrir (également un projet sur Horion). Les objectifs doivent permettre d'accompagner les nouveaux projets de développement résidentiel pour qu'ils répondent aux problématiques de mobilité actuelle tout en confortant et en densifiant les poches d'habitats existantes, luttant ainsi contre un étalement urbain en ruban.

Toutefois, il convient d'établir une priorité sur les zones sur base, notamment, du niveau d'accessibilité (actuel ou envisagé) et/ou de la volonté de conforter certains secteurs pour rendre leur desserte, notamment TEC, plus pertinente au regard des impératifs de rentabilité et de rationalisation des déplacements.

Zones constructibles à la faveur de la fonction résidentielle

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



Partant de ces constats, la proximité des secteurs proches du centre de Grâce-Berleur ou ceux de Bierset (halte SNCB) avec les pôles d'équipements commerciaux et de transports facilitant les accessibilités tous modes (dont modes doux), font d'eux les secteurs les plus enclins à se développer alors que le relief important et l'éloignement nuit, au contraire, aux secteurs Horion-Hozémont.

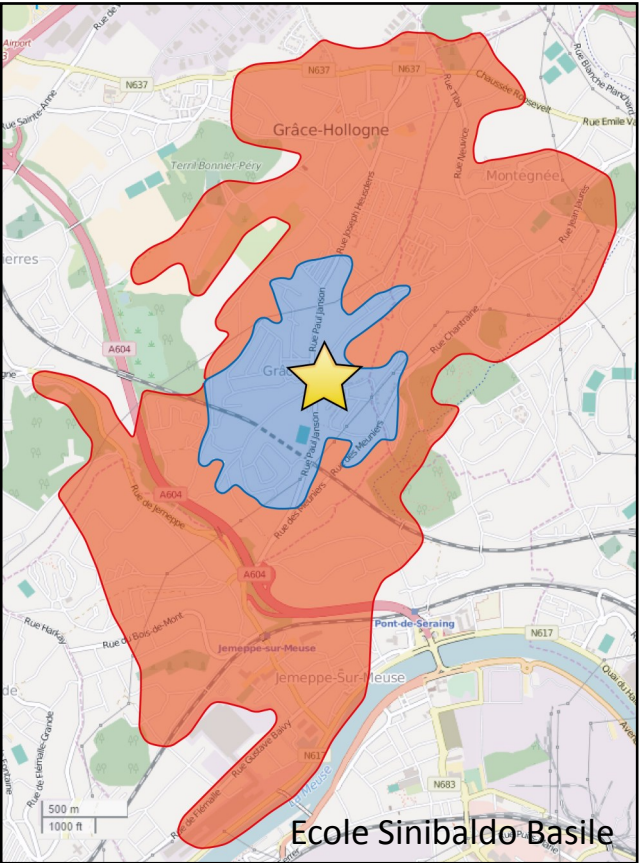
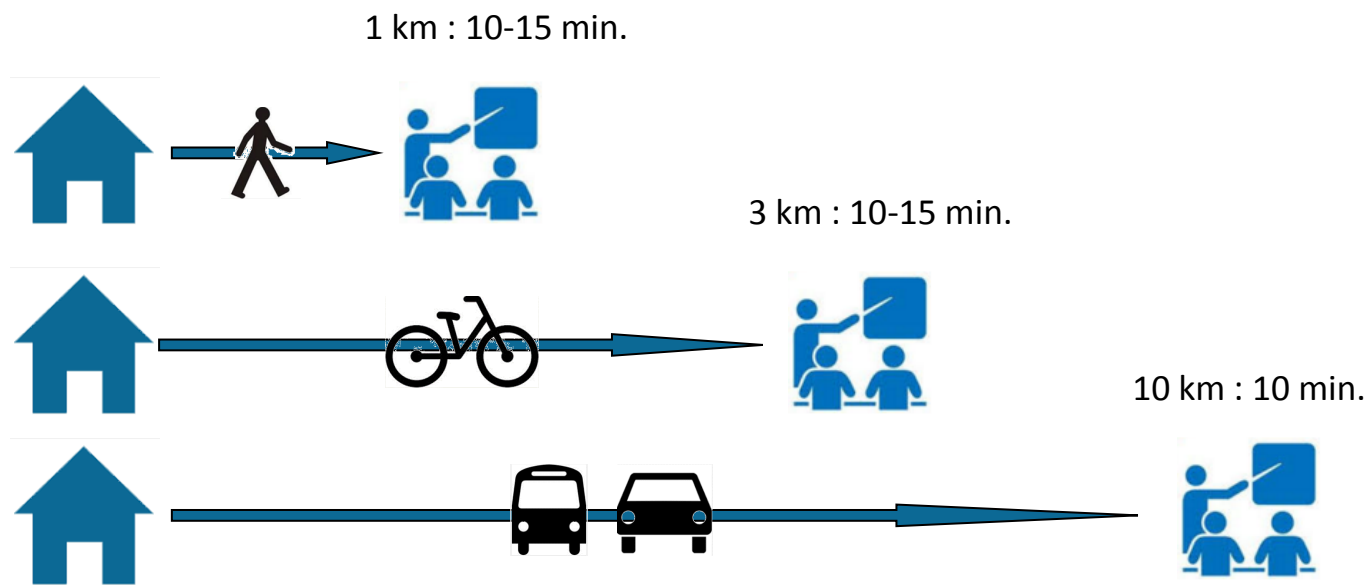
Partant de ces constats :

- les objectifs du PCM peuvent aller dans le sens d'une densification de ces secteurs permettant de renforcer les réseaux de mobilité existants de manière pertinente et performante ;
- les secteurs qui paraissent aujourd'hui les moins opportuns en matière d'urbanisation ne doivent pas être mis de côté par le PCM mais être intégrés à la réflexion des mesures préconisées pour qu'elles puissent s'adapter au développement futur éventuel de ces zones.

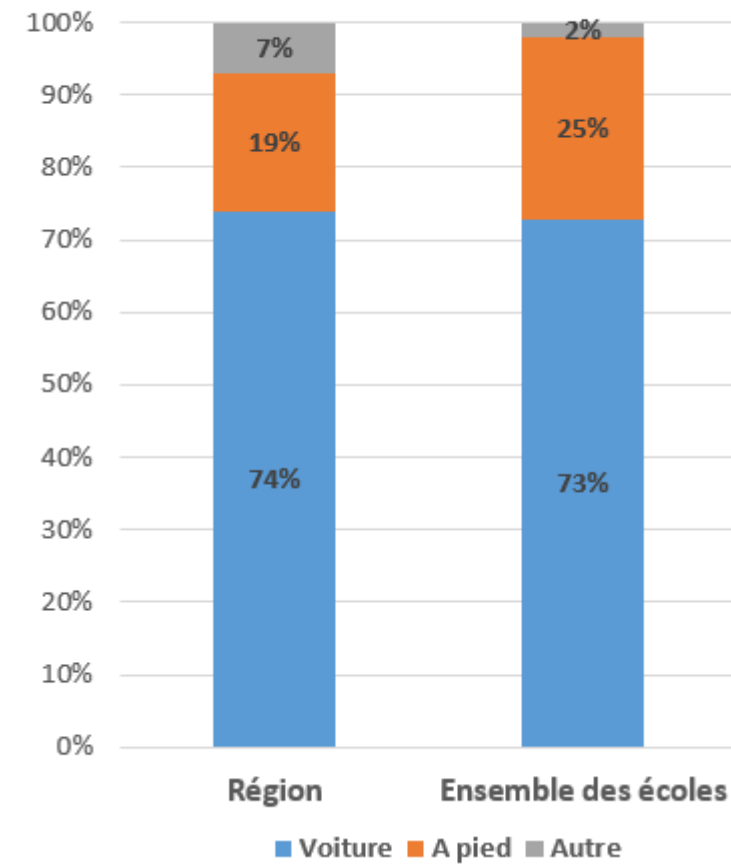
II.2. Définir le potentiel de développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture

POTENTIEL DE REPORT MODAL DES ÉCOLIERS

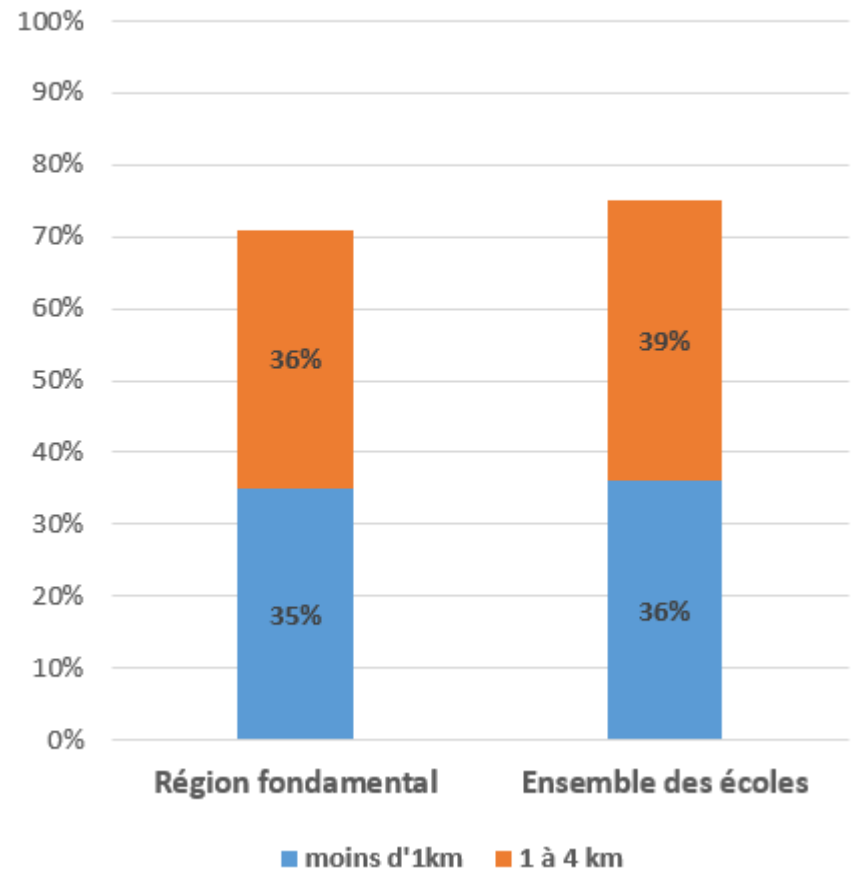
Une grande partie des écoliers (plus de 65%) vit actuellement à moins de 3 km de leur école mais le mode de transport le plus utilisé reste principalement la voiture. Le potentiel de report modal est donc important. En effet, le manque d'accessibilité cycliste ou piéton et l'insécurité que cela génère n'encouragent pas les parents à laisser leurs enfants aller seul à l'école au moyen d'un autre mode de transport. Les objectifs à définir doivent aider à développer et à sécuriser les accessibilités aux écoles afin d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture individuelle sur de si petites distances.



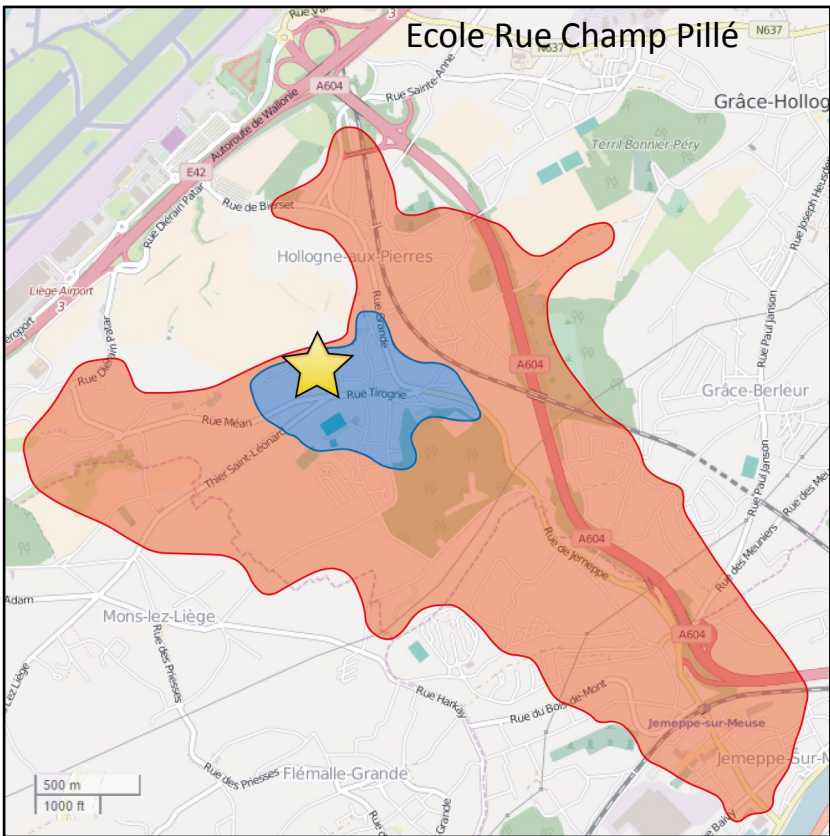
Part modale des déplacements domicile-école



Répartition des écoliers en fonction de leur distance domicile-école



<10min de vélo
<10min à pied



III. Que veut-on obtenir?

Objectif de cette partie :

Cette partie vise à **définir et à hiérarchiser les objectifs poursuivis par la commune**, faisant en premier lieu état des **ambitions souhaitées de façon générale** pour ensuite préciser celles valant sur les domaines plus spécifiques **d'aménagement du territoire, d'accessibilité et de cadre de vie des habitants**.

Par ailleurs, afin de préciser certains éléments ressortant comme prioritaires, des **« packages » d'objectifs particuliers sont également localisés** plus spécifiquement sur certaines zones du territoire.

III.1. Objectifs généraux et de mobilité

Sur la base des **contraintes** et des **potentiels de développement évoqués**, des objectifs réalistes prenant en compte les réalités humaines et territoriales de Grâce-Hollogne peuvent être définis par ordre de priorité en matière de déplacements des personnes, des marchandises et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement. Ils se déclinent en **objectifs généraux** et **particuliers de mobilité**.

Les **objectifs généraux et de mobilité** permettent d'établir les grandes lignes directrices d'aménagement du territoire et de déplacements. Les **objectifs particuliers de mobilité** précisent, quant à eux, des actions concrètes et spatialisées à mettre en œuvre, sans toutefois rentrer dans les détails sur la façon dont il faudra procéder. La déclinaison de ces objectifs en mesures, objet de la phase 3, précisera tout cela.

L'ensemble des **objectifs généraux et particuliers** est repris dans un tableau de synthèse au point IV.



OBJECTIFS GÉNÉRAUX

OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE MOBILITÉ

PERMETTRE LE BON DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIEL DU TERRITOIRE

- **Revaloriser la commune** en affirmant son positionnement au sein de l'agglomération liégeoise et sa qualité de carrefour multimodal. L'intermodalité permise par son réseau routier de premier niveau, par son aéroport et son réseau ferré constitue, de plus, un levier pour son **attractivité économique**.
- **Promouvoir l'équité maximale en matière de déplacement et de desserte** répondant aux souhaits de la commune et de ses habitants.
- **Améliorer la cohésion territoriale à l'échelle communale**, d'une part en **réduisant les coupures du territoire** engendrées par les grands axes qui le traversent et par l'aéroport, d'autre part en confortant les centralités. Il s'agira de **renforcer la cohérence** entre les différentes entités, de lutter **contre un étalement urbain en ruban** mais aussi de **rendre attractives et opportunes** les fonctions qui prennent place au sein de la commune (habitat, loisirs, activités économiques et commerciales).

ASSURER UNE ACCESSIBILITÉ EN ADEQUATION AVEC LES BESOINS ET LES POSSIBILITÉS DE CHACUN

- **Donner la possibilité à chacun de pouvoir se déplacer** selon ses moyens physiques et financiers, avec le mode de transport de son choix, pour accéder facilement et en temps à sa destination. Cela concerne particulièrement les pôles générateurs/attracteurs comme les sites d'emplois et les écoles.
- **Favoriser le report de la voiture vers d'autres moyens de transports**, c'est-à-dire, permettre aux usagers de recourir à des modes de déplacements alternatifs à la voiture où ils pourront évoluer en toute sécurité :
 - * par la mise en place de mesures incitant à **l'utilisation des transports en commun** ;
 - * par la **promotion des modes de transports dits « actifs »** en développant les accès PMR, les maillages piétonniers, et cyclables existants avec des aménagements qui leur sont adaptés.

GARANTIR ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE

- Mettre en œuvre des actions **visant à assurer la sécurité** de chacun, aussi bien sur la route qu'à pieds ou à vélo, notamment au niveau des écoles grâce à des mesures d'aménagement **adaptées aux contraintes et aux diversités du territoire**. Ces mesures devront participer à la **conservation et la protection des atouts naturels** ainsi qu'à la **requalification des espaces publics**, lieu de vie des habitants.
- **Réduire les nuisances liées au trafic de transit** par la **cohabitation harmonieuse** des différentes activités humaines. Ces actions viseront notamment à limiter les nuisances constatées comme le trafic de poids lourds à destination des pôles d'activités de la commune ou transitant vers les communes voisines.
- Mettre en place des mesures incitant à des **comportements plus respectueux de tous** afin de garantir et de conserver un espace de circulations sécuritaire et partagé par tous.

III.2. Objectifs particuliers de mobilité

OBJECTIFS PARTICULIERS EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

⇒ Améliorer les connexions intermodales avec les communes voisines

Les analyses et avis reçus dans le courant de la première phase de l'étude ont permis de faire état de lacunes plus ou moins importantes en termes de continuités intermodales entre certains secteurs de Grâce-Hollogne et ceux de communes voisines. C'est notamment le cas avec les communes d'Awans ou d'Ans vers lesquelles il est aujourd'hui difficile de se déplacer à pieds, à vélo ou avec les transports en commun alors que les demandes existent (notamment dans le cadre de l'attrait généré par la gare d'Ans). Du même ordre, des contradictions sont apparues dans les possibilités de transit des poids-lourds sur G-H et sur les communes de Jemeppe ou de Fexhe (aujourd'hui interdites au transit PL), générant des situations complexes auxquelles il convient de répondre pour préserver le cadre de vie et la sécurité des habitants (PL devant faire demi-tour pour revenir sur G-H).

⇒ Renforcer l'intermodalité entre TEC et SCNB

Des incohérences et des fonctionnements peu pertinents sont également apparus au niveau des connexions (temporelles et physiques) entre le réseau du TEC et de la SNCB (gares de Bierset et de Jemeppe-sur-Meuse notamment). Ces deux réseaux ont pourtant intérêt à fonctionner en synergie pour inciter les habitants, employés et visiteurs à recourir à ces modes de déplacement plutôt que de continuer à dépendre de la voiture.

⇒ Désenclaver les entités du « Plateau »

Moins importantes en termes de population, les trois entités du plateau représentent plus de la moitié du territoire en termes de superficie et seront amenées à gagner progressivement en importance économique dans le cadre du développement de la ZA de l'aéroport. Pourtant, des difficultés particulières de desserte pour la plupart des modes de déplacement ont été constatées, déforçant cette partie du territoire par rapport à Hollogne et Grâce, ce qui génère une certaine frustration pour les riverains. Le désenclavement de cette partie du territoire pourra améliorer la cohésion à l'échelle du territoire communal et amener un nouveau dynamisme dans ces entités qui peinent à évoluer confortablement en marge de l'agglomération liégeoise.

⇒ Définir une hiérarchie des voiries efficace afin de structurer harmonieusement la desserte du territoire

La réalisation d'un diagnostic exhaustif de la mobilité sur le territoire a mis en exergue une problématique importante sur G-H, celle d'un réseau viaire souvent inadapté vis-à-vis des flux qu'il accueille. La définition d'une nouvelle hiérarchisation, avec les propositions d'aménagement et de signalétique qui en découlent, vise à développer des itinéraires adaptés pour ainsi sécuriser à la fois les tronçons aptes à capter les flux principaux et ceux destinés à desservir localement le tissu urbain.

⇒ Adapter les nouveaux développements résidentiels aux problématiques de mobilité actuellement connues sur G-H

Pour engager une nouvelle dynamique de mobilité, qui soit à la fois sécurisée, durable et conviviale, il apparaît important de réfléchir en amont des nouveaux aménagements aux besoins et possibilités de connexions vers les pôles et quartiers riverains. De même, pour valoriser l'usage des transports en commun, les nouveaux développements ont tout intérêt à être prévus de manière pertinente entre leur localisation et le niveau de desserte actuel ou à venir.

⇒ Mettre en place une signalétique homogène à l'échelle de la commune

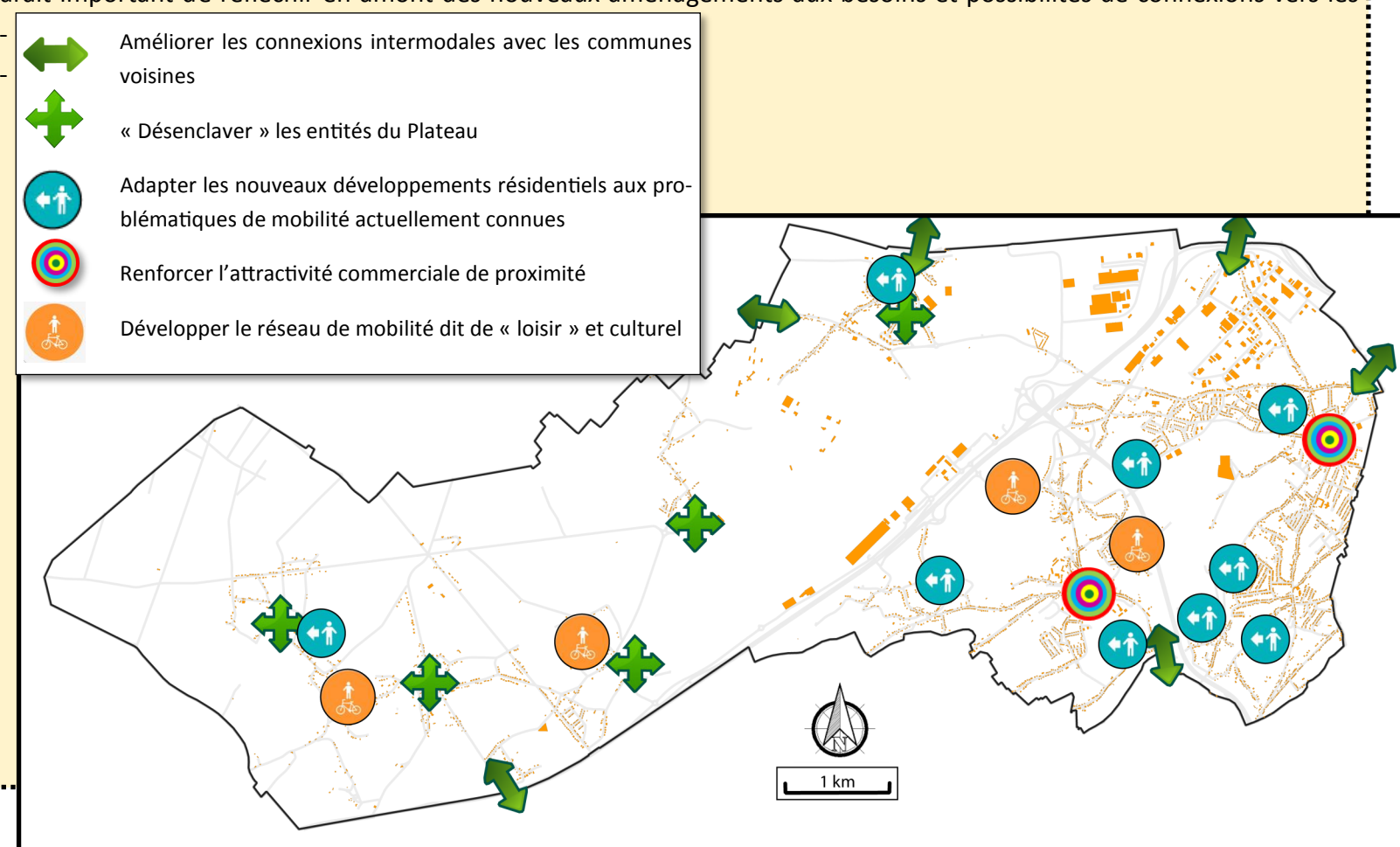
Si le sentiment d'appartenance à un territoire commun peut aujourd'hui faire défaut pour beaucoup, il apparaît opportun de conforter la compréhension et la perception de « l'ensemble » et d'ainsi valoriser un fonctionnement global équilibré.

⇒ Permettre de renforcer l'attractivité commerciale de proximité

Les centres de Grâce et de Hollogne représentent des secteurs privilégiés pour le commerce de proximité mais constituent également des pôles attracteurs en faveur d'un fonctionnement de « village », cher aux habitudes des riverains. Il convient, par conséquent, de valoriser ces espaces et de leur permettre d'accueillir riverains et clients dans un cadre convivial et adapté aux besoins de tous mais également accessible pour tous les modes.

⇒ Développer le réseau de mobilité dit de « loisir » et culturel

L'isolement des entités entre elles et vis-à-vis des connexions dites « actives » et le souhait soulevé par de nombreux habitants amènent à pousser dans le sens d'un développement d'un réseau de mobilité récréative d'ensemble et cohérent, qui permette également de découvrir le patrimoine riche de G-H.



III.2. Objectifs particuliers de mobilité

OBJECTIFS PARTICULIERS EN MATIERE D'ACCESSIBILITÉ

⇒ Répondre aux problématiques de stationnement autour des pôles

L'état des lieux, en ce compris l'analyse des taux d'occupation et/ou de rotation du stationnement autour des principales poches de parking de la commune, a permis d'objectiver une série de problématiques particulières à proximité des pôles soulignées par les riverains. Il a, en effet, été identifié des difficultés liées à une sous-utilisation de certains secteurs adaptés (place Ferrer, centre de la place du Pérou) au profit d'espaces non capables d'accepter la demande (cité Lomba par exemple), auxquelles il convient à présent de proposer des solutions concrètes pour réduire les risques inhérents au stationnement « sauvage » devenu légion. Il s'agit aussi dans le cadre de la gestion du stationnement aux abords de l'aéroport de proposer une alternative pertinente au covoiturage informel qui s'effectue le long de la rue de l'Aéroport.

⇒ Encourager le développement d'une desserte en transport public dans l'expansion du tissu économique

Les multiples développements économiques inféodés à la zone de l'aéroport vont générer, outre un charroi important, un nombre d'emplois et d'employés qu'il convient de reporter en partie sur les transports en commun. Le but poursuivi ici est de réduire autant que possible le trafic automobile et les nuisances qu'il induit pour les riverains ainsi que les besoins en stationnement (et donc en espace) aux abords des zones. Une mesure qui peut déjà être avancée à ce stade, puisqu'elle est déjà envisagée par le TEC Liège-Verviers, est le renforcement de la ligne 57 à destination de l'aéroport. Ces renforcements doivent être évalués au préalable, en tenant compte des déplacements naturels des habitants (notamment ceux situés au Sud de l'autoroute) qui sont plus proches de gare mieux connectées et cadencées. La gare d'Ans est, à ce titre, mieux desservie en train, la faisant apparaître comme la gare à privilégier dans un objectif d'amélioration de l'intermodalité.

⇒ Améliorer les conditions d'accès aux écoles

Bon nombre de riverains ont indiqué amener leurs enfants à l'école en voiture faute d'itinéraires sécurisés. Par ailleurs, l'enquête scolaire SPW réalisée auprès des écoliers concernant leurs modes de déplacement domicile-école a mis en évidence l'opportunité de développer les conditions d'accès autre qu'en voiture, compte tenu des faibles distances de parcours régulièrement constatées. Il apparaît donc pertinent de renforcer et de sécuriser les connexions depuis les zones résidentielles vers les écoles pour les modes actifs, afin d'atténuer les problèmes de stationnement autour des entrées/sorties, de renforcer la sécurité des élèves et d'amener progressivement à de nouvelles habitudes de déplacements pour les trajets courts.

⇒ Mettre en place des mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des projets arrêtés

La restructuration de l'échangeur de Bonne Fortune de l'autoroute E25, la destruction du pont Haute Claire ou la construction de la future route régionale de contournement nord de l'aéroport sont autant de projets importants qu'il convient d'encadrer et d'intégrer au mieux pour qu'ils s'alignent avec les objectifs visés dans le cadre de ce PCM.

⇒ Dégager, conforter et sécuriser le maillage doux aux centres des villages pour valoriser et inciter les déplacements à pieds

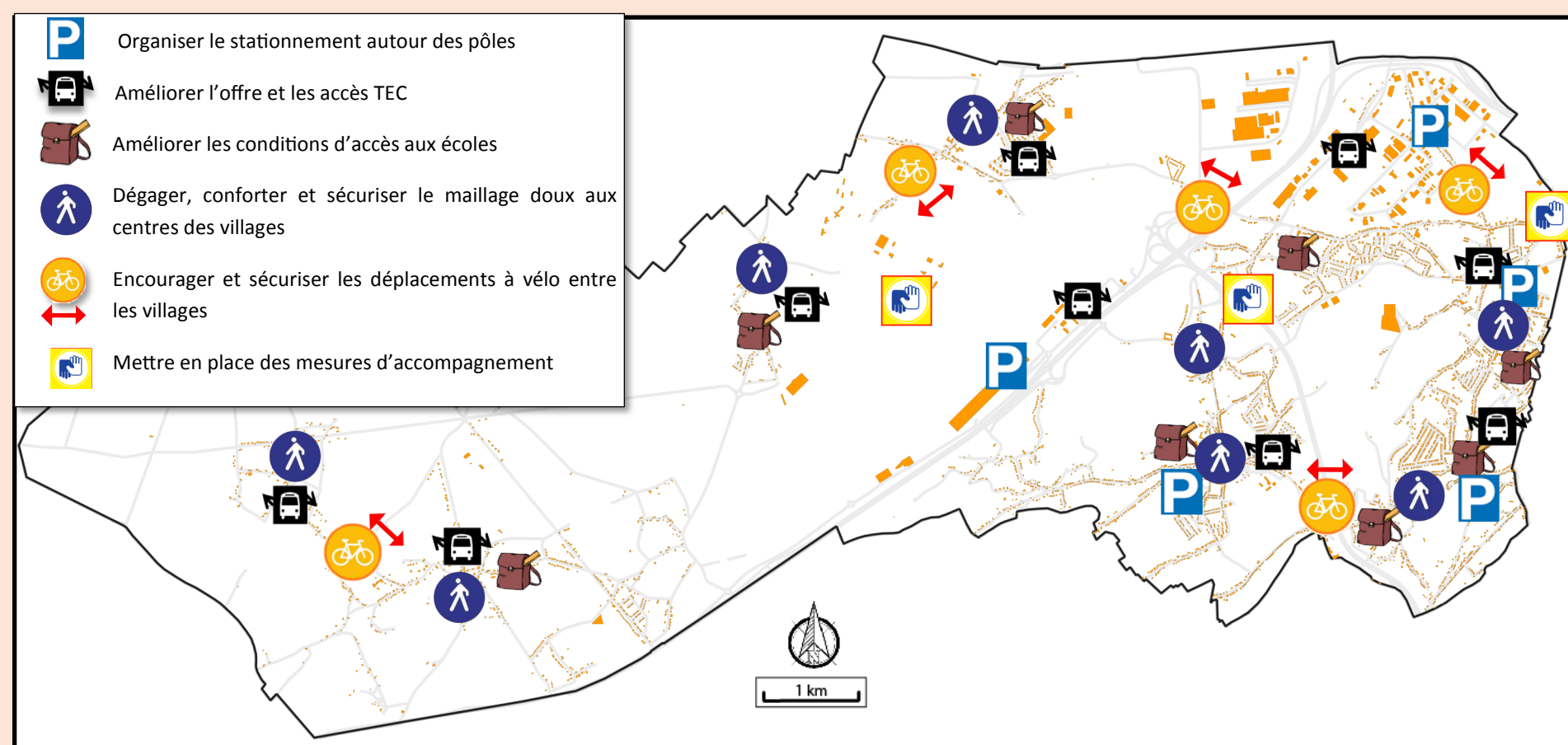
La demande existe, et le besoin transparaît au travers des problématiques de congestion et de stationnement, d'apporter de nouvelles solutions pour permettre aux modes « actifs » de se déplacer de manière sécurisée, confortable et pertinente au niveau des centres urbains ou de village. Des aménagements existent, à l'instar de certains cheminements intra-îlots, qu'il convient de poursuivre et de renforcer dans une logique de réseau global.

⇒ Encourager et sécuriser les déplacements à vélo entre les villages via un réseau cyclable pertinent et de qualité

Dans la même optique que pour le maillage piéton, mais portant davantage sur des connexions inter-villages qui sont actuellement manquantes, il convient de développer le réseau cyclable communal et inter-communal afin d'encourager à la fois ce mode de déplacement pour des trajets « ordinaires » mais également de proposer des itinéraires récréatifs améliorant le cadre de vie des usagers.

⇒ Améliorer l'attractivité des transports en commun

Il y a aujourd'hui de multiples freins à l'usage des transports en commun, comme la longueur de certains itinéraires, les difficultés de correspondances, le niveau de desserte, sur lesquels il convient d'agir pour encourager ce mode de déplacement pour tous (pas uniquement les écoliers) et contribuer ainsi à alléger le trafic et permettre de rendre certains espaces plus conviviaux.



III.2. Objectifs particuliers de mobilité

OBJECTIFS PARTICULIERS EN MATIERE DE CADRE DE VIE ET DE SÉCURITÉ

⇒ Mettre en place des mesures visant à assurer la sécurité de chacun

La cartographie des problèmes de sécurité (vitesses excessives, accidents, carrefours dangereux) additionnée au ressenti des habitants ont permis d'avoir une connaissance relativement complète des difficultés objectives et subjectives sur le territoire en matière de sécurité routière. Et il apparaît qu'au-delà du fait d'être nombreux, ces problèmes peuvent amener les riverains à ne se déplacer qu'en voiture, à éviter certains axes et/ou carrefours et, surtout, à avoir un sentiment d'insécurité important (le long des grands axes notamment, comme Janson, Hollogne ou Long Mur pour ne citer qu'eux). Il est donc primordial de décliner un objectif de renforcement de la sécurité pour tous en mesures concrètes et effectives, de manière à pouvoir répondre rapidement et de façon générale à cette problématique.

⇒ Améliorer la sécurité au niveau des points noirs identifiés et à proximité des écoles

Plusieurs secteurs clairement désignés sont également apparus, touchés plus particulièrement par des difficultés liées à des problèmes de visibilité, de priorité, de vitesse, de manque de signalisation ou encore de stationnement. Ils font par conséquent l'objet d'un objectif distinct, de manière à pouvoir proposer, par la suite, des solutions adaptées et focalisées sur ce que l'on nomme les « points noirs » de la mobilité. Un réaménagement du carrefour de la N614 avec la rue de l'Arbre à la Croix pourra notamment être envisagé, des subsides ayant été accordés à la Région pour le réaménagement de la N614 (réflexion encore en cours).

⇒ Humaniser et rendre attractif les espaces publics autour des axes structurants de la commune

Pour répondre à certains problèmes de sécurité (comme la vitesse, les traversées piétonnes) au niveau des principaux pôles attracteurs de la commune (le long de l'axe Janson ou de celui de Hollogne par exemple), il paraît opportun de plancher sur la requalification des espaces afin de garantir une priorité à la sécurité et la qualité de ces lieux de vie. L'idée étant d'encourager les riverains à y venir car s'y sentant bien, et à utiliser de multiples modes de déplacements pour s'y rendre. Cela concerne notamment le pôle commercial de la place du Pérou dont l'espace est encore bien trop tourné vers la voiture individuelle au détriment des autres modes.

⇒ Reporter les flux « parasites » vers les axes adaptés (jalonnement)

Il est apparu dans le diagnostic que la commune de Grâce-Hollogne connaissait un trafic de transit important (entre le 1/4 et le 1/3 des véhicules entrant/sortant) mais que ces flux ne suivaient pas forcément les axes normalement destinés à les accueillir (réseau autoroutier notamment). De ce fait, certains axes conçus pour desservir les habitations qui les bordent sont touchés par un trafic relativement dense, additionné parfois à des vitesses importantes, qui nuisent considérablement à la sécurité de tous et au confort de vie des riverains. Il est important, de ce fait, de fixer comme objectif l'intention de réorienter les flux problématiques vers les axes adaptés, via notamment une signalétique pertinente.

⇒ Contraindre l'accès à certaines zones pour les PL

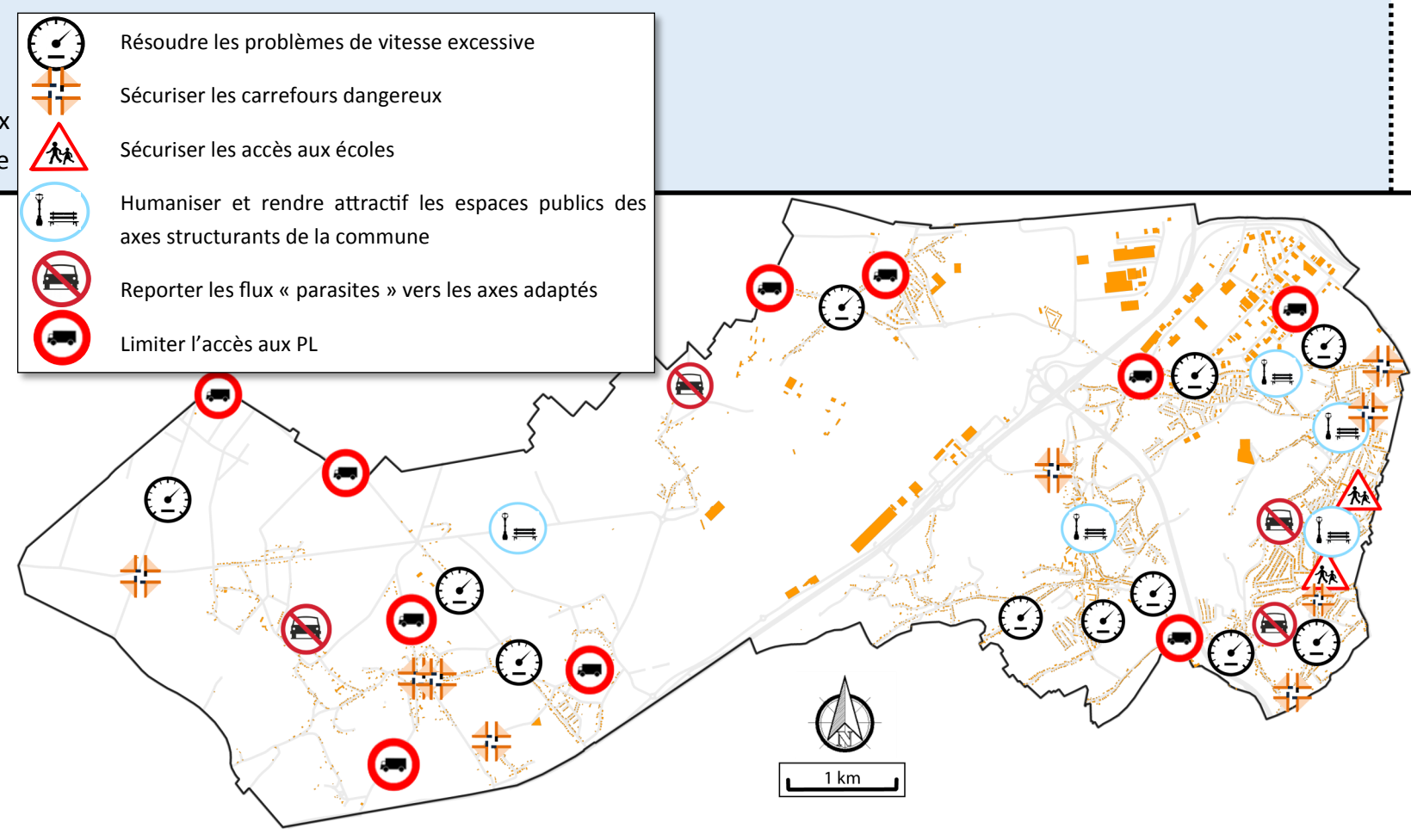
Les activités économiques en place, dans un contexte de développement par ailleurs, génèrent des flux de PL plus ou moins importants qu'il convient de cadrer au mieux, une nouvelle fois pour la sécurité et le confort de tous. Cette problématique touche particulièrement les villages du plateau mais également des axes forts de Grâce et Hollogne.

⇒ Permettre une meilleure gestion du stationnement

La problématique du stationnement, liée parfois à un manque de capacité, souvent à une mauvaise organisation spatiale ou à des problèmes de gestion, représente une contrainte importante au développement des centres et au cadre de vie des habitants qui aspirent à une liberté de mouvement. Un objectif de cette 2^{de} phase du PCM aura pour but d'aboutir à des mesures visant, notamment, à dissuader certaines infractions tout en maintenant une capacité suffisante en offre à proximité des pôles commerciaux.

⇒ Mettre en place un travail de sensibilisation

Plusieurs problèmes constatés sont dus à des comportements liés à des habitudes d'individualité qui génèrent des situations dangereuses pour les autres (stationnement sur les trottoirs, vitesses excessives, etc.). Il s'agira donc d'élaborer des mesures d'information et de communication visant à conscientiser les usagers de l'espace public pour amener à la fois à un meilleur respect des réglementations et à la fois à une volonté de se déplacer plus durablement.



IV. Synthèse et ouverture sur la phase 3



IV.1. Synthèse

Objectifs Généraux		Objectifs Généraux de Mobilité	Objectifs Particuliers de Mobilité	Thématiques							Niveaux de priorité			Acteurs
				Piétons/PMR	Vélos	TC	Trafic	Stationnement	Sécurité	PL	Court terme	Moyen terme	Long terme	
I	Permettre le bon développement résidentiel et économique du territoire	A	1 Renforcer l'intégration de la commune vis-à-vis des communes voisines	X	X	X	X		X	X			X	SPW
			2 Renforcer l'intermodalité entre TEC et SNCB			X						X		SRWT / SNCB
		B	3 Désenclaver les entités du « Plateau »			X	X					X		SRWT / SPW / G-H
			4 Définir une hiérarchie des voiries afin de structurer harmonieusement la desserte du territoire	X	X		X		X		X			G-H
			5 Adapter les nouveaux développements résidentiels aux problématiques de mobilité actuellement connues sur G-H.					X			X			G-H
		C	6 Mettre en place une signalétique homogène à l'échelle de la commune						X				X	G-H
			7 Permettre de renforcer l'attractivité commerciale de proximité sur Grâce et Hollogne	X	X			X				X		G-H
			8 Développer le réseau de mobilité dit de « loisir » et culturel										X	G-H
II	Assurer une accessibilité en adéquation avec les besoins et possibilités de chacun	D	9 Répondre aux problématiques de stationnement autour des pôles					X				X		G-H
			10 Encourager le développement des TC dans l'expansion du tissu économique			X								SRWT / SNCB
			11 Améliorer les conditions d'accès aux écoles	X	X						X			G-H
			12 Mettre en place des mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des projets arrêtés	X	X		X		X					G-H/SPW/Sowaer
		E	13 Dégager, conforter et sécuriser le maillage doux aux centres des villages pour valoriser et inciter les déplacements à pied	X								X		SPW / G-H
			14 Encourager et sécuriser les déplacements à vélo entre les villages via un réseau cyclable pertinent et de qualité		X								X	SPW / G-H
			15 Améliorer l'attractivité des transports en commun			X							X	SRWT
III	Garantir et améliorer la qualité du cadre de vie	F	16 Mettre en place des mesures visant à assurer la sécurité de chacun	X	X				X		X			SPW / G-H
			17 Améliorer la sécurité au niveau des points noirs identifiés et à proximité des écoles				X		X		X			SPW / G-H
			18 Humaniser et rendre attractif les espaces publics autour des axes structurants de la commune	X	X		X	X	X					G-H
		G	19 Reporter les flux « parasites » vers les axes adaptés (jalonnement)				X		X	X		X		SPW / G-H
			20 Contraindre l'accès à certaines zones pour les PL	X	X		X			X		X		SPW / G-H
		H	21 Permettre une meilleure gestion du stationnement				X		X		X			SPW / G-H
			22 Mettre en place un travail de sensibilisation	X	X	X	X	X	X	X		X		G-H/Atingo/Pro Velo

IV.2. Ouverture sur la phase 3

La **phase 3** va consister à **proposer des mesures permettant d'atteindre ou de répondre aux objectifs fixés et précédemment repris**. Ces mesures découleront d'un **schéma multimodal de déplacement**, qui mettra en synergie les structures des réseaux pour chaque mode, et composeront un **plan d'actions planifié avec un pré-estimation financière de mise en œuvre**. Les priorités reprises ci-dessous (liste non exhaustive) illustrent, à ce titre, les pistes de réflexion qui seront développées pour chaque mode.

Principales priorités pour les piétons/PMR

Les déplacements piétons étant contraints par les distances inter-villages et les temps de parcours importants, pour atteindre les objectifs fixés, les mesures devront se focaliser sur les trajets « du quotidien » sur les axes les plus utilisés des centres de chaque village. Cela passera par la rénovation et la sécurisation des cheminements piétons existants et par la création de nouveaux dans les endroits où le manque se fait ressentir.

Principales priorités pour les cyclistes

Le diagnostic établi en phase 1 a permis de mettre en exergue le manque d'aménagements cyclables structurants et sécurisés qui n'incite pas les habitants à recourir au vélo pour les trajets courte-moyenne distances. Si la piste cyclable le long de la Chaussée de Hannut constitue un bon début, il conviendra de poursuivre les efforts et de réfléchir à la création d'itinéraires cyclables maillant l'entièreté du territoire et connectés aux autres communes.

Le cadre paysager et les sentiers de promenades, certes plus ou moins bien entretenus, représentent quant à eux des atouts pour le développement d'itinéraires de loisirs.

Principales priorités pour les transports en commun (TEC et SNCB)

Les transports en commun, et en particulier le TEC, devront être mieux valorisés et rendus plus compétitifs vis-à-vis de l'automobile, passant prioritairement par l'amélioration de l'accessibilité, du confort et de la sécurité des arrêts et la mise en place d'infrastructures leur garantissant une vitesse commerciale de qualité. Des priorités seront définies dans un souci d'équilibre budgétaire et de rentabilité pour l'opérateur de transport.

D'autre part, compte tenu de l'implantation de la gare d'Ans et de son attractivité, il paraît important dans les mesures du PCM de privilégier l'accessibilité vers ce pôle dans un objectif d'amélioration de l'intermodalité.

Principales priorités pour les déplacements et le stationnement automobiles

Les problèmes de congestion ponctuels (pointe) ont été ciblés au niveau de plusieurs carrefours le long de la N637, voirie structurante très empruntée de Grâce-Hollogne, notamment pour se rendre dans les zonings. Il s'agira de trouver des solutions visant à améliorer l'insertion des véhicules sur cet axe, limitant ainsi les remontées de file importantes aux heures de pointes. Il conviendra aussi d'insister sur la lisibilité de la hiérarchie du réseau viaire afin d'éviter que certains axes de dessertes pâtissent encore d'un trafic de transit qu'ils ne sont pas censés accueillir.

Une réflexion sur la gestion et l'organisation du stationnement, aujourd'hui peu réglementé, pourra également amener à proposer des solutions en faveur de la rotation des véhicules dans le centre-ville dont les espaces les plus proches des commerces sont rapidement saturés.

Principales priorités pour le transport de marchandises

Les zonings de Grâce-Hollogne, principales sources d'emplois de la commune, constituent une problématique majeure du transport de marchandises qui ira en s'amplifiant dans le contexte d'expansion économique actuel. Il sera important de réfléchir aux moyens d'écarter tout transit PL des zones riveraines non adaptées et de les reporter sur les axes de transit majeurs (le jalonnement sera, pour cela, un outil efficace).

Principales priorités pour la sécurité routière

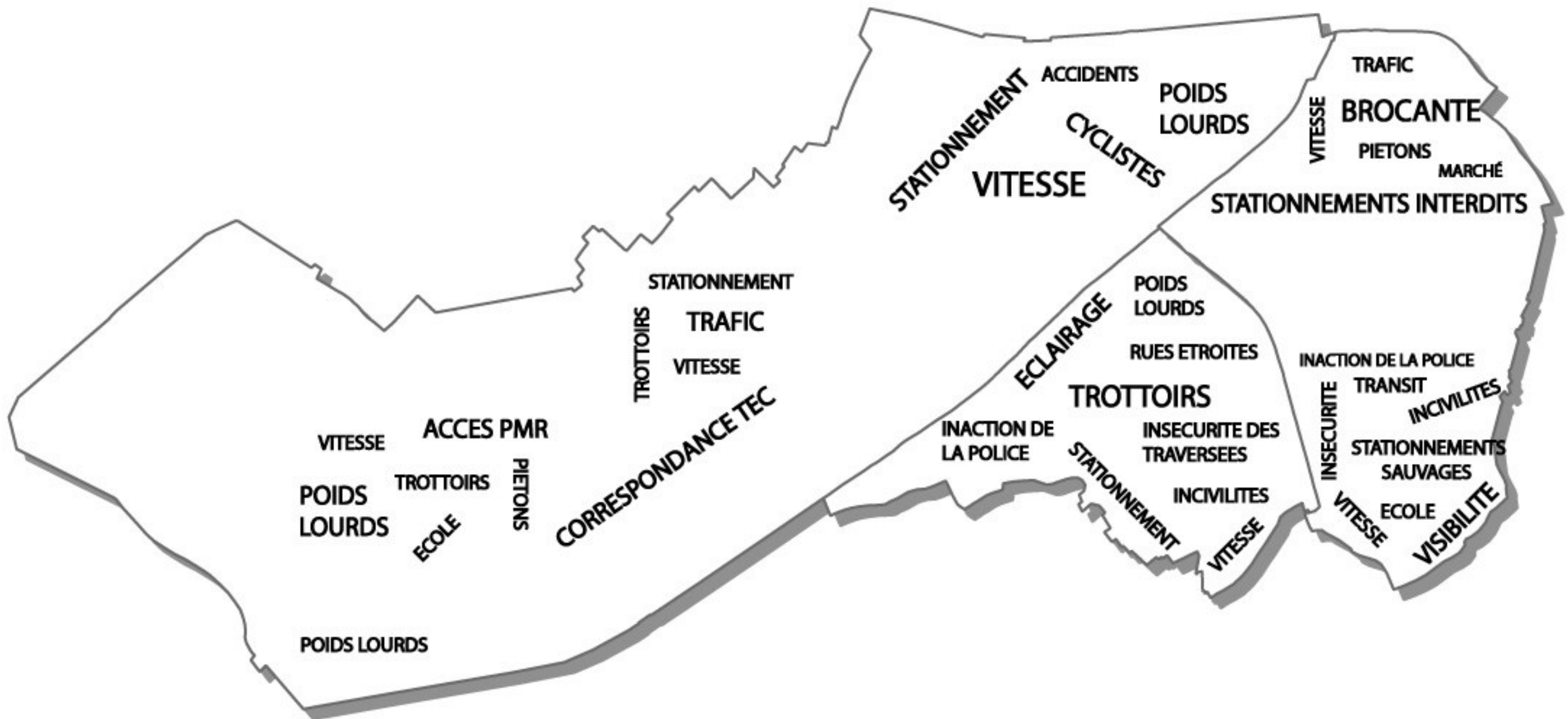
Très souvent liée à des problèmes d'incivilité (vitesses non respectées, stationnement sur des espaces de trottoirs, etc.), la sécurité représente l'enjeu premier de ce PCM à court terme. Pour agir en faveur d'une amélioration concrète, il conviendra bien souvent, outre le fait d'agir sur les comportements (sensibilisation, prévention, répression), d'agir physiquement sur l'aménagement des axes et de carrefours problématiques (« traffic calming »).

Les mesures issues du plan d'action devront **s'intégrer dans une stratégie phasée**, permettant de résoudre les problèmes majeurs à court terme et de développer un concept d'accessibilité ambieux à plus long terme. Elles pourront, par ailleurs, apparaître pour certaines indépendantes des autres, permettant une mise en œuvre dissociée du reste des aménagements, tandis que d'autres dépendront d'interventions d'acteurs extérieurs. Ces mesures seront **réfléchies de façon pragmatique**, l'idée finale du PCM étant, rappelons-le, **d'amener les problématiques de mobilité à évoluer dans le bon sens et durablement**, afin de garantir un niveau de sécurité, de cadre de vie et de mobilité propices au **développement durable de la ville de Grâce-Hollogne et de ses activités**.

V. Annexes



V.1. Synthèse des réunions citoyennes



Synthèse des mots-clefs récurrents des moments de concertation