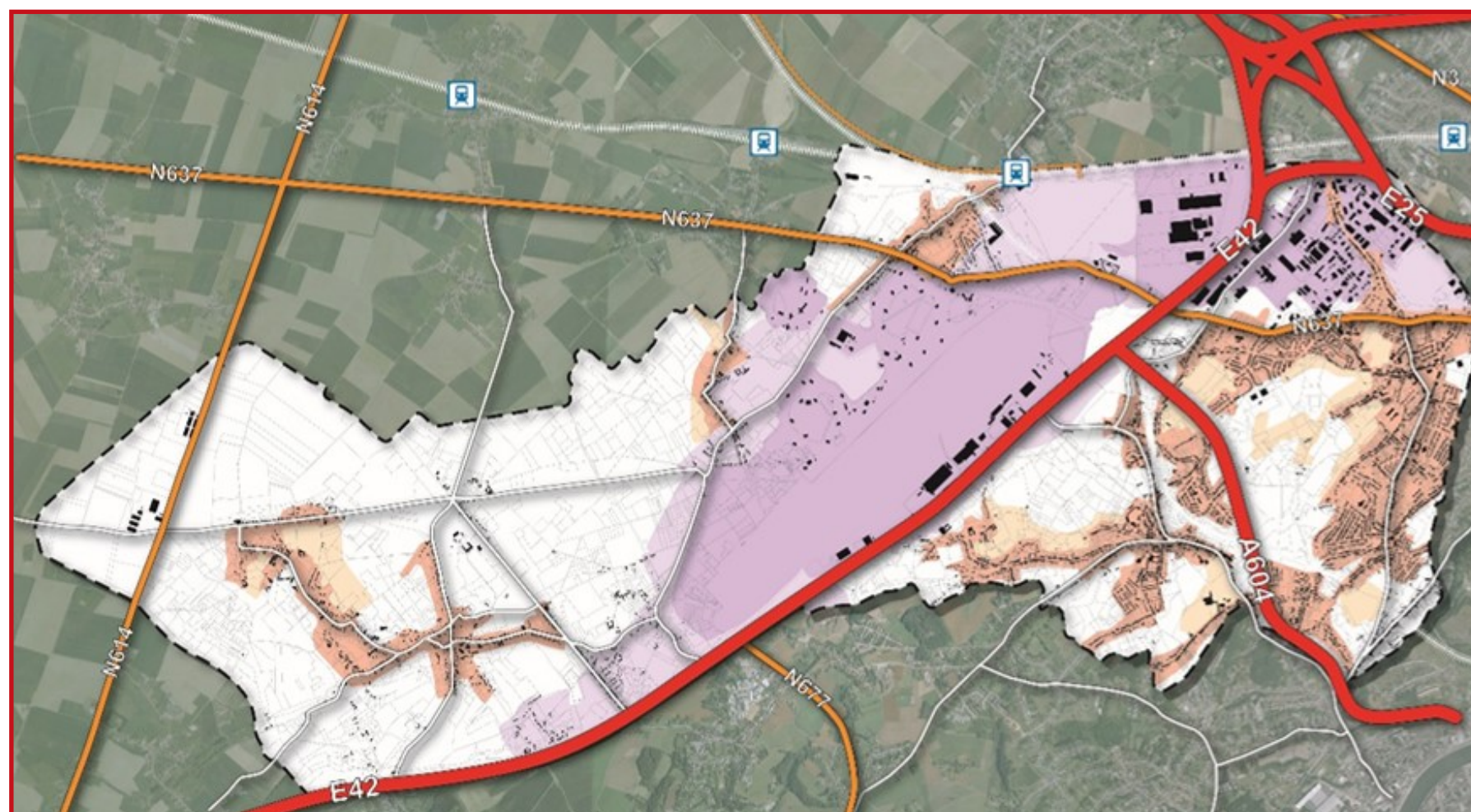




PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE GRÂCE-HOLLOGNE



Plan Communal de Mobilité - Version finale
29 novembre 2017

Phase 3

Le plan d'actions

Sommaire

Table des abréviationspage n°3

I. Introduction

 I.1 Contexte - enjeux - méthodepage n°4

 I.2 Rappel des objectifs généraux et de mobilitépage n°5

II Les réseaux et le schéma intermodal des déplacementspage n°6

III. Etude détaillée des actions

III.a Introductionpage n°11

 III.1 Le volet piéton/PMRpage n°13

 III.2 Le volet cyclablepage n°26

 III.3 Le volet transports en communpage n°32

 III.4 Le volet routierpage n°37

 III.5 Le volet stationnementpage n°46

 III.6 Le volet transport de marchandisespage n°50

 III.7 Le volet mobilité scolairepage n°52

 III.8. Le volet sécurité routièrepage n°55

 III.9. Le volet multimodalpage n°66

IV. Synthèse

 IV.1 Mesures proposées dans le cadre du Plan d’Actions - Budgetpage n°72

 IV.2 Mesures proposées dans le cadre du Plan d’Actions - Acteurspage n°73

V. Annexepage n°74



Table des abréviations

CT : Court Terme
EVP : Equivalent Véhicule Particulier
GH : Grâce-Hollogne
HP : Heure de Pointe
HPM | HPS : Heure de pointe du Matin/du Soir
htva : Hors Taxe sur la Valeur Ajoutée
IILE : Intercommunale d'incendie de Liège et Environs
LT : Long Terme
MT : Moyen Terme
PCM : Plan Communal de Mobilité
PL : Poids-Lourd
PMR : Personne à Mobilité Réduite
SDER : Schéma de Développement de l'Espace Régional
SLGH : Société du Logement - Grâce-Hollogne
SOWAER : Société Wallonne des Aéroports
SPI : Agence de développement économique pour la province de Liège
SPW : Service Public de Wallonie
SRWT : Société régionale wallonne du transport
TàG | TàD : Tourne-à-gauche | Tourne à droite
TC : Transport en Commun
TEC : Opérateur « TEC »
VL : Véhicule Léger
VP : Véhicule particulier
UWE : Union Wallonne des Entreprises
ZA : Zone d'Activités



I. Introduction : Contexte - enjeux - méthode

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 PCMs voisins à intégrer à la réflexion, nouveau Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège, 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 fixée 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** (communes, 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

Cette troisième phase de l'étude repose en premier lieu sur le schéma multimodal, qui est la vision d'ensemble globale et cohérente de la mobilité souhaitée à court, moyen et long termes. Ce schéma articule les réseaux propres à chaque mode afin d'établir les relations intermodales.

En second lieu, la phase n°3 du PCM expose les différentes actions à entreprendre afin de répondre aux objectifs souhaités (phase n°2) et solutionner ainsi les problématiques et intentions soulevées lors de la 1^{ère} phase du PCM. Ce « package » d'actions est hiérarchisé dans le temps (court-moyen-long terme) au regard des contraintes de faisabilité technico-budgétaires ciblées durant la phase n°2 du PCM mais également en fonction de l'urgence d'intervention (la priorité avant tout de répondre aux problèmes de sécurité les plus notables). Chacune de ces mesures est par ailleurs budgétisée, afin de permettre aux autorités de prendre les décisions en fonction des opportunités coûts-résultats.

Rappel de la méthode

L'étude a débuté en mai 2015 et le projet définitif de PCM sera issu d'une procédure d'enquête publique prévue pour la fin de l'année. **L'adoption définitive du PCM est prévue fin 2017**, après que l'enquête publique ait pu permettre de renforcer certains points particuliers.

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.

Le présent document établit la synthèse de la troisième et dernière phase de l'étude.



I. Introduction : Rappel des objectifs généraux et de mobilité*

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	Renforcer l'intégration de la commune vis-à-vis des communes voisines	1	Améliorer les connexions intermodales avec les communes voisines	X	X	X	X		X	X			X	SPW
			2	Renforcer l'intermodalité entre TEC et SNCB			X						X		SRWT / SNCB	
		B	Mettre en place un maillage de mobilité équitable	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	Améliorer la cohésion territoriale à l'échelle communale	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	Permettre l'accessibilité des pôles générateurs attracteurs	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	Favoriser les possibilités de report modal vers d'autres modes de déplacements que la voiture	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	Diminuer les risques d'accidents ou le sentiment d'insécurité	16	Mettre en place des mesures visant à assurer la sécurité de chacun	X	X				X		X	
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	Réduire les nuisances liées au trafic de transit			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	Inciter à des comportements plus respectueux de tous			21	Permettre une meilleure gestion du stationnement				X		X		X			
		22	Mettre en place un travail de sensibilisation	X	X	X	X	X	X	X		X			G-H/Atingo/Pro Velo	

* pour plus de détails sur ces objectifs, le lecteur est invité à se référer au rapport de Phase n°2 du présent projet de PCM.



II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Objectif de cette partie :

Cette partie vise à élaborer le **schéma intermodal des déplacements** proposant **une vision d'ensemble globale et cohérente sur la mobilité dans la commune à court, moyen et long termes**. Il s'établit sur la base des **réseaux structurants de chaque mode** et leur **hiérarchisation à différentes échelles**, spatiales et temporelles : piétons, cyclistes, transports en communs, automobiles et véhicules de transport de marchandises. Le schéma superpose les réseaux afin de **définir leur bonne articulation et les connexions intermodales** permettant de combiner les modes. Enfin il précise les **principes de gestion du stationnement** (à différentes échelles spatiales et temporelles).

II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Concept multimodal de déplacement... qu'est-ce ?

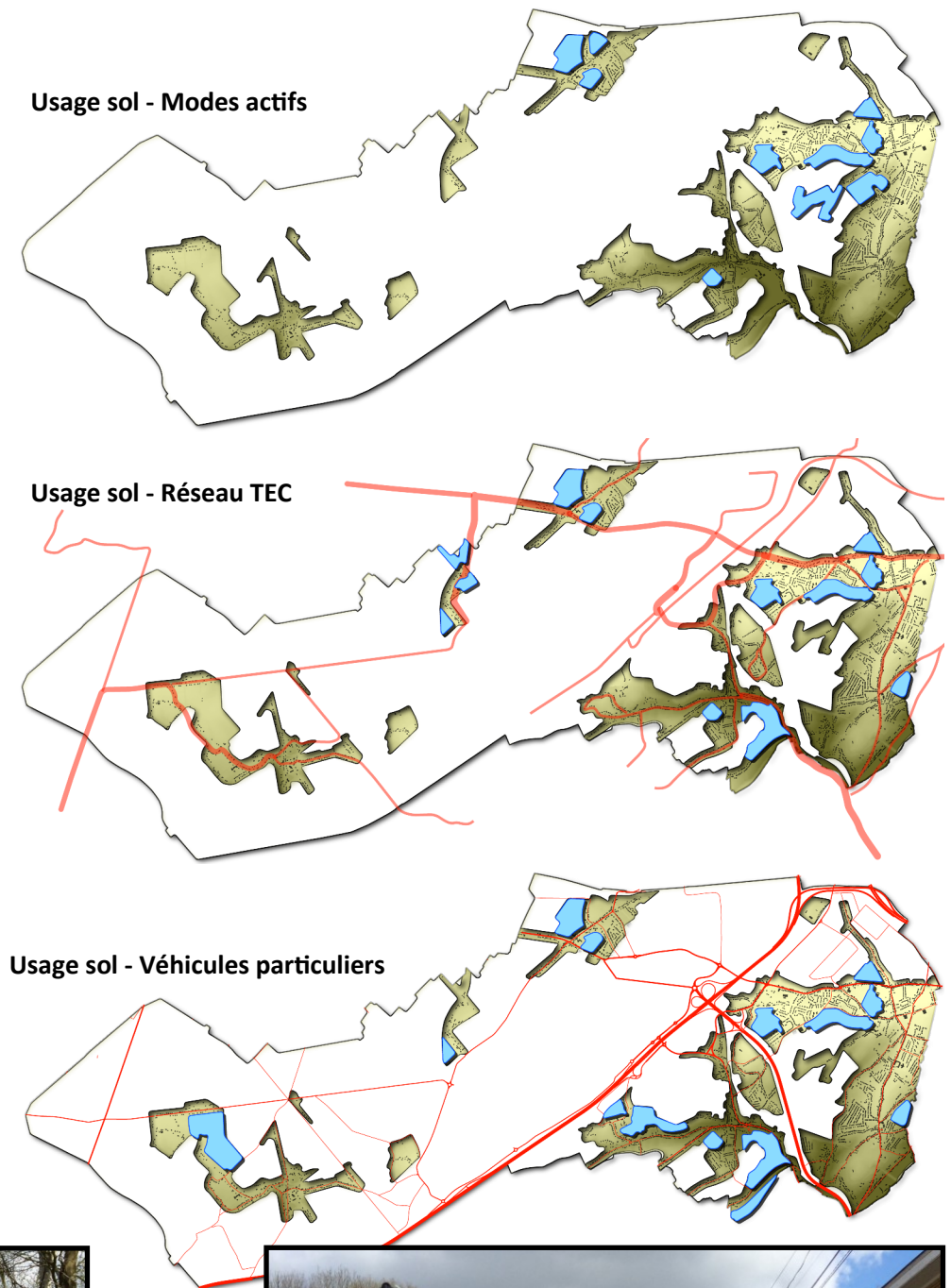
Il s'agit d'une expression savante pour désigner le **schéma général d'organisation des différents modes de déplacement**. Pour tenter d'atteindre les objectifs définis en phase n°2 du PCM, chaque moyen de déplacement ou de transport doit trouver sa place dans le tissu urbain, rural ou économique et doit pouvoir servir la fonction. Il s'agit donc ici de représenter, de manière simplifiée, l'itinéraire idéal pour connecter les principales fonctions du territoire et ce, pour chaque moyen de transport tout en tenant compte de la configuration de notre commune. Partant de ce concept, un plan d'actions avec des mesures concrètes a pu être élaboré et budgétisé avec les priorités et un phasage sur une durée de minimum 10 ans.

Une attention particulière doit par ailleurs être portée sur le fait que les réseaux **ne sont pas dévolus à une seule et même fonction à chaque fois**, et que toutes doivent être prises en compte. Par exemple, les cheminements piétons jouent à la fois un rôle dans une mobilité dite « fonctionnelle » (permettant de connecter deux points rapidement) et un autre dans une mobilité dite « récréative », où il s'agit là plutôt de se promener dans un but de loisir et non de connexion rapide.

Le schéma multimodal est par ailleurs compatible avec les tendances évolutives prises en compte, telles que :

- le développement des zones d'activités autour de l'aéroport de Liège-Bierset ;
- les transformations programmées du réseau viaire (échangeurs, fermeture du pont de la rue Haute Claire, etc.) ;
- les tendances démographiques, d'emplois ou encore sociales.

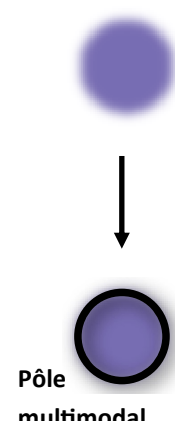
Il tient compte également du **besoin d'utilisation rationnelle de l'espace**, avec notamment la densification du tissu urbain qui permet de concentrer les habitants/commerces/services et ainsi de rationaliser certains déplacements. Un développement plus raisonnable des espaces contribue par ailleurs à mieux préserver les espaces naturels/agricoles/forestiers, qui, outre les multiples intérêts écologico-économiques qu'ils représentent, garantissent un cadre de vie plus agréable (« poumons verts » de la commune).



II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Cette carte définit les zones de pertinence de chaque mode de déplacements et permet de mettre en évidence la hiérarchisation des axes de chaque réseau, piétons, cyclistes, transports en communs, automobiles et transports de marchandises. Elle sert de support à la réalisation du schéma intermodal.

Zone de pertinence de la marche


 Etant donné l'allongement des distances sur la commune, les temps de parcours et le relief parfois contraignant, il semble pertinent de développer des réseaux plutôt destinés à un usage quotidien des piétons/PMR focalisés sur les axes les plus utilisés au niveau des centres importants de manière à en faire bénéficier le plus de personnes possible et en particulier la place du Pérou, principal pôle d'attractivité commerciale de la commune.

Zone de pertinence du vélo

 Si la mise en place d'un réseau structurant global piétons/PMR à l'échelle de la commune apparaît difficile, il semble opportun en revanche de créer et renforcer des itinéraires cyclables reliant les entités entre elles de manière à inciter au report modal pour les déplacements au sein de la commune.

 Il est intéressant aussi d'exploiter le potentiel de loisir des zones plus rurales et paysagères en entretenant les itinéraires de promenade existants et en en développant de nouveaux.

Axes structurant des transports en commun

 Axes forts TEC de Grâce-Hollogne dont l'attractivité pourrait être améliorée car :

- présentant le plus de fréquence et de fréquentation (ligne 53 et 81 à Grâce ou Berleur/Pérou et Hollogne soit 75% de la population)
- desservant la gare de Jemeppe (53), l'aéroport (53, 57), les ZAE (53, 57, 12) et à proximité de la gare d'Ans

 L'axe reliant Bierset à Grâce (83, 85, 53) paraît opportun à valoriser à la vue du développement économique de la zone et de la présence de la halte SNCB.

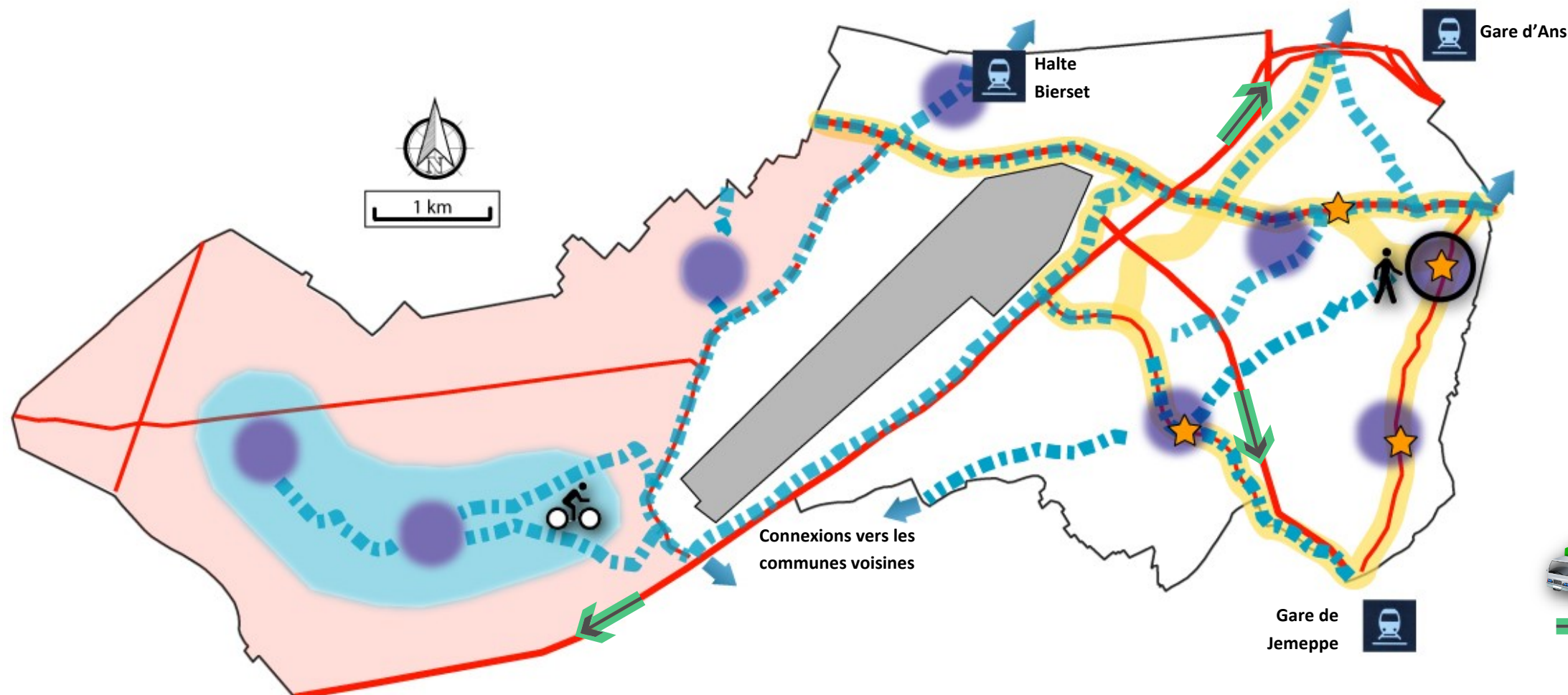
 Arrêts prioritaires car parmi les plus fréquentés et parfois impraticables (source : relevés Atingo).

Zone de pertinence de la voiture

 Au regard de leur éloignement des zones denses et urbanisées ainsi que de leur faible niveau d'accessibilité TEC, les entités au nord de l'E42 continueront d'utiliser majoritairement la voiture dans leurs déplacements.

 Il convient alors de mutualiser et de concentrer le trafic automobile sur des axes forts.

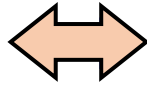
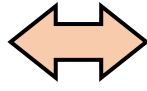
 Ce raisonnement est valable également pour les véhicules poids-lourds dont le transit est axé sur les autoroutes et dont les accès sur la commune sont jalonnés vers les zonings.



II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Cette carte constitue le schéma intermodal des déplacements définissant la vision à long terme sur les réseaux.

Piétons | PMR | Cyclistes

-  *Sécuriser et inciter les déplacements à pied dans les poches d'habitat et centres des villages
-  *Amélioration de la convivialité aux abords d'écoles
-  *Encourager l'utilisation du vélo comme mode de déplacement entre les villages, surtout pour ceux ne présentant pas un dénivelé important
- *Développer des connexions douces vers les gares à proximité dont la gare d'Ans

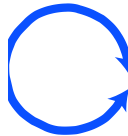
Transports en commun

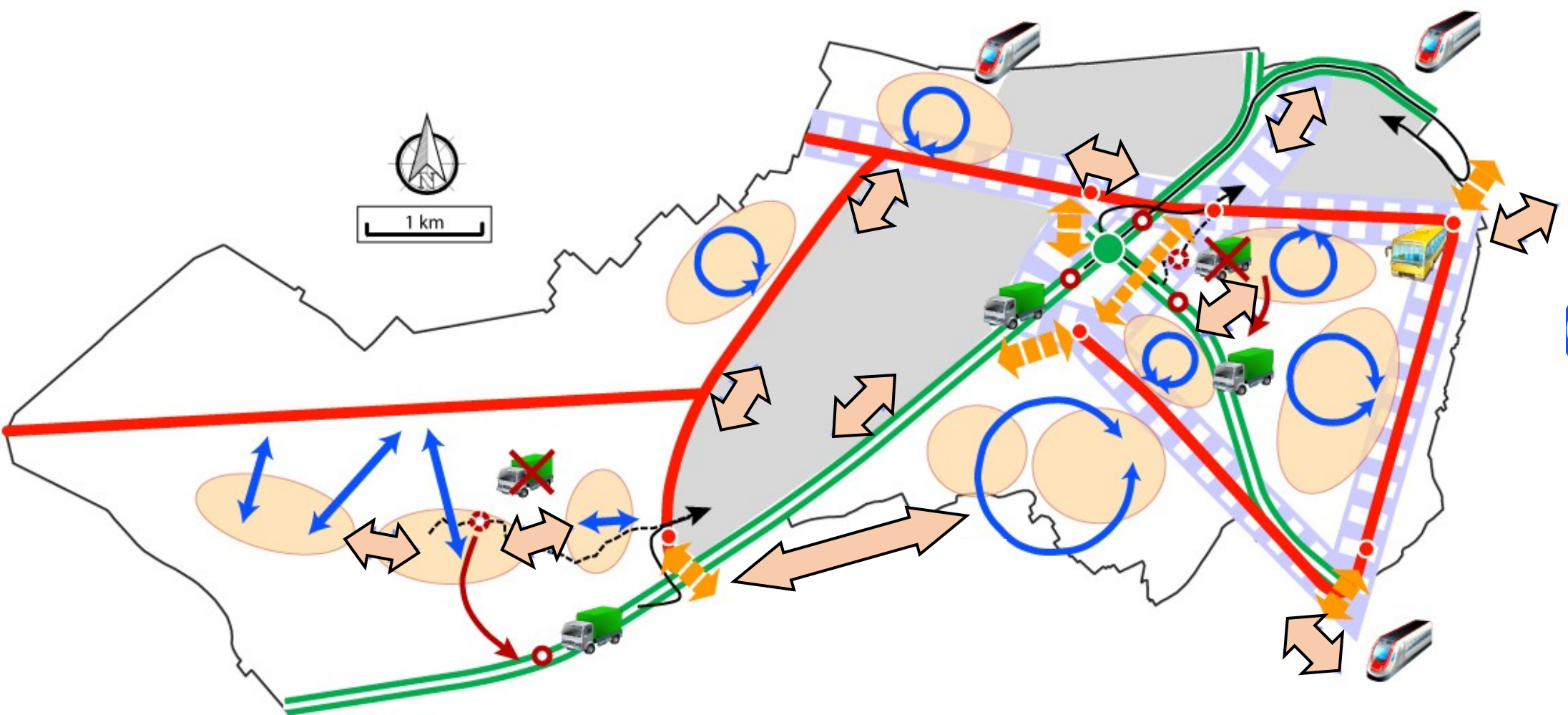
-  *Axe fort TEC à développer en priorité au regard du niveau actuel d'accessibilité et du potentiel d'urbanisation de ces zones
-  *Pôle TEC de la place du Pérou à valoriser : accessibilité au centre-ville et aux commerces
-  *Améliorer l'accessibilité tous modes des gares dont la gare d'Ans

Transports de marchandises

-  *Suppression du trafic de transit des véhicules de poids-lourds dans les centres de village
-  *Déviation sur les autoroutes et sur les bretelles de sortie à proximité directe des zonings évitant le passage dans les villages et en limitant le flux de poids-lourds sur la nationale N637

Automobile

-  *Trafic de transit rapide sur les autoroutes
-  *Portes d'entrées sur les axes structurants
-  *Fluidification du trafic sur les axes principaux et de liaisons inter-villages
-  *Accessibilité en boucle : limiter les déplacements au sein du quartier pour les zones denses
-  *Accessibilité en peigne depuis un axe de desserte fort : éviter le transit inter-village et protéger les centres



III. Etude détaillée des actions

Objectif de cette partie :

Cette partie détaille l'ensemble des mesures proposées dans le plan d'actions découlant de la vision à long terme illustrée dans le schéma intermodal. Elles permettent la concrétisation des objectifs définis en phase 2 par degré de priorité et de manière planifiée et budgétisée.

III.a Introduction

Un package de 42 mesures proposées

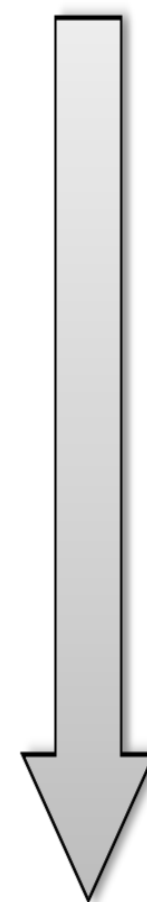
Pour répondre à ces objectifs, le plan d'actions est décliné en **42 mesures** réparties en **9 volets de mobilité** :

- Mobilité **piétonne (P)**
- Mobilité **cycliste (C)**
- Actions propres aux **transports en commun (TC)**
- Actions destinées aux **véhicules particuliers (VL)**
- Mesures concernant le **stationnement automobile (St)**
- Mesures destinées au **transport de marchandises (TM)**
- Mesures propres à la **mobilité scolaire (MS)**
- Actions en faveur de la **sécurité routière (SR)**
- Actions **multimodales (PM)**

Le package de mesures proposé tient compte des **contraintes budgétaires, naturelles et techniques** et est mis en **en œuvre par phase** de manière à :

- étaler les travaux pour garantir le bon fonctionnement des activités et minimiser les impacts négatifs sur l'accessibilité de la commune ;
- mettre en place les démarches de concertation nécessaires.

Raisonnement de mise en œuvre du plan d'actions du PCM par phase



Résoudre les problèmes actuels les plus importants, notamment en termes de sécurité et de fluidité du trafic. Ces mesures sont généralement moins contraignantes d'un point de vue budgétaire (les fonds peuvent ainsi être rapidement dégagés) ou s'avèrent essentielles à mettre en œuvre rapidement compte tenu des risques actuellement encourus par certains usagers.



Il s'agit de mesures souvent un peu plus coûteuses, dont les travaux sont plus conséquents et doivent être appréhendés de façon précise (étude préalable complémentaire souvent nécessaire).



Ces mesures correspondent à des objectifs de fond plus ambitieux, avec des solutions permettant de changer des habitudes de déplacements profondément ancrées dans le quotidien des citoyens. Elles nécessitent un processus de concertation important, avec bien souvent des fonds d'investissements multiples aux vues des acteurs et des sommes concernés. Ces mesures doivent être programmées dès maintenant mais seront mises en œuvre progressivement.

III.b Introduction - Comment lire les fiches action ?

N° et identification de la mesure
(code « SR » spécifique à la sécurité routière)

Mesure adaptée selon des remarques, propositions, compléments apportés durant l'enquête ou les réunions publiques

Phasage de mise en œuvre recommandé

III.8 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR 2-3 : ENRAYER LES PROBLÉMATIQUES DE VITESSE—RUE DE L'ARBRE À LA CROIX

LOCALISATION



Localisation de l'action sur le territoire communal

DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue de l'Arbre à la Croix, ligne droite de plus de 2km sur Grâce-Hollogne traverse Horion-Hozémont sur environ et constitue l'un des axes de liaison principaux de la commune. Elle est de ce fait soumise à un trafic plus important et à des prises de vitesse de par sa configuration rectiligne. Tout comme pour les rues du Huit Mai ou du Sart-Thiri, il est proposé d'installer des glissières en bois de part et d'autre de la route sur 80m à partir de chaque entrée du village (Ouest: à partir de la ferme, Est: à partir de l'entrée du terrain de football) afin de créer des effets de porte. L'emprise plus réduite de la voirie (5.6m) ne permet pas la création d'un îlot central pavé (ou d'une bande en résine) dont le franchissement par les bus ou les véhicules agricoles serait source de nuisances sonores et provoquerait une usure plus rapide des aménagements. A la place, il est préférable d'aménager une bande centrale colorée de 0.8m de large sur toute la traversée de village offrant un rétrécissement visuel de la voirie (de 5.6m à 4.8m soit 2.4m par voie de circulation).

MESURE PROPOSÉE :

- Installation de glissières en bois sur 80m de part et d'autre de la rue de l'Arbre à la Croix à chaque entrée de village (Ouest et Est)
- Mise en place d'un éclairage adapté au niveau du carrefour avec la N614.
- Aménagement d'une bande centrale franchissable au revêtement coloré au centre entre les glissières en bois et tout le long de la traversée de village, soit environ 1km

Description générale de l'action

Avantages et inconvénients de la mesure (ou des variantes de mesures analysées)

- Amène les automobilistes à réduire leur vitesse en entrant dans Horion-Hozémont
- Renforce la sécurité de tous les usagers
- Prend en compte le passage des véhicules agricoles ou PL
- Coût des aménagements



154.000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations:

- Glissières en bois des deux côtés sur 160m* à 75€/m
- Bande centrale en revêtement coloré sur 1km à 100€/m
- Mise en place de poteaux d'éclairage simple potence : 600€/m
- *80m: distance d'arrêt d'un véhicule à 90km/h



Grâce-Hollogne

strateg

PCM de la commune de Grâce-Hollogne

24/10/2016

63

Pré-estimation budgétaire
(fourchette) de coûts
d'investissements

Note : Les estimations budgétaires ne tiennent pas compte :

- des **coûts d'acquisition du foncier**, qui représente une variable difficile à appréhender ;
- des **coûts éventuels d'expropriation**, dans le cas par exemple d'un aménagement de cheminement sur une portion de parcelle privée ;
- des **coûts d'entretien**. Les aménagements qui sont proposés nécessitent parfois un entretien particulier, régulier, qui devra faire l'objet d'un accord préalable entre les différents partis concernés (commune, région, riverains, etc.).



Grâce-Hollogne

strateg

PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

12

III. 1. Le volet piéton/PMR



III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON DANS LES CENTRES URBAINS ET DE VILLAGE



CONTEXTE :

Une topographie difficile, des distances longues, des barrières physiques telles que l'aéroport, les autoroutes et la voie ferrée contraignent les déplacements piétons à l'échelle du territoire. L'objectif de cette mesure est de renforcer le maillage piéton dans les centres des entités. Ce maillage se traduit sur le terrain soit par la réfection soit par la création de trottoirs, d'accotements ou de chemins permettant de relier les points d'intérêts aux habitations, chaque type d'aménagement étant choisi en fonction de la densité des espaces bâtis et des emprises disponibles.

Pour ce faire, un relevé de l'état des infrastructures piétonnes a été réalisé sur un rayon d'environ 500m autour de chaque centre de village.

Des itinéraires sont également proposés entre Hologne et Grâce, les deux entités les plus denses ainsi qu'entre Bierset et Grâce, prolongeant la piste cyclable existante le long de la chaussée de Hannut.

Les connexions envisagées avec les communes voisines sont développées dans les fiches actions P 4 (vers la gare d'Ans) et C 1-2 (volet cycliste).

TYPES D'AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

La figure ci-contre présente le maillage piéton proposé, à terme, à l'échelle de la commune.

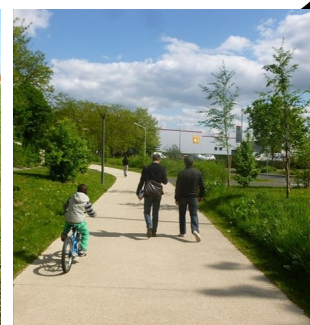
Trottoir



Accotement



Chemin

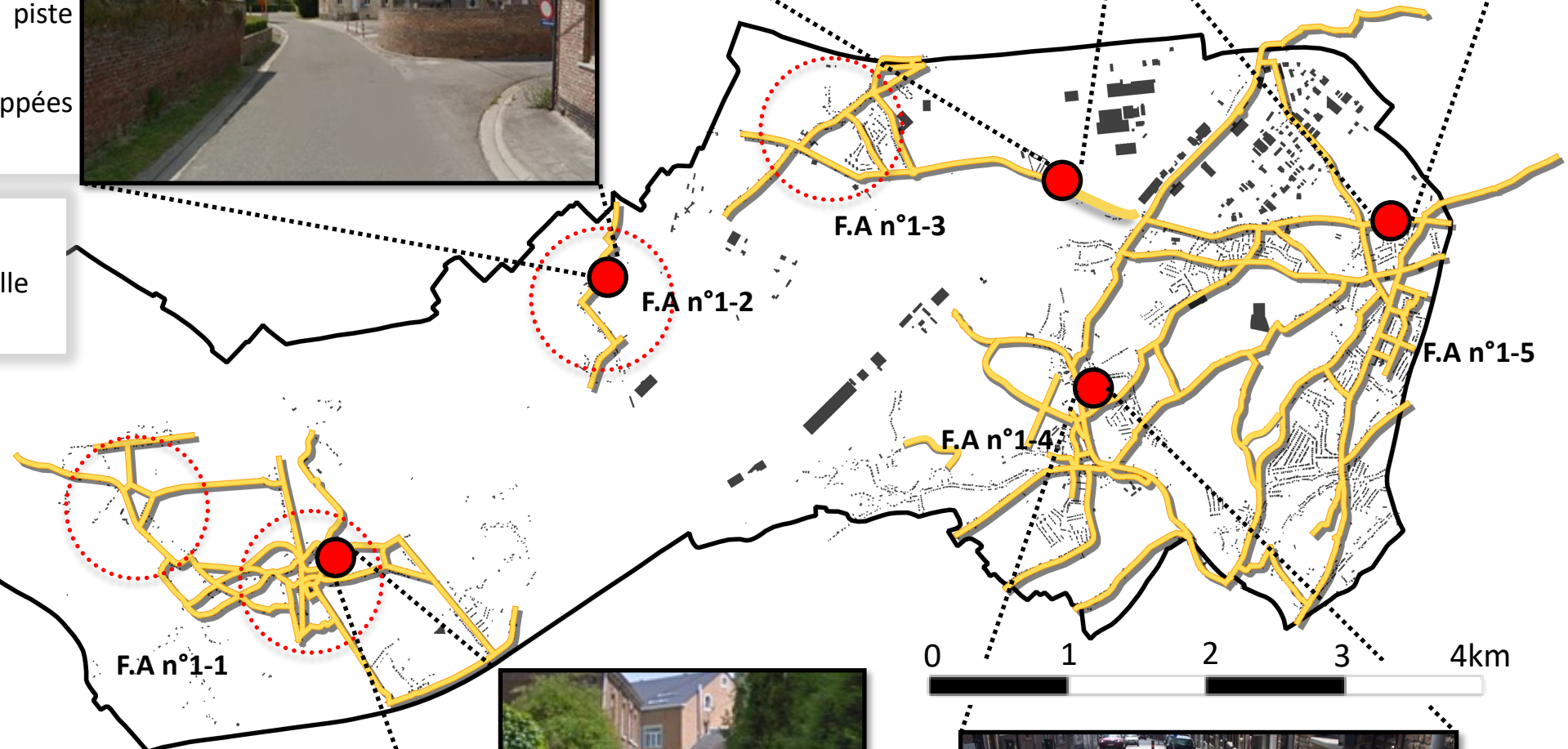


€ 3.630.000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

- Réfection/création de trottoirs de 1,5m de large sur 11km à 120€/m²*
- Réfection/création d'accotements de 1,5m de large sur 5,3km à 75€/m²*
- Création de chemins sur 9,9km à 75€/m²

Seul un linéaire a été considéré, à doubler localement si nécessaire



Maillage piéton à l'échelle de la commune



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-1 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON DANS LES CENTRES URBAINS ET DE VILLAGE—HORION-HOZÉMONT

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

L'évolution des modes actifs dans Horion-Hozémont est rendue difficile par l'absence de cheminements continus. Les principaux axes comprennent des trottoirs dans leurs portions bâties mais ces derniers sont souvent étroits ou en mauvais état. Certaines rues sont, quant à elles, dépourvues de trottoirs comme la rue du Onze Novembre ou la rue du Sart-Thiri. Ainsi il n'existe pas de cheminement sécurisé depuis les arrêts TEC jusqu'à l'école libre d'Horion-Hozémont ou le terrain de foot de la rue de l'Arbre à la Croix.

Les chemins figurant ci-dessous sont, pour la plupart, repris des sentiers existants (ancien chemin de tram) actuellement peu entretenus, dans l'optique de les revaloriser au sein du maillage.



- Redonne de la place aux piétons dans le centre
- Sécurise les déplacements depuis les arrêts TEC vers l'école et les espaces sportifs
- Relie Horion à Hozémont
- Intègre les itinéraires de loisir



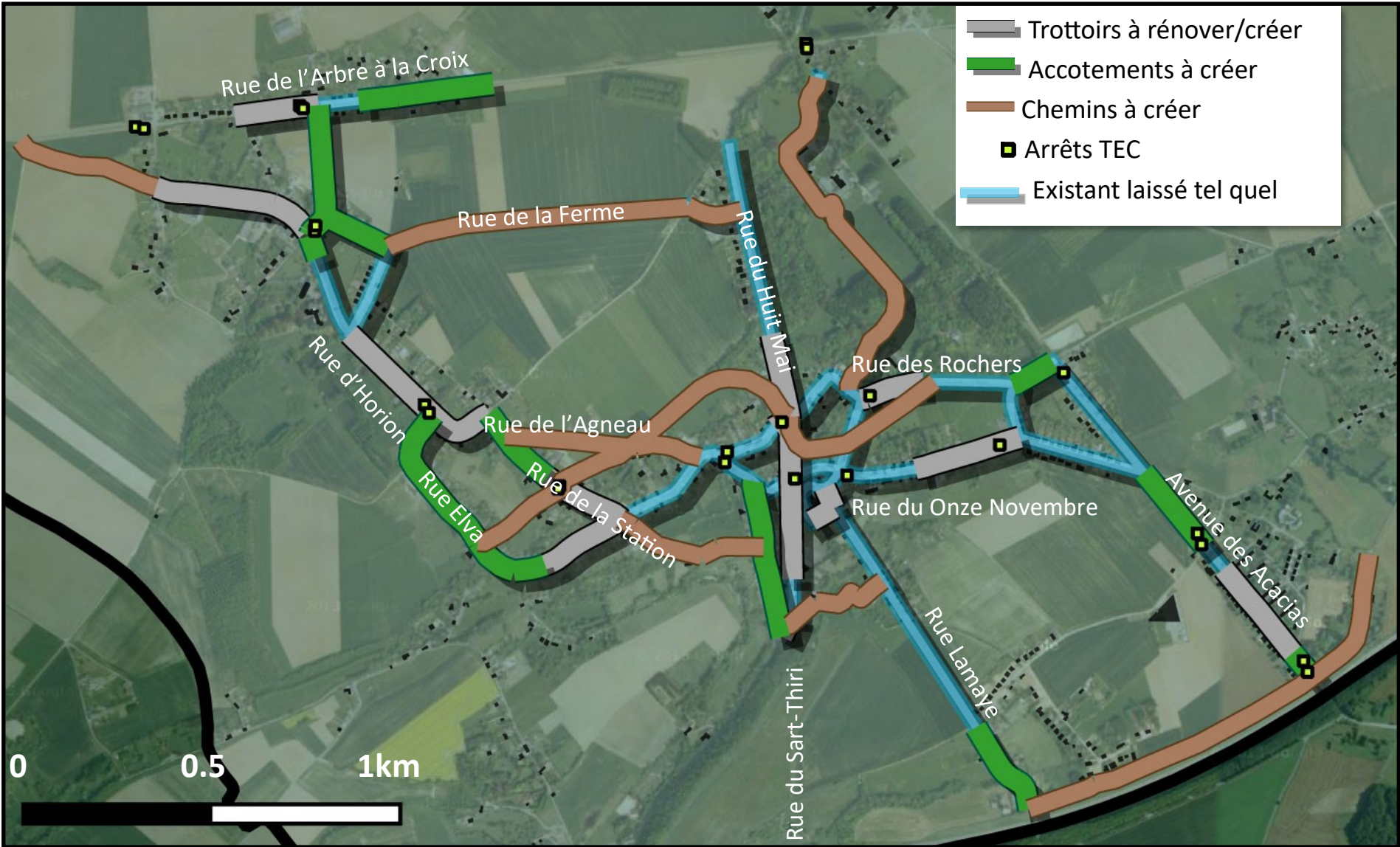
- Certains aménagements nécessitent une réduction de l'emprise destinée à la circulation motorisée
- Certaines emprises de voiries (rue du Onze Novembre notamment) ne permettent pas de mettre des espaces piétons/véhicules séparés. L'espace est de ce fait à par-



1.700.000 €

Hypothèses de calcul des estimations:

Trottoirs : 3,25 km (pour un trottoir unilatéral de 1,5m)	120€ / m ²
Accotements : 3 km (unilatéral, 1,5m de large)	75€ / m ²
Chemins : 6,35 km (unilatéral, 1,5m de large)	75€ / m ²



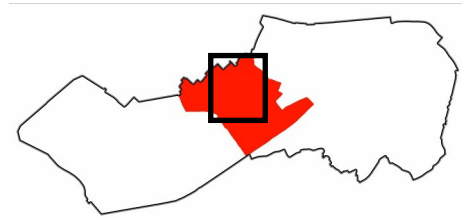
Trottoirs	Accotements	Chemins
Arbre à la Croix, Jeneffe, Horion, Station, Sart-Thiri, Onze Novembre, Huit Mai, Rochers, Acacias	Arbre à la Croix, Elva, Station, Source, Lamaye, Acacias, Rochers	Parc-Château, Rouvoi, ancien tracé tram, Thier de Hayire

III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-2 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON DANS LES CENTRES URBAINS ET DE VILLAGE—VELROUX

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue du Village, axe principal de Velroux traversant l’entité, ne présente pas de trottoirs sur toute sa longueur (ou alors en mauvais état). Pourtant, c’est sur cet axe que se concentrent les principaux pôles d’intérêts du village : écoles, église... L’enjeu de cette mesure sera de créer des cheminements sécurisés depuis les arrêts TEC vers les écoles primaire et maternelle grâce à un linéaire de trottoirs complets le long de la rue du Village.



Absence d’aménagement actuel sur la rue du Village

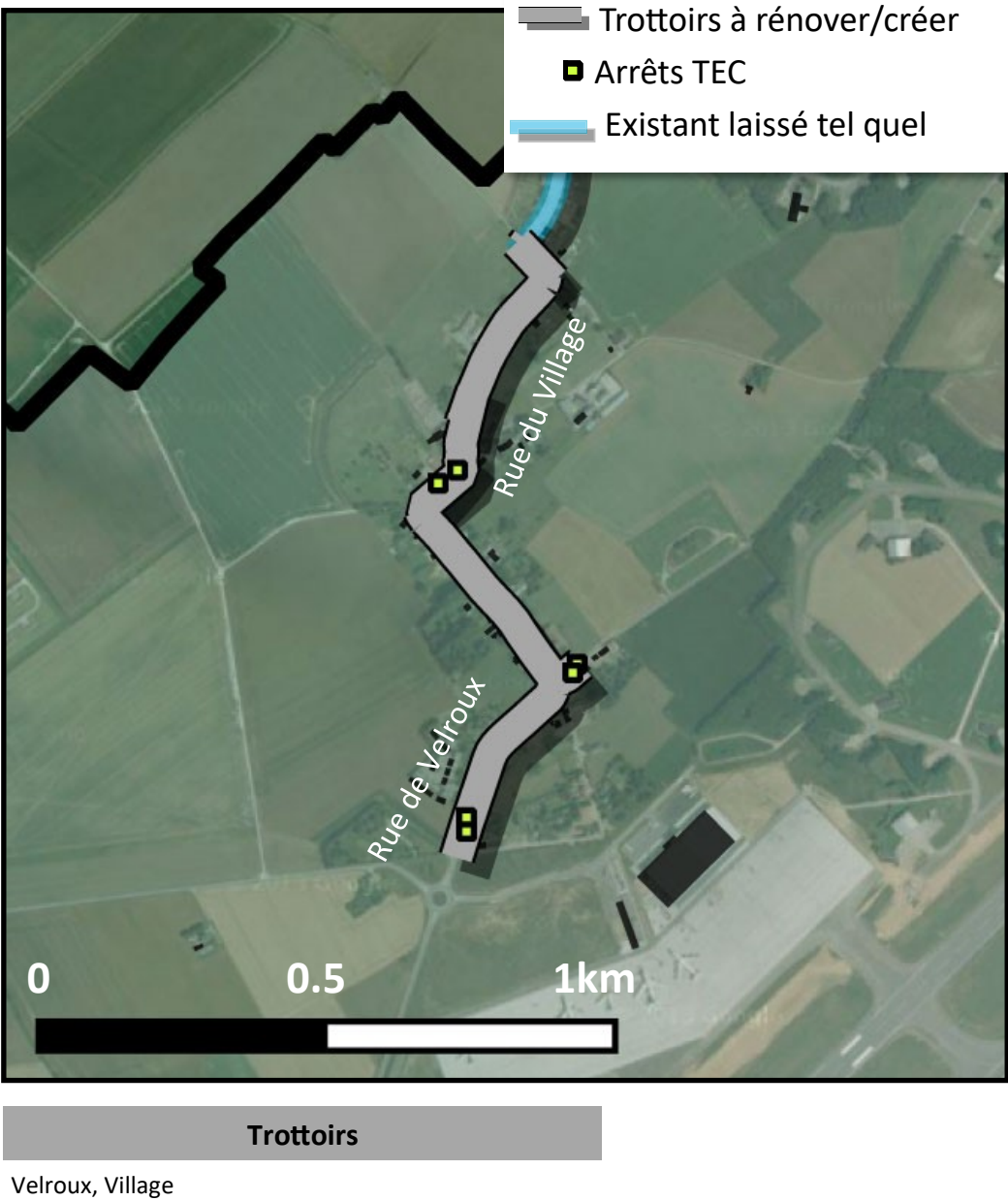


Aménagement pouvant être réalisé sur un ou deux cotés de la voirie

- Redonne de la place aux piétons dans le centre
 - Sécurise les déplacements, notamment des écoliers sur la rue du Village
- Empiète sur les largeurs de voirie
 - Implique une moindre souplesse dans les possibilités de stationnement en voirie.

€ 180.000 €

Hypothèses de calcul des estimations :
Trottoirs : 1 km (pour un trottoir unilatéral de 1,5m) 120€ / m²



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-3 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON DANS LES CENTRES URBAINS ET DE VILLAGE—BIERSET

LOCALISATION



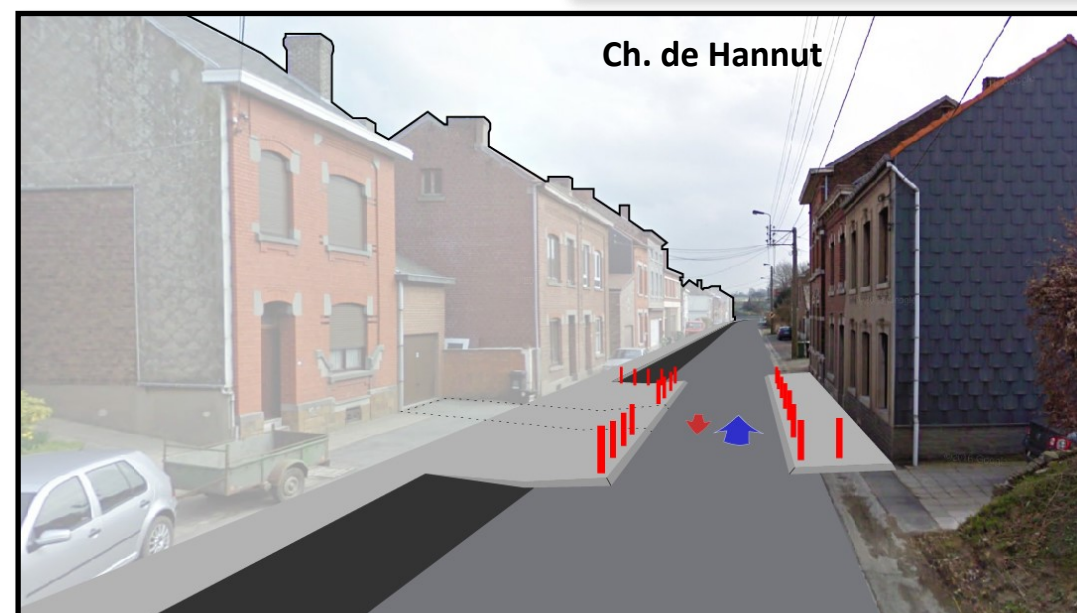
DESCRIPTION DE LA MESURE

L'entité de Bierset bénéficie, dans son ensemble, d'un maillage piéton en état satisfaisant, dont on relève d'ailleurs la piste piéton/cycliste aménagée en bordure de la chaussée de Hannut (entre Bierset et le rond-point de Liège Logistics). Cependant quelques lacunes demeurent :

- la piste sur la chaussée de Hannut s'interrompt avant de rejoindre Grâce et ne va pas jusqu'au carrefour avec l'avenue de la Gare ;
- l'accès à l'école de Bierset, avenue de la Gare, n'est pas praticable pour les PMR (largeurs réduites localement, obstacles implantés sur les trottoirs) ;
- Enfin, l'un des accès vers la halte SNCB (via la rue Robert Beelen) est dénué de cheminements piétons.

Les aménagements proposés s'attacheront donc à combler les liens manquants afin d'assurer la continuité des cheminements piétons, une attention particulière devant être portée sur l'accessibilité PMR.

Afin de connecter Bierset et Grâce, la piste piéton/cycliste sera prolongée jusqu'au carrefour Wasseige, soit entre la chaussée de Liège et la rue de Wallonie.



Ch. de Hannut

A hauteur des maisons 367-371 de la chaussée de Hannut, il s'avère intéressant de créer un **rétrécissement de voirie** de manière à pouvoir dégager une zone de trottoir suffisamment dimensionnée (sécurité de piétons) mais également à ralentir la vitesses des véhicules par le biais d'une priorité de passage.

Trottoirs
Velroux, Gare, Hannut, Pont

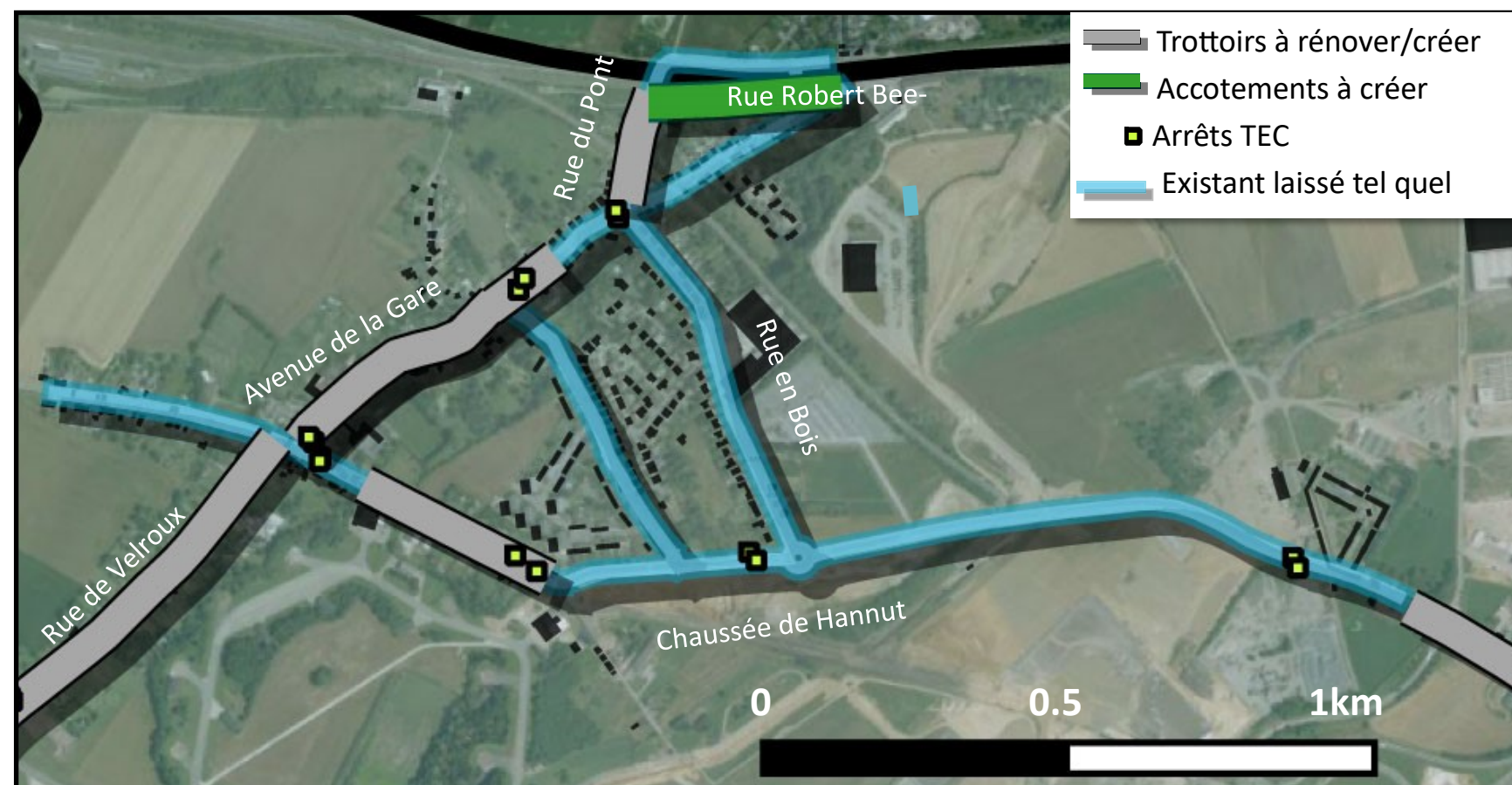
- + Redonne de la place aux piétons dans le centre
- + Amélioration de l'intermodalité actifs/SNCB
- + Prolongement des itinéraires actifs vers Grâce
- Empiète sur les largeurs de voirie

€ 450.000 €

Hypothèses de calcul des estimations:

Trottoirs: 2.2 km (pour un trottoir unilatéral de 1,5m) 120€ / m²

Accotements: 0.4 km (unilatéral, 1,5m de large) 75€ / m²

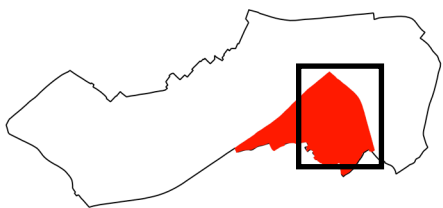


III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-4 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON DANS LES CENTRES URBAINS ET DE VILLAGE—HOLLOGNE, MONS-LEZ-LIÈGE

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Les entités d'Hologne et de Mons-lez-Liège concentrent, à elles deux, plus d'un tiers de la population de la commune ainsi qu'une partie des services communaux. Le réseau de trottoirs est généralement en bon état, mais l'axe principal rue Grande—rue de l'Hôtel Communal est détérioré par endroits (tronçon rue Grande) et nécessite d'être rénové. La rue de Bierset, régulièrement empruntée par les voyageurs souhaitant se rendre à l'aéroport depuis les arrêts TEC de la 53 (arrêt au carrefour rue de Bierset # rue de Diérains Prés), a fait récemment l'objet d'aménagements de trottoirs sur son côté sud par la SOWAER. A long terme, il semble pertinent d'aménager des trottoirs sur son côté Nord, ce qui complètera, à court terme, la sécurisation du carrefour Bierset # Diérains (cf fiche action SR 1-4)



Etat des trottoirs sur la rue Grande



Projection



- Redonne de la place aux piétons dans le centre
- Amélioration des cheminements piétons au centre de Hologne



- Empiète sur les largeurs de voirie



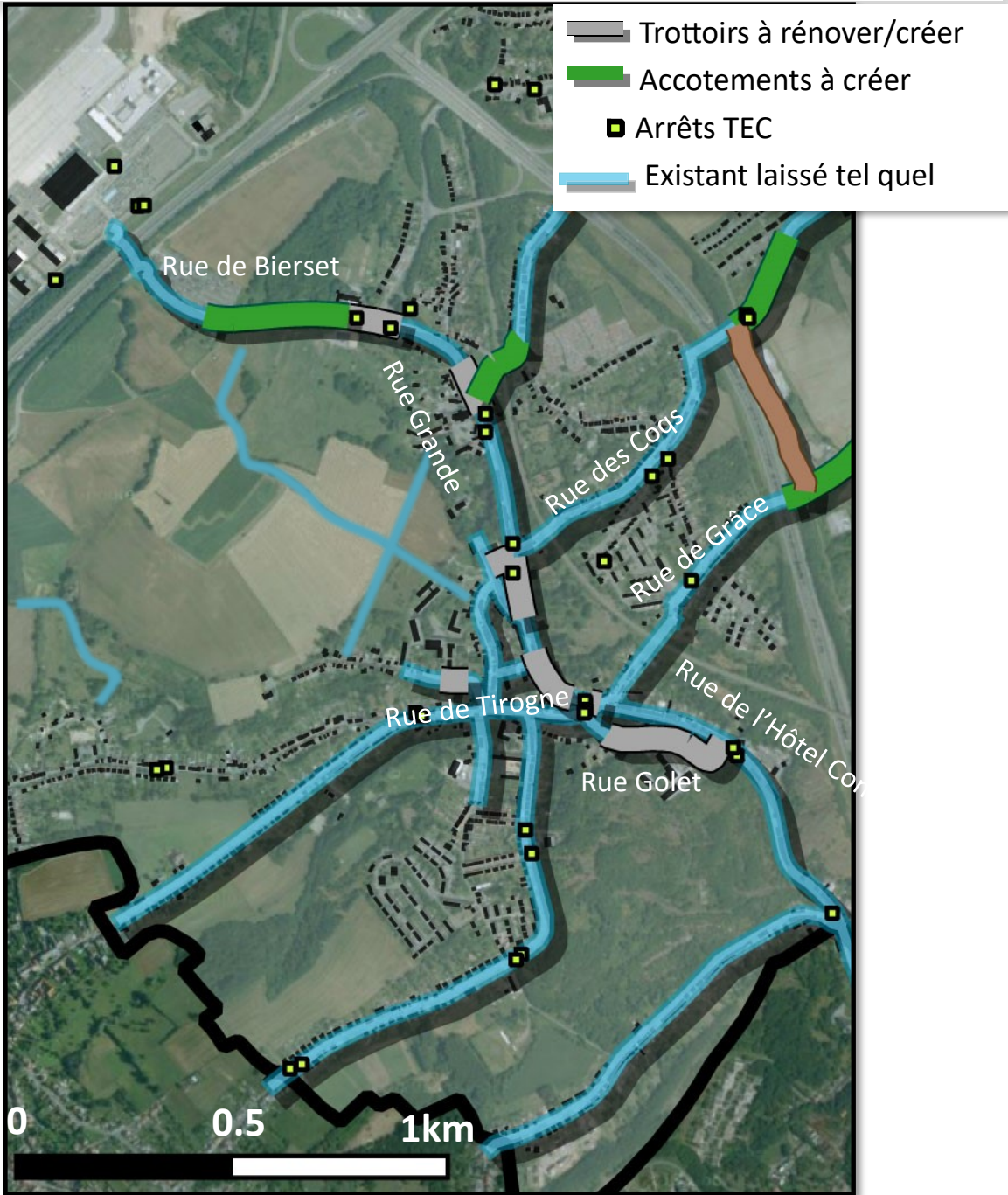
270 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

Trottoirs : 1,2 km (pour un trottoir unilatéral de 1,5m) 100€ / m²

Accotements : 0,5 km (unilatéral, 1,5m de large) 75€ / m²

Trottoirs
Grande, Golet, Champ, Pillé, Talus, Hologne
Accotements
Bierset, Hayi
Chemins
Chemin agricole entre Dix-Huit Bonnier et Grace



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-5 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS DANS LES CENTRES—GRÂCE-BERLEUR

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Grâce-Berleur, l'entité la plus dense dispose, dans son ensemble, de nombreux trottoirs ainsi que de cheminements piétons intra-îlots qui optimisent certains déplacements piétons. Cependant, par endroits, les largeurs réduites gênent l'évolution des piétons (rues Hector Denis-Adrien Materne-Mathieu de Lexhy). L'absence de cheminements au sein de la zone agricole entre les rues du Dix-Huit Bonniers et Edouard Jossens limite également les déplacements actifs, obligés de passer par Pérou ou Hollogne. C'est pourquoi des itinéraires sont proposés à travers les territoires agricoles pour lier directement des rues parallèles (rue des Dix-Huit Bonniers vers le centre sportif, rue de Grâce). Des réfections de trottoirs sont souhaitables sur la N637 pour sécuriser les déplacements doux sur cet axe concentrant beaucoup de trafic routier, ainsi qu'aux alentours de la place du Pérou dont les commerces génèrent des flux de déplacements importants.



- Redonne de la place aux piétons dans le centre
- Amélioration des cheminements Est-Ouest et Sud-Ouest
- Valorisation des chemins piétons
- Ouverture vers la gare d'Ans et le RAVel



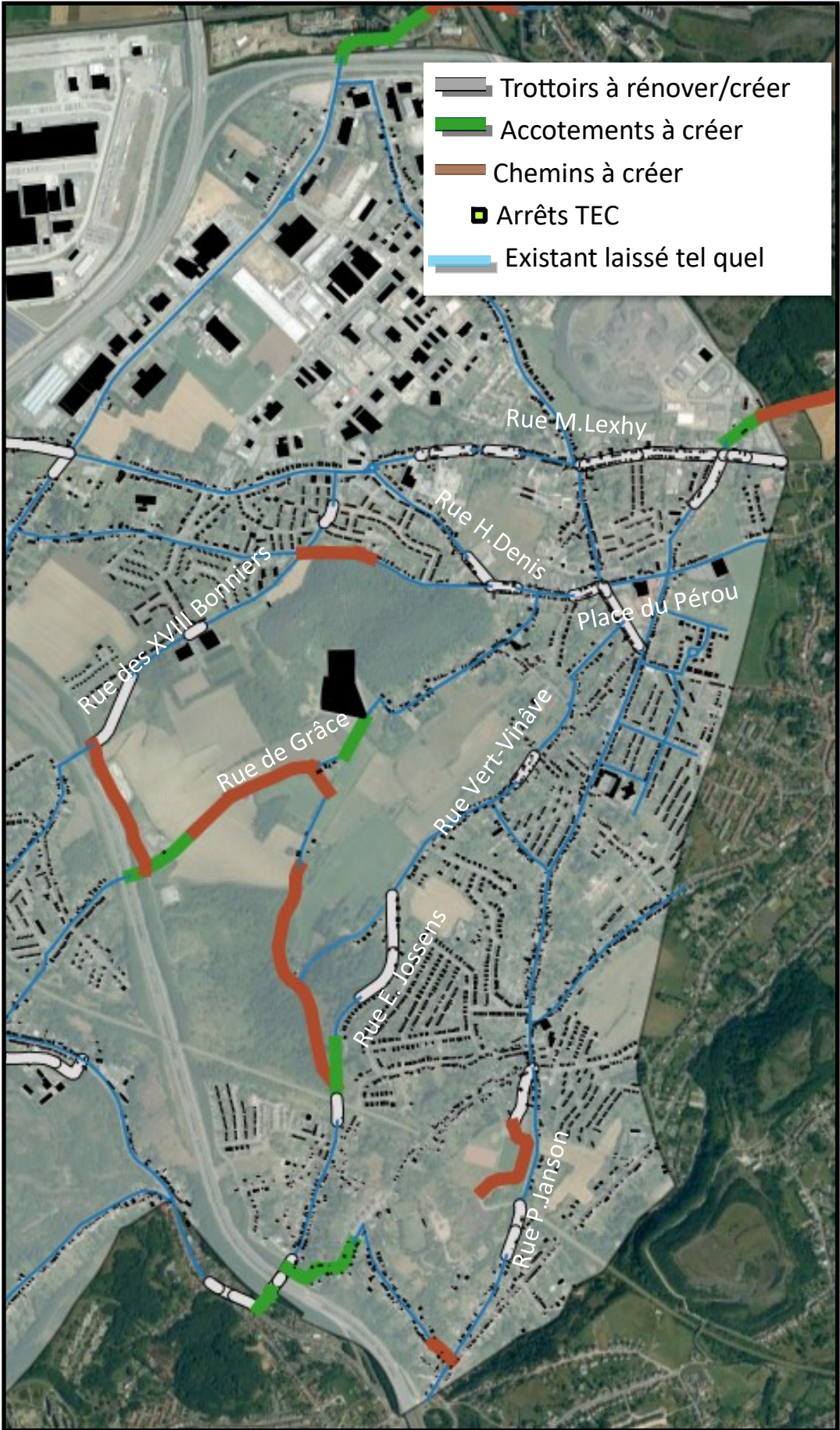
- Empiète sur les largeurs de voirie



1 030 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

Trottoirs: 3 km (pour un trottoir unilatéral de 1,5m)	120€ / m ²
Accotements: 1,3 km (unilatéral, 1,5m de large)	75€ / m ²
Chemins: 3,1 km (unilatéral, 1,5m de large)	75€ / m ²



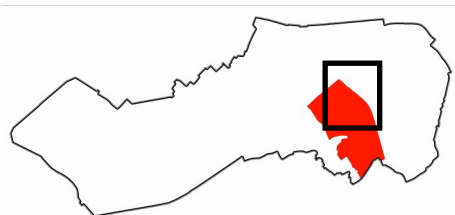
Trottoirs	Accotements	Chemins
Dix-Huit Bonniers, Rouyer, Heusdens, Vert-Vinave, Janson, Jaurès, Lexhy, Denis, Corbeaux, Paque	Grâce, Jossens, Volders, Bonne Fortune,	Terrains de sports (Corbeaux), Sarts, Lairisse, Grâce, Chemin entre Dix-Huit Bonniers et Grâce, Dejardin, Bonne fortune

III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 2 : MESURE D'ACCOMPAGNEMENT DE LA DESTRUCTION DU PONT HAUTE-CLAIRE– RÉUTILISATION D'UNE PASSERELLE PIÉTONNE



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La destruction du pont de la rue Haute-Claire au-dessus de l'autoroute A604 prive les riverains d'une connexion rapide vers le carrefour de Wasseige. A titre d'exemple, en l'absence de solution compensatoire, s'y rendre à pied depuis la rue Haute-claire prendra environ 15 min de plus qu'avant, soit un détour de 1-1,5km. L'aménagement d'une nouvelle passerelle étant très onéreuse et la rénovation du pont n'étant pas possible, la solution privilégiée figure en le réaménagement d'un chemin reliant la rue Haute-Claire à la rue Mahay, empruntant une passerelle existante pour pouvoir passer au-dessus des voies de chemin de fer. Ce chemin, qui a déjà été utilisé, doit être réouvert sur des parcelles appartenant à la commune ou couvertes par une servitude de passage. Il permettra, outre une réduction des temps de parcours vers l'arrêt TEC Mahay ou le carrefour de Wasseige, de proposer un itinéraire sécurisé, alternatif à la voiture.



- Désenclave le quartier Haute-Claire
- Raccourcit les temps de parcours et les distances comparativement à l'absence de connexion



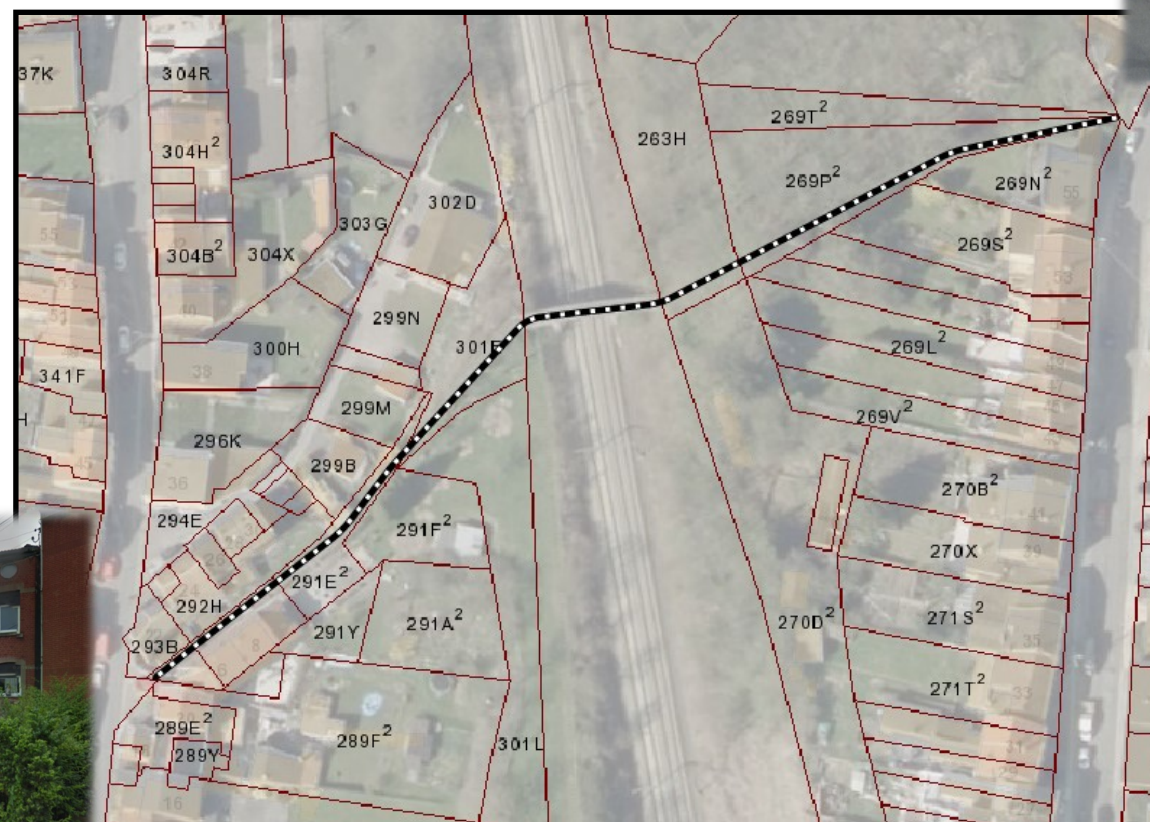
- Compense peu la perte de temps et l'allongement des distances pour les modes doux



18 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

Création d'un chemin en stabilisé de 2m de large sur 120m à 75€/ m².



Rue Haute-Claire
(entre les n°55 et 57)



Rue Pré Hinri - Mahay



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

20

III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 3 : PERMETTRE AUX PMR DE SE DÉPLACER AISÉMENT DANS LES ESPACES CENTRAUX—HOLLOGNE*

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Cette mesure détaille les aménagements mis en place dans le centre de Hollogne pour à la fois la sécurité et la mobilité PMR, suivant la logique de déplacement suivante : stationner, accéder au cheminement, circuler, utiliser les équipements proposés.

Au carrefour entre l'axe Grande-Hôtel Communal et rue de Tirogne, il est proposé d'aménager un plateau surélevé* connecté (au même niveau) à des trottoirs de largeur suffisante (1,5m de large min.) pour garantir la circulation depuis les places de stationnement PMR et les arrêts TEC vers les pôles principaux (services communaux, commerces). Dans chaque angle du carrefour, on veillera à installer des barrières destinées à délimiter le cheminement PMR pour les personnes déficientes visuelles. Pour accéder à la maison communale, si une étude complémentaire doit être réalisée dans la continuité du PCM, l'installation d'un élévateur est proposé à l'arrière de la maison communale (impliquant d'enlever une place de stationnement dans la cours arrière).

* Le plateau surélevé devra présenter des caractéristiques permettant de minimiser les bruits et les vibrations dûs au trafic

Illustration d'une barrière sur un carrefour



Illustration d'un plateau peu accentué



- Permet aux PMR de se stationner et de rejoindre commerces, services et arrêt TEC de Hollogne
- Sécurise la traversée de Hollogne en réduisant les vitesses aux abords du carrefour



- Précaution à prendre pour réduire les nuisances

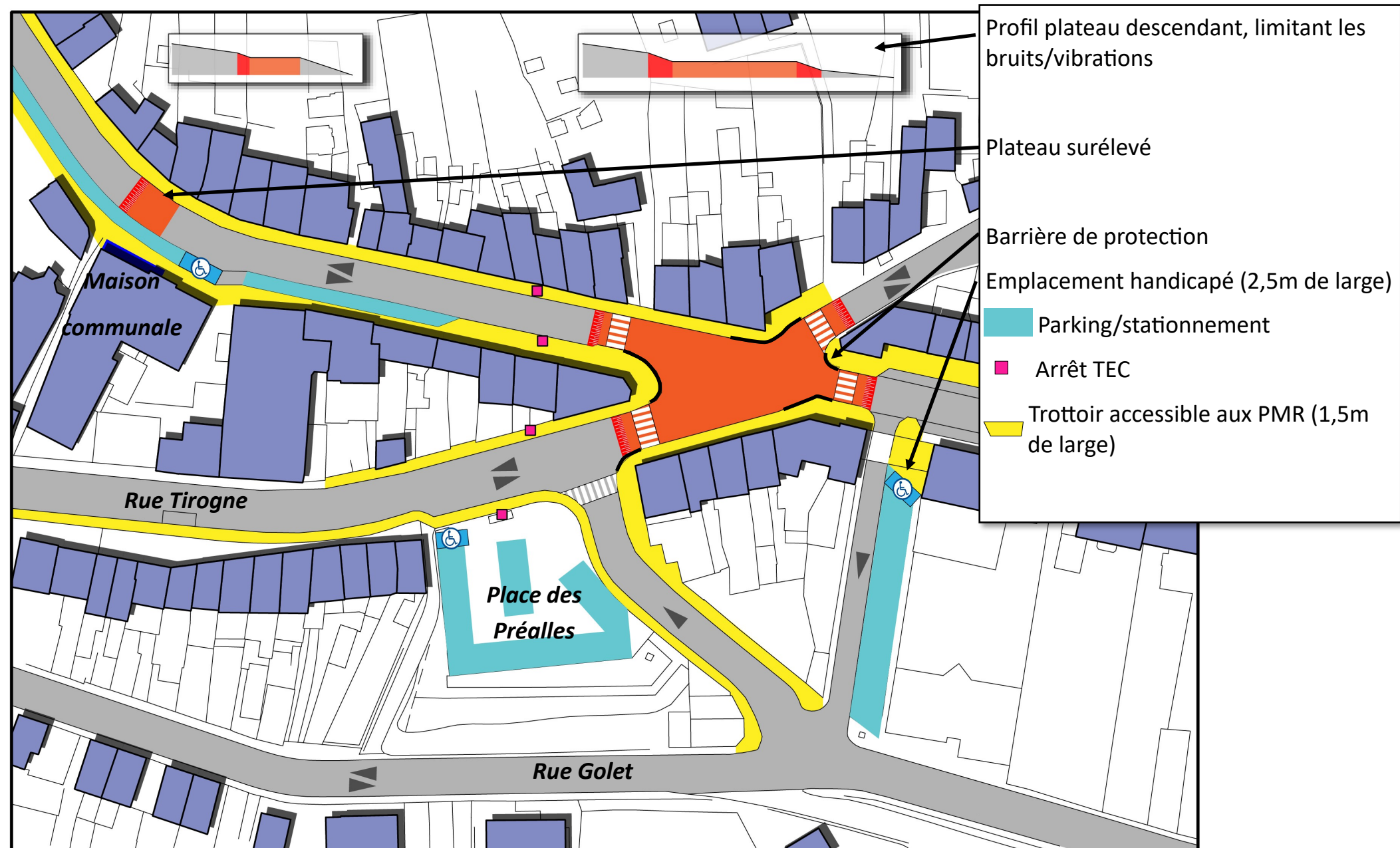


260 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

- 175 000 € htva pour les plateaux, les traversées et la signalétique
- 60 000 € htva pour les aménagements de trottoirs
- 25 000 € htva pour les barrières

* Les centres de Grâce (Pérou) et Berleur (Ferrer) sont repris dans le point Pôle Multimodaux

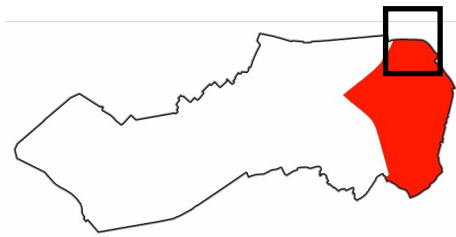


III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 4-1 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ VERS LA GARE D'ANS

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Pour les habitants de Grâce au sud de l'autoroute E42, la gare d'Ans qui propose des trains vers Bruxelles ou Liège s'inscrit davantage dans leur logique de déplacement que la halte de Bierset. Cependant les connexions les plus directes vers Ans sont peu adaptées aux modes actifs. L'objectif de cette mesure est d'améliorer les cheminements des modes actifs vers la gare et ce depuis le rond-point rue de l'Avenir # rue de Wallonie. Ceci permet dans le même temps de cibler les travailleurs du parc d'activités économiques de Grâce-Hollogne et d'être dans la continuité des aménagements cyclables rue de Wallonie et rue de Loncin (cf fiche action n°C 1).

Des concertations seront à prévoir avec la commune d'Ans concernant les aménagements sur leur territoire.

Détails des aménagements:

- création de trois passages piétons au rond-point rue de l'Avenir # rue de Wallonie ;
- élargissement du trottoir côté est (2m de large) sous le pont de l'autoroute avec installation de barrières ;
- prolongement des cheminements côté est rue de Jemeppe sur Ans avec des accotements (2m de large) ;
- jalonnement de l'itinéraire ;
- sécurisation du passage sous le pont de l'autoroute E25 entre la rue de Jemeppe et la rue des Mésange sur Ans (éclairage).



- Sécurise les déplacements piétons vers la gare
- Améliore l'intermodalité SNCB-modes doux



- Nécessite concertation avec la commune d'Ans



78.000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

- 3 passages piétons à 2000€ / unité
- 3 panneaux de passages piétons à 470€ / unité
- 6 panneaux de jalonnement à 470€ / unité
- Création de trottoirs de 2m de large sur 70m à 100€ / m²
- Création de barrières sur 70m à 420€ / m
- Création d'accotements de 2m de large sur 160m à 75€ / m²



Grâce-Hollogne

strateg

PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

22

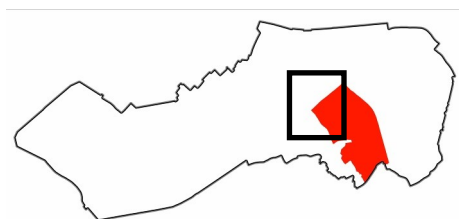


III.1 Le volet piéton/PMR



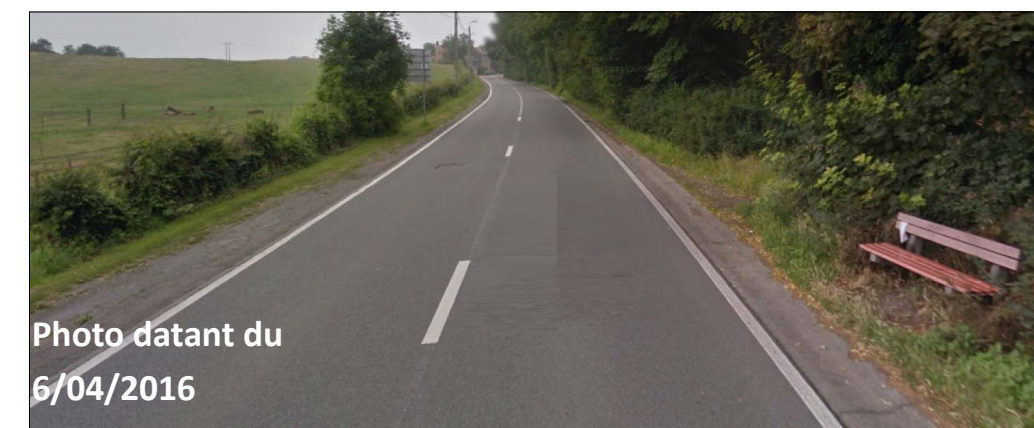
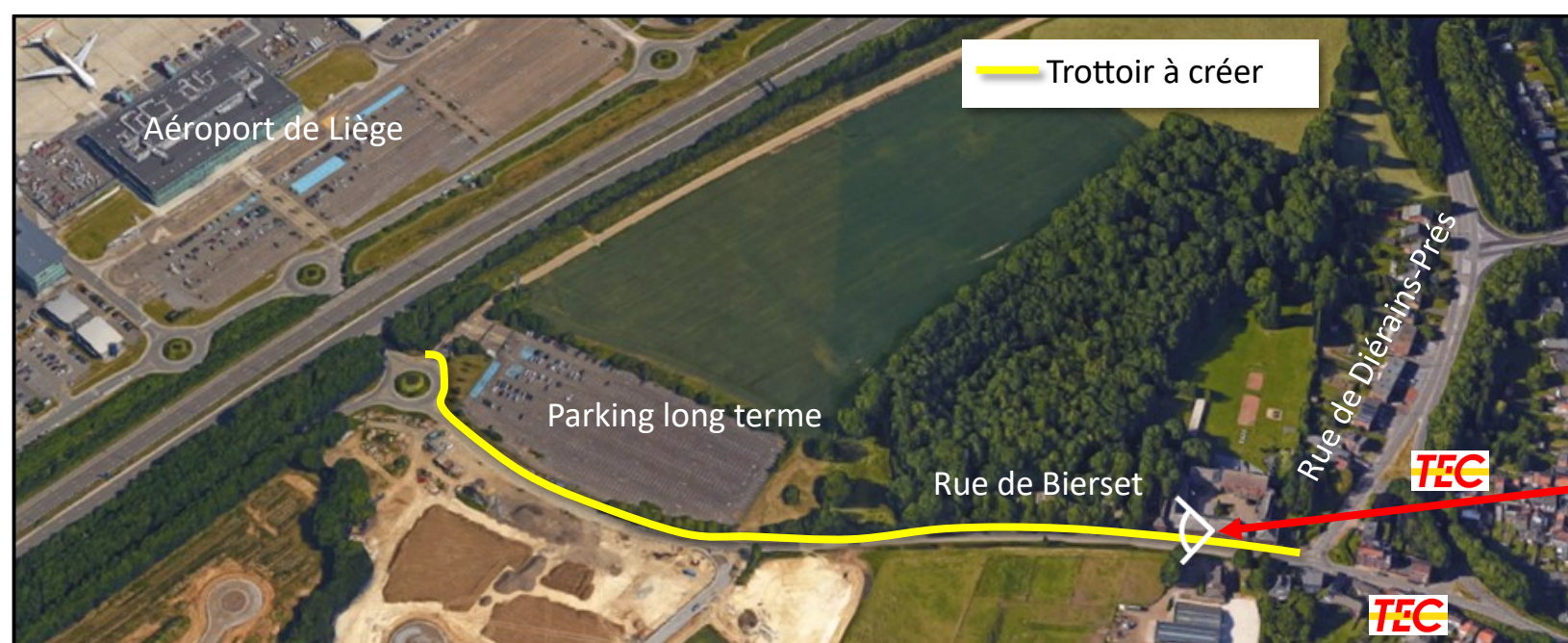
FICHE ACTION N°P 4-2-1 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE L'AÉROPORT

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue de Bierset constitue la connexion la plus directe vers le terminal passagers et le parking long terme de l'aéroport de Liège depuis Hollogne. Elle est de ce fait régulièrement remontée par les voyageurs qui descendent aux arrêts TEC de la ligne 53 au carrefour avec la rue de Diérains Prés. Comme mentionné dans la fiche n° P 1-4, des trottoirs ont été aménagés sur le côté ouest de la rue de Bierset par la SOWAER, mais il apparaît pertinent, aux vues de la fréquentation routière de l'axe, de proposer à plus long terme d'en aménager également sur le côté opposé (moins de traversées, emprise suffisante). A court terme, des traversées piétonnes seront intégrées dans la sécurisation globale du dit carrefour (cf. fiche action n° SR 1-4) afin de sécuriser les circulations piétonnes entre les arrêts TEC et les trottoirs de la rue de Bierset.



- Sécurise l'accès piéton à l'aéroport depuis Hollogne
- Valorise l'utilisation de la ligne 53
- Améliore la sécurité des modes doux au carrefour Diérains Prés # Bierset



- Coût de l'aménagement



130 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création d'un trottoir de 2m de large sur 650 m à 100€ / m²



Grèce-Hollogne



PCM de la commune de Grèce-Hollogne

7/12/2017

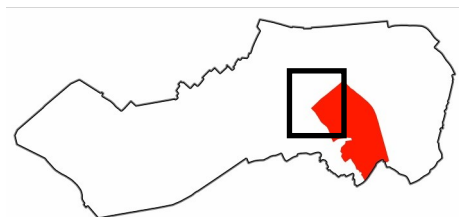
23

III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 4-2-2 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE L'AÉROPORT



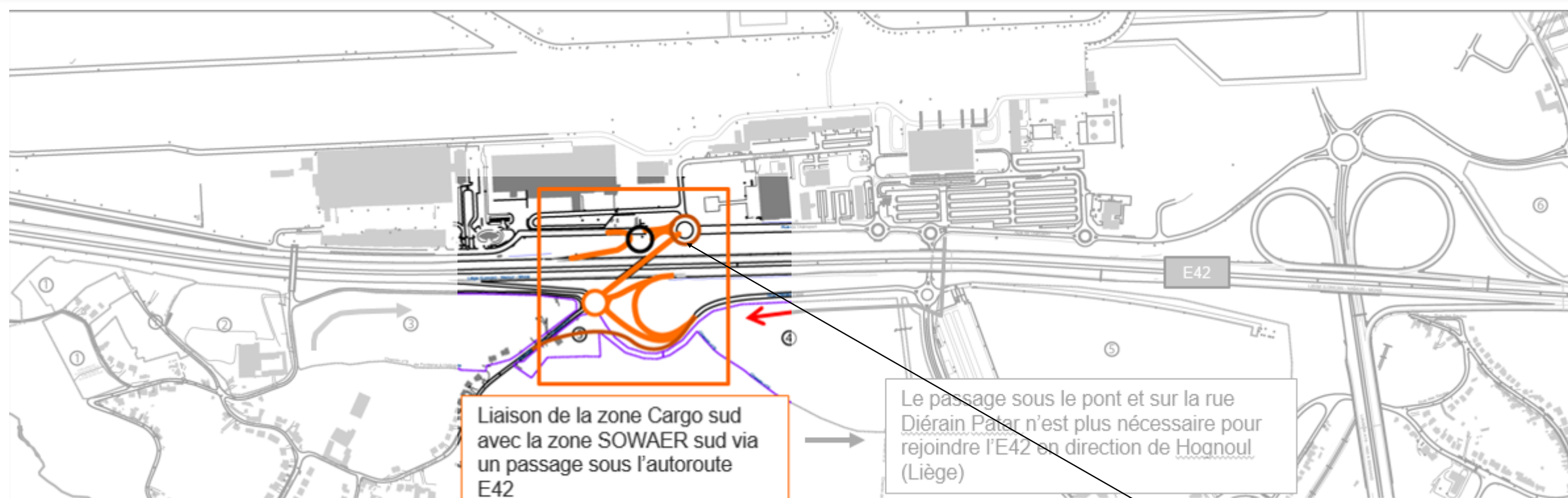
LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

L'autoroute représente une importante barrière physique pour les modes actifs. En effet, les points de franchissement ne sont pas nombreux et les axes qui connectent les deux côtés sont très fréquentés et/ou non adaptés aux modes actifs.

Dans le cadre du réaménagement de l'échangeur n°3, un nouveau point de franchissement va être réalisé sous l'autoroute. La présente mesure propose de profiter de cette opportunité pour y associer des trottoirs bilatéraux, également empruntables par les cyclistes. La connexion vers Mons-Lez-liège s'en trouve alors améliorée.



- Sécurise l'accès piéton à l'aéroport depuis Hologne
- Valorise l'utilisation de la ligne 53
- Améliore la sécurité des modes doux au carrefour Diérains Prés # Bierset



- Coût de l'aménagement



130 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création de trottoirs de 2m de large sur 650 m à 100€ / m²

Illustration de
l'aménagement



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

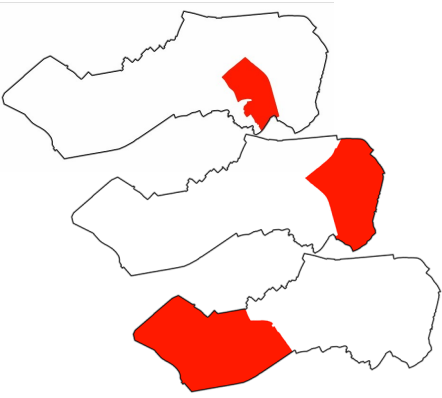
24

III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 5 : DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE MOBILITÉ RÉCRÉATIVE

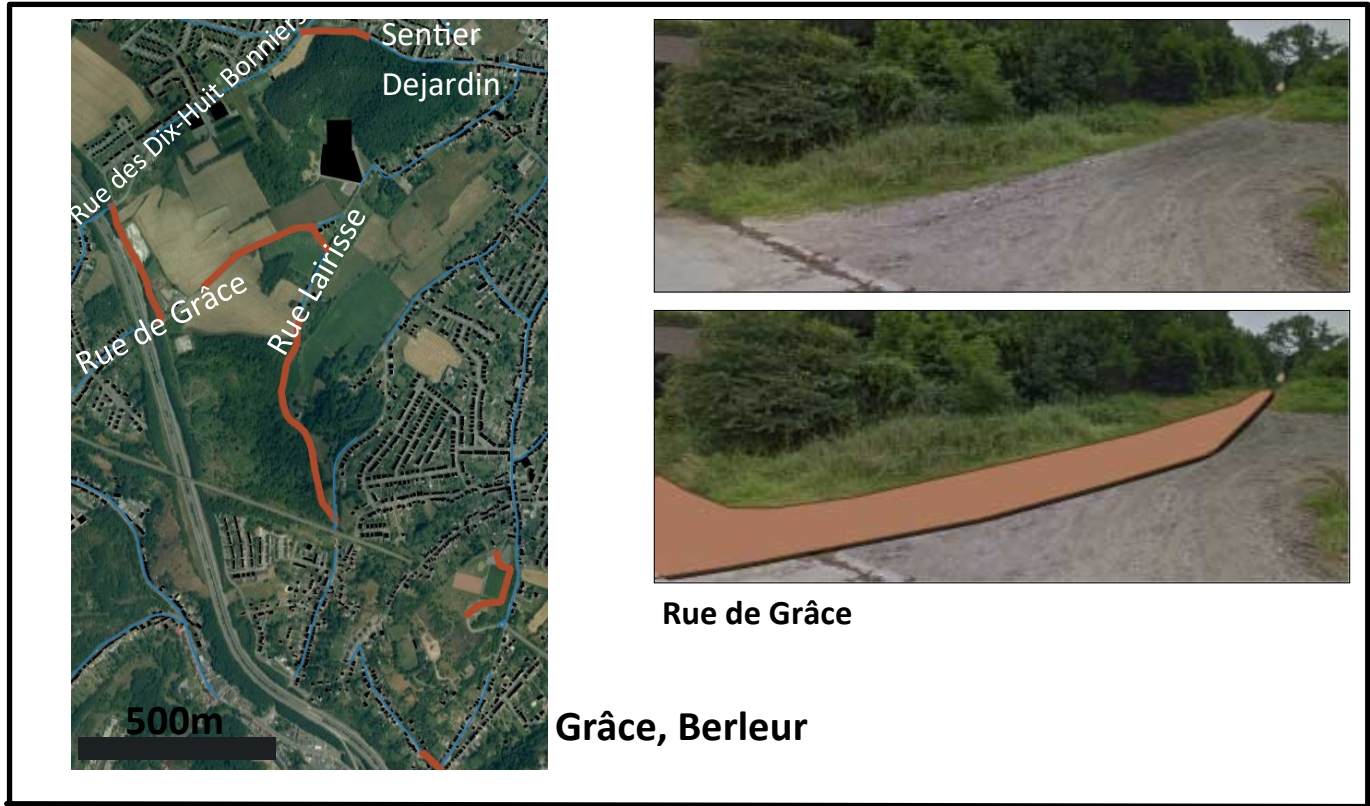
LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Cette mesure décrit plus en détails le maillage récréatif s'intégrant dans le réseau de mobilité du quotidien (voir fiches actions n° P 1), mis en œuvre principalement sur Horion-Hozémont et sur le terroir du Bonnier à Grâce.

Sur Horion-Hozémont, cela concerne essentiellement la réaffectation et l'entretien de sentiers existants, tandis que sur Grâce de nouveaux chemins sont créés permettant de connecter le sud-ouest de Grâce-Berleur et le nord-ouest.



Localisation des nouveaux chemins créés:

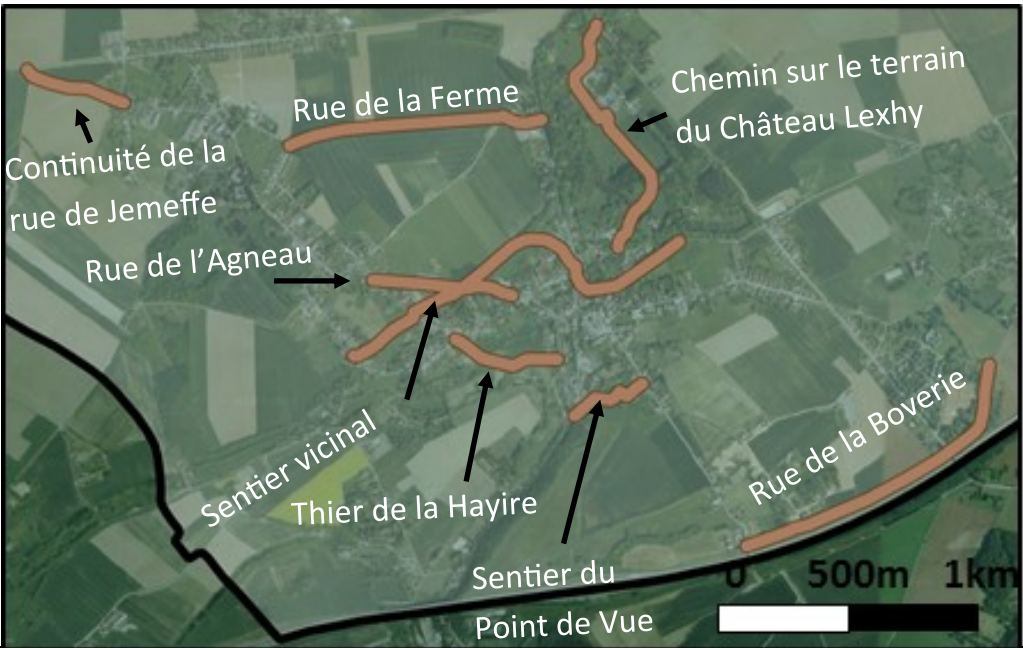
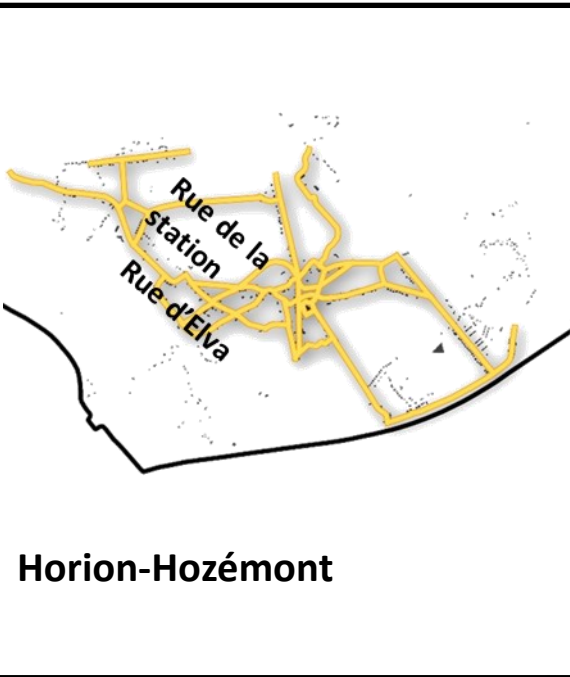
- tout à l'ouest longeant l'autoroute A604 et reliant la rue de Grâce à la rue des Dix-Huit Bonniers ;
- entre la rue de Grâce et la rue des Dix-Huit Bonniers débouchant sur la halle omnisport ;
- entre la rue Edouard Jossens à partir du croisement avec l'ancienne voie de chemin de fer et la rue Lairisse ;
- dans la continuité de la rue Joseph Dejardin jusque la rue des Dix-Huit Bonniers.



- Valorise le patrimoine naturel de la commune
- S'intègre dans les itinéraires piétons du quotidien



- Nécessite l'expropriation de terrains
- Demande un entretien régulier



- € *

*Le prix de ces aménagements est compris dans le prix indiqué dans le maillage global figurant dans les fiches actions P -1

III. 2. Le volet cyclable



III.2 Le volet cyclable



FICHE ACTION N°C 1-1 : CONNEXIONS INTER-VILLAGES À L'ÉCHELLE COMMUNALE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Grâce à des aménagements adaptés, le vélo peut être un mode de déplacement permettant d’optimiser les temps de parcours et de connecter rapidement les entités de Grâce-Hollogne entre elles, pouvant permettre certaines substitutions à la voiture. La figure ci-contre présente le maillage cyclable idéal, à l’échelle de la commune, projeté à long terme et établi en cohérence avec :

- les aménagements cyclables existants (pistes et bandes cyclables respectivement chaussée de Hannut et rue de Loncin) ;
- le maillage piéton (mutualisation des chemins) ;
- le réseau des communes voisines (connecté notamment au RAVeL sur Ans et Saint-Nicolas) ;
- les orientations communales et plans vélos régionaux.

Les types d’aménagements proposés pour chaque tronçon et le plan de jalonnement des itinéraires sont détaillés dans les fiches actions C 1-1-1 et C1-1-2.

TYPES D'AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

Bande cyclable

Chemin

Piste cyclable

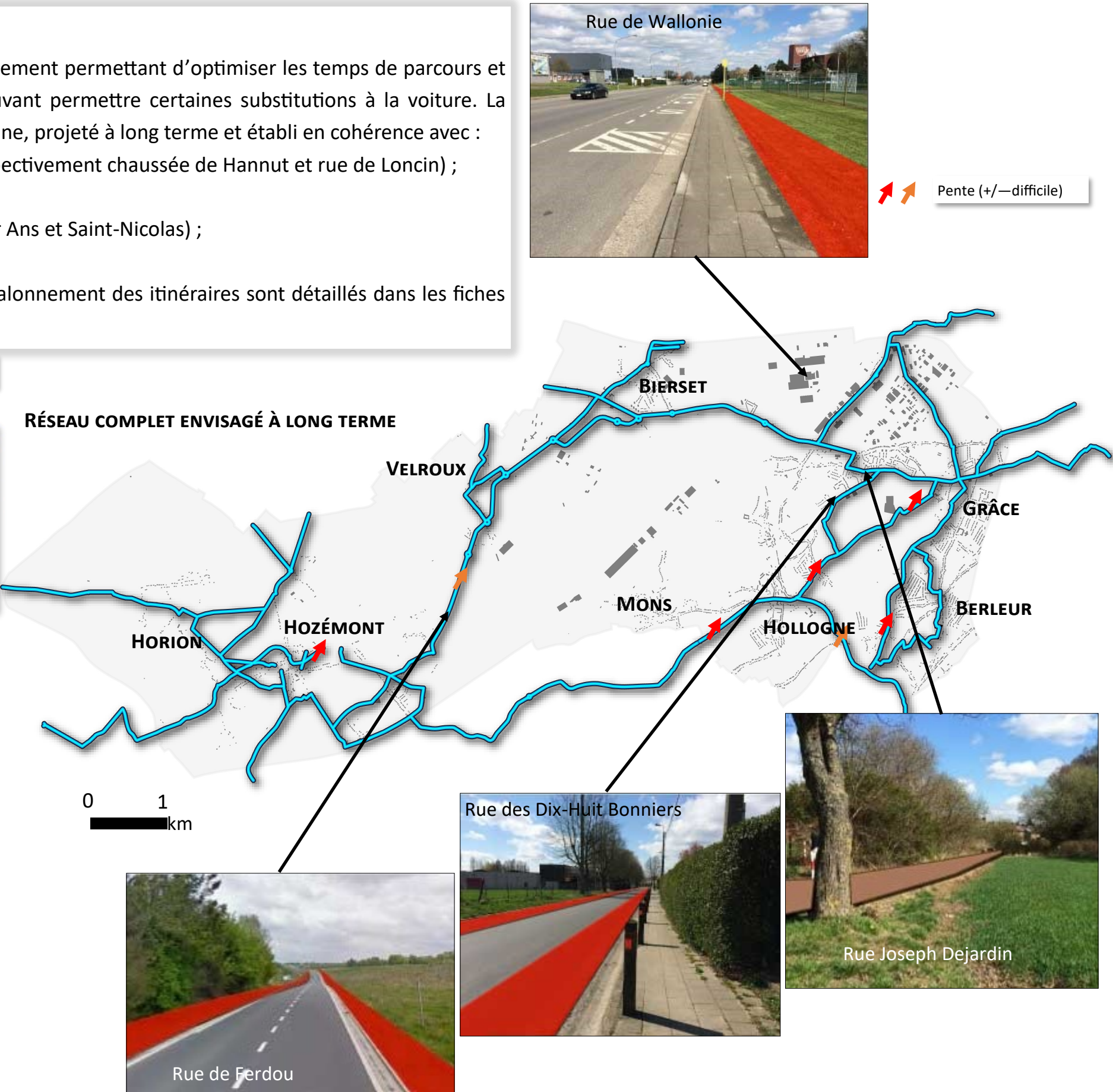
+

• Connecte rapidement les entités entre elles

• Incite à l'utilisation du vélo plutôt qu'à la voiture

■

• Aménagements pouvant être compliqués faute d'emprise suffisante



III.2 Le volet cyclable

FICHE ACTION N°C 1-1 : CONNEXIONS INTER-VILLAGE À L'ÉCHELLE COMMUNALE



DESCRIPTION DE LA MESURE

La figure ci-contre présente les **tronçons à aménager** et/ou **signaler** (certains tronçons ne sont en effet visés par aucun aménagement particulier compte tenu du faible trafic qui les concernent, mais ils apparaissent dans le réseau jalonné). Les types d'aménagements ont été choisis en adéquation avec le trafic routier rencontré, les vitesses autorisées et les emprises disponibles.

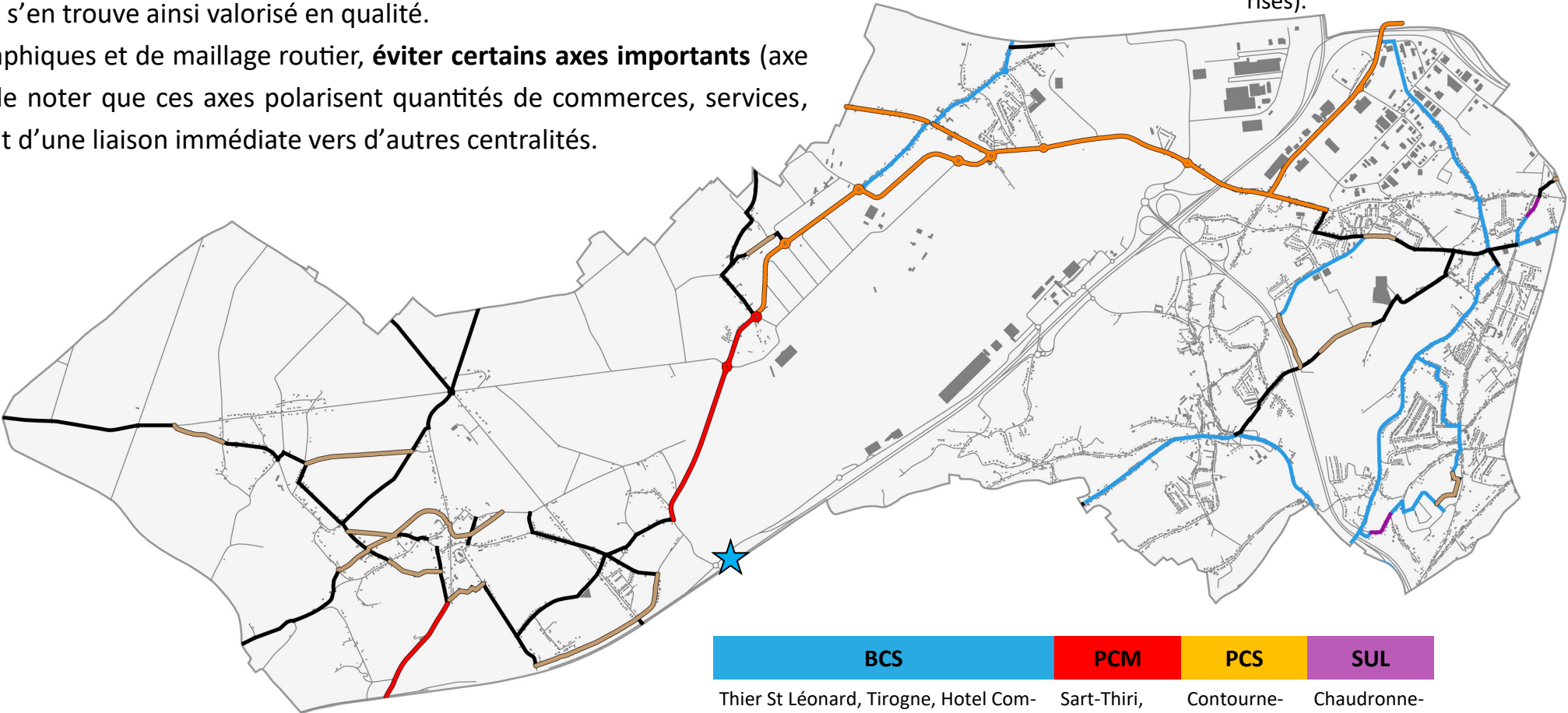
Ainsi, lorsque aucun itinéraire bis pertinent n'est possible pour éviter les axes les plus fréquentés, des **aménagements sécurisés** (tels que les pistes cyclables) **sont préconisés**. A l'inverse, sur des routes plus faiblement concernées par le trafic, des bandes cyclables ou une simple signalétique ont pu apparaître suffisantes.

A noter, par ailleurs, que le **choix de ces itinéraires tient compte du potentiel paysager**, lorsque plusieurs possibilités de connexion sont offertes, de manière à davantage encourager ce type de déplacement qui s'en trouve ainsi valorisé en qualité.

Enfin, **certain itinéraires n'ont pu**, pour des raisons topographiques et de maillage routier, **éviter certains axes importants** (axe Janson, traversée de Hollogne). Toutefois, il est important de noter que ces axes polarisent quantités de commerces, services, équipements et bien sûr habitations, qui bénéficient de ce fait d'une liaison immédiate vers d'autres centralités.

★ La région prévoit de remettre la rue de l'Aéroport en double-sens d'ici 2018, permettant aux cyclistes de l'emprunter pour rejoindre Hollogne et Grâce (en partage avec les véhicules motorisés).

EM	Route Faible trafic	16,6 km*
BCS	Bande cyclable	10,9 km
PCS	Piste cyclable séparée	7,3 km (+1,4 km existant)
C	Chemin	6,6 km
PCM	Piste cyclable marquée	2,8 km
SUL	Sens Unique Limité	0,4 km
	Total	29,4 km*



BCS	PCM	PCS	SUL
Thier St Léonard, Tirogne, Hotel Communal, Royer, Jossens, Vert-Vinave, Neuve-Voie, M. L. King, A. Lincoln, Grétry, Centre, Janson, J. Volders, Loncin, A. Matern, S. Paque, Velroux, Gare, Dix-Huit Bonniers	Sart-Thiri, Bihet, Communes, Ferdou,	Contournement Nord, Hannut, Wallonie, Liège	Chaudronnerie, Volders

€ **1 630 000 €** (hors coûts liés à l'entretien)
Hypothèses de calcul des estimations:

- 10,6 km de bandes cyclables à 25€ / m courant
- 6,6 km de chemins de 1,5 m de largeur à 75€ / m²
- 2,8 km de pistes cyclables marquées 25€ / m courant
- 7,3 km de pistes cyclables séparées de 1,3 m de largeur** à 100€ / m²
- 0,4 km de SUL 25€ / m courant

*Largeurs minimales requises hors filet d'eau et zone tampon, aménagements des deux côtés

**Ne comprend pas les aménagements paysagers, éléments de séparation physique

Aménagement sur un linéaire total d'environ 29 km

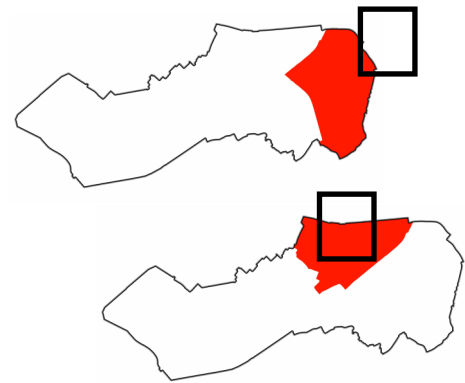
(*pas d'aménagements spécifiques sur les routes de campagne hormis balisage des itinéraires)

III.2 Le volet cyclable



FICHE ACTION N°C 1-2 : CONNEXIONS EN LIEN AVEC LES COMMUNES VOISINES

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune, et certaines infrastructures pertinentes à connecter se trouvent à proximité de G-H. C'est le cas notamment du RAVeL 210, qui permet de relier Saint-Nicolas de de poursuivre ensuite vers le centre de Liège. Par ailleurs, le réseau de mobilité doit également rencontrer les objectifs des maillages voisins, ce qui justifie notamment la proposition de renforcer le lien vers Awans.



- Barrières
- Bande cyclable
- Trottoirs agrandis

Renforcement et sécurisation du lien avec la commune d'Awans, aux abords de la halte du chemin de fer



- Sécurise les déplacements piétons vers la gare
- Améliore l'intermodalité SNCB-modes doux
- Nécessite concertation avec la commune d'Awans



60 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations:

- Installation de barrières sur 50 m à 420€/m
- Eclairage simple potence sur 50m à 600€/m
- Elargissement du trottoirs (2m) sur 50m à 100€/m²



Le lien vers le RAVeL est relativement facile à établir, mais nécessite néanmoins d'être indiqué.



- Profiter de l'infrastructure existante
- Avoir une liaison directe et sécurisée vers Liège ou la gare d'Ans toute proche
- Difficile d'éviter tout à fait le besoin de rouler sur la N637



0 € * htva

**Le prix de ces aménagements est compris dans le prix indiqué dans le maillage global figurant dans les fiches actions P-1*



III.2 Le volet cyclable



FICHE ACTION N°C 2 : CRÉER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLOS SUR LA COMMUNE

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Cette mesure vise la création et la promotion de la mise en place d'un réseau de parkings vélos permettant de mettre en confiance les usagers cyclistes, une fois le maillage étoffé à l'échelle communale ou même de certaines entités. En effet, certains usagers se refusent encore à prendre leur vélo pour certains déplacements faute de pouvoir se stationner sans craindre les vols et les dégradations.

Il va donc s'agir, progressivement et au gré des opportunités (publiques et privées), de mettre en place des arceaux ou groupes d'arceaux (incluant éventuellement des bornes de chargement) dans les endroits pertinents (pôles économiques, centralités urbaines, écoles ou équipements sportifs). Difficile à imposer et pas forcément pertinente dans certains secteurs pourtant publics, cette mesure doit surtout faire l'objet d'une promotion particulière à mener par la commune et d'autres acteurs publics ou associatifs et n'aura de sens qu'en complément d'un maillage cyclable plus développé qu'actuellement.

Ecoles (ratio: 1 pour 10 élèves)	42 000 €
Centres sportifs/culturels/services communaux	21 000 €
Centres des villages/commerces/principaux arrêts TEC/halte de Bierset	51 000 €
Zonings (ratio: 10% des employés)	500 000 €

- Parking vélo (unité)
- Parking vélo (à répartir)



- Offre la possibilité de se stationner pour tout type de durée
- Incite à l'utilisation du vélo



- Sécurité: doit être au plus près des points d'intérêts



625 000 € htva (dont 515 000€ htva pour les zonings)

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création d'environ 1 700 emplacements (dont 1 350 en zonings) à 100€ / unité (et +275€ / unité pour les stationnements couverts)

Arceaux (court terme)



Arceaux couverts (long terme)



Grâce-Hollogne

strattec



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

30

III.2 Le volet cyclable



FICHE ACTION N°C 3 : AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ AVEC LES TC ET LES VP

DESCRIPTION DE LA MESURE

A l'instar de ce qui est fait dans certaines grandes villes, la mise en place d'un système de prêt/location de vélos longue durée peut apparaître intéressante. Une nouvelle fois, la réussite d'une telle entreprise nécessite un maillage cyclable relativement complet et cohérent, qui sécurise les usagers et s'avère pratique dans certains cas par rapport à la voiture.

Le contexte topographique représente évidemment une contrainte à cette promotion, mais le développement des vélos électriques amène de nouvelles opportunités, ouvrant l'usage du vélo à un plus grand nombre.

Procédure:

- Organiser une enquête auprès de la population sur son utilisation du vélo (âge, possession d'un vélo, fréquence d'utilisation, motif de déplacements...)
- Rédaction du cahier des charges et du règlement
- Achat des vélos et d'autres équipements (siège enfant, sacoche) : **15 à 20 vélos** pour commencer
- Formation de « coachs vélos »
- Communication de l'initiative
- Gestion des locations: **½ à 1 journée par semaine**

- Incite à l'usage du vélo
- Permet de réduire le report vers la voiture



- Difficulté d'opérer des changements de comportement



14 000€ htva (investissement)
5 000€/an htva (fonctionnement)*

Hypothèses de calcul des estimations :

- Investissement: achats de 20 vélos à 700€ / unité
- Fonctionnement: 1/5 de temps plein d'un employé communal (1 journée par semaine)

*hors coûts d'actions de communications

Exemple de prix dégressifs mis en place à La Louvière pour des vélos « standards »

(Source : CeM communal, 2016)

Un mois	15€
Six mois	40€
Un an	70€



III. 3. Le volet transport en commun



III.3 Le volet transport en commun

FICHE ACTION N°TC 1 : AMÉLIORER LA VITESSE COMMERCIALE DES BUS



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue Alfred Defuisseau représente l'un des principaux points noirs de la mobilité des bus TEC, ces derniers étant contraints dans leurs mouvements par les voitures en stationnement et celles arrivant en face, sur une emprise ne permettant pas les croisements. Cette situation est contrainte par l'impossibilité d'élargir la voie et l'importance de préserver le lien vers *Montegnée* (St-Nicolas) avec le maintien d'un double sens. La mesure visant à répondre à cette problématique est proposée en deux phases. **Premièrement**, il s'agirait de redistribuer le stationnement sous forme de « poches » implantées alternativement (et non plus un changement de côté tous les 15 jours), protégées en aval par un obstacle (arbre, terre-plein), comme sur l'axe Janson. Ceci donnerait une meilleure visibilité avant de s'engager et pourra sécuriser le trafic en évitant les marches arrière. L'offre globale en stationnement pourra en revanche diminuer, compte tenu du fait qu'il ne peut y avoir de stationnement sur 15 m entre deux « poches ». Sur les 250 m entre la place ferrer et l'arrêt TEC Montegnée, l'offre passerait d'une cinquantaine de places environ à 36. Pour palier à moyen terme à cette diminution de l'offre, la **deuxième phase*** viserait la création d'un parking de +/-50 pl., en front de voirie, qui permettrait de dégager la voirie d'une partie du stationnement. Le parking serait à maximum 150m des habitations les plus éloignées mais l'offre serait équivalente à ce qu'elle est aujourd'hui et la circulation rendue fluide (moyennant des aménagements visant la réduction des vitesses). Le contrôle social du parking serait garanti par les habitations riveraines, d'autant que des possibilités de développements urbanistiques ne sont pas à exclure dans les champs plus au sud.

Phase n°2



Caractéristiques du parking:

- Emprise minimum de **1 000m² (32m par 32m)**, soit~ **50 places** (à agrandir si nécessaire)
- Laisse l'accès aux champs
- Situé à **moins de 2minutes à pied** des emplacements supprimés sur les 125 m de linéaire de chaque côté du parking.

- Passage du TEC facilité
 - Circulation plus fluide des véhicules
 - Plus de place pour les piétons sur les trottoirs
 - En phase 2, compensation de l'offre perdue en stationnement
- Nécessite de marcher jusqu'à 2 minutes depuis/vers les emplacements
 - Réduction de 30% de l'offre en stationnement en phase n°1
 - Problème de sécurité du parking

* si phase 1 non suffisante pour répondre tout à fait à la problématique.

Phase 2 : 488 000 € htva*

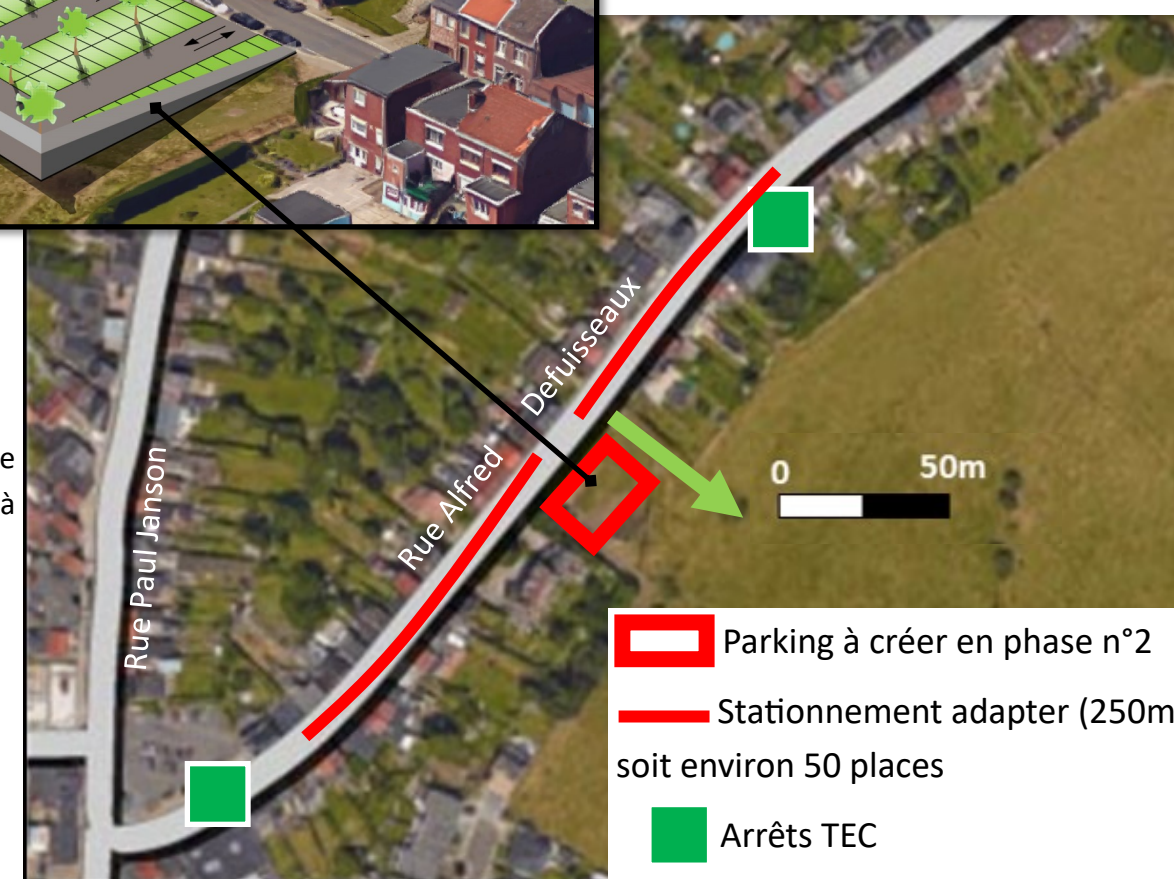
Hypothèses de calcul des estimations :

- Création de 50 places de stationnement à 9.500€ / unité
- Mise en place de potelets sur 250 m à 50€ / m

Phase 1 : 60 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création de 6 poches de stationnement à 9.500€ / unité (chicane, signalétique, marquage au sol)



III.3 Le volet transport en commun

FICHE ACTION N°TC 2-1 : AMÉLIORER LA DESSERTE DES ENTITÉS DU PLATEAU ET DE LA ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La fermeture de la route de Velroux n'a pas été sans conséquence pour l'accessibilité en transport en commun des habitants de Velroux et d'Horion-Hozémont. Les bus doivent en effet remonter jusqu'à *Voroux* pour reprendre la Grand'Route (Fexhe-le-Haut-Cloche) en direction de Liège. Cet itinéraire, plus long et sur des voiries de faibles emprises, n'apparaît pas opportun pour inciter au report modal.

Le développement de la zone Nord de l'aéroport prévoit, pour garantir l'accès à la zone et aux employés, la mise en place de la voie de contournement Nord qui sera un axe fort entre Bierset et l'échangeur de Flémalle. Cet axe pourra être emprunté par les lignes TEC avec la création de 3 poteaux TEC utiles aux employés de la ZAE et aux riverains.

Par ailleurs, les (nombreux) employés de la ZAE ne disposent pas aujourd'hui d'une offre en transport en commun pertinente. Les entreprises sont demandeuses d'une offre complémentaire, allant plus finement dans le parc d'activité, qui soit connectée au réseau actuel depuis les arrêts Wasseige, cité du Flot ou encore rue des Alliés. Un service

Proxibus, pouvant être cofinancé par la SPI, les entreprises et la commune, semble pouvoir permettre de répondre à cette demande mais est également simple à mettre en place (partenariat public-privé : le TEC fournit le véhicule, réalise les grands entretiens et les entreprises/la commune/la SPI financent le conducteur, le carburant, les petits entretiens).



Proxibus



- Réduit le temps de trajet de la 85 (Horion Hozémont) d'environ 1-2 min.
- Connecte les espaces économiques Nord de l'Aéroport et les habitants de la rue de Velroux



- Difficulté d'améliorer dans le même temps la desserte sur Bierset

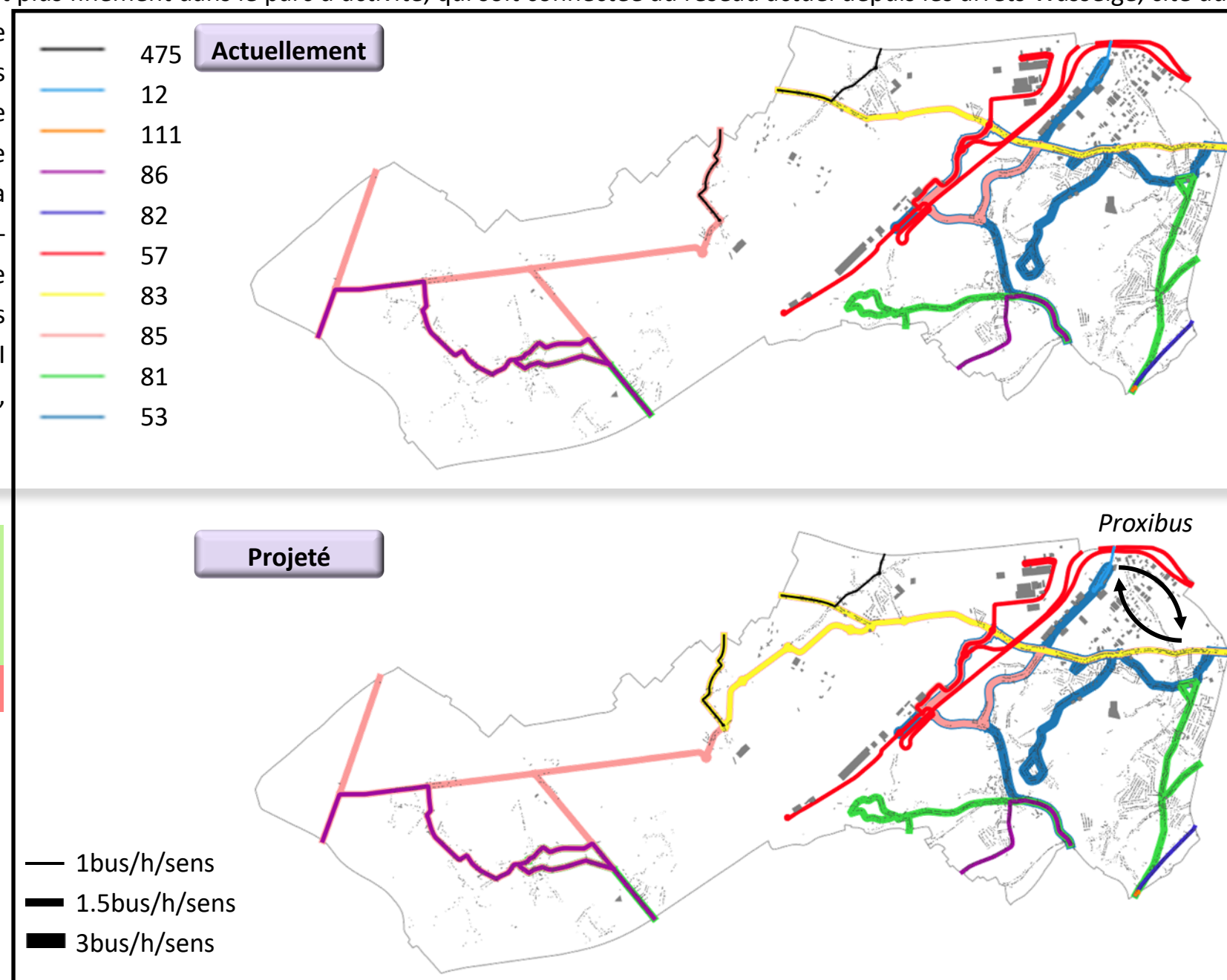


25 000 € htva (hors coûts d'exploitation supplémentaire (véh*km) pour le TEC)

Hypothèses de calcul des estimations :

- 8 500€/arrêt (abris, banc, rampe)

40 000 € /an pour la commune/ SPI/entreprises pour le Proxibus



III.3 Le volet transport en commun



FICHE ACTION N°TC 2-2 : AMÉLIORER LA DESSERTE DES ENTITÉS DU PLATEAU

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Afin d'accompagner le développement des zones d'activités autour de l'aéroport, le renforcement de la ligne « expresse » qui relie actuellement la zone au centre-ville de Liège est proposée. Si cette ligne a aujourd'hui vocation à donner un accès rapide en transport en commun pour les voyageurs au départ de Liège Airport, une mutation semble pertinente pour conserver ce rôle tout en profitant également aux employés des ZAE ainsi qu'aux habitants du plateau.

A l'instar de la fiche action TC 2-1, la voie de contournement Nord permet d'envisager cette mise en place. Actuellement, le trajet de cette ligne fait 28km/AR avec 1 bus/h/sens et nécessite par conséquent des besoins en matériels d'environ 3 bus. Dans le cas d'un développement type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la longueur est portée à 35 km A/R, pour 4 bus/h/sens et amène donc un besoin en matériels de 11 bus. Mais cette forte augmentation apparaît tout à fait pertinente dans un contexte où les zones d'activités vont considérablement évoluer (près de 7.000 employés nouveaux sont attendus), ce qui profitera nécessairement aux riverains. La mise en place d'une telle ligne remettra en question le réseau tel qu'il apparaît aujourd'hui, mais les propositions en faveur d'une réorganisation générale ne pourront être faites qu'en connaissance des développements concrets et la vitesse à laquelle la zone se développe.



- Bénéficie à la fois aux futurs employés mais aussi aux habitants du plateau



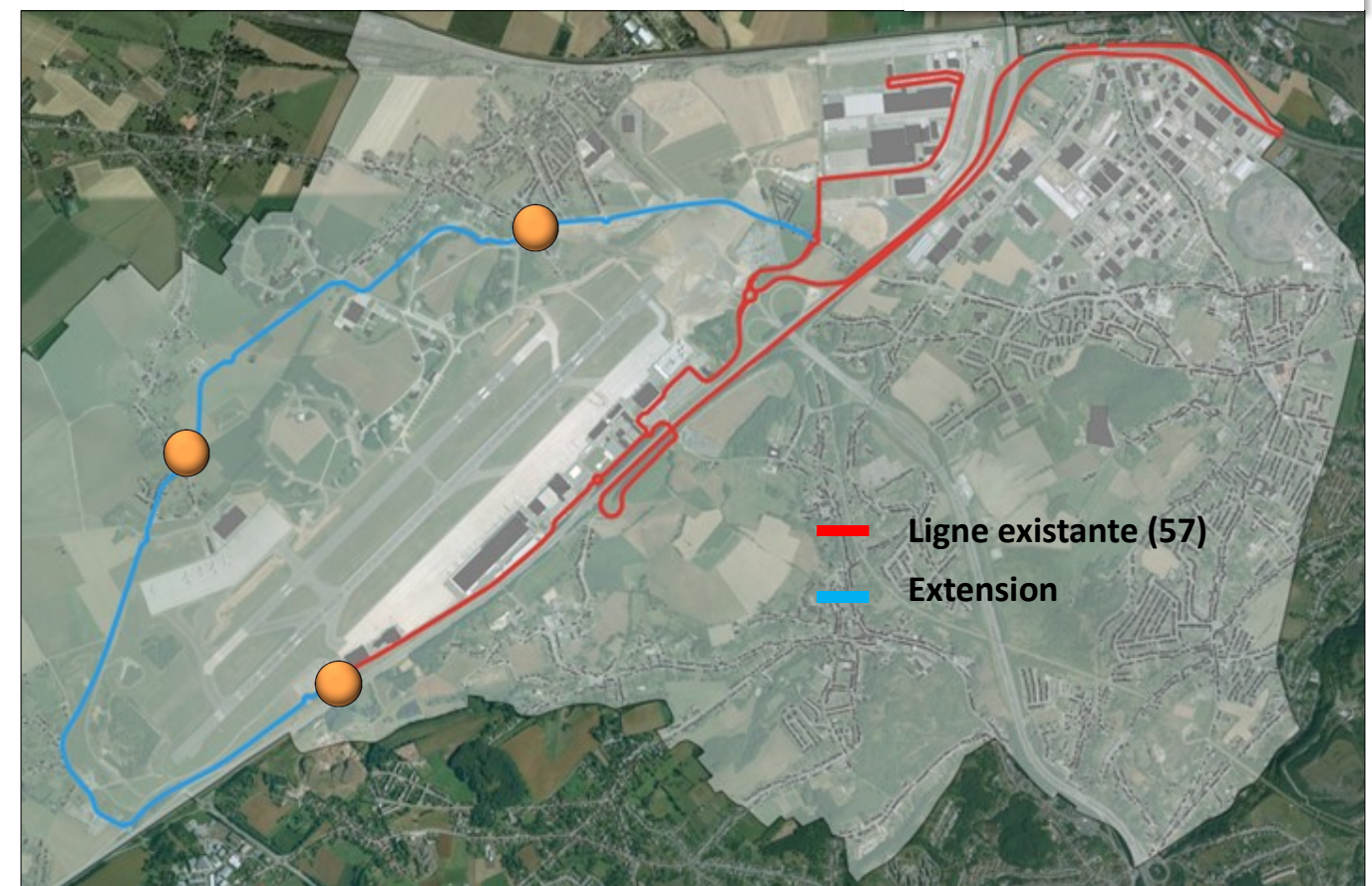
- Nécessite une étude approfondie relative aux possibilités budgétaires de mise en œuvre



A définir en concertation avec l'opérateur TEC



Parking vélo à proposer en faveur de l'intermodalité



— Ligne existante (57)
— Extension

III.3 Le volet transport en commun

FICHE ACTION N°TC 3 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS LES PLUS FRÉQUENTÉS



LOCALISATION

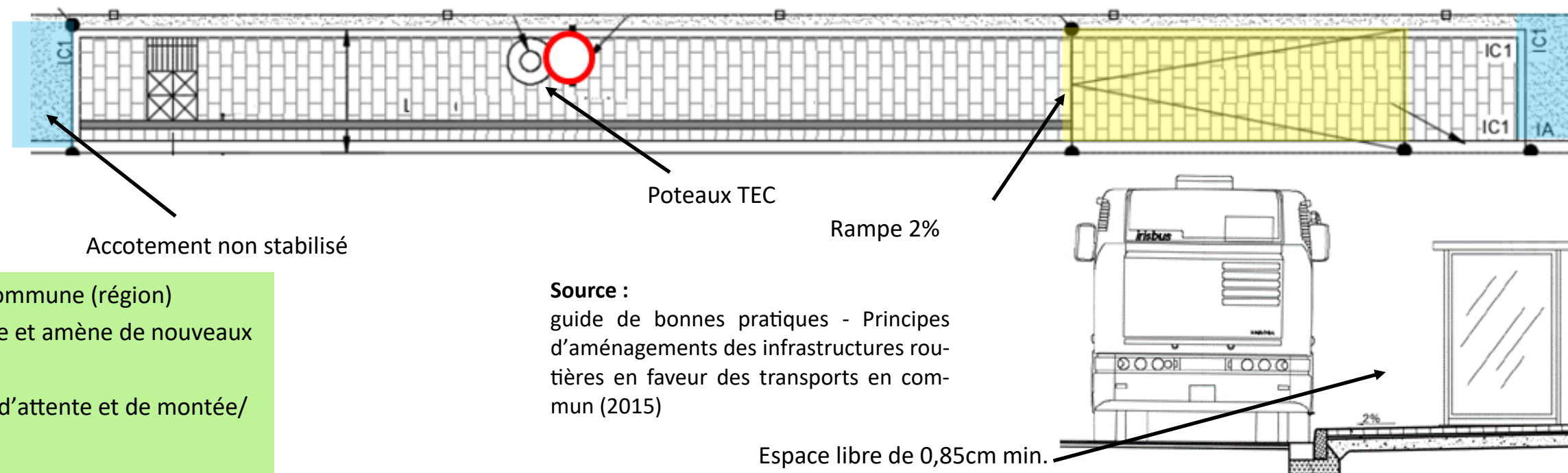


DESCRIPTION DE LA MESURE

Les arrêts TEC implantés au niveau des différentes centralités de chaque entité, soit au niveau des pôles commerciaux/de services/d'habitat, doivent pouvoir être accessibles par le plus grand nombre et notamment les PMR. Actuellement, de nombreux arrêts ne disposent pas d'aménagements permettant aux PMR d'accéder aux lignes TEC, limitant les possibilités de mobilité et pouvant les handicaper davantage socialement ou professionnellement.

Le TEC réalise annuellement un guide de bon aménagement des arrêts, désignant notamment les aménagements et dimensions requises pour que les arrêts puissent être accessibles (avec ou sans assistance) aux PMR. La mesure propose d'intégrer ses recommandations lors de toute opportunité d'aménagement (démarche passive, à mettre en place dans le cas où des travaux de rénovation de voirie sont par exemple envisagés par un autre acteur que le TEC*) mais également d'engager une démarche pro-active sur les arrêts les plus fréquentés et n'étant aujourd'hui pas/peu accessibles (pl. du Pérou, Cité du Flot, etc.)

* l'arrêt *Rue du Couvent* à Hozémont est un contre-exemple malheureux, pour lequel le réaménagement de la voirie (rue des Rochers) n'a pas été considéré comme une opportunité de mettre l'arrêt aux normes.



Source :

guide de bonnes pratiques - Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun (2015)



- Coûts mutualisés SRWT/TEC/commune (région)
- Rend l'offre TEC plus pertinente et amène de nouveaux usagers
- Améliore la sécurité (situation d'attente et de montée/descente)



- Implique de prolonger ces aménagements aux réseaux de trottoirs
- Emprise d'environ 15-18m de long et de min. 1,5m de large (poteau, + si arrêt)



A définir en concertation avec l'opérateur TEC

Arrêt TEC conforme: les PMR voiturés ou déficientes visuelles sont autonomes à l'embarquement et au débarquement.

Arrêt TEC praticable: les PMR voiturées doivent y être aidées. Les conditions d'un tel arrêt sont :

- revêtement de l'arrêt stable, non glissant et sans relief ;
- des dalles podotactiles présentes en tête de quai ;
- rampe (déployée) d'accès au bus présentant une pente de 10% max. ;
- zone de retournement face à la rampe doit être sans obstacle sur au min. 2,40 m x 4,90 m ;
- passage libre pour accéder au point d'embarquement de minimum 85 cm.

III. 4. Le volet routier



III.4 Le volet routier



FICHE ACTION N°VL 1 : REVOIR LA HIÉRARCHISATION DES VOIRIES

LOCALISATION

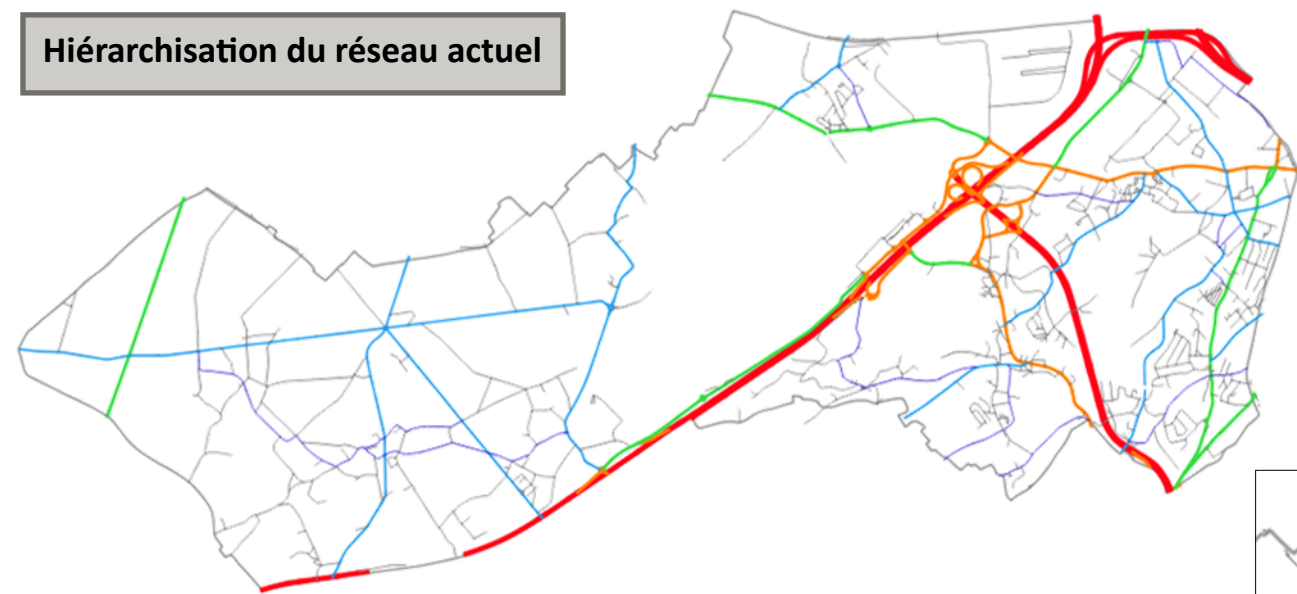


DESCRIPTION DE LA MESURE

Chaque voirie du territoire joue un rôle qui peut être de donner l'accès à un secteur pour un grand nombre d'utilisateurs, de desservir quelques habitations ou activités, ou bien encore de permettre la traversée efficace du territoire ou d'une entité. Néanmoins, le rôle joué par les multiples axes n'est pas forcément celui escompté, et il arrive que des axes de desserte soient utilisés massivement pour le transit, avec les nuisances et les risques que cela comporte (une voirie destinée à la desserte ne comprend en effet pas les dimensionnements et aménagements suffisants pour garantir la sécurité de tous).

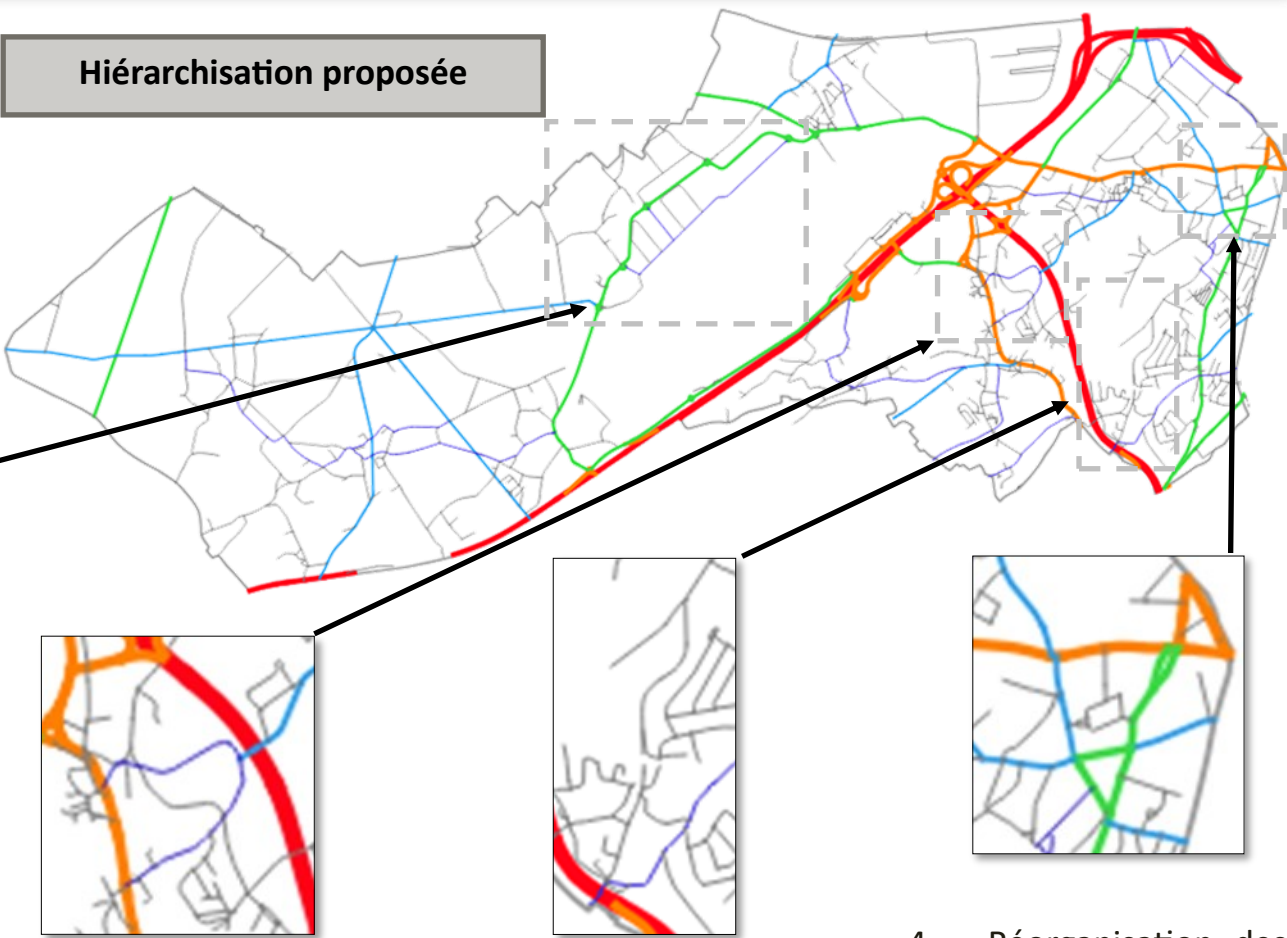
La mesure VL 1 s'appuie sur de multiples actions localisées qui, conjointement, ont comme objectif de rendre le maillage général cohérent avec les attentes de mobilité des riverains/personnes en transit mais également d'être compatible avec les fonctions présentes à proximité.

Hiérarchisation du réseau actuel



- A - Autoroute et réseau primaire 1
- P - Réseau primaire 2
- S - Réseau secondaire
- L - Réseau de liaison locale
- C - Réseau de collecte locale
- D - Réseau de desserte locale

Hiérarchisation proposée



1 – Route de Contournement
Connecte directement l'échangeur de Flémalle à la ch. de Hannut en desservant les développements éco et en épargnant Velroux du trafic de transit

2- Mise à sens unique de la rue des Coqs
Divise le trafic par 2 (en lien avec la rue Hayî) et améliore la fluidité du trafic

3 – Coupure de l'axe Edouard Jossens (au niveau du passage sous voie)
Empêche le report du trafic de transit depuis Janson en divisant 2 unités résidentielles

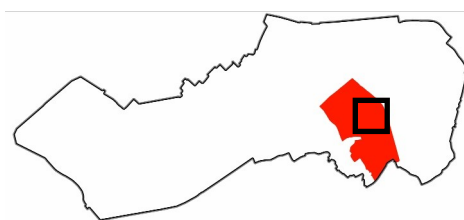
4 – Réorganisation des circulation autour de la place du Pérou, avec la désignation de l'axe Mattéoti comme voie structurante et l'allègement des circulation sur Materne et Jaurès

III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°VL 2-1 : LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT SUR LES AXES INADAPTÉS – RUE DES COQS



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue des Coqs joue actuellement un rôle d'axe de transit entre Hologne et Grâce, accueillant un trafic inadapté à son gabarit et sur laquelle risque de se reporter les flux transitant par la rue Haute-Claire à la suppression du pont dans cette dernière rue. La conjonction de sa faible largeur de voirie et des véhicules en stationnement sur la chaussée amène les véhicules à ne pas pouvoir se croiser librement, d'autant plus lors de la présence d'un bus. Ceci entraîne des situations de conflit et de congestion, particulièrement aux hyperpointes. La mise en sens unique montant de la rue du Coq sur le tronçon entre la rue Grande et la rue Salvador Allende vise à libérer la rue d'une partie du trafic (de Grâce vers Hologne) et supprimer les situations de conflits entre véhicules. Cela devrait permet également d'octroyer davantage de place en voirie pour le stationnement occupant les espaces de trottoirs au détriment des piétons. Du côté de la rue Hayî (pont en sens unique descendant), le carrefour avec la rue Grande est reconfiguré et le stationnement reporté au nord.

MESURE PROPOSÉE

Mettre en sens unique montant de la rue des Coqs depuis la rue Grande jusqu'à la rue Salvador Allende.

Envisagée à moyen terme, cette mesure doit permettre de répondre aux problèmes de circulation rue des Coqs une fois le pont de la rue Haute-Claire supprimé (cf. mesure P-2) et le chantier *Boisellerie* terminé. Elle fera l'objet d'une « phase test » préalable, de manière à mieux définir les incidences et adapter plus finement le projet.



- Supprime une partie du trafic de transit sur la rue des Coqs
- Supprime les situations de conflit dues au croisement difficile
- Libère de la place en chaussée pour le stationnement
- Libère les espaces de trottoirs occupés par le stationnement



- Report d'une partie du transit sur la rue Hayî
- Détour maximal de 700m pour les riverains rentant chez eux



135 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

- Pose de panneaux à 470€/ unité
- Réaménagements sur la rue de Hayî et le carrefour : 130 000 €

- Fermeture du pont rue Haute-Claire
- Sens de circulation
- Sens de circulation nouveau
- Délimitation de la mise en sens unique

La mise en sens unique descendant du pont Hayî implique de réaménager le carrefour avec la rue Grande et d'élargir la voirie pour permettre le double sens de circulation. Un parking de 6-8 places peut être dégagé au nord, sur une zone appartenant à la commune.



Grèce Hologne



PCM de la commune de Grâce-Hologne

7/12/2017

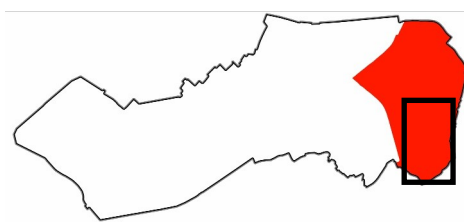
39

III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°VL 2-2 : LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT SUR LES AXES INADAPTÉS – RUES VERT-VINÂVE, E. JOSSENS ET J. ROUYER



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

L'axe Rouyer-Jossens-Vert Vinâve compose, avec l'axe Janson, la liaison de transit principale au travers de l'entité Grâce-Berleur. Néanmoins, contrairement à Janson, il n'a pas vocation, et n'est donc pas adapté, à accepter une charge de trafic importante, qui plus est aux vitesses régulièrement importantes.

Si certaines mesures proposées vont permettre de diriger davantage les flux vers l'axe Janson, la mesure VL 2-2 vise directement à limiter (phase 1) puis empêcher (phase 2) toute utilisation de l'axe Rouyer-Jossens-Vert Vinâve comme voie de transit. La **première étape** consiste en la réorganisation du stationnement sous forme de poches dans la rue Rouyer (comme dans le cadre de la mesure TC1). La **seconde étape, optionnelle**, propose de fermer le passage sous-voies (borne rétractable). Les rues Joseph Rouyer et Edouard Jossens seraient donc mise en impasse (avec des aires de retournement de part et d'autre du passage sous-voies). L'accès aux habitations de la rue Vert-Vinâve pourrait se faire via les rues E. Solvay et Grétry, le tronçon entre cette dernière et la rue du Château étant mis à sens unique vers Pérou., de même que la rue Jean Volders (descente).

MESURE PROPOSÉE

Couper l'axe Rouyer-Jossens-Vert Vinâve à hauteur du passage sous-voies afin d'empêcher tout trafic de transit et les nuisances/risques associés. Prévoir la **mise en place d'une borne rétractable** pour permettre aux services d'urgence et communaux de pouvoir continuer de passer, les modes actifs conservant par ailleurs la possibilité de passer librement.



- Anticipe une éventuelle fermeture du passage sous-voie.
- Supprime entièrement le trafic de transit sur les axes cités
- Implique un détournement important pour les riverains en l'absence d'accès
- Faisabilité technique et financière du nouvel accès

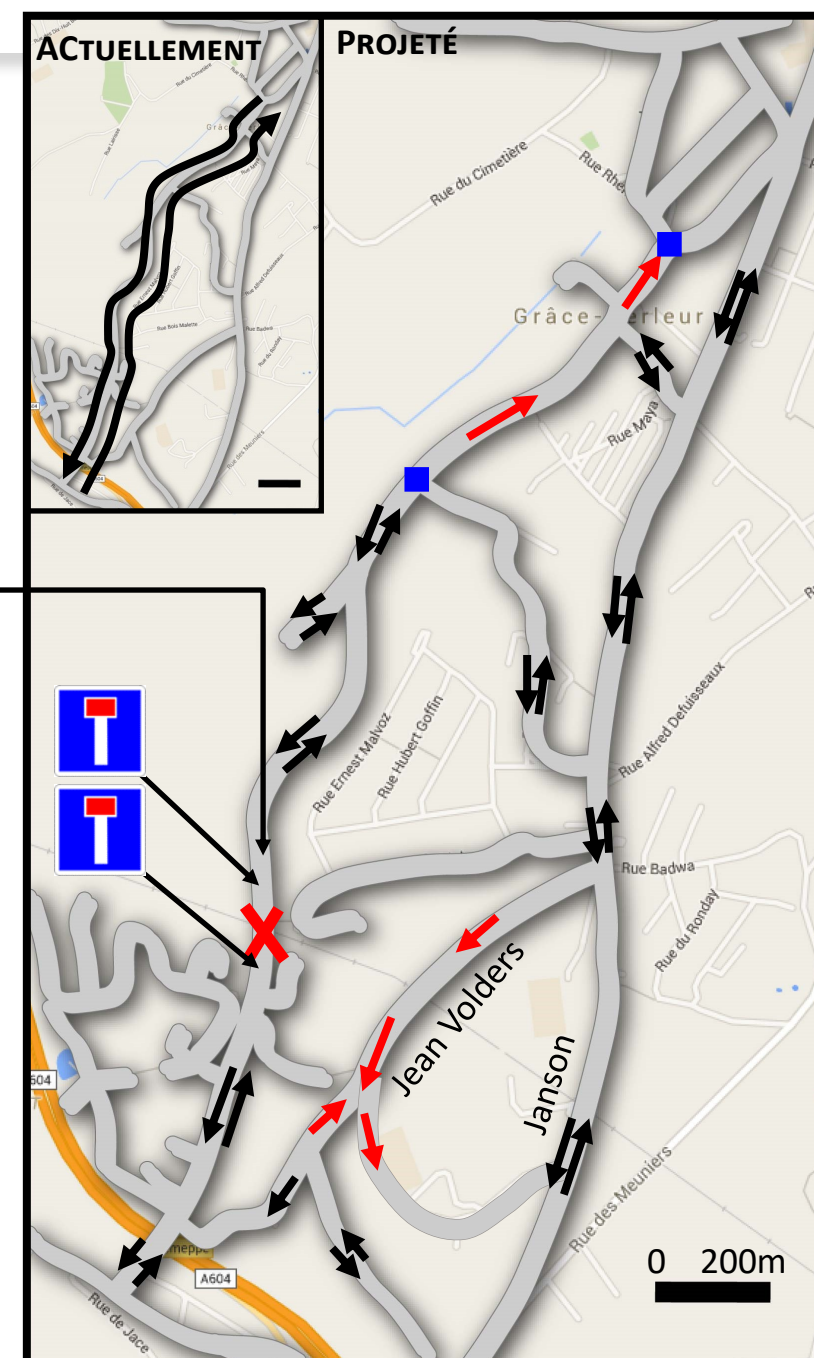


67 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Désignation de poches de stationnement au sol, d'une longueur maximum de 50 m : 500€ / unité (signalétique, marquage au sol)
- Mise en place de deux bornes escamotables à 2 000€ / unité
- Emplacements dépose-minute en amont du passage sous-voies 1 000€ / emplacement
- Deux zones de rebroussement (30 000€ / zone)

- Sens de circulation
- ✗ « Coupure » optionnelle de la route (E.Jossens)
- Mise en sens unique
- ⊥ Panneau d'impasse (avec stationnement dépose-minute pour l'école)



Grâce-Hollogne

strateg



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

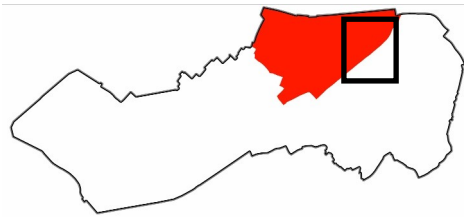
40

III.4 Le volet routier



FICHE ACTION N°VL 3 : PRÉVOIR DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS À L'EXPANSION DES ZONES ÉCONOMIQUES

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Les zones d'activités bordant l'aéroport, et notamment *Liège Logistics*, génèrent un trafic important sur quelques axes en particulier. Au niveau du rond-point rue de la Valise, ce trafic venant de l'autoroute reste mêlé à celui qui sort pour rejoindre l'A604 et, notamment, les centres de Hollogne et Grâce. Cette situation peut générer de remontées de files, qui devraient tendre à s'intensifier avec les développements annoncés (développements de la Plaine de Cubber, secteur nord autour de la route de contournement, etc.). Pour limiter préventivement ces effets, la mesure VL 3 porte sur la création d'un *by-pass* permettant aux flux sortants de l'A15 au niveau de l'échangeur n°3 de pouvoir directement rejoindre la chaussée de Liège (via la rue de la Valise) sans passer par le rond-point. Ce carrefour ne servirait donc plus que pour les flux allant soit en direction de l'aéroport, soit en direction de l'A604.

MESURE PROPOSÉE

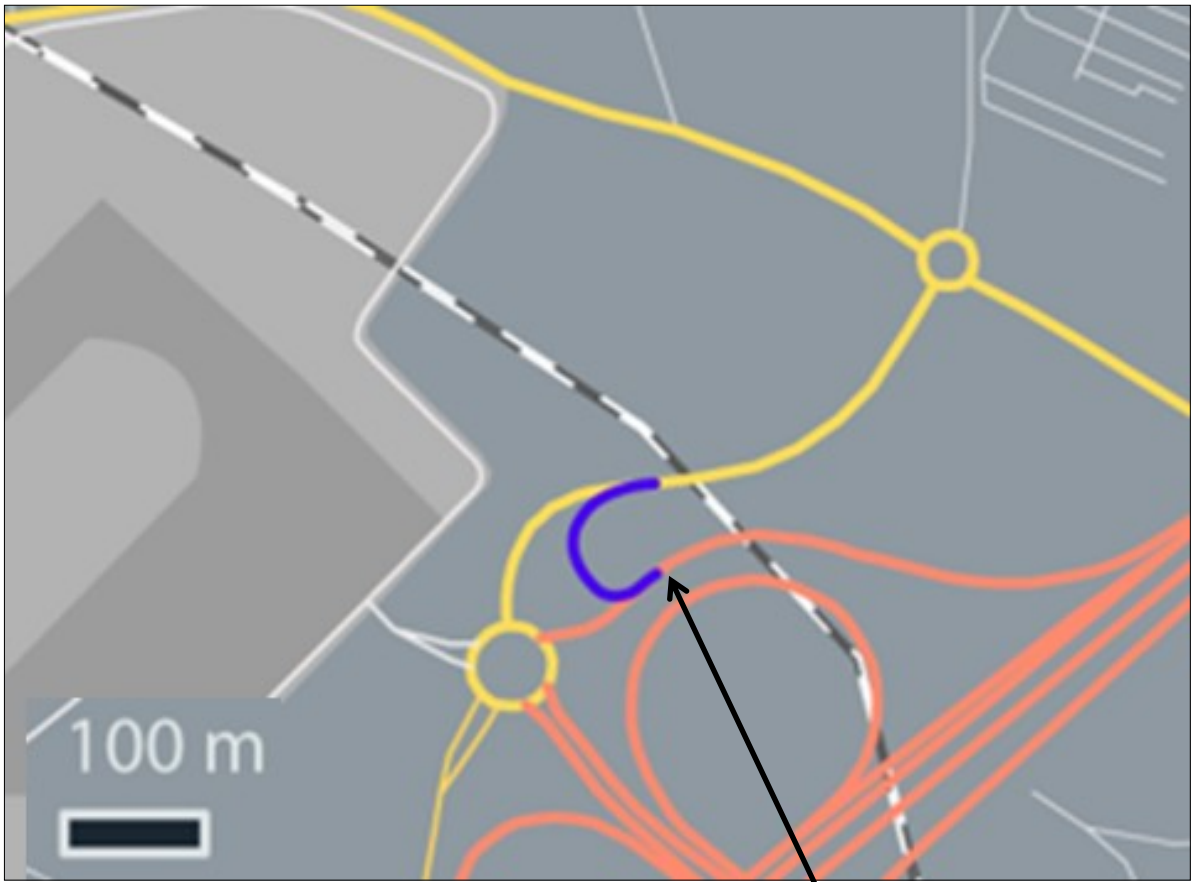
Aménager un by-pass à l'échangeur de Grâce-Hollogne pour VL et PL en direction de Liège Logistics

- Permet de désaturer le rond-point de l'échangeur de Grâce-Hollogne
- Améliore l'accessibilité des zones économiques de l'aéroport
- Faisabilité technique et financière du by-pass
- Nécessite une concertation avec la Région wallonne

€ 210 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création d'une nouvelle chaussée de 7 m de large sur 150 m à 200€ / m²



III.4 Le volet routier



FICHE ACTION N°VL 4 : RÉSORBER LE POINT NOIR DE CONGESTION AUTOMOBILE : N637 # PAQUE

LOCALISATION



SITUATION ACTUELLE

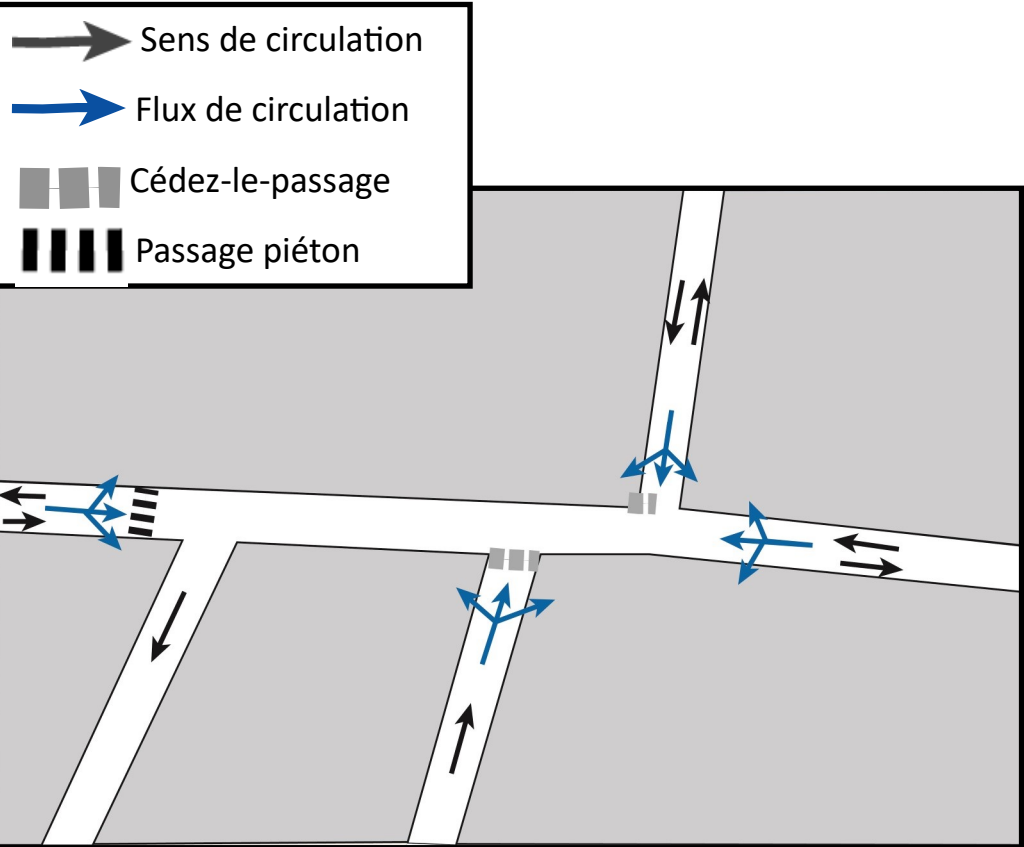
Le carrefour entre la N637, les rues Paque, Chaudronnerie et Ateliers Smulders est soumis à un trafic chargé, particulièrement aux heures de pointe, s’expliquant par la proximité des échangeurs 31a, 32 et 33 de l’autoroute E25 et l’importance du transit ouest-est s’effectuant sur la N637.

Deux problèmes principaux sont relevés à partir d’observations confirmées par des calculs de capacité du carrefour réalisés grâce aux comptages des véhicules effectués aux hyperpointes. La situation la plus critique est constatée à l’heure de pointe du soir.

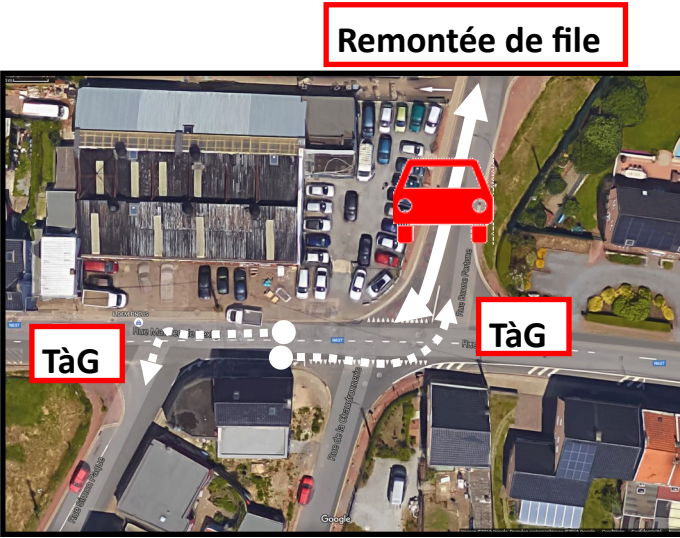
Le carrefour **n’étant pas régulé**, les véhicules voulant s’insérer sur la N637 **n’ont pas la priorité** et doivent attendre parfois longtemps, ce qui engendre **des remontées de file** jusqu’à la rue du Monténégro. D’autre part, en l’absence d’une voie de stockage leur étant dédiée, les véhicules sur N637 désirant tourner à gauche, soit vers la rue des Ateliers Smulders, soit vers celle de la Chaudronnerie, bloquent la circulation sur la N637 car ils doivent attendre que le flux en sens inverse s’interrompt. Les tableaux suivants récapitulent les taux de saturations observés sur chaque entrée du carrefour en heures de pointe matin et soir. Au-delà de 80% de saturation, on considère que le trafic est congestionné, ce qui est le clairement le cas pour les flux devant s’insérer sur la N637, tout particulièrement sur la rue des Ateliers Smulders où le taux de saturation avoisine les 190% (signifiant blocage et itinéraires de report).

MESURE PROPOSÉE

Court terme : Mise en place de feux tricolores
Moyen terme: Création d’une boucle de circulation autour de la rue Laguesse et Bonne fortune



HPM (7H45-8H45)				
Rue	Mouvement	Flux	Capacité	Saturation
N637 ouest	1+2+3	480	860	56%
N637 est	4+5+6	355	860	41%
Ateliers Smulders	7+8+9	280	320	88%
Simon Paque	10+11+12	250	320	78%

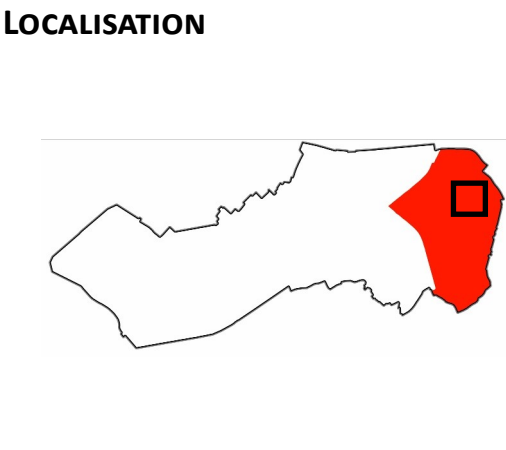
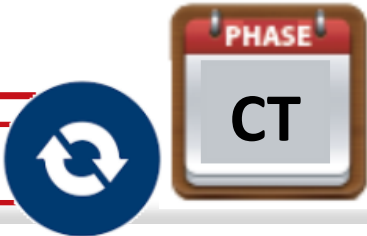


HPS (16H15-17H15)				
Rue	Mouvement	Flux	Capacité	Saturation
N637 ouest	1+2+3	550	860	64%
N637 est	4+5+6	510	860	59%
Ateliers Smulders	7+8+9	440	230	191%
Simon Paque	10+11+12	205	230	89%

Saturation	
<45%	Très fluide
45 à 79%	Moyennement fluide
80% à 100%	Peu fluide à congestionné
>100 %	Congestionné

III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°VL 4 : RÉSORBER LE POINT NOIR DE CONGESTION AUTOMOBILE : N637 # PAQUE



DESCRIPTION DE L'INTERVENTION À COURT TERME

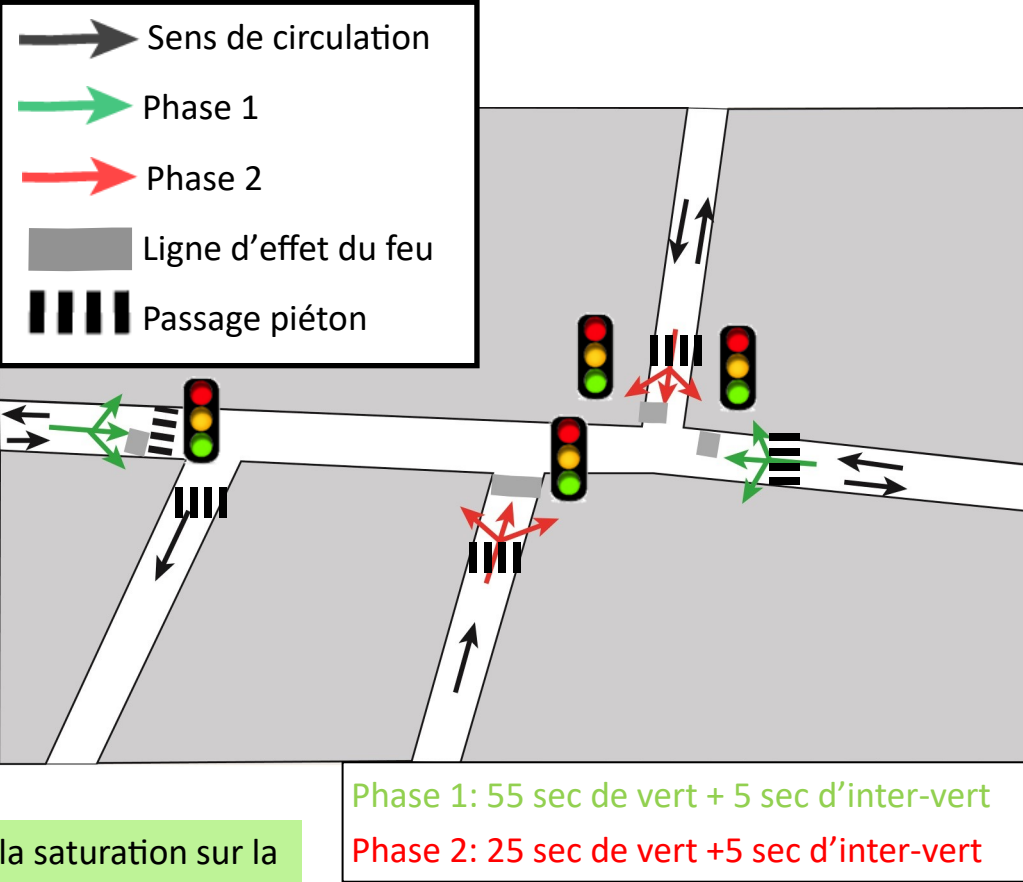
La mise en place de feux tricolores au carrefour facilite l'insertion des véhicules sur la N637, résolvant en partie la saturation de la rue des Ateliers Smulders.

Les phases de feux peuvent s'adapter en fonction des périodes de la journée, les problèmes de congestion étant ponctuels (heures de pointe seulement). D'autre part, le ralentissement du trafic apporté par les feux permet au carrefour de gagner en sécurité pour les usagers faibles en leur donnant du temps pour traverser (des passages piétons peuvent être aménagés en plus à chaque entrée).

Cependant l'emprise de la voirie ne permet pas l'aménagement d'une voie de stockage pour les mouvements de tourne-à-gauche. Afin d'écouler ce mouvement problématique sur la N637, notamment vers la rue des Ateliers Smulders, un décalage à la fermeture d'au moins 5 secondes est conseillé pour les véhicules venant de l'ouest sur la N637.

INTERVENTION N°1

Régulation du carrefour par feux tricolores



HPM (7H45-8H45)

Exemple de dimensionnement pour un cycle long de 90 secondes

Rue	Mouvement	Flux	Capacité	Saturation	
N637 ouest	1+2+3	480	688	70%	↑ +14%
N637 est	4+5+6	355	786	45%	↑ +4%
Ateliers Smulders	7+8+9	280	455	62%	↓ -26%
Simon Paque	10+11+12	280	455	55%	↓ -23%

HPS (16H15-17H15)

Rue	Mouvement	Flux	Capacité	Saturation	
N637 ouest	1+2+3	550	647	85%	↑ +21%
N637 est	4+5+6	510	786	65%	↑ +6%
Ateliers Smulders	7+8+9	440	455	97%	↓ -94%
Simon Paque	10+11+12	205	417	49%	↓ -40%

- Diminue de près de la moitié la saturation sur la rue Bonne Fortune
- Intégration des modes doux dans le fonctionnement du carrefour
- Travaux de réaménagements minimisés
- Ne résorbe pas toute la congestion
- Amplifie les problèmes liés aux tourne-à-gauche depuis la N637 vers la rue Bonne Fortune

€ 50.000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations:

- Installation de régulation d'un carrefour simple à 36.000€/unité
- Signalisation verticale (4 panneaux) à 470€/unité
- Signalisation horizontale (marquage) par carrefour à 6.000€/unité
- Création de trois passages piétons à 2.000€/unité

Saturation

<45%	Très fluide
45 à 79%	Moyennement fluide
80% à 100%	Peu fluide à congestionné
>100 %	Congestionné

III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°VL 4 : RÉSORBER LE POINT NOIR DE CONGESTION AUTOMOBILE : N637 # PAQUE

LOCALISATION



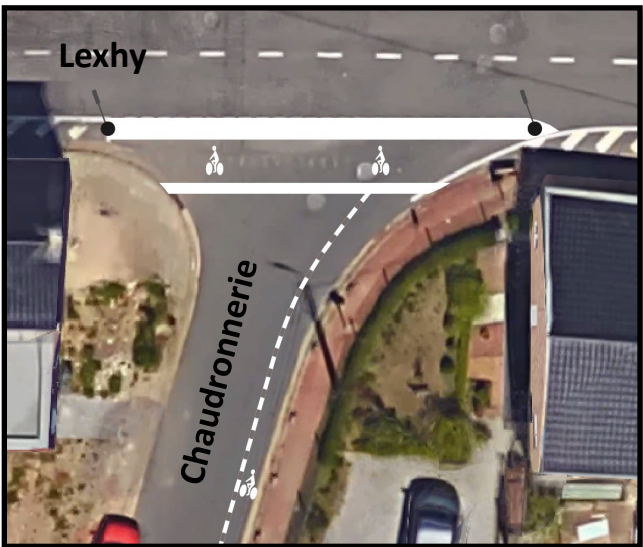
DESCRIPTION DE L'INTERVENTION MOYEN TERME

La première intervention ne résorbant pas totalement toute la congestion au carrefour, il est proposé de la poursuivre avec la mise en sens unique de la rue des Ateliers Smulders jusqu'à la rue Bonne Fortune, permettant de supprimer les mouvements bloquants de tourne-à-gauche depuis la N637. Les véhicules sont alors amenés à emprunter la rue Laguesse. Pour éviter de reporter le problème au carrefour des rues Laguesse # rue Mathieu de Lexhy # rue Tiba, une voie de stockage des véhicules tournant à gauche peut être créée sur une trentaine de mètres minimum, exigeant l'achat de terrains sur la parcelle entre les rues Bonne Fortune et Laguesse (actuellement affectée à l'habitat au plan de secteur). Avec cette solution, les taux de saturation calculés au carrefour Paque # Lexhy correspondent à une circulation fluide à moyennement fluide.

Un complément éventuel à cette mesure serait de permettre l'accès entrant au parking du supermarché *Leader Price* depuis le nord (pas uniquement à l'est)

INTERVENTION N°2

Régulation du carrefour par feux tricolores et création d'une boucle de circulation autour des rues Laguesse et Ateliers Smulders.



Un sas à vélo serait également à prévoir rue de la Chaudronnerie, venant compléter l'aménagement de bande cyclable pour assurer visibilité et confort aux cyclistes.



- Résorbe toute la congestion aux hyperpoints
- Détour négligeable pour les véhicules (+300m)



- Implique le réaménagement du carrefour rue Laguesse # N637
- Expropriation de terrains nécessaire



+20.000 € htva (qui s'ajoutent aux 50.000€ de l'intervention n°1)

Hypothèses de calcul des estimations:

- Aménagements précédents liés au carrefour à feux
- Création d'une voie de tourne-à-gauche de 3m de large sur 30m à 200€/m2



Saturation

<45% **Très fluide**

45 à 79% **Moyennement fluide**

80% à 100% **Peu fluide à congestionné**

>100 % **Congestionné**

HPS (16H15-17H15)

Exemple de dimensionnement pour un cycle long de 90 secondes

Rue	Mouvement	Flux	Capacité	Saturation
N637 ouest	1+2+3	550	647	61%
N637 est	4+5+6	445	786	69%
Ateliers Smulders	7+8+9	440	455	69%
Simon Paque	10+11+12	205	417	35%

➡ -3%

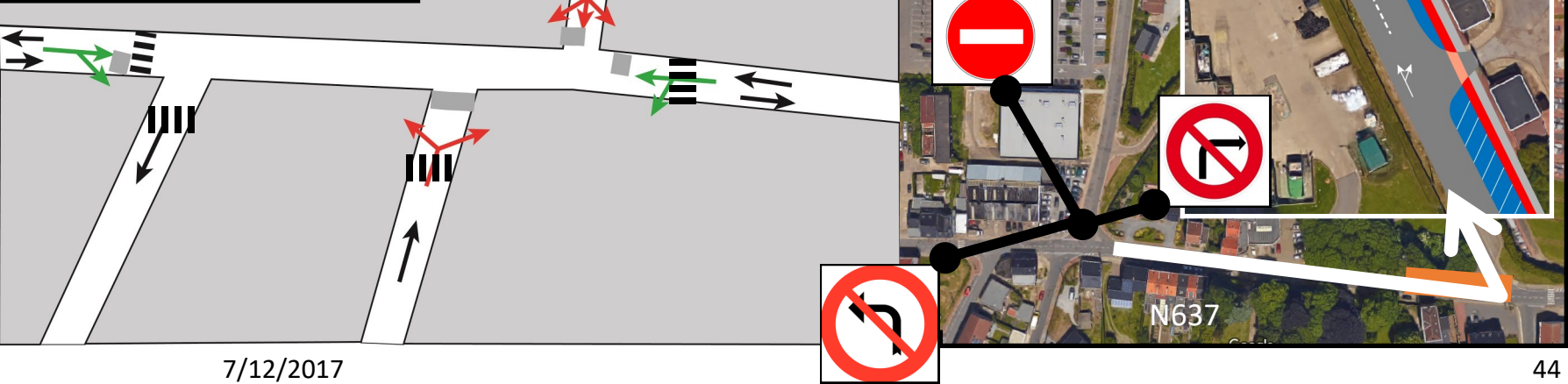
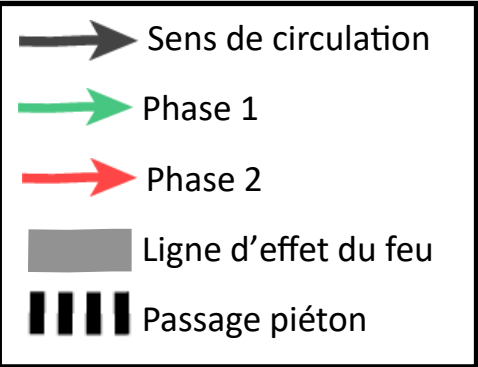
➡ +10%

➡ -122%

➡ -54%

Phase 1: 45 sec de vert + 5 sec d'inter-vert

Phase 2: 35 sec de vert +5 sec d'inter-vert



III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°VL 5 : CRÉER DES PARKINGS DE COVOITURAGE



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE :

La mise en place d'un réseau de covoiturage s'est progressivement mis en place en plusieurs endroits de la commune depuis de nombreuses années. Ces initiatives se sont faites dans des secteurs proches des accès autoroutiers, mais sur des espaces non spécifiquement désignés à cet effet et, par conséquent, pas forcément adaptés. Pour répondre à cette demande bien réelle (visible au niveau de la rue Toute-Voie, à proximité de l'aéroport), la mesure VL 5-1 propose la création de 3 parkings de covoiturage. Le premier semble pertinent au niveau du carrefour Toute-Voie # A604, puisque les emprises sont importantes et un parking « sauvage » est présent coté ouest du pont. Cet aménagement est possible en complément de la mesure SR 1-2, qui propose un réaménagement du carrefour et une redistribution de l'espace. Un 2^{ème} parking de covoiturage semble pertinent à proposer en articulation des développement de la ZAE prévus aux abords de *Liège Logisitcs* et un 3^{ème}, qui devrait être balisé et sécurisé par un système anti-effraction faute d'un faible contrôle social (barrière, caméra de surveillance, éclairage, etc.), proposé rue Diérains Près contre l'ancien bassin d'orage.

MESURE PROPOSÉE :

Développer des parkings de covoiturage à proximité des points d'accès au réseau autoroutier, de manière à répondre à une demande réelle (stationnement sauvage constaté) ainsi qu'à réduire l'autosolisme et les nuisances que cela représente (pollution supplémentaire, congestion, etc.).



- Permet de réduire l'autosolisme
- Amène à des réductions de trafic



- Coût des aménagements
- Dépend de la transformation du carrefour entre les voie d'accès à l'A604 et la rue Toute-Voie

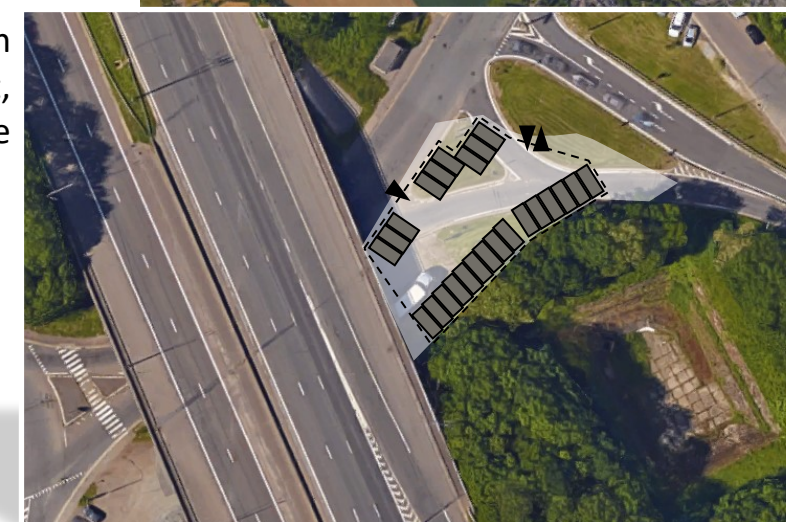


Entre 45.000€ et 140.000€ htva (par parking selon les options de revêtement, de mobilier urbain, d'éclairage, etc.)



Illustration d'un aménagement type pouvant être réalisé au niveau des zones d'activités en développement, à proximité de l'accès à l'A15.

Aménagement d'environ 25 pl. de stationnement, accessibles à hauteur de l'échangeur vers l'A604.



III. 5. Le volet stationnement



III.5 Le volet stationnement automobile

FICHE ACTION N°ST 1 : OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

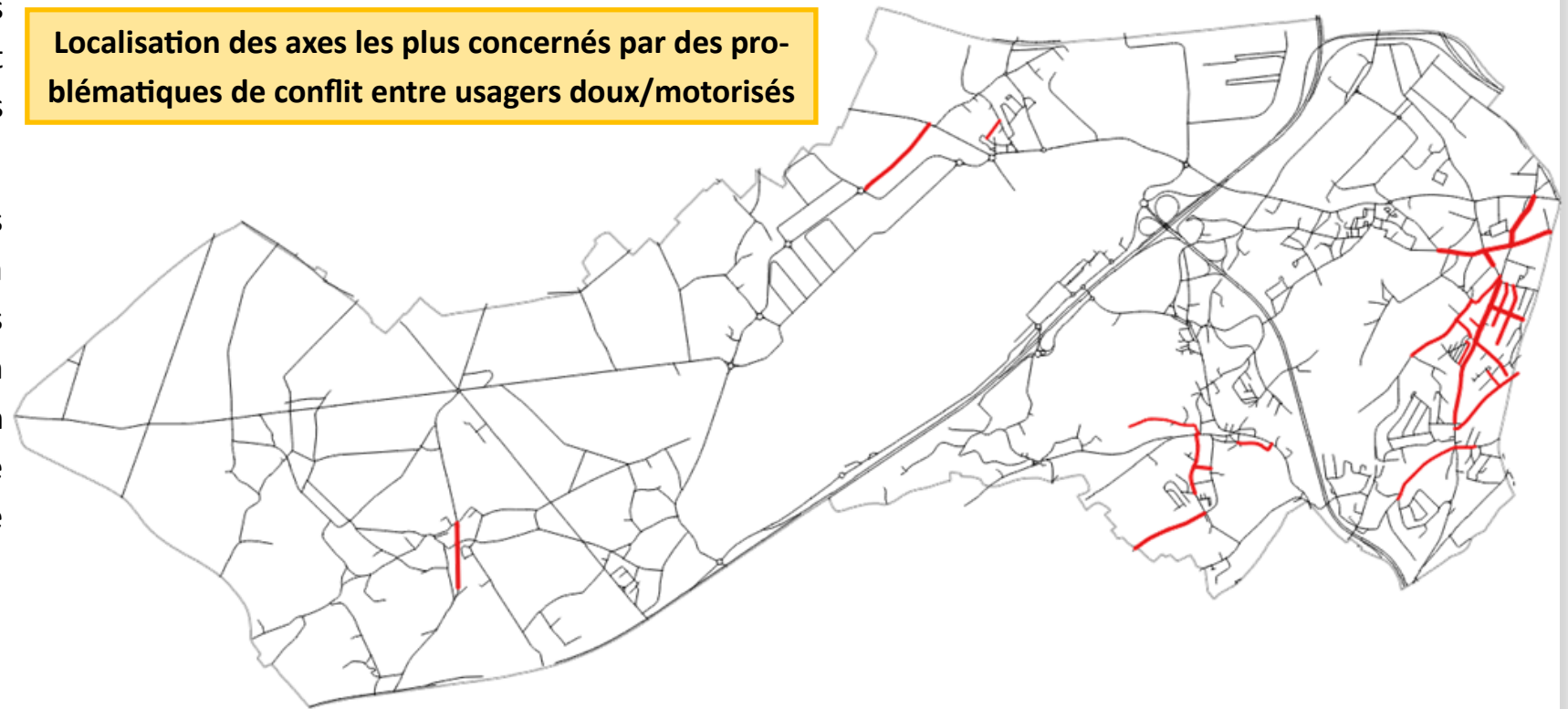


DESCRIPTION DE LA MESURE :

La topographie localement marquée du territoire et la pression foncière aux abords de la ville de Liège ont amené le territoire de Grâce-Hollogne à s'urbaniser densément, en particulier dans le secteur est. Cette densité s'est faite autour d'un réseau viaire aux emprises souvent réduites, qui amène aujourd'hui des conflits inter-usagers avec, d'une part, les automobilistes qui souhaitent stationner leur(s) voiture(s) à proximité du domicile (les ménages disposant généralement de plusieurs voitures) et, d'autre part, les piétons qui doivent pouvoir circuler librement (trottoir d'au moins 1,5m). S'ajoute à cela un réseau viaire majoritairement composé de voiries de desserte (sur Grace-Berleur, seuls les axes Janson, Meuniers et Lexhy ont vocation et sont adaptés à recevoir un trafic de transit) contraignant certains croisements ou le stationnement.

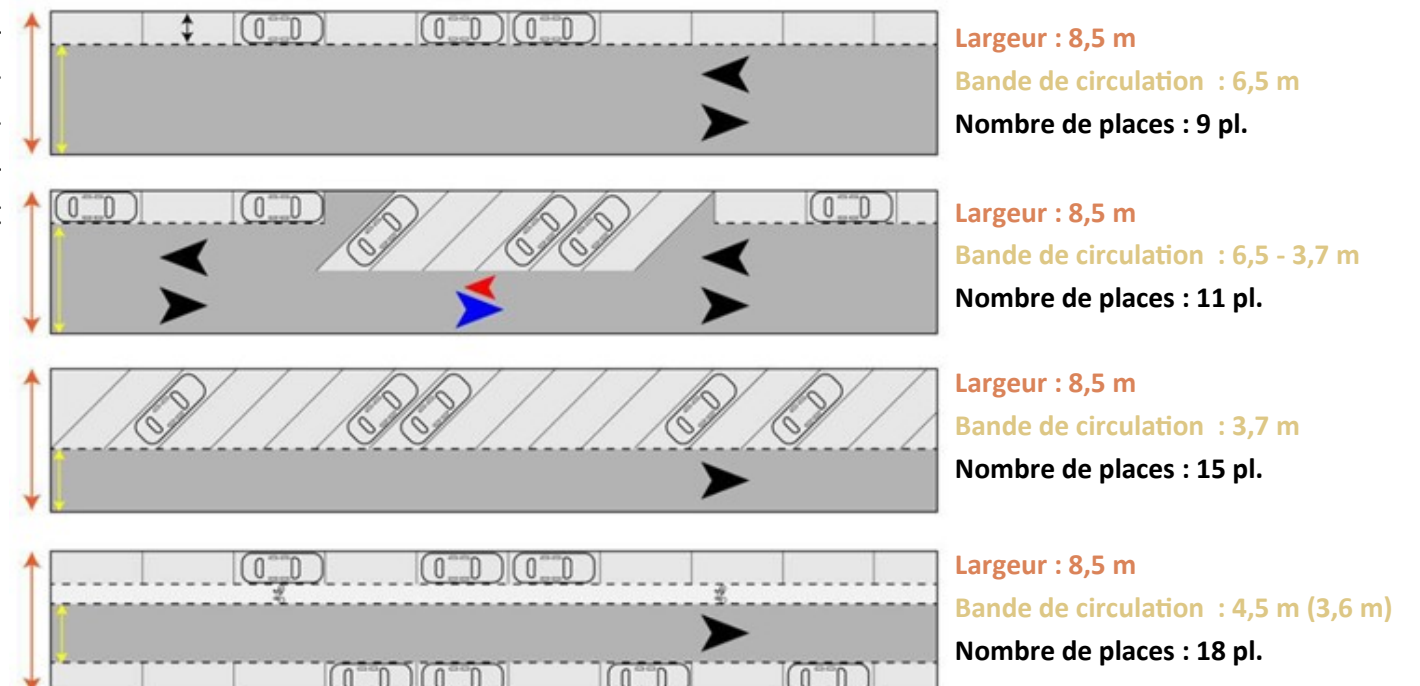
Les emprises de voiries étant invariables (distance entre deux frontons bâtis), les solutions à trouver pour répartir au mieux les espaces de circulations propres à chaque mode doivent être trouvées au cas par cas, en redistribuant certaines emprises, en réduisant certain(e)s espaces/possibilités de stationnement, en repensant certains sens de circulation (mise à sens unique partielle ou totale d'un axe) ou bien encore en préférant réaliser un espace suffisamment dimensionné plutôt que deux insuffisants (il vaut mieux par exemple proposer un trottoir de 1,5m que deux de 0,75m).

Localisation des axes les plus concernés par des problématiques de conflit entre usagers doux/motorisés



Quatre exemples de réorganisation d'une voirie, permettant dans ce cas de progressivement gagner en stationnement mais en rognant sur les espaces de circulation.

- Permet à chaque usager de disposer d'un minimum d'espace correspondant à ses besoins en déplacements.
- Améliore la sécurité des déplacements, notamment pour les modes actifs.
- Nécessite de devoir rogner sur certaines emprises.
- Peut impliquer de devoir se stationner plus loin de son domicile, mais le cheminement voiture-domicile est plus sécurisé/confortable.



III.5 Le volet stationnement automobile



FICHE ACTION N°ST 1 : OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

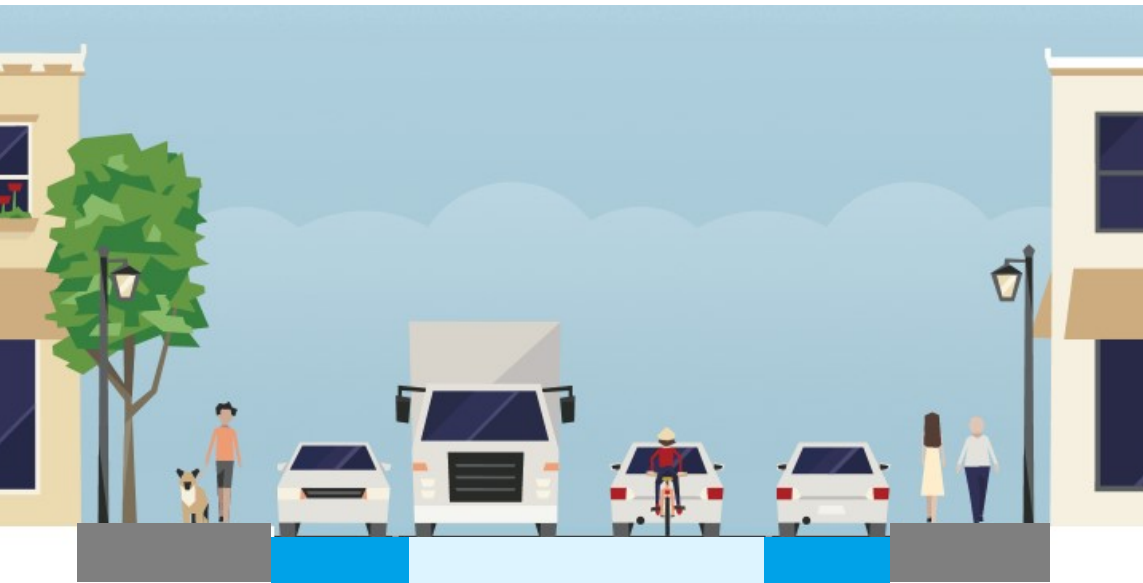
DESCRIPTION DE LA MESURE :

Sur les axes les plus concernés par les problématiques de partage de l'espace, des réflexions sont à entreprendre au cas par cas afin de penser la redistribution de l'espace à des fins sécuritaires et d'accessibilité tout en pénalisant le moins possible un mode par rapport à un autre. Les éléments repris ci-dessous représentent une « boîte à outils » destinée à alimenter les réflexions futures des gestionnaires de voirie lors d'opportunité de réaménagement des voiries, avec comme objectif un meilleur rééquilibrage de l'espace public.

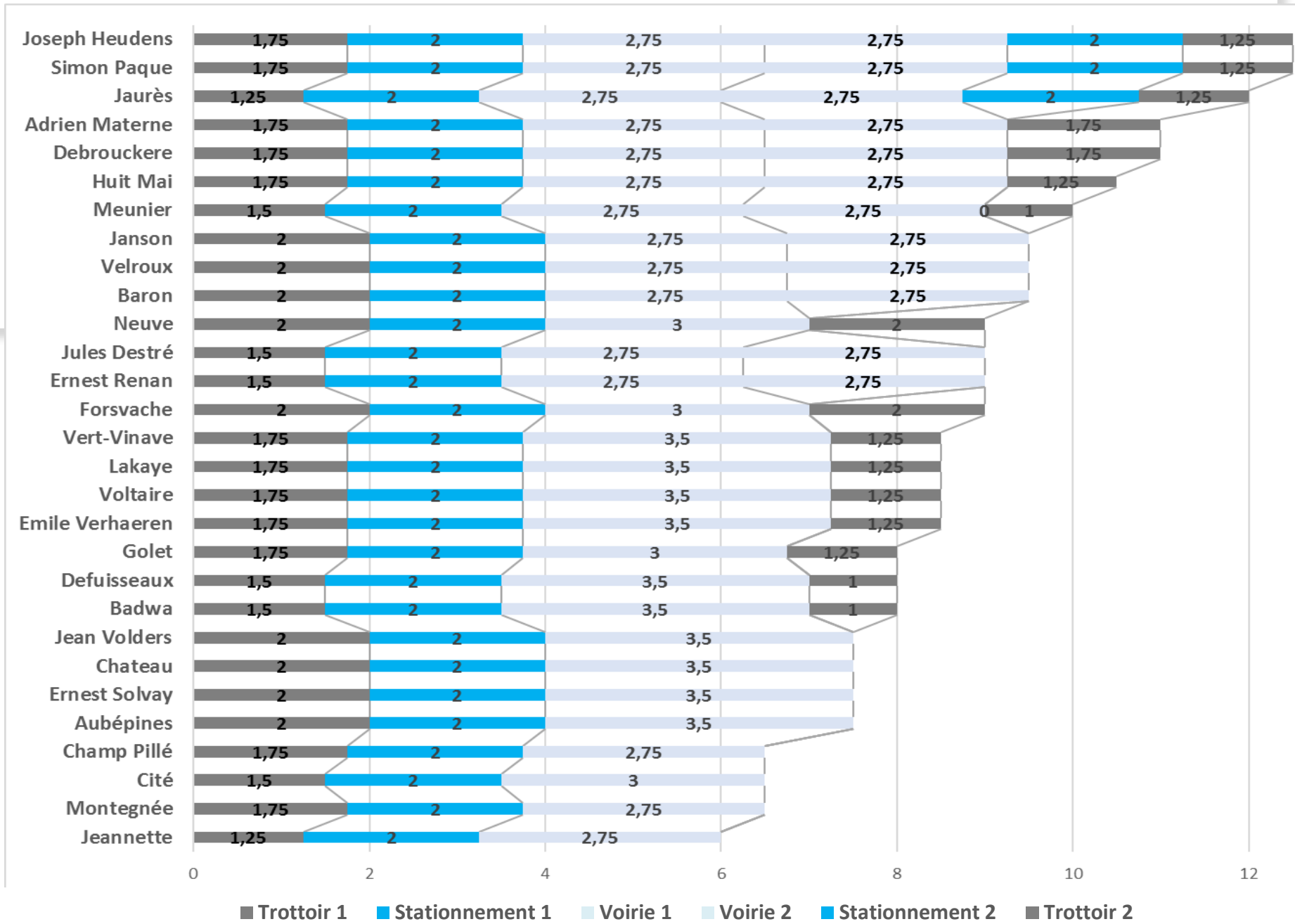
Les emprises moyennes de ces axes ont ainsi été relevées et des dimensionnements « optimums » sont proposés, pouvant être adaptés sur tout ou partie de chaque axe. Certaines emprises sont incompressibles, comme la bande de stationnement qui ne peut être inférieure à 2m, la bande de circulation inférieure à 2,75m et le trottoir à 1,5m (voire 1,25m sur une courte distance). Par ailleurs, seuls les espaces de stationnement peuvent être interrompus localement.

Prenons l'exemple de la **rue Jean Volders**, qui offre une emprise totale de 7,5m et qui est actuellement en double sens, avec du stationnement et des trottoirs très réduits voire inexistants. Une réorganisation de l'espace peut être :

- la création d'un seul trottoir, confortablement dimensionné à 2m, ininterrompu tout le long du tracé.
- La mise en place des bandes de stationnement de 2m de large, le long desquelles la circulation en double sens n'est plus possible.



Trottoir
Bande de stationnement
Voirie
Bande de stationnement
Trottoir

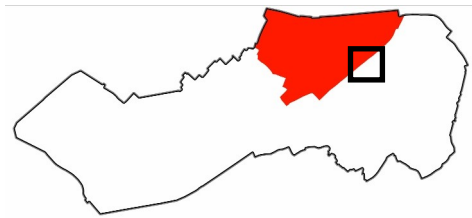


III.4 Le volet routier



FICHE ACTION N°ST 2 : SÉCURISER LES EMPLACEMENTS UTILISÉS AU ABORDS DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE :

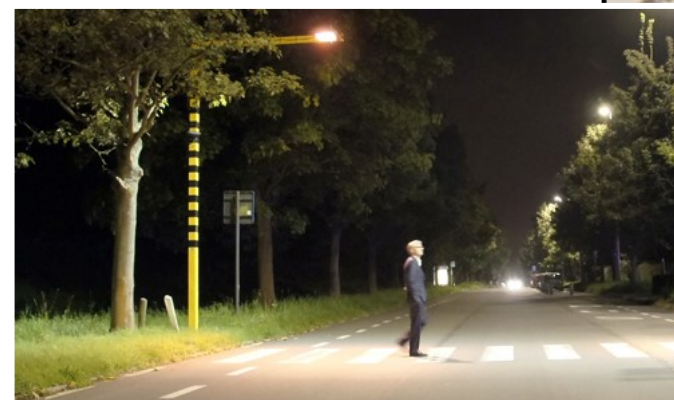
La fiche ST2 vise à sécuriser davantage l'un des espaces de stationnement les plus utilisés : la rue de l'aéroport. Cette longue voie, bordée de deux bandes de stationnement et située non loin des accès à l'A604 et l'A15, est utilisée par des travailleurs de la zone ou des covoitureurs mais ne dispose pas d'aménagements assurant leur sécurité lors de leur sortie de véhicule. En effet, les espaces de stationnement ne sont bordés d'aucun trottoir et il n'y a qu'une seule traversée (non signalée verticalement et ne disposant pas d'un éclairage spécifique).

La mesures visant donc la création de deux linéaires de trottoirs et d'une traversée centrale suffisamment éclairée et signalée que pour garantir une sécurité adéquate aux usagers lors de leur changement de véhicule ou, pour les employés de la zone de l'aéroport stationnant sur ces emprises, de rejoindre plus sereinement leur lieu de travail.

MESURE PROPOSÉE :

Améliorer la sécurité de la zone de stationnement riveraine de l'aéroport, avec les aménagements associés à la sécurité :

- création de deux trottoirs (de part et d'autre) de 1,5 m de largeur ;
- ajout de deux traversées piétonnes (au sud et au centre).



Passage piéton éclairé grâce à deux spots



- Encourage le covoiturage
- Sécurisation de la rue de l'Aéroport



- Coût des aménagements



60 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Aménagement de 350 m de trottoirs de 1,5 m de large à 100€ / m²
- Signalétique à 470€ / panneau



Grèce-Hollogne

strateg



PCM de la commune de Grèce-Hollogne

7/12/2017

III. 6. Le volet transport de marchandises



III.6 Le volet transport de marchandises



FICHE ACTION N°TM 1 : PROPOSER UN PLAN DE JALONNEMENT ÉVOLUTIF POUR LES PL

DESCRIPTION DE LA MESURE :

Le territoire de Grâce-Hollogne dispose de plusieurs zones destinées aux activités économiques, qui vont tendre à se développer dans les années à venir autour du pôle aéroportuaire. Ces zones génèrent des flux de véhicules, et notamment PL, nécessaires mais pouvant générer des nuisances dans certains secteurs résidentiels non destinés à accepter de tels trafics. Le diagnostic avait notamment fait ressortir cette faiblesse sur les rues M. de Lexhy, Sainte-Anne, ch. de Hannut au niveau du carrefour avec l'av. de la Gare, etc. Pour endiguer ce phénomène, qui pourrait se trouver accentué avec les développements économiques prévus, la mesure propose la mise en place d'un plan de jalonnement destiné à orienter facilement les PL depuis les axes autoroutiers vers leurs zones de destination qui peuvent être des zones économiques (*Liège Logistics*, PAE, développements futurs au nord de l'aéroport) comme des commerces implantés en centre-urbain. Ce plan de jalonnement désigne donc des axes de transit PL (les PL sont autorisés à ne faire qu'y passer) et des axes de dessertes, sur lesquels les PL qui s'engagent doivent avoir une destination.

Concertation à prévoir avec la SOWAER/SPI pour l'élaboration du plan de jalonnement PL

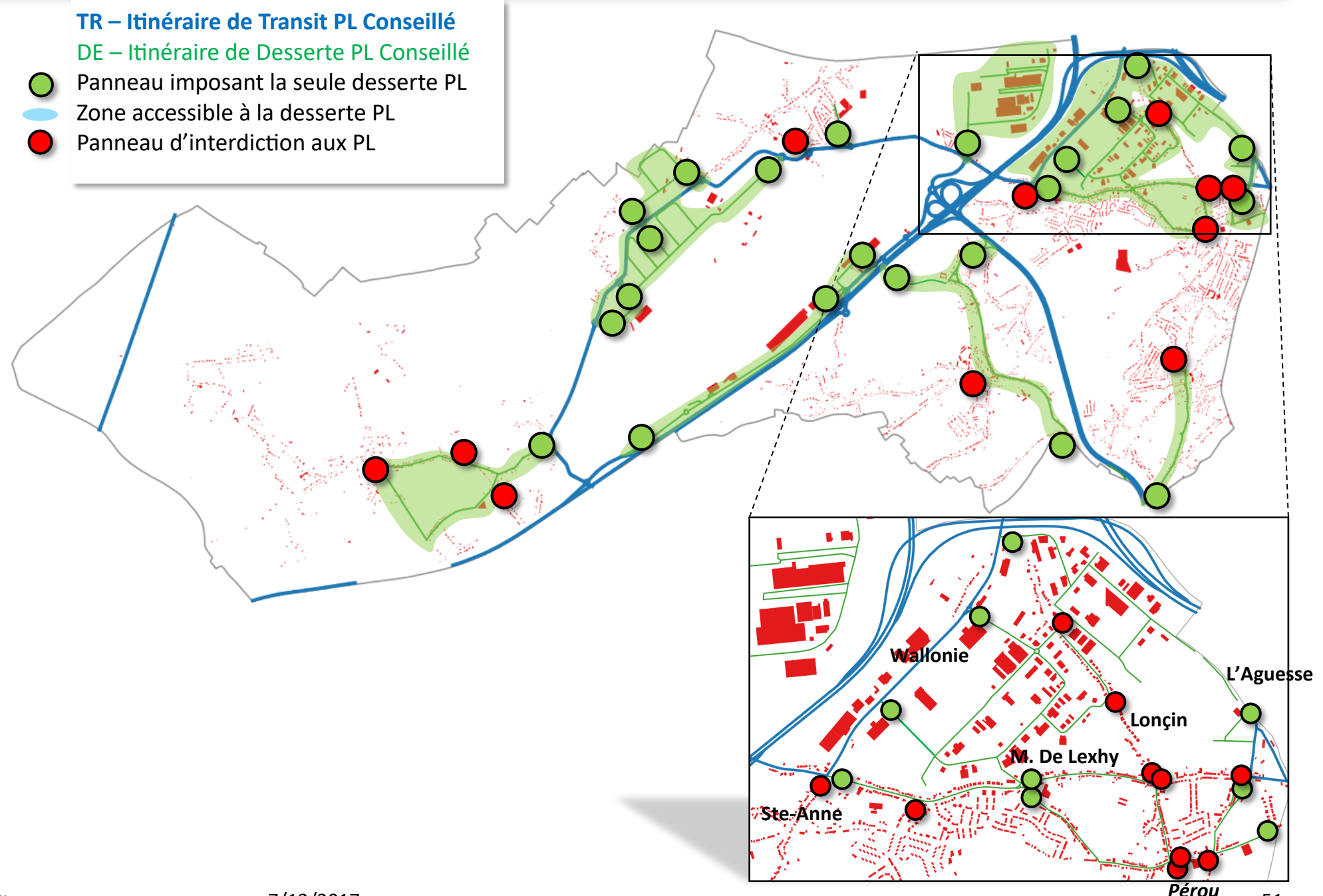
OBJECTIFS :

- Orienter les PL vers les axes adaptés à les accueillir, en transit ou en desserte.
- Permettre aux transporteurs d'atteindre rapidement leur destination et dans de bonnes conditions.
- Assurer un confort de vie aux habitants en les préservant du trafic PL.

MESURES PROPOSÉES :

- Gérer un plan de jalonnement des itinéraires et interdire la circulation poids-lourds sur certains axes.

- Préserver les zones résidentielles
- Améliorer les conditions d'accès des PL
- Renforcer la lisibilité du réseau
- Difficulté du contrôle et des mises à jour GPS.



€ 24 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Signalétique (50 panneaux de jalonnement) à 470€ / panneau

III. 7. Le volet mobilité scolaire



III.7 Le volet mobilité scolaire



FICHE ACTION N°MS 1 : AMÉLIORER L'ACCÈS ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES

DESCRIPTION DE LA MESURE :

Les abords des écoles sont régulièrement congestionnés aux heures d'entrée/sortie de cours, dû notamment aux habitudes de déplacements motorisés (lié au manque d'alternatives pour les modes actifs et, pour certains établissements, de transports en commun) mais également au manque d'espace permettant un stationnement convenable à proximité immédiate des accès. Une analyse multicritère a donc été menée pour chaque établissement afin de mettre en lumière la nécessité et la faisabilité de créer une zone de « kiss&go », destinée uniquement à accueillir très temporairement les parents motorisés. L'aspect temporaire est important, puisqu'il s'agit ici d'avoir une rotation du stationnement très importante afin de rapidement dégager l'espace pour

une autre voiture et éviter ainsi du stationnement sauvage et/ou dangereux .

Méthodologie pour désigner une zone « kiss&go » :

- **niveau d'enseignement de l'école**: utilité optimale pour une école primaire ;
- **distance domicile-école** et mode de déplacement des élèves pour leur trajet : utilité optimale pour les plus grandes distances ;
- **pression du stationnement** en voirie aux abords de l'école: utilité optimale en l'absence de stationnement facile à proximité ;
- **longueur suffisante aux abords de l'école** (rayon de 30 à 50 m maximum) ;
- **la possibilité de créer un cheminement** court et sécurisé entre la zone « kiss&go » et l'entrée de l'école.

MESURE PROPOSÉE :

- créer des zones de dépose minute aux abords des écoles ;
- limiter les possibilités de stationnement des parents d'élèves, qui sont invités à dégager rapidement l'espace ;
- entreprendre des actions de communication pour sensibiliser les parents à s'arrêter sur ces zones plutôt qu'en double-file.



- Réduit les problèmes de congestion lors des entrées/sorties d'école
- Limite la mise en danger des élèves



- Places devant être accessibles facilement (minimum de manœuvre) au risque d'être préférées aux double-file
- Risques de stationnement illicite de riverains durant les heures réservées (contrôle nécessaire)



Min 7 000 € / école htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- 3 places de dépose-minute à 2 000€ min. /place (marquage au sol, potelets/barrières, aménagement d'une allée latérale)
- Signalisation verticale (1 panneau) à 470€/panneau

CF. fiche PM-2



Exemples d'aménagements de dépose-minute (sur voirie ou allée latérale + obligation de sortir à droite)



Ecole de Bierset, avenue de la Gare

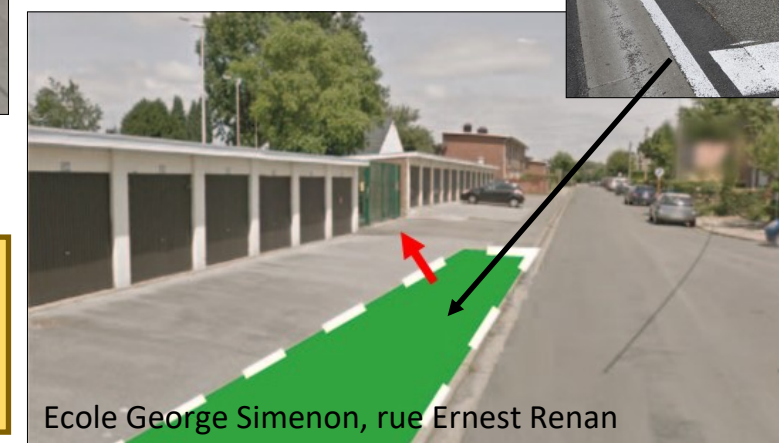


← Accès à l'école

Ecoles désignées comme devant prioritairement bénéficier d'une zone « kiss&go » :
Bierset, St-Etienne, Simonon, Sinebaldo Basile



Ecole Saint-Etienne, rue Michel Body



Ecole George Simonon, rue Ernest Renan



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

III.7 Le volet mobilité scolaire



FICHE ACTION N°MS 2 : MENER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION/COMMUNICATION DANS LES ÉCOLES SUR LA MOBILITÉ DOUCE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DESCRIPTION DE LA MESURE :

Les aménagements et initiatives proposés en vue d'opérer des changements dans les modes de déplacements doivent nécessairement être accompagnés d'une promotion particulière. De nombreuses solutions existent déjà (listées ci-dessous de manière non-exhaustive) afin d'encourager au report modal, notamment auprès des écoliers. Il s'agit de rendre pertinent les aménagements en amenant progressivement les usagers à les utiliser (par exemple, une piste cyclable créée n'est intéressante que si elle est régulièrement empruntée).



- Solutions souvent gratuites et ludiques
- Pédagogique : l'enfant qui se rend à l'école par d'autres moyens qu'en voiture acquiert une meilleure maîtrise spatiale.



- Changement des habitudes souvent difficile à initier
- Efforts d'information et de communication permanents pour éviter l'arrêt des systèmes (notamment pour le pédibus)

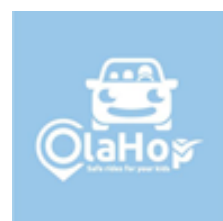


Concept encourageant l'usage du vélo

Défi lancé à des classes primaires/secondaires consistant à faire le plus de kilomètres possible en vélo sur 4 semaines.

Objectif → valorisation l'utilisation du vélo pour aller à l'école.

Projets développés par Pro Velo EDUC tels que le Brevet du cycliste, construire son REVe, etc.



Concepts permettant concrètement d'organiser des co-déplacements

Plateforme permettant une **mise en relation gratuite de parents** souhaitant organiser des **navettes groupées en voiture domicile/école** (covoiturage pour écoliers).

Objectif → réduire le nombre de déplacements automobiles et rotation des services entre parents d'élèves



Plateforme permettant une **mise en relation gratuite de parents** souhaitant **organiser une ligne de pédibus, c'est-à-dire des itinéraires groupés pédestres** pour accompagner les enfants à l'école.

Objectif → permettre aux enfants d'aller à pied à l'école sans nécessairement obliger les parents à les accompagner à chaque fois (rotation entre parents d'élèves).



Concepts permettant d'obtenir des solutions concrètes

Dossier déposé par la commune afin d'obtenir des subsides en faveur de mesures de sensibilisation à la sécurité routière.

Formation de surveillants habilités par la police (bénévoles, pensionnés) pour sécuriser les accès aux écoles.

Ces surveillants ont la capacité de stopper les véhicules, d'arrêter les groupes, de les faire traverser et de veiller à ce que la sécurité soit assurée aux alentours des lieux qu'ils ont à gérer. Ils ont également la capacité de prendre note de mauvais comportements et d'en référer soit au bourgmestre, soit à la police.



Projets développés par Empreintes (*Emile le serpent mobile*) pour encourager, sous la forme du défit, le report modal.

III. 8. Le volet sécurité



III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 1-1 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX—LE CARREFOUR RUE PAUL JANSON # RUE DES MEUNIER

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La configuration en angle aigu entre les rues Paul Janson et des Meuniers, les vitesses élevées pratiquées sur les deux axes ainsi que l'absence de visibilité due à la différence de niveaux entre les voies contribuent à rendre le carrefour dangereux tant pour les automobilistes que pour les piétons amenés à traverser, notamment pour rejoindre les arrêts TEC. L'élargissement des trottoirs au niveau de la rue des Meuniers permet de réduire l'emprise de voirie et de forcer les automobilistes à réduire leur vitesse pour négocier le virage, tout en améliorant la visibilité. Il réduit également la largeur de la voirie Paul Janson, en respectant les exigences requises par le passage des bus (largeur minimum de 6 m et rayons de giration adaptés). Afin de ralentir davantage les automobilistes de la rue Janson, un rétrécissement de voirie est proposé en amont et en aval du carrefour, obligeant les véhicules à anticiper davantage et à réduire leur vitesse (permettant toujours le passage des véhicules de grand gabarit). Ils restent prioritaires par rapport aux flux venant de la rue Meunier. Cette mesure pourra être accentuée via la mise en place d'un feu au niveau du carrefour, mais une étude complémentaire sera alors nécessaire pour déterminer les phases de feux.

MESURE PROPOSÉE

Augmenter l'emprise des trottoirs, réduisant ainsi les voiries Meunier et Janson sur lesquelles les automobilistes seront contraints de ralentir. Proposée à court terme, cette mesure pourra être révisée par la suite afin de proposer un aménagement plus fort, par exemple un carrefour à feux.



- Oblige les automobilistes à réduire leur vitesse
- Sécurise les traversées piétonnes
- Améliore la sécurité du carrefour



- Emprises très réduites pour les véhicules
- Mesure à conforter ultérieurement



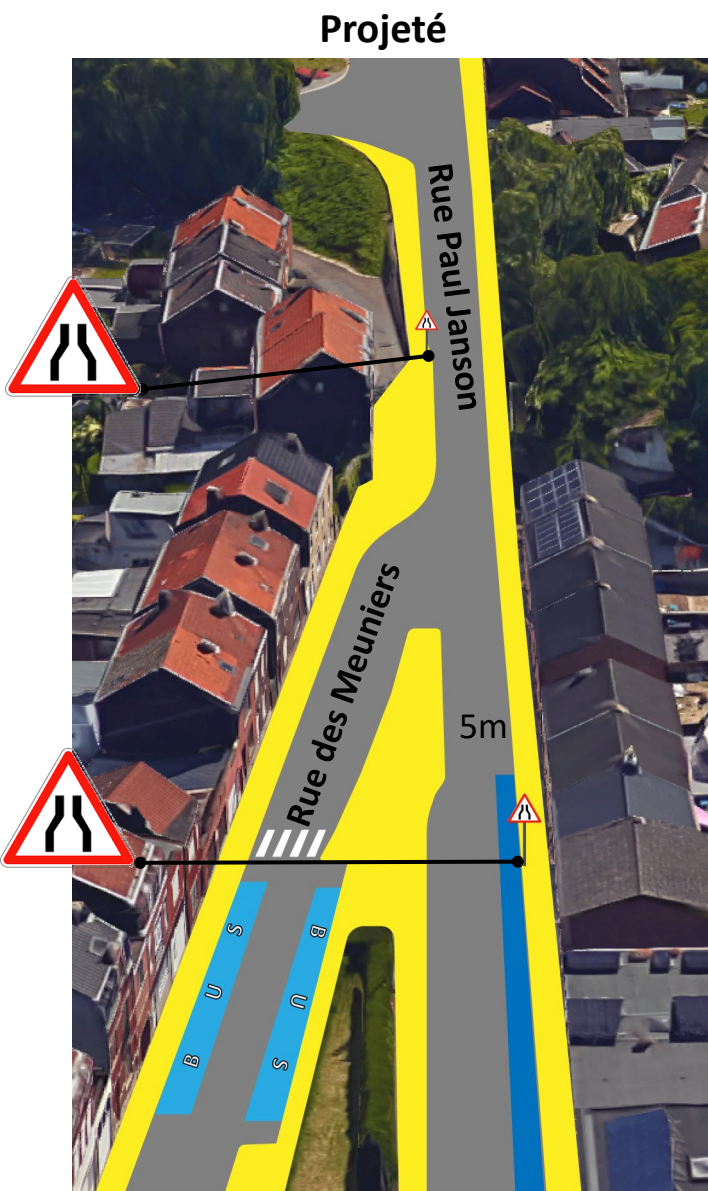
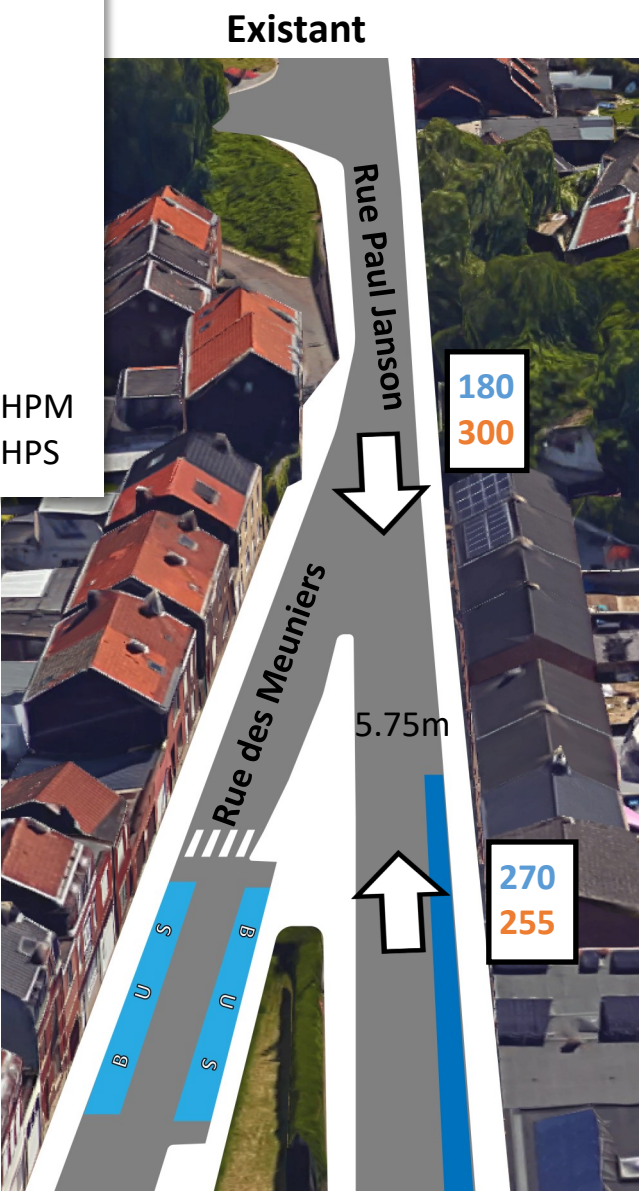
7.000 € htva *

Hypothèses de calcul des estimations :

- Elargissement des trottoirs d'un îlot à 100€/m²
- Signalisation (rétrécissement de voirie) à 470€/panneau

*Prix calculé dans l'hypothèse de création d'un cédez-le-passage

	Voirie
	Trottoirs existants
	Trottoirs projetés
	Stationnement VL
	Arrêt Bus
	Nombre d'EVP en HPM
	Nombre d'EVP en HPS



III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 1-2 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX—LE CARREFOUR RUE TOUTE-VOIE # ENTREE/SORTIE DE L'A604

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue Toutes Voies est soumise à des flux de trafic importants du fait de la proximité de l'échangeur de Montégnée. La densité du trafic et les vitesses pratiquées rendent difficile l'insertion des véhicules venant de l'autoroute qui doivent d'abord céder le passage aux véhicules circulant sur la rue Toutes voies. D'autre part, un stationnement illicite et dangereux s'organise sur le terre-plein entre l'avenue du Jolibois (Jemeppe et Seraing) et les accès autoroutiers par les riverains qui n'ont pas tous un emplacement où se stationner, alors qu'aucun trottoir ou passage piéton ne permet une traversée sécurisée.

La création d'un rond-point entre la rue Toutes Voies, l'avenue du Jolibois et les accès à l'A604 permet de ne donner la priorité à aucun flux arrivant sur le giratoire, facilitant l'insertion des véhicules venant de l'autoroute, tout en offrant une capacité suffisante au carrefour (maximum de 1.500 uvp/h). Son implantation s'accompagne d'un élargissement des trottoirs et de créations de passages piétons à son niveau sécurisant les cheminements piétons jusque sous le pont. Les espaces dégagés sur les emplacements des anciennes voiries peuvent être aménagés en parking riverain au nord et en parking de covoiturage au sud, ce dernier constituant une alternative au parking de covoiturage proposé à Jemeppe (cf fiche action VL 5-1).

MESURE PROPOSÉE

Création d'un rond-point entre les rues Toutes-Voies, l'avenue du Jolibois et les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A604.

Aménager un parking riverain d'une quinzaine de places sur les espaces libérés au nord.

Proposer un parking de covoiturage sur les espaces libérés au sud en alternative au parking sur Seraing (cf fiche action n°VL 5-1)



- Sécurise le carrefour
- Fluidifie le trafic
- Libère des espaces pour le stationnement



- Coût élevé de l'aménagement



516 000 € htva *

Hypothèses de calcul des estimations :

- Création d'un giratoire de 30m de diamètre à 360.000€
2% de l'investissement pour le coût de maintenance et d'exploitation
- Création de deux passages piétons à 2.000€/unité
- Signalisation verticale (cédez-le-passage, passage piéton, panneau de pré-signalisation de carrefour à sens giratoire) à 470€/panneau
- Création de 15 places de stationnement riverains à 9 500€/place

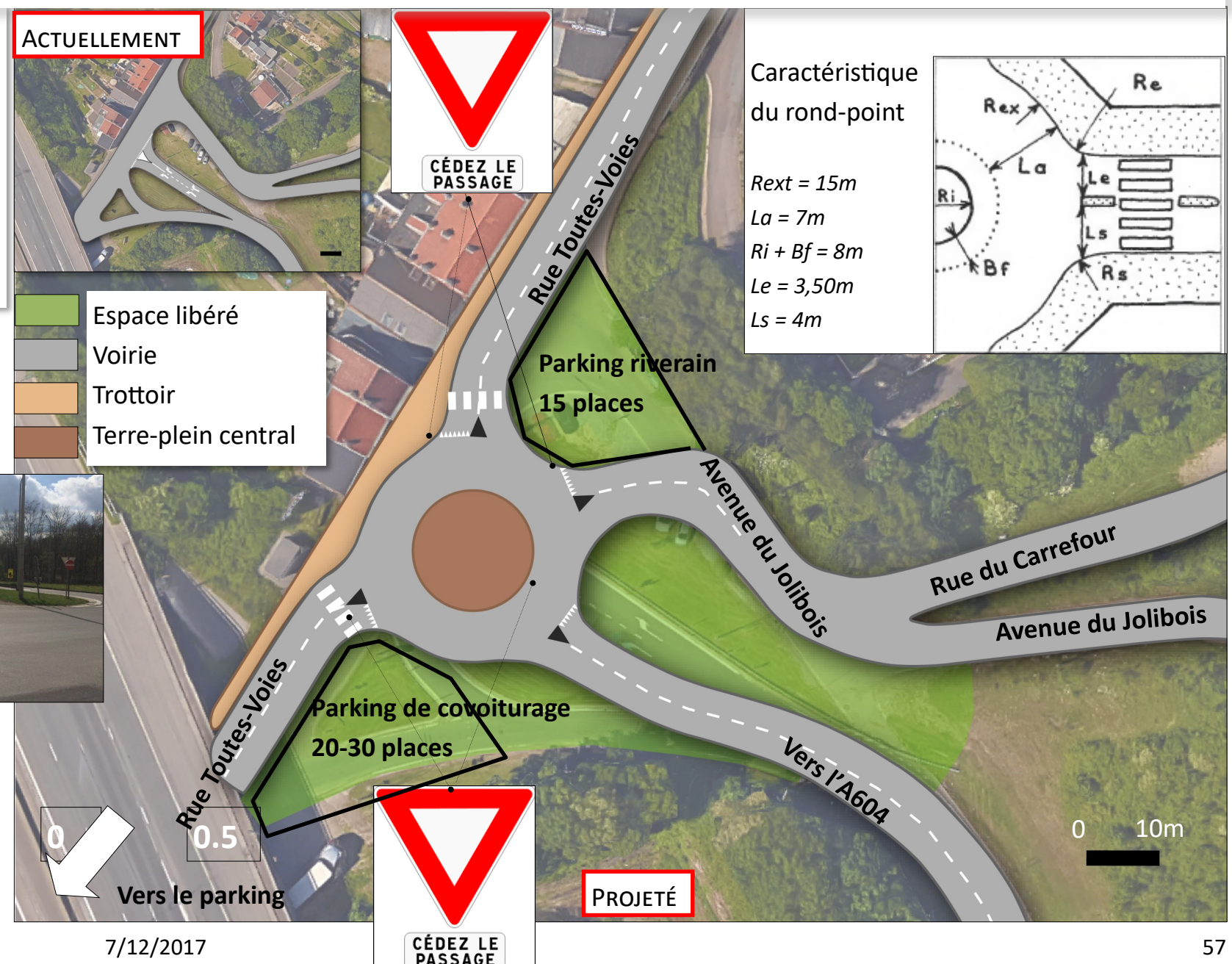
*Le prix du parking de covoiturage figure à la fiche action n°VL 5-1



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne



III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 1-3 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX—LE CARREFOUR RUE DE BIERSET # RUE DE DIÉRAINS-PRÉS

LOCALISATION

DESCRIPTION DE LA MESURE

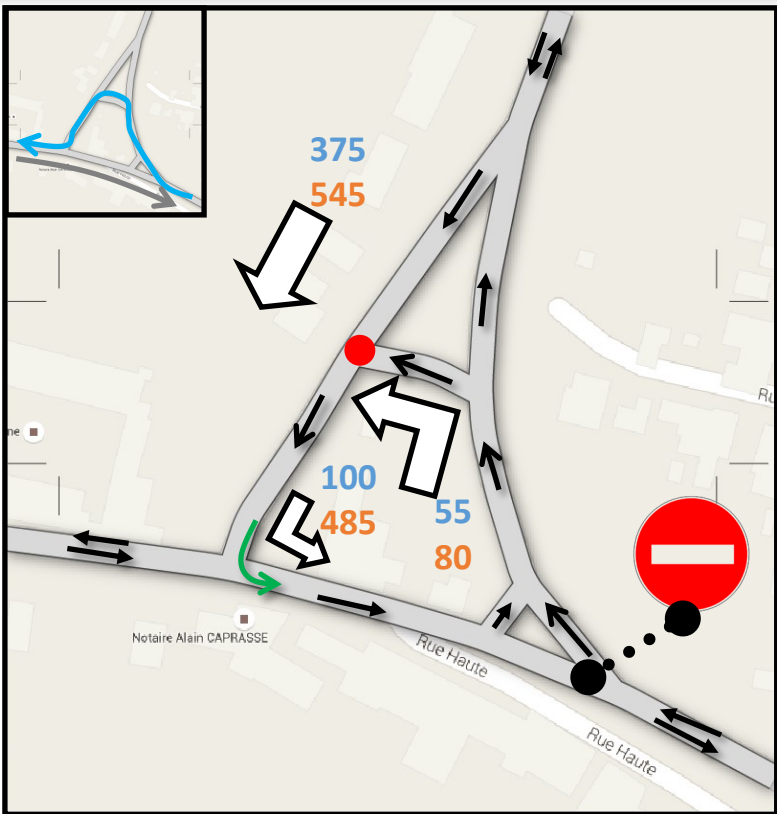
Le carrefour entre la rue de Bierset et la rue Diérains Prés constitue l'un des points noirs de la circulation à Grâce-Hollogne en matière de sécurité routière. Nombreux sont les véhicules qui tournent à gauche en coupant la rue de Bierset pour descendre vers Hollogne dans un carrefour particulièrement chargé (accès à l'A604) où la visibilité n'est pas optimale.

L'implantation d'un panneau de sens interdit sur la rue de Bierset à la jonction des rues de Bierset de Diérains-Prés obligerait les automobilistes à emprunter la rue de Diérains-Prés à droite et induirait un fonctionnement du carrefour en mode giratoire. En supprimant le flux venant de leur gauche, les véhicules désirant tourner à gauche doivent seulement faire attention aux véhicules arrivant sur leur droite, la vue étant pleinement dégagée de ce côté, et peuvent effectuer leur manœuvre en toute sécurité.

MESURE PROPOSÉE

Interdire la circulation des véhicules venant de la rue de Bierset au Sud-Est sur la rue de Bierset entre les deux voies de la rue de Diérains Prés.

Proposée à court terme, cette mesure permettrait de sécuriser le carrefour de manière efficace avec des **impacts** en termes de trafic, de détour et de coût moindres.



- + Sécurise efficacement le carrefour
- + Nécessite peu d'aménagement
- Léger détour (80m) pour les véhicules venant de Hollogne et souhaitant poursuivre vers l'aéroport

5 000 € htva *

Hypothèses de calcul des estimations :

- 2 passages piétons: 2000€/unité
- 2 panneaux de signalisation: 470€/unité

** Sans réaménagement de trottoir, de stationnement, d'ilots refuges*

- Trottoirs à agrandir (1,5 m min.)
- Stationnement (2 m min.)
- Création d'un nouveau parking
- Bordure végétale

← Sens de circulation

↪ ↻ TàG dangereux/sécurisé

375 Nombre d'EVP en HPM
545 Nombre d'EVP en HPS

IMPACTS EN TERME DE TRAFIC

Zoom sur le carrefour ●

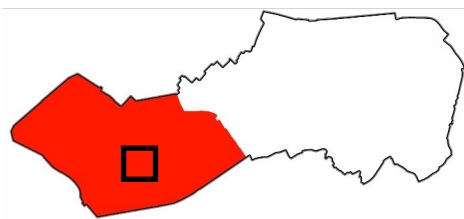
+52/+77 EVP

9%/17% saturation—> fluide

III.8 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR 1-4 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX—LE CARREFOUR RUE DU HUIT MAI # RUE DU ONZE NOVEMBRE

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Ce carrefour central d'Hozémont est concerné par une fréquentation de piétons (notamment en lien avec l'école), la présence d'un arrêt TEC, un accès ascendant vers la place du Doyenné et une circulation automobile pouvant pratiquer des vitesses importantes sur la rue rectiligne du Huit Mai.

Pour sécuriser l'ensemble des déplacements, il est proposé, dans un premier temps, de mettre en place un enrobé de couleur différente (vive) appellent les automobilistes à ralentir lors de leur approche. Cette mesure pourra, selon l'évolution des comportements, être complétée par l'aménagement d'un plateau surélevé. Ce type d'installation peut être réalisé de manière relativement discrète, avec des pentes d'approche très faibles qui ne génèrent pas de nuisances sonores et vibratoires (revêtement uniforme et continu entre le plateau et la route).

MESURE PROPOSÉE

Aménager un plateau surélevé avec deux passages piétons pour ralentir les automobilistes et sécuriser le carrefour.

PHASAGE

Proposée à **court terme** cette mesure constitue un élément en faveur de **l'apaisement du trafic** dans les villages et est prévue pour être associée avec les **mesures SR2-1 et 2-2** pour ralentir les vitesses respectivement sur les rues du Sart-Thiri et du Huit Mai .



- Oblige les automobilistes à ralentir sur les rues du Huit Mai et du Sart-Thiri à l'abord du carrefour avec les rues du Onze Novembre et de l'Harmonie.
- Permet de renforcer la sécurité des traversées piétonnes.



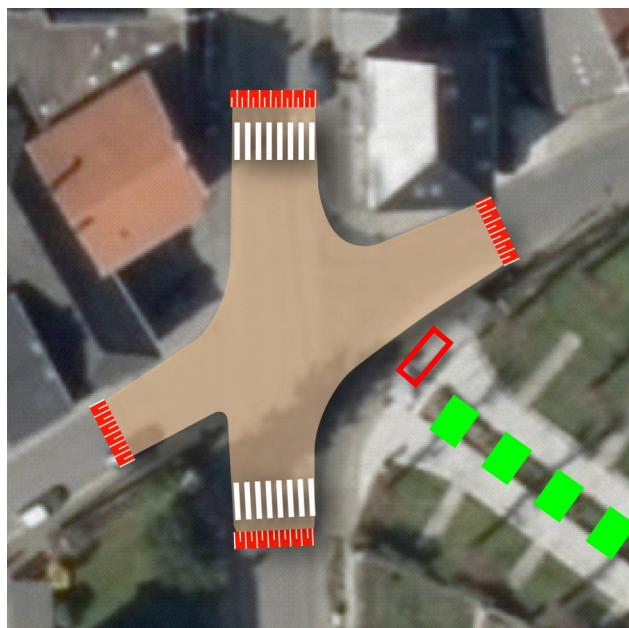
- Peut induire des nuisances sonores



198 000 €

Hypothèses de calcul des estimations :

- Aménagement d'un plateau surélevé à 170€ / m² sur 400m² environ
- 2 passages piétons : 2000€ / unité
- 6 panneaux de signalisation : 470€ / unité



Arrêt TEC



Plateau surélevé

Passage piéton



Caractéristiques du plateau:

- 35m Nord-Sud et Ouest-Est
- Hauteur du plateau de 12cm*
- Pente d'accès de 4%*
- Longueur de la pente d'accès de 3m*

**Sur des voiries fréquentées par des autobus y compris les autobus articulés et/ou de nombreux véhicules lourds (Guide de bonnes pratiques TEC)*



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

FICHE ACTION N°SR 2 : ENRAYER LES PROBLÉMATIQUES DE VITESSE — DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

DESCRIPTION DE LA MESURE

De nombreux axes à Grâce-Hollogne sont touchés par la problématique de vitesses excessives des véhicules créant un sentiment d'insécurité important tant pour les autres automobilistes que pour les usagers plus vulnérables. Que ce soit par incivilité ou à cause de l'absence de lisibilité de la route (grandes lignes droites, voies de circulation larges), les vitesses pratiquées doivent être réduites grâce à des aménagements amenant les usagers à prendre conscience de leur entrée en zone bâtie et les forçant à adapter leur vitesse.

Le tableau suivant décrit les aménagements proposés pour les rues sur lesquelles des problèmes récurrents d'excès de vitesse ont été constatés, entre autres, la rue de l'Arbre à la Croix, l'avenue des Acacias, la rue du Huit Mai ou encore la rue du Sart-Thiri.

Les aménagements centraux de type îlot et bande choisis sont franchissables par les véhicules agricoles

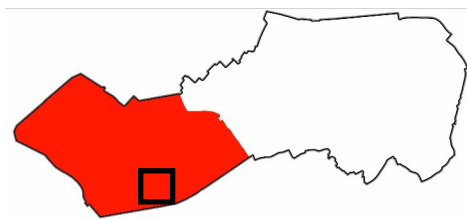
Type d'aménagement proposé	Caractéristiques	Impacts	Prix
	- Disposée de part et d'autre de la voirie - Peut être accompagnée de plantations	- Créer un effet de porte - Renforce la transition rase campagne-entrée en zone bâtie	75€ / m
	- Largeur de 1,5m - Inter-espace de 15m minimum - Plantation d'essences à faible développement de manière à ne pas obscurcir la vue	- Réduit la largeur de la voirie ponctuellement - Coupe les perspectives	10 000 € / unité
	Largeur totale de 0,8m marquage compris dont 0,4m pavé	- Réduit la largeur de la voirie - Coupe les perspectives	230€ / m
	Largeur totale de 0,8m marquage compris dont 0,4m en résine	- Réduit la largeur de la voirie - Coupe les perspectives	230€ / m
	Largeur totale de 0,8m	- Rétrécissement visuel de la voirie - Coupe les perspectives	100€ / m

III.8 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR 2-1 : ENRAYER LES PROBLÉMATIQUES DE VITESSE—CRÉER DES EFFETS DE PORTES, RUE DU SART-THIRI



LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue du Sart-Thiri, sur sa portion précédant l'entrée dans Horion-Hozémont, possède un aspect très rural et paysager. Les automobilistes arrivent rapidement en zone bâtie sans disposer d'éléments d'alerte suffisants pour qu'ils adaptent leur vitesse. Elle traverse ensuite Horion-Hozémont en ligne droite sur environ 400m. Afin d'attirer l'attention des conducteurs sur leur environnement et notamment la proximité de l'entrée de village, il est proposé* d'installer des glissières en bois de part et d'autre de la route sur une longueur d'environ 80m avant le carrefour avec la rue de la Source et de mettre un rétrécissement de voirie (priorité aux véhicules venant du nord). Ce rétrécissement protégera également les véhicules en stationnement dans ce coude. La création d'une bande centrale (pavé ou en résine) de 0,8m sur toute la rue jusqu'au carrefour avec la rue du Onze Novembre permet de réduire visuellement la voirie à 2,6m par voie de circulation. Enfin l'installation de chicanes peut venir compléter l'aménagement de la rue en faveur de la réduction des vitesses.

* Cette proposition d'esquisse devra être affinée en concertation avec les riverains lors du travail futur des auteurs de projet

MESURE PROPOSÉE

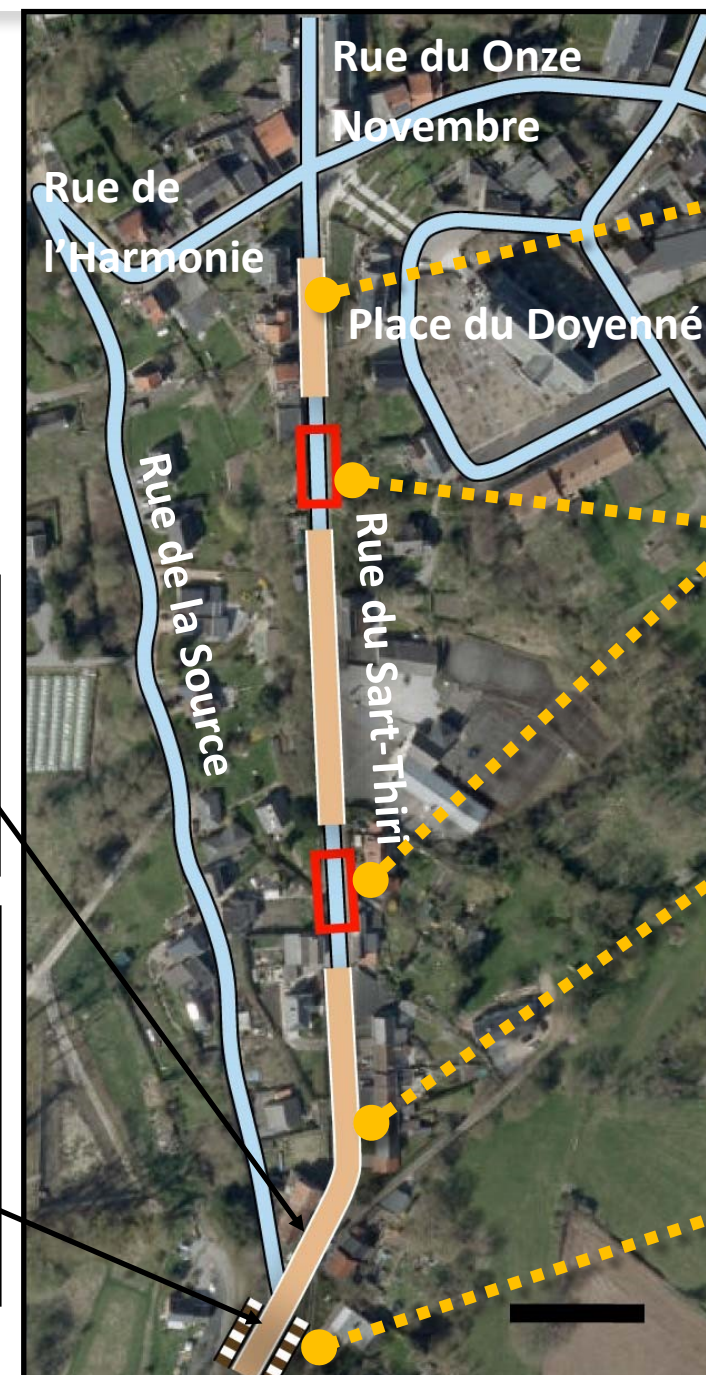
- Installation de glissières en bois sur 80m de part et d'autre de la rue du Sart-Thiri jusqu'au carrefour avec la rue de la Source.
- Aménagement de deux chicanes plantées.
- Aménagement d'un îlot pavé (ou d'une bande en résine) franchissable au centre de la rue jusque la rue du Onze Novembre, s'interrompant au niveau des chicanes, soit 300m.

- Glissière en bois
- Ilot central pavé/bande en résine
- Chicane

Renforcement de la visibilité d'une priorité de droite



Rétrécissement à une bande



- Amène les automobilistes à réduire leur vitesse en entrant dans Horion-Hozémont
- Renforce la sécurité de tous les usagers
- Prend en compte le passage des véhicules agricoles ou PL



- Peut créer des nuisances sonores en cas de franchissement de l'îlot/bande



101 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Glissières en bois des deux côtés sur 80m* à 75€ / m
- Ilot central pavé (ou bande centrale en résine) sur 300m à 230€ / m
- 2 chicanes plantées à 10.000€ / unité

*80m: distance d'arrêt d'un véhicule à 90km/h



Grâces-Hollogne



PCM de la commune de Grâces-Hollogne

7/12/2017

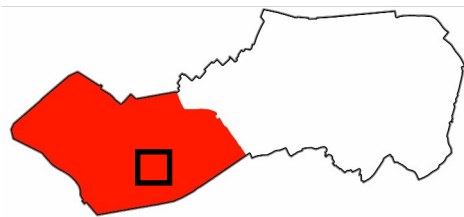
61

III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 2-2 : ENRAYER LES PROBLÉMATIQUES DE VITESSE—RUES DU HUIT MAI ET DU LONG MUR

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

A la sortie du rond-point avec la rue de l'Arbre à la Croix, la rue du Huit Mai est en ligne courbe jusqu'au panneau d'entrée de village, masquant la visibilité sur les habitations. Les automobilistes ont de ce fait peu d'avertissements sur leur arrivée en zone bâtie. Son profil en ligne droite sur 750 m avant le carrefour avec la rue des Rochers et son emprise (6 m) peut induire une prise de vitesse. Sur la rue du Long Mur, le tracé est en revanche tout à fait rectiligne, incitant certains à pratiquer des vitesses inadaptées. Afin d'attirer l'attention des conducteurs sur leur environnement et notamment la proximité des habitations et de l'entrée de village, il est proposé* d'installer des glissières en bois dans les secteurs peu/pas résidentiel et de mettre un îlot central pavé franchissable sur toutes les voiries afin de réduire l'emprise de 6 m à 5,2 m (soit 2,6 m par voie de circulation). Enfin l'installation de chicanes (une tous les 200 m) vient compléter les aménagements en faveur de la réduction des vitesses.

* Cette proposition d'esquisse devra être affinée en concertation avec les riverains lors du travail futur des auteurs de projet

MESURE PROPOSÉE :

- Installation de glissières en bois rue du Huit Mai jusqu'au carrefour avec la rue Fonds-d'Ivoz (sur 300 m).
- Aménagement de 6 chicanes plantées (une tous les 200 m).
- Aménagement d'îlots pavés (ou de bande en résine) franchissables au centre des rues du Huit Mai et du Long Mur, s'interrompant au niveau des chicanes, soit 400 m.



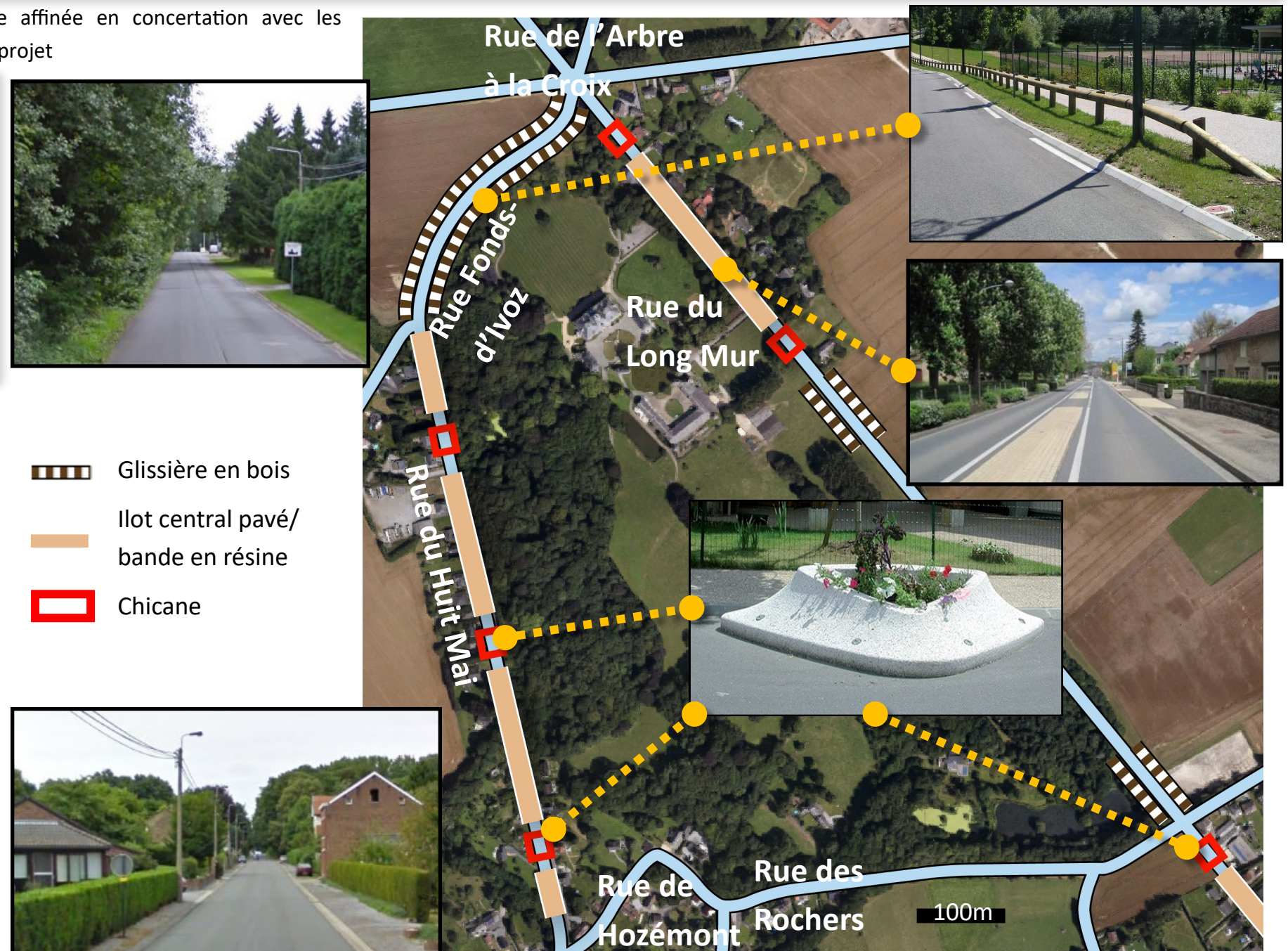
- Amène les automobilistes à réduire leur vitesse
- Renforce la sécurité de tous les usagers
- Prend en compte le passage des véhicules agricoles ou PL
- Importance de mettre en place des aménagements bien visibles (en particulier les chicanes)



346 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Glissières en bois des deux côtés sur 300m à 75€ / m
- Ilot central pavé (ou bande centrale en résine) sur 400m à 230€ / m
- 3 chicanes plantées à 10 000€ / unité



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

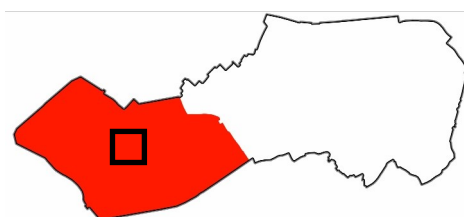
7/12/2017

III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 2-3 : ENRAYER LES PROBLÉMATIQUES DE VITESSE—RUE DE L'ARBRE À LA CROIX

LOCALISATION



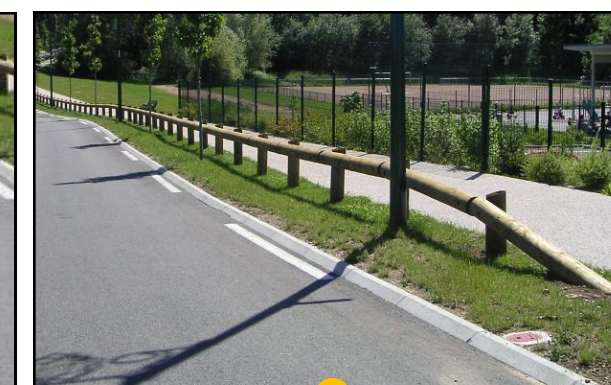
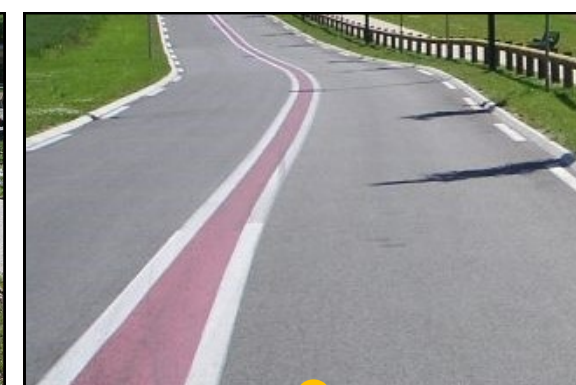
DESCRIPTION DE LA MESURE

La rue de l'Arbre à la Croix, ligne droite de plus de 2 km sur Grâce-Hollogne traverse Horion-Hozémont sur 900 m environ et constitue l'un des axes de liaison principaux de la commune. Elle est de ce fait soumise à un trafic plus important et à des prises de vitesse de par sa configuration rectiligne. Tout comme pour les rues du Huit Mai ou du Sart-Thiri, il est proposé* d'installer des glissières en bois de part et d'autre de la route sur 80 m à partir de chaque entrée du village (ouest: à partir de la ferme, est: à partir de l'entrée du terrain de football) afin de créer des effets de porte. L'emprise plus réduite de la voirie (5,6m) ne permet pas la création d'un îlot central pavé (ou d'une bande en résine) dont le franchissement par les bus ou les véhicules agricoles serait source de nuisances sonores et provoquerait une usure plus rapide des aménagements. A la place, il est préférable d'aménager une bande centrale colorée de 0,8m de large sur toute la traversée de village offrant un rétrécissement visuel de la voirie (de 5,6m à 4,8m soit 2,4m par voie de circulation).

* Cette proposition d'esquisse devra être affinée en concertation avec les riverains lors du travail futur des auteurs de projet

MESURE PROPOSÉE :

- Installation de glissières en bois sur 80 m de part et d'autre de la rue de l'Arbre à la Croix à chaque entrée de village (Ouest et Est)
- Mise en place d'un éclairage adapté au niveau du carrefour avec la N614.
- Aménagement d'une bande centrale franchissable au revêtement coloré au centre entre les glissières en bois et tout le long de la traversée de village, soit environ 1 km



- Amène les automobilistes à réduire leur vitesse en entrant dans Horion-Hozémont
- Renforce la sécurité de tous les usagers
- Prend en compte le passage des véhicules agricoles ou PL



- Coût des aménagements



154 000 € htva

Hypothèses de calcul des estimations :

- Glissières en bois des deux côtés sur 160m* à 75€ / m
- Bande centrale en revêtement coloré sur 1km à 100€ / m
- Mise en place de poteaux d'éclairage simple potence : 600€ / m

*80m: distance d'arrêt d'un véhicule à 90km/h



Glissière en bois



Bande centrale colorée



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

63

III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 3 : SÉCURISER LES ZONES RIVERAINES FRÉQUENTÉES

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

Le réseau viaire de Grâce-Hollogne est caractérisé par des emprises souvent réduites, ne permettant pas de grandes libertés d'action pour ségréguer l'espace et sécuriser ainsi les déplacements de chaque type d'usagers. De ce fait, afin de permettre tout à la fois une liberté de mouvements multimodaux et de garantir qualité de vie et sécurité, certaines portions de voirie ont été désignées pour évoluer vers les zones suivantes :

- **Zone 30** : ces voiries sont suffisamment larges que pour bénéficier (actuellement ou dans le futur) de la présence d'un/deux trottoirs mais les activités qu'elles bordent (écoles, commerces de proximité, continuum résidentiel) justifient une réglementation visant à réduire les vitesses automobiles.
- **Zone 20** : dans ce cas, les emprises réduites contraignent la mise en place d'un trottoir et d'une voirie (sens unique ou double) tandis que la fonction résidentielle est bien représentée. Pour permettre aux piétons/PMR d'évoluer sur des espaces suffisamment dimensionnés et inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses, les zones 20 visent à uniformiser l'espace, qui reste une zone de déplacement pour tous les modes (priorité aux modes actifs).
- **Zone de rencontre** : à l'instar des zones 20, ces espaces sont accessibles à tous les modes, avec des vitesses très réduites, mais n'ont par contre pas vocation à répondre à un problème de faible emprise. En effet, il s'agit ici de créer des espaces permettant d'affirmer certaines centralités (place Pérou, centre d'Hozémont) en faveur d'un dynamisme de centre-village (interactions avec les habitations, commerces, équipements, arrêts TEC, etc.).

MESURE PROPOSÉE :

- Mise en place d'une signalétique particulière réglementant la vitesse et/ou l'usage de l'espace-rue pour les différents usagers
- Réaménagement de l'espace pour les zones 20 et « de rencontre » afin d'uniformiser le revêtement et les hauteurs (pas de bordure de trottoirs)



III.8 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR 3 : SÉCURISER LES ZONES RIVERAINES FRÉQUENTÉES

MESURE PROPOSÉE :

- Mise en place d'une signalétique particulière règlementant la vitesse ^{et}/ou l'usage de l'espace-rue pour les différents usagers
- Réaménagement de l'espace pour les zones 20 et « de rencontre » afin d'uniformiser le revêtement et les hauteurs (pas de bordure de trottoirs)



- Aménagements physiques efficaces par rapport à une simple signalétique
- Réappropriation de l'espace par les riverains, au bénéfice d'une qualité du cadre de vie
- Améliore la sécurité des usagers faibles et celle des véhicules (amenés à faire attention)



- Aménagements physiques coûteux
- Attention particulière à accorder aux aménagements physiques afin de ne pas nuire à la qualité de vie des riverains



100 000 € htva

pour une zone partagée rue du Onze Novembre

Illustration d'une **zone 20**, transposable par exemple au niveau d'Horion-Hozémont et notamment sur le rue du Onze Novembre.

Dans ce cas, la voirie ne dispose pas d'une emprise suffisante pour pouvoir créer une bande de circulation et un/deux trottoirs.



200 000 € htva

pour un plateau au centre de Hollogne

Illustration d'un **aménagement physique** (plateau) pouvant être associé en marge d'une zone 20 ou de rencontre ou au centre d'une zone 30.

Un tel aménagement, transposable au centre de Hollogne, contraint physiquement les usagers motorisés à ralentir sur une portion.



1 500 000 € htva

pour une zone partagée place du Pérou (carrefour Materne- Jaurès)

Illustration d'une **zone de rencontre**, telle que transposable à la place du Pérou.

Dans ce cas, les voiries donnent la priorité aux modes actifs (autours des commerces) mais permettant une circulation attentive de desserte et, si besoin, du stationnement pour les usagers PMR.



III. 9. Le volet multimodal



III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°PM 1 : LANCER UN PROJET CONCERTÉ DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE PÉROU

LOCALISATION

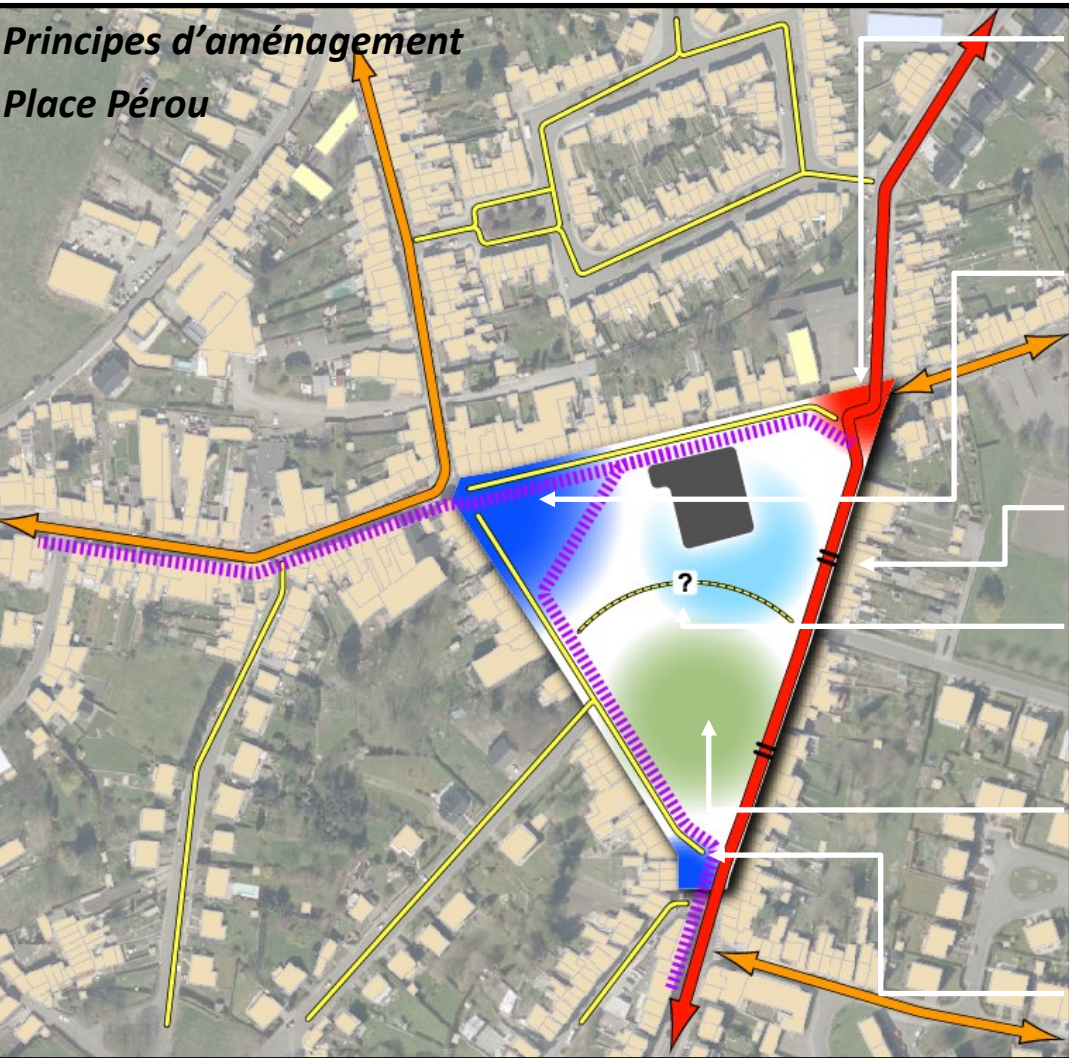


DESCRIPTION DE LA MESURE

La place du Pérou représente le centre urbain principal de la commune, polarisant à la fois commerces, habitations, services, équipements et arrêt TEC, parking, voiries principales. Elle accueille par ailleurs la brocante et le marché, qui génèrent une attractivité importante et nécessaire à la dynamique économique et de vie des habitants. Mais cette zone pâtit de nombreux problèmes de sécurité, conflits entre-usagers, répartition du stationnement, circulation et stationnement bus, etc. qui nuisent à la qualité de vie et à l'image de cet espace fédérateur pour la commune.

La mesure propose de **lancer un projet de réaménagement complet de cette place**, tenant compte des intérêts de tous les usagers (impliquant un concertation importante), et s'appuyant sur la proposition de hiérarchisation du réseau viaire envisagée dans le PCM. Les éléments forts sont repris schématiquement ci-dessous, mais l'étude devra nécessairement être enrichie des apports de la population, des commerçants ou encore du TEC.

Principes d'aménagement Place Pérou



- Pôle commercial | Place publique
- Espace polyvalent, verdurisé
- Zone à sécuriser (trafic)
- Pôle équipement
- Itinéraire bus
- == Structuration du Réseau viaire

Carrefour à sécuriser autour de l'école. Sans retenir une solution de rond-point, une reconfiguration obligeant les véhicules venant de Simon Paque à ralentir (coude, feux, etc.) et dégagant un espace de « zone de trottoir » au sud de l'école sont des solutions à envisager.

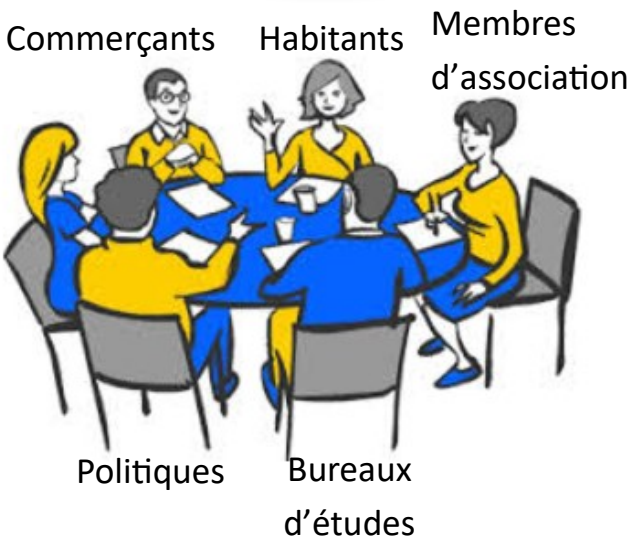
Développer un « pôle de vie » autour des commerces du carrefour Materne # Alliés. Il s'agit de viser un aménagement public donnant priorité aux modes doux (mais restant accessibles aux voitures - livraisons, clients) qui soit convivial et sécurisé, accordant une place importante à la circulation des bus.

Mettre en place des **éléments limitant la vitesse sur Mattéoti**, mais permettant une fluidité de trafic (axe de transit inter quartier).

Envisager la **possibilité de créer une voirie « apaisée » passant sur la place**, pouvant fonctionner de façon antagoniste avec la rue Materne au nord (voiries à sens unique par exemple).

Requalifier l'espace sud de la place, conservant sa polyvalence (parking, brocante) mais pouvant également jouer un rôle d'espace public, au profit du cadre de vie et des loisirs des riverains.

Renforcer la polarité commerciale au sud, en proposant une requalification de la piscine



Processus de concertation
(en amont du projet)

€ 1.500.000€ htva (réaménagements) + 150.000€ (étude)

III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°PM 2 : RÉAMÉNAGER LA PLACE FERRER

LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

La place Ferrer représente le centre de Berleur, polarisant des équipements (école Sinibaldo Basile), des commerces et proche de nombreuses habitations. Son rôle actuel (parking) est contraint par plusieurs éléments : elle est tout à fait entourée de voirie (Defuisseaux-Janson) obligeant les usagers à traverser systématiquement ces axes importants, elle est concernée par un certain trafic de *bypass* entre ces deux axes Defuisseaux et la signalisation au sol du stationnement n'est pas optimum, amenant certains usagers à se stationner de façon anarchique.

La mesure propose de déplacer l'espace de stationnement coté sud de l'espace, en bordure de l'école, afin de limiter les nécessités de traverser (notamment pour les enfants). Cela permet de dégager un espace libre (pouvant être récréatif) coté nord, tout en maintenant l'offre existante. La rue Defuisseaux est déviée pour aboutir face à la rue du Centre (le coude permet de ralentir la circulation à l'approche du carrefour), et pourvue de deux arrêts TEC (dont un séparé de la bande de circulation).

Vu comme un pôle multimodal, la place Ferrer accueille également un parking vélo (en lien avec l'arrêt TEC) et compte une zone « kiss&go » de 5 emplacements, proposés au niveau de l'entrée de l'école sur la rue Paul Janson (l'actuelle zone de stationnement bus est décalée sur le coté est).

MESURE PROPOSÉE

Réaménager la place Ferrer pour sécuriser les déplacements (et notamment les changements inter-modaux), optimiser le stationnement et créer un espace plus convivial.

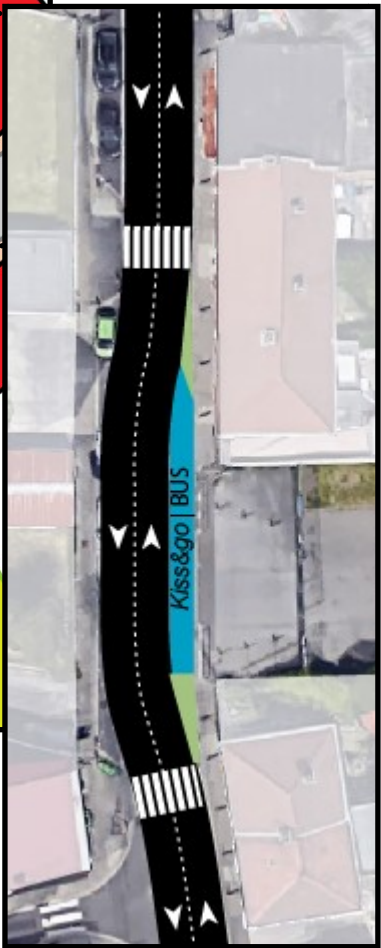
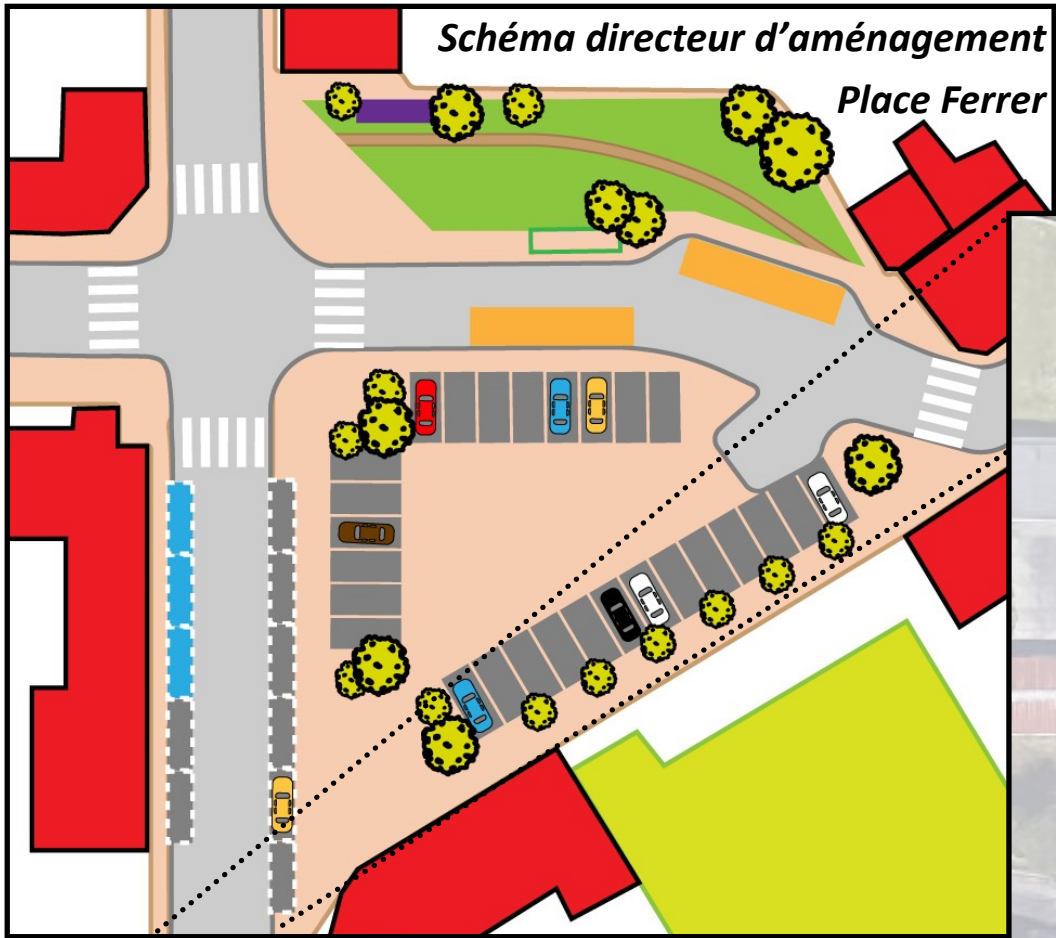


- Améliore l'accessibilité tous modes à l'école
- Sécurise les cheminements des élèves vers l'école
- Maintien de l'offre en stationnement



- Coûts élevés des aménagements
- Attention particulière pour conscientiser les usagers à la mutualisation de l'espace

- Voirie
- ▨ Passage piéton
- Trottoir / place asphaltée
- Cheminement piéton
- Stationnement en parking
- ▨ Stationnement en voirie
- ▨ Stationnement limitée à 30 min.
- Arrêt TEC
- ▨ Parking vélo
- Ecole
- Habitation
- Espace vert | Récréatif | de détente
- Monument aux Morts



Aménagement d'une zone *kiss&go* de 25 m, pouvant accueillir le car scolaire et du stationnement « normal » durant certains horaires de la journée et en soirée | week-end/



600.000€ htva



Grâce-Hollogne



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°PM 2* : CONNECTER LE LOTISSEMENT DU CORBEAU À LA PLACE FERRER

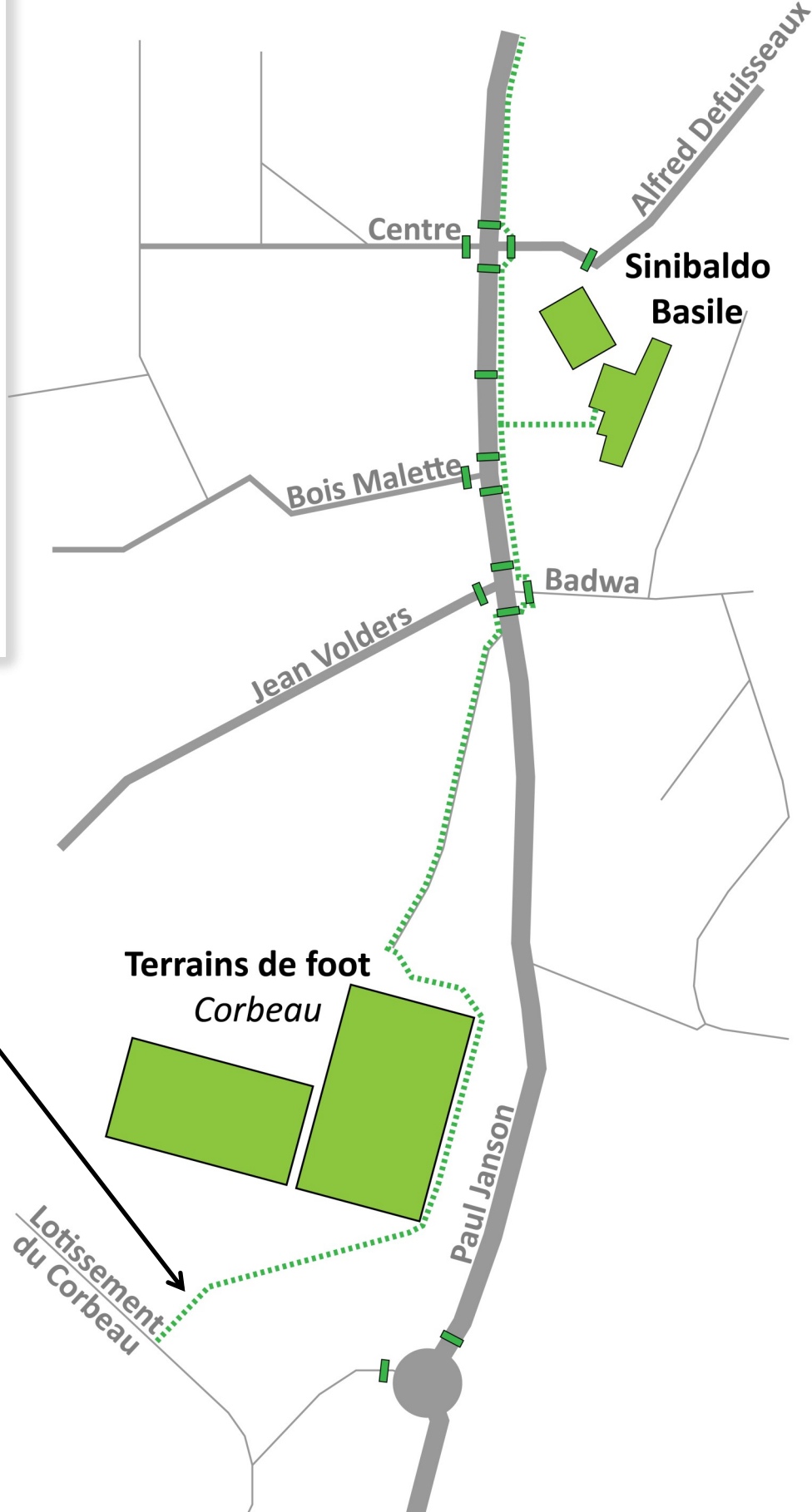
LOCALISATION



DESCRIPTION DE LA MESURE

En complément du réaménagement de la place Ferrer, et dans le but d'améliorer les conditions d'accès aux deux pôles attracteurs que représentent l'école Sinibaldo Basile et les terrains de foot, un itinéraire piéton renforcé est prévu tel que :

- Le premier tronçon, compris entre l'école et la rue du Corbeau, fasse l'objet d'aménagements suffisants permettant des déplacements sécurisés le long de l'axe Janson (largeur de trottoir suffisante, potelets sur les trottoirs au niveau des carrefours, renforcement de la visibilité des passages piétons avec des spots lumineux, etc.).
- Le second tronçon, établissant la liaison entre la rue du Corbeau et le lotissement homonyme, contourne les terrains de foot par l'Est. Un tel itinéraire permet aux piétons de s'affranchir du relief, de relier en 7 min. le lotissement à l'école dont la moitié via un cheminement dissocié de la voirie et donc de désenclaver le nouveau lotissement à la faveur des déplacements dits « actifs ».



- Voirie
- Passage piéton
- ... Cheminement piéton
- Pôles attracteurs



-€ htva
montant repris dans la mesure P1-5



Grâce-Hollogne

strateg



PCM de la commune de Grâce-Hollogne

7/12/2017

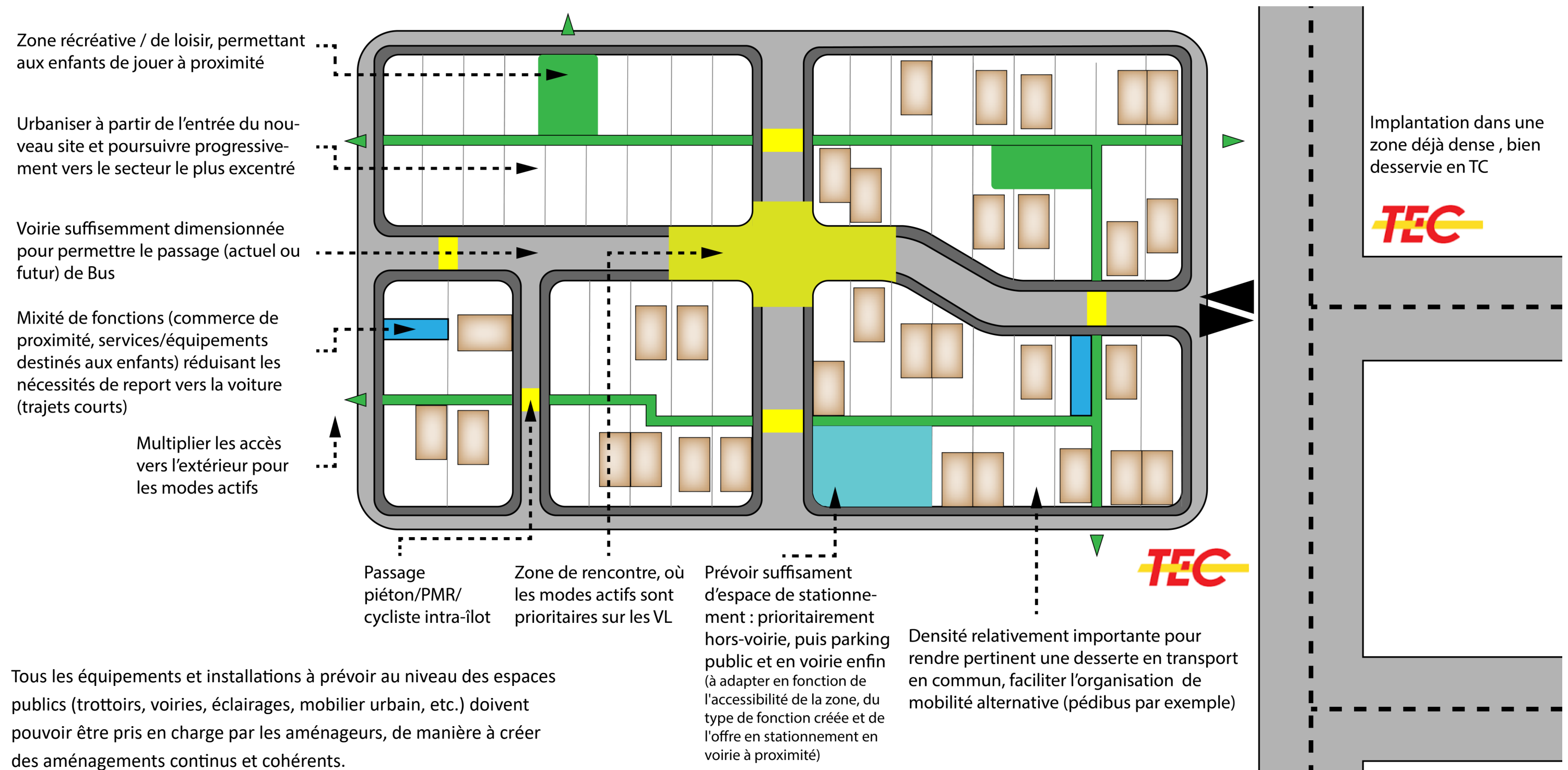
III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°PM 3 : CONSIGNES À ADOPTER POUR LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

DESCRIPTION DE LA MESURE

De nombreux problèmes de mobilité actuels sont le résultat d'un manque d'intégration de la question de la mobilité dans les développements urbanistiques. Pour éviter que les problèmes que Grâce-Hollogne rencontre aujourd'hui (manque de stationnement, accessibilité en transport en commun, emprises des voiries, etc.) ne se poursuivent et ne s'accroissent, certains principes simples peuvent être appliqués en amont des aménagements par les autorités publiques (lors des étapes de demandes de permis par exemple).



IV. Synthèse



IV.1 Synthèse : Mesures proposées dans le cadre du Plan d'Actions - Budget

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes mesures qui pourraient être mises en place avec une indication de leur phasage de mise en œuvre et une estimation de leur coût

			Mesures	Budget	Temporalité
P	1	1	Renforcer la place du piéton : Horion-Hozémont	1 700 000 €	●
P	1	2	Renforcer la place du piéton : Velroux	180 000 €	●
P	1	3	Renforcer la place du piéton : Bierset	450 000 €	●
P	1	4	Renforcer la place du piéton : Hollogne	270 000 €	●
P	1	5	Renforcer la place du piéton : Grâce-Berleur	1 030 000 €	●
P	2		Création d'une connexion piétonne - rue Haute Claire	18 000 €	●
P	3		Permettre aux PMR de se déplacer dans les espaces centraux (Hollogne)	260 000 €	●
P	4	1	Améliorer l'accessibilité vers la gare d'Ans	78 000 €	●
P	4	2	Améliorer l'accessibilité de l'aéroport	130 000 €	●
P	4	2	Améliorer l'accessibilité de l'aéroport (Nouvel échangeur)	130 000 €	●
P	5		Développer le réseau de mobilité récréative	- €	●
C	1	1	Connexions inter-village à l'échelle communale	1 630 000 €	●
C	1	2	Connexions en lien avec les communes voisines	60 000 €	●
C	2		Créer une offre de stationnement vélos sur la commune	625 000 €	●
C	3		Améliorer l'intermodalité avec les TC et les VP	14 000 €	●
TC	1		Améliorer la vitesse commerciale des bus (Defuisseaux)	60 000 €	●
TC	2	1	Améliorer la desserte des entités du Plateau	65 000 €	●
TC	2	2	Améliorer la desserte des entités du Plateau	- €	●
TC	3		Améliorer l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés	- €	●
VL	1		Définir une nouvelle hiérarchisation des voiries	- €	●
VL	2	1	Limiter le trafic de transit sur les axes inadaptés - Rue des coqs	135 000 €	●
VL	2	2	Limiter le trafic de transit sur les axes inadaptés - Vinave - Jossens - Rouyer	67 000 €	●
VL	3		Prévoir des aménagements adaptés à l'expansion des zones économiques	210 000 €	●
VL	4		Résorber le point noir de congestion automobile : N637 # Paque	50 000 €	●
VL	5		Créer un parking de covoiturage	45 000 €	●
ST	1		Optimiser le partage de l'espace public	- €	●
ST	2		Sécuriser les zones de stationnement à proximité de l'aéroport	60 000 €	●
TM	1		Proposer un plan de jalonnement évolutif des PL	24 000 €	●
MS	1		Améliorer l'accès et la sécurité aux abords des écoles	21 000 €	●
MS	2		Mener des campagnes de sensibilisation/communication	- €	●
SR	1	1	Sécuriser les carrefours dangereux : Janson # Meuniers	7 000 €	●
SR	1	2	Sécuriser le carrefour Toute-Voie # Accès A604	516 000 €	●
SR	1	3	Sécuriser Le carrefour Bierset - Diérain prés	5 000 €	●
SR	1	4	Sécuriser Le carrefour Huit Mai - Onze Novembre	198 000 €	●
SR	2		Enrayer les problématiques de vitesse	- €	●
SR	2	1	Enrayer les problématiques de vitesses : Sart-Thiri	101 000 €	●
SR	2	2	Enrayer les problématiques de vitesses : Les rues du Huit Mai et du Long Mur	346 000 €	●
SR	2	3	Enrayer les problématiques de vitesses : Rue de l'Arbre à la Croix	154 000 €	●
SR	3		Sécuriser les zones riveraines fréquentées	- €	●
PM	1		Réaménagement des pôles multimodaux : Place du Pérou	1 650 000 €	●
PM	2		Réaménagement des pôles multimodaux : Place Ferrer	600 000 €	●
PM	3		Adapter les nouveaux développements aux problématiques de mobilité	- €	●

● Mesure à Court Terme

● Mesure à Moyen Terme

● Mesure à Long Terme

Le coût total des mesures est estimé à :

- 51% du montant à court terme, visant des mesures destinées à la mise en sécurité des usagers et notamment des piétons/PMR. A noter que la mesure de « Renforcement du maillage piéton » représente le principal investissement, mais que cette mesure se fera progressivement. Elle est mise en « court terme » car importante à entamer rapidement, indépendamment en fonction des centralités.
- 26% à moyen terme, principalement au travers du réaménagement des deux pôles intermodaux (Pérou et Ferrer).
- 23% enfin à long terme, quasi totalement destiné à la réalisation du maillage cyclable communal.

Les estimations ne tiennent par ailleurs pas compte :

- Des coûts d'exploitation éventuels
- Des coûts d'étude(s) complémentaire(s) à réaliser dans certains cas
- Des coûts d'acquisition du foncier

Ces mesures visent, pour près de 40% du budget estimatif, à améliorer la sécurité et la mobilité des piétons, illustrant des efforts importants pour encourager les modes alternatifs au véhicule particulier.

IV.2 Suivi du plan

Le tableau ci-dessous récapitule les différents acteurs qui pourraient intervenir par rapport à chaque mesure, que ce soit dans l'aspect financier, dans la réflexion à mener pour l'affinement de la mesure ou sa mise en œuvre concrète ou bien encore pour son suivi après réalisation.

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres acteurs non cités ici pouvant être amenés à intervenir aux différents stades.

Environ **50 à 75 % des coûts d'investissements** (et les coûts annuels liés) **peuvent être pris en charge pour tout ou partie par des acteurs extérieurs à la commune**, ce qui sous-entend que les efforts de concertation importants déjà entrepris devront être poursuivis. L'attente des objectifs que s'est fixée la commune ne pourra en effet se faire que sous cette condition, sur base donc des résultats de la présente étude et via des sources de financement diverses (demandes de subventionnement par exemple).

			Mesures	Acteur(s) concerné(s) et/ou impliqué(s) financièrement														
				GH	Ans	St-Nicolas	St-George	Fexhe	Liège	Seraing	Flemalle	SPW	SRWT	TEC	SNCB	SOWAER	Entr./Part.	Atingo
P	1	1	Renforcer la place du piéton : Horion-Hozémont	✓													✓	
P	1	2	Renforcer la place du piéton : Velroux	✓													✓	
P	1	3	Renforcer la place du piéton : Bierset	✓													✓	
P	1	4	Renforcer la place du piéton : Hollogne	✓													✓	
P	1	5	Renforcer la place du piéton : Grâce-Berleur	✓													✓	
P	2		Création d'une connexion piétonne - rue Haute Claire	✓						✓							✓	
P	3		Permettre aux PMR de se déplacer dans les espaces centraux (Hollogne)	✓													✓	
P	4	1	Améliorer l'accessibilité vers la gare d'Ans	✓	✓								✓				✓	
P	4	2 1	Améliorer l'accessibilité de l'aéroport	✓										✓			✓	
P	4	2 2	Améliorer l'accessibilité de l'aéroport (Nouvel échangeur)	✓						✓							✓	
P	5		Développer le réseau de mobilité récréative	✓	✓	✓	✓	✓	✓								✓	
C	1	1	Connexions inter-village à l'échelle communale	✓					✓									
C	1	2	Connexions en lien avec les communes voisines	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓								
C	2		Créer une offre de stationnement vélos sur la commune	✓						✓		✓	✓	✓	✓			
C	3		Améliorer l'intermodalité avec les TC et les VP	✓								✓	✓				✓	
TC	1		Améliorer la vitesse commerciale des bus (Defuisseaux)	✓		✓						✓					✓	
TC	2	1	Améliorer la desserte des entités du Plateau	✓			✓	✓		✓	✓	✓						
TC	2	2	Améliorer la desserte des entités du Plateau	✓			✓	✓			✓	✓						
TC	3		Améliorer l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés	✓								✓					✓	
VL	1		Définir une nouvelle hiérarchisation des voiries	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓		✓
VL	2	1	Limiter le trafic de transit sur les axes inadaptés - Rue des coqs	✓								✓				✓		✓
VL	2	2	Limiter le trafic de transit sur les axes inadaptés - Vinave - Jossens - Rouyer	✓												✓		✓
VL	3		Prévoir des aménagements adaptés à l'expansion des zones économiques	✓						✓				✓				
VL	4		Résorber le point noir de congestion automobile : N637 # Paque	✓						✓								
VL	5		Créer un parking de covoiturage	✓					✓								✓	
ST	1		Optimiser le partage de l'espace public	✓								✓				✓	✓	✓
ST	2		Sécuriser les zones de stationnement à proximité de l'aéroport	✓						✓				✓				✓
TM	1		Proposer un plan de jalonnement évolutif des PL	✓										✓	✓			
MS	1		Améliorer l'accès et la sécurité aux abords des écoles	✓													✓	
MS	2		Mener des campagnes de sensibilisation/communication	✓						✓							✓	✓
SR	1	1	Sécuriser les carrefours dangereux : Janson # Meuniers	✓		✓												
SR	1	2	Sécuriser le carrefour Toute-Voie # Accès A604	✓					✓	✓								
SR	1	3	Sécuriser Le carrefour Bierset - Diérain prés	✓			✓	✓		✓								
SR	1	4	Sécuriser Le carrefour Huit Mai - Onze Novembre	✓						✓		✓					✓	✓
SR	2		Enrayer les problématiques de vitesse	✓						✓								✓
SR	2	1	Enrayer les problématiques de vitesses : Sart-Thiri	✓								✓					✓	✓
SR	2	2	Enrayer les problématiques de vitesses : Les rues du Huit Mai et du Long Mur	✓								✓						
SR	2	3	Enrayer les problématiques de vitesses : Rue de l'Arbre à la Croix	✓						✓		✓					✓	✓
SR	3		Sécuriser les zones riveraines fréquentées	✓						✓							✓	
PM	1		Réaménagement des pôles multimodaux : Place du Pérou	✓								✓					✓	✓
PM	2		Réaménagement des pôles multimodaux : Place Ferrer	✓								✓					✓	✓
PM	3		Adapter les nouveaux développements aux problématiques de mobilité	✓						✓		✓					✓	

Cette étude a été particulièrement investie par les citoyens, notamment lors des réunions publiques ou de l'enquête publique, qui ont eu à cœur de contribuer à la recherche de solutions adaptées et pérennes en faveur d'une mobilité plus sécurisée et conviviale, pouvant faire évoluer le cadre de vie dans le bon sens. Cette initiative d'information et de communication ne doit pas s'arrêter là, la mobilité étant un sujet quotidien. Elle doit pouvoir être de nouveau abordée via la poursuite des efforts et des initiatives entrepris dans le contexte du PCM, et il est important de permettre le maintien de moyens de communication pour parler de la suite donnée au plan, pour continuer à assembler une base de données très enrichissante (par exemple : tous les 2 ans), mais également pour permettre d'anticiper les risques de non acceptabilité du Plan sur certains points.



V. Annexe - Tableaux des remarques | questions | suggestions en lien avec l'enquête publique

V. Annexe - Tableau n°1

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
1	ACACIAS (AVENUE DES)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Transport de marchandise	Nuisances importantes dues au charroi lourds qui emprunte l'axe et au revêtement (dalles béton) qui entraîne des vibration importantes	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
2	AEROPORT (RUE DE L')	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Cycliste	demande d'une piste sécurisée autorisant le passage à contre sens rue de l'aéroport depuis le rond-point Flémalle jusqu'à la sortie 4 (Flémalle)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
3	AEROPORT (RUE DE L')	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Cycliste	demande de permettre la remontée des cyclistes devant l'aéroport	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
4	AGNEAU (RUE DE L')	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Circulation	La rue présente un très mauvais état (absence d'asphaltage), générant des contraintes en matière de circulation	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
5	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Le plan "Pérou" proposé va augmenter la circulation rue des Alliés	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
6	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Schémas directeurs	souhaite une concertation des commerçants dans le réaménagement de la place du Pérou	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
7	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	Souhaite conserver des zones de stationnement à proximité des commerces pour les clients et les travailleurs	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
8	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	demande de maintenir l'accès automobile aux commerces	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
9	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	pointe le risque de report de la circulation dans les quartiers résidentiels : avenue Wauters, Vandervelde, rues du Pérou, Ferrer, Neuve Voie et du Château	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
10	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	s'oppose à tout piétonnier	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
11	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Sécurité routière	sollicite l'installation d'un dispositif de ralentissement du trafic à hauteur du passage piéton face à l'école (bac à fleur, dos d'âne)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
12	ANES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Piétons/PMR	Le chemin de la rue des Anes est barré physiquement, alors qu'il permet d'aller en campagne	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
13	ANES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Piétons/PMR	Intégration de la rue des Anes, du chemin des Priesse (jusque la rue Méan) et du chemin du Faux Vivier au réseau de mobilité piétonne	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
14	AULICHAMPS (CITE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Cycliste	Détour important pour rejoindre l'axe Lexhy, n'y aurait-il pas moyen de mettre en place un autre itinéraire ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
15	BONNIER (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	Mise à sens unique de la rue car utilisée pour éviter le carrefour de la place du Pérou	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
16	BONNIER (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	mettre un radar pour se rendre compte des vitesses de certains	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
17	BURES (IMPASSE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Sécurité routière	Les vitesses 30km sont très peu respectées au sein du lotissement des Corbeaux. De plus, de nombreux véhicules sortent vers la rue Jean Volders alors que ce n'est pas autorisé	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°2

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
18	BURES (IMPASSE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	interdire le chemin d'accès au bassin d'orage trop dangereux pour les enfants	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
19	CHAMP PILLE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	Difficulté de stationnement en journée, avec l'école de promotion sociale et le manque de place en voirie. Le stationnement alternatif n'apporte pas de solution (difficultés de compréhension)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
20	CHAMPS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Transport de marchandise	Transit PL important, le dos d'âne existant n'ayant par ailleurs pas d'effet	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
21	CHAMPS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Circulation	Proposition de mise en sens unique de la rue des Champs, afin de fluidifier la circulation et empêcher le trafic de PL pour des raisons de sécurité (présence d'écoles) et de confort pour les riverains (mise en place de dos d'âne)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
22	COQS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Le plan de circulation proposé quintuplera ses risques d'accidents	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
23	CORBEAU (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Piétons/PMR	Chemins piétons devant être sécurisé par de l'éclairage	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
24	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	TC (bus)	Comment fonctionnent les bus au niveau de la place Ferrer réaménagée ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
25	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Piétons/PMR	Les piquets en bois gênent la circulation des enfants sur des trottoirs rendus trop étroits	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
26	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Important de prendre des mesures d'accompagnement en lien avec la création du parking sur la rue Defuisseaux, car actuellement le stationnement longitudinal limite les prises de vitesses sur l'axe	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
27	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	Les véhicules stationnent sur le trottoirs mais gênent par conséquent les déplacements piétons/PMR	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
28	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	Sécuriser la zone de stationnement prévue	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
29	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	Sentiment d'insécurité en raison de la fréquentation place Ferrer	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
30	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Quid des contrôles de la vitesse ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
31	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	La suppression du stationnement en voirie risque d'augmenter les vitesses des véhicules	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
32	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	Comment les riverains vont-ils charger et décharger leurs véhicules ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
33	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	Craint le stationnement sauvage	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
34	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	Met en évidence l'insécurité d'une telle zone	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
35	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	Signale l'occupation des places dans la rue Defuisseaux en raison de l'insécurité de la place Ferrer	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
36	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	adhère à l'idée de la création d'une zone de stationnement complémentaire si c'est en plus du stationnement en voirie	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°3

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
37	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Propose de supprimer le stationnement alternatif pour l'organiser en chicane	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
38	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Sécurité routière	Demande de prévoir dans le cadre du réaménagement de la place Ferrer, un dispositif protégeant les vitrines des voitures béliers	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
39	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Schémas directeurs	Suggestion de protéger les vitrines des commerces de véhicule béliers : installation de bancs fixes ayant une triple fonction de protection, de convivialité et de lieu d'attente à la sortie de l'école	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
40	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Circulation	Il est proposé de supprimer le stationnement alternatif pour l'organiser en poches de stationnement, selon les accès carrossables, ne permettant le passage que d'un seul véhicule à la fois et de reconfigurer l'espace public afin d'améliorer le cheminement piéton sur les trottoirs	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
41	DIERAINS PRES (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Au niveau de l'ancien bassin d'orage (face au carrefour avec la rue Mahay), pourquoi ne pas proposer un parking de co-voiturage dans cet espace qui ne sert à rien ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
42	DIERAINS PRES (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Circulation	Proposition de créer une zone de covoiturage rue Diérain Prés, à hauteur du bassin d'orage, de part et d'autre de la voirie, de même que l'intégration au réseau covoit-stop de la province.	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
43	FERDOU (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Orale</i>	Cycliste	Que prévoit le PCM pour relier (en vélo) Hozémont vers l'aéroport et grace-Hollogne ? Il serait pertinent de permettre aux cyclistes de remonter sur la rue de l'aéroport	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
44	FONTAINE (RUE DE)	HORION-HOZEMONT	Question <i>Orale</i>	Circulation	Lors d'une réunion avec la SOWAER, des propositions de mise en sens unique autour de Fontaine avaient été faites. Est-ce que le PCM en a tenu compte ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
45	GRANDE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Sécurité routière	La mise en place de plateaux peut générer des bruits pour les riverains situés à proximité	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
46	GRANDE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Sécurité routière	Comme lors de la RP précédente, l'insécurité sur la rue Grande est soulignée. Un portique d'éclairage est proposé à hauteur du PP (à hauteur de la rue du Talus)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
47	HANNUT (CHAUSSÉE DE)	BIERSET	Demande <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	Elle constate que des trottoirs ne seront pas rénovés/crétés sur toute la rue et souhaiterait savoir ce qu'il en sera devant chez elle. Actuellement, elle a un "tas de graviers sales" et le trottoir existant s'arrête à la maison voisine (422)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°4

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
48	HAUTE CLAIRE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	la création d'un contournement cyclo-pédestre permettrait de gagner 7 minutes : par rapport à quoi ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
49	HAUTE CLAIRE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	Le contournement renvoie vers un itinéraire dangereux (traversée de l'autoroute, vitesse non respectée, manque de visibilité, largeur de la N630, déclivité, traversée du carrefour rue Mahay, de la pompe à carburant, caserne des pompiers, carrefour Haute-Claire)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
50	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	Circulation	Est-ce que, dans le cas d'un trafic à sens unique rue des Coqs, le pont de la rue Hayi est capable d'absorber le trafic supplémentaire (stabilité) ? Est-ce qu'il ne doit pas être rénové avant ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
51	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	émet des inquiétudes concernant l'augmentation du trafic dans cette rue et le passage des véhicules longs	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
52	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Met en doute l'utilisation de l'itinéraire du pont des Dix-Huit Bonniers par les riverains pour partir en direction d'Ans et craint le report de ce trafic sur les axes Remauchamps et Hayi, Marie et Mahay	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
53	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Circulation	Une partie du début de la rue Hayi est constituée de garages, un élargissement est dès lors possible	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
54	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Sécurité routière	La sortie sur la rue grande devrait également être organisée de manière à améliorer la visibilité notamment en organisant le stationnement rue Grande	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
55	HUIT MAI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>CCM</i>	Sécurité routière	Pour répondre à la crainte des nuisances sonores liées à la création de plateau surélevé, nous préconisons l'usage d'un revêtement de couleur différente et travailler avec des bordures abaissées aux droits des passages piétons, améliorer l'aménagement des arrêts de bus (avancée en voirie)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
56	JANSON (RUE PAUL)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Quand vont être remis les passages piétons (3 PP) au bas de l'avenue Paul Janson à hauteur de l'arrêt TEC. Cet arrêt est notamment utilisé par les riverains habitants la rue des Sarts	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
57	JANSON (RUE PAUL)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Mobilité scolaire	Déplacer l'arrêt du car scolaire devant l'entrée et faire de cette zone un dépose-minute tout en créant un dévoiement de la circulation. Le trottoir opposé devra être sécurisé par des barrières de protection	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
58	JANSON (RUE PAUL)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Sécurité routière	Des passages piétons sont demandés, avec une sécurisation via de l'éclairage	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°5

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
59	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Sécurité routière	La mise en place de chicanes pourrait être une solution aux problèmes de vitesse sur l'axe	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
60	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Schémas directeurs	Mise à 30 km/h dans les rues entourant la place du Pérou (Jaurès, Mater,e, Mattéoti) et installer des panneaux solaires lumineux indiquant la vitesse	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
61	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Schémas directeurs	Interdire la place aux véhicules qui l'utilisent pour venir y travailler	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
62	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Schémas directeurs	Autoriser les brocanteurs à entrer sur la place dès leur arrivée et se placer directement à leur places ou se stationner par ordre d'arrivée en plusieurs files le long du tennis puis être placés par les organisateurs en commençant par l'autre côté de la place le long du mur et rue J. Jaures	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
63	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Stationnement	placer des plots rétractables pour gérer l'accès au parking	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
64	JAURES (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	Stationnement	Où allez-vous stationner les véhicules durant la brocante et le marché ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
65	LIEGE (CHAUSSÉE DE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Cycliste	La piste cyclable bordant la route n'est pas entretenue et n'est, de fait, pas praticable (déchets, projections, etc.)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
66	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	propose d'interrompre la bande centrale faite de pavés légèrement surélevés face à l'entrée de la ferme afin de limiter les nuisances sonores	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
67	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Sécurité routière	La qualité des revêtements et leurs impacts sonores devront faire l'objet d'une attention toute particulière lors de l'élaboration des marchés (cahier spécial des charges). Sur le tronçon nord, il est nécessaire de créer un cheminement piéton entre l'entrée de la ferme du château/les dernières habitations et l'arrêt du bus	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
68	MARIE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	signale l'élargissement du pont du chemin de fer : par où passeront les piétons ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
69	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	Sécurité routière	Pourquoi ne pas prévoir un giratoire pour sécuriser le carrefour à l'angle avec la rue Mattéoti ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
70	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Sécurité routière	Est-ce qu'une gestion par feu n'est pas pertinente à l'angle des rues Mattéoti et Materne ?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
71	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Sécurité routière	Il est demandé de réduire les vitesses sur la rue Adrien Materne	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
72	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Nombreux accidents constatés à l'angle Giacomo#Materne	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
73	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	La mise en place d'un carrefour à feux pourrait porter préjudice aux habitants (bruit, pollution)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°6

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
74	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	La proposition de réaménagement de la place du Pérou (piétonnier) va réduire la circulation dans la zone mais engendrera une circulation plus dense sur Materne et Mattéoti	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
75	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Ecrite</i>	Transport de marchandise	Une entreprise de construction est implantée rue Adrien Materne, 86, avec des fournisseurs livrant régulièrement des matériaux. Serait-il donc possible de recevoir plus d'informations quant aux accès des camions?	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
76	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	valide l'idée d'une zone piétonne pour sécuriser leur déplacement	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
77	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Stationnement	jouer avec des différences de niveau pour empêcher le stationnement dans les zones non adaptées	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
78	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Signale le stationnement sur le trottoir devant la Banque Belfius	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
79	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Schémas directeurs	Intégrer le renouveau commercial de la rue Materne, l'espace public doit être rendu aux riverains et plus convivial	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
80	MATTEOTI (RUE GIACOMO)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Augmentation du trafic sur le carrefour très dangereux Materne#Mattéoti	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
81	MATTEOTI (RUE GIACOMO)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	Les brocanteurs se stationnent en double file rue Mattéoti, formant un embouteillage et amenant une circulation sur le trottoir	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
82	MEAN (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Mobilité scolaire	Difficultés d'accès (notamment pour les piétons) à l'école Julie & Melissa située rue Méan	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
83	NEUVE VOIE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Circulation	Propose de mettre les voiries de la place du pérou à sens unique (gros giratoire) afin de fluidifier le passage aux 3 carrefours et diminuer les accidents	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
84	ONZE NOVEMBRE (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Ecrite</i>	Circulation	trouver une solution pour résoudre le problème de vibrations et de nuisances sonores lié au revêtement dégradé de la route en béton	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
85	PAQUE (RUE SIMON)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Mobilité scolaire	Manque de sécurité aux abords de l'école Sainte-Thérèse (circulation dangereuse, excès de vitesse). La sécurité n'est pas assez prise en charge	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
86	PERY (RUE)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Circulation	Problème de revêtement sur cette rue	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
87	POULE (RUE DE LA)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Piétons/PMR	ajouter la rue de la Poule comme chemin	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
88	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Orale</i>	Sécurité routière	Le stade du FC Horion manque, d'un éclairage améliorant la sécurité des enfants venant pratiquer le foot	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
89	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Signale la difficulté, en période hivernal, de sortir de la rue de l'Harmonie qui risque d'être accentué par la création d'un plateau au carrefour	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE

V. Annexe - Tableau n°7

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
90	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	Demande de création de chicane par la mise en place de zones de stationnement en voirie rue Sart Thiri du côté des habitations avec des obstacles rigides pour protéger les voitures	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
91	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Suggère la réalisation d'un aménagement du carrefour avec la rue de la Source	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
92	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Sécurité routière	Carrefour avec la rue de la Source devant être sécurisé	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
93	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Stationnement	Des poches de stationnement en voirie doivent être créées dans la zone plus dense, à proximité du carrefour avec la rue de la Source.	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
94	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Sécurité routière	Il est demandé de signaler l'arrivée sur un carrefour dangereux (Source)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
95	TRAVAIL (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	demande la sécurisation des itinéraires piétons dans la zone d'activités économiques	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
96	TRAVAIL (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	TC (bus)	demande une navette directe entre les Guillemins et l'aéroport en desservant les entreprises du zoning aux heures de pointe	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
97	TRAVAIL (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	TC (bus)	suggère l'idée du proxibus	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
98	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	La rue Jean Volders rencontre de gros problèmes de stationnement	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
99	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Circulation	Proposition de mettre la rue à sens unique, pour enrayer les problème de circulation (croisement) liés au stationnement et à l'étroitesse de la rue	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
100	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	sollicite la mise à sens unique de la rue	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
101	WASSEIGE (RUE DE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	TC (bus)	Souhaite une meilleure desserte des TEC du Zoning (rue de Wallonie beaucoup de piétons rejoignent le terminus de la ligne 12 situé à Loncin)	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
102	WAUTERS (AVENUE JOSEPH)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Le plan "Pérou" va amener une circulation supplémentaire avenue J. Wauters	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
103			Demande <i>Orale</i>	Schémas directeurs	Une réunion de concertation permettant de mettre sur la table les arguments de chacun en ce qui concerne le réaménagement de la place du Pérou	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
104			Demande <i>CCM</i>	TC (bus)	Mise en œuvre d'un proxibus pour desservir les zones d'activités économiques	Intervention à prendre en compte dans le cadre du PCM	CF. RAPPORT DE PHASE 3 ADAPTE
105	ACACIAS (AVENUE DES)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Sécurité routière	Trafic important et se faisant à grande vitesse sur cet axe, pourtant longé de résidences	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elements ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
106	ACACIAS (AVENUE DES)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	demande d'interdiction de tonnage de plus de 7,5 t, excepté livraison et véhicules agricoles + information sociétés et campagne de répression	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM

V. Annexe - Tableau n°8

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
107	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Stationnement	demande de faire respecter l'interdiction de stationner à proximité du passage piéton devant l'école	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La police, membre actif du Comité d'Accompagnement de l'étude, est consciente des évolutions à apporter pour la bonne application des mesures proposées.
108	ALLIES (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	propose de sécuriser le carrefour Mattéotti - Materne par la création d'un rond-point et d'un dépose minute pour l'école	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Une zone de dépose minute présente un intérêt dès lors que la pression sur le stationnement est très importante dans les environs proches. Ici, La place du Pérou permettant facilement de stationner, des emplacements kiss&go risquent de ne pas être utilisés. La mise en place d'un rond-point est très honoreuse, consomme beaucoup d'espace et n'est pas intéressante pour la mobilité douce. Des aménagements de carrefours à priorité/feux sont plus faciles à mettre en place, permettent d'améliorer la sécurité de tous et permettent d'offrir plus d'espace public aux autres modes que la voiture.
109	ARBRE A LA CROIX (RUE DE L')	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Piétons/PMR	Prévoir un cheminement piéton sécurisé et éclairé jusqu'aux terrains de football d'Horion	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
110	AULICHAMPS (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Piétons/PMR	Trottoirs encombrés, notamment par des déjections canines	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Intervention à reléguer auprès de la Police (Couvert par le RGPA)
111	AULICHAMPS (CITE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	TC (bus)	Les habitants de la Cité Aulichamps souhaitent davantage de Bus à destination de leur quartier. Ils se demandent ce qu'attend le TEC en terme de masse de clientèle	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Intervention à reléguer auprès du TEC
112	BIERSET (RUE DE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	Piétons/PMR	Signaler la présence de cavaliers en voirie à proximité des centres et activités équestres.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la commune
113	CIMETIERE (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Stationnement	Problème de stationnement rue du Cimetière (manque de place malgré les besoins pour les enterrements). Pourquoi ne pas mettre en place des places « Riverains » et que le stationnement se fasse du côté où il y a moins de bâtiments ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	CF. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE N°122
114	COQS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Calcule le nombre de kilomètres supplémentaires annuel qu'il aura à parcourir avec la mise en œuvre du plan de circulation	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM a pour objectif de répondre à des problématiques globales de mobilité. Les mesures proposées sont celles étant apparues comme les plus efficaces et pertinentes dans l'intérêt collectif.
115	COQS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Ecrite</i>	Circulation	La Commune s'engage-t-elle à déneiger cette route immédiatement ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès des services communaux compétents.
116	COQS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	S'oppose à la mesure	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM a pour objectif de répondre à des problématiques globales de mobilité. Les mesures proposées sont celles étant apparues comme les plus efficaces et pertinentes dans l'intérêt collectif.
117	CORBEAU (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Les espaces de stationnement proche du terrain de foot pourraient être rendus accessibles pour les besoins en stationnement des parents d'élèves.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Les espaces de stationnement sont trop éloignés de l'école pour être utilisés
118	DE LEXHY (RUE MATHIEU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	demande la mise en application des interdictions de tonnage	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Un plan de jallonnement PL est proposé dans le cadre du PCM. La police, membre actif du Comité d'Accompagnement de l'étude, est consciente des évolutions à apporter pour la bonne application des mesures proposées.
119	DE LEXHY (RUE MATHIEU)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	dénonce les nuisances sonores liées aux aménagements de réduction de vitesse réalisés précédemment	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès des services communaux/régionaux compétents.
120	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Mobilité scolaire	placement d'une "zone 30" avec radar à hauteur de l'école S. Basile	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Une proposition nouvelle a été faite suite à l'enquête publique concernant la zone kiss&go au niveau de l'école.

V. Annexe - Tableau n°9

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
121	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	TC (bus)	Il y a un bus articulé qui passe à 7h du matin (ligne 81), la prise des virages tels que proposés place Ferrer risque d'être compliquée	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le schéma de principe proposé dans le cadre du PCM ne va pas aussi finement dans le calcul des girations des bus. Le projet de réaménagement qui pourra découler de la mesure prendra en revanche toutes les dispositions permettant de garantir la circulation des bus. Sur base du schéma (qui sera affiné en phase d'avant-projet), avec un rayon de giration extérieur de 12,7m, un bus articulé peut passer le carrefour sans difficulté à partir du moment où l'angle sud-est du carrefour Defuisseaux#Janson est réalisé en trottoir franchissable.
122	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Stationnement	propose de délimiter des places "riverains"	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La mise en place de cartes riverains amène de nombreux effets listés ci-dessous. Par ailleurs, ce type de place n'a d'effet que dans une zone concernée par du stationnement riverain et non riverain (en lien avec des commerces, des équipements, des pôles d'emploi, etc.), ce qui n'est pas le cas ici où la saturation du stationnement est liée au nombreux véhicules des riverains. - Un stationnement "riverain" doit s'accompagner d'un stationnement "zone bleue/ payante" pour les non riverains. Les visiteurs, personnel de santé (kiné à domicile par exemple), etc., seront de fait les seuls usagers contraints par ce type de stationnement, dans un secteur qui est résolument résidentiel (pas de client de commerces). - Ce type de stationnement implique un contrôle quotidien régulier (2 passages/jour à minima) et mobilise un/des employé(s) à cette mission. Il ne peut dès lors concerner qu'une seule rue. - Pour éviter de saturer le stationnement dans les rues avoisinantes, la réglementation devrait être étendue plus largement. La proximité de la commune de Saint-Nicolas impliquerait, de ce fait, l'extension d'une zone réglementée sur son territoire au risque d'avoir un report sur ses rues. - Cette mesure amènent certains usagers à devoir se séparer d'une voiture (dans le cas où une seule carte est délivrée par ménage par exemple), alors que le réseau TEC ne représente pas ici un moyen de transport complémentaire.
123	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Circulation	Mettre la rue en sens unique excepté bus afin d'éviter les face-à-face qui ralentissent la circulation	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Une analyse fine a été menée autour de la problématique rencontrée par la rue Defuisseaux. La mise en sens unique amène un report important sur des axes non adaptés, destinés à accueillir une circulation de desserte locale. Par ailleurs, aucune voirie nouvelle ne peut être proposée dans le maillage existant, pour éventuellement accueillir un trafic en sens unique.
124	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Mobilité scolaire	Pointe l'irrespect du code de la route par les parents	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La police et les services communaux, membres actifs du Comité d'Accompagnement de l'étude, sont conscients des évolutions à apporter pour la bonne application des mesures proposées.
125	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>CCM</i>	TC (bus)	Il est demandé d'écarter la proposition de suppression du stationnement en voirie car elle pose des problèmes de prise de vitesse.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Il existe plusieurs moyens de limiter les problèmes de vitesses (chicanes, plateau surélevés, radars, rétrécissement de chaussée, etc.). La suppression, partielle ou totale, permet avant tout d'améliorer la circulation des bus et de pouvoir réserver l'espace suffisants aux déplacements piétons/PMR, pointés du doigt lors de la première réunion publique.
126	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Stationnement	Proposition de mise en oeuvre de places réservées aux riverains à analyser, de même que le coût de la mise en œuvre de cartes « riverain ».	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	CF. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE N°122
127	DEFUISSEAUX (RUE ALFRED)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Circulation	La pose de piquets en bois rend les croisements impossibles, alors qu'auparavant cela était possible en montant un peu sur le trottoir.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Code de la route, article 2.40. : Le terme "trottoir" désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers. Les véhicules n'ont donc pas le droit de rouler sur les trottoirs. Par ailleurs, le fait de gêner les croisements présente l'avantage de réduire les vitesses praticables.
128	DIX-HUIT BONNIERS (RUE DES)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Cycliste	le revêtement du pont surplombant l'autoroute est bosselé	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la Région

V. Annexe - Tableau n°10

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
129	FORSVACHE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Circulation	Au carrefour entre les rue Forsvache et Neuve, il manque un panneau signalant la piscine à droite (et le terrain de foot). Les automobilistes tournent à gauche généralement	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le service mobilité de la commune prévoit la révision de la signalétique
130	HAUTE CLAIRE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	Stationnement	Quid des problèmes de stationnement dans cette rue, avec de surcroît la problématique future de mise en impasse ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La mise en impasse pourrait éventuellement réduire les besoins en stationnement (pas de véhicules de riverains veant de la portion nord).
131	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Stationnement	S'inquiète du report de la zone de stationnement vers la place de l'Eglise (sécurité de la traversée rue Grande, contrôle visuel des propriétaires sur leur véhicule, état de l'église et de la place, passage dans la rue du Bex)	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès des services communaux compétents. En outre, la proposition de réaménagement de la rue Hayi a été adaptée dans le rapport suite à différentes suggestions
132	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>CCM</i>	Circulation	Fiche à compléter par une analyse plus fine du schéma de circulation afin de préserver au maximum la quiétude du quartier et notamment d'analyser les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre le réseau autoroutier vers toutes les grandes directions	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM a pour objectif de répondre à des problématiques globales de mobilité. Les mesures proposées sont celles étant apparues comme les plus efficaces et pertinentes dans l'intérêt collectif. Le schéma de hiérarchisation des voiries met bien en évidence la volonté de reporter le trafic interquartier sur les rues Haute-Claire et Janson et le trafic de transit sur les axes autoroutiers.
133	HAYI (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>CCM</i>	Transport de marchandise	Le quartier devrait être interdit à la circulation des poids lourds	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
134	JANSON (RUE PAUL)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	Circulation	La mise en place de zones K&G ne va-t-elle pas générer davantage de trafic ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Ce type d'aménagement permet au contraire de fluidifier la circulation en permettant une meilleure rotation à proximité de l'école
135	JANSON (RUE PAUL)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Mobilité scolaire	Pour garantir la sécurité des enfants, il y a lieu de travailler sur plusieurs axes tels que la présence de stewarts, des aménagements de réduction de vitesse, la présence de la police	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Ces mesures d'accompagnements sont déjà prévues dans le PCM
136	JOSENS (RUE EDOUARD)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>CCM</i>	Circulation	Le CCM n'est pas convaincu par la fermeture sous le pont et demande de réexaminer d'autres schémas de circulation. La création d'un accès vers la rue de la Colline est à écarter complètement. Il est nécessaire de prendre en considération le lotissement du Corbeau ainsi que la rue Jean Volders en sens unique sur tout son axe (augmentation des flux de circulation dans le lotissement du Corbeau).	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La mesure est maintenue, mais phasée en deux parties. Il apparaît en effet à ce stade peu probable que des effets importants de réduction des vitesses et du trafic soient observés sans qu'il n'y ait de fermeture de cet axe. Les flux devant tendre à augmenter sur Janson, ils se reporteront sur l'axe vert-Vinave si la possibilité reste offerte de l'emprunter pour longer tout le Berleur.
137	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Orale</i>	Sécurité routière	Beaucoup de véhicules pratiquent des vitesses très importantes sur cet axe, même à l'approche du rond-point. Une limitation à 50 pourrait-elle être mise en œuvre ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elements ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
138	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	propose de décaler la chicane (dans le sens Cahottes vers le rond-point) avant la première maison de la rue afin d'éloigner les nuisances sonores dues au freinage	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elements ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
139	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Sécurité routière	signale les vitesses excessives des véhicules arrivant sur le rond-point Blanckart Surllet	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM

V. Annexe - Tableau n°11

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
140	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Circulation	signale le nombre croissant de tracteurs chargés de terres et gravas qui transitent à vive allure	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Manque d'information objectives. Information reléguée auprès des services communaux
141	LONG MUR (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Circulation	demande d'interdiction de tonnage de plus de 7,5 t, excepté livraison et véhicules agricoles + information sociétés et campagne de répression	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
142	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Schémas directeurs	Les riverains demande un maintien de la situation en l'état (statuco) plutôt que d'aller vers la proposition d'espace partagé (crainte important vis-à-vis des commerces)	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM vise une amélioration des conditions de sécurité et de circulation. De nombreux éléments problématiques ont été identifiés autour de la place du Pérou (notamment dans le cadre de la première phase des enquêtes publiques), auxquels le PCM entend apporter des pistes de solution.
143	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Stationnement	estime inacceptable d'empêcher le parking devant chez lui	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM a pour objectif de répondre à des problématiques globales de mobilité. Les mesures proposées sont celles étant apparues comme les plus efficaces et pertinentes dans l'intérêt collectif.
144	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Est-ce que la mise en place d'un rond-point (ou autre) n'est pas envisageable sur l'emprise du terrain de tennis (non utilisé) ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	CF. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE N°108
145	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	TC (bus)	déplacer les arrêts des 81 et 53 pour libérer les commerces et éloigner la pollution des bus	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La pollution de la zone est générée principalement par les voitures. A titre d'exemple, une voiture (diesel ou essence) émet entre 130 g et 250g de CO2/km tandis qu'un bus en genre 120g par passager en heure creuse (et donc moins en heure de pointe).
146	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Stationnement	abbatré les murs entourant le monument afin de créer des accès à du stationnement plus proche des commerces	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Les momunents sont à considérer comme un ensemble indiscociable, il n'est pas pertinent des démolir partiellement. Des réflexions sont à conduire en incluant leur meintine en l'état.
147	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Stationnement	Ne veux pas qu'on enlève le parking utile à sa clientèle devant son commerce	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La réflexion de revalorisation et de reconfiguration de la place du Pérou ne s'attache pas, dans le cadre d'un schéma directeur tel que proposé, à répondre à des besoins particulier (mais bien de l'intérêt collectif). Le projet concret de réaménagement de la place devra prévoir une phase de concertation importante pour considérer et examiner les besoins particuliers.
148	MATERNE (RUE ADRIEN)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Circulation	Propose la création d'un rond-point au niveau du carrefour avec la rue Mattéoti	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	CF. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE N°108
149	MATTEOTI (RUE GIACOMO)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Circulation	Il est demandé de réduire la circulation sur l'axe, largement congestionné en heure de pointe et lors des événements propore à la place du Pérou	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM propose de redistribuer les circulations sur les voiries selon une hiérachisation identifiée à l'échelle communale.
150	MATTEOTI (RUE GIACOMO)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Orale</i>	Circulation	Il est demandé de conserver la circulation telle qu'elle est aujourd'hui sur la voie, et non pas de l'intensifier avec les réaménagements proposés	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM propose de redistribuer les circulations sur les voiries selon une hiérachisation identifiée à l'échelle communale.
151	MATTEOTI (RUE GIACOMO)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	Faire un rond-point (ou un feu rouge) au carrefour dangereux des rues Materne / Simon / Mattéoti.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	CF. JUSTIFICATION DE LA DEMANDE N°108
152	ONZE NOVEMBRE (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Ecrite</i>	Circulation	signale le non respect des limitations de vitesses	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
153	PAS SAINT-MARTIN (RUE)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Cycliste	renouveler le revêtement (trous et nid de poule)	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la commune
154	PAS SAINT-MARTIN (RUE)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Ecrite</i>	Transport de marchandise	Augmentation du charroi, sans doute liée en partie au développement de la zone commerciale Saint-Georges - Verlainne.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information relayée auprès des services communaux, à objectiver avec des constats et des comptages

V. Annexe - Tableau n°12

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
155	PAS SAINT-MARTIN (RUE)	HORION-HOZEMONT	Question <i>Ecrite</i>	Circulation	Nombreux véhicules circulant à grande vitesse, sur une route abîmée et créant des vibrations à l'intérieur des maisons. Serait-il possible d'envisager un panneau et/ ou dispositif afin de limiter le tonnage et la vitesse ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information relayée auprès des services communaux, à objectiver avec des constats et des comptages
156	PAS SAINT-MARTIN (RUE)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Face au n°22, le bord de la route est raide amenant des risques lors des croisement inter-véhicules.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Compte tenu du trafic et de la configuration de la route, il convient d'avoir des informations objectives concernant des problèmes de sécurité. Les services communaux sont mis au courant de la demande et pourront évaluer la situation, en dehors du contexte du PCM
157	PERY (RUE)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Cycliste	renouveler le revêtement (trous et nid de poule)	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la commune
158	PREALLES (PLACE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	La place de stationnement PMR proposée place Préalles ne respecte pas les dimensions minimales requises et se retrouve contre un mur (inaccessible).	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elément identifié dans le cadre du PCM et faisant déjà l'objet d'une proposition
159	SAINT LEONARD (THIER)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	Difficultés de stationnement, manque de places de parking dans cette rue	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Marges de manœuvres ténues du fait de la présence de nombreuses places de stationnement sur domaine privé
160	SAINT LEONARD (THIER)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Transport de marchandise	utilisation de tracteur agricole pour le transport de matériaux	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Un tracteur agricole est un véhicule spécifiquement destiné à la traction de remorques
161	SAINT LEONARD (THIER)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Circulation	Vitesse excessive des voitures montant et des véhicules agricoles	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès des services communaux compétents.
162	SAINTE ANNE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Transport de marchandise	Présence de camions en lien avec l'implantation de la station service TEXACO. La rue est pourtant interdite aux +7.5T	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée
163	SAINTE ANNE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Suggestion <i>Orale</i>	Transport de marchandise	Il faudrait réaliser un autre aménagement que le seul panneau d'interdiction.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée
164	SAINTE ANNE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	Problème de stationnement sur les trottoirs, empêchant les piétons d'évoluer (PMR) qui doivent nécessairement descendre sur la route. La station TEXACO attire les PL alors qu'il s'agit d'une route locale.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée
165	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Remarque <i>Orale</i>	Circulation	Les rues d'Hozémont sont dans un mauvais état général, et les habitants ont l'impression d'être le parent pauvre de la commune	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	La commune renvoie aux plans triennaux
166	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Ecrite</i>	Sécurité routière	suggère la création d'une chicane ou d'un îlot central à hauteur de l'ancienne surface commerciale (entre les n°13 et 23) afin de casser la ligne droite	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Les propositions de réaménagements faites sur cet axe dans le cadre du PCM doivent faire l'objet d'une analyse et d'un projet plus ciblés avant de conduire à des aménagements concrets.
167	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	demande de passages piétons rue du Onze Novembre et de l'Harmonie à proximité du carrefour avec la rue Sart Thiri	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elément ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
168	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Demande <i>CCM</i>	Stationnement	stationnement demandé au pied du sentier du point de vue	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Emprise insuffisante sur l'espace public, au risque que de gêner la visibilité pour les véhicules sortant du sentier.

V. Annexe - Tableau n°13

N°	RUE CONCERNEE	ENTITE CONCERNEE	Type d'intervention	Thématique de mobilité	Intitulé	Prise en compte de l'intervention	Justification de non prise en compte
169	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Orale</i>	Stationnement	Il y a lieu d'identifier des zones de stationnement au sol (marquage) car les riverains sont actuellement obligés de se stationner sur les trottoirs/accotements ou sur la voirie	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM a pour objectif de désigner les mesures à mettre en place à l'échelle communale, visant une amélioration de la sécurité et de la mobilité. L'échelle à laquelle il s'applique ne permet toutefois pas de désigner spécifiquement ce type d'aménagement, qui nécessite des études complémentaires (trafic, foncier, etc.). La nécessité d'intervenir a été identifiée avec le PCM, mise en relation avec d'éventuelle autre mesures, mais la mise en oeuvre concrète doit en passer par une étude locale
170	SART THIRI (RUE DU)	HORION-HOZEMONT	Suggestion <i>Ecrite</i>	Piétons/PMR	suggère de créer des passages surélevé rue du Huit Mai et rue Sart Thiri avec le carrefour de couleur différente	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
171	TRAVAIL (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Cycliste	demande une liaison cyclable sécurisée vers la gare d'Ans	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
172	TRAVAIL (RUE DU)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Ecrite</i>	TC (train)	signale la probmatique des correspondances entre les gares d'Ans et des Guillemins	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Problématique dépassant les limites du PCM.
173	VILLAGE (RUE DU)	VELROUX	Demande <i>Orale</i>	Piétons/PMR	La rue du village a besoin d'aménagements destinés aux piétons.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Elements ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
174	VINAVE (RUE)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Piétons/PMR	Trottoirs constamment encombrés (poubelles, déjections canines, containers), gênant les déplacements pour les piétons/PMR alors que la rue dispose de large trottoirs	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Intervention à reléguer auprès de la Police (Couvert par le RGPA)
175	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	sollicite une croix blanche devant son garage pour interdire le stationnement	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le PCM n'est pas l'outil adapté à ce type de demande
176	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	Un PL stationne régulièrement dans la rue Jean Volders, pourtant interdite aux PL.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
177	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Remarque <i>Orale</i>	Stationnement	La rue Jean Volders est déjà interdite aux +10m mais cela n'empêche pas un PL de stationner quotidiennement faute de contrôle / contravention	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
178	VOLDERS (RUE JEAN)	GRACE-HOLLOGNE	Demande <i>Ecrite</i>	Stationnement	Trouver une solution pour ne plus avoir de stationnement d'un poids lourd devant chez elle	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Element ayant déjà conduit à une mesure dans le rapport de phase 3 du PCM
179	WALLONIE (RUE DE)	GRACE-HOLLOGNE	Question <i>Orale</i>	TC (bus)	Pourquoi le prolongement de la ligne n°12, permettant de connecter la gare d'Ans jusqu'au carrefour de Wasseige, n'a pas pu être fait ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Le TEC a refusé cette proposition
180			Question <i>Orale</i>	TC (bus)	Quelles sont les propositions du BE par rapport à la desserte TC ?	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Toutes les propositions du BE étude approuvée par les membres du comité d'accompagnement du PCM (dont le TEC), figurent dans les propositions de mesures du rapport
181			Demande <i>Orale</i>	Piétons/PMR	Il manque des passages piétons en plusieurs endroits sur la centralité d'Hozémont	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Les mesures ciblent certains aménagements spécifiques. La mise en place de passages piétons peut tout à fait être envisagée de la part de la commune (demande spécifique à introduire auprès du SPW par exemple), qui doit être justifiée sur base d'estimation comptages de véhicules et de piétons.
182			Remarque <i>Orale</i>	Circulation	Les travaux réalisés en matière de voirie sont, globalement, de mauvaise qualité. La commune manque d'infrastructures adaptées	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la commune
183			Demande <i>CCM</i>	Cycliste	Intégrer l'évaluation des coûts d'entretien des pistes cyclables.	Intervention n'amenant pas de nécessité de modifier/préciser le rapport de phase 3 du PCM	Information reléguée auprès du service voirie de la commune et de la région