

Angleur, le 14 décembre 2022.

Ville de Liège
Service des permis d'urbanisme
La Batte, 10 (4ième étage)
4000 LIEGE

Concerne : dossier M/92434 D,
réaménagement de la route du Condroz

Messieurs les Membres du Collège,

Nous avons examiné le projet soumis à l'enquête publique et nous vous faisons parvenir ci-après nos remarques :

1. Pistes cyclo-pédestres.

Les pistes cyclo-pédestres conçues dans un environnement étriqué présentent des risques de conflits donc d'accidents, entre cyclistes et piétons, surtout dans le sens de la descente. Une séparation claire entre les deux zones cyclistes et piétons doit être réalisée. Une limitation de vitesse pour les vélos et trottinettes doit être imposée.

2. Difficultés accrues aux accès privés route du Condroz.

L'augmentation du nombre de voies de circulation (3 ou 4 bandes pour les véhicules automobiles et 2 voies cyclables) rapproche le trafic des limites de propriété. Le risque de collision avec un usager faible est accru au moment de la sortie. Des moyens doivent être déployés en cas de mauvaise visibilité pour accroître celle-ci. Au moment de l'entrée, en tourne à droite comme en tourne à gauche, la présence d'une circulation cycliste rend la manœuvre plus complexe.

3. Déplacer la piste cyclable au centre de la voirie ?

Le bureau d'études a-t-il envisagé cette solution ? La réduction de la largeur des trottoirs pourrait être utilisée pour créer un piste à double sens de plus de 3 mètres de large réservée uniquement aux cyclistes. Cette solution serait-elle suffisamment sécurisée ?

4. Écoulement des eaux de ruissellement route du Condroz.

Les bâtiments de la route du Condroz ne sont pas raccordés à l'égout public. Il en résulte qu'en cas d'orage violent, les eaux de ruissellement de toitures et des surfaces imperméabilisées privées se déverseront dans le caniveau. Comme le caniveau sera à l'avenir recouvert par la piste cyclable, il y a lieu de prévoir une section d'évacuation des eaux suffisante pour éviter tout débordement incontrôlable des eaux en aval. Il semble que l'étude n'ait retenu que les eaux de ruissellement des talus comme source

alimentant le caniveau. Concernant l'égouttage de la voirie actuelle, des fentes dans la chaussée apparaissent régulièrement au droit des avaloirs et s'étendent sur une grande partie de la bande de droite. Lors de la réfection de la voirie, il faudra être attentif à supprimer ce défaut.

5. Accès à l'arrêt Tennis Club.

La suppression de l'arrêt du bas de la rue de la Belle Jardinière ne permet plus aux habitants du bas de la rue, ni de la rue Ch. Davin de prendre le bus à cet endroit. Il existe une liaison piétonne qui relie directement la rue Ch. Davin à l'arrêt Tennis Club qui se situe sur des terrains privés. Il est indispensable que la Ville obtienne la pérennisation de l'accès public pour ce sentier.

6. Accès à l'arrêt « parc industriel ».

Du fait de la suppression de l'arrêt « Orchidée blanche », les habitants des buildings (plus de 100 logements) devront utiliser l'arrêt « parc industriel » pour descendre en ville. Cet arrêt est fort éloigné de l'arrêt « Orchidée blanche » supprimé. Il faut examiner la possibilité de placer l'arrêt vers Liège à la même hauteur que celui vers le CHU de manière à réduire la distance à parcourir pour les nombreux utilisateurs venant des buildings.

7. Révision de la notion d'arrêts fixes.

D'après nos informations, les TEC comptent exploiter la ligne B2 avec des arrêts fixes, c'est-à-dire que le bus s'arrête à chaque arrêt et ouvre ses portes, qu'il y ait ou non des passagers qui montent ou qui descendent. Dans la montée, aux arrêts « Tennis Club » et « Beau Hêtre », en l'absence de nécessité (pas de montée, ni de descente), le bus, et les voitures qui sont bloquées derrière lui, généreront une pollution et une perte de temps inutiles. Ces deux arrêts doivent être convertis en arrêt facultatif.

8. Limitation de vitesse route du Condroz.

Plusieurs éléments dans le dossier laissent entendre que plusieurs tronçons pourraient être maintenus à 70 km/h de vitesse maximum. Un de ces éléments est le fait que la bande bus a une largeur de 3,05 mètres et la bande voitures, 3,25 mètres, c'est une aberration. Compte tenu des relevés antérieurs exécutés par le police de Liège (72 % des automobilistes montants et 56 % des descendants sont en excès de vitesse avec une limitation à 70 km/h), il n'est pas possible des laisser des zones dans le projet actuel où le 70 km/h est autorisé. D'ailleurs, avoir des zones à 70 km/h succédant des zones à 50 km/h engendre une confusion dans le chef des conducteurs. En conclusion, compte tenu de la situation future (3 traversées cyclo-pédestres à feux, 2 arrêts de bus en chaussée, 1 carrefour à feux) et l'impossibilité de dépasser sur un tronçon de l'ordre de 3 km, la limitation à 50 km/h doit y être généralisée.

9. Accroissement potentiel du trafic de transit rue de la Belle Jardinière.

Actuellement, aux heures de pointe, la rue de la Belle Jardinière est parcourue par un trafic automobile de transit important. Ce trafic de transit risque de croître à l'avenir si aucune mesure pour le contenir n'est prise. La rue est aussi parcourue par un nombre important de cyclistes (environ 300 mouvements par jour) qui y trouvent actuellement un moyen d'accès tranquille à l'Université, au CHU et au parc industriel. Un projet de supérette déposé actuellement à l'Urbanisme risque déjà de troubler la tranquillité de cet itinéraire cycliste. Des mesures dans le projet doivent être prises pour limiter toute augmentation du trafic de transit dans la rue de la Belle Jardinière.

10. Aménagement du carrefour du bas de la rue de la Belle Jardinière.

Les cyclistes montant par la route du Condroz doivent attendre que le feu leur donne l'autorisation de traverser. En attente du feu vert, s'ils sont nombreux (les heures de pointe existent aussi pour eux), ils encombrant l'espace de la piste et gênent les

cyclistes descendant. Il faut prévoir un marquage au sol indiquant un endroit peu gênant où ils peuvent stationner.

11. Difficulté de stationnement rue du Sart Tilman.

Au niveau du rond-point, l'espace de stationnement devant le restaurant du Marco Polo est supprimé et remplacé par une piste cyclable. En compensation, hors des limites du projet actuel, pour pallier les inconvénients de cette suppression, un parking de 19 emplacements est suggéré sur l'espace entre la route du Condroz, côté Bonnelles, et la rue du Sart Tilman. Nous insistons pour que ce parking soit absolument réalisé conjointement à la réalisation du projet en permettant un accès par la rue du Sart Tilman.

12. Emplacement de l'arrêt « Village » .

L'arrêt « Village » vers Liège a été mal placé à l'origine lors de la construction de l'éco-quartier. D'après le permis de lotir et son étude d'incidence, il devait être placé en face de l'immeuble 359, c'est-à-dire quasi face-à-face avec l'arrêt actuel vers le CHU. L'emplacement actuel de l'arrêt vers Liège est placé sur un trottoir étroit à hauteur d'un parking souvent plein à déborder. Dès qu'il y a 3-4 personnes qui attendent, les passants doivent emprunter la chaussée pour les contourner. À hauteur du 359, il y a un trottoir de minimum 5 mètres de large et aucun parking. Cet emplacement est nettement plus confortable pour les usagers du bus. Un abribus identique à celui vers le CHU peut y prendre place. Les 4 emplacements à front de rue peuvent être déplacés à l'endroit de l'ancien arrêt.

Nous insistons fortement pour que l'abri « Village » vers Liège soit déplacé.

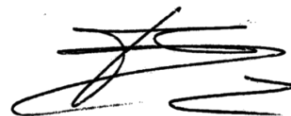
13. Durée et déroulement de l'enquête.

Nous voudrions faire une remarque complémentaire concernant cette enquête publique. L'analyse du contenu du dossier requiert énormément de temps si ce travail doit être fait consciencieusement. Sans recevoir communication du dossier complet, c'est mission impossible dans le temps imparti de l'enquête publique, .

Ce n'est pas normal car ce dossier impacte plus de 250 familles et, depuis la fin du covid, ce type de dossier n'est plus accessible que quelques demi-journées par semaine et encore sur rendez-vous.

De plus, les courriers personnels à destination des riverains proches n'ont été reçus qu'environ 7 jours après le début de l'enquête. De ce fait, nous vous demandons d'accepter comme valables les réponses qui vous parviendraient jusqu'à la fin de cette semaine. Nous vous en remercions d'avance.

Nous espérons que vous tiendrez compte de nos nombreuses remarques et vous prions d'agréer, Messieurs les Membres du Collège, l'expression de nos sentiments distingués.



Pierre DEVOS,
président.