

10 Trafic routier

10.1 Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant le trafic routier

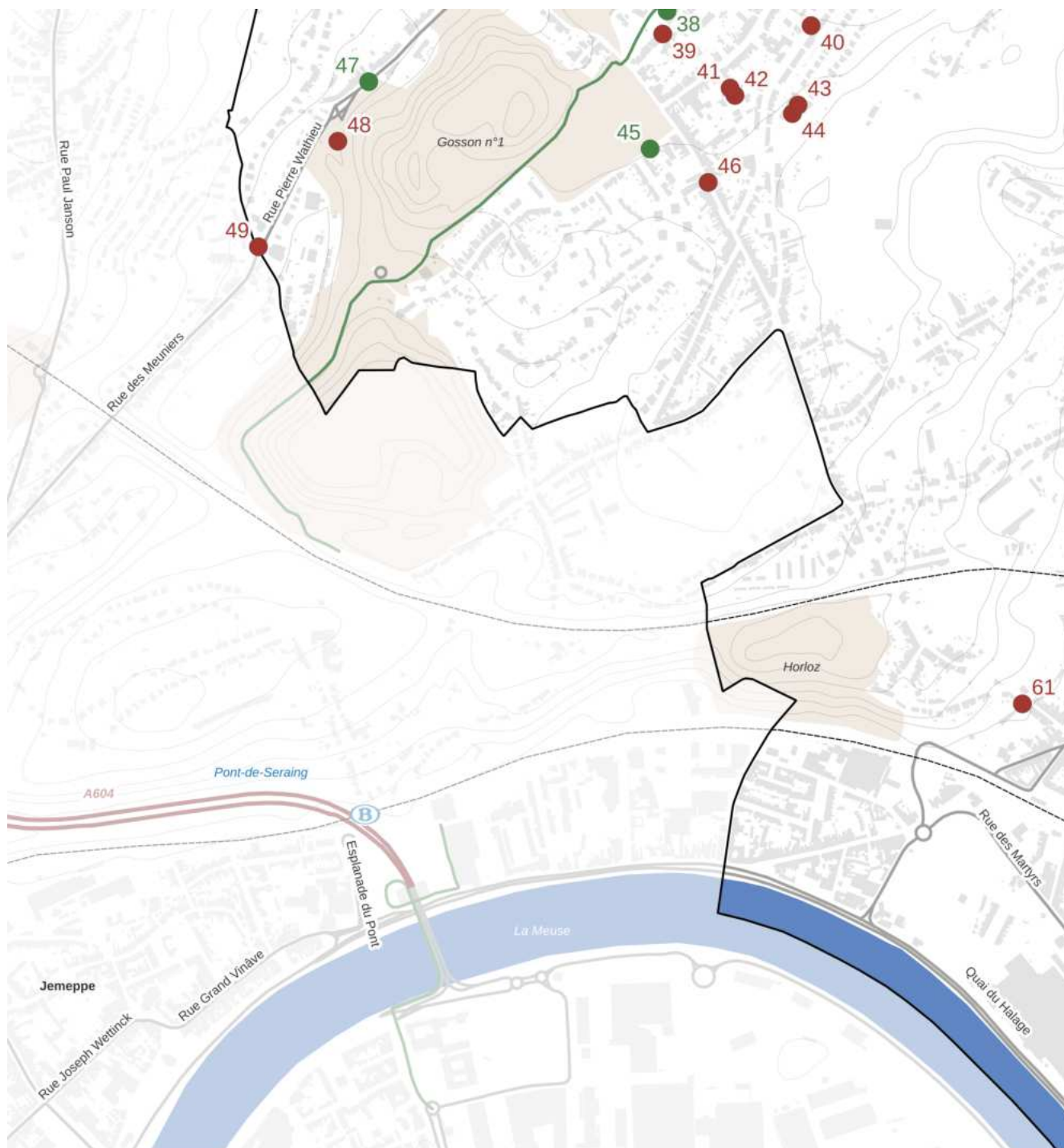
10.1.1 Autres stratégies et outils

Pour les mêmes raisons évoquées à la section ci-dessus, la problématique du trafic routier au sein des "autres stratégies et outils" est traitée à la section 7 *Réseau routier*.

10.1.2 Pré-diagnostic

Problèmes, lacunes, à solutionner/améliorer, situations à décourager/encourager/accompagner	Localisation	Action déjà envisagée
Congestion en HPM et HPS	Chaussée Roosevelt (N637) Quai du Halage (N617)	/
Congestion HPM & HPS	rue des Martyrs quartier de l'Athénée de Montegnée Carrefour "Tête de Bœuf" rue Saint-Nicolas rue Ferdinand Nicolay rue Chantraine quartier de Tilleur	/
Vitesse de circulation trop importante. Difficulté à trouver une solution pour réduire la vitesse sur la commune en sachant que le brise-vitesse est souvent source de nuisance	De nombreuses voiries de territoire communal	Soit on réalise de nombreux aménagements mais qui par moment engendre une sur-occupation de l'espace public et on peut aussi augmenter la présence policière. Il faut donc trouver un équilibre pour ne pas défavoriser le transit sur toutes les voiries. Réduire la vitesse sur toutes les voies non régionales.
Problème de rodéos urbains et vitesse excessive	Chaussée Roosevelt rue Francisco Ferrer Place du Centenaire	/

Tableau 22: Éléments identifiés par le pré-diagnostic concernant le trafic routier. Source : Commune de Saint-Nicolas, 2023



Trafic routier - Participation citoyenne - Zoom sud-ouest

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- MontLégia

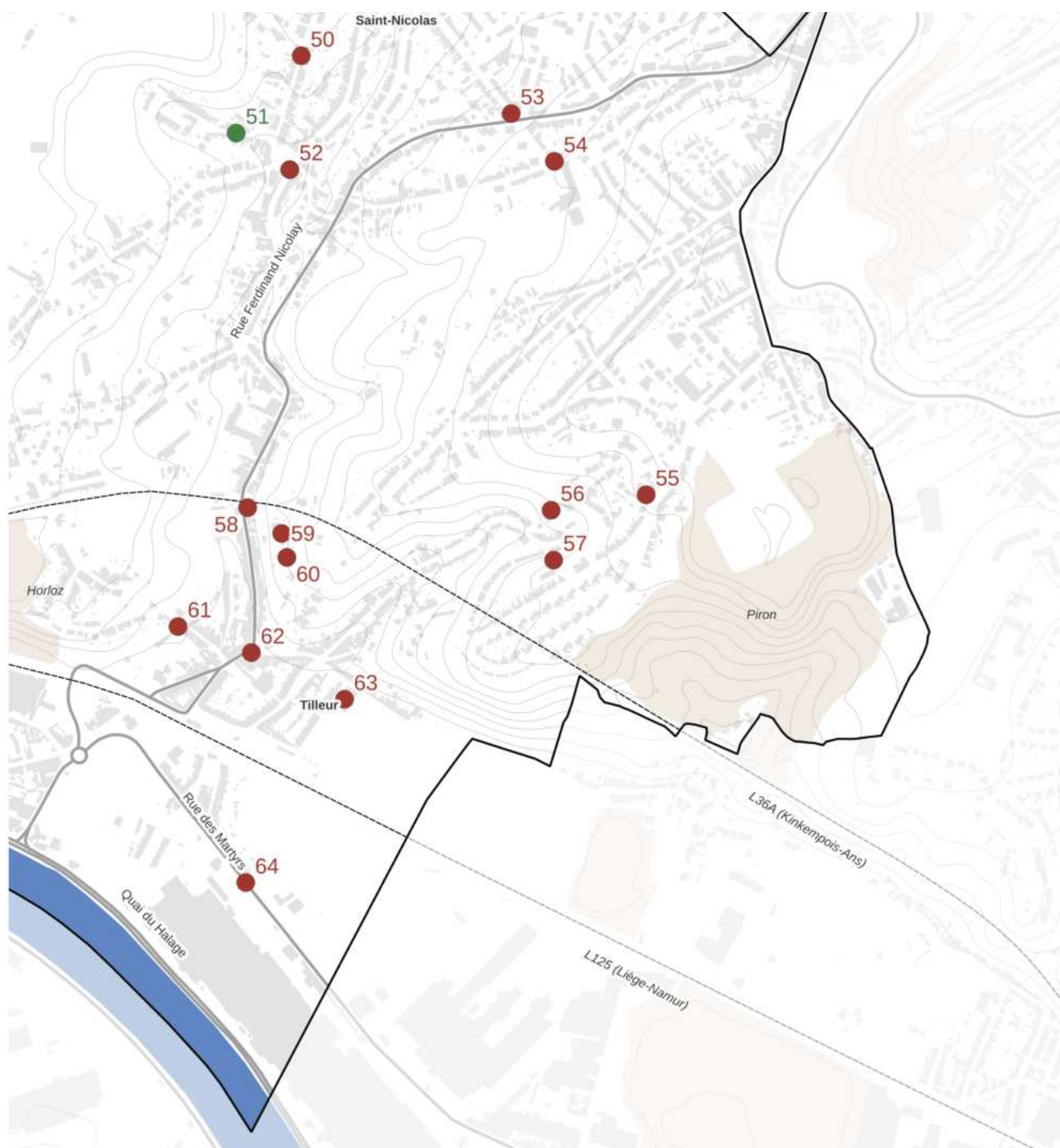
Atouts et faiblesses

- Négatif
- Positif

0 125 250 m
1:12.000



© PLURIS 2023
Source : Participation citoyenne, 2023
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



Trafic routier - Participation citoyenne - Zoom Sud-Est

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

Atouts et faiblesses

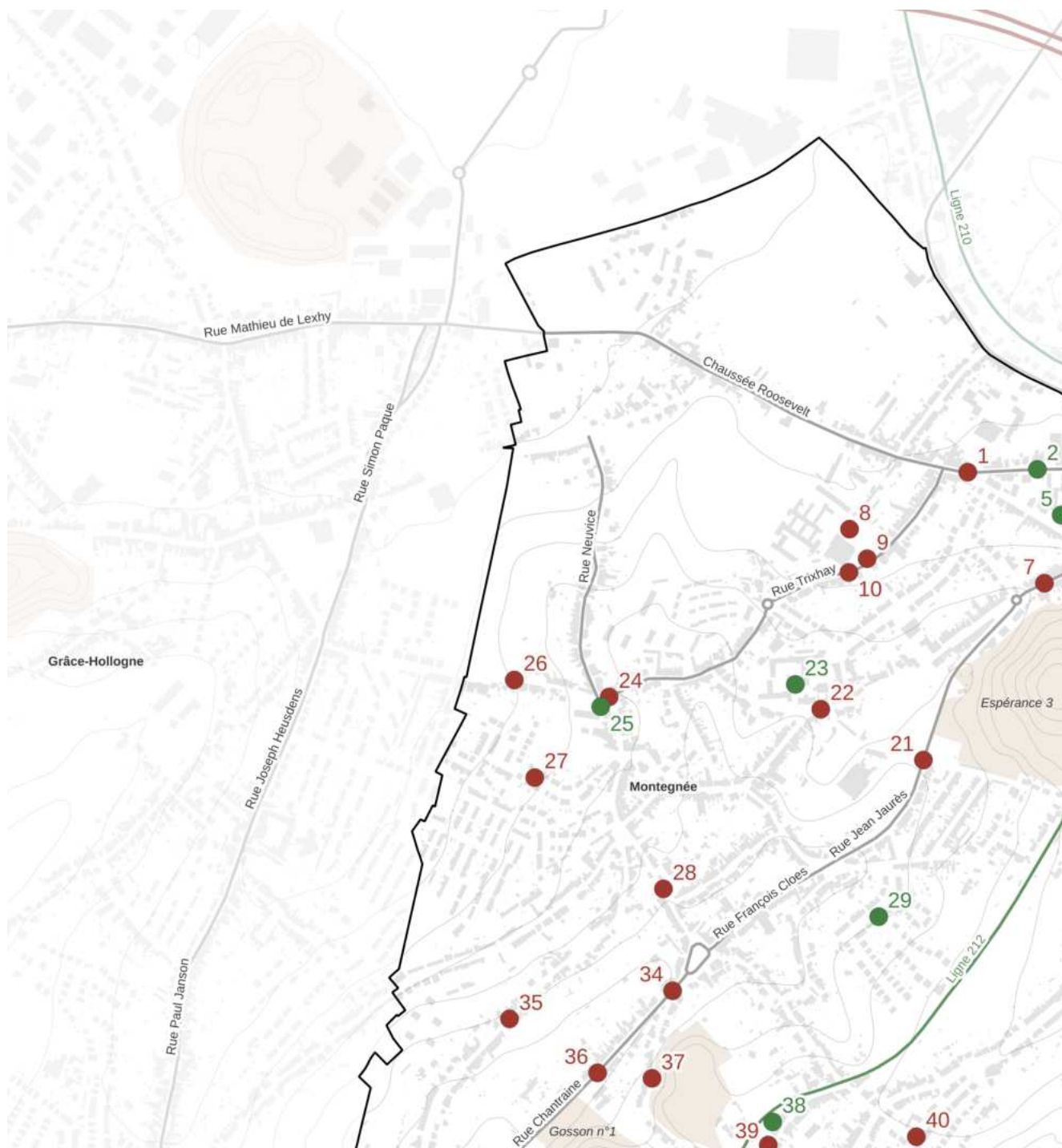
- Négatif
- Positif

0 125 250 m

1:12.000



© PLURIS 2023
Source : Participation citoyenne, 2023
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



Trafic routier - Participation citoyenne - Zoom Nord-Ouest

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral

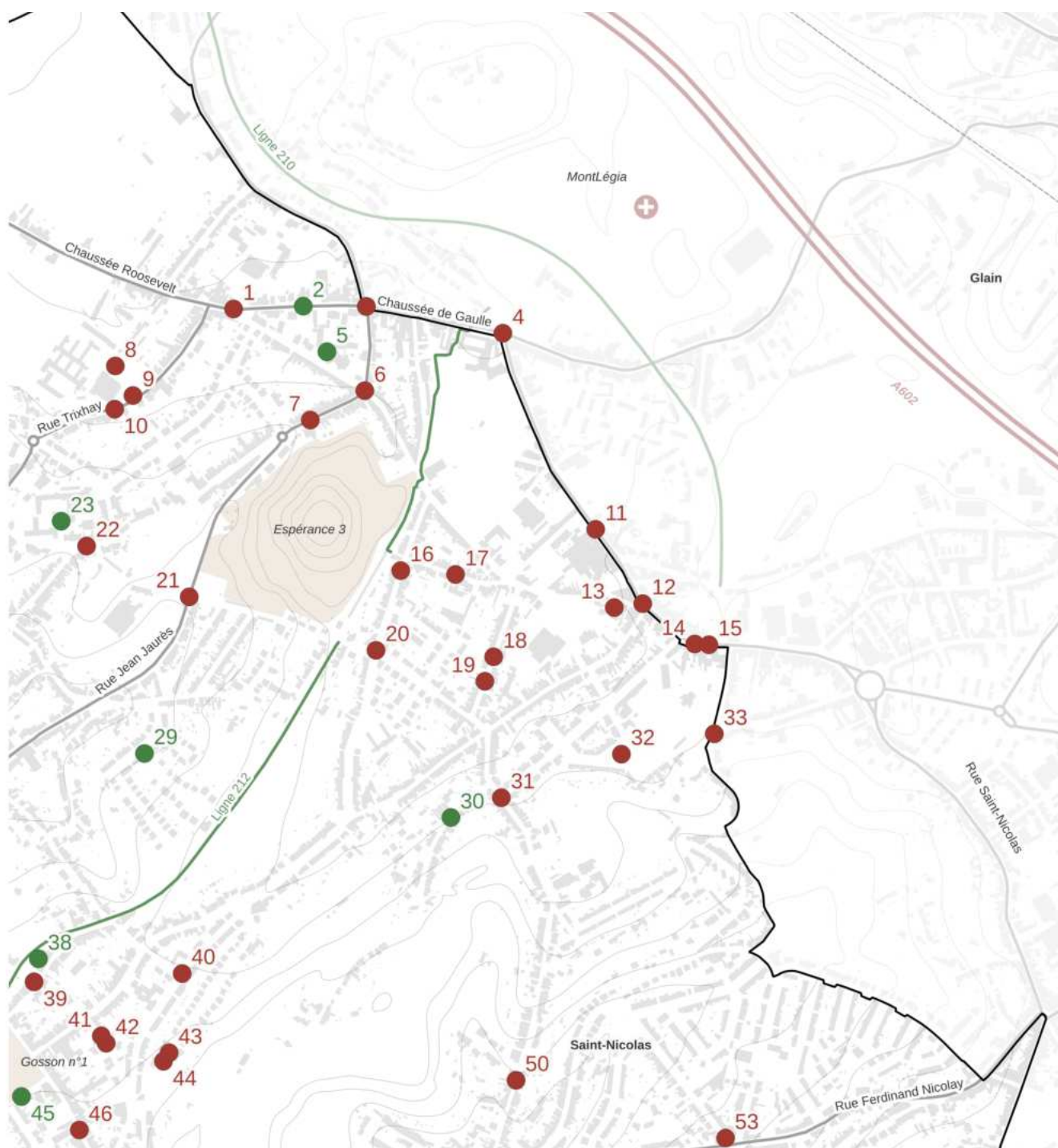
Atouts et faiblesses

- Négatif
- Positif

0 125 250 m
1:12.000



© PLURIS 2023



Trafic routier - Participation citoyenne - Zoom Nord-Est

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils

Atouts et faiblesses

- Négatif
- Positif

0 125 250 m
1:12.000



N°	Négatif/Positif	Explication
1	Négatif	Sortie Lidle : carrefour dangereux
2	Positif	Signalisation bonhomme réfléchissant
3	Négatif	Carrefour dangereux
4	Négatif	Carrefour dangereux
5	Positif	Signalisation bonhomme réfléchissant
6	Négatif	Carrefour dangereux
7	Négatif	Rue Xhavée : vitesse et rue très étroite
8	Négatif	Congestion de trafic Athénée
9	Négatif	Problème lors des arrivées/sorties scolaires
10	Négatif	Rue double sens stationnement
11	Négatif	Etat voirie + stationnement
12	Négatif	Carrefour dangereux pour les vélos
13	Négatif	Rue de Montegnée : état pitoyable et dangereux
14	Négatif	Stationnement en double file, trafic dens, peu de places de parking par rapport au nombre de commerces
15	Négatif	Stationnement dangereux rue Saint-Nicolas + embouteillages
16	Négatif	Vitesse et rue très étroite
17	Négatif	Rue aux Cailloux? : étroite et prioroté au bout : dangereux
18	Négatif	Vitesse et rue très étroite
19	Négatif	Rue à sens unique : induit une vitesse excessive + habitants ne respectent pas les zones de stationnement
20	Négatif	Carrefour dangereux pour les vélos
21	Négatif	Carrefour dangereux (insécurité liée au Stuf?)
22	Négatif	Accident devant l'ancien hotel communal
23	Positif	Signalisation bonhomme réfléchissant
24	Négatif	Carrefour dangereux à proximité d'une école
25	Positif	Signalisation bonhomme réfléchissant
26	Négatif	Rue double sens + stationnement, très difficile de se mettre sur le côté
27	Négatif	Vitesse et rue très étroite
28	Négatif	Vitesse et rue très étroite
29	Positif	Quartier résidentiel calme en cul de sac
30	Positif	Casse vitesse rue du Bonnet
31	Négatif	Vitesse excessive + stationnement complexe (pas assez de places de stationnement)
32	Négatif	Place du Centenaire propice aux dérapages
33	Négatif	Carrefour dangereux
34	Négatif	Entrée rue très étroite , très peu de place pour les piétons
35	Négatif	Vitesse excessive
36	Négatif	Vitesse excessive
37	Négatif	Vitesse excessive et pas de troittoir
38	Positif	Signalisation bonhomme réfléchissant
39	Négatif	Beaucoup de trafic et stationnement sauvage

Tableau 23: Trafic routier - Participation citoyenne - Atouts et faiblesses (Partie1). Source : Participation citoyenne, 2023

N°	Négatif/Positif	Explication
40	Négatif	Circulation de beaucoup de poids lourds
41	Négatif	Beaucoup de trafic et stationnement sauvage
42	Négatif	Parking sauvage aux sorties scolaires
43	Négatif	Pas de trottoir et vitesse excessive
44	Négatif	Rue du Homvent: étroite et devrait être restreinte pour le trafic vélo-piéton et riverains uniquement
45	Positif	Casse vitesse rue lamay
46	Négatif	Stationnement et vitesse + manque de service de transport public
47	Positif	Grand axe assez large
48	Négatif	Manque d'aménagements piétons entrée terril
49	Négatif	Cash Italie? : augmentation du trafic et nuisance
50	Négatif	Vitesse et rue très étroite
51	Positif	Zone de rencontre rue du Thiou et rue Grimbérieux (vitesse limitée)
52	Négatif	Place Fond des Rues : risque d'accident et pas agréable
53	Négatif	Vitesse excessive : nombreux accidents
54	Négatif	Manque de "zone 30" dans les rues adjacentes aux écoles : contrôles éventuels?
55	Négatif	Circulation excessive, stationnement, transports en commun insuffisants
56	Négatif	/
57	Négatif	Transports en commun inexistant
58	Négatif	Vitesse excessive, poids lourds, stationnement
59	Négatif	Trop de trafic et de poids lourds
60	Négatif	Trop de trafic et de poids lourds
61	Négatif	Vitesse importante et trottoirs exigus
62	Négatif	Vitesse excessive
63	Négatif	Vitesse excessive
64	Négatif	Trop de trafic et de poids lourds

Tableau 24: Trafic routier - Participation citoyenne - Atouts et faiblesses (Partie 2). Source : Participation citoyenne, 2023

10.2 Analyse de la congestion via les outils de navigation et identification des points noirs

La reprend le trafic habituel constaté en heure de pointe au sein de la commune de Saint-Nicolas d'après les outils de navigation disponibles en ligne (Google Maps, TomTom, Waze, Michelin, etc.).

Les segments sont repris avec une classification de :

- Trafic "**fluide**" : La vitesse des usagers ne diffèrent pas entre une heure de pointe et une heure creuse;
- Trafic avec un "**début de gêne**" : La vitesse des usagers peut légèrement différer entre une heure de pointe et une heure creuse.

En approche des croisements, on observe occasionnellement des remontées de files de quelques véhicules (généralement moins de 5) qui sont la conséquence de paramètres circonstanciés⁵⁹;

- Trafic "**dense**" : La vitesse des usagers est altérée vis-à-vis de l'heure creuse.

En approche des croisements, des remontées de files de quelques véhicules (généralement moins de 5) sont régulières et ces remontées peuvent atteindre un nombre plus conséquent de véhicules en fonction de paramètres circonstanciés⁵⁹.

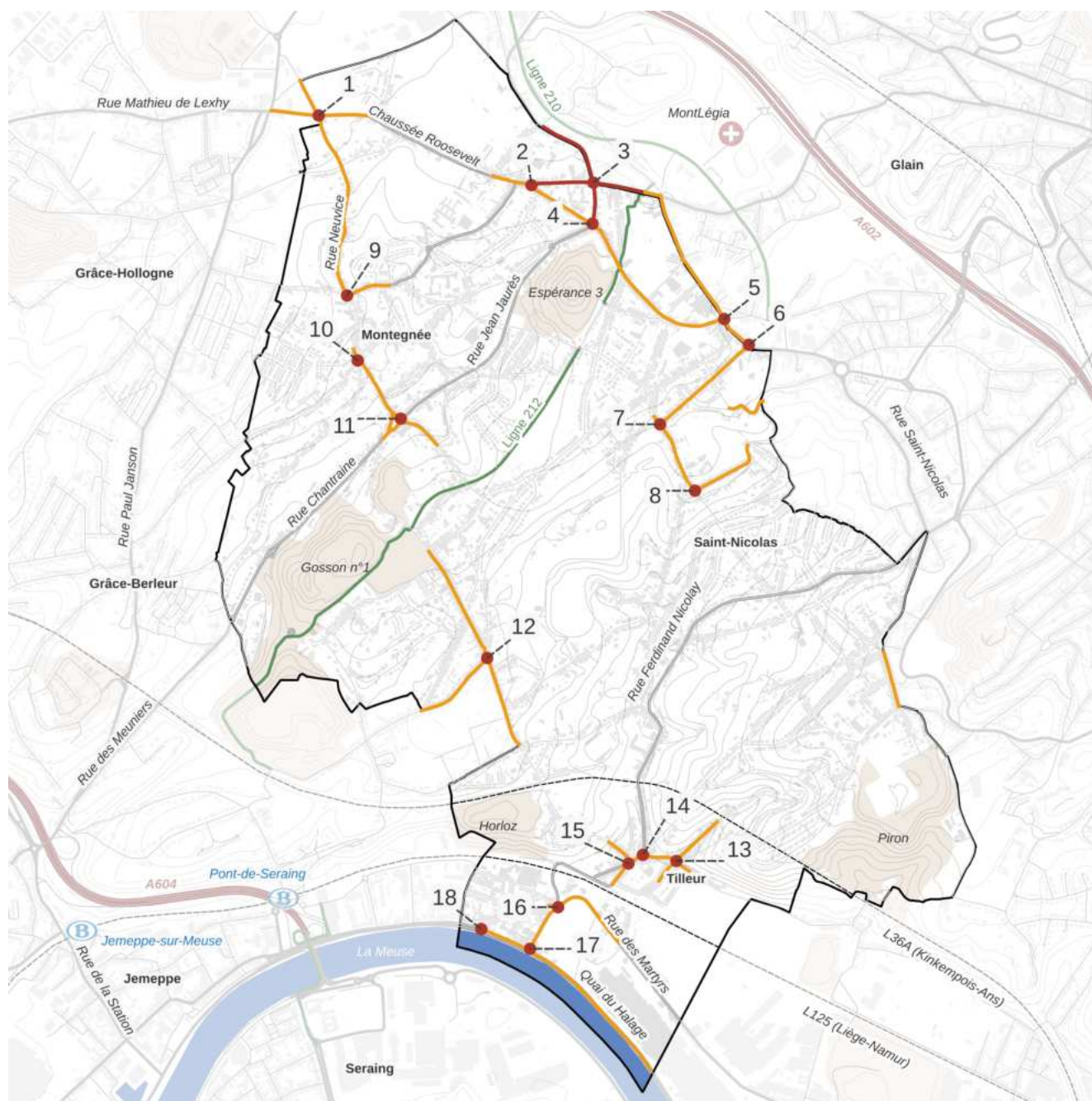
Notons que le type et la configuration du croisement⁶⁰ sont bien entendu des paramètres non-négligeables;

- "**Congestion**" : La vitesse des usagers est extrêmement altérée vis-à-vis de l'heure creuse.

En approche des croisements, les remontées de files sont systématiques en heure de pointe (atteignant généralement une dizaine de véhicules) et peuvent atteindre un nombre très important de véhicules en fonction de paramètres circonstanciés⁵⁹ ainsi que le type et la configuration des croisements⁶⁰.

59 Hyper-pointe exceptionnellement marquée, présence d'un poids-lourds, passage de piétons ou de cyclistes important, présence d'un TEC avec un arrêt à proximité du croisement, hésitation d'un usager, etc.

60 Présence d'une bande de pré-sélection, largeur des voiries, visibilité, etc.

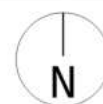


Trafic routier - Axes et noeuds habituellement saturés en heure de pointe

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

- ### Trafic habituel en heure de pointe
- Congestion
 - Dense
 - Fluide/Début de gêne
 - Noeuds saturés en heure de pointe

0 250 500 m



© PLURIS 2023
Source : Pluris 2023 d'après une compilation de données de comptages existants
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 125: Trafic routier - Axes et noeuds habituellement saturés en heure de pointe

11 Sécurité routière et nuisances

11.1 Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant la sécurité routière et les nuisances

11.2 Accidentologie

L'analyse du nombre d'accidents corporels sur le réseau routier au sein de la commune de Saint-Nicolas durant la période 2016-2020 permet de constater une concentration sur la rue Ferdinand Nicolay et la rue Jean Jaurès. En réalité, il s'agit logiquement des croisements entre voiries régionales qui ont concentré le plus grand nombre d'accidents corporels durant la période.

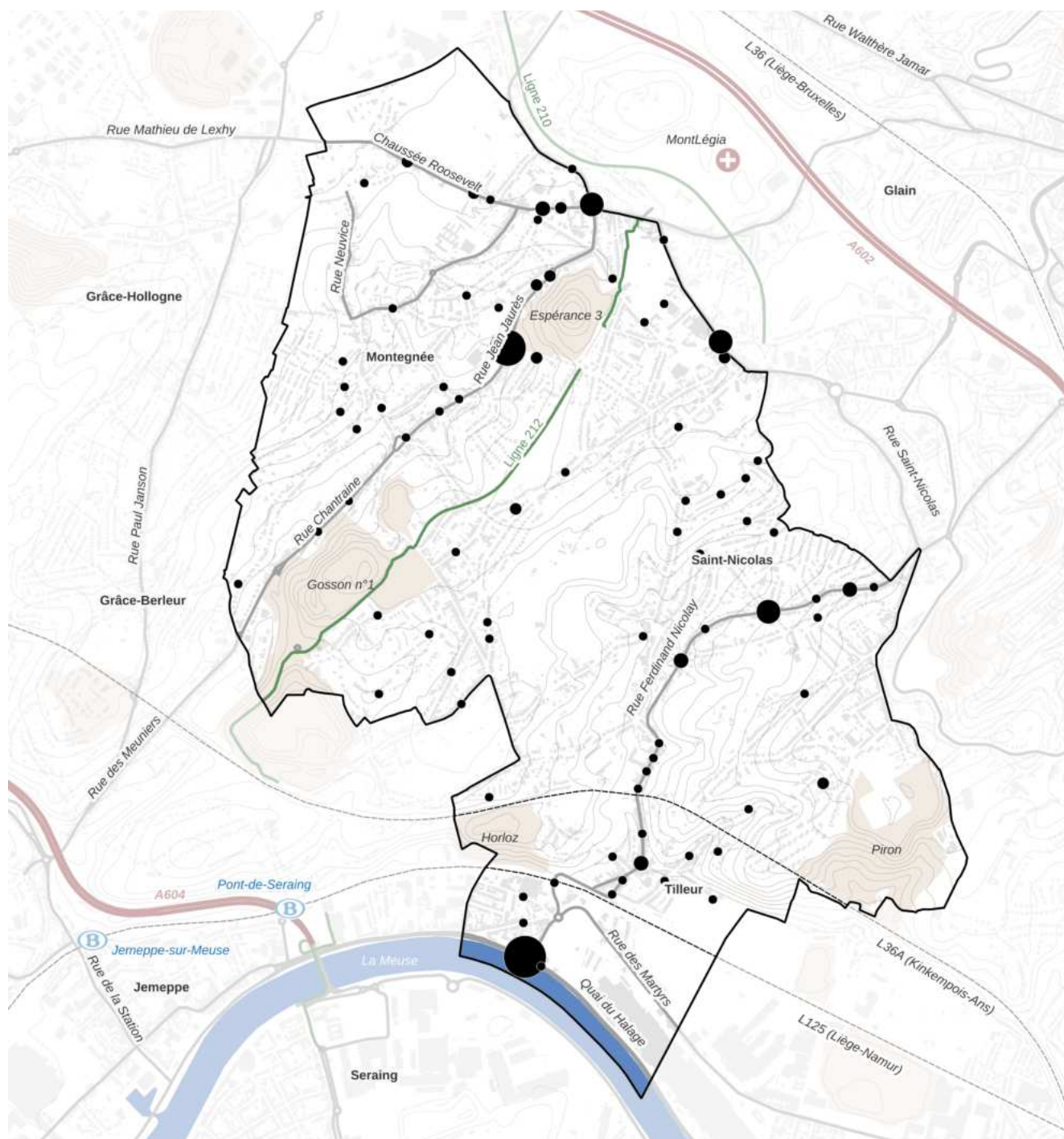
Ci-dessous, le tableau indiquant les points les plus problématiques :

Emplacement	Nombre d'accidents corporels observés
Carrefour régulé par un feu tricolore à hauteur de la rue Jean Jaurès et la N637	5
Carrefour sans feu tricolore entre la rue Jean Jaurès et la rue du Pasteur	7
Carrefour régulé par un feu tricolore entre le Quai du Hallage et la rue de la Digue	8
Carrefour sans feu tricolore entre la rue Ferdinand Nicolay et la rue Malaise	5
Carrefour sans feu tricolore entre la rue Saint-Nicolas et la rue de l'Espérance	5
Nombre total à l'échelle communale	135

Tableau 25: Nombre d'accidents corporels durant la période 2016-2020 à l'échelle de la commune. Source : SPW, 2023

11.3 Mesures de vitesses

En l'absence de données de localisation précises concernant les mesures de vitesses et par ailleurs le manque de quantité d'informations à ce sujet reçues, il ne semble pas pertinent de faire mention des relevés de vitesses récoltés à l'heure actuelle. Cependant, ces dernières peuvent être analysées au moment voulu dans des phases ultérieures du présent rapport et à l'échelle de sites précis.



Nombre d'accidents aux croisements de voiries durant la période 2016-2020 à l'échelle communale

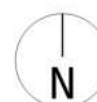
- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

Nombre d'accidents - Période de 2016 à 2020

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8

0 250 500 m

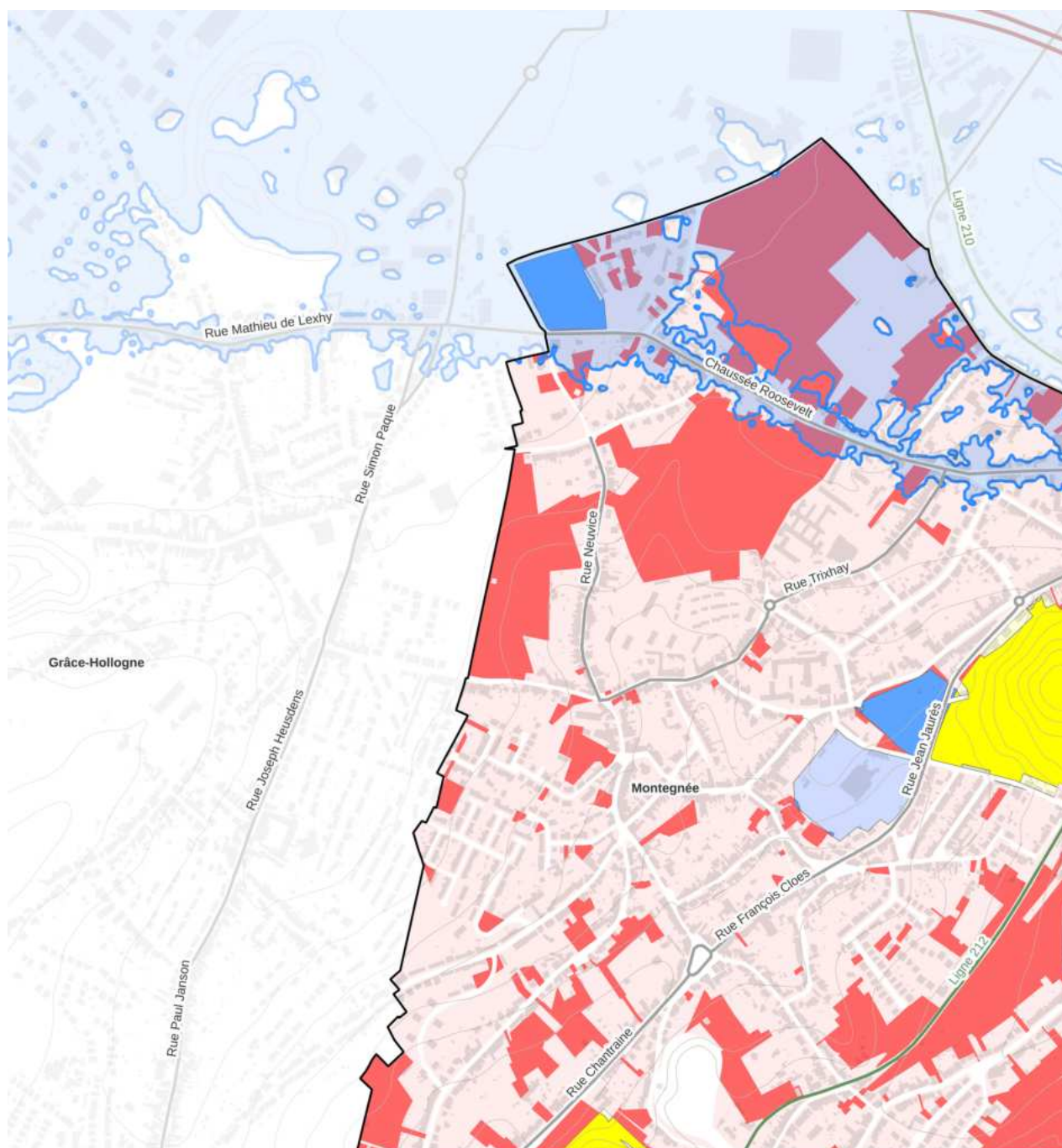
1:25.000



© PLURIS 2023
Source : SPW Mobilité Infrastructures, 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 126: Nombre d'accidents aux croisements de voiries durant la période 2016-2020 à l'échelle communale.

11.4 Nuisances sonores liées aux grands axes routiers sur le potentiel foncier



**Nuisances sonores liées aux grands axes ferroviaires en dB (2017)
couplé au potentiel foncier brut - Zoom Nord-Ouest**



0 125 250 m
1:12.000



© PLURIS 2023
Source : Cadastre, 2022 & Cadastre, 2020
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020

Figure 127 : Nuisances sonores liées aux grands axes routiers LDen (2017) - Zoom Nord-Ouest

11.5 Nuisances sonores liées aux axes ferroviaires principaux

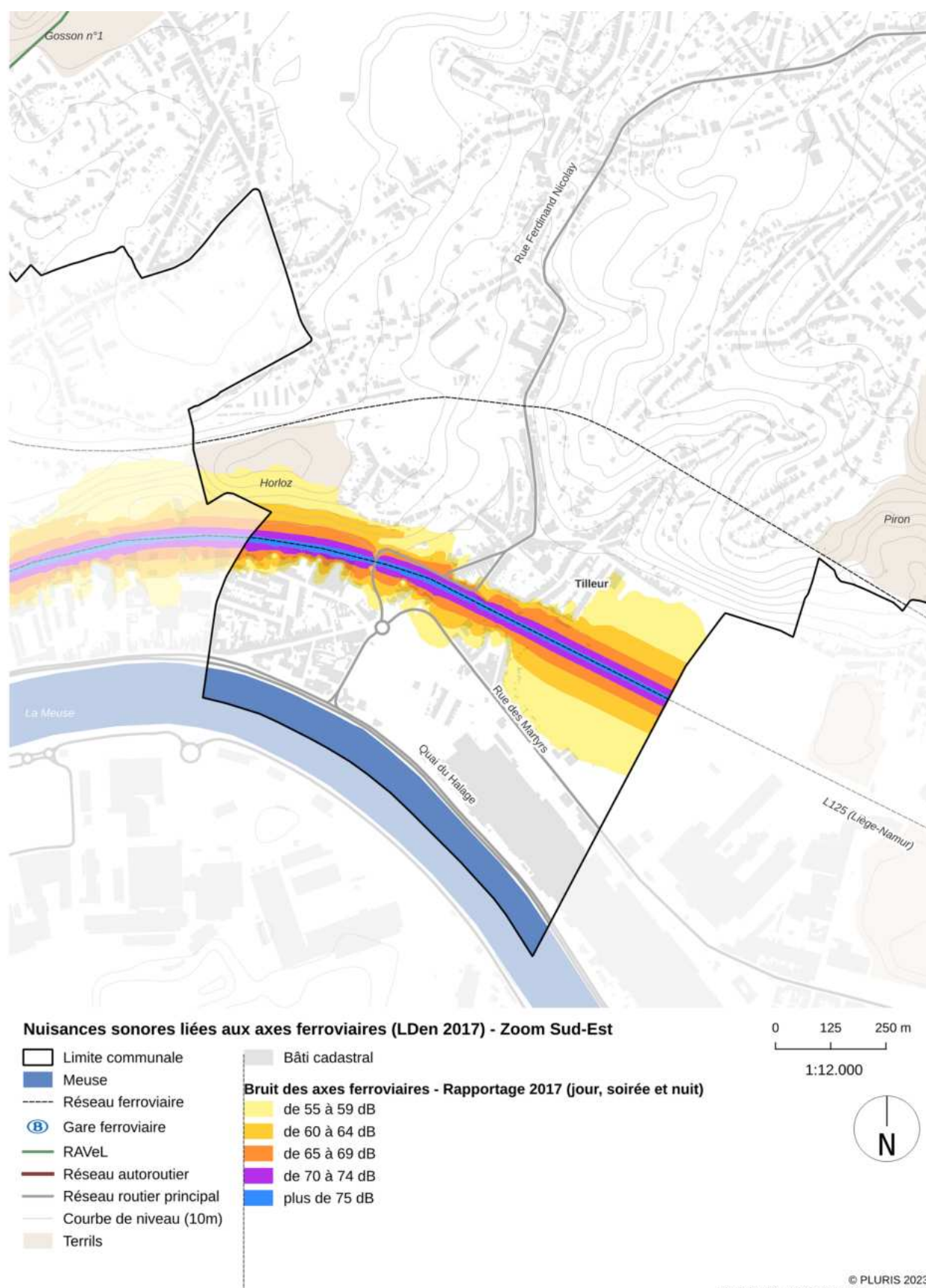


Figure 128 : Nuisances sonores liées aux axes ferroviaires LDen (2017) - Zoom Sud

11.5.1 Impact des nuisances sonores liées aux axes ferroviaires principaux sur le potentiel foncier

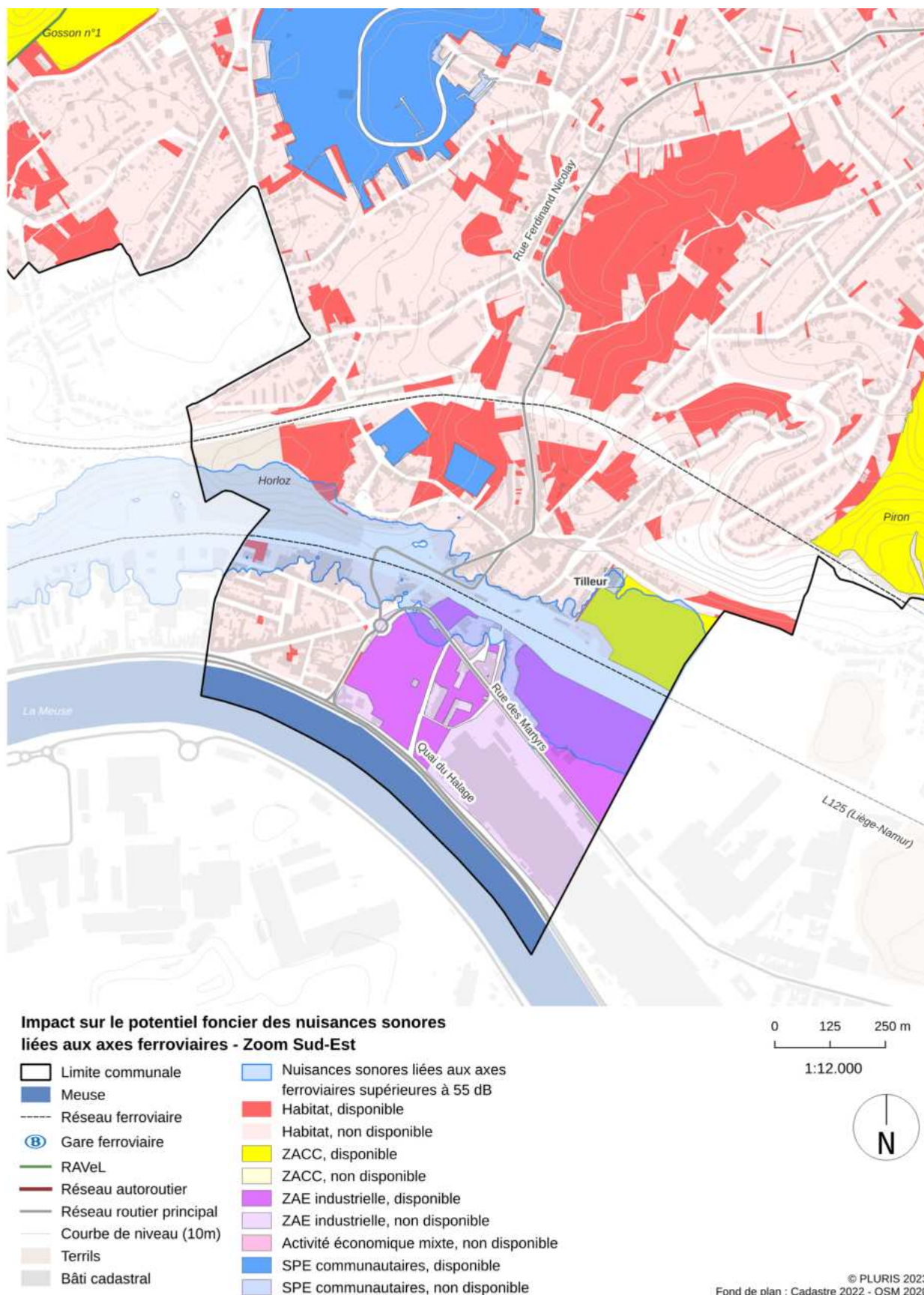


Figure 129 : Nuisances sonores liées aux axes ferroviaires LDen (2017) couplé au potentiel foncier - Zoom Sud

12 Stationnement

12.1 Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant les pôles générateurs de flux

12.1.1 Programme stratégique transversal 2022

12.1.1.1 Plan d'Investissement Communal 2022-2024

Dans le cadre du PIC, plusieurs actions sont décrites ayant comme objectif d'améliorer la situation actuelle des stationnements, notamment :

- L'amélioration de la place Emile Vandervelde (Fond des rues) pour l'année 2020: aménagement du parking existant avec réduction de la largeur de voirie (près de 8m), afin de créer des parkings en épi et un trottoir indépendant permettant une circulation aisée des piétons.
- L'amélioration de la rue François Cloes pour l'année 2021: rénovation et réduction de la largeur des trottoirs (minimum 1,50m) dans le but de créer des parkings en épi, permettant de stationner un plus grand nombre de véhicule qu'en configuration longitudinale.
- L'aménagement du parking de la rue Pasteur pour l'année 2021: aménagement d'un arrêt de bus conforme aux impositions du TEC ainsi qu'à son agrandissement afin de déplacer des bus en attente place Emile Vandervelde. De même, une rénovation des trottoirs en contour de ce parking ainsi qu'une rénovation des revêtements de celui-ci sont programmées, afin d'apporter davantage de convivialité et de donner un statut de "parking de délestage" à cette zone.

12.1.1.2 Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité 2022-2024

En intégrant également les investissements stratégiques communaux du PIC, d'autres actions sont prévues ;

Pour l'année 2022, l'action vise à :

- L'aménagement de la place Vandervelde (fonds des rues) avec création d'un parking rue Lhoneux : aménagement du parking existant Place « Fonds des rues » et réduction de la largeur des voiries avec création de parkings en épi et un trottoir indépendant ainsi que démolition de garages et création d'un parking dans l'impasse n°250->n°280 (Rue Lhoneux)
- L'aménagement du parking de la rue Pasteur et de son éclairage public : aménagement du parking (stationnement voitures et vélos, plantations, éclairage, cheminement piéton,...) et des trottoirs le bordant avec aménagement conforme de l'arrêt de bus

12.1.2 Plan Urbain de Mobilité 2019

Concernant le PUM 2019, celui-ci prône la mise en place d'une **politique de stationnement volontariste**.

L'actualisation du PCM de Liège a montré que la croissance de la ville serait intenable en reproduisant et en extrapolant la motorisation actuelle. Sans changer de méthode, il faudrait en effet construire chaque année un parking de 500 à 600 places pour les seuls besoins de la Ville de Liège, ce qui est irréaliste en termes d'emprises comme de financement.

De plus, les études de type PCM menées ces dix dernières années en Wallonie montrent que **les zones urbaines denses, comme Saint-Nicolas, restent particulièrement en retard en termes de politique de stationnement**, avec 4 à 5 fois moins de places contrôlées par rapport à Gand, par exemple.

Or, la disponibilité d'un emplacement de parking à destination est l'un des principaux facteurs de choix de la voiture individuelle comme mode de déplacement.

Il est donc crucial que les villes et communes s'emparent du sujet pour tendre vers :

- **Zéro place à durée illimitée dans les zones urbaines denses**, en priorité aux abords des gares et points d'arrêt ferroviaires, dans l'aire d'influence du tram, des 5 axes BHNS et des 10 axes Chronobus (à l'exception des P+R) ;
- **Une réduction significative des places à durée illimitée dans la Zone à Haut Niveau de Services**, en particulier le long des axes BHNS et Chronobus.

En termes de stationnement public, les efforts de la Collectivité doivent porter, par ordre de priorité :

- Sur l'identification et la valorisation des parkings de pôles de loisirs, culturels et commerciaux sous-utilisés en semaine et susceptibles d'être valorisés comme P+R, dans une logique de mutualisation des usages ;
- Sur le déploiement et l'élargissement d'outils de contrôle du stationnement sur voirie le long des axes de transports publics structurants et en zone urbaine dense. À titre d'exemple, le PCM de Charleroi a été approuvé en 2016 et la ville est passée de 5.000 à 12.000 places réglementées, en 2017 déjà ;
- L'aménagement de P+R complémentaires, en l'absence de parking existant mutualisable.

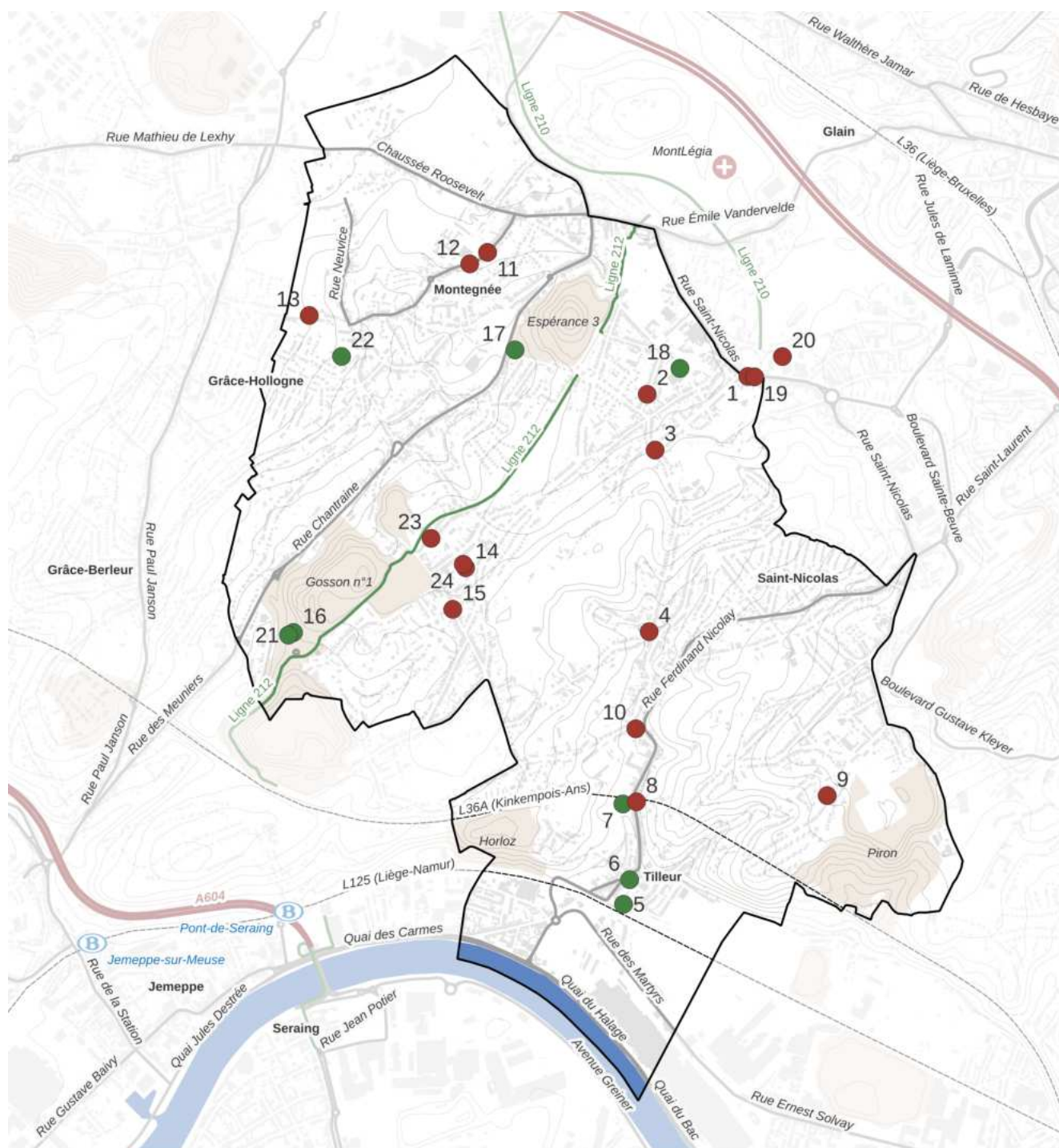
Des normes plus volontaristes devront également être adoptées en termes de stationnement privé, de bureaux, de commerces et de logements, afin de réduire sensiblement le nombre de places de stationnement projetées et existantes.

12.1.3 Pré-diagnostic

Tableau 26: Éléments identifiés par le pré-diagnostic concernant le stationnement

Problèmes, lacunes, à solutionner/améliorer, situations à décourager/encourager/accompagner	Localisation	Action déjà envisagée
Réseau modes actifs		
Absence de stationnements pour les vélos	Sur l'ensemble de la commune (exemples mentionnés au site du Bonnet et au Hall Omnisport de Montegnée)	Projet de création d'un MobiPôle à Tilleur (rue des Martyrs – Station Tram ou ligne structurante à haut niveau de service)
		Projet de création d'un MobiPôle au parking Pasteur (Projet PIC 2022-2024)
Réseau routier		
Stationnement difficile	Sur l'ensemble de la commune	Projet d'aménagement du parking « Pasteur » (Projet PIC 2022-2024)
		Projet d'aménagement du parking « Fond des rues » (Projet PIC 2022-2024)
		Projet de création d'un parking rue Lhoneux (Projet PIC 2022-2024)
Mauvaise gestion du stationnement aux abords des écoles	Sur l'ensemble de la commune	Mise en place d'un pédibus et création de rues scolaires
Problèmes de stationnements à proximité des commerces locaux	Sur l'ensemble de la commune (Tilleur, Montegnée, Place Emilie Vandervelde, rue Saint-Nicolas, Place Cri du Perron, quartier du Pansy)	Prévision de stationnement en zone bleue à proximité des commerces
Manque de stationnement	Site du Bonnet	/

12.1.4 Participation citoyenne



Stationnement - Participation citoyenne - Atouts et faiblesses

- Limite communale
- Bâti cadastral
- Meuse
- Courbe de niveau (10m)
- Gare ferroviaire
- MontLégia

RAVeL

Terrils

Atouts et faiblesses selon les citoyens

- Faiblesse
- Atout

0 250 500 m



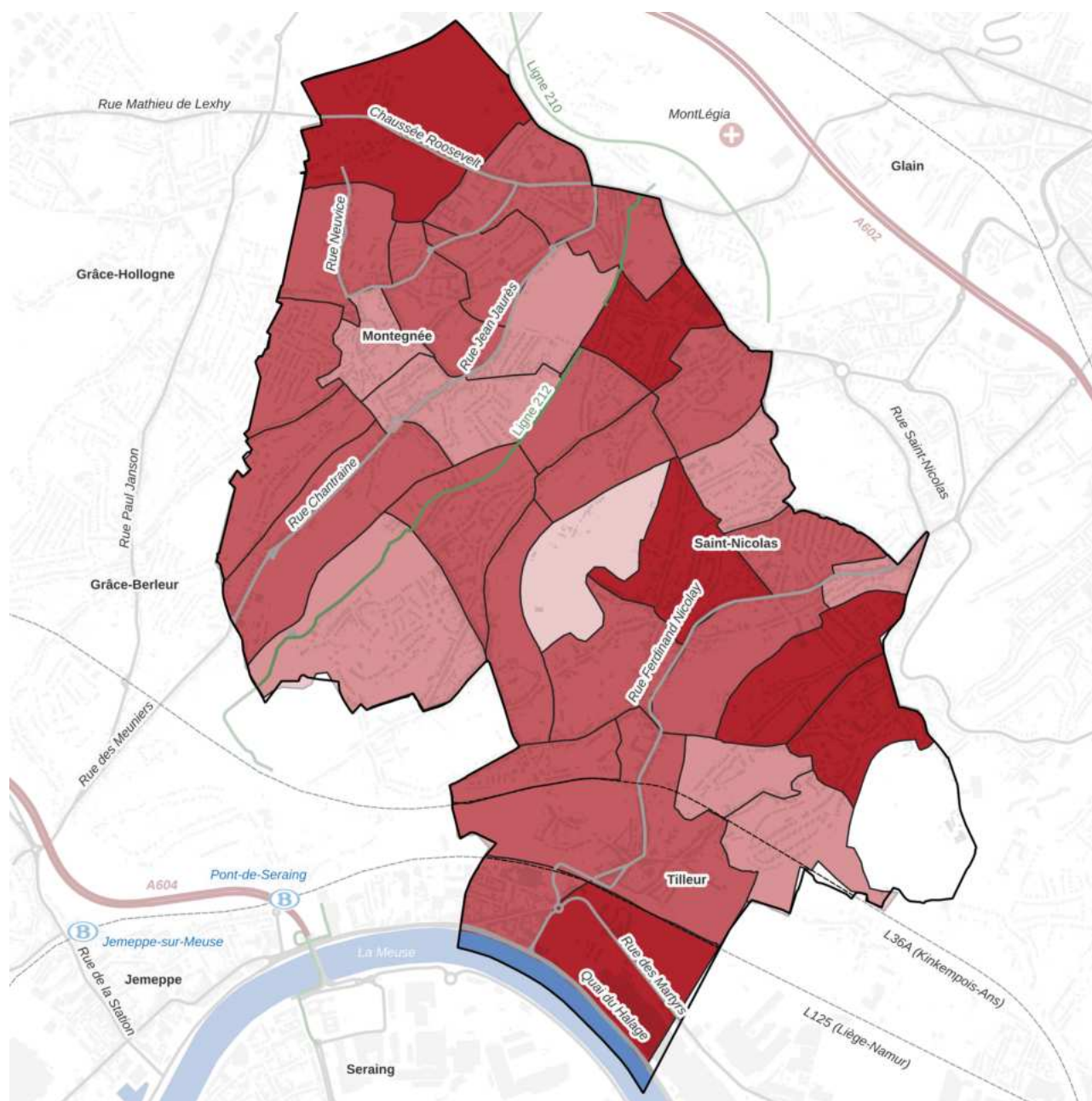
© PLURIS 2023
Source : Pluris, 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 130: Stationnement - Participation citoyenne - Atouts et faiblesses

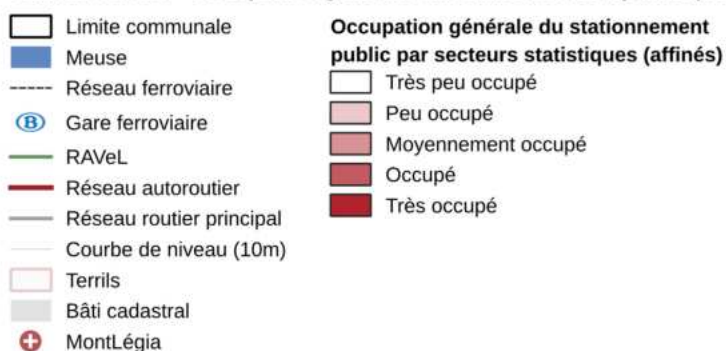
N°	Atout/ Faiblesse	Explication
1	Faiblesse	Stationnement en double file avec trafic dense rendant la situation dangereuse + peu de places de parking par rapport au nombre de commerces
2	Faiblesse	Non respect des zones de stationnement
3	Faiblesse	Manque de places de parking
4	Faiblesse	Stationnement sauvage
5	Atout	Présence de stationnements
6	Atout	Présence de stationnements
7	Atout	Présence de stationnements
8	Faiblesse	Manque de places de parking
9	Faiblesse	Manque de places de parking
10	Faiblesse	Manque de places de parking
11	Faiblesse	Manque de places de parking
12	Faiblesse	Rue à stationnement sauvage à double sens encombrant la chaussée
13	Faiblesse	Rue à stationnement sauvage à double sens encombrant la chaussée
14	Faiblesse	Parking sauvage aux sorties scolaires
15	Faiblesse	Rue à stationnement sauvage à double sens encombrant la chaussée
16	Atout	Parking présent
17	Atout	Parking présent près du Hall sportif
18	Atout	Présence d'un grand parking (Colruyt) à proximité des quartiers et ouvert la journée
19	Faiblesse	Rue à stationnement sauvage à double sens encombrant la chaussée
20	Faiblesse	Parking Delhaize toujours fermé
21	Atout	Parking présent (Terril)
22	Atout	Parking présent à proximité des commerces
23	Faiblesse	Stationnement sauvage associé à un trafic dense
24	Faiblesse	Stationnement sauvage associé à un trafic dense

12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture

12.2.1 Analyse générale par quartier



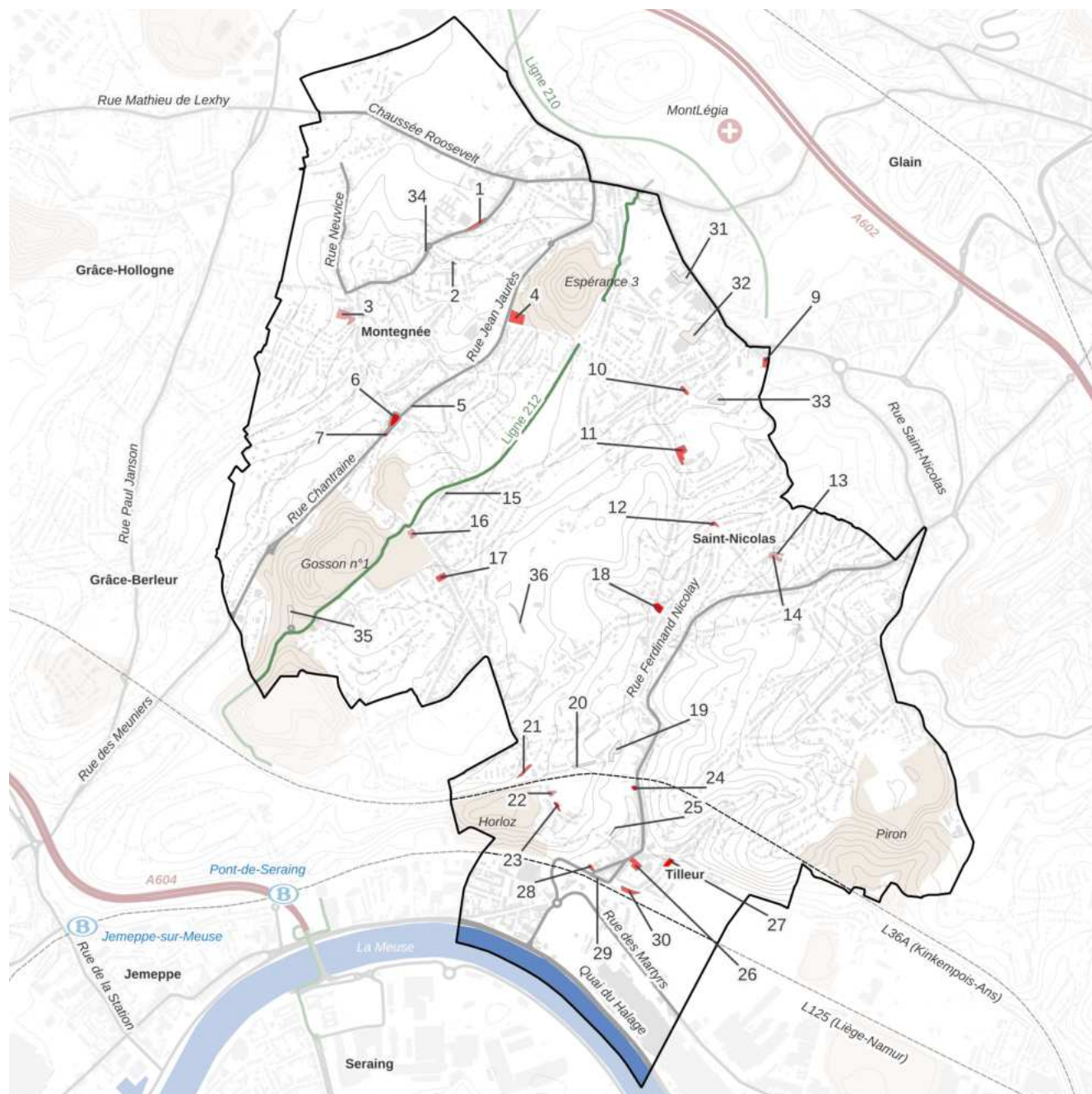
Stationnement - Occupation générale du stationnement public par secteurs statistiques (affinés)



© PLURIS 2023
Source : Pluris 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 131: Stationnement - Occupation générale du stationnement public par secteurs statistiques (affinés)

12.2.2 Analyse spécifique des grandes poches

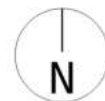


Stationnement - Localisation et occupation moyenne des poches

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

- Occupation moyenne**
- Moins de 25 %
 - 25 % - 50 %
 - 50 % - 75 %
 - Plus de 75 %

0 250 500 m



© PLURIS 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 132: Stationnement - Localisation et occupation moyenne des poches

N° d'identification	Nom	Capacité (emplacements)	Occupation moyenne	Type de poche
1	Athénée Royale Paul Brusson	17	53	Servicielle avec une occupation moyenne
2	Rue des Écoles	6	63	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
3	Centre culturel	56	25	Commerciale avec une occupation très peu importante
4	Jean Jaures	55	29	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation peu importante
5	Rue François Cloes	15	34	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation peu importante
6	Place Emile Vandervelde	28	78	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation très importante
7	Rue Chantraine	9	54	Commerciale avec une occupation moyenne
8	Maison des Terrils	46	20	Servicielle avec une occupation très peu importante
9	Rue des Noyers	24	60	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation moyenne
10	Boucle de la rue de la Coopération	12	73	Résidentielle avec une occupation importante
11	Église de Saint-Nicolas	66	62	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
12	Kamikaze	14	72	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation importante
13 – 14	Hôtel communal	62	41	Servicielle avec une occupation moyenne
15	École communale Émile Jeanne	15	48	Servicielle avec une occupation moyenne
16	Terril Gosson	18	40	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
17	Place Ernest Renan	35	55	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
18	Place Fond des Rows	32	79	Mixte commerciale/résidentielle avec une occupation très importante
19 -20	FC Tilleur	83	3	Servicielle avec une occupation très peu importante
21	Rue du Chêne	26	53	Résidentielle avec une occupation moyenne
22	Tilleur - Cimetière 2	19	32	Résidentielle avec une occupation moyenne
23	Tilleur - Cimetière 1	16	98	Résidentielle avec une occupation très importante
24	rue Ferdinand Nicolay	12	85	Résidentielle avec une occupation importante
25	Tilleur - Maison médicale	16	70	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
26	Tilleur - Salle culturelle	45	51	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne
27	École Saint-Hubert	37	77	Servicielle avec une occupation importante
28	Tilleur - Notaire	14	73	Servicielle avec une occupation importante
29	Rue de la Station	13	38	Mixte servicielle/commerciale avec une occupation peu importante
30	Tilleur - Gare	36	57	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation moyenne

Tableau 27: Caractéristiques des poches de stationnement - Partie 1

N° d'identification	Nom	Capacité (emplacements)	Occupation moyenne	Type de poche
31	Hubo	69	8	Commerciale avec une occupation très peu importante
32	Colruyt	138	23	Commerciale avec une occupation très peu importante
33	Place du Centenaire	51	17	Résidentielle avec une occupation très peu importante
34	Rue Thrixay	8	78	Mixte servicielle/résidentielle avec une occupation très importante
35	Rue Antoinne Hubert Sainte	22	7	Résidentielle avec une occupation très peu importante

Tableau 28: Caractéristiques des poches de stationnement - Partie 2

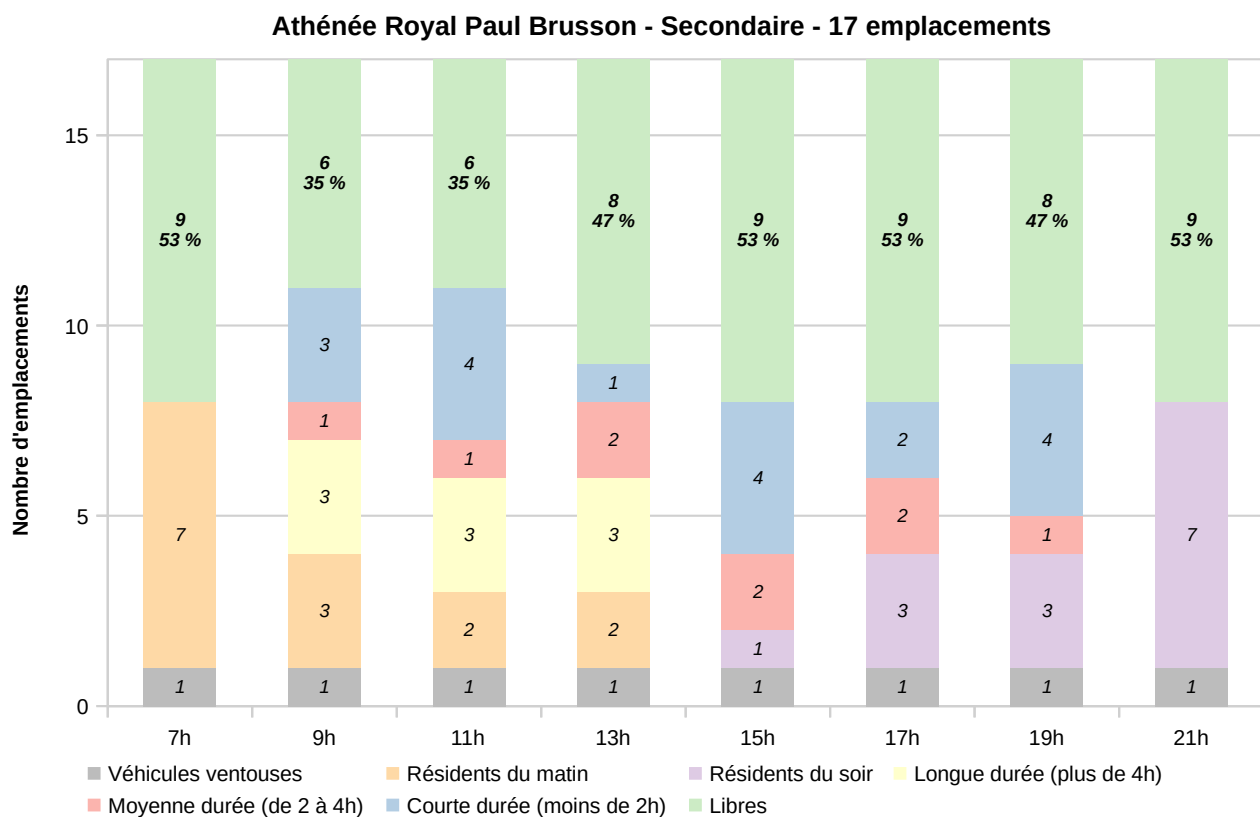
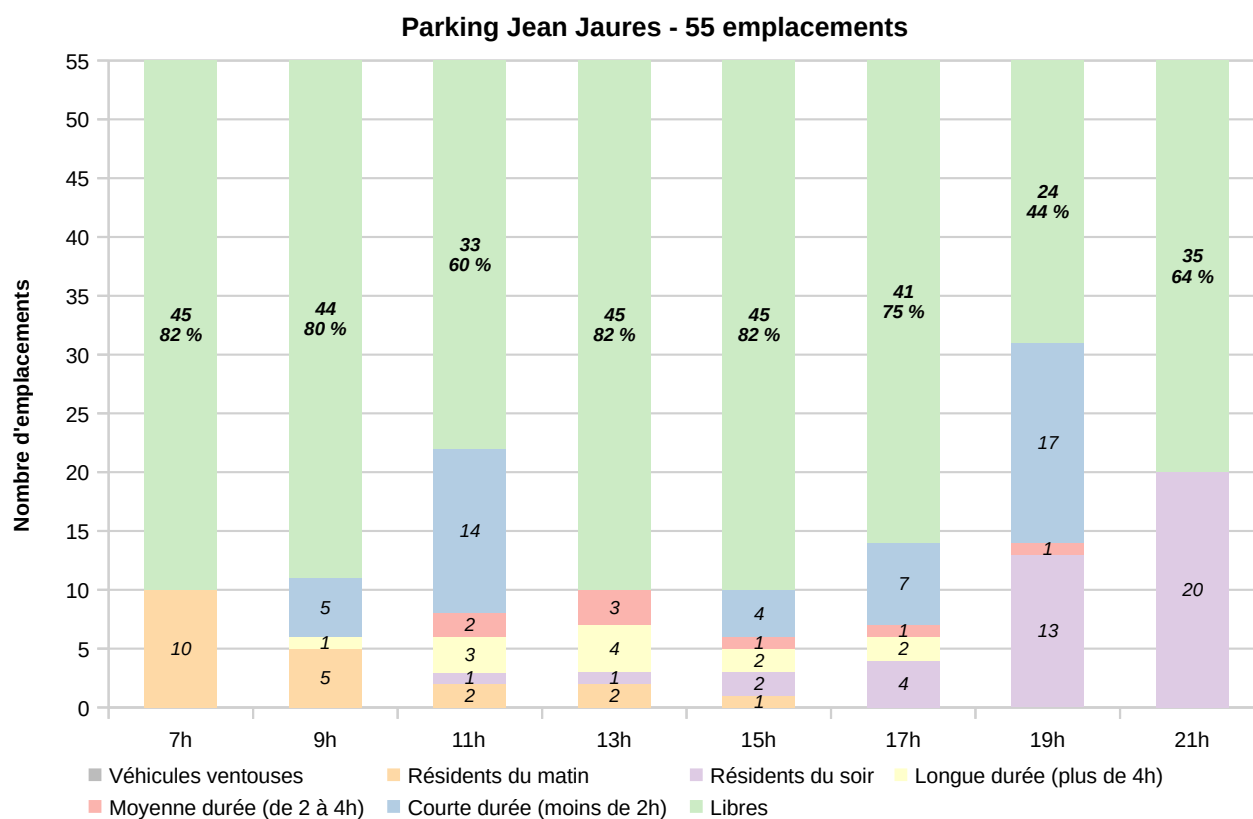
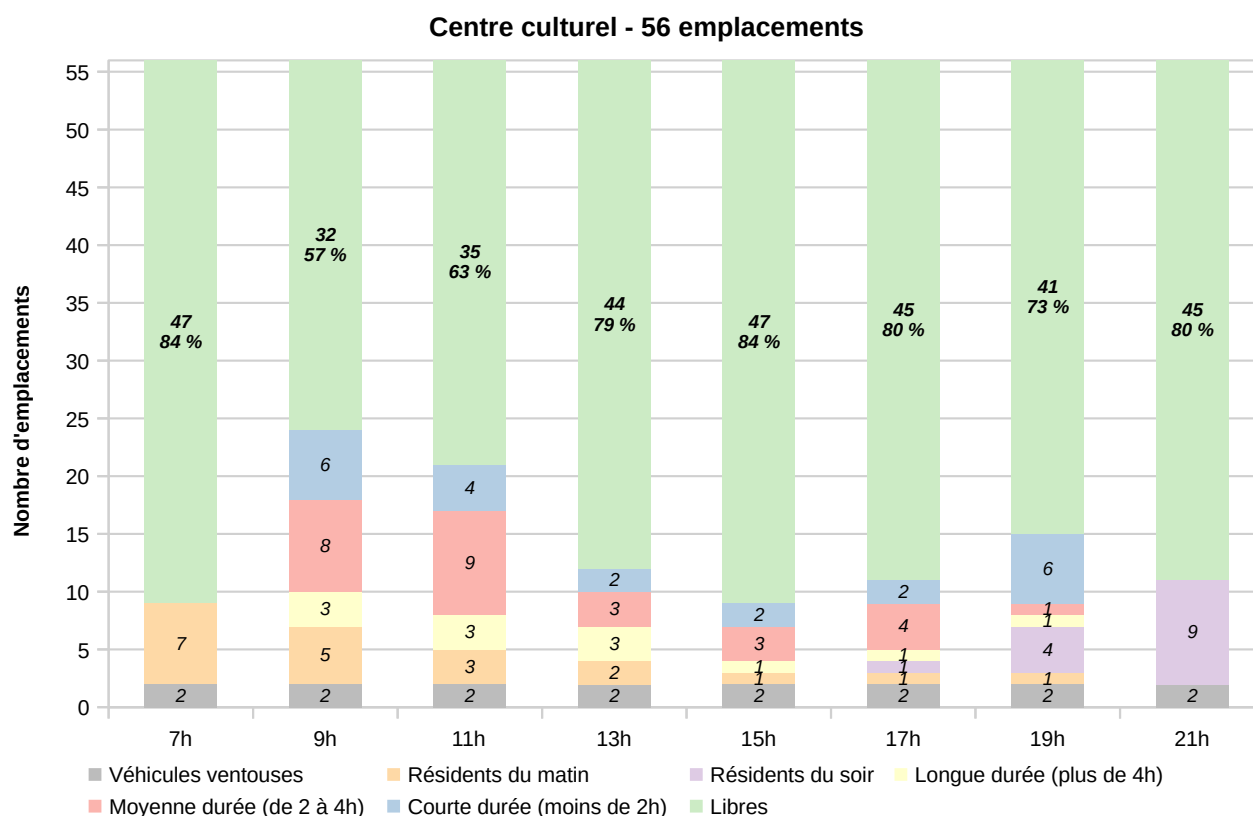


Figure 133: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Athénée Royal Paul Brusson"



Place Emile Vandervelde - 28 emplacements

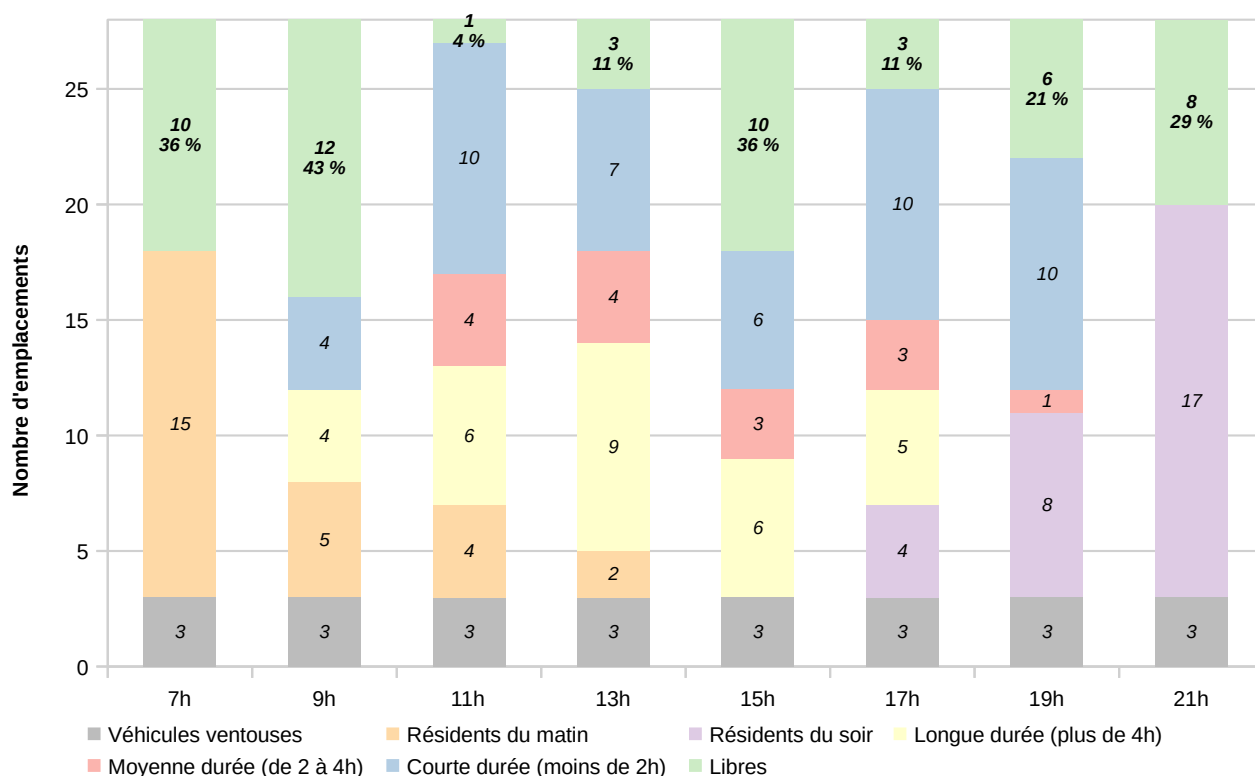


Figure 136: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Place Emile Vandervelde"

Poche de l'Église de Saint-Nicolas - 66 emplacements

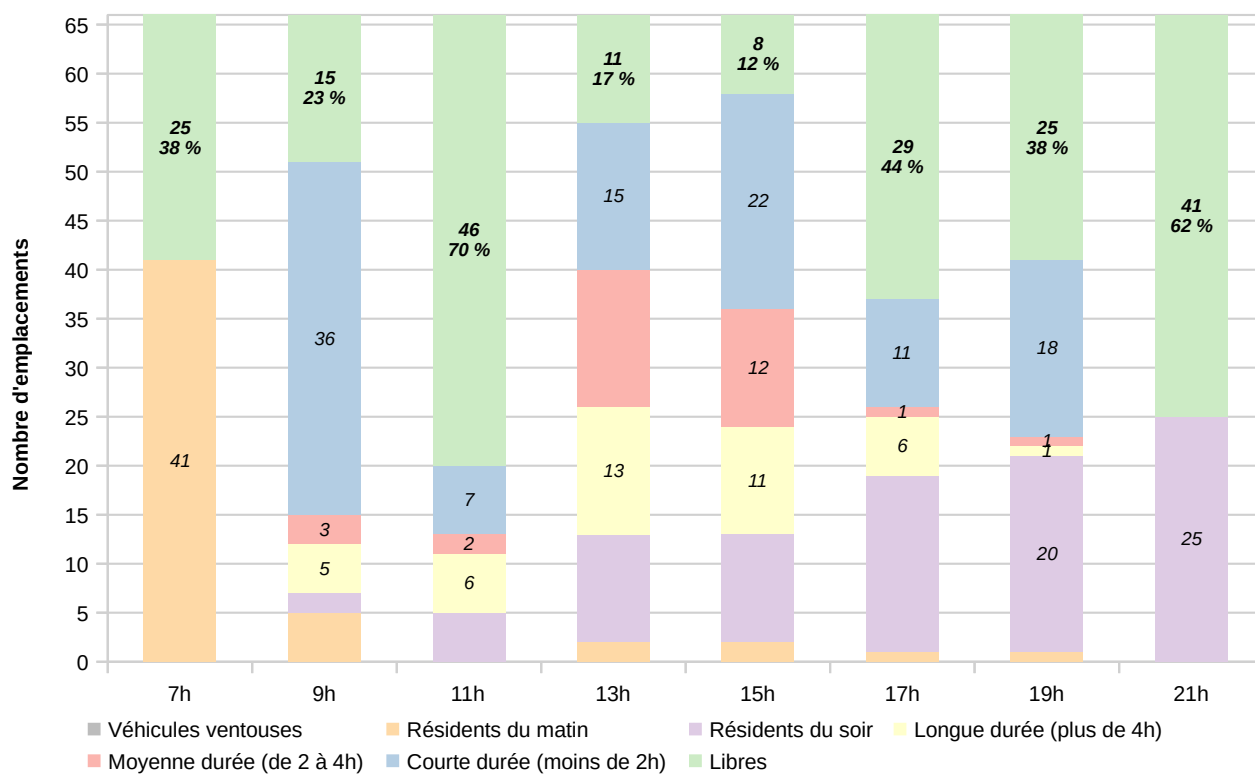


Figure 137: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Église de Saint-Nicolas"

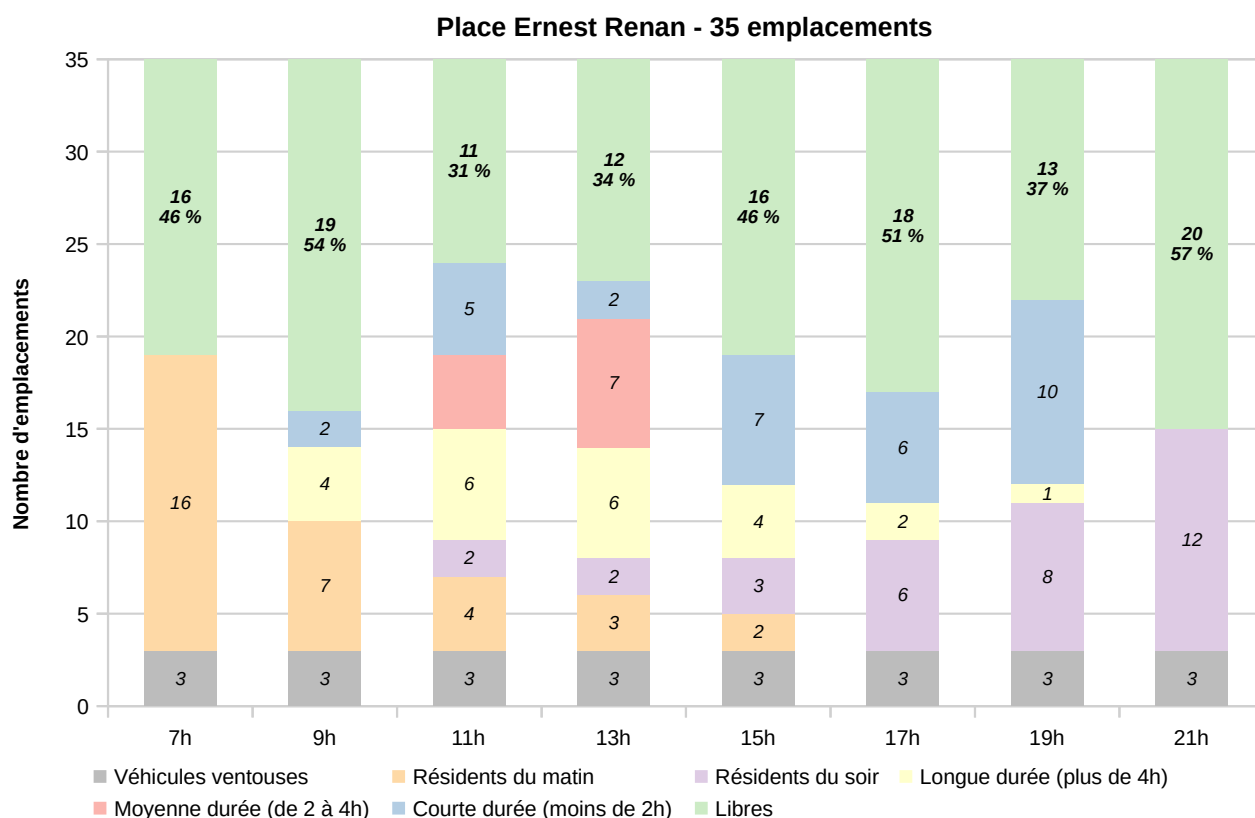


Figure 138: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Place Ernest Renan"

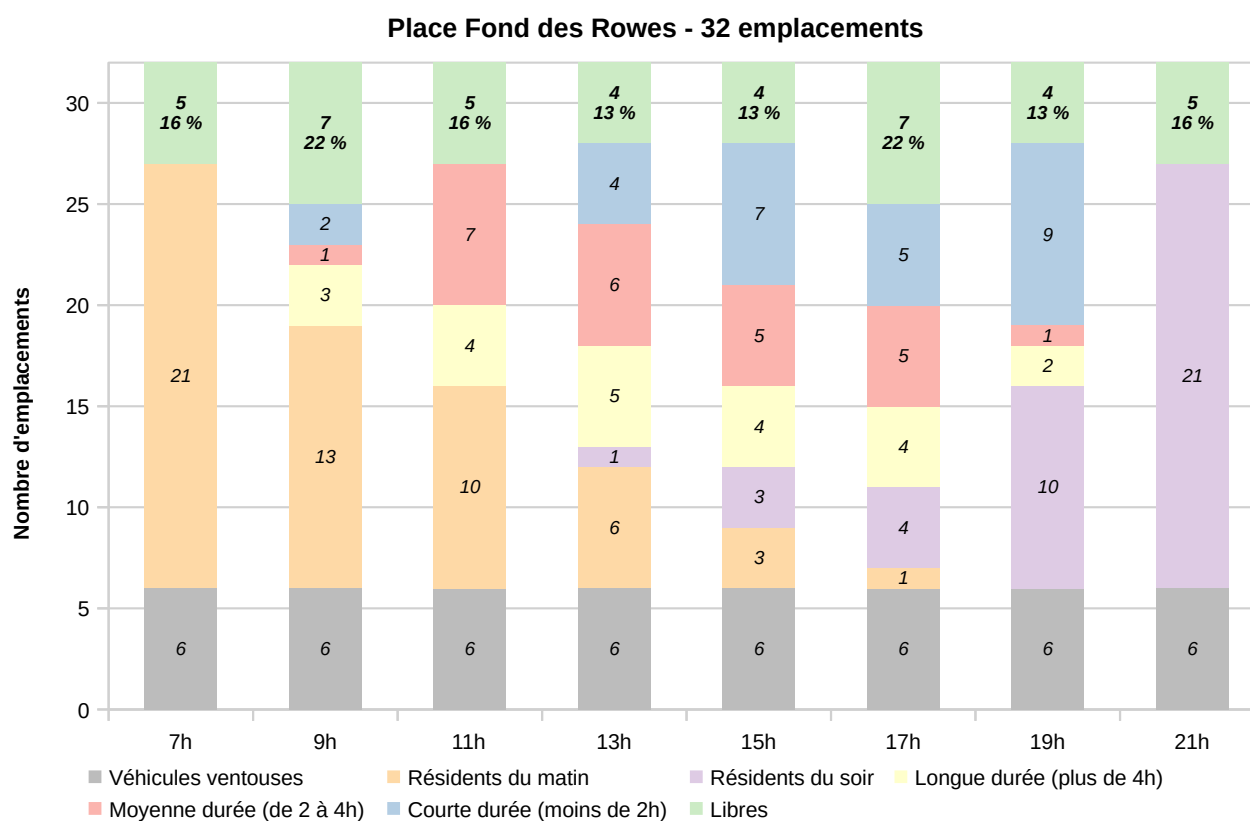


Figure 139: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Place Fond des Rows"

Tilleur Maison médicale - 16 emplacements

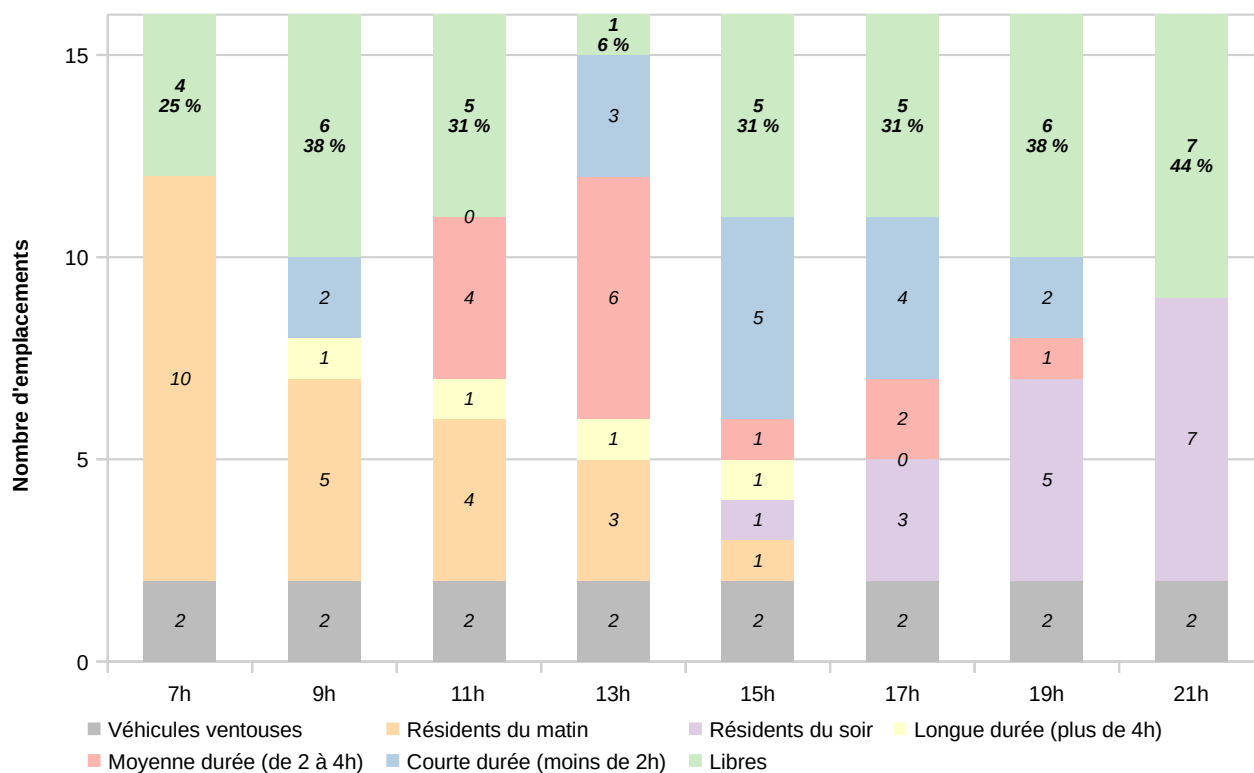


Figure 140: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Tilleur Maison médicale"

Tilleur Salle culturelle - 45 emplacements

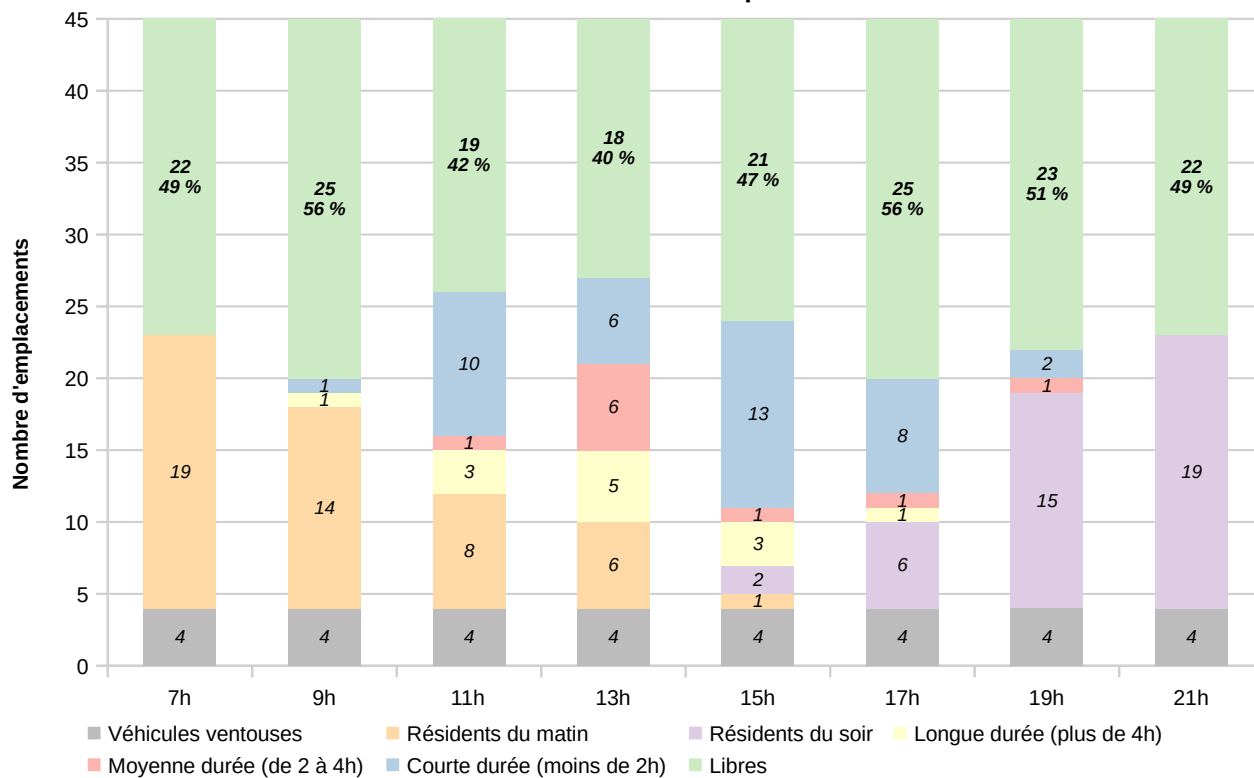


Figure 141: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Tilleur - Salle culturelle"

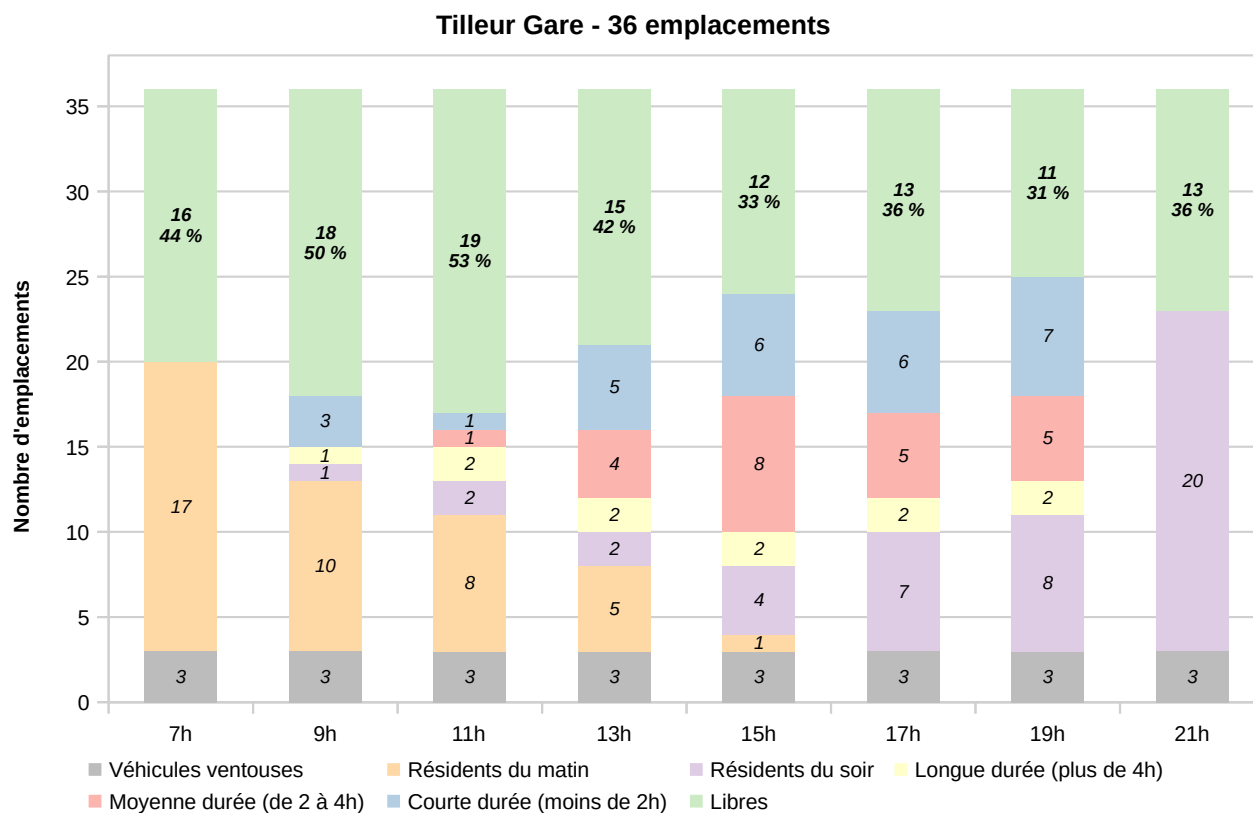


Figure 142: Capacité, occupation et rotation du stationnement de la poche "Tilleur - Gare"

13 Intermodalité

13.1 Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant les pôles générateurs de flux

13.1.1 Plan Urbain de Mobilité 2019

Concernant l'intermodalité, le PUM y consacre un chapitre entier. Ce dernier signale que la Région wallonne a dégagé des moyens importants pour concrétiser les pôles d'intermodalité. Deux appellations sont prévues⁶¹:

- **Les « Mobipoints »** ; pour les pôles d'agglomération, où des services sont ajoutés aux fonctions d'interface entre modes de déplacements ;
- **Les « Mobipôles »** ; pour les pôles ruraux ou périphériques, servant essentiellement d'interface. Dans le cadre du PUM, il s'agirait des pôles à vocation plus locale.

L'expérience montre que les pôles d'échanges intermodaux – PEM – centraux historiques sont systématiquement voués à être sur-saturés, dégradant les conditions d'intermodalités et d'accès à la ville.

En synthèse de la **démarche AnGeLiC** (développement du réseau express ferroviaires autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi), de l'étude «14 axes bus structurants», de l'actualisation du PCM de Liège et des PCM de Flémalle et Visé (en cours), 24 PEM sont pressentis à l'échelle de la zone à haut niveau de services. Ils peuvent être classés selon 3 niveaux hiérarchiques :

- **1 pôle métropolitain**, ciblé sur les trains internationaux : les Guillemins ;
- **10 pôles d'agglomération**, desservis par le train et / ou le tram et au rayonnement supra-communal (Ans, Bressoux, Chênée, Coronmeuse, Flémalle-haute, Herstal, Liège-Saint-Lambert, Milmort, Standard, Pont-de-Seraing) ;
- **13 pôles à vocation plus locale** (Angleur, CHC, CHR, CHU, Fléron, place Licourt, Mediacité, Ougrée, Rocourt, place Saint-Nicolas, Saint-Vincent, Seraing et Vennes).

La démarche lilloise des «DIVAT» (Disques de Valorisation des Axes de Transports) peut également être transposée aux pôles d'échanges tram ou ligne structurante à haut niveau de service – bus ou bus – bus ; avec un ensemble de mesures dans et aux abords des pôles :

- **Les accès cyclo-pédestres aux gares et points d'arrêt** doivent être traités en priorité (lisibilité, confort, attractivité, jalonnement incluant les temps de par- cours, éclairage) ;
- **Des services doivent être offerts aux usagers, en cohérence avec la Stratégie Régionale de Mobilité en cours de définition** (tiers-lieux de travail, location de services de mobilité, services d'entretien des véhicules, etc.) ;
- **Les pôles d'agglomération, jouant un rôle plus structurant, devraient être dotés de services de paiements** (valideurs évitant les pertes de temps inhérentes au contrôle par les chauffeurs en montant dans les bus, notamment), d'achats d'abonnements, d'informations aux usagers de type «maison de la mobilité».

Enfin, il y a lieu de relever que le Plan wallon d'Investissement 2019 – 2024 prévoit 450 millions d'euros pour aménager 100 PEM, soit une source de financement potentielle.

La carte des PEM métropolitains, d'agglomération et locaux montre que trois nouvelles lignes BHNS (L112, L133, L148) devraient arriver (*cfr. Figure 143*). Celles-ci devraient démarrer à l'arrière du Mont-Légia et passeront par la rue Branche Planchard à Ans. Concernant le Tram ou la ligne structurante à haut niveau de service , celui-ci circulera rue des Martyrs.

61 Source : Transitec et al., 2019. Plan urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège (PUM de Liège). <https://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/PUM-LIEGE-rapport-final-mai-2019.pdf>, consulté le 22 août 2023.

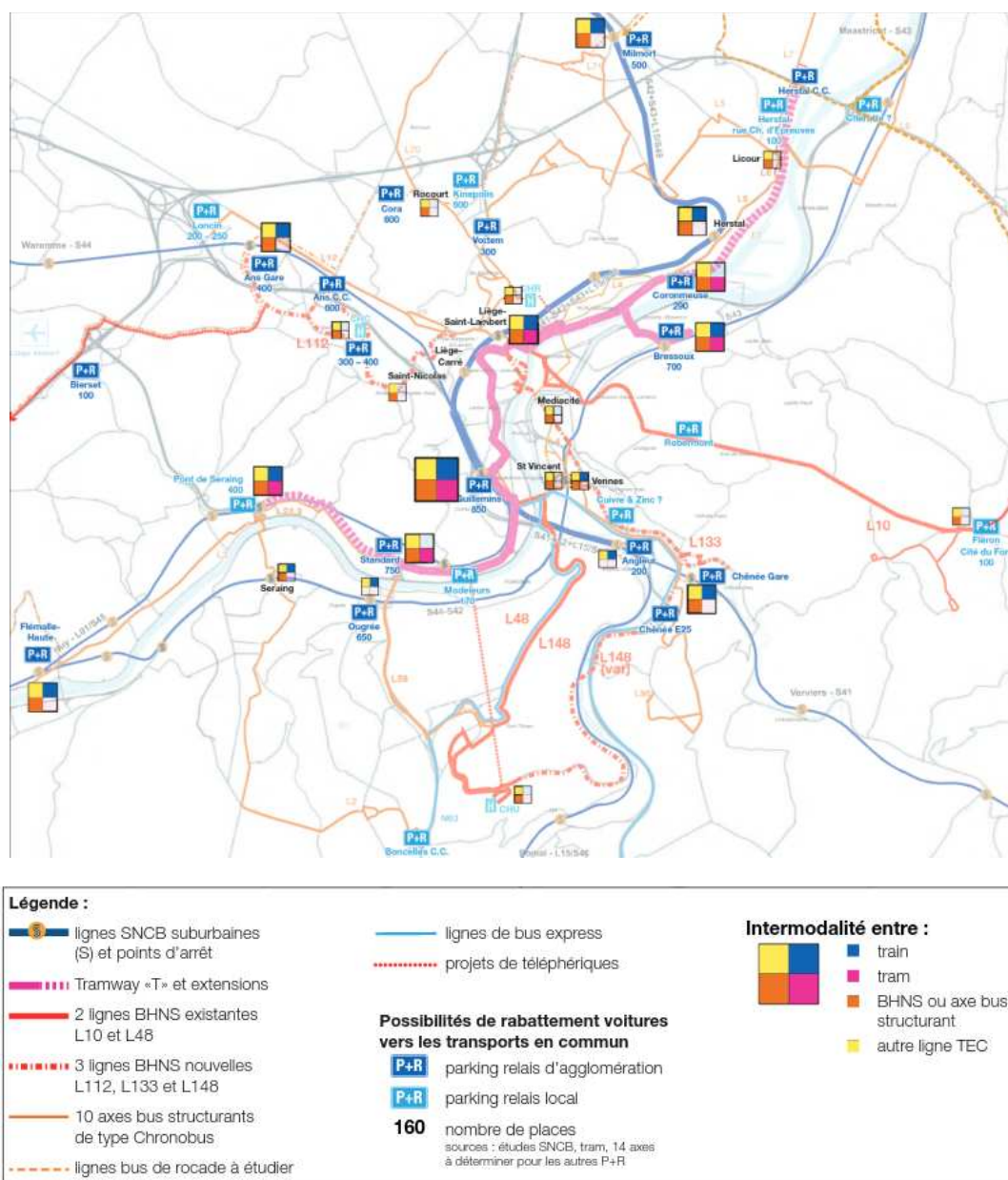


Figure 143 : Carte des PEM métropolitain, d'agglomération et locaux (Source : PUM de Liège 2019)

Dans le cadre du PUM 2019, les besoins en places P+R ont sensiblement augmentés, atteignant de l'ordre de 8000 à 10000 places de P+R à l'horizon 2030. Toutefois, plusieurs projets contribuent déjà à cette augmentation :

- À l'horizon 2022 du tram, **près de 2.000 places** seront déjà disponibles, en incluant le P+R Vottem à l'extrémité de l'E313 ;
- La démarche AnGeLiC** prévoit également une dizaine de sites, totalisant près de 2.000 places, mais à un horizon non encore clairement défini. À ce stade, les 650 places du P+R d'Ougrée sont prévues à l'horizon 2021 (fonds FEDER) et un P+R d'environ 400 places est à l'étude par la SNCB pour la gare d'Ans, en accompagnement de la liaison routière avec l'échangeur de Bonne Fortune, prévue au Plan Infrastructures 2016 – 2019 ;
- Plusieurs parkings de centres commerciaux** (Cora, Carrefour...) ou de loisirs (Kinépolis), fonctionnant déjà comme parkings de covoiturage, sont susceptibles d'être valorisés en jours ouvrables comme P+R, pour plus de 1.000 places potentielles. Le SPW a développé des compétences en termes de partenariat et de convention de parkings de covoiturage avec ces acteurs qu'il y aura lieu de valoriser ;
- Les 900 places de parkings du futur site de Liège Expo** pourront être mutualisées hors salon avec les 700 places du P+R de Bressoux.

La démarche AnGeLiC expliquée ci-dessus prévoit une vingtaine de P+R stratégiques répartis en 3 niveaux hiérarchiques :

- **6 P+R d'agglomération**, offrant de l'ordre de 300 à 500 places, projetés à court-moyen termes, dont 3 à l'horizon du tram ;
- **8 autres P+R d'agglomération** envisageables à moyen – long termes ;
- **10 à 12 P+R à vocation locale** sont envisageables en complément.

Enfin, en plus de promouvoir l'intégration des déplacements de longue distance en autocar (à Bruxelles, ces autocars prennent une place croissante dans les PEM), le PUM 2019 propose une liste des services à développer dans les pôles d'échanges intermodaux.

1. Accessibilité	Pôles locaux	Pôle d'agglomération	Pôle métropolitain
Transports en commun	• La gare est un des arrêts principaux de la commune • Gare routière aménagée (quais en dur, abrus bus, accessibilité PMR) • Information sur l'offre de transports pour tous les modes	• Principe de nœuds de correspondance bus/train (voir plan ferroviaire wallon) ; • Information sur l'offre et sur l'état du trafic pour les différents modes • Vente de titres de transport • Gestion des perturbations SNCB-TEC (information, correspondances, etc.)	• Gare intégrée au pôle d'échange multimodal (zone d'attente de qualité, cheminement couverts entre les modes)
Voiture	• Zone de dépose/reprise • P+R, taxis et station de carsharing selon la demande	• P+R, taxi et carsharing systématiquement • Location de voitures selon la demande	• Location de voitures systématiques
2. Services	Pôles locaux	Pôle d'agglomération	Pôle métropolitain
Ferroviaire	• Présence d'un guichet	• Amplitude horaire du guichet	
De mobilité	• Zone de dépose/reprise Kiss & Ride • Opportunité de P+R à vérifier	• Station de véhicules partagés • Vélocation ou VLS • Taxis diurnes et nocturnes	• Location de voitures • Vélo-station
Autres	• Services de facilité (toilettes, plans, distributeurs de boisson)	• Marchand de journaux, petite alimentation	• Soins de santé, coiffeur, pressing, cordonnerie, supérette, poste, crèches

13.1.2 Autres stratégies et outils

13.1.2.1 Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité (PIMACI) 2022 – 2024

L'objectif du Gouvernement étant d'instaurer plus significativement encore le soutien aux politiques de mobilité active et d'intermodalité menées par les communes, un droit de tirage spécifique est envisagé conformément à la Déclaration de Politique régionale. Ce droit de tirage permettra de réaliser des aménagements cyclables, piétons ainsi que des aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles.

En l'occurrence, la commune de Saint-Nicolas aborde la question de l'intermodalité au travers de la fiche PIMACI du mobipôle de Tilleur ainsi que celui du parking Pasteur.

13.1.2.2 Mobipôles

En ce qui concerne Saint-Nicolas, la commune ne bénéficie, à l'heure actuelle, d'aucun mobipôle prévu par le réseau structurant intercommunal Express ou SNCB. Cela s'explique par l'absence d'arrêt du réseau ferroviaire ainsi que par l'absence de passage d'une ligne Express sur le territoire Saint-Niclausien. Cependant, les fiches PIC-PIMACI abordent les futurs mobipôles de Tilleur (arrêt de tram ou ligne structurante à haut niveau de service) et du parking Pasteur.

Le mobipôle de Tilleur peut être assimilé à la typologie « S » appliquée notamment aux arrêts de lignes structurantes (Express, Tram ou ligne structurante à haut niveau de service, BHNS) alors que celui du parking Pasteur se rapprocherait davantage d'une typologie « Mobipoint XS » urbain.

Il est également défini, pour chaque type de mobipôle, des fonctionnalités cibles devant s'y trouver.⁶² Ci-dessous se trouve le tableau repris des fonctionnalités cibles présentes à l'heure actuelle aux différents mobipôles de la commune de Saint-Nicolas.

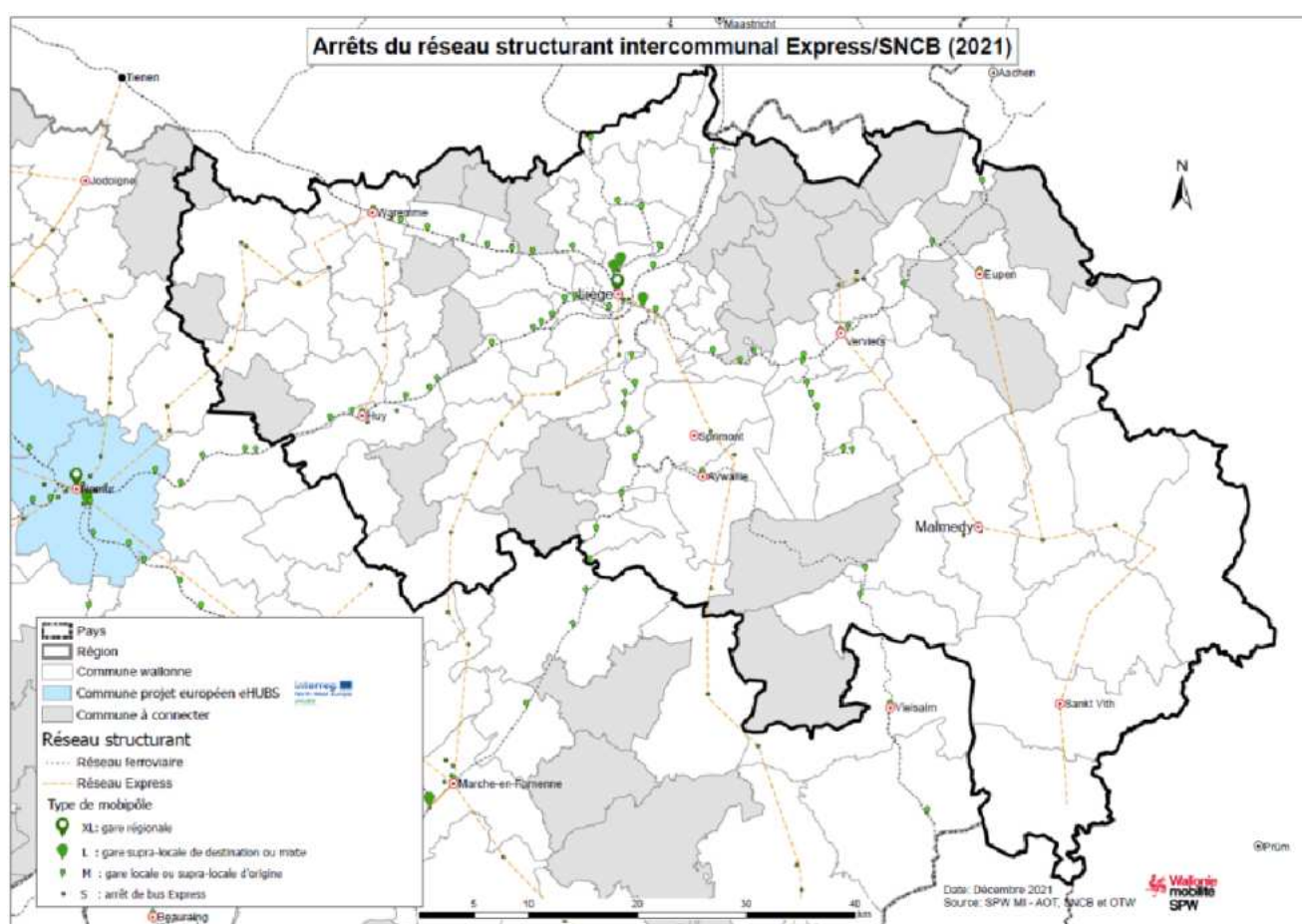


Figure 144 : Réseau structurant intercommunal Express/SNCB (Source : SPW, 2021)

62 Source : SPW, 2023. <https://securitheque.wallonie.be/files/wp-content/uploads/Fiches%20th%C3%A9matiques/C%20Equipements/C.2.02.08.001-Typologie-Mobipole-Mobipoint-%26-fonctionnalit%C3%A9s-cibles-SPW.pdf>

	Fonctionnalités cibles	MobiPôle Tilleur	MobiPoint Parking Pasteur
		S	XS
	MOBILITÉ		
Mobilité active (piétons)			
Sur le site	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat		
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif		
	Cheminements internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé		
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site		
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation		
	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêts (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche		
	Location de matériel pour les PMR (chaises roulantes, tribunes, poussettes,...)		
À proximité	Cheminements de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)		
	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants		
Mobilité active (cyclistes)			
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif		
	Vélos partagés (électriques ou non) station-based		
	Vélos Cargo électriques partagés station-based		
	Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)		
	Parking vélo sécurisé		
	Parking vélo gardé		
	Drop off zone pour vélos en free-floating		
	Borne de recharge électrique vélo ou casiers avec prises		
	Réparation vélo : self-service		
	Réparation vélo : par mécanicien		
	Information politique cyclable		
	Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat		
	Signalisation et balisage vers les POI aux alentours		
À proximité	Cheminements de rabattement continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé dans un périmètre de 5km (conforme aux recommandations en vigueur dans la Sécurothèque)		
	Continuité du balisage vers les activités et quartiers avoisinants		

Figure 145 : Fonctionnalités cibles présentes à proximité des mobipôles de Saint-Nicolas

	Mobilité collective		
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif		
	Arrêts bien couverts (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés		
	Arrêts en avancée de trottoir pour permettre la circulation des piétons		
	Abris avec sièges et éclairage nocturne		
	Information réseau et horaire en temps réel (écran digital)		
	Information réseau et horaire physique (plans lignes, réseau, quartier, services...)		
	Vente de titres de transport : distributeur		
	Vente de titres de transport : guichet		
	Signalisation et balisage vers les quais		
	Salle d'attente agréable (chauffée, couverte, ...)		
À proximité	TP en site propre et prioritaire (bande bus, priorité aux feux, ...)		
	Mobilité partagée (et transfert véhicule individuel motorisé vers d'autres modes)		
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif		
	Drop-off zone pour scooters partagés		
	Drop-off zone pour trottinettes partagées		
	Voitures partagées station based		
	Utilitaires partagés station based		
	Station de recharge électrique rapide de voiture		
	Zone dépose minute-minute (kiss&ride) incluant des places d'attente de courte durée d'usagers du transport public, de co-voiturage ou de transport à la demande		
	Arrêt pour Taxis		
	Parking de covoiturage		
	P+R (parking + transport public)		
À proximité	Limitation de vitesse à proximité (20 à 30km/h)		
	Balisage depuis les axes routiers aux alentours		

Figure 146 : Fonctionnalités cibles présentes à proximité des mobipôles de Saint-Nicolas

CONVIVIALITÉ DU SITE			
Espace public			
Sur le site	Aménagements adaptés aux spécificités du quartier		
	Intégration de plantations (arbres, plantes, fleurs...)		
	Bancs (plusieurs types d'assises)		
	Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant pour les lieux		
	Lieux pour s'abriter (pluie, vent, soleil, ...) en plus de l'abri TP éventuel		
	Abris favorisant la biodiversité		
	Installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...)		
	Zone de détente		
	Espace pique-nique public		
	Poubelles		
	Fontaine à eau		
	Installation sanitaire publique(h/f/x/PMR)		
	Espace à langer		
	Horloge		
	Wifi gratuit		
	Multiplicité des usages des espaces publics (événements, marchés...)		
À proximité	Promouvoir la densification et la mixité autour des nœuds tout en intégrant contraintes et nuisances		
Services et logistique			
Sur le site	Consignes (casiers sécurisés et fonctionnels)		
	Hub logistique (de proximité)		
	Commerces de proximité (petite restauration, café, terrasse, supérette, librairie, pharmacie, titres-services, pressing, ...)		
	Marchés (produits locaux, artisanaux, ...)		
	Espaces de coworking + salles de réunion		
	Prises (recharge GSM, tablette, ...)		
	Crèche, accueil petite-enfance		
	Point poste		
	Boîte aux lettres		
	Casiers pour colis (éventuellement intégrés aux gares ou abris)		
	Distributeur d'argent liquide		
	Services publics (point police, point administration, point santé, défibrillateur, ...)		

Figure 147 : Fonctionnalités cibles présentes à proximité des mobipôles de Saint-Nicolas

Culture et loisirs			
Sur le site	Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques		
	Espace permettant d'accueillir des activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémères, potager collectif, street art, boîtes à livres...)		
	Espace ou salle polyvalente susceptibles de fonctionner en soirée, adaptés aux spécificités du quartier (voisinage, contrôle social, ...) : théâtre, concert, art de rue, ...		
	Infrastructures de loisirs (jeux pour enfants, skate-park, street workout, instruments de musiques en libre-service, ...)		
Branding			
Sur le site	Point d'ancrage (totem)		
	Point d'ancrage (totem) digital		
	Écrans d'information		
	Plan du quartier		
	QR code infos		

Prioritaire	Recommandé	Optionnel	Non-nécessaire
-------------	------------	-----------	----------------

Figure 148 : Fonctionnalités cibles présentes à proximité des mobipôles de Saint-Nicolas

13.1.2.3 Déclaration de politique communale 2018 – 2024

La majorité saint-niclausienne a présenté au Conseil communal sa Déclaration de Politique Communale (DPC) 2018-2024. Cette dernière aborde plusieurs thématiques, notamment en lien avec la mobilité. En l'occurrence et, en matière d'intermodalité, la promotion de la multi-modalité aux abords des lieux de vie et de regroupement de fonctions et équipements structurants semble être un élément important. De la mandature 2018-2024.

13.1.3 Pré-diagnostic

Le pré-diagnostic réalisé par la commune de Saint-Nicolas fait état des constatations suivantes :

Problèmes, lacunes, à solutionner/améliorer, situations à décourager/encourager/accompagner	Localisation	Action déjà envisagée
Futur dépôt TEC	Ancien site Chimeuse	/
Pas de mode de transport alternatif	Territoire communal	Projet de création d'un mobipôle à Tilleur et au parking Pasteur
Comment relier l'axe Busway au nord de la commune et l'axe de tram ou ligne structurante à haut niveau de service au sud de la commune ?	Territoire communal	/
Passerelle intermodalité - liaison entre le tram ou ligne structurante à haut niveau de service et le futur dépôt TEC	Tilleur - ancien passage à niveau	/

Tableau 29: Éléments identifiés par le pré-diagnostic concernant l'intermodalité. Source : Commune de Saint-Nicolas, 2023

D'autres éléments pourraient être assimilés à la thématique de l'intermodalité mais ont cependant déjà été abordés dans les chapitres précédents, l'intermodalité étant un sujet relativement transversal.

13.1.4 Participation citoyenne

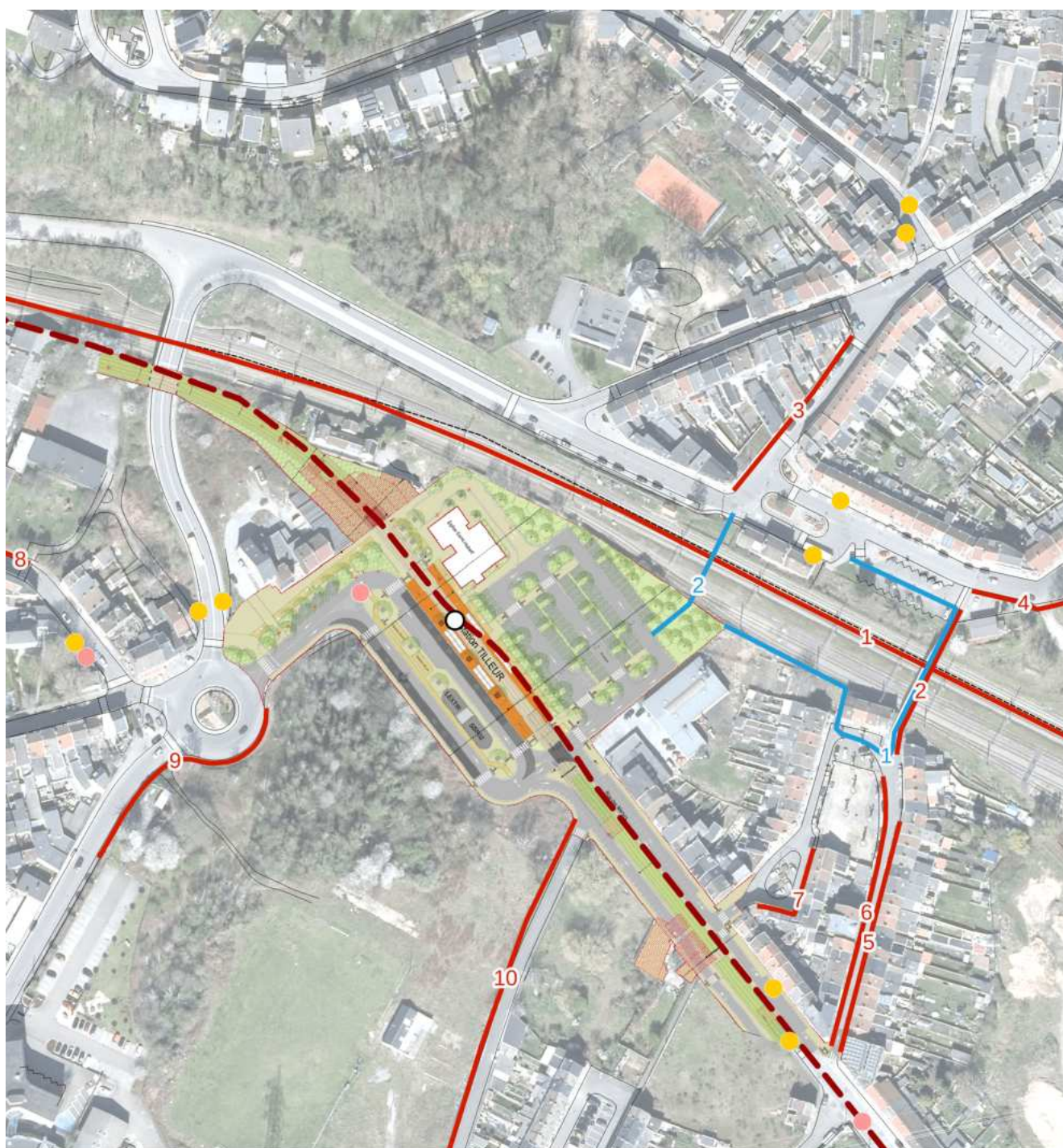
Durant la participation citoyenne survenue dans le cadre de la réalisation du présent diagnostic, aucun élément ne concernait directement l'intermodalité. Les éléments se rapprochant de cette thématique ayant déjà été abordés antérieurement.

13.2 Analyse du futur pôle intermodal de Tilleur

En vue d'analyser le futur pôle intermodal de Tilleur, les plans d'aménagement de l'arrêt de tram Tilleur Église ont été réintégrés à l'analyse des potentialités et points noirs de la zone. Ceci étant, les plans d'aménagement du tram sont susceptibles de différer dans le cas où la ligne de bus structurante à haut niveau de services et ses aménagements remplacerait ces derniers.

N°	Type	Commentaire
Points noirs (éléments ponctuels)		
1	Infrastructure	Barrière physique à l'intermodalité
2	Aménagement cyclo-piéton	Manque de rampe vélo
3	Sécurité	Trottoir trop étroit
4	Sécurité	Absence de trottoir
5	Sécurité	Trottoir étroit et stationnement à cheval
6	Sécurité	Trottoir étroit et stationnement à cheval
7	Sécurité	Trottoir trop étroit
8	Sécurité	Trottoir trop étroit
9	Sécurité	Absence de trottoir
10	Sécurité	Absence de trottoir
Potentialités (éléments ponctuels)		
	Transport en commun	Arrêts de bus des lignes 2 et 3 du futur réseau de lignes structurantes TEC
	Transport en commun	Arrêt de Tram Tilleur Église
	Transport en commun	Arrêts de bus de lignes urbaines/interurbaines
	Stationnement	Parking P+R du futur arrêt de Tram Tilleur Église
Potentialités (éléments linéaires)		
1	Aménagement cyclo-piéton	Passerelle existante permettant la liaison entre deux éléments du pôle intermodal de Tilleur
2	Aménagement cyclo-piéton	Liaison potentielle plus rapide entre le pôle intermodal de Tilleur et le pôle servicielle, au nord du chemin de fer

Figure 149 : Tableau des points noirs et potentialités du futur pôle intermodal de Tilleur



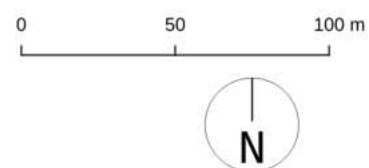
Intermodalité - Analyse du pôle intermodal de Tilleur

Réseau projeté restructuré

- Tram de Liège
- Arrêt du Tram de Liège
- Arrêt de ligne structurante
- Arrêt des ligne urbaine/interurbaine

Potentialités et points noirs

- Points noirs - éléments linéaires
- Potentialités - éléments linéaires



© PLURIS 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 150 : Intermodalité – Analyse du futur pôle intermodal de Tilleur

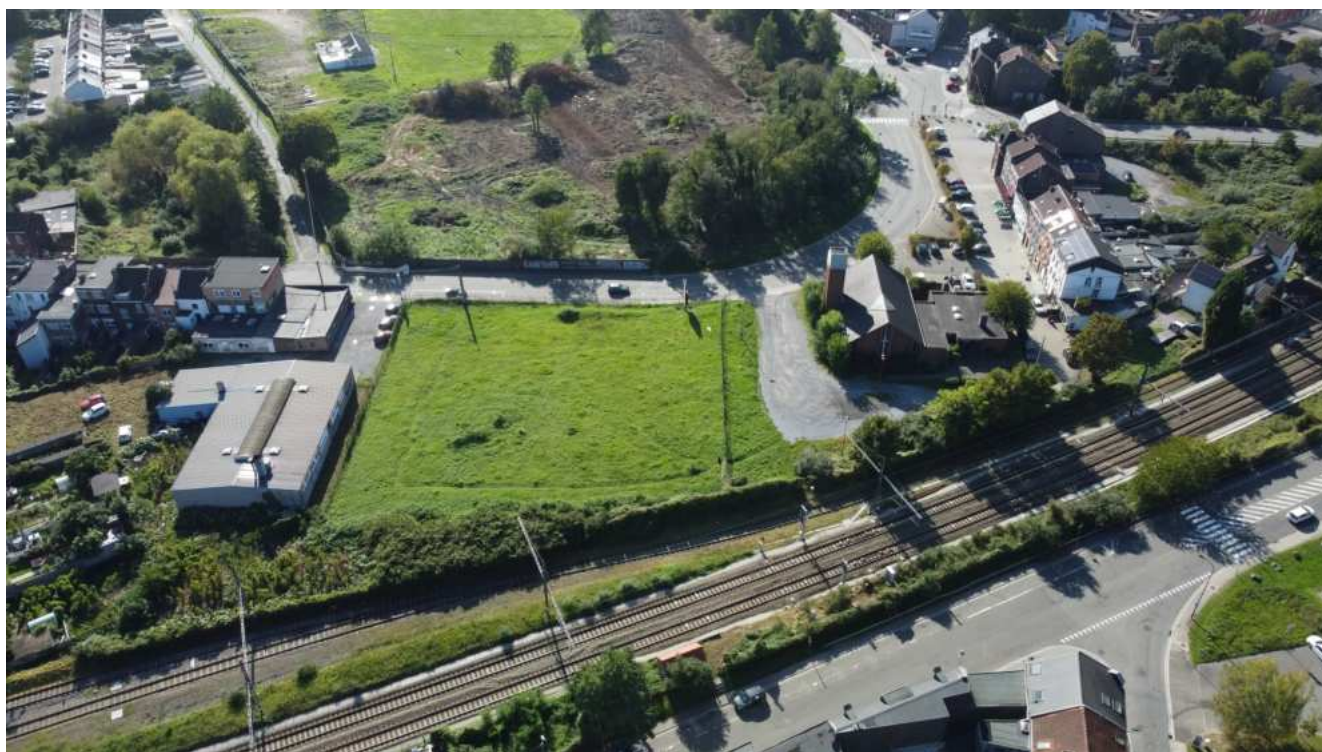


Figure 151 : Photo drone du futur pôle intermodal de Tilleur (Source : Pluris 2023)



Figure 152 : Photo drone du futur pôle intermodal de Tilleur (Source : Pluris 2023)



Figure 153 : Photo drone du futur pôle intermodal de Tilleur (Source : Pluris 2023)



Figure 154 : Photo drone du futur pôle intermodal de Tilleur (Source : Pluris 2023)

14 Mobilité scolaire

14.1 Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant les pôles scolaires

Le PUM prône la mise en place d'un Plan de Déplacement Scolaire

14.1.1 Pré-diagnostic

Tableau 30: Éléments identifiés par le pré-diagnostic concernant la mobilité scolaire

Problèmes, lacunes, à solutionner/améliorer, situations à décourager/encourager/accompagner	Localisation	Action déjà envisagée
Transport en commun		
Problème de liaisons entre les différentes écoles	Sur l'ensemble de la commune	/
Autres modes de transports		
Problématique du non-respect du code de la route par les parents aux heures de pointe aux abords des écoles	Sur l'ensemble de la commune	Augmentation de la présence policière et sensibilisation
Mauvaise gestion du stationnement aux abords des écoles	Sur l'ensemble de la commune	Mise en place d'un pédibus et création de rues scolaires
Mauvaise gestion du stationnement aux abords des écoles	Sur l'ensemble de la commune	Projet de création d'un MobiPôle à Tilleur (rue des Martyrs – Station Tram)
		Projet de création d'un MobiPôle au parking Pasteur (Projet PIC 2022-2024)

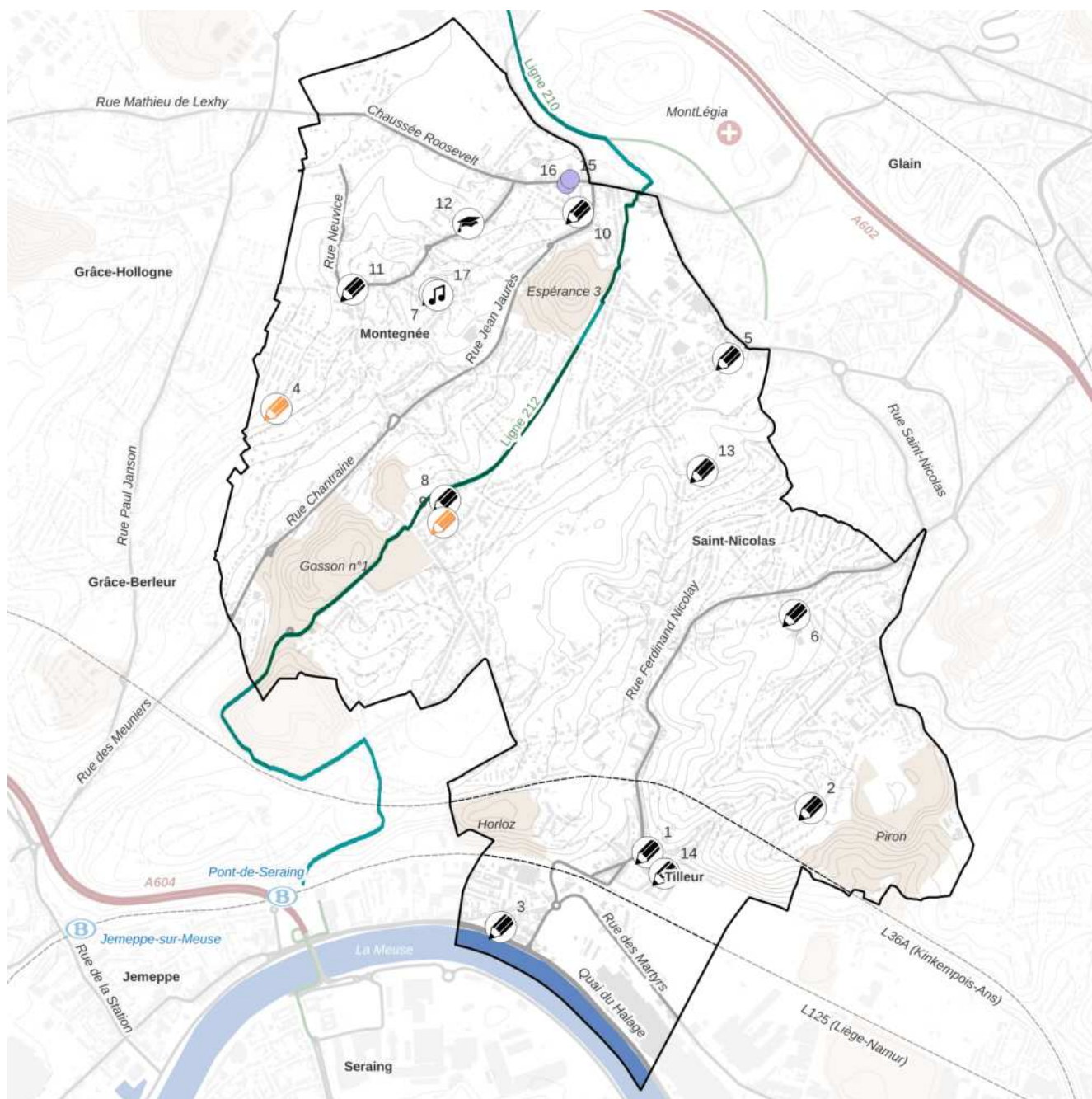
14.2 Analyse des pôles scolaires

À l'échelle communale, ce sont 17 implantations scolaires qui sont retrouvées. Celles-ci sont de différents niveaux d'enseignement avec de l'enseignement maternel, primaire, secondaire, promotion sociale ou encore d'arts avec l'Académie de musique qui est également comptabilisée.

Tableau 31: Liste des implantations scolaires et nombre d'élèves en 2022/2023 à l'échelle communale

Num.sur carte	Dénomination de l'école	Enseignement	Nombre d'élèves
1	École communale Chiff d'Or	Maternel / primaire	90
2	École communale Chiff d'Or – Implantation Van Belle/ Platanes	Maternel / primaire	90
3	École communale du Halage	Maternel / primaire	83
4	École communale du Halage – Implantation des Peupliers	Maternel	41
5	École communale Coopération	Maternel / primaire	236
6	École communale Tout va Bien	Maternel / primaire	205
7	École communale des Botresses	Maternel / primaire	285
8	École communale Emile Jeanne	Maternel / primaire	233
9	École communale Emile Jeanne – Implantation Pavé Gosson	Maternel	233
10	École communale de l'Espérance	Maternel / primaire	354
11	École fondamentale libre subventionnée Saint-Lambert	Maternel / primaire	/
12	Athénée Royal Paul Brusson	Secondaire	/
13	École Saint-Dominique	Maternel / primaire	/
14	École fondamentale libre Saint-Hubert		/
15	EPN Saint-Nicolas (école d'informatique)	Promotion sociale	/
16	École reine Astrid	Enseignement de promotion sociale	/
17	Académie de Musique		/

Le présent chapitre entend étudier l'ensemble des implantations scolaires sur base d'une analyse sur terrain couplée à une analyse en bureau. Et ce, dans le but de décrire la mobilité autour de ces lieux qui se trouvent être des pôles générateurs de déplacements importants. Pour ce faire, des vues aériennes et des photos à hauteur d'homme sont utilisées afin de contextualiser les points problématiques ou les potentialités listées dans un périmètre restreint autour de ces lieux.



Infrastructures scolaires à l'échelle communale

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

Services et équipements

- 📖 École maternelle
- 🎓 École secondaire
- 📖 École maternelle/primaire
- 🎵 Académie de musique
- 👤 Promotion sociale

0 250 500 m



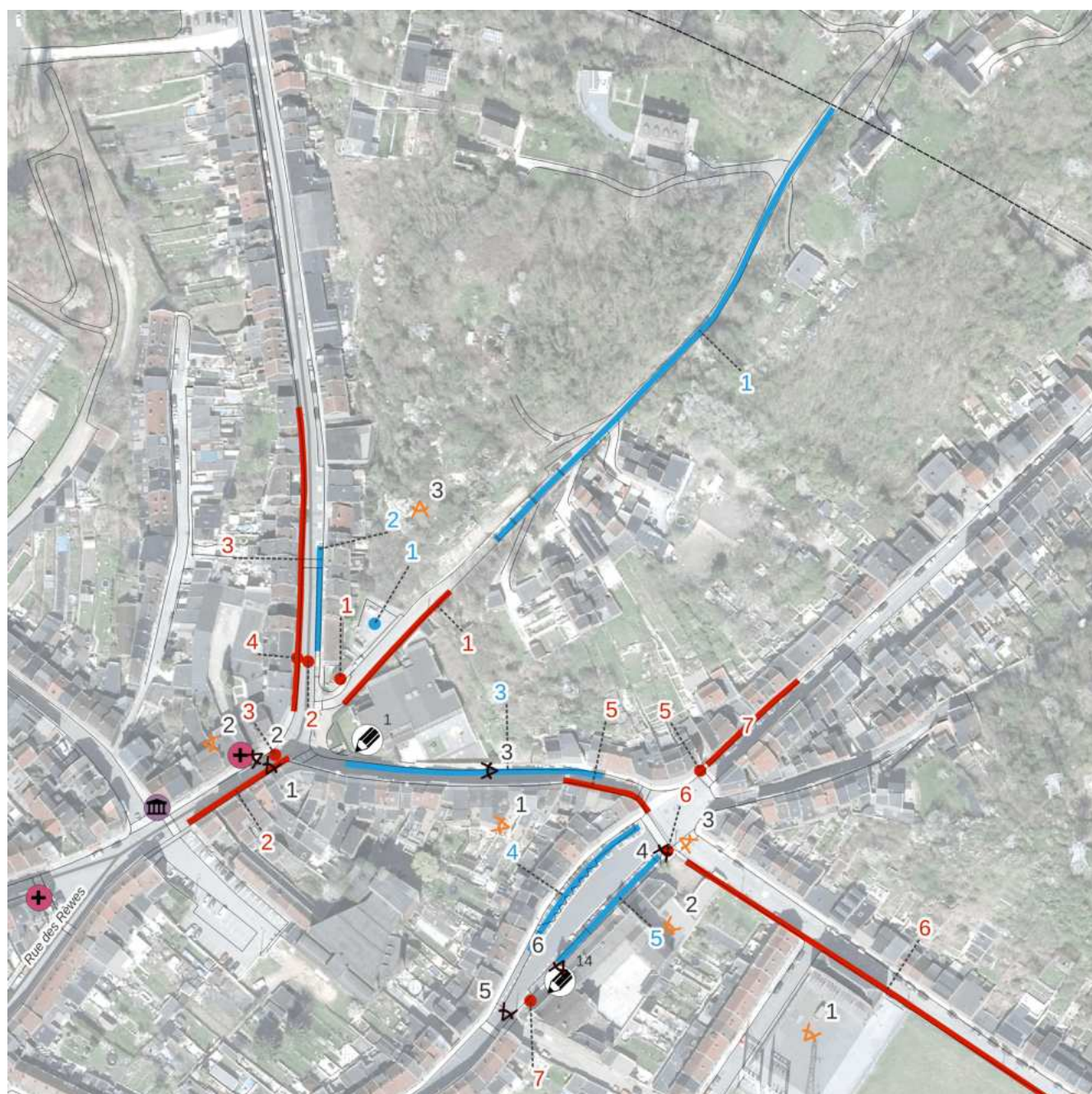
© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 155: Emplacement des infrastructures scolaires à l'échelle communale

14.2.1 École communale Chiff d'Or

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
2	Sécurité	Visibilité faible du passage pour piéton dû au stationnement de véhicules (malgré les 5 m respectés)
3	Sécurité	Aucun passage piéton n'est prévu à cet endroit et donc entraîne une situation d'insécurité pour les usagers fiables
4	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
3	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
5	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
6	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (points ponctuels ou précis)		
1	Stationnement	Possibilité de reconverter la poche de stationnement pour en faire un dépose-minute à destination des parents d'élèves
Potentialités (linéaires)		
1	Cheminement	Création d'un cheminement permettant de relier l'École et le haut de la rue Vieux Thier
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
4	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
5	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 32: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Chiff d'Or



Analyse de l'École de Chiff d'OR et de l'École Saint-Hubert

Services et équipements

École maternelle/primaire

Pôles générateurs de fonctions

Administration

Ecole

Pharmacie

Prise de vue (sol)

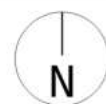
Potentialités - Éléments ponctuels

Points noirs - Éléments ponctuels

Potentialités - Éléments linéaires

Points noirs - Éléments linéaires

0 25 50 m



© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 156: Analyse de l'École de Chiff d'Or



Figure 157: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 158: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 159: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 160: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 161: Point de vue aérien n°2. Source : Pluris srl, 2023

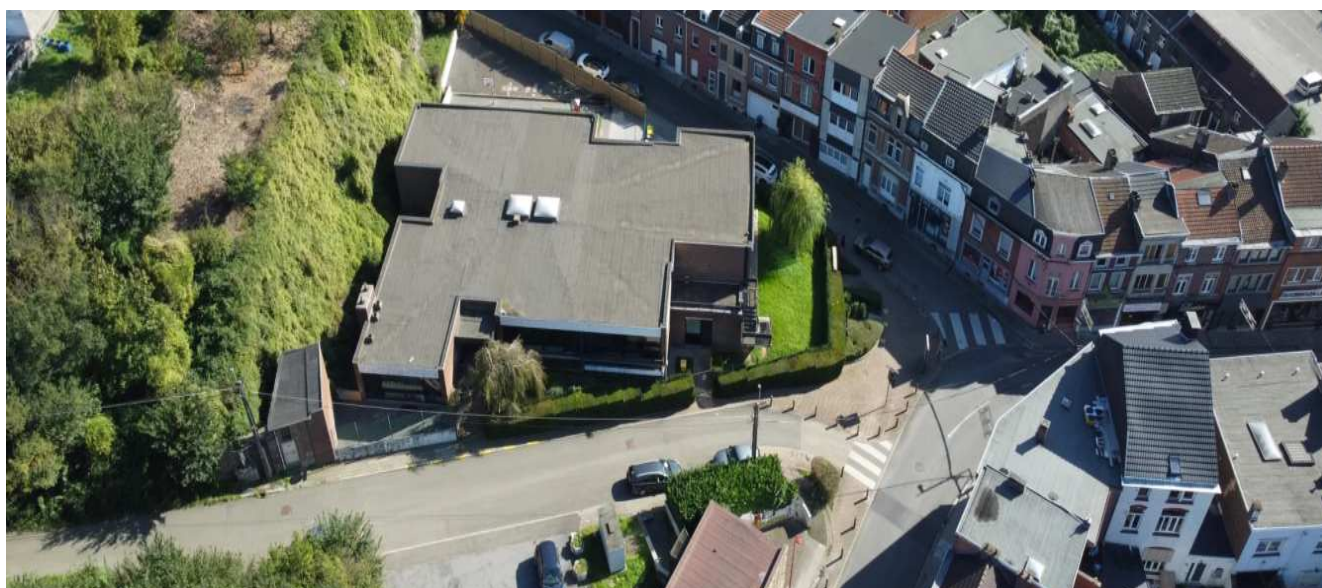


Figure 162: Point de vue aérien n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.2 École communale Chiff d'Or – Implantation Van Belle/ Platanes

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
2	Sécurité	Sécurité faible du passage pour piéton dû au manque de signalétique
3	Sécurité	Un poteau fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
4	Sécurité	Un poteau fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Stationnement en voirie permettant de créer un dépose-minute devant l'école

Tableau 33: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Van Belle



Analyse de l'École communale VanBelle

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

● Points noirs - Elements ponctuels

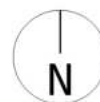
● Potentialités - Élements ponctuels

— Points noirs - Elements lineaires

— Potentialités - Elements linéaires

✂ Prise de vue (sol)

✂ Prise de vue aérienne



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 163: Analyse de l'École communale Van Belle



Figure 164: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 165: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 166: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 167: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 168: Point de vue aérien n°2. Source : Pluris srl, 2023

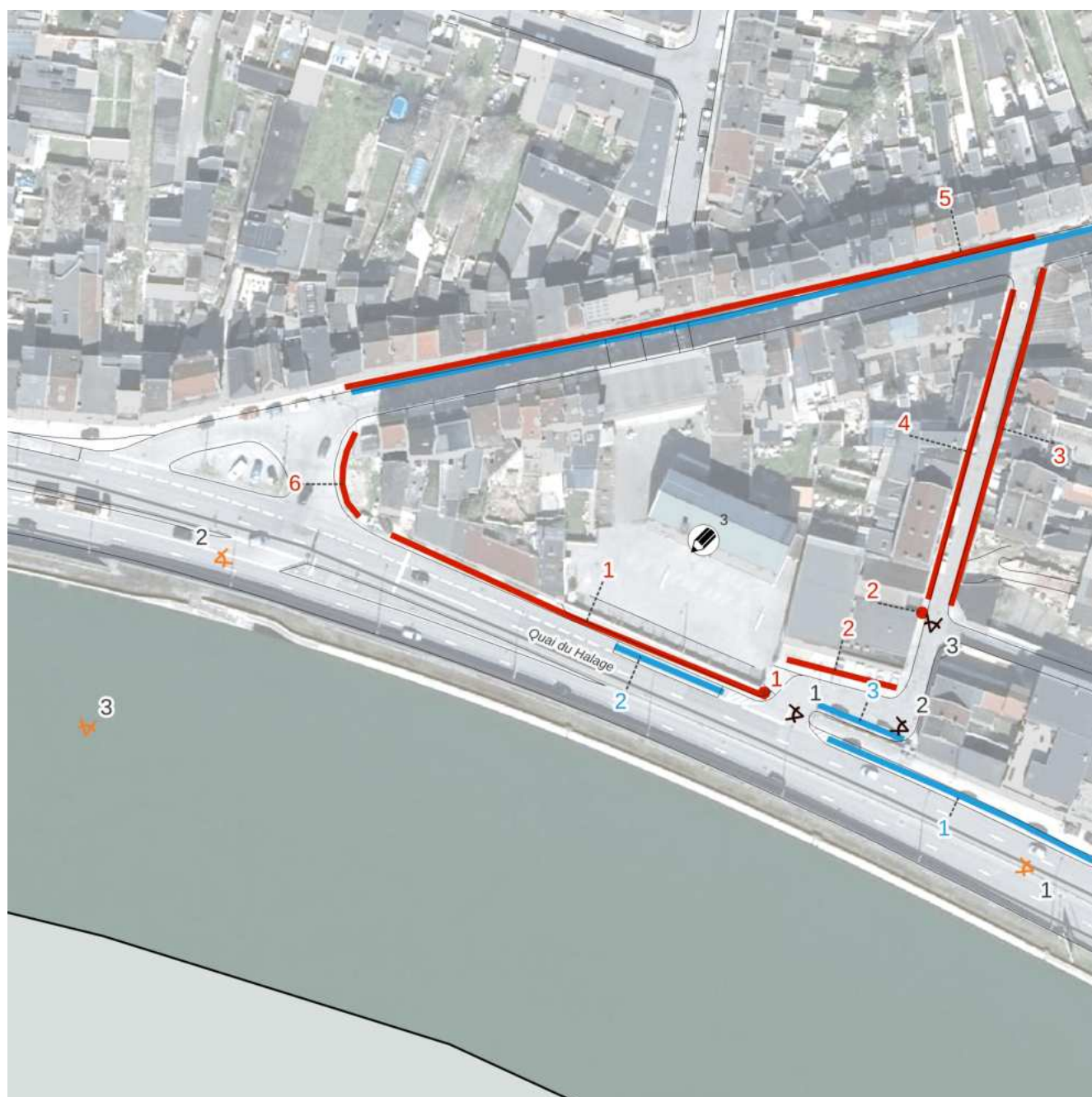


Figure 169: Point de vue aérien n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.3 École communale du Halage

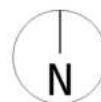
N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
2	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
3	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
4	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
5	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
4	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 34: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale du Halage



Analyse de l'École communale du Halage

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| — Emprise de voirie | ● Points noirs - Elements ponctuels |
| Services et équipements | ● Potentialités - Élements ponctuels |
| 🏠 École maternelle | — Points noirs - Elements lineaires |
| 🎓 École secondaire | — Potentialités - Elements linéaires |
| 🎒 École maternelle/primaire | ✈ Prise de vue (sol) |
| 🎵 Académie de musique | ✈ Prise de vue aérienne |
| 👤 Promotion sociale | |



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 170: Analyse de l'École communale du Halage



Figure 171: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023

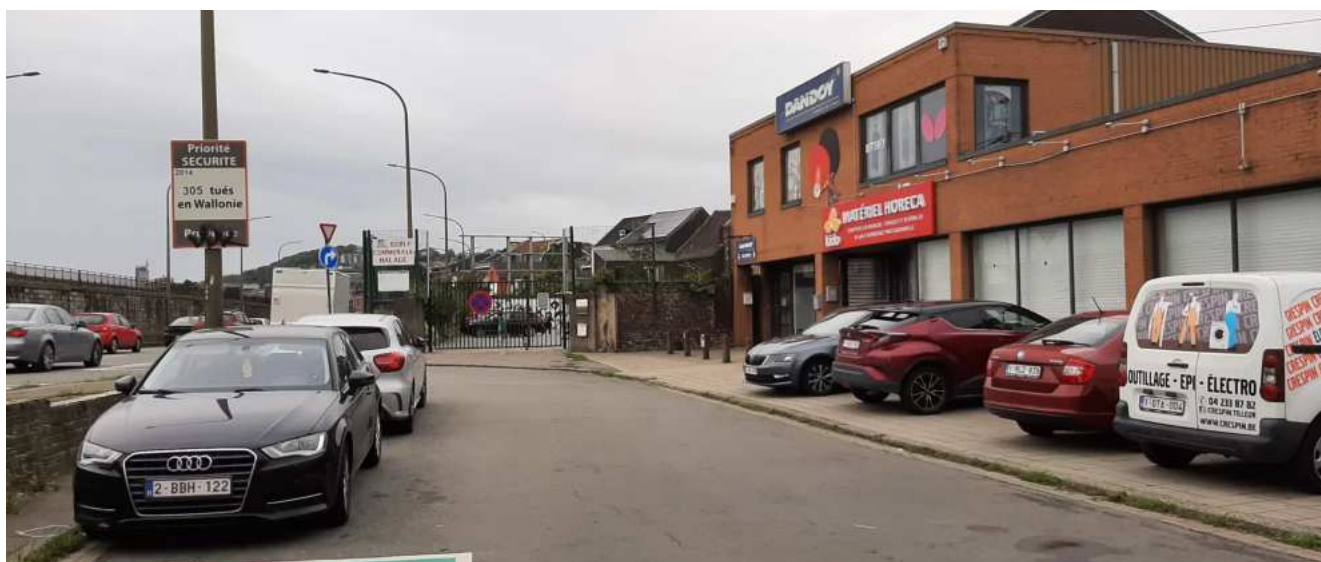


Figure 172: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 173: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 174: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 175: Point de vue aérien n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 176: Point de vue aérien n°3. Source : Pluris srl, 2023

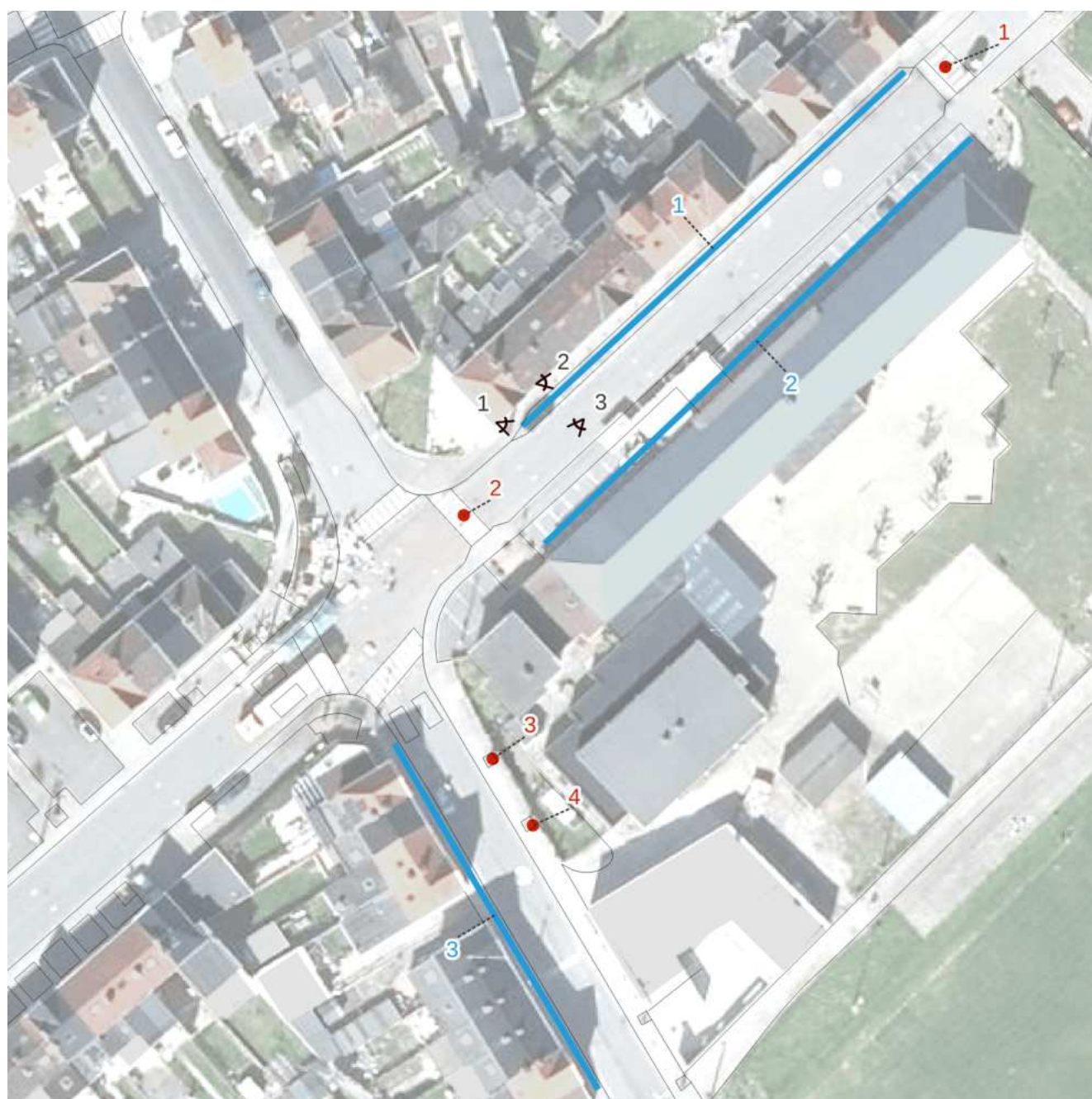
14.2.4 École communale du Halage – Implantation des Peupliers

École en cours de rénovation

14.2.5 École communale Coopération

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Sécurité faible du passage pour piéton dû au manque de signalétique
2	Sécurité	Sécurité faible du passage pour piéton dû au manque de signalétique
3	Sécurité	Un poteau fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
4	Sécurité	Un poteau fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 35: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Coopération



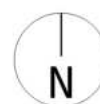
Analyse de l'École communale Coopération

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

-  Points noirs - Elements ponctuels
-  Potentialités - Élements ponctuels
-  Points noirs - Elements linéaires
-  Potentialités - Elements linéaires
-  Prise de vue (sol)



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 177: Analyse de l'École communale Coopération



Figure 178: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 179: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023

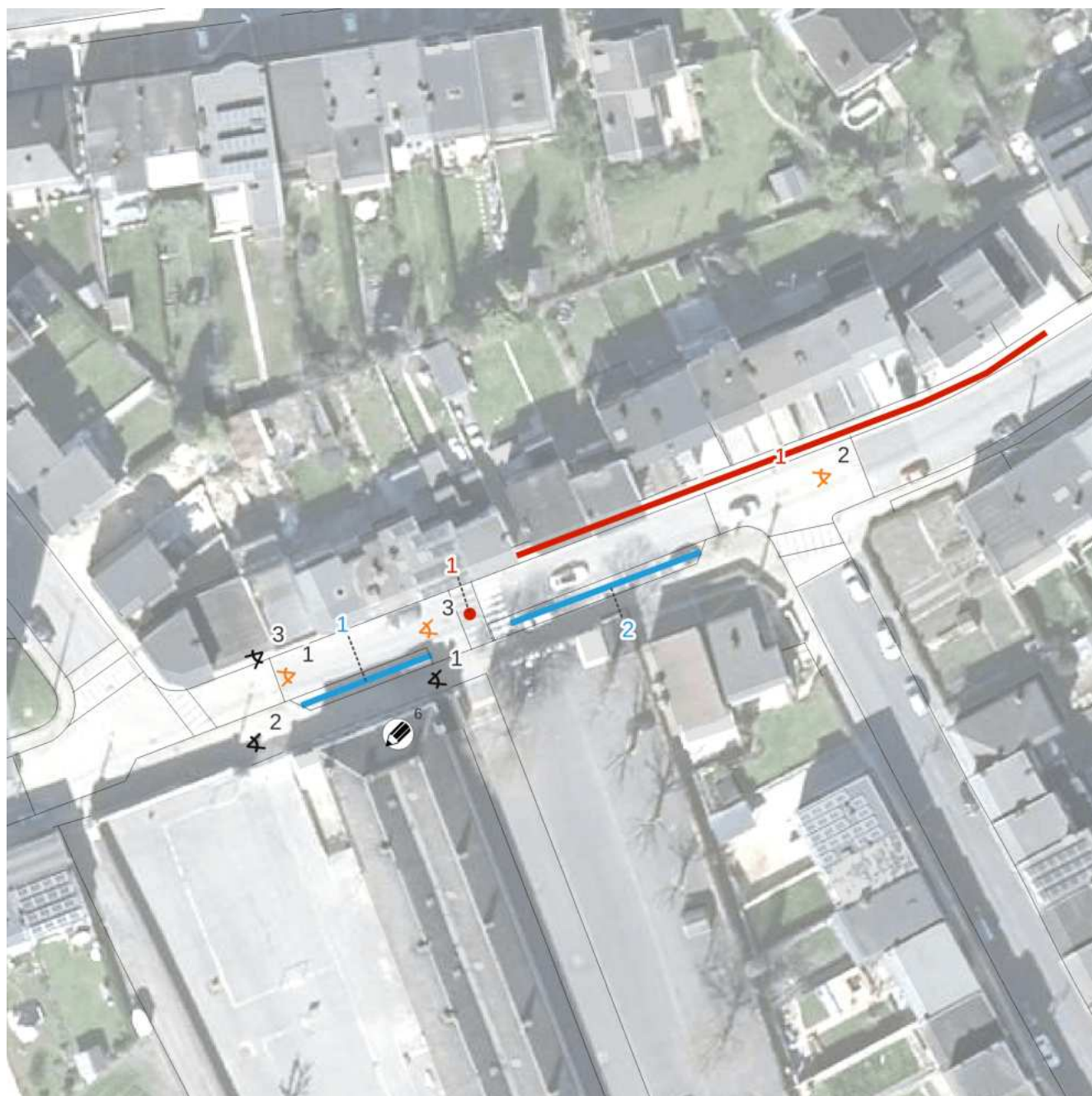


Figure 180: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.6 École communale Tout va Bien

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Sécurité faible du passage pour piéton dû au manque de signalétique
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 36: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Tout Va Bien



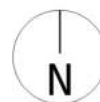
Analyse de l'École Tout Va Bien

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

-  Points noirs - Elements ponctuels
-  Potentialités - Élements ponctuels
-  Points noirs - Elements lineaires
-  Potentialités - Elements linéaires
-  Prise de vue (sol)
-  Prise de vue aérienne



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 181: Analyse de L'École communale Tout Va Bien



Figure 182: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 183: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 184: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

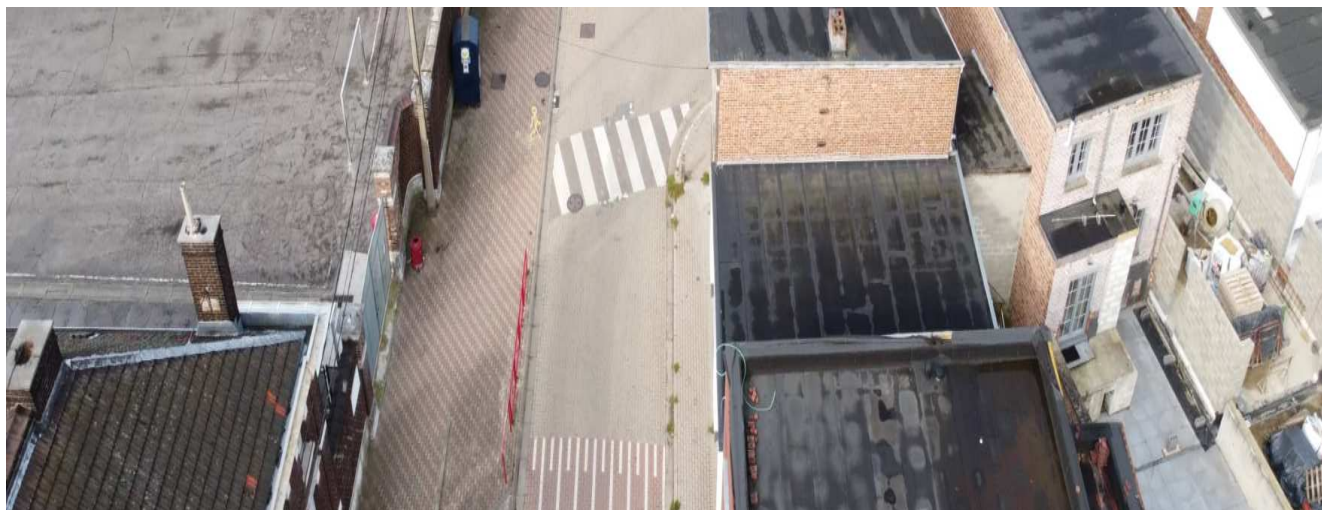


Figure 185: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 186: Point de vue aérien n°2. Source : Pluris srl, 2023

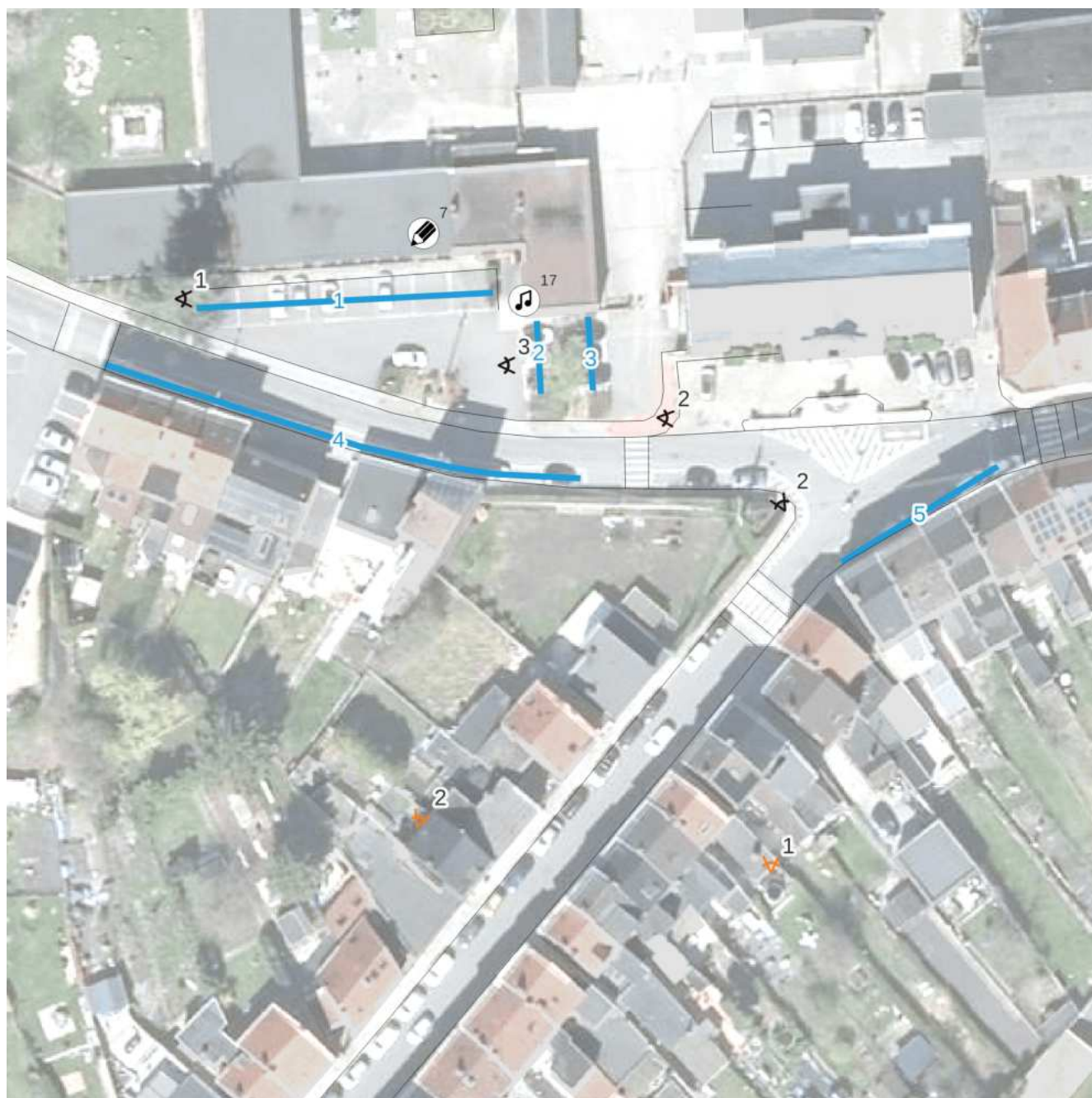


Figure 187: Point de vue aérien n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.7 École communale des Botresses

N°	Type	Commentaire
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
4	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
5	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 37: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Botresses



Analyse de l'École communale de Botresses et de l'Académie de Musique de Saint-Nicolas

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| — Emprise de voirie | ● Points noirs - Elements ponctuels |
| Services et équipements | ● Potentialités - Elements ponctuels |
| 🎒 École maternelle | — Points noirs - Elements lineaires |
| 🎓 École secondaire | — Potentialités - Elements linéaires |
| 🖋️ École maternelle/primaire | ✎ Prise de vue (sol) |
| 🎵 Académie de musique | |
| 👤 Promotion sociale | |

0 10 20 m



© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 188: Analyse de l'École communale de Botresses et de l'Académie de Musique de Saint-Nicolas



Figure 189: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 190: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 191: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 192: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023



Figure 193: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023

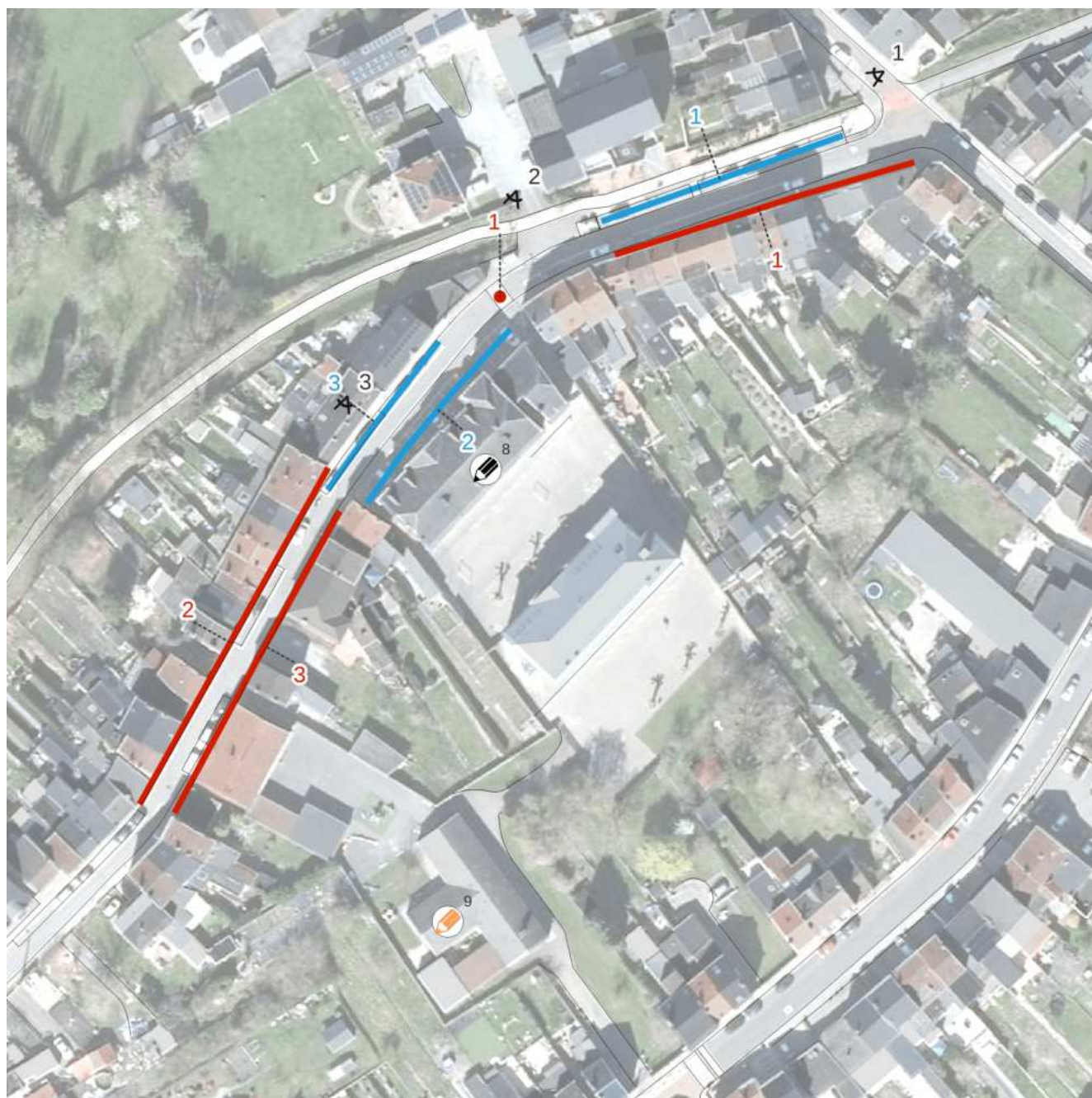


Figure 194: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023

14.2.8 École communale Emile Jeanne

N°	Type	Commentaire
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
3	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
Point noirs (points ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Aucune signalétique prévue pour le passage piéton
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une de stationnement a

Tableau 38: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale Emile Jeanne



Analyse de l'École Émile Jeanne

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

-  Points noirs - Elements ponctuels
-  Potentialités - Elements ponctuels
-  Points noirs - Elements linéaires
-  Potentialités - Elements linéaires
-  Prise de vue (sol)



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 195: Analyse de L'École communale Émilie Jeanne

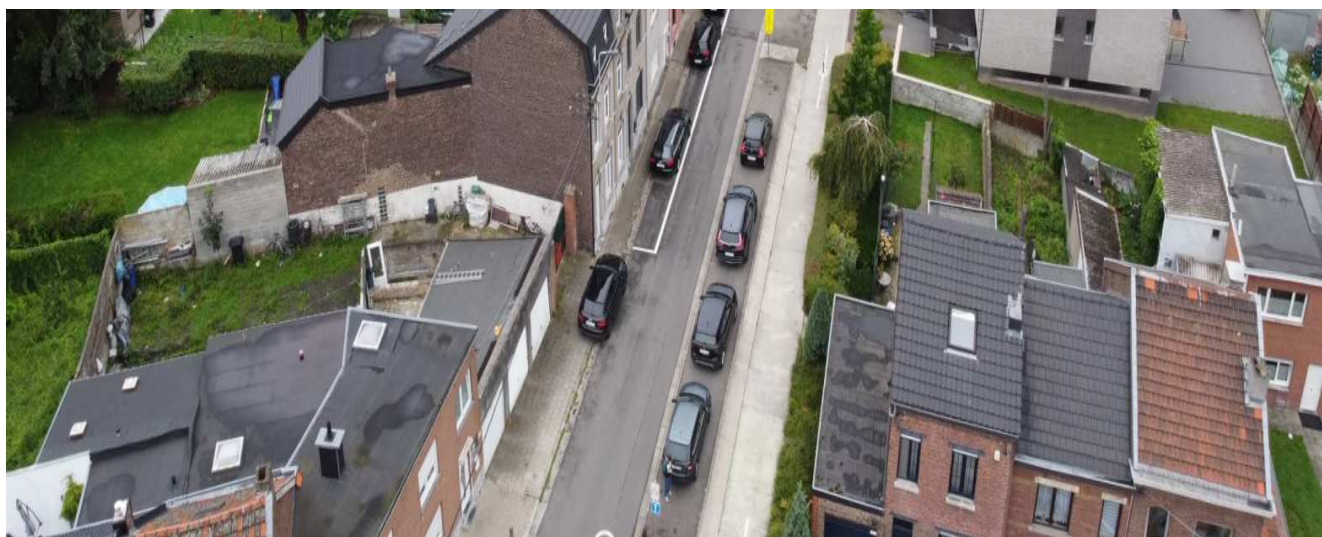


Figure 196: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 197: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023

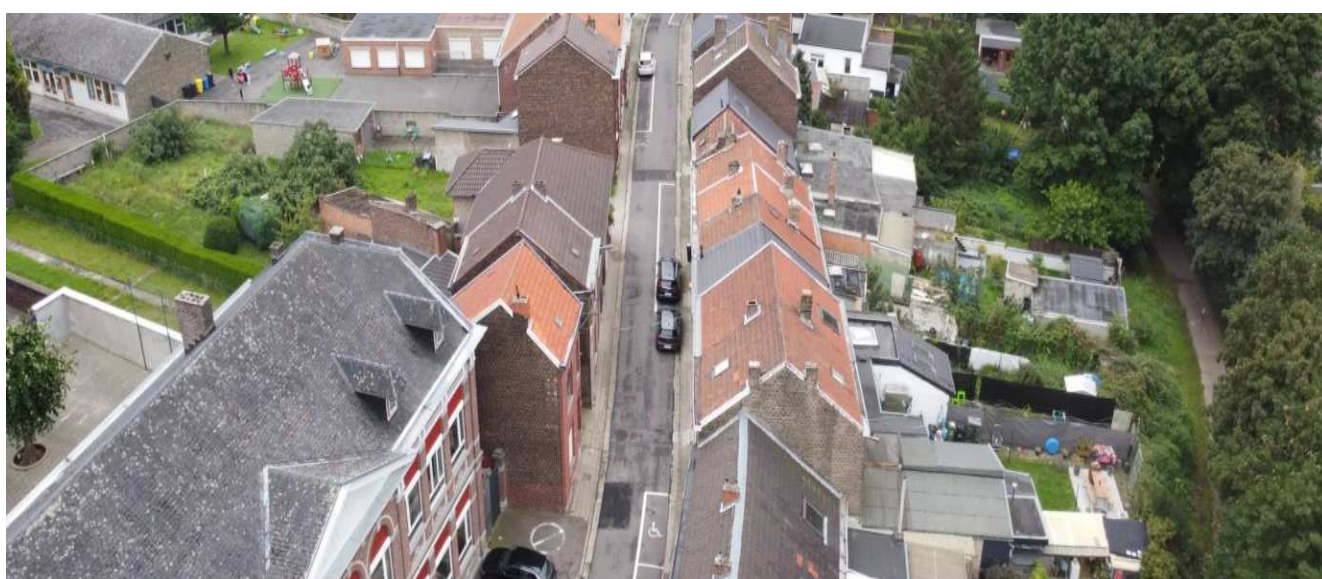
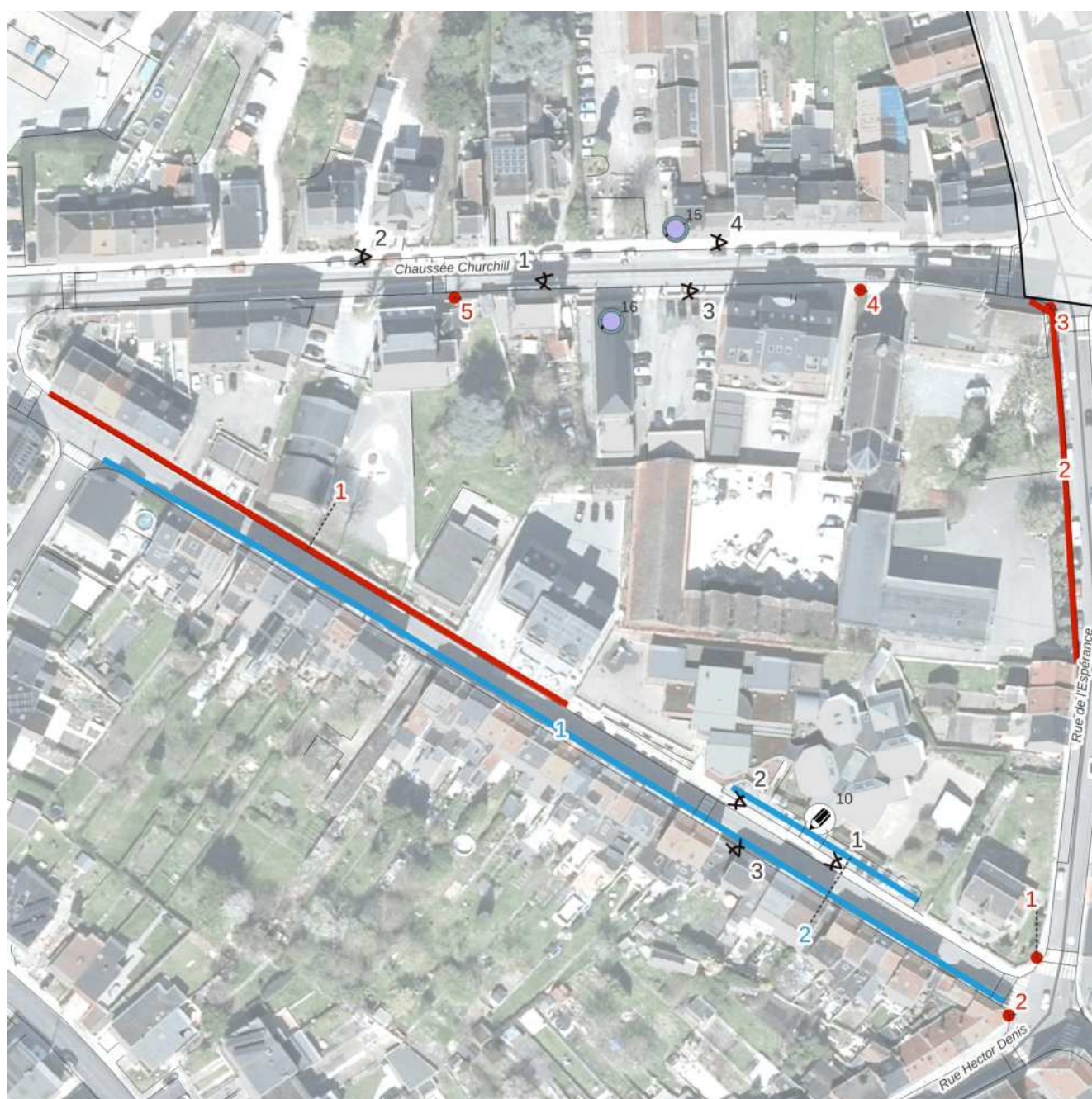


Figure 198: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.9 École communale de l'Espérance

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Obstacle sur trottoir réduisant la largeur du cheminement piéton aux abords d'un croisement et de passages piétons
2	Sécurité	Trottoirs réduits en largeur aux différents coins du croisement réduisant la sécurité des piétons aux abords des passages pour piétons
3	Sécurité	Trottoirs réduits en largeur aux différents coins du croisement réduisant la sécurité des piétons aux abords des passages pour piétons
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs existants mais entravés par le stationnement à cheval (autorisé et sauvage)
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 39: Liste des points problématiques et potentialités de l'école communale de l'Espérance



Analyse de l'École communale de l'Esperance

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

-  Points noirs - Elements ponctuels
-  Potentialités - Elements ponctuels
-  Points noirs - Elements lineaires
-  Potentialités - Elements linéaires
-  Prise de vue (sol)



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 199: Analyse de L'École communale de l'Esperance



Figure 200: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 201: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 202: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 203: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 204: Point de vue aérien n°2. Source : Pluris srl, 2023

14.2.10 École fondamentale libre subventionnée Saint-Lambert

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Une maison fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
2	Sécurité	Visibilité faible du passage pour piéton dû au stationnement de véhicules (malgré les 5 m respectés) et aucune signalétique prévue
3	Sécurité	Aucune signalétique prévue au niveau de passage piéton
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
3	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
4	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (points ponctuels ou précis)		
1	Stationnement	Poche de stationnement disponible pouvant être reconvertie en dépose-minute
2	Stationnement	Poche de stationnement disponible pouvant être reconvertie en dépose-minute
3	Stationnement	Poche de stationnement disponible pouvant être reconvertie en dépose-minute
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 40: Liste des points problématiques et potentialités de l'école fondamentale libre subventionnée Saint-Lambert



Analyse de l'École fondamentale libre Saint-Lambert

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

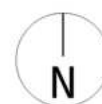
● Points noirs - Éléments ponctuels

● Potentialités - Éléments ponctuels

— Points noirs - Éléments linéaires

— Potentialités - Éléments linéaires

✕ Prise de vue (sol)



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 205: Analyse de L'École fondamentale libre Saint-Lambert



Figure 206: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 207: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023

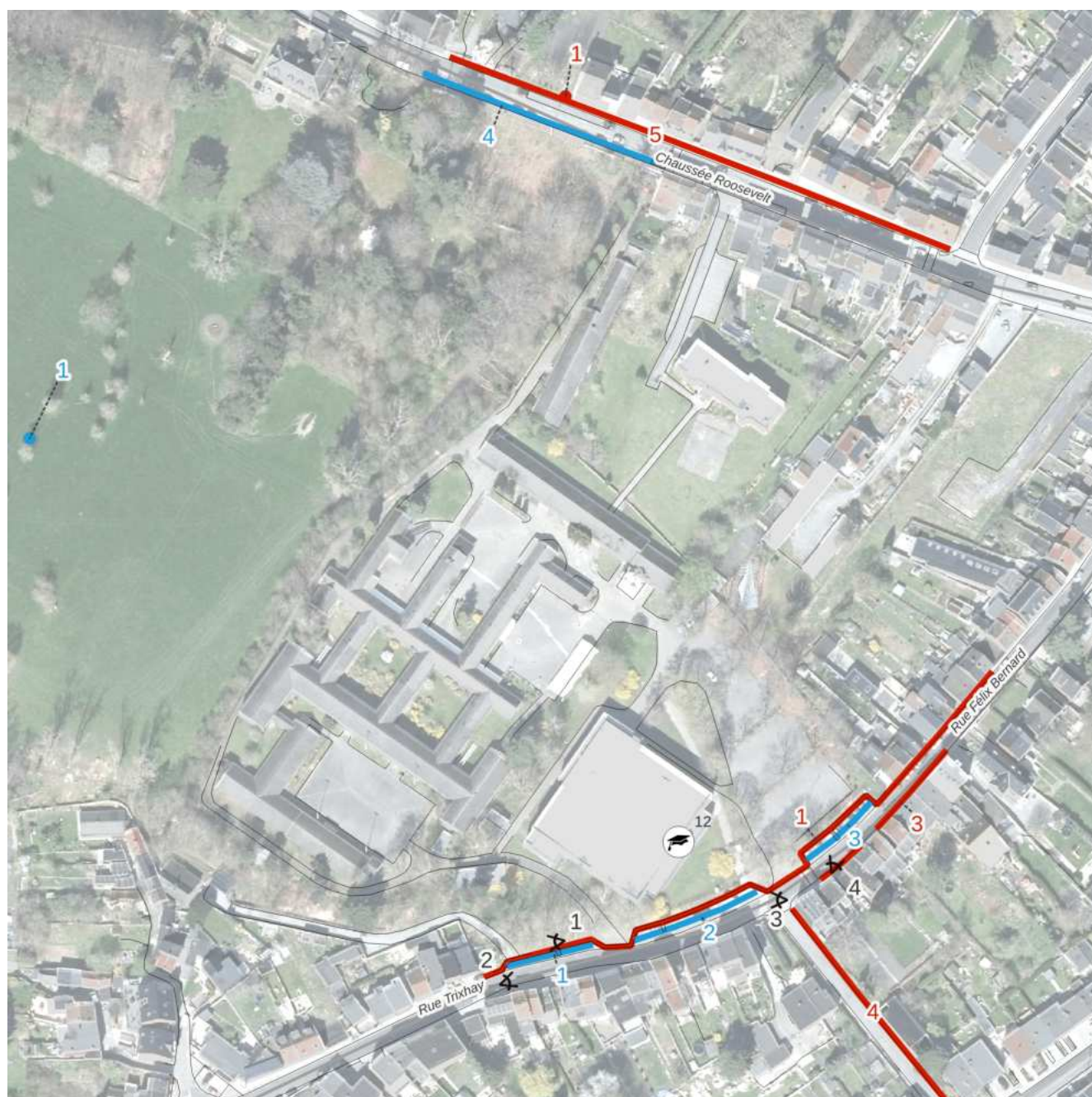


Figure 208: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.11 Athénée Royal Paul Brusson

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Obstacle – Abris de bus
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
3	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
4	Cheminement	Trottoirs inexistantes
5	Stationnement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (points ponctuels ou précis)		
1	Cheminement	Le projet situé sur le site pourra engendrer des charges d'urbanisme
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
2	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
4	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 41: Liste des points problématiques et potentialités de l'Athénée royal Paul Brusson



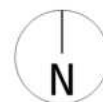
Analyse de l'Athénée royal Paul Brusson

— Emprise de voirie

Services et équipements

- ① École maternelle
- ② École secondaire
- ③ École maternelle/primaire
- ④ Académie de musique
- ⑤ Promotion sociale

- Points noirs - Elements ponctuels
- Potentialités - Elements ponctuels
- Points noirs - Elements lineaires
- Potentialités - Elements linéaires
- ✈ Prise de vue (sol)



0 25 50 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 209: Analyse de l'Athénée royal Paul Brusson



Figure 210: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 211: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 212: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 213: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023

14.2.12 École Saint-Dominique

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Stationnement sur trottoir
2	Sécurité	Stationnement sur trottoir
3	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
4	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
5	Sécurité	Aucune signalétique pour le passage piéton
6	Sécurité	Aucune signalétique pour le passage piéton
Points noirs (tronçons)		
1	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
2	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (points ponctuels ou précis)		
1	Stationnement	Création d'un dépose-minute à destination des élèves

Tableau 42: Liste des points problématiques et potentialités de l'école Saint-Dominique



Analyse de l'École Saint-Dominique

— Emprise de voirie

Services et équipements

-  École maternelle
-  École secondaire
-  École maternelle/primaire
-  Académie de musique
-  Promotion sociale

● Points noirs - Elements ponctuels

● Potentialités - Éléments ponctuels

— Points noirs - Elements linéaires

— Potentialités - Elements linéaires

 Prise de vue (sol)

 Prise de vue aérienne



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 214: Analyse de l'École Saint-Dominique



Figure 215: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 216: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 217: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 218: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 219: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023

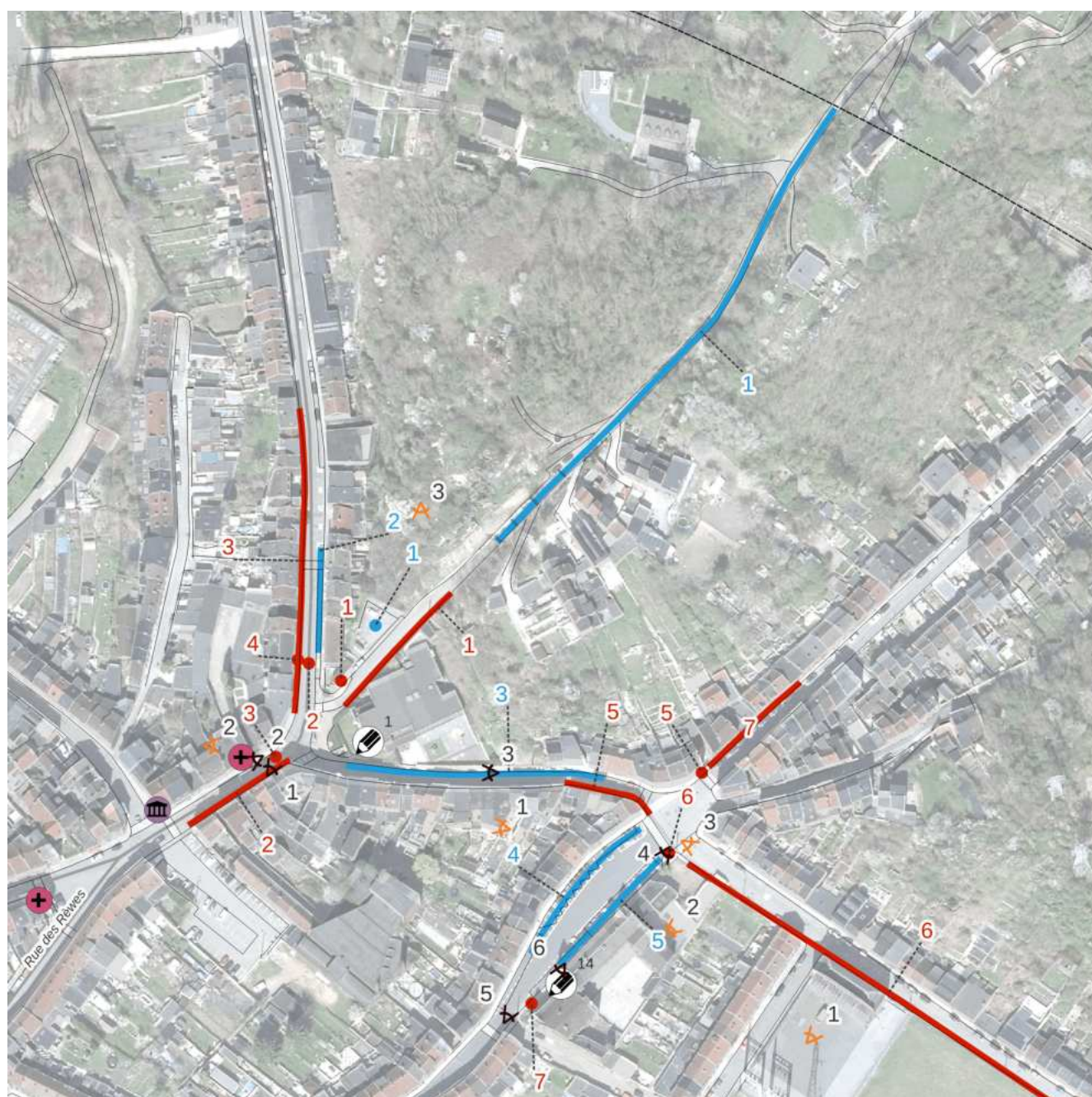


Figure 220: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.13 École fondamentale libre Saint-Hubert

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
5	Sécurité	Marche de maison fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
6	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
5	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
6	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
7	Cheminement	Trottoirs inexistants ou trop étroit ou discontinu
Potentialités (linéaires)		
3	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
4	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
5	Stationnement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

Tableau 43: Liste des points problématiques et potentialités de l'école fondamentale libre Saint-Hubert



Analyse de l'École de Chiff d'OR et de l'École Saint-Hubert

Services et équipements

École maternelle/primaire

Pôles générateurs de fonctions

Administration

Ecole

Pharmacie

Prise de vue (sol)

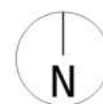
Potentialités - Éléments ponctuels

Points noirs - Éléments ponctuels

Potentialités - Éléments linéaires

Points noirs - Éléments linéaires

0 25 50 m



© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 221: Analyse de l'École Saint-Hubert



Figure 222: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023



Figure 223: Point de vue n°5. Source : Pluris srl, 2023



Figure 224: Point de vue n°6. Source : Pluris srl, 2023



Figure 225: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 226: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023

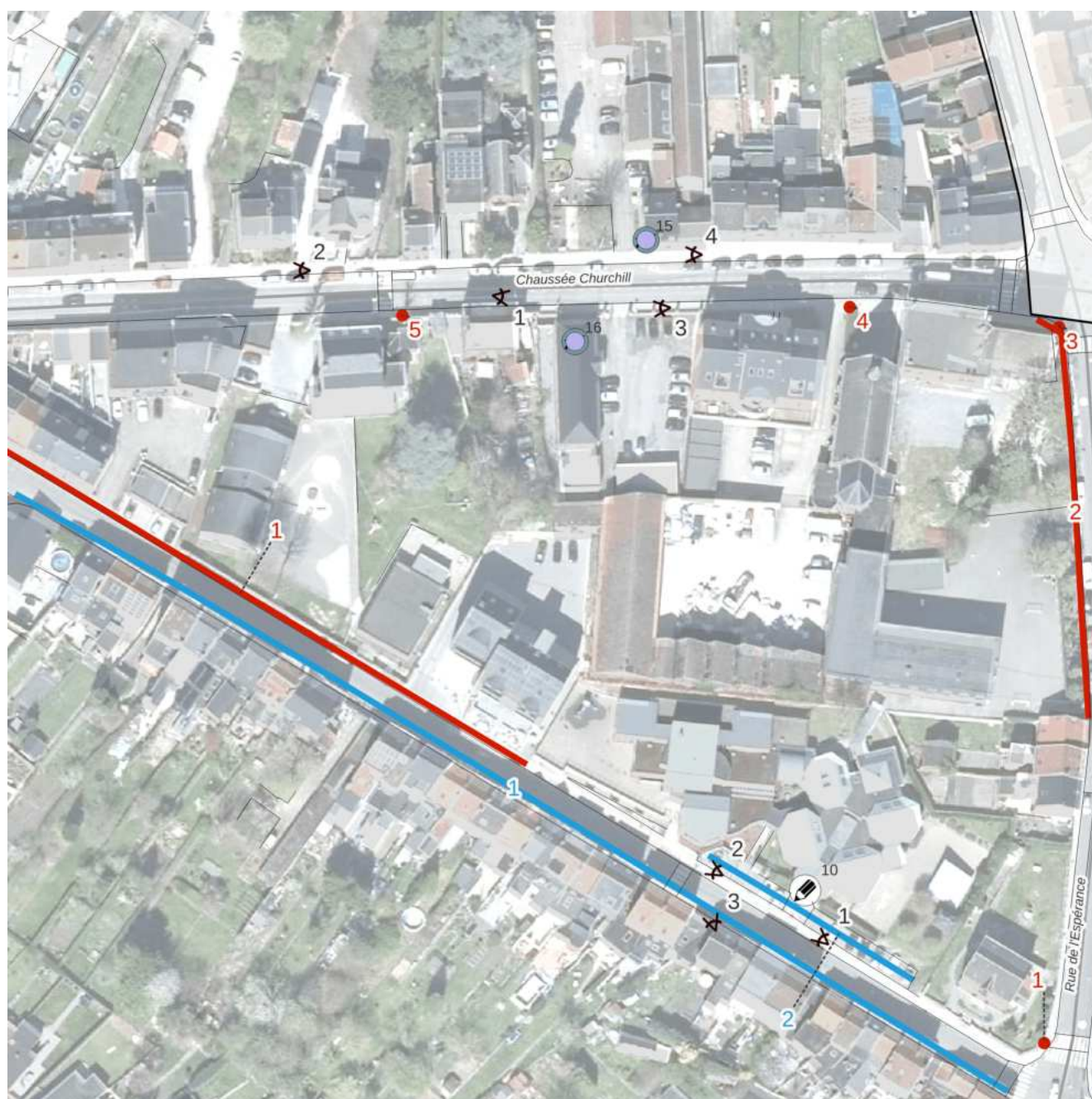


Figure 227: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

14.2.14 EPN Saint-Nicolas (école d'informatique)

N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
2	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
3	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
2	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu

Tableau 44: Liste des points problématiques et potentialités de l'EPN Saint-Nicolas (école d'informatique)



Analyse de l'École Reine Astrid et de l'École d'informatique de Saint-Nicolas

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| — Emprise de voirie | ● Points noirs - Elements ponctuels |
| Services et équipements | ● Potentialités - Elements ponctuels |
| 🎒 École maternelle | — Points noirs - Elements linéaires |
| 🎓 École secondaire | — Potentialités - Elements linéaires |
| 🎒 École maternelle/primaire | ✂ Prise de vue (sol) |
| 🎵 Académie de musique | |
| 👤 Promotion sociale | |



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 228: Analyse de l'École Reine Astrid et de l'École d'informatique de Saint-Nicolas



Figure 229: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 230: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 231: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

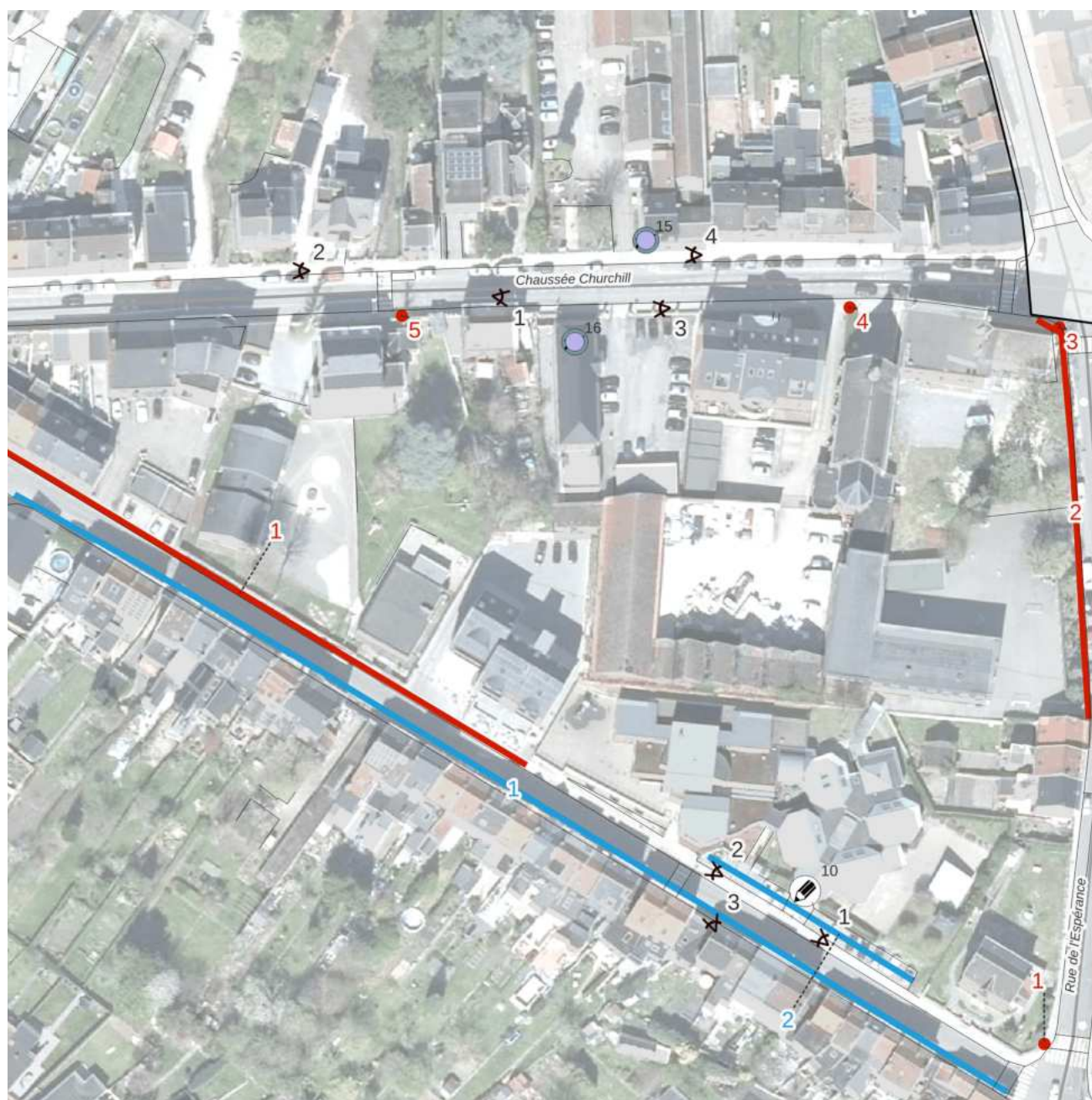


Figure 232: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023

14.2.15 École reine Astrid

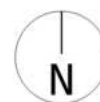
N°	Type	Commentaire
Points noirs (ponctuels ou précis)		
1	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
2	Sécurité	Un poteau électrique fait obstacle sur le trottoir et réduit donc le passage
Points noirs (tronçons)		
2	Cheminement	Trottoirs inexistantes ou trop étroit ou discontinu

Tableau 45: Liste des points problématiques et potentialités de l'école Reine Astrid



Analyse de l'École Reine Astrid et de l'École d'informatique de Saint-Nicolas

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| — Emprise de voirie | ● Points noirs - Elements ponctuels |
| Services et équipements | ● Potentialités - Elements ponctuels |
| 🎒 École maternelle | — Points noirs - Elements lineaires |
| 🎓 École secondaire | — Potentialités - Elements linéaires |
| 🎒 École maternelle/primaire | ✂ Prise de vue (sol) |
| 🎵 Académie de musique | |
| 🟡 Promotion sociale | |



0 10 20 m

© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 233: Analyse de l'École Reine Astrid et de l'École d'informatique de Saint-Nicolas



Figure 234: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 235: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 236: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023

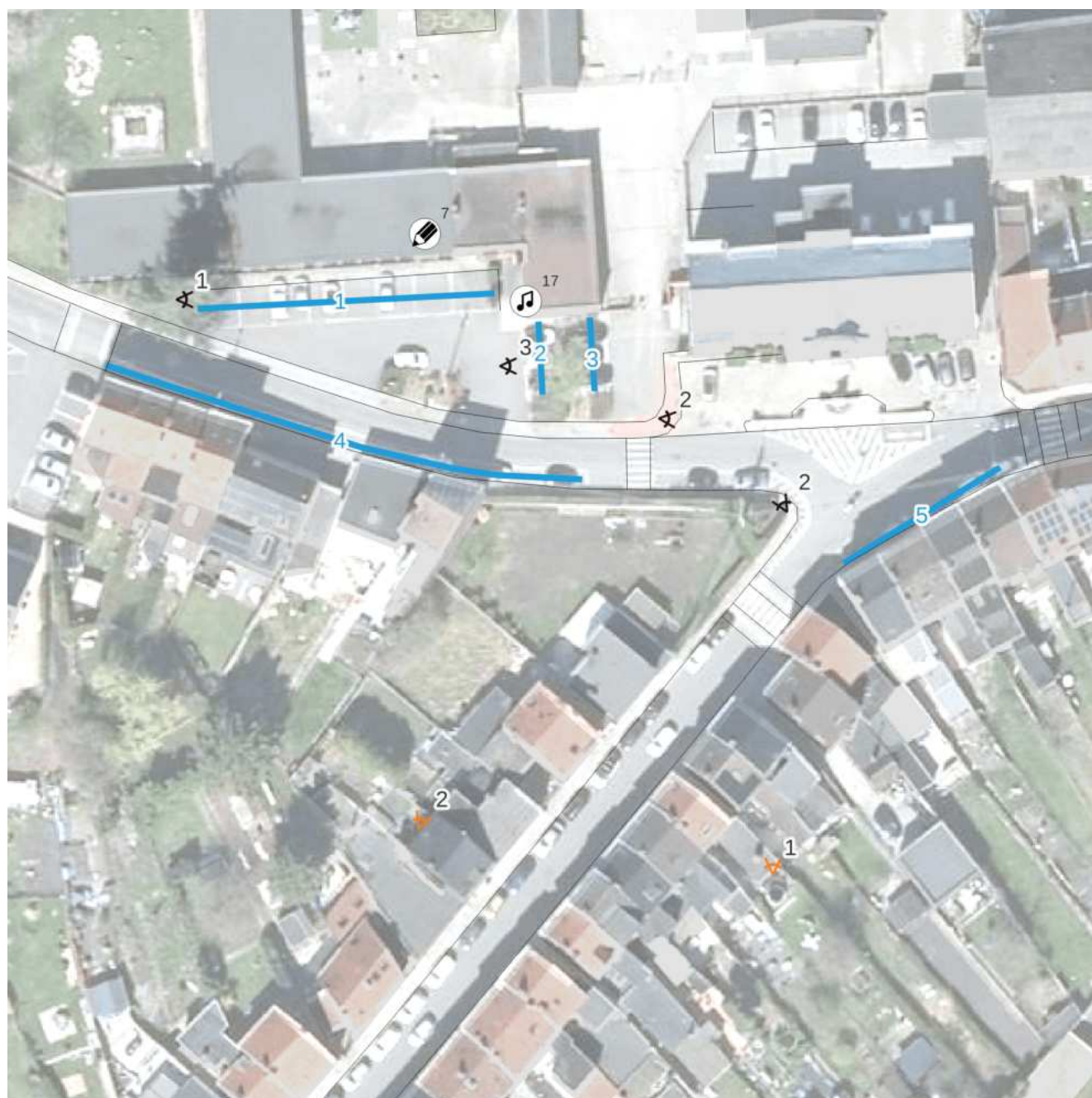


Figure 237: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023

14.2.16 Académie de Musique

N°	Type	Commentaire
Potentialités (linéaires)		
1	Stationnement	Création d'un dépose-minute pour les parents à destination des élèves
2	Stationnement	Création d'un dépose-minute pour les parents à destination des élèves
3	Stationnement	Création d'un dépose-minute pour les parents à destination des élèves
4	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale
5	Cheminement	Présence d'une bande de stationnement longitudinale

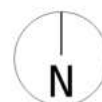
Tableau 46: Liste des points problématiques et potentialités de l'Académie de Musique de Saint-Nicolas



Analyse de l'École communale de Botresses et de l'Académie de Musique de Saint-Nicolas

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| — Emprise de voirie | ● Points noirs - Elements ponctuels |
| Services et équipements | ● Potentialités - Élements ponctuels |
| 🏠 École maternelle | — Points noirs - Elements lineaires |
| 🎓 École secondaire | — Potentialités - Elements linéaires |
| 🎒 École maternelle/primaire | ✂ Prise de vue (sol) |
| 🎵 Académie de musique | |
| 👤 Promotion sociale | |

0 10 20 m



© PLURIS 2023
Source : GoogleMaps, Commune de Saint-Nicolas
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

Figure 238: Analyse de l'École communale de Botresses et de l'Académie de Musique de Saint-Nicolas



Figure 239: Point de vue n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 240: Point de vue n°2. Source : Pluris srl, 2023



Figure 241: Point de vue n°3. Source : Pluris srl, 2023



Figure 242: Point de vue n°4. Source : Pluris srl, 2023



Figure 243: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023



Figure 244: Point de vue aérien n°1. Source : Pluris srl, 2023

15 Indicateurs de suivi

Cette section se base sur la CeMathèque n°38 parue en mars 2014 portant sur "Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale".⁶³

Définir un set d'indicateurs avec une logique de tableau de bord suppose de s'inscrire dès le départ dans une vision globale, qui passe, a priori, par la réalisation d'un PCM.

Les thèmes peuvent être regroupés en une dizaine de catégories, à l'intérieur desquelles sont déclinés une série d'indicateurs types, à compléter si besoin par des indicateurs plus spécifiques, en fonction d'objectifs particuliers de la commune.

Éléments de cadrage – Contexte local

Données socio-économiques	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Nombre d'habitants	2022	24.369	->		
Nombre d'emplois	2019	4.294			
Nombre d'élèves	2022	3.762			
Densité de population (hab/ha)	2021	35,3			
Taux de motorisation (voiture/ménage)	2023	0,97			
Taux de ménages sans voiture (%)	2023	28,8			
...					
Réseau de voiries	Année de référence (2022)			Année 2024	Évolution
Longueur du réseau routier (km)	2005	81,2			
Longueur du réseau routier communal (km)	2005	78,4			
Longueur du réseau routier régional (km)	2005	2,8			
...					

Tableau 47: Indicateurs de suivi – Éléments de cadrage – Contexte local

Quartiers apaisés – Modération de la vitesse

	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Longueur des zones 30 (km)	2023	8,1	->		
Longueur des zones résidentielles et de rencontre (km)	2023	0,3			
...					

Tableau 48: Indicateurs de suivi – Quartiers apaisés – Modération de la vitesse

Vélo

	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Longueur du réseau cyclable aménagé (km)	2023	4,46	->		

Tableau 49: Indicateurs de suivi – Vélo

Marche

	Année de référence	Valeur	->	Année 2024	Évolution
--	--------------------	--------	----	------------	-----------

⁶³ Source : SPW, 2014. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale. <https://ediwall.wallonie.be/la-cematheque-no-38-mars-2014-des-indicateurs-pour-evaluer-la-mobilite-communale-numerique-080960>, consulté le 3 juillet 2023.

Longueur des chemins accessibles (km)	2023	3,08		
Longueur des sentiers accessibles (km)	2023	11,58		
...				

Tableau 50: Indicateurs de suivi – Marche

Transports en commun

Bus	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Nombre de lignes traversant la commune	2023	13			
Nombre d'arrêts	2023	64			
Nombre de montées pour l'arrêt – Place des marronniers	2018	277			
Nombre de montées pour l'arrêt – Rue de l'Hôtel Communal	2018	164			
Nombre de montées pour l'arrêt – Tilleur Gare	2018	144			
Nombre de montées pour l'arrêt – Montegnée Chapelle	2018	137			
Nombre de montées pour l'arrêt – École Chiff d'Or	2018	137			
Nombre de montées pour l'arrêt – Rue Fontaine	2018	128			
Nombre de montées pour l'arrêt – Charbonnage de l'Espérance	2018	126			
...					

Tableau 51: Indicateurs de suivi – Transports en commun

Sécurité routière

	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Nombre d'accidents avec dégâts corporels sur le territoire communal entre 2016 et 2020	2016-2020	135	->		
...					

Tableau 52: Indicateurs de suivi – Sécurité routière

Stationnement

Demande	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Taux d'occupation moyen des emplacements publics au niveau des grandes poches (%)	2023	40			

Tableau 53: Indicateurs de suivi – Stationnement

Services mobilité

	Année de référence	Valeur		Année 2024	Évolution
Voitures partagées à disposition des citoyens	2023	0	->		
...					

Tableau 54: Indicateurs de suivi – Services mobilité