

direction de la gare de Waremme devrait être une priorité.

4. La hiérarchie du réseau routier

4.3.1. La E40 et la protection des zones d'habitat

La réfection du revêtement de l'autoroute couplée à la mise en place de murs antibruit devrait être mise en œuvre par les pouvoirs publics régionaux.

4.3.2. Projet Infrabel : suppression du passage à niveau

Comme le préconise le PICM, le couloir sous voies qui sera créé afin de permettre la liaison douce entre la rue Muselle, la rue des Temples et la rue de la Station devra être aménagé de telle sorte qu'il puisse être emprunté par les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Il devra être équipé d'un éclairage adapté.

4.5. La sécurité routière : pacifier la circulation motorisée sur les communes du PICM

Outre la sécurisation de la rue des Temples et du carrefour Jacquemin, une attention permanente devrait guider les pouvoirs publics lors de l'implantation des chantiers afin de garantir la sécurité des usagers faibles. Sur les zones de chantiers, une largeur minimale de 1,5 mètre devrait être maintenue sur les trottoirs. Lorsque cette espace n'est pas disponible, un aménagement sécurisé fixe sur la voirie avec une signalisation ad-hoc devrait le suppléer.

Il est dommage de constater que les chantiers actuellement en cours rue du Centre, rue Dodion et rue Muselle ne garantissent absolument pas le cheminement sécurisé des piétons. Certaines portions des trottoirs de ces voiries situées au cœur du village de Berloz et à deux pas de l'école ne peuvent plus être empruntées par les piétons. Ceux-ci sont obligés de marcher sur la portion de rue réservée au trafic automoteur, sans qu'aucune signalisation ni protection particulière n'ait été installée. Ceci devrait être corrigé sans retard.

5. Gestion du stationnement

Aucun aménagement n'est prévu pour sécuriser les trottoirs rue des Ecoles à proximité de l'école communale. A cet endroit, le stationnement est autorisé en partie sur le trottoir. Un marquage au sol a été tracé uniquement sur la voirie pour indiquer l'emplacement des places de stationnement. Ce marquage n'est pas poursuivi sur le trottoir. Aucun obstacle ne garantit que les véhicules en stationnement laissent une largeur suffisante pour les piétons. Il serait indiqué de marquer le stationnement sur le trottoir également et, mieux encore, de placer des bollards sur le trottoir à l'endroit des places de stationnement et ce sur toute la longueur de la zone 30.

Comme le préconise le PICM, le stationnement alterné par quinzaine doit être abandonné au profit d'un stationnement pérenne, marqué et délimité. Il faudrait également sensibiliser les habitants à ne pas stationner sur les trottoirs par des articles dans le Berl'info.

Pour inciter les citoyens à stationner leur véhicule sur la voirie, les emplacements de stationnement devraient être marqués au sol et le début et la fin de chaque zone de stationnement devrait accueillir un obstacle fixe et réfléchissant avec plantations afin d'ancrer dans les habitudes des usagers le rétrécissement de la voirie à cet endroit. De la sorte, le stationnement des véhicules sera sécurisé et les automobilistes seront plus enclins à y