

CONTINUITÉ CONSULTATION CITOYENNE 2022

Séance d'information - Mobilité générale

19 novembre 2022

Présents :

- **Citoyens : 38**
- **Intervenants :**
 - Mme **DAVIN** – Conseillère en Mobilité
 - Mr **ZORZOANA** – Responsable Voirie
 - Mr **CLOSE** – INPP Police Grâce-Hollogne/Awans
 - Mme **BAILLIEN** - Éducatrice spécialisée – Service communal **ECPC**.

Excusés :

- Mme **PLUMACKER** - Éducatrice spécialisée – Service communal **ECPC**.

1. INTRODUCTION

La réunion a été mise en place à la demande des citoyens, dans la continuité des consultations citoyennes, dont les premières éditions se sont déroulées de février à juin 2022 avec comme objectifs de dynamiser la démocratie participative et d'instaurer une communication avec et vers les citoyens.

Les habitants de 9 quartiers ont été consultés et parmi les 8 thèmes prédominants ressortis dans chaque quartier, la Mobilité occupait la première place.

Une synthèse des sujets généraux, repris dans ce thème, a été présentée dans le but d'apporter certains éléments de réponses et/ou des pistes de solution.

Une précision importante est apportée : la Mobilité est un thème très vaste, qui ne dépend pas uniquement des autorités communales et qui s'étend au-delà du territoire de Grâce-Hollogne. Chaque décision doit être réfléchie et il en découle, à chaque fois, des conséquences positives et négatives.

2. STATIONNEMENT

❖ Le stationnement illicite :

- La plupart des quartiers, sont confrontés à des problèmes de stationnement sauvage ; en double file, sur les trottoirs, les passages piétons, les arrêts de bus, les pistes cyclables, devant des accès de garage ou d'autres véhicules, ... Ceux-ci sont particulièrement dommageables lorsqu'ils nuisent à la sécurité et au confort des déplacements des usagers faibles ou des services de secours, qu'ils provoquent des ralentissements du transport public, ...
- Les raisons évoquées par les infractions : « il n'y a pas de place devant l'endroit où je me rends ».

- Ce genre de comportements inciviques est souvent source de conflit de voisinage.

➤ **Actions menées et autres pistes de solution :**

- Il s'agit ici de faire respecter le Code de la route. Des actions policières sont primordiales et menées régulièrement (avertissement et puis sanction).
- La commune s'est dotée d'outils permettant de poursuivre les infractions au stationnement (l'agent constatateur a dressé à peu près 500 amendes administratives en un an, rien que pour le stationnement, sur base du Règlement général de police administrative).
- Le stationnement avec deux roues sur le trottoir ne peut s'effectuer que s'il y a, au minimum, 1,5 m d'espace libre pour y circuler.

❖ La loi de l'offre et de la demande :

- La voiture personnelle est un glouton de l'espace public (1,7 voitures par ménage), cet aspect nécessite de bien cerner l'usage des places et de prendre des mesures globales de gestion : maîtrise de l'offre, rotation des véhicules, ...
- La demande, qui varie beaucoup au cours de la journée, est confrontée à l'offre caractérisée, elle, par une relative rigidité. Concrètement, cela se traduit généralement par des périodes où la demande dépasse l'offre et d'autres où l'on relève la situation contraire.
- Pourquoi augmenter l'offre n'est pas une bonne idée ?
 - Cela crée un appel et une demande supplémentaires, tandis qu'une réduction de l'offre va entraîner un report modal partiel vers des alternatives à la voiture ;
 - Il n'est pas possible d'élargir l'espace public ;
 - Pousser les murs des maisons, abattre les arbres pour faire des places de parking, ce n'est pas une politique durable et viable, il faut prendre en considération la préservation du cadre de vie ;
 - Une grande partie de l'offre de stationnement se situe sur l'espace public, c'est-à-dire sur un espace rare où doivent cohabiter différentes fonctions et différents usages. Le stationnement se trouve donc en concurrence avec les autres fonctions de l'espace public.

➤ **Actions menées et autres pistes de solution :**

- Il nous est possible d'imposer des normes proportionnelles dans les nouvelles constructions ou les changements d'affectation, par exemple :
 - A l'heure actuelle, 4 architectes sont chargés d'analyser les demandes de construction et, notamment, de vérifier les aménagements de l'espace public bordant le projet. Jusqu'en 2014, il n'y en avait qu'un seul.
 - Pour chaque nouveau logement, 1,5 emplacements de parking devront être prévus en domaine privé afin d'obtenir le permis d'urbanisme ;
- On le voit : agir sur le stationnement privé est compliqué, nous sommes donc forcés de gérer la situation existante. Cette dernière demeure largement contrainte par l'importance actuelle du parc automobile et l'explosion des gabarits des véhicules, ainsi que par le fait que les nouveaux véhicules requièrent des aménagements techniques particuliers (borne électrique).
- Adapter nos quartiers à l'automobile et offrir la possibilité à tous de stationner sur son lieu de travail ou près de chez soi est une conception dépassée, souvent surévaluée. La

prise en compte de l'offre publique de stationnement est indispensable, mais des arbitrages sont nécessaires afin d'équilibrer les fonctions de l'espace public, selon les caractéristiques des lieux et les objectifs à atteindre.

- Le stationnement public peut être réglementé (interdit, payant, à durée limitée, ...) et réservé à certains usages (livraisons, handicapés, police, ...). Cette réglementation doit être analysée au cas par cas et être très largement motivée.
- Il ne suffit pas de déterminer des règles pour que tout devienne simple, il n'y a pas de politique de stationnement sans contrôles et sanctions, ce qui implique la mobilisation de personnel et d'agents.

❖ La carte « riverain » :

- Il est possible de faire bénéficier les riverains de certaines rues de facilités de stationnement, sur base d'une carte de « riverain », délivrée par l'Administration communale, aux conditions suivantes :
 - Délivrance à des personnes physiques ;
 - Le requérant doit prouver qu'il s'agit bien de sa résidence principale ;
 - Le véhicule du requérant doit être inscrit à son nom ou utilisé fréquemment par ce dernier (voiture de société, de location).

➤ **Pourquoi est-ce une « fausse bonne idée » ?**

- Des réservations de stationnement peuvent être créées pour les riverains. Cependant, celles-ci ne peuvent concerner tous les emplacements d'une rue !
- Les riverains disposant de cette carte sont exemptés de la limitation de la durée de stationnement.
- Il n'y a pas assez d'espace public pour absorber toutes les demandes.
- Elles impliquent une gestion administrative conséquente.
- Elles représentent un coût pour l'Administration et les riverains (500,00€/an).

❖ **Exemple** : Le projet d'aménagement de la Place Ferrer

- La Commune a initié le projet de réaménagement de cette place, inscrit dans le Plan Communal de Mobilité (PCM).
- Le PCM a été initié en 2012 (promesse de subside) et approuvé fin 2017 par le Conseil Communal. Ceci illustre bien la « lenteur » du temps administratif. Cet aménagement permettra de répondre aux enjeux suivants :
 - Sécurisation de l'espace et en particulier de l'accès à l'implantation scolaire ;
 - Enjeux économiques pour les petits commerces de proximité ;
 - Adaptation à l'évolution de la mobilité.
 - Amélioration de la qualité de l'espace public et de la convivialité.
- Chaque utilisation et utilisateur de la place et de ses abords, ont été pris en considération dans la réflexion du plan (piétons, PMR, bus articulés, car scolaire, fêtes et manifestations de quartier, bornes électriques pour les vélos et les voitures, ...) tout en conservant le nombre de places de parking.

3. VITESSE

Les plaintes concernant la vitesse au sein des quartiers sont nombreuses. Afin de les traiter, il y a plusieurs éléments à prendre en considération car ceux-ci modifient la manière d'agir :

- Le type : voirie large avec ou sans stationnement, belle ligne droite ou rue étroite et sinueuse ;
 - Le statut de voirie : communal ou régional ;
 - Selon que l'on soit sur un axe de communication ou une fine desserte de quartier (réseau viaire primaire ou secondaire) ;
 - Selon les fonctions existantes le long de la voirie (école, zoning, résidences, habitat dense) ;
 - Selon la vitesse réglementaire.
- ❖ Effet canyon et impression de vitesse :
- Lorsque l'on se retrouve dans une zone où les habitations sont proches de la voirie, des deux côtés, cela donne l'impression que les véhicules roulent à vive allure. Par ailleurs, avec les véhicules de plus en plus gros (type SUV), en tant que piéton, l'impression de vitesse est accrue.
- ❖ Objectivation :
- Préalablement à toute action, il y a lieu de chiffrer la quantité (nombre d'infractions et km/h dépassés).
- Plusieurs types d'analyse sont possibles :
 - Le placement de compteurs qui enregistrent et mesurent la vitesse réelle ;
 - Vitesse V85 = vitesse de référence :
C'est la vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des conducteurs. Cet indicateur est largement utilisé dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière pour, notamment, vérifier si une limitation de vitesse est cohérente avec le tracé de la route et de l'environnement.
 - Les policiers, avec radar, qui effectuent des contrôles, sanctionnent et vérifient les circonstances d'éventuels accidents ;
 - Les bases de données du SPW.
- ❖ Conditions de limitation de vitesse :
- La limitation de vitesse doit être accompagnée de mesures structurelles et d'aménagements, ce qui n'est pas possible partout et a un coût non négligeable. Chaque situation doit être analysée au cas par cas :
 - La géométrie de la route : le tracé de la route, le profil, son dévers ou encore la visibilité influencent la limite ;
 - La signalisation doit être adaptée à la réalité de terrain : la limitation de vitesse doit être crédible et cohérente, afin d'être respectée ;
 - Les mesures doivent être uniformes sur l'ensemble de l'itinéraire.
 - Les modifications de vitesse et les mesures d'accompagnement doivent être validées par l'autorité de tutelle (SPW).
 - Exemples concrets :
 - Rue des Dix-Huit Bonniers → la vitesse moyenne enregistrée était de 70 km/heure, en Zone 50, avec des pointes à 110 Km/h. Des aménagements ont donc été instaurés. De plus, de nombreux équipements ont été créés sur cet axe (crèche, Service Technique Communal, plaine de jeux, école de danse), imposant l'instauration d'une zone 30.
 - L'aménagement autour de la construction de la nouvelle école du Boutte → l'aspect mobilité a évidemment été pris en compte (zone 30, trottoirs, parking et stationnement) et des solutions, à moyen et long terme, ont été envisagées.

- Concernant la rue J.Rouyer, et maintenant plus largement dans le Boutte, constat est fait que la végétation a envahi une partie de l'espace, ce qui réduit, à certains endroits, la visibilité des usagers de la route. Il s'agit d'une plante très invasive du nom de « Renouée du Japon ». Elle a comme caractéristique de s'étendre très largement et rapidement. Plus elle est coupée et plus elle se propage. Aucune solution efficace sur le long terme n'a encore été trouvée. C'est une des raisons de l'installation, sur un des terrains, de moutons, ceux-ci ayant la particularité de se nourrir de cette plante et ainsi d'en limiter sa propagation. Mais cette solution n'est pas envisageable et concrétisable partout.

4. TRANSIT CAMION

- Le transit de camions est un vaste problème qui dépasse les frontières communales.
- Avant d'agir, nous devons nous poser ces questions : d'où viennent ces camions, où vont-ils et quel est leur rôle ?
- ❖ Mesures d'interdiction de passage :
 - Mesures physiques : en pratique, impossibles à mettre en place car les voiries doivent rester accessibles aux livraisons de mazout, services de secours, déménagements, travaux, ... ;
 - Excepté circulation locale : très peu dissuasif et difficulté de contrôle. De plus, l'obligation de trouver des itinéraires de déviation reporte le problème ailleurs.
- **Pistes de solution :**
 - Nous transmettons les interdictions aux fournisseurs de données GPS mais les GPS des camions doivent être mis à jour ;
 - A Fontaine, des aménagements de la voirie sont prévus afin de limiter le passage des poids-lourds et d'en réduire leur vitesse (effet de porte d'entrée dans une zone villageoise).
 - Lorsque des gros chantiers sont prévus sur le territoire, la Commune peut imposer certaines contraintes à la société en charge, à savoir :
 - Bâcher les camions ;
 - Veiller à l'état du chantier et de ses abords ;
 - Emprunter un itinéraire précis, afin d'éviter certaines rues ne permettant pas leurs passages intenses ;
 - Le cas échéant, la Société est mise en demeure et un état des lieux est rédigé, avec obligation de remettre la route en état.
 - Concernant le Plan de mobilité de l'aéroport, plusieurs mesures sont envisagées, dont, entre autres :
 - Le jalonnement des itinéraires pour poids-lourds ;
 - La création de zone de stationnement pour l'attente des poids-lourds.
 - Une réunion spécifique concernant le Plan de mobilité de l'aéroport sera programmée afin d'apporter plus de réponses.

5. PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM)

Le Plan Communal de Mobilité est un outil d'orientation stratégique. Il est le fil conducteur des projets communaux et supra-communaux. Voici plusieurs actions initiées :

- Répression du stationnement illicite ;
- Campagne de prévention sur l'obligation d'entretien des accotements ;
- Engagement de personnel supplémentaire au service communal de l'Urbanisme pour vérifier les mesures imposées dans les permis ;
- Mise en ordre de la signalisation et processus d'identification des sentiers et des venelles : « Rendez-vous sur les sentiers », organisation de balades, réfection de certaines venelles , ...
- Engagement de surveillants habilités et rues scolaires : difficultés de recrutement ;
- Création de pistes cyclables, de pistes suggérées, de pistes cyclo-piétonnes (contournement nord) ;
- Travaux en cours (échangeur 3 de l'autoroute E42) liés à l'aéroport ;
- Aménagements aux abords des écoles: réponse à l'appel à projet pour 8 implantations scolaires ;
- Transports publics (ligne 87 en 2025 – Bierset/Ans/Rocourt/Liers et la ligne 57, au départ des Guillemins, circule 24h/24) ;
- Volet routier - Phases de test → Concernant la proposition de mise en sens unique de la rue des Coqs, l'expérience rue Vert Vinave a démontré que celle-ci serait un échec au vu du rapport « coût/bénéfice » et des conséquences que cela engendrerait sur les autres axes. Cette fiche est donc à réanalyser et réorienter.
- Sécurisation :
 - Carrefour de l'Arbre à la Croix ;
 - Carrefour rues de Bierset - Diérain Patar ;
 - Mise en sens unique rue Ernest Solvay.

6. **ÉCHANGES et questionnements des citoyens présents**

- ❖ **Rue Forsvache** : Des démarches ont été introduites par les riverains et des aménagements doivent être apportés concernant l'accès au parking de la piscine afin de sécuriser les habitations, et ce à la suite de plusieurs incidents. Où en sont ces démarches ?
→ Le dossier est pris en charge par le service technique communal Voirie et la conseillère en Mobilité.
- ❖ **Crotteux – Aéroport** : À la sortie de la Zone Cargo, au niveau des nouveaux aménagements, les panneaux de déviation sont régulièrement manquants (tombés, mal placés, pas visibles, ...). Qui gère cette compétence et peut veiller à sa bonne gestion ? Il en va de même concernant le nettoyage des panneaux, qui sont parfois rendus illisibles lors de gros travaux sur le long terme.
→ Tous les chantiers sur la voie publique sont soumis à des normes et des obligations :
 - Un Arrêté de police prévoit les mesures de circulation et contraint les entrepreneurs à veiller aux déviations et à leur signalisation, sous peine de sanction.
 - Tout citoyen constatant des manquements peut en avvertir le service du Cabinet du Bourgmestre pour suite utile.
- ❖ **Dix-huit Bonniers** : les aménagements récents sont dangereux de nuit. Les catadioptres blancs sont invisibles.
→ Des aménagements supplémentaires sont prévus dans le courant du printemps prochain, en fonction des conditions météorologiques.

- ❖ **Rue du Sart-Thiri** : il y a de gros problèmes de vitesse et des accidents réguliers au carrefour avec la rue de l'Harmonie. Le problème est que la police n'est pas forcément informée des accidents qui sont réglés par un simple constat entre conducteurs. Ceux-ci n'entrent donc pas dans les statistiques et les bases de données.
→ Dans ces cas-là, les riverains peuvent prendre des photos et les transmettre, pour information, à la police et au Cabinet du Bourgmestre.
- ❖ **Rue de Ruy** : Une pétition a été déposée il y a quelque temps et jusqu'à présent, les riverains n'ont aucun retour. Est-il possible de savoir où cela en est ?
→ La problématique est intégrée à la réflexion du projet « Vieille Montagne ».
- ❖ **Voiture Radar de la police** : Pourquoi ne pas la placer à d'autres endroits plus stratégiques et aux heures où il y a plus de circulation ?
→ Les propositions ont été actées par la police.

Le Service ECPC (Égalité des Chances- Participation Citoyenne) :

Rue de l'Hôtel communal, 28

04/225.59.26

geraldine.plumacker@grace-hollogne.be - 0474/77.61.45

jessica.baillien@grace-hollogne.be - 0484/36.27.14