

VILLE D'ARLON**COMMISSION COMMUNALE DE MOBILITÉ DOUCE ET RÉDUITE (CCMDR)**

Réunion du 21 janvier 2025

NOM	REPRESENTATION	PRESENCE
Gervaise ROPARS	Présidente	P
Marc KERGER	Echevin de la Mobilité	P
Thibaut VINCENT	Conseiller en Mobilité	P
Cécile FRANCESCANGELI	Conseillère en Aménagement du Territoire et Urbanisme	P
Frédéric Bourguignon	Police Zonale	E
Pierre-Philippe BALON	Conseiller Arlon2030	
	Conseiller Arlon2030	
Henri MANIGART	Conseiller MRMCM	
Géraldine FROGNET	Conseillère Ecolo+	P
René TIMMERMANS	Conseiller Pour vous	E
Marielle FLAMMANG	ASBL Gestion Centre-ville	P
Catherine ARNOLD	ACIA	
Nathalie DANDOIS	ACIA	P
Daniel ANTOINE	Altéo	
Xavier BOUVY	GRACQ	
Paul FOGUENNE	GRACQ	E
Fabienne WILKIN	GRACQ	P
Michel BOUVY	Citoyen	P
Lucie BRAYE	Citoyenne	
Philippe CALLAERTS	Citoyen	P
Cédric DASNOIS	Citoyen	
Arnaud DELHEZ	Citoyen	
Fabrice DE BACKER	Citoyen	
Berthe FAUCONNIER	Citoyenne	
Romain FOUCART	Citoyen	
Thibault GRAISSE	Citoyen	
Michel GUSBIN	Citoyen	
Guirec HALFLANTS	Citoyen	P
Quentin LAMBERT	Citoyen	
Véronique MARTELLEUR	Citoyenne	E
Thomas MATHY	Citoyen	P
Michel MUSSOT	Citoyen	
Maxime NONDONFAZ	Citoyen	
Olivier PIROT	Citoyen	P

P: présent.e - : absent.e E: excusé.e R: représenté.e

François ROSSELJONG	Citoyen	
Damien SLEGTEN	Citoyen	P
Brigitte TROUSSON	Citoyenne	
Tom WUYTS	Citoyen	

Ordre du Jour:

1. Programme 2025 de la Commission de Mobilité
2. Charte d'extension du réseau de recharge pour véhicules électriques
3. Passage de câble de recharge pour véhicules électriques sur le trottoir
4. Divers

1. PROGRAMME 2025 DE LA COMMISSION DE MOBILITÉ

Les thématiques qui regroupent le plus d'intérêt sont (dans l'ordre) :

- Intérêt très élevé : Les aménagements des passages pour piétons/traversées PMR ; Les enjeux de la mobilité PMR ; La gestion des chantiers et la continuité des mobilités
- Intérêt élevé : L'émancipation à la voiture en ville;
- Intérêt moyen : La continuité des itinéraires cyclables ; L'utilisation des parkings vélo en ville;
- Intérêt faible : Le réaménagement de la rue de Sesselich ; La mobilité du genre

On propose de mettre en priorité 1 les deux thématiques liées à la mobilité réduite et de consacrer une réunion entière à cela ; on n'y parlera pas que des passages pour piétons mais aussi d'autres éléments, comme l'accès aux écoles, la hauteur des potelets etc. Une journée « Vis ma vie en tant que PMR » peut être pertinente ; une autre possibilité étant de consulter des acteurs de terrain (association experte en matière de normes PMR, PMR eux-mêmes, organismes spécialisés...).

Il y a une remarque pertinente comme quoi tout ceci ne dispense pas la Ville de mettre en œuvre le reste des mesures du PCM, dont les villages 30.

Dans la thématique « *La gestion des chantiers/continuité des mobilités* », nous pourrions aborder le trafic de fuite généré par un chantier sur les voiries connexes (parking sauvage, vitesse,...). On propose de travailler sur deux cas d'étude : un chantier passé et déjà terminé (analyse des mesures proposées et mises en œuvre par la Ville, tirer les conclusions) et reporter la réflexion sur un chantier futur. Par ailleurs, en ville, la Commission s'emparera du sujet pour analyser les problèmes en matière de circulation piétonne. Cela permettra d'écrire une checklist des éléments à vérifier et fournir quelques pistes d'amélioration.

« *L'émancipation à la voiture en ville* » : on pourrait y aborder les parkings de délestage en bordure de ville, les manières d'y arriver et, surtout, comment se déplacer à pied/vélo/bus à partir de là ?

Les débats sont intéressants et il est convenu de commencer avec la thématique de la gestion des chantiers : le Conseiller en Mobilité a déjà des idées d'organisation de réunion et cela pourrait s'organiser relativement rapidement, sans intervention externe.

2. CHARTE D'EXTENSION DU RÉSEAU DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES & PASSAGE DE CÂBLE DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR LE TROTTOIR

Les deux points sont abordés au cours d'une même discussion de groupe. Les problématiques sont les suivantes :

Demandes d'installations de chargeurs par des entreprises : la Ville n'a pour l'instant aucune vision stratégique sur le déploiement de chargeurs (semi)rapide accessibles au public. Outre la suroffre, le réel problème est que certaines zones de la commune risquent d'être délaissées au détriment d'autres zones, où il y aura affluence d'éléments de recharge sur l'espace public (et augmentation du trafic induit par l'arrivée d'automobilistes).

Installation d'une borne privée en façade : Quelle attitude la Ville devrait-elle adopter face aux demandes de particuliers qui souhaitent installer une borne de rechargement de (leur) véhicule électrique en façade, au détriment de l'aspect esthétique de la rue et, surtout, de la mobilité piétonne ?

Passage de câble en travers du trottoir pour recharger le véhicule électrique : de nombreuses solutions existent et sont mises en place, avec plus ou moins de succès dans d'autres communes. Sous quels critères peut-on autoriser le passage de câble en travers du trottoir ? Comment organiser celui-ci, techniquement parlant ?

Après discussion, les propositions sont les suivantes :

a) Charte d'extension du réseau de recharge pour véhicules électriques

Il faut développer le réseau de recharge moyen sur les parkings publics existants: gare, Chasseurs Ardennais, Léopold, ISMA, Maison de la Culture, Saint Martin, Hôtel de Ville, hôpital, Plaine des Manœuvres, Henri Busch ; principalement à proximité des commerces qui constituent un facteur d'attraction supplémentaire. A noter que l'hypercentre doit en être exclu pour ne pas générer de trafic d'attraction (Grand Place).

Si une borne rapide à proximité de l'échangeur E411/N82 est nécessaire, le site proposé (sur l'échangeur même) n'est peut-être pas le meilleur : on pourrait effectivement profiter de la station CNG pour mettre des chargeurs rapides juste à côté.

Dans les villages, seules des bornes lentes peuvent être envisagées, et encore : la plupart des habitations ayant une possibilité de stationnement sur domaine privé, c'est au citoyen à s'arranger en ce sens et un refus par défaut est donc proposé (tant pour l'installation d'une borne privée en façade que d'une borne publique). Toutefois, certains villages possèdent un centre relativement dense (maisons mitoyennes sans stationnement sur domaine privé, immeubles à appartements) et une exception est proposée pour ceux-ci. Dans ces cas-là, il y a unanimité pour proposer une borne de recharge lente, sur domaine public et à proximité directe d'un lieu attractif pour le public : église, salle de village, école, place publique.

b) Installation d'une borne privée en façade

On préconise d'optimiser l'espace en concentrant les bornes sur les parkings publics. Aucune gêne ne peut intervenir sur les trottoirs. L'initiative de la Ville de Ath est intéressante mais il faut déterminer une clé d'implantation de telles bornes privées/publiques. A l'image des boxes vélos, on rassemble les bornes à un endroit : celles-ci sont installées par le privé, sous concession, et accessibles par le public. L'installation des bornes doit être conditionnée aux rues sans garage. Les bornes sont le long des pénétrantes idéalement, afin de ne pas générer de trafic inutile dans le quartier. Une attention devrait être portée aux nouveaux projets immobiliers afin de les inciter à gérer ce genre de problème dans leur propre parking.

c) Passage de câble en travers du trottoir

La potence semble être la solution la moins impactante du point de vue de la mobilité et de la dégradation des trottoirs. A l'image des bornes qui représentent un problème pour la mobilité des piétons, les câbles doivent être interdits : aux utilisateurs à marcher quelques centaines de mètres pour aller jusqu'à la borne. L'interdiction doit idéalement arriver dès à présent afin de ne pas générer de problématique mais, d'un point de vue plus pragmatique, on propose la solution du tapis : facile à placer et enlever, il ne laissera aucune trace sur le domaine public une fois l'interdiction d'application.

3. DIVERS & PROCHAINE RÉUNION

a) Pollution de l'air en ville

Un point sera fait sur les indicateurs de qualité de l'air présents sur les panneaux d'entrée de ville. La Ville a-t-elle des obligations concernant la communication au public ? Quels sont les leviers pour faire baisser cette pollution ? Une communication devrait être envisagée.

b) Autre

Présentation des trottoirs 2025.

Prochaine séance le 11/03. Commencer avec les trottoirs !

Clôture de séance à 22h05.

Fait à Arlon, le 22 janvier 2025.

Thibaut VINCENT, Conseiller en Mobilité