

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

Réunion du 28 avril 2021

NOM	REPRESENTATION	CONTACT	PRESENCE
Gervaise ROPARS	Présidente	gervaise.ropars@hotmail.com	P
Kamal MITRI	Echevin de la Mobilité	kamal.mitri@arlon.be	P
Thibaut VINCENT	Conseiller en Mobilité	thibaut.vincent@arlon.be	P
Cécile FRANCESCANGELI	Aménagement Territoire	cecile.francescangeli@arlon.be	E
Frédéric BOURGUIGNON	Police Zonale	frederic.bourguignon@police.belgium.eu	P
Marie BLEROT	Conseillère Arlon2030	marieblerot@gmail.com	P
Pierre-Philippe BALON	Conseiller Arlon2030	pierrephilippebalon@gmail.com	P
Henri MANIGART	Conseiller MRMC	henrimanigart@skynet.be	P
Géraldine FROGNET	Conseillère Ecolo+	lettre.ecarlate@skynet.be	P
René TIMMERMANS	Représentant Pour vous	timmybarnich@gmail.com	-
Marielle FLAMMANG	ASBL Gestion Centre-ville	marielle.flammang@arlon.be	-
Zipporah SOXHLET	ACIA	zipporah.soxhlet@gmail.com	-
Daniel ANTOINE	Altéo	antoine.daniel62@gmail.com	P
Xavier BOUVY	GRACQ	arlon@gracq.be	-
François SPRUMONT	GRACQ	f.sprumont@gmail.com	-
Xavier BONTEMPS	Citoyen	bontemps@stimulus.lu	-
Philippe CALLAERTS	Citoyen	philippe.callaerts@laposte.net	-
Marc CONZEN	Citoyen	-	E
Norbert COURTOIS	Citoyen	courtois.n@gmail.com	-
Michel BOUVY	Citoyen	michel.bouvy@scarlet.be	E
Yannick DELACROIX	Citoyenne	fb684590@skynet.be	-
François GOERGEN	Citoyen	francoisgoergen@hotmail.com	P
Guirec HALFLANTS	Citoyen	halfiants@netc.eu	P
Johanna JACOB	Citoyenne	johanna@commonparadox.com	-
Godefroid LAMBORAY	Citoyen	godefroid.lamboray@gmail.com	-
Elise MONSEUR	Citoyenne	elise_monseur@hotmail.com	-
Vincent MORNARD	Citoyen	vmornard@voo.be	-
Maxime NONDONFAZ	Citoyen	maxime.nondonfaz@icloud.com	-
Damien SLEGTEN	Citoyen	dslegten@gmail.com	P
Brigitte TROUSSON	Citoyenne	briggittetrousson@hotmail.com	-

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

Ordre du Jour:

1. Fermeture de la rue du Lingenthal lors de la migration des batraciens – *en présence de l'Observatoire de l'Environnement*
2. Wallonie Cyclable – création de la Commission Vélo
3. RézoPouce – initiative de covoiturage organisé
4. Sécurisation du carrefour Faubourgs/Castilhon : utilité d'un vert intégral piétons ?
5. Suppression du passage à niveau de Sterpenich – information
6. Zone 30 dans les villages – état d'avancement

1. FERMETURE DE LA RUE DU LINGENTHAL LORS DE LA MIGRATION DES BATRACIENS

En 2021, sur les 2 mois de migration, près de 1800 batraciens ont été déplacés par les bénévoles, avec un pic de 500 individus en 24h. Cette migration dépendant fortement des températures minimales la nuit, le phénomène peut s'étaler comme en 2021 sur près de 2 mois ou se concentrer sur quelques semaines. C'est très difficile à prévoir, ce qui a un impact à terme car cela nécessite une forte mobilisation de bénévoles.

La rue du Lingenthal étant une voirie fréquentée par des véhicules motorisés, plusieurs dispositifs ont été testés:

- En 2020: limitation de la vitesse à 30 km/h et installation de chicane avec barrage de bâches
- En 2021: fermeture totale de la voirie avec barrage de bâches

Le barrage de bâches a pour but de pouvoir effectuer un recensement des batraciens qui migrent mais, à plus longue échéance, il est prévu de ne plus avoir recours à ce dispositif car il est nuisible aux batraciens eux-mêmes (stress, prédation,...).

Le dispositif de 2020 s'est avéré totalement inefficace, tant pour les batraciens (une vitesse supérieure à 30 km/h souffle littéralement l'individu, ce qui peut le blesser ou le tuer) que pour les bénévoles qui ne se sentaient pas en sécurité. En 2021, c'était par contre très efficace; très peu de retours négatifs ont été enregistrés, à l'exception de ceux des services postaux et de ramassage des déchets qui ne pouvaient plus accéder à certaines habitations. Une solution a également dû être trouvée pour laisser passer un agriculteur qui avait besoin d'accéder à ses parcelles situées de l'autre côté de la zone fermée.

Du point de vue de la mobilité, cette fermeture a en effet généré peu de contraintes dans la mesure où des alternatives pour rejoindre Eischen depuis le centre de Waltzing existent et sont parfaitement crédibles: que ce soit par la Renterkapell ou l'avenue de Mersch via la rue de la Petite Gaischel, le temps de parcours est similaire au passage par la rue du Lingenthal. Il ne semblerait par ailleurs pas qu'il y ait eu d'augmentation significative de trafic au chemin de la Renterkapell lors de cette période.

L'Observatoire de l'Environnement (ObsE) propose dès lors, sur base des 3 arguments suivants, à la Commission de Mobilité de procéder à une fermeture définitive de la rue du Lingenthal:

1. Biodiversité

Durant la période de fermeture, une augmentation de la biodiversité dans la zone a été observée, ce qui pourrait être interprété comme reflétant le besoin d'un corridor écologique. D'une manière plus interactive avec les humains, des ruches pourraient alors être implantées et des panneaux didactiques sur la migration des batraciens installés.

2. Mobilité douce

De nombreux piétons (présence d'un sentier GR) et cyclistes (liaison Arlon – Eischen) passent par cette rue. Or, il n'y a actuellement ni trottoir ni piste cyclable sécurisée à cet endroit où la vitesse reste autorisée jusqu'à 90 km/h.

3. Lieu de convivialité

Il semblerait que ce lieu présente un potentiel élevé en matière d'attractivité des marcheurs et cyclistes habitant à l'est d'Arlon, à l'image de ce que le bois du Beynert représente pour les habitants de l'ouest de la commune.

Pour la Ville d'Arlon, une fermeture de la voirie aurait bien sûr des impacts non négligeables, à nuancer toutefois au regard des avantages suivants:

- Il est moins cher de poser une borne amovible que de construire un trottoir et une piste cyclable;
- Image positive d'une ville agissant en faveur de la biodiversité;
- Pas de dépense pour la création d'un crapauduc, qui se révélerait autrement indispensable à long terme;
- Pas besoin de créer une piste cyclable dans les bois entre Arlon et Eischen comme le préconise le Plan Communal de Mobilité

L'ObsE, qui en a également discuté plusieurs fois avec les riverains, révèle en outre que tous sont favorables à la mise en place d'une borne amovible, qui permettrait de passer aux services postaux, de ramassage des déchets, d'urgence et (bien sûr) des riverains eux-mêmes pour accéder à leur domicile. La réponse est toutefois plus nuancée lorsqu'il s'agit de fermer totalement la rue au moyen d'une borne basse de type "Seylerhoff".

Toutefois, il ressort que ce projet de fermeture nécessite une consultation d'autres acteurs, mêlant ici des aspects d'environnement, de loisirs et de mobilité. Par conséquent, la Commission prend acte de la proposition de l'ObsE et du fait que cette fermeture temporaire à l'occasion de la migration des batraciens a permis de répondre aux demandes de riverains et de mettre en lumière certaines demandes en matière de loisirs sans générer trop d'inconvénients. La Commission invite donc l'ObsE à remettre un dossier en ce sens au Collège.

La Commission remercie l'Observatoire de l'Environnement pour sa présentation et ses propositions.

2. WALLONIE CYCLABLE – CRÉATION DE LA COMMISSION VÉLO

Dans la mesure où la Région wallonne impose, dans le cadre de l'attribution à la Ville d'Arlon des subsides "Wallonie Cyclable" d'un montant de 1 200 000 €, la création d'une Commission Vélo, la Commission de Mobilité Douce et Réduite acte la création d'une Commission Vélo. Concrètement, celle-ci sera apparentée à la CCMDR, vu que la majorité des membres de cette nouvelle commission font déjà partie de la CCMDR; ainsi, les nouveaux membres de cette Commission Vélo seront d'office intégrés à la CCMDR afin de partager les débats, de faire remonter les idées et de faire le lien avec les projets plus globaux de la CCMDR. Ainsi, pour tout aménagement de voirie, l'avis de la CCMDR sera non seulement requis mais en plus prépondérant par rapport à l'avis de cette Commission Vélo et, ce, en vertu du principe STOP qui prévoit d'accorder la priorité aux piétons avant les cyclistes.

L'accès à cette nouvelle commission sera ouvert à tous, cyclistes et non cyclistes, dans un but de rassemblement des idées afin de ne pas recueillir que l'avis de cyclistes avertis dont les besoins et envies en matière d'infrastructure ne sont pas les mêmes que ceux des cyclistes novices.

Il est proposé d'inciter tout particulièrement les professeurs (dont certains agissent déjà dans le cadre du Brevet du Cycliste) et les membres de la Maison des Jeunes à y prendre part.

3. RÉZOPOUCE – INITIATIVE DE COVOITURAGE PARTAGÉ.

RézoPouce, c'est une initiative de covoiturage organisé dont l'implantation dans 8 communes du sud-Luxembourg est mise en œuvre par la Fondation Rurale de Wallonie (la commune de Saint-Léger étant à la source l'impulsion de base). L'objectif est de fournir une solution de mobilité alternative en

milieu rural pour les personnes n'ayant pas la possibilité/l'envie de se déplacer avec un véhicule personnel ou en transport en commun. Ce système fonctionne très bien en France, où il s'étend de plus en plus. La seule condition imposée par les créateurs de RézoPouce est qu'il faut s'appuyer sur un bassin de vie d'au moins 60 000 habitants afin d'avoir statistiquement assez de conducteurs pour proposer des trajets rapidement et assez de passagers pour que les conducteurs se sentent utiles.

Le coût de mise en place du système sera pris en œuvre par les 8 communes participantes, dont Arlon; celles-ci sont regroupées sur l'axe Arlon – Virton et l'axe Saint-Léger – Marbehan. Plusieurs membres ont à cet effet souhaité que plus de communes puissent y prendre part, notamment Aubange, afin d'étoffer l'offre et la demande en covoiturage. Cette demande sera relayée à la prochaine réunion plénière de RézoPouce, dont font partie les représentants des communes concernées, la Fondation Rurale de Wallonie et enfin au moins 1 citoyen par commune. Pour Arlon, Damiens Slegten se porte volontaire à cet effet.

4. SÉCURISATION DU CARREFOUR ENTRE LA RUE DES FAUBOURGS ET LA RUE LÉON CASTILHON – UTILITÉ D'UN VERT INTÉGRAL?

Un vert intégral, c'est une phase de feu dans un carrefour au cours de laquelle l'ensemble du trafic automobile est totalement immobilisé et toutes les traversées piétonnes passent au vert.

Cette proposition faite à la Commission découle de multiples plaintes adressées à la Ville par des piétons faisant état de leur sentiment d'insécurité très élevé aux traversées de ce carrefour; il s'agit essentiellement de parents conduisant leur enfant à l'école de la rue de Neufchâteau, mais pas seulement. Ce sentiment d'insécurité est différent à chaque traversée:

- Rue de Neufchâteau: le passage pour piétons étant très en retrait du carrefour afin d'avoir une traversée la plus courte possible, les voitures qui tournent à gauche/à droite pour descendre cette rue ont le temps de prendre de la vitesse avant d'arriver au niveau du passage pour piétons. Les véhicules ne s'arrêtent pas toujours et les piétons ont peur.
- Rue Léon Castilhon: la traversée est très en oblique et les bus qui l'empruntent depuis la rue de Neufchâteau ratent parfois leur virage, mordant sur le trottoir.
- Rue des Faubourgs: la visibilité est réduite sur le passage pour piétons pour les véhicules venant de la rue Léon Castilhon, ce qui engendre un arrêt au dernier moment de la part de l'automobiliste, générant de l'insécurité pour le piéton.

Comme on peut donc le constater, le déplacement d'un passage pour piétons ne semble pas constituer une solution optimale vu que, si le problème initial est supprimé, un autre apparaît systématiquement: trop proche du carrefour, la visibilité réciproque piéton/automobiliste n'est pas assurée; trop en retrait du carrefour, les véhicules prennent de la vitesse et le piéton prend peur.

Il est enfin à souligner que la situation de ce carrefour en zone 30 n'entre pas en compte dans la présente réflexion: en effet, il est quasiment impossible pour un véhicule tournant à gauche ou à droite de dépasser le 30 km/h avant d'arriver sur le passage pour piétons. Le fait que les véhicules circulant sur l'axe Neufchâteau/Faubourgs ne respectent pas cette limitation n'intervient donc pas.

Les réflexions de la Commission s'orientent sur 2 axes: la traversée diagonale et la perte de capacité du carrefour.

Le carrefour n'étant pas dessiné selon une croix à angles droits, la Région (gestionnaire de ce carrefour) ne souhaite pas réaliser de traversée diagonale car cela poserait des problèmes de sécurité pour les piétons en cas de panne des feux et l'une de ces traversées (depuis l'école communale vers le Square Astrid) serait trop longue pour la phase de vert permise. Les membres insistent toutefois sur le fait que, en cas de mise en œuvre d'un vert intégral, les piétons prendront très vite l'habitude de traverser en diagonale. Il sera donc de nouveau demandé à la Région de prendre en compte ce critère pour réaliser au moins la traversée diagonale entre la Place Schalbert et le magasin du photographe.

En l'absence de ces traversées diagonales, la durée du vert intégral ne permettant en aucun cas de réaliser 2 traversées d'un coup, le piéton devra obligatoirement attendre la phase de feux suivante pour traverser. La perte de temps par rapport à la situation actuelle est dès lors évidente. Toutefois, il semblerait que très peu de piétons effectuent cette double traversée, la plupart remontant la rue de Neufchâteau vers le centre-ville (Institut Cardijn notamment) ou allant de la rue de Bastogne vers la gare (ISMA, école communale).

La Région a également insisté sur le fait que, si le changement des phases de feu était possible, cela aurait toutefois une incidence certaine sur la capacité du carrefour. Un comptage réalisé en heure de pointe du matin (septembre 2020) a révélé que le carrefour tournait à environ 50% de sa capacité; la création d'un vert intégral, au cours duquel tous les véhicules sont à l'arrêt, entraînerait une chute de capacité: 90% de la capacité du carrefour serait alors utilisée. Par conséquent, il n'est pas impossible que des remontées de files se créent en heure de pointe, raison pour laquelle la Commission émet des réserves à la mise en place de ce vert intégral, particulièrement concernant la rue de Bastogne où des remontées de files peuvent également paralyser la rue du Dispensaire en heure de sortie de l'ISMA.

La Commission est donc partagée sur le sujet mais, dans la mesure où un changement des phases de feux de signalisation peut facilement être fait et défait, elle invite le Collège à demander à la Région un test d'une durée d'au moins un mois afin de se faire une idée sur le changement du sentiment d'insécurité des piétons et les potentielles remontées de files en heure de pointe. Une communication devra impérativement être mise en œuvre lors de ce test: information pour les parents de l'école communale, via des panneaux pour informer les piétons aux différentes traversées et bien sûr via les canaux habituels de la Ville.

ATTENTION: des renseignements complémentaires devront également être demandés à la Région concernant la complémentarité d'un vert intégral avec un feu sonore. Même si ce carrefour n'en est pas équipé, il n'est pas impossible qu'il le devienne dans le futur.

5. SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU DE STERPENICH – INFORMATION

La Commission s'inquiète des conséquences du contournement induit par la fermeture du passage à niveau de Sterpenich sur le trafic dans le village d'Autelbas-Barnich et, plus particulièrement, devant l'école de Barnich-Sterpenich.

En ce qui concerne le croisement avec le cheminement cyclo-piéton reliant les deux villages, la question se pose de créer un passage dénivelé, que ce soit pour le cheminement ou le trafic automobile. La sécurisation de ce carrefour s'annonce en effet compliquée, dans la mesure où un contrôle de vitesse y sera quasiment impossible.

Au final, plusieurs membres (dont la police) font état de leurs doutes sur l'utilité réelle d'un contournement: si l'objectif est de diminuer le trafic de transit dans le village de Sterpenich, créer un contournement risque en effet de simplement reporter le problème sur le village d'Autelbas-Barnich. Or, la position du contournement implique que le flux de transit passerait alors devant l'église du village, à un endroit très étroit où la réalisation d'un trottoir n'est pas possible et devant l'école de Barnich-Sterpenich. La sécurité des enfants et des habitants n'est donc pas assurée. Le trafic de transit par cet itinéraire est quasiment inévitable dans la mesure où la voirie de contournement aura une vitesse limitée à 90 km/h hors agglomération; sans prendre en compte que cela n'est pas compatible avec un carrefour sécurisé avec le cheminement cyclo-piéton, pour lequel des aménagements contraignants devraient alors être mis en place, la vitesse de passage entre la N4 et l'autoroute en serait même peut-être améliorée par rapport à l'actuelle traversée de Sterpenich. Par conséquent, le transit par le village d'Autelbas-Barnich pourrait dès lors être plus important que ce qu'il n'est actuellement dans Sterpenich.

La Commission insiste sur le fait que le trajet sur cette voirie de contournement doit être rendu le moins incitant possible afin de ne pas générer de trafic de transit à travers le village d'Autelbas-Barnich,

d'autant plus que ce dernier ne possède pas les infrastructures de ralentissement de vitesse qu'a Sterpenich.

La question se résume au final à savoir si l'on désire privilégier la vie locale ou l'accès au zoning: dans le premier cas, on ne construirait pas de contournement et les habitants de la rue de Grass situés au sud des voies de chemin de fer pourraient accéder à la N4 via la rue Laïperwee, qui serait alors déclassée (de "chemin réservé" F99 à une voirie normale"). Cette dernière ne serait par contre pas réaménagée et le bi-bande resterait tel quel, ce qui peut être l'un des dispositifs les plus incitatifs à rouler lentement. A contrario, cela impliquerait que le TEC ne pourrait alors pas desservir le zoning s'il garde le passage par les villages.

6. ZONE 30 DANS LES VILLAGES – ÉTAT D'AVANCEMENT

Vu l'heure tardive, ce point est reporté à la prochaine séance.

7. DIVERS

Les demandes pour repeindre les passages pour piétons et en créer un nouveau ont été transmises.

La prochaine réunion a été fixée au 27 mai 2021. Les points à l'ordre du jour seront:

- Zone 30 dans les villages
- Marché "Trottoirs 2021"

Clôture de séance à 23h00.

Fait à Arlon, le 3 mai 2021.

Thibaut VINCENT, Conseiller en Mobilité