

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

Réunion du 27 mai 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	E
Pierre-Philippe BALON	Conseiller Arlon2030	pierrephilippebalon@gmail.com	-
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	-
Catherine ARNOLD	ACIA		E
Daniel ANTOINE	Altéo	antoine.daniel62@gmail.com	P
Xavier BOUVY	GRACQ	arlon@gracq.be	P
François SPRUMONT	GRACQ	f.sprumont@gmail.com	-
Xavier BONTEMPS	Citoyen	bontemps@stimulus.lu	-
Philippe CALLAERTS	Citoyen	philippe.callaerts@laposte.net	-
Marc CONZEN	Citoyen	-	P
Norbert COURTOIS	Citoyen	courtois.n@gmail.com	-
Michel BOUVY	Citoyen	michel.bouvy@scarlet.be	-
Yannick DELACROIX	Citoyenne	fb684590@skynet.be	-
François GOERGEN	Citoyen	francoisgoergen@hotmail.com	P
Guirec HALFLANTS	Citoyen	halfiants@netc.eu	-
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	P
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. Villages 30 – Mise en œuvre
2. Aménagements ponctuels des trottoirs

## 1. ZONES 30 DANS LES VILLAGES

L'objectif de ce point est de déterminer la méthodologie de mise en œuvre des zones 30 dans les villages, dans la suite de ce qui a été préconisé dans le Plan Communal de Mobilité d'Arlon. Ce dernier ne fournissant toutefois aucun calendrier, ordre de "préférence" ou méthodologie de mise en œuvre, la Commission de Mobilité a pris l'initiative d'entamer une réflexion sur le sujet.

Propos préliminaires de la Police quant à l'installation de radars dans les zones 30: les contrôles qui sont actuellement réalisés dans les zones 30 [d'abord d'école] sont toujours effectués durant les heures d'entrée ou de sortie des classes, c'est-à-dire à des moments de la journée où l'automobiliste doit avoir une vigilance accrue. Or, ceux-ci établissent un taux d'infraction variant entre 10% et 25%, selon la zone 30 contrôlée, malgré la signalisation préventive bien présente aux écoles. *Le radar répressif n'est donc pas une solution en soi.*

Après une première proposition d'établissement d'une priorisation entre les villages, les membres de la Commission souhaitent au contraire que l'on se concentre sur la mise en zone 30 de plusieurs villages d'un coup. Ces zones 30 devront avoir mis l'accent sur les éléments suivants:

- Effet de porte fort: le simple changement de revêtement n'est pas suffisant (ex: route de Neufchâteau à Heinsch, la zone 30 est très peu respectée);
- Visibilité: la zone 30 doit être continue de part en part, tout en ayant des aménagements qui reflètent la limitation de vitesse. Ceux-ci peuvent être temporaires dans un premier temps (marquage du F4 en entrée de zone, pots de feurs,...);
- Cohérence dans l'étendue: la zone 30 doit être centrée sur les lieux d'attractivité des villages et là où la densité de population est la plus élevée car c'est là qu'elle aura le plus de poids aux yeux de l'automobilistes. Par contre, sur les voiries régionales, la zone 30 n'est pas crédible. Attention que si la zone 30 doit commencer à l'entrée du village, il faut prévoir une zone tampon pour passer graduellement de 90 km/h à 30 km/h;
- Communication: il faut prévoir un gros effort de communication lors de la mise en place des zones 30, quitte à engager un bureau spécialisé à cet effet. Exemples:
  - o Dans une traversée de village de 500 m de long, on perd 6 secondes à rouler à 30 km/h par rapport à 50 km/h
  - o Le risque de mortalité pour un piéton en cas d'accident avec un véhicule roulant à 50 km/h est de 60% contre 15% à 30 km/h
  - o L'objectif est de rendre la marche dans les villages plus agréable

Sur cette base, il est demandé au Conseiller en Mobilité de réaliser une cartographie reprenant les éléments suivants:

- Zones 30 actuelles/à prolonger/à créer
- Aménagements déjà existants pouvant être intégrés dans une zone 30
- Projets de voirie en zone 30 (objectif: insister sur la concordance du réaménagement avec le 30 km/h)
- Points d'intérêts à sécuriser: écoles, églises, plaines de jeux,...

A partir de là, il pourrait être décidé de mettre d'un coup en zone 30 les villages où les conditions s'y prêtent; dans les autres, un focus serait réalisé sur les écoles.

## 2. AMÉNAGEMENTS PONCTUELS DE TROTTOIRS 2021

Vu le nombre croissant d'aménagements ponctuels de trottoirs à réaliser (mise aux normes PMR, réparation de dégâts localisés sur une petite surface), la commune a fait appel pour les 3 prochaines années à une société externe spécialisée dans les petites réparations. Le budget alloué, à partager avec les petits aménagements de voirie (aménagement de zone 30, réparations urgentes,...) est de 100 000 € par an.

L'objectif ici est de proposer au Collège une méthodologie en vue d'établir une priorisation des aménagements à inscrire dans le cadre de ces travaux. On pense, entre autres, aux éléments suivants:

- Priorité sur base d'une localisation géographique? Sur base d'un axe stratégique "piétons"?
- Privilège à accorder à certaines zones (répartition ville/village)?
- Faut-il se concentrer sur les trottoirs (le linéaire) ou les passages pour piétons (mise aux normes PMR)?

Après débats, le consensus est le suivant:

- Il faut privilégier les lieux de fréquentation élevée (environs de la gare, des écoles, de la zone de marché) les liaisons entre eux (avec un focus particulier sur la Maison des malvoyants);
- Il faut se concentrer en premier sur les aménagements les plus éloignés de la norme PMR ;
- Clé de répartition ville/village de 70/30 globale sur les 3 ans;
- Il faut privilégier l'efficacité à la perfection: beaucoup de lieux "presque très bien" sont préférables à quelques lieux réaménagés en "parfait".

Un cadastre des réfections locales des trottoirs est donc à prévoir avec, en plus, un cadastre des passages pour piétons en ville. La Commission suggère en outre que, à l'avenir, la commune prévoie un budget spécifique pour les élargissements de trottoirs dans les zones les plus fréquentées par les piétons.

## 3. DIVERS

Il est proposé à la commune d'acquérir des panneaux de sensibilisation du style "Roulez prudemment" et de les installer aux poteaux où des radars préventifs ont été retirés dans les villages. Toujours dans les villages, il est demandé à la commune de communiquer sur la façon adéquat de se stationner (lorsque la largeur le permet, en voirie et non sur le trottoir).

La prochaine réunion a été fixée au 6 juillet 2021. Les points à l'ordre du jour seront:

- Réaménagement de l'avenue du 10<sup>ème</sup> de Ligne
- Réaménagement de la Plaine des Manœuvres
- Etat d'avancement de la cartographie des zones 30

Dans l'éventualité où les auteurs de projet n'auraient pas terminé les plans pour cette date, la réunion pourrait être reportée au mois de septembre.

---

*Clôture de séance à 22h35.*

Fait à Arlon, le 14 juin 2021.

Thibaut VINCENT, Conseiller en Mobilité