



Ensemble, pour des villages vivants



Commune de Saint-Léger

OPÉRATION DE DÉVELOPPEMENT RURAL

Compte-rendu du GT de la CLDR « Sécurité routière » du 01 décembre 2016

Tintigny, le 8 décembre 2016

Participants :

- *Pour la CLDR* : M. RONGVAUX (bourgmestre), M. LEMPEREUR (échevin), Anne OBCHETTE, Serge CAPON, Christian BILOCO, Joseph CHAPLIER, Léon HISSETTE, Eric THOMAS
- *Invité par la CLDR* : Patrick DEMAZY (coordinateur PLP : agent de liaison police-citoyen pour la commune de Saint-Léger)
- *Pour la Fondation Rurale de Wallonie* : Nicolas LECUIVRE, Annick SAMYN
- *Pour le bureau d'étude Territoires* : Christine PIERARD

Ordre du jour :

GT spécifique à la thématique « sécurité routière »



I. Mise en contexte

1. Objectifs de la séance

Les agents de la FRW introduisent la séance en rappelant qu'il s'agit ici d'un groupe de travail non public organisé dans le cadre des travaux de la CLDR.

Il est réalisé dans l'objectif de faire le point sur une composante particulière de la thématique « cadre de vie », plus particulièrement en lien avec les notions d'aménagement du territoire et de mobilité : la sécurité routière.

La sécurité routière recouvre dès lors les aspects liés à la vitesse de la circulation, le trafic, l'état de la voirie, les aménagements de sécurité pour les divers usagers et la signalisation. Ces aspects de la vie en collectivité, aussi peu fédérateurs soient-ils, recouvrent une importance toute particulière pour les habitants.

2. Méthodologie proposée

Il est proposé aux participants, regroupés autour d'une seule table, d'organiser leur réflexion sur base d'une carte où peuvent être placées des gommettes aux endroits problématiques, en parcourant dans un premier temps les remarques effectuées lors des séances de consultation villageoises (celles qui ont été infirmées ou pour lesquelles une solution a d'ores et déjà été mise en place par la Commune ne sont pas reprises ci-dessous).



En guise d'illustration : partie du support utilisé pour organiser la réflexion

3. Contexte communal

M. le Bourgmestre introduit la réunion par un point sur les caractéristiques communales en matière de sécurité routière. Il signale que la commune est assez facile à gérer à ce point de vue, car, à côté des deux voiries régionales qui traversent la commune, elle ne possède que 99 km de voiries communales. L'ensemble du réseau est bien entretenu et fait l'objet d'une attention constante.

Saint-Léger comprend deux routes régionales, correspondantes aux deux routes qui traversent les villages.



4. Quelques généralités

Le trafic principal est localisé sur les routes régionales sur lesquelles il est difficile d'agir. La priorité accordée par la DGO1 est liée à des critères en termes de nombre d'accidents... Les habitants apprécient fortement le nouveau rondpoint qui solutionne un problème important. La route régionale est néanmoins ressentie à certains endroits comme une « coupure » difficile à franchir au sein des villages de Saint-Léger et Chatillon.

II. Points noirs identifiés dans chaque village

1. Meix-le-Tige

Problème identifié	Localisation	Commentaires Actions envisagées
Trafic important	Cœur du village	Lié au passage vers le GDL
Situation confuse en terme de priorités de droite	Cœur du village et particulièrement fourche avant la rue de Rachecourt	Permet de réduire la vitesse donc pas d'action envisagée
Entrée de village non sécurisée	Entrée de Meix en venant de Rachecourt	Procédure en cours pour déplacer la plaque de l'entrée de village
Manque de trottoirs	Rue de Rachecourt, Pré des Seigneurs	Commune agit là-dessus dès qu'elle en a la possibilité
Manque de visibilité en cas de Brouillard	Rue de Rachecourt	Lignes blanches en bordure de la route ou piquets avec catadioptrés
Sentiers (ruelles) peu entretenus	Ruelle reliant les rues au centre du village	
Vitesse excessive	Pré des Seigneurs	Trafic local (agriculteurs, promeneurs), se réduit peu à peu

2. Châtillon

Problème identifié	Localisation	Commentaires Actions envisagées
Centre du village peu sécurisé	Aux abords de l'église, cela manque de convivialité et de sécurité. + Le revêtement de la rue Neuve est endommagé.	Un projet de sécurisation, mais limité aux abords de la maison Turbang.
Entrée de village non sécurisée	Deux entrées du village sur la route régionale	
Manque de trottoirs	à la sortie de Châtillon	Proposé dans le dernier plan trottoirs, mais non repris. Attente pour l'intégrer dans le prochain plan trottoir.
Vitesse excessive	Surtout entre Chatillon et Saint-Léger, mais aussi dans le village et dans des quartiers tels que le Fourneau David (de nombreux promeneurs et visiteurs, pas toujours respectueux)	La vitesse excessive sur la route régionale rend la sortie du fourneau David très difficile aux heures de pointe
Signalétique incohérente	Une incohérence signalée pour les vitesses autour du rond-point+ panneau d'entrée de Châtillon rue de la Croix mal positionné	
Problème de stationnement dans le village	Dans le village, les trottoirs deviennent des parkings	



3. Saint-Léger

Problème identifié	Localisation	Commentaires - Action envisagée
Absence locale de passage piétons	Entrée du village au niveau de la gendarmerie et de l'abri-bus	la traversée fréquente de la route par des piétons voulant rejoindre à pied les différents services établis le long de la chaussée engendre de sérieux problèmes de sécurité routière (tant pour les automobilistes que pour les piétons)
Entrée de village non sécurisée	Deux entrées du village	
Difficulté accès commerces et services pour PMR	Rue du fossé (qui conduit à l'administration communale) : problème conséquent pour passer avec poussette ou pour accès PMR + pas de rampes d'accès aux entrées des commerces	Les participants estiment qu'il est prioritaire d'agir à ce niveau. La commune effectuera des travaux dès qu'elle en aura la possibilité Les commerces ont été rencontrés, peu d'entre eux ont agi à ce niveau
Stationnement PMR mal placé	Près de la poste : impossibilité de sortir et de monter sur le trottoir	Placer le parking invalide en face près de chez Bitaine
Vitesse excessive	Centre village	Zone 30 non respectée
Manque de places de parking	Demande accrue en places de parking dans le centre-ville Zone de l'église occupée de manière anarchique lors de certaines activités	Eviter que les trottoirs ne deviennent des parkings
Connections lentes entre les quartiers	Manque de voie de liaison piétonne reliant le nouveau quartier au centre du village	Favoriser lorsque cela est possible la création de sentiers pédestres reliant les quartiers (ex : au bout du clos des forgettes)
Aménagement contraignant	Ilot trop long près du parc à conteneurs	
Problèmes liés au déneigement	Déneigement trop tardif au niveau des écoles Neige sur trottoir = gros souci pour PMR	
Zones dangereuses diverses	Carrefour près de la gendarmerie : problème de visibilité (angle trop réduit) Route de Mussy trop étroite au niveau de la ferme Ska	

III. Questions, enjeux et contradictions mises en évidence par les participants

1. Quelques contradictions relevées dans les réflexions

- Les priorités de droite, particulièrement avec la nouvelle réglementation (on ne perd pas sa priorité quand on s'arrête) portent à confusion et devraient être supprimées dans les villages >> Les priorités de droite font ralentir de manière naturelle.
- Les arbres en bordure de voirie, existants autrefois entre Saint-Léger et Châtillon, pourraient être replantés >> les arbres sont dangereux et ne diminuent pas la vitesse
- Multiplier les contrôles >> les endroits de contrôle sont mal choisis
- Déneigement efficace >> neige sur les trottoirs qui bloque les PMR



2. Question relative au plans communaux de mobilité

Les participants s'interrogent quant à l'opportunité de réaliser un PCM à Saint-Léger, qui se repose sur une étude globale en terme de mobilité et donne accès à différents crédits d'impulsion pour réaliser certains projets.

- Les agents de développement de la FRW expliquent que la réalisation d'un PCM est un processus qui doit donner lieu à une projection de la mobilité communale dans le futur. C'est un outil efficace pour la gestion globale de la mobilité au niveau communal, à l'exception des problématiques concernant les lignes de bus. L'échelle fondamentale du PCM reste communale. Elle correspond à un niveau de compétence pertinent, de proximité et du vécu des citoyens. Dans certains cas, il est toutefois nécessaire de poser un regard inter-communal (ou supra-communal) plus approfondi sur certaines thématiques (c'est le cas à Saint-Léger au niveau des voiries structurantes). Le pré-diagnostic constitue l'étape préalable à l'élaboration d'un Plan communal de mobilité. Elle est obligatoire pour chaque commune qui souhaite réaliser un PCM. Ce pré-diagnostic pourrait être établi dans le cadre de l'Opération de Développement Rural.

L'élaboration d'un tel plan est en cours dans la commune voisine de Musson. La CLDR ne manquera pas de s'informer à ce propos quant aux résultats du processus.

3. Décisions d'action déterminées par le groupe

- Adapter la vitesse aux circonstances : favoriser les zones 30 dans les quartiers reculés des voiries principales (rues allant vers les champs) lorsque cela est souhaité par les habitants : la loi permet de réduire la vitesse à 30 km/heure dans toutes les voiries non collectrices, c'est-à-dire les rues locales qui ne desservent qu'un quartier (ex : pré des seigneurs, rue Beauséjour au fourneau David, rue devant la croix vers l'ES Chatillon, rue du Pachy...). Dans le même ordre d'idées que les zones à vitesse réduite, certaines rues pourraient être partiellement revues en sens unique.
 - Un participant propose à ce titre de se baser sur le guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier (disponible ici : <http://www.wallonie.be/fr/publications/guide-de-determination-des-limites-de-vitesse-sur-le-reseau-routier>)
- Commune : agir sur les points liés aux PMR (deux déjà évoqués à Saint-Léger) le plus tôt possible
- Envisager tous les nouveaux aménagements avec une observation précise au niveau de la mobilité :
 - Intégrer systématiquement une composante « mobilité douce » (cycliste, piétons), même via de simples marquages au sol
 - Se mettre dans la peau des gens en difficulté (PMR, poussette...)
 - Développer des liaisons pédestres dans le schéma de circulation d'éventuels nouveaux quartiers
 - Mieux indiquer les carrefours (via marquage au sol)
- Créer dans le cadre de l'ODR une commission mobilité dont l'objectif sera de proposer au conseil communal une note d'orientation (une charte) sur la mobilité. Cette note comprendra des objectifs et des mesures en terme de sécurité routière, mais aussi en terme de mobilité douce et de convivialité.

Pour la Fondation Rurale de Wallonie,

Nicolas Lecuivre – Annick Samyn

Agents de développement