



Marloie, 16 octobre 2009

Compte-rendu du groupe de travail « Mobilité et Sécurité routière »,
le 1^{er} octobre 2009 - Ecole communale de Houyet

Présents :

Mmes et Ms. les Membres de la CLDR : Fabienne ROBA ; Christiane MINGEOT ; Jacques STASSIN ; David CARNOT ; Jean GILLARD ; Jacques LEBRUN ; Achille ADNET ; Georges HAUTOT ; Hugues PETIT ; Jean LEFEBVRE

Mmes et Ms. Marie-Laure LEBEAU-DEQUESNE ; Philippe LUTER ; Hans VOS ; J. B. SCHUERMANS ; Rudi DE BRUYCKER ; Nathalie HOLLANGE ; Françoise JADOUL ; Yvonne LADOUCE ; Henri LONNOY ; Alain STEFANUTTI

Ms. Claude GREGOIRE et Jean-Marc DION : Zone de police
M. Stéphane DUPONT : district de Ciney - DGO1- SPW
Mme Isabelle CHALANTON et M. Benoît DUPRIEZ : IBSR
Mme Laurie HUBERT : BEP
M. Nicolas GOBLET : administration communale de HOUYET

Mme Marie-Cécile WARZEE et Ms. Alain JACQUET et Jean-Christophe SIMON, agents de développement FRW.

Après avoir remercié les participants de leur présence, Jean-Christophe Simon précise que cette réunion abordera uniquement le volet « sécurité routière » et que la deuxième composante de ce groupe de travail, à savoir, « la mobilité » fera l'objet d'une seconde réunion. Il présente ensuite les différents intervenants ainsi que l'ordre du jour de cette rencontre :

1. Introduction, contexte et méthodologie (FRW)
2. Rappel des défis et des objectifs en lien avec la stratégie « provisoire »
3. Eléments de diagnostic (BEP)
4. Zone de Police : M. Grégoire
5. SPW : M. Dupont
6. IBSR : M. Dupriez
7. Synthèse des consultations / questions – réponses - remarques (FRW)
8. Conclusion (FRW)

1. Introduction, contexte et méthodologie

1.1. Introduction :

Qu'est-ce qu'une opération de Développement rural ?

Les **Opérations de Développement Rural** consistent à améliorer le cadre et les conditions de vie des habitants d'une commune par la mise en œuvre de projets et d'actions inscrits dans un **Programme Communal de Développement Rural (PCDR)**. Ce document de stratégie et de perspectives communales présente un ensemble coordonné d'actions de développement.

1.2. Contexte :

5 grandes étapes :

- ✓ Information et consultation de la population
- ✓ Mise en place de la CLDR (Commission locale de développement rural)
- Mise en place des **groupes de travail thématiques**
- Elaboration du PCDR (Programme communal de développement rural)
- Mise en œuvre de projets et d'actions (subventions !)

Les deux étapes déjà réalisées :

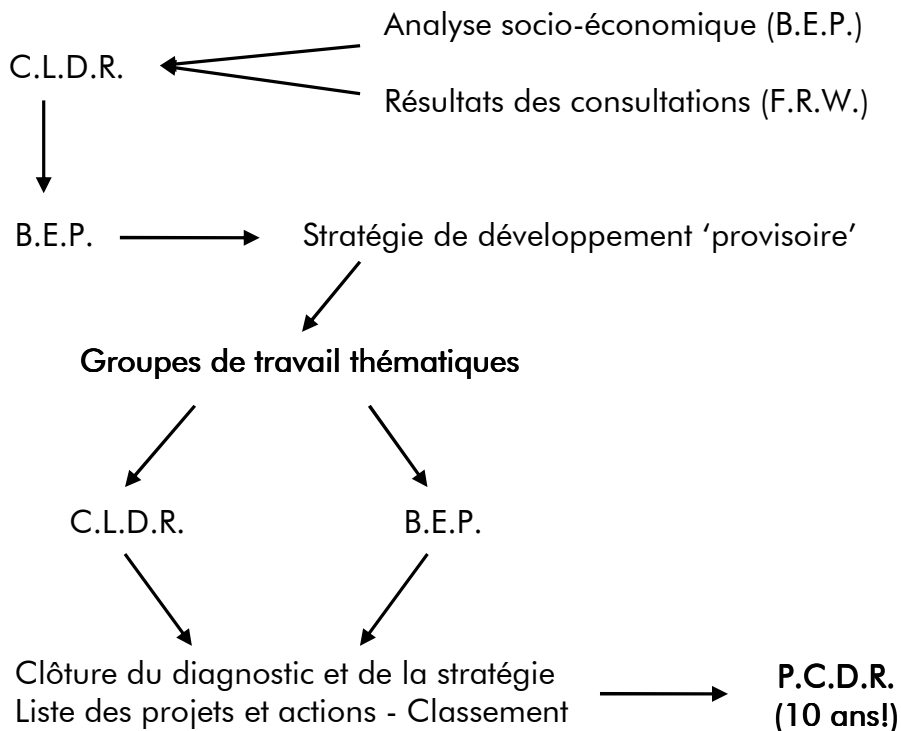
- ✓ **Information et consultation de la population :**
12 réunions d'information-consultation, des visites de terrain, des rencontres de personnes 'ressource'... : + de 150 personnes consultées
→ **plus de 300 idées de projets et actions !**
- ✓ **La Commission Locale de Développement Rural**
 - Organe consultatif officiel, représentatif de la population
 - Assure le relais entre la population et le Conseil communalComposition fixée par le Conseil Communal suite à l'appel à candidatures.
7 réunions de CLDR organisées depuis sa composition.

1.3. Méthodologie :

Données :

- Des données dites «**objectives**» :
Statistiques, cartographie, inventaires, analyse de la situation communale et son contexte → **L'analyse socio-économique**
- Des données dites «**subjectives**» :
Travail de terrain via des entretiens individuels et les réunions de consultation de la population → **Les résultats des consultations**

Elaboration de la stratégie de développement :



Explication du schéma ci-dessus :

Le Bureau Economique de la Province de Namur, auteur du Programme Communal de Développement Rural (PCDR) réalise une analyse détaillée de la situation communale et de son contexte, d'un point de vue cartographique, démographique, urbanistique, économique, social, culturel, associatif etc. Ce sont les données dites 'objectives'.

Parallèlement, la Fondation Rurale de Wallonie réalise des visites de terrain et se charge de la consultation citoyenne via des entretiens individuels de personnes 'ressources' et des réunions de consultation de la population dans tous les villages de la commune. Ce sont les données dites 'subjectives'.

Ces deux 'types' de données sont transmises à la Commission Locale de Développement Rural (CLDR), organe consultatif officiel représentatif de la population. Elle est chargée de dégager les constats déterminants, les atouts et les faiblesses du territoire communal et d'énoncer des priorités.

Le travail de réflexion de la CLDR est transmis au BEP (auteur du PCDR) qui propose alors une stratégie de développement 'provisoire'.

C'est à ce stade de l'opération qu'interviennent les groupes de travail thématiques qui ont pour objectif de compléter le diagnostic du territoire, d'affiner la stratégie de développement et d'identifier les actions et projets à mettre en œuvre.

La CLDR et l'auteur du Programme Communal de Développement Rural clôturent alors le diagnostic et la stratégie de développement et établissent une liste et un classement des projets et actions.

L'analyse socio-économique, les résultats des consultations citoyennes, la stratégie de développement, les projets et actions et les données relatives au financement de ceux-ci sont rassemblés dans le Programme Communal de Développement Rural qui est alors approuvé par le Conseil Communal avant d'être soumis à la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire qui remet un avis au Gouvernement wallon. Ensuite, le Gouvernement wallon émet (si tout va bien !) un arrêté approuvant le programme pour une durée maximale de 10 ans. Arrive enfin la négociation d'une première convention avec le Ministre compétent et la réalisation graduelle des projets.

1.4. Stratégie de développement :

A ce stade des réflexions, la commission locale de développement rural et le BEP (auteur du PCDR) ont établi une stratégie de développement provisoire qui comprend 5 défis ' fédérateurs ' (' Vie associative & culturelle ', ' Cadre de vie & Environnement ', ' Social-Services ', ' Tourisme ', ' Mobilité & Sécurité routière ') et une série d'objectifs plus concrets liés à chacun d'eux. En fonction des résultats des différents groupes de travail, des précisions ou des ajouts seront proposés ultérieurement pour enrichir et affiner la stratégie de développement.

2. Défis et objectifs en lien avec le thème « Mobilité et Sécurité routière »

2.1. Constat

La sécurité routière et la mobilité constituent une préoccupation majeure exprimée par les habitants de tous les villages de Houyet, à travers plus de 70 propositions.

2.2. Défis en lien avec la sécurité routière

- **Le défi « Mobilité »:**

'Parions qu'en 2020, Houyet sera une commune accessible pour tous, par tous et partout'

Objectifs de développement :

- Sécuriser les villages traversés par les nationales
- Mener une politique globale et cohérente en faveur d'une mobilité douce

- **Le défi « Cadre de vie - environnement »:**

'Parions qu'en 2020, Houyet sera une commune où la qualité de vie sera telle que tout le monde s'y sentira bien. Houyet, une commune qui fera « envie »'

Objectif de développement :

- Intensifier la politique de création et d'amélioration des espaces publics

- **Le défi « Touristique » :**

'Parions qu'en 2020, Houyet sera un « haut lieu touristique » en phase avec la nature !'

- **Le défi « Social » :**
'Parions qu'en 2020, Houyet sera une commune dans laquelle toutes les générations et toutes les catégories sociales trouveront une qualité de vie adaptée à leurs besoins, leurs projets.'

2.3. Trois éléments à prendre en compte lorsqu'on aborde « la sécurité routière »

- **Insécurité et 'sentiment d'insécurité' :** il est important de distinguer l'insécurité objective du sentiment d'insécurité relaté par les habitants. Il faut donc parfois prendre un peu de recul et relativiser certaines choses.
- **Réalisme et pertinence des solutions :** financièrement et techniquement, il est impossible de tout aménager. Il faut aussi réfléchir ensemble aux différents effets que peuvent provoquer certains travaux (les virages sont dangereux mais réduisent la vitesse, un nouveau revêtement est plus « confortable » mais incite à rouler plus vite...).
- **Responsabilités ?** Il faut pouvoir s'interroger sur la responsabilité et le rôle qu'ont les différents acteurs en matière de sécurité routière..., chacun des participants à la réunion étant conducteur, piéton, cycliste...

3. Eléments du diagnostic concernant la sécurité routière (BEP)

Le réseau routier sur Houyet comprend des routes régionales (gérées par le Service Public Wallon) et des voiries communales (gérées par la commune). Sur les 371,3 km de voiries qui parcourent la commune, 304 km sont des routes communales ce qui constitue une lourde charge (68 m/habitant pour 38 mètres en moyenne au niveau de l'arrondissement).

La présence de la E411 assure une bonne accessibilité (en voiture) au territoire communal, surtout sa partie Est. Cela favorise les déplacements des Houyetois qui travaillent en dehors de leur commune. Selon les statistiques, il n'y a pas de points noirs relevés sur le territoire de Houyet.

Selon les résultats d'une enquête, les Houyetois sont moyennement satisfaits du réseau routier sur leur commune. C'est comparable à la moyenne régionale, mais un peu moins favorable que dans les communes voisines.

4. Présentation de la Zone de police « Lesse et Lhomme » M. Claude Grégoire, chef de zone

4.1. Description et composition de la Zone de police

Créée en 2002, la Zone de Police « Lesse et Lhomme » est composée des communes de Rochefort et de Houyet, soit près de 300 km² et 17.000 habitants. Son étendue peut expliquer certains délais d'intervention.

La Zone de Police contribue, avec l'appui de la police fédérale, à assurer le maintien de la tranquillité et de la sécurité des citoyens et ainsi veille à un déroulement harmonieux de la vie en société. Pour cela, elle remplit 6 fonctions de base: le travail de quartier, l'accueil (dans les locaux de Rochefort et Houyet), l'intervention (dont la permanence mobile 24h/24), l'assistance policière aux victimes (avec l'aide d'une assistante sociale), la recherche locale et le maintien de l'ordre. La sécurité routière devrait prochainement intégrer ces fonctions de base.

Le cadre opérationnel de la Zone de Police est composé d'un Commissaire Divisionnaire, de 3 Commissaires, de 11 Inspecteurs Principaux et de 36 Inspecteurs, soit 51 personnes. Le cadre administratif et logistique comprend 11 personnes.

L'organigramme de la Zone de Police est calqué sur celui d'une administration communale. Il est composé d'un Collège de Police et d'un Conseil de Police, en lien direct avec le Secrétaire de Zone, le Comptable spécial et le Chef de Zone. Ce dernier dirige l'ensemble du personnel structuré en 3 Directions. La Zone de police a son propre budget, qui est composé d'une dotation fédérale (2/3) et d'une dotation communale (1/3).

4.2. Statistiques relatives aux accidents de roulage sur la commune de Houyet

Sur la commune de Houyet, la Police a constaté **111 accidents avec lésions corporelles** de 2005 à 2008. Sur ces 111 accidents, 56 accidents lésionnels ont été occasionnés sur des routes communales, 26 accidents sur des routes nationales et 29 accidents sur l'autoroute.

Pour la même période, au niveau des accidents de roulage, l'autoroute, qui ne représente que 2 % de la longueur du réseau de voirie à Houyet, concentre 24,5 % des accidents. Le même pourcentage d'accidents se déroule sur les routes nationales (16 % de la longueur du réseau routier). Enfin, 51 % des accidents sont constatés sur des routes communales, mais elles représentent 82 % du réseau routier.

De 2005 à 2008, les accidents de roulage avec lésions corporelles sont localisés aux endroits suivants :

- Sur les routes nationales : la N94 direction Dinant (8 accidents), la N929 Dion-Grandhan (4), la N 911 Beauraing- Rochefort (3), la N 982 Ciney - Ver (3), la N 910 Achêne - Mesnil-St-Blaise (3), la route Charlemagne (2), la N 915 Anthée - Mesnil-St-Blaise (2), la N94 direction Halma (1) et la N95 direction Bouillon (1)
- Sur les routes communales : la route de Givet (4 accidents), la route de Neufchâteau (4), la route de Forcée (3), la rue des Ecoles (2), la route de Hour (2), le carrefour Noël (2), la rue de la Station (2), la Chaussée Romaine (2), la rue de Furfooz (2).

On constate donc une certaine dispersion des accidents sur le territoire, sauf à Celles où ils sont plus nombreux.

Les facteurs invoqués pour expliquer ces accidents sont d'abord la perte de contrôle du véhicule (dans 45 % des cas) et les chutes (18 %, deux-roues). Sont également cités

le non respect des distances entre les usagers (9 %) et divers autres facteurs (28 %). La vitesse non adaptée est donc responsable de 63 % des accidents. L'influence de l'alcool est relevée dans 10 % des accidents.

Au niveau des périodes, 34 % des accidents ont eu lieu en semaine de jour et 22 % en semaine de nuit. Les week-ends concentrent 39 % des accidents (28 % de jour et 12 % de nuit), ce qui s'explique notamment par un trafic important lié au tourisme.

La répartition des victimes (2005-2008) est relativement équilibrée entre les différents types de voiries :

- Sur les routes communales : 3 tués, 12 blessés graves, 58 blessés légers.
- Sur les routes nationales : 1 tué, 7 blessés graves, 28 blessés légers
- Sur les autoroutes : 1 tué, 10 blessés graves, 34 blessés légers

Les usagers impliqués dans les accidents de roulage avec lésions corporelles sont d'abord des automobilistes (74 %), puis des motards (28 %) et des camionneurs (7 %). La part des motards est très importante, mais en baisse depuis 2005 (sans doute en lien avec les actions de sensibilisations ciblées menées au niveau de l'arrondissement). Aucun piéton n'a été impliqué dans un accident depuis deux ans.

En conclusion, la Police constate chaque année environ 20 accidents de roulage avec lésions corporelles (hors autoroute) et un nombre relativement constant de victimes. Les routes nationales sont plus dangereuses que les routes communales (plus d'accidents au km, mais aussi plus de trafic). La commune de Houyet ne compte pas de gros point noir ou d'endroit critique. 63 % des accidents de roulage sont causés par la vitesse et 40 % des accidents ont lieu le week-end.

4.3. Contrôles de vitesse sur Houyet

La Zone de Police effectue régulièrement des contrôles radars, notamment avec le véhicule banalisé acheté avec d'autres Zones.

| | % de véhicules en infraction (2007) | % de véhicules en infraction (2008) |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| CIERGNON Route de Rochefort | 7.7 | 4.5 |
| CELLES Route de Neufchâteau | 4.02 | 1.6 |
| MESNIL N95 | 5.5 | 3.2 |
| MESNIL Rue Hastière (en venant d'Hastière) | 24.5 | 21.5 |
| MESNIL Rue des Ecoles (en venant de Beauraing) | 15.6 | 9.8 |

Réactions des participants :

- Le nombre de véhicules en infraction est donc en diminution. Mais, peut-être que les usagers repèrent aussi le radar et adaptent leur vitesse... Attention, la Police de la Route intervient aussi sur les routes nationales.
- Le choix du positionnement des radars se fait sur base des localisations des accidents et en fonction des voiries les plus utilisées. Tous les endroits potentiels sont photographiés et c'est le Parquet de Dinant qui donne son accord pour le placement du radar.
- La loi autorise à verbaliser à partir de 57 km/h si la limitation est à 50. Mais, sur demande du Parquet de Dinant, le véhicule est seulement flashé à partir de 62km/h.
- A l'entrée de Houyet (près du passage à niveau), les voitures roulent extrêmement vite et les piétons ne sont absolument pas protégés. Il est malheureusement assez difficile de réaliser des aménagements à cet endroit. Mais, selon les statistiques, aucun piéton n'y a été accidenté au cours des deux dernières années.
- La Police pourrait changer plus souvent ses points de contrôle, mais le but est de faire ralentir les gens et pas de faire des bénéfiques. Faute de moyens suffisants, il n'est pas possible d'intensifier les contrôles ; il faut donc jouer sur la prévention. Le placement de radars préventifs commence à s'étendre ; des études sont en cours et plusieurs pourraient être placés aux entrées des agglomérations qui sont traversées par des axes routiers importants.

5. Présentation du SPW - M. Dupont, Chef de district DG01.31.15 Ciney

La Direction générale des routes et bâtiments (Département des routes de Namur-Luxembourg - Direction des routes de Namur) assure la gestion des routes nationales sur la commune de Houyet (N94, N95, N910, N919, N929, N982). Plus précisément, elle veille à l'entretien des revêtements, des marquages, des ouvrages d'art, des écoulements d'eau, des abords (plantations, fauchage, trottoirs hors agglomération...), de la signalisation... Elle assure aussi une mission de police domaniale (dépôts sauvages...) et délivre des autorisations diverses (impétrants, permis d'urbanisme...). Le Ravel sur Houyet a été réalisé par la Région qui y assure les travaux et les gros entretiens. La commune, elle, prend en charge l'entretien ordinaire et journalier (propreté, tonte, élagage, signalisation).

La gestion du réseau est assurée par quatre districts: Wanlin (pour l'autoroute), Ciney, Sinsin et Gedinne. Il n'est donc pas toujours évident pour les communes de savoir à quel district s'adresser.

Au niveau du trafic, le SPW constate que les voiries de l'entité de Houyet sont fréquentées de façons très différentes (comptages en 2004 ou 2005, cumulés dans les deux sens). Pour la N919, on compte 110 véhicules par jour entre Conjoux et la N94. Par contre, la N95 accueille 4.798 véhicules par jour au carrefour Noël. Pour les accès à l'autoroute, il passe 289 véhicules par jour sur la N982 (via sortie Custinne), 1.332 véhicules par jour sur la N94 (via sortie Rochefort) et 1915 véhicules par jour sur la N910 (via sortie Ciney-Dinant).

Le SPW a plusieurs projets sur la commune de Houyet :

- La sécurisation du carrefour du Tchaurnia à Mesnil-St-Blaise (effets de porte et nouveau marquage).
- La sécurisation du carrefour du Tank à Celles (nouveau marquage). Aucun rond-point n'est à l'étude actuellement (relativement peu de trafic et pentes importantes à gérer).
- La sécurisation de la traversée de Mesnil-St-Blaise (rénovation du revêtement).
- La rénovation du revêtement pour la N910 Celles - Mesnil-St-Blaise.

Il est important d'avoir bien conscience lors des demandes, que la mise en place de beaux revêtements entraîne toujours une vitesse plus élevée des usagers. Par ailleurs, l'installation de radars ne dépend pas du SPW mais bien de la Police.

6. Présentation de l'IBSR (Institut belge de sécurité routière) - M. Dupriez

6.1. Contexte général

L'objectif de l'IBSR est d'améliorer la sécurité routière et la qualité du cadre de vie, par la sensibilisation et l'éducation, la recherche, le conseil et l'accompagnement.

Les États Généraux (Fédéraux) de la Sécurité Routière ont fixé comme objectif pour 2010 de diminuer le nombre de morts sur les routes de 50 % (par rapport à 1998) et pour 2015 de compter un maximum de 500 tués sur les routes en Belgique. Quant à la déclaration de politique régionale, elle s'est fixé un maximum de 250 tués sur les routes en Wallonie.

Dans les campagnes de sensibilisation et d'éducation, il est important de faire prendre conscience aux personnes que l'insécurité routière est aussi subjective. Elle peut apparaître comme un sentiment d'insécurité ou de malaise différent chez chaque individu. A ce propos, et sur base du baromètre de la police fédérale (2006), on remarque que 54,1 % des répondants ressentent de l'insécurité routière par rapport à la conduite agressive de certains usagers dans la circulation et que 34,9% des personnes ressentent cette insécurité routière à la suite des nuisances sonores liées au trafic. Les éléments à la source des accidents sont d'abord le facteur humain (dans 93 % des cas), puis l'environnement routier (34 %) et ensuite le véhicule (13 %). Les actions en matière de sécurité routière doivent donc à la fois agir sur la sensibilisation, la répression et les aménagements (infrastructures et véhicules), ce qui correspond à la règle des 3 E de l'IBSR : Education - Enforcement – Engineering.

6.2. Principes

En 2007, à Houyet, il y a eu un nombre relativement important d'accidents ; ceux-ci ont fait 49 victimes, dont 3 tués. Sur la commune de Houyet, on constate une moyenne de un tué ou blessé grave pour 4,4 victimes, alors que la moyenne est de 6,7 en Wallonie, de 8,2 en Flandres et de 17,5 à Bruxelles. Les accidents à Houyet sont donc plus souvent graves qu'ailleurs.

Quelques principes de base pour une bonne sécurité routière doivent toujours être rappelés et mis en avant :

- Assurer une bonne adhérence de la chaussée et des trottoirs.
- Hiérarchiser correctement le réseau pour que le trafic soit adapté à l'infrastructure et au contexte.
- Assurer une bonne lisibilité de l'espace routier (compréhension du comportement à adopter en fonction du contexte, prévisibilité des dangers, simplicité / sobriété).
- Assurer une bonne visibilité réciproque entre les usagers.
- S'assurer que les vitesses pratiquées soient adaptées au contexte.
- Protéger d'abord les usagers les plus vulnérables.
- Limiter le nombre d'obstacles.

Quelques conseils pour de bons aménagements :

- La rue parle aux usagers et induit un comportement.
- L'aménagement de l'espace public doit tendre à un équilibre optimal entre fonction de séjour et de circulation.
- Les portes de villages doivent être bien marquées.
- Rechercher un comportement « social » dans la circulation (privilégier le contact visuel à une surabondance de signalisation).
- Réduire les vitesses : la vitesse augmente la distance de freinage (13 m à 30 km/h et 28 m à 50 km/h) et réduit le champ de vision. Le risque d'être tué augmente avec la vitesse ; une réduction de la vitesse moyenne de 2 km/h a déjà un impact important.
- L'IBSR édite différentes brochures, notamment sur les zones 30 et l'aménagement des abords d'écoles.

Réactions des participants :

- Il est important de divulguer un message de responsabilisation envers les usagers les moins respectueux, plutôt que de culpabiliser les conducteurs plus consciencieux. Les mentalités évoluent et la vitesse n'a plus la même image positive qu'autrefois.
- Il n'est pas évident de respecter certaines limitations de vitesse sans être salué par un coup de klaxon. Quand viendront les panneaux signalétiques indiquant que le respect des limitations de vitesses est un droit ?!
- Les conducteurs en Flandre sont déjà bien sensibilisés à la présence des usagers faibles qui partagent leurs routes. Il est important d'aller dans ce sens et d'arriver à ce genre de conduite et de réalité en Wallonie.
- Les zones 30 près des écoles sont mal signalées ; il a fallu réaliser les aménagements pour le respect de cette nouvelle législation dans des délais très courts. Néanmoins, les choses s'améliorent progressivement avec des aménagements adéquats, des panneaux plus grands...
- La signalisation n'est pas toujours cohérente ; les participants citent plusieurs exemples (« 30 km/h sur 80 m », à Vêves, à Finnevaux...).

7. Synthèse des consultations / questions-réponses-remarques - FRW

7.1. Principes de travail

- Rechercher des propositions réalistes et durables (coût, efficacité...).

- Mener une réflexion globale, au niveau du territoire (priorités...) et des projets (périmètre, enjeux...).
- Faire jouer le rôle de relais des membres de la CLDR vers les élus.

Les **demandes récoltées lors des réunions de consultations villageoises** sont regroupées selon les thématiques suivantes :

- Traversées d'agglomérations par des voiries régionales
- Entrées de villages
- Cœurs de villages
- Problématiques transversales (stationnement poids lourds, abords d'écoles...)
- Prévention
- Répression

M. SIMON donne lecture d'un courrier de M. MAIRIAUX par rapport à la problématique de Mesnil St-Blaise.

Pour répondre à ces demandes, **différents types d'interventions sont possibles** :

- Aménagements 'lourds' (ex. rond-point, traversée d'agglomération, contournement...)
- Equipement et entretien (signalisation, éclairage, marquage au sol, visibilité...)
- Autres actions (prévention, répression)

Par ailleurs, certaines **réalisations** sont à **épingler** :

- Dans le cadre de l'ancien PCDR, les études d'aménagement de Houyet et de Celles analysent et proposent des solutions en matière de sécurité routière.
- L'ancien PCDR a permis l'aménagement de la traversée de Houyet (trottoirs, parking, mobilier public, éclairage...) ainsi que l'aménagement, très récent, de la rue Grande et des zones internes.
- La commune a sécurisé des abords d'école.
- Une visite de terrain a rassemblé le Collège, la Police, l'IBSR, le BEPN et la FRW pour visualiser différents lieux problématiques et rechercher des solutions.
- ...

Compte tenu de ces éléments, les participants passent en revue les principales thématiques, illustrées par quelques photos.

7.2. Traversées d'agglomérations par des routes régionales

Plusieurs villages de la commune de Houyet sont coupés par des routes régionales, avec un trafic relativement important et des vitesses souvent excessives (favorisées par le gabarit des voiries). L'objectif est donc d'aménager ces traversées (en collaboration avec le SPW qui en est le gestionnaire) pour bien montrer aux automobilistes qu'ils rentrent dans un village et qu'ils doivent donc adapter leur vitesse.

Les participants témoignent de **plusieurs villages concernés par ce problème** :

- A Houyet, les aménagements dans le village ont amélioré la sécurité et l'esthétique des lieux. Cependant, l'entrée, côté passage à niveau, reste problématique. Les automobilistes qui sortent d'une longue descente sinueuse accélèrent dans la ligne droite et arrivent à grande vitesse près des embarcadères des kayaks (présence de nombreuses personnes en période touristique), au passage à niveau et à l'entrée

du village. Il faudrait donc mieux signaler l'entrée du village et sécuriser une zone piétonne sur le passage à niveau.

- La traversée de Ciergnon semble difficile à aménager (relativement courte et peu d'espace disponible). L'installation d'un radar préventif est donc la meilleure solution. Il faudrait aussi sécuriser le débouché du petit sentier et l'arrêt de bus (le passage piéton n'a pas été repeint après le renouvellement du revêtement).
- Les limites d'agglomération doivent être revues. Houyet et Mesnil-St-Blaise sont en agglomération (panneau F1 qui limite la vitesse à 50 km/h). Celles devrait y passer prochainement (et donc actuellement, la vitesse autorisée dans certaines rues du village est de 90 km/h !).
- Le village de Celles est coupé en deux par la route régionale. La largeur de la voirie, les dégagements, la topographie des lieux (« tremplin »)... incitent à la vitesse. Outre la limitation à 50 km/h, il s'agirait d'aménager toute la traversée du village en réduisant la largeur des bandes de circulation, en structurant le parage, en installant du mobilier public et des plantations... Cela contribuerait aussi à l'amélioration esthétique des lieux, fréquentés par de nombreux touristes et 'labellisés'.
- La traversée de Mesnil-St-Blaise par la route régionale est particulièrement longue ; les automobilistes ont donc beaucoup de mal à respecter les limitations. Les virages dans le centre du village sont régulièrement le lieu d'accidents. De nombreux éléments plaident en faveur d'un aménagement important de cette traversée, avec la création de trottoirs...
- Les usagers qui quittent Ver et reprennent la N929 ont une mauvaise visibilité. Il suffirait de déplacer les panneaux de signalisation et de modifier le marquage (pour arriver perpendiculairement à la route) pour améliorer les choses.
- De nombreux motards circulent sur les routes de la commune. Certains endroits sont l'objet de véritables courses de côtes ou de pointes de vitesse très excessives. Il n'est pas possible d'aménager ces lieux ; il faut donc travailler la prévention (comme la Police le fait au niveau de l'arrondissement, avec de bons résultats) et la répression (radar).
- L'installation de panneaux de signalisation « faits maison » peut aussi sensibiliser les usagers au fait qu'ils rentrent dans un village (par exemple, une autoroute barrée...).
- ...

7.3. Entrées de villages

L'objectif est de **marquer les entrées des villages, sur les routes régionales mais aussi communales**. Des aménagements (chicane, coussin berlinois, panneau...) doivent clairement montrer aux usagers qu'ils rentrent dans un espace bâti et qu'ils doivent donc adapter leur vitesse. Ces aménagements pourraient être identiques dans tous les villages et ainsi contribuer à l'identité de la commune de Houyet.

Les participants identifient **plusieurs entrées de villages concernées par ce problème** :

- L'entrée de Houyet, côté Lesse, a déjà été évoquée au point précédent.
- L'entrée de Celles (carrefour du tank) mérite beaucoup mieux. La mer de tarmac et la surabondance de signalisation ne laissent guère présager qu'il s'agit de l'entrée d'un des plus beaux villages de Wallonie. L'idéal serait d'y aménager un rond-point, voire plus simplement de réduire fortement les espaces asphaltés.

- Le carrefour de la briqueterie, à l'entrée de Wanlin, est très dangereux, tant pour les conducteurs qui viennent de Beauraing et qui doivent tourner vers Wanlin que pour ceux qui quittent Wanlin vers Rochefort. La moindre des choses serait d'interdire les dépassements au niveau du carrefour (ligne blanche). Un tourne-à-gauche aurait aussi beaucoup d'intérêt, voire un rond-point.
- Les conducteurs qui circulent sur la route de Forcée (N929) ne se rendent pas compte qu'ils passent à proximité de Mesnil-Eglise et de Finnevaux car ces villages ne sont pas visibles depuis la route régionale. Les vitesses sont donc souvent très importantes dans ces longues lignes droites.
- La vitesse est limitée à 50 km/h à Hérock et à Hour, mais entre les deux noyaux bâtis, elle repasse à 90 km/h. Les conducteurs arrivent donc souvent trop rapidement dans Hour. Il faudrait revoir les limitations ou marquer davantage l'entrée du village.
- ...

7.4. Cœurs de villages

La mise en valeur du cœur d'un village (éléments architecturaux, commerces...) **est aussi l'occasion d'y améliorer la sécurité routière.** Ainsi, lors du PCDR précédent, l'aménagement de la rue Saint-Hadelin, à Celles, a permis d'y réduire le trafic de transit tout en contribuant à l'esthétique des lieux (bas-côtés pavés, parterres...). Dans d'autres cas, de petits travaux permettent d'améliorer les choses (tel l'arbre coupé à Finnevaux pour une meilleure visibilité dans le carrefour).

Cette thématique suscite plusieurs **réactions** :

- Certains cœurs de villages pourraient être placés en zone 30 (Mesnil-Eglise...). Il s'agit alors de bien marquer les différentes entrées pour que les conducteurs comprennent aisément qu'ils doivent adapter leur vitesse. En fonction du périmètre concerné et de sa configuration, il peut être nécessaire d'installer des aménagements dans la zone 30 (au niveau de carrefours, d'éléments du patrimoine...). Plus les aménagements seront cohérents, plus le conducteur sera incité à lever le pied.
- A Celles, en venant de Dinant, le passage piéton est annoncé beaucoup trop tardivement.
- L'école de Celles n'est pas encore en zone 30.
- A Gendron, il n'y a pas un seul ralentisseur dans le village alors que de nombreux enfants y jouent.
- Le parcage des poids lourds pose régulièrement problème dans les villages (Celles, Wanlin...). Cette problématique est complexe : d'une part les camions prennent beaucoup de place et peuvent rendre la circulation dangereuse dans les villages, d'autre part les chauffeurs souhaitent que leur outil de travail soit à proximité et en sécurité.
- Des participants proposent l'installation d'un rail de sécurité à l'entrée de Wanlin en venant de Hour (pour éviter de tomber dans le talus). Attention toutefois à prendre les mesures nécessaires pour qu'il ne constitue pas un danger pour les cyclistes et les motards.
- ...

7.5. Prévention

Il est très important de **travailler la sensibilisation**. En France, la vitesse n'est plus valorisée socialement et les mentalités évoluent nettement : en 1991, 60 % des personnes trouvaient qu'une limitation à 60 était trop basse et aujourd'hui seulement 12 % des personnes trouvent les limitations à 50km/h trop basses.

La commune prend déjà plusieurs initiatives. Au niveau des écoles, Pro-vélo réalise des activités dans les classes de 5^e et 6^e et les élèves vont sur la piste de circulation de Chevetogne avec la Police et l'IBSR. Des formations au permis de conduire théorique sont organisées dans le cadre de l'espace citoyen de la commune.

Les participants ont différentes **suggestions** :

- Il faut aussi sensibiliser les anciens conducteurs, qui gardent parfois de mauvaises habitudes.
- Le comportement des parents aux abords des écoles est parfois ahurissant (parcage intempestif, vitesse inadaptée, enfants non attachés...). Il faudrait mener des actions comme glisser des documents de sensibilisation dans les malles, mettre de faux PV aux parents en collaboration avec la Police (cf. exemple de Ciney), réaliser un panneau de sensibilisation avec les enfants...
- Comme déjà dit, l'installation de panneaux de signalisation « faits maison » peut aussi sensibiliser.
- Rien n'interdit à un riverain de placer un faux radar... à condition qu'il soit installé sur sa propriété et qu'il ne distraie pas les usagers (pas de flash !).
- ...

8. Conclusion

Dans une perspective de 10 ans, il est important que la commune de Houyet envisage une réflexion approfondie par rapport à la sécurité routière, qui apparaît comme un enjeu majeur.

Plusieurs pistes se dégagent des réflexions :

- **La sécurisation des traversées de villages par des routes régionales, particulièrement Mesnil-St-Blaise, Celles et Ciergnon.**
- **L'aménagement des entrées de villages avec un aspect identitaire.**
- **L'aménagement des cœurs de villages et la résolution de différents problèmes plus ponctuels (parking camions...).**

La sensibilisation et la répression devront évidemment se poursuivre.

Il incombera à la CLDR de poursuivre la réflexion quant à ces différentes propositions pour ensuite les proposer au Collège via le PCDR.

Pour la Fondation Rurale de Wallonie,
Jean-Christophe Simon, Alain Jacquet, Marie-Cécile Warzée



Fondation Rurale de Wallonie
Rue des Tilleuls, 1E - 6900 MARLOIE
Tél: (0)84 21 98 60
Fax: (0)84 36 88 66
famenne@frw.be - www.frw.be