

Assemblée de quartier Try d'Haies-Chéniat-Ferrée

Compte-rendu de la réunion du 07 décembre 2010

Intervenants invités:

Madame K.Voyeux, directrice de la Direction des Routes SPW Charleroi,
Monsieur J.PH.Bille, ingénieur à la Direction des Routes SPW Charleroi,
Monsieur A.Bal, chef de corps de la zone de police Germinalt (Gerpennes, Ham-sur-Heure, Montigny-le-Tilleul, Thuin)
Monsieur Ph.Busine, bourgmestre de Gerpennes,
Monsieur A.Struelens, échevin de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire,
Monsieur J.Marchetti, échevin des Travaux,
Monsieur D.Gorez, échevin de l'Environnement, de la Mobilité et de la Sécurité routière,
Monsieur G.Dethier, représentant du Pouvoir Organisateur de l'Institut Notre-Dame de Loverval.

Ordre du jour:

✓ 1. Giratoire du Try d'Haies

Concertation avec les riverains suite aux aménagements provisoires réalisés le 3 juin 2010, commentaires et explications du Service Public de Wallonie sur le projet définitif.

✓ 2. Dossier de la traversée piétonne N5- Ecole Notre-Dame

38 personnes étaient présentes.
20 personnes ont laissé leur adresse.

1. Giratoire du Try d'Haies

Un diaporama est présenté par Létizia montrant les situations au sujet desquelles les habitants du quartier se sont exprimés que ce soit par mail, sur le forum du site de Loverval ou lors des précédentes assemblées de quartier (6 février, 22 juin, 12 octobre). Lecture des mails et des messages par Michel Hellas, président.

Commentaires, questions et explications autour des situations décrites dans le diaporama:

Vitesse excessive: Beaucoup d'usagers du quartier redoutent l'entrée et la sortie vers et à partir de la rue du Village et de la rue des Sports, de même que la circulation dans le rond-point face à la vitesse des automobilistes sur la N5. Pour les riverains, explique Létizia, le rond-point ne ralentit pas suffisamment. Il n'y a pas de limitation à 50km/h, contrairement au R-P de "Ma Campagne" où des panneaux à 50km/h. ont été placés.

M.Bille explique qu'une réduction de la vitesse via des panneaux n'est pas systématique à l'approche d'un R-P. Si le 70km/h est d'application, il s'agit d'une

vitesse maximale et c'est à l'automobiliste d'adapter sa vitesse en fonction de l'aménagement de la route.

Un riverain demande si le SPW prévoit de ramener le trafic à une seule bande aux entrées du R-P pour ralentir la vitesse. M.Struelens demande au SPW s'il serait possible d'imaginer un pavement spécifique afin de donner une vision de bandes plus étroites. Mme Voyeux répond que le rond-point définitif, de par sa forme ronde, ralentira davantage que dans sa forme actuelle et que tout ralentissement supplémentaire donnerait lieu à des échappatoires vers d'autres itinéraires. Si ça coince, les automobilistes prennent d'autres voies et cela crée d'autres nuisances ailleurs. Le trafic existe, il doit passer et cela doit se faire, dans le meilleur des cas, par la N5, explique madame Voyeux. Pour le SPW, il s'agit de la "moins mauvaise solution". Une évocation de la E420 donne l'occasion à Létizia d'inviter l'assemblée à la réunion du samedi 29 janvier à 10h dans la même salle.

Deux panneaux de signalisation se contredisent: Un panneau de circulation "agglomération" surmonte celui de "70km/h" dans la montée entre les R-P de "Ma Campagne" et celui du Try d'Haies. A faire changer, selon M.Busine. Mme Voyeux ajoute que des panneaux ne s'enlèvent pas "comme ça", il y a également des arrêtés royaux à modifier. M.Bal explique que les voiries évoluent et précisément dans ce cas-ci, entre l'habitat dispersé (70km/h) et l'agglomération (50km/h).

Trois changements de vitesse autorisée se succèdent sur une distance de quelques centaines de mètres, entre le RP de "Ma Campagne" et celui du Try d'Haies. Selon le SPW, une vérification de l'uniformité de la vitesse sera effectuée.

Mise à jour des GPS: Létizia explique que sur les GPS, c'est toujours le 70 km/h qui est indiqué sur la N5 entre Couillet et le RP du Try d'Haies. Madame Voyeux répond qu'il y a un délai de mise à jour des GPS.

Des bandes de roulage sont dessinées dans le R-P ce qui n'est pas le cas dans les autres giratoires de Couillet, Ma Campagne et le Bultia. Mme Voyeux répond que le cas de bandes tracées au sol est préférable: chacun choisit sa bande selon l'itinéraire. M.Bal acquiesce.

Le marquage au sol "triangles sur pointe" (cédez le passage) est dessiné très près de l'anneau. Létizia explique que les riverains roulant dans le R-P ne sont pas rassurés face aux automobilistes qui, arrivant vite, s'arrêtent très près. Lecture d'un commentaire par courrier: "*On ne sait pas si ces automobilistes vont s'arrêter!*". Madame Voyeux explique que les aménagements provisoires ont été réalisés à partir de la configuration existante et que lors du projet définitif, ce point devrait, comme les points précédents, être amélioré.

Concernant **le passage piéton**, la demande est toujours insistante pour un feu à la demande, comme à Châtelet (Tienne Robeau) et à Couillet (face à la banque) même si dans le cas qui nous concerne, celui-ci serait légèrement déplacé en

amont, devant l'arrêt de bus. Monsieur Bille répond que le tracé des bandes piétonnes suit le cheminement naturel des piétons, de plus, un déplacement du piétonnier en amont ne permettrait plus d'installer un îlot-refuge. Il ajoute que le feu n'est pas une protection absolue, elle est même illusoire parce que, malheureusement, des automobilistes les brûlent. Et cela, pour des raisons diverses: ils sont distraits ou ils ont été éblouis comme cela s'est vérifié à la sortie de l'école Notre-Dame. Michel Hellas regrette néanmoins la décision et explique qu'il y a 2 types de trafic : aux heures de pointe, il y a beaucoup de trafic et ça coince, donc un feu à la demande ne changera et ne gênera rien du tout. En dehors des heures de pointe, ça roule vite et ce ne sont pas les 40 ou 50 personnes qui traversent par jour qui nuiraient à la fluidité du trafic en actionnant un feu pour leur sécurité.

Monsieur Bille répond que ce n'est pas la question de freiner ou pas la fluidité du trafic, le passage pour piéton avec un feu tricolore est pour lui une fausse sécurité. Néanmoins, suite au nouveau décret de sécurité routière, ce point pourrait être ré-examiné maintenant que tout nouveau projet va faire l'objet d'une analyse au niveau sécurité avant, pendant, et après.

Monsieur Bal ajoute que quoi qu'il en soit la traversée piétonne sur la N5 reste toujours dangereuse.

Aménagement des bordures pour les personnes en voiturettes. Mme Voyeux explique que les aménagements définitifs prévoient des bordures en pente pour un accès plus aisé aux personnes en voiturettes.

Radars préventifs: M.Bal explique que des radars préventifs seront placés dans les localités aux lieux désignés par le bourgmestre. Ces radars fonctionnent avec un panneau solaire et enregistrent toutes les données, ce qui permettra des comptages ultérieurs et des calculs de statistiques.

Radars répressifs: M.Bal explique que, malgré la réduction de la vitesse à 50km/h dans la montée avant l'école Notre-Dame, les contrôles de vitesse effectués à la même période en Août 2009 et 2010 ont enregistré des vitesses similaires. Un membre de l'assemblée explique que cette période n'est pas vraiment représentative de ce qui se passe pendant l'année scolaire. Néanmoins, lors de ces mesures, on a constaté 9% d'infractions graves dans le sens vers Charleroi et 26% d'infractions graves dans le sens vers Philippeville.

Statistiquement, il ressortirait que la mise en place de radars ne porte pas ses fruits. Par ailleurs, l'administration en charge de rédiger les PV suite aux infractions constatées n'a pas suffisamment de moyens à ce jour.

M.Gorez déplore le coût, proportionnellement énorme dans un budget communal, des moyens mis en place pour réduire la vitesse face au manque de civisme des automobilistes.

Points positifs du giratoire depuis son aménagement en juin:

Madame Voyeux explique qu'après six mois de test, les aménagements réalisés ont connu moins de difficultés que prévu:

- ✓ La fluidité du trafic est améliorée
- ✓ Un ralentissement du trafic est constaté
- ✓ Il n'y a pas eu d'accident grave. Il y a quelques mois, une personne a fait un malaise au volant et son véhicule s'est déporté lentement vers l'extérieur du rond-point jusqu'à la haie. Un accident n'impliquant qu'un seul véhicule a eu lieu le dimanche 28 novembre, il concerne un véhicule qui est allé "tout droit" à travers les chasse-roues et barrières.
- ✓ L'entrée dans le RP pour les habitants du quartier n'engendre pas de file d'attente dans la rue du Village.
- ✓ La suppression des feux apporte une réduction du bruit et des odeurs d'échappement dus aux arrêts et redémarrages des véhicules.

Projet de rond-point définitif.

M.Bille commente le schéma du R-P définitif. Il s'agira d'un giratoire classique rond. Il comprendra des bandes de circulation plus larges, une signalisation accrue, un îlot-refuge protégé par des bordures en saillie au passage pour piétons et un éclairage adapté dans le rond-point. Un gros entretien de la voirie sera effectué avec remplacement du revêtement, entre la limite de Couillet-Loverval et le rond-point de Ma Campagne.

Explication de Mme Voyeux à la demande d'un riverain sur la qualité sonore du revêtement. Il s'agira d'un revêtement hydrocarboné semi-ouvert ce qui est un bon compromis actuellement. Les revêtements ouverts, plus absorbants, ont un maintien et une stabilité moins satisfaisante face au gel et au sel.

Létizia rappelle le mauvais état des trottoirs entre la rue Charon et l'arrêt de bus Notre-Dame et dit qu'on pourrait profiter de l'occasion pour les refaire. Ils sont plus bas que la route et dans un très mauvais état. M.Busine répond que ces travaux sont à charge de la commune.

Date de fin des travaux: Mme Voyeux répond qu'après études des services techniques, (l'éclairage, l'aménagement et l'environnement), la mise en adjudication se fera en 2011 et le début des travaux en 2012. Financement par la Sofico. Michel Hellas demande que certains points pouvant être améliorés le soient rapidement.

□

2. Dossier de la traversée piétonne sur la N5 devant l'école Notre-Dame

M.Dethier revient sur des problèmes déjà évoqués en assemblée de quartier concernant la traversée et le cheminement des piétons et élèves aux abords de l'école Notre-Dame.

Bien qu'il ne soit pas autorisé, **le stationnement des camions** sur le parking en amont de l'école **masque** les panneaux clignotants **50km/h**. De même, ces camions se garent souvent très près de la clôture d'enceinte et les élèves doivent marcher sur la route.

Concernant les **nouveaux feux tricolores Led**, M.Dethier explique qu'ils sont beaucoup plus visibles que les anciens, par contre, le changement n'a pas été fait sur la potence. C'est un point à améliorer, explique M.Dethier.

Aux feux rouges, pendant les examens de juin, à une période où les élèves sortent par petits groupes tout au long de la journée, il a constaté que pendant une heure, 10 automobilistes dans le sens vers Philippeville ont **brûlé le feu** rouge à la demande actionné par un élève afin de traverser.

Concernant **le temps de passage** légal de 12 secondes, il semble trop court pour effectuer la traversée complète car un piéton qui ne démarre pas tout de suite doit se dépêcher pour traverser (voire courir comme le font certains jeunes).

M.Bille répond que le piéton doit attendre sur l'îlot. Mais il n'y a plus de bouton-poussoir sur l'îlot, explique M.Dethier, et les automobilistes qui sont sur l'autre sens de circulation ne se sentent pas concernés par le piéton.

Monsieur Dethier demande s'il y a moyen d'élargir le passage piéton en diagonale comme une chicane et de protéger l'îlot central autrement que par une simple bordure de 10 cm, de façon à ce que cela constitue un refuge et un relais dans une traversée en 2 temps.

Monsieur Bal suggère d'installer des radars pour feux rouges à la traversée piétonne devant l'Institut, le suivi des PV serait assuré plus facilement.

Un riverain demande s'il serait imaginable de **ramener la circulation à une seule bande** en montant la nationale?

M.Bal y serait favorable. Il explique qu'en montant la nationale 5 après le rond-point de Couillet, les automobilistes se rabattent d'office sur la première bande. Ceux qui restent sur la 2^{ème} bande sont ceux qui tournent vers Couillet-Queue, puis ceux qui tournent à la boulangerie Champ et enfin ceux qui tournent à gauche au Beau Chénial. Ensuite, comme il n'y a plus de sorties à gauche, beaucoup d'automobilistes se remettent sur la bande de gauche pour doubler.

Comme cela se fait déjà sur le tronçon N5 Mellet-Genappe, où, explique M.Bal, le trafic est ramené à une seule bande, il demande pourquoi ne pas ramener le trafic à une seule bande après ces sorties en vue de sécuriser le carrefour N5-école Notre-Dame?

Cette proposition rejoint des demandes exprimées précédemment et à plusieurs reprises par l'assemblée de quartier et les responsables de l'école Notre-Dame.

M.Voyeux répond que cette proposition pourrait être réexaminée.

Fin de la réunion: 22h40