

2. Se déplacer dans l'espace public

Neufchâteau est une commune contrastée. A la fois urbaine et rurale, Neufchâteau connaît en outre un accroissement constant de sa population, celle-ci ayant cru de plus de 30% entre 1992 et 2022. Riche de ses habitants, la commune est confrontée à des enjeux de taille en termes de mobilité. Qu'il s'agisse de l'augmentation du parc automobile (près de 5.850 véhicules en 2021), de l'augmentation des déplacements individuels sur courte distance ..., ces évolutions entraînent des difficultés de plusieurs ordres, notamment en termes de risques accrus pour la santé, d'inégalités en matière d'accès à une mobilité choisie ou encore de sécurisation de l'espace public.

L'une de ces difficultés concerne l'accessibilité de son centre-ville. Celui-ci a connu un redéploiement multiforme de ses implantations administratives locales, commerciales et touristiques au cours de ces dernières années. En outre, il accueille 2 établissements scolaires (enseignement maternel et primaire, enseignement secondaire) représentant plus de 560 élèves et de nombreux enseignants. On peut dès lors se représenter les défis qu'il s'agit de relever au quotidien.

Au cours des 15 dernières années, entre autres via le Plan communal de Mobilité, la mobilité intra chestrolaise a connu bien des évolutions, qu'il s'agisse de la rénovation du centre-ville, de réaménagements de certains carrefours, de l'embauche d'un agent constatateur, de la suppression du passage à niveau de Longlier ou encore de nouveaux chemins de circulation piétonne ou cycliste et d'installation d'arrêts de bus mieux sécurisés.



En matière de transports en commun, on rappellera que ceux-ci sont majoritairement orientés vers les déplacements scolaires. Bien qu'une consultation des communes et citoyens ait été organisée en 2022, les lignes de bus ordinaires répondent partiellement aux besoins des habitants. Elles sont complétées par plusieurs services tels que le TEC à la demande qui propose des trajets optimisés et collectifs entre certains points d'intérêts centraux ou encore la Locomobile, un taxi social à destination des personnes à mobilité réduite ou socialement défavorisées (personnes de plus de 65 ans, bénéficiaires de l'aide du CPAS, demandeurs d'emploi, ...). Enfin, la gare de Neufchâteau, située sur le site de l'ancienne gare de Longlier, permet de relier les gares d'Arlon et de Libramont.



Afin de contribuer au développement d'une mobilité alternative capable d'apporter des solutions pratiques et souples aux Chestrolais et Chestrolaises, deux stations de voitures partagées Cambio ont été mises en place en 2022 par l'échevine de la mobilité douce. Situées à la Grand-Place et à la gare de Longlier, ces stations répondent effectivement à un besoin croissant. Ces voitures peuvent aussi être utilisées en journée par le personnel des services communaux pour des déplacements professionnels. Des vélos électriques ont été mis à disposition du personnel de la commune dans ce même objectif.

Un constat nous inquiète plus particulièrement : il concerne tous les « petits » phénomènes négatifs que l'on regroupe sous le vocable des « incivilités routières ». Qu'il s'agisse des parkings sauvages, des excès de vitesse, du non-respect des passages et des trottoirs pour les piétons, ..., nous sommes tous et toutes acteurs (auteurs et/ou victimes) de ces phénomènes qui nous ennuiant. En outre, la traversée des villages et des quartiers est bien souvent problématique en termes de respect de la vitesse autorisée. Ainsi, plus de 70% des conducteurs et conductrices traversant Verlainne ou Hamipré sont en excès de vitesse (80 km/h au lieu des 50 autorisés) ... Les actions conjointes avec les autorités régionales devraient nécessairement être renforcées afin d'accroître la quiétude le long de ces axes routiers.

Aussi, comme pour toutes les compétences et plus spécifiquement en matière de mobilité, il s'agit de travailler en bonne intelligence avec les territoires voisins et les autres niveaux de compétence car la mise en place d'alternatives adaptées aux différents usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, ...) ne s'arrête généralement pas aux limites administratives de la commune.

Durant cette législature, comme prévu dans le Plan communal de mobilité (PCM), la mobilité alternative favorisant les modes doux a connu de nombreux développements. Ainsi, divers aménagements de sécurité ont été installés aux abords des écoles tels que des barrières de sécurité, des panneaux de signalisation, des passages piétons mieux sécurisés, des casse-vitesses ou encore un parking de dépose-minute. En matière de sécurité, de signalisation et de visibilité de la présence d'enfants aux abords des écoles, on citera notamment l'installation fixe des personnages Tom et Lily (ludiques pour les enfants) ou encore des piquets de sécurité en forme de crayons géants.





D'autres aménagements concernent plus spécifiquement les cyclistes avec la création de Sens unique limité aux cyclistes et de pistes cyclables ou de signalétiques spécifiques, la construction d'abris vélos munis le plus souvent de bornes de recharge électrique sur les places publiques et près des pôles d'activités que sont le

centre-ville, la vallée du Lac, l'arrêt SNCB à Longlier, la place St-Michel, ... On notera qu'une commission consultative relative au développement de la mobilité douce et réunissant à la fois les services communaux, les citoyens intéressés et des groupements cyclistes a été mise en place par l'échevine en charge de cette matière dès le début.

Complémentairement, plusieurs réunions de consultation et concertation avec les riverains concernés par l'une ou l'autre proposition d'aménagement ont été mises en place par l'échevine AVANT une quelconque prise de décision et ce, afin de présenter et débattre de la proposition.

Enfin, les meilleurs aménagements du monde ne produiront leurs pleins effets que si les bénéficiaires les utilisent correctement. En effet, si le respect des règles régissant l'usage de la voie publique relève de la Loi, leur bonne utilisation est parfois trop peu maîtrisée. Organiser des événements comme la Semaine de la Mobilité ou encore la formation à l'éco-conduite contribue à la sensibilisation de la population. Au niveau scolaire, plusieurs formations cyclistes ont été mises sur pied pour les élèves des classes maternelles et primaires de l'ensemble des établissements du territoire. Les déplacements cyclistes « maison- école » des enfants accompagnés par des bénévoles ou des parents volontaires ont été encouragés tout au long de cette législature.

Nous poursuivrons le travail entamé, qu'il s'agisse de la stricte application de la réglementation communale en matière de stationnement par exemple, de l'entretien et de l'utilisation des infrastructures existantes, de la création de nouveaux aménagements pour compléter le réseau des voies lentes (installation de mobipôles, entre autres) ou encore de la sensibilisation de la population au partage de la voie publique. Ainsi, la création d'une piste cyclo-piétonne entre le rond-point Saint-Roch et le zoning de Semel sera réalisée en 2025. Par ailleurs, le plan communal de développement rural (PCDR) consacre un ambitieux projet à cette thématique afin d'encourager toute solution alternative à l'usage exclusif de la voiture (création d'une voie lente sécurisée entre Malome et Neufchâteau, par exemple).



Nous proposons que la commune établisse, avec la collaboration de la zone de police, une nouvelle cartographie des voiries communales, voire si possible régionales, les plus problématiques, notamment en matière de vitesse excessive mais aussi de stationnement sauvage, d'insécurité objective et subjective pour l'une ou l'autre catégorie d'usagers, ..., et ce, afin de proposer les pistes de solution envisageables. Ces dernières pourraient passer par l'installation de radars répressifs aux endroits les plus dangereux.

Nous voulons intensifier la voie de la participation directe des citoyens et citoyennes autour de ces questions, notamment en organisant au moins annuellement une réunion spécifique au sein des comités de village/quartier afin de discuter « mobilité et sécurité routière ». En effet, si un travail d'information et de sensibilisation en continu doit être encouragé, on sait aussi que la répression doit rester le dernier recours. Ceci devra être examiné sans tabou par le nouveau Conseil communal, le but étant de réduire les nuisances et dangers subis par les différentes catégories d'utilisateurs.

Afin d'intégrer les actions et projets à l'étude dans une vision d'avenir de la mobilité, **nous proposons** d'élaborer un nouveau plan communal de mobilité.

