

**Dossier de presse**

**Vote du plan communal de mobilité**

Nous vous prions de trouver ci-dessous notre intervention sur le plan communal de mobilité lors du Conseil communal du 23 mai 2017.

**1. Le PCM avant 2013**

Pour que l'assemblée et le public comprennent bien les tenants et les aboutissants de ce dossier, nous allons tout d'abord rappeler le cheminement de ce long dossier.

Le 15 octobre 1999, le Conseil communal décide de marquer son accord sur l'élaboration d'un plan de mobilité pour Spa. Cette date marque le début de ce projet, **il y a 17 ans et demi.**

**Majorité 2001**

Une fois le projet démarré, et le temps de faire le diagnostic de la situation, on se retrouve début 2001. L'Echevin MR de la mobilité de l'époque indique, lors d'un **comité d'accompagnement** en janvier 2001, que les autorités communales se sont fixées pour objectifs la piétonisation du centre-ville. Le Collège souhaite aménager la place Royale, la place du Monument, piétonniser et protéger le centre-ville sur le tronçon compris entre le pavillon des Petits Jeux et le Pouhon Pierre le Grand. Ceci implique la suppression totale de la circulation des véhicules (Poids lourds et voitures) sur ce tronçon. En conséquence de quoi, l'Echevin de la mobilité confirme à ce même comité d'accompagnement la préférence de la Ville de SPA pour le concept développé dans le Plan de mobilité qui grâce à la Collectrice sud permet de répondre de façon efficace et définitive aux priorités de piétonisation énoncées.

A la suite de cette réunion, le bureau d'études met à jour ses documents et produit une version du rapport de synthèse du PCM en mai 2001 sur base de ces directives.

Dans les jours qui ont suivi, un groupe de riverains de la Collectrice sud (les Incontournables) ont dénoncé ce projet d'aménagement. Lors d'une réunion publique de ce groupe de citoyens en juin 2001, le porte-parole du Collège est venu annoncer l'abandon de la Collectrice sud. Cela en totale contradiction avec ce qui avait été demandé par l'Echevin de la Mobilité de l'époque 4 mois plus tôt lors du comité d'accompagnement. Ce premier épisode constitue le **premier revirement** du Collège dans ce dossier.

A la suite de ce changement important, le bureau d'études a produit en avril 2002 une première version du PCM. Il est obligé de conclure sans pouvoir répondre complètement à la demande de la Ville de la suppression totale de la circulation des véhicules dans le centre. Il retient, en matière de faisabilité, la paire de sens uniques entre la rue Servais et la rue Royale avec l'évacuation des poids lourds de Spa Monopole par le contournement Nord au travers du bois du Staneux ou par le rail. On note donc que le dossier s'arrête une première fois en 2002 en attendant une solution pour les poids lourds.

Ensuite, avec la création du nouveau centre thermal, la majorité doit avancer sur l'aménagement de la place Royale et de la place du Monument. Le prolongement du funiculaire doit être aménagé le plus rapidement possible. Sans que le PCM ne soit approuvé, en 2004, la majorité tente cette fois de réaliser le projet d'un rond-point géant dans le centre de Spa. Ce projet provoque une levée de boucliers et débouche sur une consultation populaire en octobre 2004. 51 % des Spadois (il en fallait 20 %), se sont exprimés à 60 % contre le rond-point.

Après cette déconvenue de la majorité, le projet de rond-point géant est abandonné.

Le Conseil communal décide alors en 2005 d'organiser un concours d'idées et de projet en vue de la réalisation du réaménagement des espaces publics traversant la ville de Spa. Le concours débute par une présélection de projets.

Lors de l'appel à projets, six bureaux d'études répondent présents. En décembre 2005, les architectes et urbanistes proposent leurs idées d'aménagements de la traversée de la ville. A la suite de cela, un jury composé d'experts (Fonctionnaire délégué et Directeur du SPW de Verviers), de mandataires politiques et de représentants d'associations spadoises ont examiné les projets et en sélectionnent trois qui seront par la suite présentés à la consultation populaire. L'un d'eux est celui de l'Espace partagé proposé par l'équipe 1.3.5.. A noter que lors de ce choix, la majorité ne prend pas la précaution de vérifier les conditions pour que l'Espace partagé soit applicable à Spa. Elle le fera, mais assez bizarrement après la consultation populaire. Nous le verrons plus tard.

La majorité décide d'attendre que les élections communales de 2006 soient passées pour organiser la consultation populaire qui choisira parmi les trois projets le lauréat.

## **Majorité 2007**

En 2007, le MR décide de changer d'attelage et forme une majorité avec le Cdh.

La consultation populaire sur l'aménagement de la traversée de Spa se déroule ensuite le 22 avril 2007 avec une participation de 37,5 % des Spadois, soit 3.198 personnes. L'avant-projet n°1, l'Espace partagé, présenté par l'association ACROTÈRE – VIA – BONJEAN recueille 1.760 oui et 1.223 non et emporte le concours.

Le 4 mai 2007, le Conseil communal entérine le choix des Spadois.

Ensuite, on commence déjà à sentir le vent tourner pour l'espace partagé puisque dans le bulletin communal d'information n°22 de l'été 2007, le Collège présente les résultats et estime prudent de trouver réponse à trois questions :

- La première vise à interroger les autorités de tutelle et les pouvoirs subsidiants sur ce qu'elles pensent du projet d'espace partagé.
- La deuxième porte sur les modifications induites par l'espace partagé dans le PCM
- La troisième porte sur le financement.

Pour la première question, on peut s'étonner sur le principe d'avoir organisé un concours et une consultation populaire à grands frais, sur une route qui traverse la Ville de Spa appartenant à la Région wallonne et d'ensuite se pose la question sur le fait que le projet retenu agrée le propriétaire de la route. C'est comme prévoir un aménagement chez votre voisin sans avoir eu son accord préalablement.

Ensuite, les réunions et compléments d'étude s'enchaînent en 2008. Le bureau d'études du plan de mobilité se voit confier la mission d'examiner la possibilité de faire un Espace partagé et d'intégrer ce concept dans le plan de mobilité. Ce concept est nouveau et demande une analyse. Il y a peu de recul.

Le 2 août 2011, il y a six ans, est publiée par le SPW une circulaire relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontres. Cette circulaire précise pour les zones de rencontres

- que le trafic de transit doit y être limité ;
- que bien que la circulation de transit ne soit pas strictement interdite, tout doit être mis en œuvre pour la décourager de telle manière qu'elle soit aussi réduite que possible ;

- que si une rue supporte actuellement une forte circulation de transit, sa transformation en zone de rencontre ne peut être envisagée que si elle s'accompagne d'un plan complet de réorganisation de la circulation.

Ensuite, en février 2012 est produite la deuxième synthèse finale du plan de mobilité de Spa. Il y est indiqué que le concept de 2002 - mettre le centre de Spa en piétonnier complet - a perdu sa raison d'être vu l'apparition du concept d'espace partagé. Ce rapport conclut qu'il est possible de faire un espace partagé avec 5 conditions. (Réduire les stationnements dans la zone d'espace partagé, créer des zones piétonnes, avoir une politique cyclable volontariste, créer des effets de porte et informer l'utilisateur qu'il rentre dans une zone de rencontre). On y retrouve la paire de sens uniques entre la rue Royale et la rue Servais pour réduire le trafic sur la rue Royale ainsi que la Collectrice sud à envisager à plus long terme.

Cette version du PCM est finalisée et présentée au Comité d'accompagnement du 30 mars 2012. Le document est présenté au Collège le 3 mai 2012 et est mis entre parenthèses. Sur décision de la majorité, le PCM ne sera pas voté au Conseil communal vu la proximité des élections.

## **2. Le PCM de 2013 à 2017**

En 2013, le MR décide de rechanger d'attelage et forme une majorité avec la liste S.P.A. apparentée PS.

Les études du plan de mobilité reprennent et lors d'un comité d'accompagnement du 26 juin 2013 le Collège valide la paire de sens uniques entre la rue Royale et la rue Servais via la rue de la Poste.

Et c'est finalement lors du Conseil communal du 5 novembre 2013, que la version définitive du PCM est votée au Conseil communal. Cette version reprend l'espace partagé, la paire de sens uniques, les parkings payants et la Collectrice sud à plus long terme. C'est cette configuration qui est présentée à la population et portée par le Collège.

Les procédures de consultations des Spadois et de la CCATM commencent ensuite. Elles se terminent le 16 novembre 2014 par l'avis de la CCATM.

Les résultats de l'enquête sont les suivants pour la CCATM et des pétitions reçues :

- La politique de parking payant : 11 oui et 1 abstention MAIS une pétition contre le parking payant et contre la suppression des places de parking dans le centre-ville
- La double paire de sens uniques : 1 oui - 10 non - 1 abstention
- La zone de rencontre – Espace partagé : 9 oui - 1 non et 2 abstentions
- La Collectrice sud : 5 oui - 4 non et 3 abstentions mais une pétition contre la Collectrice sud de 1098 signatures
- AVIS GLOBAL DEFAVORABLE : 5 oui, 7 non

Le projet du Collège est pour le moins mal accueilli. Comment répondre et trancher par rapport à des avis si différents ? Le Collège mettra 2,5 ans après avoir reçu les résultats de l'enquête publique pour analyser les résultats et proposer la version définitive du Plan de ce jour.

A la lecture des rapports des réunions qui analysent les résultats de l'enquête publique, on apprend que le 29 avril 2015, la Ville présente la suppression du système de la paire de sens uniques. La Ville justifie ce choix par les résultats du vote de la CCATM. Et lors de la réunion du 24 mai 2016, le Service public de Wallonie reprecise qu'un espace partagé ne peut être réalisé légalement que si le trafic de transit au sein de la zone est éliminé, voire très diminué, ce qui n'est pas le cas. Cette condition se base sur la circulaire d'août 2011. A cette réunion, l'Echevin de la mobilité se déclare « **tout de même assez triste d'en arriver là au niveau du PCM. Il considère que le PCM présenté à la population a été complètement détricoté : la paire de sens uniques a disparu, le concept d'espace partagé a disparu, seule la politique de parkings a été conservée** ».

Nous arrivons enfin à la version proposée ce soir au Conseil communal (23 mai 2017)

Elle indique que les objectifs du PCM fixé par le Collège sont de **redonner à Spa son rôle de Ville d'eaux de référence en Europe**.

Par rapport aux objectifs définis en 2000, dans la première mouture du PCM et à la volonté à cette époque de piétonniser complètement le centre-ville, la position du Collège communal a évolué puisque la piétonisation est maintenant partielle.

Des objectifs spécifiques au fonctionnement du stationnement à Spa ont également été fixés, notamment en matière de renforcement de l'attractivité du stationnement de courte durée dans le centre-ville et de la migration d'une partie des usagers de moyennes – longues durées hors du centre-ville.

Dans le plan de mobilité, on rappelle que l'effet de la paire de sens uniques et de la Collectrice sud permettrait une piétonisation totale ou partielle de la traversée de Spa ou la réalisation d'un espace partagé.

Le plan de mobilité présenté ce soir propose donc en résumé

- L'abandon du concept de la paire de sens uniques (rue Royale et Rue Servais)
- L'abandon de l'espace partagé (ou zone de rencontre) choisi par les Spadois
- La création d'un concept intitulé "espace de convivialité"
- La suppression des parkings dans le centre pour la mise en évidence du patrimoine
- Le contrôle du stationnement par zone bleue ou parkings payants
- Un concept de Collectrice sud envisagé à plus long terme

### 3. Conclusions

Nos conclusions sont les suivantes.

#### 3.1. *Le respect de la procédure*

Après avoir présenté un dossier avec une paire de sens uniques et un espace partagé, vous nous présentez maintenant un espace de convivialité qui est un concept flou, créé à la va-vite et non clairement défini. Il n'est illustré par rien dans le plan. Nous ne sommes pas d'accord sur cette manière de faire, car vous ne respectez pas le citoyen. Il y a un tel changement qu'il aurait fallu pour nous, représenter cette nouvelle version à la population et à la CCATM. Il y va du respect de la démocratie.

Nous nous interrogeons aussi sur la validité de la procédure après de tels changements, on nous propose ce soir un PCM complètement différent de celui de 2013.

### *3.2. Le gaspillage financier*

Pour une commune qui a des difficultés financières, nous sommes devant un énorme gaspillage financier. Vous avez de multiples versions du PCM, une consultation populaire qui n'aura servi à rien, les honoraires du bureau d'études à payer pour les multiples changements, les heures des services techniques de la commune, etc.

C'est indiscutablement des milliers d'heures de travail depuis 2001 et des centaines de milliers d'Euros dépensés pour arriver à un plan qui n'améliore rien en ce qui concerne la mobilité.

Pour finalement ne rien changer de fondamental, on aurait pu faire l'étude en beaucoup moins de temps !

### *3.3. Un enchainement de « flops »*

C'est un enchainement de « flops ». Vous commencez par perdre du temps en 2001 à cause de la Collectrice sud que vous abandonnez ensuite (pour la remettre dans le plan maintenant).

Vous faites ensuite le forcing pour faire passer un rond-point géant dans le centre sans même avoir modifié le plan de mobilité.

Vous organisez une consultation populaire qui débouche sur un choix des Spadois que vous devez abandonner ensuite.

Vous choisissez la solution de la paire de sens uniques que vous abandonnez aussi.

Vous présentez une version au Conseil communal en 2013 qui est rejeté en grande partie par les Spadois.

### *3.4. Le retard dans l'avancement de l'aménagement de la ville*

Immanquablement, toutes ces tergiversations ont produit un retard de 15 ans dans l'aménagement du centre-ville car le service public de Wallonie veut avoir une vision globale de la traversée de Spa, c'est le sens même du Plan de mobilité. Et par conséquent, les financements n'arrivent pas suffisamment par manque de vision globale.

Par exemple, le rond-point de la gare est prévu dans le plan depuis 2001 et il sera seulement réalisé maintenant que le Plan sera voté. Egalement, la place Royale n'est toujours pas aménagée alors qu'elle devait l'être rapidement après la construction du nouveau centre thermal.

L'aménagement de la place du monument vient seulement de se faire alors que déjà en 2004, à la suite de votre projet de rond-point géant dans le centre-ville, une proposition constructive d'un groupe de Spadois proposait le même aménagement. 10 années de perdues à cause de l'obstination du Collège !

Une perte de temps aussi dans l'aménagement des anciens thermes car le repreneur s'est interrogé un temps sur le passage ou non de la paire de sens uniques dans la rue de la poste à côté de son futur hôtel.

Même les aménagements et le balisage des parkings de dissuasions aux entrées de la ville ne sont pas tous fait, comme par exemple aménager des parkings place de la gare.

### *3.5. Pas de vision du Collège*

Le Collège n'a pas eu de vision dans ce dossier.

Il n'y a pas eu de lignes directrices ni de vision globale depuis le début en 1999.

Vous avez gaspillé la possibilité d'avoir une vision globale de l'aménagement de la Ville lors du concours d'idées de la traversée de Spa avec des équipes multidisciplinaires d'urbanistes, architectes et ingénieurs. A ce moment-là, vous aviez des projets complets sur la table, mais vous n'avez pas su tirer profit sur cette opportunité. Maintenant, c'est les aménagements au coup par coup, au jour le jour.

Votre manque de vision et de clairvoyance vous a conduit à une présentation d'une version du Plan en 2013 sans convictions. Il suffit de se souvenir de l'image d'un Echevin de la Mobilité seul sur la scène du théâtre occupé à présenter le dossier à la population alors que le reste du Collège présent était dans une loge. Et vous n'avez pas eu non plus la capacité d'expliquer et de convaincre la population de l'intérêt de votre projet.

Vous avez une envie, c'est de rendre le centre de Spa piétonnier ou semi-piétonnier, c'est votre ambition depuis des années pour le développement du tourisme et la mise en évidence de nos bâtiments. Mais pour y arriver, vous devez faire des choix et parfois imposer des solutions. Vous avez sortis deux fois l'idée de la Collectrice sud et de la paire de sens uniques pour chaque fois les ranger dans un tiroir. Vous n'avez pas le courage d'aller jusqu'au bout de vos idées et donc vous vous contentez de la version minimaliste de vos projet actuel.



### 3.6. *Pas de volonté d'associer la minorité*

A l'opposé de votre méthode de travail dans le dossier de regroupement Ville-Cpas où vous avez créé un groupe de travail majorité-minorité, dans le cas du Plan de mobilité vous n'avez jamais fait de démarches dans ce sens alors que le dossier est important et qu'il demandait une réflexion à plusieurs et un accord de tous.

Au contraire, l'Echevin de la mobilité n'a jamais cherché à avoir une discussion large et constructive sur le Plan avec les partis de la minorité.

C'est sans doute là une des causes de cet échec.

### 3.7. *Le contenu du dossier*

Nous sommes devant un plan qui retrace les attermolements de 17 années d'études, mais qui ne présente pas une vision claire de ce qui va être fait. C'est un bric-à-brac de l'évolution de vos propositions et vos changements de direction au fil des années. Mais rien n'est tranché, volontairement sans doute : la Collectrice sud non retenue actuellement, mais un concept envisagé à plus long terme, une politique de gestion des parkings régulés par des zones bleues, mais sans nul doute des parkings payants plus tard.

Par contre n'apparaissent pas dans le Plan les dernières versions des aménagements prévus, on a toujours de vieux croquis. Que va-t-on faire en termes de mobilité au rond – point de la gare, entre la gare et la place Fosch, entre la place Fosch et la place Royale, sur la place royale. C'est quoi un espace de convivialité concrètement ?

Mais on retrouve par contre dans le PCM de vieux croquis périmés.

### 3.8. *L'espace de convivialité*

L'espace de convivialité justement apparaît soudain en dépannage de l'abandon de l'Espace partagé. Alors, analysons les lignes directrices de ce nouveau concept, du moins ce que l'on peut comprendre.

Avoir de grands trottoirs plus larges.

C'est une évidence. Dans tous les aménagements modernes, on donne plus de place aux piétons et aux modes doux.

Réduire au maximum la largeur de la zone destinée aux véhicules à moteur.

C'est le corolaire de ce qui précède, si on agrandit les trottoirs, on réduit forcément la zone pour les voitures.

Sécuriser la circulation piétonne.

A nouveau, c'est enfoncer une porte ouverte. Tous les nouveaux aménagements visent à sécuriser les piétons. Il n'y a rien d'innovant là-dedans.

Faire interdire le stationnement sauvage.

Là aussi, c'est encore des dispositions qui sont prises partout dans les nouveaux aménagements urbains.

Pouvoir contrôler effectivement le trafic automobile à une vitesse modérée (30 km/h).

Une zone 30 dans le centre, c'est possible avec le Code de la route.

Les nouveaux aménagements dans toutes les villes font en sorte, par des effets de porte et par d'autres dispositifs classiques, de réduire la vitesse des conducteurs.

Mettre en valeur le patrimoine de Spa.

C'est ce qu'on attend depuis longtemps et c'est demandé par l'UNESCO. C'est notamment enlever des voitures garées tout autour des bâtiments patrimoniaux. On fait cela partout dans d'autres villes depuis des décennies.

Mettre en œuvre des aménagements urbains de qualité.

On est d'accord. C'est ce qui est fait dans d'autres villes comme la nôtre. La Région wallonne y veille également au travers des permis d'urbanisme.

Vos lignes directrices n'ont rien d'original et ne sont ni plus ni moins conviviales que ce que l'on fait ailleurs. On ne change rien de fondamental au niveau de la mobilité, c'est le statu quo. On aménage juste au goût du jour ce qui a 20 années de retard à Spa.

### *3.9. Le plan de stationnement*

Le plan de stationnement prévoyait dans la version de 2013 du PCM des parkings payants. Ils sont devenus maintenant des zones bleues. L'approche des élections communales n'est sans doute pas étrangère à ce changement subit.

La politique du stationnement est le seul levier qui permet à la fois de réduire le trafic automobile et d'augmenter la présence des piétons au cœur de la ville.

Afin d'atteindre cet objectif, la suppression d'environ 300 places de stationnement dans l'hypercentre est prévue. Cette suppression de places de stationnement doit impérativement être compensée par la mise en place d'un stationnement à durée limitée au centre-ville, de nouveaux parkings alternatifs et l'aménagement ou la valorisation de zones de stationnement gratuites en périphérie du centre-ville.

Vous prévoyez maintenant dans le plan de mobilité la mise en place d'un stationnement s'appuyant sur la zone bleue, élargie et que vous annoncez mieux contrôlée dans un premier temps. Vous prévoyez ensuite la mise en œuvre d'un stationnement payant éventuel en deuxième phase, afin de davantage favoriser les usagers de courte durée, c'est à dire les clients des commerces qui devraient idéalement bénéficier de minutes gratuites.

Si l'on se penche un instant sur les études techniques de ses dernières années à propos des méthodes de gestion des parkings, on constate ceci.

La zone bleue a été le premier outil dans le passé utilisé pour réguler le stationnement dans les villes. Les véhicules munis d'un disque de stationnement peuvent être garés dans une zone déterminée pour une durée maximum de 2 h. Le disque ne peut être tourné une seconde fois pour dépasser la durée maximale autorisée sous peine d'amende. Après des décennies de pratique, les études et les retours d'expériences montrent que ce système ne fonctionne pas bien pour le contrôle des voitures ventouses. Malheureusement, le manque de civisme des automobilistes et la facilité de frauder en tournant une seconde fois le disque rendent le système peu efficace. Cela le bureau d'études qui a rédigé le plan de mobilité vous l'a dit et écrit. Les contrôles policiers que vous allez mettre en place ne seront pas efficaces pour réellement lutter contre les voitures ventouses. Vous allez être obligé de passer aux parkings payants.

D'autre part, si vous voulez avoir des investissements privés dans des aménagements de parking souterrain ou en étage, il faudra avoir inmanquablement des parkings payants pour qu'ils puissent rentabiliser leurs investissements.

Il est clair qu'il y a un agenda caché en ce qui concerne les parkings payants.

### *3.10. Conclusions*

Pour finir, nous allons rester avec notre ville de Spa organisée, pour ce qui est de la mobilité, quasiment comme elle l'est depuis des décennies.

Nous allons avoir des zones bleues puis des parkings payants et une Collectrice sud qui reviendra sur la table dans quelques années pour réaliser votre rêve de piétonniser le centre-ville.

Vous aurez aménagé la ville au coup par coup sans avoir une réelle perspective des aménagements pendant des années et cela va continuer.

Vous avez clairement raté une occasion d'avoir un projet global, novateur et cohérent avec la consultation populaire en 2007. C'était une occasion unique d'avoir une approche tournée vers le futur de l'aménagement de la ville.

Vous avez ensuite laissé trainer la solution d'Espace partagé alors que vous saviez que le SPW avait donné dès le départ ses recommandations pour son fonctionnement et qu'elles seraient difficilement rencontrées. Pendant 10 ans, vous avez attendu on ne sait quoi alors que les conditions pour faire un Espace partagé étaient connues : soit la Collectrice sud, soit la paire de sens unique. Vous saviez que la paire de sens unique allait poser un problème pour le futur exploitant de l'hôtel de luxe dans les anciens thermes et que la Collectrice sud avait déjà été rejetée par les Spadois qui habitent le long de son tracé.

Vous présentez finalement après 17 ans un plan de mobilité complètement détricoté de notre avis, mais aussi de l'avis de votre Echevin de la mobilité qui l'a déclaré lors d'une réunion il y a un an. Vous y avez ajouté à la hâte le concept vague d'espace de convivialité qui n'a rien d'un projet original.

C'est pour toutes ces raisons et la gestion calamiteuse de ce dossier que nous voterons contre.

Les Conseillers indépendants,

Frank Gazzard

Joëlle Dethier

---