

SPA, Conseil communal du 23 mai 2017, point 25
Le P C M de l'échevin Bray est vide
La montagne accouche d'une souris

Qu'attend-t-on de ce *Plan Communal de Mobilité* ?

On lit dans le document que la Ville de Spa s'est donné quatre objectifs principaux :

- améliorer l'accessibilité aux secteurs touristiques et économiques dans le but de rendre à Spa son rôle de Ville d'Eaux de référence en Europe ;
- préserver l'environnement et revaloriser l'espace public ;
- améliorer le confort et la sécurité des usagers, en particulier les piétons et les cyclistes ;
- gérer le stationnement.

Ce sont les objectifs du PCM depuis février 2001, voici 16 ans, donc. Mais, à Spa, on étudie la mobilité depuis bien plus longtemps !

En 1995 déjà, le G.I.R.E.A (*Groupe Interuniversitaire de Recherche en Ecologie Appliquée*) publiait une étude fouillée qui visait à répondre à la question :

« *Comment assurer un contournement de la Ville de Spa pour le trafic de transit tout en réduisant les nuisances liées à l'évacuation de la production de Spa-Monopole* ».

On découvre dans ce gros document que le questionnement existe depuis 1975.

Le G.I.R.E.A proposait plus de 10 tracés de contournement de Spa, dont 5 avaient été retenus. Tous ces tracés, sauf un, avaient la particularité gênante de reporter le trafic de transit sur le territoire d'autres communes. L'évacuation de la production de Spa-Monopole par chemin de fer évoquée dans l'étude du G.I.R.E.A. a été réétudiée de manière approfondie lorsque José Daras était ministre de l'aménagement du territoire.

On peut donc dire que le plan de mobilité de la Ville de SPA est à l'étude depuis plus de 40 ans. On pourrait dire aussi que Joseph Houssa a eu 35 ans pour le faire aboutir.

En 2001, on fait appel à TRANSITEC qui identifie à Spa trois problèmes principaux de mobilité :

1. la **circulation** Avenue Reine Astrid et Rue Royale est importante : 16.000 véhicules/jour, en croissance pour ce qui concerne le nombre de trajets internes à la ville.
2. la majeure partie du **trafic entre les quartiers** de la ville est contrainte de passer par le centre-ville
3. la **gestion des parkings** est problématique.

On attendrait du PCM qu'il apporte des solutions à ces problèmes. Est-ce le cas ?

Dans les années 70, on rêvait d'aménager Spa comme une « *Ville jardin* », un quartier thermal entièrement dédié aux piétons, ce qui fait de charme de villes thermales connues, telles Baden-Baden ou Marienbad.

Devant la difficulté ou le refus d'écarter la circulation de la Rue Royale, l'objectif a été réajusté. Désormais, on tente seulement de diminuer la quantité de véhicules qui passent par le centre-ville afin d'augmenter la convivialité et de faciliter l'accès aux commerces.

Le bureau TRANSITEC propose donc, depuis 2001, plusieurs solutions qui vont dans ce sens et qui sont bien connues des Spadois : un contournement-nord, un contournement-sud, un tunnel sous la colline d'Annette et Lubin ou sous la RN 62, une double-paire de sens uniques ou une évacuation de la production de Spa-Monopole par le rail. Les inconvénients de ces solutions sont, eux aussi, très bien connus au point que l'on oublie parfois que ces aménagements sont aussi et même d'abord des solutions aux problèmes constatés.

En 2004, coup de théâtre : la RW et un échevin spadois imaginent d'installer un grand rond-point Place Royale et Place du Monument. Les Spadois s'y opposent. Avec le recul d'une dizaine d'années, on se demande d'où venait l'idée de ce rond-point puisque – au mieux - il augmentait la fluidité du trafic, mais il ne contribuait en rien à résoudre les 3 problèmes de mobilité identifiés.

Ce grand giratoire est rejeté lors d'une consultation populaire qui a lieu le 10 octobre 2004. Les associations spadoises obtiennent alors le lancement d'un concours d'idées. Le 22 avril 2007 : deuxième consultation populaire. Les Spadois choisissent pour la Rue Royale un aménagement innovant de type *Espace Partagé*, présenté par les architectes des bureaux ACROTÈRE, VIA et le Spadois Roger Bonjean. La Région wallonne, associée depuis le début, valide d'abord l'*Espace Partagé* puis elle change d'avis et déclare bien plus tard cet aménagement impossible.

Bien sûr, l'*Espace Partagé* apportait une autre vision de la mobilité, plus conviviale, un peu de fraîcheur dans une réflexion embourbée mais il ne constituait pas, lui non plus, une véritable solution aux 3 problèmes identifiés. Le transit Rue Royale restait inchangé et la circulation interne à la ville par le centre-ville. L'avantage principal de l'Espace partagé n'était-il pas d'éviter toute autre solution !

La consultation populaire – la 2^e - a constitué un moment important d'action citoyenne mais que reste-il aujourd'hui de cette démarche participative ? Quasi rien puisque le plan de mobilité qui a été présenté aux Spadois l'an dernier n'est pas celui qu'ils avaient choisi en 2007 ; il n'est pas non plus celui qui est proposé aujourd'hui et sur lequel ils n'ont pas été consultés

Des changements ont été apportés dans la version 2016 du PCM mais les Spadois les découvriront demain. L'échevin de la mobilité veut que son plan soit adopté, vite fait bien fait. Comment procède-t-il ?

Sa méthode repose sur 3 principes :

1^{er} principe : il n'y aura ni contournement du centre-ville, ni paire de sens uniques ni *Espace partagé*. Le plan est vide. Toutes les solutions pertinentes ont été abandonnées.

2^e principe : ce qui n'est au fond qu'un simple réaménagement de la RN 62 s'appellera « *Espace de convivialité* »

3^e principe : les Spadois sont consultés, sauf à la fin. Pas de consultation sur le plan final qui est un document confidentiel.

En résumé : (1) l'échevin écarte du plan tous les éléments gênants, (2) il manipule le langage et (3) il affirme qu'il consulte sans le faire sur le document final.

Les conseillers qui ont pu en prendre connaissance ont compris que le PCM présenté aujourd'hui ne constitue absolument pas une réponse adéquate aux trois problèmes identifiés. C'est de la poudre aux yeux.

- **La circulation de transit** continuera à passer Rue Royale ; dans le goulot le long du Casino 16.000 véhicules en moyenne continueront à passer chaque jour, environ soit 650 par heure. Effluves de diesel garanties aux terrasses du Milieu, de l'Olivier et du Saint-James !
- **Le trafic entre les quartiers** continuera lui aussi à descendre nécessairement au centre-ville et à emprunter des voiries qui n'ont pas été aménagées dans ce but... Rue Cockerill, Rue des Capucins...
- **La gestion des parkings** n'a pas non plus trouvé de solution satisfaisante. Les parkings de dissuasion gratuits ne sont pas utilisés. Une pétition des commerçants montre qu'ils ne font pas confiance aux promesses de la majorité qui découvre aujourd'hui qu'une zone bleue peut être contrôlée, alors qu'elle ne l'a pas été pendant des années et que l'expert de TRANSITEC affirme le contraire parce que cela se vérifie partout.

Il est clair que ce plan de mobilité ne rencontre pas les objectifs annoncés. Demandons-nous pourquoi ?

Pour ce qui concerne les deux premiers objectifs, la réponse est simple.

Depuis une vingtaine d'année, une solution a progressivement émergé, c'est l'aménagement d'une rocade au sud du centre-ville. Cette voirie permettrait à la fois de dévier une partie de la circulation de la Rue Royale et elle serait accessible par les radiales situées sur le versant sud.

Depuis des années aussi, une opposition bien compréhensible de riverains se manifeste au point d'empêcher l'étude même de cette solution. Beaucoup d'opposants disent simplement qu'ils sont contre, ou résolument contre, contre quoi ? D'autres avancent des arguments à propos de cette solution :

- elle emprunterait l'assiette du viaduc de chemin de fer : non sinon elle ne répond pas au 2^e objectif,
- elle serait impossible à financer,
- elle passait trop près de la Chapelle Leloup,
- " de la crèche communale et de deux écoles
- elle détruirait le tissu urbain du Vieux Spa,
- elle détruirait le Parc Anglican
- elle entraînerait la suppression du point d'arrêt de Géronstère.(Anecdote PL)

On a dit tout cela sans avoir réellement étudié cet aménagement ! La crainte bien compréhensible du changement est renforcée par la peur de l'inconnu

Oui, il y a des opposants à la rocade sud mais un aménagement urbain est toujours critiqué, principalement par les riverains proches. Le phénomène NIMBY est bien connu : *Not in my back yard, pas dans ma cour*. Il est nécessaire de se préoccuper de l'intérêt général qui est de dynamiser l'activité touristique du centre-ville.

Il est aussi souhaitable - et souvent possible - de tenir compte des objections argumentées mais pour cela il faut discuter en connaissance de cause, autour d'une esquisse et non à partir de fantasmes différents selon les personnes et les moments. Il ne faut pas écarter l'aménagement d'une voirie au sud de la ville sans en étudier de manière approfondie les avantages et les inconvénients.

Cette solution amène des questions légitimes. **Mais elle constitue d'abord une solution logique à deux problèmes aujourd'hui non résolus.**

La majorité est divisée sur cette rocade sud.

L'échevin des travaux la veut ; il en connaît les avantages techniques, il sait qu'elle rencontre les objectifs, mais il n'en parle pas trop. Il préfère que l'opposition encaisse les critiques. L'échevin de l'urbanisme n'en veut pas : il en connaît les risques électoraux, et il a promis dans son quartier qu'elle ne se ferait pas plutôt que d'en faire étudier la faisabilité et les conséquences après le vote favorable de la CCATM du 16 septembre 2014.

Dans la réalité, la rocade sud que la majorité refuse d'étudier, elle existe. Pas sur plan mais dans la réalité. On la voit chaque jour dans les rues de Spa. Le militaire du 12^e Li ou l'employée de Spa-Monopole qui habite Rue de la Havette, comment rejoint-il son lieu de travail ? Il emprunte le matin la Rue des Ecomines et la Rue de la Chapelle, et le soir le Bahychamps, la Rue Cockerill et la rue des Capucins.

Refuser d'étudier la rocade sud, c'est accepter d'envoyer la circulation vers les petites rues de Spa qui n'ont pas été aménagées pour cet usage.

IL faut oser étudier cette solution en tenant compte des arguments valides des opposants.

Ce qui est présenté aujourd'hui n'est pas un PCM. C'est le travail d'un illusionniste qui veut faire croire qu'il apporte des solutions alors qu'il raconte simplement une histoire : l'histoire de l'abandon de **toutes** les solutions, y compris celles que l'on n'a pas réellement étudiées.

Lors de la présentation du PCM au Conseil communal, nous avons entendu Pierre Tacheron, directeur du bureau TRANSITEC, dire ceci : « *La seule solution qui n'écarte pas le trafic du centre-ville, c'est elle qui est retenue* ».

Nous refusons fermement ce plan de mobilité parce qu'il est incohérent ; il annonce des objectifs et il ne permettra pas de les atteindre.

Nous refusons de voter un texte qui met à la poubelle 40 ans de réflexion et d'études. Tant de travail, de participation citoyenne, d'espairs et d'argent dépensé pour rien, c'est inacceptable. Ce soir, *la montagne accouche d'une souris*. Le plan est vide.

Nous refusons ce plan parce qu'il oublie que la circulation à SPA est saisonnière, comme le tourisme. Ce qui fonctionne le 1^{er} février est inefficace le 15 août. On peut d'ailleurs se poser la même question pour la semaine et le week-end et se demander pourquoi les grands événements spadois ne sont pas prévus dans le PCM !

Nous refusons ce Plan parce qu'il n'étudie pas une des solutions pertinente et approuvée par la CCATM : une rocade-sud.

Nous refusons ce plan qui s'appuie sur la peur des oppositions alors qu'il devrait être un outil qui prépare le développement de notre Ville.

Nous répétons notre demande d'une étude sans à priori d'une rocade sud de Spa.

Nous invitons les membres de la majorité qui partagent cette conviction à s'abstenir ou à voter contre un PCM vide et incohérent.