

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MALMEDY

PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

17 décembre 2010

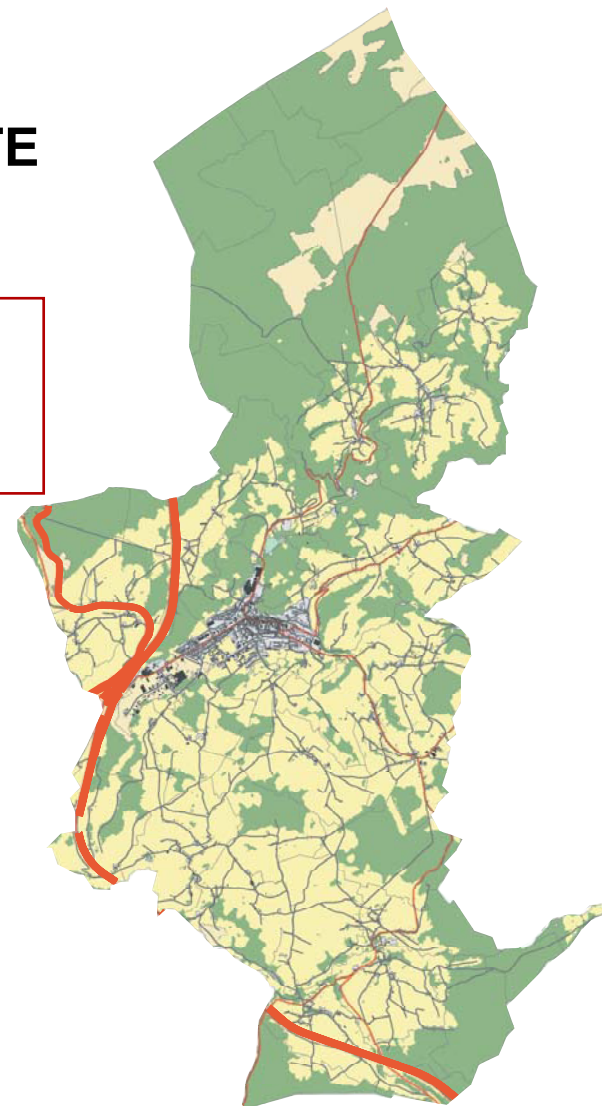


TABLE DES MATIERES

Phase 3: Plan d'actions

Introduction au plan d'actions : une approche transversale, intégrée et progressive

Partie 1: Schéma multimodal des déplacements

Partie 2: Etude détaillée des actions

Volet 1 : Aménagement du territoire

Volet 2 : Education

Volet 3 : Circulation automobile

Volet 4 : Stationnement

Volet 5 : Modes doux

Volet 6 : Transports publics

Volet 7 : Sécurité routière

Partie 3: Fiches de synthèse

Introduction au plan d'actions

La méthode de travail adoptée pour l'élaboration de ce plan d'actions se veut transversale, intégrée et progressive.

Une approche transversale

Parce que la mobilité est une des composantes de l'aménagement du territoire, qu'elle ne se décrète pas mais répond de l'action de chaque citoyen dans ses choix quotidiens et ses habitudes de vie.

Parce que nos habitudes et nos besoins de mobilité dépendent de facteurs externes, de la localisation des pôles d'emplois et des services à la population, de l'école de nos enfants, de l'adresse de nos parents. Organiser la mobilité doit tenir compte du contexte et des dynamiques spatiales et de leurs évolutions prévisibles, de la structure du territoire ainsi que de son histoire. Il ne suffit dès lors pas d'énoncer de manière péremptoire comment les gens doivent se comporter mais d'adopter des mesures qui permettent un changement des comportements de mobilité.

Une approche intégrée

La mobilité ce n'est pas seulement la voiture, le vélo ou les piétons, c'est la cohabitation de tous les modes de déplacements.

Les demandes en termes de mobilité et d'infrastructures sont souvent formulées par des « groupes de pression » qui sont, et c'est tout à fait naturel, mûs par un problème ou une philosophie particulière (le tout à l'automobile, les groupes de défense des personnes à mobilité réduite, etc.).

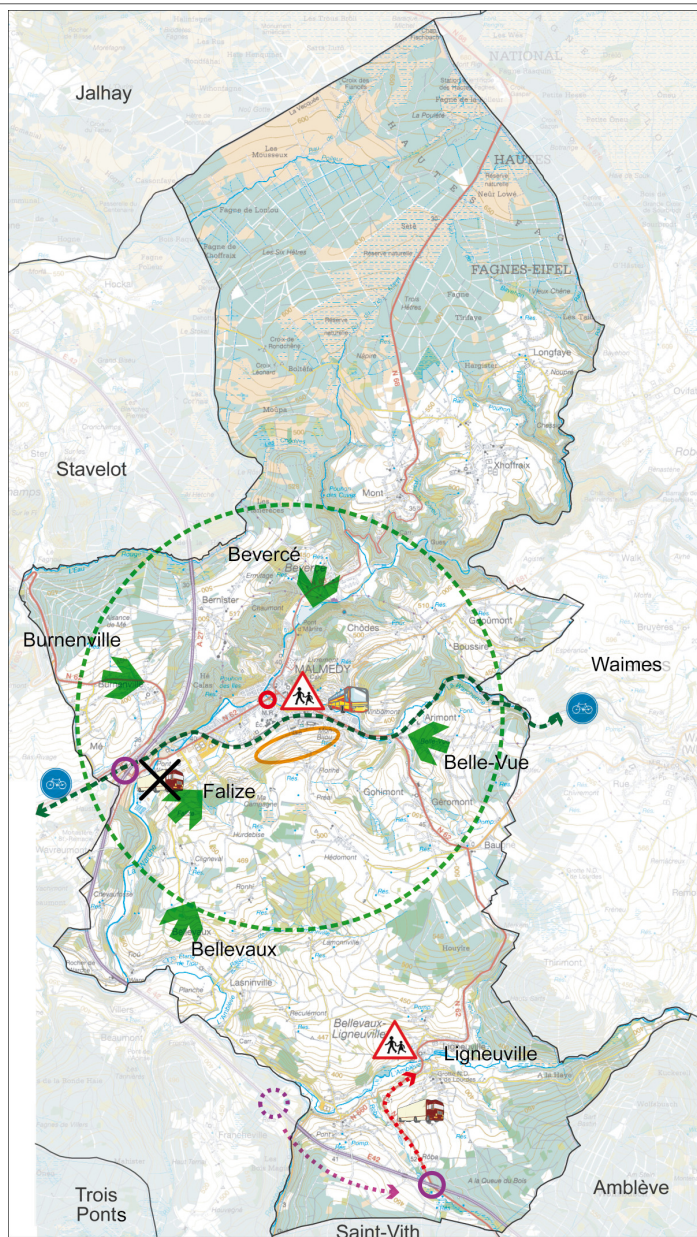
Dès lors, les techniciens et les autorités communales et régionales sont amenés à élargir la perspective pour prendre des mesures appropriées en fonction du contexte (une voirie reliant deux villes est différente d'une voirie résidentielle de centre-ville). Toute action nécessite des budgets, des priorités. C'est pourquoi l'approche intégrée visera à ne pas multiplier les infrastructures qui sont consommatrices de ressources et de territoire.

Une approche progressive

Comme nous l'avons dit en début de paragraphe la mobilité est la résultante des comportements individuels. Agir sur la mobilité revient dès lors à agir sur la vie des gens. Une approche trop directive entraîne souvent des tensions entre les usagers, ce qui est synonyme de baisse de la qualité de vie et de rejet des politiques mises en œuvre.

C'est pourquoi notre approche privilégie des mesures concrètes et raisonnées plutôt que des mesures « coup de point » qui ne seront pas applicables. Notre ambition n'est pas d'écrire un document théorique, mais de mettre en place un canevas de mesures à court, moyen et long terme qui permettent d'atteindre les objectifs que la Ville s'est fixés.

Partie 1: Schéma multimodal des déplacements



Piétons | Cyclistes | PMR



- * aménagements de sécurité le long des nationales :
 - dans le centre
 - en amont et en aval de Ligneuville
- * amélioration de la convivialité des abords d'écoles



- * aménagement du RAVeL et de ses accès
- * encourager l'utilisation du vélo comme mode de déplacement vers le centre-ville, surtout pour les villages les plus proches et ne présentant pas un dénivelé trop important

Transports en commun



- * amélioration de la desserte des villages (bus local)
- * étude du potentiel d'une liaison rapide vers la gare de Verviers

Automobile | Poids-lourds



- * amélioration de la fluidité du trafic à l'entrée du centre-ville
- * optimisation de la gestion du stationnement



- * suppression du trafic de transit des véhicules poids-lourds dans le centre
- * création d'un nouvel itinéraire poids-lourds par la nationale 62

Tous modes



- * restructuration du réseau viaire des quartiers situés au sud de l'ancienne ligne de chemin de fer

Partie 2: Etude détaillée des actions

Volet 1: Aménagement du territoire

1. Introduction
2. Organisation du territoire
3. Organisation à l'échelle locale
4. Structure de la zone située au sud de l'ancienne voie de chemin de fer
5. Principes à respecter à l'échelle des projets

Introduction

La mobilité est indissociable de l'aménagement du territoire examiné dans un cadre plus large.

Ce chapitre n'a pas pour but de formuler des recommandations pour l'organisation spatiale des activités sur la commune, mais de fixer un cadre général, une méthode de travail et des règles qui permettront d'intégrer les réflexions sur la mobilité dans les projets urbanistiques et inversement.

Les objectifs affichés en termes de réduction du trafic automobile ne pourront bien entendu être atteints qu'en combinant une action sur les structures urbaines à celle sur les infrastructures de mobilité, notamment en privilégiant l'habitat dans le centre, en prévoyant les équipements nécessaires dans les zones présentant une population assez nombreuse et en conservant des équipements de proximité dans les villages.

Le volet aménagement du territoire du plan d'actions s'articule autour des trois échelles territoriales : l'échelle de la commune, l'échelle du quartier, et l'échelle du projet. Il apporte les éléments qui permettront de gérer les questions de mobilité à ces différentes échelles.

Principes de définition du statut des infrastructures de mobilité

Le réseau de mobilité doit être hiérarchisé pour tenir compte de la fonction de chacune de ses composantes. Les typologies retenues pour la commune de Malmedy sont les suivantes :

- autoroutes
- routes interurbaines
- routes de liaison
- rues de quartier
- zones résidentielles
- chemin et sentiers
- infrastructures spécifiques.

Principes de définition du statut des infrastructures de mobilité

Les autoroutes



Le réseau autoroutier étant indépendant du reste du réseau de mobilité, son impact sur le réseau de mobilité se limite à la localisation et l'intégration des sorties. Ces dernières doivent impérativement être connectées sur les axes interurbains.

Notons également qu'une autoroute génère des ruptures dans le maillage viaire et qu'une attention particulière doit être apportée aux points de passage.

Les routes interurbaines



Les routes interurbaines répondent aux caractéristiques suivantes :

- elles sont le support d'une circulation automobile et poids-lourd importante comprenant :
 - la circulation entre les villes ;
 - la circulation de transit entre les autoroutes et leurs zones d'influence ;
 - une partie de la circulation locale ;
- elles ont une fonction supra-communale ;
- elles sont gérées par la Région ;
- les interventions sur les routes interurbaines sont concertées avec les communes concernées ;
- leur aménagement tient compte prioritairement des besoins propres à la circulation automobile ;
- elles peuvent être utilisées par les modes doux :
 - en agglomération avec une limitation de la vitesse appropriée et une signalisation adéquate des traversées ;
 - en dehors des agglomérations par le biais d'aménagements spécifiques (pistes cyclables, largeur adéquate, limitation de la vitesse à 70 km/h) ;
 - en dehors des agglomérations sans aménagement spécifique mais avec un confort assez réduit pour ces derniers (des routes alternatives doivent dès lors exister).

Les routes de liaison

Les routes de liaison répondent aux caractéristiques suivantes :

- elles sont le support de la circulation entre les villages ;
- le trafic est moins important que sur les routes interurbaines ;
- la chaussée est :
 - partagée entre les usagers en dehors des villages (absence de trottoir);
 - munie de trottoirs ou d'accotements dans les villages ;
- des pistes cyclables peuvent être prévues en cas de forte utilisation par les cyclistes ou aux endroits présentant un danger particulier.

Les routes locales

Les routes locales sont composées des chemins agricoles et des routes reliant les hameaux de faible importance. Le trafic y est relativement restreint; la cohabitation entre les usagers est à privilégier.

Les rues de quartier

Les rues de quartier comprennent les rues des villages et du centre-ville dont le but est de donner accès aux habitations et bâtiments non résidentiels. La vitesse y est généralement limitée à 50 ou 30 km/h.

Zones résidentielles

La zone résidentielle est une zone qui privilégie le partage de l'espace. Son aménagement doit répondre aux impositions définies par le code de la route. La vitesse y est limitée à 20 km/h.

Les chemins et sentiers

Les chemins et sentiers sont généralement réservés aux modes doux et à certains utilisateurs (exploitations forestières ou agricoles, etc.). Ils peuvent être en terre ou en dur.

Les infrastructures spécifiques

Les infrastructures spécifiques sont destinées à un usage particulier : piste cyclable, RAVeL, etc.

La détermination du statut des axes structurants est très importante pour prévoir l'évolution à moyen terme des réseaux de mobilité et fixer des règles pour l'insertion des nouveaux projets dans ces réseaux. La détermination préalable du statut facilite le dialogue et la prise de décision dans le cadre des projets d'urbanisme.

Les statuts définis s'appliquent, au niveau de la commune, à trois échelles territoriales :

- échelle communale ;
- échelle du quartier ;
- échelle du projet.

Ces échelles s'emboîtent comme des poupées russes. Il est dès lors indispensable que les actions prises à un niveau inférieur respectent le canevas défini pour l'échelle supérieure. Ce n'est pas le projet de lotissement qui structure le quartier, mais l'organisation du quartier qui influence la structure du lotissement.

Les autoroutes et les routes interurbaines sont définies à l'échelle régionale. Au niveau communal il est possible de modifier les conditions locales d'insertion de ces infrastructures, sans les remettre en question.

Les autres infrastructures relèvent de la gestion communale.

A l'échelle communale on définira :

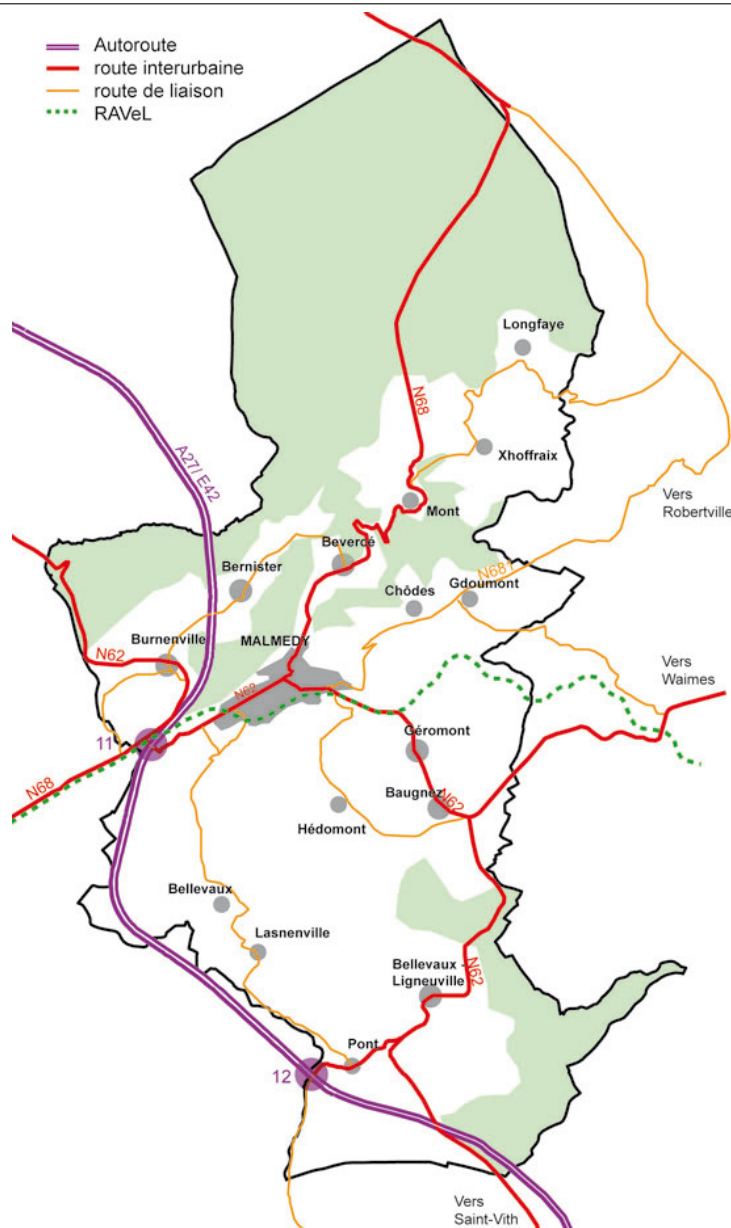
- le tracé local des routes interurbaines ;
- les routes de liaison ;
- la structure du réseau de mobilité douce.

A l'échelle locale on définira :

- la structure viaire du quartier ;
- les continuités pour la mobilité douce.

A l'échelle du projet on définira :

- l'implantation définitive des rues et chemins.



Situation existante: rappel du diagnostic

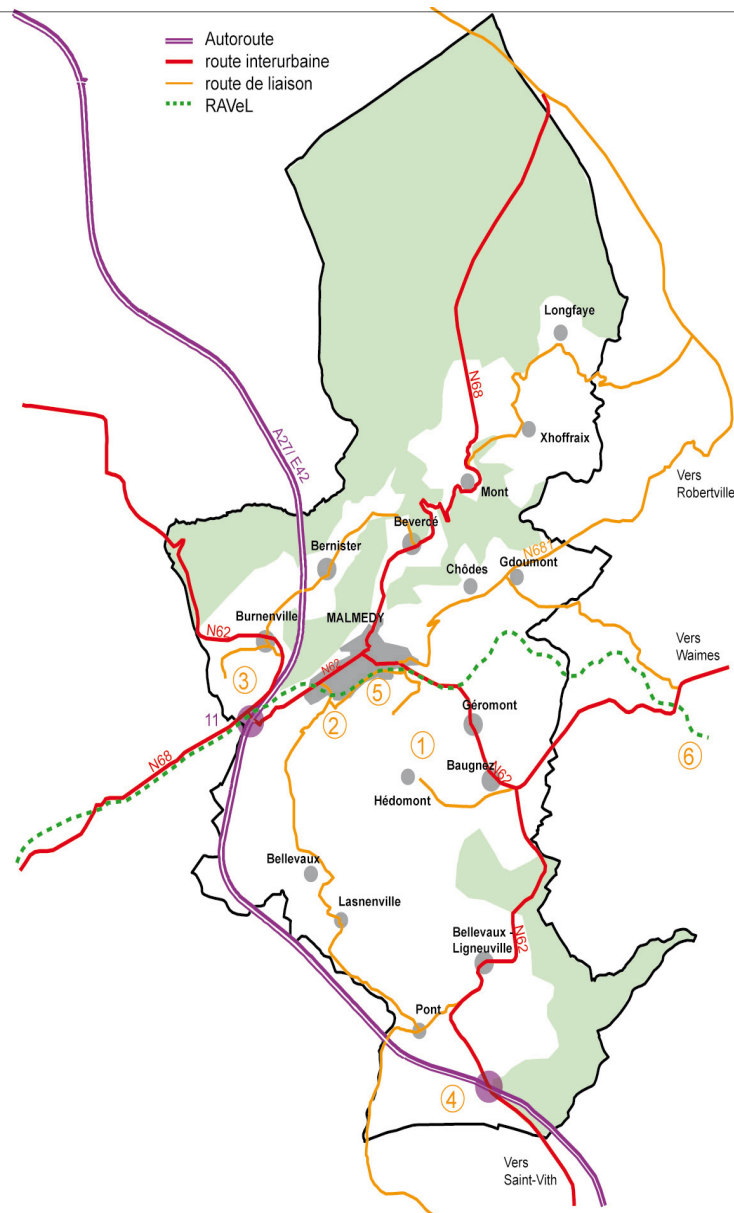
Le réseau viaire de la commune s'articule autour de 2 routes nationales qui structurent le territoire: la N62 et la N68.

D'autres routes nationales sont également utilisées comme routes de liaison:

- la N681 reliant MalmédY à Robertville;
- la N632 vers Waimes.

L'autoroute A27/ E42 dessert la commune par les sorties 11 et 12.

L'ensemble des hameaux de la commune est desservi par des routes de liaison ou des routes locales.



Propositions

Les propositions suivantes ont pour but d'améliorer l'organisation du territoire par une meilleure hiérarchisation du réseau viaire de la commune.

1. Privilégier l'utilisation de la route du Monument pour la connexion entre Hédomont et Malmédyl;
2. Favoriser la route de Falize comme collecteur local à l'Avenue des Alliés;
3. Privilégier la route de l'Ancienne Frontière pour accéder à Meiz;
4. Créer un nouvel itinéraire Poids Lourds par la nationale N62;
5. Requalifier la route de Bellevaux pour qu'elle devienne un collecteur pour les quartiers sud;
6. Faire du RAVeL un axe structurant pour les mobilités douces.

Définition des ensembles et sous-ensembles fonctionnels

La mobilité s'organise en fonction des infrastructures existantes. Une fois la structure définie à l'échelle communale il est important d'évaluer le fonctionnement de chaque partie du territoire.

La première étape est de définir des ensembles et des sous-ensembles fonctionnels. Nous parlons ici d'ensembles fonctionnels plutôt que de quartiers pour souligner le fait que notre action concerne la mobilité et non l'urbanisme.

Les ensembles fonctionnels sont définis sur base de la situation de fait en tenant compte :

- des ruptures physiques (rivières, talus, ravins, etc.) ;
- des ruptures provoquées par les infrastructures (route de grand gabarit, chemin de fer, etc.) ;
- des ruptures fonctionnelles (absence de liaison entre différentes parties du territoire) issues de l'organisation du bâti et du parcellaire (industrie, grande affectation, etc.) ;
- des limites à caractère juridique (fin de la zone urbanisable, passage d'une zone d'habitat à une zone industrielle, etc.).

La planche ci-contre illustre le principe de la division en sous-ensembles fonctionnels pour le territoire situé au sud de la R.N.62 (avenue des Alliés, rue des Arsilliers, Place de la Gare).

Le schéma montre 5 sous-ensembles: 4 petits (vert, bleu, orange et rouge) et un grand (jaune).

Les ensembles définis sur la planche ci-contre sont des sous-ensembles, avec des caractéristiques distinctes. Ils présentent un caractère assez structuré (présence d'un réseau viaire développé et organisé).

Le sous-ensemble n°1 (bleu) dispose encore de grandes parcelles non urbanisées (pour lesquelles des projets sont en cours de réalisation). La zone 2 (orange) est quasiment entièrement urbanisée. La zone 3 (jaune) présente quant à elle une superficie très importante comprenant de nombreux terrains non urbanisés. Les réseaux de mobilité y sont peu développés en dehors des voiries de lotissement. La structure viaire est peu structurée et son organisation sera insuffisante lors de la poursuite de l'urbanisation de la zone.

Le sous-ensemble n°4 (rouge) correspond au centre-ville qui est entièrement urbanisé. Le sous-ensemble 5 (vert) délimite la zone industrielle située à l'entrée de Malmédyl. Celle-ci compte encore quelques terrains urbanisables.

Les principes utilisés pour définir ces zones ont été appliqués pour définir les autres sous-ensembles visibles sur la planche ci-contre.

Organisation a l'échelle des sous-ensembles fonctionnels

Les options de mobilité doivent être définies à l'échelle des sous-ensembles fonctionnels préalablement à l'élaboration des projets.

L'outil le plus adéquat pour ce faire est le schéma-directeur de mobilité. La réalisation de schémas-directeurs est importante parce qu'elle fixe des règles d'organisation qui sont connues de tous et qui permettent aux autorités communales d'anticiper les projets. Si l'outil est bien utilisé, il facilitera également le travail des auteurs de projets.

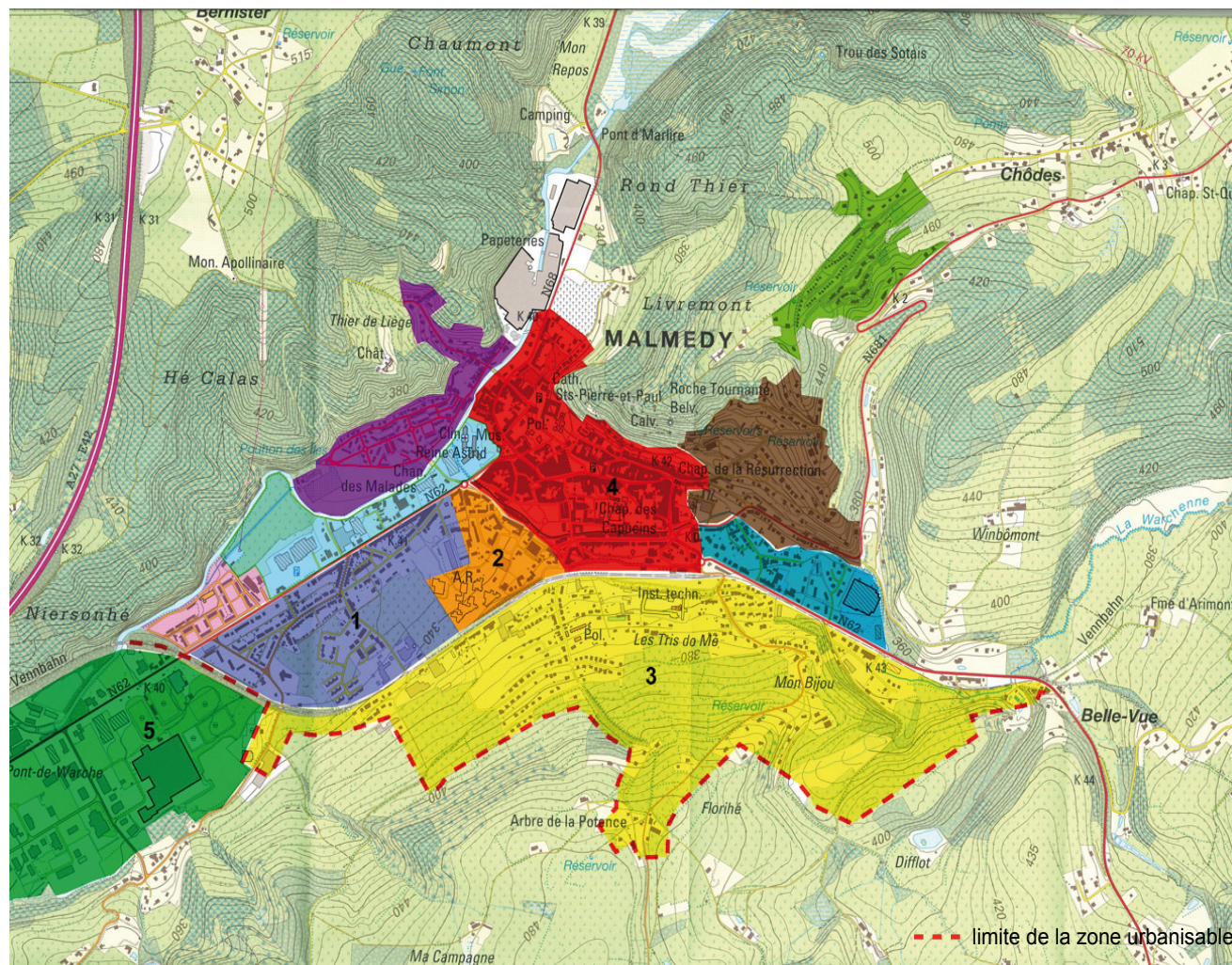
Les schémas-directeurs fixeront les règles de base de l'organisation sans tomber dans le détail des aménagements et des tracés. Ils n'ont pas pour vocation de remplacer les plans communaux d'aménagement ou les permis de lotir.

Les schémas-directeurs ne sont pas des outils réglementaires, ils ne sont donc pas soumis à un contenu obligatoire ni à une procédure d'élaboration déterminée. Afin de leur donner une légitimité aux yeux des différents acteurs nous recommandons de :

- les approuver au Collège ;
- les soumettre à enquête publique et à l'avis de la CCATM et de la commission MOURATEL ;
- les faire approuver par le Conseil communal.

Enfin, il est important de souligner que la démarche de mobilité ne pourra être que meilleure si elle est accompagnée par une définition des besoins urbanistiques des zones concernées (espaces publics, équipements, etc.).

Ensembles fonctionnels du centre



Exemples de critères qui ont servi à la définition de quelques zones:

Zone 1

La zone 1 est définie au nord et au sud par des infrastructures :
- l'avenue des Alliés ;
- l'ancienne ligne de chemin de fer.

Ces limites constituent des ruptures physiques et fonctionnelles. Au nord-est la limite entre les zones 1 et 2 est d'ordre fonctionnelle : indépendance des réseaux viaries de ces deux zones.

Zone 2

La zone 2 est définie de manière similaire à la zone 1 :

- rupture fonctionnelle par rapport à cette dernière (cf. zone 1) ;
- infrastructures constituant des ruptures physiques et fonctionnelles (rue des Arsilliers et chemin de fer).

Zone 3

La zone 3 est définie par le solde des terrains urbanisables (zone d'habitat et zone d'aménagement communal concerté au plan de secteur) situés au sud de l'ancienne ligne de chemin de fer.

Contrairement aux zones 1 et 2 cette dernière est trop vaste et trop peu structurée pour constituer un sous ensemble fonctionnel.

Zone 4

La zone 4 est définie par sa densité et son caractère mixte (habitat + commerces + équipements communaux). Elle constitue le centre-ville de Malmédyl.

Elle est, par essence, l'ensemble fonctionnel le plus important de la commune.

Zone 5

La zone 5 est définie de manière similaire à la zone 1 :

- rupture fonctionnelle par rapport aux zones voisines (caractère industriel mixte de la zone)
- infrastructures constituant des ruptures physiques et fonctionnelles (talus de l'autoroute et de l'assiette du chemin de fer)

Structure de la zone située au sud de l'ancienne voie de chemin de fer

Situation actuelle

La zone située au sud de l'ancienne voie de chemin de fer constitue une réserve foncière de plusieurs centaines d'hectares.

Les riverains de ce quartier ainsi que ceux du quartier de la route de Falize s'inquiètent de l'impact que pourrait avoir le développement de cette zone sur le trafic, notamment sur la route de Falize.

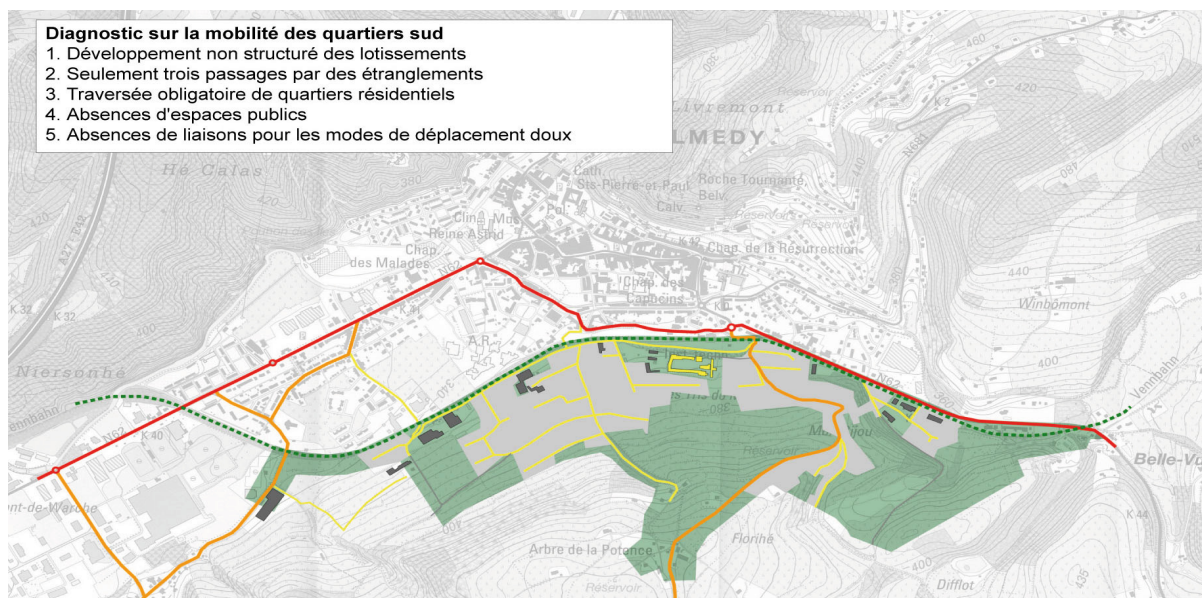
Le réseau viaire de ce quartier n'est actuellement connecté au réseau structurant que via la traversée du quartier de la route de Falize auquel on accède par le passage sous un des 3 ponts étroits.

Les développements prévus dans le quartier amènent également à penser les liaisons douces entre ce quartier, les équipements communaux et le centre de Malmédy.

Diagnostic

A l'heure actuelle, l'urbanisation du sud de Malmédy se fait projet par projet et manque d'une vision globale du territoire.

Cette urbanisation engendre une augmentation graduelle du trafic automobile à travers des quartiers résidentiels sur des voiries à caractère local, qui sera, à terme, néfaste pour la qualité de vie des quartiers.

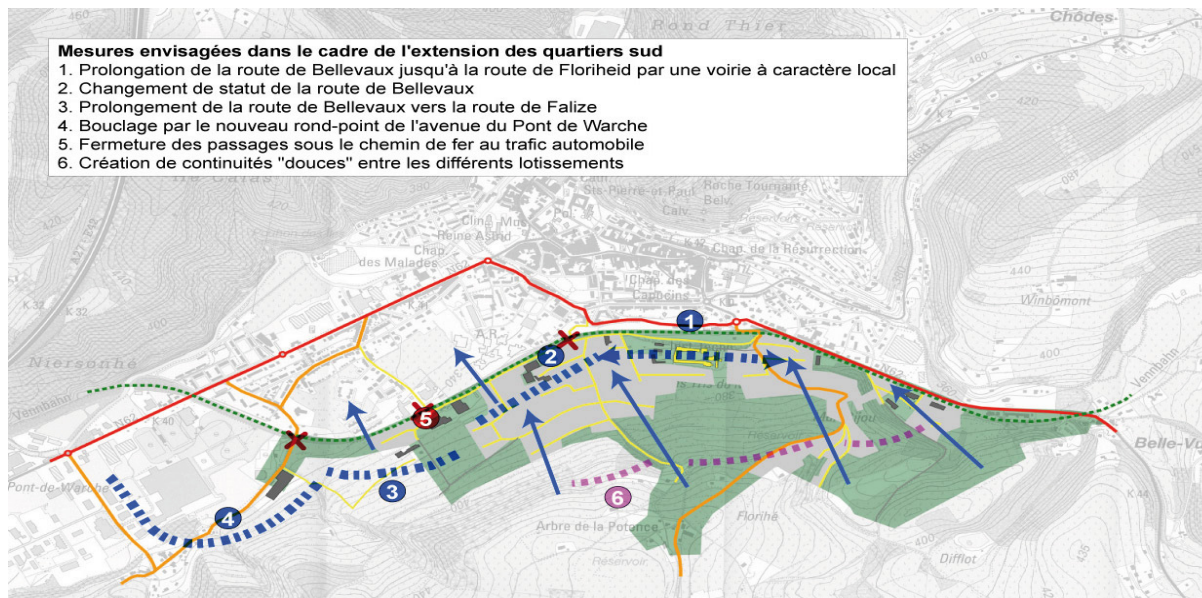


Mesures envisagées

La restructuration de la zone située au sud de l'ancienne voie de chemin de fer implique:

- le changement de statut de la route de Bellevaux afin qu'elle devienne un collecteur de quartier (élargissement en certains endroits, prolongation vers la route de Falize à l'ouest et vers la route de Floriheid à l'est, etc.);
- la fermeture des passages sous le chemin de fer au trafic automobile (usage réservé aux modes doux).

Ces mesures sont détaillées dans le volet 3 «Circulation automobile».



Principes à respecter à l'échelle des projets

En complément de la proposition de restructuration du maillage viaire de la zone située au sud de l'ancienne voie de chemin de fer, l'auteur du PCM propose quelques principes à respecter lors des futurs développements immobiliers dans la commune.

Les recommandations suivantes s'adressent aux acteurs qui interviennent dans la réalisation des projets (promoteurs, bureaux d'études, auteurs de projets, commune, etc.). Elles constituent les lignes directrices pour l'insertion des projets dans le réseau de mobilité communal.

1. Respecter la structure définie à l'échelle territoriale supérieure (ensembles fonctionnels) ;
2. Prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement dans la réflexion sur les projets ;
3. Rédiger une note d'intention à l'attention de la Commune. Cette note synthétisera la réflexion et permettra à la commune de remettre un avis ;
4. Privilégier les cheminements les plus courts ou les moins contraignants pour les modes doux ;
5. Favoriser au maximum la cohabitation sur un même espace entre les différents modes de déplacement dans les voiries secondaires et résidentielles ;
6. Réaliser des continuités pour les modes de déplacement doux entre les quartiers dont les réseaux viaires sont indépendants ;
7. Ne pas multiplier inutilement les espaces dédiés à la voirie ;
8. Prévoir des lieux pour le stationnement occasionnel (communions, mariages, etc.) ;
9. Prévoir des espaces publics de quartier et des équipements de proximité en fonction du nombre de logements présents, suite à la réalisation du projet dans les sous-ensembles fonctionnels (cette recommandation ne préjuge pas des modes de financement) ;

10. Valider le plus en amont possible dans la démarche de projet les options de mobilité avec les responsables communaux (avis des services techniques et des élus) ;
11. Veiller à une utilisation rationnelle du sol dans le dessin des voiries ;
12. Maximiser la perméabilité des zones dédiées au stationnement tout en assurant le confort de marche pour tous les usagers ;
13. Respecter les impositions communales sur le choix des matériaux (optimisation des coûts d'entretien pour la Commune).

Ces principes seront communiqués aux développeurs immobiliers et aux auteurs de projet dès les contacts préliminaires relatifs à un projet nécessitant la création de voiries (permis de lotir ou permis d'urbanisme groupés).

Volet 2: Education

Introduction

Il est important de sensibiliser la population, adultes comme enfants, à une mobilité plus durable et plus conviviale. Dans cette optique, il est utile de pointer quelques mesures nécessaires pour l'éducation et l'information de la population.

Incitations à de nouvelles habitudes de déplacement

Pour tendre vers une mobilité différente, il est essentiel d'informer la population sur la mobilité et de promouvoir les possibilités offertes dans la commune. La commune doit pouvoir gérer le PCM sur du long terme et savoir le promouvoir auprès de la population. Elle doit également faire passer des valeurs de mobilité comme la cohabitation dans l'espace public entre les voitures et les piétons, le partage de la voirie, etc..

Cette « éducation citoyenne » doit toucher aussi bien les adultes que les enfants, et ce, via les pôles d'actions suivants :

- Enfants :
 - » Campagnes de sensibilisation à l'école ;
 - » Conscientisation des parents.
- Adultes :
 - » Informations utiles en matière de mobilité publiées dans le bulletin communal ;
 - » Sensibilisation sur le lieu de travail ;
 - » Actions via le secteur associatif ;
 - » Journée de la mobilité.

Afin d'inciter à de nouvelles habitudes de déplacements, les mesures d'éducation et d'information suivantes peuvent être mises en œuvre par la commune :

- Communiquer régulièrement via le bulletin communal des informations utiles en matière de mobilité : une brochure sur les itinéraires cyclables et piétons, les bilans de la mise en œuvre du PCM, etc.
- Clarifier pour la population les responsabilités de chacun sur la voirie: la place de la voiture et des autres modes dans l'espace public, et ce, en fonction du type de voiries.
- Mettre en place des ateliers de formation à la mobilité pour les enfants en collaboration avec la police locale.
- Encourager les écoles à mener des actions spécifiques sur le thème de la mobilité : journée de la mobilité, exposition itinérante sur la sécurité routière, formation d'apprentissage du vélo (brevet du cycliste), etc.

Outils existants

Par ailleurs, rappelons, de manière non exhaustive, les différents outils existants pour promouvoir une mobilité différente :

- Le plan de déplacements d'entreprise (PDE), qui doit promouvoir l'utilisation des transports en commun et des mesures favorisant le covoiturage.
- Le plan de déplacements scolaires (PDS), qui vise à améliorer l'accessibilité multimodale à l'école. Il doit contribuer à améliorer les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école, mais aussi à améliorer l'apprentissage des élèves à l'autonomie dans leurs déplacements.
- Les initiatives visant à sécuriser le cheminement domicile-école, telles que les boucles de ramassage à vélo ou les rangs de ramassage piétons.
- Les VAP « voitures à partager/ voitures avec passagers » sont un système de covoiturage sous forme d'« autostop encadré » sur de courtes distances pour circuler dans la commune, aux alentours (faire une course, rendre visite à quelqu'un, etc.) ou pour se rendre à un arrêt de bus.

Volet 3: Circulation automobile

1. Problématique du contournement
2. Intégration de la zone sud au réseau de mobilité
3. Centre-ville
4. Aménagement de la place des Arsilliers
5. Etude du projet de réaménagement du quartier Cavens et de revitalisation du Châtelet
6. Intégration des projets des lotissements «Lu Corti dès Gruzalis» et «Jacobs & Fils» dans le réseau viaire
7. Circulation sur la N62 dans le centre
 - Rond-point de l'Avenue de la Warche
 - Rond-point Monbijou
 - Rond-point Colruyt

Etude des 4 alternatives de contournement

Problèmes actuels

L'idée de créer un contournement fait son chemin depuis plusieurs années pour répondre à deux problèmes distincts: d'une part, les difficultés de circulation rencontrées sur l'avenue des Alliés à certains moments de la journée (et plus particulièrement en fin d'après-midi) et d'autre part l'importance de la circulation sur la rue des Arsilliers (et particulièrement de la circulation des camions qui traversent le centre-ville. Ce trafic important provoque des nuisances tant en termes de qualité de vie (bruit, pollution) que de sécurité routière (difficultés de traversée pour les piétons et cyclistes).

Eléments à prendre en considération

L'éventuelle création d'un contournement dépasse la seule thématique de la mobilité et doit être mise en perspective dans une approche transversale comprenant :

- Les aspects relatifs à la circulation automobile elle-même (distances à parcourir, sécurité, confort, etc.) ;
- Les incidences des mesures envisagées sur les autres modes de déplacements;
- Les incidences des mesures envisagées sur le centre-ville et particulièrement sur les commerces ;
- Les incidences sur l'activité des zones traversées et particulièrement les zones résidentielles ;
- Les incidences des mesures envisagées sur le milieu naturel ;
- Les aspects économiques liés aux différents projets ;
- Les incidences sur les développements futurs (zones d'habitats, réserves foncières, lotissements, etc.).

Pistes étudiées

La réflexion sur le contournement a été élargie pour avoir une vision comparée de différentes solutions, avec leurs incidences positives et négatives. Quatre alternatives ont été étudiées.

Les 4 possibilités de contournement étudiées sont les suivantes:

- C1: Pas de contournement
Maintien de la situation existante avec passage du trafic de transit par la rue des Arsilliers.
- C2: Contournement par l'ancienne voie de chemin de fer
Création d'une voirie sur l'assiette de l'ancienne voie de chemin de fer. La voirie serait créée à côté du RAVeL.
La voirie relierait l'avenue des Alliés à l'avenue Monbijou. Elle débiterait au niveau du futur rond-point de l'avenue du Pont de Warche et aboutirait au rond-point de Monbijou.
- C3: Contournement par sortie 12
Déviation du trafic de transit par la sortie n°12, la N660 (traversée du village de Pont) et la N62 jusqu'au carrefour de Baugnez. Cette alternative ne concerne que le trafic en provenance de Liège/Verviers puisque la sortie 12 ne comprend pas de bretelles vers Saint-Vith.
- C4: Contournement par N62 (nouvelle sortie)
Cette alternative est comparable aux alternatives 3 et 4 mais prévoit la fermeture de la sortie 12 et l'aménagement d'un demi-échangeur au croisement entre l'autoroute et la nationale 62.

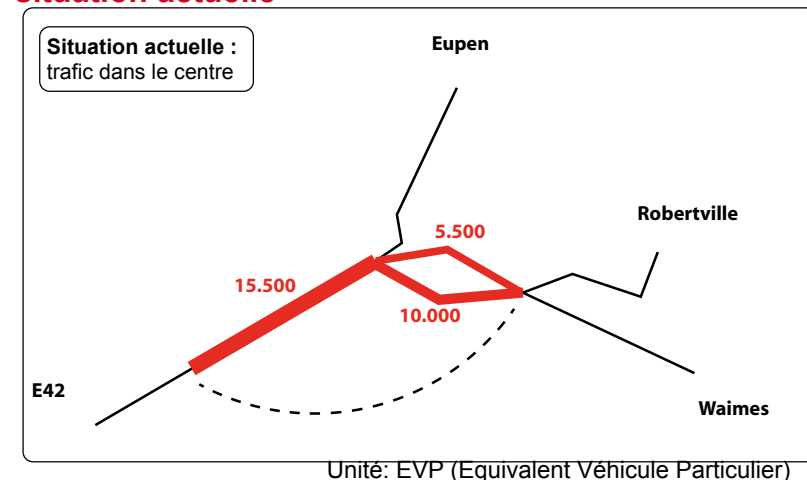
Ces diverses solutions ont des impacts différents et doivent être considérées dans un cadre global.

Les différents critères utilisés pour comparer les solutions de contournement sont les suivants:

- le trafic;
- la mise en oeuvre;
- l'impact sur la qualité de vie (estimation du nombre de bâtiments directement touchés par le trafic (c'est-à-dire situés à moins de 40m de part et d'autre de chaque contournement entre la sortie d'autoroute 11 et Waimes).

Les estimations de trafic se basent sur les comptages directionnels réalisés par le SPW dans la première phase de l'étude.

C1: Pas de contournement - semblable à la situation actuelle



C1 - Pas de contournement

Trafic:

- le trafic de Malmédy et le trafic de transit continuent de passer par l'avenue des Alliés et la rue des Arsilliers

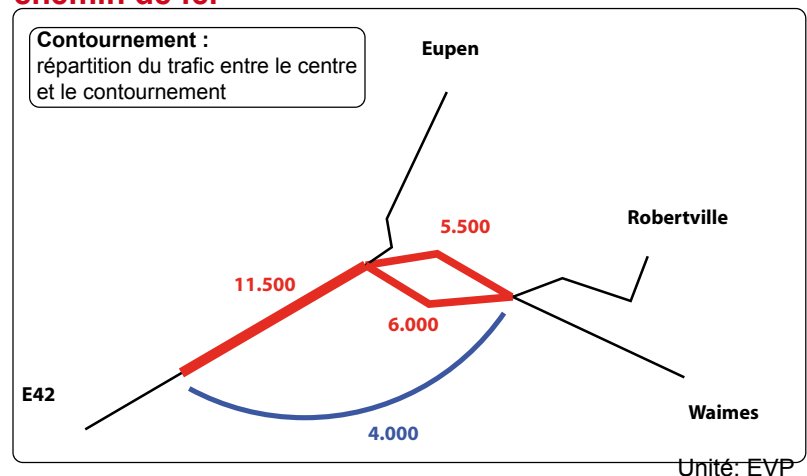
Mise en oeuvre:

- les moyens disponibles sont utilisés pour réduire les nuisances occasionnées par la circulation (isolation acoustique des bâtiments, sécurisation des traversées, aménagement des carrefours, etc.)

Proximité des bâtiments:

- 569 bâtiments dont 329 entre le pont de Warche et le rond-point Monbijou. La section la plus critique (où le bâti est le plus dense) se situe sur la rue des Arsilliers entre le rond-point du Colruyt et le home Grand Fa (immeubles à appartements). On dénombre en effet 205 habitants le long de la rue des Arsilliers. Le contournement longe ensuite le parc puis l'arrière des bâtiments de la place de la Gare.

C2: Contournement par l'ancienne voie de chemin de fer



C2 - Contournement par l'ancienne voie de chemin de fer

Trafic:

- le trafic de transit à destination de Waimes (en provenance de Stavelot, Francorchamps et de l'autoroute) est concerné par ce contournement ;
- le trafic à destination d'Eupen n'est pas concerné ;
- le trafic à destination de Robertville est concerné ;
- le fait d'utiliser le contournement n'entraîne pas un allongement de la distance à parcourir
- le trafic évite le carrefour Alliés/Arsilliers et la rue des Arsilliers mais traverse des zones affectées à l'habitat par le plan de secteur;

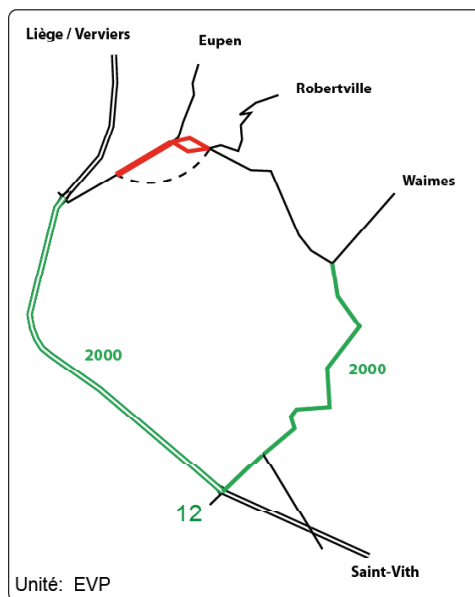
Mise en oeuvre:

- ce contournement déboucherait au niveau du rond-point Monbijou;
- la mise en oeuvre du contournement nécessiterait la construction de murs de soutènement sur certaines sections du tracé;
- des travaux de remblais devraient être effectués. De plus, ce contournement nécessiterait également des expropriations;

Proximité des bâtiments:

- 361 bâtiments dont 121 entre le pont de Warche et le rond-point Monbijou. A noter que 50 habitants résident le long de la route de Bellevaux.
- Ce tracé traverse des terrains situés en zone urbanisable au plan de secteur. Le nombre potentiel d'habitants concernés pourrait donc augmenter au fur et à mesure du développement de la zone.

C3: Contournement par la sortie 12



Trafic:

- le trafic de transit à destination de Waimes (en provenance de Stavelot, Francorchamps et de l'autoroute) est concerné par ce contournement ;
- le trafic à destination de Robertville pourrait également être concerné ;
- le trafic à destination d'Eupen n'est pas concerné ;
- la sortie n°12 n'est accessible que depuis (et en direction de) Liège, le trafic venant du sud (Saint-Vith) traverse toujours le centre ;
- le fait d'utiliser le contournement entraîne un doublement de la distance à parcourir (16km au lieu de 8) ;
- le trafic concerné n'emprunte plus le centre de Malmédy mais traverse les villages de Pont, Ligneuville et Baugnez.

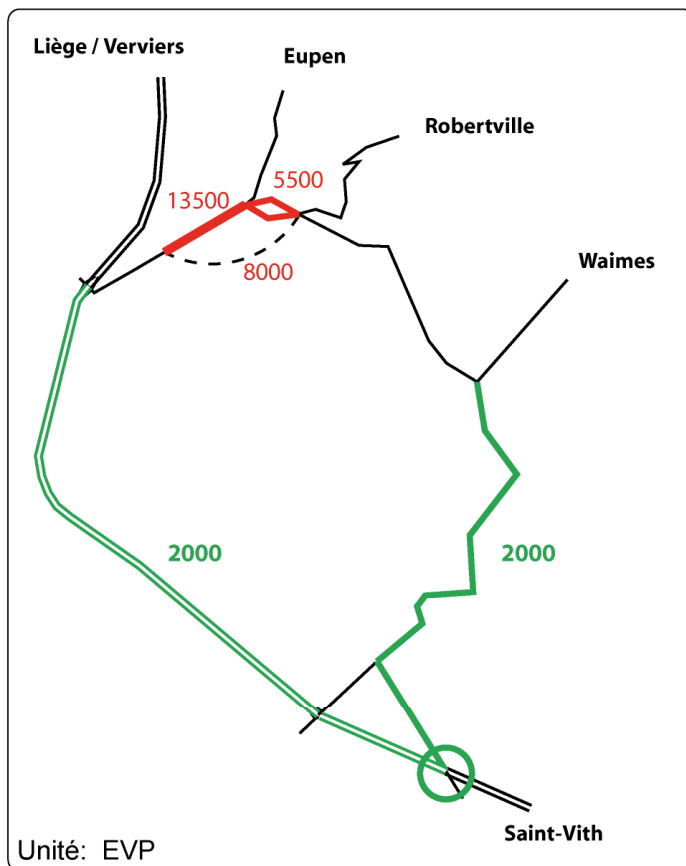
Mise en oeuvre:

- la largeur de la route nationale N660 est relativement étroite (6m de large) entre la sortie 12 et le village de Pont
 - » cette étroitesse rend le croisement de poids lourds difficile (voir photo ci-contre);
- un élargissement de la route ainsi que des expropriations devraient être réalisés pour mettre en œuvre cette alternative.

Proximité des bâtiments:

- 138 bâtiments
- Traversée de Pont (50 habitants le long de la N660) et de Ligneuville (99 habitants le long de la N62).

C4: Contournement par une nouvelle sortie d'autoroute



Trafic:

- cette solution considère l'aménagement d'une nouvelle entrée/sortie au niveau de la N62 depuis Liège;
- par rapport à la sortie existante (12), elle permet d'éviter la traversée du village de Pont ;
- le parcours est encore allongé de 2km pour le trafic venant de Liège.

Mise en oeuvre:

- la largeur de la route est déjà adaptée au passage des poids lourds (9,40 m dont 6,20m de chaussée et 2 X 1,40m de bandes cyclables) (cf. photo sur la planche ci-dessous);
- nécessite la construction d'un demi-échangeur d'autoroute (2 bretelles: 1 bretelle d'entrée et 1 bretelle de sortie).

Proximité des bâtiments:

- 94 bâtiments situés à proximité du contournement
- 99 habitants le long de la N62 à Ligneuville

Sécurité routière:

- La nouvelle sortie se trouve à hauteur d'un virage. Il sera donc nécessaire d'étudier de manière plus approfondie les éventuels aménagements de sécurité à prévoir pour garantir la bonne intégration du trafic quittant l'autoroute (rond-point,...).



Analyse transversale

Traversée du village de Pont et élargissement de la N660

L'alternative 3 est difficile à mettre en œuvre, d'une part parce qu'elle traverse le village de Pont en passant à proximité immédiate de l'école et d'autre part parce que la largeur de la chaussée n'est pas suffisante pour accueillir un tel trafic. L'élargissement de la chaussée nécessiterait des expropriations et des terrassements qui modifieraient profondément le caractère rural de la zone traversée.

Prise en compte des choix comportementaux

La création d'un contournement n'est pas une condition suffisante pour éliminer le trafic de transit du centre-ville. Il faut également que le trajet proposé réponde à un choix avantageux (ou du moins peu contraignant) pour les usagers concernés.

Parmi les 4 alternatives étudiées, il est probable qu'un contournement par l'ancienne voie de chemin de fer soit utilisé par la majorité des véhicules en transit, qu'il s'agisse de voitures ou de poids lourds. Par contre, les tracés passants par Ligneuville via la sortie 12 ne seront probablement utilisés que par les véhicules poids-lourds. Ceci représente un trafic d'environ 2000 evp sur un trafic de transit total de 4000 evp. Ces 2000 evp sont essentiellement des véhicules poids lourds.

Influence du contournement sur les commerces du centre-ville

Il est difficile et hasardeux de juger à l'avance de l'influence d'un contournement sur l'activité commerciale du centre d'une ville de la taille de Malmédy. Néanmoins il est important de tenir compte de l'importance du tourisme dans l'économie malmédienne et par conséquent du besoin de visibilité et d'accessibilité de son centre-ville.

La comparaison avec les dynamiques observées dans d'autres villes doit être réalisée en tenant compte des éléments suivants :

- la création d'un contournement doit être évaluée avec les mesures d'accompagnement qui ont été prises (par exemple réduction de la capacité des voiries à l'entrée du centre-ville et/ou diminution du nombre de place de stationnement dans le centre-ville ;
- l'effet d'un contournement dépend de l'importance du chaland permis par le trafic de transit dans le chaland total du centre-ville.

Dans le cas du centre de Malmédy, un contournement peut être envisagé à condition de conserver une accessibilité suffisante au centre ville.

Incidences sur les autres modes de déplacements

Le tracé empruntant l'ancienne voie de chemin de fer serait amené à cohabiter avec le projet de RAVeL. Il n'est dès lors envisageable qu'à condition de ne pas entraver le confort et la sécurité des usagers de ce dernier.

Le tracé utilisant la sortie n°12 et traversant le village de Pont renforcerait le trafic sur la route entre Pont et Ligneuville, au détriment des usagers plus faibles.

Le tracé prévoyant une nouvelle sortie au niveau de la N62 n'emprunte que des voiries à grand gabarit prévue pour un charroi plus important.

Incidences sur le milieu naturel

Les alternatives 1, 2, 3 n'ont aucun impact notable sur le milieu naturel. L'alternative 4 nécessite des travaux de génie civil dans des zones boisées.

Aspects économiques

Le coût des différentes alternatives est estimé dans le tableau suivant:

Variante	Génie civil (en euros)	Génie civil + étude+ TVA (en euros)
C2	2 000 000	2 650 000
C3	1 360 000	1 800 000
C4 ¹	1 000 000	1 350 000

C2:

Longueur: 2000 m

Emprise: 10 m

Coût: 100 euros/m²

C3: Longueur: 1700m

Emprise: 8 m

Coût: 100 euros/m²

1. Cette estimation ne comprend pas les travaux complémentaires de sécurisation de la N62 (estimation SPW : 250.000€).

Conclusion sur les différentes possibilités de contournement (1)

Au vu de la comparaison des quatre variantes, il apparait que la déviation d'une partie du trafic routier pourrait soulager le centre-ville.

La création d'un contournement par l'ancienne voie de chemin de fer (C2) permettrait une réduction du trafic dans le centre de l'ordre de 4000 evp (25%), mais reporterait la circulation vers des zones habitées et des terrains situés en zone d'habitat.

La déviation de la circulation de poids-lourds vers la N62 (C3 et C4) permettrait une réduction du trafic dans le centre-ville d'environ 2000 evp (15%). Par contre la diminution de nuisance serait semblable à C1 car le trafic concerné est celui présentant le plus de nuisance (camions).

La différence entre C3 et C4 réside dans la traversée du village de Pont (N660) qui n'est actuellement pas adapté à recevoir un charroi important de poids-lourds. Les éléments disponibles lors de l'élaboration du présent PCM n'ont pas permis de dégager un consensus sur la meilleure variante en raison :

- des problèmes de sécurité liés à l'insertion du charroi dans le virage de la N62 (C4) ;
- de la nécessité d'estimer les expropriations nécessaires à l'élargissement de la N660 (C3).

Suite à l'enquête publique des remarques ont été formulées par les riverains résidant dans les villages de Pont et Ligneuville.

(1) En ce qui concerne le village de Pont, elles concernent principalement le faible gabarit de la voirie existante, la nécessité de procéder à des expropriations pour élargir la voirie et le renforcement du trafic à proximité de l'école du village. Ces remarques sont pertinentes.

(2) En ce qui concerne la traversée de Ligneuville, les riverains craignent les nuisances générées par le renforcement du trafic et rappellent les importants problèmes de sécurité routière qui concernent actuellement la traversée du village et qui seront renforcés si des mesures ne sont pas prises.

A l'échelle de la commune, les gains pour la population engendrés par cette solution seront positifs si des mesures adéquates sont prises pour améliorer la sécurité routière sur le tronçon de la N62 où le trafic est renforcé. Une étude spécifique des aspects relatifs à la sécurité routière de ce tronçon devra être réalisée préalablement à la mise en œuvre de cette proposition.

	C1	C2	C3	C4
	Centre	CF	12	12A
Interaction avec RAVeL	non	oui	non	non
Trafic vers Waimes	oui	oui	oui	oui
Trafic vers Robertville	oui	non	oui	non
Trafic vers Eupen	oui	non	non	non
Trafic depuis Lieges	oui	oui	oui	oui
Trafic depuis Saint-Vith	oui	oui	non	oui
Impact sur zone naturelle	non	non	non	oui
Longueur parcours depuis Liège	7.6	7.6	14.9	16.9
Villages parcourus	Malmedy, Monbijou, Géromont, Baugnez	Monbijou, Géromont, Baugnez	Pont, Ligneuville, Baugnez	Ligneuville, Baugnez
Voitures particulières (evp)	0	2 000	0	0
Poids Lourds (en evp)	0	2 000	2 000	2 000
Total (en evp)	0	4 000	2 000	2 000
Estimation coût (génie civil + étude + TVA)	0	2 650 000	1 800 000	1 350 000
Impact riverain (nombr de bâtiments situés à proximité du contournement)	559	361	138	98

Il existe par ailleurs d'autres possibilités pour diminuer la circulation automobile dans le centre, notamment par la construction de nouvelles voiries. Ces solutions n'ont pas été abordées dans le cadre du PCM, notamment parcequ'elles nécessitent des moyens financiers autrement plus conséquents. Ces diverses solutions peuvent néanmoins être étudiées en parallèle à la mise en œuvre du PCM.

C1, C2 et C3 : solutions non retenues
C4 : solutions retenues
Autres : à étudier le cas échéant

(1) Les propositions étudiées ne sont pas hiérarchisées

Intégration de la zone sud au réseau de mobilité

Introduction

La phase de diagnostic a révélé des enjeux en aménagement du territoire. Le développement du quartier sud pose des défis importants pour la commune:

- proposer un réseau viaire clair et structurant afin de limiter les impacts du trafic supplémentaire engendré par d'éventuels nouveaux développements résidentiels;
- réserver une plus grande place aux modes doux.

Afin d'améliorer la structuration de cette zone, 2 actions principales concernant la circulation automobile devront être mises en oeuvre:

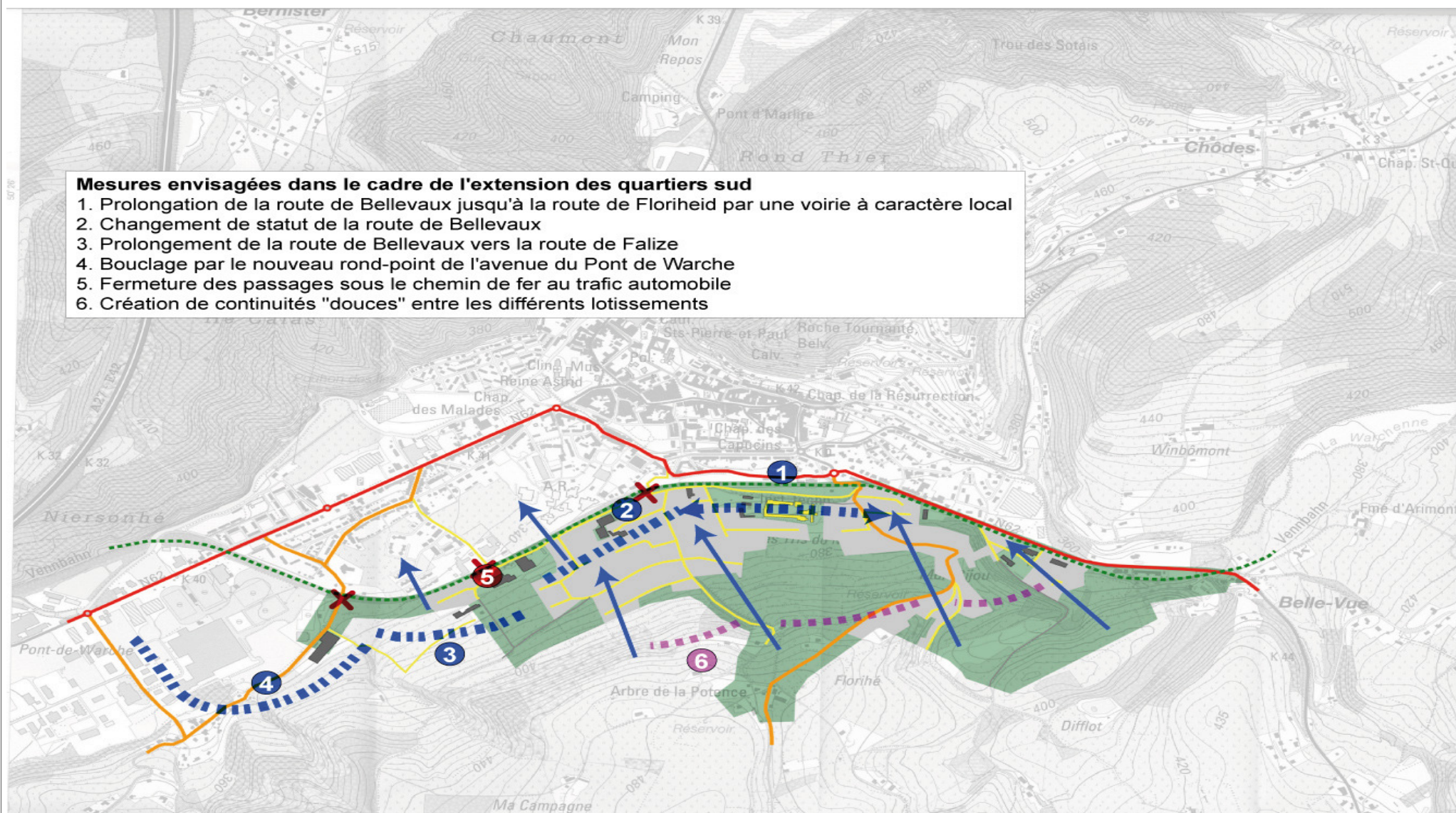
- l'aménagement d'un collecteur de quartier (route de Bellevaux)
 - » voir les mesures 1 à 4 sur la planche ci-contre;
- la fermeture au trafic automobile des passages sous le chemin de fer
 - » voir la mesure 5 ci-contre.

Le point 6 concerne les futurs projets immobiliers.

Propositions

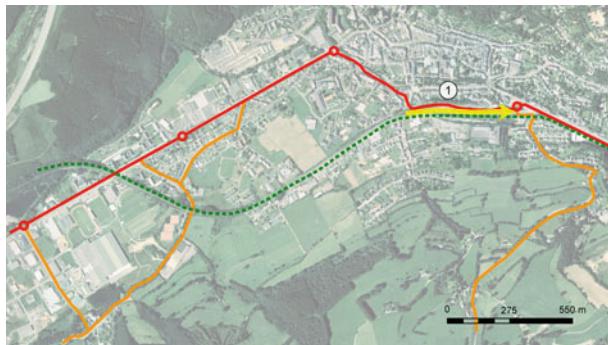
La planche ci-contre situe les propositions répondant à ces enjeux:

- Changement de statut de la route de Bellevaux qui deviendrait un collecteur de quartier distribuant la majeure partie du trafic vers les axes structurants;
- Ceci permettra de réduire les nuisances dans les rues résidentielles;
- Prolongement de la route de Bellevaux vers l'ouest jusqu'à la route de Falize (en suivant le relief);
- Prolongement de la route de Bellevaux vers l'est jusqu'à la route de Floriheid (route pavée existante, mais actuellement fermée);
- Raccordement de la route de Bellevaux prolongée jusqu'à Ol'z- Eyôs et bouclage au niveau du rond-point du zoning;
- Fermeture des passages sous ponts au trafic automobile;
- Aménagement de continuités douces entre les lotissements.



2.1. Prolongement de la route de Bellevaux vers la route de Floriheid

Localisation



Ancien chemin à réaffecter



Détails:

Afin de devenir un collecteur de quartier, la route de Bellevaux doit pouvoir connecter la zone située au sud de la voie de chemin de fer aux quartiers voisins, notamment le quartier situé près du rond-point Monbijou.

Une section de route devra donc être aménagée sur l'emprise située entre le chemin de fer et l'Institut Notre-Dame, entre Tridomez et la route de Floriheid.

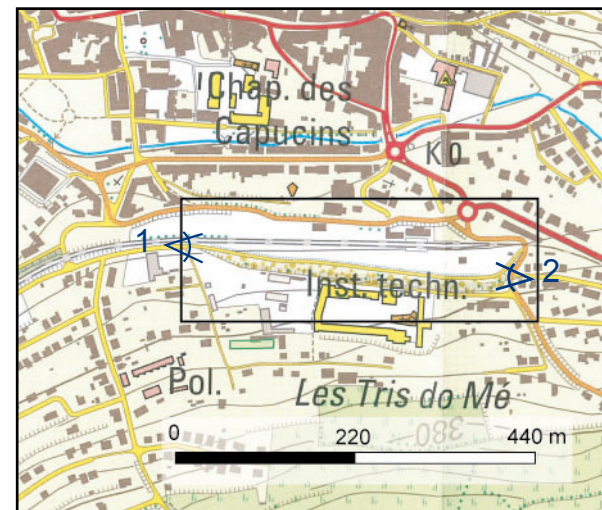
Cette route n'a pas pour vocation de servir de contournement. Elle conservera par conséquent, un gabarit réduit (4 à 5 mètres). L'accroissement du trafic sur le rond-point de Monbijou sera par conséquent marginal (200 evp/jour).

Etendue de la section : 440m X 6m

Mise en œuvre:

- Acquisition des terrains;
- Aménagement de la voirie (fondation + asphalte);
- Aménagement d'un trottoir en asphalte.

Estimation du coût: 165 000 €



2.2. Adaptation de la route de Bellevaux existante



Détails:

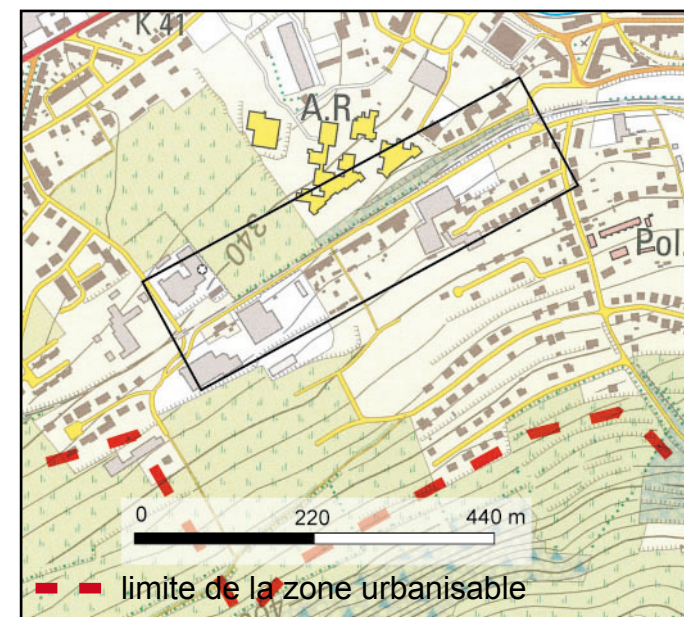
L'utilisation de la route de Bellevaux en tant que collecteur de quartier implique également un changement de statut de celle-ci.

Etendue de la section : 200m X 3m

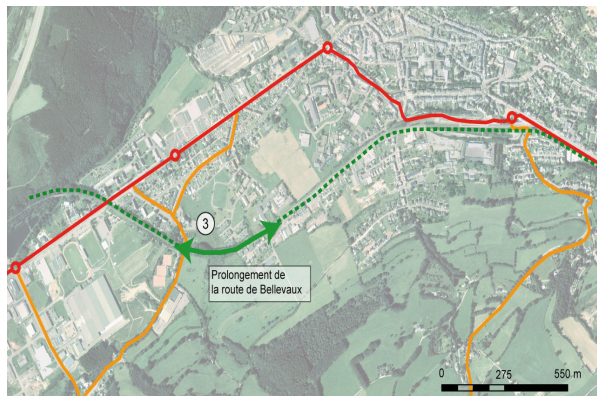
Mise en œuvre :

- Aménagements légers divers;
- Réaménagement de l'espace public situé entre la route de Bellevaux et les façades des maisons de façon à améliorer le cheminement des usagers faibles (modification filet d'eau,...);
- Aucun élargissement de la chaussée de manière à diminuer la vitesse des voitures;
- Mise en place de panneaux afin de fixer la règle de priorité (automobilistes venant de l'ouest vers l'est sont prioritaires).

Estimation du coût: 60 000 €



2.3. Prolongement de la route de Bellevaux vers la route de Falize Détails:



Afin de réduire le trafic de transit rue Martin Legros et de desservir les futurs quartiers d'habitation situés au sud de la voie de chemin de fer, la route de Bellevaux devrait être prolongée entre le champ d'Abby et la route de Falize en suivant le relief.

Cette voirie pourrait être aménagée (partie des charges d'urbanisme) dans le cadre de la création d'un futur lotissement prévu à cet endroit. La voirie se connecterait au niveau de la route de Falize près du futur bâtiment des services techniques de la commune (au niveau de l'entreprise Stocko). Le tracé torturé permet de limiter la vitesse des automobilistes.

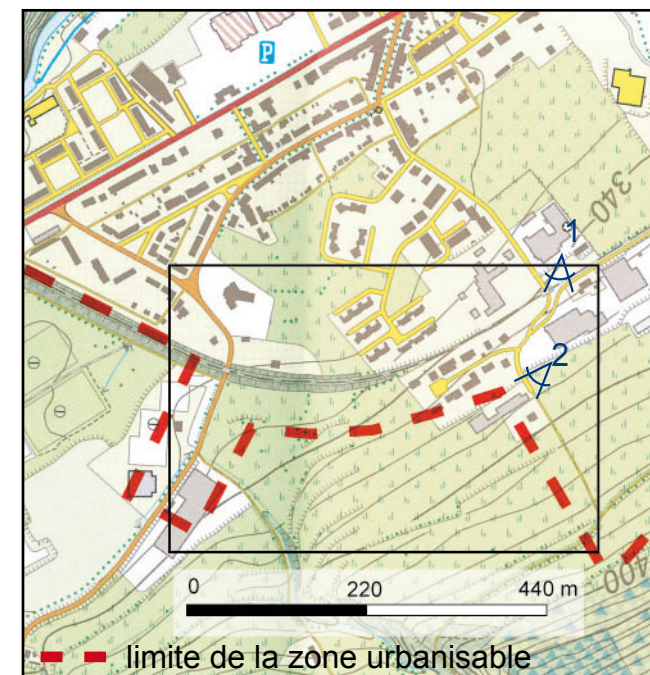
Etendue de la section de voirie à aménager: 400m X 8m

Mise en œuvre:

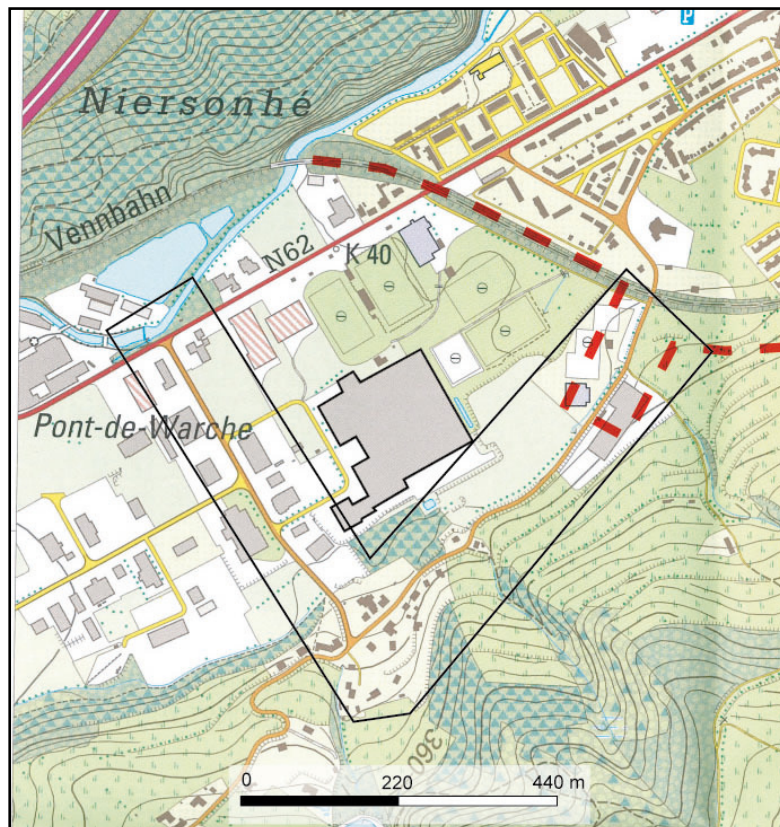
- Réalisation de la voirie (fondation + asphalte);
- Aménagement d'un trottoir en asphalte.

Estimation du coût:

320 000 €



2.4. Bouclage par le nouveau rond-point de l'avenue du Pont de Warche



Détails:

Afin de compléter le bouclage et de dévier le trafic de transit vers les axes de circulation majeurs, la route de Bellevaux prolongée se connectera à Ol'z Eyôs via la route de Falize.
Le raccordement s'effectuera au niveau du « coude » de la route de Falize.

Avantage:

La voirie existe déjà, peu d'aménagements sont donc nécessaires.

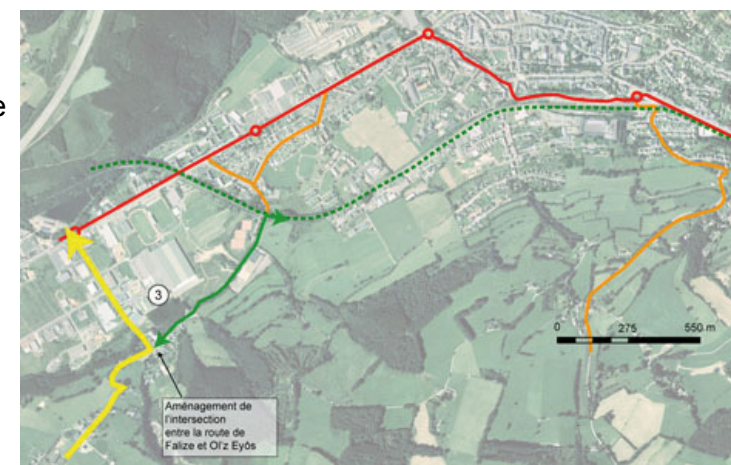
Mise en œuvre:

Aménagements divers :

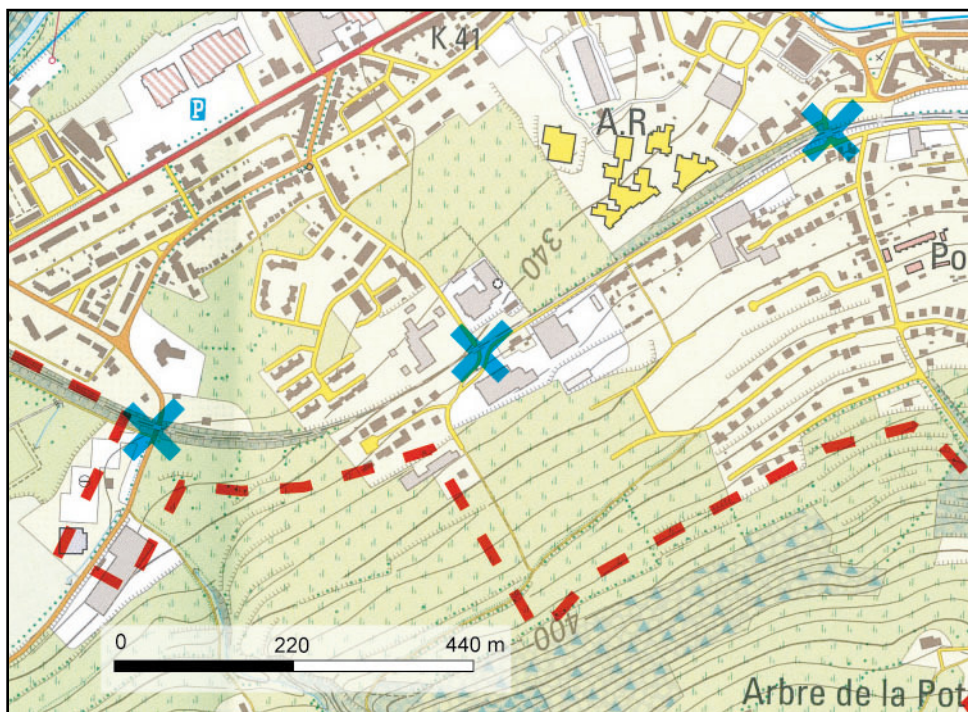
- Marquage au sol,
- Signalisation verticale,
- Carrefour à réaménager afin de laisser la priorité aux automobilistes de la route de Falize,
- (Aménagement du rond-point sur la N62).

Estimation du coût:

62 500 € (hors
rond-point de
l'avenue du Pont de
Warche)



2.5. Fermeture des ponts à la circulation automobile



Détails:

L'objectif de la fermeture des 3 passages sous l'ancienne voie de chemin de fer est de privilégier les modes doux et de canaliser le trafic automobile vers les axes structurants (avenue des Alliés) sans traverser le quartier de la route de Falize. Cette mesure permet:

- d'avoir des temps de parcours égaux pour rejoindre le centre à pied ou en voiture;
- de diminuer le trafic dans le quartier de la route de Falize et d'améliorer les conditions de déplacement des modes doux.

Mise en œuvre:

- Installation de potelets pour interdire la circulation automobile;
- Installation d'un panneau de signalisation.

Estimation du coût:

Coût : 20 000 €



*Vue du passage sous l'ancienne voie ferrée
depuis la rue Martin Legros*

2.6. Mesures d'ensemble

- Sur l'ensemble de la liaison entre le futur rond-point Olz' Eyos et le rond-point Monbijou, la vitesse sera limitée à 50 km/h.
- La voirie sera aménagée de manière à ne pas encourager le trafic de transit.
- La vitesse sera également limitée à 50 km/h sur la route de Falize, entre le village de Cligneval et la rue Olz' Eyos.

Sens de circulation dans le centre-ville

2 variantes ont été étudiées:

- Variante A: Sens de circulation actuel;
- Variante B: Circulation unidirectionnelle dans le centre

Variante A:

La planche ci-contre montre les sens de circulation dans le centre-ville. Le sens de circulation des automobiles permet aux véhicules en transit d'emprunter les axes avenue des Alliés - rue des Arsilliers et avenue des Alliés- avenue de la Libération.

Le projet de revitalisation du quartier Cavens prévoit un changement de sens de circulation dans les rues Malgrave, Cavens et Devant l'Etang. Ainsi, dans le sens Stavelot vers Eupen, les véhicules emprunteront la rue Malgrave puis la rue Devant l'Etang et enfin l'avenue de la Libération. Dans le sens Eupen vers Stavelot, les automobilistes emprunteront la rue Cavens.

Un itinéraire en boucle peut être effectué dans la zone commerçante. Ainsi, la boucle 1 décrit un tour autour de l'hypercentre de Malmedy (cf. planche ci-contre). La boucle n°2 décrit un trajet plus court à l'intérieur du centre.

Ce schéma de circulation permet aux automobilistes d'accéder directement aux commerces du centre, sans à avoir faire de détour. L'auteur d'études suggère de conserver ce schéma de circulation.

Variante B:

La variante B n'engendre que peu de gain au niveau de l'espace public car la majorité des rues sont déjà à sens unique.

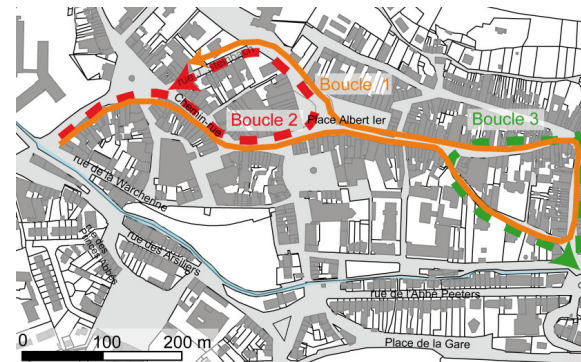
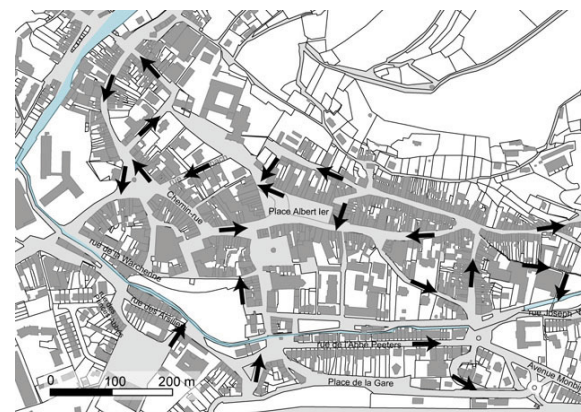
La gestion du trafic est compliquée au niveau du rond-point du Colruyt du fait du croisement des flux issus du centre-ville.

Ce système de circulation unidirectionnelle engendre une augmentation de la distance parcourue dans le centre.

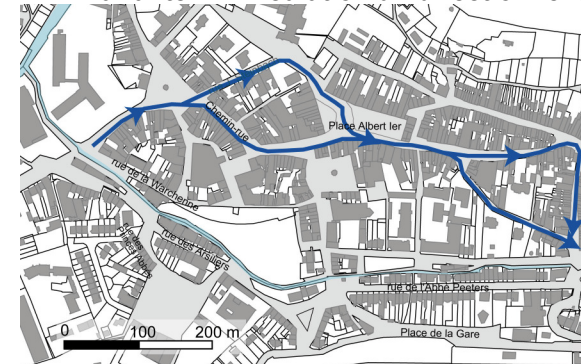
Piste retenue

Le maintien du sens de circulation actuel est retenu.

Variante A: Sens de circulation actuel



Variante B: Circulation unidirectionnelle



Statut des voiries

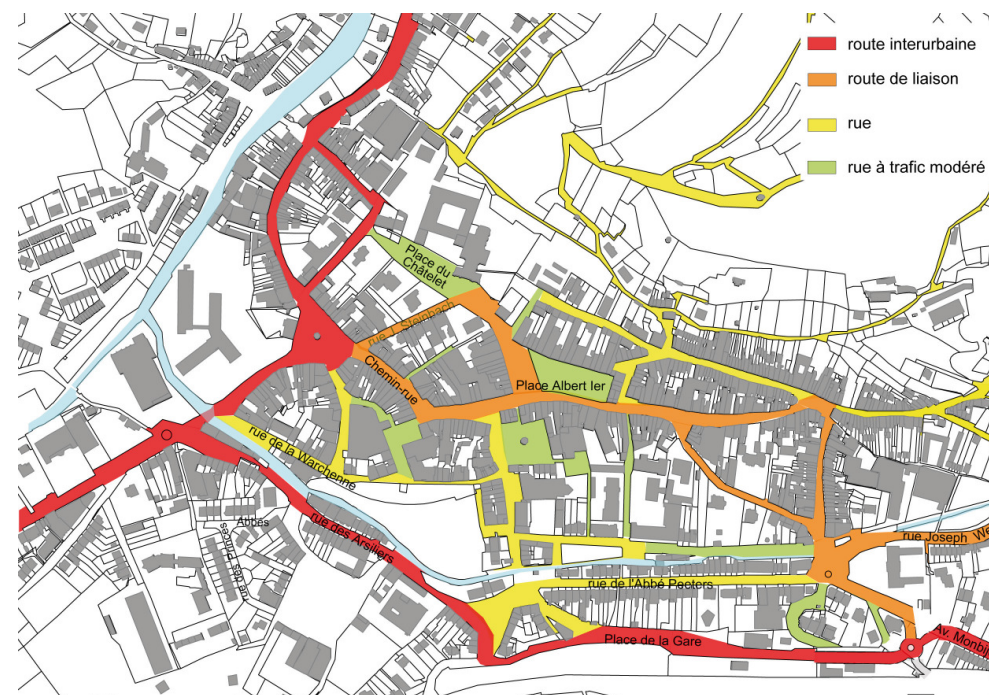
Les 2 axes principaux supportant un trafic de transit sont:

- l'axe Avenue des Alliés - rue des Arsilliers qui correspond à la N62 (axe entre Stavelot - Waimes
- l'axe Avenue des Alliés - avenue de la Libération (axe entre Malmedy et Eupen).

Ces 2 routes sont les axes routiers principaux dans le centre de Malmedy. Ils sont signalés en rouge sur la planche ci-contre.

Les axes empruntés par les Malmediens pour accéder aux zones commerciales ou aux quartiers résidentiels sont répertoriés en tant que zone de trafic modéré (cf. rues en orange).

Les rues signalées en jaune sont des rues de desserte locale empruntées par les riverains de cette rue. De par leur étroitesse, elles ne sont pas utilisées comme voirie de transit.



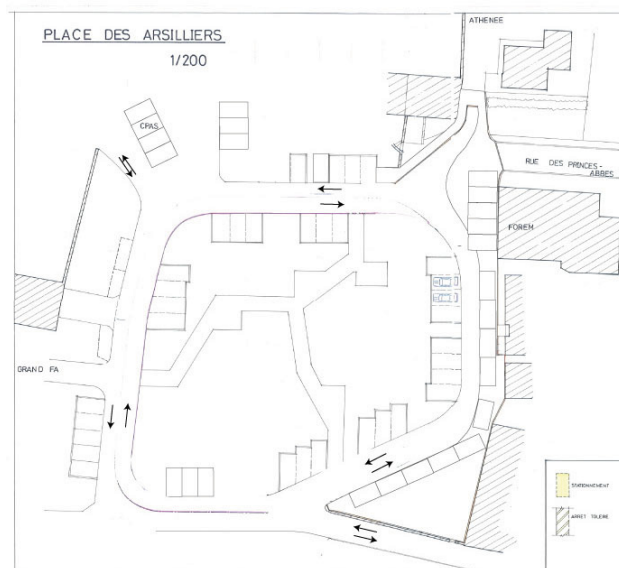
La place des Arsilliers

Problème actuel:

La place des Arsilliers est l'accès le plus proche de l'athénée (ARAHF) pour les sections maternelles et primaires. Il y a donc un trafic important aux heures d'entrée et de sortie d'école (matin, midi, fin d'après-midi).

La demande en stationnement liée à l'athénée et aux riverains habitant sur la place entraîne des problèmes de parking sauvage.

De plus, de part une absence de marquage au sol, la place souffre d'un manque de lisibilité dans son fonctionnement.



Stationnement:

Offre actuelle:

47 places marquées au sol + 16 parkings sauvages

Total: 63 places

Circulation:

Circulation à double-sens autour de la place

Virage très serré pour les voitures venant de la rue des Princes Abbés

Pistes étudiées

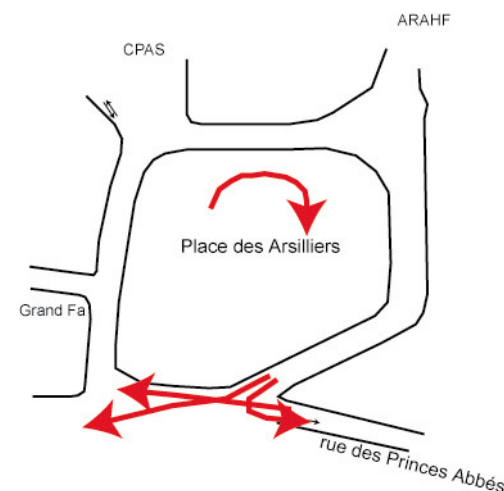
Afin d'améliorer la circulation et le fonctionnement de cette place, plusieurs solutions ont été étudiées.

Solution 1: Boucle de circulation autour de la place dans le sens horaire

Cette solution a l'avantage de simplifier la circulation autour de la place puisqu'elle impose un sens de circulation à tous les automobilistes.

Cependant, cette solution implique une zone de conflit au niveau du croisement avec la rue des Princes Abbés. En effet, la chaussée étant étroite à ce niveau, il risque d'avoir un conflit entre les 3 flux de véhicules:

- celui qui rentre sur la place;
- celui qui en sort via la rue des Princes Abbés;
- celui qui en sort via la rue à sens unique menant à la rue des Arsilliers.



Pistes étudiées (suite)

Solution 2: Sens de circulation distinct suivant le type de véhicule (projet de la commune)

Ce projet permet de conserver l'accès par la rue des Princes Abbés et la sortie par le sens unique menant à la rue des Arsilliers (longeant le home) (voir planche ci-contre).

- Circulation

La différenciation des flux et l'imposition d'un flux de circulation pour les voitures sont pertinentes. Ainsi, les camions qui livrent le home, la fiduciaire, le crédit agricole, le CPAS et les bus allant à l'ARAHF circuleront sur la place dans le sens horaire.

En effet, leur gabarit les empêche d'effectuer le virage pour circuler en sens anti-horaire (venant de la rue des Princes Abbés).

- Stationnement

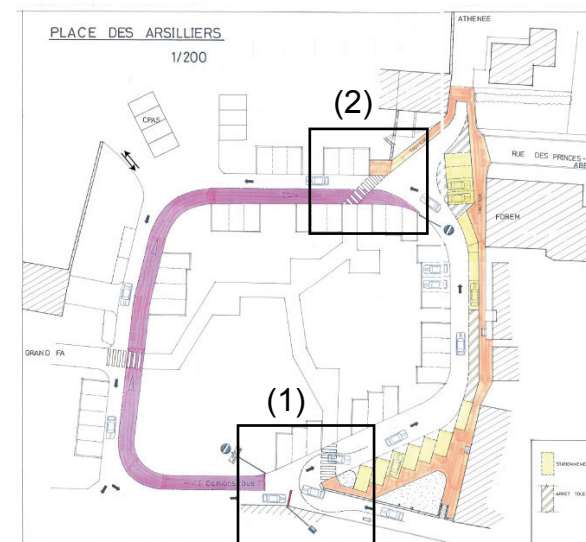
L'aménagement d'une zone d'arrêt toléré ainsi que l'aménagement d'un trottoir continu vers l'entrée de l'athénée sécuriseront la dépose et le cheminement des enfants.

Ce projet présente 2 risques:

- risque de conflit entre automobiles à l'entrée de la place (1);
- traversée piétonne en diagonale (2) peu sécurisante pour les piétons car les véhicules sont dans leur dos lorsqu'ils traversent dans le sens Place des Arsilliers vers l'ARAHF.

Piste retenue

La solution 2 est retenue à condition de tester les aménagements pour voir si le carrefour fonctionne (1). Le passage piéton vers l'ARAHF devra également être modifié afin que la traversée soit perpendiculaire à la voirie.



Stationnement:

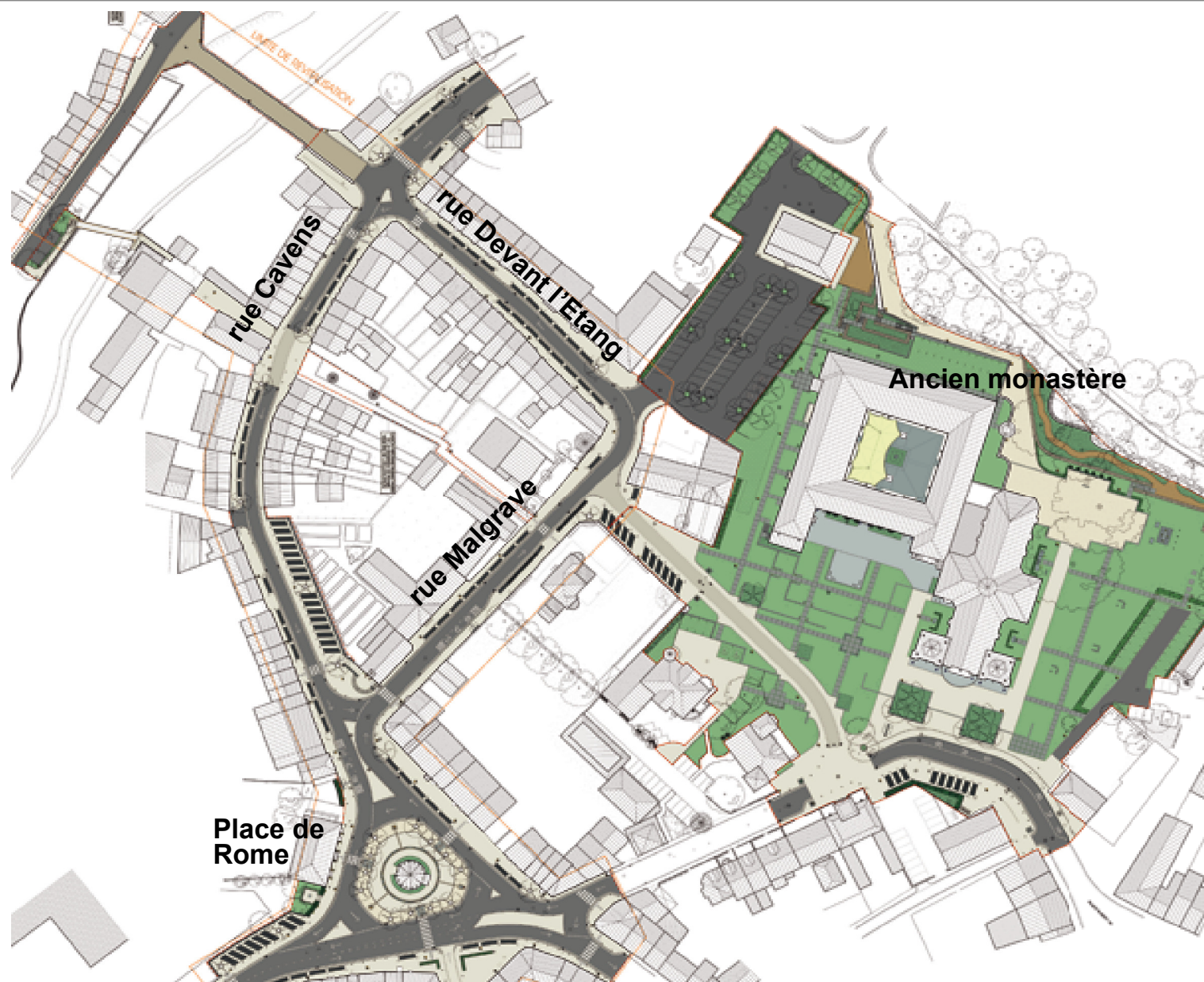
Offre projetée:

62 places marquées au sol + 2 places "kiss & ride"

Total: 64 places

Circulation:

Circulation à sens unique: 1 sens de circulation (anti-horaire) pour les voitures, 1 sens de circulation (horaire) pour les camions livrant le home Grand Fa, le crédit agricole, la fiduciaire, le CPAS et l'Athénée



Etude du projet de revitalisation des quartiers Cavens et du Châtelet

Commentaires sur le projet de revitalisation du quartier Cavens et de la place de Rome

Description

Il s'agit d'un projet de revitalisation tel que défini par le CWATUPE et qui permet à la Commune d'obtenir des subsides pour la revitalisation d'un quartier.

Le projet du bureau AGUA prévoit entre autres, la modification des sens de circulation de plusieurs voiries (rue Jean-Hubert Cavens, rue Malgrave et rue Devant l'Etang), ce qui permet le réaménagement de ces voiries en faveur des fonctions riveraines et des modes doux (trottoirs, stationnement, etc.).

Commentaires

La rue Cavens est une voirie régionale (N68) qui accueille le trafic de et vers Eupen (transit), les Hautes Fagnes (tourisme) et le site industriel Intermills (industrie locale). Le projet prévoit la mise en sens unique de cette rue (vers le sud), le trafic de transit se dirigeant vers le nord étant dévié par la rue Malgrave et la rue Devant l'Etang.

Du point de vue du trafic, le projet supprime un mouvement de tourne-à-gauche entre les rue Cavens et Devant l'Etang, ce qui est bénéfique tant pour la fluidité que pour la sécurité.

Du point de vue des modes doux, le projet améliore le partage entre espace réservé à la circulation automobile (chaussée) et les autres fonctions (trottoirs et stationnement), il permet également de réduire la longueur des traversées piétonnes.

Une étude des rayons de giration a été réalisée par le département des routes du SPW de Verviers. Celle-ci a montré que certains camions ne savent pas tourner quand ils viennent de la rue Devant l'Etang. S'il n'y a pas moyen d'adapter la courbe, il faudra revenir à l'ancien plan de circulation.

Du point de vue des riverains, il entraînera une diminution du trafic dans la rue Cavens et une augmentation dans les rues Malgrave et Devant l'Etang.

Globalement, les avantages du projet, tant en termes urbanistiques que du point de vue de la mobilité sont supérieurs aux nuisances engendrées.

Commentaires sur le projet de rénovation de l'ancien monastère et de ses abords

Description

Il s'agit d'un projet d'amélioration de la mise en valeur du patrimoine que constitue l'ancien monastère. La volonté de la Région Wallonne, qui est le pouvoir subsidiant, est de conférer aux abords du bâtiment un esprit de parc.

Dans cette optique, le bureau AGUA qui est l'auteur de projet désigné par la Région et la Commune propose le déplacement, le reprofilage et la fermeture de la rue du Châtelet ainsi que la création d'une zone de rencontre devant l'hôtel de ville.

Commentaires

Les rues concernées par le projet sont des rues locales, elles sont dès lors destinées à favoriser la cohabitation entre les modes de déplacement. Néanmoins, au vu des fonctions qui la bordent (services administratifs de la Commune, bibliothèques, etc.), la fermeture totale de la rue du Châtelet pourrait être préjudiciable à la visibilité et l'accessibilité de ces fonctions.

Il serait de notre avis plus opportun de privilégier un système mixte avec des périodes où la rue est ouverte à la circulation et d'autres où elle ne l'est pas. Elle pourrait être fermée, pour le plus grand bénéfice des habitants et des visiteurs, le week-end, le mercredi après-midi et pendant les vacances scolaires. Le reste du temps, la rue serait d'accès à sens unique depuis la rue Steinbach vers la rue Malgrave avec une vitesse limitée à 30km/h.

L'accès en voiture vers les équipements ne souffrira pas de ces mesures puisque le parking est maintenu à l'angle de la rue du Châtelet et de la rue devant l'Etang.

La création d'une zone de rencontre devant l'hôtel de ville est quant à elle favorable à la circulation des personnes à mobilité réduite et à la modération des vitesses.

Projet de lotissements dans le quartier sud

Situation actuelle

Deux permis d'urbanisme ont été déposés en 2008. Il s'agit du projet «Lu Corti dès Grûzalis» et du projet initié par le promoteur «Jacobs & Fils» (cf. planche ci-contre).

L'auteur d'études a analysé les impacts en termes de mobilité.

Hypothèses :

- Taux de motorisation
Taux de motorisation du secteur statistique « Centre Sud – Chemin de fer » en 2001: 1,05 (source: INS - enquête 2001).
Pour le calcul de la génération du trafic, on utilisera un taux de motorisation de 1,1 (marge de sécurité permettant de prendre en compte l'augmentation du taux de motorisation depuis 2001).

- Nombre de mouvements par heure
On considère que 2 voitures sur 3 sortent du lotissement pendant l'heure de pointe du matin (7h-8h) (1 heure).

Calculs du trafic engendré par les projets :

Projet « Lu Corti dès Grûzalis » :

- 41 maisons unifamiliales
 - 67 appartements répartis en 5 résidences.
- Total : 108 ménages

Projet « Jacobs et Fils » :

- 12 maisons unifamiliales
 - 24 appartements répartis en 2 résidences.
- Total : 36 ménages

Les habitants du quartier s'inquiètent de l'accroissement du trafic automobile dans le quartier (route de Bellevaux, rue Martin Legros, route de Falize).

Les riverains de ces projets souhaitent que la commune réalise des aménagements visant à diminuer la vitesse des voitures et accroître la sécurité avant que ces projets ne voient le jour.

	Nombre de foyers	Nombre de voitures	Voitures sortant à l'heure de pointe du matin (7h- 9h)
Projet "Lû Corti dès Grûzalis"	108	119	79
Projet Jacobs & Fils	36	40	26
Total	144	159	105

Trafic engendré par les projets

Pistes étudiées

Voiries d'accès aux projets

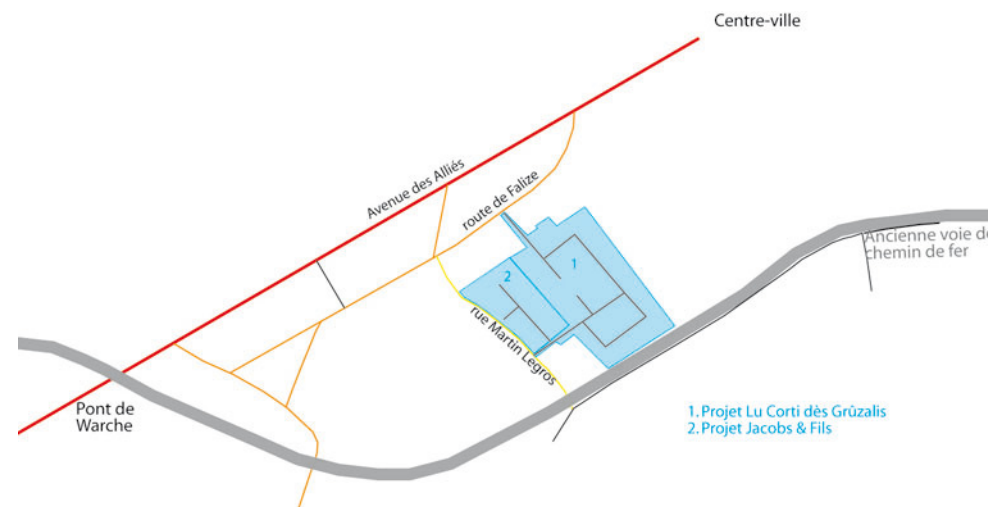
Concernant l'aménagement des voiries internes aux 2 projets de lotissements, les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidence concernant la voie sans issue paraissent pertinentes. La connexion de cette voirie permet une meilleure accessibilité (cf. planche ci-contre). Elle implique la création d'un sens de circulation qui s'inscrit dans le schéma de circulation du lotissement dans son ensemble.

Cela permet de concentrer la majorité du trafic par la rue Martin Legros qui a un trafic moins important que la route de Falize.

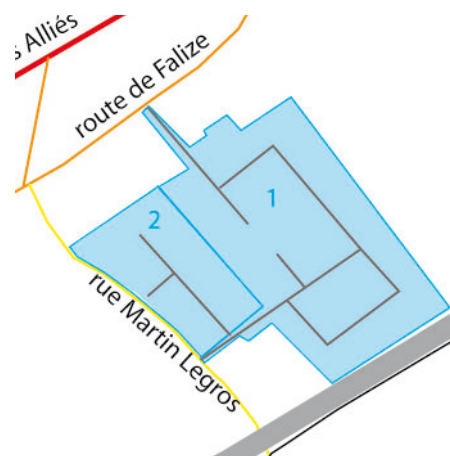
Concernant l'accès au lotissement «Lu Corti dès Grûzalis» par la route de Falize, Stratec est favorable à la recommandation de l'auteur d'études d'incidences qui vise à mettre cet accès à double sens. En effet, cela permettrait de donner un accès direct aux immeubles à appartements situés à côté de cet accès. Le nombre de voitures générées aux heures de pointes reste relativement faible (environ 100), l'aménagement de cette voirie à double sens n'aura pas un impact important sur le quartier. Etant donné son caractère local, elle ne servira pas de route parallèle à la rue Martin Legros.

La connexion de la voirie du lotissement «Jacobs & Fils» avec celle du lotissement «Lu Corti dès Grûzalis» permet de réduire le nombre d'accès débouchant sur la rue Martin Legros, ce qui limite le nombre d'intersection de flux et donc la dangerosité de la rue.

Les 2 projets de lotissement à l'échelle du quartier sud



Zoom sur les 2 projets de lotissement



Introduction

La route nationale N62 est la voie d'entrée principale dans Malmédyl.

Cet axe de traversée de Malmédyl comporte déjà 3 rond-points importants:

- le rond-point du bowling,
- le rond-point Colruyt,
- le rond-point Monbijou.

La Commune a prévu, en concertation avec le Service Public de Wallonie l'aménagement d'un nouveau rond-point au niveau de l'avenue du Pont de Warche afin de gérer le charroi à destination du zoning.

1. Le rond-point de l'avenue du pont de Warche

Ce rond-point, situé à l'intersection de l'avenue du Pont de Warche et de Ol'Z-Eyôs a été placé par la Commune, le SPW et la SPI+ dans les aménagements prioritaires à réaliser. L'aménagement est prévu à court terme.

Ce rond-point se justifie par :

- la nécessité d'intégrer la charroi provenant de la zone d'activités économiques industrielles au trafic de l'avenue du Pont de Warche ;
- l'intérêt de créer un point de repère dans la section routière située entre l'autoroute et le pont du chemin de fer, cette section étant peu structurante ;
- la volonté issue des propositions du présent plan communal de mobilité de raccorder les quartier situés au sud de l'ancienne voie de chemin de fer à la N62 via la rue Ol'Z-Eyôs.

2. Le rond point du Bowling

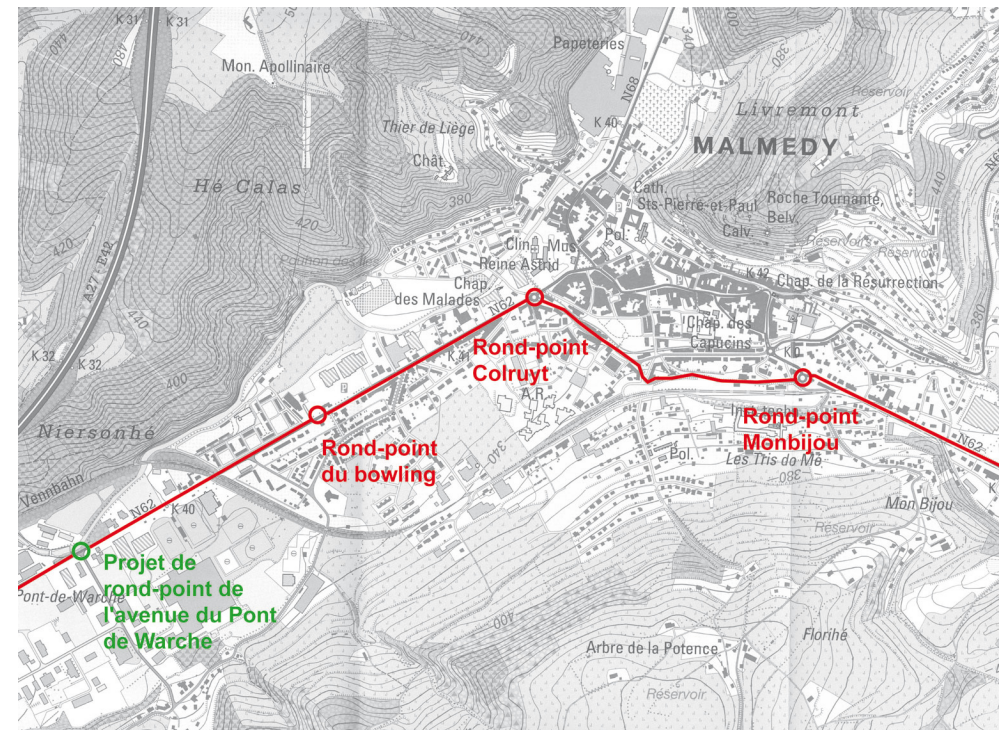
Ce rond-point n'appelle pas de commentaire particulier.

3. Le rond-point du Colruyt

Le diagnostic a mis en évidence le manque de capacité du rond-point actuel. Le problème se situe au niveau de la capacité d'entrée depuis la partie nord de l'avenue des Alliés.

La commune a étudié la possibilité d'élargir le rond-point existant.

Dans le cadre du présent PCM, cette étude a été complétée par une estimation de la capacité d'entrée d'un rond-point élargi et par la comparaison avec un carrefour à feux. Il résulte de cette étude des capacités d'entrées, que deux bandes de circulation sont nécessaires en amont de ce carrefour depuis la partie sud de la N62. Ces deux bandes sont nécessaires tant pour le rond-point que pour le carrefour à feux.



La solution du rond-point élargi peut dès lors être retenue à condition d'amender le projet pour y inclure une seconde bande en amont du rond-point dans le sens entrée de ville.

La solution rond-point a été préférée parce qu'elle:

- permet de mieux marquer l'entrée du centre-ville ;
- permet d'éviter un trafic pulsé en entrée et en sortie du centre-ville.

Les principaux éléments des solutions rond-point et feux sont synthétisés dans les pages qui suivent.

4. Le rond-point Monbijou

Ce rond-point a été testé pendant une période suffisamment longue et est satisfaisant. Son aménagement définitif peut dès lors être concrétisé. Par ailleurs, l'aménagement de trottoir autour de ce rond-point répond à un besoin urgent (cf. Volet 5)

Le rond-point du Colruyt

La phase 1 a révélé que la branche de l'avenue des Alliés était congestionnée. La réserve de capacité du rond-point est inférieure à 20%. En heure de pointe, des files se forment en amont du rond-point. Plusieurs solutions ont été étudiées pour améliorer la fluidité au niveau de ce carrefour. Ces dernières sont détaillées dans les pages suivantes.

Variante 1: agrandissement du rond-point

- Démolition de l'immeuble Mignon pour la construction d'un immeuble à appartements
- Agrandissement du rond-point (2 bandes à l'intérieur du rond-point)
- Projet d'aménager une nouvelle branche sur le rond-point correspondant à la sortie du parking de la clinique (au-dessus de la Warchenne).

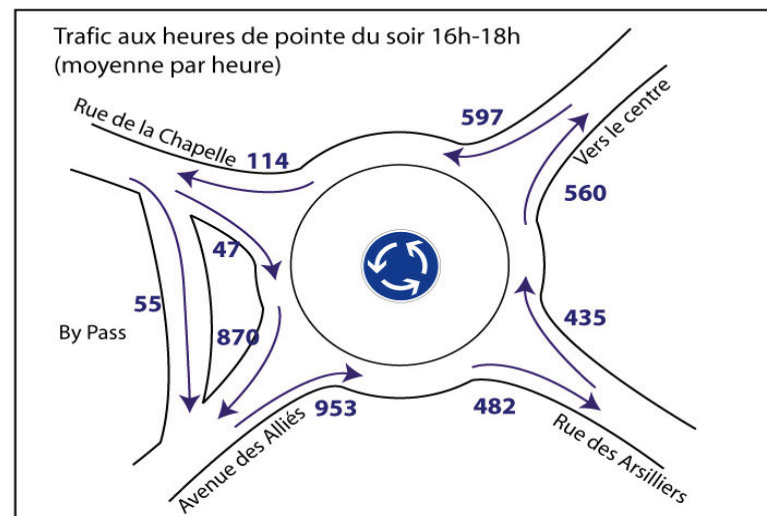
Avantages:

- Amélioration des cheminements piétons autour du rond-point (élargissement des îlots centraux);
- Aménagement d'un accès direct du parking de la clinique vers le rond-point.

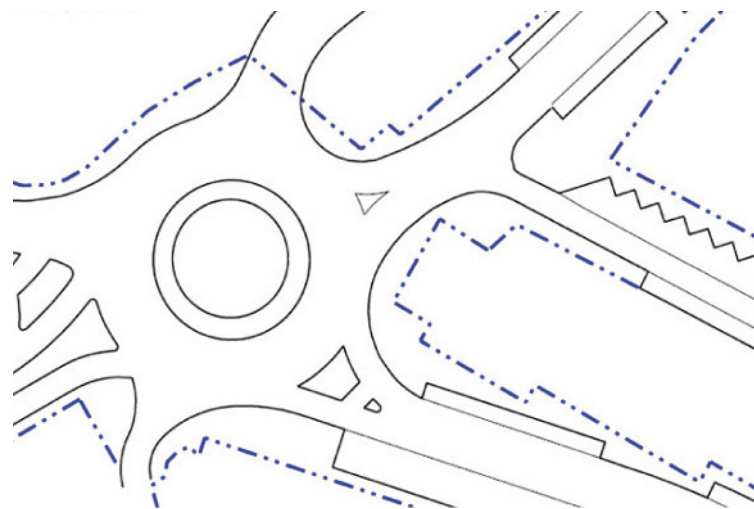
Inconvénients:

- Augmentation de l'emprise du rond-point: aménagement de 2 bandes de circulation intérieure (impact important sur l'espace public).
- Relative inefficacité de l'élargissement du rond-point.
L'élargissement de l'anneau du rond-point (à 8m) permet d'augmenter la réserve de capacité du rond-point de 5%. Elle passe de 14% à 19%. Cette réserve reste légèrement inférieure à 20% (qui est la limite pour que le rond-point fonctionne normalement). Pour augmenter la capacité depuis l'avenue des Alliés de manière sensible, il faudrait augmenter le nombre de bandes en entrée depuis l'avenue des Alliés (2 bandes) - cf. schéma à la planche 56.

Trafic moyen par heure (entre 16h et 18h)
sur le rond-point Colruyt

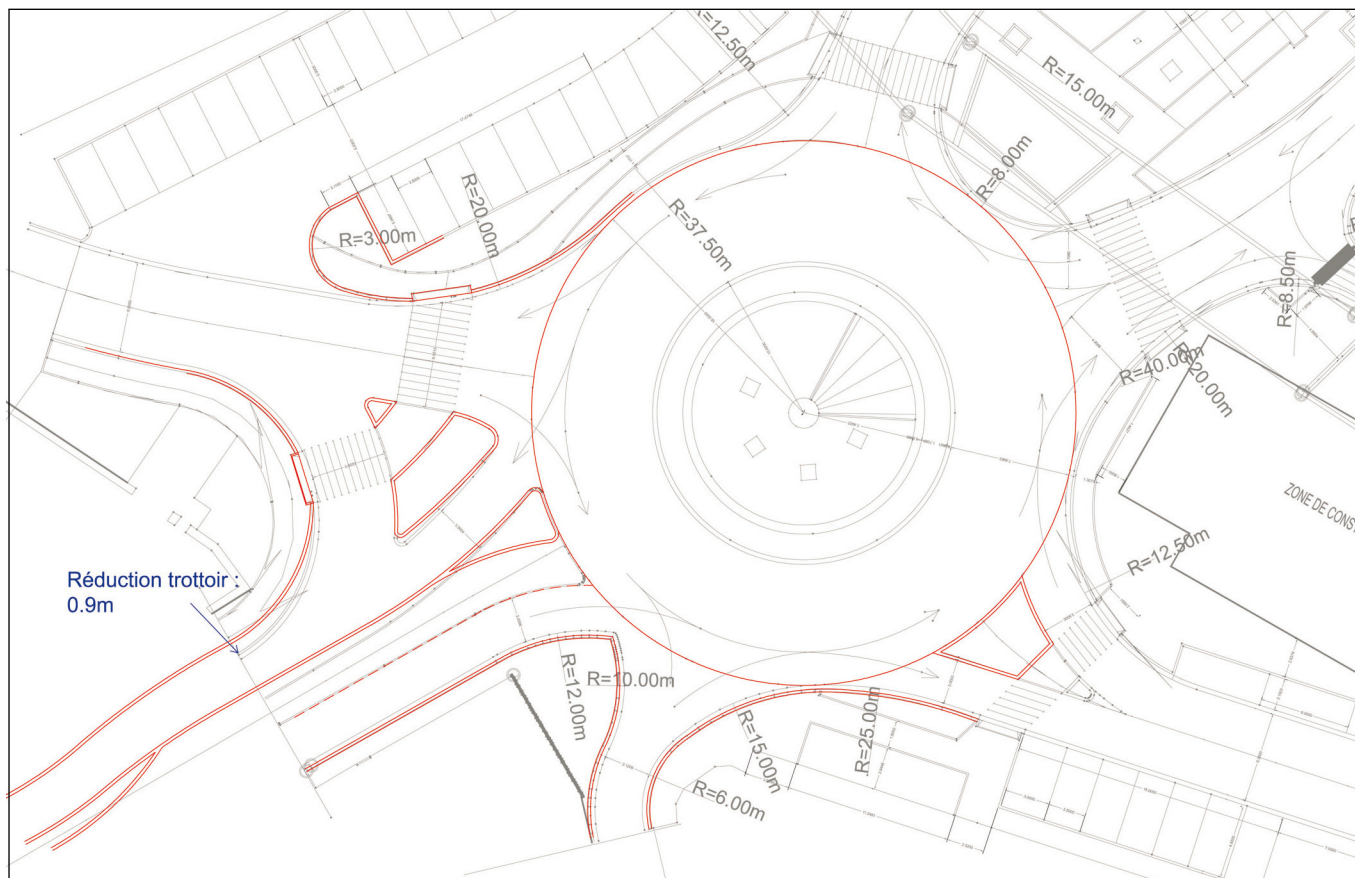


Projet d'agrandissement du rond-point du Colruyt



Variante 1: Agrandissement du rond-point

En rouge: Esquisse modifiée pour insérer une seconde bande en entrée du rond -point avenue des Alliés.
En noir: Avant-projet de rond-point fourni par le SPW.



La faisabilité de cette proposition devra être étudiée de manière précise, notamment en ce qui concerne les impacts de la réduction du trottoir sur la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Cette étude se fera en phase d'avant projet. Il serait intéressant de la coupler avec des comptages piétons et cyclistes sur le trottoir concerné.

Variante 2: Remplacement du rond-point par un carrefour à feux

- Aménagement d'un carrefour à feux (en T) (cf. annexes)

Avantages:

- Diminution de l'emprise du carrefour sur l'espace public (possibilité d'utiliser l'espace dégagé devant le parking du Colruyt);
- Possibilité d'adapter le temps de feux selon la période de la journée (utilisation des feux tricolores seulement durant les heures de pointe; en dehors des heures de pointe, les règles de priorité usuelles s'appliquent).

Inconvénients:

- Diminution de la fluidité due aux feux tricolores;
- Connexion de la rue de la Chapelle sur l'avenue des Alliés en amont du carrefour.
- Changement d'habitude pour les habitants.

Des détails sur la solution 3 (grille de feux, comparaison avec la solution et la situation existante) se trouvent en annexe.

Piste retenue

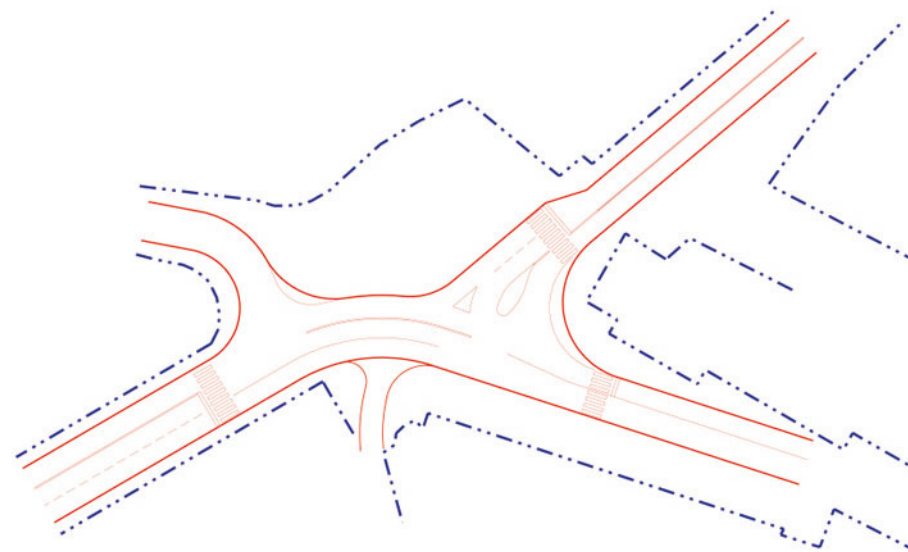
La variante 1 est la solution retenue. Elle permet de conserver l'image «d'entrée de ville» créée par le rond-point.

L'ajout d'une bande supplémentaire au niveau de l'avenue des Alliés est nécessaire pour assurer une bonne fluidité du trafic. Celle-ci devra faire l'objet d'une étude de faisabilité complémentaire.

Le SPW procédera à une analyse complémentaire des flux afin de valider l'ajout d'une seconde bande.

Il faudra étudier en parallèle les mesures à mettre en oeuvre afin de diminuer le trafic de transit sur la route de Falize.

Proposition d'aménagement d'un carrefour à feux par Stratec (solution 3)



Volet 4: Stationnement

1. Introduction
2. Prise en compte des projets de réaménagement du quartier Cavens et de revitalisation du Châtelet
3. Possibilités de création de nouveaux parkings
 - Parking en ouvrage place Albert 1er
 - Parking Malmedy Expo
 - Parking Warche
4. Besoins particuliers en stationnement
5. Adaptation des zones de stationnement et de la politique tarifaire
6. Parking pour covoiturage
7. Jalonnement des parkings

Principes à prendre en considération

Cette thématique traitera essentiellement du stationnement en centre-ville car c'est au centre qu'est concentré la majorité des pôles attractifs de la commune. C'est donc au centre qu'une gestion adéquate du stationnement est primordiale.

Différents types d'utilisateurs

Le stationnement dans le centre-ville est utilisé par des usagers de plusieurs types ayant des comportements et des besoins différents. Il s'agit :

- des résidents ;
- des commerçants (et employés des commerces) ;
- des clients des commerces ;
- des employés ;
- des citoyens utilisant les services et équipements communaux ;
- des touristes.

Ces usagers ont des besoins différents en termes de stationnement.

La politique de stationnement a pour but de rencontrer les besoins des différents usagers sans démultiplier les espaces dévolus au parcage. L'extension de l'offre en stationnement est en effet limitée par la disponibilité du sol, par l'importance de prévoir d'autres fonctions sur les espaces publics et par le coût de la création de nouveaux parkings.

Le tableau ci-dessous caractérise la demande en stationnement par type d'usagers :

Autres facteurs à prendre en compte :

- La distance acceptable entre le lieu de stationnement et le lieu d'activité est proportionnelle au temps de séjour au lieu de destination ;
- Les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite marchent moins vite et moins loin ;
- Les résidents ne disposant pas de garage sont contraints à trouver une place de parking ;
- Les commerces ont besoin d'emplacements pour leurs clients ;
- Le stationnement en bâtiment est moins attractif que le stationnement en voirie ;
- Certains usagers sont contraints à l'utilisation de la voiture (livraison, médecins, infirmières à domicile, personnes à mobilité très réduite, etc.).

	Caractéristiques du stationnement		Période de stationnement			
	Proximité à destination	Durée	Semaine		Week-end	
			Jour	Nuit	Samedi	Dimanche
Résidents	Dans la rue où se situe leur habitation	Longue durée		X	X	X
Commerçants et employés des commerces	Dans un rayon de 200 m autour de leur lieu de travail	Toute la journée	X		X	
Clients des commerces	A proximité des commerces	Entre 15 minutes et 2 heures	X		X	
Employés	Dans un rayon de 200 m autour de leur lieu de travail	Toute la journée	X			
Citoyens utilisant les services et équipements communaux	A proximité de l'équipement communal	Environ 2 heures	X		X	
Touristes	A proximité des attractions touristiques et pôles commerciaux	Entre 2 heures et 1 journée			X	X

Variation de la demande en stationnement en fonction du temps

La demande en stationnement varie au cours de la semaine, mais aussi au cours de l'année.

• Variation au cours de la semaine

L'activité commerciale et le secteur de l'Horeca sont plus développés durant les week-end. Le regain d'activité le samedi et le dimanche (pour l'Horeca) est très sensible selon les commerçants.

De plus, certains événements organisés le week-end (carnaval, concerts, expositions temporaires,...) amplifient ces variations d'attractivité du centre-ville. Au cours de la semaine, une distinction peut donc être faite entre:

- » les jours de semaine,
- » le samedi (commerces et Horeca),
- » le dimanche (Horeca).

• Variation saisonnière

Durant la période estivale, la pression sur le stationnement se fait plus forte: de nombreux touristes étrangers viennent dans la région pour les promenades, les festivals, les événements sportifs (circuit de Spa-Francorchamps) et le tourisme de bouche. L'occupation de l'espace public est plus forte à la belle saison que pendant l'hiver.

• Variation ponctuelle

Le stationnement au centre-ville évolue également en fonction des cérémonies ayant lieu à la maison communale (mariage), à la cathédrale (mariage, funérailles, etc.) et d'autres événements organisés dans le centre.

Objectifs de la politique de stationnement

Sur base de ces règles, on favorisera :

- la rotation du stationnement dans les rues commerçantes et aux abords des équipements publics ;
- le parage pour les personnes à mobilité réduite à proximité immédiate des équipements publics ;
- le maintien du stationnement dans les quartiers résidentiels (ou à proximité);
- l'attractivité des parkings en ouvrage par une adaptation de la redevance (moins onéreux pour la longue durée que le stationnement en voirie);
- l'utilisation de parkings moins centraux pour le stationnement de longue durée (employés, ...).

Tarification

Les meilleurs moyens pour organiser la gestion du stationnement sont la redevance de stationnement et la zone bleue. Il est dès lors important que le citoyen comprenne qu'il ne s'agit pas d'un impôt déguisé mais d'un outil de gestion.

La redevance doit être adaptée en fonction des caractéristiques locales.

Enfin, certains projets en cours (quartier Cavens et revitalisation du Châtelet) dans la commune vont modifier l'offre en stationnement.

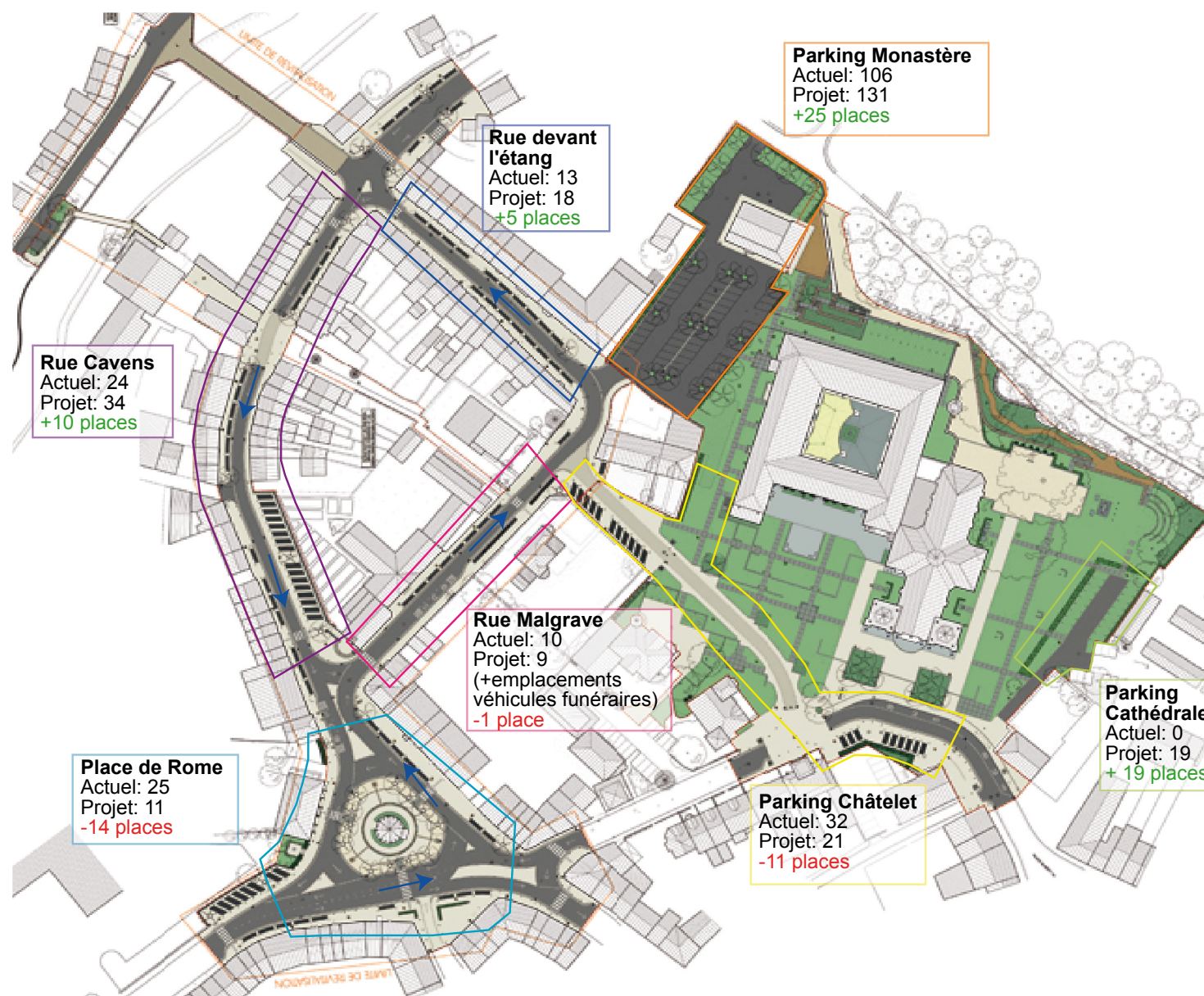
Etant donné la pression sur le stationnement durant certaines périodes, la suppression de places de stationnement doit être compensée par l'aménagement de nouvelles poches de stationnement.

En plus de ces projets, des parkings potentiels seront étudiés:

- Parking en bâtiment Place Albert 1er;
- Parking le long de la Warche;
- Potentiel de parking de Malmédy Expo.

Ces différents projets sont détaillés dans les planches suivantes.

La carte ci-dessous synthétise les modifications apportées à l'offre en stationnement par les projets «Cavens» et «Châtelet»



3.1. Projet de création d'un parking en bâtiment entre la place Albert 1er et la place Saint Géréon

Présentation du projet

Un projet de parking en bâtiment est actuellement à l'étude à la Commune. Ce parking se situerait sur la parcelle située à côté de l'Office du Tourisme sur la place Albert 1er.

Le parking disposerait de 2 accès (ce qui permettrait d'assurer l'entrée au parking quand la place Albert 1er n'est pas accessible):

- une entrée par la place Albert 1er, le long de l'Office du Tourisme;
- une entrée au niveau de la Place Saint Géréon.

Capacité:

80 - 90 places sur 2 niveaux

Public visé:

Ce parking serait à destination des personnes souhaitant rester dans le centre de Malmédy pour une longue durée (supérieure à 2h).

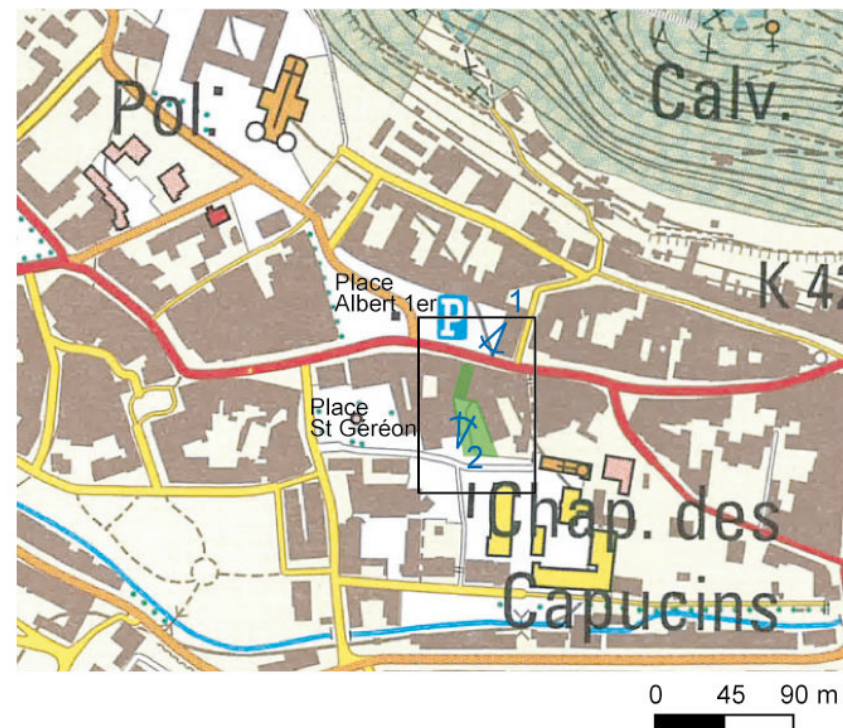
Mise en oeuvre:

Une étude de faisabilité technique et financière est en cours de réalisation par une société gestionnaire.

Distance au centre:

Place Albert 1er: 1 minute

Maison communale: 2 minutes



3.2. Projet de création d'un parking le long de la Warche

Situation actuelle

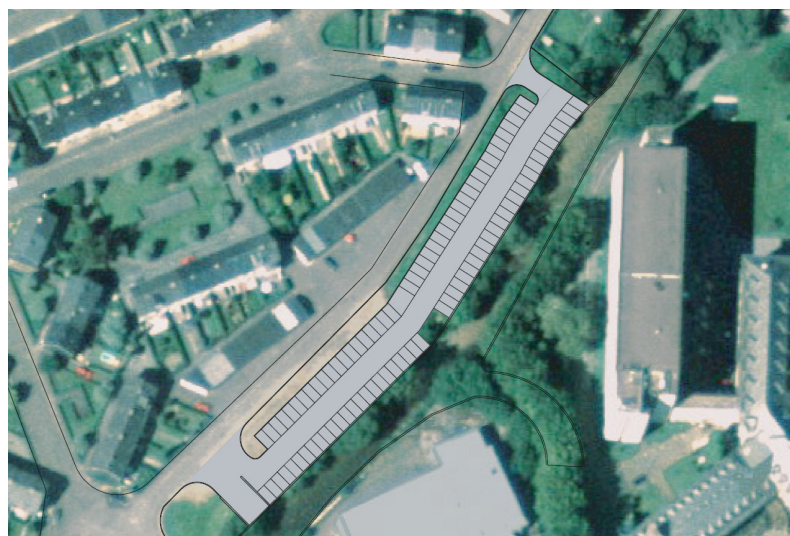
Parcelle disponible 2 400m² (140m X 17m)

Terrain libre appartenant à la commune

Photos de la situation actuelle:

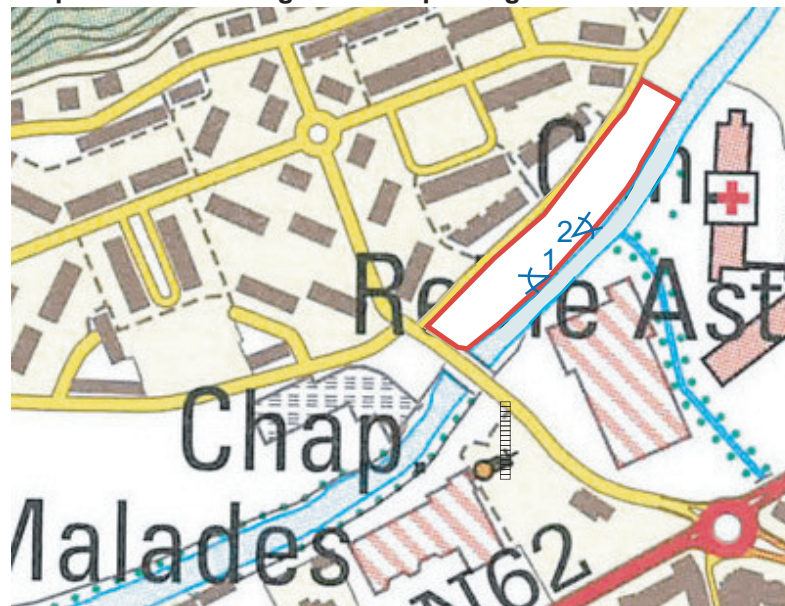


Proposition d'aménagement du parking



Il serait également intéressant de prévoir une circulation piétonne le long de la Warche

Proposition d'aménagement du parking "Warche"



Capacité:

95 places pour voitures

Distance au centre:

- Maison communale:

Via la rue de la Chapelle: 6min 30s

Via la rue de la Warche et la rue Devant l'Etang: 7min 30s

Via la rue de la Warche et la passerelle prévue dans le projet Cavens: 7min

- Place Albert 1er:

Via la rue de la Chapelle: 8min 30s

Via la rue de la Warche et la rue Devant l'Etang: 9min 30s

Via la rue de la Warche et la passerelle prévue dans le projet Cavens: 9min

Objectif:

Aménager un parking à l'entrée du centre-ville

Mise en oeuvre:

- facile (car terrain appartient déjà à la commune)
- revêtement
- marquage au sol
- plantation d'arbres (éventuelle)

Estimation du budget:

30 000 €

Délai:

court

3.3. Parking Malmedy Expo

Le parking de Malmedy Expo est une surface asphaltée située sur le côté du bâtiment accueillant les expositions de grande ampleur ayant lieu à Malmedy. Ce hall des foires accueille une dizaine de manifestations par an. Ce parking a une capacité de 700 places. De part sa grande capacité, il serait intéressant d'utiliser ce parking comme poche de stationnement destinée aux touristes lorsque les parkings plus proches du centre-ville sont saturés.

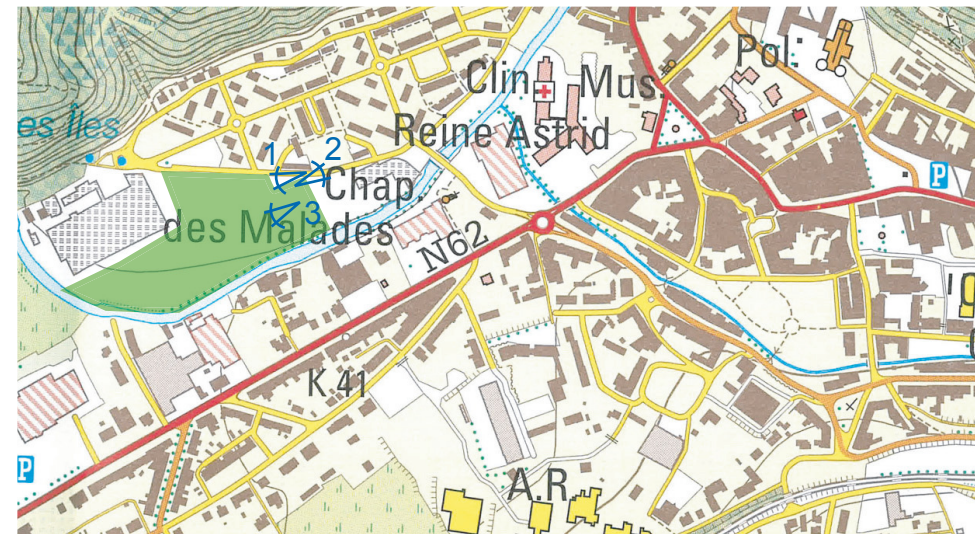
Mise en oeuvre

Aucun aménagement n'est nécessaire pour permettre la mise en oeuvre de ce parking. Seuls des panneaux d'indication sont nécessaires afin de flécher le parking pour les touristes venant de l'autoroute ou des routes nationales. L'aménagement de clôtures pour éventuellement scinder le parking en plusieurs unités pourrait être réalisé.

Capacité: 700 places

Distance au centre:

Place Albert 1er: Via la rue J. Steinbach ou Chemin rue: 9min 30s



Besoins particuliers en stationnement**Mobilité des PMR**

L'accessibilité du centre-ville et des bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite est très importante pour la cohésion sociale.

Nous proposons par conséquent de réserver des emplacements de stationnement à proximité des équipements (Hôtel de ville, Home, etc.) pour les personnes à mobilité réduite. Pour se faire, il est nécessaire de :

- matérialiser les emplacements concernés par un marquage et une signalisation reconnaissable ;
- mettre en place un système de carte permettant d'identifier les personnes concernées par la mesure.

La plage de réservation des places peut être définie dans le temps, par exemple aux heures des offices près de l'église, aux heures d'ouverture des bureaux pour l'hôtel de ville, etc.

Cette mesure sortant du cadre défini par le code de la route, son application se ferait sur base du respect mutuel.

Cette mesure concerne également les personnes dont le statut de personne à mobilité réduite est temporaire. Elle pourrait être appliquée aux :

- femmes enceintes à partir du cinquième mois de grossesse;
- personnes âgées de plus de 70 ans;
- toutes personnes disposant d'un avis médical justifiant de difficultés à se déplacer.

Démarche administrative

La Commune met en place un système de carte, comme elle le fait pour les cartes de stationnement riverain.

Les personnes estimant pouvoir bénéficier du système en font la demande à la Commune qui a préalablement défini les critères d'accès à la carte.

Distinction entre la carte «Parking facile» et la carte «handicapé»

Attention! Cette carte «Parking facile» est à distinguer des cartes pour personnes handicapées (carte handicapé) déjà en application à Malmédyl. En effet, la carte pour personnes handicapées est réservée aux personnes justifiant d'un handicap physique ou mental ou à leur proche.

Tarification

En plus des places réservées, les personnes à mobilité réduite pourraient disposer d'une durée de parcage supplémentaire dans les zones payantes tenant compte :

- du fait qu'elles ont plus de difficultés à se parquer dans les parkings gratuits qui sont plus éloignés ;
- que les personnes âgées ont souvent des revenus moindres par rapport aux personnes actives.

Nous proposons d'allonger la durée de stationnement en zone payante et en zone bleue de 30 minutes par rapport à la limite imposée par le disque ou le ticket de parking. Cette mesure est facilement applicable sur le terrain si la carte est affichée sur le pare-brise de la voiture.

Localisation des places «Parking facile»

Plusieurs places seraient aménagées dans le centre-ville pour permettre une bonne accessibilité aux personnes ayant des difficultés à marcher et disposant de cette carte. Nous proposons de commencer par :

- 4 places sur le parking Monastère à proximité de l'ancien monastère et de la bibliothèque;
- 1 place rue Jules Steinbach à proximité des bâtiments communaux;
- 2 places sur le parking de la place Albert 1er, au plus près des commerces
- 1 place sur le futur parking prévu à côté de la cathédrale, dans le projet de revitalisation du Châtelet
- 1 place devant la salle de la Fraternité, dans la rue de la Tannerie.

Mise en oeuvre

Les places réservées aux personnes âgées et aux femmes enceintes pourraient être signalées par un marquage au sol et un panneau spécifique. Le lancement de la mesure devra être accompagné d'une campagne de sensibilisation.

Places «Express»

Deux places «Express» seront aménagées en voirie sur le tronçon de route située entre la place Albert 1er et la place du Châtelet.

Ces 2 places serviront aux automobilistes effectuant de très courts arrêts pour retirer de l'argent aux guichets automatiques des 2 banques situées à proximité.

Mise en oeuvre

Ces 2 places «Express» pourraient être signalées par un marquage au sol hachuré blanc, semblable aux places réservées pour les livraisons.

Adaptation des zones de stationnement et de la politique tarifaire

Quatre zones de stationnement

Le PCM propose d'adapter les zones de stationnement et leur tarification à la nouvelle politique de stationnement proposée dans le cadre du PCM.

Ainsi, 4 zones seraient d'application au centre-ville :

- **Zone verte** : zone gratuite
- **Zone bleue** : zone gratuite pour les riverains munis d'une carte riverain et stationnement gratuit, limité à 2h pour les autres
- **Zone rouge** : zone payante (gratuite les 15 premières minutes) avec une durée maximale de stationnement de 2h
- **Zone mauve** : zone payante (gratuite les 15 premières minutes) avec une durée maximale de stationnement de 2h – les tarifs seraient plus élevés que dans la zone rouge pour favoriser la rotation.

Ces différentes tarifications permettent de favoriser la rotation dans la zone commerçante et découragent le stationnement sur la Place Albert 1er.

Tarif par zone

Le tableau ci-dessous propose un changement de tarif pour la zone rouge et la création d'un tarif spécial pour la zone mauve.

	Riverain	Non riverain
Zone verte	Gratuit 24h/24h	Gratuit 24h/24h
Zone bleue	Gratuit 24h/24h	Gratuit (durée max.: 2h)
Zone rouge	Gratuit (durée max. 2h)	1/4h: gratuit 1/2h: 0,50 euros 1h: 1,50 euros 1h1/2: 2,50 euros 2h: 4 euros
Zone mauve	Gratuit (durée max. 2h)	1/4h: gratuit 1/2h: 1 euros 1h: 2 euros 1h1/2: 3 euros 2h: 5 euros

Tarif Parking potentiel en bâtiment Place Albert 1er

Un tarif particulier devrait être appliqué au futur parking en bâtiment situé entre la place Albert 1er et la place Saint-Géréon.

En effet, le but de ce parking étant d'attirer des personnes restant pour une durée supérieure à 2h dans le centre-ville, le tarif pourrait être le suivant:

Proposition de tarif à la journée:

- 2 €/ heure;
- 10 €/ journée.

De plus, ce parking pourrait également servir au stationnement des véhicules des commerçants et des employés des commerces. Un abonnement à l'année pourrait être proposé à ces derniers:

Proposition de tarif pour les abonnements:

- 50 €/ mois;
- 500 €/ an.

Carte riverain

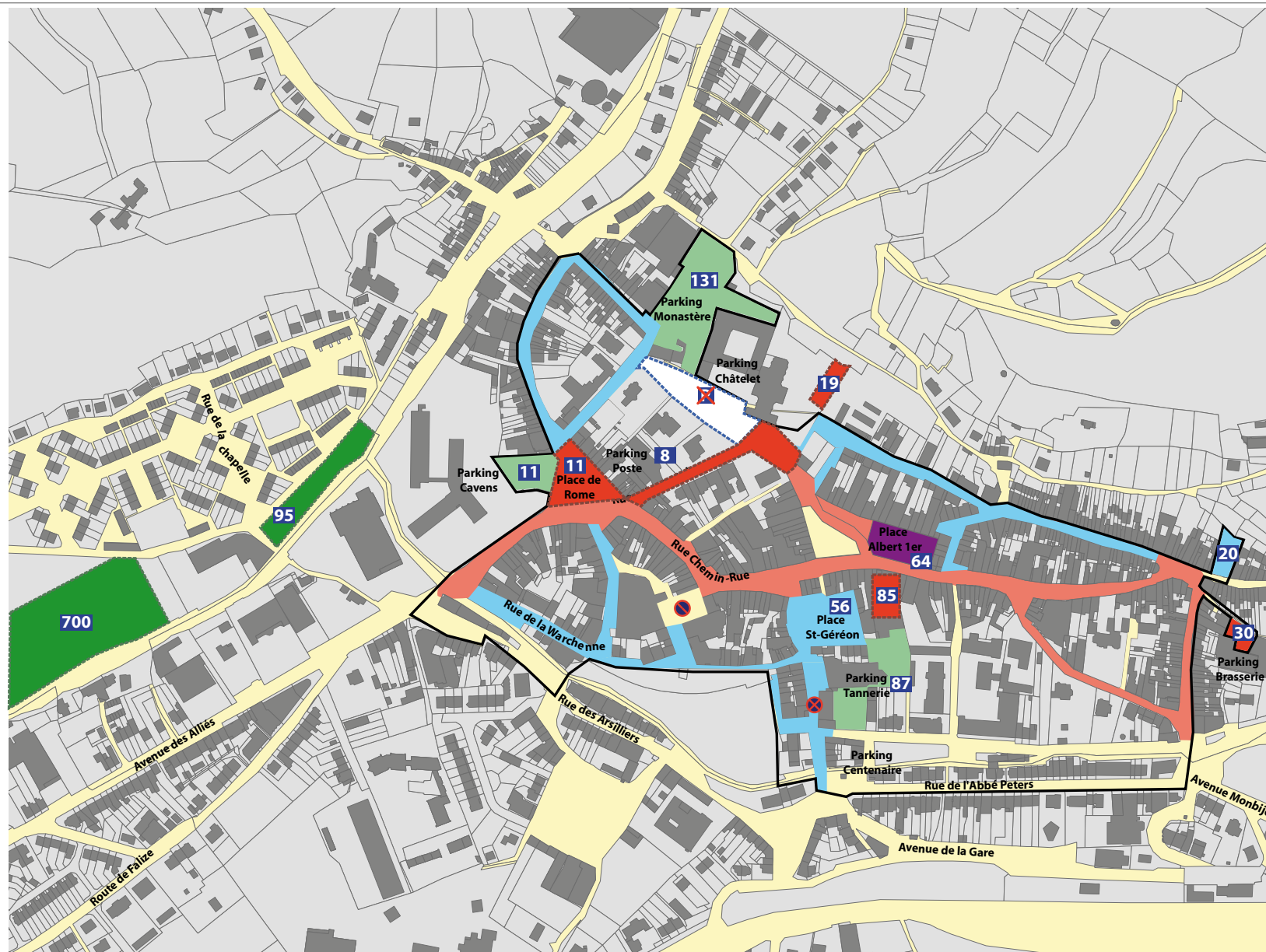
La carte riverain coûte actuellement 20 euros.

Dans le cadre du PCM, il est proposé de réduire le prix de la première carte riverain (par exemple 10 €).

Par contre, le prix de la deuxième carte riverain (par foyer) serait plus élevé (par exemple 100 €, afin de décourager les ménages à posséder 2 voitures.

Stationnement livraisons

Des règlements peuvent être pris afin d'encadrer les périodes où les livraisons sont autorisées et diminuer la congestion des rues du centre-ville.

Création d'une nouvelle
zone sur la place Albert 1er

Zone mauve

Modifications des zones

Zone verte

Zone bleue

Zone rouge

Parking covoiturage

Situation actuelle

Actuellement, une trentaine de voitures sont garées pendant la journée au rond-point de la sortie d'autoroute n°11.

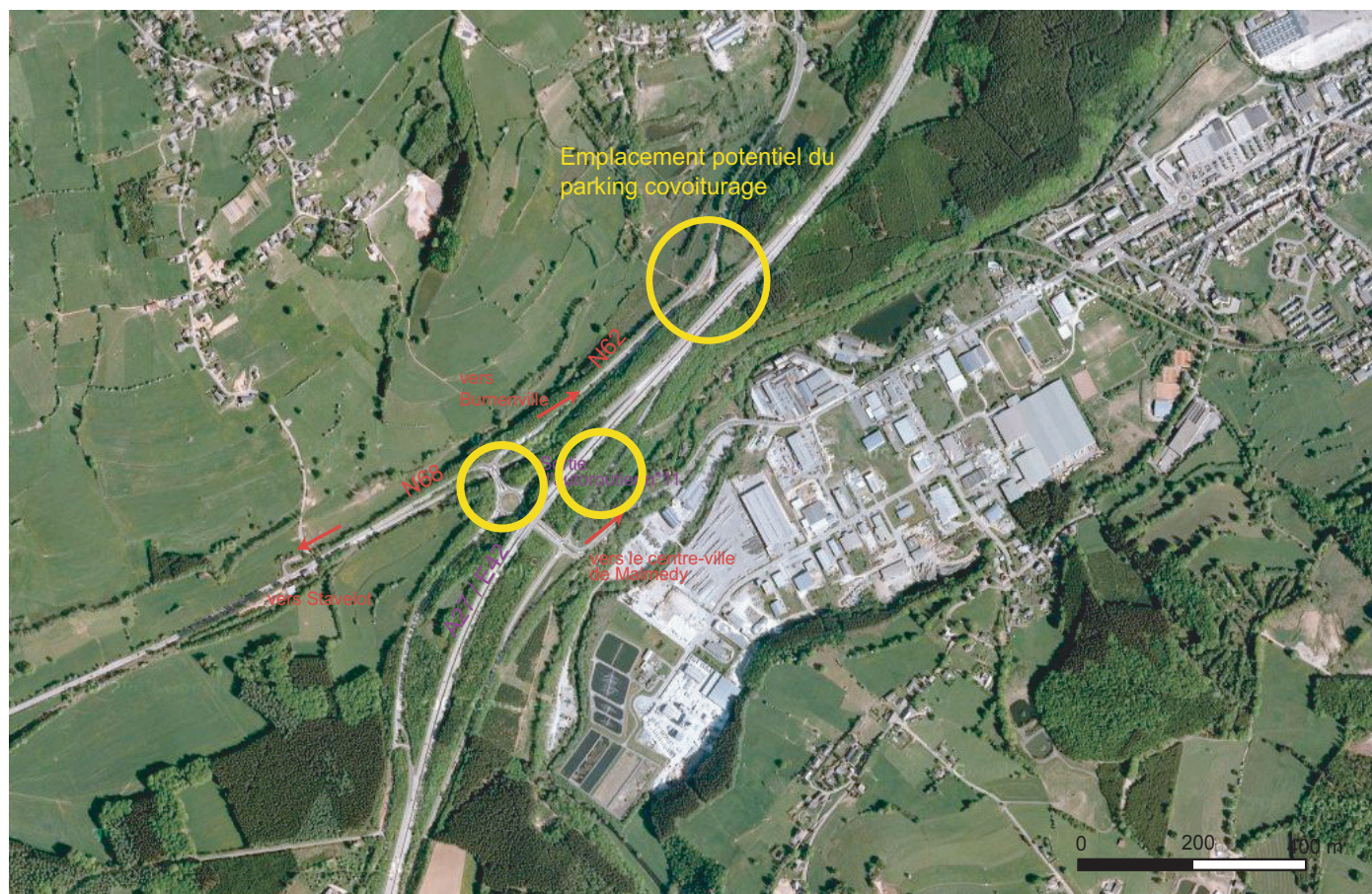
Actions

Afin d'améliorer la sécurité et de motiver les Malmediens au covoiturage, il serait intéressant de créer un parking aménagé à cet effet. Cela permettra de sécuriser le stationnement des automobilistes qui stationnent actuellement à l'entrée de l'autoroute pour faire du covoiturage.

Trois sites potentiels sont envisageables pour aménager un parking de covoiturage :

- le long de la N62 en direction de Burnenville ;
- à proximité de l'échangeur existant ;
- sur des excédants provenant de l'aménagement de l'autoroute et situés en contre-haut de l'avenue du Pont de Warche (statut foncier des terrains à préciser).

L'aménagement d'un parking de covoiturage est donc une option retenue. Le choix du terrain le plus approprié devra faire l'objet d'un accord entre la Région et la Commune.



Talus autour du rond-point



Voitures stationnées
au cours de la journée

Jalonnement des parkings

Situation actuelle

Malmedy souffre d'un défaut de signalisation. Une étude sur la signalétique à Malmedy est en cours de réalisation par Aqualis. Le diagnostic de cette étude a révélé qu'il existait un trop grand nombre de panneaux de signalisation (formes, couleurs différentes, type d'information, etc.). La multiplicité des panneaux entraîne une confusion pour les usagers ne connaissant pas la commune.

Dans le cadre du PCM, seule la thématique des panneaux de signalisation relatifs à la circulation et au stationnement sera abordée.

Action: Jalonnement des parkings

En accord avec la politique de stationnement proposée dans le cadre du PCM, 4 parkings gratuits sont mis à disposition des automobilistes :

- parking Warche;
- parking de la Tannerie;
- parking Monastère;
- parking Malmedy Expo.

Les parkings situés au centre-ville sont payants.

Les touristes et les automobilistes ne connaissant pas Malmedy seront informés de la politique de stationnement de la commune par :

- l'installation d'un panneau d'information à l'entrée principale de la ville (sur l'avenue du Pont de Warche, au niveau de l'ancienne voie de chemin de fer);
- l'installation de panneaux de signalisation au rond-point du Colruyt et au rond-point Monbijou.

Panneau situé sur l'Avenue du Pont de Warche

Le panneau de signalisation situé au niveau du talus de l'ancienne voie de chemin de fer permettra de localiser les parking gratuits de la commune, la zone de stationnement payant (aux alentours de la place Albert 1er) et le parking destiné aux camping-cars (à côté de la gare des bus).

Une zone pour le stationnement des voitures sera prévue afin que les automobilistes puissent stationner afin de pouvoir lire le panneau d'information à leur aise.

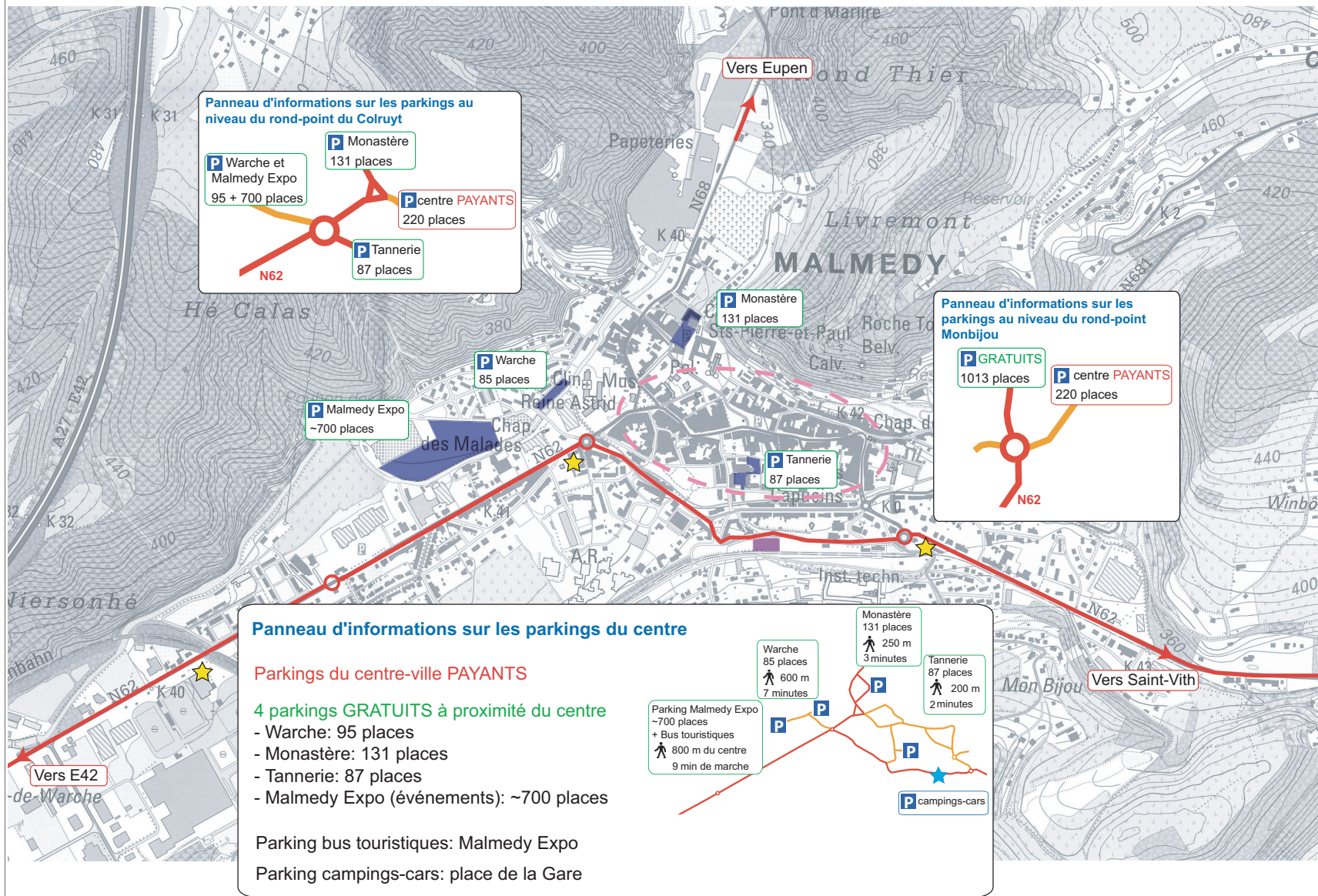
Panneaux situés au niveau des rond-points

Un panneau de localisation des parkings sera implanté sur l'avenue des Alliés en amont du rond-point¹ du Colruyt et un autre sera installé sur l'Avenue Monbijou, en amont du rond-point.

1. Pour les automobilistes entrant dans Malmedy.

Volet 4: Stationnement
Plan de jalonnement des parkings

PLAN COMMUNAL DE
MOBILITÉ DE MALMEDY
PLAN D'ACTIONS



- Parkings gratuits
- Zone du centre-ville payante
- Parking campings-cars
- Panneaux d'informations sur les parkings aux 2 entrées principales du centre

Localisation des fléchages

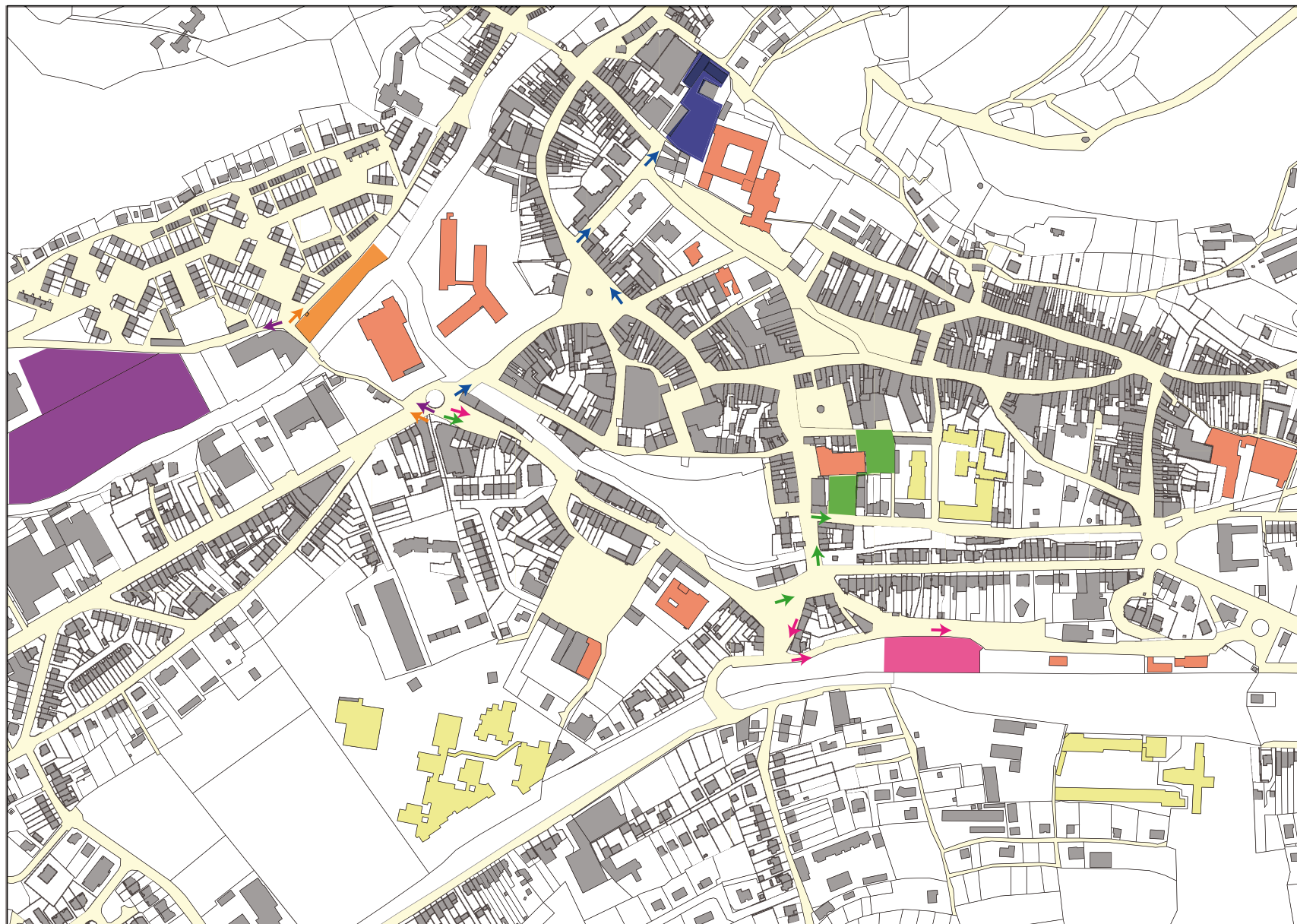
La planche ci-contre reprend les panneaux de signalisation à installer aux différents carrefours de la ville afin d'assurer le jalonnement des 4 parkings gratuits ainsi que du parking réservé aux camping-cars.

Ainsi, la couleur des flèches correspond au parking de destination. Les flèches représentent les endroits où seraient implantés les panneaux de signalisation.

Par exemple: Les flèches vertes correspondent à la localisation des panneaux de signalisation indiquant l'itinéraire à suivre pour atteindre le parking «Tannerie».

Volet 4: Stationnement
Plan de jalonnement des parkings: localisation des fléchages

PLAN COMMUNAL DE
MOBILITÉ DE MALMEDY
PLAN D' ACTIONS



- Parking Tannerie
- Parking Malmédyl Expo
- Parking Warche
- Parking Monastère
- Parking campings-cars

Volet 5: Modes doux

1. Introduction
2. RAVeL
 - Tracé
 - Accès
3. Les accès au centre depuis les villages
 - Les liaisons piétonnes
 - Les liaisons cyclables
4. Les déplacements doux dans le centre-ville
5. Les Personnes à Mobilité Réduite

Introduction

Le développement des modes de déplacement doux (marche à pied, vélo,...) est une priorité du plan de mobilité. Pour élaborer une politique qui fonctionne il n'est pas nécessaire de se lancer dans une course aux infrastructures, mais il faut réfléchir à chaque mode de transport en tenant compte de ses caractéristiques :

- un parcours moyen maximum de 1 km pour la marche ;
- un parcours moyen maximum de 5 à 10 km pour le vélo ;
- concentration des mesures favorisant le déplacement des personnes à mobilité réduite à proximité des équipements (Commune, église, clinique, maison de repos, etc.).

Pour favoriser la marche à pied et le vélo, il est également important de ne pas seulement réfléchir en termes d'investissement, mais surtout en termes de gestion :

- entretien des trottoirs ;
- gestion du réseau de chemins et de sentiers vicinaux ;
- élagage des arbres débordant sur les trottoirs ;

Il est également important d'être attentif aux impacts potentiels des nouveaux projets sur les infrastructures et les cheminements existants, notamment :

- les itinéraires de promenade communaux ;
- les sentiers de grande randonnée (GR).

Ces actions seront coordonnées avec la mise en œuvre du projet de RAVeL qui est l'action phare du développement des modes de déplacements doux.

RAVeL: tracé et accès

Situation actuelle

Pour rappel, le RAVeL, Réseau Autonome de Voies Lentes de la Région Wallonne, est un réseau de communication destiné au trafic non motorisé (piétons, cyclistes, cavaliers). Il renforce les réseaux routier et autoroutier existants et est connecté aux réseaux cyclables régionaux et communaux.

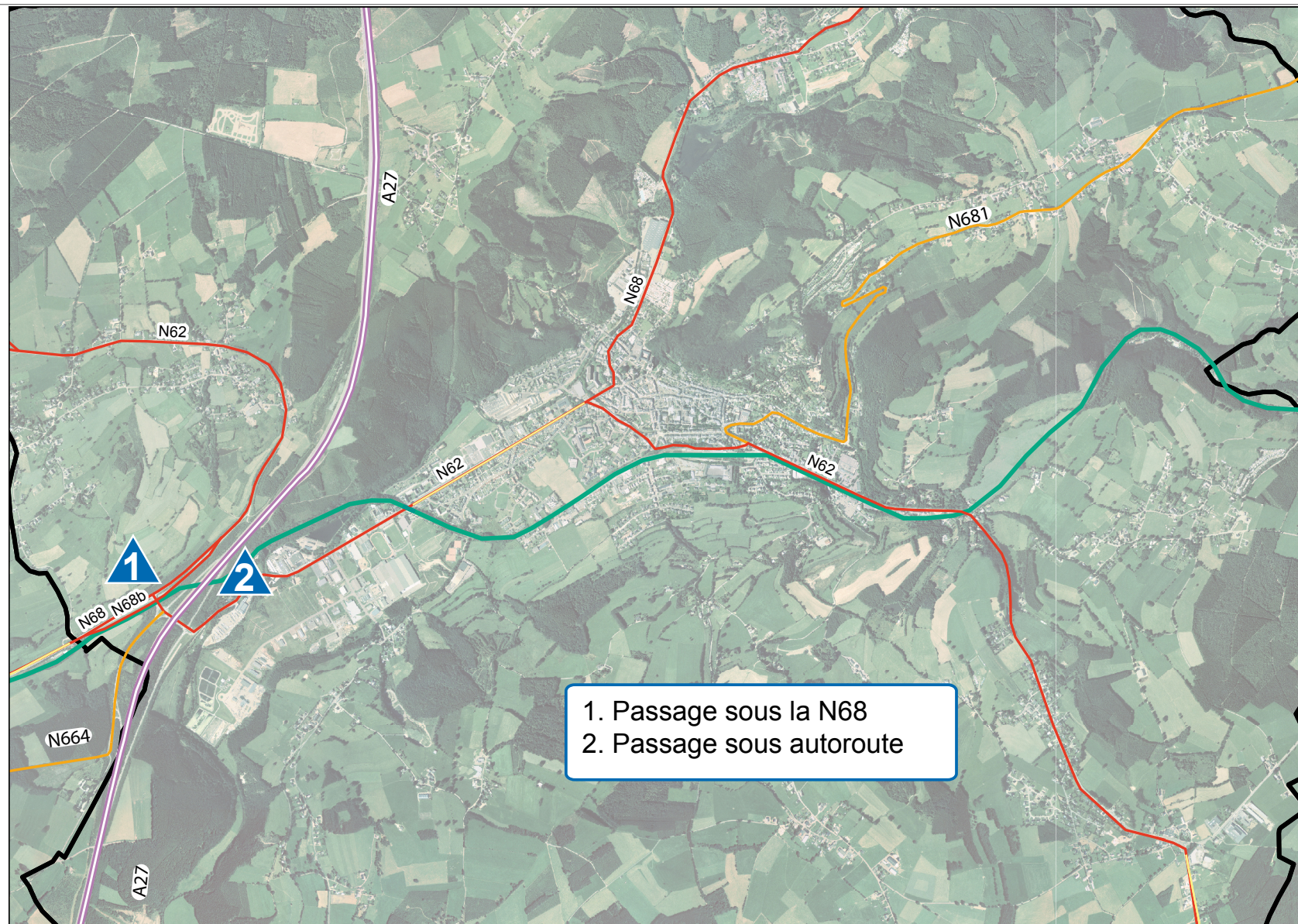
Les voies de chemin de fer désaffectées de la ligne 45 (Trois-Ponts – Verviers) vont être aménagées en RAVeL. Ce tracé concerne les communes de Malmedy, Trois-Ponts, Stavelot et Waimès et couvre environ 21 kilomètres. Une fois le permis délivré, des travaux d'aménagement seront nécessaires pour garantir une utilisation conviviale pour tous les usagers.

Potentiel

Ce projet de RAVeL est important pour le développement de la mobilité douce et l'attractivité touristique de la commune. En effet, le tronçon part de Trois-Ponts (près du centre) et rejoint Waimès (au-delà du centre), en passant par le centre de Stavelot et de Malmedy. D'autres connexions de quelques mètres pourront être aménagées entre le RAVeL et les voies vertes présentes au nord de Stavelot (jusque Francorchamps) et au sud de Waimès (jusque Saint-Vith).

Sur du moyen terme, le RAVeL rejoindra également les communes d'Eupen et de Raeren.

La carte ci-contre reprend le tracé du RAVeL (en vert) et localise les traversées avec le réseau routier principal, importantes pour la bonne intégration des deux réseaux.



1. Passage sous la N68
2. Passage sous autoroute

LEGENDE

- Autoroute
- Nationales
- Routes de liaison
- Projet de RAVeL
- Pistes cyclables
- Limite communale

1. **Le passage sous la N68** s'opère par le biais du pont existant. La largeur de l'ouvrage permet un passage confortable.

2. **Passage sous l'autoroute**

Le passage sous l'autoroute est très long; l'éclairage naturel y est donc assez faible.

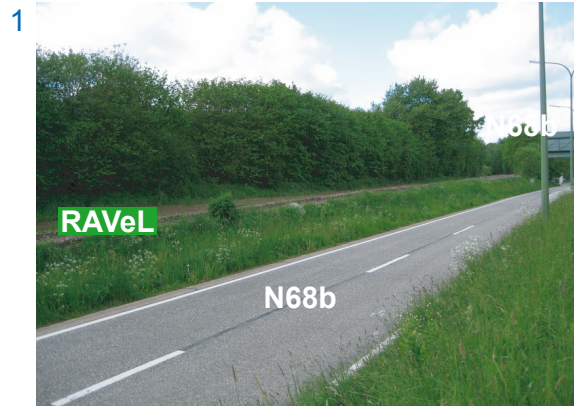
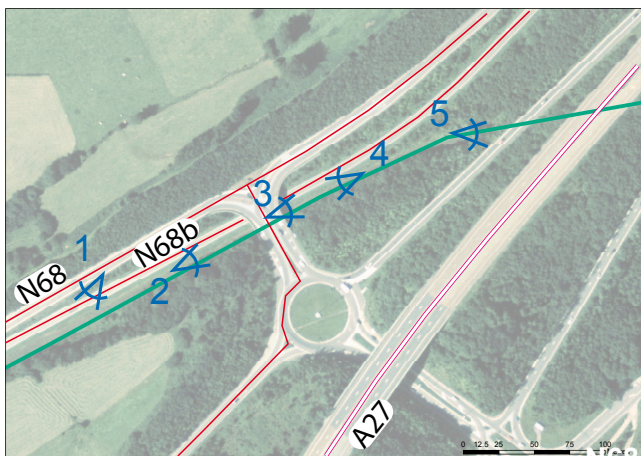
Il y sera dès lors important d'être attentif à la convivialité dans le tunnel.

1 Passage sous la nationale N68:
pont existant

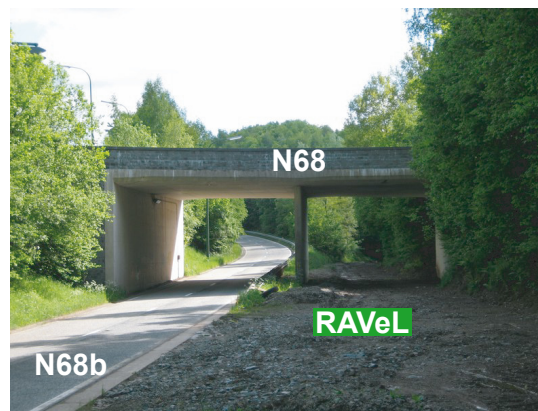
2 Passage sous l'autoroute A27:
tunnel existant

Actions:

- peinture claire sur les murs
- éclairage indirect
- placement de luminaires sur les murs



2



3



4



5



Les accès potentiels au RAVeL

Accès

Les accès au RAVeL peuvent se faire « naturellement » de plain-pied ou via des aménagements spécifiques tels que l'installation d'une rampe ou d'un escalier dans un talus.

La planche ci-contre reprend les différents accès de plain-pied, les passages à niveaux existants, ainsi que les accès spécifiques à prévoir et les deux accès complémentaires au centre-ville prévus dans le permis d'urbanisme du RAVeL :

- l'un au niveau du pont de Warche sur l'avenue des Alliés ;
- l'autre au niveau du passage à niveaux RAVeL – avenue Monbijou.

C'est la Commune qui devra prévoir les accès spécifiques afin de permettre l'accès au RAVeL depuis les différents quartiers et de connecter les infrastructures spécifiques telles les écoles. Les aménagements nécessaires seront à sa charge.

1. Accès de plain-pied le long de la N68

Accès pour les habitants de Meiz et Burnenville via la Voie Croisée. Un aménagement doit être prévu pour traverser la nationale et accéder au RAVeL.

2. Accès de plain-pied dans la zone boisée entre l'autoroute et la N62

Accès pour les habitants de Burnenville via des sentiers agricoles et forestiers. Un aménagement doit être réalisé pour traverser la nationale.

3. Montée sur le RAVeL à partir de l'avenue des Alliés – accès à aménager

Accès pour le quartier situé au nord de l'avenue des Alliés.

4. Montée sur le RAVeL pour les quartiers situés entre l'ancienne voie de chemin de fer et la route de Falize, dont les lotissements « Wust » et « Jacobs & Fils » – accès à aménager

Accès pour les quartiers situés au sud de l'assiette de chemin de fer et entre l'assiette et la route de Falize.

5. Accès de plain-pied – quartier « Tridomez »

Accès pour le quartier situé aux environs de la rue Tridomez.

6. Accès de plain-pied – gare des bus

Accès à la gare des bus TEC.

7. Accès via un passage à niveau – croisement RAVeL et route de Floriheid

Accès de plain-pied au passage à niveau à partir de la route de Floriheid.

8. Accès de plain-pied – route de Préaix

Accès pour le quartier de la route de Préaix.

9. Accès via un passage à niveaux – croisement RAVeL et N62

Accès de plain-pied au passage à niveaux à partir de l'avenue Monbijou.

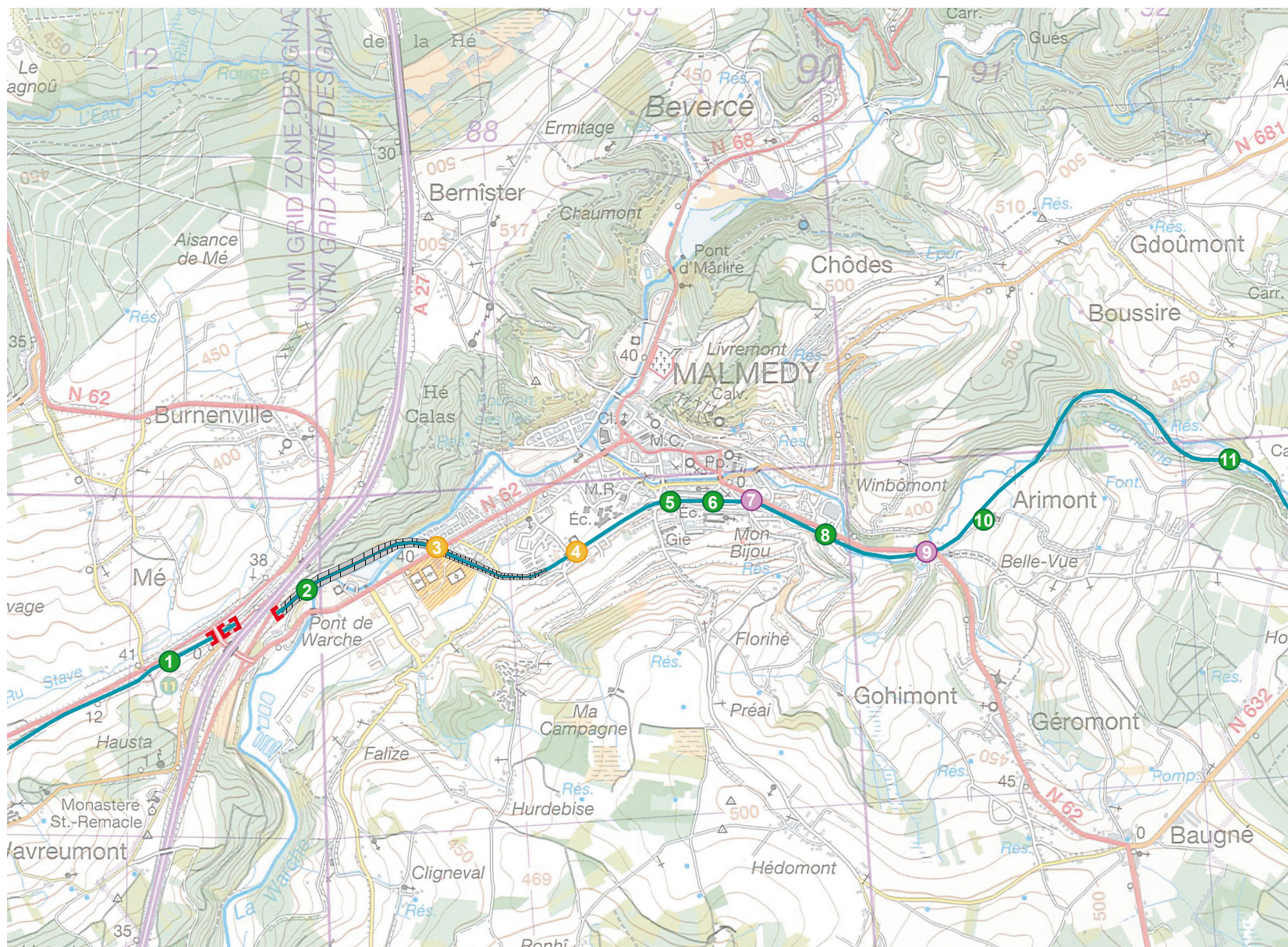
10. Accès de plain-pied – village d'Arimont

Accès pour les habitants d'Arimont à partir du Chemin de la Cense.

11. Accès de plain-pied – Nord-Est du village d'Arimont

Accès pour les habitants d'Arimont à partir du Chemin du Val.

Les problèmes spécifiques aux accès n°3 et n°4 sont décrits ci-après.



LEGENDE

- RAVeL
- Accès au RAVeL de plain-pied
- Accès via un passage à niveau
- Accès via une rampe ou un escalier
- Talus
- JL Passage du RAVeL sous pont

4 Montée sur le RAVeL à partir des quartiers situés entre l'ancienne voie de chemin de fer et la route de Falize

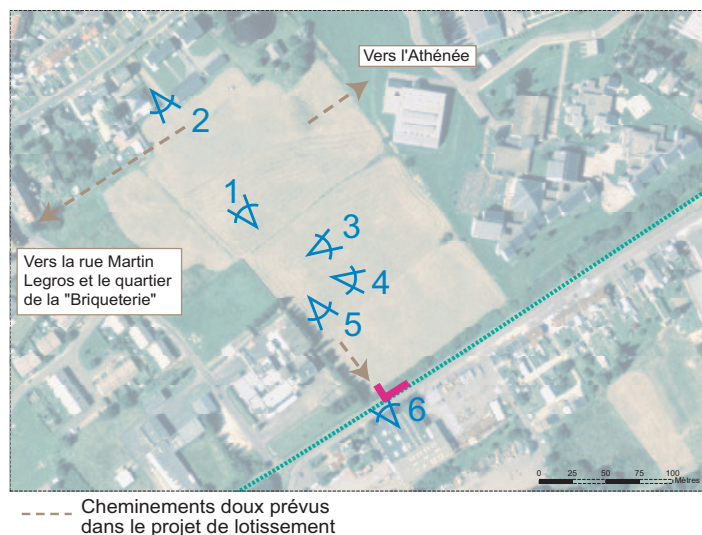
Problématique: accès au RAVeL à aménager dans le talus - faible dénivelé

Proposition: aménagement d'une rampe le long de l'accès situé au sud-est du projet de lotissement "Lû Corti dès Grûzalis". La rampe se connectera au réseau de chemins et sentiers prévus dans le projet des lotissements "Lû Corti dès Grûzalis" et "Jacobs & Fils":

- le sentier au nord-est du site permettra aux élèves de se rendre à l'athénée;
- le sentier au nord-ouest sera aménagé jusqu'à la rue Martin Legros et permettra de rejoindre le quartier de la "Briqueterie";
- le sentier au sud-est permettra de rejoindre le RAVeL.

Deux sentiers supplémentaires connecteront les impasses du site entre elles.

Les habitants des quartiers sud ont accès au RAVeL de plain-pied via la route de Bellevaux.



Gestion des infrastructures de mobilité douce

Afin de préserver et de développer les modes de déplacements doux, il est nécessaire de développer une politique pro-active de préservation, de gestion et d'entretien des infrastructures de mobilité douce existantes.

Dans ce cadre, une carte recensant les différentes infrastructures existantes devra être élaborée. Cette carte reprendra :

- les chemins et sentiers repris à l'Atlas des communications vicinales qui n'ont été ni déclassés, ni transformés en voirie ;
- les différents chemins réservés aux modes doux ;
- les itinéraires des promenades reconnues (commune, syndicat d'initiative, office du tourisme, ...) ;
- les itinéraires cyclables reconnus (Commune, guide de randonnées, ...) ;
- les itinéraires de grande randonnée (GR) ;
- les autres itinéraires (processions, etc.).

La carte des déplacements doux sera consultée lors de l'élaboration de projets et des mesures seront prises, le cas échéant, pour améliorer ou préserver les itinéraires existants.

Elle servira également pour la promotion touristique de la Commune (distribution via l'office du tourisme, etc.).

Liaisons des villages au centre-ville et au RAVeL

La commune de Malmedy est vaste et vallonnée. Pour que le vélo puisse être utilisé comme moyen de déplacement régulier à destination du centre-ville, il faut que la distance à parcourir soit raisonnable ($< 5\text{km}$) et que le dénivelé ne soit pas trop important ($< 70\text{m}$).

Les villages ont dès lors été classés en fonction de ces deux critères. Pour développer les modes doux sans épuiser les ressources communales, l'action se concentrera en premier lieu sur les villages au potentiel le plus élevé.

Le potentiel des modes doux au niveau de la commune

Le potentiel des modes doux a été analysé en fonction des deux facteurs suivants :

- La proximité par rapport au centre-ville : $< 5\text{km}$;
- Le dénivelé par rapport au centre-ville : $< 70\text{m}$.

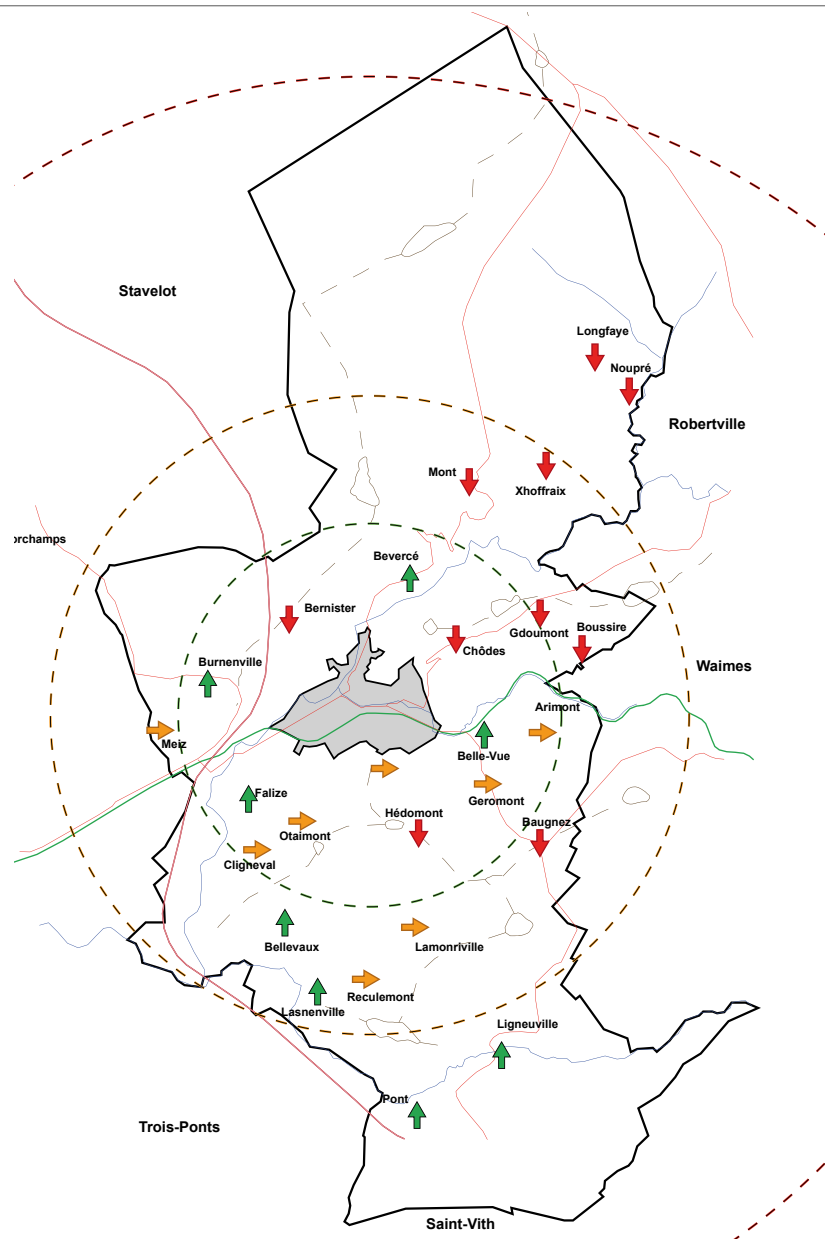
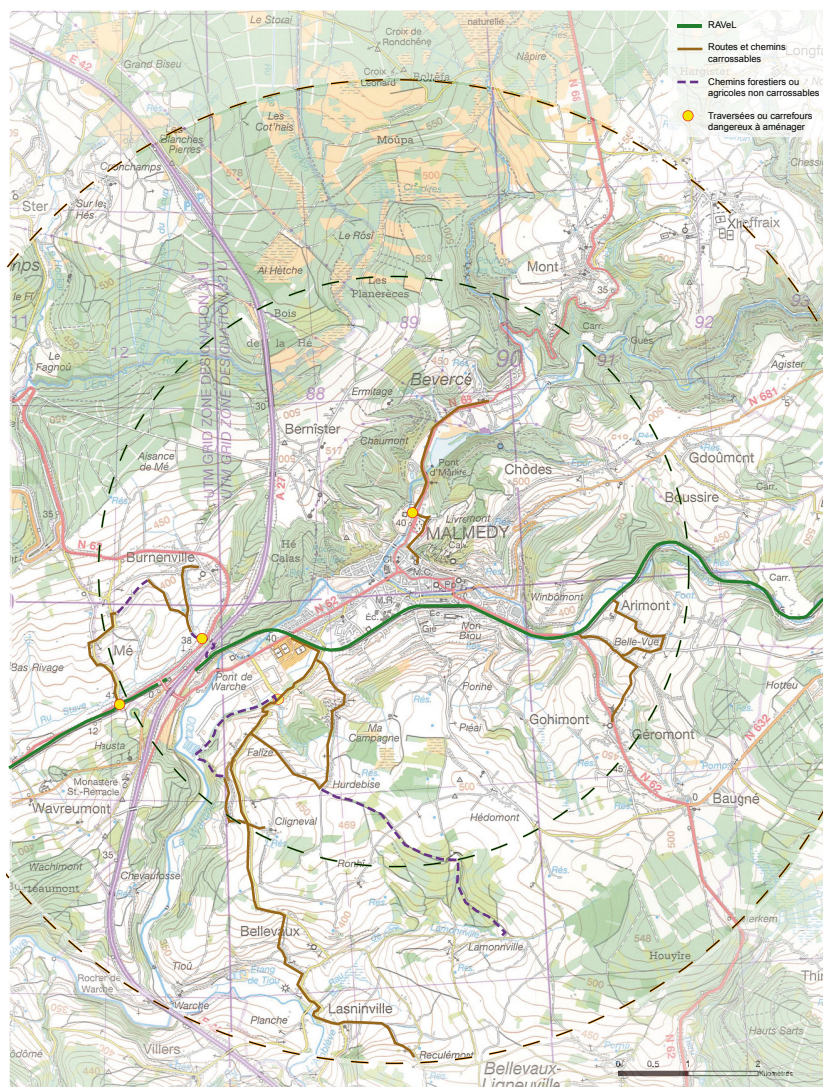
Tous les noyaux urbains qui se situent à une distance inférieure à 5km du centre-ville et dont le dénivelé est inférieur à 70 mètres par rapport au centre de Malmedy seront étudiés. Un relevé non-exhaustif des routes et chemins permettant de relier le centre-ville est présenté sur la planche ci-contre.

D'après ces deux facteurs, les villages et quartiers suivants ont un potentiel de liaison au centre-ville très élevé: Burnenville, Bevercé, Belle-Vue, Falize, Bellevaux et Lasnerville.

Meiz, Arimont, Geromont, Otaimont, Cligneval, Lamonrville et Reculemont ont un potentiel moyen.

Les autres villages sont soit trop éloignés, soit situés à un dénivelé trop important par rapport au centre-ville pour que des aménagements spécifiques permettent un accroissement des déplacements à vélo. Les aménagements pour ces villages sont donc moins prioritaires.

Une représentation des deux facteurs ainsi qu'un inventaire non exhaustif des sentiers et chemins existants sont présentés sur la planche suivante.



LEGENDE

- Noyau urbain
- Autoroute
- Nationales
- Projet de RAVeL
- Cours d'eau
- Sommets et lignes de crêtes

Proximité par rapport au centre-ville

- 3 km
- 5 km
- 10 km

Dénivelé par rapport au centre-ville

- < 70 m
- 70 - 140 m
- > 140 m

Situation existante

Pour rejoindre le RAVeL et le centre-ville, les personnes en provenance des villages de Meiz et Burnenville doivent traverser la N68 caractérisée par une circulation à grande vitesse. Quatre endroits qui peuvent être améliorés ont été relevés:

- 1- Traversée de la N68 dangereuse
- 2- Sentier agricole non cyclable
- 3- Sentier forestier non cyclable
- 4- Traversée dangereuse: mauvaise visibilité

Propositions par le chargé d'études

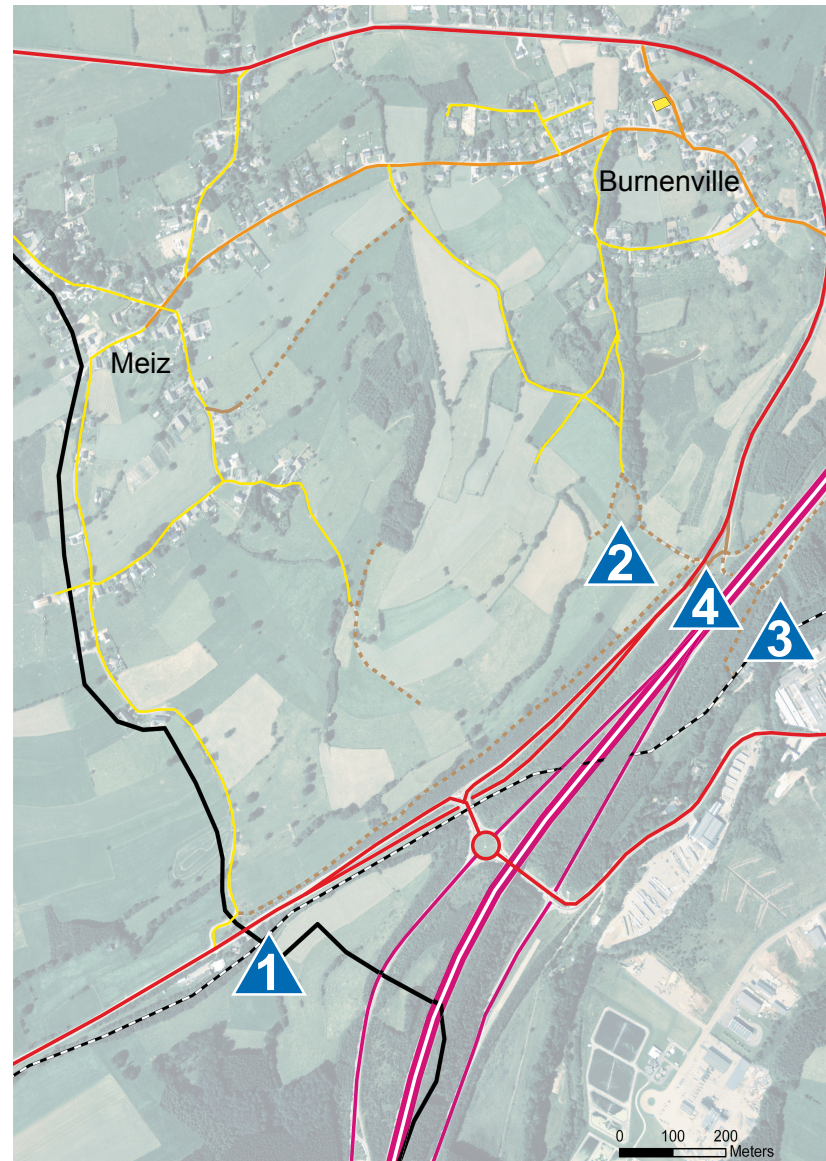
- La traversée de la N68 pourrait se réaliser soit via la Voie Croisée (point 1) soit par les sentiers agricoles et forestiers (point 4):

--> La traversée de la N68 peut se faire au niveau du point 1 via une passerelle.

-- > Pour les personnes en provenance de Burnenville, une autre possibilité serait d'aménager une deuxième traversée de la N68, située plus en amont et illustrée par les points 2, 3 et 4 sur la planche ci-contre.

- Le tronçon 2 devrait être aménagé afin que le réseau cyclable soit plus performant.

Les points 1 à 4 sont illustrés sur les planches suivantes.

**LEGENDE**

- RAVeL
- Autoroute
- Route interurbaine
- Route de liaison
- Route locale
- - - Chemins forestiers ou agricoles non carrossables
- Ecole

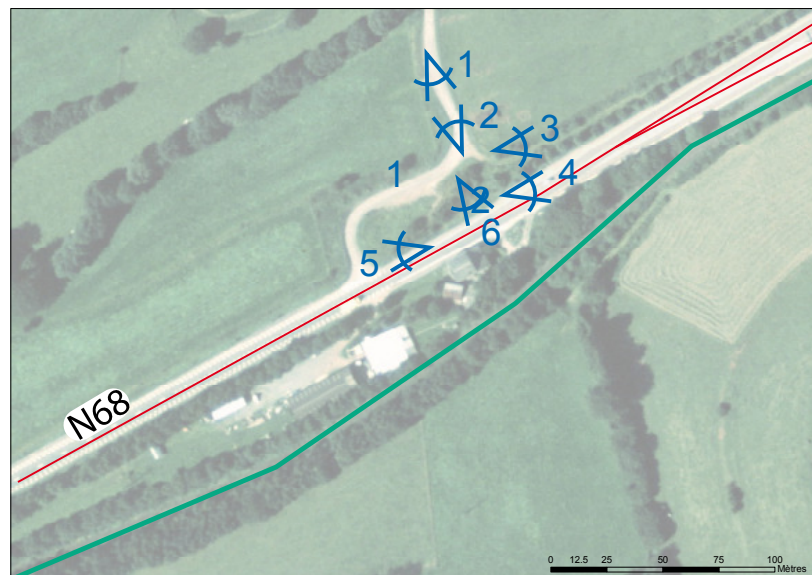
1

Traversée de la N68 au niveau de la Voie Croisée

Problématique: Traversée de la N68 pour rejoindre le RAVeL à partir de Burnenville et Meiz - route caractérisée par une circulation à grande vitesse (ligne droite).

Actions: Aménagement d'une passerelle partant de la Voie Croisée et passant au-dessus de la N68. Un accès de plain-pied est en effet possible en amont de la passerelle le long de la N68.

Cette solution semble être la plus sécurisée pour les piétons et les cyclistes.



1



Voie Croisée

2



Voie Croisée

3



N68

4



N68

5



N68

6



RAVeL

2 3 4 Traversée de la N68 via les sentiers agricoles et forestiers

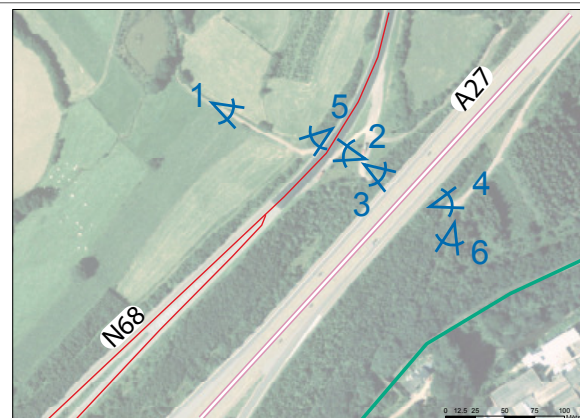
Problématique: Traversée de la N68 caractérisée par une circulation à grande vitesse (dans un tournant)

Actions:

- Aménager les sentiers agricoles et forestiers afin de les rendre accessibles aux cyclistes;
- Placer une signalétique au croisement de la N68 pour les cyclistes et les automobilistes.

Cette solution permettrait aux personnes de Burnenville d'accéder au centre-ville plus rapidement que via la passerelle passant au-dessus de la N68. Elle est cependant moins sécurisante pour les jeunes enfants.

A terme, si l'utilisation du RAVeL le justifie, il faudrait privilégier cette traversée en y aménageant une passerelle.



1



2



3



4



5



6



Problématique: Rejoindre le centre-ville de Malmedy à partir du village de Bevercé

Situation actuelle: La N68 est caractérisée par une circulation à vitesse élevée. Elle est dépourvue de pistes cyclables.

Actions:

Marquage avec des panneaux signalant que les automobilistes et les cyclistes partagent la même voirie.

Les planches sur Falize, Bellevaux-Lasnenville et Ligneuville n'ont pas été faites.



1



2



Les déplacements doux dans le centre-ville

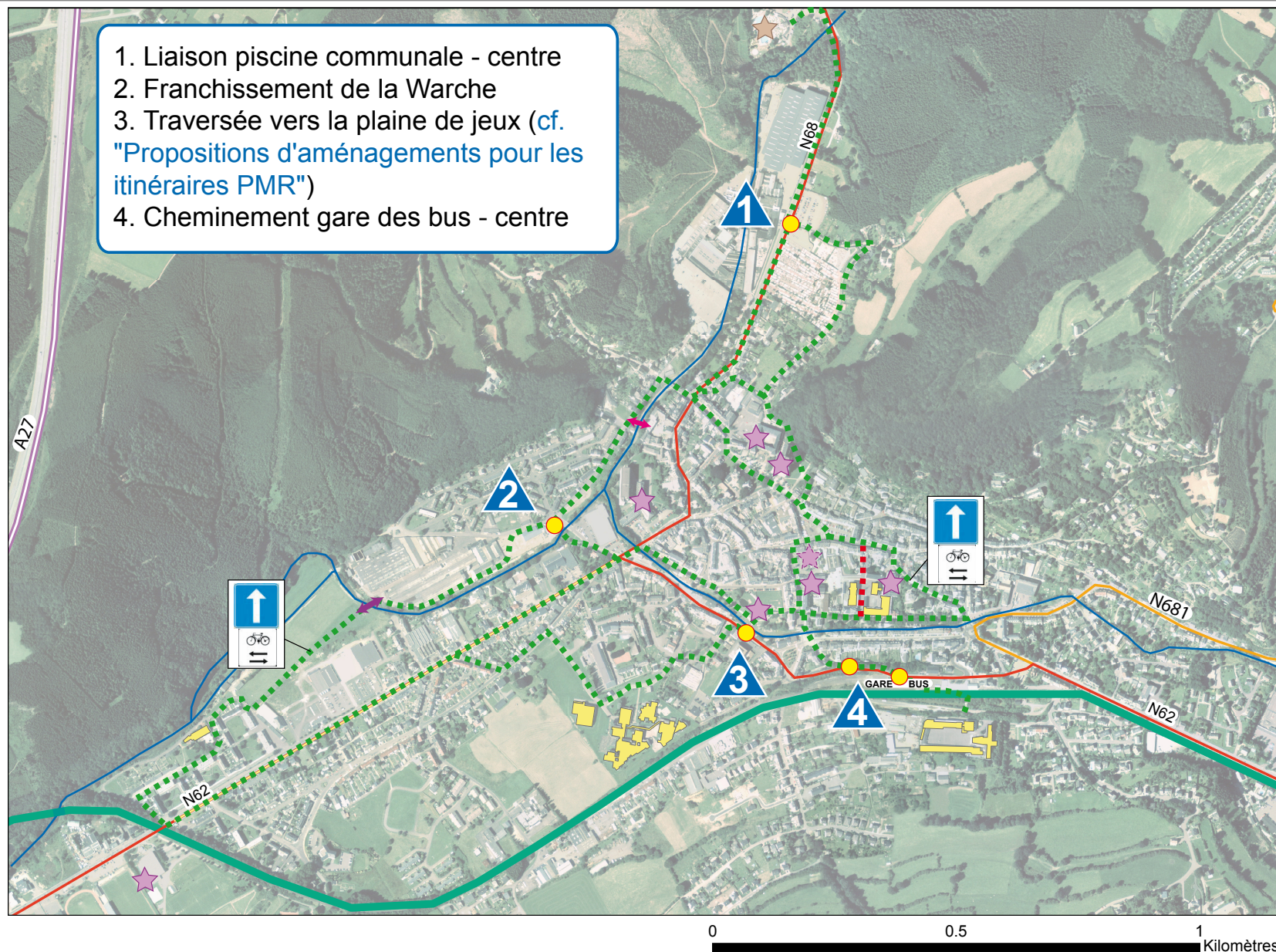
Idéalement, l'ensemble du réseau de voiries du centre-ville de Malmedy devrait être accessible aux cyclistes et aux piétons dans des conditions de sécurité et de confort acceptables. Le développement du vélo en combinaison avec la marche à pied nécessite un ensemble d'actions coordonnées.

Dans un premier temps et afin de limiter les dépenses communales, les actions doivent se concentrer sur des cheminements spécifiques entre les pôles d'activités (écoles et équipements) et le centre. Ceux-ci doivent être signalés par la mise en place de panneaux indiquant que la voirie est partagée entre les automobilistes et les cyclistes.

Des sens uniques limités doivent être placés dans les rues à sens unique du centre-ville, et plus particulièrement dans la rue de la Gare et la rue des Grands Prés passant derrière la zone commerciale.

Les principaux cheminements sont illustrés sur les planches ci-contre.

Une action à envisager à court terme est le prolongement de la piste cyclable de l'avenue des Alliés jusqu'au centre sportif communal.

LEGENDE

- Autoroute
- Nationales
- Routes de liaison
- Projet de RAVeL
- Limite communale
- Cours d'eau

Pôles générateurs de déplacements

- ★ Equipements
- Etablissements scolaires

Cheminements doux

- - - Itinéraires piétons et/ou cyclistes
- - - Itinéraire ouvert en dehors des heures d'école
- Traversées à aménager et/ou à sécuriser
- ↔ Franchissement de la Warche (piétons/cyclistes)
- ↔ Franchissement de la Warche : projet Châtelet
- ↑ ↔ ↓ Sens unique limité

1 Liaison piscine communale - centre

Situation actuelle:

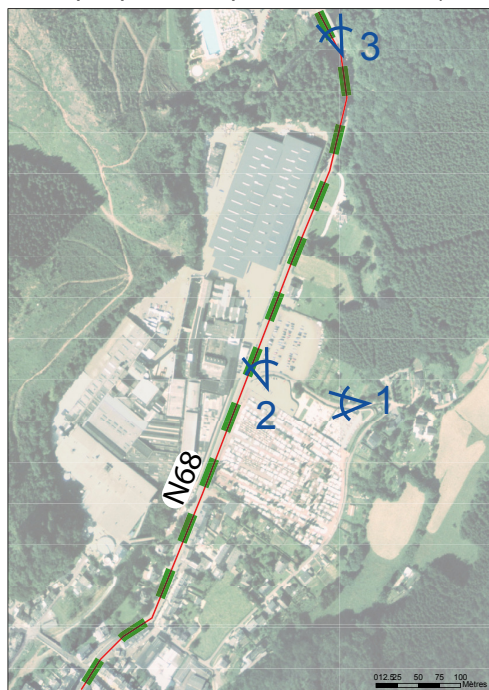
La piscine communale n'est pas facile d'accès ni pour les piétons ni pour les cyclistes. L'accès à partir du centre se fait principalement en voiture car la N68 est caractérisée par une circulation à grande vitesse et est dépourvue de piste cyclable.

Deux cheminements doux à partir du centre-ville sont possibles:

- Passage par la N68;
- Passage par la rue du Rond Thier à l'arrière du cimetière puis traversée de la N68.

Actions:

- Privilégier le cheminement par la rue du Rond Thier pour les cyclistes par une signalétique adaptée;
- Prévoir une signalétique indiquant le partage de la voirie sur la N68 (dans la continuité de la signalétique placée à partir de Bevercé).



1



2



3



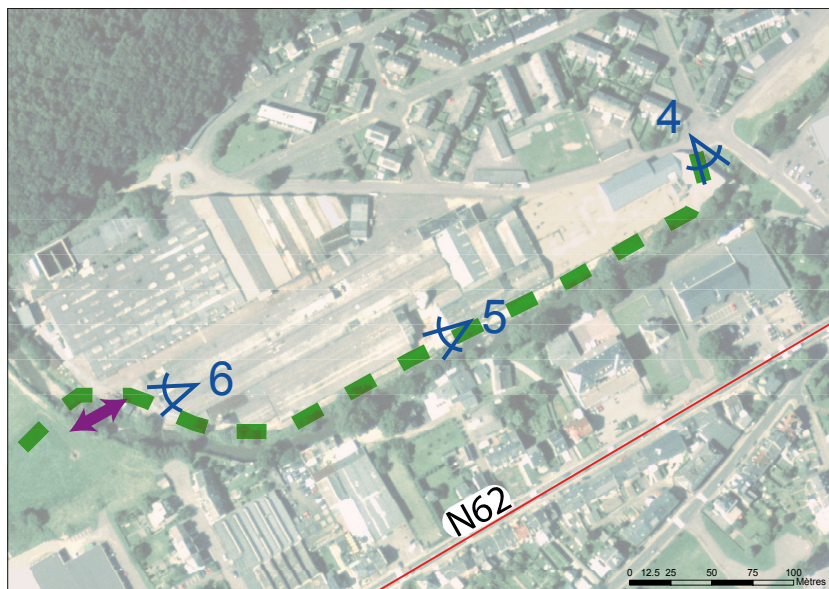
2

Franchissement de la Warche

Situation: cheminement alternatif par rapport à la piste cyclable sur l'avenue des Alliés, passage sur le pont sur la Warche à partir de la place de Beaune ou de Malmédy Expo. Connexion à l'avenue des Alliés via un chemin parallèle à la rue de la Chapelle.

Actions:

Rénover le revêtement du chemin reliant les rues Frédéric Lang et de la Chapelle.



1



2



3



4 Cheminement gare des bus - centre

Situation actuelle: Cheminement entre la gare des bus et le centre-ville via la place de la Gare (N62), la rue de l'Abbé Peters et la rue de la Tannerie.

Problématique:

- La place de la Gare est une rue fort fréquentée et caractérisée par une circulation à grande vitesse. Les trottoirs sont étroits et elle est dépourvue de piste cyclable.
- Le casse-vitesse qui permet de ralentir la circulation au niveau de la traversée en face de la gare des bus est dégradé et ne fait plus office de ralentisseur.

Actions:

- Mise en place d'une bande cyclable suggérée sur le tronçon reliant la gare des bus à la rue de l'Abbé Peters: ~100 mètres.
- Prévoir un dispositif d'abaissement du trottoir pour faciliter le passage des cyclistes vers la rue de l'Abbé Peters.
- Rénovation du plateau ou aménagement de coussins berlinois.



1



2



3



4



5

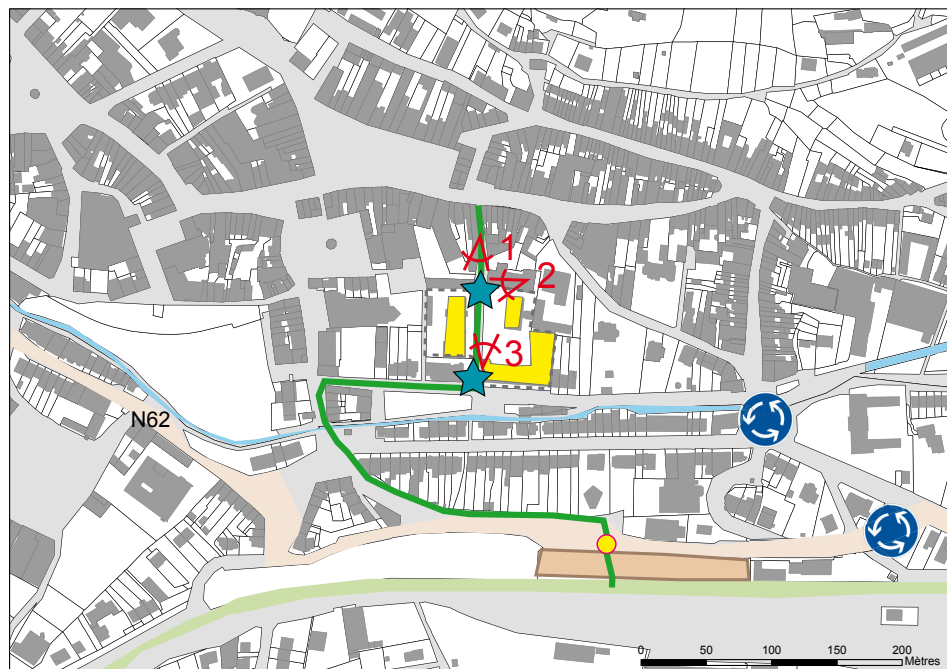


Ecole du centre**Situation actuelle:**

- Accès par la rue Derrière les Murs ou la ruelle des Capucins;
- La ruelle des Capucins est fermée pendant les heures d'école car elle sert de cour de récréation.

Actions:

- Privilégier la liaison de l'école au RAVeL via la rue de la Tannerie, la rue de l'Abbé Peters et la place de la Gare via une signalétique spécifique;
- Traversée vers la gare des bus sécurisée au moyen d'un feu à commande (cf. planche ci-contre).



1



2



3



- Ecoles
- Site école
- Futur RAVeL
- Gare des bus TEC

Accès actuels

- Accès à l'école
- Cheminements doux

Accès à prévoir (RAVeL)

- Aménagements à prévoir pour accéder au RAVeL
- Traversées à sécuriser

Institut Notre-Dame (IND)**Situation actuelle:**

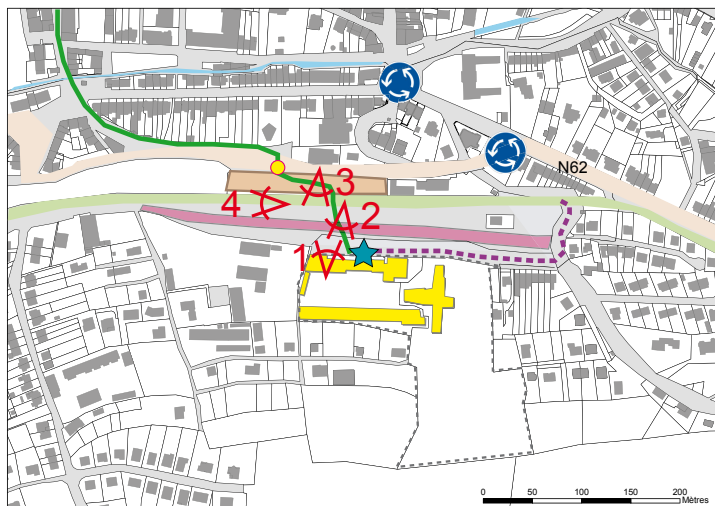
- Accès pour les piétons via la rue Derrière la Gare ou via le sentier bétonné (avec trois marches) qui relie la gare des bus à l'école;
- Accès pour les cyclistes et les deux roues via la route de Floriheid et la rue Derrière la Gare;
- Assiette du chemin de fer boueuse par temps de pluie;
- Chemin entre la route de Bellevaux et la route de Floriheid existant mais non-ouvert à la circulation.

Situation future:

- Mise en place du RAVeL;
- Projet de prolongement de la route de Bellevaux jusqu'à la route de Floriheid.

Actions:

- Conservation et/ou rénovation du sentier existant entre l'école et la gare des bus;
- Création d'un passage piéton pour la traversée de la nouvelle voirie;
- Pour les cyclistes: sécuriser l'accès au RAVeL via la route de Floriheid en aménageant un sentier le long de la route.



1



2



3



4



- Ecoles
- Site école
- Futur RAVeL
- Gare des bus TEC
- Projet de prolongement de la route de Bellevaux

Accès actuels

- Accès à l'école
- Cheminements doux
- Cheminements uniquement cyclistes et deux-roues

Accès à prévoir (RAVeL)

- Aménagements à prévoir pour accéder au RAVeL
- Traversées à sécuriser

Athénée Royale Ardennes Hautes Fagnes (ARAFH)

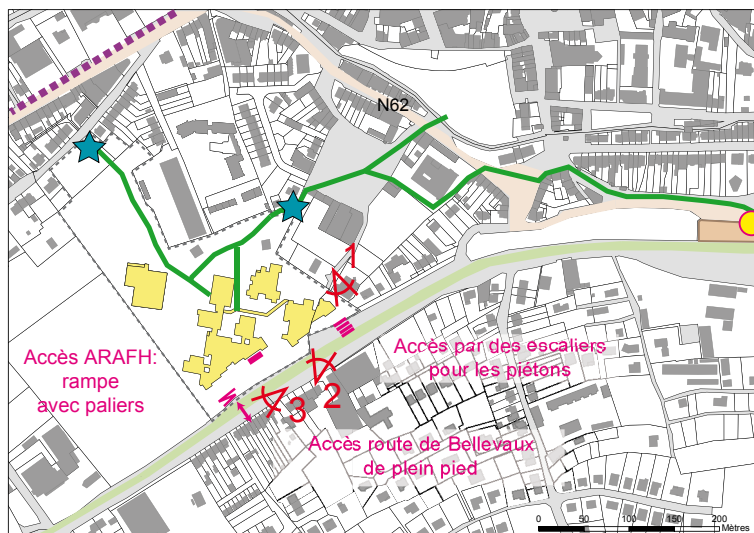
Situation actuelle:

- Accès à l'école via la place des Arsilliers ou la route de Falize;
- Accès à la gare des bus via la place du Parc.

Situation future: projet de RAVeL. Dénivelé important entre l'école et l'assiette de chemin de fer.

Actions:

- Accès piétons via le futur RAVeL: soit par des escaliers au début de la route de Bellevaux, soit de plain-pied au milieu de la route;
- Accès cyclistes via le futur RAVeL: de plain-pied à partir de la route de Bellevaux puis via une rampe du RAVeL à l'école;
- Aménager un abri vélos en face de l'accès au RAVeL;
- Aménager des sentiers carrossables reliant les accès au RAVeL jusqu'aux entrées de l'école (primaire et secondaire);
- Traversée vers la gare des bus sécurisée via un feu à commande.



1



2



3



- Ecoles
- Site école
- Futur RAVeL
- Gare des bus TEC

Accès actuels

- Accès à l'école
- Cheminements doux
- Pistes cyclables

Accès à prévoir (RAVeL)

- Aménagements à prévoir pour accéder au RAVeL
- Traversées à sécuriser

Ecole des Grands Prés

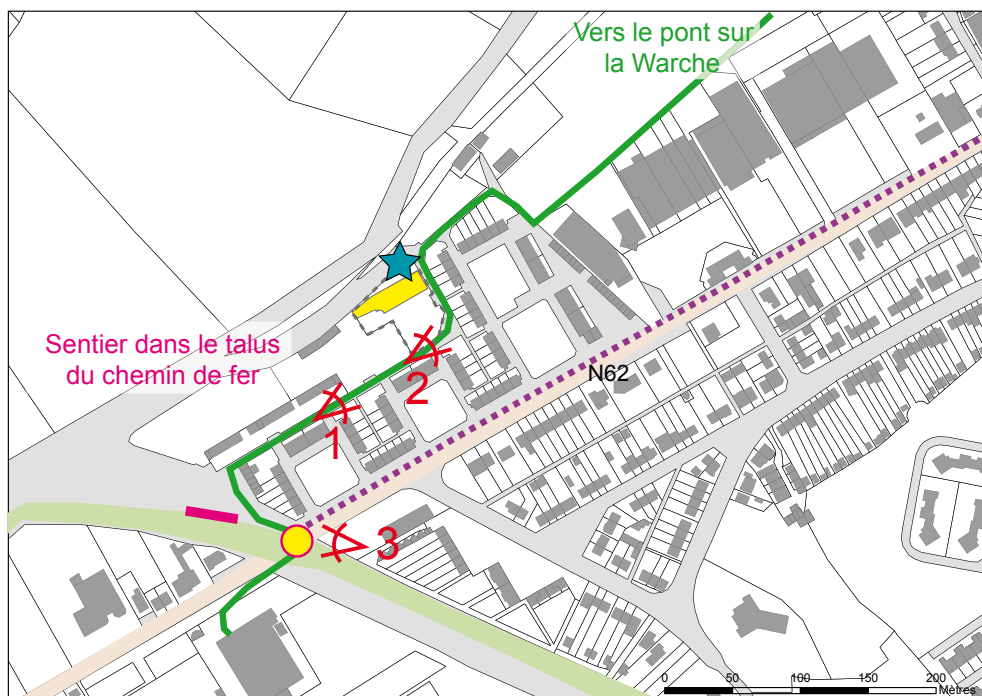
Situation actuelle:

- Liaison école-futur RAVeL via la place Nicolas Pietkin;
- Liaison vers le centre par Malmedy Expo via le franchissement de la Warche.

Situation future: projet de RAVeL. Aménagement d'un sentier d'accès dans le talus du chemin de fer (cf. [planche accès spécifiques au RAVeL](#)).

Actions:

Placer une signalétique indiquant la traversée d'enfants sur l'avenue des Alliés.



1



2



3



- Ecoles
- Site école
- Futur RAVeL
- Accès actuels**
- ★ Accès école
- Cheminements doux
- Pistes cyclables

Accès à prévoir (RAVeL)

- Aménagements à prévoir pour accéder au RAVeL
- Traversées à sécuriser

Aménagements généraux des trottoirs

Objectifs:

A Malmédy, le principal mode de substitution à l'utilisation de la voiture est la marche à pied. 49% de la population habite en effet à moins de 15 minutes à pied du centre-ville. Un des principaux objectifs du PCM est donc de favoriser les cheminements doux.

En complément aux aménagements de zones de rencontre et de voirie à circulation partagée, le réaménagement de nombreux trottoirs dans le centre-ville de Malmédy est indiqué afin de faciliter le cheminement piéton, notamment celui des élèves des différentes écoles du centre-ville et celui des personnes à mobilité réduite.

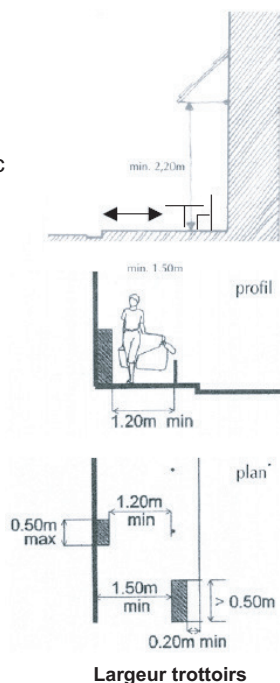
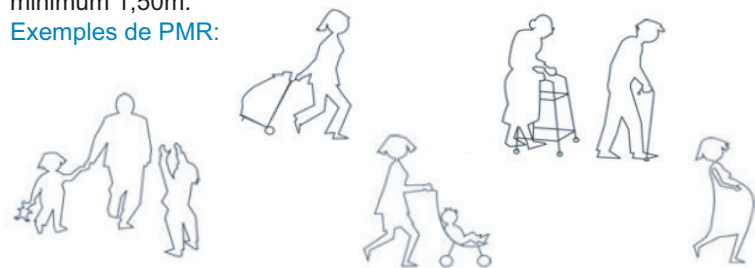
Ces aménagements devront être réalisés sur les grands axes centraux de Malmédy (rue des Arselliers, place Albert 1er, rue de la Tannerie, rue J. Steinbach), ainsi que sur les liaisons entre le centre-ville, les futures zones de parkings qui seront construites et les principaux pôles d'activités (écoles, églises, maison communale, plaines de jeux, complexes sportifs académique, etc.)

Moyens:

Pour les cheminements principaux, les trottoirs doivent avoir une largeur libre d'au moins 1,5m. La transition entre le trottoir et la chaussée peut se réaliser de trois façons différentes (voir ci-contre).

Environ 35% de la population peut être considérée comme "personnes à mobilité réduite", d'où l'importance d'avoir des trottoirs larges de minimum 1,50m.

Exemples de PMR:



AMENAGEMENTS SPECIFIQUES DES TROTTOIRS

Objectifs:

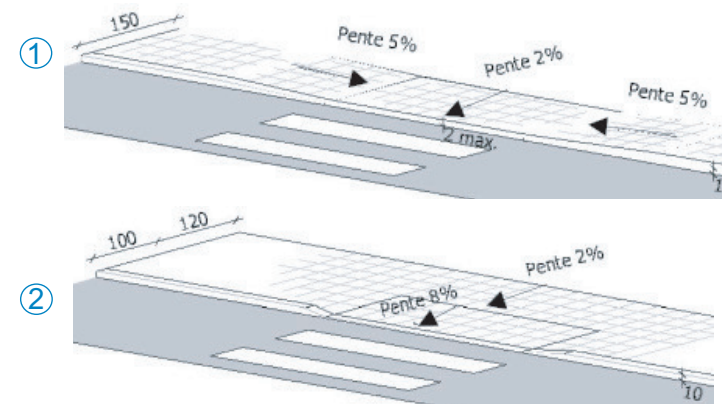
Afin de permettre un accès facile aux trottoirs pour les PMR, des aménagements ou réaménagements des espaces publics doivent être prévus.

Les trottoirs, passages piétons, arrêts aux transports en commun, etc. doivent être suffisamment larges et comporter une zone de marche libre de tout obstacle, plane, régulière, sans interruption et antidérapante.

Moyens:

La transition entre le trottoir et la chaussée se fait selon les trois possibilités suivantes:

- 1) inflexion perpendiculaire à l'axe de la traversée dans le cas de trottoir étroit;
- 2) inflexion parallèle à l'axe de la traversée avec un plan incliné de 8% maximum, dans le cas de trottoir large;
- 3) surélévation de la voirie (avec un plateau par exemple).



Transition trottoir-chaussée

Afin d'améliorer la circulation des personnes déficientes visuelles, il serait souhaitable que les traversées piétonnes soient signalées par la mise en place de dalles podotactiles.

Une attention particulière sera portée sur l'aménagement des cheminements PMR entre les résidences du Grand Fa et des Arcades et les principaux pôles d'activités du centre-ville: zone commerciale, maison communale, poste, marché et clinique Reine Astrid.

Les aménagements spécifiques des trottoirs doivent être réalisés conformément au Manuel du MET n°10 "Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous".

- discontinus

3. Rond-point Monbijou: absence de trottoirs

4. Ponts entre les quartiers sud et le centre: manque d'espace pour les piétons

1- Route de Bellevaux

2- Rue Martin Legros

3- Route de Falize

104

C700 - PCM de Malmedy

1

Rue Jules Steinbach

Problématique:

L'accès aux services communaux est limité en raison des trottoirs étroits et pavés.

Actions:

- Agrandissement des trottoirs d'1m de chaque côté de la rue avec diminution de la chaussée;
- Maintien des places de stationnement en voirie avec rajout d'1 place pour handicapés et d'1 place PMR (femmes enceintes et personnes âgées) à proximité des services communaux.

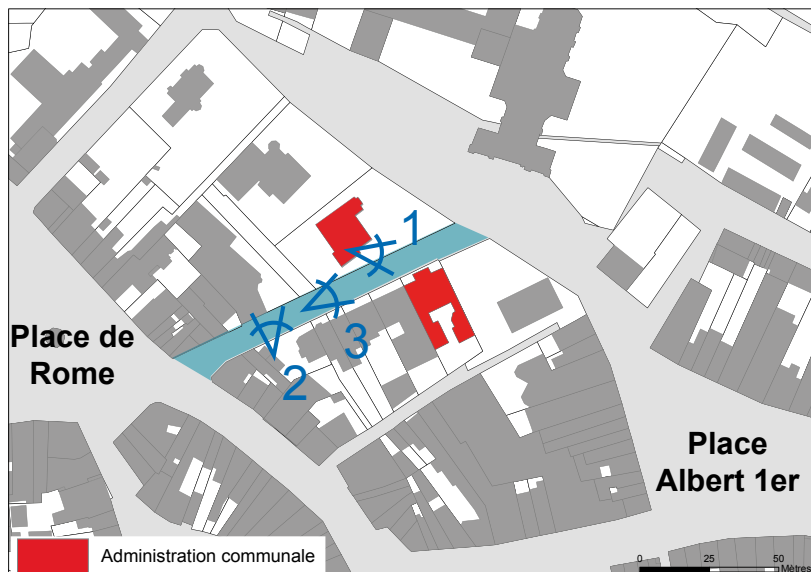
Délais:

L'aménagement de trottoirs avec un revêtement adapté aux PMR doit être prévu le jour où la voirie est sujette à des travaux de grande ampleur.

1



2



3



2 Rue de la Tannerie

Problématique:

L'accès au centre-ville, et notamment aux places Saint-Géréon (marché) et Albert 1er par la rue de la Tannerie est peu sécurisé en raison des:

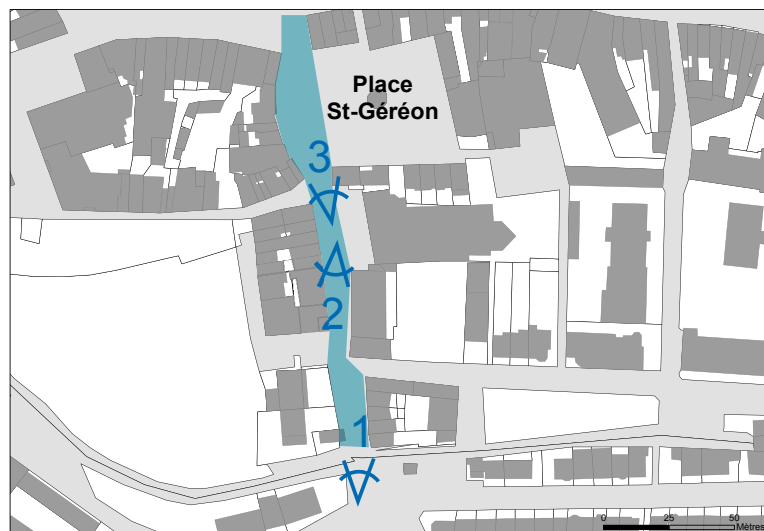
- trottoirs étroits et discontinus;
- panneaux de signalisation qui encombrent les trottoirs.

Actions:

Aménager la voirie de plain-pied afin de rendre l'accès au centre-ville plus convivial et de ralentir les automobilistes (voir illustration ci-contre). Le quartier, de type résidentiel, justifie également cet aménagement..

Délais:

Aménagements à prévoir lors d'un projet de revitalisation ou de rénovation urbaine de ce quartier.



1



2



3



Exemple
d'aménagement de
voirie de plain pied



3

Rond-point Monbijou

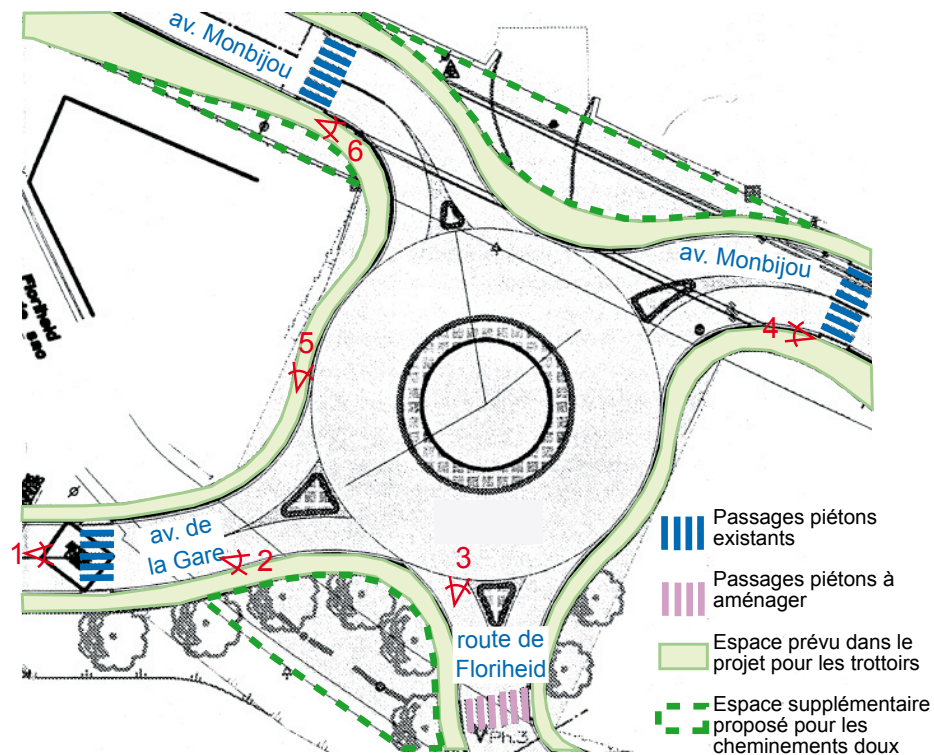
Problématique:

- Pas d'aménagement piéton;
- Aucun passage piéton route de Floriheid.

Actions:

- A court terme: permettre le passage des piétons derrière les barrières "new jersey" et marquer au sol le passage piéton de la route de Floriheid à environ 30 mètres du rond-point. Cela permettra d'améliorer la circulation piétonne à moindres frais dans un premier temps ;
- A long terme, réaliser des aménagements à la place des barrières afin de finaliser le rond-point.

Les espaces prévus entre la voirie et l'accotement sur le permis d'urbanisme permettraient d'aménager des trottoirs agréables d'1,5 m de largeur.



1



2



3



4



5



6



4 Trois ponts entre les quartiers sud et le centre

Problématique:

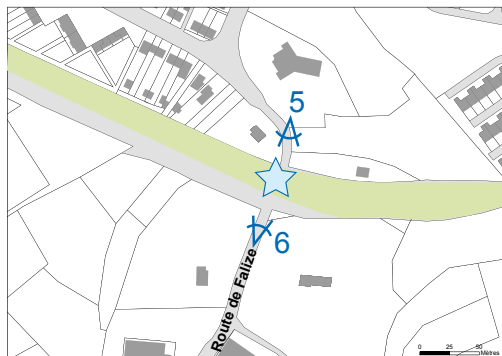
- Relier de manière sécurisée les quartiers situés au sud de l'assiette du chemin de fer au RAVeL et au centre-ville;
- Manque d'espace pour les piétons dans les trois passages sous les ponts du chemin de fer.

Actions:

- Fermeture des passages sous le chemin de fer au trafic automobile (cf. [schéma directeur de la zone sud](#)).

Délais: Une fois la route de Bellevaux prolongée jusqu'à la route de Floriheid, réaliser la fermeture des trois ponts à la circulation automobile.

③ Route de Falize



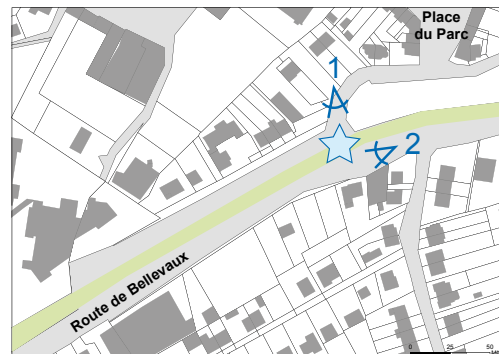
5



6



① Route de Bellevaux



1



2



② Rue Martin Legros



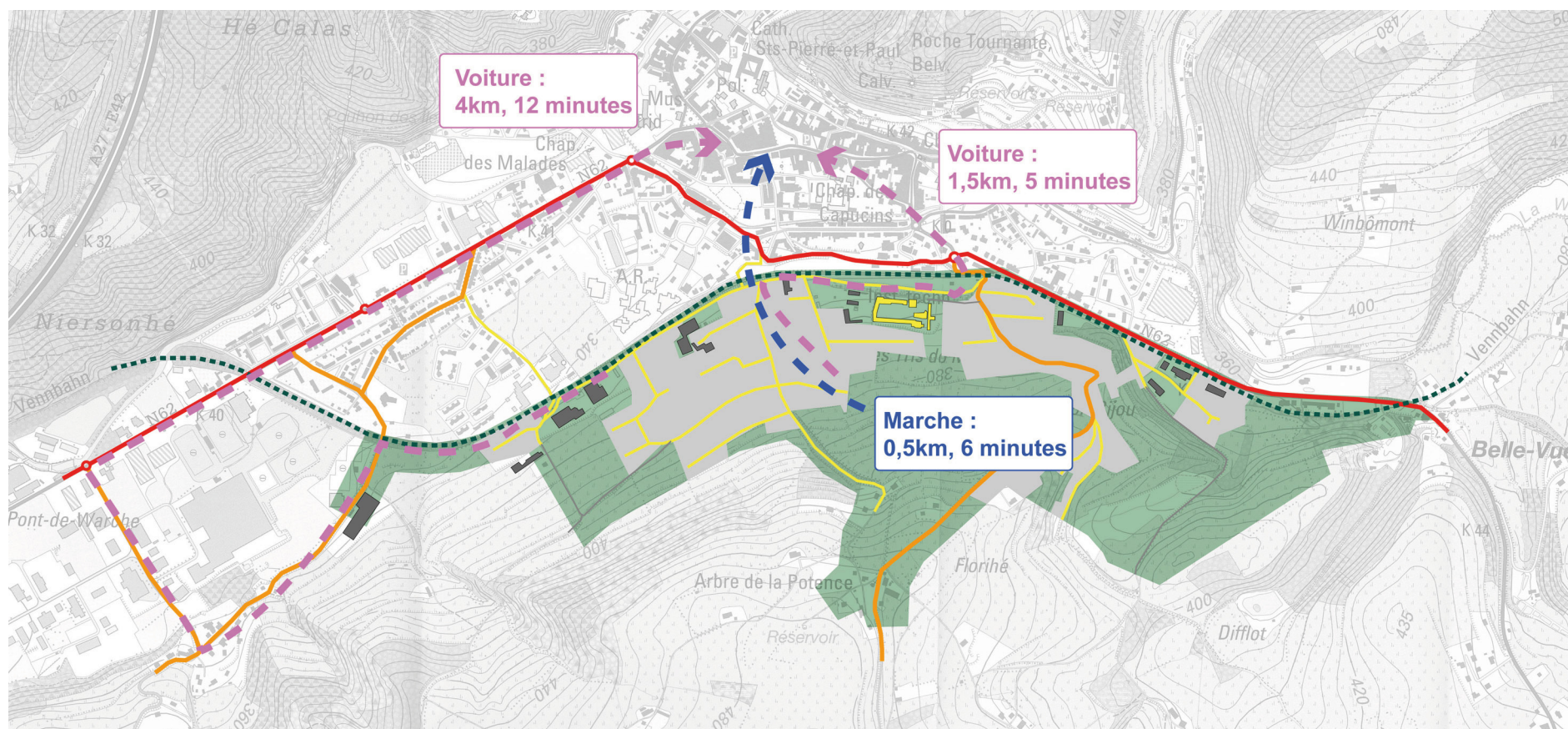
3



4



A long terme la restructuration du réseau viaire du quartier de la route de Bellevaux permettra de favoriser la marche et l'utilisation du vélo pour se rendre au centre-ville, ce qui est possible en réservant les cheminements les plus courts aux modes doux. Ceci est illustré à la planche ci-dessous.



Les cheminements des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées

Eléments pris en considération

Les cheminements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les personnes handicapées doivent être pris en considération afin d'améliorer l'accessibilité des services et équipements principaux du centre-ville.

Des itinéraires optimaux ont été définis pour relier les deux résidences (Grand Fa et Arcades) et le centre de jour « Le Relais » aux principaux pôles d'activités.

Sur base de ces itinéraires, un relevé non exhaustif des points forts et faibles pour les cheminements a été réalisé. De nombreux points restent encore à améliorer. Ils sont détaillés ci-après.

- L'accès du Grand Fa vers le centre-ville n'est pas confortable. Le trottoir à emprunter le long de la résidence est étroit et le passage piétons situé sur la rue des Arsilliers en face de la résidence est dangereux en raison de la vitesse élevée des voitures (photo 5).
- L'accès à la Clinique par la rue de la Warchenne passe également par un trottoir très étroit (photo 1). L'accès par la rue Devant les Religieuses est étroit et en mauvais état (photos 6 et 7).
- L'accès à la place Saint-Géreron par la rue de la Tannerie est impossible sans passer sur la voirie en raison des trottoirs étroits et des poubelles encombrant les trottoirs (photo 4).
- L'accès à la maison communale est difficile en raison des trottoirs en pavés (photo 2).
- Le cheminement sur Chemin Rue est peu confortable en raison de l'encombrement fréquent des trottoirs par des étalages et de la présence de trottoirs en pavés à certains endroits (photo 3).

Propositions d'aménagement généraux

De façon générale, les trottoirs doivent comporter des abaisséments de bordure au droit des passages piétons permettant le cheminement des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. S'il y a lieu, il faut reprendre les caniveaux en amont du passage piéton de façon à favoriser l'écoulement de l'eau et éviter la stagnation au droit des passages piétons.

Dans les zones les plus fréquentées, les traversées piétonnes devraient être signalées aux personnes déficientes visuelles par la mise en place de dalles podotactiles au droit des traversées.

Les bornes et les chaînes seront supprimées. Elles interfèrent en effet avec les cheminements ou les passages piétons, et peuvent être dangereuses pour les personnes malvoyantes.

Diverses mesures doivent être mises en œuvre pour réduire l'emprise des étalages et des terrasses et contenir les risques de débordements en vue d'améliorer les conditions de circulation sur les trottoirs et d'assurer l'accès aux installations. Un contrôle strict de la largeur minimale du passage réservé aux piétons (1,50m) sera d'application pour les nouvelles demandes d'autorisations et les reconductions d'autorisations.

Arrêt de bus TEC accessible

La mise en accessibilité des emplacements d'arrêt des autobus concernera en priorité les arrêts situés place Albert 1er. Celle-ci sera réalisée en combinant deux systèmes complémentaires :

- véhicule à plancher bas avec rampe escamotable ;
- aménagement de voirie : rehaussement de trottoir afin de limiter les « lacunes » horizontales et verticales.

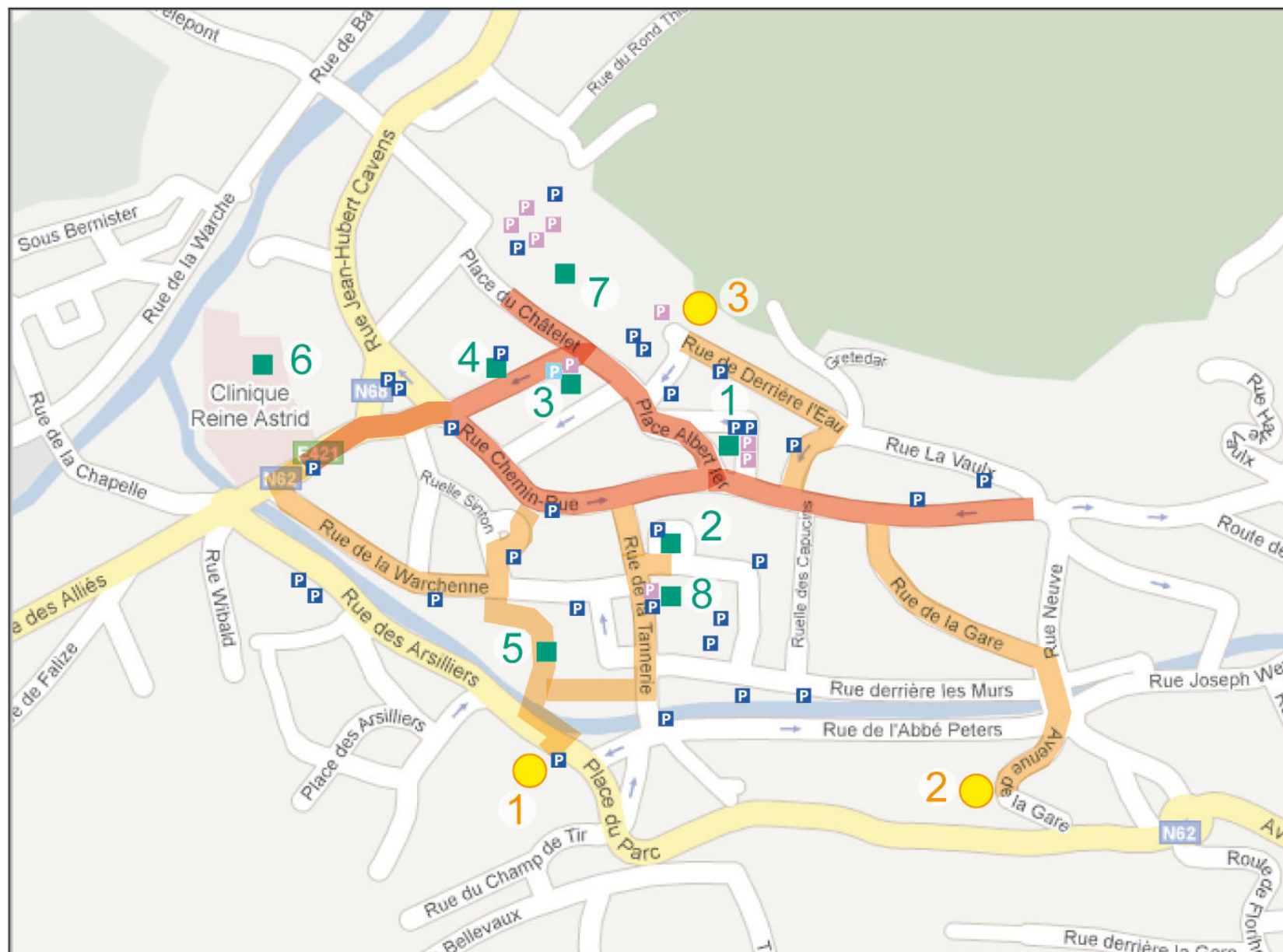
Stationnement

Dans le volet stationnement (cf. planche « Besoins particuliers en stationnement »), une distinction est faite entre les personnes handicapées ayant droit à la carte spéciale de stationnement (carte bleue) et les personnes à mobilité réduite qui ont droit à la carte « Parking facile » de la commune (cf. planche 69).

Les personnes ayant droit à cette carte sont :

- les personnes âgées de plus de 70 ans ;
- les femmes enceintes de plus de 5 mois ;
- les personnes ayant des difficultés à se déplacer et possédant un avis médical.

Sur base d'un relevé des places de parking pour handicapés réalisé dans le centre-ville, des places supplémentaires pour handicapés et pour PMR sont proposées à proximité des services communaux. Par ailleurs, la zone payante dans la zone commerciale du centre-ville est gratuite pour les personnes handicapées.



Itinéraires principaux

Itinéraires secondaires

P Principales aires de parking "handicapés" en voirie et hors voirie

P Places de parking "handicapés" à aménager

P Places de parking
PMR à aménager

Equipements pour personnes âgées

1 Résidence Grand Fa

2 Résidence des Arcades

3 Centre de jour "Le Relais"

Pôles d'activités

1 Place Albert 1er les commerces du centre-ville

2 Place du marché

3 Maison communale

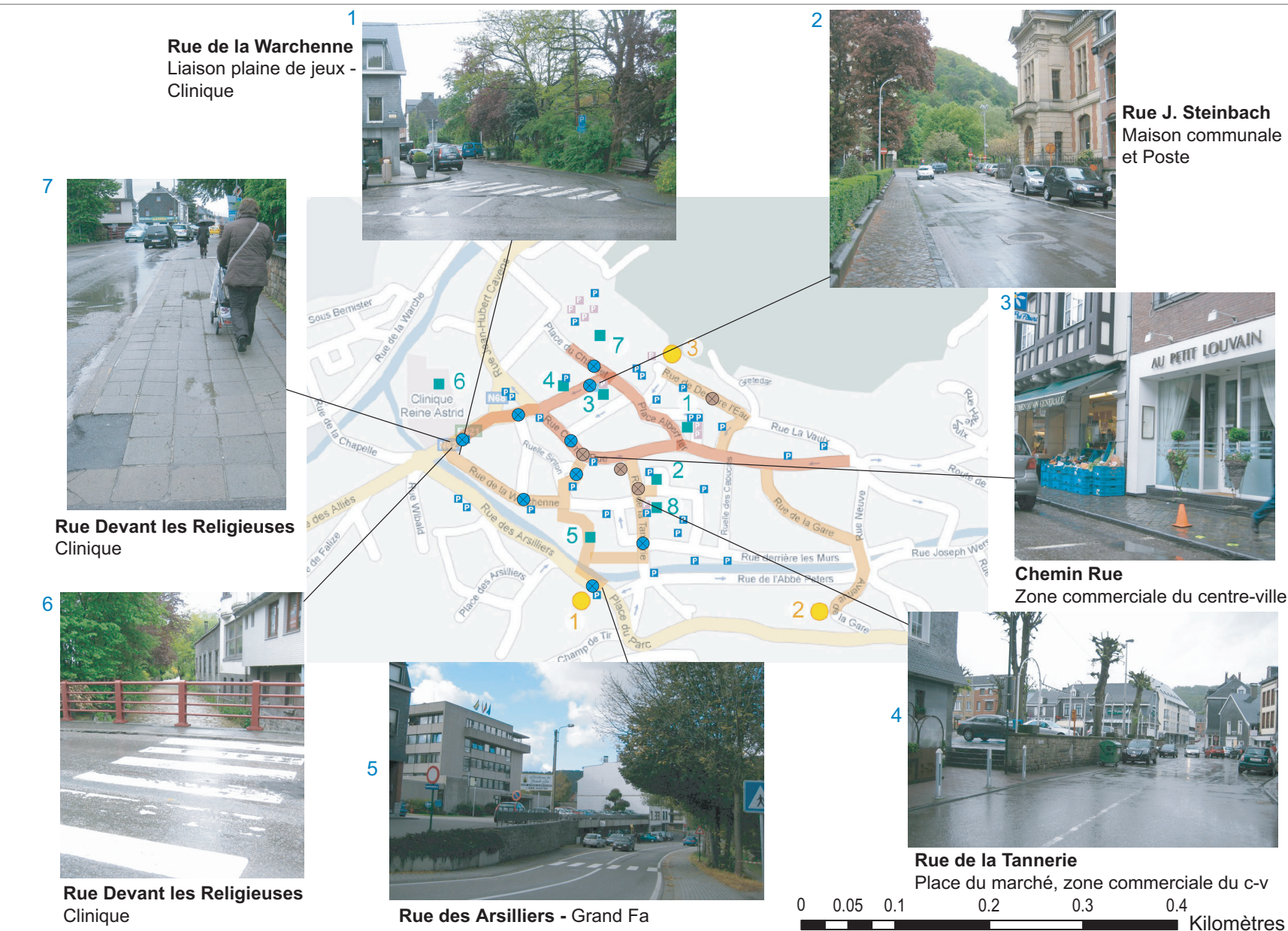
4 Poste

5 Plaine de jeux/parc

6 Clinique Reine Astrid

7 Cathédrale et autres équipements

8 Salle de la Fraternité



Volet 6: Transports en commun

1. Introduction
2. La gare des bus
3. Le bus local
4. Création d'une ligne de bus rapide entre Saint-Vith et Verviers

Introduction

Le développement des transports en commun répond à plusieurs logiques dont :

- la possibilité pour tous de se déplacer ;
- la diminution de l'utilisation de la voiture particulière.

Dans le cadre du plan communal de mobilité de Malmedy, la réflexion s'est portée sur plusieurs axes :

- l'étude de la coordination des services bus et train pour renforcer l'utilisation du bus pour les déplacements vers la gare de Verviers ;
- la mise en œuvre d'un renforcement des bus locaux dans les villages ;
- l'étude des problématiques particulières locales.

La gare des bus

Un effort doit être fait afin de rendre la gare des bus plus conviviale pour les voyageurs.

Actions

Afin d'augmenter le confort et le contrôle social au niveau de la gare des bus, le bureau d'études propose:

- d'ajouter un abri de bus pour voyageurs à côté de l'abri pour les bus en direction de Stavelot;
- de rénover les trois abris présents actuellement;
- d'installer des bancs au niveau de la zone d'attente des voyageurs;
- d'installer des arceaux pour le stationnement des vélos;
- de remplacer le casse-vitesse situé sur la place de la gare par un coussin berlinois ou un plateau afin de sécuriser la traversée de la N62;
- de supprimer la possibilité de sortie côté ouest¹.

Enfin, la zone de détente située en bordure du futur RAVeL devrait être réaménagée avec des bancs et autre mobilier urbain. Des panneaux d'informations sur la ville et le cheminement RAVeL peuvent également être ajoutés.

Une attention particulière devra être apportée à l'éclairage et à l'entretien de la gare (à la charge de la commune suivant la convention).

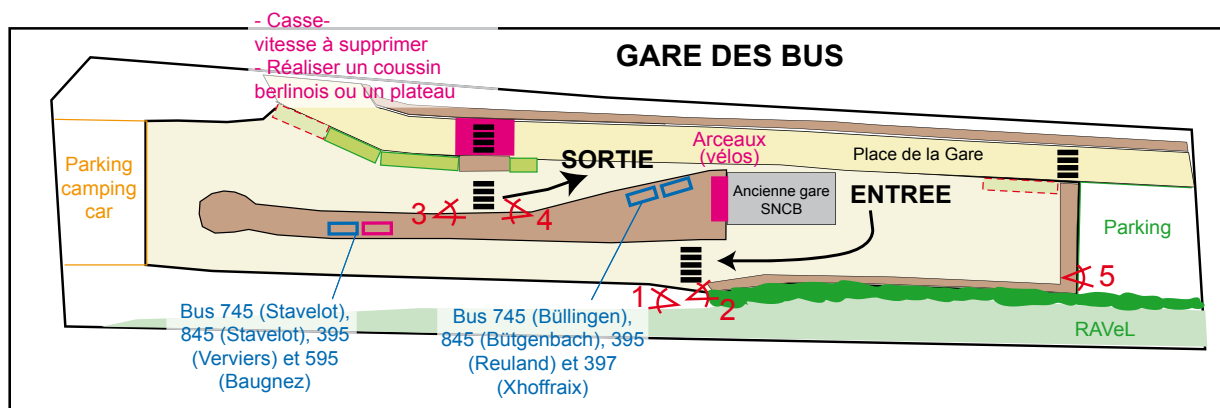
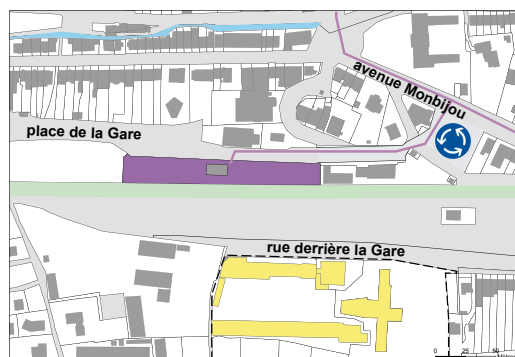
1. La suppression de la sortie à l'ouest de la gare des bus obligera les camping-cars à utiliser les mêmes accès que les bus TEC. Etant donné le nombre de camping-cars utilisant le parking, cette circulation ne devrait pas poser de problème.

Volet 6: Transports en commun

Proposition d'aménagements de la gare des bus

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE MALMEDY

PLAN D'ACTIONS



LÉGENDE

- Gare des bus TEC
- Itinéraires bus TEC
- IND
- Site de l'école
- RAVeL

Gare des bus TEC

- Sens circulation des bus
- Abris de bus
- Abris de bus à installer
- Trottoirs
- Equipements à réaliser ou à réaménager
- Ilots verdurisés existants
- Ilots verdurisés à aménager

Le bus local

Le bus local

Un bus local a été mis en place et est à l'essai depuis juin 2009 dans la commune. Celui-ci permet d'augmenter la desserte de la plupart des villages. Il complète les lignes 595, 397 et 845. Le bus local reliera les villages au centre-ville de Malmédy aux heures non desservies par le service régulier des TEC. Par exemple, la fréquence de passage sera triplée sur la ligne 845, y compris les mercredis après-midi et les autres jours de la semaine sur l'heure du midi.

Action: Ajout d'une ligne Malmédy- Meiz- Burnenville- Bernister- Bevercé

Par contre, aucune desserte supplémentaire n'est prévue pour le village de Bernister. Le chargé d'études propose de rajouter aux parcours du bus local un itinéraire qui dessert les villages de Meiz, Burnenville, Bernister et Bevercé. Cet itinéraire fonctionne en boucle au départ de la gare des bus.

Ses horaires s'adaptent en fonction des itinéraires du bus local prévus par la commune et permettent de rejoindre le centre de Malmédy aux heures de pointe et en journée.

Les horaires du bus local ainsi que les propositions du chargé d'études (en mauve) se trouvent dans les tableaux ci-contre. L'horaire du bus local en période de vacances se trouve à l'annexe 2.

Les couleurs des lignes des tableaux correspondent aux lignes des bus représentées sur la planche ci-contre.

Au vu des horaires du bus, il serait préférable que 2 chauffeurs de bus soient attirés à ce bus.

Al'heure actuelle, seulement un chauffeur est attiré et 2 chauffeurs remplaçants sont prévus. La limite des dépenses publiques consécutive à la crise financière mondiale a eu comme conséquence une diminution des budgets alloués à la Société régionale wallonne du transport qui se traduit par une baisse des subsides accordés aux communes.

Au vu de la faible fréquentation du bus local pendant la période de test, le maintien de la ligne, bien que souhaitable, ne pourra sans doute pas être assuré à court terme.

La Commune veillera néanmoins à la réactivation de l'initiative quand des fonds seront à nouveau disponibles.

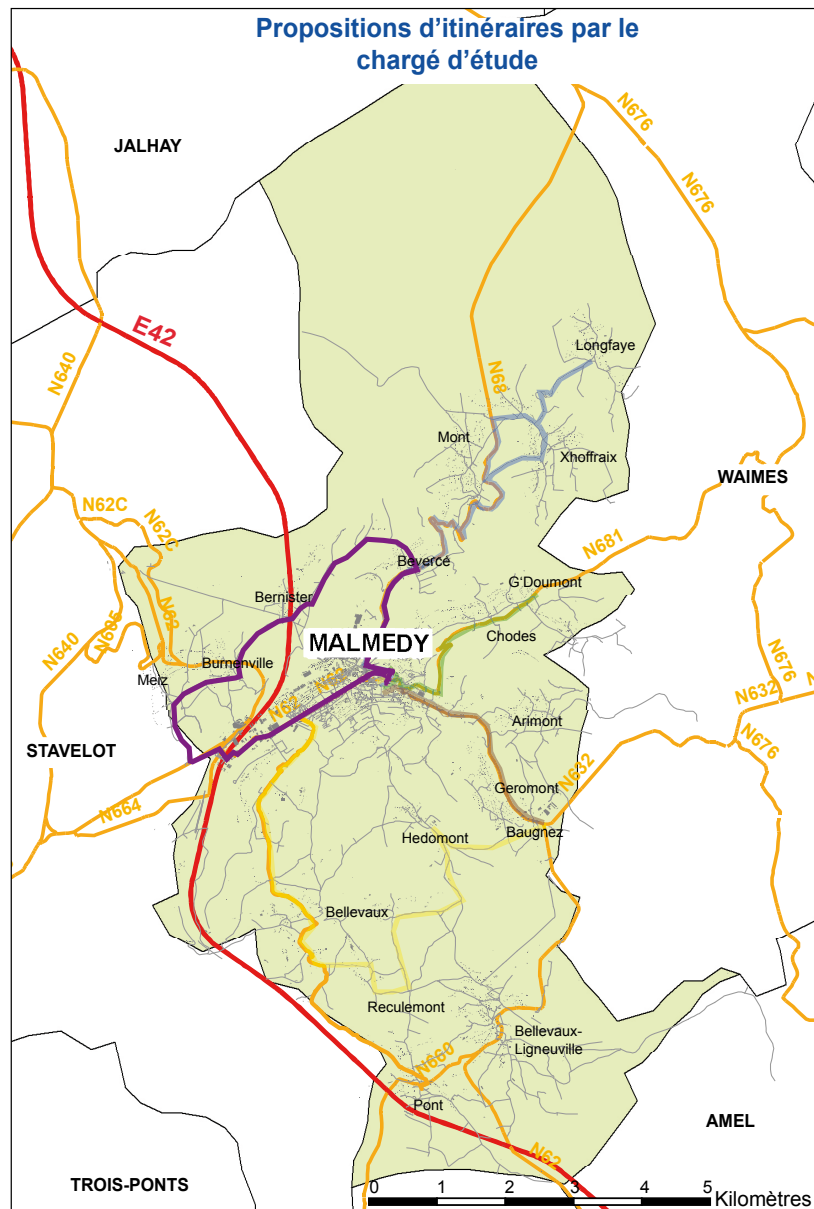
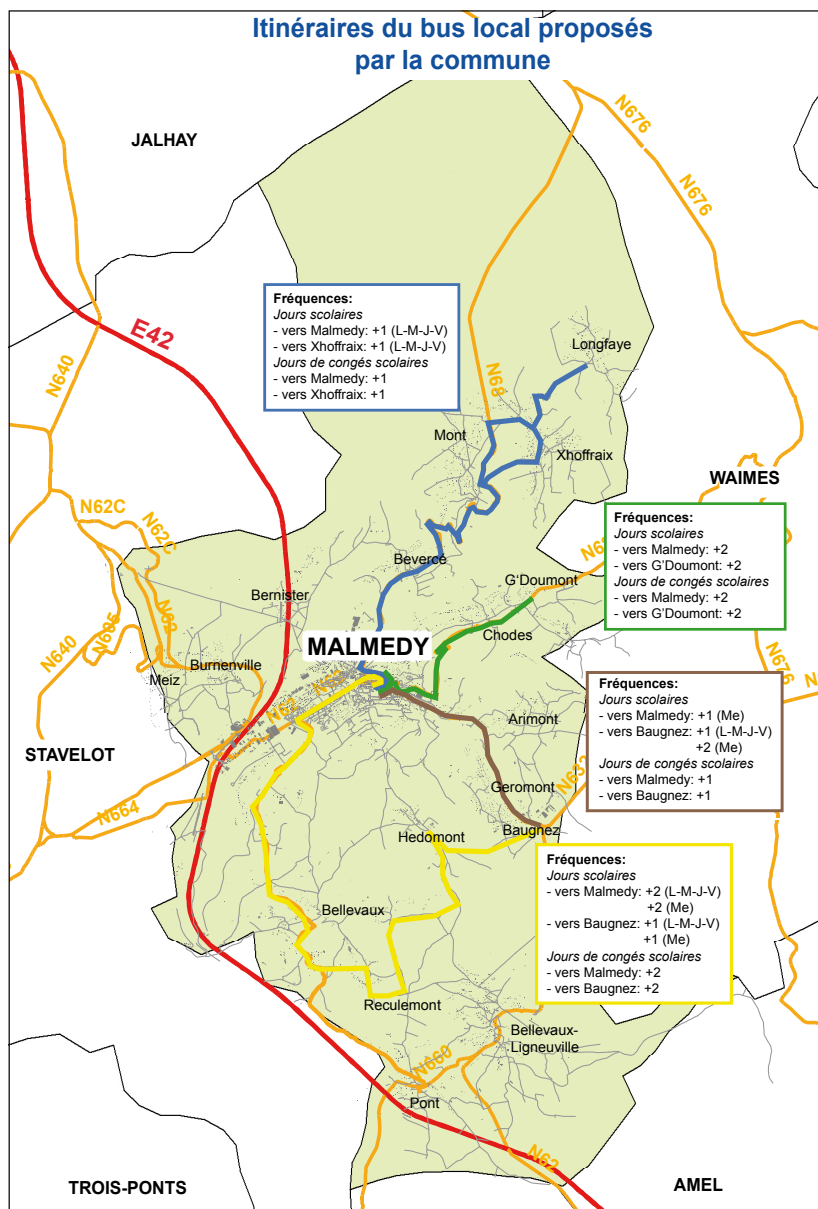
Le bus acquis par la SRWT reste néanmoins à la disposition de la Commune.

BUS LOCAL MALMEDY - SERVICES TEC des JOURS SCOLAIRES sauf mercredis				
Ligne	Départ		Arrivée	
Prop.	MALMEDY, gare	08:28	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	08:51
HH	MALMEDY, Gare	09:35	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:40
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:45	MALMEDY, Gare	10:10
Prop.	MALMEDY, gare	11:42	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	12:05
595	MALMEDY, Gare	12:10	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:35
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:45	MALMEDY, Gare	13:10
397	MALMEDY, Gare	13:10	MONT, Hôtel de la Fagne	13:27
397	MONT, Hôtel de la Fagne	13:27	MALMEDY, Gare	13:46
845	MALMEDY, Gare	13:55	G'DOUMONT	14:02
845	G'DOUMONT	14:02	MALMEDY, Place Albert	14:10
Prop.	MALMEDY, gare	14:15	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	14:38
845	MALMEDY, Place Albert	17:10	G'DOUMONT	17:20
845	G'DOUMONT	17:20	MALMEDY, Gare	17:27
Prop.	MALMEDY, gare	17:32	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	17:55

BUS LOCAL MALMEDY - SERVICES TEC des MERCREDIS SCOLAIRES				
Ligne	Départ		Arrivée	
Prop.	MALMEDY, gare	08:28	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	08:51
HH	MALMEDY, Gare	09:35	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:40
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:45	MALMEDY, Gare	10:10
Prop.	MALMEDY, gare	12:07	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	12:30
HH	MALMEDY, Gare	12:35	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:40
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:45	MALMEDY, Gare	13:10
845	MALMEDY, Gare	13:55	G'DOUMONT	14:02
845	G'DOUMONT	14:02	MALMEDY, Place Albert	14:10
Prop.	MALMEDY, gare	14:15	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	14:38
595	MALMEDY, Place Albert	16:20	BAUGNEZ, Croix des Américains	16:45
HH	BAUGNEZ, Croix des Américains	16:45	MALMEDY, Place Albert	16:50
845	MALMEDY, Place Albert	17:10	G'DOUMONT	17:20
845	G'DOUMONT	17:20	MALMEDY, Gare	17:27
Prop.	MALMEDY, gare	17:32	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	17:55

Volet 6: Transports en commun Bus local

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE MALMEDY PLAN D' ACTIONS



LÉGENDE

- Autoroute
- Route et liaison internationale ou nationale
- Chemin de fer
- Limite communale

Itinéraires proposés par la commune

Sur lignes TEC existantes

- Ligne 595 (Malmédyl - Lasnerville - Baugnez)
- Ligne 397 (Malmédyl - Xhoffraix - Mont)
- Ligne 845 (Malmédyl - Chôdes - G'Doumont)

Autres

- Baugnez - Malmédyl centre

Propositions d'itinéraires par le chargé d'étude

- Meiz - Burnerville - Bernister - Bevercé - Malmédyl centre (boucle)

Création d'une ligne de bus rapide entre Saint-Vith et Verviers

Objectif

Favoriser l'utilisation des transports publics (bus et train) pour les déplacements domicile/travail et pour les déplacements vers les centres urbains régionaux (Verviers et Liège).

Proposition

Création d'une ligne de bus rapide de type « Conforto bus » circulant sur l'autoroute et desservant les villes et villages situés le long de l'autoroute entre Saint-Vith et Verviers.

Afin d'optimiser son temps de trajet, ce bus ne circule que sur l'autoroute et s'arrête aux sorties d'autoroute; il ne dessert pas le centre des villes.

Echelle d'intervention : supra-communale

Contraintes

Assurer une vitesse commerciale élevée;

Etablir l'horaire des bus en fonction de l'horaire des trains;

- Pour garantir une vitesse commerciale élevée, le bus roulera sur l'autoroute et les arrêts seront situés à proximité des bretelles.
- Des parkings seront nécessaires à proximité des arrêts.

Données

1. Distances et temps de parcours :

- Saint-Vith / Verviers : 53 km, 50min*
- Malmedy / Verviers : 25 km, 25min*

(*) temps de parcours estimé pour un bus

» Vu la distance entre Saint-Vith et Verviers un bus prendra deux heures pour effectuer une rotation.

2. Fréquence des trains en gare de Verviers

- Train IC (pas d'arrêt entre Verviers et Liège) : 1 train / h
- Train IR (arrêt à Pepinster et Angleur) : 1 train / 2h

3. Potentiel d'utilisation

- Commune de Malmedy, 12.000 habitants dont 3.200 actifs dont
 - 120 se rendent à Verviers*
 - 110 se rendent à Liège*
 - 30 se rendent à Bruxelles*
 - 10 se rendent à Pepinster*

Si l'on considère que 5% de ces personnes pourraient être intéressées par le bus, cela représente 13 personnes pour la commune de Malmedy.

(*) estimation sur base des informations ONSS de 2001

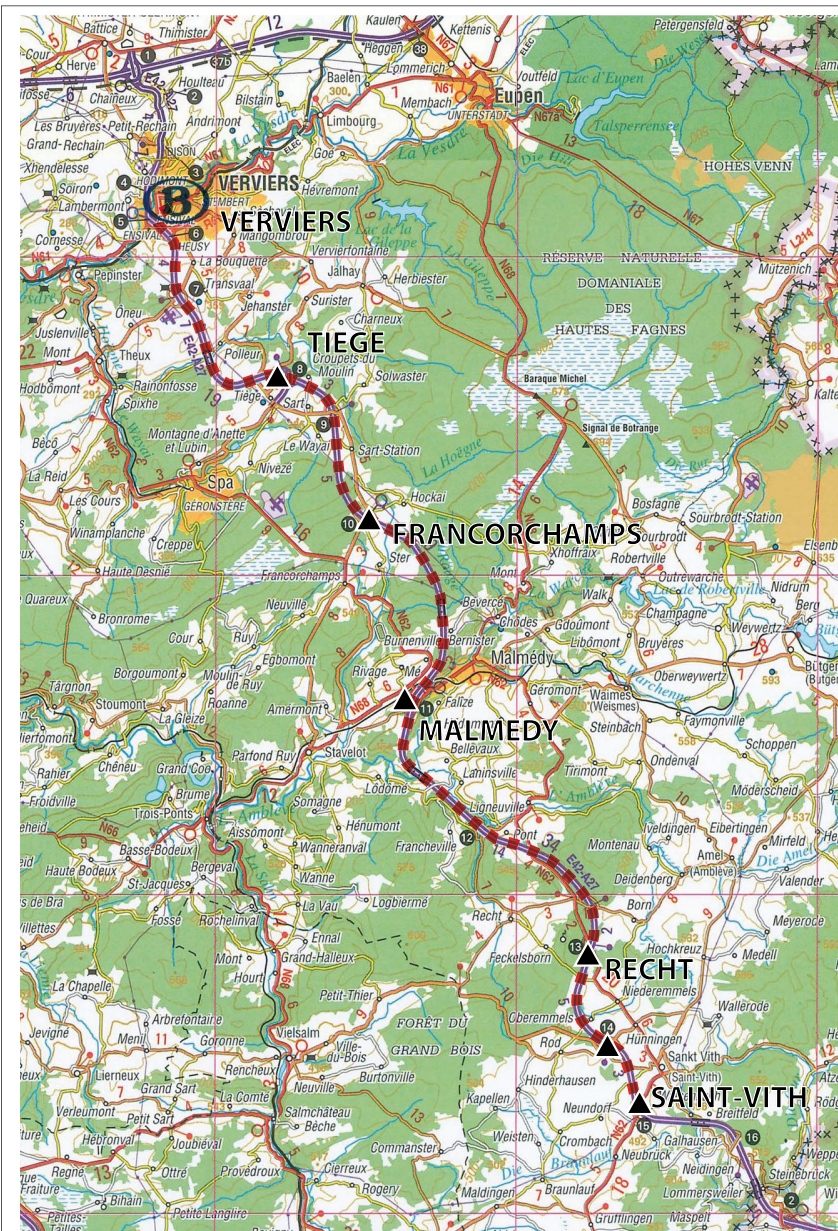
- Autres communes (population totale - population potentiellement intéressée par le bus)

- Amblève :	5.345	> 5
- Theux :	11.763	> 11
- Spa :	10.549	> 10
- Stavelot :	6.705	> 6
- Saint-Vith :	9.242.	> 9

Environ 50 personnes par jour seraient potentiellement intéressées par le bus effectuant le trajet entre Saint-Vith et Verviers.

Mesures particulières

Il serait intéressant de veiller à ce que le Conforto bus soit accessible aux personnes à mobilité réduite (plancher bas, lame d'accès pour permettre l'accès du bus aux personnes en chaise roulante ou poussant un landau), conformément à la fiche 4 du manuel n°10 du MET : « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous ».



Le bus Conforto reliant Saint Vith à Verviers effectuerait un trajet de 53 km en 50 minutes. Les arrêts du bus seraient les suivants: Sain-Vith, route de Wavreumont (Malmédien), Tiegé, et Verviers Central.

Possibilité d'exploitation

Quatre hypothèses de services ont été analysées et estimées grâce aux services des TEC:

• Hypothèse 1:

Fréquence: 1 bus/ 2h tous les jours (semaine et week-end)

Nombre de kilomètres parcourus: 260 000 km/an

Estimation du coût global: 450 000 €

Estimation du coût/ passager/ trajet: 20 €/passager/trajet*

• Hypothèse 2:

Fréquence: 1 bus/ 2h tous les jours (excepté en heure de pointe: 1 bus/h)

Nombre de kilomètres parcourus: 365 000 km/an

Estimation du coût global: 620 000 €

Estimation du coût/ passager/ trajet: 28 €/passager/trajet

• Hypothèse 3:

Fréquence: 1 bus/h en semaine et 1 bus/2h le week-end

Nombre de kilomètres parcourus: 445 000 km/an

Estimation du coût global: 720 000 €

Estimation du coût/ passager/ trajet: 32 €/passager/trajet

• Hypothèse 4:

Fréquence: 1 bus/h en semaine, 1 bus/h le samedi et 1 bus/2h le dimanche

Nombre de kilomètres parcourus: 480 000 km/an

Estimation du coût global: 770 000 €

Estimation du coût/ passager/ trajet: 35 €/passager/trajet

Conclusion

Des études complémentaires ou une expérience pilote devraient être prévues pour estimer le potentiel de voyageurs d'une telle ligne de bus :

- création d'un groupe de travail comprenant des représentants des communes, de la SNCB et du TEC ;
- réalisation d'enquêtes sur les modes de déplacement auprès des navetteurs à la gare de Verviers ;
- étude des potentiels pour créer des parkings à proximité des bretelles où le bus s'arrêterait.
- étude de la possibilité de subsidier la ligne.

*: Sur base de 50 passagers utilisateurs du bus.

Volet 7: Sécurité

1. Sécurité aux abords des écoles
2. Voies et moyens pour la sécurité des abords d'écoles
3. Propositions d'aménagements des abords d'écoles
4. Aménagement de sécurité sur la N62 entre l'avenue du Pont de Warche et l'avenue Monbijou
5. Aménagement de sécurité sur la N62 entre l'autoroute E42 et Baugnez
6. Carrefour de Baugnez

La sécurité aux abords des écoles

Objectif

Les principaux problèmes de sécurité au niveau des écoles ont été discutés avec les directeurs. La plupart des problèmes relève de la concentration du trafic aux heures de début et de fin de classe. La meilleure solution est bien entendu de favoriser la marche, le vélo et les transports en commun pour les trajets domicile- école. Néanmoins, les cas des écoles les plus «problématiques» ont été étudiées aux planches 139 et 141.

Les écoles ayant peu de problèmes sont abordées ci-dessous.

Il est important de rappeler que toutes les écoles de la commune sont déjà, à l'heure actuelle en zone 30.

Institut Notre-Dame

Problèmes:

- L'accessibilité piétonne depuis la gare des bus nécessite de contourner l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer et de passer par le rond-point de Monbijou, ce qui représente un détour important (300m);
 - » Certains élèves prennent un raccourci en empruntant l'ancienne ligne de chemin de fer.
 - » Une convention temporaire établissant un droit de passage sur l'emprise de l'ancienne ligne de chemin de fer a permis de régulariser la situation.
 - » Une solution durable devra être trouvée.
- La traversée du rond-point de Monbijou n'est pas sécurisante pour les piétons ;
- Le passage piéton du carrefour Floriheid/rue Derrière la Gare est mal situé ;
- Problème de croisement au niveau de la voirie d'accès à l'école.

Actions:

- Aménager le chemin d'accès à la gare des bus;
- Aménager un trottoir au niveau de la futur voirie prolongeant la route de Bellevaux.

Ecole de Longfaye

Problèmes:

- Vitesses excessives dans la ligne droite;
- Absence de trottoir entre le virage et l'école ;
- Absence de liaison piétonne entre Xhoffraix-Longfaye;
- Problème de stationnement de camions à proximité de l'école (parkings enseignants) ;

Actions:

- Implanter des panneaux aux intersections situées aux abords de l'école pour gérer ces carrefours sous la règle de la priorité à droite;
- Empierrer le chemin forestier entre Xhoffraix et Longfaye afin de permettre une liaison piétonne entre les 2 villages.

Ecole d'Xhoffraix

Problèmes:

- Manque d'éclairage au niveau du passage piéton situé devant l'école.

Actions:

- Implanter un luminaire au niveau du passage piéton devant l'école.

Ecole de Mont

Problèmes:

- Ecole située à proximité d'un carrefour à cinq branches (plusieurs flux de circulation se croisent à ce carrefour aux heures de pointe) ;
- Pas d'éclairage ;
- Parking en partie inaccessible par manque d'aménagement;
- Problème de stationnement sauvage au niveau de l'arrêt de bus.

Actions:

- Aménagement de passages piétons au niveau du carrefour à 5 branches pour sécuriser la traversée des enfants

Voies et moyens pour la sécurité des abords d'écoles

Il existe 3 différents types d'actions permettant de sécuriser les écoles:

- Actions de type réglementaire;
- Actions de sensibilisation;
- Aménagements de sécurité.

Ces 3 types d'actions seront abordés dans les points suivants.

Les problèmes étant différents pour chaque école (suivant l'implantation de l'école par rapport au réseau viaire, les aménagements déjà réalisés, etc.) Il est important de rappeler que les aménagements à réaliser aux abords d'une école méritent une analyse au cas par cas, école par école. Une solution globale à l'échelle de la commune serait peu efficace.

1. Actions de type réglementaire

L'action réglementaire essentielle aux abords des écoles est la limitation de vitesse.

- La définition d'une zone 30 autour d'une école, par exemple, n'est utile que si des campagnes de contrôle sont effectuées régulièrement par les services de police;
- si elle est accompagnée d'une campagne de sensibilisation et de mesures coercitives.

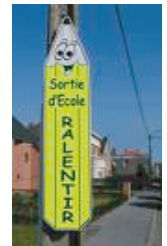
2. Actions de sensibilisation

Plusieurs éléments peuvent être installés de manière visible afin de sensibiliser les automobilistes au fait qu'ils se trouvent aux abords d'une école:

• Totem

Le totem est un élément installé aux abords des écoles pour informer les automobilistes qu'ils se trouvent dans une zone où de nombreux enfants circulent. Il peut être implanté lorsqu'une route à trafic modéré à important se trouve à proximité directe de l'école. Un totem par école (et par sens de circulation) suffit.

Le totem sera implanté de manière à être bien visible pour les automobilistes. L'utilisation d'un totem spécifique à la commune peut s'avérer plus efficace car il renforce le sentiment d'appropriation collective: école de ma commune --> protection de mes enfants.



Totem

• Marquage routier

Le marquage routier peut avoir plusieurs objectifs:

- » rappeler la limitation de vitesse en vigueur;
- » avertir les automobilistes qu'ils approchent d'une école (photo ci-contre).

Le marquage au sol est généralement plus visible qu'un panneau implanté sur le bord de la voirie. Cependant, un marquage au sol non accompagné d'un panneau n'a pas de valeur légale.

Le marquage au sol peut représenter un danger pour les motocyclistes par temps pluvieux. L'ajout de granulats à la peinture permet de rendre le marquage plus rugueux et donc moins dangereux pour les motocyclistes.



Marquage routier

• Installation d'un mobilier spécifique

Installé à grande échelle, ce mobilier spécifique permet aux automobilistes de prendre conscience qu'ils approchent d'une école.

Cependant, l'inconvénient de ce type de mobilier est qu'il n'est pas toujours adapté à l'environnement dans lequel il s'insère puisqu'il est semblable aussi bien pour une école en milieu urbain qu'en milieu rural.



Mobilier spécifique

3. Aménagements de sécurité

Les aménagements de sécurité peuvent être de différents types. Ils peuvent aussi bien servir à garantir la sécurité des usagers faibles qu'à ralentir les automobilistes.

Dispositif visant à garantir la sécurité du piéton

- **Trottoirs d'une largeur suffisante**

Le premier aménagement garantissant la sécurité des enfants est un trottoir assez large pour permettre aux piétons d'être séparés du flux de voitures.



Trottoirs larges

- **Eclairage des passages piétons**

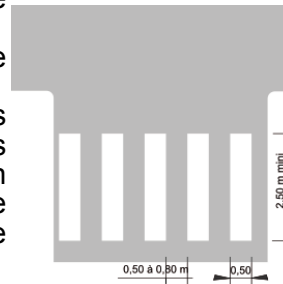
L'éclairage du passage piéton à proximité de l'école est essentiel. Il doit être étudié au cas par cas.

- **Passage piéton**

Le piéton a l'obligation d'utiliser le passage piéton s'il se trouve à moins de 30m de celui-ci.

L'emplacement des passages piétons doit donc être bien étudié.

Généralement, on implante des passages piétons au niveau des cheminements importants. Si les cheminements sont diffus, l'emploi du passage piéton peut ne pas être judicieux. On préférera une mesure favorisant une conduite lente sur toute la zone de traversée.

Schéma d'aménagement
d'un passage piéton

- **Intervisibilité piéton/ voiture**

La première règle à respecter pour assurer la sécurité des enfants à la sortie des écoles est de garantir une bonne visibilité de ces derniers. Ainsi, le stationnement sauvage entraînant un manque de visibilité pour les automobilistes doit être évité.

- **Barrière de protection**

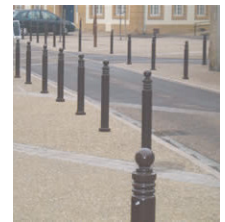
Les barrières de protection servent à protéger les piétons et à interdire le stationnement sauvage sur le trottoir.



Barrières

- **Potelets**

Les potelets sont un bon moyen de protéger les usagers faibles. Cependant, ils doivent être implantés à 50 cm de la chaussée, sur le trottoirs. Ce type d'aménagements doit donc être réalisé sur des trottoirs larges (>2m) pour garantir un cheminement piéton confortable.



Potelets

Dispositif visant à ralentir la vitesse des automobilistes

- **Agir sur le profil en long: Dispositif pour ralentir les véhicules**

Plusieurs dispositifs existent pour ralentir les automobilistes:

- » dos d'âne;
- » plateau;
- » coussin berlinois (photo ci-contre).



Coussin berlinois

Ces aménagements ont un impact direct sur la vitesse des véhicules. Un des inconvénients est que les conducteurs avec une conduite agressive auront tendance à ralentir juste avant le ralentisseur puis à ré-accélérer ce qui ne réduit pas nécessairement les problèmes de sécurité, engendre des nuisances sonores et augmente la pollution générée par les véhicules.

Ce type de dispositif coûte cher à l'installation et à l'entretien (durée de vie: 8-12 ans).

- **Agir sur le profil en travers**

Certains aménagements de voirie peuvent également réduire la vitesse des automobilistes:

- » chicanes
- » réduction locale de la largeur de la voirie.

Il est conseillé de réaliser des aménagements en dur. L'installation de potelets en plastique réfléchissant est généralement peu judicieuse.

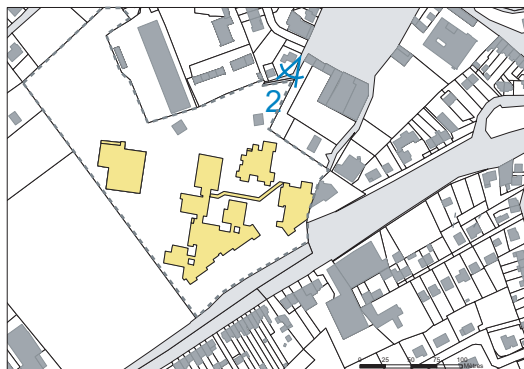


Dévoisement

Athénée Royal Ardennes Hautes Fagnes

Problème: Conflit voitures/piétons à la sortie de l'école

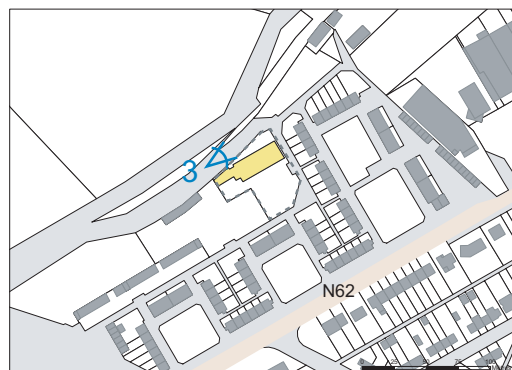
Proposition: Aménager le trottoir jusqu'à la place des Arsilliers (continuité piétonne entre l'athénée et la place)



Ecole des Grands-Prés

Problème: manque de marquage au sol pour le stationnement des parents

Proposition: Aménager un espace pour voitures de dépose-minute avec trottoirs place de Beaune

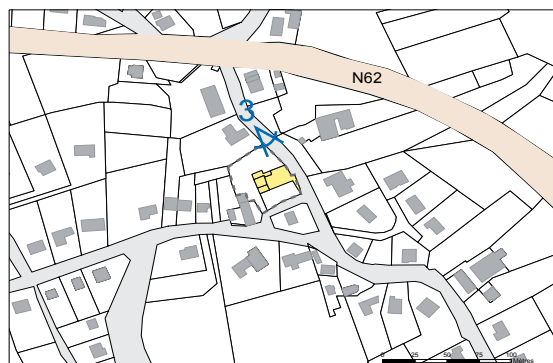


-  Ecoles
-  Site école
-  Trottoirs
-  Passages piétons
-  Zone de dépose-minute

Ecole de Burnenville

Problème: Voitures garées sur les trottoirs ou sur l'arrêt de bus* (ce qui pose problème, surtout pour l'embarquement du soir)

Proposition:
 - Aménager une zone de dépose-minute pour les parents.

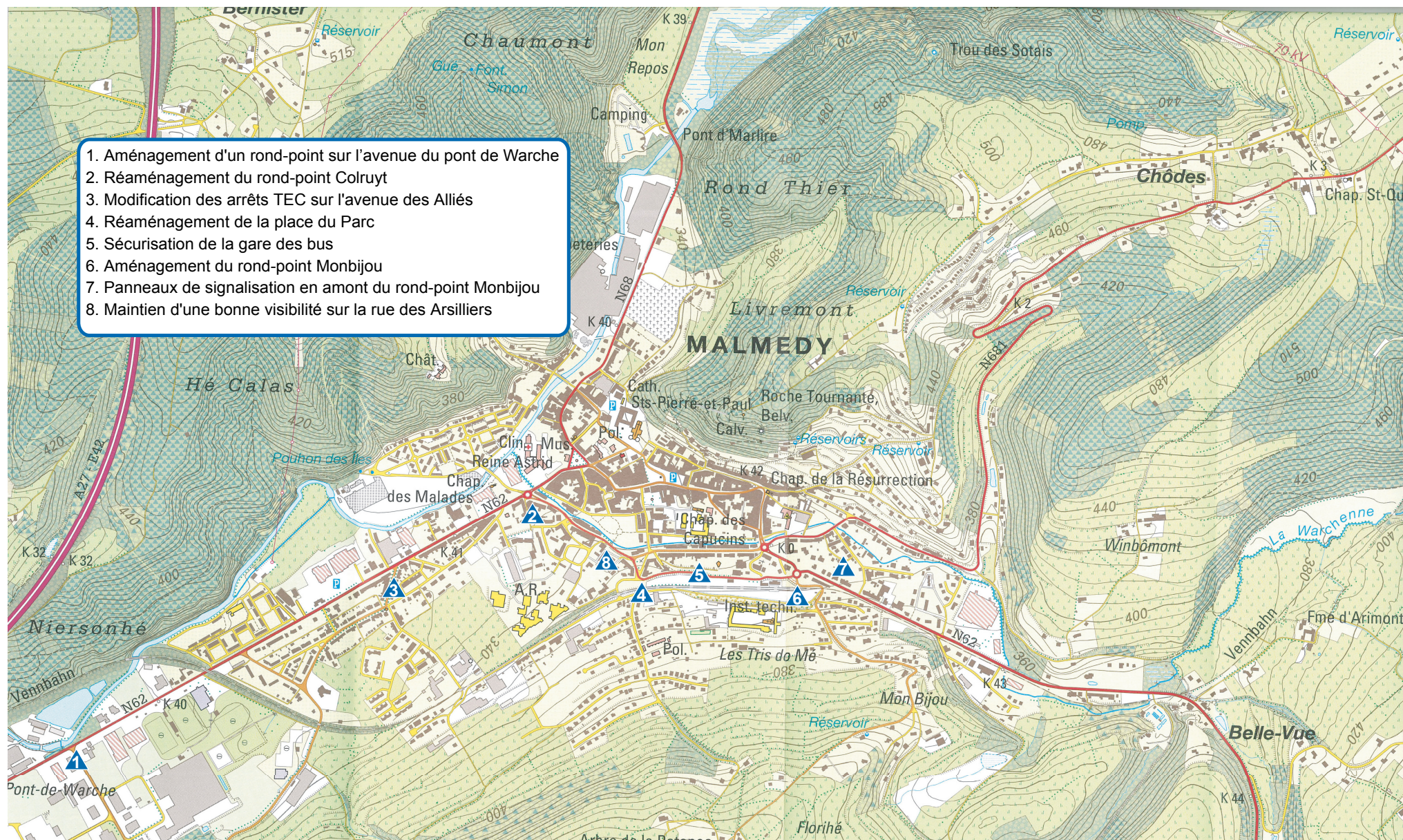


*bus n°405

-  Ecoles
-  Site école
-  Trottoirs
-  Passage piéton
-  Zone de dépose-minute

Volet 7: Sécurité

Aménagements de sécurité sur la N62 entre l'avenue du pont de Warche et l'avenue Monbijou



Circulation sur la N62 entre l'avenue du pont de Warche et l'avenue Monbijou

La figure ci-contre localise les interventions nécessaires pour renforcer la sécurité sur l'axe traversant le centre-ville.

1. Rond-point sur l'avenue du pont de Warche

L'aménagement d'un rond-point à l'intersection de l'avenue du pont de Warche et de Ol'z-Eyôs est nécessaire afin de sécuriser l'insertion des nombreux poids lourds venant du zoning industriel sur la N62. Il permettra également de réduire la vitesse sur cette section de route. La vitesse est limitée à 70 km/h jusqu'à l'ancienne voie de chemin de fer. Passé ce pont (marquant l'entrée dans la ville), la vitesse est limitée à 50 km/h.

2. Rond-point Colruyt

En même temps que l'ajout d'une bande supplémentaire en entrée de rond-point (branche de l'avenue des Alliés), le bureau d'études recommande d'aménager le rond-point (rayon de courbure, aménagement urbain, revêtement, signalisation) afin de marquer la continuité de circulation entre l'avenue des Alliés et la rue des Arsilliers.

Cet axe doit en effet être repérable facilement par les automobilistes comme l'axe de circulation principal pour traverser Malmedy.

3. Avenue des Alliés

Si les ralentissements subsistent aux heures de pointe sur l'avenue des Alliés après le réaménagement du rond-point du Colruyt, il y aura lieu de prévoir les arrêts de bus en dehors de la chaussée.

L'avenue des Alliés serait légèrement modifiée du fait de l'aménagement de certains arrêts de bus (marquage au sol, déplacement d'une dizaine de mètres).

Ces réaménagements permettraient aux voitures de dépasser les bus à l'arrêt. (cf. Volet 3, planche 59)

4. Réaménagement de la place du Parc

Les abords de la N62 au niveau de la place du Parc doivent être aménagés pour signifier la différence de statut entre la N62 et les voiries locales. Plusieurs aménagements sont nécessaires:

- modification du rayon de courbure de la route afin d'obliger les voitures à freiner (possibilité de paver le côté de la route pour modifier le tracé des automobilistes tout en permettant une bonne circulation des poids-lourds);
- modification du tracé de l'intersection entre la rue du Champ de tir et la place du Parc¹.

5. Sécurisation de la gare des bus

Quelques aménagements sont prévus afin de rendre plus conviviale et plus attractive la gare des bus. Afin de sécuriser la traversée de la place de la gare par les usagers des TEC, l'auteur du PCM propose de supprimer le casse-vitesse (très dégradé à l'heure actuelle) et de le remplacer par un feu à commande pour privilégier le passage des piétons et réduire la vitesse des automobilistes (cf. Volet 6, planche 129).

6. Aménagement du rond-point Monbijou

Le rond-point de l'avenue Monbijou devra être traité à court et à moyen terme.

- A court terme:

Il est nécessaire d'améliorer la circulation des piétons autour du rond-point. A l'heure actuelle, il est impossible de circuler de façon sécurisée autour du rond-point. Il faudrait déplacer quelques new jerseys et nettoyer les abords du rond-point pour permettre aux piétons de circuler derrière les new jerseys.

- A moyen terme:

Le rond-point définitif devra être réalisé (trottoirs et chaussée).

7. Panneau de signalisation en amont du rond-point

Un panneau de signalisation des parkings du centre-ville ainsi qu'un fléchage vers l'autoroute devront être installés sur l'avenue Monbijou, en amont du rond-point Monbijou. (cf. Volet 4, planche 75)

8. Rue des Arsilliers

Maintenir une bonne visibilité au niveau des passages piétons traversant la rue des Arsilliers, au niveau de la rue des Princes Abbés, devant le home et sur la place du Parc.

¹ Il est à noter que la circulation dans la rue du champ de tir sera réduite étant donné la fermeture du passage sous l'ancienne voie de chemin de fer.

Aménagements de sécurité sur la N62 entre l'autoroute E42 et Baugez

1. Carrefour entre la N660 et la N62

Le carrefour situé à l'intersection des routes nationales N660 et N62. les automobilistes venant de Ligneuville ont tendance à rouler au dessus des limitations de vitesse en approchant de cette intersection car la route est large, dégagée et en pente.



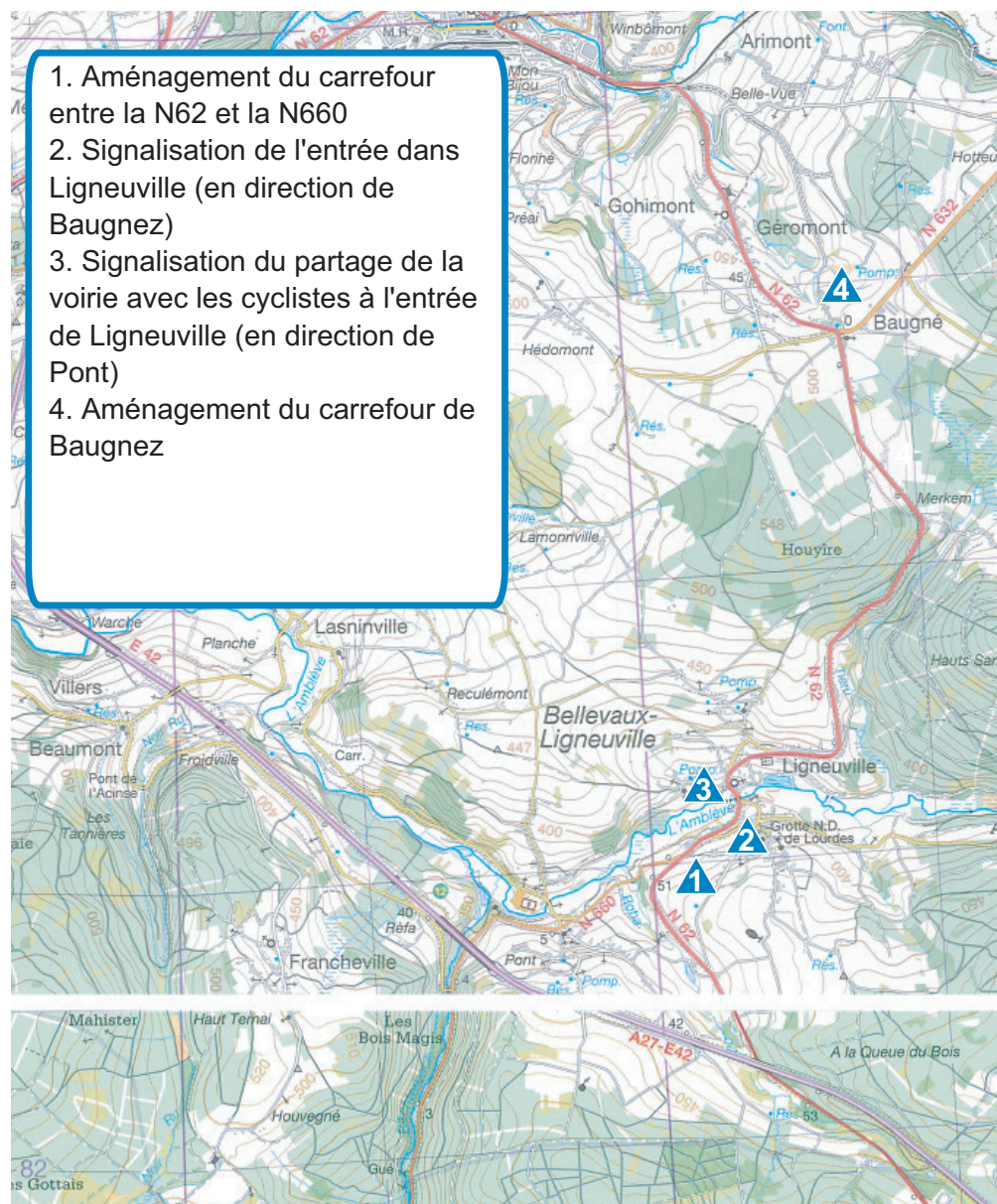
Carrefour N660 - N62

Action:

Les vitesses pratiquées sur la N62 et sur la N660 sont excessives, pour les véhicules qui vont tout droit et pour les véhicules qui tournent.

Deux mesures sont à prendre:

- Réduire la vitesse des automobilistes circulant sur la N62 vers Ligneuville par:
 - la limitation de la vitesse à 70 km/h en amont du carrefour;
 - l'installation d'un panneau (indiquant la limitation de vitesse) à l'entrée du village;
 - des contrôles réguliers de la vitesse effectués par la police;
- Réduction des rayons de courbure du carrefour pour les voitures avec zone franchissable pour les camions.



2. Signalisation à l'entrée de Ligneuville (en direction de Baugnez)

Le panneau d'entrée dans l'agglomération étant placé dans une zone encore faiblement bâtie, celui-ci ne permet pas aux automobilistes de sentir qu'ils rentrent dans une agglomération et ainsi d'adapter leur vitesse.

Action:

- Marquage au sol rappelant que la limite de vitesse est de 50 km/h au niveau du panneau d'entrée dans l'agglomération (cf. photo 1 ci-dessous).
- Placement du panneau indiquant la vitesse des véhicules (avec mesure de vitesse intégrée) au niveau du début du noyau villageois (cf. photo 2 ci-dessous).
- Sécurisation du passage piéton au centre du village en l'éclairant et en l'équipant d'un feu permettant aux usagers faibles d'arrêter la circulation pour traverser en sécurité.
- Placement d'un panneau avertissant de la présence d'un radar à l'entrée du village.
- Evaluation des mesures implémentées (contrôle des vitesses avant et après l'implémentation des mesures).
- Le cas échéant, placement d'un radar fixe.



Entrée dans Ligneuville (en direction de Baugnez)



200m après le panneau d'entrée dans l'agglomération

3. Signalisation du partage de la voirie avec les cyclistes à l'entrée de Ligneuville (en direction de Saint-Vith)**Intégration de la piste cyclable à la chaussée:**

La N62 comporte une piste cyclable de chaque côté de la voirie, sauf dans l'agglomération de Ligneuville. A l'entrée de Ligneuville (en direction de Saint-Vith) l'intégration de la piste cyclable à la chaussée met le cycliste en danger.

Action :

- Indiquer par un marquage sur la chaussée (logo vélo) préalablement à l'intégration de la piste (environ 20m) l'entrée dans une zone de cohabitation;
- Modifier le marquage de la piste cyclable de manière à amener les cyclistes de manière naturelle sur le bord de la chaussée.
- Placement d'un panneau avertissant de la présence d'un radar à l'entrée du village.
- Evaluation des mesures implémentées (contrôle des vitesses avant et après l'implémentation des mesures).

Remarque importante :

Les marquages devront être réalisés de manière à tenir compte des conditions de sécurité pour les motards (marquage en peinture avec adjuvant).



Entrée dans Ligneuville (en direction de Saint-Vith)

5. Aménagement du carrefour de Baugnez

Le carrefour de Baugnez mérite d'être réaménagé pour répondre aux objectifs suivants:

- améliorer la sécurité au niveau du carrefour;
- privilégier le mouvement poids lourds N62 (Ligneuville) - N632 (si détournement du trafic de poids lourds via Ligneuville).

Deux solutions sont possibles:

- aménagement d'un carrefour;
- aménagement d'un rond-point.

Ces deux solutions devront être étudiées ultérieurement en fonction des spécificités locales:

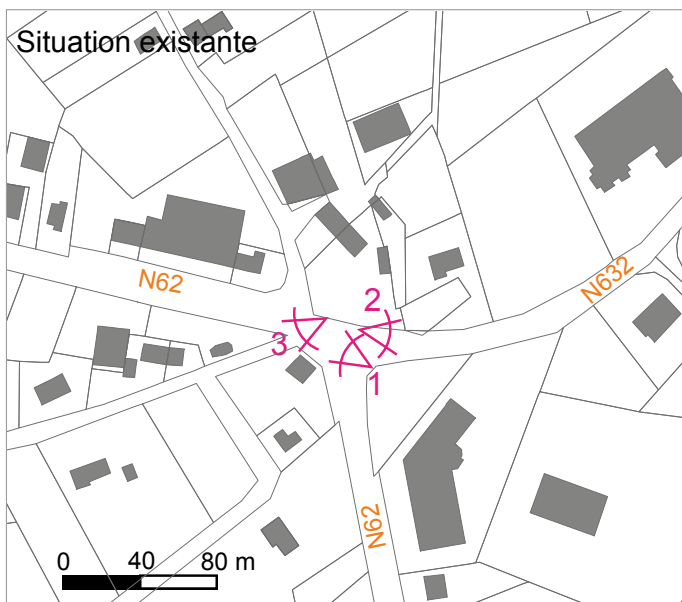
- place disponible;
- présence du monument commémoratif du massacre de Baugnez.

L'aménagement d'un carrefour permet la modification du régime de priorité. Ceci permettra également d'intégrer la Route du Monument sur la N62 avant le carrefour.

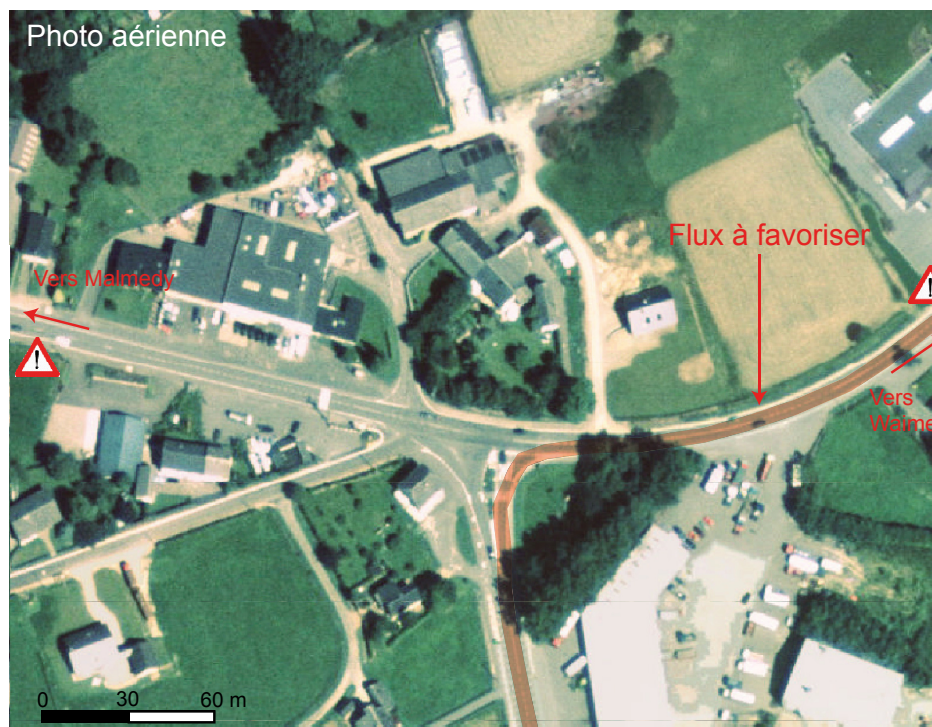
L'aménagement d'un rond-point permettrait une gestion plus équilibrée des flux, de marquer clairement le carrefour et de mettre en évidence le monument.

Action:

- Réaménagement du carrefour



Les photos référencées sur le plan ci-dessous
sont sur la page ci-contre.



LEGENDE

-  route avec une circulation dominante
-  panneau "Attention carrefour dangereux"

Aménagement d'un:
- carrefour avec
changement de priorité
ou
- d'un rond-point.



Partie 3: Fiches de synthèse

1. Définir la structure des réseaux de mobilité

Objectifs	Disposer d'un document de référence unique Faciliter la communication avec les différents acteurs
Action principale spécifique	Réaliser une carte synoptique de la structure du réseau
Thème	Centre-ville
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Mettre la carte de la structure du réseau à disposition des auteurs de projets Utiliser la carte de la structure du réseau comme support pour les actions de sensibilisation à la mobilité
Actions impératives	Mettre la carte à disposition de la population, notamment via le site Internet de la ville de Malmedy
Acteurs	Commune via le conseiller en mobilité
Moyens nécessaires (HTVA)	2 500 à 5 000 €
Modalité de financement	Budget ordinaire de la commune
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 16 à 19

2. Réalisation de plans directeurs par ensemble fonctionnel

Objectifs	Structurer les ensembles préalablement à des projets d'envergure Intégrer mobilité et aménagement du territoire au niveau local
Action principale spécifique	Réaliser des plans directeurs locaux pour intégrer les quartiers à la structure du réseau de mobilité
Thème	Centre-ville
Zone géographique	Quartier
Degré de priorité	En fonction du développement des projets d'urbanisme ou de rénovation
Actions souhaitables	Réalisation d'un plan directeur préalablement à la définition des projets Coupler la réflexion sur la mobilité avec la programmation urbanistique (équipements, espaces publics,...)
Actions impératives	Sans objet
Acteurs	Commune via le service de l'urbanisme ou bureau d'étude indépendant
Moyens nécessaires (HTVA)	5 000 à 10 000 € / plan directeur
Modalité de financement	Budget ordinaire de la commune ou subsides PCM
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 20 à 23

3. Réaliser une liste de recommandations à destination des développeurs immobiliers et des auteurs de projet

Objectifs	Améliorer l'intégration des projets à la structure du réseau de mobilité Veiller à ce que la réflexion porte sur tous les modes de déplacement
Action principale spécifique	Réaliser une liste de recommandations à destination des développeurs immobiliers et des auteurs de projet
Thème	Centre-ville
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Diffusion le plus tôt possible dans l'élaboration des projets Mise à disposition via le site internet
Actions impératives	Rédaction d'un document formel et approbation par les autorités communales
Acteurs	Commune via le service de l'urbanisme
Moyens nécessaires (HTVA)	Sans objet
Modalité de financement	Sans objet
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 25

4. Education

Objectifs	Promouvoir une mobilité élargie chez les enfants et les adultes Sensibiliser la population aux enjeux de la mobilité et du partage de l'espace public
Action principale spécifique	Animation de campagnes de sensibilisation
Thème	Centre-ville
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Campagne de sensibilisation via les écoles
Actions impératives	Campagne de sensibilisation touchant l'ensemble de la population
Acteurs	Commune et / ou milieu associatif
Moyens nécessaires (HTVA)	5 000 à 15 000 € /an
Modalité de financement	Budget ordinaire de la commune ou subsides PCM
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 29

5. Dévier le trafic de poids-lourds par la N62 via une nouvelle sortie 12

Objectifs	Améliorer la qualité de vie dans le centre-ville Améliorer la sécurité routière dans le centre-ville Réduire la congestion sur l'avenue des Alliés
Action principale spécifique	Dévier la circulation de poids-lourds suite à l'aménagement d'une nouvelle sortie d'autoroute
Thème	Centre-ville
Zone géographique	supra-communale
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Aménagement de sécurité sur la N62 entre S12 et Baugnez (voir plus loin) Aménagement de sécurité sur la N62 au centre-ville (voir plus loin) Aménagement de sécurité N62/échangeur
Actions impératives	Aménagement d'une nouvelle sortie sur l'E42 au niveau de la N62
Acteurs	Service Public de Wallonie DGO-1 ou SOFICO
Moyens nécessaires (HTVA)	Aménagement des deux bretelles: 1 100 000 € Aménagement sécurité N62: 250 000 €
Modalité de financement	Budget d'investissement de la Région ou SOFICO
Impact sur espace public	Diminution du trafic sur N62 au centre-ville Diminution du trafic sur N660 entre E42 et N62 Augmentation du trafic sur N62 entre E42 et Baugnez, pas de changement de profil en travers
Indicateurs	Trafic en EVP sur N62 en amont et en aval du centre-ville
Détail	cf. plan détaillé planches 32 à 37

6. Restructuration du réseau viaire du quartier situé au sud de l'ancienne voie de chemin de fer

Objectifs	Encadrer les développements futurs (réserves foncières) Améliorer la qualité de vie des quartiers situés entre ce site et le centre-ville Favoriser l'usage des modes de déplacement doux
Action principale spécifique	Restructuration du réseau viaire du quartier situé au sud de l'ancienne voie de chemin de fer
Thème	Centre-ville
Zone géographique	Locale
Degré de priorité	Moyen / long terme
Actions souhaitables	Fermeture des passages sous l'ancienne voie de chemin de fer (trafic automobile uniquement) Création de chemins (réservés aux modes doux) entre les lotissements
Actions impératives	Prolongement de la route de Bellevaux à l'est et à l'ouest
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	625 000 € (pour les 5 phases)
Modalité de financement	Travaux subsidiés (75%)
Impact sur espace public	Aménagement cheminements pour mode doux Adaptation profil de chaussée
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 38 à 45

7. Rationnalisation de la circulation place des Arsilliers

Objectifs	Améliorer la qualité des cheminements doux Renforcer la convivialité du lieu
Action principale spécifique	Rationalisation de la circulation place des Arsilliers
Thème	Circulation automobile / modes doux Centre-ville
Zone géographique	Locale
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	
Actions impératives	Aménagement de la chaussée et de ses abords
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	75 000 €
Modalité de financement	Travaux subsidiés ou subsides PCM
Impact sur espace public	Aménagement cheminements pour modes doux Adaptation profil de chaussée
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 48 à 49

8. Mise en œuvre des projets "Cavens" et Châtelet" (sous réserve d'adaptation de la courbe)

Objectifs	Améliorer la qualité de vie (Cavens) Mise en valeur du patrimoine (Châtelet)
Action principale spécifique	Mise en œuvre des projets "Cavens" et "Châtelet"
Thème	Circulation automobile / espace public Centre-ville
Zone géographique	Locale
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Poursuite et mise en œuvre des projets
Actions impératives	
Acteurs	Commune / Service Public de Wallonie
Moyens nécessaires (HTVA)	3.000.000
Modalité de financement	Travaux réalisés sur des programmes de revitalisation et de rénovation urbaine
Impact sur espace public	Amélioration des cheminements pour modes doux Fermeture partielle de la rue du Châtelet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 50 à 51 et 63

9. Aménagement d'un rond-point avenue du Pont de Warche (sortie du zoning)

Objectifs	Rationaliser le flux de véhicule en sortie de zoning
Action principale spécifique	Aménagement d'un rond-point avenue du Pont de Warche (sortie du zoning) pour sécuriser la sortie du zoning
Thème	Circulation automobile
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Sans objet
Acteurs	Service Public de Wallonie DGO-1
Moyens nécessaires (HTVA)	900.000
Modalité de financement	Budget d'investissement de la Région / SPI +
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 54

10. Elargissement du rond-point dit "du Colruyt"

Objectifs	Réduire la congestion sur l'avenue des alliés Réduire le trafic de transit parasite dans les rues résidentielles (route de Falize, route de Bellevaux)
Action principale spécifique	Elargissement du rond-point dit "du Colruyt"
Thème	Circulation automobile Centre-ville
Zone géographique	Locale
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Amélioration des cheminements piétons
Acteurs	Service Public de Wallonie DGO-1
Moyens nécessaires (HTVA)	247 500 € (hors opération immobilière)
Modalité de financement	Budget d'investissement de la Région
Impact sur espace public	Abords du rond-point
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 55 à 57

11. Aménagement d'un parking en ouvrage place Albert ler

Objectifs	Augmenter l'offre en stationnement longue durée dans le centre Ne pas augmenter l'emprise du stationnement sur l'espace public
Action principale spécifique	Aménagement d'un parking en ouvrage place Albert ler
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Diminution progressive de l'offre en voirie (particulièrement sur la place)
Actions impératives	Intégrer le prix du nouveau parking dans la politique tarifaire du centre pour favoriser la parcade de longue durée
Acteurs	Commune / Société gestionnaire de stationnement
Moyens nécessaires (HTVA)	Etude à réaliser
Modalité de financement	Partenariat public privé ou concession
Impact sur espace public	Récupération progressive d'espace pour aménagements urbains
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 64

12. Aménagement sommaire des parkings "Warche" et "Expo"

Objectifs	Favoriser le stationnement en périphérie du centre-ville Accroître la place des modes doux au centre-ville
Action principale spécifique	Aménagement sommaire des parkings "Warche" et "Expo"
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Adaptation de la politique tarifaire pour favoriser le stationnement courte durée dans les rues du centre
Actions impératives	Jalonnage du stationnement
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	190 000 €
Modalité de financement	Travaux subsidiés dans le cadre du plan communal de mobilité
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 65 à 66

13. Mise en œuvre d'une politique de stationnement en faveur des P.M.R

Objectifs	Favoriser le stationnement pour les personnes à mobilité réduite non handicapées
Action principale spécifique	Mise en œuvre d'une politique de stationnement en faveur des P.M.R.
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Mettre en place un système de carte pour P.M.R. Identifier les places spécifiques et déterminer les heures de réservation aux abords des équipements
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	10 000 € + 5 000 € /an
Modalité de financement	Budget extraordinaire pour le lancement puis budget ordinaire
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. planche 67

14. Adaptation de la politique tarifaire pour favoriser le stationnement de courte durée dans le centre

Objectifs	Favoriser le stationnement de courte durée dans les rues commerçantes et près des services communaux
Action principale spécifique	Adaptation de la politique tarifaire pour favoriser le stationnement de courte durée dans le centre
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Création d'une zone spéciale pour la place Albert 1er
Actions impératives	Modification des tarifs
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	Sans objet
Modalité de financement	Sans objet
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Durées de stationnement dans les rues commerçantes
Détail	cf. planches 68 à 69

15. Création de parking pour favoriser le covoiturage

Objectifs	Favoriser le covoiturage
Action principale spécifique	Création d'un parking
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Aménagement d'un parking
Acteurs	Commune / Service Public de Wallonie
Moyens nécessaires (HTVA)	75 000 €
Modalité de financement	Travaux subsidiés dans le cadre du plan communal de mobilité
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Taux d'occupation du parking
Détail	cf. plan détaillé planches 70 à 71

16. Jalonnement du stationnement au centre-ville

Objectifs	Favoriser l'utilisation des parkings situés en périphérie du centre-ville
Action principale spécifique	Jalonnement du stationnement dans le centre
Thème	Stationnement
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Jalonnement et amélioration des cheminements piétons
Actions impératives	Placement de panneaux sur les axes structurants en amont du centre-ville
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	15 000 €
Modalité de financement	Commune
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plans détaillés planches 72 à 75

17. Concrétisation du projet de RAVeL

Objectifs	Favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux
Action principale spécifique	Concrétisation du projet de RAVeL
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Rendre plus convivial le passage sous l'autoroute Adaptation de la traversée de la N62 entre Malmedy et Waimes Réalisation d'accès locaux
Actions impératives	Suivi pro-actif des demandes de permis par la Commune Communication régulière Commune / SPW auprès de la population
Acteurs	Commune / Service Public de Wallonie
Moyens nécessaires (HTVA)	Sans objet
Modalité de financement	Sans objet
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plans détaillés planches 80 à 89

18. Gestion des infrastructures de mobilité douce

Objectifs	Favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux Améliorer la qualité des cheminements
Action principale spécifique	Gestion des infrastructures de mobilité douce
Thème	Modes doux
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Mettre en place une stratégie de gestion des trottoirs, pistes cyclables, chemins et sentiers
Actions impératives	Recenser les différentes infrastructures et tenir à jour une carte exhaustive
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	5 000 € à 10 000 €
Modalité de financement	Subsides PCM
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 89

19. Amélioration de la liaison cyclable entre Burnenville-Meiz et le centre-ville

Objectifs	Favoriser l'utilisation des modes de déplacement doux Diminuer les risques d'accident (traversée N62)
Action principale spécifique	Amélioration de la liaison cyclable entre Burnenville-Meiz et le centre-ville
Thème	Modes doux
Zone géographique	Meiz-Burnenville
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Suppression des chaînons manquants (sentiers agricoles non cyclables)
Actions impératives	Réalisation d'une passerelle au-dessus de la N62
Acteurs	Commune / SPW
Moyens nécessaires (HTVA)	50 000 €
Modalité de financement	Subsides PCM
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 90 à 92

20. Amélioration des conditions de circulation des cyclistes entre Bevercé et le centre-ville

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacement doux
Action principale spécifique	Amélioration des conditions de circulation des cyclistes entre Bevercé et le centre-ville
Thème	Modes doux
Zone géographique	Bévercé
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Réalisation de marquages (logos) rappelant la présence de cyclistes en voirie
Acteurs	Commune / SPW
Moyens nécessaires (HTVA)	5 000 €
Modalité de financement	Région
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 93

21. Amélioration de la liaison entre le centre-ville et la piscine

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacement doux Amélioration des conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans le centre-ville
Action principale spécifique	Amélioration de la liaison entre le centre-ville et la piscine
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court et moyen termes
Actions souhaitables	Favoriser l'utilisation de la rue du Rond Thier pour l'accès à la piscine
Actions impératives	Indiquer le partage de la voirie sur la N68 par un marquage adéquat (cf. 22)
Acteurs	Commune / SPW
Moyens nécessaires (HTVA)	Sans objet
Modalité de financement	Sans objet
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 96

22. Renforcer l'utilisation du chemin longeant la Warche pour les modes doux

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacement doux Amélioration des conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans le centre-ville
Action principale spécifique	Renforcer l'utilisation du chemin longeant la Warche pour les modes doux
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court et moyen termes
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Renovation du revêtement du chemin reliant la rue Frédéric Lang et la rue de la Chapelle
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	20 000 €
Modalité de financement	Subsides PCM ou plan triennal
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planche 102

23. Amélioration de la liaison entre la gare des bus et le centre pour les modes doux

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacements doux Amélioration des conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans le centre-ville
Action principale spécifique	Amélioration de la liaison entre la gare des bus et le centre pour les modes doux
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court et moyen termes
Actions souhaitables	Aménagement d'une bande cyclable suggérée entre la gare des bus et la rue de l'Abbé Péters
Actions impératives	Aménagement d'un plateau ralentisseur ou d'un coussin berlinois Abaissement des bordures au droit de la traversée
Acteurs	Commune / Région
Moyens nécessaires (HTVA)	20 000 €
Modalité de financement	Région
Impact sur espace public	Amélioration traversée piétonne
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 102 et 103

24. Convivialisation des abords d'écoles du centre

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacements doux Amélioration des conditions de circulation des piétons et des cyclistes dans le centre-ville Renforcer la sécurité
Action principale spécifique	Convivialisation des abords d'écoles (école du Centre, Institut Notre-Dame, Athénée, Ecole des Grands Prés)
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Sans objet
Actions souhaitables	Aménagement d'une bande cyclable suggérée entre la gare des bus et la rue Abbé Péters
Actions impératives	Divers aménagements de sécurité
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	25 000 €
Modalité de financement	Subsides PCM
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 99 à 102

25. Elargissement des trottoirs rue Steinbach

Objectifs	Renforcer l'utilisation des modes de déplacements doux Amélioration des conditions de circulation piétons / PMR
Action principale spécifique	Elargissement des trottoirs de la rue Steinbach
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Long terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Elargissement des trottoirs
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	30 000 €
Modalité de financement	Subsides PCM ou travaux subsidiés
Impact sur espace public	Amélioration circulations piétonnes et PMR
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 105

26. Aménagement de la rue de la Tannerie

Objectifs	Renforcement du partage de l'espace public Amélioration des conditions de circulation piétons / PMR
Action principale spécifique	Aménagement de la rue de la Tannerie
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Réaménagement de la voirie
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	300.000
Modalité de financement	Travaux subsidiés ou revitalisation urbaine
Impact sur espace public	Réaménagement complet de voirie
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 106

27. Amélioration de la liaison entre la gare des bus et le centre pour les modes doux

Objectifs	Amélioration des conditions de circulation piétons / PMR
Action principale spécifique	Aménagement de trottoirs provisoires au rond-point de Monbijou
Thème	Modes doux
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Ouverture des New-Jersey et asphaltage trottoirs
Acteurs	Région
Moyens nécessaires (HTVA)	10 000 €
Modalité de financement	Région
Impact sur espace public	Amélioration circulation piéton et PMR
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 107

28. Convivialisation de la gare des bus

Objectifs	Amélioration des conditions de circulation piétons / PMR Amélioration des conditions d'attente
Action principale spécifique	Convivialisation de la gare des bus
Thème	Transports en commun
Zone géographique	Centre-ville
Degré de priorité	Court terme
Actions souhaitables	Installation d'un nouvel abri pour les voyageurs à destination de Stavelot
Actions impératives	Rénovation des abris bus Installation de bancs Aménagement d'un parking pour vélo
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	15 000 €
Modalité de financement	Région
Impact sur espace public	Sans objet
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 118 à 119

29. Sécurisation et convivialisation des abords d'écoles des villages

Objectifs	Amélioration de la cohabitation des différents modes de transport Amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes
Action principale spécifique	Sécurisation et convivialisation des abords d'écoles
Thème	Sécurité routière
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Divers aménagements de sécurité
Actions impératives	Sans objet
Acteurs	Commune
Moyens nécessaires (HTVA)	100 000 €
Modalité de financement	Subides PCM ou plan triennal
Impact sur espace public	Impacts locaux divers
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 126 à 131

30. Amélioration de la sécurité sur la N62 (centre)

Objectifs	Amélioration de la sécurité routière de tous les usagers Amélioration de la traversée du centre-ville
Action principale spécifique	Amélioration de la sécurité sur la N62 entre le Pont de Warche et Baugnez
Thème	Sécurité routière
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Sans objet
Actions impératives	Aménagement au niveau de la place du Parc (50 000€) Aménagement définitif du rond-point de Monbijou (75 000€) Sécurisation de la traversée au niveau de la gare des bus (cf. fiche 25)
Acteurs	Région
Moyens nécessaires (HTVA)	400 000 €
Modalité de financement	Budget d'investissement de la Région
Impact sur espace public	Amélioration du partage de l'espace
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 132 à 133

33. Amélioration de la sécurité sur la N62 (Ligneuville)

Objectifs	Amélioration de la sécurité routière de tous les usagers Amélioration de la traversée de Ligneuville
Action principale spécifique	Amélioration de la sécurité sur la N62 entre la N660 et Baugnez
Thème	Sécurité routière
Zone géographique	Commune
Degré de priorité	Moyen terme
Actions souhaitables	Renforcement de la visibilité de l'entrée en agglomération par l'ajout de marquages Aménagement du carrefour de Baugnez (60 000€)
Actions impératives	Modification de la vitesse maximale autorisée au niveau du carrefour N660 / N62 Modification du marquage des pistes cyclables aux entrées de Ligneuville Mise en place de radars préventifs aux entrées de Ligneuville (15 000€)
Acteurs	Région
Moyens nécessaires (HTVA)	120 000€
Modalité de financement	Budget d'investissement de la Région
Impact sur espace public	Amélioration du partage de l'espace
Indicateurs	Sans objet
Détail	cf. plan détaillé planches 132 à 137

Annexes

1. Détails sur la possibilité d'aménager un carrefour à feu au niveau du carrefour du Colruyt
2. Horaires du bus local en période de vacances

Solution: Aménagement d'un carrefour à feux

L'auteur a analysé la faisabilité d'un carrefour à feux au niveau du carrefour du Colruyt.

Les feux tricolores seraient utilisés seulement aux heures de pointe afin de réguler le trafic. En dehors des heures de pointe, les règles de priorité s'appliquent.

Un cycle comprendrait 3 phases de feux (décrites sur la planche ci-contre). La durée d'un cycle étant de 90 secondes; il y aurait 40 cycles par heure.

Les flux repris dans le tableau ci-dessous correspondent aux flux moyens entre 16h et 17h (comptages du SPW réalisés en 2008).

Phase	Entrée	Débit (uvp/h)	Mouvements				Débit équivalent (uvpd/h)	Nb voies	Débit par voie (uvpd/h)	Nb voies en sortie
			Direct	TàD	TàG	TàG spécial				
			1	1.1	1.7	1.1				
1	Alliés vers Arsilliers	397		397			437	1	437	1
	Alliés vers Centre	375			375		637.5	1	637.5	1
	Arsilliers	435	245	190			454	1	454	
2	Alliés vers Arsilliers	0		0			0	1	0	
	Alliés vers Centre	181				181	199.1	1	199.1	
	Centre vers Alliés	200		200			220	1	220	
3	Centre vers Alliés	230		230			253	1	253	
	Centre vers Arsilliers	208				208	228.8	1	228.8	
		0					0			

uvp: unité véhicule particulier

Le tableau ci-dessous reprend la réserve de capacité pour chaque mouvement pour les 3 phases de feux.

Phase	Entrée	Durée vert utile (s)	Capacité théorique (uvp/h)	Réserve de capacité (%)
1	Alliés vers Arsilliers	35	700	38
	Alliés vers Centre	35	700	9
	Arsilliers	30	600	24
2	Alliés vers Arsilliers	25	500	100
	Alliés vers Centre	25	500	60
	Centre vers Alliés	30	600	63
3	Centre vers Alliés	20	400	37
	Centre vers Arsilliers	20	400	43

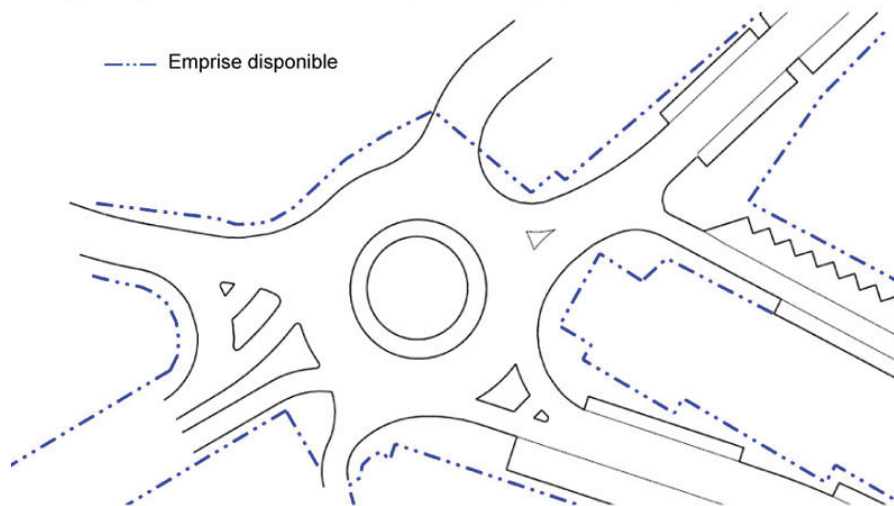
La réserve de capacité est bonne pour tous les mouvements du carrefour. Avec 20% de trafic en plus, le carrefour fonctionnerait encore (moyennant un allongement du temps de vert pour le mouvement Avenue des alliés - rue des arsiliers).

Tous les mouvements de ce carrefour peuvent être effectués par des poids lourds (une simulation à l'aide du logiciel AutoTurn, qui modélise les rayons de giration des camions, a été réalisée).

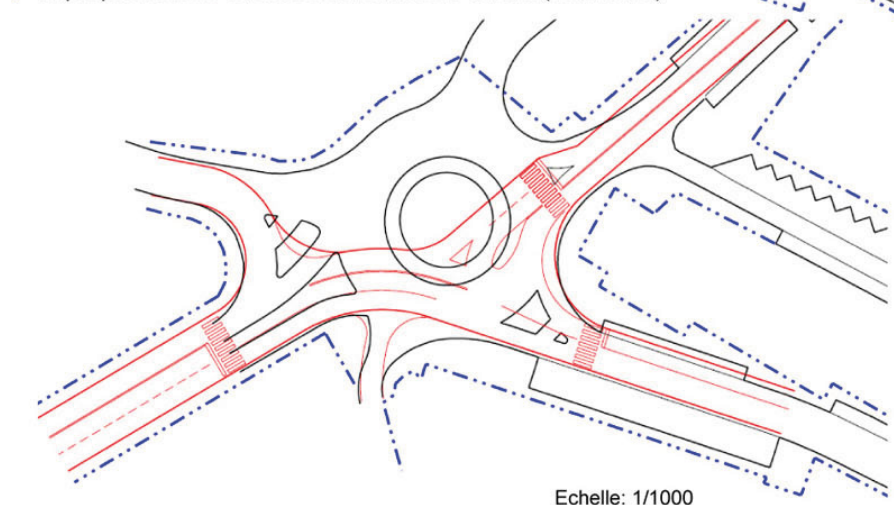
L'aménagement d'un carrefour au niveau du croisement entre l'avenue des Alliés et la rue des Arsilliers est la solution la plus adéquate du point de vue de la mobilité et de l'aménagement de l'espace public.

ROND-POINT DU COLRUYT: PROJETS

Projet d'agrandissement du rond - point Colruyt (Solution 1)



Projet d'agrandissement du rond - point (solution 1) superposé avec la proposition de Stratec d'un carrefour à feux (solution 3)



Echelle: 1/1000

Proposition d'aménagement d'un carrefour à feux par Stratec (solution 3)

Emprise disponible
Limite de la chaussée

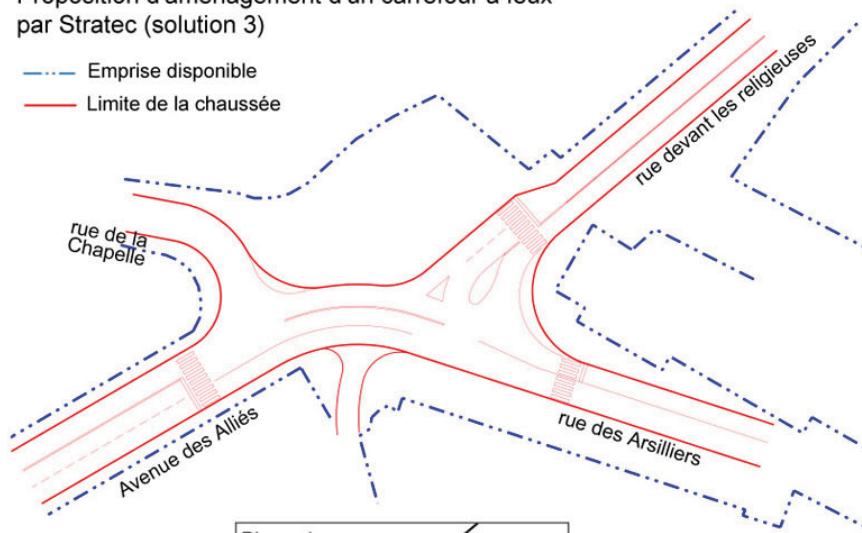
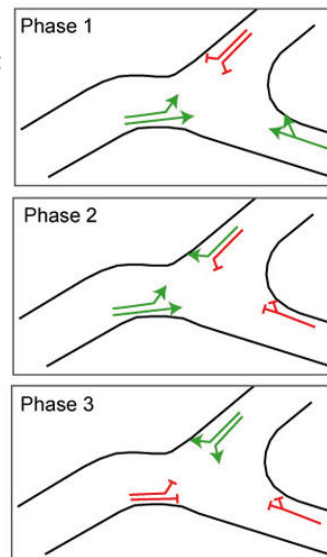


Schéma du phasage des feux



Echelle: 1/1000

30"
5"
25"
5"
20"
90"

Annexes

Annexe 2: Horaires du bus local en période de vacances.

BUS LOCAL MALMEDY - SERVICES TEC des JOURS de VACANCES SCOLAIRES				
Ligne	Départ		Arrivée	
Prop.	MALMEDY, gare	08:28	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	08:51
HH	MALMEDY, Gare	09:35	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:40
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	09:45	MALMEDY, Gare	10:10
Prop.	MALMEDY, gare	11:42	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	12:05
595	MALMEDY, Gare	12:10	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:35
595	BAUGNEZ, Croix des Américains	12:45	MALMEDY, Gare	13:10
397	MALMEDY, Gare	13:10	MONT, Hôtel de la Fagne	13:27
397	MONT, Hôtel de la Fagne	13:27	MALMEDY, Gare	13:46
845	MALMEDY, Gare	13:55	G'DOUMONT	14:02
845	G'DOUMONT	14:02	MALMEDY, Place Albert	14:10
Prop.	MALMEDY, gare	14:15	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	14:38
595	MALMEDY, Place Albert	16:20	BAUGNEZ, Croix des Américains	16:45
HH	BAUGNEZ, Croix des Américains	16:45	MALMEDY, Place Albert	16:50
845	MALMEDY, Place Albert	17:10	G'DOUMONT	17:20
845	G'DOUMONT	17:20	MALMEDY, Gare	17:27
Prop.	MALMEDY, gare	17:32	MALMEDY, gare (via Burn., Bern. et Bev.)	17:55