

ST.VITH



Plan Communal de Mobilité de Saint-Vith : propositions d'aménagement



phase 2



Date 18/02/2009

Référence affaire A407142

Version 1

Informations relatives au document

Historique des modifications

Contrôle final : Rousseau Laurent	
Date	18/02/2009
Nom	Toussaint Camille
Signature	

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
1	18/02/2009	Toussaint Camille		

Autres informations

Nom de fichier	PCM Saint-Vith Propositions d'aménagement
Nom de fichier et emplacement	A407142/11- Projet- phase 2 propositions - PCM Saint-Vith propositions d'aménagement
N° d'affaire	A407142/11

1. Introduction.....	8
1.1 Rappel du contexte	8
Préambule	8
Objectifs	8
Déroulement de l'étude	8
1.2 Les propositions d'aménagement.....	9
Les fiches actions.....	9
1.3 Les enjeux.....	9
les principaux enjeux.....	9
<i>Sécurité routière.....</i>	<i>9</i>
<i>Stationnement.....</i>	<i>9</i>
<i>Mode doux</i>	<i>9</i>
<i>Transport en commun.....</i>	<i>9</i>
2. Les perspectives de déplacement	10
2.1 Les évolutions à venir.....	10
Les potentiels de déplacements.....	10
Les potentiels de déplacements (suite)	11
3. Fiches actions : l'infrastructure routière	12
3.1 La classification du réseau viaire	12
Classification des voiries.....	12
3.2 Le réseau national et régional	16
Contexte	16
Problématique	16
Objectif	16
3.2 Le réseau national et régional (suite).....	17
Actions.....	17
<i>Déterminer les volumes de trafic actuel.....</i>	<i>17</i>
Le réseau national et régional (suite).....	18
... et à venir.....	18
3.3 Le réseau de desserte régionale	19
Contexte	19
Problématique	19
Objectif	19
Actions.....	19
<i>Sécuriser la zone</i>	<i>19</i>
<i>Aménager un giratoire.....</i>	<i>20</i>
3.3 Le réseau d'agglomération (suite).....	21
Compétence	21
Echéancier	21
Financement.....	21
3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune.....	22
Contexte	22
Problématique	22
Objectif	22
Actions.....	22
<i>limiter la vitesse sur les liaisons intercommunales</i>	<i>22</i>

Localisation des axes à sécuriser.....	23
Sécuriser les liaisons intercommunales.....	23
Sécuriser les liaisons intercommunales.....	24
Accessibilité de Rodt.....	25
Accessibilité de Lommersweiler.....	25
Marquer les entrées de ville.....	26
Accompagner ces aménagements par des zones de transition.....	28
Localisation des aménagements	29
Compétence	29
Echéancier	29
Financement.....	29
3.5 Les liaisons interquartiers.....	30
Contexte	30
Problématique	30
Objectif	30
Actions.....	30
<i>La création de nouvelles liaisons autour de la Klosterstrasse.....</i>	<i>30</i>
<i>Le réseau viaire projeté</i>	<i>31</i>
<i>la création d'une nouvelle voirie sur l'ancienne ligne de chemin de fer.....</i>	<i>31</i>
Actions.....	32
<i>Sécuriser les zones « à risques »</i>	<i>32</i>
<i>installation de modérateur de vitesse</i>	<i>32</i>
<i>Sécuriser les zones « à risques »</i>	<i>33</i>
<i>Localiser les axes concernés.....</i>	<i>34</i>
Compétence	35
Echéancier	35
Financement.....	35
3.6 Les voiries locales	36
Contexte	36
Problématique	36
Objectif	36
Actions.....	36
<i>mener des actions de sécurisation du réseau viaire.....</i>	<i>36</i>
3.6 Les voiries locales (suite).....	37
<i>sécuriser les carrefours dangereux.....</i>	<i>37</i>
<i>localisation des aménagements proposés.....</i>	<i>37</i>
3.6 Les voiries locales (suite).....	38
<i>mener des actions de sécurisation du réseau viaire.....</i>	<i>38</i>
<i>créer une zone 30</i>	<i>39</i>
Contexte	40
Problématique	40
Objectif	40
Actions.....	40
<i>Gemeinde Grundschule.....</i>	<i>41</i>
<i>Königliches Athenäum</i>	<i>42</i>
<i>Maria-Goretti Schule</i>	<i>43</i>
<i>Friedensgericht</i>	<i>44</i>
<i>Ecole de Schönberg.....</i>	<i>45</i>
<i>Ecole de Recht.....</i>	<i>46</i>
<i>Ecole de Crombach.....</i>	<i>47</i>
<i>Ecole de Wallerode.....</i>	<i>48</i>
<i>Ecole de Neidingen.....</i>	<i>49</i>

<i>Ecole de Emmels</i>	50
<i>Ecole de Rodt</i>	51
<i>Ecole de Hinderhausen</i>	52
Compétence	53
Echéancier	53
Financement.....	53
4. Fiches actions : le stationnement	54
Contexte	54
Problématique	54
Objectif	54
Description des actions	54
4.1 Le réaménagement de la place Alter Viehmarkt	55
Contexte	55
Problématique	55
Objectif	55
Les actions	55
<i>réaménager la placette</i>	55
Compétence	55
Echéancier	55
Financement.....	55
4.2 Le renforcement des places de stationnement dédiées aux PMR	56
Contexte	56
Problématique	56
Objectif	56
Les actions	56
<i>renforcer les places de stationnement dédié</i>	56
Compétence	58
Echéancier	58
Financement.....	58
4.3 La prise en compte du stationnement des livraisons	59
Contexte	59
Problématique	59
Objectif	59
Les actions	59
<i>Définir une heure de livraison et des emplacements dédiés</i>	59
Compétence	61
Echéancier	61
Financement.....	61
5. Fiches actions : les transports en commun.....	62
Contexte	62
Problématique	62
Objectif	62
Description des actions	62
5.1 La mise en place d'un TAD.....	63
Contexte	63
Problématique	63
Objectif	63
Les actions	64
<i>les modalités de mise en œuvre du TAD</i>	64
<i>Les exemples de TAD mis en place</i>	65
<i>Les exemples de TAD mis en place</i>	66

<i>Les centrales de mobilité</i>	66
<i>Illustration</i>	67
<i>Les propositions d'itinéraires à l'échelle régionale</i>	68
<i>Les propositions d'itinéraires à l'échelle communale</i>	69
Compétence	69
Echéancier	69
Financement	69
5.2 La création d'une desserte TEC adaptée	70
Contexte	70
Problématique	70
Objectif	70
Les actions	70
5.2 La création d'une desserte TEC adaptée (suite)	71
<i>la tarification</i>	71
<i>la recette</i>	71
<i>le chauffeur</i>	71
<i>le véhicule</i>	71
Compétence	71
Echéancier	71
Financement	71
5.3 Le renforcement des liaisons vers les pôles SNCB	72
Contexte	72
Problématique	72
Objectif	72
Actions	72
<i>Le réseau SNCB existant</i>	72
<i>Le renforcement des correspondances entre le réseau TEC et SNCB</i>	73
6. Fiches actions : les déplacements piétons	75
Contexte	75
Problématique	75
Objectifs	75
Les actions	75
6.1 Des actions prioritaires en matière de déplacement piétons	76
Contexte	76
Problématique	76
Objectif	76
Les actions	76
<i>Les itinéraires piétons à valoriser</i>	76
6.2 Le renforcement des itinéraires piétons adaptés à la circulation des Personnes à mobilité réduite	76
6.2 Le renforcement des itinéraires piétons adaptés à la circulation des Personnes à mobilité réduite	77
Contexte	77
Problématique	77
Objectif	77
Les actions	77
<i>le rappel des normes PMR</i>	77
<i>le rappel des normes PMR</i>	78
<i>Les mesures complémentaires pour les personnes mal voyantes</i>	79
Compétence	79
Echéancier	79

Financement.....	79
7. Fiches actions : les déplacements cyclables.....	80
Contexte	80
Problématique	80
Objectifs	80
Les actions	80
7.1 Le renforcement des liaisons cyclables	81
Contexte	81
Problématique	81
Objectif	81
Les actions	81
<i>Les liaisons au sein de Saint-Vith.....</i>	<i>81</i>
7.1 Le renforcement des liaisons cyclables (suite)	81
<i>les liaisons intercommunales.....</i>	<i>82</i>
<i>l'utilisation des lignes SNCB désaffectée comme itinéraire cyclable.....</i>	<i>83</i>
7.2 Mise en place d'un stationnement vélos	83
Contexte	84
Problématique	84
Objectif	84
Les actions	84
<i>Choix du matériel.....</i>	<i>84</i>
8. Fiches actions : les personnes à mobilité réduite.....	85
Contexte	85
Problématique	85
Objectifs	85
Les actions	85
8.1 Aménager des cheminements accessibles pour les PMR.....	86
Contexte	86
Problématique	86
Objectif	86
Les actions	86
<i>Eviter les obstacles gênant la bonne circulation des PMR.....</i>	<i>86</i>
<i>Aménager des cheminements confortables</i>	<i>87</i>
<i>Définition des itinéraires prioritaires.....</i>	<i>87</i>
<i>Adapter les traversées aux déplacements PMR.....</i>	<i>88</i>
Compétence	88
Echéancier	88
8.2 Créer davantage de places de stationnements dédiées	89
Contexte	89
Problématique	89
Objectif	89
Actions.....	89
<i>respecter les normes suivantes</i>	<i>89</i>
Le phasage opérationnel	90
Quel bilan ?	90
Les conclusions.....	90

1. Introduction

1.1 Rappel du contexte

Préambule

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de gestion et d'organisation de la commune. En effet, sa mise en place a pour objectif de définir les orientations à suivre en matière d'organisation du réseau viaire, de transport en commun et de déplacements de l'ensemble des modes doux (PMR, piétons, cyclistes).

Basée sur une démarche coopérative entre notre cabinet et les acteurs locaux, l'objectif du PCM est de permettre à la commune de coordonner ses actions à moyen et à long terme.

Objectifs

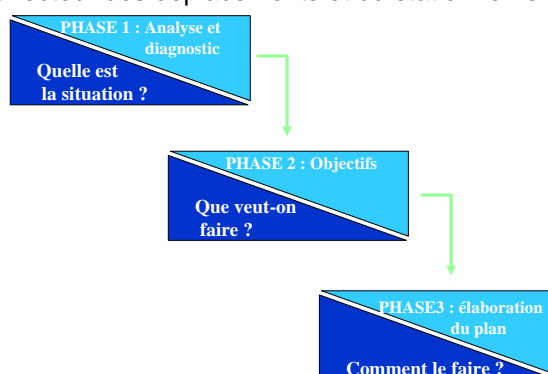
Le plan communal de mobilité vise à tendre vers la réalisation, la mise en pratique des principaux objectifs suivants :

- Gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité du territoire de la commune de Saint-Vith
- Réaliser un état des lieux de la situation actuelle (analyse et diagnostic)
- Déterminer les actions à mener en intégrant les objectifs et en déterminant un cadrage spécifique
- Proposer un plan de circulation cohérent, adapté aux problématiques du territoire et aux évolutions à venir

Déroulement de l'étude

L'étude se déroule en 3 grandes parties :

- Le diagnostic vise à établir un état des lieux de la commune, l'objectif est de mettre en avant les points forts et les points faibles du territoire. L'analyse de l'offre et de la demande en déplacement et en stationnement vise à identifier les dysfonctionnements et à en déterminer les causes. Cette première partie vise à définir clairement quelles seront les actions à mener par la suite.
- La deuxième phase de l'étude vise à proposer les actions d'aménagements à mener
- Enfin la troisième partie de l'étude a pour objectif de proposer des aménagements ciblés via des actions concrètes à mener sur le territoire. Cette dernière phase se concrétisera par un schéma directeur des déplacements et du stationnement.



1.2 Les propositions d'aménagement

Les fiches actions

Le plan Communal de Mobilité est un outil de gestion et d'organisation de la commune. En effet, sa mise en place a pour objectif de définir les orientations à suivre en matière d'organisation du réseau viaire, de transport en commun et de déplacements de l'ensemble des modes doux (PMR, piétons, cyclistes).

Ces objectifs se caractérisent par exemple par le fait de favoriser les déplacements en modes doux, de redonner de l'espace aux piétons, d'organiser la circulation et le stationnement pour qu'ils soient moins polluants aussi bien visuellement qu'au niveau sonore.

Concrètement des aménagements divers permettraient de renforcer la « qualité de vie » des habitants de Saint-Vith, en accord avec un développement à la fois harmonieux et ambitieux.

C'est dans ce cadre que nous proposerons **des fiches actions** détaillant des leviers d'actions concrètes pour résoudre les dysfonctionnements actuels et à venir à l'échelle du centre ville.

1.3 Les enjeux

les principaux enjeux

Sécurité routière

- Valoriser les entrées de ville
- Hiérarchiser le réseau viaire
- Sécuriser les axes dangereux notamment aux abords des écoles

Stationnement

- Réhumaniser la placette Altermiehmarkt
- Éviter tout stationnement gênant pour les déplacements des modes doux

Mode doux

- Favoriser et sécuriser les déplacements piétons
- Assurer les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Transport en commun

- Renforcer la desserte de la ville
- Adapter l'offre en fonction des périodes touristiques
- Créer un transport à la demande

2. Les perspectives de déplacement

2.1 Les évolutions à venir

Les potentiels de déplacements

Cette phase consiste à établir les potentiels de déplacement en fonction des projets sociaux et économiques identifiés aujourd'hui. Ces flux de déplacements seront ajoutés à la croissance « naturelle » de trafic actuel pour un horizon à 2017.

L'objectif de cette démarche est de mettre en évidence les zones susceptibles de connaître des dysfonctionnements :

- soit en terme de circulation
- soit en terme de sécurité

Cette prospective permettra de déterminer les aménagements nécessaires à la bonne pratique de Saint-Vith.

Il est difficile de prévoir les évolutions à une échéance de dix ans. En effet, le volume ne suit pas un déterminisme simple en fonction des évolutions de population et des emplois. Il existe de nombreux facteurs qui influenceront les volumes de trafic. Ceux-ci peuvent se segmenter en 2 grandes catégories :

- Les facteurs socio-économiques : ceux-ci dépendent de la dynamique démographique de la population, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,...
- Les facteurs liés aux conditions de déplacements : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, ...

Dans le cadre de cette étude, nous avons fait une estimation sur les données disponibles :

- ***Evolution démographique***

En vue des différents projets urbains développés au sein de la commune, et en particulier des projets immobiliers, la population résidente sera marquée par une augmentation significative dans les prochaines années.

2.1 Les évolutions à venir (suite)

Les potentiels de déplacements (suite)

La création de **100 à 150 nouveaux logements** va entraîner une augmentation de la population de l'ordre de **300 à 450 personnes** (en prenant une moyenne de 3 personnes par logement) et de **150 à 200 véhicules** supplémentaires. Sachant qu'une place de parking nécessite un espace d'au moins 25 m², il faudra prévoir et aménager plus de 3 750 m² de terrain réservé au stationnement de ces véhicules. A cela peut venir s'ajouter la problématique de la reconversion de la sucrerie pour l'instant en avenir mais dont l'impact sera conséquent sur le territoire communal.

Les nouveaux logements disposeront tous de leur propre espace de stationnement. Les besoins des résidents ne seront donc pas à prendre en compte dans le cadre de ces projets immobiliers mais uniquement en vue d'anticiper l'augmentation annuelle moyenne.

- ***Evolution du nombre de déplacements/personne/jour :***

L'évolution de la population de Saint-Vith est en légère baisse depuis ces dernières années. Cependant même si le nombre de résidents à l'année se maintient autour de habitants (résidents), le nombre de touristes est quant à lui relativement stable.

- ***Evolution de la distance moyenne /déplacement :***

Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans.

- ***Evolution des motifs***

Pourquoi se déplace t-on ? Aujourd'hui on peut distinguer les motifs de déplacements des touristes (rejoindre les chemins de randonnées, les pôles culturels....) de celui des résidents de Saint-Vith (navette domicile- travail, déplacements quotidiens vers les services de la ville...).

En quête d'espace naturel les touristes sont de plus en plus nombreux à fuir les espaces surpeuplés des littoraux pour des espaces de nature plus calmes, tels ceux présents autour de la commune.

3. Fiches actions : l'infrastructure routière

3.1 La classification du réseau viaire

Classification des voiries

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- ⇒ **dans une logique d'usager**, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- ⇒ **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- ⇒ **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage** contribuant à la politique des déplacements:
 - de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
 - d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

3.1 La classification du réseau viaire (suite)

Classification des voiries (suite)

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'utilisateur),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés e font, en outre, **par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

NIVEAU 2 : réseau de desserte régionale

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle de l'agglomération,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI I de la nomenclature wallonne.

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3.

3.1 La classification du réseau viaire (suite)

Classification des voiries (suite)

Il peut se traduire de la façon suivante:

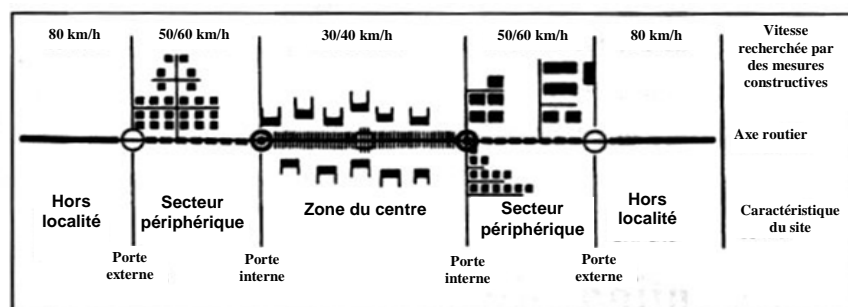
Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination.

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements.

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes :



Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

3.1 La classification du réseau viaire (suite)

Classification des voiries (suite)

NIVEAU 4 : les liaisons interquartiers

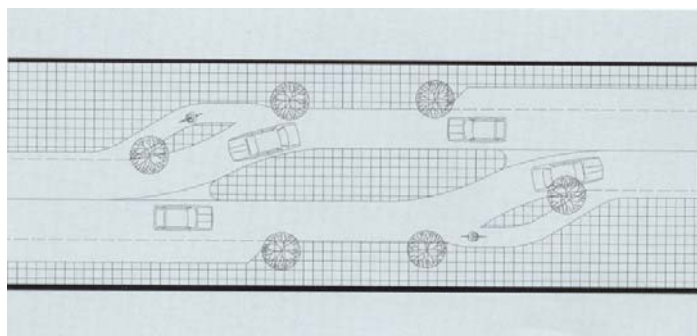
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



3.2 Le réseau national et régional

Contexte

La desserte de la commune est possible via un réseau relativement dense composé d'un maillage régional permettant une bonne desserte du territoire.

Cependant le diagnostic a permis de mettre en évidence certains dysfonctionnements constatés sur le territoire communal.

Problématique

Comment liaisonner les différents territoires de la commune ?

Quelle hiérarchie pour le réseau de voirie sur les territoires communaux ?

Comment améliorer les interconnexions entre le réseau local et le réseau de transit ?

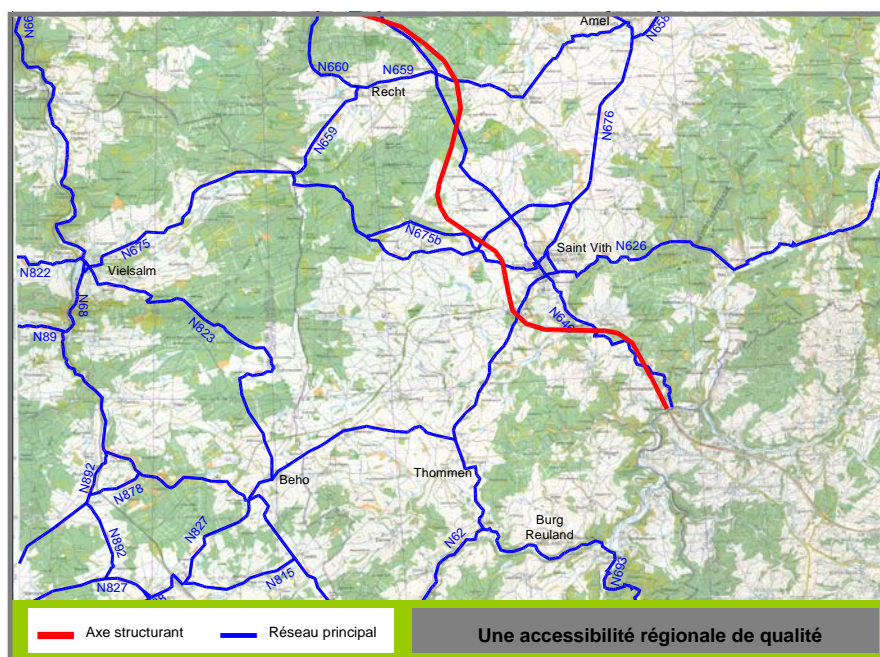
Objectif

Sécuriser les déplacements sur des axes assurant la desserte des principales polarités et équipements.

Fluidifier la circulation en faveur des bus sur les tronçons congestionnés.

Diminuer les nuisances liées au trafic routier notamment en traversée de secteurs résidentiels.

Renforcer les liaisons intercommunales.

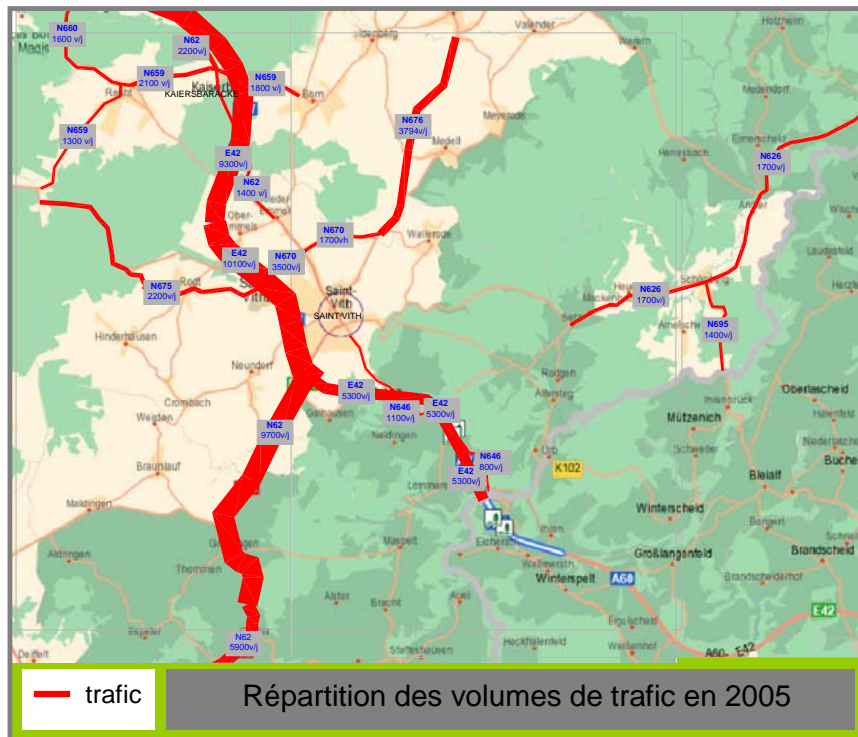


3.2 Le réseau national et régional (suite)

Actions

Déterminer les volumes de trafic actuel....

Les données de trafic actuel montrent une fréquentation relativement importante des axes principaux desservant le territoire :



Le réseau national et régional (suite)

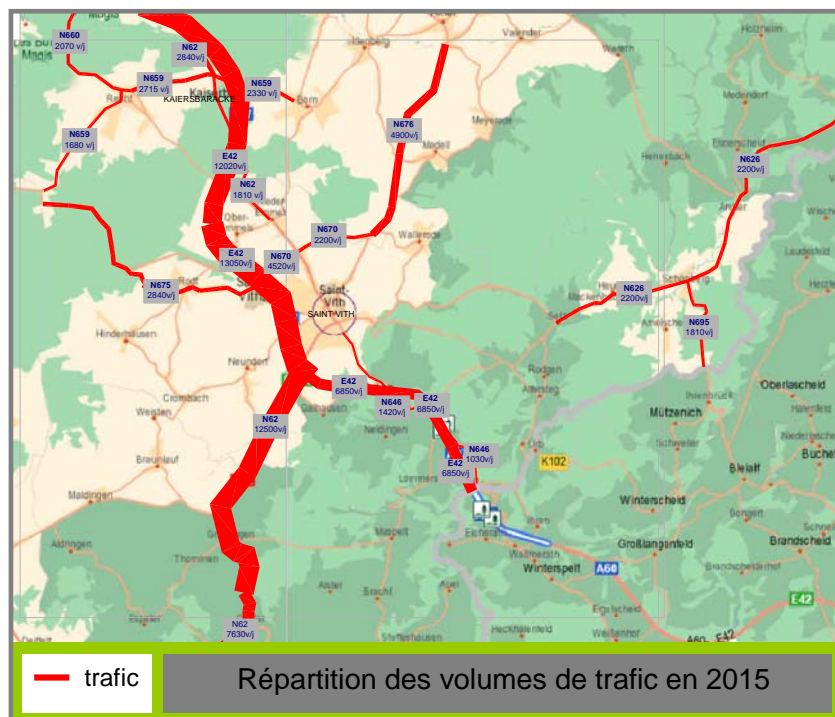
Actions (suite)

... *et à venir* Les données de trafic projeté montrent une forte hausse des volumes de trafic sur les 10 prochaines années :

Les hypothèses de calcul sont les suivantes :

Chaque année les volumes de trafic sont multipliés par 2,6/an. Ces données prennent en compte :

- l'évolution naturelle du trafic
- l'augmentation du taux de motorisation
- la croissance estimée de la population (nouveaux projets urbains)
- la présence de zones d'activités



Constat :

- En se basant sur une évolution des trafics ci-dessus, les taux de saturation n'atteindront pas les seuils limites de 70%.
- Cependant, la fréquence de ces pics de fréquentation étant peu élevée, il n'y a pas nécessité de transformer le réseau routier. L'augmentation des volumes de trafic n'aura pas d'impact négatif en terme d'organisation des déplacements à l'échelle régionale. ***Le gabarit des voiries permet de supporter ces évolutions.***
- Maintient d'une bonne accessibilité externe de la commune de Saint-Vith pour les dix ans à venir

3.3 Le réseau de desserte régionale

Contexte

Les nœuds d'échanges entre le réseau régional et l'échelle locale constituent des espaces de premier ordre. La sortie n°15 de l'autoroute (E42) en direction de la N62 est une zone particulièrement dangereuse. La vitesse des automobilistes et leur insertion sur la N62 demeure dangereuse et accidentogène.

Problématique

Comment améliorer les interconnexions entre le réseau local et le réseau de transit ?

Objectif

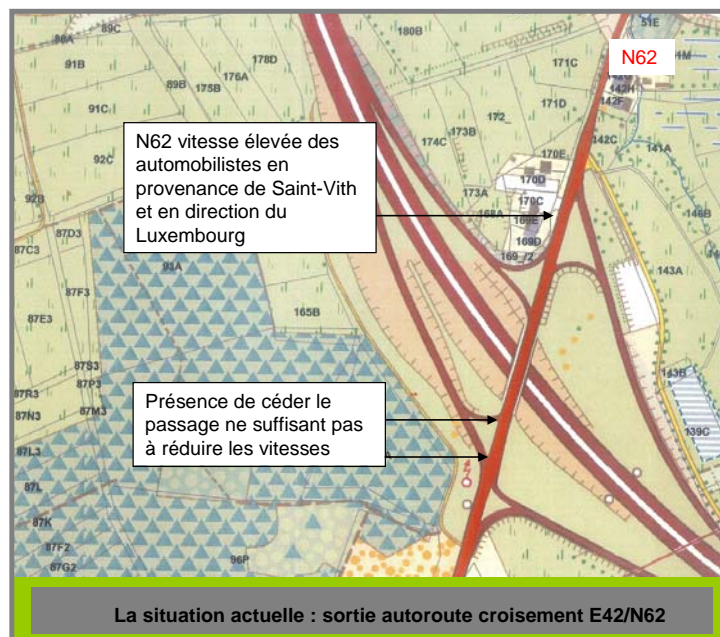
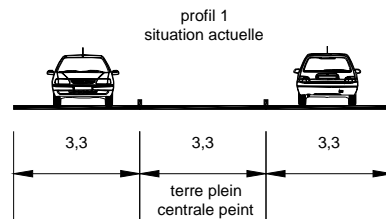
Sécuriser la zone, améliorer la lisibilité du croisement, modérer les vitesses

Actions

Desservir au mieux les différents territoires, sécuriser les axes routiers

Sécuriser la zone Actuellement la zone est caractérisée par plusieurs problématiques :

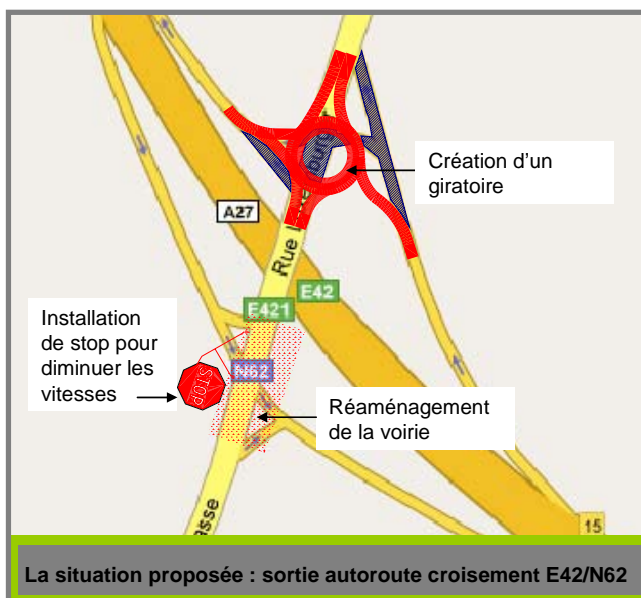
Le profil ci-dessous présente la coupe actuelle de la N62



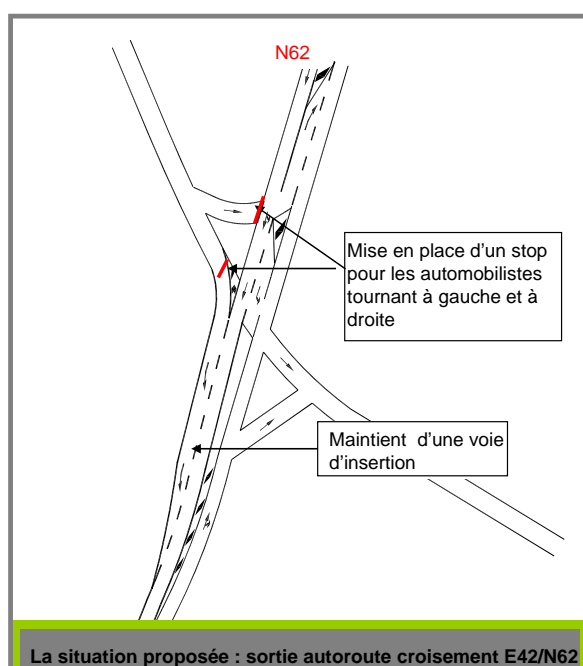
3.3 Le réseau de desserte régionale (suite)

Actions (suite)

Aménager un giratoire L'implantation d'un carrefour giratoire permettrait de changer le régime de vitesse autour du carrefour et ainsi de sécuriser les mouvements transversaux entrants et sortants.



Les « céder le passage » situés à la sortie n°15 au croisement avec le N62 seront remplacés par des « stop » afin de bien marquer l'arrêt des automobilistes. Il est préconisé de créer une voie d'insertion pour sécuriser les mouvements de tourne à droite.



3.3 Le réseau d'agglomération (suite)

Compétence MET

Echéancier Moyen à long terme

Financement MET

3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune

Contexte

Le territoire communal est composé de plusieurs entités réparties sur l'ensemble du territoire. Ces pôles sont liaisonnés via des axes sur lesquels des vitesses élevées sont souvent constatées.

Problématique

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées du territoire. La simple présence de panneaux d'entrée de villa ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite.

Objectif

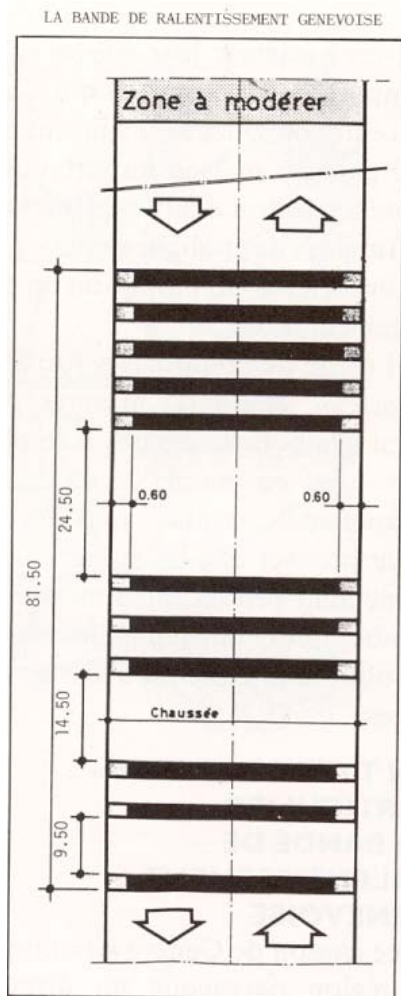
Modérer les vitesses sur ces axes, propice à la pratique de vitesses élevées

Actions

limiter la vitesse sur les liaisons intercommunales

Le principe à l'approche de l'entrée de l'agglomération est de créer **artificiellement**, une surestimation par l'usager de sa vitesse.

Des bandes généralement blanches, réalisées en résine, sont peintes en travers de la voie sur une distance de 100 à 200 m. L'espacement des bandes est variable. Elles sont de plus en plus rapprochées créant ainsi une impression d'accélération si elles sont franchies à vitesse constante.



Commune de Drap (Pays-Bas)

Message purement symbolique : à vocation indicative ces bandes n'ont aucun effet sur les vitesses. Ce type de marquage est recommandé aux abords des habitations pour éviter toute nuisance sonore pour les riverains.



3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

Actions (suite)

Sécuriser les liaisons intercommunales

Liaison Schönberg-Primer Berg :

N626 : revêtement abimé, absence de glissière de sécurité séparant la chaussée du fossé

Préconisation : installer des glissières sur toute la longueur de la voirie, aménager des bandes en amont de l'entrée de village pour interpeller l'automobiliste

Liaison Schönberg- Heuen :

N626 : virage dangereux, présence d'un arrêt de bus au cœur d'un virage

Préconisation : renforcer la présence de miroir réflecteur au sein de chaque virage, déplacer l'arrêt de bus sur une partie plus rectiligne de l'axe

Liaison Saint-Vith - Neundorf :

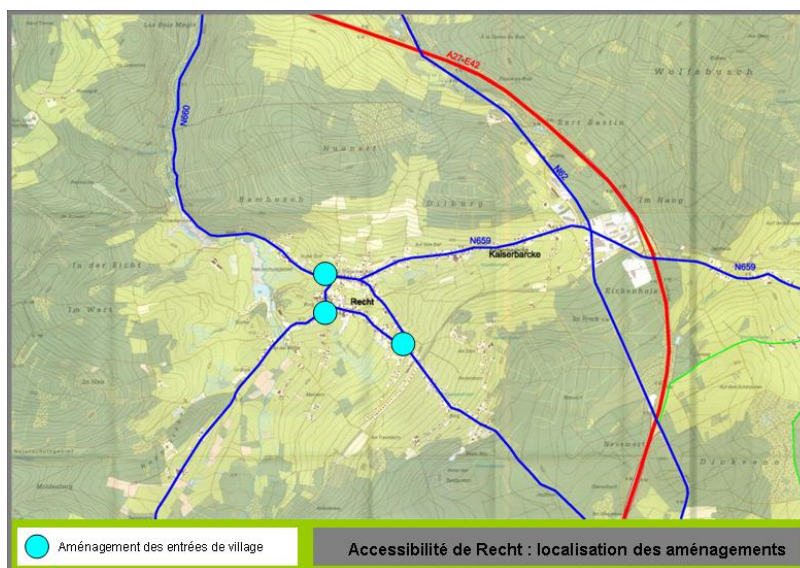
Fort dénivelé, absence de modérateur de vitesse

Préconisation : installer des bandes rugueuses en amont de l'entrée

Accessibilité de Recht

Fort dénivelé, absence de modérateur de vitesse

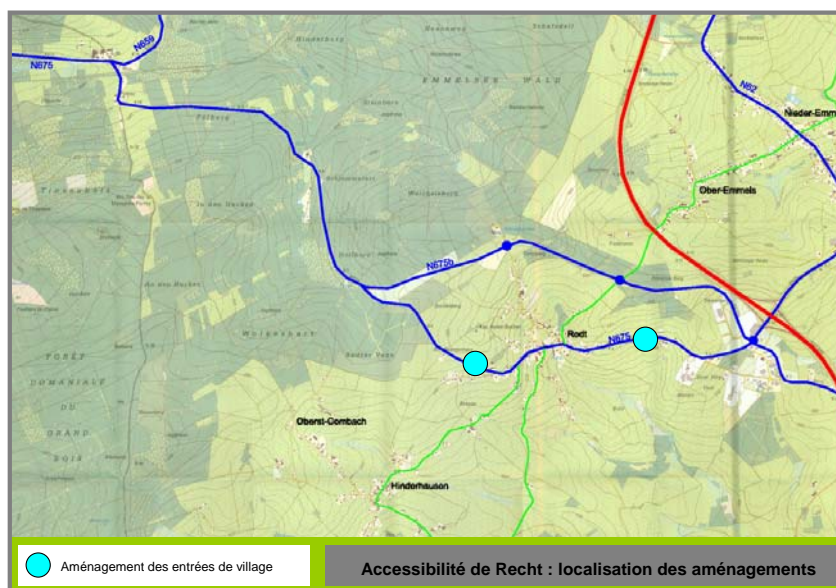
Préconisation : installer des bandes rugueuses en amont de l'entrée



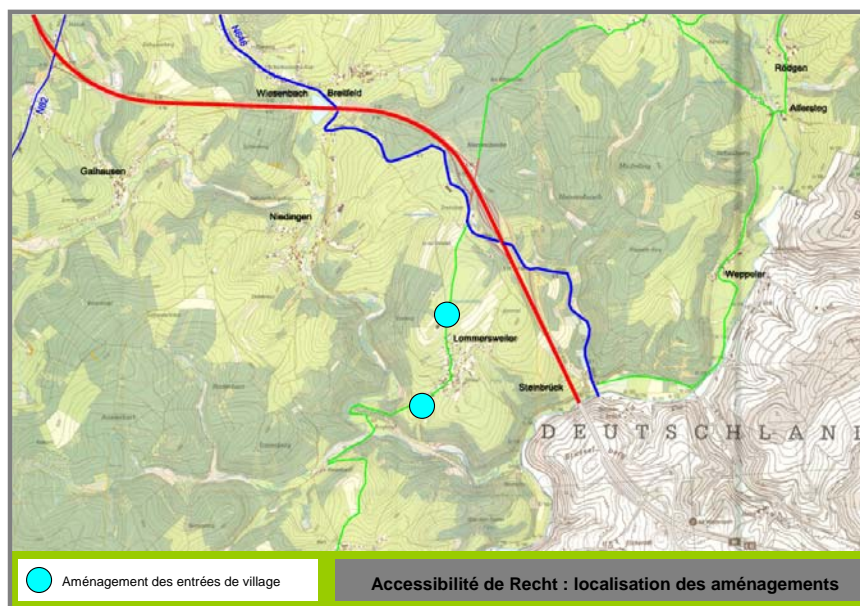
3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

Actions (suite)

Accessibilité de Rodt



Accessibilité de Lommersweiler



3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

Actions (suite)

Marquer les entrées de ville

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées du territoire. La simple présence de panneaux d'entrée de ville ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite.

Description de l'action :

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficace. C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement. Il existe différents types d'effets de porte, mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour attirer l'attention de l'automobiliste et l'inciter à ralentir.

Profil projeté de l'aménagement d'un effet de porte



Les objectifs de cet aménagement sont les suivants :

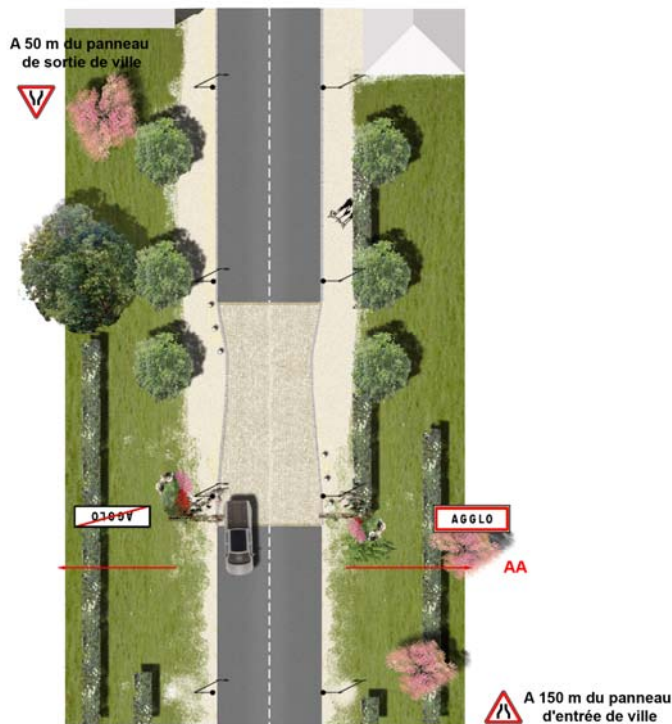
- Renforcer la visibilité des entrées de ville
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin d'éviter les flux de transit

3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

Actions (suite)

Illustration des aménagements à installer aux entrées de village :

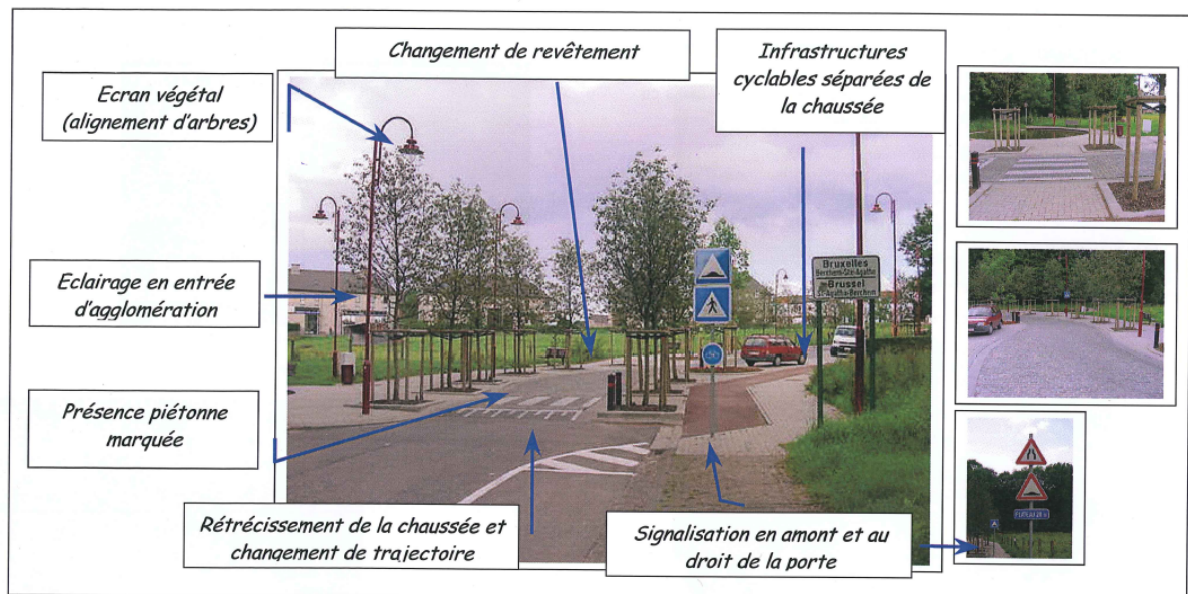
Rétrécissement version haute



L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre plein central le long de la zone de rétrécissement
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple)
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différente)
- Aménagement de bandes cyclables

Exemple d'aménagement d'un effet de porte



3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

Actions (suite)

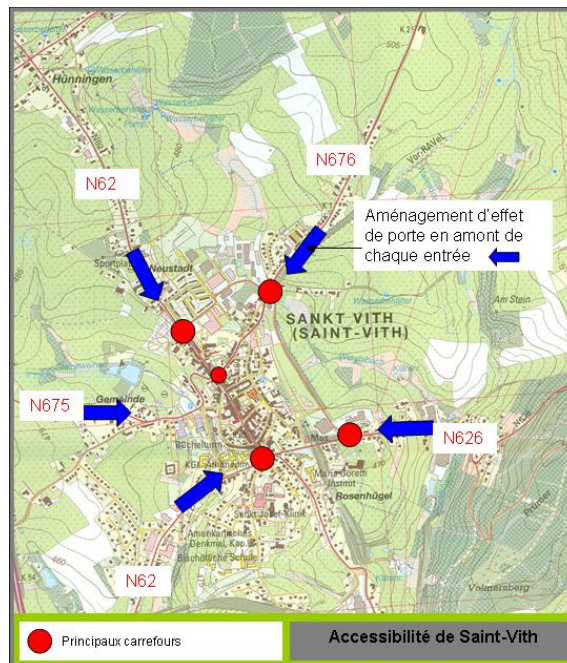
Aménager les entrées de villages

Accompagner ces aménagements par des zones de transition

En amont de cet effet de porte il convient d'aménager également une zone « tampon » ou zone de « transition » entre la rase campagne et l'effet de porte.



Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotement en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).



3.4 Le réseau de distribution et de liaison entre les pôles de la commune (suite)

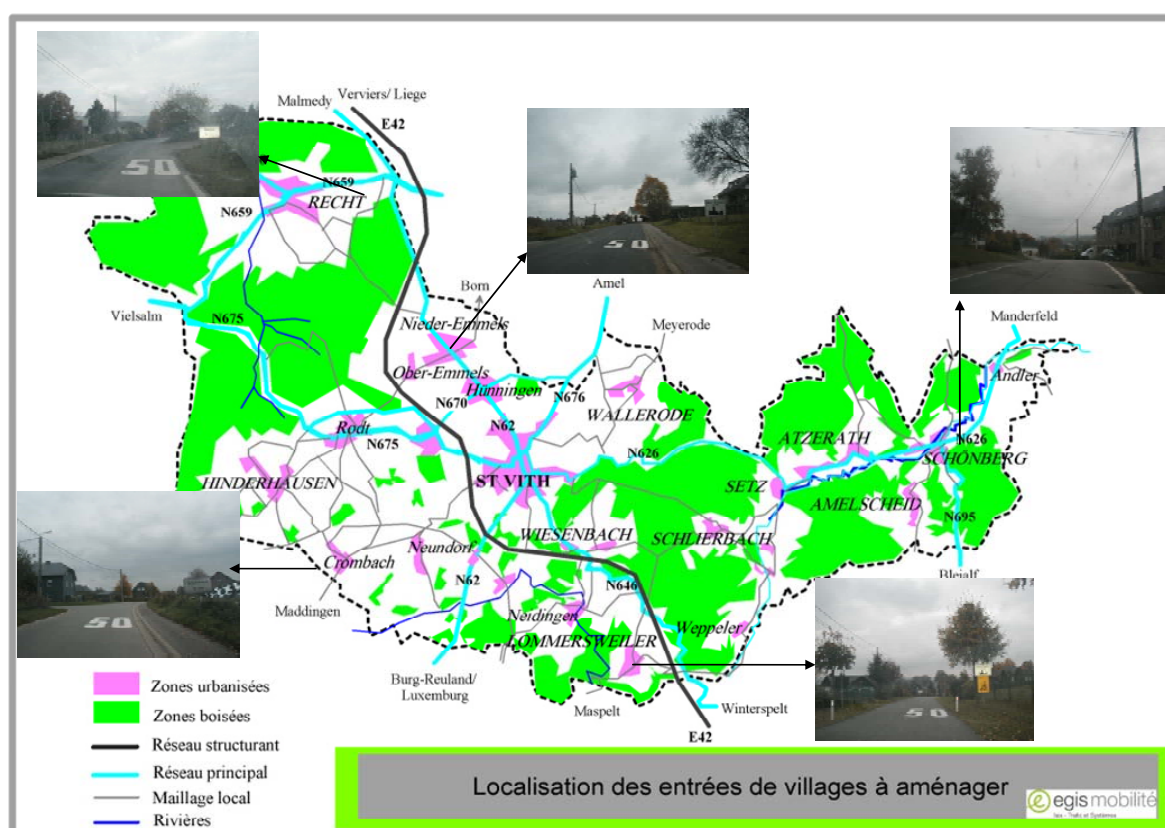
Actions (suite)

Localisation des aménagements

Il est préconisé d'aménager, via la mise en place d'effets de porte, les entrées de village suivantes :

- Schönberg, Lommerswiller, Nieder-Emmels, Recht, Hinderhausen, Neundorf, Saint-Vith

Il est recommandé de mettre en place des effets de porte similaire afin de créer **un rappel visuel** pour les automobilistes. Chaque effet de porte devra **être adapté au gabarit de la voirie** concerné afin d'attirer l'attention des conducteurs sans pour autant gêner la circulation.



Compétence

MET, commune

Echéancier

Moyen terme

Financement

MET, commune

3.5 Les liaisons interquartiers

Contexte

Au niveau local, les liaisons entre les différents quartiers sont possibles via un réseau relativement important de « pénétrantes ».

Problématique

A l'échelle du centre ville, les risques de dysfonctionnements se centralisent et apparaissent plus importants. Des problèmes de congestion sont fréquents aux heures de pointes du matin et du soir sur la Klosterstrasse, voie unique assurant la desserte de pôles générateurs du territoire.

Objectif

Assurer une desserte optimale de l'ensemble des quartiers existants en prenant en compte les évolutions de trafic à venir avec la construction du nouveau lotissement.

Actions

La création de nouvelles liaisons autour de la Klosterstrasse

La Klosterstrasse est une voie très empruntée dont le trafic ne cesse d'augmenter (présence d'école, de la clinique..). La création d'un nouveau lotissement va venir renforcer le problème de congestion déjà présent sur l'axe.



Le projet de création de voirie est le suivant :

- Création d'une 2X1 voie reliant la Klosterstrasse à la N62
- Création d'une 2X1 voie reliant la Klosterstrasse à la Wiesenbachstrasse

Il est préconisé d'aménager 3 giratoires afin d'assurer une bonne distribution des flux automobiles ainsi que la circulation des bus (*dimensionnement à adapter*).

3.5 Les liaisons interquartiers (suite)

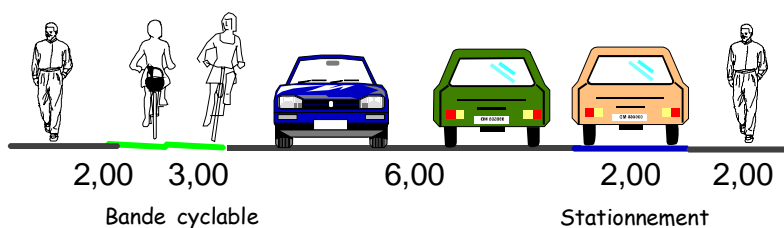
Actions (suite)

Le réseau viaire projeté

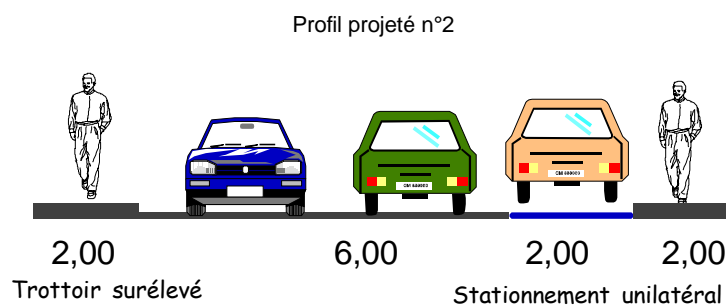
Il est recommandé d'aménager une voirie prenant en compte les déplacements des modes doux (piétons et cyclistes).

La zone est marquée par la présence de plusieurs pôles générateurs (école, clinique, lotissement), il est donc important d'assurer aux piétons des déplacements sécurisés via des cheminements relativement confortables.

Un stationnement unilatéral permet d'augmenter l'offre, notamment dans une zone très fréquentée où les besoins en stationnement sont croissants.



Le second profil est caractérisé par l'absence de bande cyclable. De ce fait le trottoir est surélevé afin de bien marquer la distinction entre l'espace piéton et la voirie. Le stationnement unilatéral est maintenu.



la création d'une nouvelle voirie sur l'ancienne ligne de chemin de fer

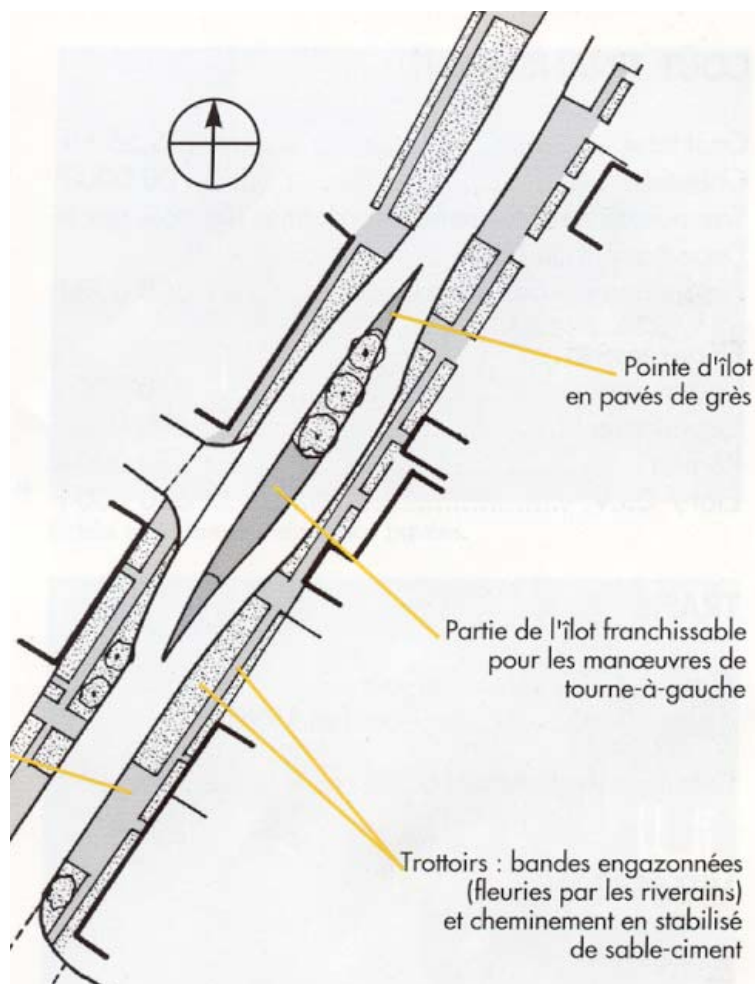
Il s'agit d'un des grands projets futurs de la commune. La création de cette voirie permettra de désengorger le trafic local en reportant le trafic sur cet axe.

3.5 Les liaisons interquartiers (suite)

Actions

Sécuriser les zones « à risques »

installation de modérateur de vitesse



Une chicane consiste à modifier le tracé de la rue en créant une sinuosité (courbe- contre courbe). Elle nécessite une contrainte de conduite négociable par une adaptation de la vitesse de franchissement. Elle décourage les vitesses excessives, en rompant l'alignement droit de certaines rues.

Ce dispositif tend à mettre la géométrie au service de la sécurité mais il pose toutefois un dilemme :

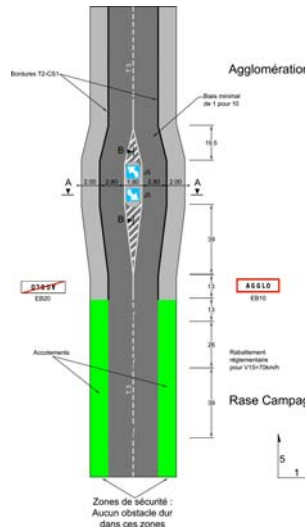
- ou la géométrie reste assez souple, non véritablement contraignante, et elle est inefficace,
- ou elle « se muscle » et risque de « piéger » des conducteurs dont certains, sans doute, sont imprudents, mais d'autres, aussi, simplement distraits.

La marge est donc étroite. Cette remarque est d'autant plus vraie pour les entrées d'agglomérations. Il est recommandé d'utiliser de rayons relativement grands et dégressifs afin "d'obtenir un effet d'alerte sans risque d'accident de perte de contrôle".

3.5 Les liaisons interquartiers (suite)

Actions (suite)

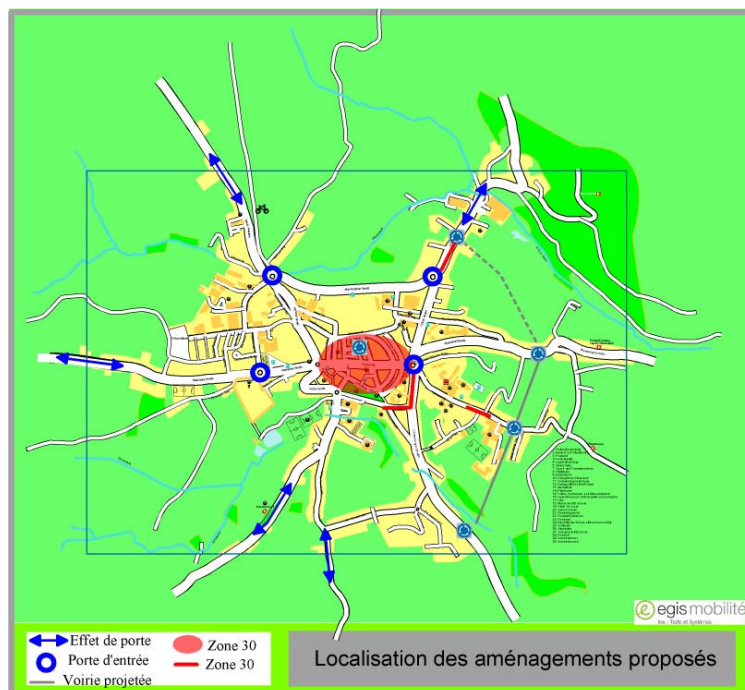
Sécuriser les zones « à risques »



Ces aménagements modérateurs de vitesse sont à appliquer sur plusieurs axes.



La carte ci-dessous localise les aménagements proposés sur Saint-Vith :



3.5 Les liaisons interquartiers (suite)

Actions (suite)

Localiser les axes concernés Aachener Strasse : organisé en 2X1 voie, l'axe est caractérisé par un tracé



Préconisation d'aménagement :



Une attention particulière doit être portée à la **sécurisation du passage piéton**, actuellement véritablement dangereux via les aménagements suivants : *renforcement éclairage, surélévation du passage, revêtement coloré et différencié.*

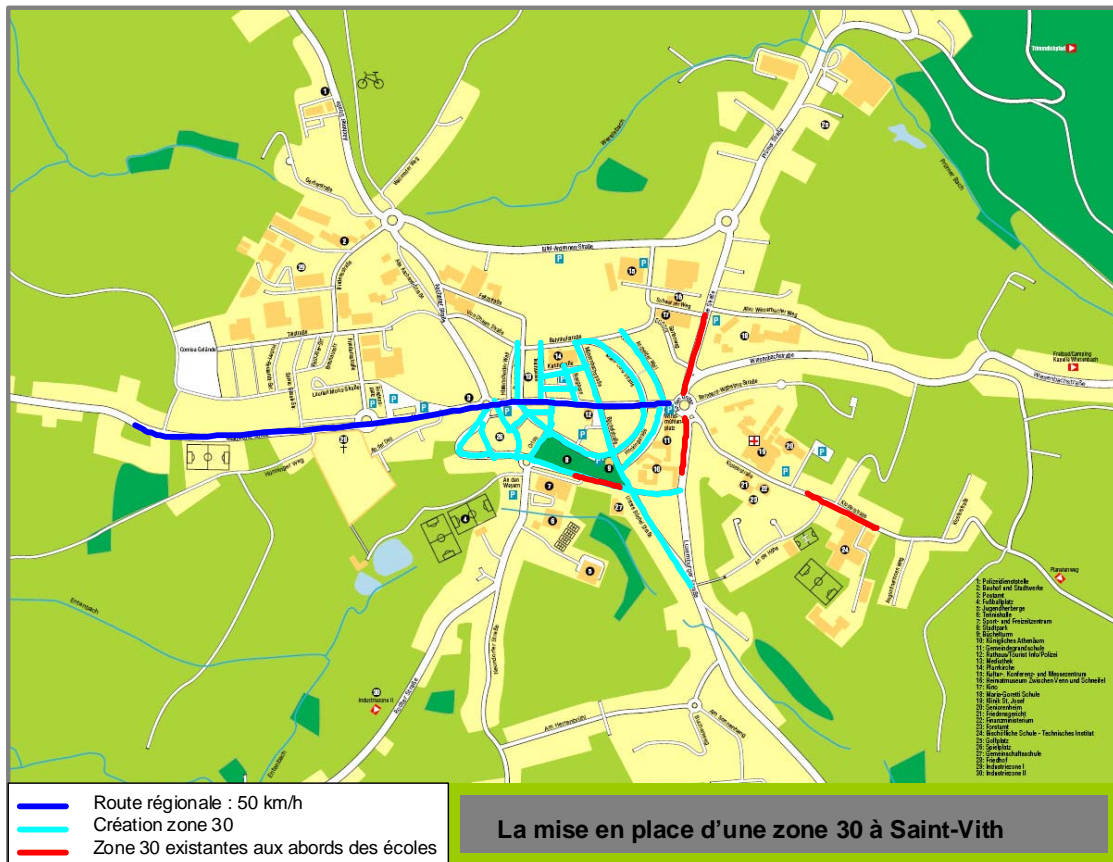
3.5 Les liaisons interquartiers (suite)

Actions (suite)

On ne constate pas de problèmes de vitesse au sein du centre ville de Saint-Vith. De ce fait la mise en place **d'une zone 30** relativement concentrée aux abords du centre ville est suffisante.

Cette zone 30 ne comprend cependant pas **la Hauptstrasse**, voirie régionale, dont la vitesse demeure limitée à 50km/h. La présence des nombreux aménagements sur cet axe font que dans la pratique les automobilistes roulent bien vite, souvent autour de 30km/heure.

Les principales actions à mener sur cet axe concerne **le renforcement de la visibilité des passages piétons**, dont la visibilité, en particulier sur la Hauptstrasse à diminuer.



Compétence MET, commune

Echéancier Court terme

Financement MET, commune

3.6 Les voiries locales

Contexte

Le maillage local de Saint-Vith et des villages environnants est composé de nombreuses rues relativement étroites qui liaisonnent les différents pôles générateurs du territoire.

Problématique

Le diagnostic a permis de soulever certains dysfonctionnements sur le réseau viaire local notamment en terme de problème de sécurité, de manque de visibilité et de vitesses élevées.

Objectif

Sécuriser l'ensemble du maillage local

Actions

mener des actions de sécurisation du réseau viaire

A l'échelle du centre ville de Saint-Vith :

Aachener Strasse



- installation de modérateur de vitesse

Talstrasse

- installation de modérateur de vitesse

Klosterstrasse :

Voie d'accès à la clinique organisée en 2X1 voies

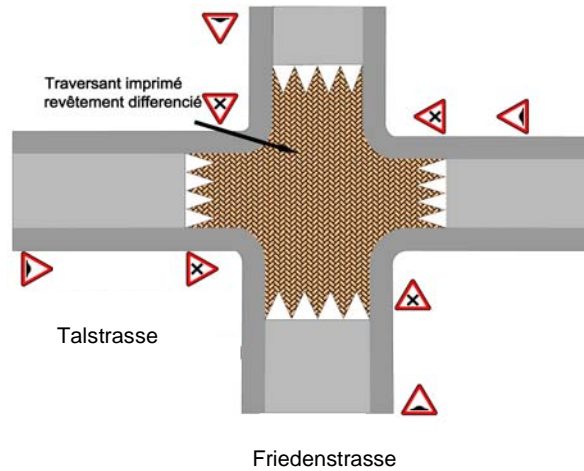
- installation de modérateur de vitesse

3.6 Les voiries locales (suite)

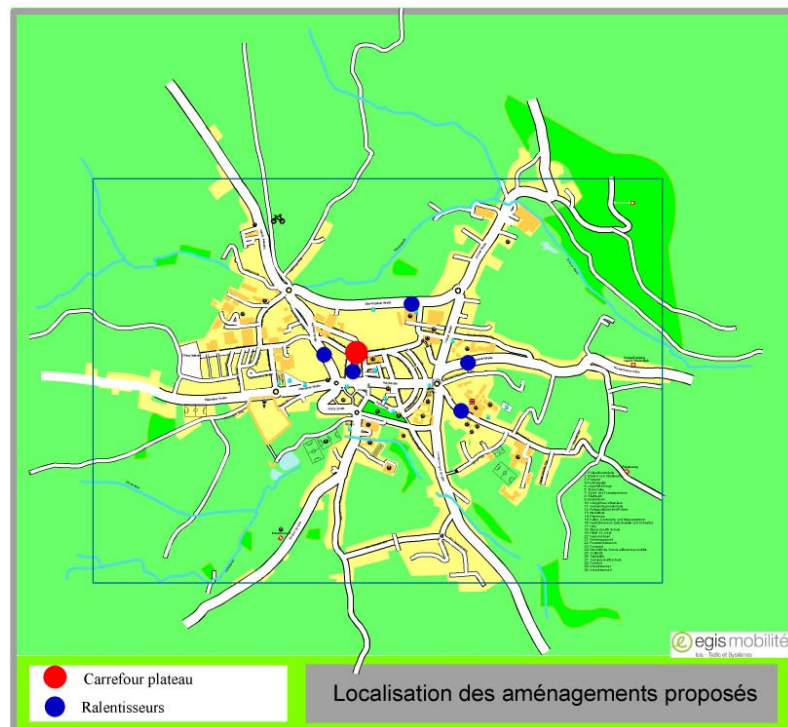
Actions (suite)

sécuriser les carrefours dangereux

Notons également la présence d'un carrefour relativement dangereux dans le cœur de Saint-Vith. Comme l'illustre le schéma ci-dessous la mise en place d'un carrefour plateau permettrait de sécuriser le croisement Talstrasse/ Friedenstrasse.



localisation des aménagements proposés



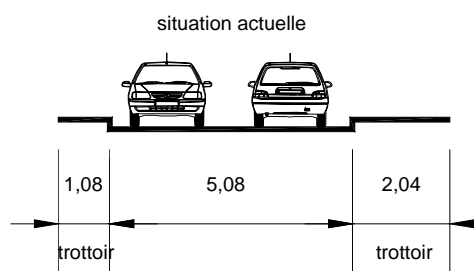
3.6 Les voiries locales (suite)

Actions (suite)

***mener des actions de
sécurisation du
réseau viaire***

Aménager la Klosterstrasse :

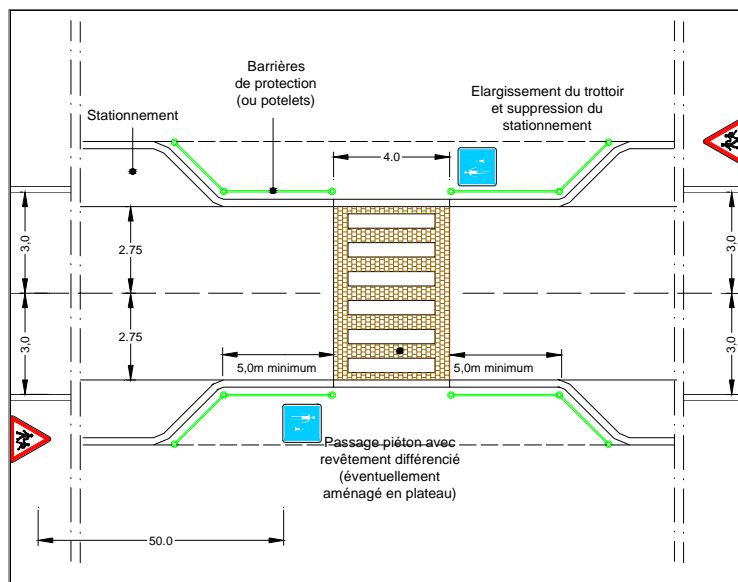
- voie de desserte à la clinique caractérisée par un fort trafic
- sécuriser les déplacements piétons par l'implantation de potelets
- créer un passage piéton devant l'entrée de la clinique
- installer des modérateurs de vitesse pour faire respecter les limites de vitesse (50km/h puis 30km/h aux abords de l'école)



3.6 Les voiries locales (suite)

Actions (suite)

créer une zone 30 La création d'une zone 30 sur une partie du centre pourra venir apaiser les vitesses des automobilistes.



- Rétrécissement de la chaussée à 2x2,75 mètres (voire 2x2,50 mètres) au niveau du passage piéton, de façon à réduire la longueur de la traversée et à inciter les automobilistes à ralentir.
- Rétrécissement de la chaussée à 2x2,75 mètres (voire 2x2,50 mètres) au niveau du passage piéton, de façon à réduire la longueur de la traversée et à inciter les automobilistes à ralentir.
- Stationnement supprimé au niveau du passage piéton, sur une longueur d'au moins 5 mètres de part et d'autre, de façon à assurer une bonne visibilité piéton/automobiliste.
- Implantation de part et d'autre du passage des potelets ou des barrières de protection
- Visibilité du passage piéton renforcée par le biais d'une signalisation réglementaire (panneau d'avertissement à 50 mètres du passage et panneau de position au droit du passage) et d'un éclairage adapté (nuances de couleur ou d'intensité au niveau du passage).
- Aménagement et protection du passage piéton par des coussins berlinois, permettant de réduire davantage la vitesse des automobilistes.

3.7 L'accessibilité des établissements scolaires

Contexte

Les établissements scolaires constituent des pôles générateurs de déplacements de premier ordre. Réparties sur l'ensemble du territoire au cœur des différentes entités. Afin de sécuriser l'ensemble des écoles il est préconisé la mise en place de différents aménagements ponctuels.

Problématique

Comment améliorer la desserte des établissements scolaires pour renforcer l'attractivité de la desserte en transport en commun.

Objectif

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Sécuriser les abords des écoles
- Assurer des cheminements piétons confortables et continus
- Organiser le stationnement aux abords des écoles (véhicules, bus)
- Développer des itinéraires cyclables aux abords de certaines écoles

Actions

Nous réaliserons nos propositions d'aménagements en fonction de 2 critères :

- Travail de terrain, connaissance du fonctionnement de chaque école
- Enquête de mobilité scolaire réalisée par le MET

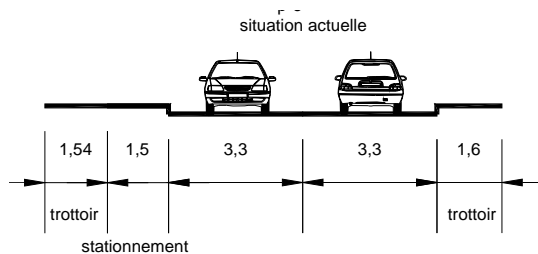
3.7 L'accessibilité des établissements scolaires

Actions (suite)

Gemeinde Grundschule

Constat :

- accès via la N62 (2X1 voies)
- zone 30, passage piéton, éclairage renforcé
- conflit automobilistes/ cars scolaires
- Congestion du rond point An den Linden à l'heure du matin notamment (..... véhicules)
- Largeur trottoir confortable (cf. profil N62 ci-dessous)



Préconisation :

- Installer des potelets sur les trottoirs pour protéger les piétons



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

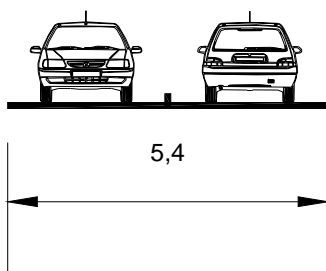
Actions (suite)

Königliches Athenäum

Constat:

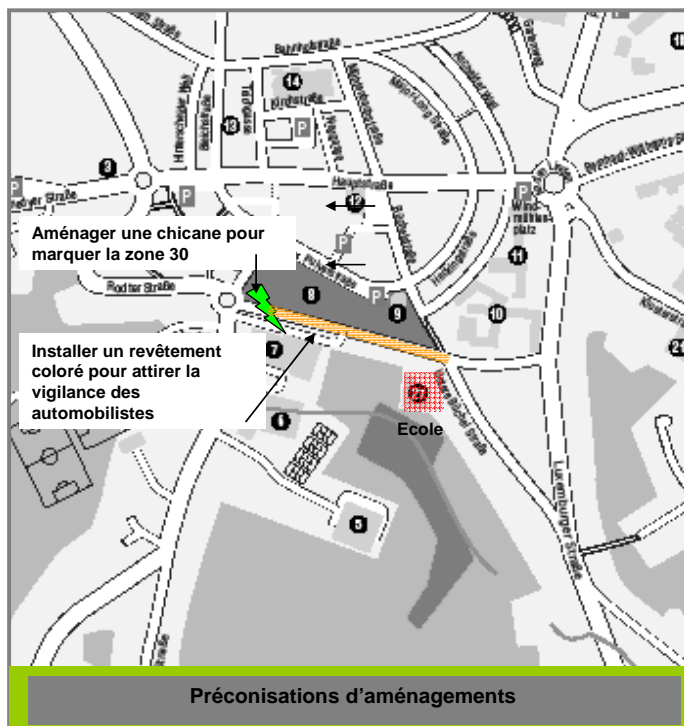
- accès via la Untere Buchelstrasse (en sens unique depuis la N62) puis à double sens à partir du carrefour plateau
- zone 30, passage piéton, éclairage renforcé
- stationnement latéral et parking dédié (sans contrôle d'accès)
- Largeur trottoir confortable (*cf. profil ci-dessous*)

situation actuelle



Préconisation:

- Installer des potelets sur les trottoirs pour protéger les piétons (si cela ne gêne pas le stationnement)
- Renforcer la visibilité du cheminement piéton permettant un accès direct du parking vers l'école
- Aménager un modérateur de vitesse pour marquer la zone 30
- Part Modal des déplacements des élèves :



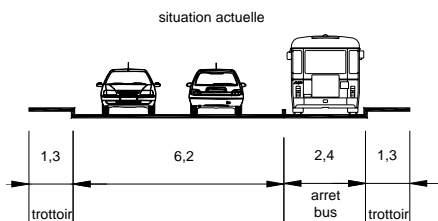
3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Maria-Goretti Schule

Constat:

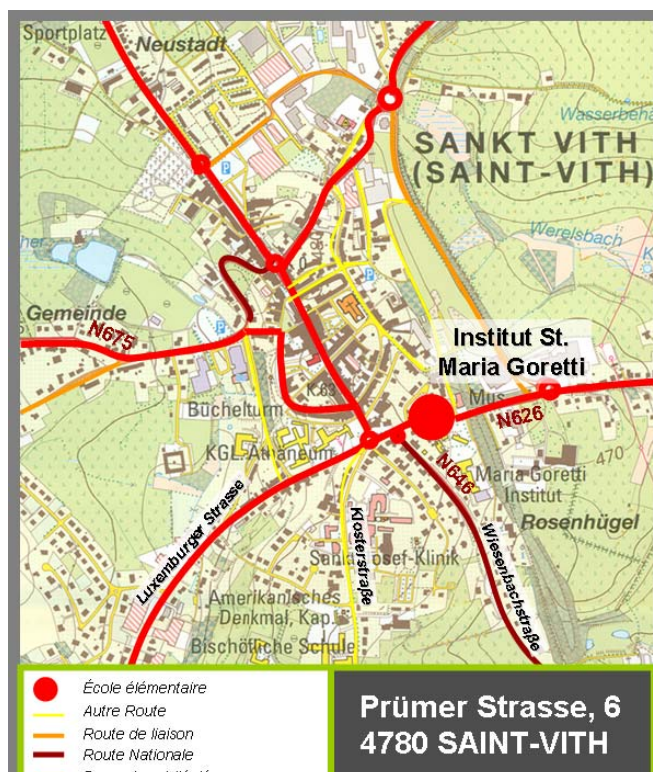
- accès via la Prümer Strasse
- zone 30, passage piéton, éclairage renforcé
- stationnement sur parking dédié sans contrôle d'accès
- Largeur trottoir relativement étroite (cf. profil ci-dessous)



Préconisation:

- Installer des potelets sur les trottoirs pour protéger les piétons
- Elargir la largeur des trottoirs à 1m50-2m minimum
- Aménagement de modérateur de vitesse pour marquer la zone 30 en particulier pour les automobilistes arrivant du nord
- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	66.7%	63.2%
A pied :	18.7%	21.1%
Bus – Tec :	14.6%	14.6%
Ramassage scolaire :	0%	1.2%



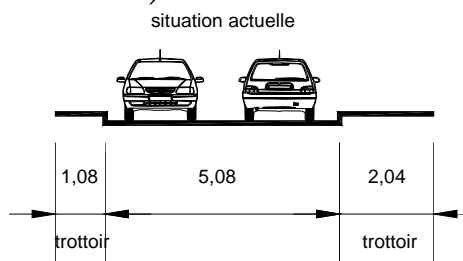
3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Friedensgericht

Constat:

- accès via la Klosterstrasse
- zone 30 à proximité de l'école
- stationnement sur parking dédié dans l'enceinte de l'école sans contrôle d'accès, conflit stationnement cars scolaires/automobilistes
- Largeur trottoir relativement étroite sur la Klosterstrasse (cf. profil ci-dessous)



Préconisation:

- Installer des potelets sur les trottoirs pour protéger les piétons notamment depuis le rond point An den Linden jusqu'à l'établissement
- Elargir la largeur des trottoirs à 1m50-2m minimum
- Aménager des modérateur de vitesse pour marquer la zone 30 et en particulier au croisement Klosterstrasse/ voie d'entrée établissement
- Réorganiser la zone de stationnement en créant un marquage au sol approprié pour les cars/ automobilistes



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Schönberg

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	50%	41.7%
A pied :	7,3%	13.5%
Vélo :	3.1%	3.1%
Bus – Tec :	11.5%	14.6%
Ramassage scolaire :	28.1%	27.1%

- 51%** des élèves sont à une distance \leq à **1 km**

Préconisation:

- améliorer la visibilité du passage piéton situé aux abords de l'école (couleur, revêtement) pour une meilleure lisibilité de la traversée.
- Installer des potelets de sécurité devant l'établissement.



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Recht

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	88.5%	86.9%
A pied :	7.7%	9.2%
Vélo :	3.8%	3.8%

=> Part importante de la **voiture**

- Potentiel d'utilisation des *transports scolaires* pour venir à l'école : **80.8%** des élèves.
- présence d'aménagements modérateurs de vitesse devant l'école pour sécuriser les axes

Préconisation:

- installer une signalisation d'animation (type crayon) aux abords de l'école pour renforcer la visibilité de l'établissement
- aménager des trottoirs plus confortables notamment près de l'église ou ceux-ci sont relativement étroits



Assurer des cheminements piétons continus

- Projet de réaménagement de la traversée du village, la voirie sera prochainement refaite



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Crombach

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>
Voiture :	71.1%	71.1%
A pied :	23.7%	23.7%
Vélo :	5.3%	5.3%

- 52.6% des élèves sont à une distance \leq à 1 km.
- Potentiel d'utilisation des transports scolaires pour venir à l'école : 60.5% des élèves.

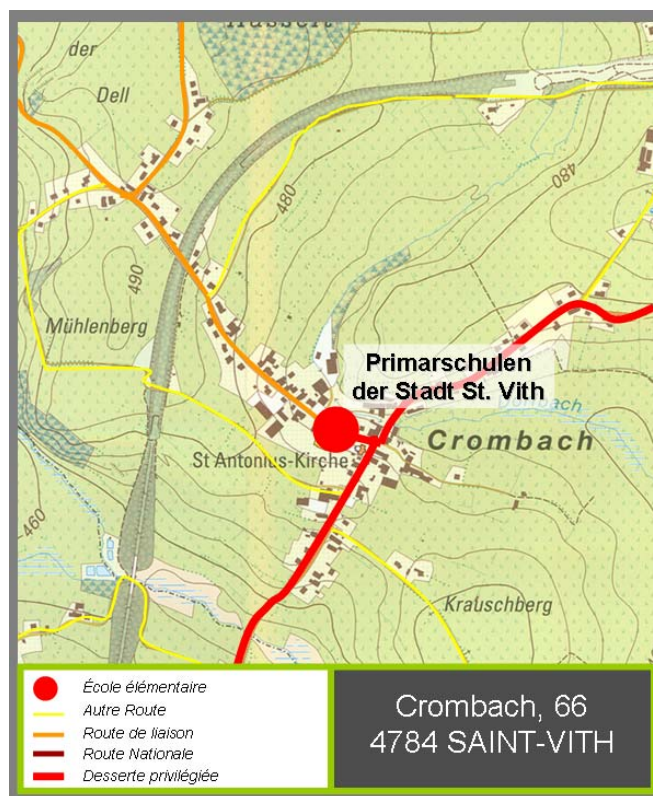
- présence d'aménagements modérateurs de vitesse devant l'école pour sécuriser les axes

Préconisation:

- installer une signalisation d'animation (type crayon pour uniformiser la visibilité de l'ensemble des écoles via le même symbole)



- renforcer le confort des arrêts TEC notamment pour l'attente des usagers, enfants. Le potentiel d'utilisation des TC est intéressant et il conviendrait de renforcer la qualité du service proposé.



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Wallerode

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	37.9%	20.7%
A pied :	62.1%	79.3%

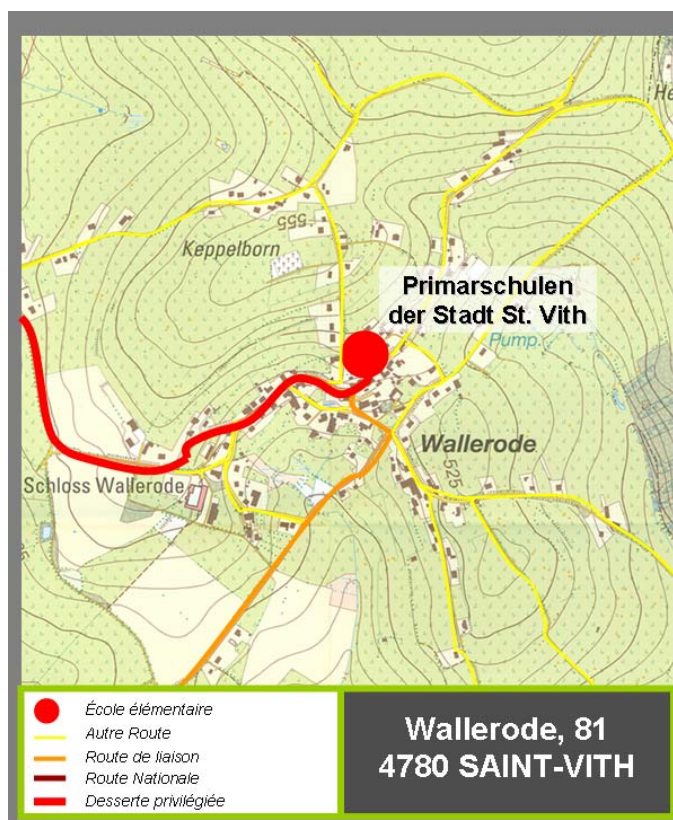
- 93.1%** des élèves sont à une distance \leq à **1 km**
- Potentiel d'utilisation de la *marche à pied* pour venir à l'école : **70%** des élèves.
- Potentiel d'utilisation du *vélo* pour venir à l'école : **53.6%** des élèves.

Préconisation:

- Renforcer prioritairement les cheminements piétons (continuité, sécurité) afin d'optimiser les déplacements piétons
- Créer une piste cyclable le long de la route principale afin de favoriser les déplacements cyclables, installer un abri vélos en bas de la cote ou se situe l'école.



Ecole située dans une côte



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Neidingen

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

Aller

Voiture : **92%**

A pied : 8%

Retour

Voiture : **84%**

A pied : 16%

=>Part importante de la **voiture**.

- 52%** des élèves sont à une distance <= à **1 km**
- Potentiel d'utilisation du *bus ou du train* pour venir à l'école : **64%** des élèves.
- présence d'aménagements modérateurs de vitesse devant l'école pour sécuriser les axes.

Préconisation:

- renforcer les déplacements piétons (continuité, sécurité) afin d'optimiser les déplacements alternatifs à la voiture



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Emmels

Constat:

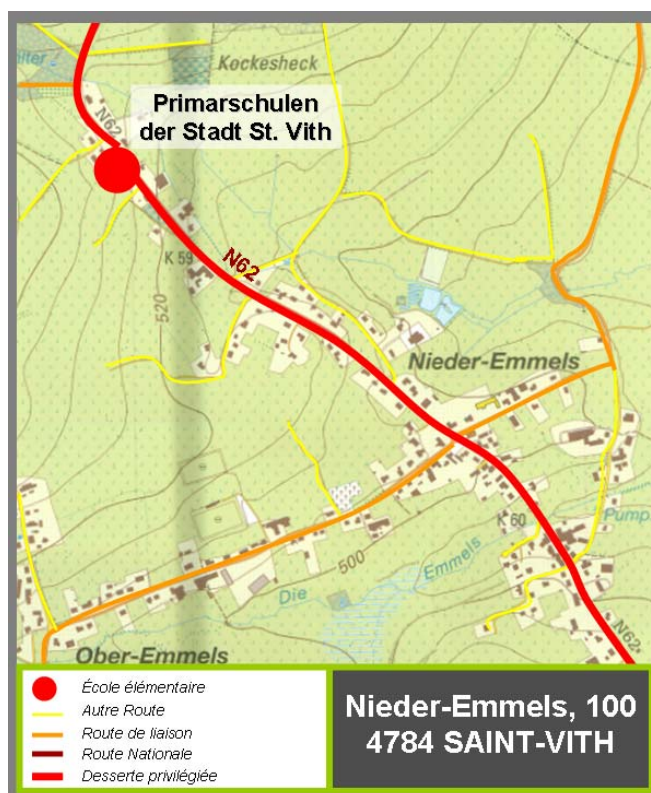
- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	74.7%	69.9%
A pied :	19.3%	24.1%
Vélo :	6%	6%

- 55.6%** des élèves sont à une distance \leq à **1 km**
- Potentiel d'utilisation du transport scolaire pour venir à l'école : **62.7%** des élèves.

Préconisation:

- Renforcer la visibilité du passage piéton (surélévation passage ou mise en place d'une couleur différenciée)
- Installer des potelets aux abords de l'école pour éviter le stationnement sauvage empiétant sur les trottoirs



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Rodt

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

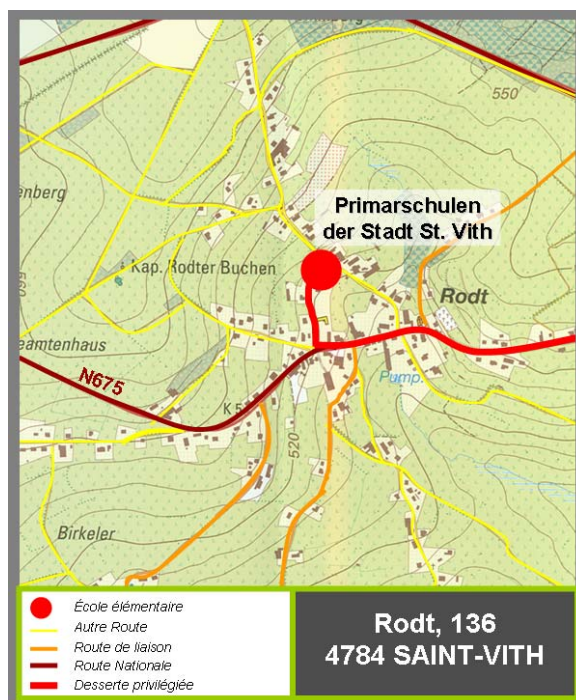
	<i>Aller</i>	<i>Retour</i>
Voiture :	52.8%	52.8%
A pied :	20.8%	24.5%
Vélo :	26.4%	22.6%

=> Part importante du **vélo**

- 81.1%** des élèves sont à une distance \leq à **1 km**.
- Potentiel d'utilisation de la *marche à pied* pour venir à l'école : **76.9%** des élèves.
- Potentiel d'utilisation du *transport scolaire* pour venir à l'école : **60.4%** des élèves.
- Potentiel d'utilisation du *bus ou du train* pour venir à l'école : **64.2%** des élèves.
- présence d'aménagements modérateurs de vitesse devant l'école pour sécuriser les axes

Préconisation:

- il est inutile de renforcer les aménagements modérateurs de vitesse sur la zone, les vitesses sont bien respectées
- installer des potelets de sécurité aux abords des écoles pour protéger les piétons à l'entrée de l'école et éviter le stationnement sauvage



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Actions (suite)

Ecole de Hinderhausen

Constat:

- Part Modal des déplacements des élèves :

	<u>Aller</u>	<u>Retour</u>
Voiture :	85.4%	85.4%
A pied :	14.6%	14.6%

Préconisation:

- installer des potelets de sécurité aux abords des écoles pour protéger les piétons à l'entrée de l'école et éviter le stationnement sauvage

- 65.9%** des élèves sont à une distance \leq à **1 km**
- Potentiel d'utilisation du *vélo* pour venir à l'école : **52.6%** des élèves.
- Potentiel d'utilisation du *transport scolaire* pour venir à l'école : **68.3%** des élèves.
- Potentiel d'utilisation du *bus ou du train* pour venir à l'école : **61%** des élèves.
- présence d'aménagements modérateurs de vitesse devant l'école pour sécuriser les axes.



3.7 L'accessibilité des établissements scolaires (suite)

Compétence MET, commune

Echéancier Moyen terme

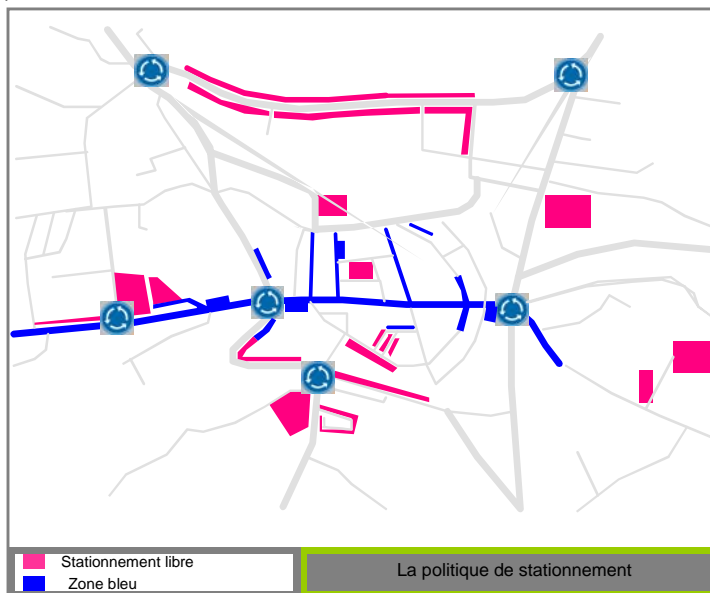
Financement MET, commune

4. Fiches actions : le stationnement

Contexte

Disposer d'une offre en stationnement homogène est une priorité pour la commune. Bien qu'étant une des fonctions les plus consommatrices d'espace, l'offre en stationnement demeure un atout pour l'accessibilité des centres urbains.

Au sein de Saint-Vith, le stationnement est caractérisé par un usage différencié, notamment au sein de la zone bleu (*stationnement limité dans le temps*).



L'offre en stationnement est quantitativement suffisante sur la commune. Répartie sur plusieurs sites dédiés et sur voirie, l'offre est gratuite sur l'entièreté du territoire.

Les constats établis sont les suivants :

- bon fonctionnement de la zone bleu, rotation fréquente des véhicules, peu de véhicules ventouses (-5%)
- taux d'occupation importante de la zone bleu tout au long de la journée

Problématique

Quelle priorité définir dans l'organisation du stationnement ?

Objectif

Etablir un plan de stationnement précisant les mesures à prendre afin :

- D'optimiser les espaces publics disponibles
- D'améliorer le fonctionnement des activités des centres de l'ensemble des entités composant le territoire

Description des actions

Les actions à mener sur le territoire sont les suivantes :

- Action 1 : le réaménagement de la place Alter Viehmarkt
- Action 2 : le renforcement des espaces de stationnement dédié
- Action 4 : la prise en compte du stationnement dédié aux livraisons

4.2 Le renforcement des places de stationnement dédiées aux PMR

Contexte

La gestion du stationnement est un atout indispensable pour le bon fonctionnement du centre de Saint-Vith. Les places de stationnement sont concentrées sur le centre ville.

Problématique

Comment renforcer la prise en compte des déplacements PMR et favoriser l'ensemble de leur déplacement ?

Objectif

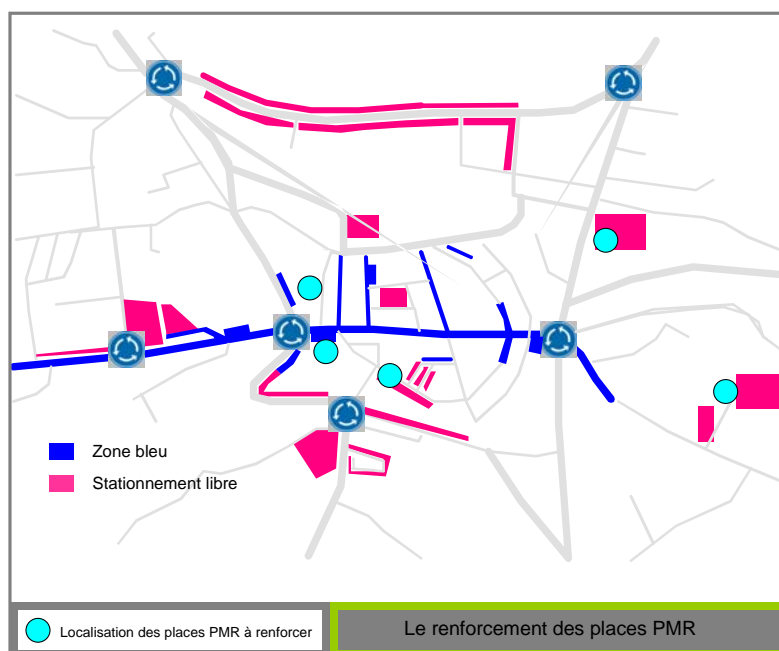
Favoriser la rotation des véhicules en stationnement au sein et aux abords du centre ville.

Les actions

La réglementation en vigueur définit la création d'une place de stationnement PMR pour 25 places de stationnement créées. La commune de Saint-Vith dispose de places dédiées près de l'ensemble des pôles générateurs. Cependant, la prise en compte des personnes à mobilité réduite doit toujours demeurer constante.

renforcer les places de stationnement dédié

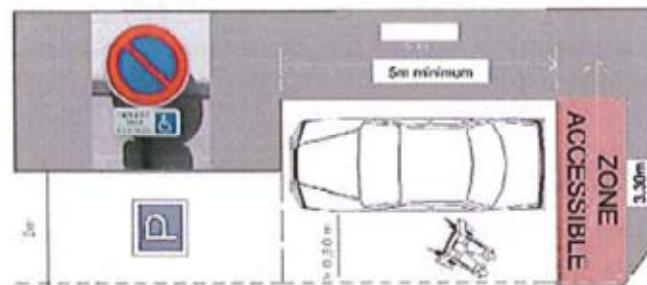
Il est préconisé de renforcer les places de stationnement dédiées près des pôles générateurs :



4.2 Le renforcement des places de stationnement dédiées aux PMR (suite)

Les actions (suite)

Les fiches techniques du MET reprennent les grands principes à appliquer en terme de stationnement. Issues du « *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* », les illustrations ci-dessous rappellent les mesures à respecter et à appliquer sur le territoire communal



Exemple d'aménagement



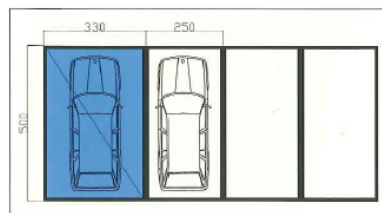
Stationnement parallèle :

LES NORMES POUR LE STATIONNEMENT PARALLÈLE

- | | |
|-----------------------------------|---|
| Longueur: | • 5 m. |
| Largeur: | • 3,30 m. |
| Signalisation verticale: | • bien visible et apposée devant l'emplacement (panneau E9 + additionnel avec logo du chaisard). |
| Signalisation horizontale: | • via marquage au sol du logo « chaisard ». |
| Couleur bleue au sol: | • dans le cas où un revêtement coloré est utilisé, on sera attentif à la bonne adhérence de celui-ci. |



Figure 1: panneau E9 (avec logo «chaisard»). © GAMAH



Figures 2 et 3: le stationnement parallèle. © GAMAH

4.2 Le renforcement des places de stationnement dédiées aux PMR (suite)

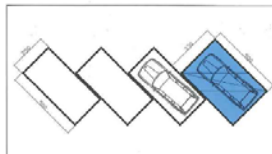
Les actions (suite)

Stationnement longitudinal :

LES NORMES POUR LE STATIONNEMENT LONGITUDINAL

LES NORMES POUR LE STATIONNEMENT EN ÉPI

- Longueur:**
- 5 m.
 - 3,30 m.
- Largeur:**
- 3,30 m.
- Signalisation verticale:**
- bien visible et apposée devant l'emplacement (panneau E9 + additionnel avec logo du chaisard).
- Signalisation horizontale:**
- via marquage au sol du logo « chaisard ».
- Couleur bleue au sol:**
- dans le cas où un revêtement coloré est utilisé, on sera attentif à la bonne adhérence de celui-ci.



Figures 4 et 5: le stationnement en épi. © UNIPH et METO 034 0705281

Accessibilité des trottoirs depuis l'emplacement de parking!

Il est important que la personne en chaise roulante utilisant un parking PMR situé au niveau de la voirie puisse rejoindre le trottoir à proximité de son emplacement de parking.

Deux solutions sont envisageables:

- l'inflexion de trottoir à proximité des emplacements de parking réservés aux personnes à mobilité réduite;
- la surélévation de ces emplacements pour qu'ils atteignent le même niveau que les trottoirs. Ils permettent ainsi au chaisard de sortir de son véhicule déjà au niveau du trottoir et de continuer son cheminement sur celui-ci.



Figure 8: le trottoir doit être accessible aux PMR depuis le stationnement. © METO 034 0705281

Compétence

MET, commune

Echéancier

Moyen à long terme

Financement

Multiple : MET, commune

4.3 La prise en compte du stationnement des livraisons

Contexte

Actuellement aucun horaire pour le délai de livraison n'existe sur le territoire. Les livreurs stationnement sur la chaussée ce qui occasionne des problèmes de congestion.

Problématique

L'absence de réglementation des livraisons engendre des problèmes de circulation.

Objectif

Déterminer une politique de stationnement propre aux livraisons et qui peut également être utilisée pour les PMR. La mise en place de ce service tend à améliorer durablement le cadre de vie des riverains (stationnement des livreurs gênant pour la circulation) et à améliorer l'accessibilité de tous aux lieux d'habitat et d'activités.

Les actions

Mise en place de « **bornes intelligentes** » :

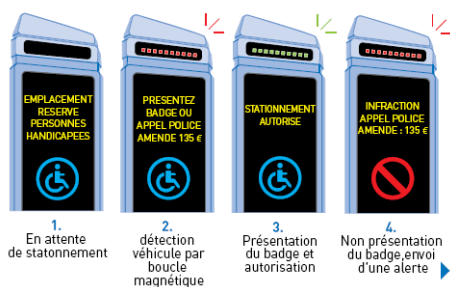
Définir une heure de livraison et des emplacements dédiés

Afin d'organiser les livraisons au sein du territoire, il est préconisé de définir une tranche horaire, au sein de laquelle celles-ci sont autorisées.

- 1) Gérer les places de parking réservées
- 2) Autoriser le parking aux usagers courants selon des plages horaires définies
- 3) Autoriser le parking aux ayants-droit pendant une durée définie et/ou en débitant un compte si le parking est payant.



Exemple d'application et de fonctionnement :



4.3 La prise en compte du stationnement des livraisons (suite)

Les actions (suite)

- Un système qui tient compte de 3 étapes importantes : information,



- dissuasion,



- répression



4.3 La prise en compte du stationnement des livraisons (suite)

Les actions (suite)

L'installation de ces bornes automatiques pourrait gérer à la fois le stationnement des livraisons (définition d'horaires au préalable) et des PMR pour une optimisation des places de stationnement tout au long de la journée.

Il est donc préconisé de développer ces bornes en leur attribuant une fonction mixte.

Compétence

MET, commune

Echéancier

Moyen terme

Financement

Multiple : Etat, MET, commune

5. Fiches actions : les transports en commun

Contexte

Les enjeux de développement des modes de transport tendent à favoriser les déplacements collectifs, moins onéreux et plus écologiques que les déplacements individuels motorisés.

Problématique

Le réseau de transport en commun est-il adapté à la diversité du territoire ?

Quelle priorité doit-on réserver sur la voirie aux bus ?

Quel service TC ou service à la demande, mettre en œuvre pour desservir les secteurs de faible densité ?

Quel service TC ou service à la demande, mettre en œuvre pour desservir les secteurs de faible densité ? Quel périmètre d'action proposer ? A l'échelle communale ou intercommunale ?

Objectif

Pour les objectifs et les propositions nous souhaitons suggérer, vu l'offre déjà fort riche, des optimisations de l'exploitation TC existante notamment au niveau ferroviaire afin de permettre de :

- Faciliter certaines correspondances
- Suggérer l'augmentation de la capacité de certains trains
- Le cas échéant développer une offre complémentaire
- Identifier des pistes potentielles en matière de transport à la demande

Description des actions

Les actions à mener sur le territoire sont les suivantes :

- Action 1 : la mise en place d'un transport à la demande
- Action 2 : le développement d'un service TEC spécifique
- Action 3 : le renforcement des liaisons vers les pôles SNCB et de l'intermodalité

5.1 La mise en place d'un TAD

Contexte

L'étalement des différents pôles de vie, les dernières évolutions démographiques, marquées par un vieillissement de la population, ont conduit à l'émergence de nouveaux besoins en matière de services. Les collectivités assurent aujourd'hui des services d'aides aux personnes et tentent de répondre à ces besoins de plus en plus précis. Ces besoins nouveaux concernent aussi bien les jeunes ménages (halte garderie...), que les personnes âgées (aide à domicile, livraison de repas...).

Il est donc nécessaire de développer une bonne accessibilité, étant donné le nouveau modèle d'organisation territoriale.

Pour les territoires à caractère rural, le transport à la demande (TAD) est un outil utilisé fréquemment. Dans les espaces peu denses, il permet de fournir une desserte à moindre coût.

Problématique

Répondre à l'offre en heure creuse et être capable de desservir la totalité du territoire. En effet, les changements de rythme de vie et l'évolution de la structure de la commune ne permettent plus de répondre à une demande de plus en plus dispersée.

Objectif

Proposer un transport adapté et personnalisé fonctionnant à l'échelle communale et même intercommunale.

Les principes de fonctionnement du TAD sont les suivants :

- Le bus dessert uniquement la zone qui lui est attribuée
- Le bus ne commence son service que si une demande est exprimée
- L'usager doit réserver son voyage via une centrale téléphonique ou un serveur informatique (cette réservation doit s'effectuer au moins une heure à l'avance)

Aucun itinéraire n'est défini au préalable ; il est défini en fonction de la demande enregistrée :

- Il n'existe aucun point d'arrêt particulier, le bus vient chercher l'usager à son domicile ou à un autre point spécifié et le dépose au pied de sa destination
- Le véhicule est accessible pour les personnes à mobilité réduite
- La tarification est du même ordre que les parcours classiques

Ce système de transport répond bien à la clientèle plus âgée soucieuse de limiter le temps d'attente du bus et des parcours importants (l'importance de la distance est une notion très relative) vers le point d'arrêt, mais aussi au désenclavement de certaines parties du territoire communal.

De plus, dans l'ensemble des villes où de petits véhicules sont utilisés, on a constaté une amélioration de la convivialité dans le bus, et indirectement une amélioration de l'image du service.

5.1 La mise en place d'un TAD (suite)

Les actions

les modalités de mise en œuvre du TAD

Les 3 points essentiels :

1. caractéristiques générales

Pour une zone de 3 à 5000 personnes:

- ▶ 1000 voy/an, avec en moyenne 20 à 30€/voy
- ▶ Coût de 30 000€/an (amortissement +fonctionnement)
- ▶ Recette (base de 3€/course): 2550€/an
- ▶ Coût net : 27 450€/an

Mais les coûts peuvent être variables en fonction du mode de fonctionnement et des distances parcourues

2. les coûts

Coûts fixes

- ▶ Central de réservation : logiciel + mains d'œuvre
 - *Logiciel peut comprendre plusieurs fonctions:
15 000 à 20 000€*
 - *Information, Réservation, Gestion*
- ▶ Un véhicule au minimum
- ▶ Campagne de sensibilisation et d'information
- ▶ Le mobilier du réseau

→ un investissement de 100 000 à 120 000€

Coûts variables

- ▶ La zone desservie, pour rappel le coût est fonction de la distance parcourue
- ▶ Des horaires et des itinéraires proposés qui peuvent induire plusieurs véhicules

3. La définition du parcours à l'échelle communale ou intercommunale

Concernant le site de l'étude il est préconisé de mettre en place un TAD à l'échelle intercommunale

5.1 La mise en place d'un TAD (suite)

Les actions (suite)

Les exemples de TAD mis en place

Exemple de taxi bus sur la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile



Soucieuse de garantir une facilité de déplacement pour tous, la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile a souhaité mettre en place un service de proximité destiné à répondre aux besoins spécifiques des habitants

Com'Taxi offre ainsi à tous la possibilité de se déplacer à la demande dans les 6 communes. Quelque soit votre âge ou le motif de votre déplacement (*médecin, restaurant, cinéma, discothèque, visite à des amis, courses...*), Com'Taxi est un service destiné à vous faciliter la vie de tous les jours.

Un véhicule spécialement adapté est utilisé pour les trajets des personnes à mobilité réduite.



Son fonctionnement

- Téléphonnez à la compagnie de taxi en précisant l'heure et le lieu de prise en charge au : 03 88 04 70 70.
- Informez le chauffeur de votre destination et signez le titre de transport qui vous sera remis.
- Laissez-vous conduire.

La tarification

La tarification financière est fixée à 3 € par trajet pour 1, 2, 3 ou 4 personnes.

La différence entre le prix réel de la course et le prix que vous payez sera prise en charge par la Communauté de Communes.

Les déplacements exclus

Les trajets scolaires, professionnels et les trajets pris en charge par tout autre organisme comme la Sécurité Sociale, l'ANPE, ne peuvent faire l'objet d'un appel au service de Com'Taxi.

5.1 La mise en place d'un TAD (suite)

Les actions (suite)

- Illustration**
- Les informations sur la circulation motorisée (travaux, perturbations de trafics prévues)

Des exemples intéressants sont présentés ci-dessous :

L'exemple de Mobilignes sur le Grand Besançon



Exemple à Toulouse :



Service de covoiturage proposée par la centrale de mobilité de Toulouse.

Source : site internet www.midi-pyrennes.equipement.gouc.fr/31/index.html)

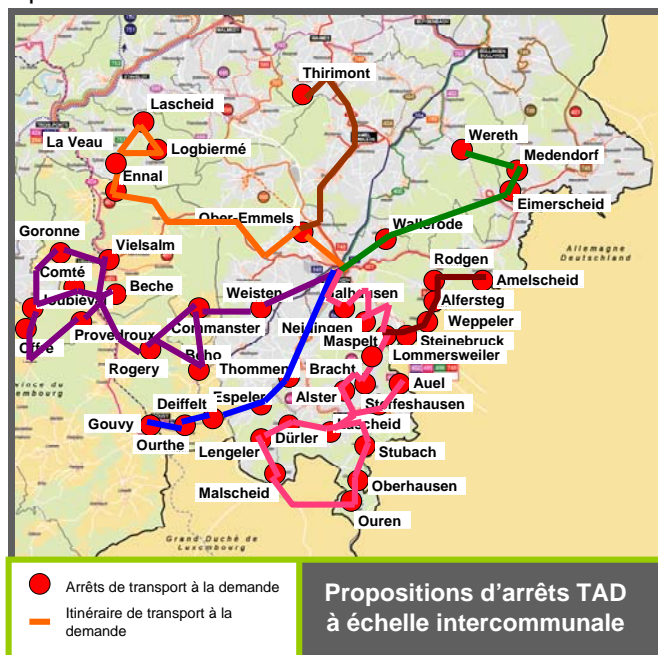
5.1 La mise en place d'un TAD (suite)

Les actions (suite)

Les propositions d'itinéraires à l'échelle régionale

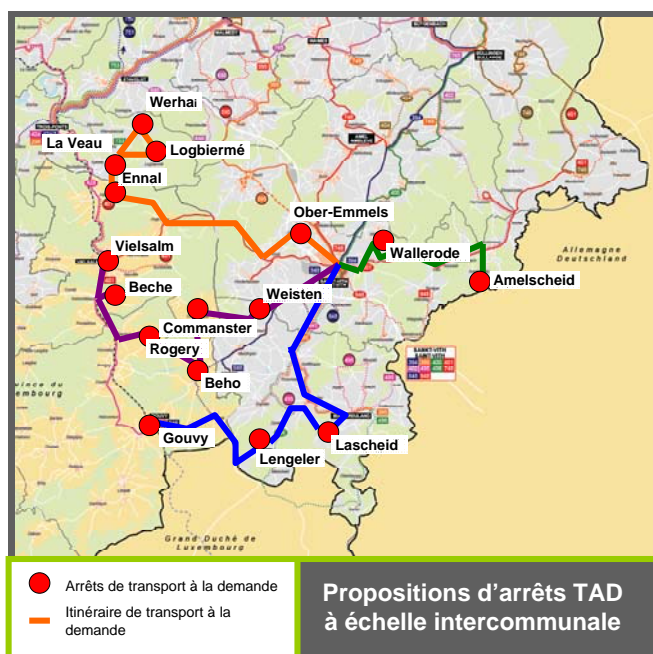
Les déplacements s'organisent à l'échelle de l'ensemble du Verviers. De ce fait, il est nécessaire de proposer un itinéraire à l'échelle intercommunale afin de répondre à la demande des habitants.

Il est préconisé de déterminer les arrêts TAD en fonction des lignes TEC, c'est-à-dire dans les zones habitées où elles font défaut. La carte ci-dessous propose un itinéraire intercommunal reprenant l'ensemble des points d'arrêts qu'il serait intéressant de desservir.



Des arrêts sont placés également aux 2 gares principales (Vielsalm et Gouvy) afin de favoriser les correspondances vers le réseau ferré SNCB

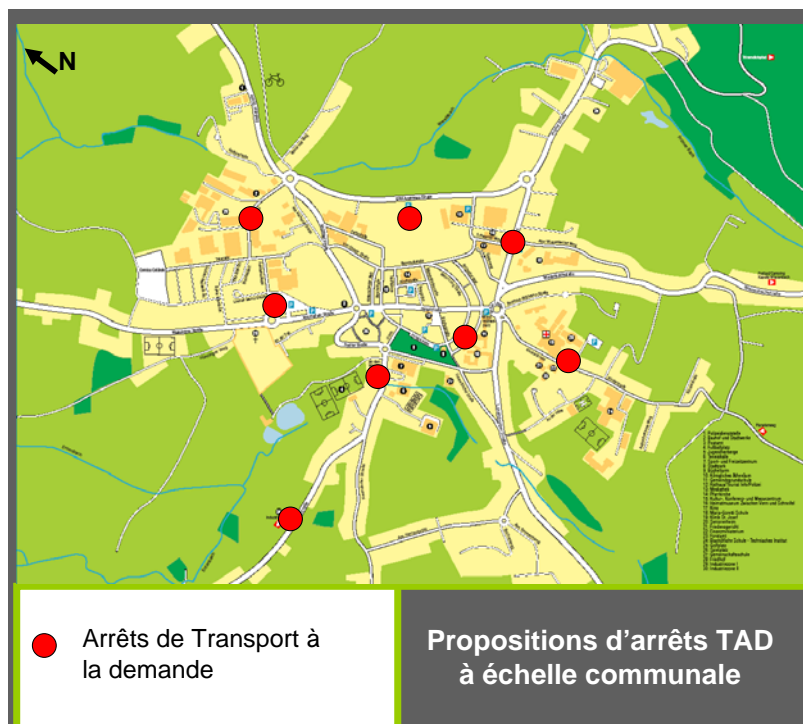
Une seconde alternative est également proposée à l'échelle régionale, celle-ci comprend moins d'arrêts afin d'assurer un service plus rapide :



5.1 La mise en place d'un TAD (suite)

Les actions (suite)

Les propositions d'itinéraires à l'échelle communale



A l'échelle communale il est préconisé de déterminer des arrêts à proximité des principaux pôles générateurs existants : écoles, centre culturel, zone industrielle, zone sportive, clinique.

Le transport à la demande doit pouvoir offrir un service personnalisé notamment à l'échelle du centre ville en proposant des arrêts répartis sur les différentes centralités de Saint-Vith.

Compétence MET, commune

Echéancier Court à moyen terme

Financement MET, commune

5.2 La création d'une desserte TEC adaptée

Contexte

Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, une desserte supplémentaire en transport en commun TEC peut être définie

Problématique

Quelle desserte et itinéraire proposer pour répondre à la demande ?

Objectif

Proposer une offre supplémentaire et plus adaptée en transport en commun

Les actions

En partenariat avec les TEC une offre supplémentaire peut être définie à l'échelle du territoire communale.

Le service « **Proxibus** » mis à disposition par le TEC permet d'offrir des itinéraires et horaires fixes.

Le fonctionnement du service est le suivant :

- Bus mis à disposition par le TEC (30 places)
Utilisation du bus pour déplacements quotidiens comme pour le transport scolaire
- Itinéraire préférentiel à l'échelle communale de préférence
- Itinéraire envisageable à l'échelle intercommunale ou vers le Luxembourg
- Lieu de chargement et horaire fixe
- Personnel et entretien du bus fournis par la commune
- ⇒ **transformation en ligne standard si l'essai se révèle concluant**
- ⇒ **cout de fonctionnement partagé entre la commune et le TEC**

La définition des besoins des habitants a permis de mettre en évidence une demande bien ciblée : une desserte supplémentaire s'avérait utile les jours de marché, et une autre à destination de Recht, Emmels et Saint-Vith.

Il serait également intéressant de proposer une desserte supplémentaire vers le Luxembourg. En effet, afin de réduire le taux de motorisation des déplacements journaliers effectués par les navetteurs, une offre en transport en commun pourrait venir répondre à une demande relativement importante.

La commune de Malmedy mettra prochainement en place le service Proxibus.

5.2 La création d'une desserte TEC adaptée (suite)

Les actions (suite)

- la tarification** Mise en place d'un tarif zonal en vigueur sur les lignes des services réguliers des TEC
- la recette** La recette des titres de transport vendus sur le véhicule sera versée mensuellement au TEC
- le chauffeur** L'administration communale se charge de la mise à disposition des chauffeurs nécessaires. Ceux-ci restent sous l'autorité de la commune qui en est l'employeur.
- le véhicule** L'administration communale se charge de l'entretien du véhicule

Compétence TEC, commune

Echéancier Court à moyen terme

Financement Commune

5.3 Le renforcement des liaisons vers les pôles SNCB

Contexte

La commune de Saint-Vith est située au cœur de pôles urbains de tailles relativement importantes. Les besoins en déplacement de la population (travail, loisirs, services...) s'orientent vers ces villes de moyennes et grandes importances. De ce fait il est important d'offrir une desserte de qualité vers les gares SNCB à l'échelle régionale et locale.

Problématique

Comment liaisonner l'ensemble des gares SNCB du territoire à la commune de Saint-Vith ?

Objectif

Proposer un maillage de desserte vers l'ensemble des gares SNCB du territoire via le renforcement des services TEC

Actions

Le réseau SNCB existant

A l'échelle régionale plusieurs gares sont situées à proximité de Saint-Vith. Afin de rejoindre ces gares, des services TEC assurent des itinéraires fréquents en semaine et le week-end.



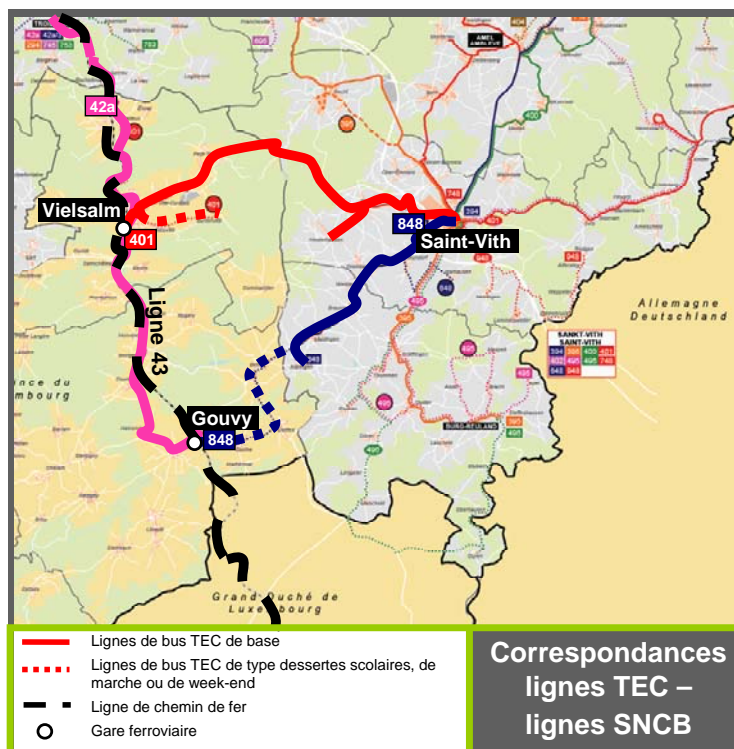
5.3 Le renforcement des liaisons vers les pôles SNCB (suite)

Actions (suite)

Le renforcement des correspondances entre le réseau TEC et SNCB

Afin de renforcer les liaisons vers les pôles SNCB, il est primordial d'offrir une desserte vers ces pôles attractifs. Pour ce faire le réseau de bus TEC doit pouvoir répondre à la demande des habitants en offrant une desserte variée et fréquente.

La carte ci-dessous présente les concordances entre les lignes TEC et les lignes ferroviaires SNCB.



Les services existants proposent des dessertes à exploiter et à renforcer, notamment :

- Liaison directe gare de Vielsalm - Saint-Vith par ligne TEC n°401 (Ardennes – Eifel : ligne Vielsalm – St-Vith – Manderfeld) -> environ 50 min

----->Arrêt TEC à 9min à pied de la gare de Vielsalm.

Proposition : création d'un arrêt TEC en gare

- Liaison directe gare de Gouvy – Saint-Vith par ligne TEC n°848 (Ardennes – Eifel : ligne Gouvy – Saint-Vith), dont une partie « dessertes scolaires, de marche ou de week-end » -> environ 40 min

----->Arrêt TEC à 3min à pied de la gare de Gouvy

- Ligne TEC 401:

Ligne 401 : Vielsam - Saint Vith - Manderfeld - Losheimergraben (vers Losheimergraben) (6 départs par jour)

Remarque : Ne circule pas ni le W.E.ni les jours fériés

Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 8h30-11h30, 16h-17h30, après 17h30**

Aucun départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: 11h30-13h30, 13h30-16h. **Proposition : renforcement de la desserte TEC sur cette tranche horaire**

- Ligne 401 : Vielsam - Saint Vith - Manderfeld - Losheimergraben (vers Vielsam) (9 départs par jour)
Remarque : Ne circule pas ni le W.E.ni les jours fériés
Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 8h30-11h30, 11h30-13h30, 13h30-16h, 16h-17h30.**

Aucun départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: après 17h30. **Proposition : renforcement de la desserte TEC après 17h notamment pour offrir aux navetteurs un service en transport en commun le soir**

- Ligne TEC 848: ligne 848 : Saint-Vith - Gouvy (vers Gouvy) (6 départs par jour)
Remarque : Ne circule pas ni le W.E.ni les jours fériés. Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 11h30-13h30, 13h30-16h, 16h-17h30, après 17h30**

Aucun départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: 8h30-11h30. **Proposition : création d'un passage vers 9h**

- Ligne 848 : Saint-Vith - Gouvy (vers Saint-Vith) (7 départs par jour)
Remarque : Ne circule pas ni le W.E.ni les jours fériés. Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 11h30-13h30, 16h-17h30, après 17h30**

Aucun départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: 8h30-11h30, 13h30-16h. **Proposition : mise en place d'un service supplémentaire par heure.**

- Ligne TEC 42a: ligne 42a : Esneux - Trois Ponts - Gouvy (vers Esneux) (30 départs par jour)
Remarque : Circule tous les jours, toute l'année
Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 8h30-11h30, 11h30-13h30, 13h30-16h, 16h-17h30, après 17h30**
- Ligne 42a : Esneux - Trois Ponts - Gouvy (vers Gouvy) (39 départs par jour)
Remarque : Circule tous les jours, toute l'année. Il y a au moins 1 départ de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine: **avant 7h30, 8h30-11h30, 11h30-13h30, 13h30-16h, 16h-17h30, après 17h30**
- Ligne SNCB 43. Ligne 43 : Liège - Luxembourg (12 passages par jour). Remarque : La fréquence des passages est calculée entre VIELSAM et GOUVY. Fréquence : avant 7h30 : 1, 8h30-11h30 : 1, 11h30-13h30 : 1, 13h30-16h : 1, 16h-17h30 : 2, après 17h30 : 6
- Ligne SNCB 43 : Luxembourg - Liège (12 passages par jour)
Remarque : La fréquence des passages est calculée entre GOUVY et VIELSAM. Fréquence : avant 7h30 : 5, 8h30-11h30 : 1, 11h30-13h30 : 1, 13h30-16h : 1, 16h-17h30 : 1, après 17h30 : 3

Source : damier.be

6. Fiches actions : les déplacements piétons

Contexte

Le schéma de circulations douces de la commune de Saint-Vith permet de satisfaire les besoins de déplacements des résidents comme des visiteurs au sein du territoire.



Cependant le diagnostic a révélé l'existence de dysfonctionnements, notamment en terme de continuité et de sécurité piétonne au sein des différentes entités qui composent le territoire.

Problématique

Inscrire ses déplacements piétons sur l'ensemble du territoire.

Comment favoriser la mobilité en renforçant le poids des déplacements piétons

Objectifs

Valoriser le plan de liaisons piétonnes à travers 3 grandes orientations :

- Revaloriser et sécuriser les chemins et ruelles
- Renforcer l'accessibilité piétonne des différents pôles générateurs et notamment des établissements scolaires
- Améliorer et développer les itinéraires et les traversées piétonnes

Les actions

Les actions à mener sur le territoire sont les suivantes :

- Action 1 : sécuriser et valoriser le plan de liaisons piétonnes à l'échelle communale
- Action 2 : renforcer les itinéraires piétons adaptés à la circulation des PMR

6.1 Des actions prioritaires en matière de déplacement piétons

Contexte

L'amélioration des cheminements piétons doit s'opérer progressivement, sur base d'un itinéraire structurant qui définit les grands axes de déplacement dans la zone concernée.

Problématique

Les espaces piétons sont relativement importants au sein de la commune. Cependant certaines discontinuités subsistent entre certains pôles générateurs.

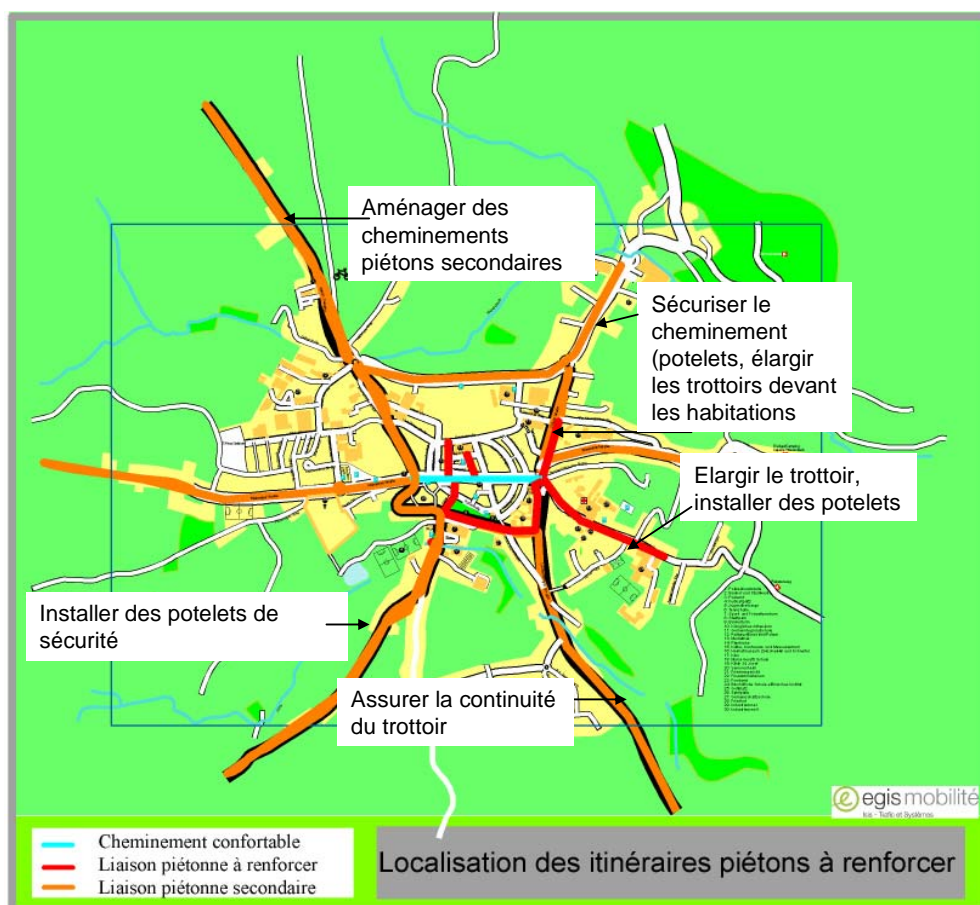
Objectif

Assurer plusieurs liaisons directes du pôle central (centre ville) vers l'ensemble des pôles générateurs et également des pôles de moindre importance.

Les actions

Les itinéraires piétons à valoriser

Disposant d'un maillage piéton relativement confortable, certains aménagements pourraient venir renforcer la sécurité des piétons lors de leurs déplacements. De ce fait plusieurs actions sont proposées :



6.2 Le renforcement des itinéraires piétons adaptés à la circulation des Personnes à mobilité réduite

Contexte

Afin de favoriser les déplacements des PMR, la commune a ces dernières années développé des cheminements piétons confortables, respectant certaines normes en terme de largeur et d'aménagements.

Problématique

On constate la présence d'obstacles ou le défaut d'aménagements sur certains itinéraires piétons. Les PMR restent donc handicapées dans leur déplacement

Objectif

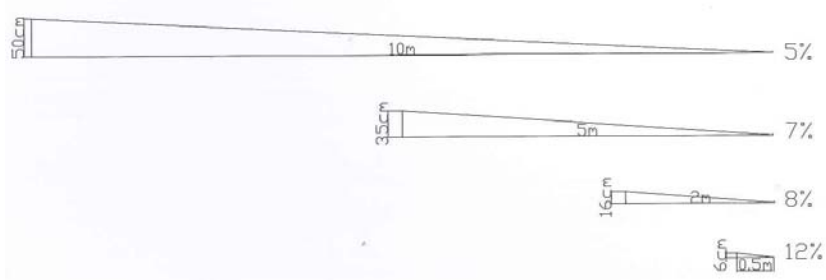
Créer de nouveaux itinéraires adaptés notamment entre les principaux pôles générateurs

Les actions

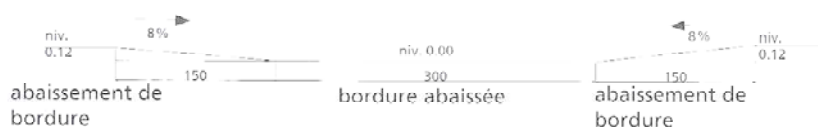
le rappel des normes PMR

Afin de développer des itinéraires confortables pour les PMR, il est préconisé de respecter les normes suivantes (*Source : Guide de bonnes pratiques du MET*)

- Une faible inclinaison des pentes



- Une inflexion des trottoirs



Exemples d'inflexion de trottoirs

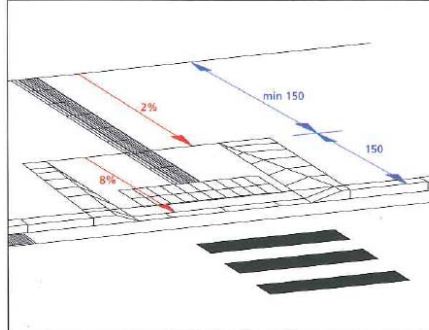


6.2 Le renforcement des itinéraires piétons adaptés à la circulation des Personnes à mobilité réduite (suite)

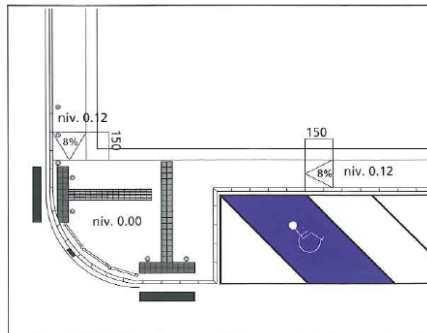
Les actions (suite)

*le rappel des normes
PMR*

L'inflexion parallèle :

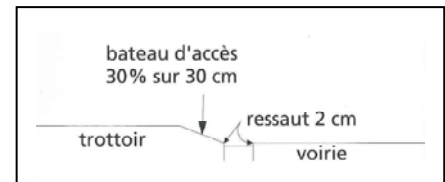


L'inflexion généralisée :



A déconseiller :

- Les pentes trop raides
- Illustration d'une zone



6.2 Le renforcement des itinéraires piétons adaptés à la circulation des Personnes à mobilité réduite (suite)

Les mesures complémentaires pour les personnes mal voyantes

Pour le guidage et la sécurité de la personne mal voyante, toutes les traversées doivent être munies d'un dispositif avec dalles de repérage.

Les illustrations ci-dessous, issues des *annales du MET*, représentent les différents types de dalles existants :



Figure 1 : les dalles de type « rivet ».



Figure 2 : les dalles collées.



Figure 3 : les dalles de béton

Compétence

MET, commune

Echéancier

Moyen terme

Financement

Multiple : Etat, MET, commune

7. Fiches actions : les déplacements cyclables

Contexte

Afin de diminuer significativement la pression motorisée, il est nécessaire de développer des modes alternatifs de transport attrayant. Les déplacements cyclables constituent une alternative à exploiter, cela à la fois pour les déplacements directs comme dans le cadre de liaison altermodale (liaison vers un bus, un train.).

Problématique

Comment inscrire les déplacements cyclables dans les déplacements quotidiens des habitants ?

Objectifs

Valoriser le plan de liaisons cyclables à travers la mise en place des objectifs suivants :

- Sécurisation des principales traversés et de certains parcours
- Création de nouveaux itinéraires cyclables sur bandes libres ou itinéraires dédiés
- Développement de nouvelle liaison intercommunale

Les actions

Les actions à mener sur le territoire sont les suivantes :

- Action 1 : développer des itinéraires à l'échelle communale et intercommunale
- Action 2 : renforcer les poches de stationnement vélo

7.1 Le renforcement des liaisons cyclables

Contexte

Le réseau cyclable proposé emprunte en grande partie des voiries communales. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modification du trafic par le biais d'aménagements généraux doivent permettre la cohabitation entre tous les usagers.

En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires, tant en section courante que dans les intersections

Problématique

Insuffisance d'itinéraires cyclables entre les pôles générateurs et les entités du territoire ce qui ne favorise pas la pratique du vélo.

Objectif

Créer de nouveaux itinéraires cyclables sur site propre ou en bande libre, à deux échelles :

- Accessibilité de pôles cruciaux (écoles) au centre de Saint-Vith
- Liaisons intercommunales

Les actions

Il est suggérer de mener différentes actions visant à renforcer les déplacements cyclables. Il est important de préciser que ces propositions d'aménagements se placent dans des échéances variées. L'objectif principal étant d'inscrire la directive d'aménagement suivant: la création de nouvelles pistes cyclables dès qu'une voirie est refaite.

Les liaisons au sein de Saint-Vith

Au sein de la zone 30 les cyclistes peuvent circuler sur des bandes libres, marquées au sol sur la voirie. En revanche, il est préconisé de créer de nouveaux itinéraires cyclables sur chaque pénétrante afin de permettre un accès sécurisé à la commune.



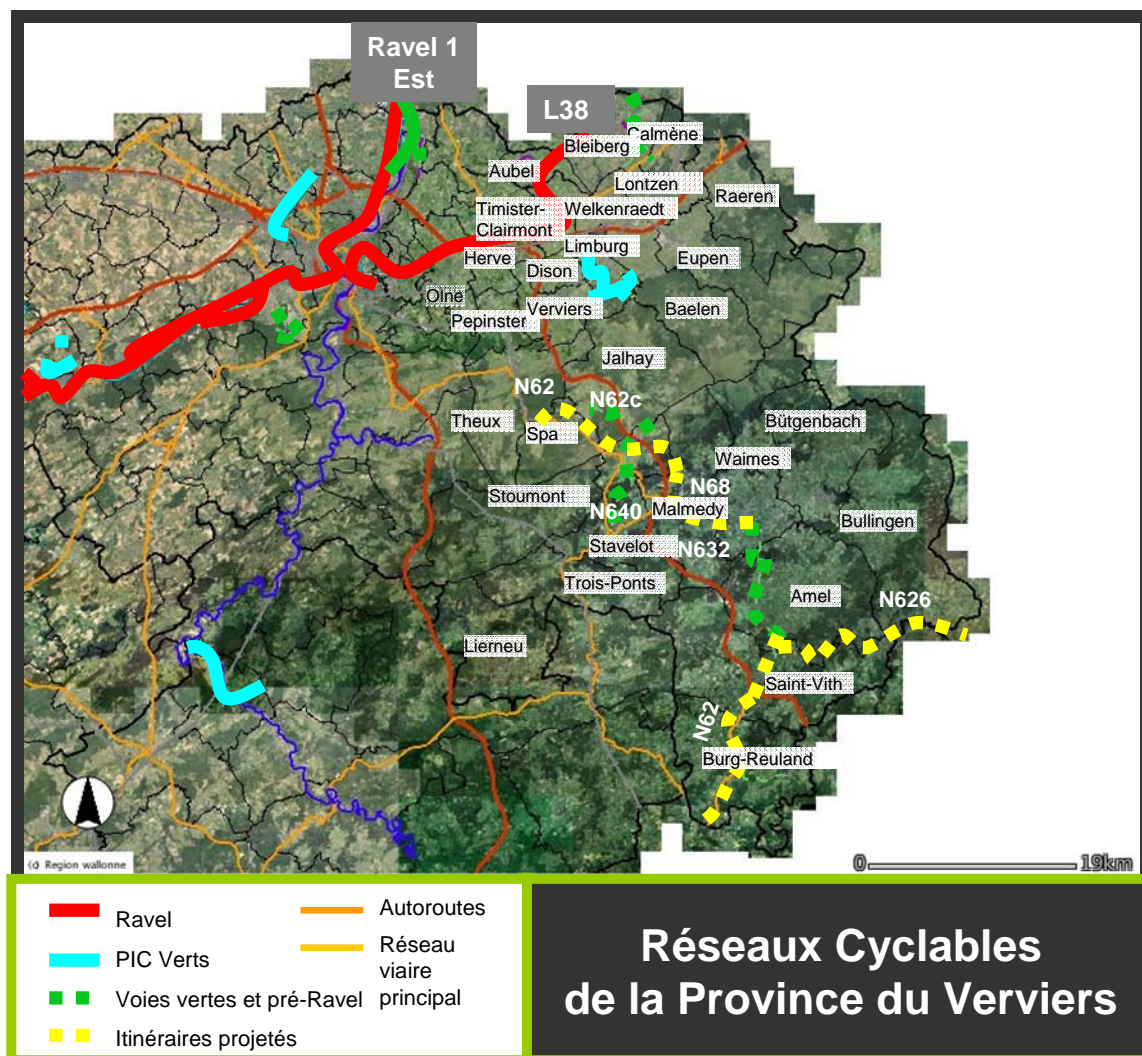
7.1 Le renforcement des liaisons cyclables (suite)

Les actions (suite)

les liaisons intercommunales

Afin d'apporter une solution alternative au déplacement motorisé entre les communes il est important de proposer des solutions alternatives en matière de déplacement.

En se basant sur les voies existantes (RAVEL, PIC Verts) des continuités cyclables peuvent être apportées afin de liaisonner les différentes communes.

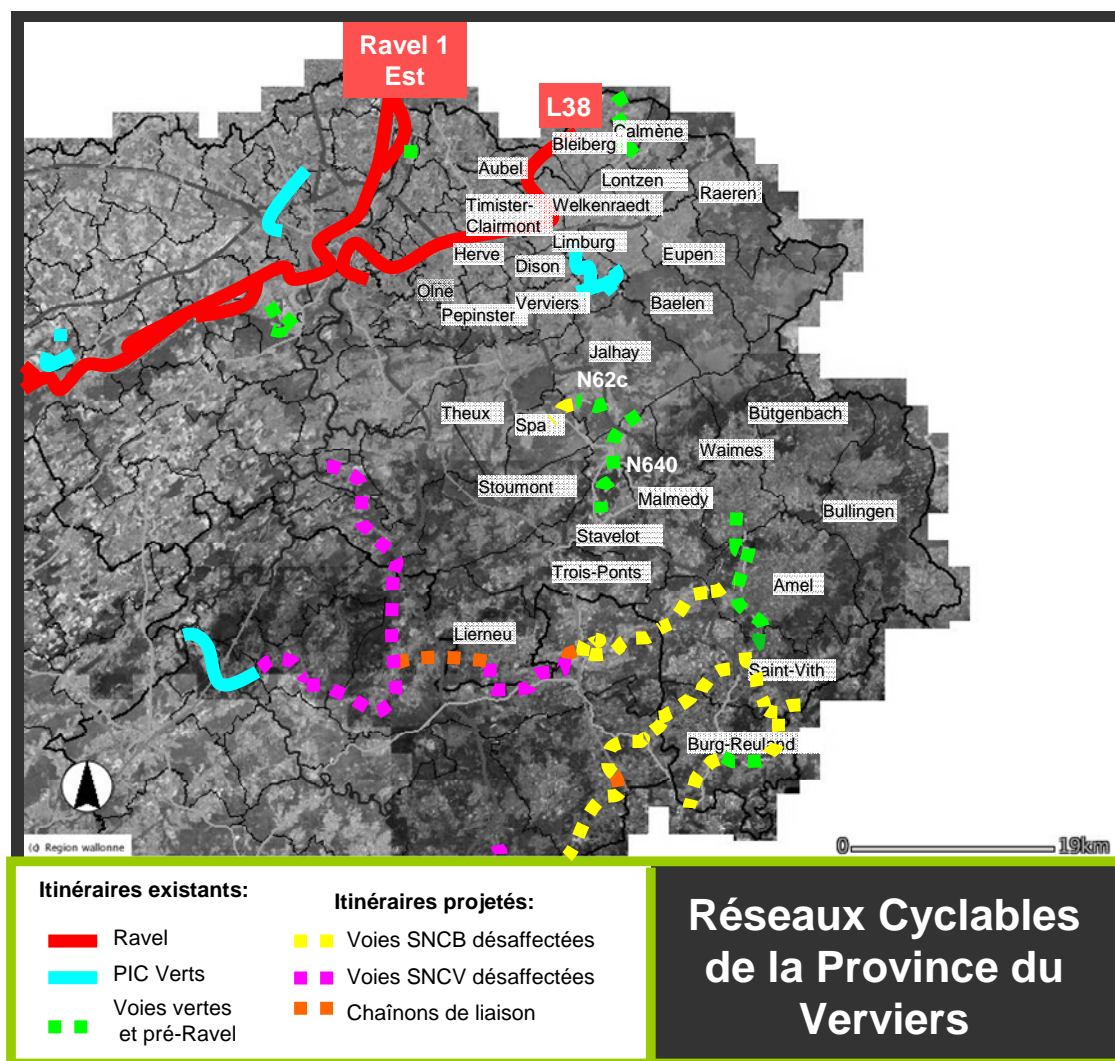


7.1 Le renforcement des liaisons cyclables (suite)

Les actions (suite)

l'utilisation des lignes SNCB désaffectée comme itinéraire cyclable

Comme nous l'avons constaté dans le diagnostic certaines lignes SNCB ont été, au cours des années, désaffectées. De ce fait, l'utilisation de ces anciennes lignes pourrait permettre de renforcer le réseau cyclable sur le territoire.



7.2 Mise en place d'un stationnement vélos

Contexte	Peu d'espaces dédiés au stationnement des vélos sont présents sur le territoire communal. L'installation d'abris vélos est corrélée au renforcement des itinéraires cyclables.
Problématique	Absence de stationnement vélos à proximité de chaque pôle générateur de déplacement.
Objectif	Renforcer le nombre d'abris vélos
Les actions	Il s'agit de mettre en œuvre une infrastructure de parking adapté, de qualité et en suffisance.

Choix du matériel On privilégiera un matériel :

- Visible, standard et solide
- Confortable : facilitant les manœuvres d'accès et de fixation et couverts pour le stationnement longue durée
- En nombre suffisant

Ces équipements sont implantés près des pôles (potentiellement) attractifs pour les cyclistes, les types étant choisis en fonction de la durée des activités.

Stationnement de type box fermé :

Stationnement de type simple :



8. Fiches actions : les personnes à mobilité réduite

Contexte

Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements. Bien que des efforts soient faits, on constate que ce n'est pas toujours le cas.

Problématique

L'étroitesse de certains trottoirs, leur encombrement (stationnement abusif ou encore les discontinuités des cheminements), sont autant d'obstacles supplémentaires pour les PMR.

Objectifs

Développer des itinéraires accessibles pour les PMR vers les principaux pôles générateurs de la commune.

Les actions

Les actions à mener sur le territoire sont les suivantes :

- Action 1 : aménager des liaisons
- Action 2 : renforcer les places de stationnement

8.1 Aménager des cheminements accessibles pour les PMR

Contexte

Plusieurs cheminements piétons ne permettent pas une bonne circulation des PMR.

Problématique

Le diagnostic a permis de constater la présence de certains encombrements sur les trottoirs ou passages peu adaptés à la circulation des PMR.

Objectif

Renforcer les aménagements dédiés aux PMR

Les actions

A moyen comme à long terme l'inscription des préconisations d'aménagements dédiés aux PMR doit être une priorité. Dans cette optique, chaque réaffectation de voirie nécessitera par la suite une mise aux normes PMR (abaissement trottoir, prise en compte des personnes aveugles...)

Eviter les obstacles gênant la bonne circulation des PMR

Préconisation d'aménagement : il est recommandé, comme le montre l'illustration ci-dessous, d'aménager des itinéraires laissant un libre passage de taille importante et doté d'un revêtement confortable



Libre passage insuffisant pour les piétons...



... ou ponctuellement inadapté

Revêtement inadapté pour les personnes à mobilité réduite



Source : Fiche technique MET

Illustration :



Source : Fiche technique MET

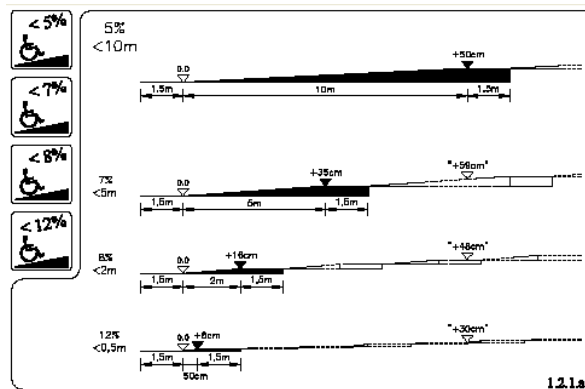
8.1 Aménager des cheminements accessibles pour les PMR (suite)

Les actions (suite)

Aménager des cheminements confortables

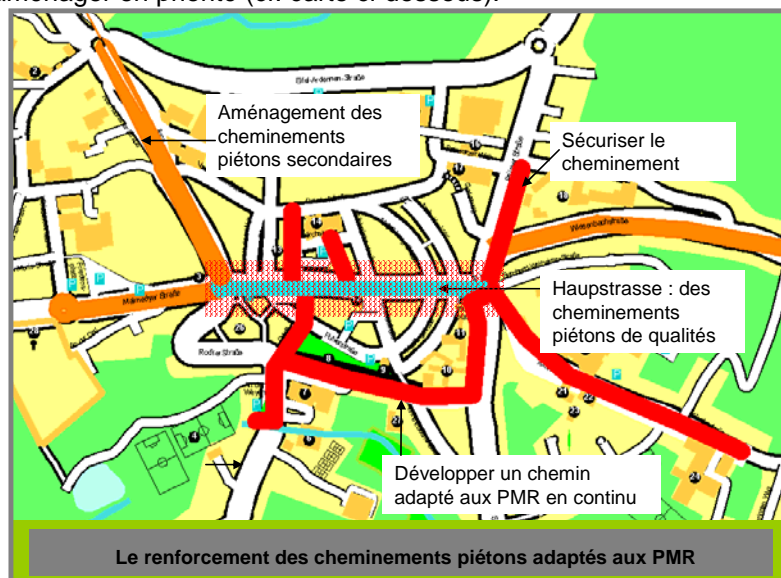
Afin d'assurer aux PMR des cheminements confortables, les éléments suivants doivent être pris en compte :

- Assurer une faible déclivité de la pente (cf. illustration ci-dessous)
- Maintenir les trottoirs au même niveau (éviter les ondulations particulièrement inconfortable)
- Privilégier l'inflexion au droit des traversées
- Assurer une largeur des trottoirs d'au moins 1mètre 50 pour permettre les mouvements de rotation des personnes circulant en chaise roulante



Définition des itinéraires prioritaires

Plusieurs itinéraires reliant les principaux pôles générateurs sont à aménager en priorité (cf. carte ci-dessous).



8.1 Aménager des cheminements accessibles pour les PMR Aménager des cheminements accessibles pour les PMR (suite)

Les actions (suite)

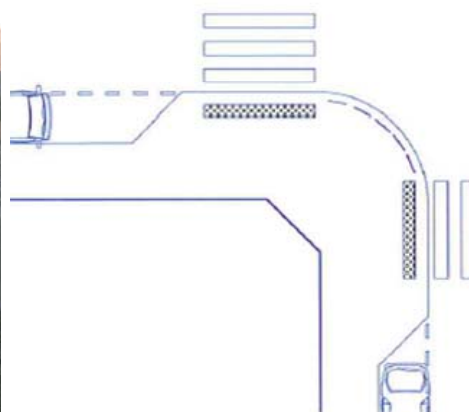
Adapter les traversées aux déplacements PMR Pour le guidage et la sécurité de la personne aveugle et mal voyante, toutes les traversées doivent être munies d'un dispositif avec dalles de repérages (cf. photo ci-dessous).

Des cheminements piétons accessibles pour tous

Assurer des traversées sécurisées :

Exemple de réalisation pour rendre accessible la traversée des PMR

Abaissement des trottoirs



Réaliser systématiquement des abaissements de trottoirs au droit des passages piétons, avec dispositif d'éveil de vigilance :

- Les trottoirs doivent comporter des abaissements de bordure au droit des passages piétons avec revêtement au sol différencié (bande podotactile)
- Les abaissements peuvent aussi être mis en place aux passages de porte cochère, et aux intersections entre piste cyclable sur trottoir et chaussée

Compétence

MET, commune

Echéancier

Moyen terme, financement multiple:: Etat, MET, commune

8.2 Créer davantage de places de stationnements dédiées

Contexte

Des places de stationnement adaptées aux besoins des PMR sont réparties près des principaux pôles générateurs de déplacement de la commune.

Ce nombre reste cependant inférieur aux besoins exprimés notamment dans le centre ville de Saint-Vith.

Problématique

Manque de places de stationnement dédié aux PMR sur l'ensemble du territoire.

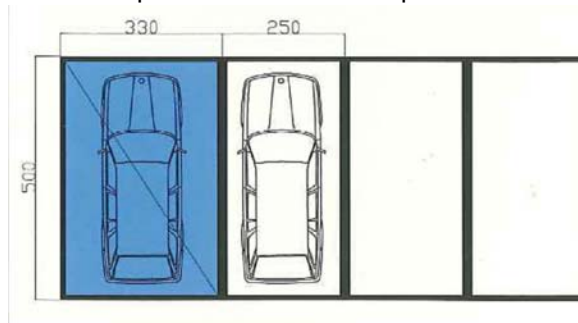
Objectif

Créer davantage de places adaptées et les localiser à proximité des différents pôles.

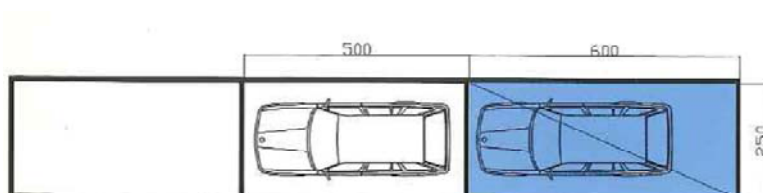
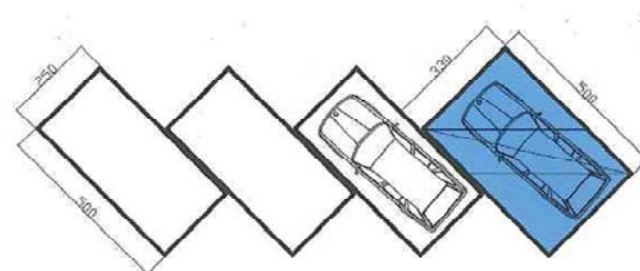
Actions

respecter les normes suivantes

Les normes pour le stationnement parallèle



Les normes pour le stationnement en épis :



Les normes pour le stationnement longitudinal :

Le phasage opérationnel

Quel bilan ?

Les conclusions

Cette phase du PCM propose **un ensemble d'actions concrètes à mener sur le territoire de Saint-Vith afin de modifier progressivement les tendances actuelles de la mobilité. Il se projette à un horizon de dix ans.**

La mise en œuvre de ce plan de déplacement recouvre deux aspects :

- **L'engagement des actions jugées prioritaires** ; celles-ci sont à réaliser à court ou moyen terme, et peuvent nécessiter des études complémentaires immédiates avant leur réalisation effective.
- L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de cette étude ; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaire, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

Ce document propose un phasage des différentes actions proposées dans la phase 3 de l'étude.

Enfin, plusieurs actions prioritaires sont mises en évidence.

Action
prioritaire



Elles sont jugées indispensables au bon fonctionnement de la mobilité au sein de la commune de Brugelette. Les gestionnaires doivent entreprendre le plus rapidement possible les études nécessaires afin de les concrétiser.

Le phasage opérationnel (suite)

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement
Réseau viaire				
Sécurisation des voiries dangereuses		X		Mise en place progressive Sécurisation des carrefours en priorité
Aménagement de la place Alter Viehmarkt	X			
Sécurisation des abords des écoles		X		
Adaptation et reconfiguration de voiries du maillage local			X	Revoir les revêtements, l'état des voiries afin d'assurer un confort aux usagers
Réaménagement de la sortie d'autoroute		X		Création d'un giratoire
Stationnement				
Renforcement des places de stationnement dédiées aux PMR	X			
Création de places dédiées aux livraisons (fonction mixte)	X			
Transport en commun				
Mise en place d'un service TEC personnalisé	X			
Création d'un transport à la demande		X		Nécessité d'une gestion intercommunale (notamment pour partager les coûts de la mise en place de ce service)
Déplacements piétons				
Développement de chemins piétons continus et sécurisés	X			
Mise en place d'une zone 30 à l'échelle du centre ville		X		Bien que peu de problèmes de vitesse soient constatés dans le centre, l'élargissement de la zone 30 à l'ensemble du centre ville permettra de temporiser davantage les vitesses (notamment pour le trafic de transit sur la Hauptstrasse)
Déplacements cyclables				
Développement d'itinéraires cyclables (échelle communale et intercommunale)		X		Itinéraire en bande libre (au sein de la zone 30) et sur itinéraire dédié en dehors. Nécessité de proposer une alternative aux modes motorisés pour les liaisons intercommunales
Installation d'abris vélos		X		Sécurisation du stationnement des vélos
PMR				
Création d'itinéraires continus entre les principaux pôles générateurs		X	X	Inscrire la mise aux normes des cheminements dans chaque réaffectations de voirie, trottoir...

Récapitulatif de l'enveloppe budgétaire :

Voirie

Zone 30	550€/ml à 750€/ml
Carrefour- plateau	15 000€ à 30 000€
Carrefour- giratoire	400 000€ à 600 000€
Mini giratoire	100 000€ à 400 000€
Réfection de chaussée	350€/ml à 460€/ml
Effet de porte avec îlot central	15 000€ 20 000€
Effet de porte avec rétrécissement	25 000€ à 30 000€
Coussin berlinois	2 500€ par coussin

Coûts moyens

Modes doux

Traversée piétonne sécurisée	10 000€/ à 15 000€
Revêtement- pavé béton	60€/ m ² à 80€/ m ²
Mobilier urbain	400 € à 5 000€
Piste cyclable	200€ à 300€/ ml
Panneau de jalonnement	200€ à 300€
Aménagement d'un halage	100€ / ml
Stationnement vélo simple	100€/ unité
Stationnement vélo complet	252€/ unité

Coûts moyens