

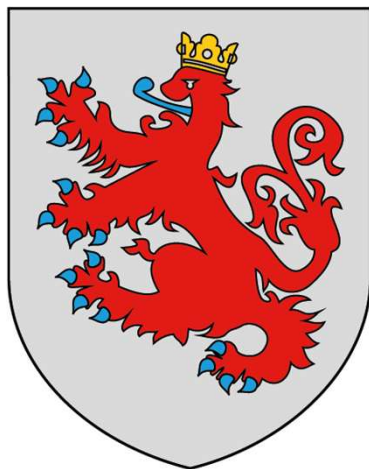
Centre-ville de Saint-Vith

Etude d'un nouveau plan de circulation

Présentation acteurs locaux
10 mars 2026



ICEDD
INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES
EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



Source : ostbelgien.eu



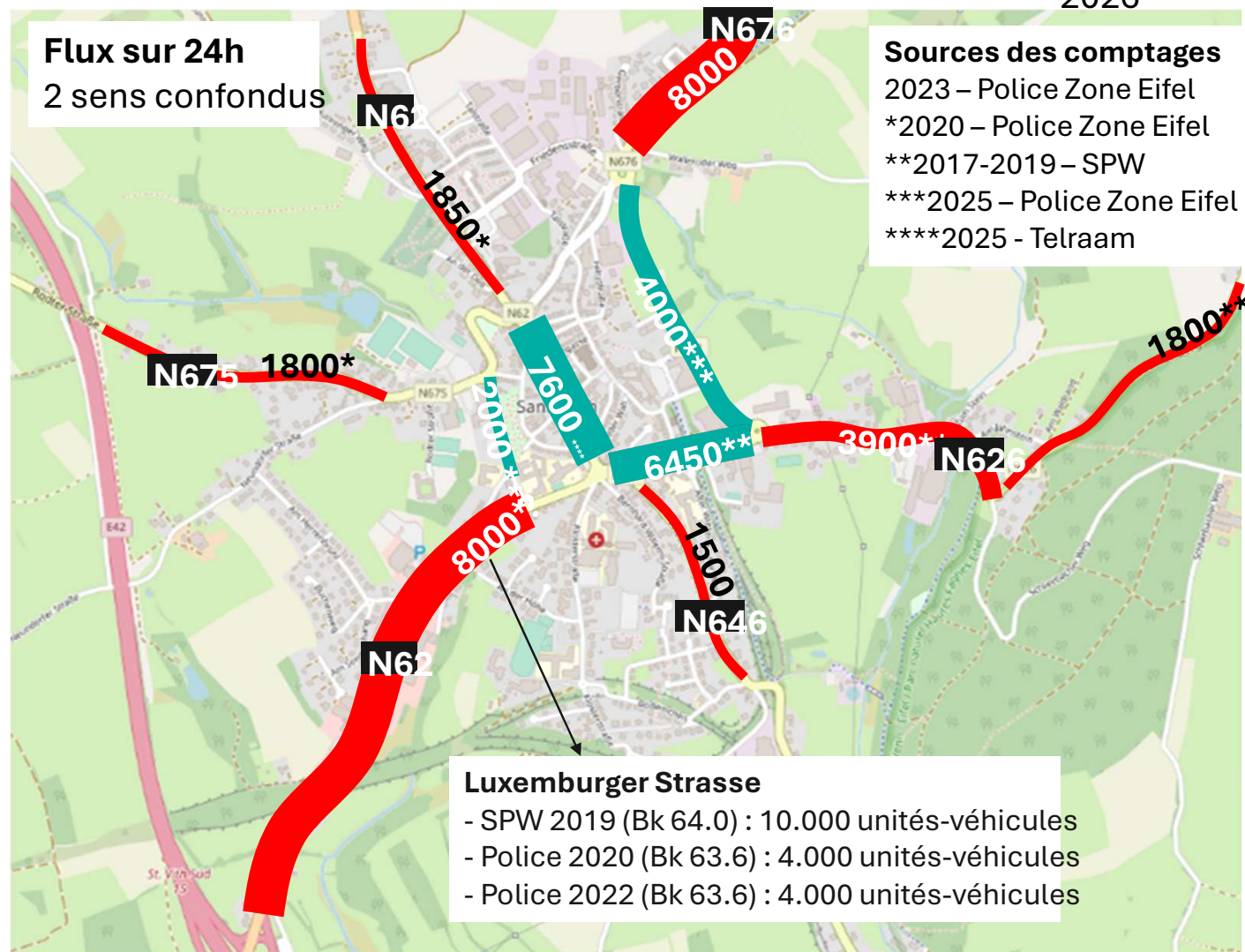
Charges de trafic journalières par axe

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

2

Les charges de trafic journalières par axe permettent de mieux comprendre le fonctionnement du centre de Saint-Vith concernant les flux de circulation.

Parmi les **axes d'accès au centre**, ce sont les N62 en provenance du sud-ouest (sortie 15 de l'E42) et la N676 en provenance du nord-est qui draine le plus de véhicules, avec de l'ordre de 8.000 unités-véhicules par jour (24h). Les flux en provenance des voiries d'accès à Saint-Vith se concentrent sur les **voiries structurantes du centre** que sont la N62 (Hauptstraße), la N626, la Eifel Ardennen Straße et la N676 dont les flux journaliers varient entre 4000 et 8000 unités-véhicules. Le matin, entre 6h et 9h, plus de 5.000 véhicules entrent ou traversent le centre.

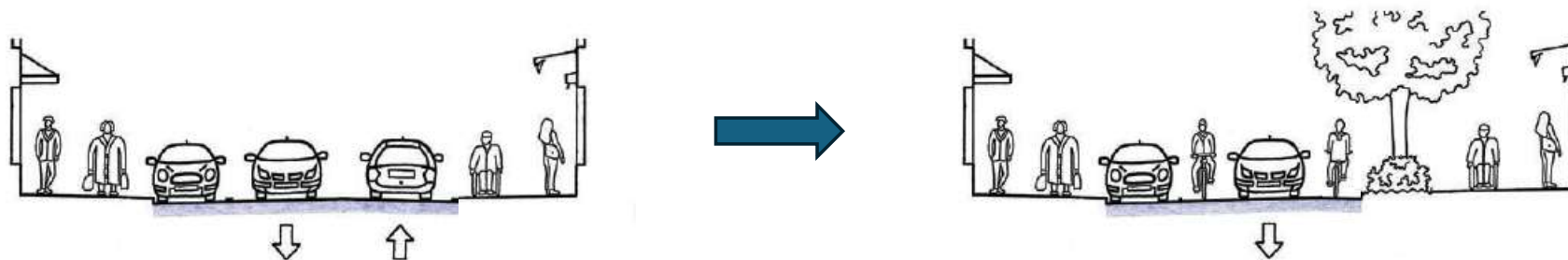


Objectifs du plan de circulation

Sur base des éléments identifiés dans le diagnostic relevant notamment la part importante de voiture en transit dans le centre, la première mesure du plan d'actions consiste à mettre en place un plan de circulation permettant de mieux organiser les déplacements pour tous les modes.

La réorganisation de la mobilité est un enjeu essentiel pour assurer la sécurité et le bien-être des habitants. La mesure principale étudiée est la mise à sens unique de la Hauptstraße, visant à :

- **Réduire la pression automobile** dans le centre-ville, diminuant ainsi les risques liés à l'insécurité routière
- **Offrir plus de place pour la vie quotidienne** et les commerces locaux (trottoirs plus larges, terrasses, végétation...)
- **Mieux organiser les flux de trafic**, facilitant les déplacements pour tous : piétons, cyclistes, transports publics et automobilistes
- Améliorer la **qualité de vie** en réduisant la pollution atmosphérique et sonore, rendant la ville plus agréable à vivre



Libérer l'espace

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

4



Maintenir le stationnement

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

5

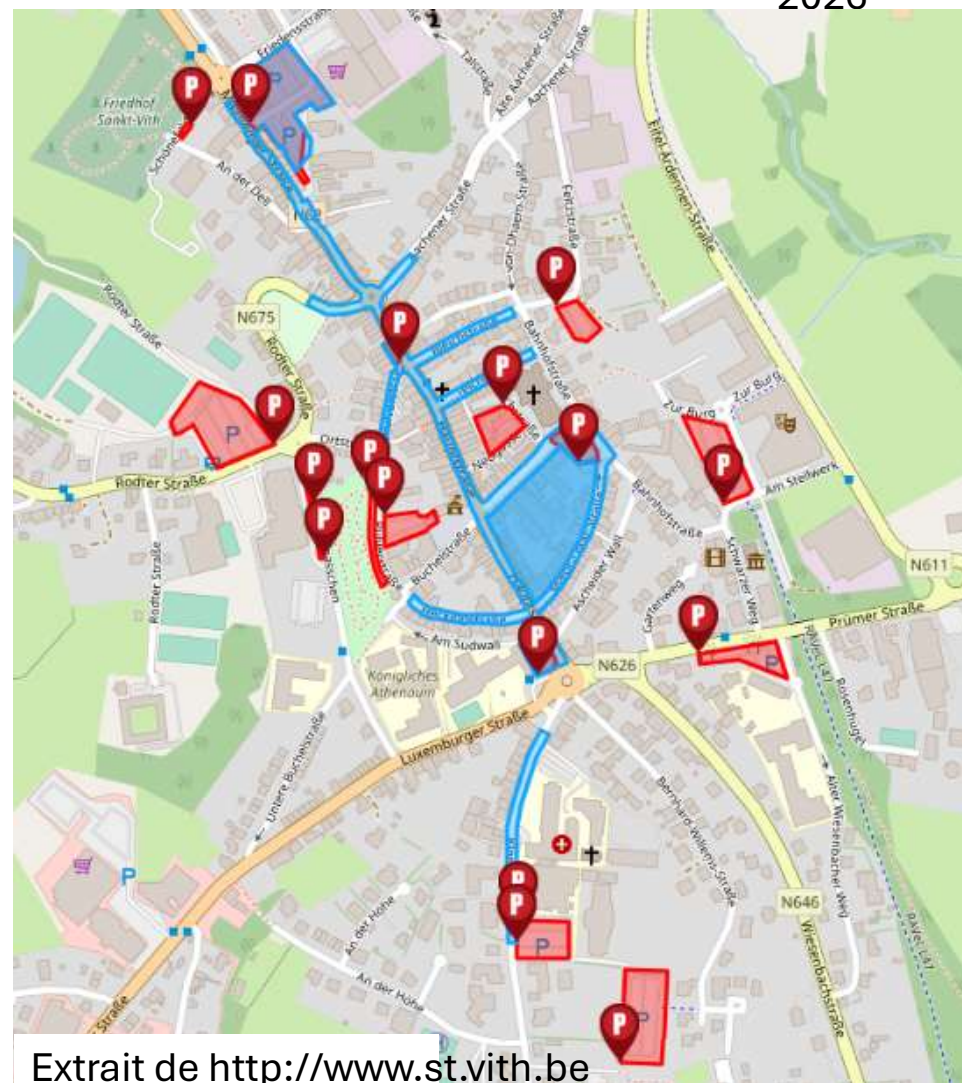


Offre en stationnement

Le stationnement dans le centre de Saint-Vith est géré par une **zone bleue** dans laquelle le stationnement est limité à 2h entre 9h00 et 18h00.

A proximité immédiate du centre, de nombreuses **poches de stationnement** hors voirie (gratuit et non limité dans le temps) sont répertoriées :

- à l'Est : +/- 180 places
- à l'Ouest : +/- 250 places
- au Nord : +/- 150 places
- au Sud : +/- 300 places (*Clinique et Maria Goretti, peu accessibles*)





Construction d'un 3^{ème} scénario

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

7

Les deux scénarios de **mise en sens unique intégrale** de la rue principale avaient été étudiés n'apportant pas entière satisfaction. L'élaboration d'un 3^{ème} scénario est proposée.

Scénario 1 : sens-unique vers Nord



- +
 - Suppression du flux de transit le matin
 - Commerces desservis avec le flux fin de journée
 - Meilleure fluidité au carrefour An den Linden sur l'axe N626-N62 le matin
 - Facilité d'accès pour les bus aux arrêts An den Linden (plus de croisement avec sortie de la Hauptstraße)
- - Augmentation du flux sur **Umgasschen** et **Prümer** le matin
 - Flux de transit par la Hauptstraße à l'heure de pointe du soir

Variante à écarter

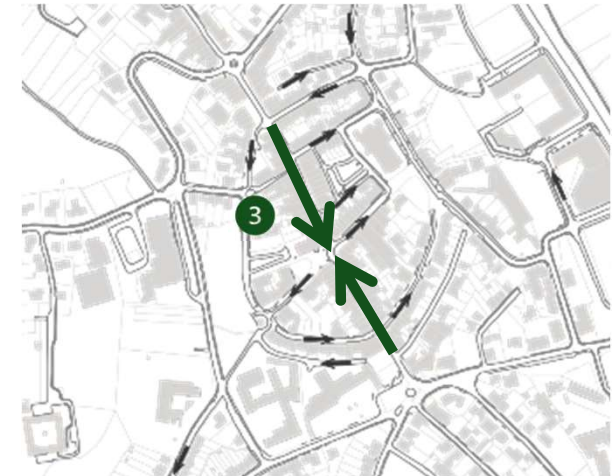
Scénario 2 : sens-unique vers Sud



- +
 - Suppression du flux de transit le soir
- - Pas de diminution du flux de transit à l'heure de pointe du matin car liaison Nord-Sud toujours autorisée par le centre
 - Pas d'amélioration au niveau du rond-point An den Linden pour prioriser le contournement et risque de file sur la Hauptstraße en sortie vers An den Linden
 - Moins d'accessibilité aux **commerces** le soir pour les flux en provenance du Sud-Ouest

Variante à écarter

Scénario 3 : sens-unique « tête-bêche »



- +
 - Combine, dans une certaine mesure, les atouts des deux premiers scénarios
 - La fonction de passage aux « 4 coins » est possible sans pour autant créer un itinéraire très rapide pour du transit
 - Changement d'habitude matin et soir
- - **Entrée/sorties sur les débuts de l'axe** : Commerces desservis avec le flux **insuffisamment dissuasif** ?

Variante à affiner

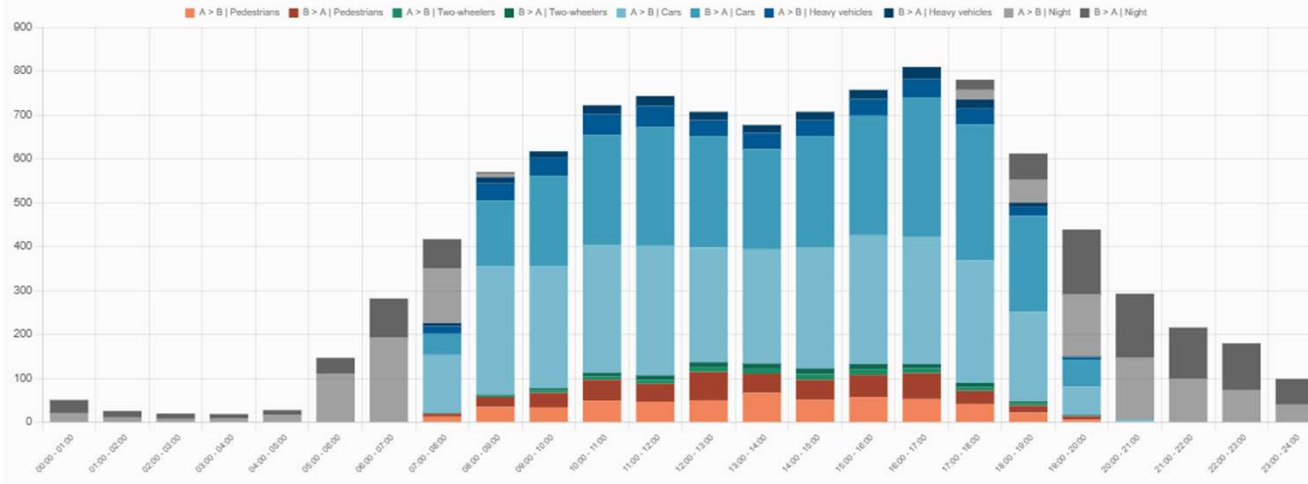


N62 au niveau de Hinterscheider

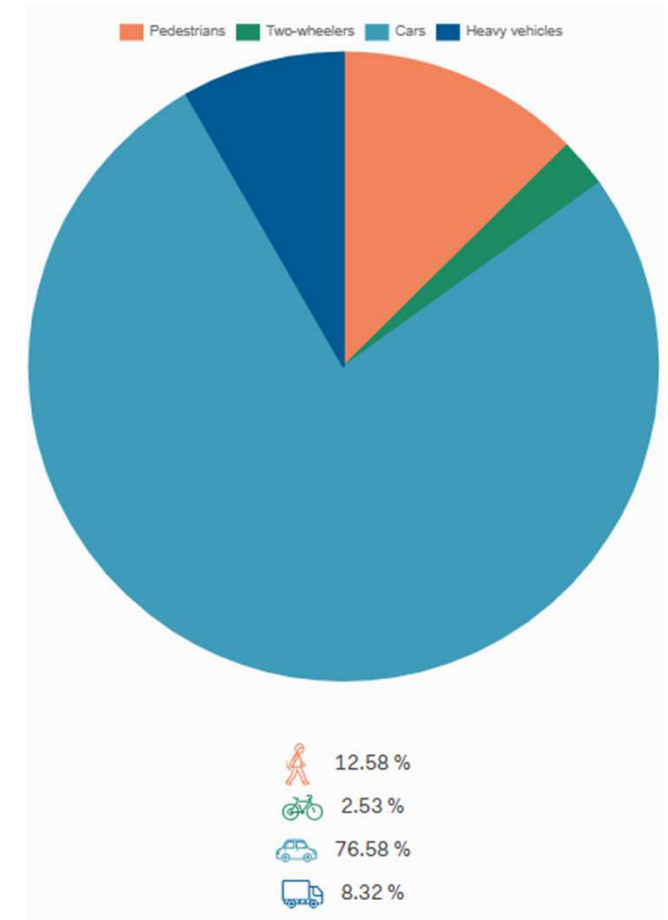
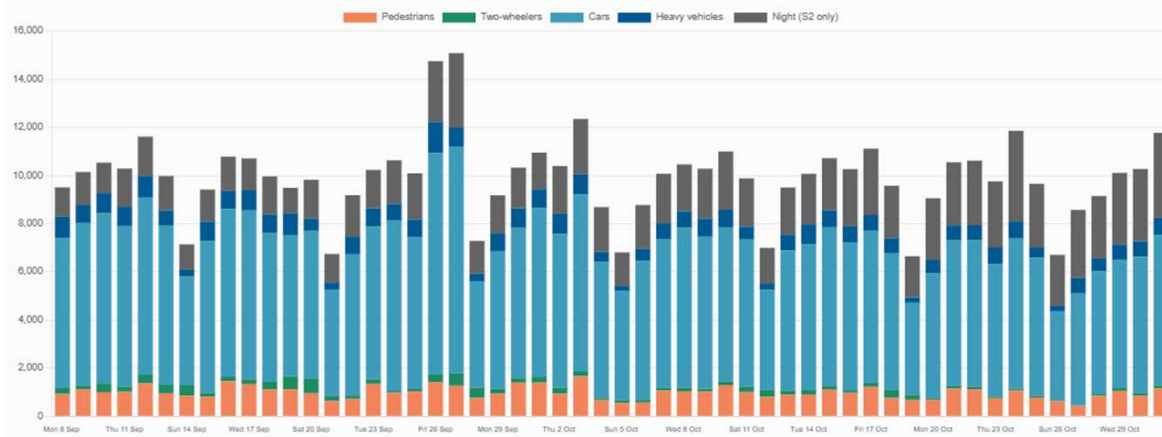
Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

8

24 hour average per direction



Daily overview



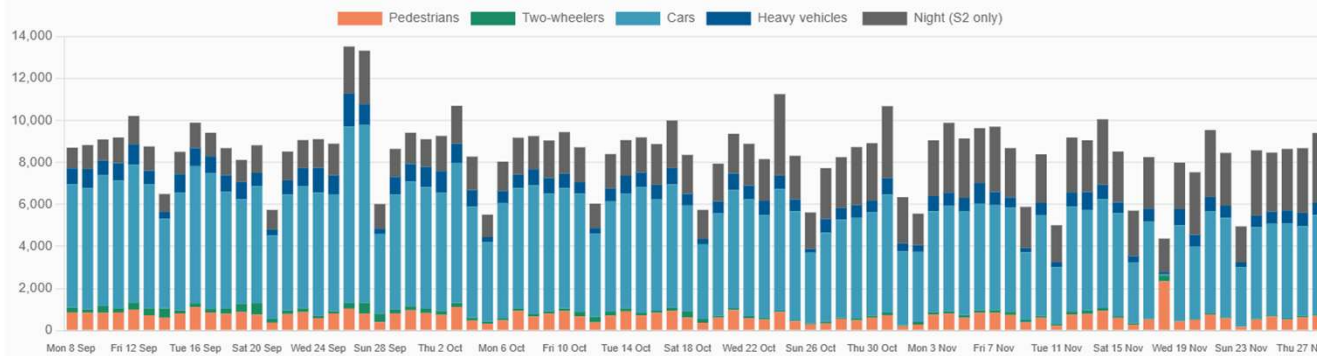


N62 au niveau de Rathaus

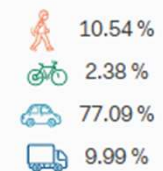
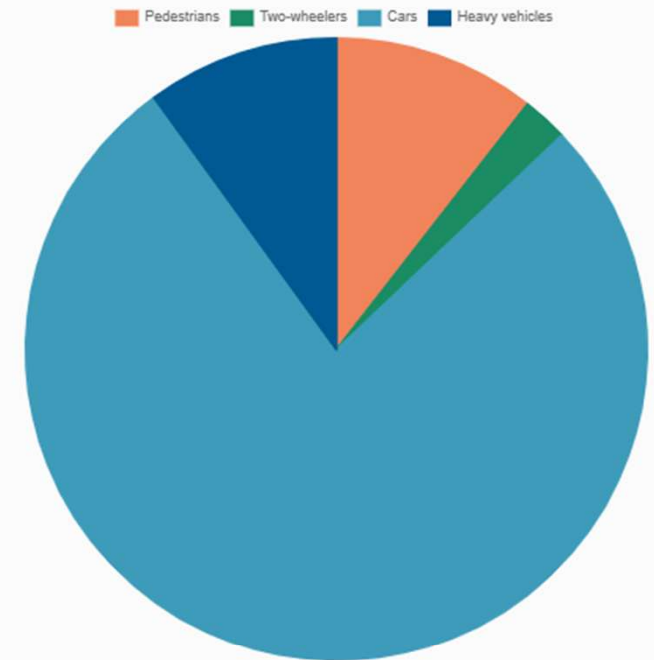
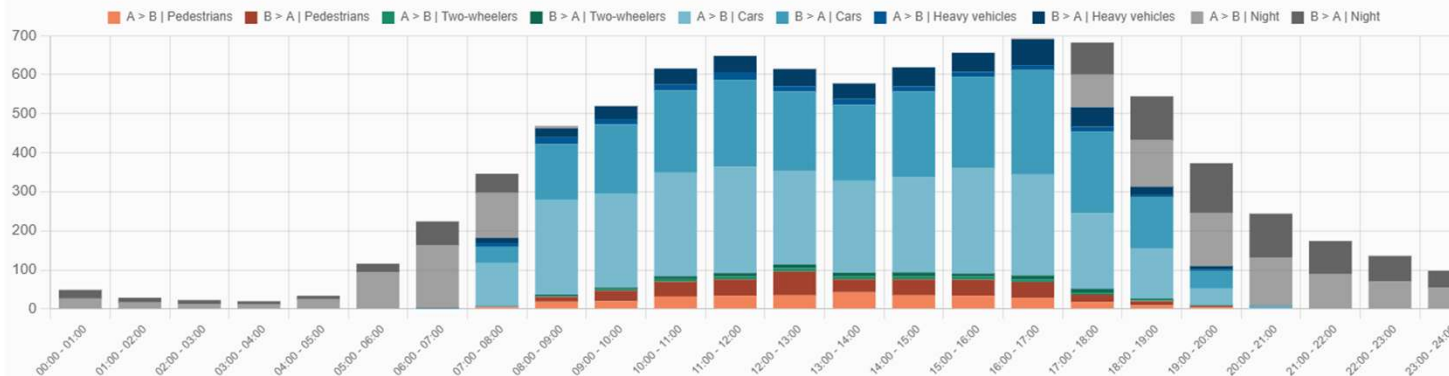
Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

9

Daily overview



24 hour average per direction



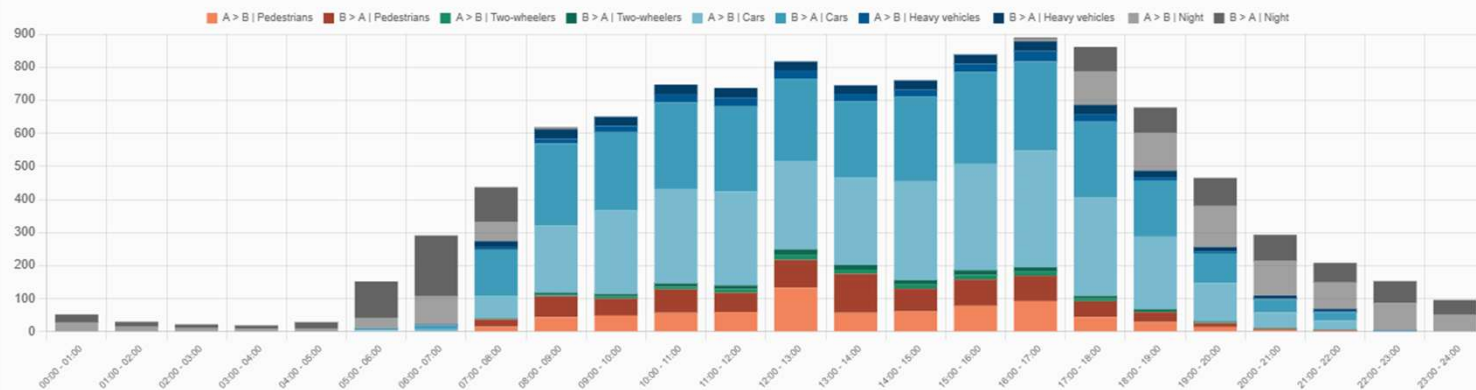


N62 au niveau de Hecking (Pip)

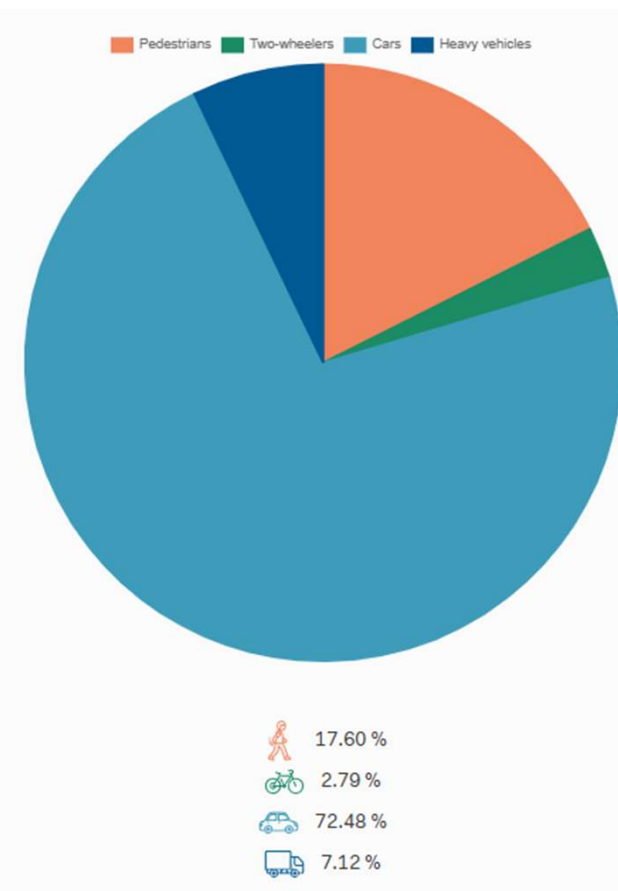
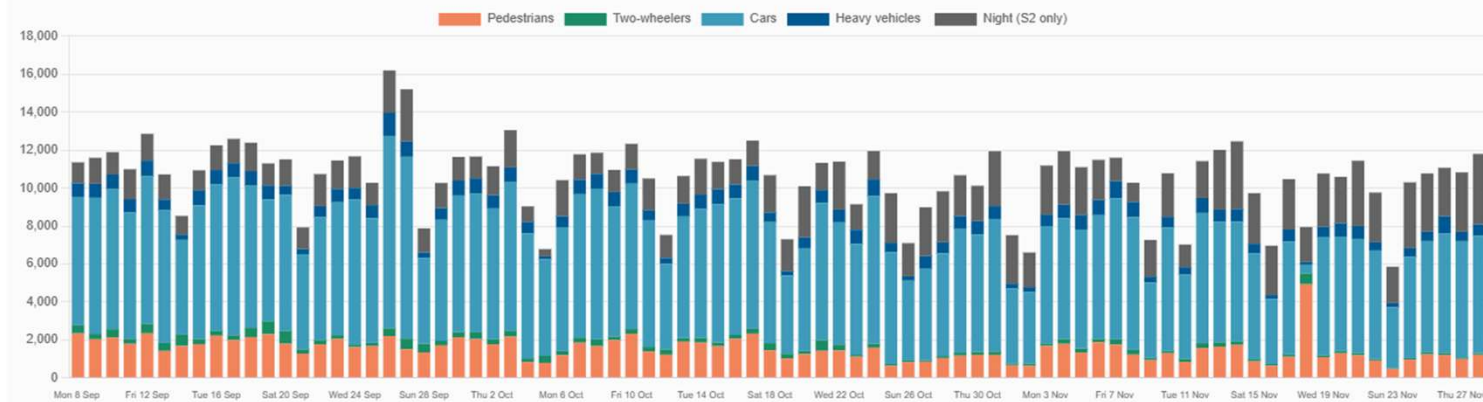
Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

10

24 hour average per direction



Daily overview

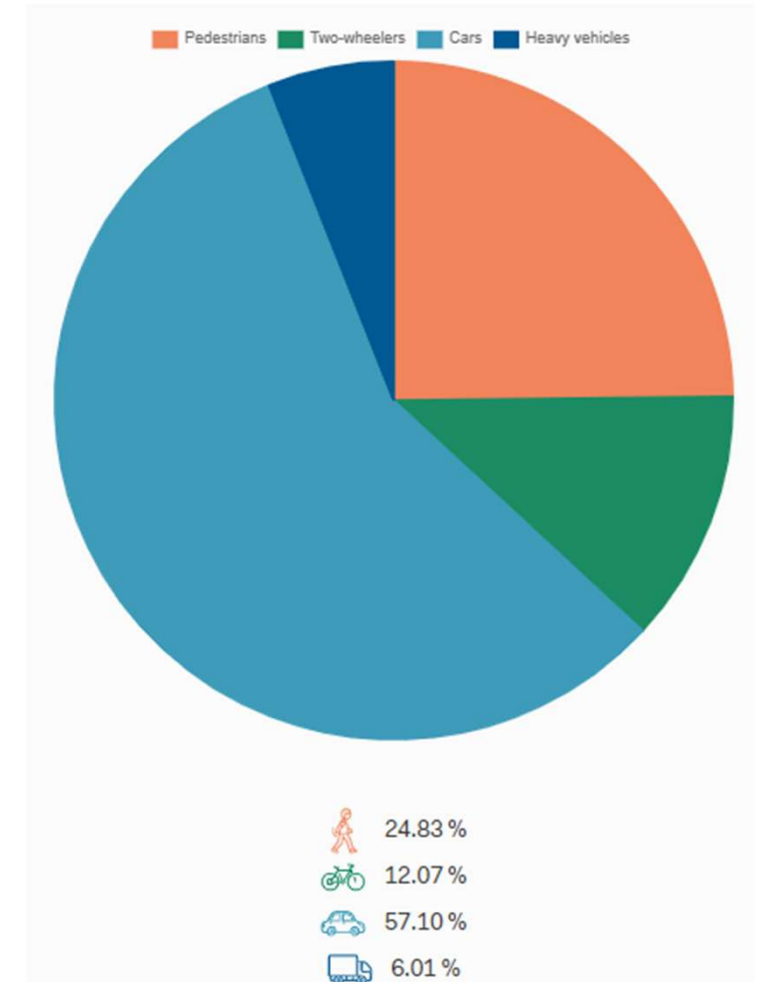
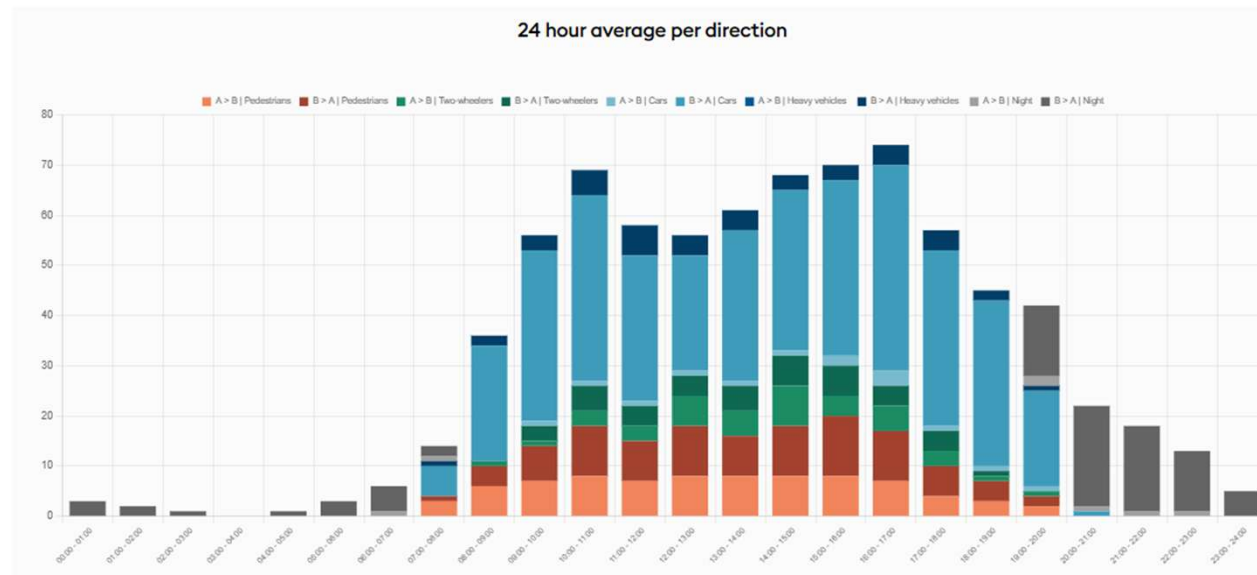
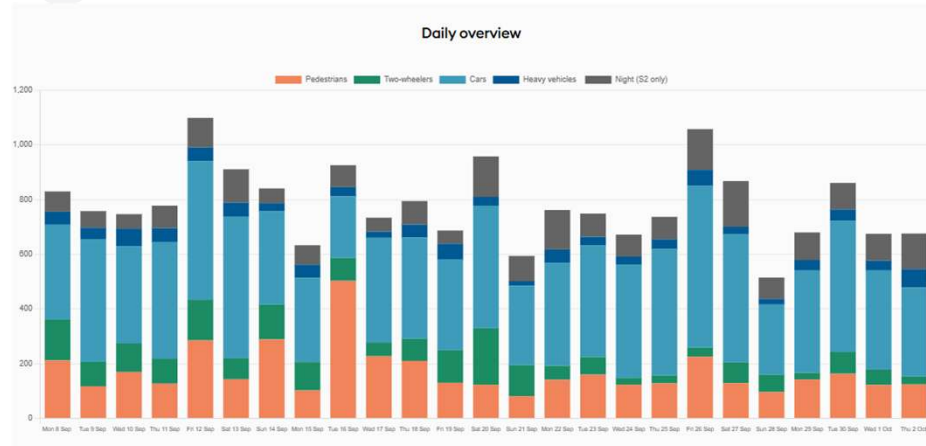




Muhlenbachstrasse

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

11





Mesures complémentaires

Parking place de l'église : doit être réaménagé afin d'optimiser le stationnement et la circulation des piétons.

Croisement Bahnhofstraße - Teichgasse : réaménager les deux parkings pour garantir une bonne circulation.

Cyclistes: signalisation « sens unique limité » afin de leur permettre la circulation dans les deux sens. Design : bandes suggérées afin d'éviter toute confusion.

Parking en général : devraient être indiquées avec le nombre de places.

Les camions qui empruntent la Mühlenbachstraße peuvent prendre la Bahnhofstraße à gauche en direction de la Felzstraße ou à droite en direction du Triangel. Bleichstraße interdite pour camions.

Stationnement en zone bleue : renforcement des contrôles nécessaire

Réglementation des horaires de livraison pour les camions : Du lundi au samedi : 06:00 à 11:30, sauf le 3e mardi du mois (marché).

Ne s'applique pas aux camionnettes (Amazon, La Poste, etc.).





Structure du réseau routier

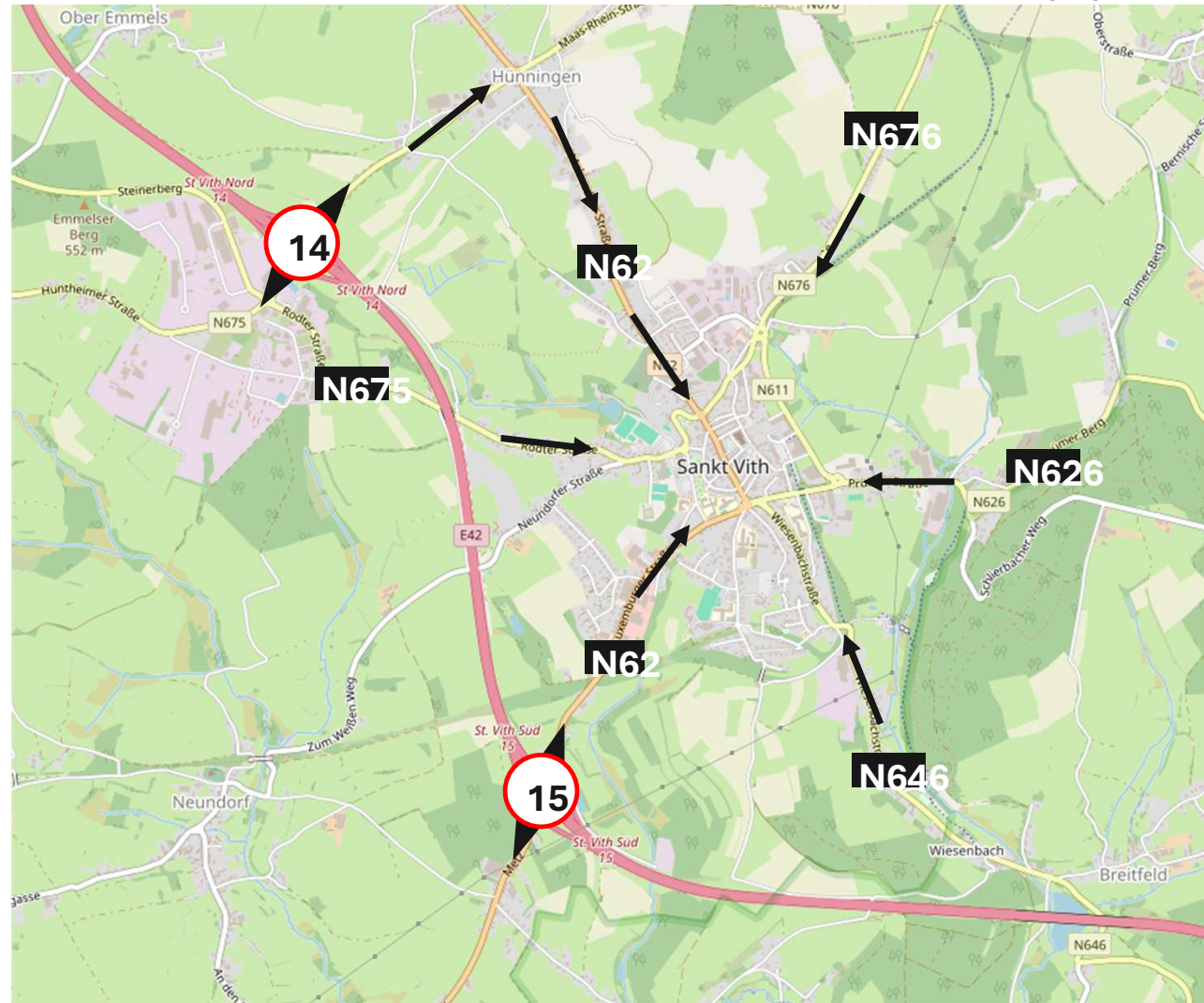
Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

14

Saint-Vith est longé dans sa partie ouest par l'autoroute E42 le reliant à Herve et Liège en direction du nord. Sa connexion à l'autoroute est assurée par les sorties n°14 et n°15, respectivement Saint-Vith Nord et Saint-Vith Sud.

Le centre de Saint-Vith est caractérisé par un réseau étoilé de voiries régionales. L'axe structurant du centre est la N62 qui dessert la majorité des pôles d'intérêt. Dans sa traversée, son gabarit et son aménagement lui confère une fonction résidentielle plutôt que circulatoire.

N62 dans la traversée du centre (source : Google 2021)





Les leviers d'actions

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

15

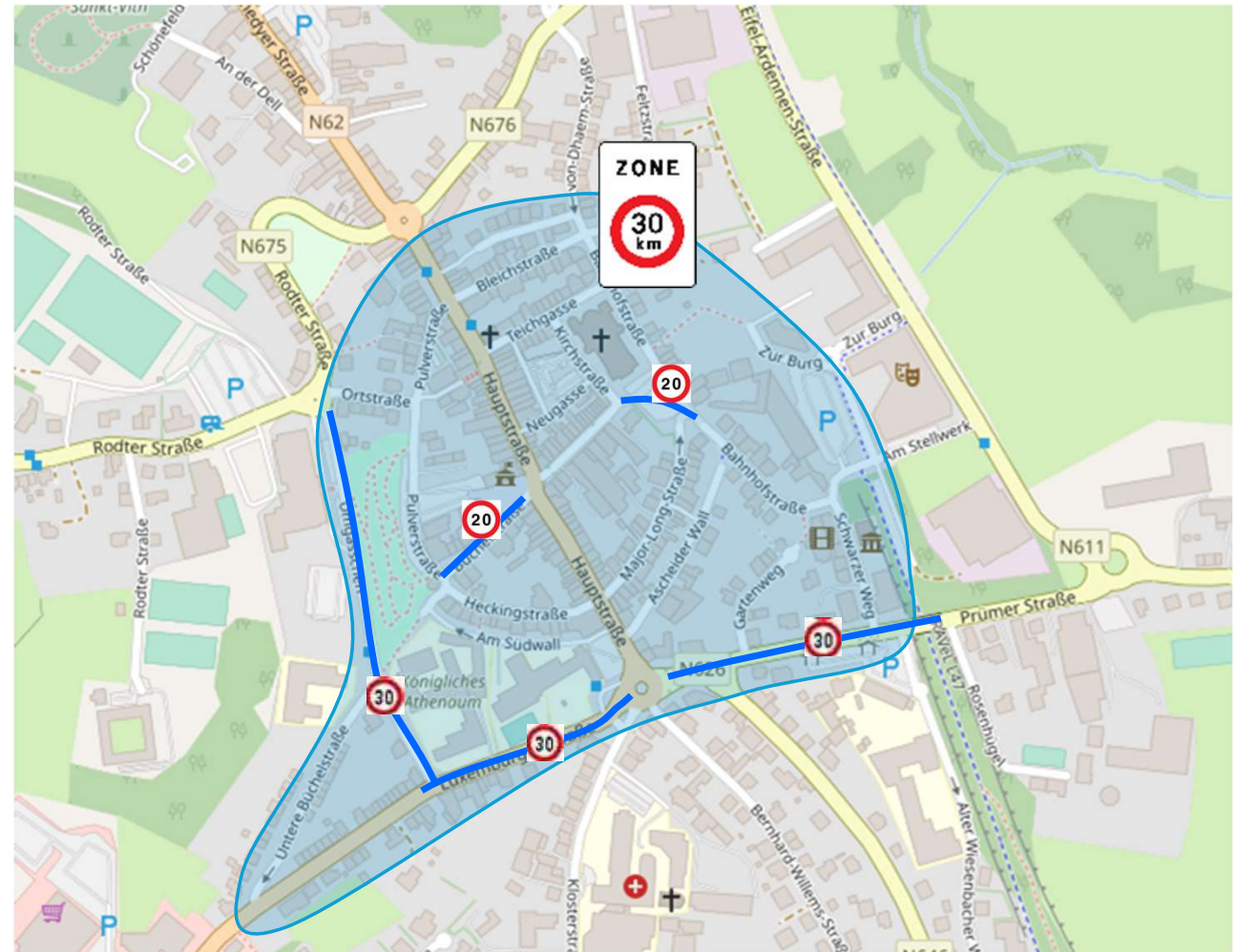


Gérer et contrôler
les **vitesse**s



Une limitation de la vitesse à 30 km/h (ou 20 km/h dans les espaces partagés) offre plusieurs avantages :

- Plus de **sécurité**
- Meilleure **cohabitation** des modes
- Renforcement de la **vie locale**
- Meilleure **lisibilité** (cohérence sur la zone)
- Effet dissuasif sur le transit

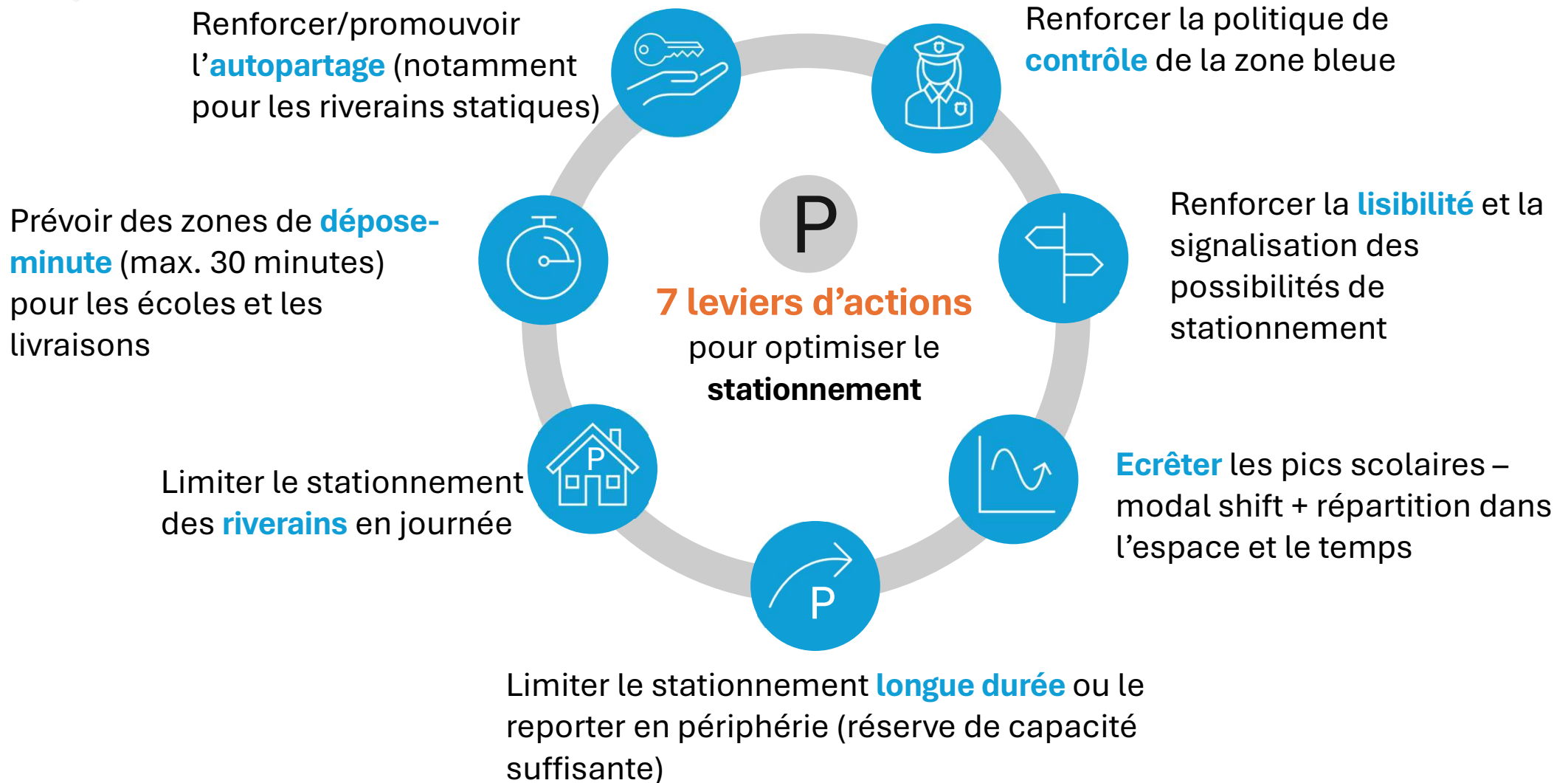


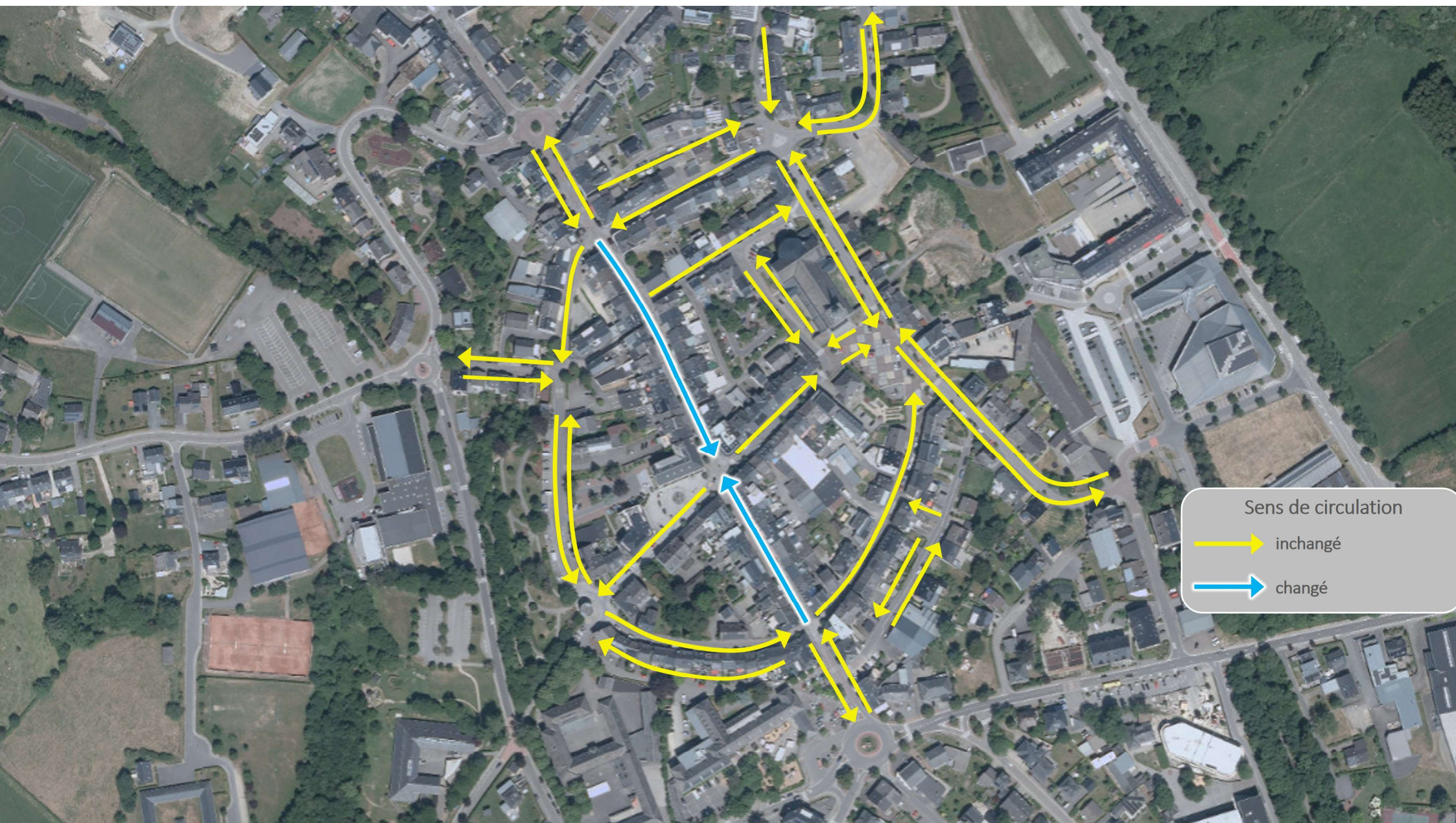


Les leviers d'actions

Centre-ville de Saint-Vith
Etude de mobilité
2026

16





Sens de circulation

→ inchangé

→ changé