

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE NAMUR RIVE DROITE – ENTITE DE JAMBES

RAPPORT DE SYNTHÈSE

version 3 finale - corrigée suite à l'enquête publique

Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle

Phase 2 : Définition des Objectifs

Phase 3 : Propositions

Phase 4 : Mise en oeuvre

TABLE DES MATIERES

*Les modifications apportées au présent rapport suite à l'enquête publique peuvent être repérées dans la table des matières, dans la liste des figures, ainsi que dans le texte, grâce à des astérisques, insérés dans la marge de droite **

De nouvelles corrections suggérées par les associations intervenues dans l'enquête sont identifiées par des dièses #

0. PREAMBULE.....	1	
1. PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE	2	
2. PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS	15	
3. PHASE 3 : CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE A LONG TERME	19	
3.1 RECHERCHE D'UN CONCEPT.....	19	
3.2 ENJEUX A L'ECHELLE DU SILLON MOSAN	22	*
3.3 CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE.....	24	*#
4. PHASE 3 : PROPOSITIONS A MOYEN-LONG TERME.....	28	
4.1 ANALYSE DES TRACES POTENTIELS DE LA COLLECTRICE – RECOMMANDATIONS.....	28	*
4.2 HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER – PROPOSITIONS A MOYEN- LONG TERME, AVEC LA COLLECTRICE	31	
4.3 ENJEUX DE TRACE LIES AU PROJET DE TCSP ERPENT – JAMBES – NAMUR	35	
5. PHASE 3 : PROPOSITIONS A COURT-MOYEN TERME.....	38	
5.1 POUR LES VEHICULES PARTICULIERS.....	38	
5.2 EN MATIERE DE STATIONNEMENT.....	43	
5.3 POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	48	
5.4 EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES ESPACES PUBLICS	52	*#
5.5 POUR LES MODES DOUX (PIETONS – DEUX-ROUES)	58	*
5.6 AUTRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	62	*
6. PHASE 4 : MISE EN ŒUVRE.....	64	
6.1 MESURES LIEES	64	*
6.2 PROPOSITIONS DE TERMES DE MISE EN OEUVRE.....	64	*
6.3 AUTRES OUTILS DE MISE EN OEUVRE	70	



LISTE DES FIGURES

Figure n°

Légende :

Normal : rapport 2004

Italique : figures actualisées

Gras : nouvelles figures

*# : modifications suite à l'enquête publique

1. PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

- 1.1 Diagnostic des déplacements motorisés – à l'échelle communale – 2003
- 1.2 *Population et emplois à l'échelle du centre – 2003 - 2009*
- 1.3 Principaux pôles générateurs de trafic à l'échelle du centre – 2003
- 1.4 Trafic d'un jour ouvrable moyen à l'échelle du centre – Mars 2003
- 1.5 Diagnostic des déplacements automobiles, à l'échelle du centre – 2003
- 1.6 Diagnostic en matière de stationnement à l'échelle du centre – 2003
- 1.7 Diagnostic des déplacements en transports en commun, à l'éch. du centre – 2003
- 1.8 Diagnostic en matière de modes doux et espaces publics à l'éch. du centre – 2003

2. PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS

- 2.1 Proposition d'objectifs multimodaux, à l'échelle communale
- 2.2 *Proposition d'objectifs multimodaux, à l'échelle du centre*
- 2.3 Proposition d'objectifs de sécurité routière, espaces publics et stationnement, au centre

3. PHASE 3 : CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE

- 3.1 Recherche d'un concept : Constat de base
- 3.2 *Accessibilité au centre de Jambes : quelles variantes ?* *#
- 3.3 *Concept multimodal de déplacements proposé à moyen-long terme (2015-2020)* *
- 3.4 *Concept proposé : potentiels de reports de trafic automobile*

4. PHASE 3 : PROPOSITIONS A MOYEN-LONG TERME

- 4.1 **Projet de collectrice pour soulager la traversée de Jambes – variantes de tracé**
- 4.2 **Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 1 de base : Dénivelé Av. Materne et chaussée de Liège** *
- 4.3 **Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 2 : Place Joséphine – Charlotte** *
- 4.4 **Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 3 longue : Av. Prince de Liège** *
- 4.5 *Hiérarchie proposée à moyen-long terme (avec la collectrice)*
- 4.6 **Axe fort de transports en commun : enjeux d'itinéraire Erpent – Jambes - Namur**
- 4.7 **Potentiel de priorisation de la ligne de transport en commun en traversée de Jambes – Synthèse**



Figure n°**5. PHASE 3 : PROPOSITIONS A COURT-MOYEN TERME**

5.1 POUR LES VEHICULES PARTICULIERS

5.1.1 Réseau routier : éléments fixes, variables et enjeux à court-moyen terme

5.1.2 *Synthèse – hiérarchie du réseau routier proposée à court-moyen terme*

5.2 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

5.2.1 *Éléments de base de la politique de stationnement – à l'échelle du centre*

5.2.2 Gestion du stationnement dans les quartiers à l'échelle du centre

5.2.3 Autres mesures d'accompagnement et ponctuelles à l'échelle du centre

5.3 POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

5.3.1 Propositions de restructuration du réseau bus à court-moyen terme – à l'échelle du centre *

5.3.2 Potentiels d'amélioration de l'attractivité et de la régularité des bus – à l'échelle du centre

5.4 EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES ESPACES PUBLICS

5.4.1 Stratégie de régulation et rôles des carrefours – à l'échelle du centre #

5.4.2 Synthèse des pistes à suivre pour l'avenue Materne #

5.5 POUR LES MODES DOUX (PIETONS – DEUX ROUES)

5.5.1 *Définition de la politique cyclable – à l'échelle du centre*5.5.2 *Propositions pour les modes doux – à l'échelle de l'hypercentre*

5.6 AUTRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

5.6.1 PCM et PDS : synthèse des mesures proposées aux abords d'écoles

6. PHASE 4 : MISE EN ŒUVRE

6.1 MESURES LIEES

6.1.1 *Tableau des mesures liées* *

6.2 PROPOSITIONS DE TERMES DE MISE EN ŒUVRE

6.2.1 *Mise en œuvre du PCM – à l'échelle de l'agglomération* *6.2.2 *Mise en œuvre du PCM – à l'échelle du centre à court terme (200-2012)* *6.2.3 *Mise en œuvre du PCM – à l'échelle du centre à moyen terme (2013-2015)* *

0. PREAMBULE

Compte tenu des forts développements du secteur et de l'accroissement des problèmes de mobilité, la Ville de Namur et la Région Wallonne ont mandaté Transitec, en 2003, pour l'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM) de Namur, pour la rive droite (entité de Jambes). Un complément d'étude a été réalisé en 2009 à la demande du Service Public de Wallonie – SPW et des Autorités communales, notamment pour répondre aux nouvelles problématiques posées par l'évolution du contexte.

Le présent rapport établit la synthèse de l'ensemble de l'étude, soit pour les phases :

- 1 : analyse – diagnostic de la situation actuelle ;
- 2 : définition des objectifs ;
- 3 : propositions : concept multimodal d'organisation des déplacements à long terme, détail des propositions à moyen-long terme et des propositions à court-moyen terme ;
- 4 : mise en œuvre.

A relever que l'étude prend en considération l'ensemble de la rive droite de la commune de Namur (soit de Dave à Loyers en intégrant la N4 et l'E411 jusqu'à Wierde), ainsi que les recommandations du PCM de Namur¹ tout en focalisant essentiellement les propositions au niveau du sillon mosan, soit d'Amée aux Grands Malades.

La présente étude est le fruit d'une concertation étroite et continue avec :

- **les autorités et responsables de la Ville, de la Région Wallonne (SPW, SRWT – TEC) et de l'état fédéral (SNCB),** associés à l'étude au sein du Comité de Pilotage. Ce Comité de Pilotage a eu pour rôle de valider les orientations et les principales propositions émises par le bureau d'études, en concertation avec le Comité Technique ;
- **les techniciens communaux et régionaux concernés,** associés à l'étude grâce au Comité Technique (CT), et régulièrement consultés en réunions de travail bilatérales. Ce CT a eu, notamment, pour rôle de vérifier la faisabilité des propositions émises par le bureau d'études ;
- **un panel représentatif de la population jamboise associé à l'étude à travers des ateliers participatifs organisés entre mars et juin 2009.**

Ce rapport de synthèse s'accompagne d'un dossier d'annexes techniques, destiné aux responsables et techniciens chargés de la mise en œuvre du PCM. Ce dossier d'annexes reprend les analyses de variantes et autres figures techniques détaillant les mesures proposées.

Pour guider le lecteur vers les figures et annexes concernées, celles-ci sont référencées dans la marge, à gauche des paragraphes.

Enfin, ce rapport de synthèse a été soumis à une enquête publique fin 2009. Hormis quelques corrections ponctuelles, des modifications ont été apportées en conformité avec les résultats de l'enquête dans cette deuxième version. Elles sont identifiées par des astérisques dans la marge.

¹MET-Ville de Namur-SNCB-TEC, Plan Communal de Mobilité de Namur, TRANSITEC-Agora, Rapport de synthèse, septembre 1998



1. PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE



1. PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Ce premier chapitre établit en 8 figures les principaux enseignements de l'analyse et du diagnostic de la situation actuelle. Depuis le début de l'étude, en 2003, certains éléments structurants ont fortement évolué. L'analyse tient compte de ces modifications importantes pour la suite de l'étude. Néanmoins de nombreuses données sont toujours valables. Par exemple, les charges de trafic sur les routes de Jambes n'ont que très peu évolué en 5 ans, étant donnée la saturation du réseau routier structurant. Ainsi, le diagnostic a pu être actualisé sans nécessiter sa réactualisation complète².

Fig. 1.1 Tout d'abord, **l'analyse des réseaux de transports de la rive droite à l'échelle de l'agglomération met en évidence :**

- **pour les réseaux routiers :**
 - **que l'accessibilité à l'autoroute E411 à l'Est est pénalisée par les fortes charges de trafic des voiries dans le sillon mosan ;**
 - que sans alternative forte en amont de Jambes, **les échanges entre la Vallée de la Meuse et l'E411 sont contraints de traverser le cœur de Namur** (la N92 via le Grognon en rive gauche et la N947 via la Place de Wallonie en rive droite) ;
- **pour les transports en commun :**
 - la SNCB offre deux lignes avec des stations assurant une desserte intéressante en relation avec la gare de Namur, ainsi que des liaisons directes de/vers Bruxelles ... ;
 - les TEC exploitent plus de dix lignes interurbaines et urbaines, desservant l'ensemble de la rive droite ...

... mais **ces alternatives à la voiture sont encore trop faiblement utilisées.**

Fig. 1.2 **La population et les emplois sont essentiellement concentrés dans le sillon mosan, avec environ 12'000 habitants** dans la plaine, contre environ 3'000 sur les premiers quartiers des plateaux (Géronsart, Montagne Ste-Barbe). Le plateau d'Erpent est en développement conformément au Schéma Directeur de Développement Durable (SDDD) : environ 3'000 nouveaux résidents devraient s'y installer à terme.

Cette densité est renforcée par **le pôle administratif très important** qui s'est développé au cœur de Jambes. Ce sont ainsi quelques 3'000 postes répartis notamment entre les cabinets Ministériels, le Service Public de Wallonie, ...

Ann. 1.1.1 Jambes est également **un pôle d'enseignement d'importance régionale**, avec environ
à 1.1.4 500 emplois et plus de 4'700 élèves.

Fig. 1.3 D'autres pôles générateurs de trafic sont recensés à Jambes tels que **le secteur commerçant de l'avenue Materne** et les centres commerciaux proches (Carrefour à Enhaive, Delhaize à l'avenue Prince de Liège, Champion à Velaine, ...).

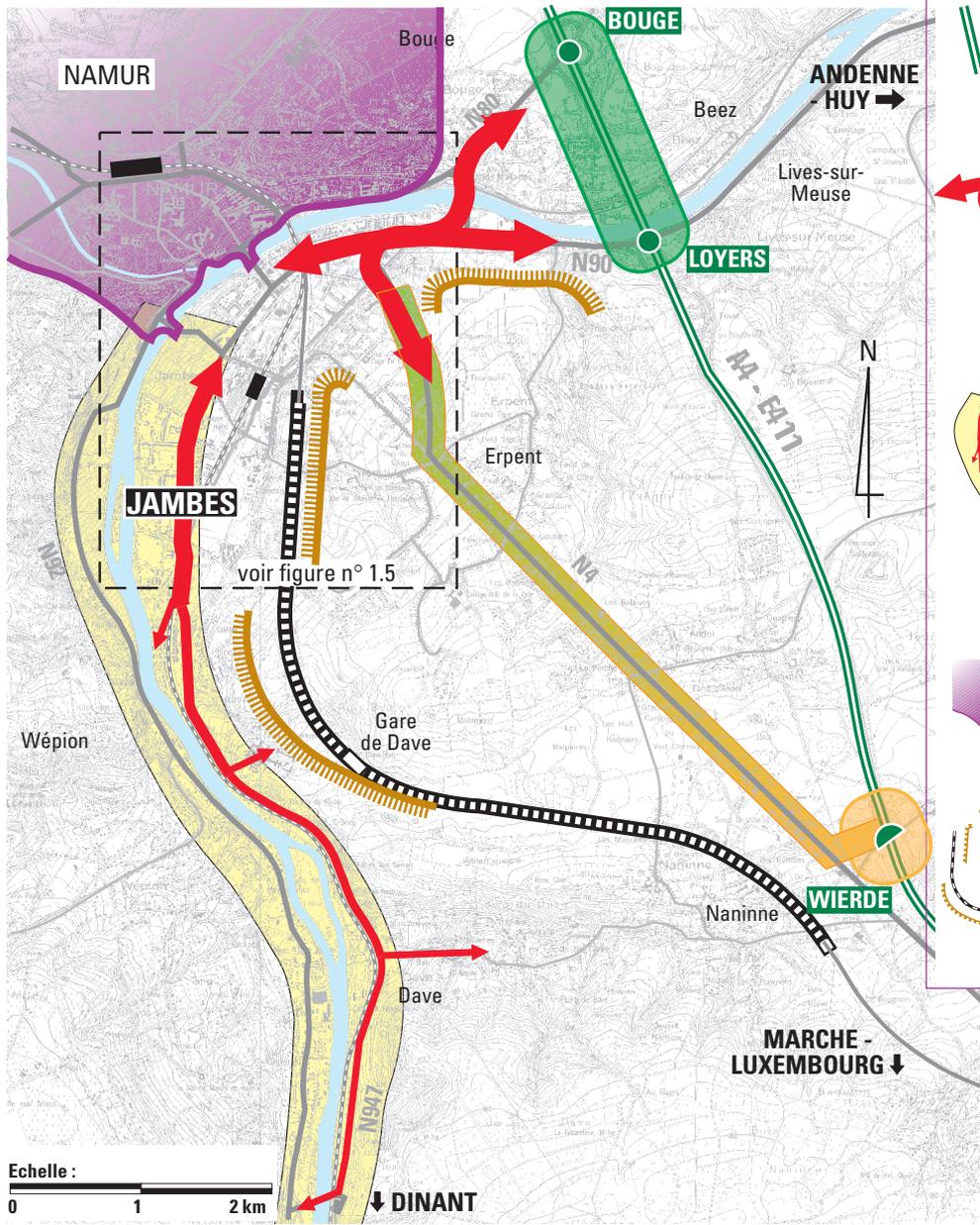
De plus, Jambes offre des **services et loisirs fortement générateurs de trafic** tels que l'ADEPS, le multiplex Acinapolis, ...

² Des contrôles des données relevées en 2004 ont été menés, pour s'assurer de leur pertinence en 2009, avec l'encadrement du comité technique. Les valeurs jugées obsolètes ont été actualisées.



Diagnostic des déplacements motorisés - à l'échelle communale - 2003

POUR LES VP :



Accès au réseau auto-routier par l'E411, mais :

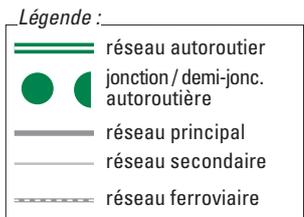
les 2 échangeurs les plus proches débouchent sur un réseau saturé...

... tandis que celui de Wierde est éloigné !

En l'absence d'alternative, la N947 en rive droite de la Meuse draine un trafic de plus en plus important en relation avec et à travers Jambes

La rive gauche de la Meuse n'offre guère de perspectives de reports...

Enfin, les contraintes topographiques et ferroviaires limitent les possibilités de liaisons intermédiaires



POUR LES TC :



Un réseau ferroviaire fort, avec 2 lignes et 4 gares ...

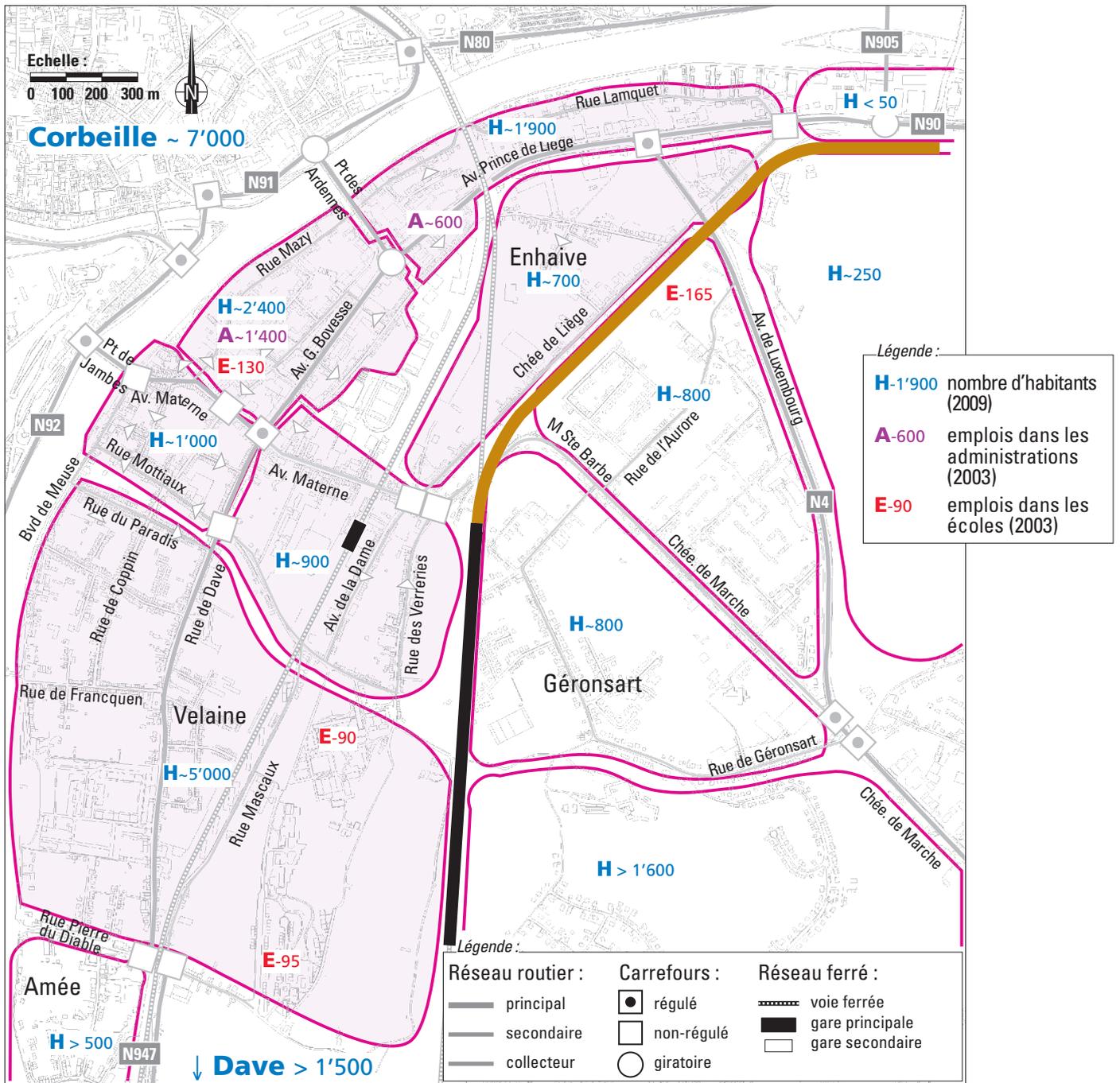


Un réseau bus également intéressant, avec :

- 5 lignes régionales vers les pôles extérieurs (Dinant, Andenne, etc..)
- un double cordon ombilical avec Namur (ponts des Ardennes et de Jambes)
- 5 lignes urbaines principales de desserte du sillon mosan (ponts des Ardennes et de Jambes)
- des services complémentaires (desserte d'écoles, bus de soirée, ...)
- ...

... mais ces alternatives à la voiture sont très nettement sous-utilisées !

Population et emplois à l'échelle du centre - 2003 - 2009



Population :

TOTAL : ~15'000 H., dont :
~12'000 dans le sillon mosan



Emplois :

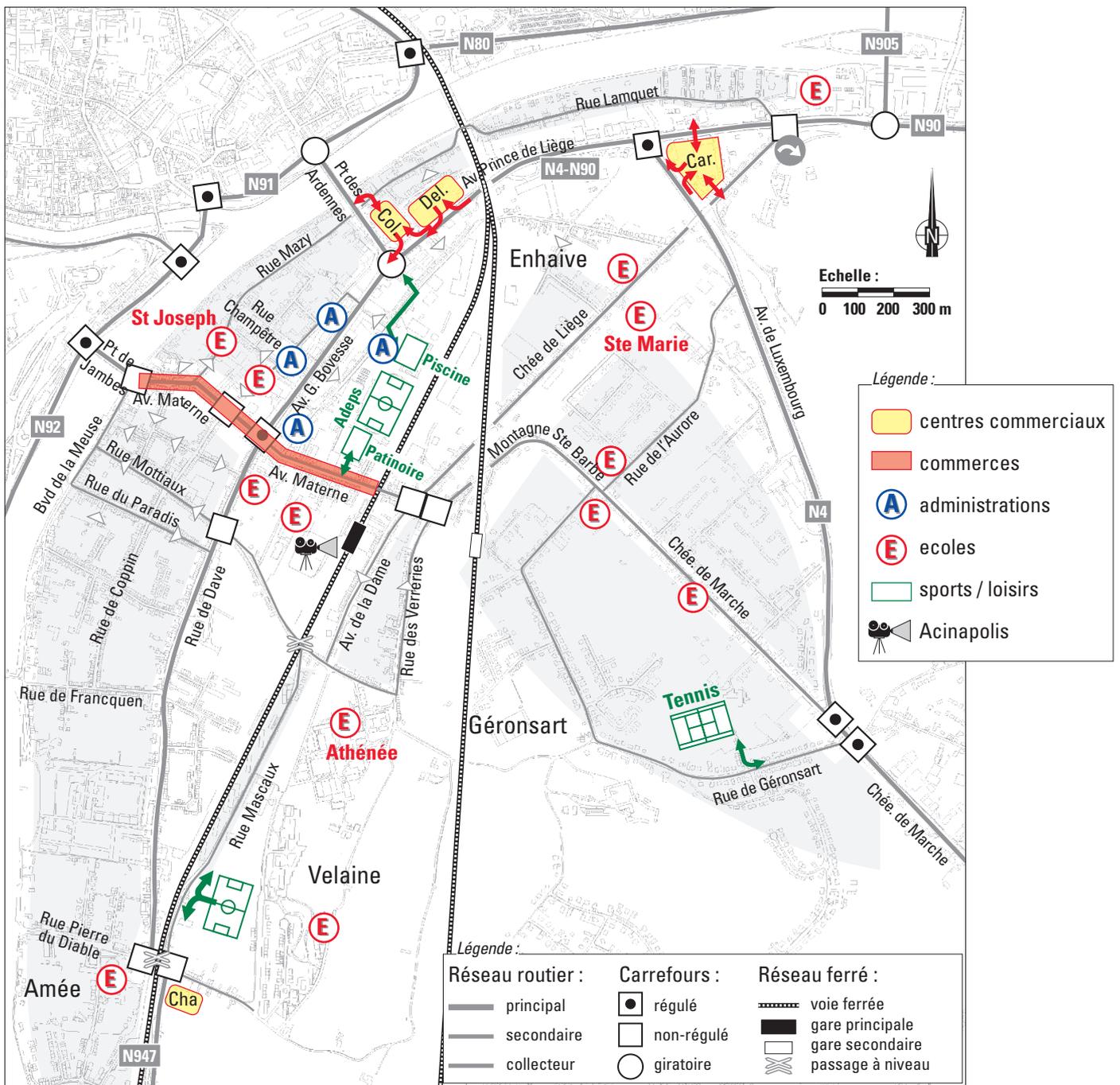
Avec ~2'200 postes en 2003 et **~3'000 postes en 2009**, les administrations sont un pôle essentiel de Jambes

De même que l'enseignement, avec plus de **500 postes** (2003)



Une forte concentration de l'habitat et des emplois dans le sillon mosan

Principaux pôles générateurs de trafic à l'échelle du centre - 2003



Pôles commerciaux :

- Les centres sont :
 - **bien accessibles en VP**
 - **peu desservis en TC**
 - **peu accessibles en modes doux**

Pôles de loisirs :

- L'Adeps et la Piscine sont :
 - **desservis par des voiries locales ... (rue d'Enhaive)**
 - **bien accessibles en TC**

Autres pôles :

- A** Les administrations se concentrent sur l'av. Bovesse
Quels accès visiteurs ?
- E** De nombreuses écoles, avec ~4'700 élèves

L'av. Materne a une **bonne accessibilité multimodale**



Une forte concentration et mixité d'activités à l'hypercentre de Jambes !

Cette forte densité se traduit en matière de demande de déplacement, par exemple par l'intensité des flux de voitures.

Fig. 1.4 Des comptages de trafic, réalisés pendant le mois de mars 2003, ont permis de tirer de multiples enseignements :

- **en termes quantitatifs : près de 140'000 unités véhicules entrent et sortent de Jambes durant un jour ouvrable moyen (uv/jo).** Ce trafic se répartit notamment sur les principales voies d'accès (~ 27'000 uv/jo sur la N4, ~ 32'000 sur la N90, ...) et sur les ponts en relation avec Namur et la rive gauche (~ 34'000 sur le pont des Ardennes et ~ 20'000 au pont de Jambes) ;

Ann.1.2.1
et 1.2.5

- en termes qualitatifs :
 - sur les 136'000 uv/jo entrants-sortants, **1 véhicule sur 2 est en transit du secteur d'étude**, essentiellement de/vers la rive gauche, la N90 – E411 et la N4 ;
 - les véhicules en **échanges avec Jambes sont en relation avant tout avec la rive gauche** (~ 50%) **et la N4** (~ 30%) ;
 - depuis l'époque du diagnostic du PCM en 1997, les échanges entre les plateaux et la E411 ont crû, de même que le trafic d'angle pont des Ardennes – N90/E411 ;

Fig. 1.5 **En synthèse pour les déplacements automobiles, on peut affirmer qu'avec l'offre routière existante, Jambes a "fait le plein" de voitures !**

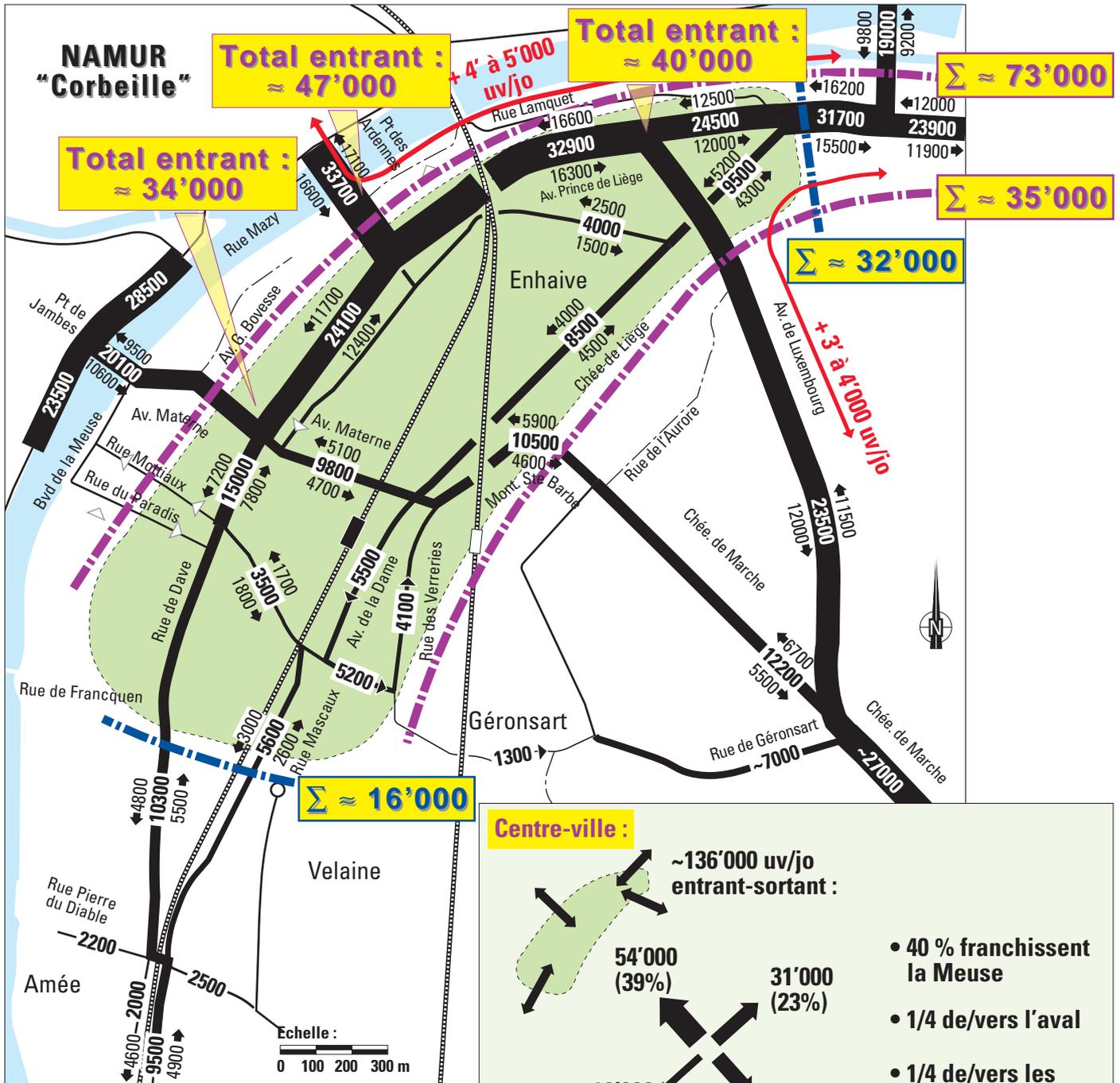
Ann. 1.2.3 Cette situation engendre de **nombreux problèmes de saturation des carrefours**. Ainsi quasiment tous les carrefours structurants sont saturés ou presque, pénalisant fortement l'accès à Jambes.

Ann. 1.2.6 **De plus, de nombreux flux** de transit s'infiltrent dans les quartiers ou **se fauillent par des itinéraires inadaptés pour bipasser les files**. Il en résulte des problèmes de sécurité routière sur de nombreuses rues ou débouchés secondaires, **non aménagés pour assurer ce type de flux, ainsi que de graves nuisances pour les riverains**.

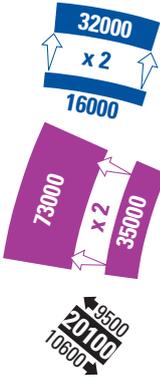
A relever que le SPW et le bureau d'études ont réalisé plusieurs pointages pour vérifier que les chiffres de 2003 restent d'actualité. Les changements constatés ne s'avèrent pas significatifs et ne remettent pas en cause les enseignements de 2003.



Trafic d'un jour ouvrable moyen à l'échelle du centre- Mars 2003 - [uv/24h]



Analyses aux écrans :



il y a 2 x plus de trafic côté aval de Jambes

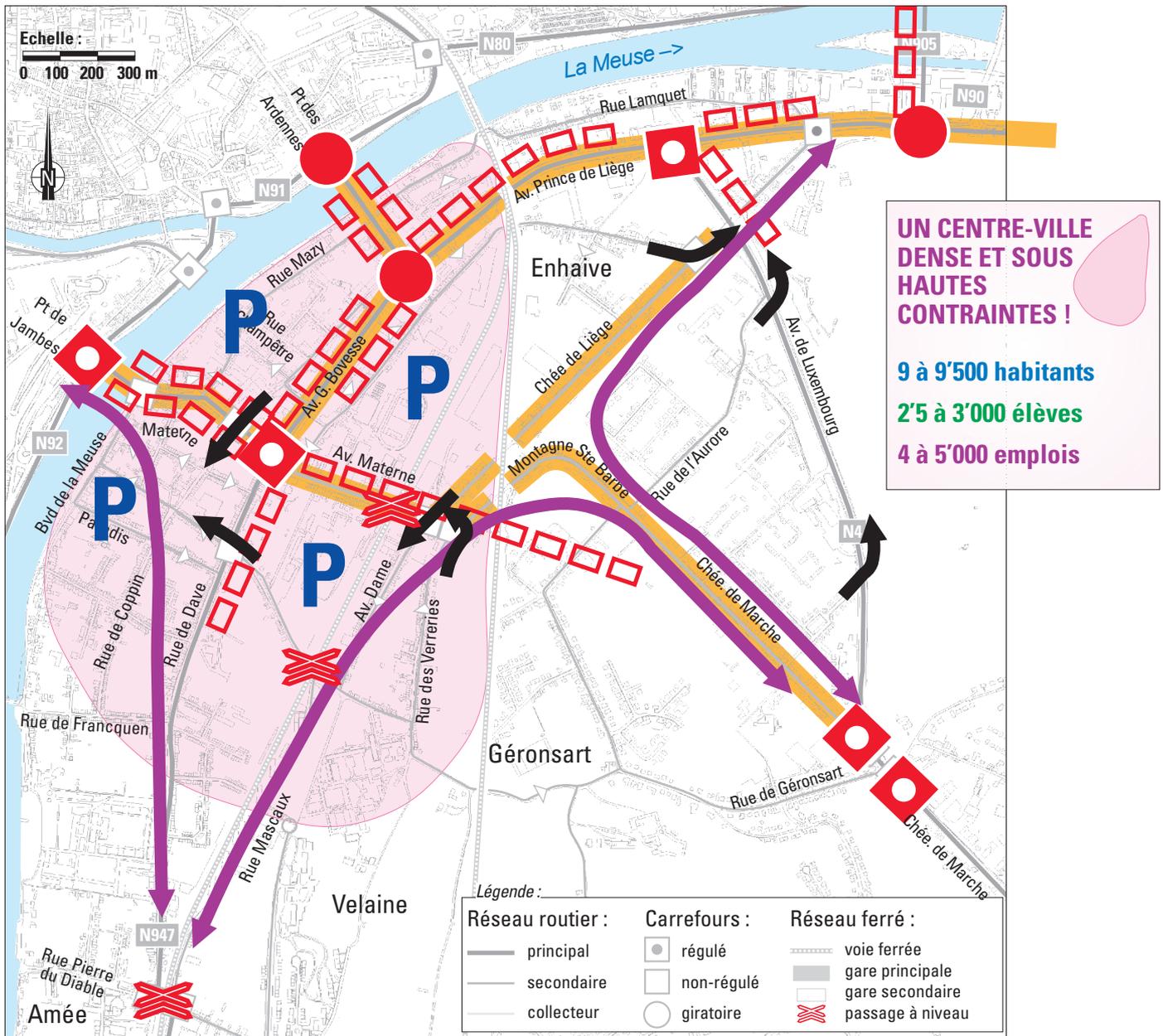
il y a 2 x plus de trafic franchissant la Meuse qu'en lien avec les hauteurs

Des flux généralement bien équilibrés par sens

Principales évolutions :

- d'une manière générale, le trafic a augmenté de + 2% à + 4% par an depuis le PDS (1997)
- deux itinéraires se sont renforcés :
 - N4/N90-E411, en lien avec les développements sur les hauteurs (lotissements, ZI, ...)
 - Pont des Ardennes/N90-E411, essentiellement des reports liés aux travaux rive gauche

Diagnostic des déplacements automobiles, à l'échelle du centre - 2003



Un réseau routier qui atteint la saturation en périodes de pointe, avec :

- Les principaux carrefours qui saturent ...**
... créant d'importantes formations de files d'attente
- Des tronçons insécurisants, concentrant de trop nombreux accidents ...**
... notamment sur certains mouvements d'accès locaux, parfois dangereux !
- Du transit "sauvage" qui s'instaure dans des voiries inadaptées, pour court-circuiter les problèmes de saturation et éviter les mouvements - tronçons délicats...**
- P** **Une saturation quasi généralisée du stationnement en journée...**

... BREF, le réseau routier actuel et ses infrastructures ont fait le plein de voitures !

Fig. 1.6 **En terme de stationnement, la situation est tout aussi délicate; ainsi, à titre d'illustration :**

- Ann.1.3.1 • l'offre publique, avec près de 1'800 places est importante, mais... ;
- **seulement 15% de cette offre est à durée limitée**, limitant l'accès aux services, clients des commerces ;
 - sur ces 15%, **les contrôles insuffisants en 2003 rendaient cette réglementation inefficace** (moins de 5% des usagers avaient un ticket valable !) ;

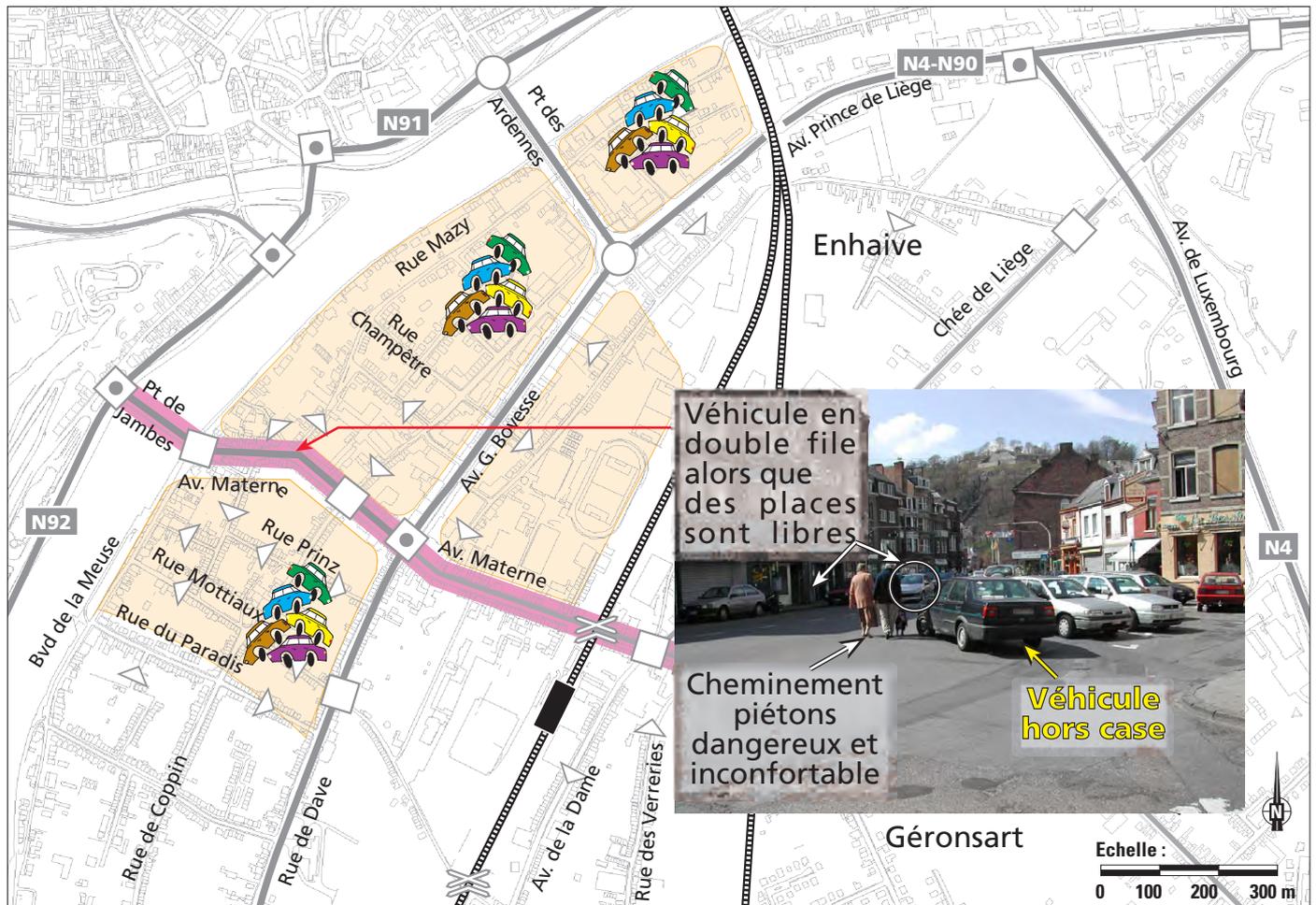
L'analyse de la demande en stationnement, sur la base de relevés d'occupation diurne et nocturne des places effectués en avril 2003, mais aussi des types d'usagers (courte, moyenne, longue durée ou résidents) et des taux de rotation relevait que :

- Ann.1.3.2 • la nuit, il y a très peu de problèmes à Jambes ;
- et 1.3.3 • en revanche, **en journée, l'ensemble des places sur voiries sont saturées avec :**
- **une présence trop forte d'usagers de longue durée, qui stationnent toute la journée devant des commerces**, à l'avenue Materne par exemple (où, en 2003, plus d'un usager sur 2 stationne plus de 2 heures et jusqu'à 40% des usagers plus de 4 heures) ;
 - des problèmes de **stationnement illicite** hors cases (en double file, sur les passages piétons, ...), qui limitent la fluidité du trafic et rendent les cheminements piétons insécurisants ;
 - la **saturation des ruelles dans les quartiers**, compliquant l'accès des résidents, mais aussi celui des visiteurs des administrations, par exemple.

On peut toutefois relever qu'à moins de 300 mètres de la place de Wallonie, **le parking Acinapolis est nettement sous utilisé**, avec en permanence plus de 400 places libres.



Diagnostic en matière de stationnement à l'échelle du centre - 2003



AV. MATERNE, UN AXE COMMERCANT AVEC...

... un problème de surconsommation d'offre par les usagers de moyenne et longue durée (>50 à 60% de l'offre à 10h et 15h !)

➔ QUELLE ACCESSIBILITÉ POUR LES CLIENTS DES COMMERCES ?

... en 2003, une absence flagrante de contrôle, Av. Materne, puisque sur plusieurs pointages réalisés en jour ouvrable :

- moins de 5% des usagers avaient un ticket valable !
- 12 à 15% de véhicules stationnés hors cases (soit 15 à 20 véhicules en simultanée...) !!



SECTEURS D'EMPLOIS ET ADMINISTRATIFS : Occupation > 100 %

Une suroccupation conséquente en journée liée aux navetteurs, sans mesures de gestion...

➔ CONFORT DES RIVERAINS DÉLICATS EN JOURNÉE



➔ QUELLE OFFRE POUR LES VISITEURS DES PÔLES ?



LE STATIONNEMENT À JAMBES : UN RÉEL PROBLÈME D'IMAGE !

Les modes alternatifs à la voiture présentent également des enjeux forts, révélés par le diagnostic.

Ann. 1.4.1 Tout d'abord, il faut relever qu'avec 4 gares sur la rive droite, dont celle de Jambes fréquentée par des trains IC, **l'offre d'infrastructures ferroviaires est forte.**

Ann. 1.4.2 Par ailleurs, **avec plus de 10 lignes de bus, le réseau bus du TEC assure une excellente couverture de l'ensemble de la rive droite** (seules quelques ruelles sont relativement éloignées des bus, par exemple dans le quartier "Aurore").

Les fréquences sont également fortes, avec :

- **plus de 350 bus par jour ouvrable au coeur de Jambes ;**
- **340 bus par jour ouvrable sur le pont des Ardennes et 320 bus par jour ouvrable au pont de Jambes**, qui créent 2 liens très forts avec la rive gauche, dont notamment la Corbeille ;
- **plus de 400 bus par jour ouvrable sur les lignes urbaines** (2 et 9 - Amée, 11 - Velaine, 8 Erpent ; dans les 2 sens) ;
- des bus nocturnes en compléments ;
- ...

En terme d'exploitation, **le train a une attractivité faible liée à la basse fréquence des liaisons vers Namur** (environ 2 trains par heure à 5 minutes d'intervalle). **Tandis que les bus, "englués" dans les files d'attente des carrefours, ont un niveau de service insuffisant.**

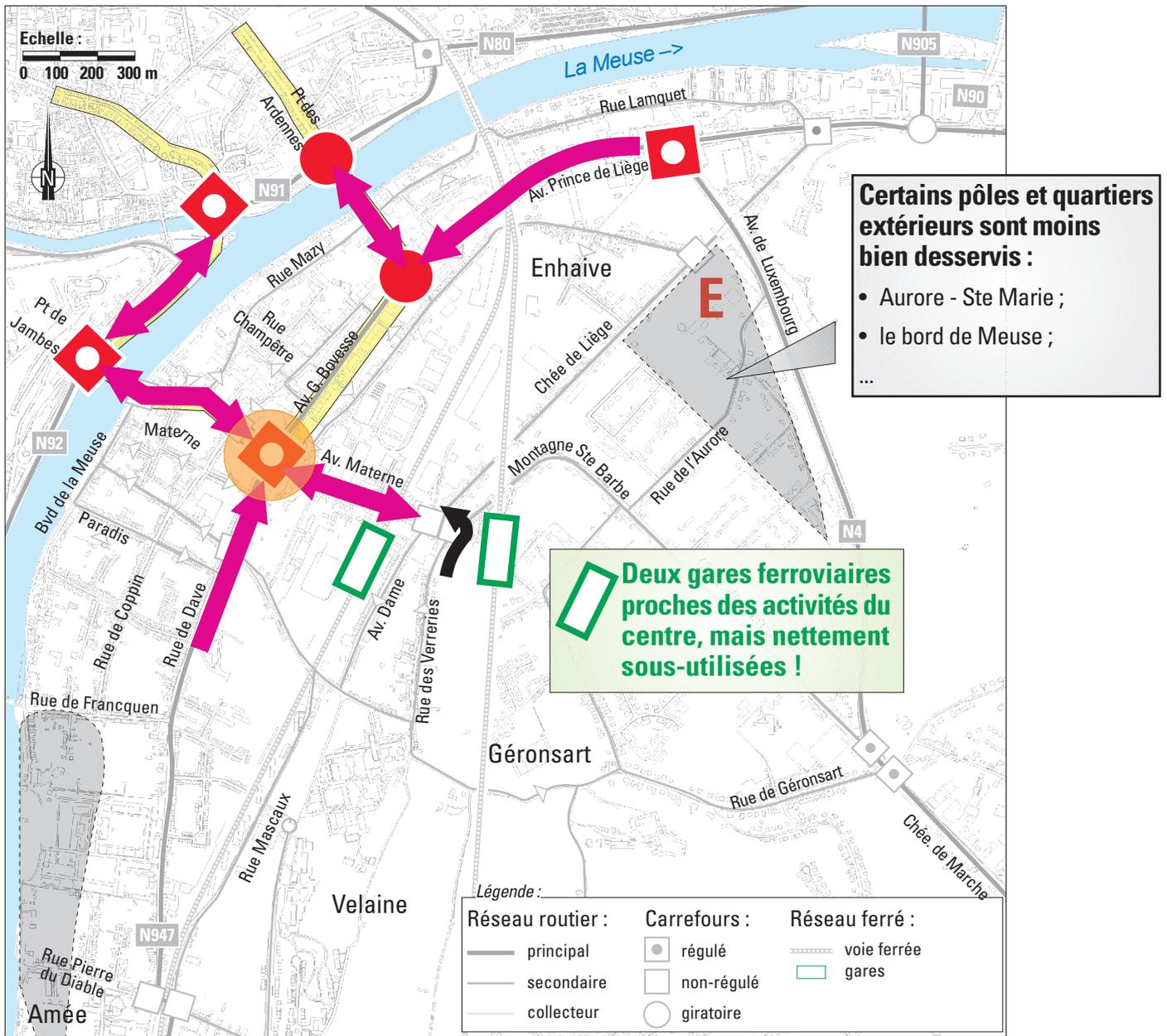
Ann. 1.4.3 **Ces difficultés se ressentent en termes de fréquentation**, avec, par exemple, moins de 5'500 passagers par jour traversant la Meuse dans les bus sur les ponts de Jambes et des Ardennes, soit :

- moins de 15 % des déplacements motorisés ;
- une occupation moyenne de moins de 15 passagers par bus (sur toute la journée).

Fig. 1.7 **En conclusion, les transports en commun offrent de bonnes capacités, mais qui sont difficiles à valoriser dans les conditions actuelles d'exploitation.**



Diagnostic des déplacements en transports collectifs, à l'échelle du centre - 2003



Un réseau bus fort (près de 15 lignes), mais :

- Les bus sont pris dans les longues files d'attente VP ...**
... sans aucune voie bus leur permettant de les court-circuiter !
- Les bus doivent attendre aux feux ...**
... sans aucune priorisation, ni même de prise en compte !
- Certains mouvements secondaires sont délicats et ont même dûs être abandonnés**
(depuis la rue des Verreries vers l'avenue Materne par exemple) !
- Un pôle principal très contraint et très chargé** (nombre et durée des arrêts de bus)

... BREF, un réseau intéressant (mais qui peine à concurrencer la voiture) à valoriser !

Fig. 1.8

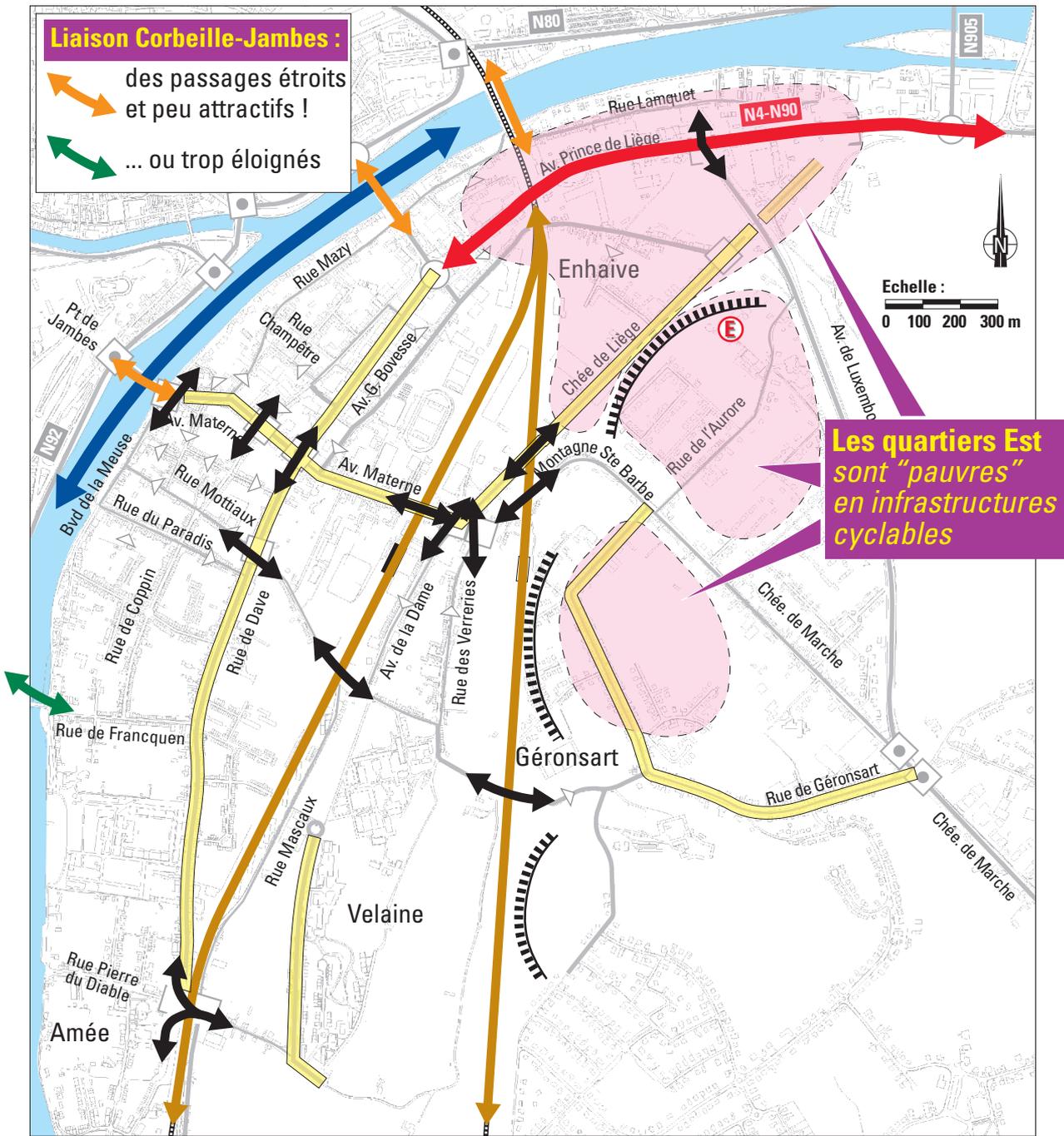
Enfin, les modes doux subissent leurs "maux" habituels en termes de :

- **continuité des itinéraires**, qui sont régulièrement interrompus par des coupures naturelles (la Meuse, la topographie) ou artificielles (les grands axes ferroviaires et routiers) ;
- **sécurité**, avec des traversées longues, pas toujours sécurisées (par des feux ou des îlots), avec des flots de véhicules importants à traverser et/ou circulant à des vitesses élevées ;
- **confort**, avec de nombreuses rues où les trottoirs sont exigus et en mauvais état (par exemple l'avenue Materne, l'ancienne Chaussée de Liège, ...).

Ann. 1.5

Il faut toutefois rappeler que, le long du sillon de la Meuse, la topographie et la densité population-emplois sont très favorables aux modes doux !

Diagnostic en matière de modes-doux et espaces publics à l'échelle du centre - 2003



D'une manière générale, les modes doux sont soumis à de très fortes coupures :



La continuité des itinéraires n'est pas souvent assurée !!
Toutefois, la densité et la topographie dans le Sillon Mosan sont très favorables aux piétons et deux roues

2. PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS



2. PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS

La définition des objectifs constitue l'articulation essentielle entre la situation actuelle et les propositions. Cette phase doit donner des orientations, **décrire "ce que l'on veut faire"**. Elle s'élabore sur la base des enseignements tirés du diagnostic et des enjeux / souhaits en matière de développement émis par les Autorités.

Le bureau d'études a ainsi établi une première proposition d'objectifs, qui ont été analysés et amendés par les Comités de Pilotage et Technique, ainsi que par les "ateliers de participation citoyenne", supervisés par le bureau spécialisé en communication TR@ME³.

Fig. 2.1 **A l'échelle communale, les principaux objectifs sont :**

- **d'assurer la cohérence avec le PCM de Namur de 1998** (liaisons transmeuses à valoriser, concept et dédoublement de la traversée de Jambes, ...);
- **de maîtriser les flux entrants dans le secteur saturé du sillon mosan :**
 - en valorisant les itinéraires automobiles alternatifs, par exemple via Wierde ;
 - en valorisant les modes de transports alternatifs à la voiture : transports en commun, modes doux ;
 - en développant l'intermodalité par des transferts de la voiture sur le rail ou les bus, par exemple grâce à des parkings d'échanges.

Fig. 2.2 **Ces objectifs sont précisés à l'échelle du centre comme suit :**

- **l'intermodalité et la multimodalité seront les clefs d'une meilleure accessibilité du sillon mosan** (tant pour les échanges transmeuses que pour l'accès à Jambes même et pour les déplacements internes) ;
- en compléments des objectifs de maîtrise du trafic automobile, il faudra **veiller à en limiter les impacts sur les quartiers résidentiels et sur la sécurité routière.**

Ces objectifs ne doivent pas être interprétés comme une "chasse à la voiture", qui reste le mode d'accès motorisé principal. Toutefois, compte tenu des problèmes de saturation relevés ci-avant, **il est impératif de changer les habitudes de certains usagers et de valoriser les forts potentiels des transports en commun (rail, bus) et des modes doux (piétons, deux-roues légers, ...).**

Fig. 2.3 En terme d'accès à Jambes, la gestion du stationnement devra être optimisée. **Sachant qu'il y a beaucoup de demandes pour les places de l'hypercentre, il faudra y trier les usagers** en privilégiant :

- **les clients et visiteurs dans les secteurs commerçants et de services ;**
- **les résidents diurnes dans les quartiers d'habitat ...**

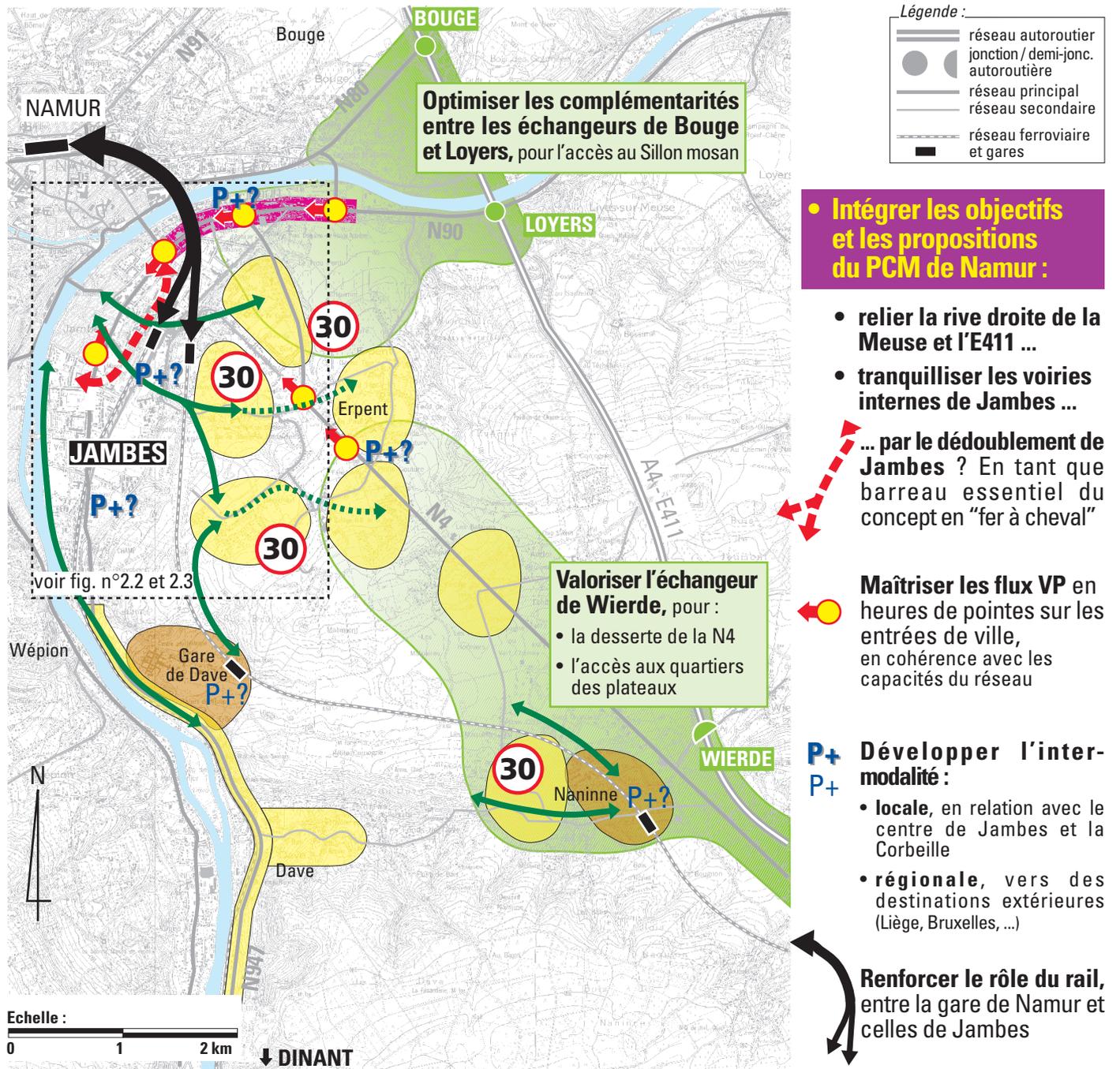
... tout en offrant des alternatives attractives aux usagers de longue durée.

Il faut également relever, parmi les objectifs proposés, des enjeux concernant l'embellissement et un meilleur partage des espaces publics (voiries, places,...).

³ Trois ateliers ont été constitués, chargés des aspects "mobilité motorisée", "stationnement" et "transports en commun – modes doux". Ils se sont rencontrés lors de quatre réunions.

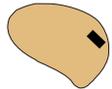
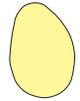


Proposition d'objectifs multimodaux, à l'échelle communale



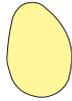
Objectifs sectoriels à l'échelle communale :

Pour la desserte des quartiers extérieurs et plateaux :

-  valoriser le rail ...
-  ... renforcer / valoriser la desserte bus ...
-  ... et les modes doux ...

... en alternative à la voiture, omniprésente !

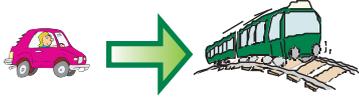
Pour l'accessibilité à Jambes :

-  optimiser les capacités tous modes dans les tronçons déterminants d'accès au sillon mosan
-  assurer l'accessibilité tous modes des quartiers et activités des plateaux et de la N4 ...
-  ... tout en les tranquillisant et en assurant leur sécurisation par des mesures de dissuasion (p.ex. zones 30)

Proposition d'objectifs multimodaux, à l'échelle du centre

Une intermodalité quasi inexistante, à développer :

de la voiture vers le rail,
voir figure 2.1



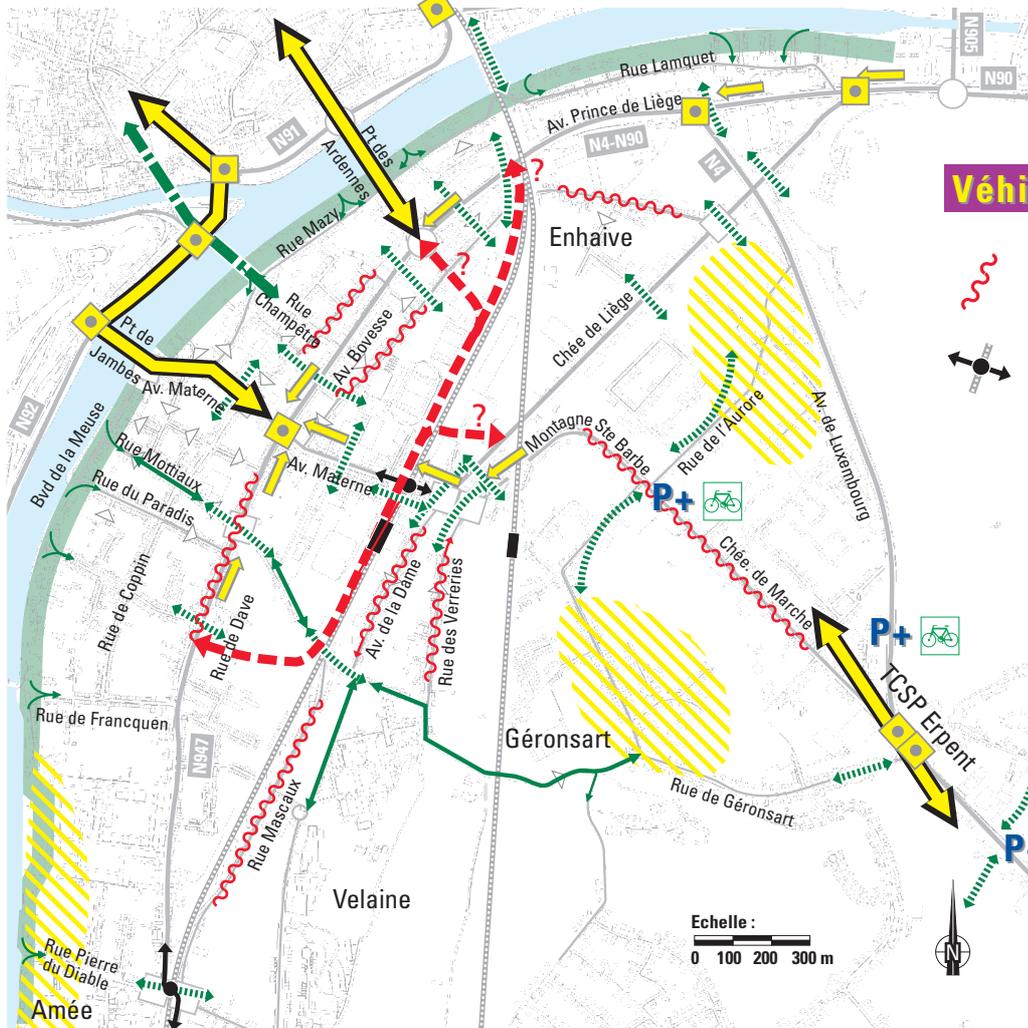
pour les échanges avec la Corbeille :

- renforcer les 2 axes TC (ou à défaut le rail ?)
- renforcer - sécuriser les liaisons modes doux

pour les accès aux plateaux :
(p.ex. vélos + parkings aux arrêts de bus pour le plateau)



maîtriser les VP



Véhicules Particuliers :

- tranquilliser les voiries résidentielles
- faciliter la traversée des voies SNCB
- ... en valorisant le dédoublement

Une indispensable multimodalité à renforcer dans le sillon mosan, très dense :



Valoriser le fort réseau bus, comme mode principal de déplacements motorisés interne au sillon Mosan, ainsi qu'en relation avec les quartiers proches et pour les plateaux (TCSP - Transport en Commun en Site Propre d'Erpent - figures 4.3/4.4/4.5)

Renforcer l'attractivité des bus, notamment en leur accordant des priorités :

- dans l'espace (par des voies bus)
- dans le temps (aux carrefours régulés)



Renforcer le rôle des modes doux, en alternative à la voiture pour les déplacements de proximité, notamment :

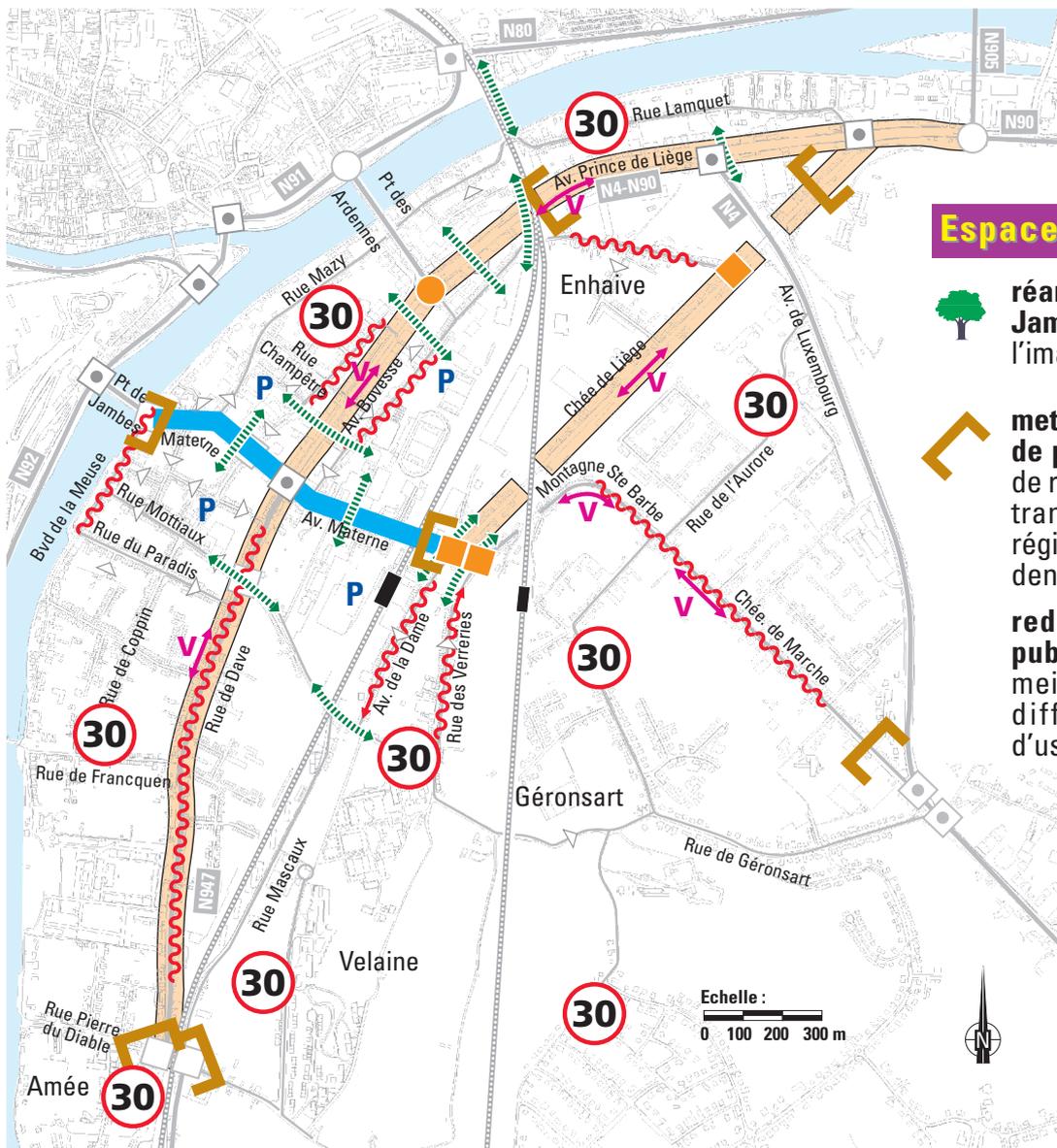
- en complétant et sécurisant les liaisons existantes
- en assurant la continuité des itinéraires, en sécurisant et aménageant si besoin les traversées des grands axes et voiries

Valoriser le rôle du RAVeL, en rive droite de la Meuse, comme "colonne vertébrale" des modes doux dans le sillon mosan

Prop. d'obj. sécurité routière, espaces publics et stationnement, au centre

Sécurité routière et tranquillisation des quartiers :

-  réaménager les voiries principales, pour mieux permettre de maîtriser les vitesses
-  redimensionner et sécuriser les carrefours problématiques
-  mettre en place des mesures de modération des vitesses dans les secteurs délicats
-   mettre en place des mesures de dissuasion du transit dans les quartiers



Espaces publics :

-  réaménager les voiries de Jambes, afin d'en améliorer l'image
-  mettre en place des "effets de porte" aux entrées, afin de rendre plus perceptible la transition entre les voiries régionales et le milieu urbain dense
-  redistribuer les espaces publics, afin d'assurer un meilleur partage entre les différentes catégories d'utilisateurs

En terme de stationnement :

Adapter la gestion du stationnement :

-  **P** • améliorer le parcage des résidents, le jour
-  • renforcer l'accueil des clients des commerces



Gérer les livraisons

Offrir du stationnement aux deux roues motorisés

Renforcer l'offre existante, par des parkings vélos :

- dans les écoles
- aux abords des gares SNCB
- aux arrêts de bus

3. PHASE 3 : CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE A LONG TERME



3. PHASE 3 : CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE A LONG TERME

La phase de définition du concept multimodal consiste à transcrire les objectifs (ce qu'on veut faire) en lignes directrices (comment on va le faire). Le concept est élaboré à l'horizon du PCM, soit à environ 10-15 ans (2020-2025) et constitue le guide pour rechercher les propositions à court-moyen terme (2010-2015), qui permet :

- de garantir une vision globale des enjeux et des propositions ;
- d'éviter que des décisions prises à court terme ou sur un périmètre restreint ne bloquent des propositions de développement ou d'assainissement à plus long terme ou à une autre échelle, dans un périmètre voisin, par exemple.

3.1 RECHERCHE D'UN CONCEPT

La première étape de recherche d'un concept consiste à inventorier tous les éléments susceptibles de faire évoluer l'organisation des déplacements à long terme.

Ann. 3.1
et 3.2

En termes de demande, tout d'abord, il faut être conscient que, si la situation actuelle est préoccupante, elle le sera encore plus avec les potentiels de développement existants :

- **dans le sillon mosan**, avec la reconversion du site d'Acina, l'augmentation de la fréquentation du multiplex Acinapolis, des créations de logements, commerces, etc...
... pour un potentiel supérieur à + 5'000 uv/jo ;
- **sur les plateaux**, avec le Schéma Directeur de Développement Durable (SDDD) du plateau d'Erpent et des projets de bureaux à loyers, ...
... pour un potentiel maximal de l'ordre de + 10'000 uv/jo.

Ainsi, le concept devra aller dans la direction non seulement d'assainir les problèmes existants, mais aussi d'assumer ces développements.

En termes d'offre, le PCM de Namur avait posé des jalons, qui ont été validés et affinés par le présent PCM de la rive droite.

Ann. 3.3

En matière de réseau routier, il n'y a pas d'alternative existante forte en amont de Jambes, pour relier la Vallée de la Meuse et l'E411.

De nombreux projets de nouvelle liaison ont vu le jour, mais aucun ne s'avère valorisable, car ils sont :

- soit trop en amont pour capter suffisamment de trafic. En effet, les projets via Naninne ou à hauteur du pont de Dave capteraient moins de 5'000 uv/jo, soit moins que les potentiels de développement dans le sillon mosan en aval ;
- soit infaisable techniquement quant aux emprises, au contexte à traverser (urbanisation du plateau d'Erpent, par exemple), ...

Ainsi, les flux de transit de la Vallée continueront à passer à travers Jambes et en rive gauche de la Meuse, à travers le Grognon, le Pont de France, ...



Ann. 3.3 **Il n'y a pas non plus de possibilité de créer un nouveau pont en amont, entre ceux de Jambes et de Dave.** En effet, les deux rives sont soit urbanisées sur toute leur longueur, ou en site classé, soit présentent des emprises insuffisantes pour organiser et aménager des têtes de pont. **Ainsi, la très forte contrainte des échanges via le pont de Jambes, l'avenue Materne et la place de Wallonie subsistera, comme d'ailleurs subsistera celle de la traversée de la Meuse par le pont des Ardennes.**

Ann. 3.4 Une analyse plus fine des quatre ponts existants dans le secteur urbanisé (Jambes, Ardennes, Grands Malades et E411) révèle que :

- **les deux ponts dans les secteurs urbanisés** (pont de Jambes et pont des Ardennes) **sont saturés et n'offrent plus de capacité routière en heures de pointes ;**
- **le pont des Grands Malades**, déjà bien chargé, pourrait encore écouler 3'000 à 5'000 uv/jo de plus, soit **un potentiel insuffisant pour permettre des changements significatifs sur les deux ponts urbains ;**
- enfin, le **viaduc de Beez sur l'E411** a déjà vu sa charge croître nettement depuis le PCM de 1997, en passant de 42'500 uv/jo à plus de 58'000 uv/jo en 2007. La valorisation de cet ouvrage, telle que prévue par le PCM de Namur, a ainsi déjà été atteinte en bonne partie. Dès lors, les **potentiels de soulagement des deux ponts urbains par des reports sur l'E411 sont également limités.**

Fig 3.1 **Les constats de base suivants ont donc été posés pour la recherche du concept :**

- **la situation actuelle**, tous modes de déplacements confondus, **doit être assainie ;**
- **de nouvelles capacités doivent être dégagées pour assainir l'existant et assumer les développements pressentis ;**
- **il n'y a pas de perspectives en amont pour soulager la rive droite dans sa zone dense, comme la rive gauche, d'ailleurs...**

Pour rappel, **la rive droite dans le Sillon Mosan est soumise à de très forts flux d'échanges avec Jambes, notamment transmeuses, et de transit avec la rive gauche.**

De plus, **la forte densité d'activités**, avec notamment de nombreux emplois et élèves en rive droite, **engendre des flux fortement concentrés aux heures de pointe.**

Fort de ce double constat et des problèmes de saturation évoqués dans le diagnostic, il paraît évident que le concept proposé devra s'appuyer sur des renforcements et valorisation de :

- **l'intermodalité**, par des transferts des automobilistes sur le rail (SNCB) et les bus (lignes de Transports en Commun en Site Propre – TCSP – projetée par le SDDD pour la desserte du plateau d'Erpent et autres lignes structurantes du réseau TEC), via des parkings d'échanges ;
- **la multimodalité**, en exploitant tous les modes de transport au maximum de leurs potentiels (voiture + rail + bus + ... les modes doux / piétons – deux-roues).

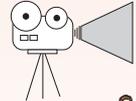


Recherche d'un concept : Constat de base



Le réseau routier transmeuse et du Sillon Mosan est ponctuellement saturé en période de pointe ...

(voir ann. 3.1)



... alors que des projets de densification et de développements existent :

(voir ann. 3.2)



- accroissement de la fréquentation d'Acinapolis, + ~2'000 dépl. motorisés/jo essentiellement en voiture
- logements et bureaux dans le PPA Acina, + ~4 à 5'000 dépl. motorisés/jo
- ...

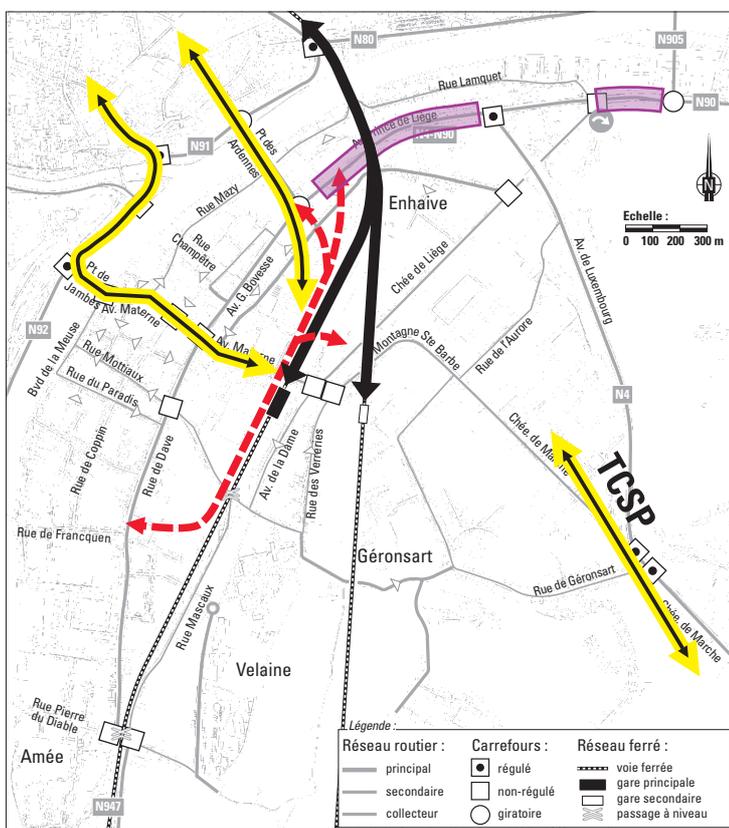




Pour répondre à la demande et assainir la situation actuelle, il va falloir :

- **créer de nouvelles infrastructures routières**
(il n'y a pas d'alternative crédible en amont de Jambes; voir annexe 3.3)
- **valoriser et optimiser les alternatives existantes**
(Rail, bus, modes doux)





Le PCM de Namur propose :

une nouvelle voirie, le dédoublement de Jambes
(pour améliorer l'espace public et la progression des TC à Jambes)

... mais qui ne résoud pas le franchissement des 2 sections déterminantes actuelles

Quelles fonctions pour le dédoublement de Jambes ?

une valorisation du rail et des liaisons bus pour les échanges avec la Corbeille et le plateau d'Erpent

D'autres alternatives, projets, idées, ... ?

3.2 ENJEUX A L'ECHELLE DU SILLON MOSAN

Le sillon Mosan est soumis à des contraintes fortes en regard de ses enjeux de saturation et de développement, parmi lesquelles :

- il n'y a pas d'alternative crédible d'itinéraires pour éviter le secteur urbain dense en amont ;
- les deux rives sont saturées, avec des problèmes de qualité de vie et d'environnement conséquents (Wépion, Grognon, Pont de France, rue de Dave et avenue Bovesse) ;
- les traversées de la Meuse par les ponts de Jambes et des Ardennes sont également saturées.

Il faut donc trouver de véritables alternatives à la traversée de la Meuse, ainsi qu'à la traversée des quartiers résidentiels de Jambes. Dans ce contexte, les très fortes contraintes locales d'emprises et d'urbanisation limitent les possibilités de créations d'itinéraires alternatifs à :

- **la construction d'un nouveau pont urbain sur la Meuse**, qui permettrait de renforcer et d'assainir les échanges transmeuses notamment pour les transports en commun ;
- **la création d'une route collectrice à travers Jambes** (le dédoublement du PCM de 1998), afin d'en renforcer l'accessibilité.

Fig. 3.2

L'optimisation de la situation actuelle sans nouvelle infrastructure ne peut pas corriger complètement les problèmes, ni suffire à absorber tous les nouveaux développements prévus. **Deux variantes de concept à l'échelle du centre ont ainsi été comparées :**

- **la variante du PCM de 1998, avec la collectrice seule ;**
- **une variante plus complète, avec un nouveau pont sur la Meuse, prolongé par la collectrice, telle que proposée en 2004 par le PCM de Namur – entité de Jambes.**

Il y a lieu de relever que la situation a évolué de manière très volontariste depuis les réflexions de 2004. Un constat d'échec du développement "traditionnel" du plateau d'Erpent sous la forme de lotissements a dû être posé. En effet, la continuation des développements avec les modalités habituelles (4 façades, faible densité, ...) aurait conduit à une saturation totale de ses accès automobiles. **C'est pourquoi les Autorités namuroises ont réalisé le Schéma Directeur de Développement Durable du plateau d'Erpent (SDDD)**, qui prévoit :

- **un développement nettement plus modéré du plateau d'Erpent**, réduit de 50% par rapport aux prévisions de 2004, en adéquation avec les capacités des accès à Erpent ;
- **la mise en œuvre d'un axe de Transport en Commun structurant en Site Propre (TCSP)**, reliant avec une forte cadence le plateau d'Erpent à Jambes et Namur ;
- **l'aménagement d'un P+R d'environ 500 places à Erpent**, qui permettra de rabattre 15 à 30% du flux de navetteurs automobiles vers les transports en commun en heures de pointes.

Ainsi, ces évolutions sensibles permettent de dégager les capacités requises au cœur de Jambes et sur les liaisons transmeuses. La variante complète avec un nouveau pont sur la Meuse s'avère peu pertinente en termes de financement. Le PCM recommande donc :

- de mettre en œuvre le scénario multimodal à court – moyen termes sans le pont ;
- de ne pas écarter définitivement le quatrième pont, mais de réenvisager son opportunité, s'il y a lieu, après la prochaine évaluation des résultats du PCM, prévue à l'horizon 2020.



Accessibilité au centre de Jambes : quelles variantes ?

Evolution de la situation depuis le PCM de 2004 :

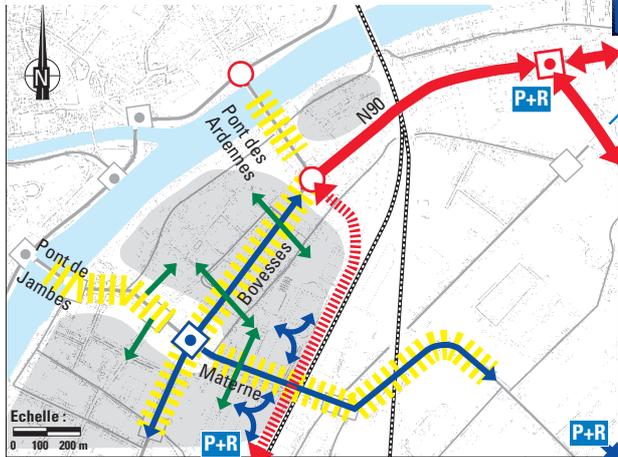


Développement du plateau d'Erpent revu à la baisse (- 50 %)



Développement d'une ligne de transport en commun en site propre entre Namur et Erpent avec des P+R

Nouvelle variante recommandée :



1 Nouvelle collectrice et TCSP d'Erpent



pour les VP :

gains d'accessibilité (Materne, ACINA, Place de Wallonie, Bovesse) grâce à la collectrice...



soulagements locaux limités aux voiries proches (Bovesse, Materne, Dave) ...



le TCSP : (voir figures 4.3 à 4.5)

- réduit les flux automobiles entre Erpent et Namur/Jambes de 1'000 à 1'500 uv/jo
- assume la moitié des déplacements motorisés des nouveaux résidents entre Erpent et Namur/Jambes



les P+R réduisent les flux dans le sens majoritaire de ~15 à 30 % (entrée de ville le matin et sortie de ville le soir)

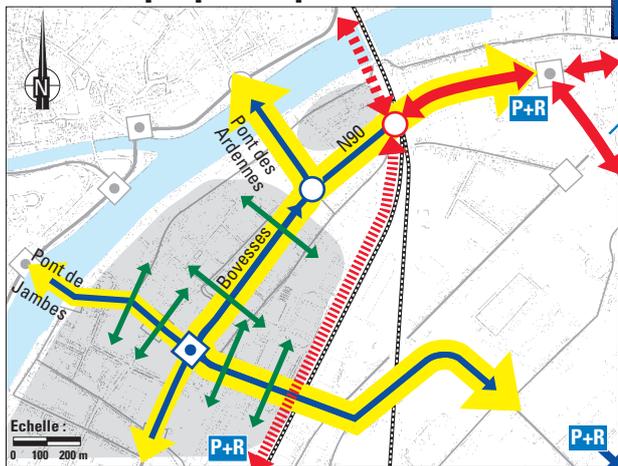


... pour les modes doux, des gains locaux (traversée du cœur de Jambes, des quartiers se "ressoudent")

Le TCSP et les P+R compensent (annulent) les augmentations du trafic automobile prévues sur le pont des Ardennes aux heures de pointe

Scénario multimodal et volontariste RECOMMANDÉ

Variante proposée par le PCM de 2004 :



2 Nouvelle collectrice avec un nouveau Pont sur la Meuse et le TCSP vers Erpent



pour les VP : **+** gain d'accessibilité et soulagement de nombreuses voiries locales



pour les TC : **+** potentiel maximum de priorisation des bus pour les échanges de/vers Namur



pour les modes doux (piétons et 2-roues) :

+ Une véritable notion de centre urbain où les modes doux peuvent être valorisés et les quartiers reliés !



A court-moyen terme, l'ampleur des investissements requis par un quatrième pont sur la Meuse n'est pas pertinente par rapport aux gains limités (saturation des voiries en rive gauche) et compte tenu des alternatives proposées pour le scénario 1. L'utilité de ce scénario 2 avec un quatrième pont devra donc être démontrée dans le cadre de l'évaluation du scénario 1 recommandé, planifiée à l'horizon 2020

3.3 CONCEPT MULTIMODAL PROPOSE

Fig. 3.3

Le concept multimodal proposé s'appuie donc sur le TCSP Erpent – Jambes – Namur et sur la nouvelle collectrice en traversée de Jambes entre la rue de Dave et la N90 – avenue Prince de Liège. Il permettra de développer une réelle gestion multimodale des déplacements. Ainsi, en termes de transit, la nouvelle infrastructure routière contourne les secteurs fortement résidentiels (rue de Dave), surchargés (avenue Materne) ou valorisables pour les transports en commun et les modes doux (avenue Materne et avenue Bovesse).

Ann. 3.5
et 3.6

Pour les échanges transmeuses avec la rive gauche, le concept permettra aux usagers de pratiquer l'intermodalité. Avec leur voiture, ils accéderont à la zone urbaine dense où, à hauteur de ses entrées, ils bénéficieront de parkings d'échanges (sur le plateau d'Erpent, à la gare de Jambes et à la Tour d'Enhaive). Ils pourront ainsi finaliser leur trajet en transports en commun (TCSP, rail, autres lignes de bus structurantes).

A l'échelle de l'agglomération, comme recommandé par le Plan de déplacement – stationnement de Namur de 1998⁴. La valorisation d'une navette ferroviaire urbaine SNCB entre Rhisnes, Namur–station et Jambes, ainsi que le développement des liaisons vers les gare d'Andennes, de Floreffe et de Gembloux participeront à l'amélioration de l'offre de transports collectifs. *

La gare de Jambes doit devenir un pôle d'échange fort pour les transports collectifs, avec notamment un parking d'échange et une gare de bus interurbain, pour assurer des correspondances entre le réseau de bus urbains et interurbains, le TCSP d'Erpent en particulier, et le réseau ferré. *

Les nouvelles infrastructures projetées et le TCSP permettront de renforcer la multimodalité sur les liaisons transmeuses :

- en maintenant la capacité routière requise ;
- en libérant une voie par sens sur le pont des Ardennes au profit des bus, à aménager sur près de 90 % du tronçon entre le rond-point des Echasseurs en rive gauche et le rond-point Joséphine Charlotte en rive droite ;
- en permettant de réaménager les deux rives au profit de l'accessibilité locale et non plus majoritairement du transit ;
- avec la passerelle sur la Meuse pour les modes doux en complément.

Les voies bus projetées sur le pont des Ardennes sont un élément fort de la version 2009 du PCM de Jambes. Elles permettront de relier la gare de Namur via l'axe Rogier Brabant en rive gauche à la gare de Jambes via l'axe Materne – Bovesse en rive droite. **Elles sont une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour créer un véritable cordon ombilical bus entre Namur et Jambes et permettre une éventuelle prolongation de certaines lignes de bus vers la gare de Jambes.** Cette mesure forte :

#

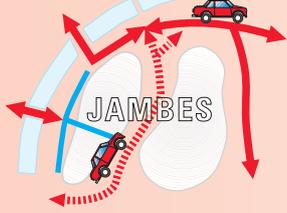
- requière de reporter les files d'attente qui se produisent en entrée de ville à l'heure de pointe du matin, sur l'avenue Prince de Liège, aux emprises routières généreuses ;

⁴ Ville de Namur, Plan de déplacement – stationnement, rapport de synthèse, Transitec – Agora, 1998.



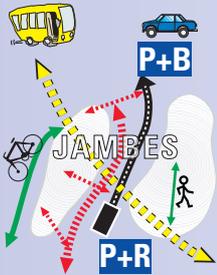
Concept multimodal de déplacements proposé à moyen-long terme (2015-2020)

les Déplacements en TRANSIT :

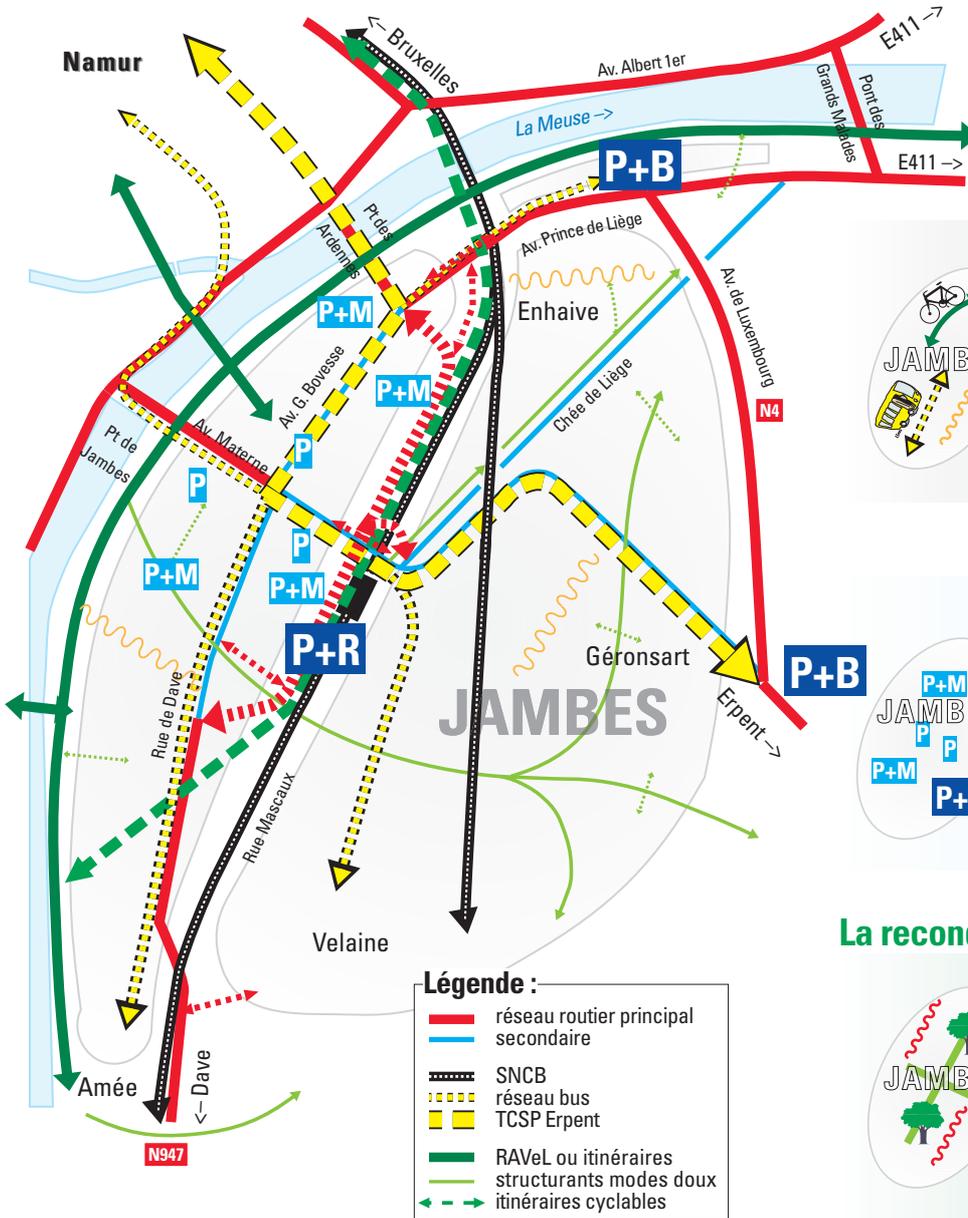


- Une nouvelle collectrice en traversée de Jambes pour capter le transit Nord-Sud (et permettant de transformer les artères existantes - rues de Dave, av. Bovesse, ... en voiries de quartiers)
- Un réseau structurant contournant et protégeant les zones d'habitat
- La valorisation progressive des axes ferroviaires

les Déplacements en ÉCHANGES :



- Une meilleure multimodalité pour les échanges, grâce notamment à :
 - un véritable cordon ombilical bus entre les rives offert par le TCSP (voir figures 4.3 à 4.5)
 - des parkings d'échanges (P+Rail en relation avec Namur, Bruxelles et P+B pour l'accès à Namur et Jambes)
 - une liaison avec la rive gauche plus attractive en modes doux (passerelle deux-roues et piétons, ...)
- Une meilleure accessibilité en rive droite, grâce à une desserte en peigne par la collectrice, une valorisation des bus et surtout des modes doux (piétons, deux-roues)



les Déplacements INTERNES

- Des rues tranquillisées pour la marche à pied et les deux roues
- Les axes bus forts en complément
- Des quartiers modérés (maîtrise du transit)

Le PARCAGE

- Des P+Rail ou P+Bus pour les navetteurs aux entrées
- Des P+Marche locaux internes en complément
- Une gestion volontariste dans les rues commerçantes et d'habitat

La reconquête des ESPACES PUBLICS

- Un espace public réaménagé (confort, convivialité)
- Des quartiers tranquillisés (zones 30, ...)
- Un effort en terme de sécurité routière

Légende :

- réseau routier principal
- réseau routier secondaire
- SNCB
- réseau bus
- TCSP Erpent
- RAVeL ou itinéraires structurants modes doux
- itinéraires cyclables

- sera acceptable en heure de pointe du soir, où la pointe scolaire est décalée par rapport aux flux des employés et commerciaux et où la part d'élèves se déplaçant en bus est plus élevée. Les navetteurs qui auront laissé leur voiture dans les P+R pour entrer en ville en bus le matin ne sortiront pas non plus en voiture le soir, ce qui représentera 10 % de trafic en moins ;
- enfin, les bandes bus seraient interrompues 30 à 40 mètres avant les entrées dans les ronds-points, soit sur les 10 % restants du tronçon, de manière à n'avoir qu'une incidence très limitée sur la capacité actuelle des carrefours.

Fig. 3.4

L'intermodalité, grâce à la réalisation de trois P+Bus à la gare de Jambes, à la Tour d'Enhaive et sur le plateau d'Erpent (d'environ 350 à 500 places chacun), permettra de dégager de la capacité sur le réseau routier pour les échanges en relation avec les centres de Jambes et de Namur.

A relever également que **la collectrice permettra d'irriguer nettement mieux le centre de Jambes**, notamment en bissant la place de Wallonie, actuellement saturée. Elle assurera aussi la desserte du principal pôle de développement de Jambes, le site d'Acina.

En terme de **déplacements internes**, elle **permettra de renforcer les liens entre quartiers** et sera une opportunité pour assainir les franchissements de la voie de chemin de fer de Dinant, notamment sur l'avenue Materne.

En soulageant de nombreux axes traversant ou bordant les quartiers (rues de Dave, Mascaux, avenues Materne et Bovesse), la collectrice offrira également :

- **des itinéraires de bus plus fluides donc plus attractifs ;**
- **des conditions de cheminements et de traversées plus faciles et plus confortables pour les modes doux.**

Ainsi, les nets gains de temps de parcours assurés aux bus dans la traversée de Jambes et pour l'accès à Namur les rendront beaucoup plus attractifs, en complément de la mise en place d'une ligne forte de TCSP. **Ceci contribuera à inciter plus d'usagers de ces deux pôles et provenant des plateaux à se rendre à Jambes et Namur en bus**, notamment les futurs résidents d'Erpent, dont la part modale TC est projetée à 50 % sur ces liaisons durant les heures de pointes.

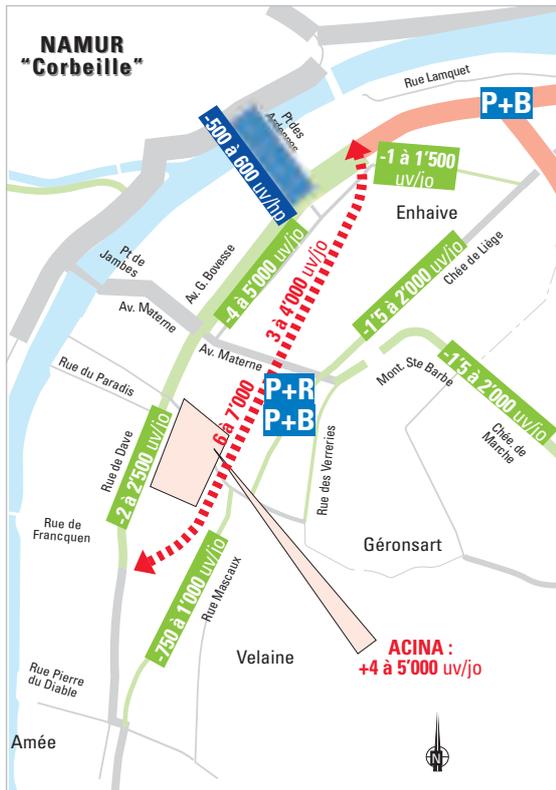
En terme de stationnement, trois types de solutions sont proposées :

- **la création de P+Bus et la valorisation des sites aux entrées du secteur urbain** (plateau d'Erpent, Tour d'Enhaive, Gare de Jambes), en relation avec Namur et surtout Bruxelles, pour soulager la pression sur les ponts et aux abords de la gare de Namur ;
- **la valorisation de P+Marche aux abords de l'hypercentre** (piscine, Gare de Jambes), notamment à l'attention des navetteurs et employés ;
- **une nouvelle gestion des places permettant de privilégier les clients/visiteurs dans les zones commerçantes et les riverains dans les quartiers.**

Enfin, ce concept dégagera des potentiels de réaménagements d'espaces urbains et de tranquillisation dans les quartiers.



Concept proposé : potentiels de reports de trafic automobile



Reports de trafic VP "naturels" (sans mesures incitatives contraignantes)

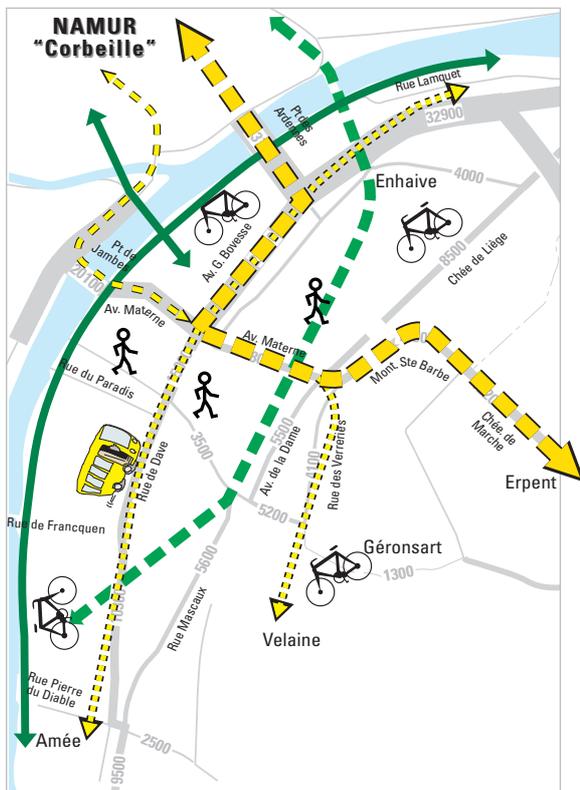
Déjà des potentiels de soulagements significatifs à l'échelle de la journée (24 h : -20 à -30 %) :

- de l'av. Bovesses : - 4 à - 5'000 uv/jo
- de la rue de Dave : - 2 à - 2'500 uv/jo

Reports de trafic VP sur d'autres modes

Des possibilités d'intermodalité fortes, grâce aux parkings d'échanges, permettant de soulager le trafic aux heures de pointes :

- P + TCSP d'Erpent (500 à 600 pl.) : - 300 à - 400 uv/hp soit ~ - 15 % à - 20% du trafic de pointe du pont des Ardennes
- P + Rail et bus à la gare de Jambes (~>400 pl.) : - 150 à - 250 uv/hp soit ~ - 15 % du trafic de pointe Nord Sud (av. Bovesse, ch. de Liège)
- P + Bus "Tour d'Enhaive" (~250 à 350 pl.) : - 120 à - 200 uv/hp soit ~ - 10 % du trafic de pointe sur la N90



Transferts modaux des VP sur d'autres modes (transports en commun, modes doux)

En terme d'échanges, des soulagements forts sont possibles, sur :

- les liaisons avec le plateau d'Erpent, par reports de trafic VP sur le TCSP - 10 à - 15 % de uv/hp
- les ponts en relation avec la rive gauche, par reports de trafic VP sur les bus et les modes doux (piétons - deux roues) - 15 à - 20 % de uv/hp

Enfin, en interne, la valorisation des potentiels des transports en commun et des modes doux (piétons, deux roues) aura également des effets sensibles

4. PHASE 3 : PROPOSITIONS A MOYEN-LONG TERME



4. PHASE 3 : PROPOSITIONS A MOYEN-LONG TERME

L'essentiel des enjeux à moyen-long termes porte sur l'étude des variantes de tracé de la nouvelle collectrice et de l'axe fort de TCSP entre le plateau d'Erpent et Namur.

4.1 ANALYSE DES TRACES POTENTIELS DE LA COLLECTRICE – RECOMMANDATIONS

Ann. 4.1 **Trois variantes d'implantation de la collectrice en traversée de Jambes ont été analysées :**

- **le long de la ligne SNCB n° 162 du Luxembourg.** Sa faisabilité délicate, un potentiel de desserte locale quasi nulle et de forts impacts d'insertion dans le site l'ont **éliminée rapidement** ;
- **le long de la ligne SNCB n° 154 de Dinant, du côté Est.** Les contraintes d'insertion et de traversée des cités Mascaux et Velaine **la rendent infaisable** ;
- **c'est donc la variante longeant la ligne SNCB n° 154 de Dinant qui est retenue.** Elle permettra :
 - d'assurer la desserte du pôle de développement d'Acina ;
 - de soulager les voiries parallèles (rues de Dave, rue Mascaux, avenue Bovesse,...).

La problématique de la suppression du passage à niveau de Velaine est complexe, en raison notamment du nombre important de rues qui s'y raccordent (six), ainsi que par les contraintes d'emprises limitées disponibles à ses abords. Le SPW et la SNCB planchent sur l'aménagement d'un tunnel ou d'un pont, sans qu'une solution ne puisse être présentée à ce stade. **Par rapport au tracé de 2004 démarrant au Sud du passage à niveau de Velaine, une variante plus courte débutant à hauteur du CPAS est donc retenue à ce stade.** En fonction des solutions qui pourront être dégagées par le SPW et la SNCB, son prolongement au Sud sera réétudié ultérieurement. *

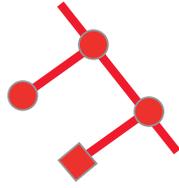
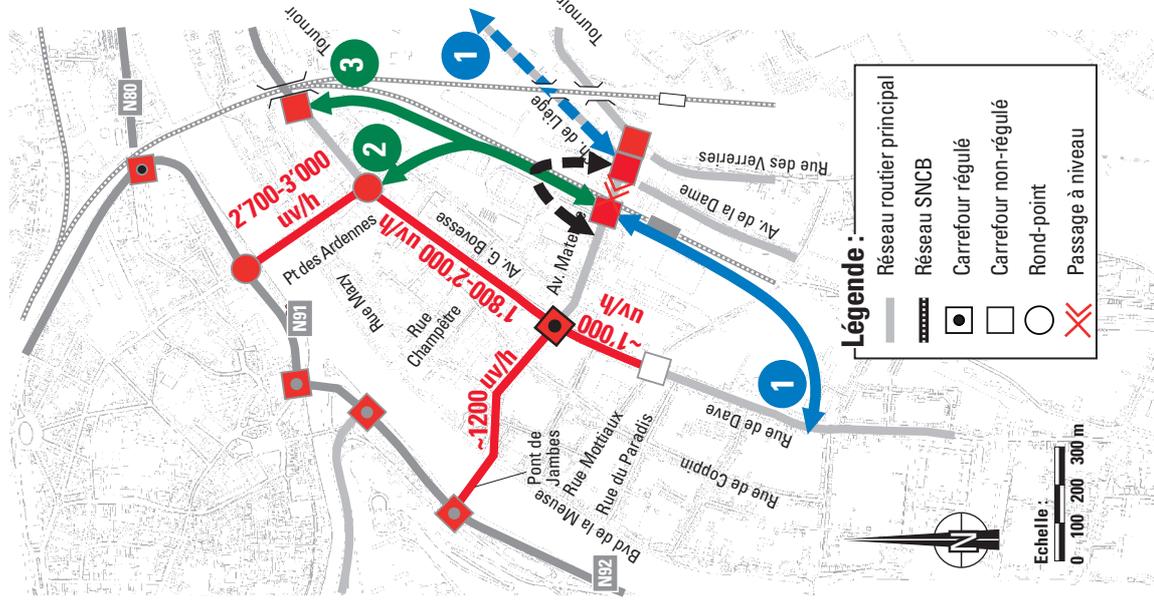
Fig. 4.1 **Au Nord, trois variantes de tracé de la collectrice sont envisageables :**

- une variante courte, s'arrêtant à l'avenue Materne, et dont la continuité sera assurée par la Chaussée de Liège, avec un passage dénivelé des voies de chemin de fer, dont les travaux sont projetés à court terme par la SNCB ;
- une variante moyenne, prolongée au Nord de l'avenue Materne en longeant les voies de chemin de fer derrière le stade, jusqu'au carrefour de la place Joséphine – Charlotte ;
- une variante longue, longeant les voies ferrées jusqu'à la N90 – avenue Prince de Liège.

Fig. 4.2 L'évaluation des reports de trafic attendu aux heures de pointe permet de déterminer que **la variante courte est insuffisante à long terme,** car la capacité de la Chaussée de Liège serait atteinte avec les développements futurs du PPA Acina. Néanmoins, à court terme, cette variante apporte une solution certaine aux problèmes de congestions du centre de Jambes (place de Wallonie) et sur l'avenue Materne, grâce au pont projeté par la SNCB pour bipasser le passage à niveau existant.



Projet de collectrice pour soulager la traversée de Jambes - variantes de tracé



- Le centre-ville de Jambes (avenues Bovesse, Materne et place de Wallonie), ainsi que les deux ponts sur la Meuse sont saturés aux heures de pointe.



- Le carrefour à feux de la place de Wallonie est sursaturé avec 2'200 (HPM) à 2'600 (HPS) véhicules entrants aux heures de pointe du matin et du soir.

Pour améliorer la qualité de vie, afin de pouvoir insérer un TCSP performant en traversée de Jambes et pour y renforcer les itinéraires cyclables et les cheminements piétons...

... Il est nécessaire de soulager le centre à l'aide d'une nouvelle collectrice, comme recommandé dans le PCM de Jambes (2004).

3 Variantes de tracé envisageables

1 Variante courte - Rue de Dave - Chaussée de Liège

- Moitié de la collectrice recommandée par le PCM
- Contournement complet du Centre prolongé par l'ancienne chaussée de Liège

1^{ère} étape à court terme

voir annexe 4.2

2 Variante prolongée jusqu'à la place J.-Charlotte

- Raccordement à la N90 au niveau du rond-point de la place Joséphine-Charlotte
- Contournement complet du centre jusqu'au pont des Ardennes

Variante recommandée

voir annexe 4.3

3 Variante prolongée jusqu'à l'avenue Prince de Liège

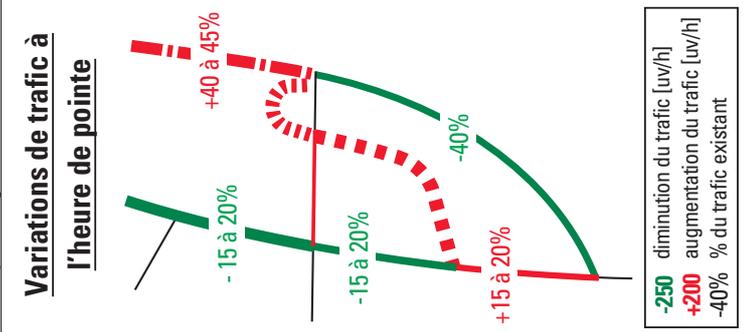
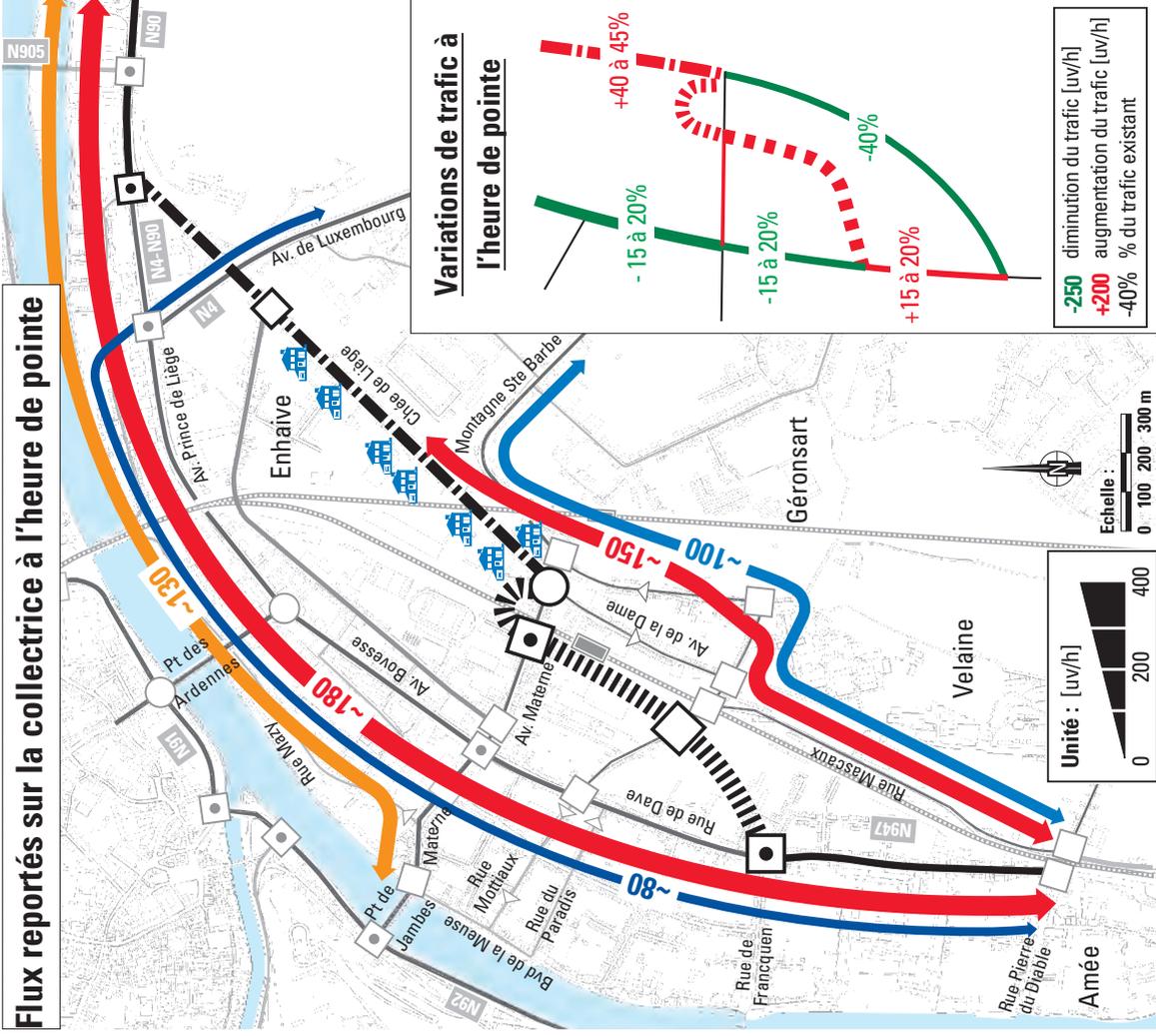
- Collectrice telle que recommandée dans le PCM
- Raccordement à la N90 à hauteur du Delhaize, mais sans prolongement pour traverser la Meuse

Alternative envisageable

voir annexe 4.4

Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 1 de base - Dénivelé Av. Materne et chaussée de Liège

Flux reportés sur la collectrice à l'heure de pointe



Nouvelle voirie :

- Passage dénivelé sur l'avenue Materne
- 0,9 km de nouvelle voirie
- trois carrefours structurants
- deux carrefours secondaires
- Σ 6-7 mio €**

⚠ Contraintes particulières

Nombreux riverains sur la Chaussée de Liège

RAVeL gare - gare

+ Toute l'emprise nécessaire à l'implantation du RAVeL est disponible.

Avenue Bovesse

- La faible diminution du trafic (-15 à 20%) est insuffisante pour une priorisation efficace du Transport en Commun en Site Propre

Place de la Wallonie

- véhicules entrants sans la collectrice : ~2500 uv/hps
 véhicules entrants avec la collectrice variante 1 : ~2250 uv/hps
A terme, la faible diminution (~10%) des charges de trafic n'offre pas de réelle solution au problème de saturation du carrefour face aux développements futurs (ex.: PPA ACINA)

Chaussée de Liège

- La capacité de la route est atteinte à terme avec l'augmentation de trafic totale avec les développements futurs du PPA ACINA (+450 à 650 uv/hp au total)

RECOMMANDÉE A COURT TERME

INSUFFISANTE A LONG TERME

Fig. 4.3 **Les soulagements de flux de trafic maximaux que la Collectrice permettrait d'envisager sont attendus dans le cas de la variante moyenne en relation avec le rond-point Joséphine – Charlotte**, car elle se raccorde dans la continuité du pont des Ardennes, offrant ainsi la liaison la plus directe avec la rive gauche.

Fig. 4.4 **La variante longue jusqu'à la N90 – avenue Prince de Liège n'est pas recommandée**, car, si elle permet de décharger au maximum la chaussée de Liège, elle n'offre pas de lien direct entre la rive gauche de la Meuse et le Sud de Jambes. Elle reste toutefois une alternative intéressante, si la variante moyenne en relation avec le rond-point J. Charlotte s'avérait irréalisable (en raison des expropriations requises, par exemple).

La nouvelle collectrice sera une voirie à une voie par sens et au gabarit adapté à son contexte de traversée urbaine (50 km/h, carrefours à niveaux, ...). Elle sera accessible en 5 points :

- au carrefour de la place Joséphine – Charlotte – N4/N90 ;
- en entrée et sortie à la rue d'Enhaive, mais contraintes en tourne-à-droite seulement ;
- au carrefour avec l'avenue Materne (desserte de l'hypercentre) ;
- au carrefour avec la rue de Géronsart (desserte du site Acina) ;
- sur la rue de Dave – N947, à hauteur du CPAS.

Ann. 4.2 **Deux passages dénivelés des voies ferrées SNCB sont prévus en lien avec la collectrice :** *

- **au niveau de l'avenue Materne** pour tous les modes de déplacement et tous les types de véhicules, au moyen de la construction :
 - **d'un pont au-dessus des voies ferrées pour les transports individuels motorisés** (poids lourds, bus et voitures) ;
 - **d'un tunnel dans l'axe de l'avenue Materne au gabarit piétons et cyclistes** ;
- **au niveau de la rue de Géronsart pour les modes de déplacements légers, avec une trémie à gabarits voitures et modes doux** (sans les bus ni les poids lourds), sur l'exemple du passage sous-voies existant plus au Sud à Amée, rue du Passage d'Eau.

4.2 HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER – PROPOSITIONS A MOYEN-LONG TERME, AVEC LA COLLECTRICE

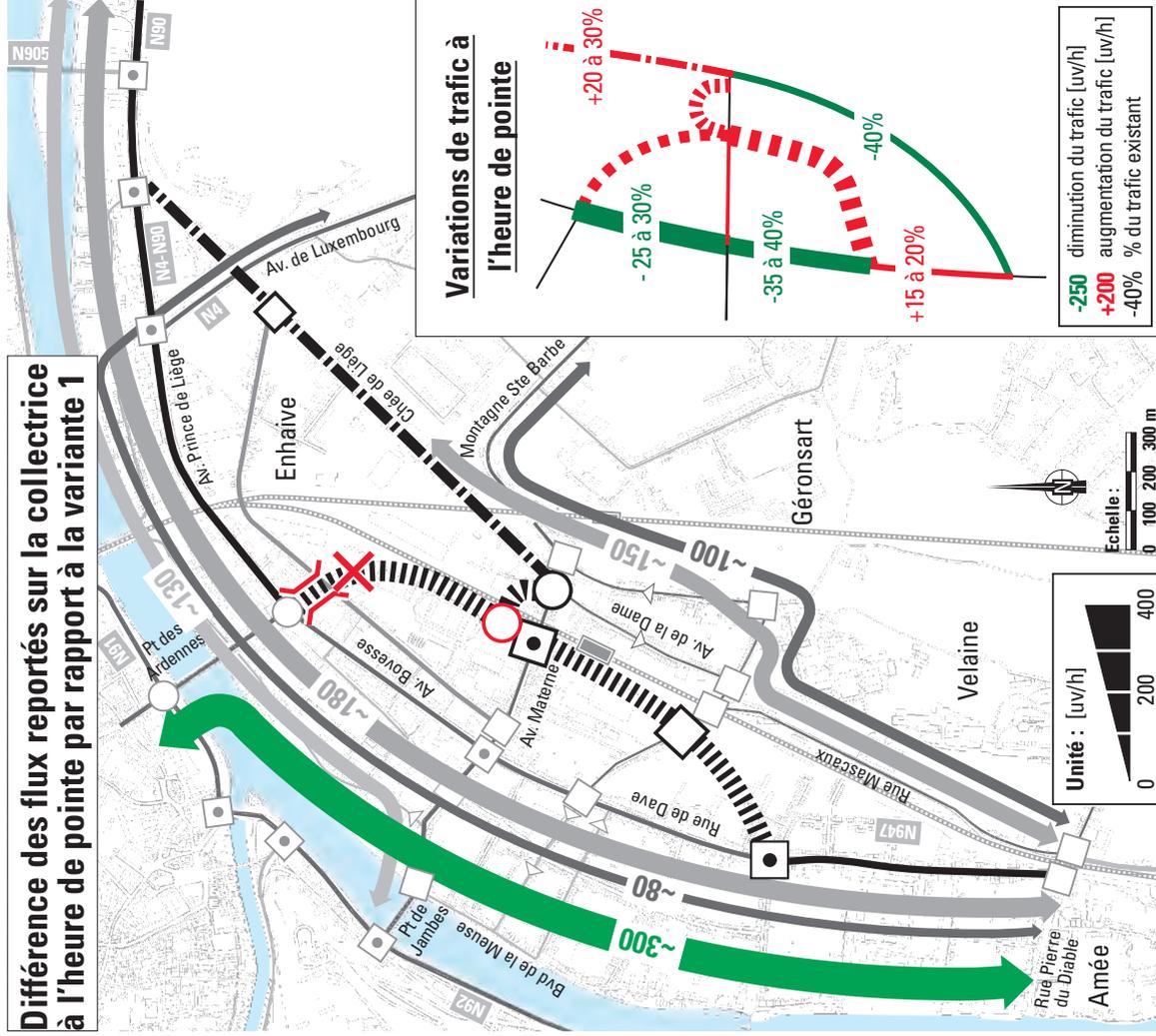
Fig. 4.5 A moyen long terme, avec la nouvelle collectrice, la hiérarchie du réseau routier principal et secondaire de Jambes est modifiée. **Les mesures d'accompagnement principales à la construction de la collectrices sont :**

- **le soulagement et le déclassement de voiries structurantes** (rue de Dave Nord, avenue Bovesse, avenue Materne Est, ...) ;
- **la tranquillisation des quartiers résidentiels de Jambes** (avenue de la Dame et rue des Verreries, par exemple) ;
- **l'amélioration des liens en modes doux entre les différents quartiers.**



Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 2 - Place J. Charlotte

Différence des flux reportés sur la collectrice à l'heure de pointe par rapport à la variante 1



Nouvelle voirie :

- Passage dénivelé sur l'avenue Materne
- 1,6 km de nouvelle voirie
- trois carrefours structurants
- trois carrefours secondaires

⚠ Contraintes particulières

- Carrefour double proche de l'avenue Materne
- Expropriation nécessaire d'une partie du garage Ford
- Goulet d'étranglement sur la rue de la Croix-Rouge

Σ 7-8 mio €

RAVEL gare - gare

~12 mètres sont nécessaires pour la route et le RAVEL

Avenue Bovesse

La forte diminution du trafic (-25 à -30%) est très favorable à la priorisation du Transport en Commun en Site Propre

Place de la Wallonie

~2500 uv/hps
~2000 uv/hps

La diminution des charges de trafic (~20%) permet d'envisager un réaménagement fort du carrefour en faveur des TC et des modes doux.

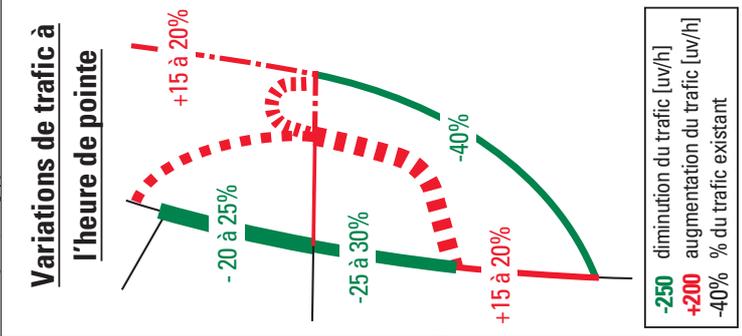
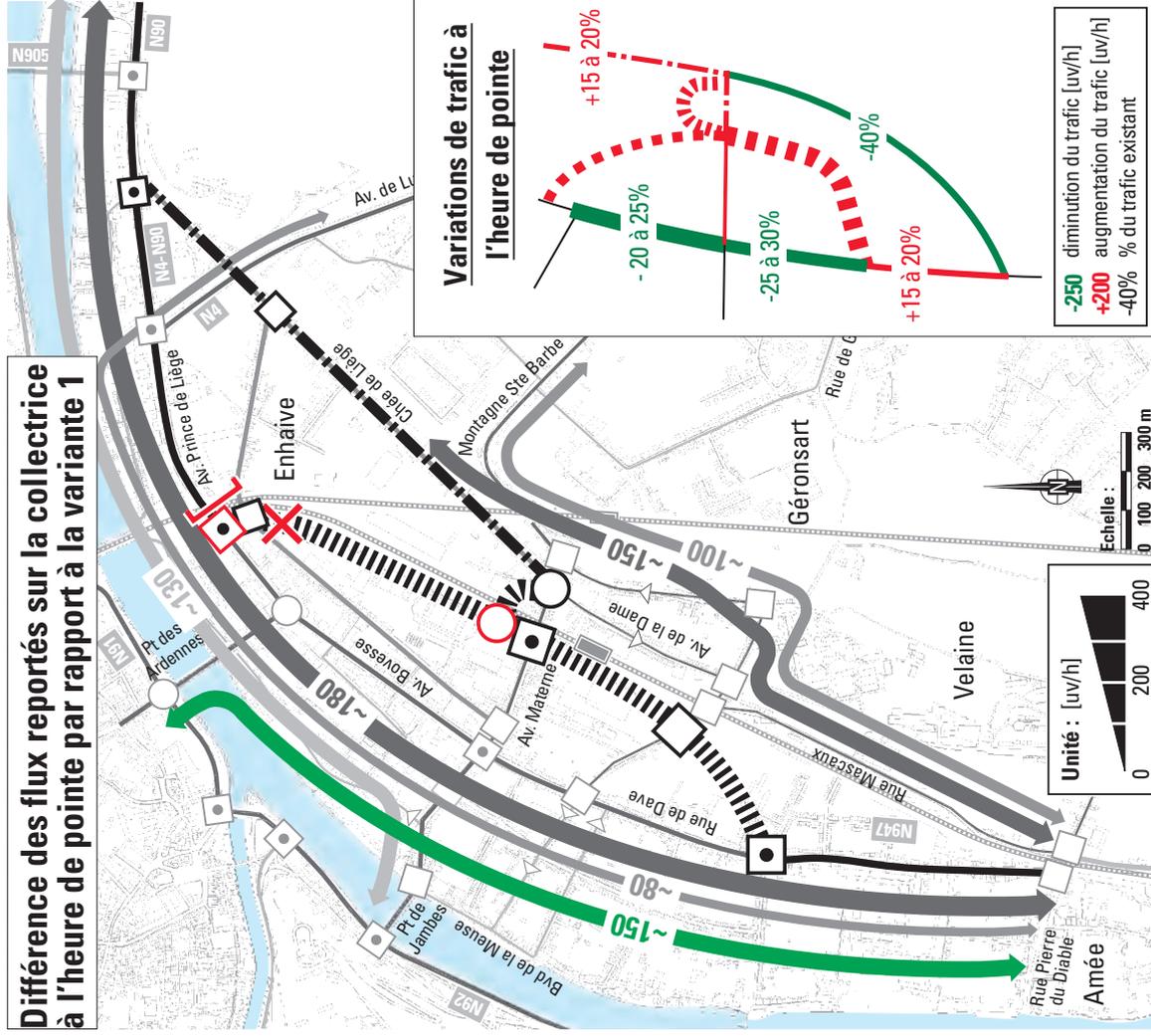
Chaussée de Liège

La capacité de la route est presque atteinte à terme avec l'augmentation de trafic totale avec les développements futurs du PPA ACINA (+350 à 500 uv/hp au total)

RECOMMANDÉE

Evaluation de la collectrice de Jambes : Variante 3 longue - Av. Prince de Liège

Différence des flux reportés sur la collectrice à l'heure de pointe par rapport à la variante 1



Nouvelle voirie :

- Passage dénivelé sur l'avenue Materne
- 1,9 km de nouvelle voirie
- quatre carrefours structurants
- trois carrefours secondaires

∑ 8-9 mio €

⚠ Contraintes particulières

- Carrefour double proche de l'avenue Materne
- Expropriation nécessaire de la station service
- Carrefour à insérer proche du passage sous voies

RAVEL gare - gare

🕒 L'emprise disponible est à vérifier :
~12 mètres sont nécessaires pour la route et le RAVeL

Avenue Bovesse

🕒 La forte diminution du trafic (-20 à 25%) est appréciable pour la priorisation du Transport en Commun en Site Propre

Place de la Wallonie

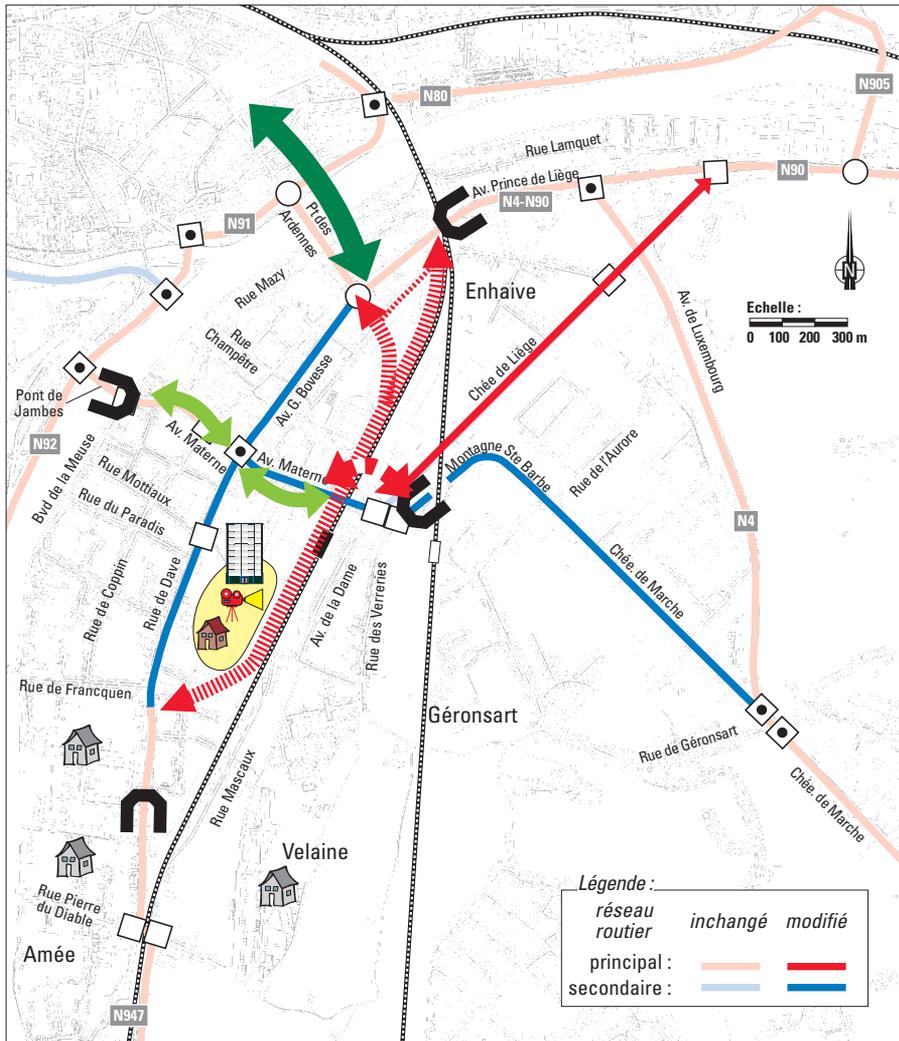
⊕ véhicules entrants sans la collectrice : ~2500 uv/hps
 ⊕ véhicules entrants avec la collectrice variante 3 : ~2100 uv/hps
 La diminution des charges de trafic (~15%) permet d'envisager un réaménagement du carrefour en faveur des TC et des modes doux.

Chaussée de Liège

⊕ L'augmentation de trafic totale avec les développements futurs du PPA ACINA (+200 à 400 uv/hp au total) sur la chaussée de Liège est maîtrisée.



Hierarchie proposée à moyen-long terme (avec la collectrice)



la collectrice de Jambes permet, à l'échelle du sillon mosan :

- de renforcer l'accessibilité :
 - multimodale de/vers Jambes
 - au pôle commerçant (av. Materne)
 - au site à développer d'Acina
 - aux quartiers d'habitat au Sud
- de marquer la zone urbaine dense (effets de porte,...)

Avec les mesures d'accompagnement suivantes :

• des voiries structurantes peuvent être déclassées et/ou soulagées :

- av. Materne, au profit des échanges locaux (clients des commerces)
- rue de Dave, au profit des TC et de la qualité de vie des riverains
- ...



• les quartiers sont tranquilisés (zones 30, modération de dissuasion du transit et/ou de maîtrise des vitesses) et regroupés (liens modes doux)



4.3 ENJEUX DE TRACE LIES AU PROJET DE TCSP ERPENT – JAMBES – NAMUR

A elle seule, la mise en œuvre d'une nouvelle route collectrice à Jambes ne suffit toutefois pas à dégager des réserves de capacité sur le réseau pour les liaisons transmeuses et le trafic d'échange, pour permettre les développements projetés.

Pour rappel, 7'000 à 7'500 vhc / jo transitent à travers Jambes sur l'itinéraire de la N4 en relation entre Erpent et Namur, via le pont des Ardennes. De plus, les véhicules en échanges avec Jambes sont en relation avant tout avec la rive gauche (~ 50%, soit ~ 20'000 uv / jo) et la N4 (~ 30%, soit ~ 15'000 uv / jo).

Sur la base de ce double constat, des objectifs d'amélioration de l'intermodalité et de la multimodalité, ainsi que connaissant les développements prévus par le SDDD sur le plateau d'Erpent, la création d'un axe fort de transports en commun entre le plateau et Namur est nécessaire : il s'agit du projet de TCSP.

Fig. 4.6 **Deux tracés ont été envisagés pour le TCSP, en fonction des voiries valorisables :**

- **l'avenue Materne et la montagne Ste-Barbe ;**
- **l'avenue de Luxembourg et l'avenue du Prince de Liège.**

Le tracé le plus direct par l'avenue Materne permet de mieux desservir le centre de Jambes. Mais il nécessite de nombreux aménagements pour garantir une bonne vitesse commerciale et la stabilité des horaires.

Ann. 4.5 Malgré sa saturation en heures de pointes, de par sa largeur, l'avenue Materne offre de bonnes opportunités de réaménagement en approche des carrefours. De plus et comme évoqué ci-avant, le passage à niveau sera bipassé prochainement par un pont.

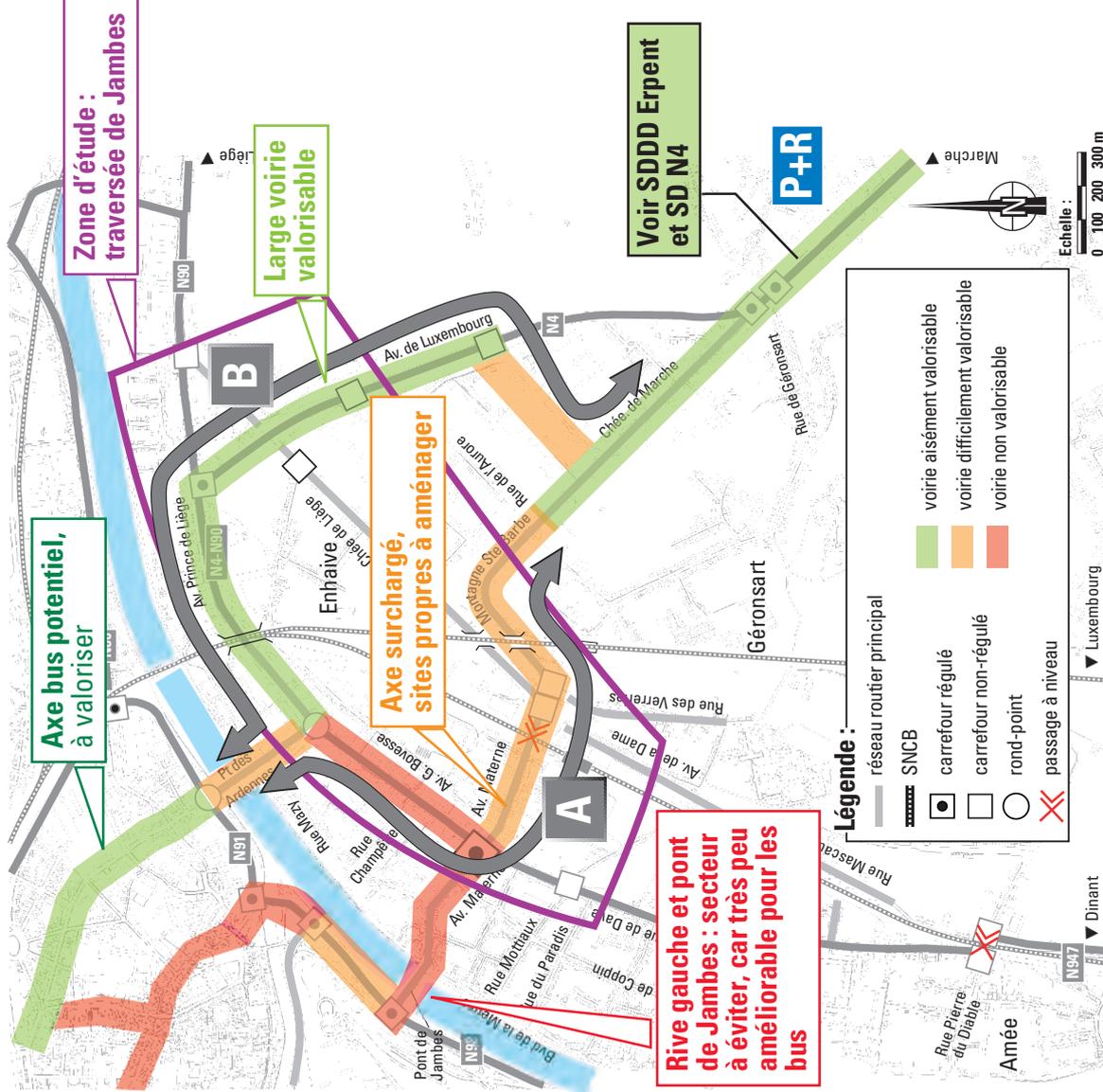
Grâce aux reports de trafic attendus avec la nouvelle collectrice, il est possible de placer, sur l'Est de l'Avenue Materne, ainsi que sur l'avenue Bovesse, des voies bus ou sites propres bus en approche du carrefour de la place de Wallonie. De plus, la programmation des feux du carrefour peut être modifiée, afin d'offrir la priorité aux bus.

A relever qu'en cas de mise en œuvre de la variante la plus performante en termes de soulagements du trafic place de Wallonie, soit le tracé "moyen", dans la continuité du pont des Ardennes, une voie bus pourrait également être aménagée sur la branche Ouest de l'avenue Materne.

Fig. 4.7 L'étude des effets des mesures de priorisation recommandées montre que les temps de parcours se situent entre 5 et 7 minutes au maximum, pour les deux itinéraires. **Ainsi, pour un temps de parcours comparable, la variante recommandée pour le TCSP est l'itinéraire par l'avenue Materne, car il offre une bien meilleure desserte du centre de Jambes.**



Axe fort de transports en commun : enjeux d'itinéraires Erpent - Jambes - Namur



Axe bus potentiel, à valoriser

Zone d'étude : traversée de Jambes

Large voirie valorisable

Axe surchargé, sites propres à aménager

Voir SDCD Erpent et SD N4

Rive gauche et pont de Jambes : secteur à éviter, car très peu améliorable pour les bus

Deux itinéraires envisagés pour la liaison entre Erpent et Namur :

A L'avenue Materne :

- + offre une desserte optimale du centre de Jambes
- mais la place de la Wallonie est sursaturée
- et le passage à niveau est délicat, car fermé jusqu'à 12 minutes par heure

↑ ITINÉRAIRE RECOMMANDÉ

Mesures d'accompagnement à prévoir

- Dénivelé du passage à niveau de l'avenue Materne
- Voies bus sur l'avenue Materne
- Prise en compte des bus dans le franchissement du carrefour de la Place de la Wallonie
- Maîtrise, réduction du trafic automobile sur l'avenue Bovesse, grâce à la collectrice Nord

B L'avenue du Luxembourg :

- offre une desserte très, trop faible de Jambes, limitée au seul rond-point Joséphine-Charlotte
- + mais la N90 offre un passage dénivelé sous les lignes SNCB valorisable et avec pas/peu de difficultés d'aménagement de sites propres bus

↑ ITINÉRAIRE ALTERNATIF ENVISAGÉ

5. PHASE 3 : PROPOSITIONS A COURT-MOYEN TERME



5. PHASE 3 : PROPOSITIONS A COURT-MOYEN TERME

5.1 POUR LES VEHICULES PARTICULIERS

Hormis les nouvelles infrastructures présentées au chapitre 4 ci-avant, l'essentiel des propositions consiste en des mesures d'organisation des circulations concrétisables à court-moyen terme (2010-2015). **A cet horizon, on considère dans un premier temps que seuls le premier tronçon de la collectrice, entre la rue de Dave et l'avenue Materne, ainsi que le passage dénivelé de l'avenue Materne peuvent être réalisés.**

Fig. 5.1.1 Aussi, **les voiries structurantes régionales et communales doivent être considérées comme fixes à court-moyen terme** (N4, N90, avenues Bovesse et Materne, rue de Dave, ...), sans grandes possibilités de reports ou de diminution du trafic.

En termes d'alternatives d'itinéraire, deux secteurs ont été étudiés : les liaisons Materne – Grands Malades – N90/E411 (par l'avenue Bovesse ou par l'ancienne Chaussée de Liège ?) **et les liaisons Jambes – plateaux** (par la N4 et/ou la Montagne Ste Barbe ?).

Ann. 5.1.1 Des analyses détaillées ont permis de montrer que **la Chaussée de Liège peut être valorisée**, en cohérence avec :

- le récent assainissement de son raccordement Nord à la N90 (carrefour Lamquet) ;
- la construction du passage dénivelé des voies ferrées sur l'avenue Materne ;
- et l'aménagement du premier tronçon de la collectrice entre la rue de Dave et l'avenue Materne dans la continuité.

Une part des flux du centre en relation avec les Grands Malades et l'E411 par exemple pourra être reportée dès le court terme sur cet itinéraire. Ce qui permettra de soulager l'avenue Bovesse et la section critique de l'axe N4 – N90 entre le rond-point J. Charlotte et la Tour d'Enhaive.

Des mesures ponctuelles de maîtrise des vitesses sur l'ancienne chaussée de Liège devront être réalisées dès le court terme, en attendant un futur reprofilage général de l'axe. Ce réaménagement consistera notamment à élargir les trottoirs, en réduisant la largeur trop généreuse de la voirie, qui incite actuellement à des vitesses excessives.

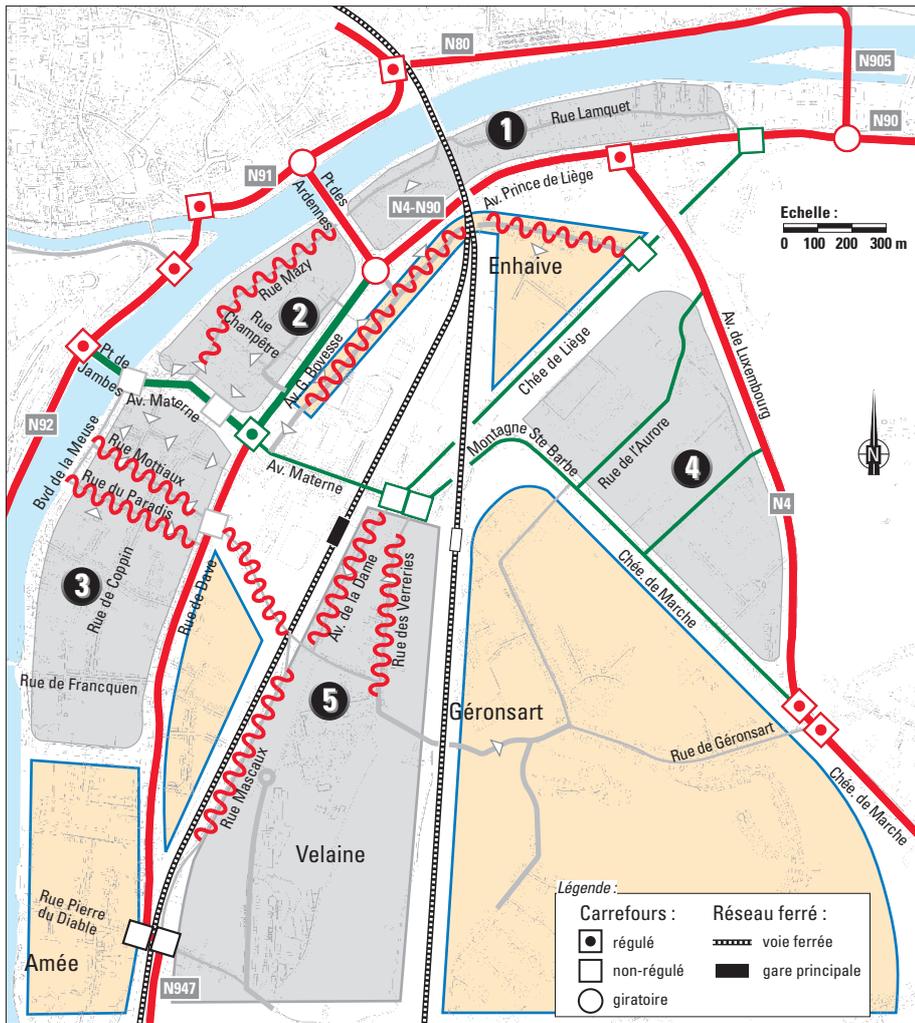
Des mesures plus ponctuelles peuvent également être envisagées pour l'accès et les circulations dans les quartiers :

Ann. 5.1.2 **Secteur Lamquet :**

Ce quartier est très contraint par la Meuse, le rail et des accès limités à la N90. Toutefois, il est régulièrement utilisé par des flux de transit pour bypasser les files sur le réseau principal. Il avait donc été proposé d'y **créer un nouvel accès depuis la N90, entre la place Joséphine – Charlotte et le carrefour avec la chaussée de Luxembourg**, pour permettre une réorganisation des circulations avec deux bouclages vers le rond-point J. Charlotte à l'Ouest et les feux de la Chaussée de Liège à l'Est. Néanmoins, le potentiel n'est plus disponible suite aux récents développements. Une optimisation du réseau existant avec la mise en place d'une zone de modération est donc recommandée en alternative.



Réseau routier : éléments fixes, variables et enjeux à court-moyen terme



Eléments fixes

dont la fonction ne peut pas être remise en cause à court-moyen terme :

- les voiries structurantes à l'échelle communale
- la N947-rue de Dave, entre l'av. Materne et Amée (dans l'attente de la collectrice, ...)
- les voiries locales, à protéger du transit

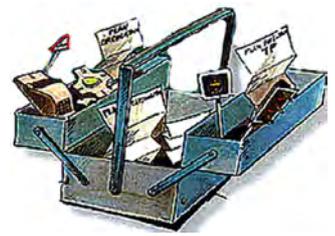
Eléments variables :

- l'avenue Bovesse et la Chaussée de Liège (voir annexe 5.1.1)
- l'avenue Materne (voir ann. 5.1.3 et 5.1.4)
- l'axe Montagne - Ste-Barbe (voir annexe 5.1.5)

Enjeux en terme d'organisation des circulations :

- 1 **accessibilité du quartier enclavé de "Lamquet"**
(voir annexe 5.1.2)
- 2 **accès au quartier Masy-Van Opré et dissuasion du transit**
(voir annexe 5.1.3)
- 3 **accès au quartier Paradis et dissuasion du transit**
(voir annexe 5.1.4)
- 4 **accès au quartier Aurore en relation avec la N4**
(voir annexe 5.1.5)
- 5 **accès au quartier Velaine et dissuasion du transit**
(voir annexe 5.1.6)

(pour les autres problématiques particulières, se référer à la "Boîte à idées")



Ann. 5.1.3 Secteur Masy-Van Opré :

Ce quartier est confronté d'une part aux flux de dépose-reprise aux abords des écoles et d'autre part à des problèmes de transit, pour bipasser la place de Wallonie.

Les accès au quartier ont été récemment **améliorés par le réaménagement de l'avenue Bovesse.**

En complément, des **propositions de bouclage à sens unique sont proposées dans le quartier**, afin d'y dissuader le transit (mise à sens unique de tronçons opposés de la rue Van Opré). Elles ne pourront toutefois pas être mises en œuvre tant que la place de Wallonie ne retrouvera pas de la capacité en suffisance pour pouvoir y écouler les reports de transit (par la construction de la nouvelle collectrice principalement).

Ann. 5.1.4 Secteur Paradis

Ce quartier résidentiel subit également des flux de transit de bipasse de la place de Wallonie. Par ailleurs, il est traversé d'Est en Ouest par l'itinéraire cyclable communal entre le RAVeL et Géronsart.

Il est donc **proposé de mettre en place des sens uniques opposés sur les deux rues Mottiaux et Paradis pour y dissuader le transit.** En parallèle, **les accès au quartier seront assainis en gérant par feux le carrefour Mottiaux – Géronsart, pour :**

- sécuriser les mouvements de tourne-à-gauche d'accès au quartier ;
- assurer la continuité et la sécurité de l'itinéraire cyclo-pédestre en traversée de la rue de Dave.

Dans ce cas également, il faudra au préalable dégager des réserves de capacités à la place de Wallonie, par la collectrice "courte".

Ann. 5.1.5 Secteur Aurore

La N4 peut et doit être valorisée, notamment pour diminuer le transit passant par l'itinéraire Materne – Montagne Ste Barbe, en vue de l'insertion de l'axe de TCSP d'Erpent.

Une part importante de ce transit est liée aux difficultés et à l'insécurité des manœuvres d'échanges des quartiers avec la N4. Il est donc **proposé d'assainir les carrefours d'accès Aurore / Ste-Marie et Jonquin, en les équipant de régulation par feux** (la pente de la N4 y est trop importante pour pouvoir y aménager des ronds-points).

Cet assainissement permettra de maintenir sur la N4 l'important flux d'accès à l'école Ste-Marie.

Enfin, en parallèle, les efforts de maîtrise des vitesses sur l'axe Montagne – Ste Barbe initiés à hauteur de l'école Froidebise seront étendus aux carrefours d'accès aux quartiers, par exemple.



Ann. 5.1.6 Secteur Velaine

Ce quartier résidentiel subit également des flux de transit de bipasse de la place de Wallonie entre la rue de Dave et la chaussée de Liège via l'avenue de la Dame, la rue des Verreries et la rue Mascaux. La modération mise en place actuellement sur la rue Mascaux ne suffit pas à l'empêcher.

Par la mise à sens unique de la rue Mascaux, en direction du Sud, et du tronçon de la route de Géronsart situé entre la rue Mascaux et la rue de la Dame, en direction de l'Est, il est possible d'empêcher tout transit et de mettre en place une accessibilité par poche (sur le modèle de la Corbeille).

Toutefois, cela implique que les flux bippassant actuellement la rue de Dave seront reportés sur la collectrice et devront franchir les voies de chemin de fer à hauteur de Velaine. Le passage à niveau actuel est trop délicat et insécurisant pour pouvoir assumer de tels reports. Cette solution n'est donc envisageable qu'en dénivellant le passage à niveau existant (mesure à étudier).

Fig. 5.1.2 La figure 5.1.2 établit la synthèse de la hiérarchie du réseau routier proposée à court-moyen terme.

En cohérence avec les mesures prévues ultérieurement et pour répondre aux objectifs, quatre mesures structurantes doivent être ainsi mises en œuvre à court terme:

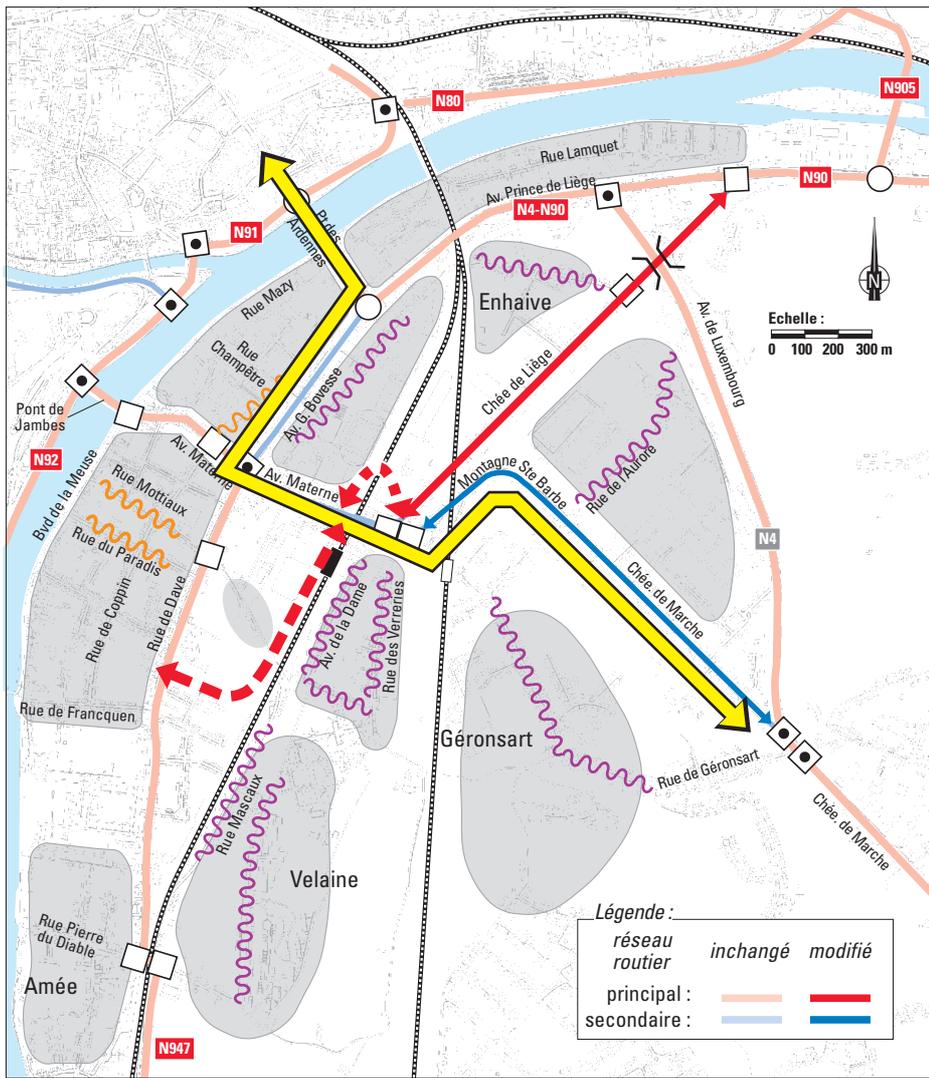
- **le dénivélé des voies ferrées sur l'avenue Materne ;**
- **l'aménagement de la première partie Sud de la collectrice**, soit le tronçon entre la rue de Dave et l'avenue Materne ;
- **la valorisation de l'ancienne chaussée de Liège**, pour soulager l'axe Place de Wallonie, avenue Bovesse et N90 – Prince de Liège ;
- **le soulagement de l'axe de la Montagne Ste-Barbe.**

En parallèle, **la commune pourra progressivement mettre en œuvre les principes de modération du transit et d'amélioration des accès aux quartiers, à gérer en zone 30.**

A relever que pour la mise en œuvre des zones 30, une "boîte à idées" est jointe au rapport de synthèse. Il s'agit d'un recueil de recommandations en termes d'aménagement et d'exploitation des espaces publics et carrefours.



Synthèse - hiérarchie du réseau routier proposée à court-moyen terme



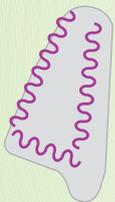
Sur le réseau structurant, 3 mesures structurantes :

1. Dénivelé du passage à niveau de l'avenue Materne
 2. Valorisation de la Chaussée de Liège ... (cf annexe 5.1.1)
 3. Aménagement de la liaison av. Materne - ACINA - rue de Dave
 4. Soulagement de l'axe Montagne Ste-Barbe, en valorisant le TCSP et la N4 (cf annexe 5.1.5)
- ↓
- créer un cordon ombilical bus transmeuse (le TCSP)

Sur le réseau routier communal et dans les quartiers :



- mise en place progressive de zones 30 km/h, en commençant par les abords d'écoles



- maîtrise des vitesses et sécurisation des voiries par de la modération

► voir boîte à idées



- Quid des 1ères mesures de dissuasion du transit (Paradis, Mazy - Van Opré, ...) ?

► grâce au premier tronçon de la collectrice

5.2 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Fig. 5.2.1 Les enjeux du stationnement dans le sillon mosan portent sur trois secteurs :

- **l'avenue Materne**, où la fonction commerçante prédomine ;
- **l'axe Bovesse – rue de Dave**, où les fonctions administratives et de services prédominent ;
- **et les quartiers**, essentiellement résidentiels.

Fig. 5.2.1 La politique de stationnement proposée en rive droite se conforme à la gestion prévue en rive gauche, par la mise en place :

- **d'une "zone rouge" payante et à durée limitée à 1,5 à 2 heures sur l'avenue Materne et l'avenue Bovesse.** Cette gestion permettra d'assurer l'accès des clients des commerces et des visiteurs des administrations ;
- **d'une "zone verte" payante et à durée limitée à 3 à 4 heures sur la place de la patinoire**, afin d'offrir aux clients de la patinoire et des commerces la possibilité de stationner pour de la moyenne durée (moins de 4 heures).

Ann. 5.2.1
à 5.2.3

Ces deux zones impliqueront des reports d'usagers de longue durée, notamment les employés des administrations et des commerces, auxquels il faudra fournir des alternatives. Le nombre d'usagers qui stationnent dans ces deux secteurs (durant plus de 4 heures) est évalué à une centaine au total.

En revanche, **elles permettront d'accueillir plus de 20 % d'usagers de courte durée supplémentaires sur l'avenue Materne (+ 200 à + 250 usagers / jour) et d'assurer un meilleur accès aux visiteurs des administrations.**

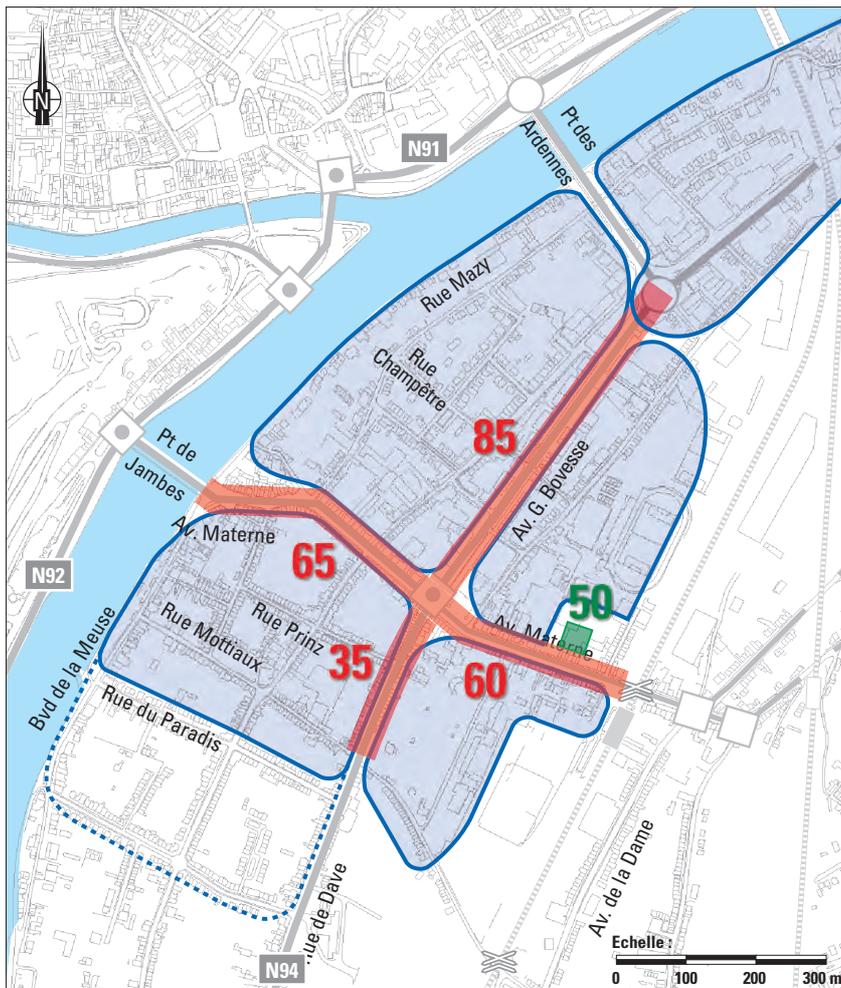
Fig. 5.2.2 Dans les quartiers, la situation actuelle est rendue délicate par les nombreux usagers de longue durée qui y stationnent au quotidien (personnel des administrations, par exemple). L'application d'un principe de zone bleue limitée à 3 à 4 heures permettrait d'y assurer le stationnement des résidents. Avec une telle gestion, la moitié des places serait disponible en journée (environ 900 places), et plus de 25 % dans le quartier Paradis la nuit (le plus chargé à l'heure actuelle).

Toutefois, elle impliquerait le report de tous les usagers de longue durée qui y stationnent, soit plus de 900 véhicules en pointe de demande de stationnement ! Un tel report serait difficile à gérer à court-moyen terme, malgré l'offre de stationnement disponible à la gare (environ 1'000 places) et prévue avec le P+B "Tour d'Enhaive" (250 à 350 places). **Il serait donc nécessaire d'envisager la création de quelque 300 à 400 places supplémentaires...**

Aussi, est-il **proposé dans un premier temps de valoriser l'offre disponible en journée dans les quartiers résidentiels, en mettant à la disposition des navetteurs environ 550 "cartes communales de stationnement", soit l'équivalent de la carte riverains pour les employés.**



Eléments de base de la politique de stationnement-à l'échelle du centre



Principes de gestion :

(voir annexe 5.2.1)

Avenue Materne : 65 + 60 places

- zone commerçante, avec de l'habitat
- parcage saturé

=> **Gestion de type "zone rouge", limitée à 1,5 à 2h, payante**

- tarification pour assurer le contrôle
- cartes riverains

Gains :

- +20 à +30% d'usagers de courte durée (~+200 à +250 clients pour l'accès aux commerces)

- confort des résidents

- récupération d'espace (pour des avancées de trottoirs par ex., voir fig. 5.4.2)

Effets : reports d'env. 35 à 45 usagers de moyenne et longue durée

Axe rue de Dave - Bovesse : 35 + 85 places

- mixité commerces-services -administrations
- parcage saturé

=> **Gestion de type "zone rouge", limitée à 1,5 à 2h, payante**

Effets : reports d'env. 30 à 40 usagers de longue durée

- Gains :**
- plus de places pour les clients des commerces, services

- disponibilité de places pour les visiteurs des administrations

Patinoire : 50 places

- mixité commerces-services
- parkings hors voirie

=> **Gestion de type "zone verte" payante, limitée à 3 à 4h (avec cartes riverains)**

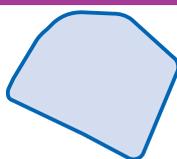
Effets : reports d'env. 10 à 20 usagers de longue durée

- Gains :**
- conservation d'une offre de moyenne durée proche des commerces

- disponibilité de places pour les clients de la patinoire

Mesures dans les quartiers :

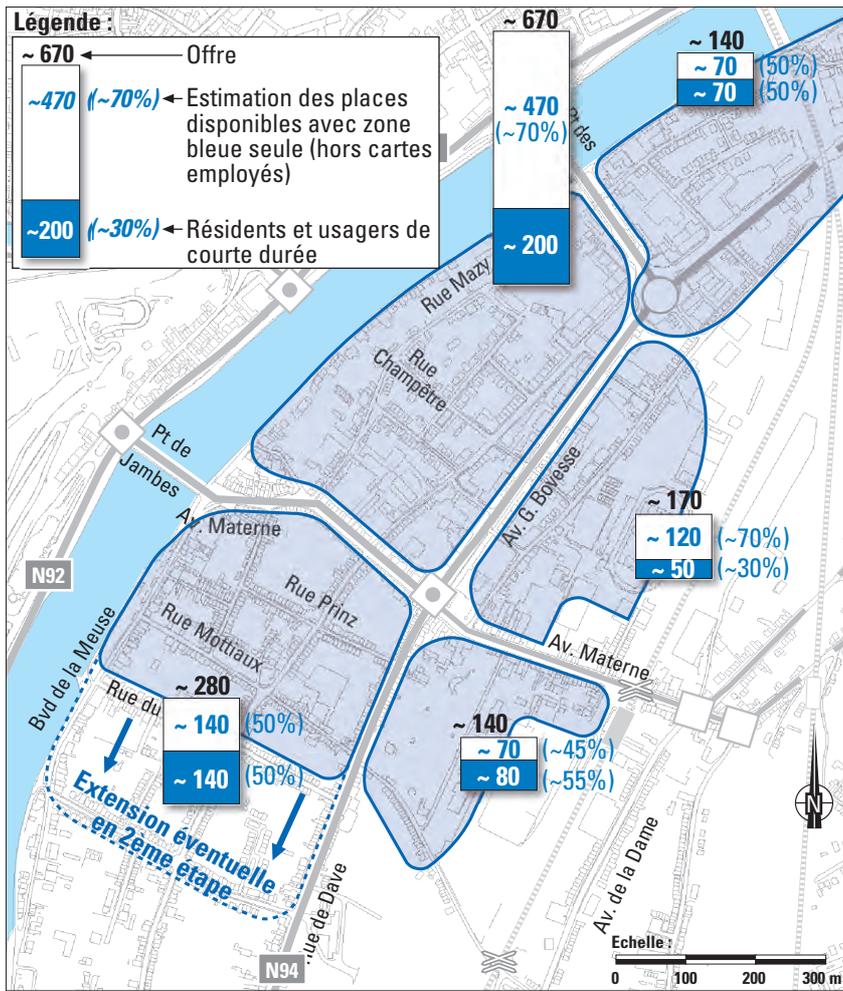
(voir figure 5.2.2)



UN INDISPENSABLE CONTRÔLE, STRICT ET REGULIER !



Gestion du stationnement dans les quartiers à l'échelle du centre



Pour rappel, de sérieuses difficultés de parquage dues à la saturation quasi généralisée

Objectifs :

- assurer le parquage des résidents
- préserver l'accès aux fonctions riveraines (écoles, ...)

IL FAUT POUVOIR "TRIER" LES USAGERS :

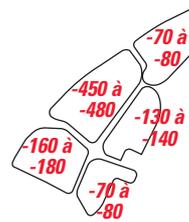
- par du stationnement payant ?
 - lourd à mettre en place, à contrôler, et à gérer (~70 à 80 horodateurs, ...)
 - peu rentable (pas ou peu d'usagers de courte durée)

Gestion proposée :

➔ Zones bleues limitées à 3 à 4h, avec cartes riverains

- Gains :**
- confort et accès des résidents
 - disponibilité de places de moyenne durée (fonctions riveraines, visiteurs des administrations)
 - protection contre les effets de bords potentiels des limitations de durée sur les grands axes

Les effets d'une gestion par la seule zone bleue seraient disproportionnés avec :

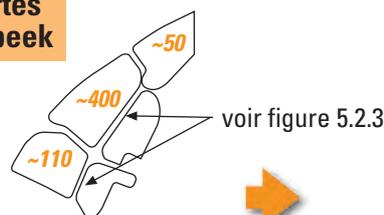


- en permanence, > 40 à 50% de places libres !
- et des reports d'env. 900 à 950 usagers de moyenne et longue durée ...

pas envisageable sans alternative

➔ En complément à la zone bleue, proposition de cartes riverains pour les employés, sur le modèle d'Etterbeek

- (Modalités d'attribution à établir par la ville)
- en première estimation :
offre - (résidents + courte durée) - (réserve 10%) =
~550 places valorisables



Solde déficitaire ≈ 350 à 400 places

Pour les outils disponibles, voir les annexes 5.2.1 à 5.2.3

Fig 5.2.3 **Par ailleurs, des mesures d'accompagnement sont prévues en bordure du centre, par exemple pour les navetteurs de longue durée.**

La valorisation de la forte offre en stationnement existante à la gare de Jambes permettra de leur offrir des alternatives crédibles à court terme, par exemple sous la forme :

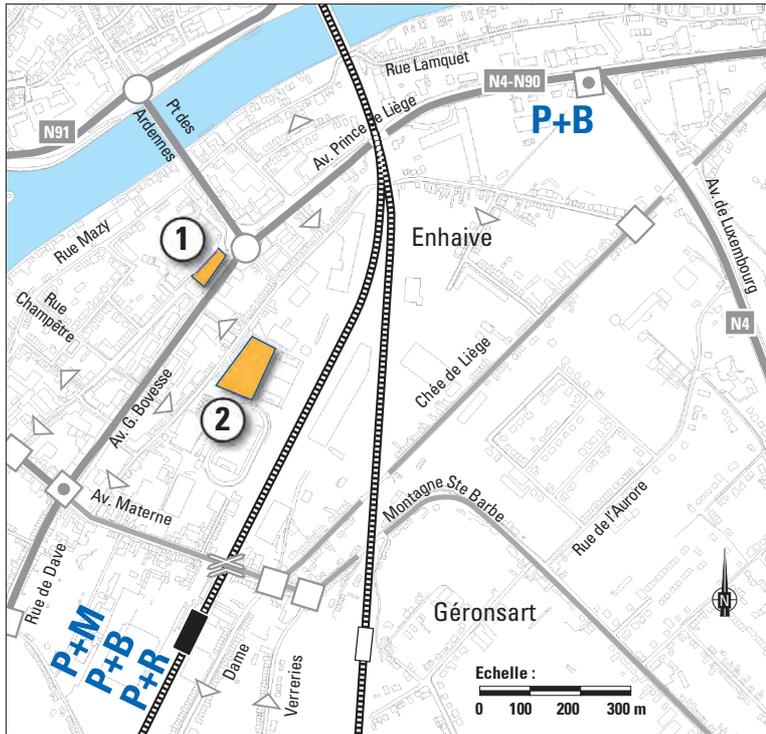
- d'un P+Bus, desservi par près de 350 bus/jo sur l'avenue Materne en relation avec le pont de Jambes ou l'avenue Bovesse ;
- d'un P+Marche, pour les quelque 250 usagers de longue durée stationnant au centre et distants de moins de 400 mètres de la gare ;
- tout en maintenant la fonction de P+Rail en relation avec Bruxelles ou la gare de Namur, par exemple.

Pour rappel, en complément du P+R existant à la gare de Jambes, en relation avec le rail et permettant de rabattre les usagers provenant de l'amont de la vallée de la Meuse sur les bus urbains, deux autres P+Bus sont projetés :

- sur le plateau d'Erpent, au niveau de la rue de Velaine, pour capter les usagers provenant de la N4 et du plateau d'Erpent (non directement desservis par les bus actuels ou par le projet de TCSP), dont la demande est estimée à environ 500 places ;
- ainsi qu'à l'entrée Nord-Est de Jambes, à hauteur de la tour d'Enhaive, pour capter le flux provenant de la N90 Loyers-Andenne. Toutefois, le site pressenti en 1998, dans le prolongement de la N4, est rendu indisponible par l'actuel développement urbanistique. Il devrait donc être remplacé par l'espace situé à l'angle Sud de la N4 et de la N90. La demande potentielle minimale est estimée à 250 à 350 places.

A relever enfin qu'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) devrait être initié par la Région Wallonne pour ses ministères et administrations implantés en rive droite. Avec pour objectif de réduire la part de la voiture pour les déplacements de son personnel, une telle étude pourrait justifier une valorisation et/ou une extension des deux parkings d'échanges de la Gare et de la Tour d'Enhaive.

Autres mesures d'accompagnement et ponctuelles à l'échelle du centre



Mesures ponctuelles :

1 Placette J. Charlotte : ~180 places

- ▶ **Peu d'enjeux riverains :**
 - maintien en zone à durée illimitée et gratuite
 - si besoin, envisager quelques places limitées (pour les riverains, par ex.)
 - éventuellement, valoriser le stationnement réservé aux voitures partagées

2 Parking de la Piscine : ~100 places

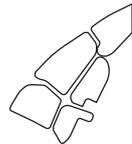
- ▶ **Accès à la Piscine, la salle de l'escalade, le centre ADEPS, ... :**
 - Gestion de type zone verte (durée limitée à 3 à 4h, payante et sans carte riverains)

Mesures d'accompagnement des propositions de l'hypercentre :

Pour rappel, reports d'usagers de moyenne et longue durée :

Materne :
~35 à 45 pl.

Bovesses et patinoire :
~50 à 60 pl.



Quartiers :
~350 à 400 pl.

SOIT UN BESOIN TOTAL de : ~450 à 500 places en périodes d'hyperpointes à offrir à proximité de l'hypercentre,

▶ Valoriser le Parking ACINAPOLIS

~1'000 places disponibles pour :

P+Bus

en relation avec les ~350 bus/j, av. Maternne

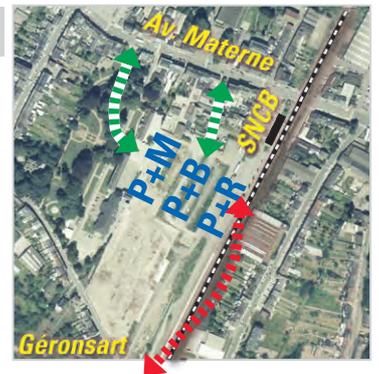
P+Marche

pour ~250 usagers, reportés à < 400 mètres de la Place de Wallonie



liaisons piétonnes à créer

Remarque : les fonctions régionales de P+R sont préservées à la Gare SNCB



▶ Le compléter par un P+Bus "Tour d'Enhaive"

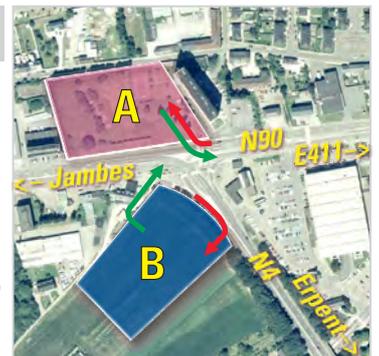
Besoins minimaux : • vers Namur : ~150 à 200 places (cf fig. 3.4)

• vers Jambes : ~100 à 150 places

TOTAL : ~250 à 350 places

2 variantes

- : A, côté Nord de la N90 plus disponible (terrain construit)
- B, côté Sud de la N90 (avec assainissement des accès aux commerces)



5.3 POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le diagnostic a mis en évidence la bonne couverture de la rive droite par le réseau bus.

Aussi, en dehors des mesures liées à la création du nouvel axe fort du TCSP entre Namur, Jambes et le plateau d'Erpent, ce sont plutôt des restructurations ponctuelles qui sont proposées pour optimiser le réseau, principalement en vue d'en réduire les temps de parcours.

#

Le potentiel de création d'une nouvelle gare SNCB du type RER en rive de la Meuse entre les gares de Jambes et de Namur doit être pris en compte. Une telle gare permettrait :

*

- si elle est placée en rive gauche, de desservir les quartiers denses au Nord de la Meuse (proche du CHR, des écoles – place des Cadets) et du Port du Bon Dieu à fort potentiel de développement ;
- si elle est placée en rive droite, de desservir les cités résidentielles du Sud de la Meuse à Jambes.

5.3.1. Restructuration des itinéraires de bus

Fig. 5.3.1

En termes d'itinéraires tout d'abord, la ligne 11 réalise un détour important via le passage à niveau de Velaine, avant de revenir desservir la cité des Comognes.

*

Aussi, de nombreux clients de ce quartier se rendent à pied avenue Mascaux, pour y prendre leur bus et éviter ce détour ou prennent ... leurs voitures.

Il est donc proposé de modifier l'itinéraire pour desservir la cité des Comognes directement après le passage par Mascaux. Le terminus de la ligne serait ainsi déplacé au passage à niveau de Velaine.

A relever que cette proposition serait facilitée selon les mesures d'aménagement prises lors de l'ouverture de la collectrice. Ainsi, en cas d'instauration des deux sens uniques en boucle pour dissuader le transit (voir annexe 5.1.6), des contres-sens bus seraient préservés.

Les autres mesures proposées visent à desservir des quartiers ou pôles existants et prévus qui ne disposent pas de ligne de bus :

- **des locaux de bureaux sont désormais en activité à Loyers**, à proximité de l'échangeur avec l'E411. Il serait illusoire d'espérer une part modale forte des bus sur un tel site, orienté très majoritairement sur les accès automobiles (à plus de 95%) Une desserte de base est recommandée, en relation avec les gares aux heures de pointe et avec les pôles de la Corbeille de Namur pour la pause de midi, du type de la navette Crealys, par exemple, à cofinancer par l'Office Park ;

*



- Fig. 5.3.1 • **le secteur Nord-Est du quartier Aurore et l'école Ste-Marie sont trop éloignés de l'axe bus de la Montagne - Ste Barbe et aucun arrêt de bus n'est offert sur la N4.** Avec les propositions de création de deux carrefours à feux sur la N4, **il est envisageable de desservir ce quartier par la N4 à l'aide de rabattement pour les modes doux vers les arrêts sur l'axe principal, voire éventuellement de dévier les bus au travers du quartier.** Toutefois, la déviation des bus régionaux pour assurer la desserte de l'école Ste-Marie pénaliserait les temps de parcours de ces lignes.

Enfin, les deux quartiers de Géronsart et d'Amée disposent d'offres en bus fortes, mais éloignée de plus de 300 mètres pour les rues les plus distantes de l'axe bus. Une déviation des bus plus au cœur des quartiers n'est pas proposée, car elle s'avère peu compatible avec la modération existante ou prévue. **Par contre, des rabattements en vélo sur les arrêts de bus sont envisageables, moyennant la création de parkings vélos aux arrêts, voire la possibilité d'emporter son vélo dans le bus.**

5.3.2. Autres mesures en faveur des bus

Si les itinéraires présentent relativement peu d'enjeux, le diagnostic a montré que la vitesse commerciale actuelle des bus en général est trop faible et notamment sur l'axe Namur – Erpent en prévision des développements prévus sur le plateau.

Compte tenu des problèmes de saturation du réseau routier et du stationnement, tant à court terme qu'à moyen terme et tant dans la Corbeille qu'en rive droite, **les bus constituent le mode de transport qui offre le plus de réserve de capacité.** Dans des centres urbains similaires en France et en Suisse, les bus ont en effet une fréquentation jusqu'à deux fois plus élevée !

Aussi le PCM attache beaucoup d'importance à accroître la fréquentation des bus en augmentant leur vitesse commerciale, donc leur attractivité.

- Fig. 5.3.2 **Pour ce faire, deux pistes sont proposées :**

- **une amélioration de la progression des bus en section, par l'aménagement de bandes ou de sites propres** leur permettant de bipasser les files d'attente des voitures ;
- **des priorités à accorder aux bus dans le franchissement des carrefours à feux.**

A titre d'illustration, compte tenu des larges emprises disponibles, il est aisé de créer des bandes bus sur la N90, sur l'avenue Materne dans son tronçon Est et sur la rue de Dave, en amont de la rue de Géronsart, par exemple.

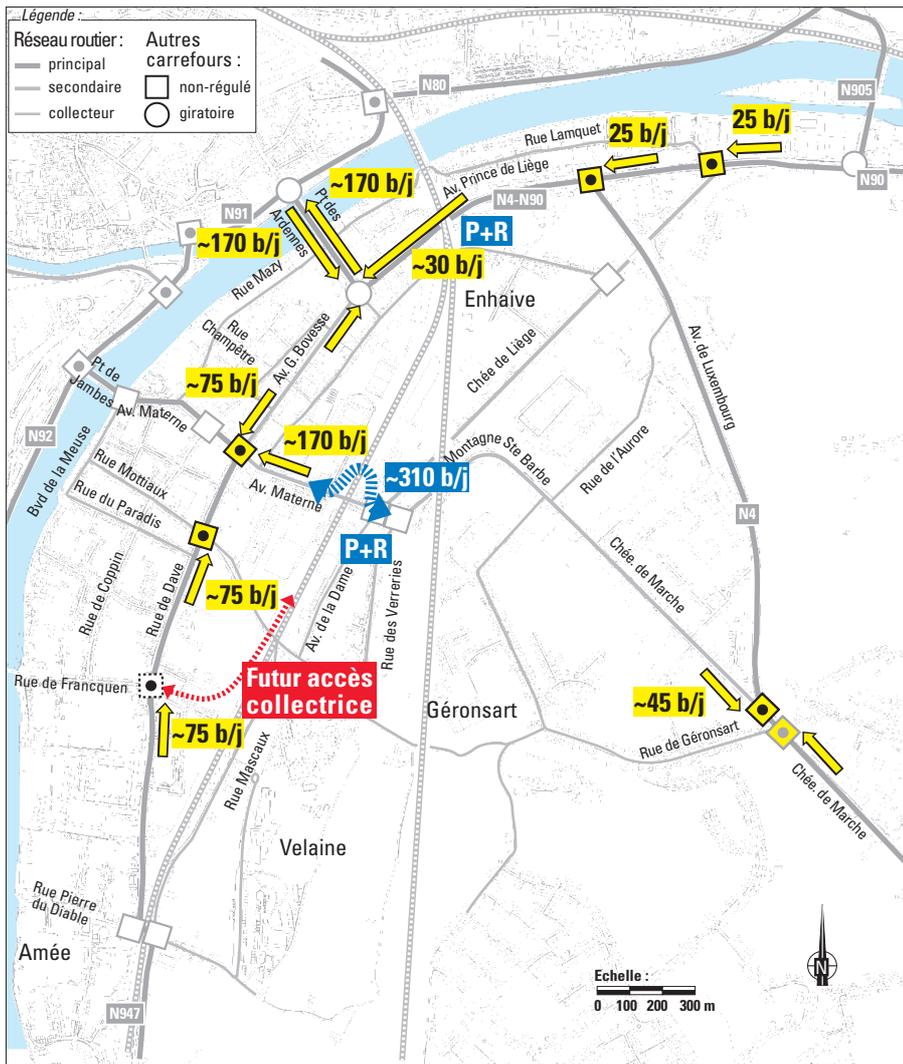
- Ann. 5.3.1 Le pont des Ardennes est déjà fréquenté par plus de 340 bus par jour et fait partie du parcours du futur TCSP. En cohérence avec les mesures préconisées à moyen-long terme, il est concevable dès le très court terme d'affecter une bande dans chaque sens sur 80 à 90% de la longueur du pont, sous la forme de voies bus s'interrompant à 30 mètres des deux ronds-points.

Il y a lieu de relever que le TCSP offre également une bonne opportunité de restructurer les lignes de bus sur les liaisons transmeuses, afin d'en améliorer la lisibilité.

Il appartient au TEC d'affiner ces nombreuses pistes, en concertation avec les Autorités communales.



Potentiels d'amélioration de l'attractivité et de la régularité des bus - à l'échelle du centre



A court-moyen terme :

le concept proposé permettra d'offrir un cordon ombilical rive gauche-rive droite avec des temps d'attente fortement réduits aux carrefours ...

A moyen-long terme :

la collectrice permettra de dégager les grands axes internes de Jambes ...

... mais **c'est déjà à court terme qu'il faut agir pour :**

- améliorer l'attractivité du réseau (vitesse)
- assurer sa fiabilité (régularité, respect des horaires)

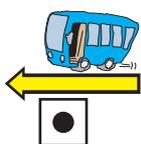
... grâce à :



- l'insertion de voies bus (dimensions et faisabilité à affiner) :
 - à l'approche des carrefours clés (contrôles d'accès, ...)
 - à l'approche des carrefours structurants (chargés)



- un dénivelé du passage à niveau de l'avenue Materne, avec plus de 300 bus/j et des temps d'attente pouvant atteindre 3 à 4 minutes



- l'équipement et l'adaptation des carrefours à feux, pour la prise en compte et la priorisation des bus avenue Materne Est et sur le pont des Ardennes en particulier

5.4 EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES ESPACES PUBLICS

5.4.1. Principes d'exploitation des carrefours structurants

Fig. 5.4.1 **Une analyse détaillée des principes d'exploitation des carrefours a été réalisée pour identifier leurs rôles et fonctions.**

Ann. 5.4.1 **Les carrefours structurants devront jouer un rôle de "contrôle d'accès"**. En quelque sorte, ils devront retenir le trafic aux entrées de la zone dense du sillon mosan, pour y limiter la formation de files en aval et inciter au respect de la hiérarchie proposée.

Les carrefours concernés sont situés :

- en rive gauche, **au pont de Jambes**, avec notamment une amélioration du mouvement de tourner-à-gauche en direction de Wépion, **et au pont du Luxembourg** (recommandations du PCM de 1998) ;
- en rive droite :
 - **sur l'axe de la Vallée de la Meuse en amont à hauteur du CPAS** (accès à la Collectrice à faciliter tout en dissuadant le trafic sur la rue de Dave) ;
 - **sur la N4 à hauteur de la rue de Velaine en premier niveau** (favoriser le report modal sur les transports en commun via le P+R et protéger la futur zone dense du développement urbain du plateau) **et à hauteur de Géronsart en second niveau** (orienter le trafic vers la N90 pour protéger l'axe Montagne – Ste Barbe) ;
 - **sur la N90 en provenance de l'Est – E411**, à hauteur de la Tour d'Enhaive (au pied de la N4), avec un deuxième niveau au carrefour Chaussée de Liège - Lamquet.

*

5.4.2. Principes d'aménagement des espaces publics

Plusieurs secteurs nécessiteront d'être réaménagés, dans le but :

- **d'en améliorer la sécurité routière** (N4 sur les plateaux, N90, ...) ;
- **d'améliorer la lisibilité et la sécurité** de carrefours structurants (pied de l'axe Montagne – Ste Barbe – Chaussée de Liège, par exemple) ;
- **de partager l'espace et de le redistribuer en faveur d'une meilleure qualité des espaces publics**, de plus de convivialité (avenue Materne, par exemple).

Ann. 5.4.2 Concernant **la N4, tout d'abord et compte tenu des forts développements qui en augmenteront la charge de trafic, une analyse des perspectives de sécurisation a révélé qu'il était nécessaire de travailler sur deux tableaux :**

- des mesures structurantes ponctuelles, pour assainir les principaux carrefours d'échanges de la N4 avec les axes collecteurs transversaux (échangeur de Wierde, carrefour d'Andoy, ...) ;
- des mesures en section entre ces carrefours, pour sécuriser les accès riverains et assurer la desserte locale.

Ann. 5.4.3 Une étude se termine pour sécuriser l'axe N4 sur le plateau d'Erpent entre Wierde et Jambes. **Il est notamment proposé d'aménager des ronds-points aux carrefours structurants, qui permettront de maîtriser les vitesses sur l'axe de la N4.** Ces ronds-points offriront les réserves de capacité nécessaire aux échanges et dégageront des possibilités de rebroussement.

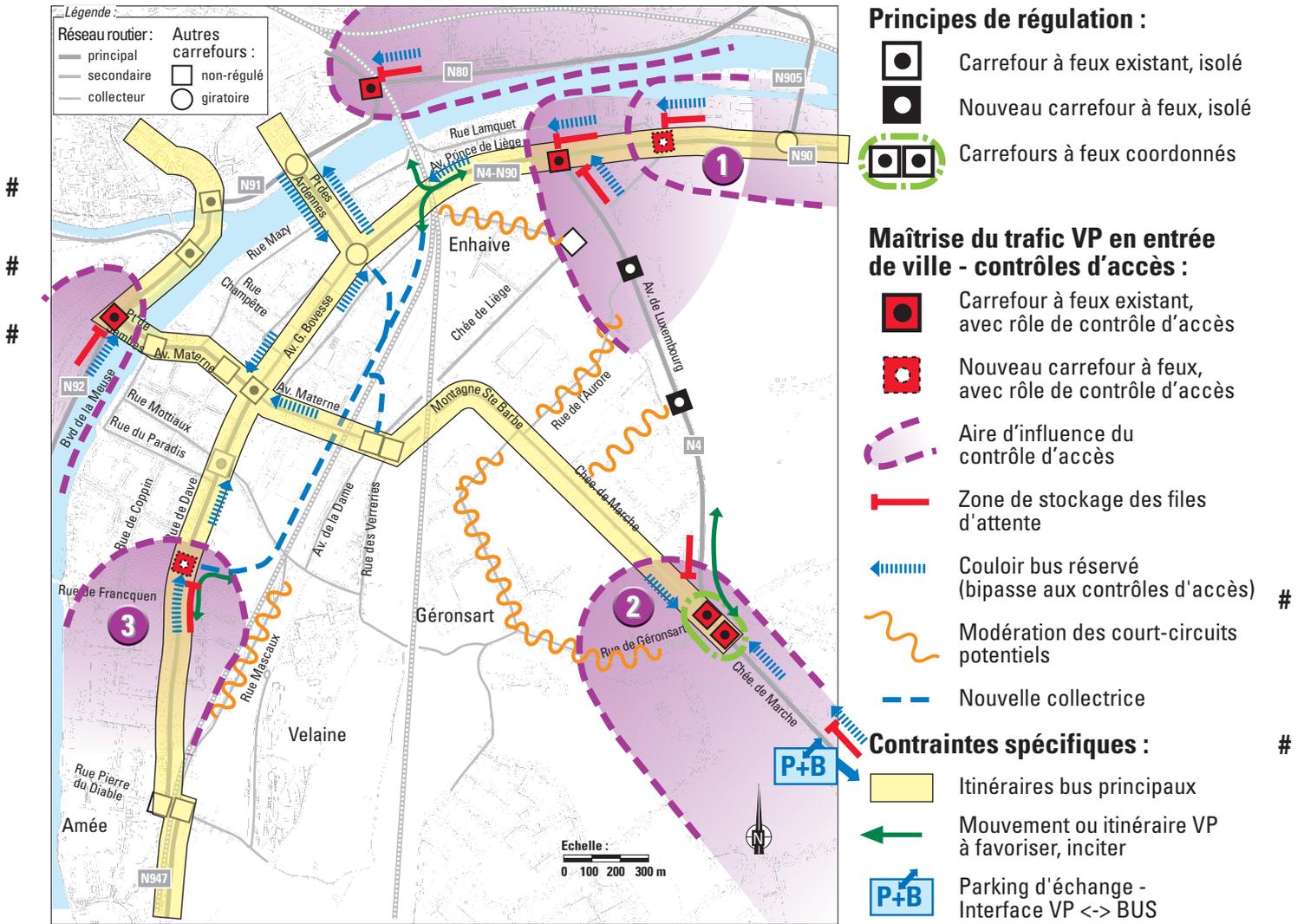


Stratégie de régulation et rôles des carrefours à l'échelle du centre

Compte tenu :
 • du niveau de saturation des carrefours
 • du potentiel bus, à valoriser

► La mise en place de contrôles d'accès aux principales entrées de ville s'avère indispensable (voir principe en annexe 5.3.1), notamment pour :

- limiter la formation de files dans le secteur urbain (convivialité, qualité de vie, ...)
- inciter au respect de la hiérarchie



► En complément des mesures définies dans le PCM de Namur, en 1998, les contrôles d'accès suivants sont proposés :

- 1 "Chaussée de Liège, pour éviter un bipasse potentiel de la N90
- 2 "Géronsart", pour dissuader le transit par Montagne-Ste Barbe et "Velaine" pour favoriser le report modal sur l'axe TC
- 3 "CPAS", pour inciter à l'usage de la collectrice

Ann. 5.4.4 **L'axe de l'avenue Materne a fait l'objet d'une réflexion approfondie.** Cette rue est
à 5.4.6 extrêmement chargée aux heures de pointes (~ 15'000 uv/jo à l'Ouest et ~10'000 uv/jo à l'Est de la place de Wallonie). Le carrefour de la place de Wallonie est saturé et de longues files d'attente se créent sur chaque branche (jusqu'à 200 mètres).

Plus de 300 bus circulent chaque jour sur l'avenue Materne (lignes 8 et 11 notamment). **Leur vitesse commerciale est très, trop basse, car ils se trouvent "englués" dans la circulation automobile.**

Enfin, les traversées piétonnes sont longues et peu sécurisantes, étant donné le fort trafic et le manque d'aménagements spécifiques.

Les marges de manoeuvres pour y remédier sont importantes, car :

- la chaussée est large d'environ 15 mètres (y compris le stationnement) ;
- la troisième voie centrale de circulation est sous utilisée, alors qu'elle contribue à l'insécurité en incitant des dépassements à vitesses excessives ;
- la mise en œuvre de la collectrice, dont le premier tronçon est prévu à court-moyen terme, permettra de soulager fortement cet axe.

Fig. 5.4.2 L'étude de l'avenue a été réalisée en considérant les deux tronçons Est et Ouest, dont les enjeux sont différents :

Dans le tronçon Ouest (du pont de Jambes à la place de Wallonie), les contraintes à respecter sont d'une part la forte charge de trafic automobile (de 15'000 à 20'000 uv/jo) et d'autre part les nombreux accès locaux (ruelles, stationnement, etc...). De plus, compte tenu de la forte demande en stationnement des clients des commerces et de l'absence de grands parkings proches alternatifs, il est nécessaire d'y maintenir les deux bandes de stationnement latérales.

La problématique est principalement liée aux différentes traversées piétonnes. Il est donc primordial de les sécuriser à l'aide d'avancées de trottoirs au droit des passages pour piétons et / ou par la création d'îlots au centre de la chaussée.

En terme de calibrage et pour maîtriser les vitesses, il est recommandé de supprimer une bande de circulation. Deux variantes d'aménagement sont dès lors envisageables :

- **la création d'une bande de manœuvre centrale** permettant de sécuriser les manoeuvres de stationnement (selon les propositions de 2004) ;
- **la mise en place de deux pistes cyclables**, permettant de relier le RAVeL de Meuse et le cœur de Jambes (place de Wallonie, ADEPS, écoles, gare, ...).

La variante de 2004 avec bande centrale mixte offre un gain de sécurité pour les automobilistes, mais elle est rejetée car elle ne sécurise aucunement les cyclistes et maintient un aspect fort routier, en désaccord avec la vocation commerciale de l'avenue.

Synthèse des pistes à suivre pour l'avenue Materne

Sur l'avenue Materne, la chaussée est large d'environ 15 mètres (y compris le stationnement). En réduisant la largeur des voies de circulation à environ 3 mètres (conforme aux normes) et en réaffectant la troisième voie, il est possible de dégager de l'espace public en faveur des transports en commun et/ou des modes doux

Propositions 2004 :

arrêts bus à sécuriser et zones d'attente à agrandir

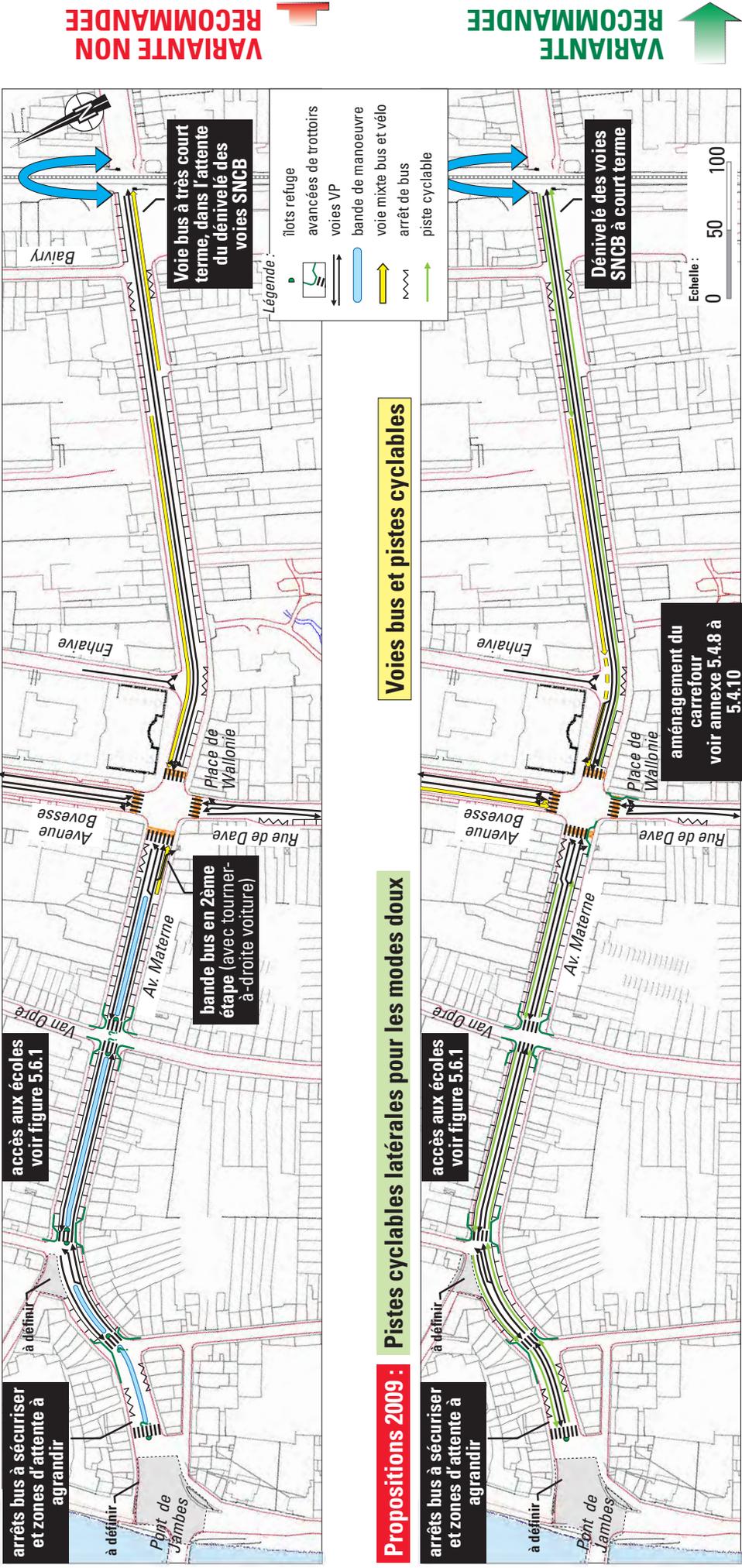
Bande centrale de manœuvre pour les voitures

accès aux écoles voir figure 5.6.1

bande bus en 2ème étape (avec tournant-à-droite voiture)

Sites propres pour les transports en commun

Voie bus à très court terme, dans l'attente du dénivelé des voies SNCB



Il est donc recommandé d'utiliser l'espace libéré par la réaffectation de la troisième voie de circulation pour créer des pistes cyclables de qualité, afin d'améliorer la continuité des itinéraires de modes doux au centre de Jambes. Ces voies offrent également l'avantage de simplifier les manœuvres de stationnement, en permettant aux véhicules manoeuvrant d'y empiéter ponctuellement, sans gêner le flux circulant.

Par ailleurs, il est **nécessaire de réaménager l'entrée Ouest de l'avenue Materne, notamment pour y créer un effet de porte**. En effet, depuis le pont de Jambes, l'avenue Materne est très largement ouverte et incite à des vitesses disproportionnées. Ceci pose des problèmes de sécurité routière aux traversées piétonnes, notamment à hauteur des arrêts de bus, ainsi qu'au débouché du boulevard de Meuse.

Fig. 5.4.2 Avec environ 10'000 uv/jo, **le tronçon Est de l'avenue Materne entre la place de Wallonie et la gare s'avère moins contraignant**. De plus, grâce au parking de la Patinoire (50 places), ainsi que et surtout à celui de la gare (environ 1'000 places), **le stationnement est moins déterminant dans ce tronçon**.

Ce sont donc les contraintes de bus, avec plus de 350 bus/jo à double sens, qui sont déterminantes. Les flux piétons y sont également importants, compte tenu de la desserte des commerces, ainsi que de la proximité du pôle sportif de l'ADEPS (piscine, patinoire, ...), de la gare, de l'école du Parc Astrid, ...

En terme de calibrage, il est recommandé de supprimer une bande de circulation et une bande de stationnement, afin :

- d'assurer la progression des bus en **aménageant un site propre bus vers la place de Wallonie ;**
- **de créer des pistes cyclables**, afin d'assurer la continuité des itinéraires de modes doux ;
- éventuellement d'améliorer la stabilité des horaires de bus en direction du passage à niveau, **en aménageant une voie bus à court terme, avant la construction du dénivelé.**

Pour le réaménagement du carrefour de la place de Wallonie, deux termes doivent être considérés :

- à court terme, la nouvelle route collectrice de Jambes ne sera pas encore construite. Aucun report de trafic n'est donc envisageable ;
- à moyen terme, avec la mise en œuvre de la collectrice complète, de forts reports de trafic sont prévus (~400 uv/ heure de pointe sur l'axe rue de Dave – avenue Bovesse).

Ann. 5.4.7 A court terme, sans report de trafic, presque tous les mouvements du carrefour de la place de Wallonie, resteront saturés aux heures de pointe. Seul le tourne-à-gauche entre l'Est de l'avenue Materne et la rue de Dave est faiblement chargé (avec seulement 80 à 100 uv/hp). Ce mouvement peut être regroupé avec le tout droit et le tourne-à-droite sur une seule voie, sans modifier sensiblement la capacité utilisée du carrefour. **Il est donc recommandé de réaffecter l'espace ainsi libéré en faveur des transports en commun, afin de prolonger le site propre de l'avenue Materne par une bande bus jusqu'à la ligne d'arrêt.**

Ann. 5.4.8 De plus, à court terme, il est également envisageable d'utiliser la courte voie de présélection de tourne-à-droite de l'Ouest de l'avenue Materne (et le stationnement longitudinal précédant cette voie) en faveur des bus. Cet aménagement permettrait de favoriser les bus de la ligne 8 en direction de la gare de Jambes.

Ann. 5.4.9 A long terme, avec la diminution des charges de trafic sur l'axe Nord – Sud, de bonnes réserves de capacité seront dégagées. Ainsi, avec la diminution des charges de trafic, il sera possible de supprimer toutes les voies de présélection de tourne-à-gauche.

Deux variantes d'aménagements seront dès lors envisageables :

- **la mise en place d'avancée de trottoir, afin de raccourcir les traversées piétonnes**
- **l'affectation de la voie libérée pour les transports en commun sous la forme de voies bus.**

Les recommandations par branches du carrefour sont donc :

- sur la rue de Dave, de créer une avancée de trottoir. Compte tenu du faible nombre de bus circulant sur ce tronçon de rue, une voie bus n'est pas nécessaire ;
- sur l'Ouest de l'avenue Materne, de créer une avancée de trottoir, car les traversées piétonnes actuelles sont très longues et insécurisantes ;
- sur l'avenue Bovesse, il est recommandé de créer dès le court terme un site propre bus, en cohérence avec l'axe de TCSP prévu à plus long terme.

Une étude fine d'aménagement urbanistique pour toute l'avenue Materne devra être réalisée, pour intégrer à ces pistes l'aspect qualitatif des espaces publics, les contraintes de livraisons, du marché,...

Elle devra bien entendu être menée en étroite concertation avec les riverains et commerçants, directement impliqués.



5.5 POUR LES MODES DOUX (PIETONS – DEUX-ROUES)

Il faut rappeler ici que **la topographie et la densité d'habitat et d'activités dans le sillon mosan sont très fortement favorables à l'usage des deux-roues et de la marche à pied, qui peuvent y développer des parts modales significatives.**

A l'échelle de la commune de Namur, les itinéraires des mode doux sont structurés par les axes du Réseau Autonome de Voies Lentes (RAVeL). Un projet de liaison RAVeL "gare de Namur" – "gare de Jambes" est à l'étude. Il constituera la "colonne vertébrale" du réseau au cœur de Jambes.

Fig. 5.5.1 **En terme de liaisons, le PCM propose ainsi, en complément du RAVeL, les mesures suivantes :**

- offrir un itinéraire d'accès à l'école Ste-Marie depuis le secteur Géronsart – Erpent, via l'avenue du Camp ;
- renforcer les liens entre le secteur Lamquet / Tour d'Enhaive (habitat, RAVeL de Meuse et pistes cyclables sur la N4) et le centre de Jambes ;
- assurer un accès le plus direct possible entre la cité des Comognes – l'Athénée et le secteur d'Amée – le RAVeL, du côté Ouest des voies SNCB.

Le réseau ainsi offert s'appuiera sur :

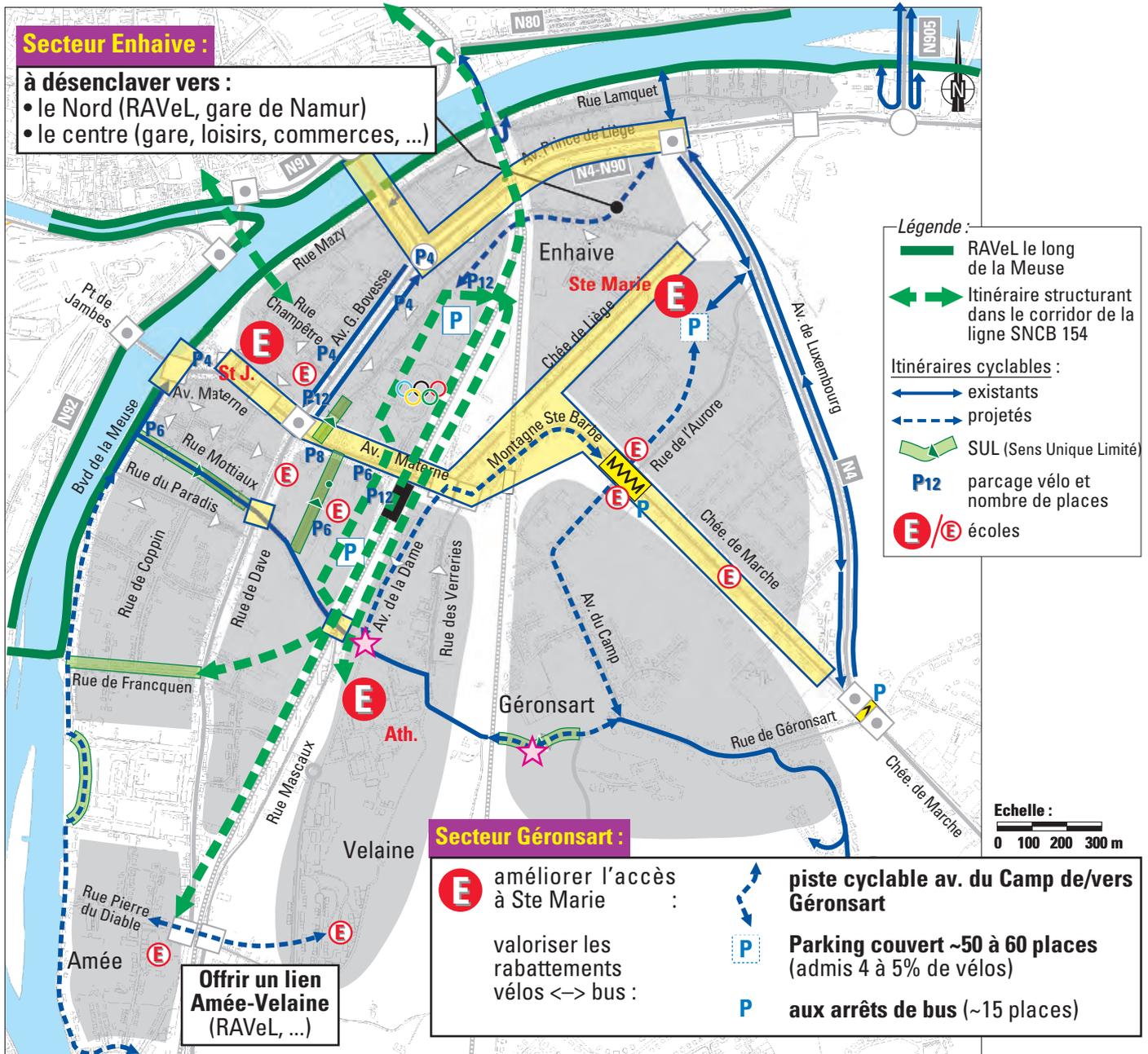
- **un premier axe interquartiers Nord-Sud avec le RAVeL** du bord de Meuse ;
- **un deuxième axe RAVeL Nord-Sud de desserte de l'hypercentre de Jambes, grâce à la nouvelle liaison gare - gare**, desservant les principaux pôles susceptibles d'attirer des deux-roues (piscine, ADEPS, patinoire, avenue Materne, Parc Astrid, gare, Athénée, ...) ;
- **des liaisons Est-Ouest de rabattements des quartiers et pôles** (écoles, loisirs, sport, gare) **sur ces RAVeL, en particulier sur l'avenue Materne, pour l'accès aux commerces.**

De plus, et de manière générale sur le territoire jambois, les trottoirs devront être réaménagés afin d'en augmenter la qualité (largeur, revêtement, accessibilité PMR, ...). Plus ponctuellement, un certain nombre de discontinuités fortes de ce réseau devront être traitées. *

Enfin, au sein des quartiers, l'usage des deux-roues se développera progressivement, au fur et à mesure de l'aménagement des zones 30 recommandées.



Définition de la politique cyclable - à l'échelle du centre



Pour les liaisons interquartiers :

Valoriser le RAVeL en renforçant son accessibilité

Optimiser les itinéraires existants (quelques améliorations ponctuelles à apporter)

Réseaux existants (plan vélo 1999, RAVeL)

Au sein des quartiers :

Améliorer la sécurité des cyclistes sur les principales collectrices routières

Aménager un deuxième axe structurant pour les modes doux (ceinture complète du centre de Jambes, liaison des pôles sportifs, gare, écoles)

Privilégier la mixité, éviter les détours
Généraliser les zones 30 / résidentielles dans les quartiers d'habitat

Poursuivre la création des SUL (Sens Unique Limité)

Densification du maillage

Fig. 5.5.2 Un zoom des **propositions en faveur des modes doux est présenté à l'hypercentre. C'est en effet à cette échelle que les piétons présentent les plus grands potentiels de développement.**

Pour rappel, hormis la tranquillisation et la sécurisation des cheminements dans les quartiers (dissuasion du transit, zones 30, ...), **c'est sur le plan de la continuité des itinéraires et du confort qu'il faut agir.**

En terme de continuité, les soulagements progressifs des grands axes routiers, liés aux mesures de circulation présentées ci-avant, permettront d'en faciliter leur traversée.

A cet égard, la proposition de développer **un axe fort entre Enhaive et Velaine passera notamment par une sécurisation du franchissement de l'avenue Materne.** Aussi est-il proposé sur cet axe de **raccourcir les traversées en aménageant des avancées de trottoirs** de part et d'autre. Le principe consiste à dévier ponctuellement la bordure en empiétant sur les bandes de stationnement, pour amener les piétons en toute sécurité au bord de la voirie. A mi-parcours des traversées, **il faudra également généraliser des îlots refuges pour permettre aux piétons de traverser en deux temps**, en canalisant ainsi le trafic sur une seule bande à sens unique à franchir à la fois.

La valorisation du RAVeL passe par une amélioration de ses connexions avec la rive gauche – transmeuse, comme avec les quartiers et pôles en rive droite.

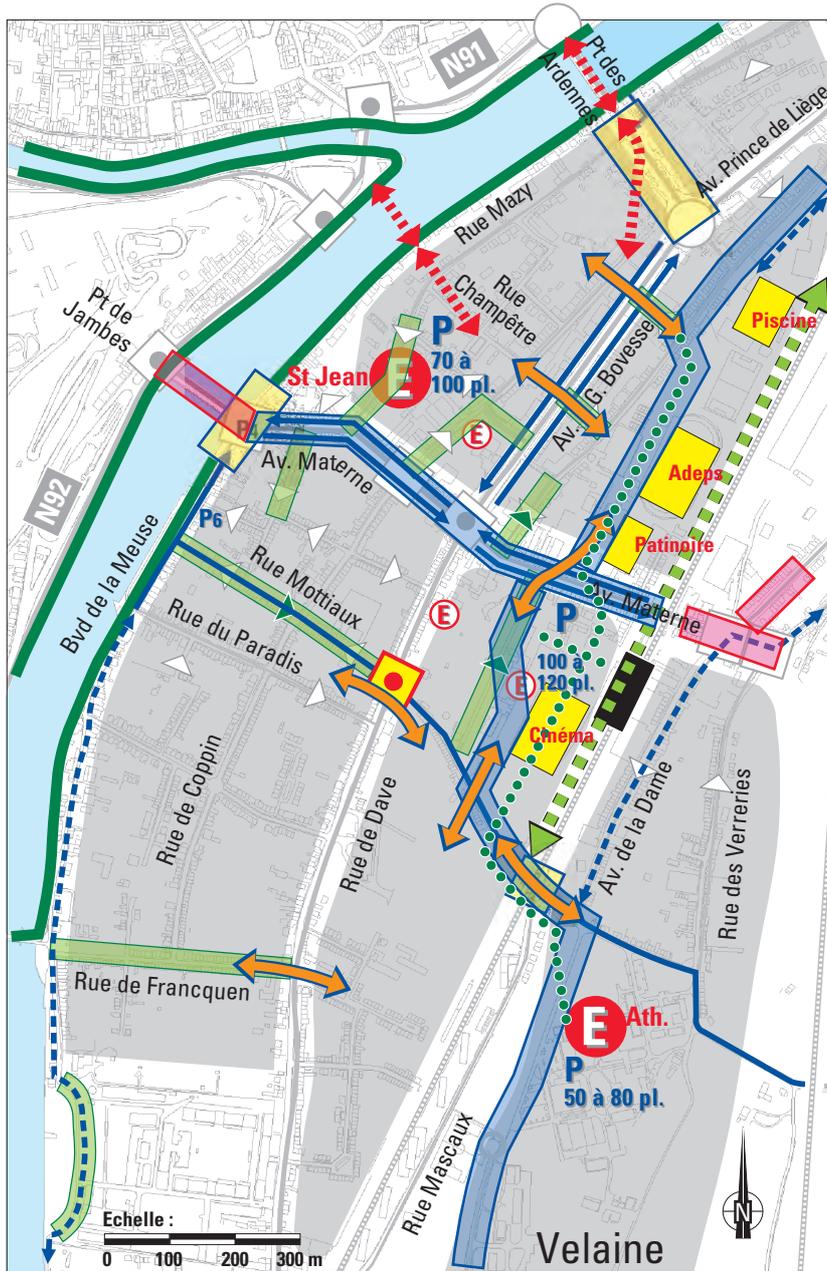
Ann. 5.5.1 Pour les accès avec la Corbeille en rive gauche, il apparaît que les trois itinéraires disponibles actuels sont inconfortables et/ou peu attractifs (pont de Jambes trop étroit et trop pentu, pont des Ardennes excentré et fort chargé, pont du Luxembourg trop excentré).

Aussi, le projet de passerelle du Grognon intégré au concept prendra-t-il tout son sens pour raccorder le RAVeL à la Corbeille, mais aussi pour relier les deux centres de Namur et Jambes.

Ann. 5.5.2 En complément à cette mesure forte, **des propositions ponctuelles ont été établies pour renforcer les accès au quartier depuis le RAVeL en rive droite.** A titre d'exemple, une liaison devra être développée entre le RAVeL et la piscine, en contournant le grand giratoire J. Charlotte par la rue de la Croix Rouge.



Propositions pour les modes doux - à l'échelle de l'hypercentre



Légende :

- RAVeL le long de la Meuse
- Liaisons Transmeuse (voir ann 5.5.1)
- RAVeL gare-gare

Itinéraires cyclables :

- existants
- projetés
- SUL
- P70-** parcage vélo et nombre de places
- Liaisons piétonnes
- écoles
- pôles de loisirs
- zones pas, peu adaptées aux vélos

3 axes forts :

- Le RAVeL** (voir annexe 5.5.1)
- L'avenue Materne**
 - élargir les trottoirs
 - sécuriser les traversées
 - éventuellement créer une piste cyclable sur le tronçon Nord
- Enhaive-Velaine, un axe de desserte des activités et loisirs, à créer et/ou renforcer :**
 - valoriser le chemin ADEPS
 - pistes cyclables rue d'Enhaive
 - franchissement de l'av. Materne

Autres mesures ponctuelles :

- Zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels**
- Généralisation des SUL** (cf boîte à idées)
- Augmenter l'offre de parcage**
 - aux écoles secondaires (admis ~10% des élèves)
 - à la gare (admis ~10% des usagers)
 - aux services (administrations, ...)
- Sécuriser des liaisons vélos entre quartiers**
- Continuité de la liaison Géronsart grâce au carrefour à feux projeté** (voir annexe 5.1.4)
- Mise en place progressive des recommandations de la boîte à idées**

5.6 AUTRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Un plan communal de mobilité doit constituer un moteur de réflexion en matière de gestion et d'organisation de la mobilité dans un secteur ou une commune, par exemple.

Aussi les Autorités régionales et communales devront tirer parti de la dynamique lancée en rive droite par le PCM pour y aborder d'autres thèmes plus spécifiques.

Elles ont, par exemple, initié en 2004 une étude pilote de **Plan de Déplacements Scolaire pour les pôles d'enseignement du sillon mosan (PDS)**.

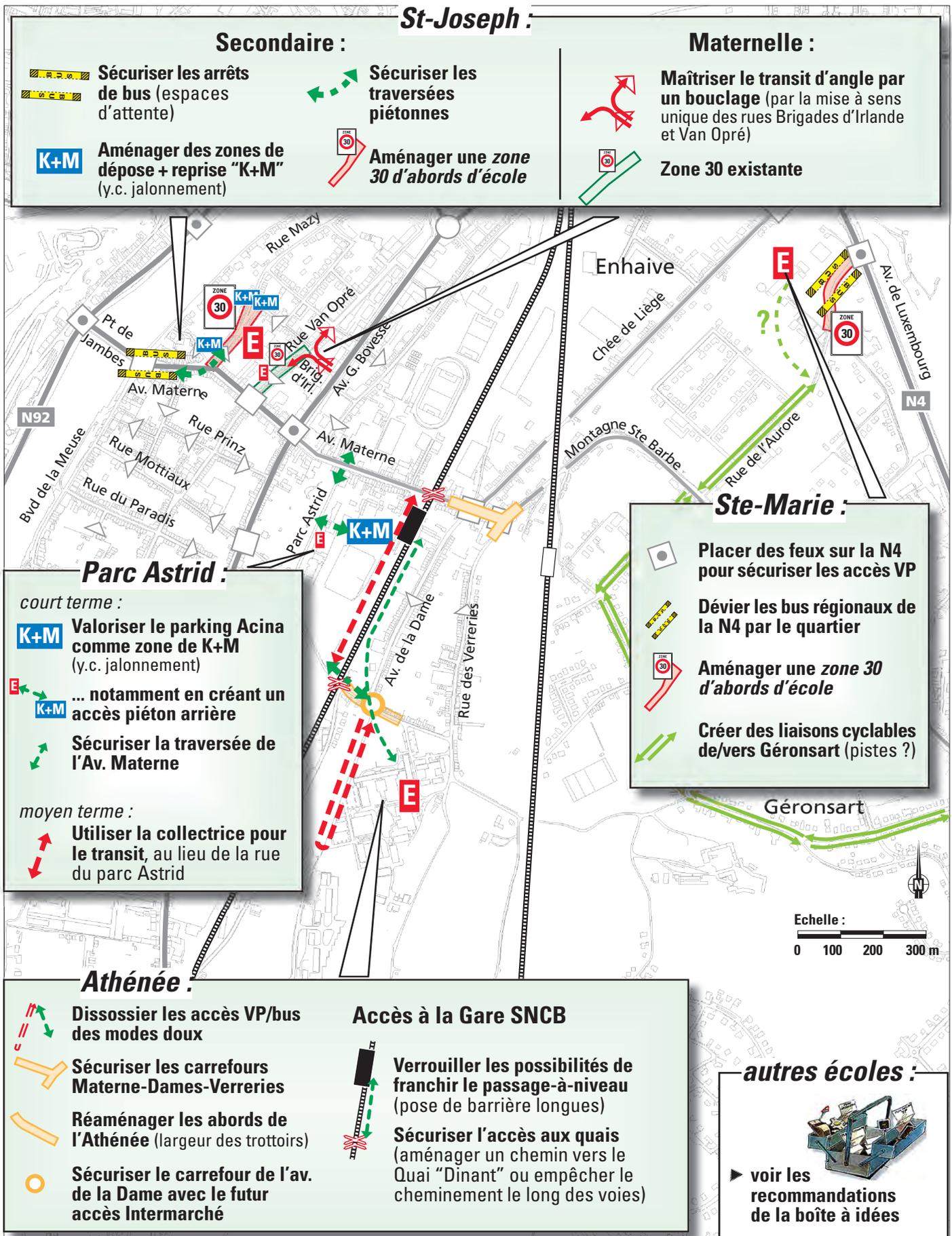
Fig. 5.6.1 Cette étude a été réalisée en concertation régulière avec le PCM et a permis de dégager de nombreuses piste en termes :

- d'accès motorisés (covoiturage, itinéraires d'accès, zones de dépose-reprise, etc...) ;
- d'accès à vélos (accès locaux en cohérence avec les itinéraires du PCM, stationnement, brevet cycliste, ...) ;
- de cheminements piétons en relation avec les zones de dépose-reprise, les arrêts de transports en commun, ...

D'autres réflexions devront être entamées par exemple pour :

- l'accès aux administrations et ministères de la Région Wallonne, sous la forme d'un **Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE)**, afin de réduire l'usage de la voiture tant pour les trajets domicile – travail que pour les déplacements professionnels ;
- **renforcer l'offre de car-sharing**, en complément des stations J. Charlotte et boulevard de Meuse, notamment :
 - sur le site d'Acina, dont l'urbanisation est à l'étude ;
 - sur le plateau d'Erpent, où des éco-quartiers sont projetés ;
 - ...

PCM et PDS : synthèse des mesures proposées aux abords d'écoles



6. PHASE 4 : MISE EN OEUVRE



6. PHASE 4 : MISE EN ŒUVRE

6.1 MESURES LIEES

La mise en œuvre du PCM est rendue difficile par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernés.

Fig. 6.1.1 Pour faciliter la coordination des services communaux et régionaux, un premier outil est proposé sous la forme de tableaux de mesures liées. **Ces tableaux mettent en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon :**

- qu'elles doivent être mises en places simultanément, afin de garantir leur bon fonctionnement ... ;
- ... ou qu'elles devraient être simultanées, afin de renforcer leurs effets.

Par exemple, il sera indispensable d'accompagner le développement de l'habitat sur le plateau d'Erpent par la mise en œuvre du TCSP, ainsi qu'en instaurant les outils de maîtrise du transit automobile par la Montagne Ste-Barbe.

De la même manière, il sera crucial de mettre en place des sites propres pour les transports collectifs en parallèle du développement du deuxième tronçon Nord de la collectrice, afin de garantir un développement multimodal des infrastructures de mobilité à Jambes. *

6.2 PROPOSITIONS DE TERMES DE MISE EN ŒUVRE

Pour guider les Autorités régionales et communales en terme d'échéancier de mise en place du PCM de la rive droite, les trois "périodes" suivantes sont envisagées :

- **le court terme, soit environ 2010 – 2013**, correspondant aux plans triennaux en cours. Dans ce contexte, peu de budgets peuvent être débloqués et les actions proposées sont donc :
 - soit des mesures urgentes, prioritaires, qui visent à assainir des conditions insatisfaisantes ou insécurisantes par exemple ;
 - soit des mesures légères, nécessitant relativement peu de moyens et donc compatibles avec les plans triennaux en cours ;
- **le moyen terme, soit environ 2014 – 2020**, correspondant aux prochains plans triennaux, qui devront intégrer les mesures non réalisables à court terme ;
- **le long terme**, soit après 2020.

Cet échéancier a été intégré dans la structure même du rapport, puisque les mesures les plus structurantes pour le moyen-long terme sont reprises dans les chapitres 3 du concept multimodal et 4 des propositions à moyen-long terme. Les mesures à court – moyen terme sont présentées au chapitre 5.



Tableau des mesures liées

SI L'ON MET EN PLACE L'UNE DE CES MESURES :

CES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SONT:

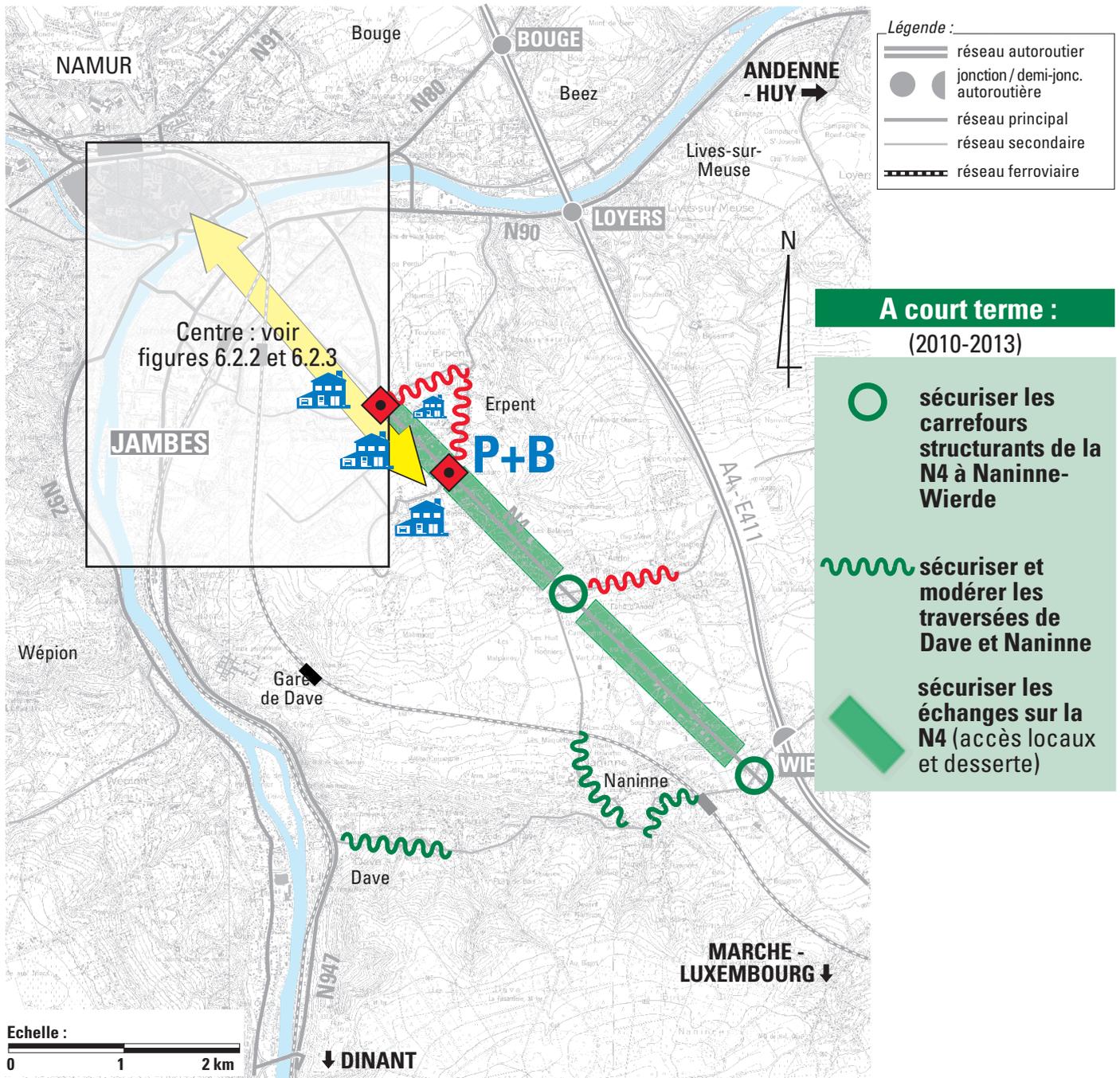
- = indispensables
- = souhaitables

		ECH. AGGLOMERATION							A L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE																						
		Div	Sta	TC	Véhicules partic.				Véhicules particuliers				Stationnement			Transports en commun			Modes doux		Divers										
		a-d.1	a-s.1	a-t.1	a-v.1	a-v.2	a-v.3	a-v.4	c-v.1	c-v.2	c-v.3	c-v.4	c-v.5	c-v.6	c-v.7	c-s.1	c-s.2	c-s.3	c-s.4	c-s.5	c-s.6	c-t.1	c-t.2	c-t.3	c-t.4	c-m.1	c-m.2	c-m.3	c-d.1	c-d.2	
ECH. AGGLOMERATION	Div	a-d.1																												a-d.1	
	Sta	a-s.1																												a-s.1	
	TC	a-t.1																												a-t.1	
	Véhicules partic.	a-v.1																													a-v.1
		a-v.2																													a-v.2
		a-v.3																													a-v.3
		a-v.4																													a-v.4
Véhicules particuliers	c-v.1																													c-v.1	
	c-v.2																													c-v.2	
	c-v.3																													c-v.3	
	c-v.4																													c-v.4	
	c-v.5																													c-v.5	
	c-v.6																													c-v.6	
	c-v.7																													c-v.7	
Transp. en comm.	c-s.1																													c-s.1	
	c-s.2																													c-s.2	
	c-s.3																													c-s.3	
	c-s.4																													c-s.4	
	c-s.5																													c-s.5	
	c-s.6																													c-s.6	
Transp. Comm.	c-t.1																													c-t.1	
	c-t.2																													c-t.2	
	c-t.3																													c-t.3	
	c-t.4																													c-t.4	
Modes doux	c-m.1																													c-m.1	
	c-m.2																													c-m.2	
	c-m.3																													c-m.3	
Divers	c-d.1																													c-d.1	
	c-d.2																													c-d.2	

Les notions d'échéanciers ont été reprises dans 3 figures :

- Fig. 6.2.1 • **à l'échelle de l'agglomération et pour le court-moyen terme**, où il faudra :
- sécuriser les carrefours et les accès secondaires de la N4 à court terme ;
 - assurer la capacité et la sécurité des accès aux activités de la N4 à moyen terme ;
- Fig. 6.2.2 • **à l'échelle du centre à court terme**, où de nombreuses mesures sont déjà envisageables, par exemple :
- la mise en œuvre du passage dénivelé de l'avenue Materne ;
 - des assainissements de carrefours (Materne, Montagne – Ste Barbe,...) ;
 - la mise en œuvre du premier tronçon du projet de collectrice entre le CPAS et l'avenue Materne ;
 - la mise en place des propositions de priorisation des bus (par des voies bus et par des priorités aux carrefours à feux) ;
 - l'assainissement des ruptures d'itinéraires piétons et deux-roues ;
 - la mise en œuvre de la politique de stationnement sur les rues principales et dans les quartiers ;
 - les premières mesures de protection des quartiers (modération des vitesses, * dissuasion du transit), en commençant par le quartier Coppin ;
 - ...
- Fig. 6.2.3 • **à l'échelle du centre à moyen terme**, avec :
- la mise en œuvre de la collectrice complète ;
 - la création de l'axe fort de transports en commun entre Namur et le plateau d'Erpent (axe Rogier Brabant, sites propres bus du pont des Ardennes, avenue Materne, ...) ;
 - la poursuite du développement des P+Bus ;
 - la poursuite de la mise en œuvre des mesures de tranquillisation des quartiers ;
 - le renforcement des itinéraires modes doux notamment par le "RAVeL des deux gares" * entre Jambes et Namur via le pont du Luxembourg, ainsi que par la passerelle du Grognon ;
 - ...

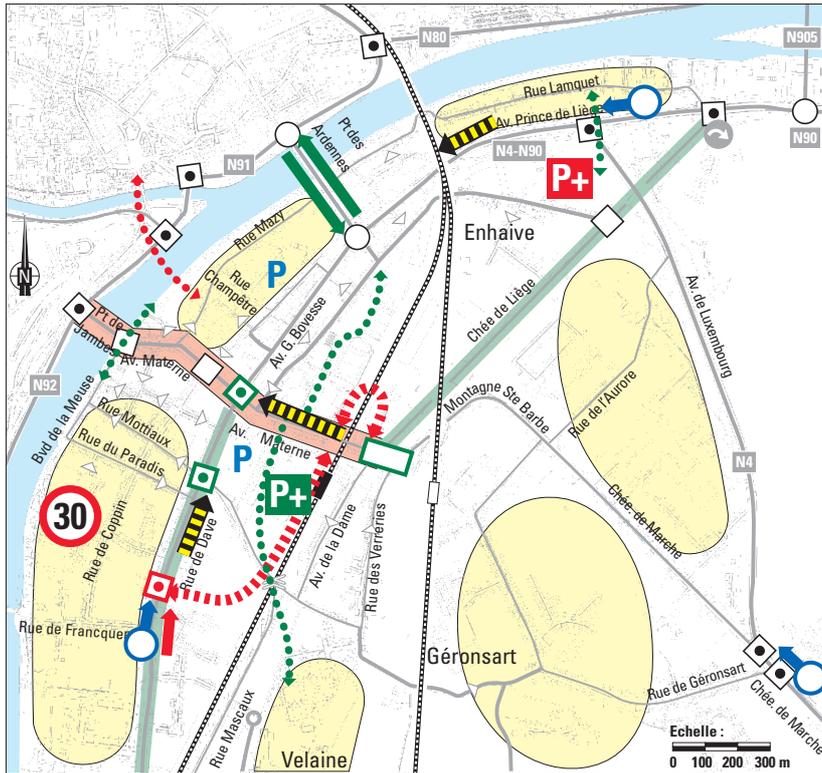
Mise en œuvre du PCM - à l'échelle de l'agglomération



A moyen terme : (2014-2020)

- maîtriser les développements urbanistiques du plateau
- réguler le trafic dans la nouvelle zone urbanisée à l'aide de carrefours de contrôle d'accès
- créer un axe fort de TCSP entre le plateau d'Erpent et Jambes - Namur
- favoriser le report modal en entrée de ville par l'aménagement du P+B d'Erpent
- poursuivre les efforts de modération des voiries urbanisées

Mise en œuvre du PCM - à l'échelle du centre à court terme (2010-2013) *



Légende :

- mesures prioritaires à réaliser à court terme
- si possible mesures souhaitables à court terme

pour le réseau routier :

- finaliser les études du 1er tronçon de la collectrice (à mettre en service au plus tard à moyen-terme, voir fig. 6.2.3)
- Si possible, mettre en oeuvre le passage dénivelé de l'avenue Materne
- valoriser l'axe Chaussée de Liège et sécuriser le carrefour Dame-Materne et la rue de Dave
- mettre en place les contrôles d'accès aux entrées

pour le stationnement :

- P+** valoriser le P+ de la Gare-Acina (Parc + bus, + rail et + marche)
- P** mettre en œuvre la politique proposée Av. Materne et dans les quartiers (pour les voitures et les vélos)
- P+** si possible, créer un P+Bus "Tour d'Enhaive"

pour les Transports en Commun :

- mettre en place les voies bus proposées aux entrées de ville, avenue Materne Est et, si possible, sur le pont des Ardennes
- optimiser les carrefours à feux (priorités bus), spécialement sur la place de la Wallonie

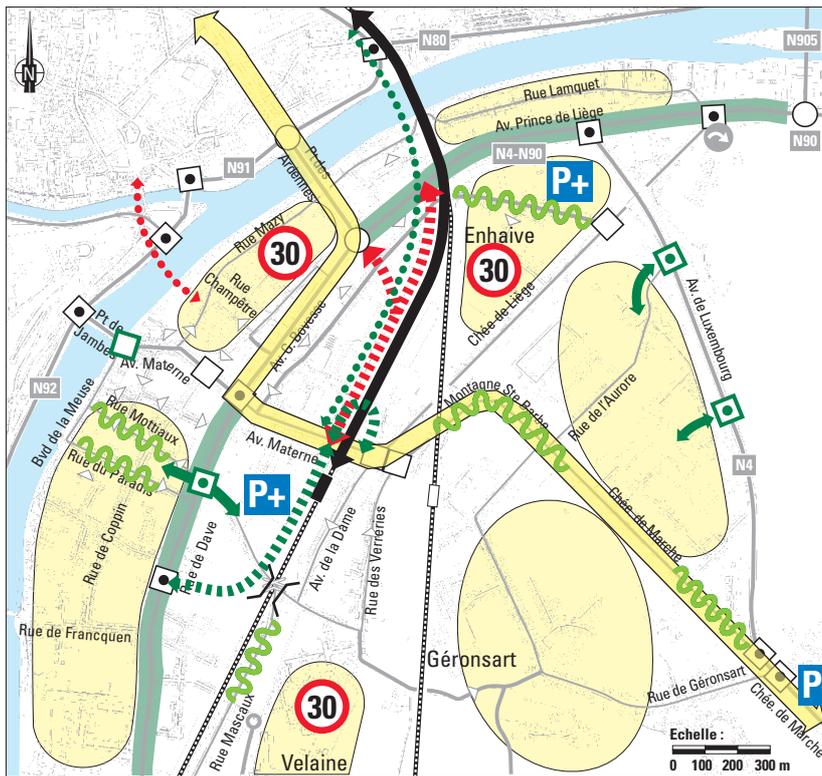
pour les modes doux :

- aménager un itinéraire cyclable sur le pont des Ardennes, si possible, créer la passerelle rive gauche <-> rive droite
- sécuriser les ruptures d'itinéraires
- valoriser-renforcer l'axe modes-doux + PMR de l'hypercentre

pour les espaces publics et les quartiers :

- étudier en concertation avec les commerçant et riverains le réaménagement de l'Av. Materne puis le mettre en oeuvre
- initier la mise en œuvre des zones 30 km/h :
 - aux abords d'écoles
 - dans les quartiers

Mise en œuvre du PCM - à l'échelle du centre à moyen terme (2014-2020)



pour les véhicules particuliers :

- mettre en service le 1er tronçon de la collectrice, en lien avec le dénivelé de l'avenue Materne
- si possible créer le 2ème tronçon de la collectrice
- sécuriser, améliorer les accès aux quartiers ...
- ... tout en y dissuadant le transit
- dénivelé voiture du passage à niveau de Géronsart

pour les Transports en Commun :

▶ offrir un double cordon ombilical de gare à gare :

- axe bus Rogier-Brabant (PCM 1998)
 - Pont des Ardennes (2 voies bus) -
 - Bovesse-Materne
 - à prolonger jusqu'au plateau d'Erpent en développement
- axe ferroviaire en relation avec Namur, Bruxelles, ...

P+ renforcer les P+Bus, notamment sur le plateau d'Erpent

pour les modes doux (piétons et deux-roues) :

- créer un RAVeL entre la gare de Namur et la gare de Jambes, en parallèle à la mise en oeuvre du 2ème tronçon de la collectrice
- poursuivre les efforts d'assainissement des discontinuités et de sécurisation des itinéraires

pour les espaces publics et les quartiers :

- réaménager la N4-N90 en boulevard urbain sur l'avenue Prince de Liège
- poursuivre le réaménagement de la rue de Dave
- Poursuivre la mise en œuvre des zones 30 km/h dans les quartiers

6.3 AUTRES OUTILS DE MISE EN OEUVRE

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, ... que le Plan Communal de Mobilité de la rive droite de Namur, ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées.

Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du PCM

Il importe en effet d'en assurer un suivi de la part des différents acteurs concernés, qu'ils participent ou non (même partiellement) au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs.

Tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et pu être trouvé entre les différents acteurs notamment lors des comités techniques et des ateliers participatifs organisés avec le panel citoyen. Les études de détail et la mise en œuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM que par les acteurs de la vie locale (associations, commerçants, groupes de travail du PDS, autres organisations, ...).

Suivi des orientations du PCM

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution de la commune à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.

Constitution d'un observatoire du PCM

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, au niveau de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PCM. Cet Observatoire devra également collaborer avec l'Observatoire Régional.

Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PCM, voire réorienter les mesures si besoin.



Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute l'étude de planification. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes (la voiture, par exemple).

Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode remplisse son rôle (le rail, le bus, la voiture, la marche à pied et les deux-roues) !

Sur la base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidents, d'assurer la concrétisation du Plan Communal de Mobilité.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

J.-M. Dupasquier

P. Tacheron

Namur, le 5 mai 2010
9738_30/JD/TA/MT/at

