



Namur – Actualisation du PCM

Mesure E1 – Aménagements d’espaces publics :
synthèse



Wallonie

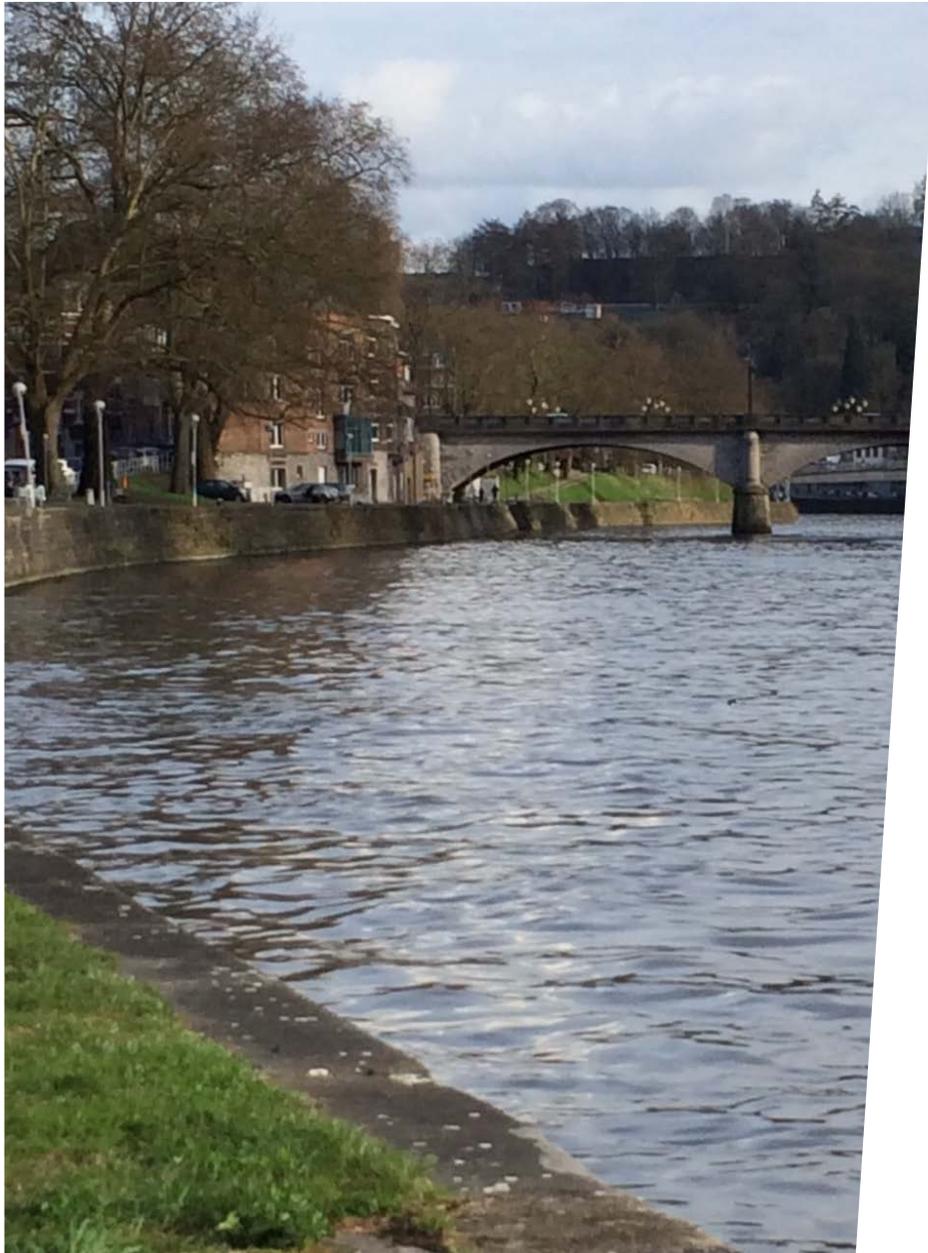


Service public
de Wallonie



VILLE DE
NAMUR





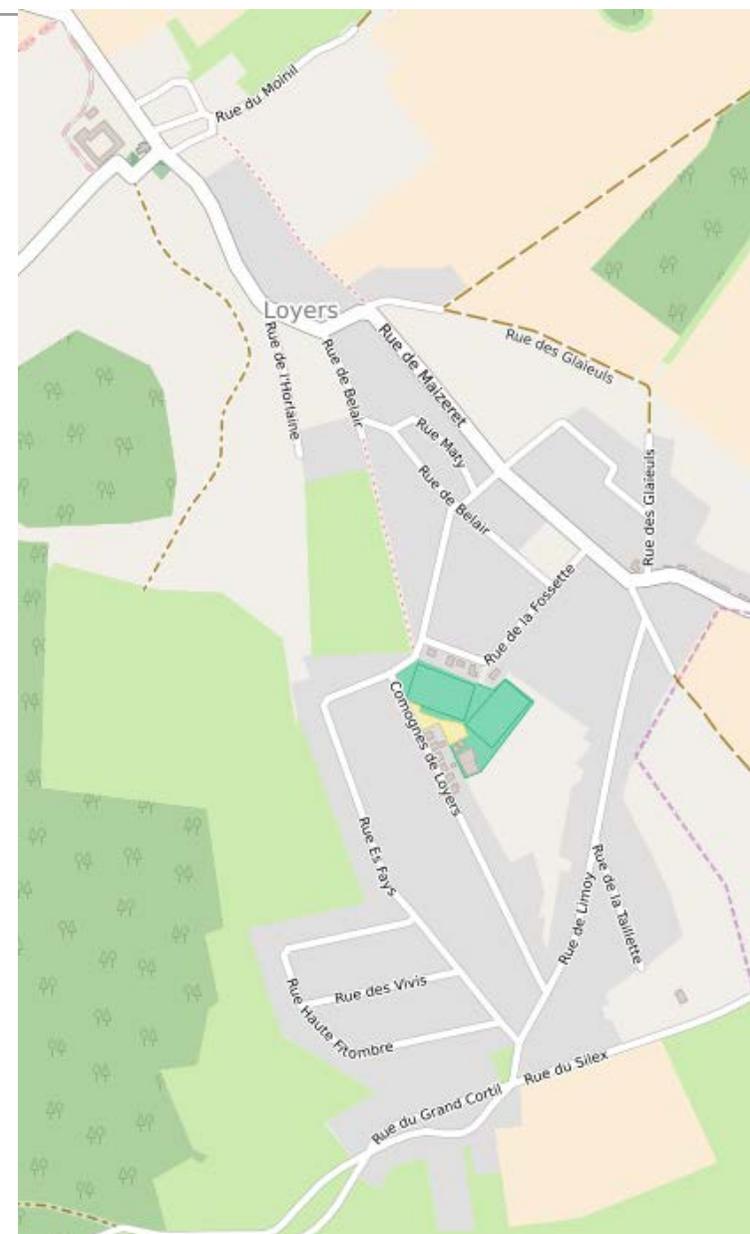
- Traversée de Loyers
- Abords gare de Namur
- Collectrice de Jambes
- Secteur de la gare de Jambes
 - Jambes – place de la Gare fleurie
 - Jambes – Chaussée de Liège – Montagne Ste-Barbe

Traversée de Loyers



■ Loyers - situation existante

- Traversée de Loyers peu sécurisante
 - Vitesses inappropriées
 - Plusieurs voiries non aménagées avec des itinéraires modes doux quasi inexistant
 - Hiérarchie peu lisible, surtout en venant du sud



Loyers - situation existante

- Liaison piétonne importante à sécuriser entre l'école et le centre sportif
- ➔ prendre en compte le pedibus existant



Loyers - Actions

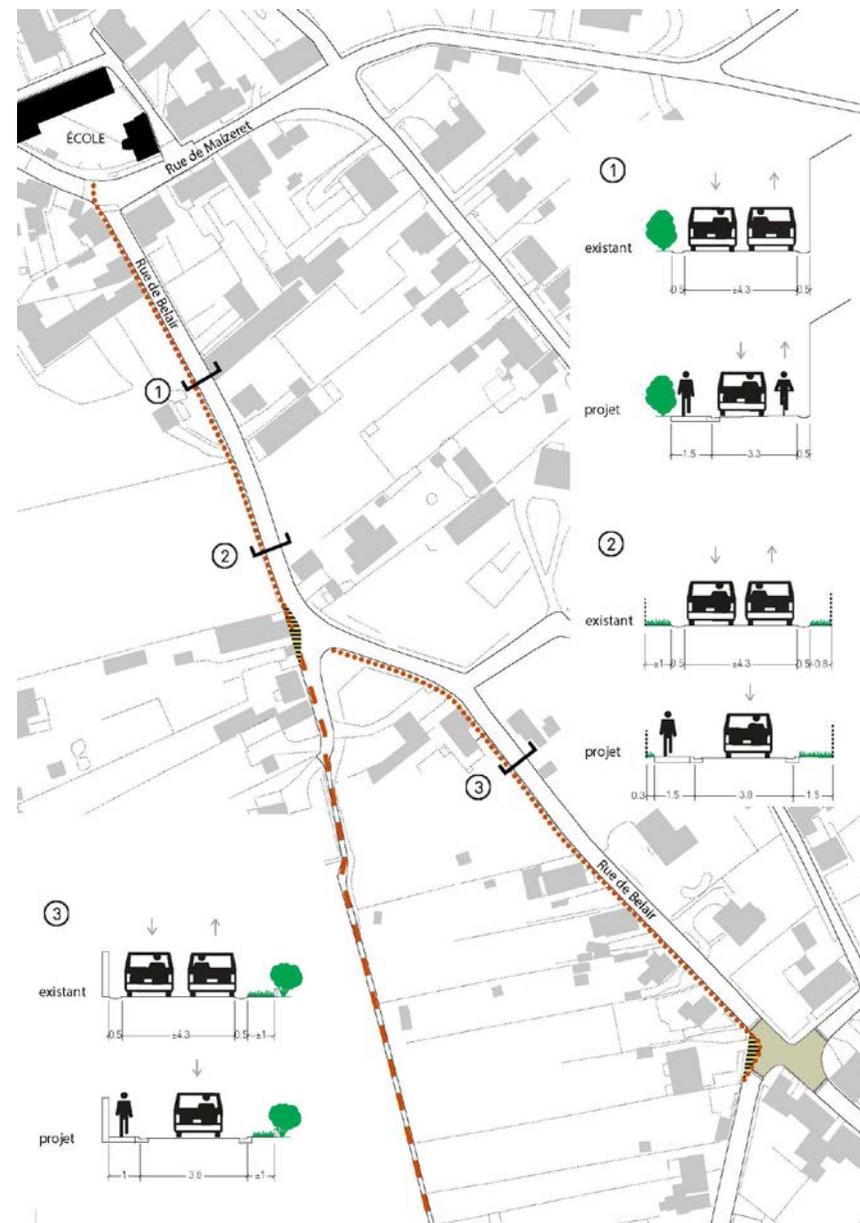
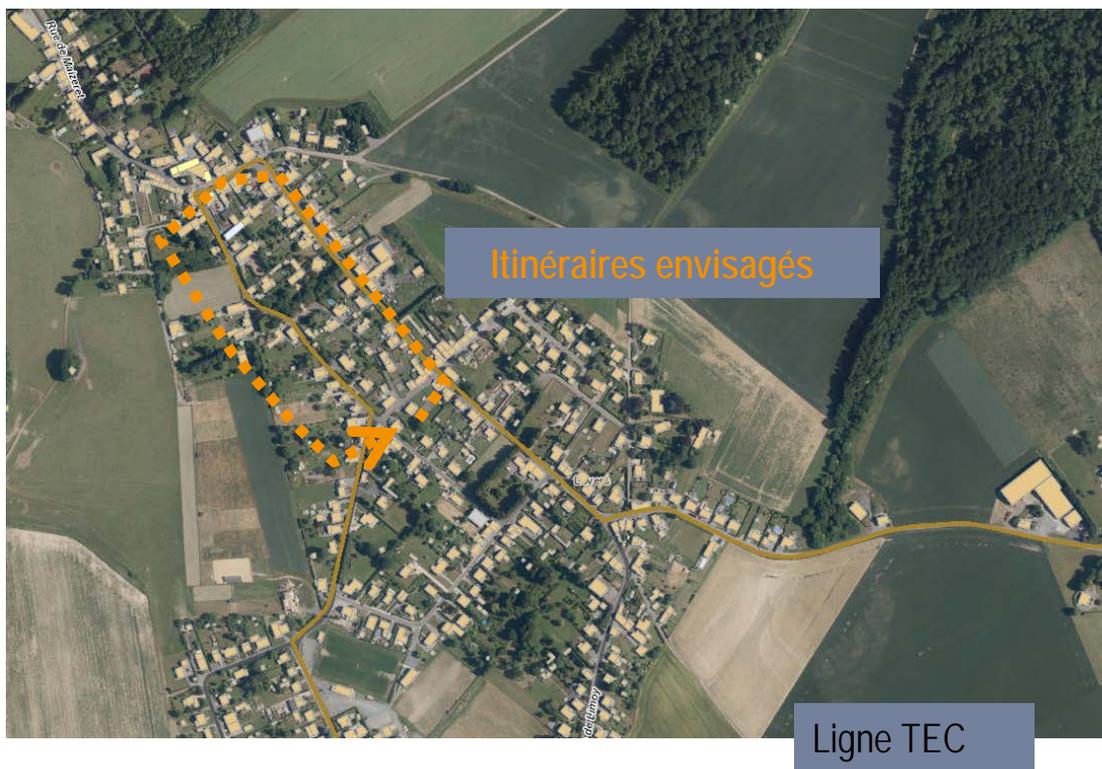
LEGENDE

-  zone 30
-  voirie en très mauvais état
-  voirie en état moyen
-  sentier
-  trottoir à créer
-  trottoir à réaménager
-  rue à mettre à sens unique
-  passage piéton
-  rétrécissement
-  carrefour à sécuriser

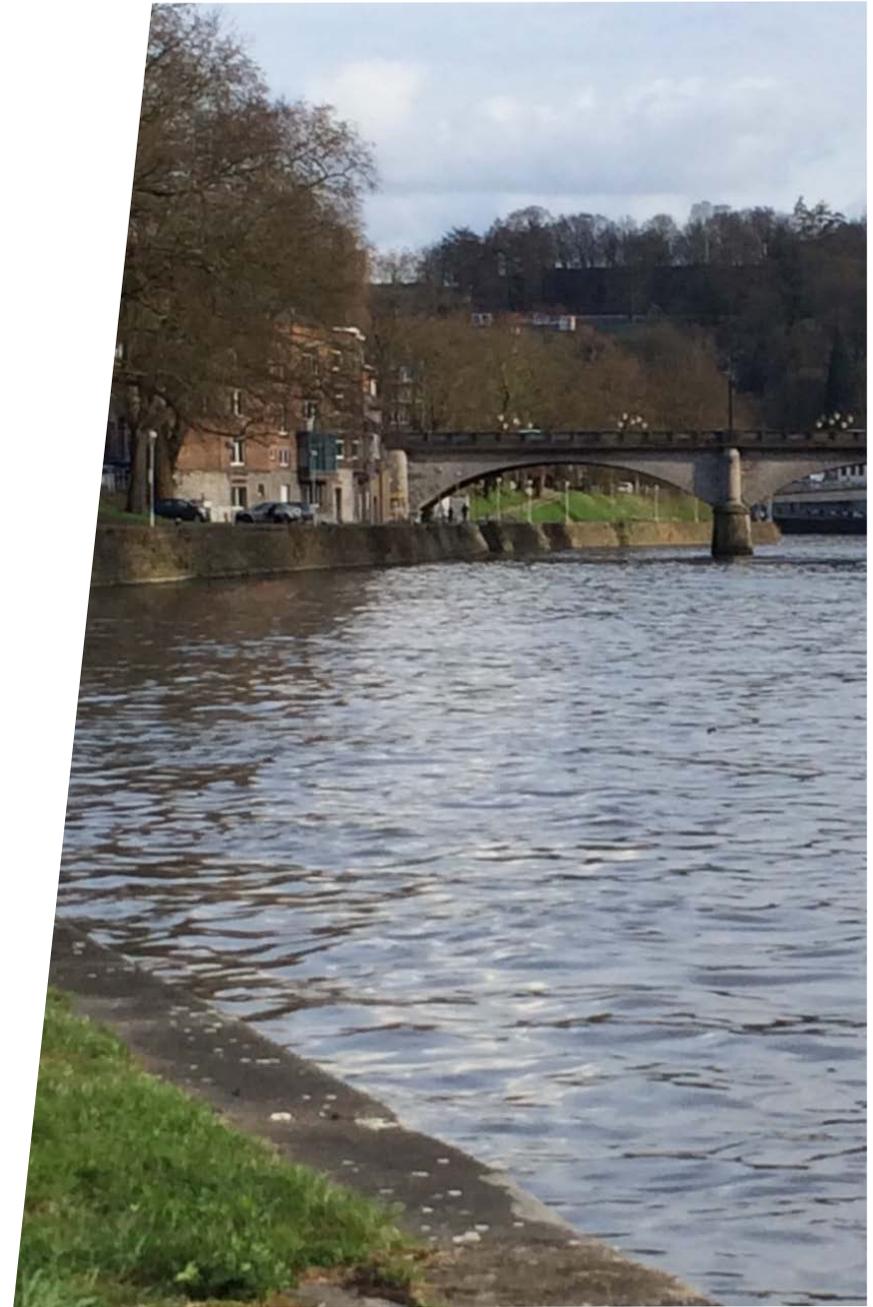


Loyers - Actions

→ Impact de la mise en sens unique sur le parcours TEC

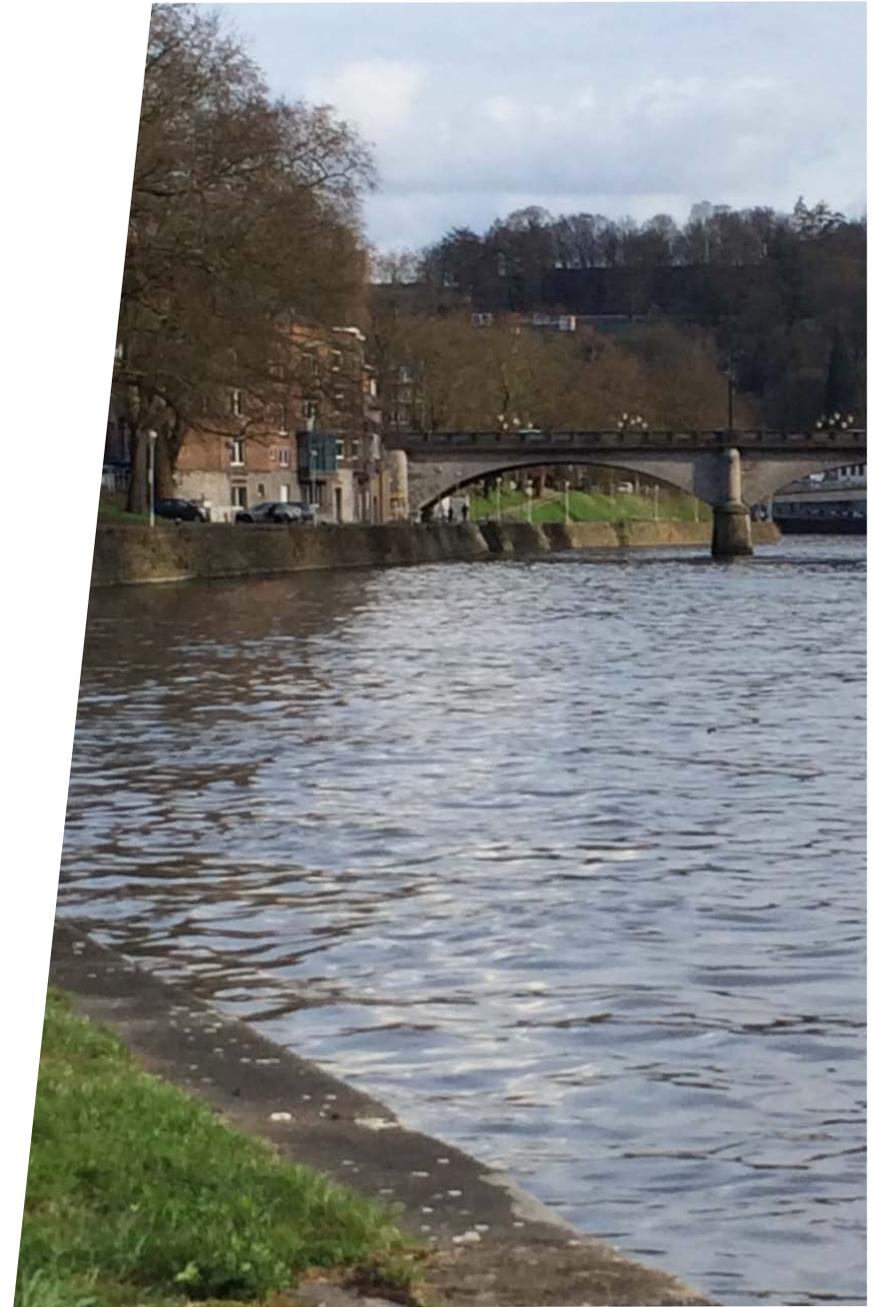


Abords gare de Namur

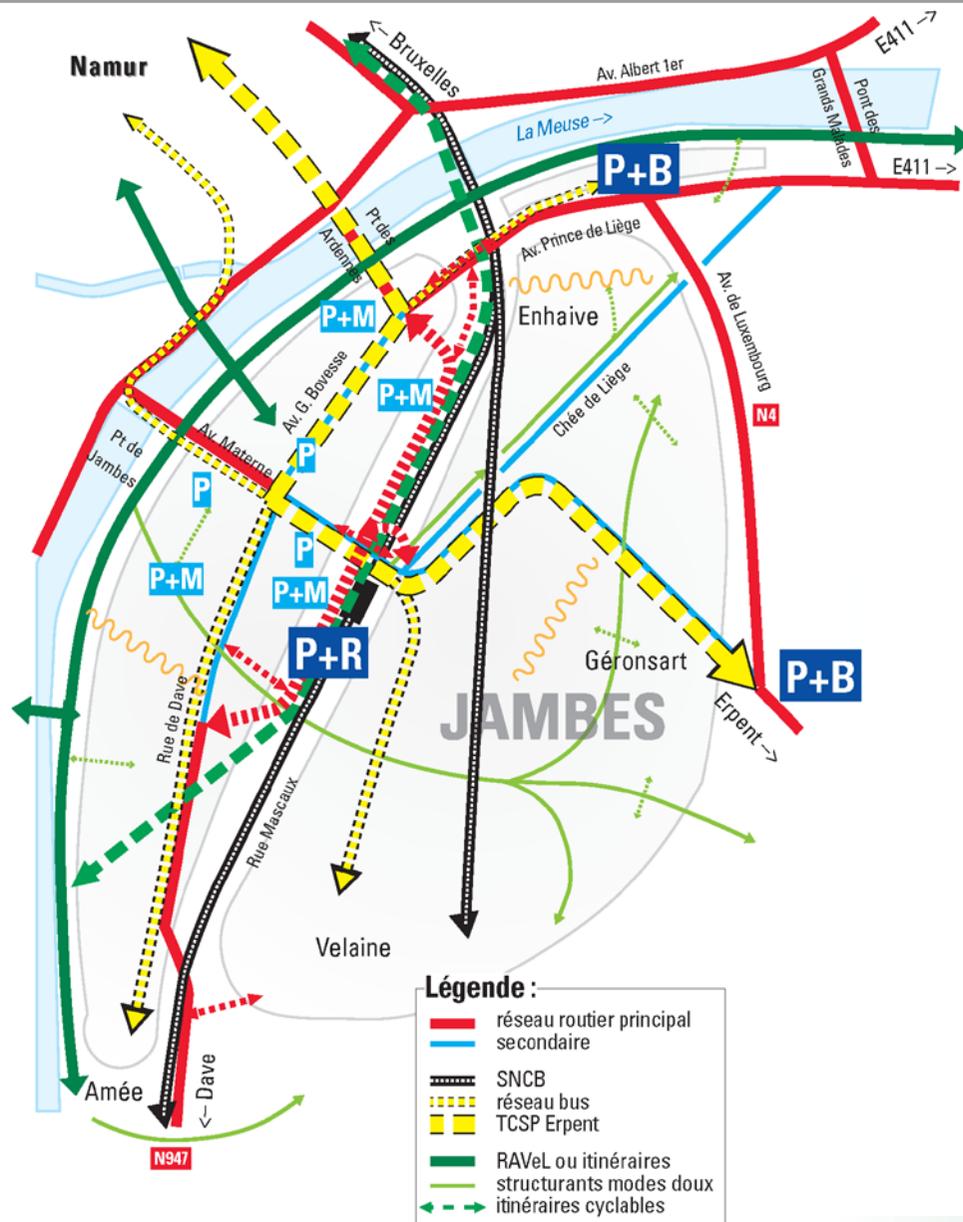


E-Me sélection figures RAveL – pont de Louvain

Collectrice de Jambes



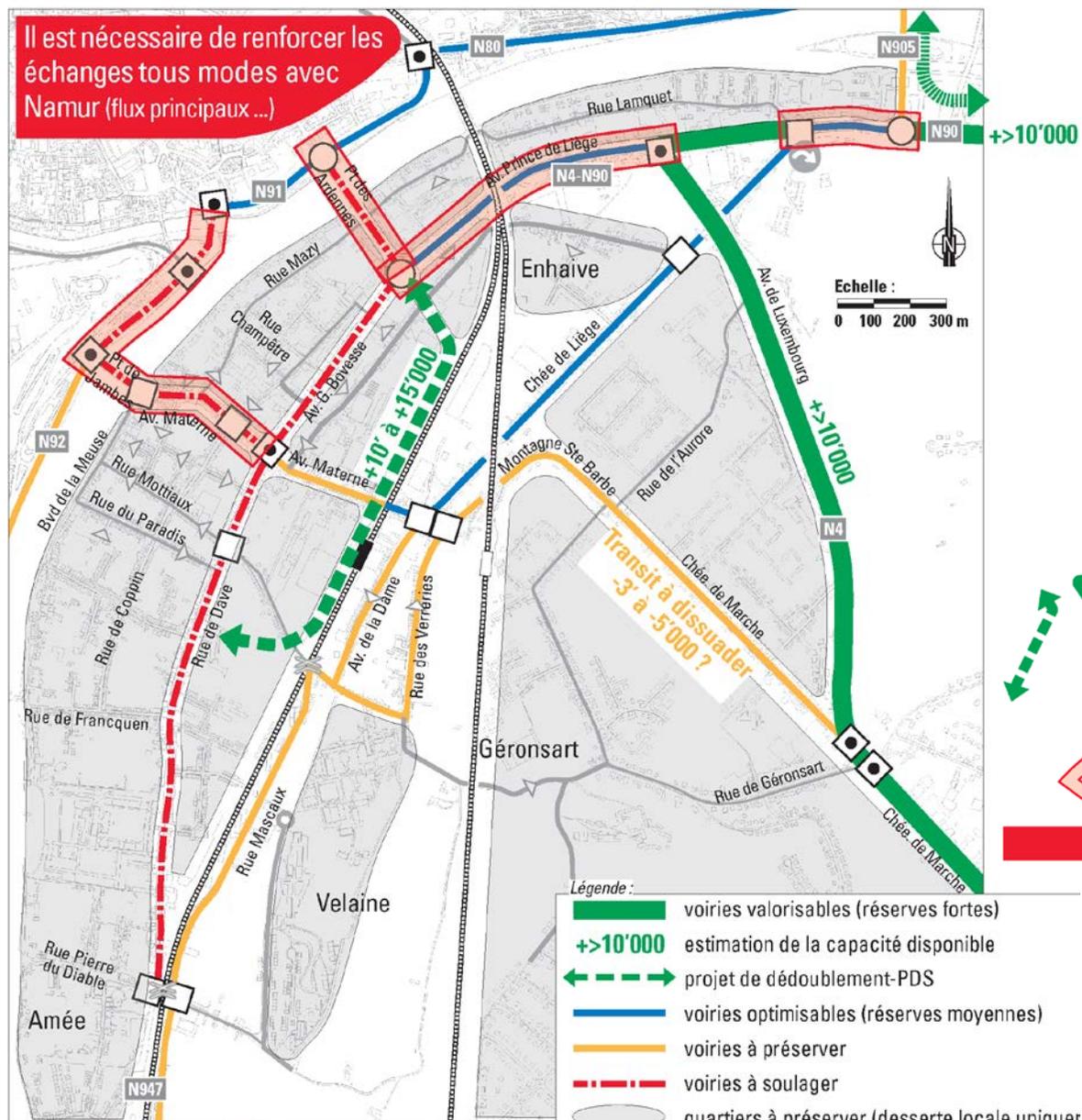
■ Concept multimodal de déplacements proposé à moyen-long terme



➔ Rue de Dave dédiée à l'accessibilité locale, à ne pas mettre à sens unique, pour éviter de reporter du transit sauvage dans les quartiers.

(source PCM 2010)

Potentiels d'utilisation du réseau routier (PCM 2010)



Les grands axes existants et projetés (N4, N90 à l'Est des Grands Malades, dédoublement de Jambes) présentent des réserves de capacités ou des potentiels, **supérieurs à 10'000 uv/jo ...**

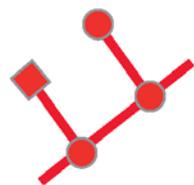
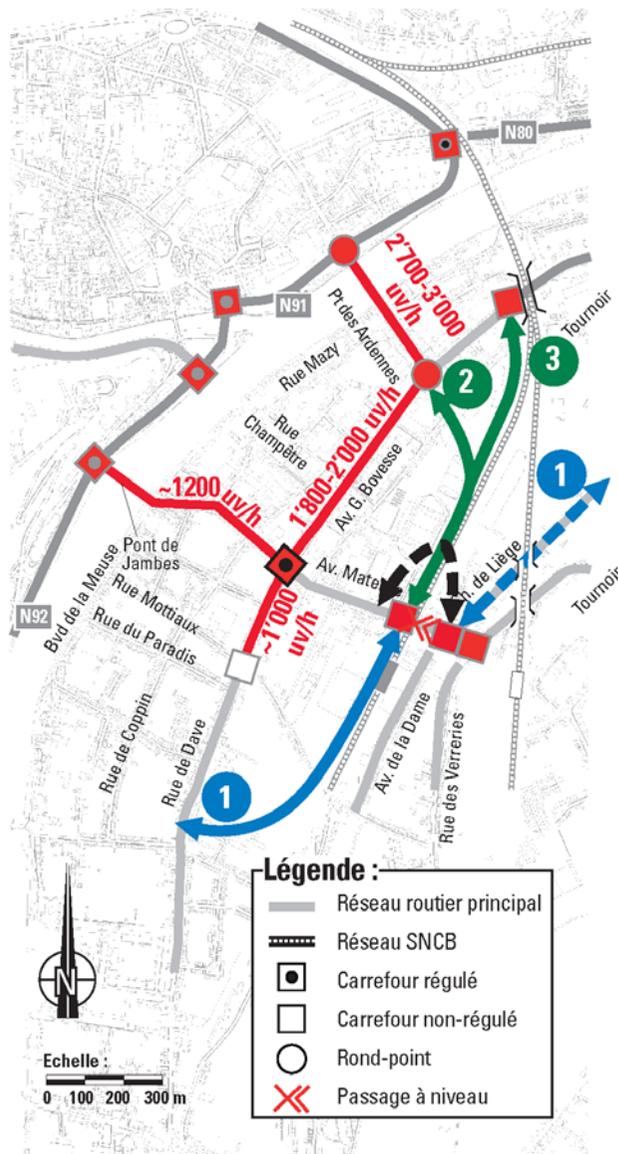
... mais la capacité transmeuse et du Sillon Mosan est dictée par 4 sections critiques :

- le pont des Ardennes
- le secteur pont de Jambes - Grognon
- J. Charlotte-Sarma (N4 + N90)
- Anc. Ch. de Liège-Grands Malades (N90 + Ch. de Liège)

➔ À COURT TERME, IL N'Y A PLUS DE RÉSERVES DE CAPACITÉ

- Légende :
- █ voiries valorisables (réserves fortes)
 - ➔ estimation de la capacité disponible **>10'000**
 - ↔ projet de dédoublement-PDS
 - █ voiries optimisables (réserves moyennes)
 - █ voiries à préserver
 - - - voiries à soulager
 - quartiers à préserver (desserte locale unique)

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

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

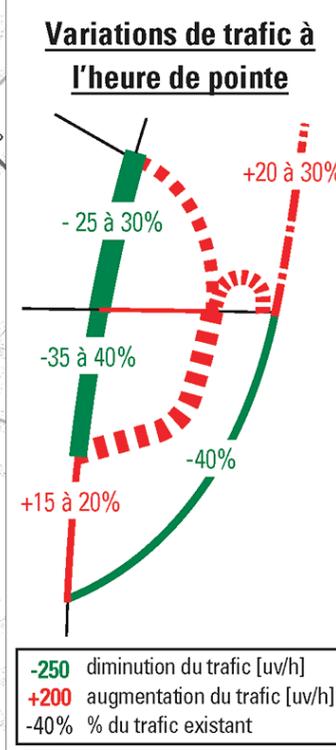
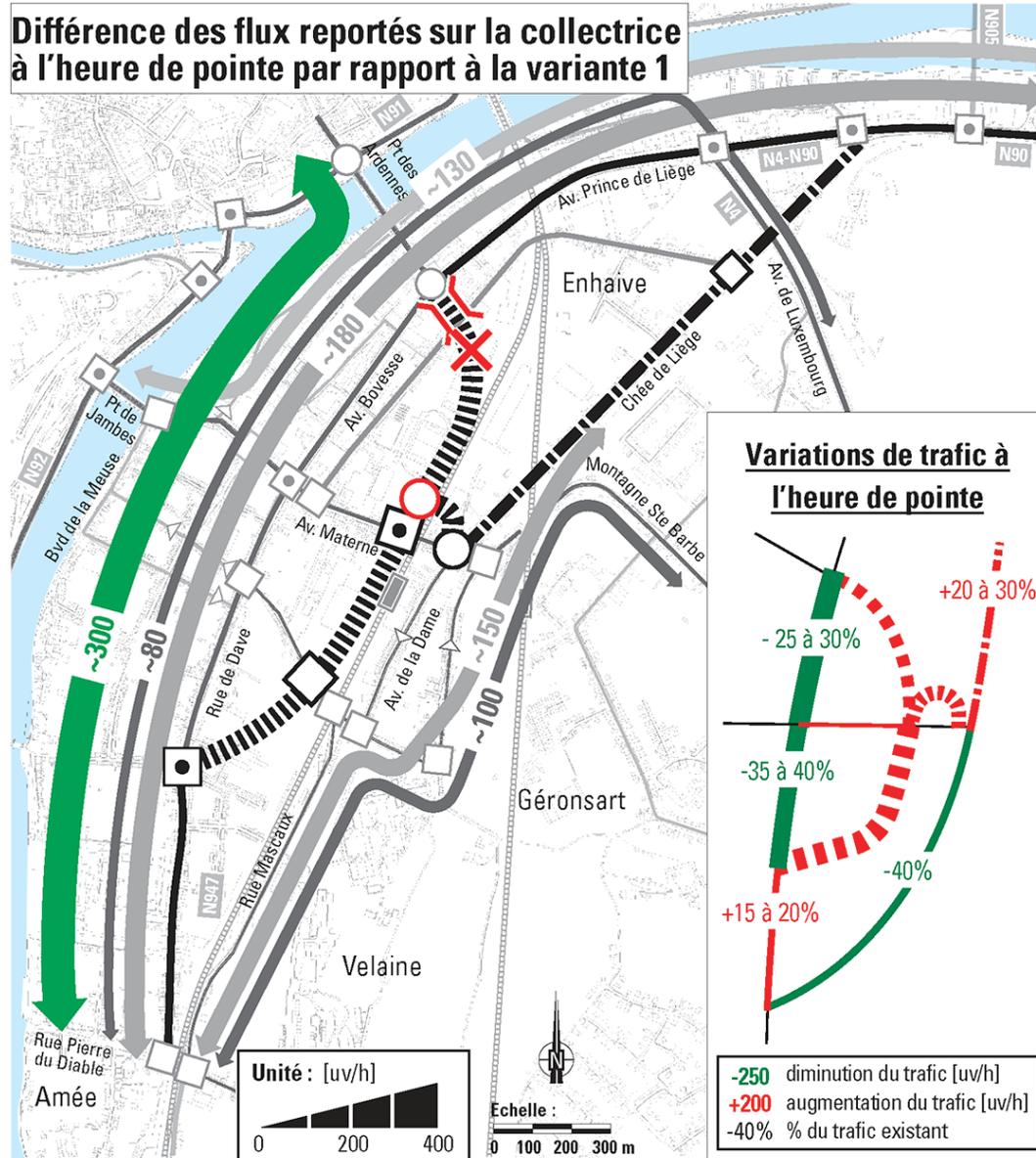
→ Voir ci-après

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

Évaluation de la collectrice de Jambes : Variante 2 (Source PCM 2010)

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

- L'emprise disponible est à vérifier : ~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

- Σ véhicules entrants sans la collectrice : ~2500 uv/hps
- Σ véhicules entrants avec la collectrice variante 2 : ~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.

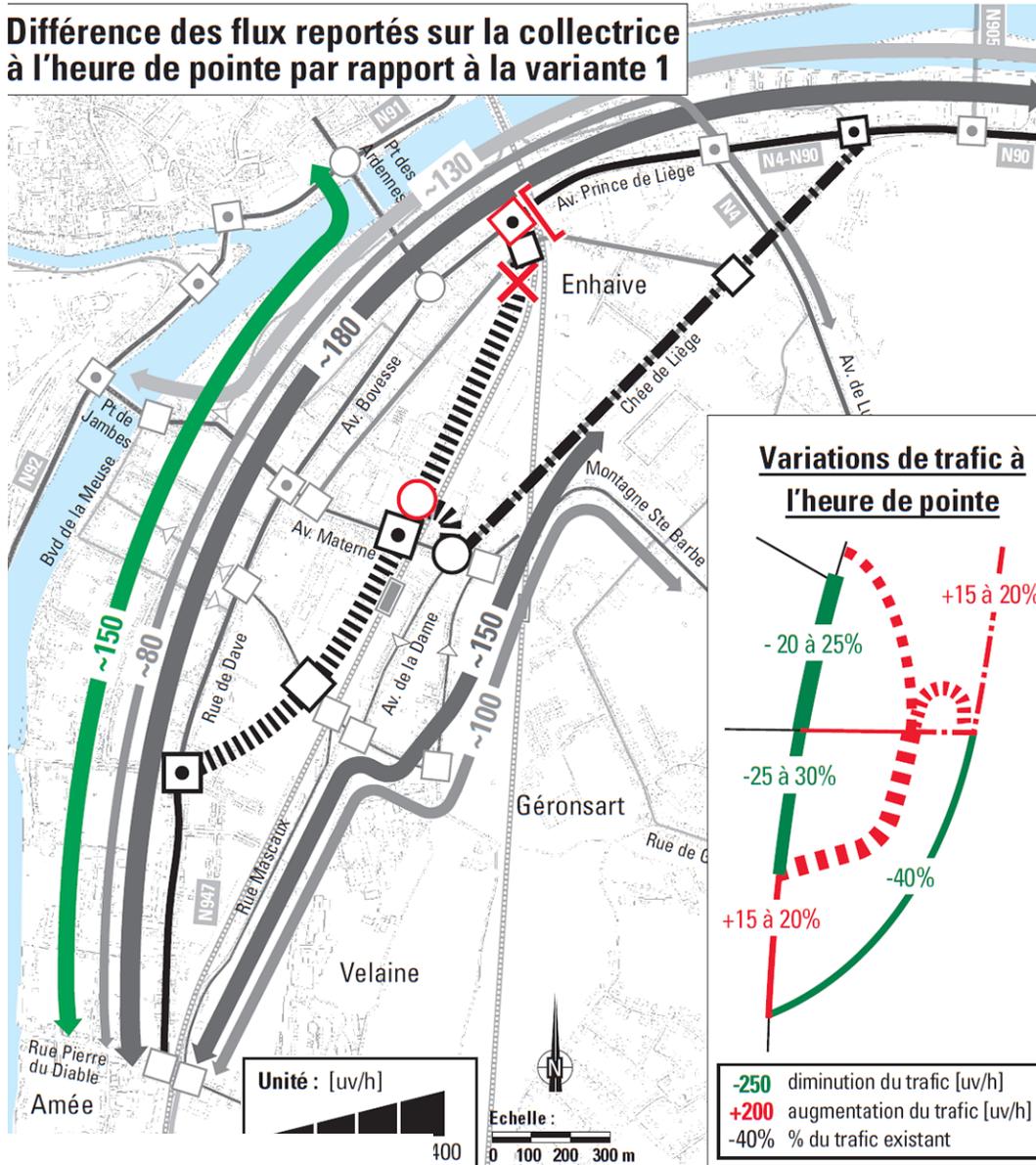
Chaussée de Liège

- 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)

➔ voir ci-après

Évaluation de la collectrice de Jambes : Variante 3 (Source PCM 2010)

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

⚠ Contraintes particulières

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

Σ 8-9 mio €

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

- Σ véhicules entrants sans la collectrice : ~2500 uv/hps
- Σ 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.

➔ voir ci-après

■ Synthèse – raccordement nord de la collectrice sur la N90

Par rapport aux orientations du PCM de Jambes de 2010 :

- une forte croissance des flux automobiles attendue à l'horizon 2030 (BFP + 20 à 25 % de congestion) ;
- des développements conséquents attendus à Jambes ;
- une indispensable sécurisation de la traversée de la N90 par le RAVeL urbain, à gérer par un carrefour à feux. En cas de variante 3, ce carrefour aux emprises limitées ne permettrait d'offrir que les mouvements collectrice <-> N90 est.

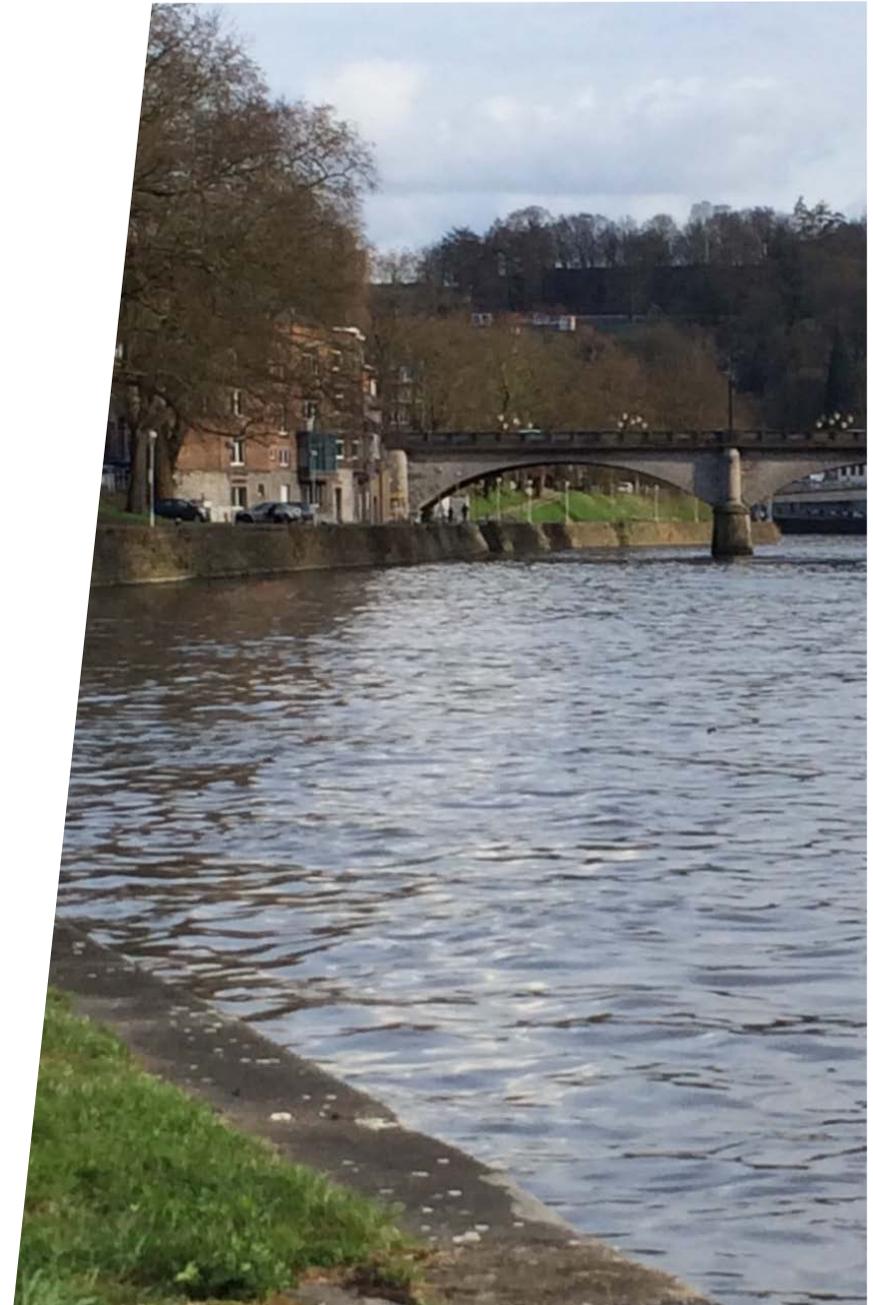
➔ Pour maximiser les potentiels de reports sur la Collectrice, la variante 2 est retenue, avec raccordement nord place J. Charlotte.

Secteur de la gare de Jambes

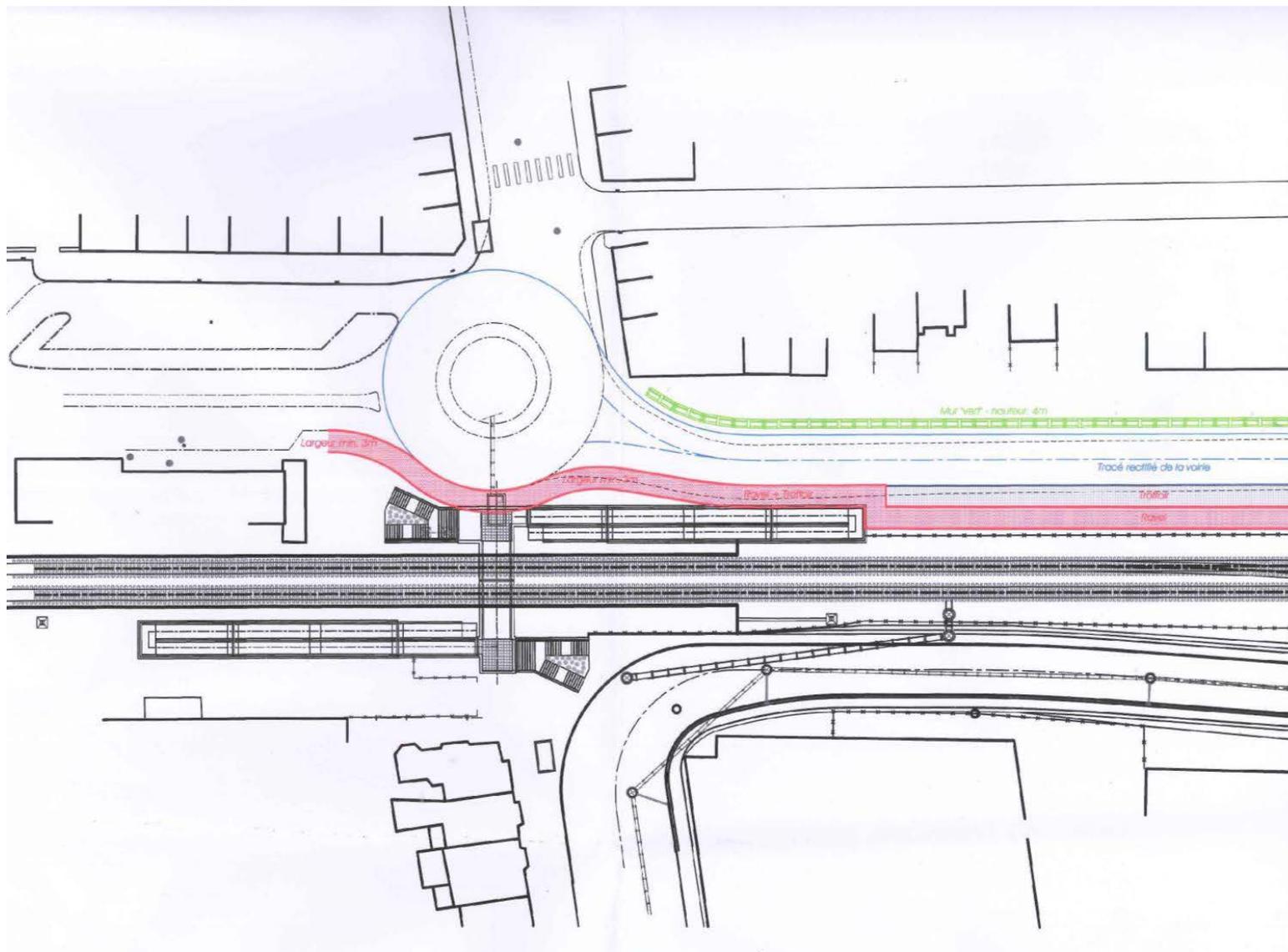


Secteur de la gare de Jambes

Jambes – place de la Gare fleurie



■ Abords de la gare de Jambes : esquisse SPW



Rond-point aux abords de l'avenue Materne.

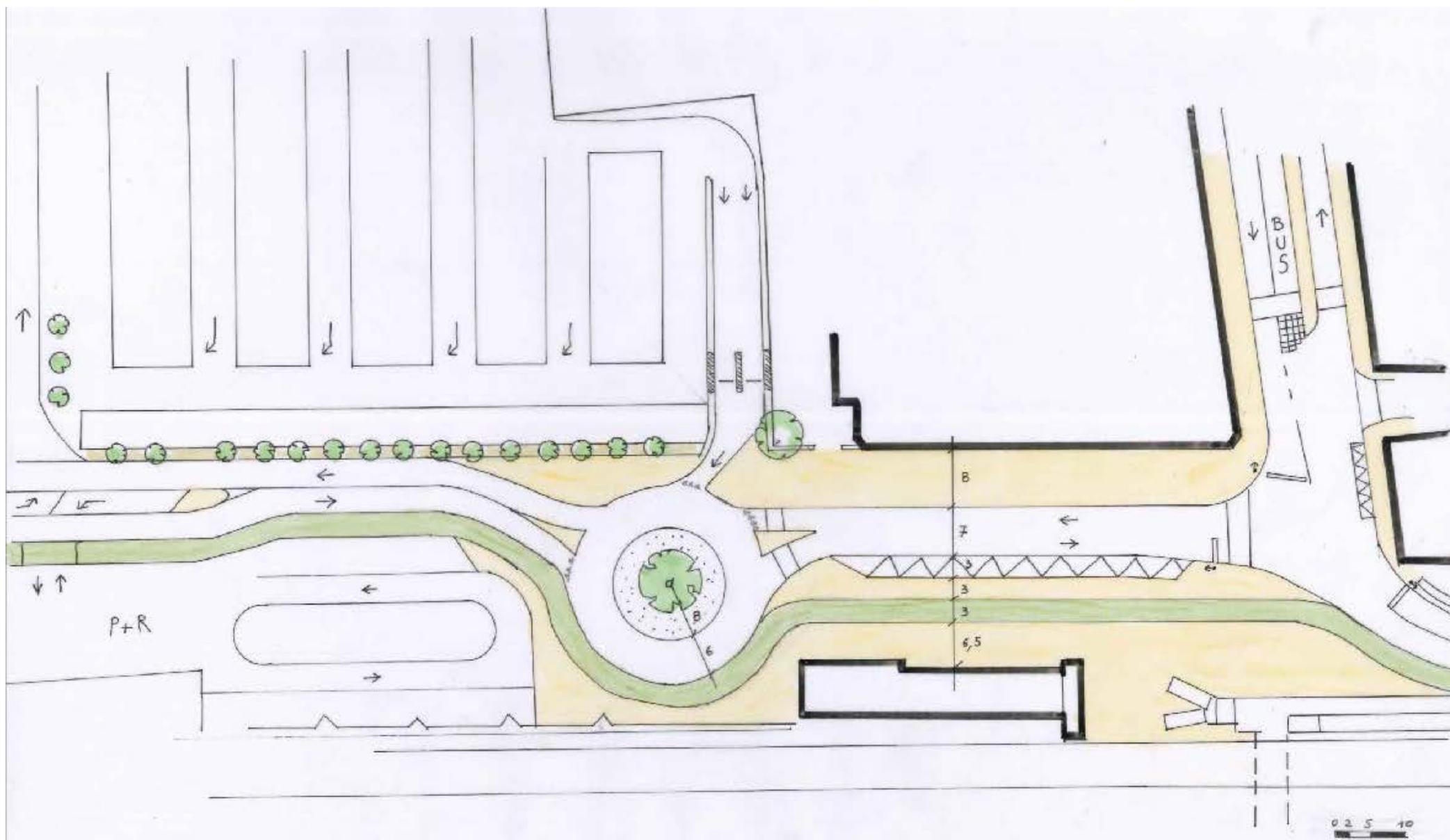
Les plus

- pas de modification des permis Acinapolis, Infrabel et SNCB

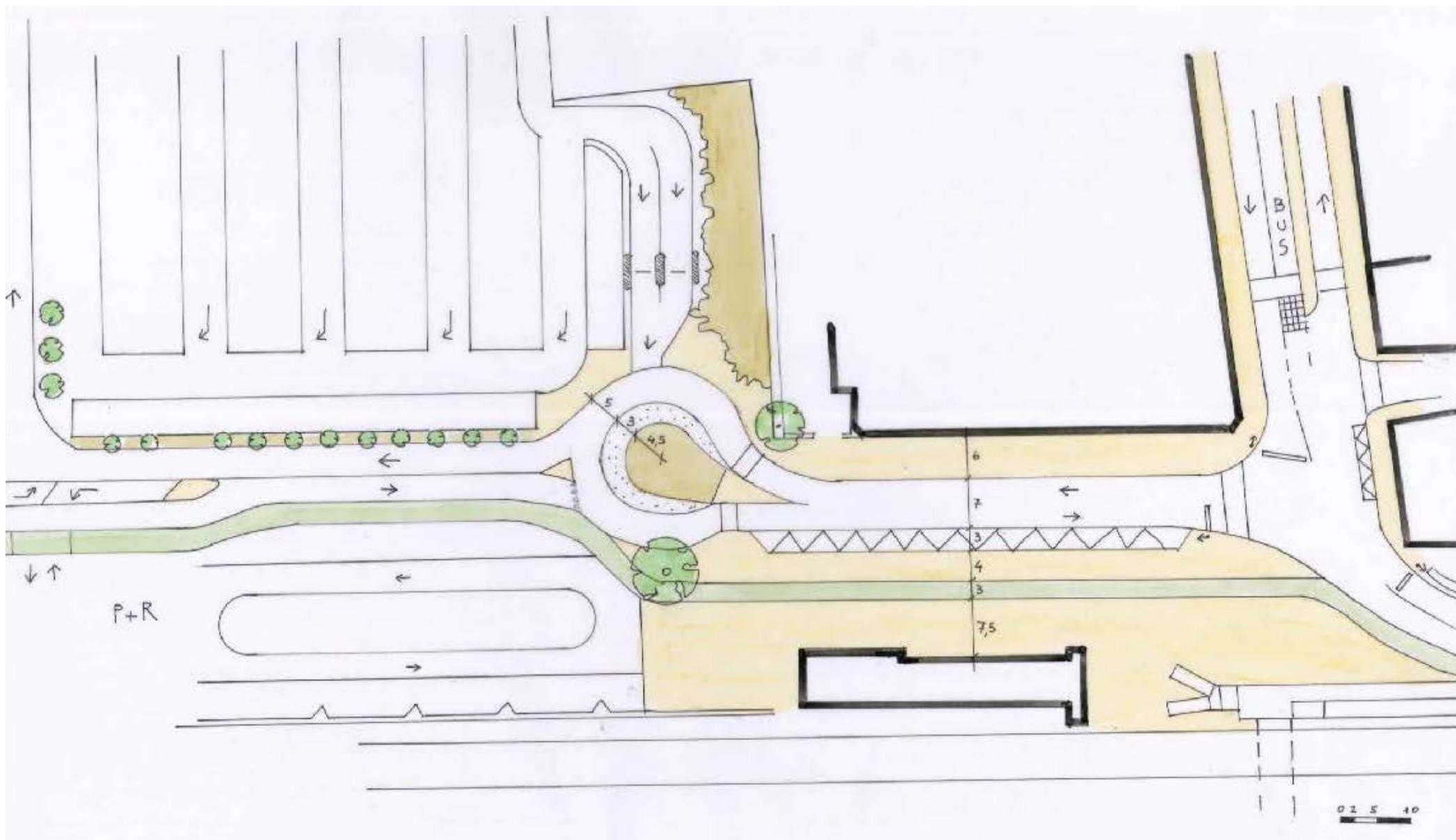
Les moins

- très fortes contraintes d'emprises devant la gare (absence de terrasses, aucun dégagement devant la gare)
- trajectoire des bus très inconfortable pour la majorité des bus (1 seul rebroussement nécessaire ligne 65)
- cheminements piétons étroits et inconfortables (détours)
- cheminement cycliste insécurisant (étroitesse)
- entrées et sorties parkings Acinapolis et SNCB non gérées (conflit de tourne à gauche)

■ Abords de la gare de Jambes : esquisse proposée n°1



Abords de la gare de Jambes : esquisse proposée n°2



■ Esquisse 1 – principes et analyses

Esquisse 1

Gestion du carrefour gare/Materne avec feux tricolores et rond-point centré sur le marronnier.

N.B. Ce marronnier est le seul arbre de grande dimension qui se trouve dans les espaces publics proches de la gare de Jambes. Il présente une plaie au niveau d'une branche mais semble sain.

Les plus

- larges espaces dédiés aux piétons et vélos devant la gare
- traversée piétonne sécurisée avec feux devant la gare dans l'axe du passage sous voie
- dépose minute organisé et très accessible
- entrée et sortie P Acinapolis permettant toutes les directions (rectification de la sortie en 2 bandes pour dégager une réserve d'alimentation des barrières)

Les moins

- empiète sur le terrain de la SNCB : parking environ -20 places mais négligeable avec un potentiel d'environ 2x500 places et une possibilité de mutualisation des parkings
- voie verte peu continue
- cheminements piétons depuis les 2 parkings peu aisés

■ Esquisse 2 – principes et analyses

Esquisse 2

Gestion du carrefour gare/Materne avec feux tricolores et rond-point décentré par rapport au marronnier.

Les plus

- aménagement plus urbain et en continuité de la collectrice
- larges espaces dédiés aux piétons et vélos devant la gare
- traversée piétonne sécurisée avec feux devant la gare dans l'axe du passage sous voie
- voie verte continue
- cheminements piétons depuis les 2 parkings aisés et lisibles
- dépose minute organisé, très accessible et plus long
- entrée et sortie P Acinapolis permettant toutes les directions (rectification de la sortie en 2 bandes pour dégager une réserve d'alimentation des barrières)
- abords parking plus largement plantés

Les moins

- empiète sur le terrain Acinapolis : parking environ – 20 places mais négligeable avec un potentiel d'environ 2x500 places et une possibilité de mutualisation des parkings

Enjeux d'accès au P+R SNCB

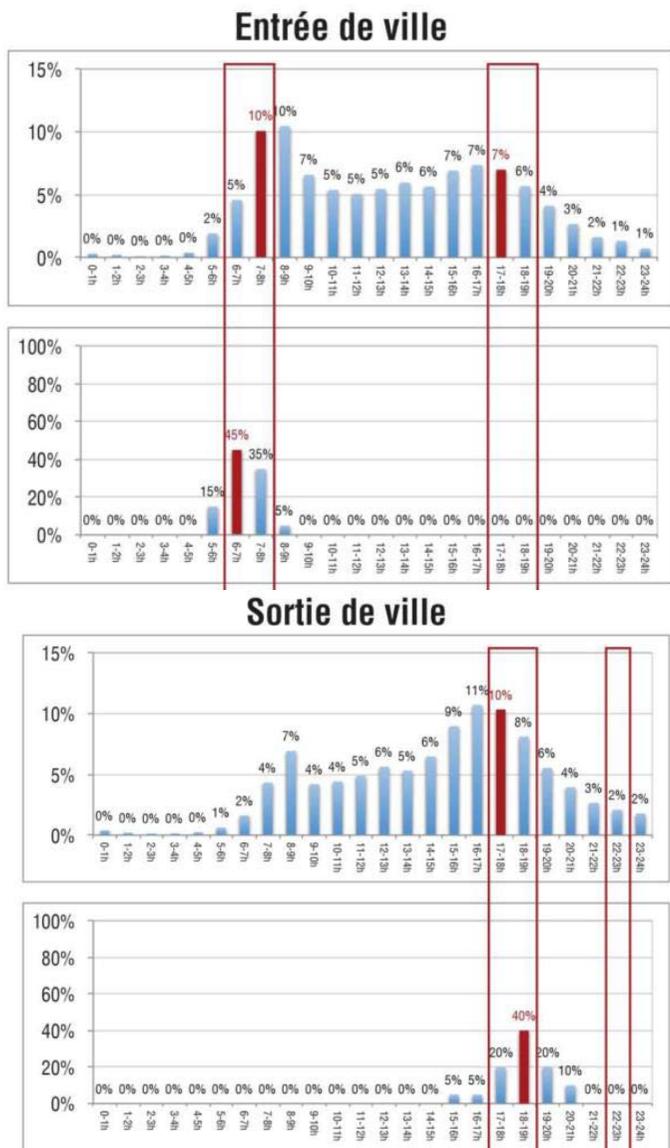
Les entrées-sorties du P+R SNCB ne sont pas intégrées directement dans le rond-point, car leur usage est très concentré dans le temps, à raison :

- de 200 à 220 jours ouvrables par an (fréquentation marginale les w-e) ;
- durant 2 heures pratiquement à sens unique entrant le matin, mais avant l'hyperpointe scolaire ;
- durant 2h30 pratiquement à sens unique sortant le soir, mais après les hyperpointes scolaires, des administrations, voire des commerces de l'avenue Materne :

Enjeux de complémentarité des parkings P+R SNCB et de l'Acinapolis - 1/2

Trafic routier actuel : répartition horaire admise similaire pour les développements classiques de type commerces, bureaux et logements

P + Rail

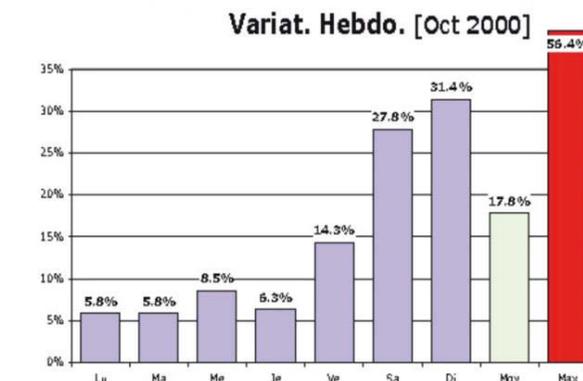


Enjeux de complémentarité des parkings P+R SNCB et de l'Acinapolis

Même si nous sommes pleinement conscients des difficultés de dialogues rencontrées sur le dossier de la gare entre la SNCB et la Direction de l'Acinapolis, nous tenons tout de même à insister sur l'excellent potentiel de complémentarité entre leurs deux parkings.

En effet, l'expérience montre très clairement que :

- les multiplex de cinéma du type de l'Acinapolis concentrent plus de 2/3 de leur fréquentation hebdomadaire durant le w-e ;
- tandis que la fréquentation d'un P+R est marginale le samedi – dimanche, même en tenant compte du potentiel de loisirs de la ligne SNCB de Dinant.



• Le week-end concentre près des 2/3 de la fréquentation !

figure 2 : variation hebdomadaire de fréquentation d'un multiplex cinématographique ; une nette sous-utilisation des parkings en jours ouvrables – source : Plan Local de Mobilité de Liège Rocourt, Transitec (2000).

figure 1 : comparaison des variations journalières de trafic automobile et d'accès d'un P+R – source : actualisation du PCM de Charleroi, Transitec (2015).

■ Enjeux de complémentarité des parkings P+R SNCB et de l'Acinapolis – 2/2

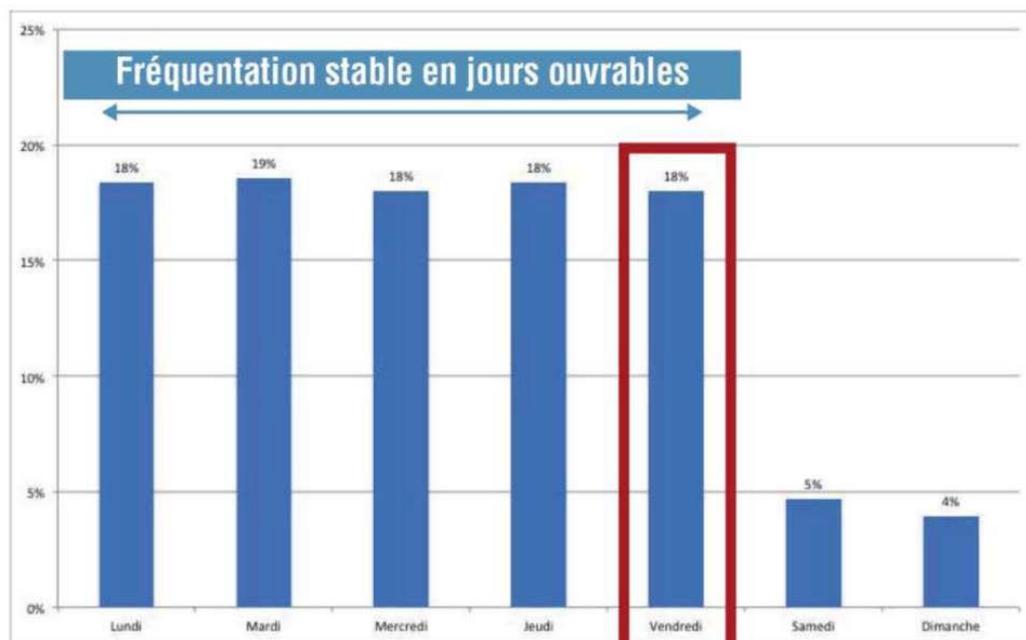


figure 3 : variation hebdomadaire de fréquentation d'un P+R ; une nette sous-utilisation les w-e – source : actualisation du PCM de Charleroi – Transitec (2015)

Ainsi, même si les deux esquisses proposées ci-après sont susceptibles de réduire de 15 à 20 places les capacités du P+R ou du parking Acinapolis, cette réduction est tout à fait acceptable en regard de la possibilité réelle de mutualisation des parkings en vis-à-vis (plus de 200 places valorisables par la SNCB dans le parking Acinapolis en jours ouvrables respectivement par Acinapolis dans le P+R SNCB les samedi-dimanche).

De plus, grâce notamment aux expériences acquises dans le cadre du déploiement de parkings de covoiturage, le SPW et le groupement de bureaux d'études disposent d'arguments techniques et juridiques solides. Ceux-ci permettront de convaincre tant la SNCB que la Direction d'Acinapolis de la pertinence et de la faisabilité d'une solution Win-Win de mutualisation de leurs parkings, s'il y a lieu.

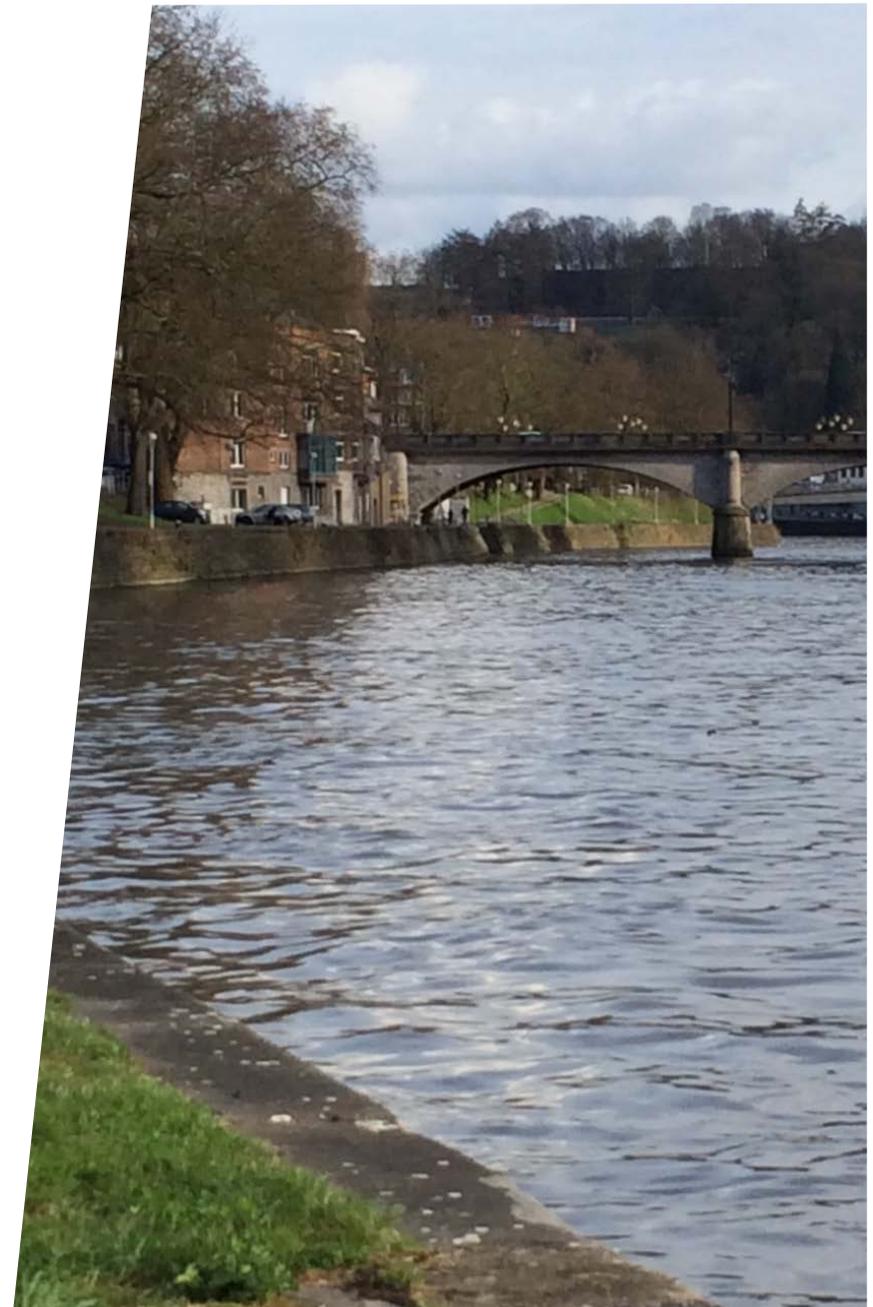
- Enjeux d'accès au P+R SNCB : Les entrées-sorties du P+R SNCB ne sont pas intégrées directement dans le rond-point, car leur usage est très concentré dans le temps, à raison :
 - de 200 à 220 jours ouvrables par an (fréquentation marginale les w-e) ;
 - durant 2 heures pratiquement à sens unique entrant le matin, mais avant l'hyperpointe scolaire ;
 - durant 2h30 pratiquement à sens unique sortant le soir, mais après les hyperpointes scolaires, des administrations, voire des commerces de l'avenue Materne.

■ Synthèse collectrice gare de Jambes

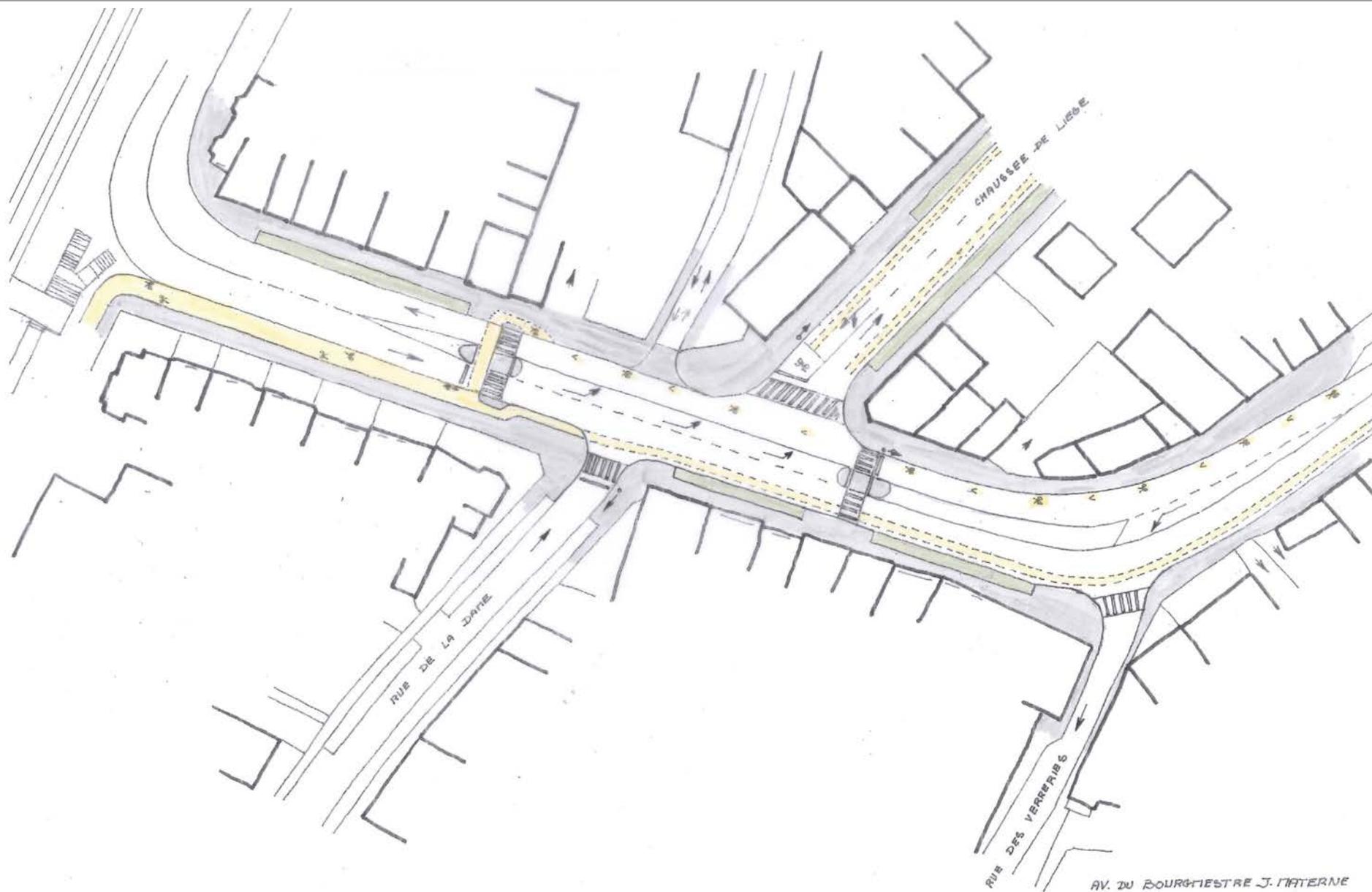
- ces réflexions ont été échangées avec le Comité d'accompagnement ;
- elles ont également été suggérées à l'auteur de projet de la Collectrice, dans le cadre du Plan Infrastructures 2016 – 2019 ;
- le Collège a validé l'abandon du rond-point au carrefour de l'avenue Materne.

Secteur de la gare de Jambes

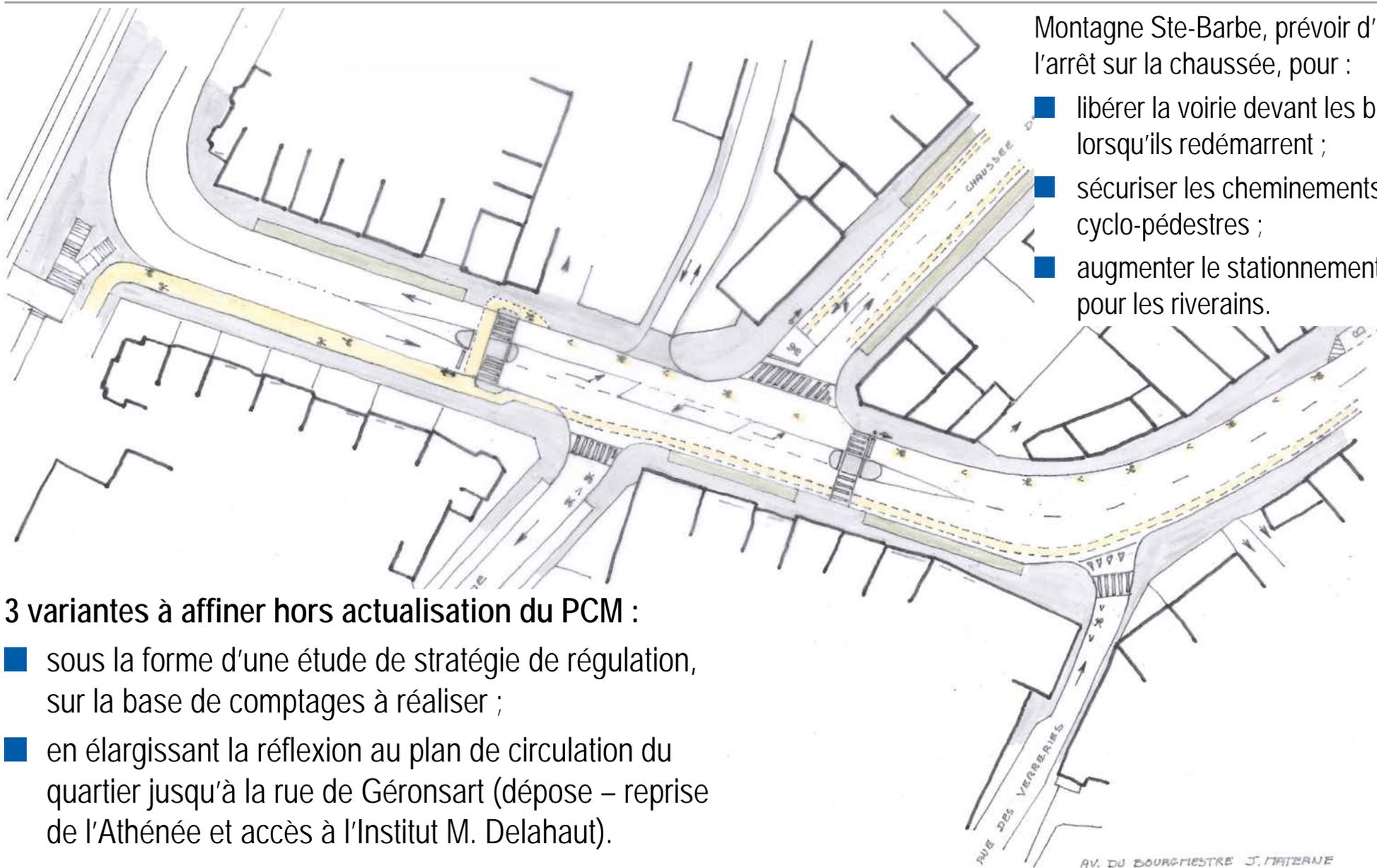
Jambes – Chaussée de Liège – Montagne Ste-Barbe



■ Esquisse alternative A – sens de circulation actuels



■ Esquisse alternative B – sens inversés rues de la Dame et des Verreries



Montagne Ste-Barbe, prévoir d'aménager l'arrêt sur la chaussée, pour :

- libérer la voirie devant les bus lorsqu'ils redémarrent ;
- sécuriser les cheminements cyclo-pédestres ;
- augmenter le stationnement pour les riverains.

3 variantes à affiner hors actualisation du PCM :

- sous la forme d'une étude de stratégie de régulation, sur la base de comptages à réaliser ;
- en élargissant la réflexion au plan de circulation du quartier jusqu'à la rue de Géronsart (dépose – reprise de l'Athénée et accès à l'Institut M. Delahaut).



Merci pour votre attention

Espaces-Mobilités
22, Rue d'Arlon
1050 Bruxelles
Tél.: 0032 (0) 2 513 13 36
www.espaces-mobilites.com

Alexandre Van Pestel