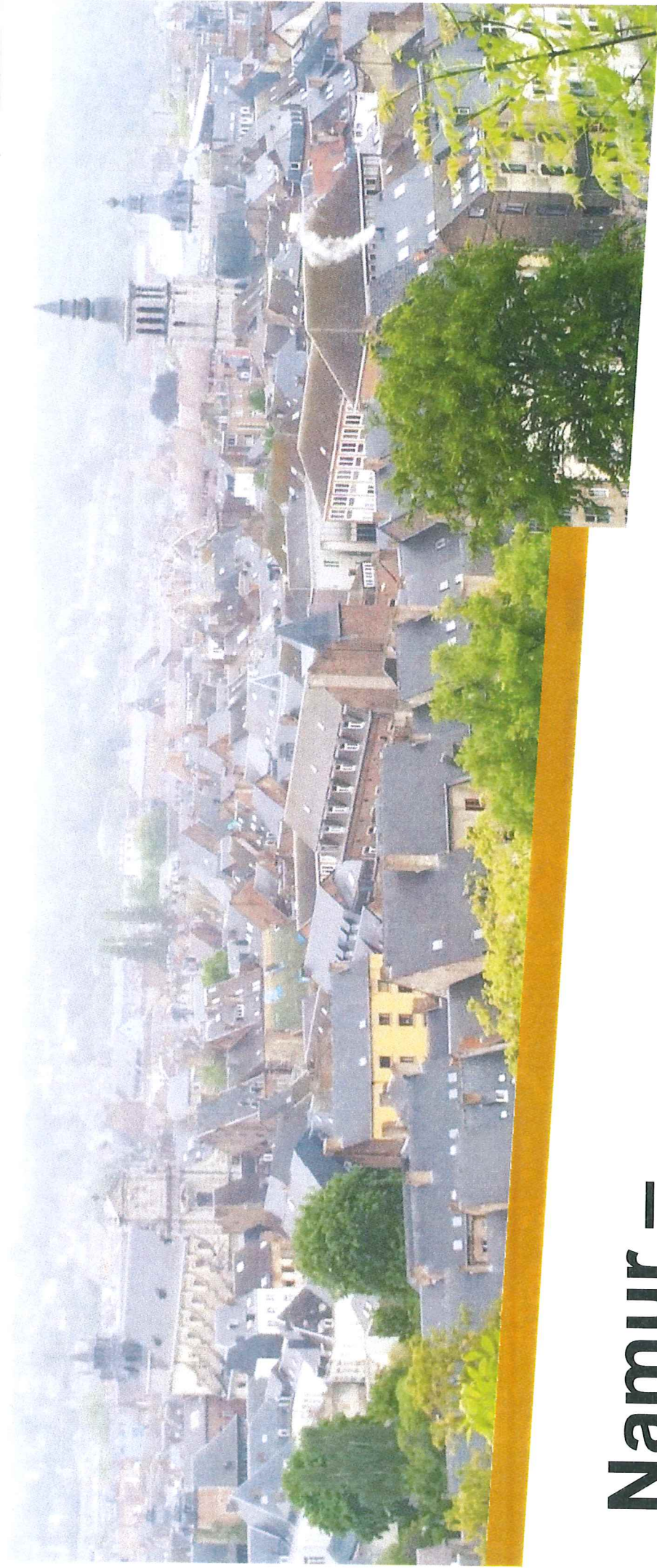




Namur – Actualisation du PCM

Mesure T1 – Transports collectifs : synthèse





■ Rappel du diagnostic

■ Enjeux ferroviaires

☐ Interurbains

☐ Mosans

☐ Namurois

■ Enjeux bus

☐ Nam'in Move phase 2

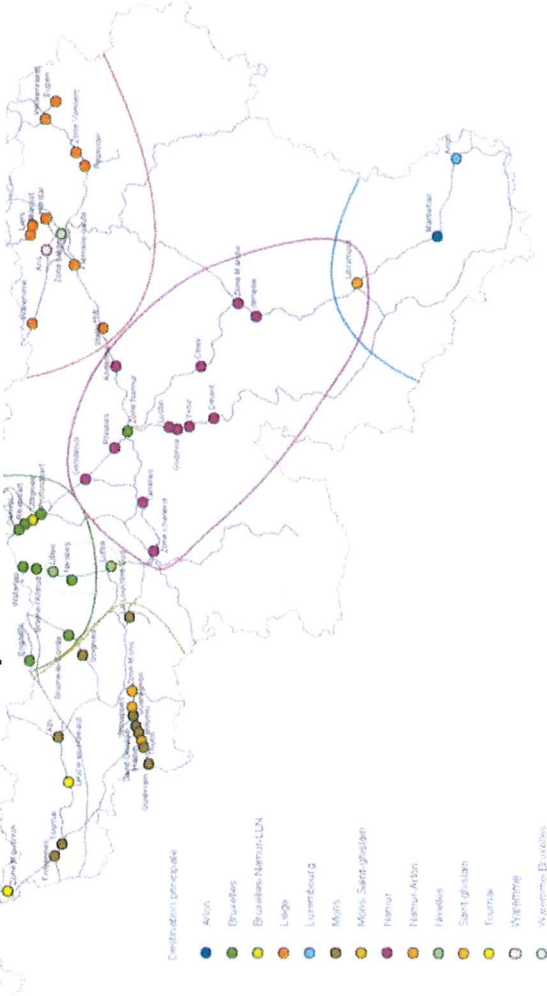
☐ Bus + vélo – voir PPT i1

Rappel du diagnostic

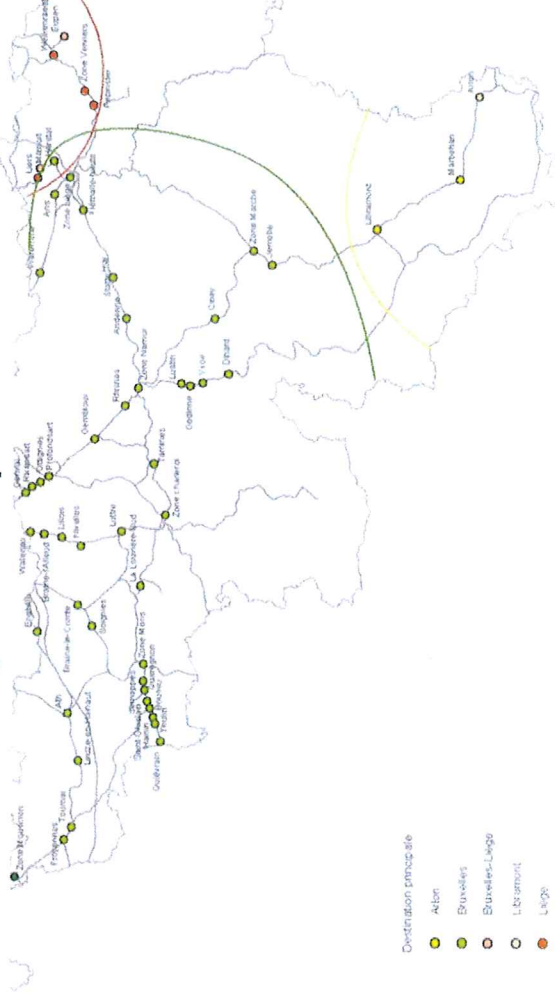


Namur : un pôle ferroviaire au très large rayonnement

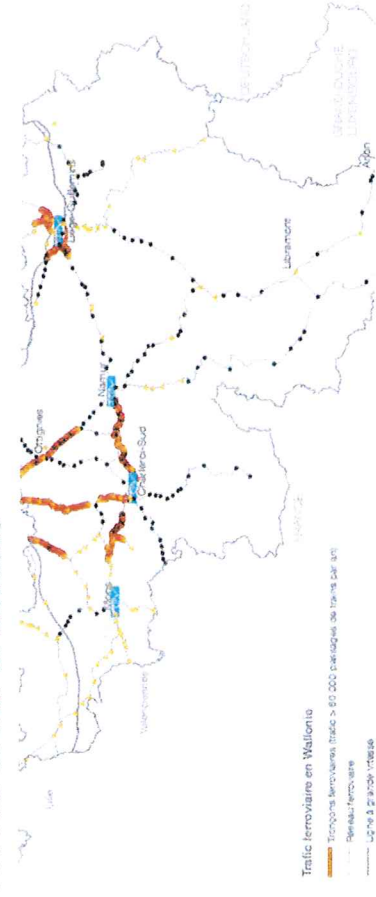
1. Bassins versants pour les scolaires



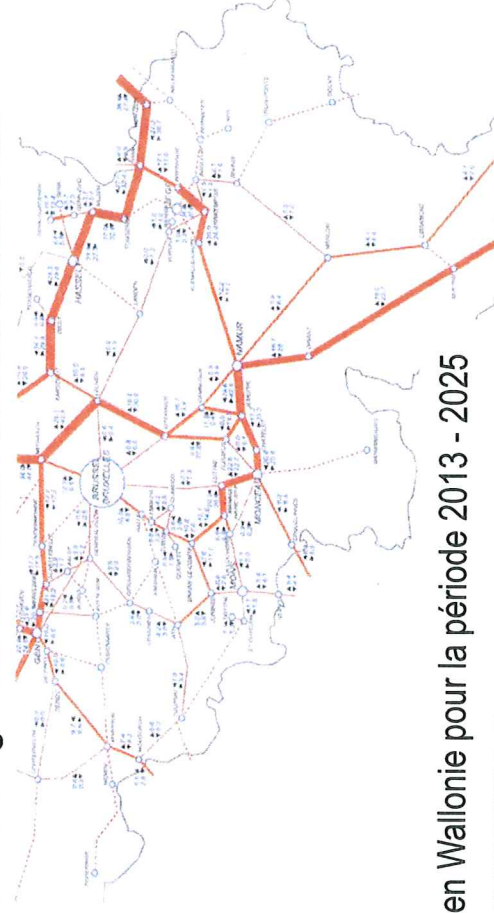
2. Bassins versants pour les emplois



3. Hétérogénéité du nombre et du type de trains sur le réseau et sur la dorsale

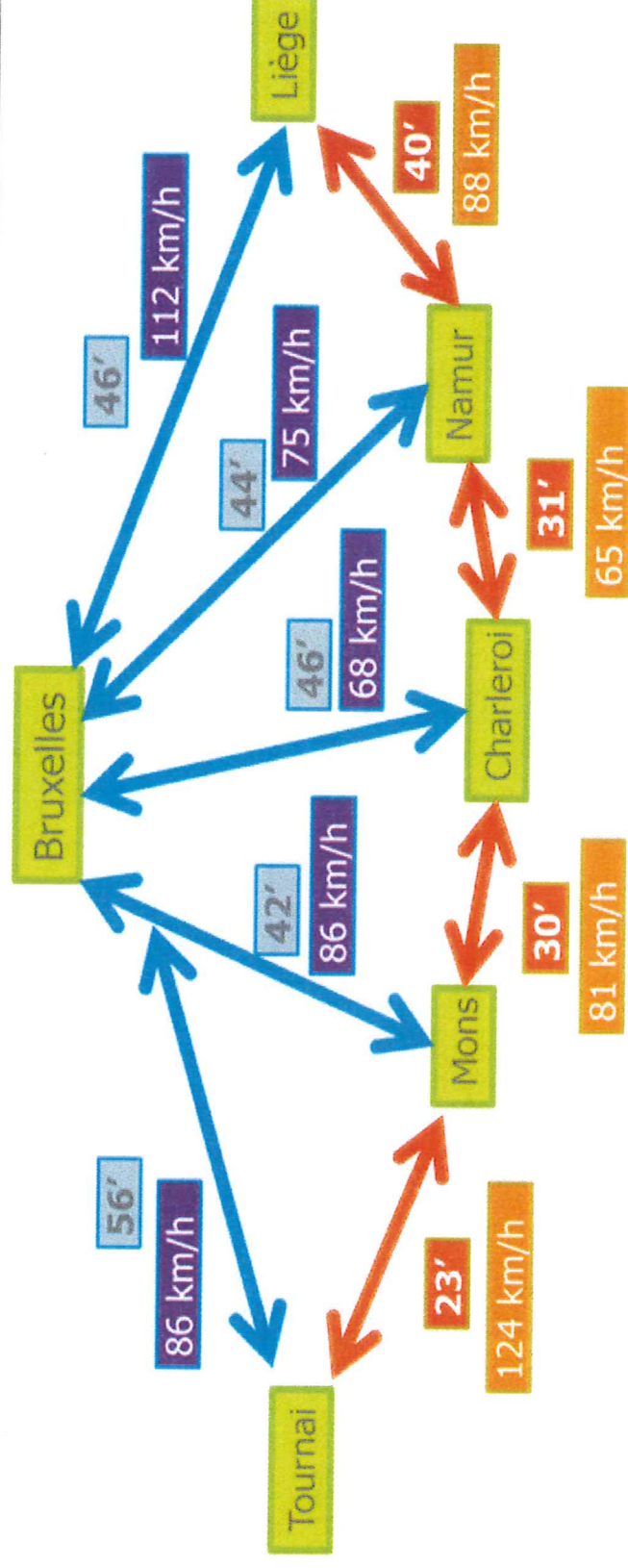


34 Hétérogénéité du nombre de train fret sur l'axe



Source : Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013 - 2025

■ Une vitesse commerciale sur la dorsale à améliorer



Relations entre les grande villes wallonnes

Actuellement: meilleur temps de parcours par l'IC D (cfr **XX'**)

Meilleure vitesse commerciale (cfr **XX km/h**)

Relations entre Bruxelles et chaque grande ville wallonne'

Actuellement: meilleur temps de parcours (cfr **XX'**)

Meilleure vitesse commerciale (cfr **XX km/h**)

Rem: référence = première gare de Bruxelles (nord, midi ou Luxembourg)

Source : Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013 - 2025

■ SNCB – attractivité des gares de Namur et à proximité

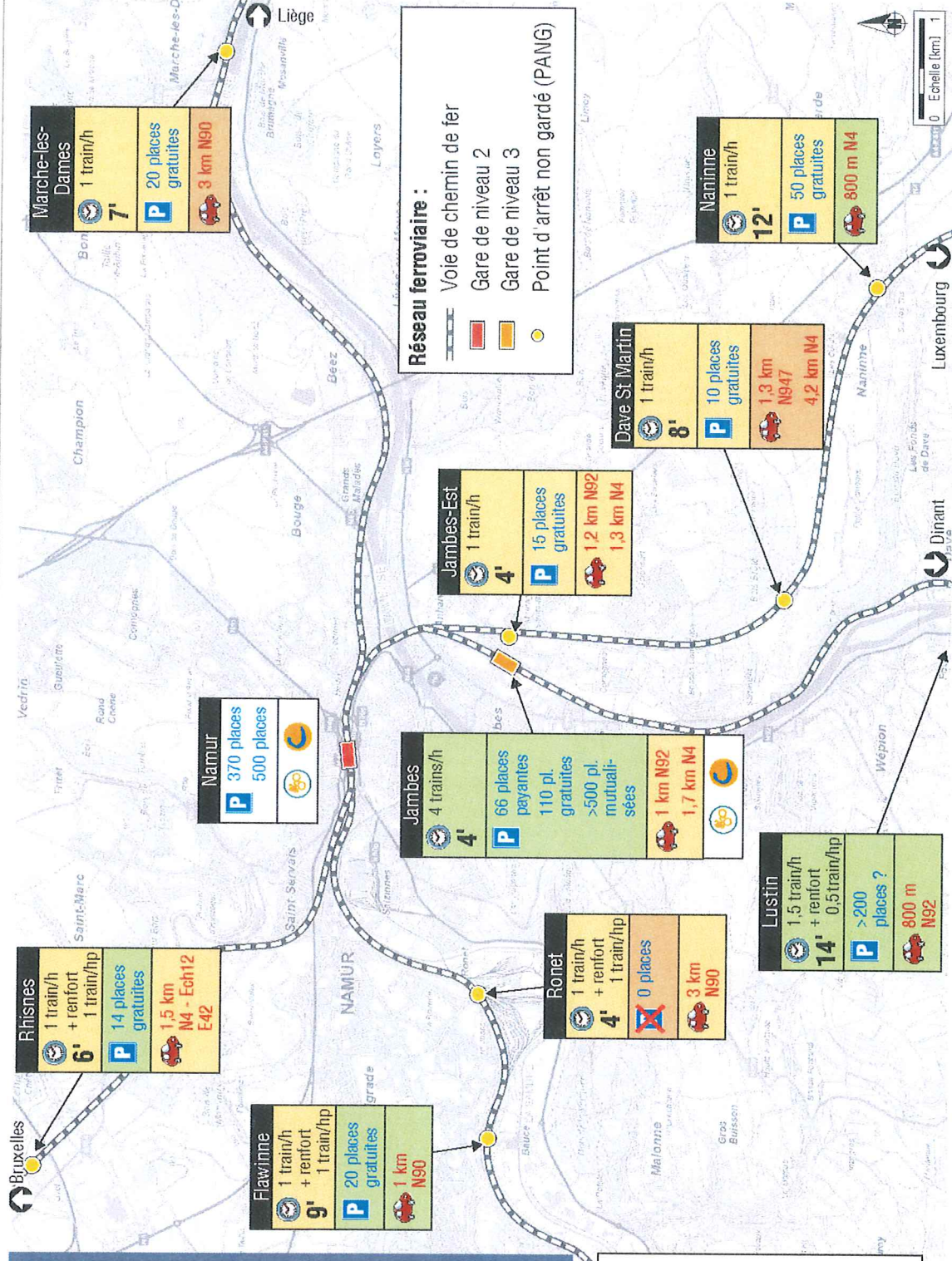
- Les lignes vers le nord, l'est et l'ouest bénéficient d'une desserte correcte en heure de pointe, avec un train toutes les demi-heures et des temps de parcours vers Namur de moins de 10 minutes très compétitif par rapport aux bus et même à la voiture.
- La gare de Jambes est très bien desservie.
- En revanche, les trois gares de la ligne 162 au sud (Jambes Est, Dave-Saint-Martin et Naninne) sont faiblement desservies.
- Peu de gares sont attractives en termes d'accessibilité routière : Flawinne, Jambes et Naninne.

Légende :

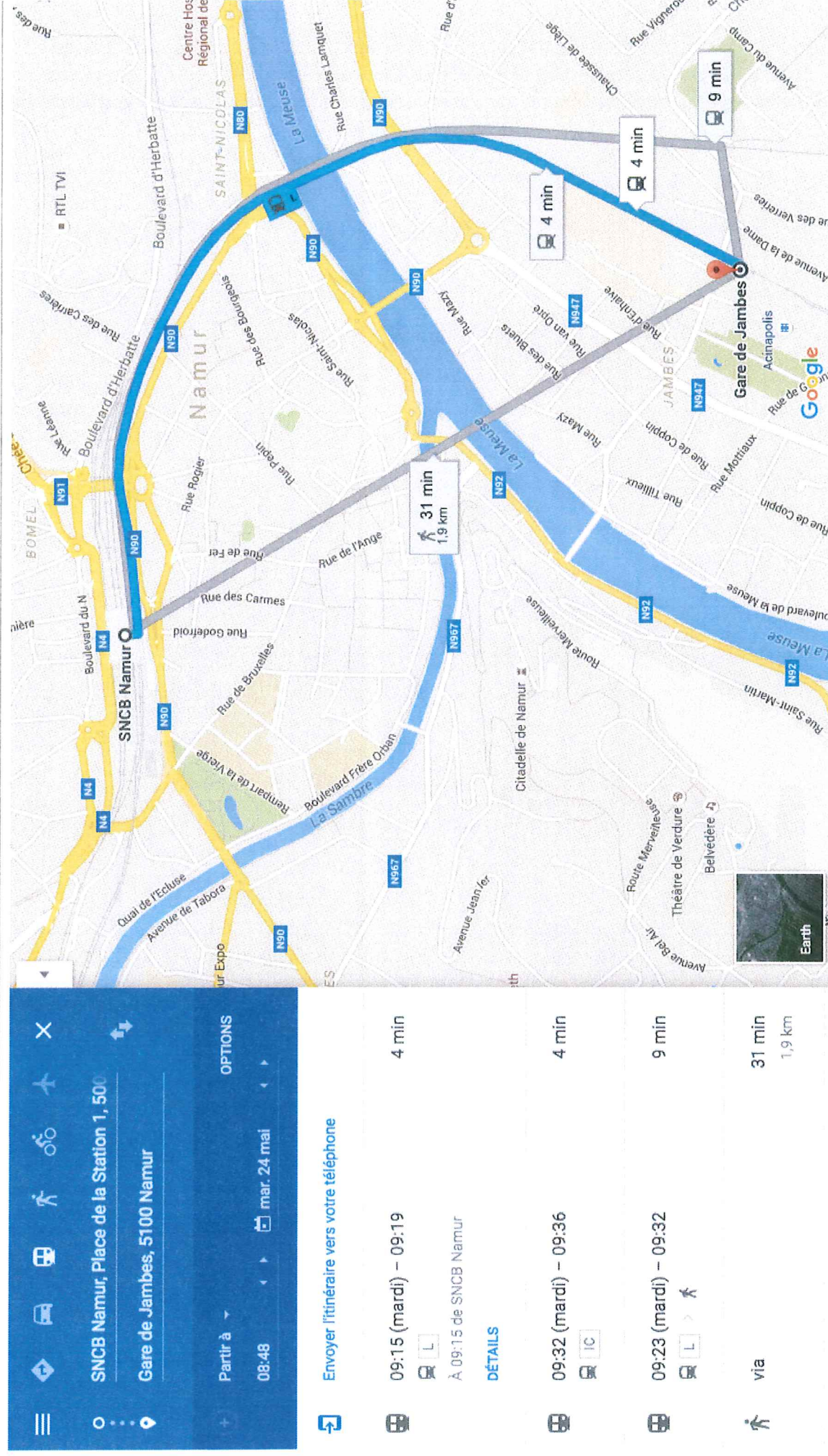
- Cadence horaire des trains par sens
- Temps de trajet jusqu'à la gare de Namur
- Station Li'bia Vélo et Cambio
- Distance en voiture de l'axe principal le plus proche de la gare
- Parking

Critère d'accessibilité :

- Bon
- Moyen
- Mauvais



Gare de Jambes : des temps de parcours intra-ville imbattables

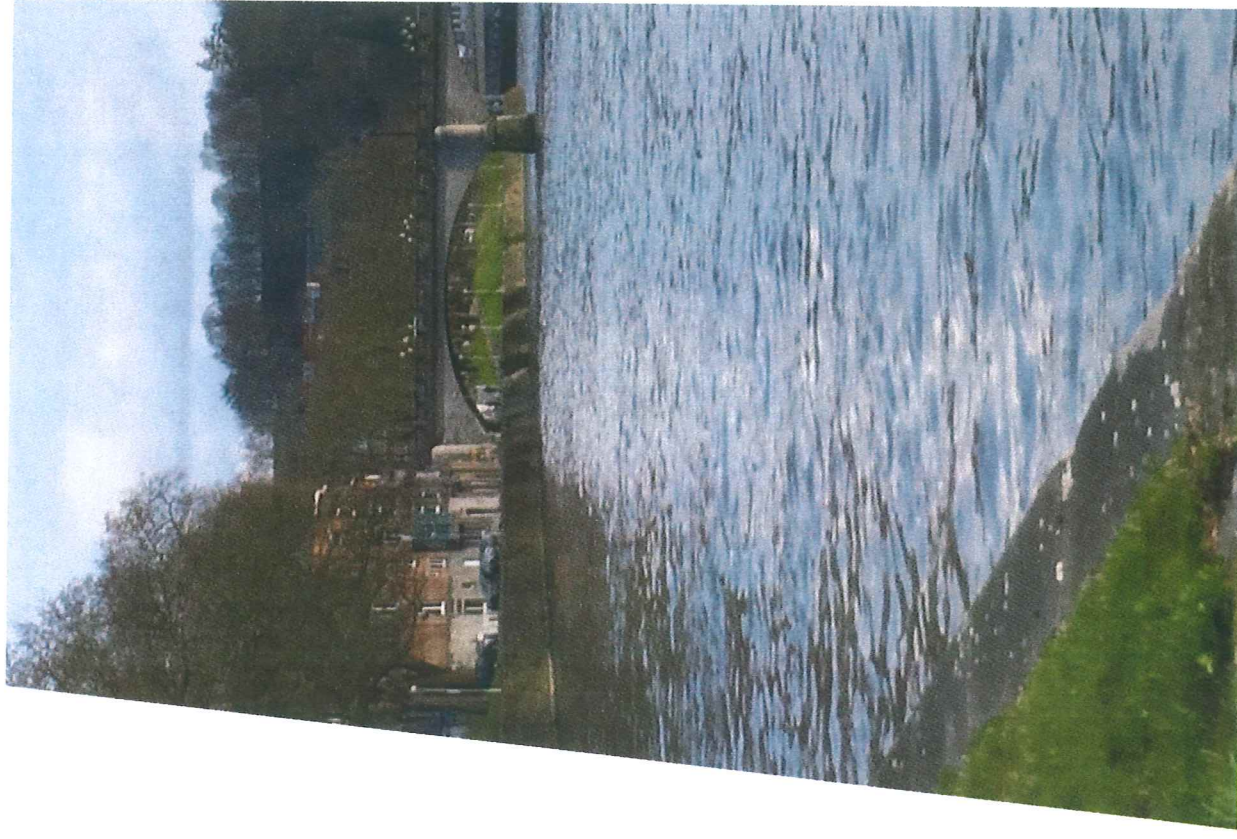


Enjeux ferroviaires

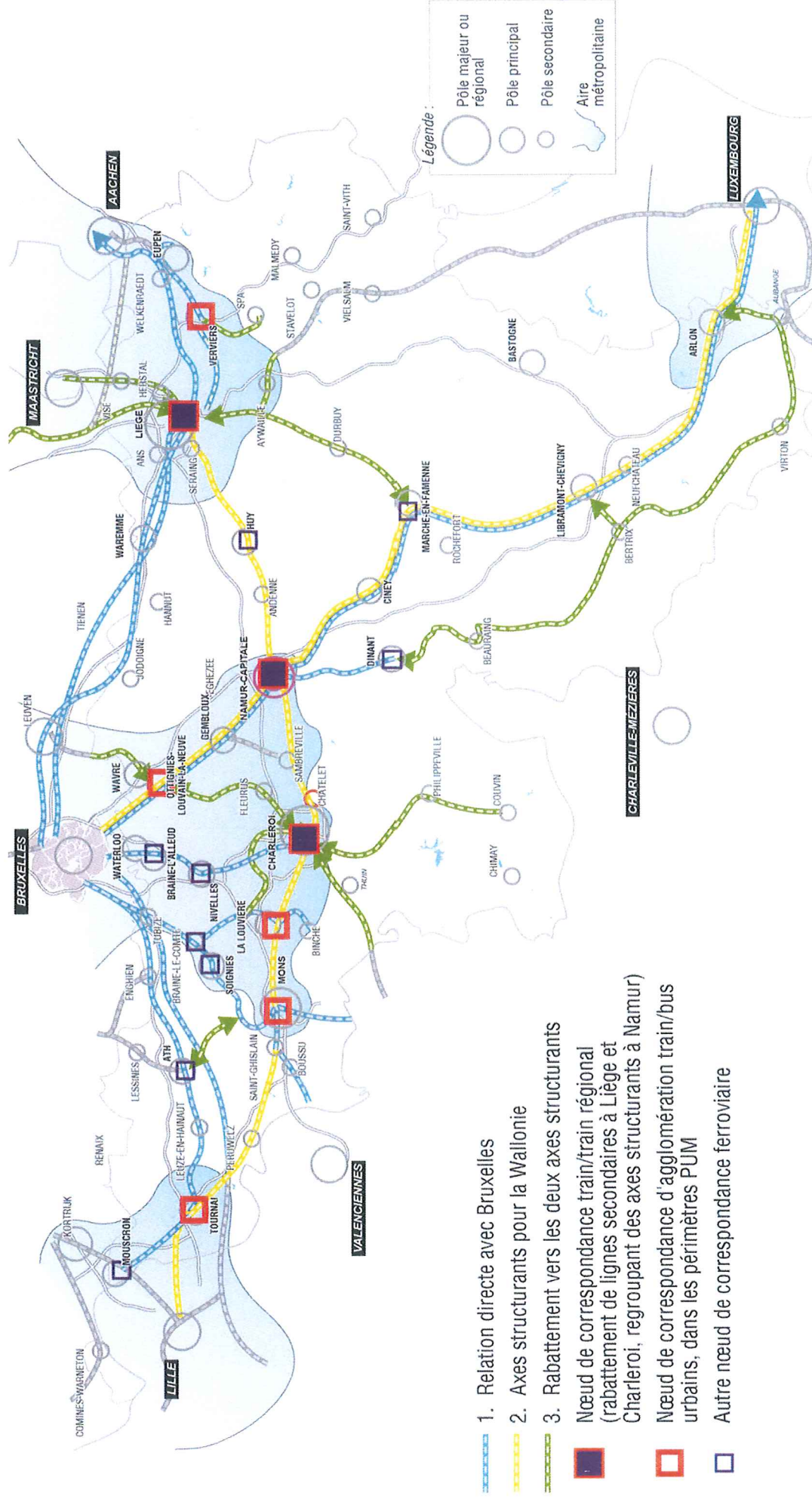


Enjeux ferroviaires

Interurbains



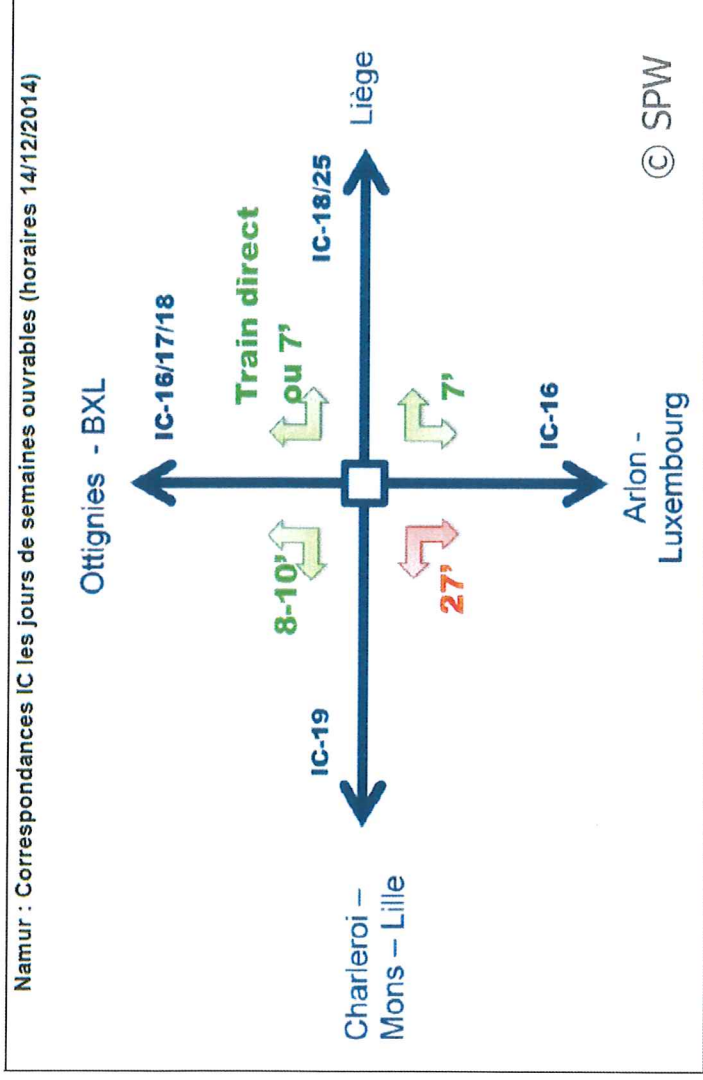
Namur – un des principaux nœuds de correspondances wallons



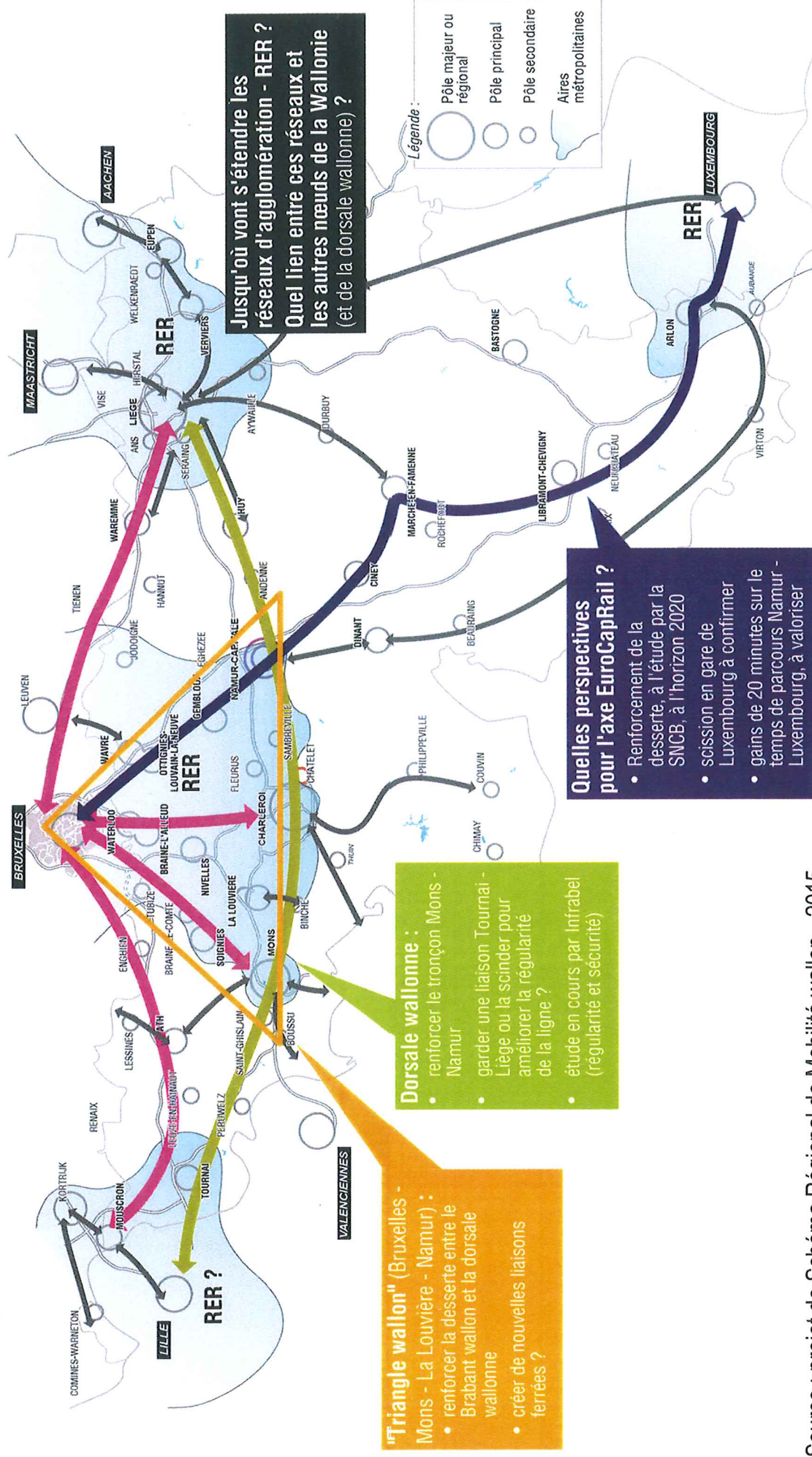
Source : projet de Schéma Régional de Mobilité wallon - 2015

■ Actions clés SNCB – optimiser le nœud de correspondance de Namur

- une offre quantitativement bonne en relation avec Namur, 1^{ère} gare de Wallonie ;
- quelles marges d'amélioration des temps de parcours et de régularité de la dorsale wallonne, en particulier vers Charleroi, La Louvière et Mons à l'Ouest ?
- quelles marges d'amélioration des correspondances en relation avec les IC d'Arlon – LXB au sud-est (travaux en cours) ?

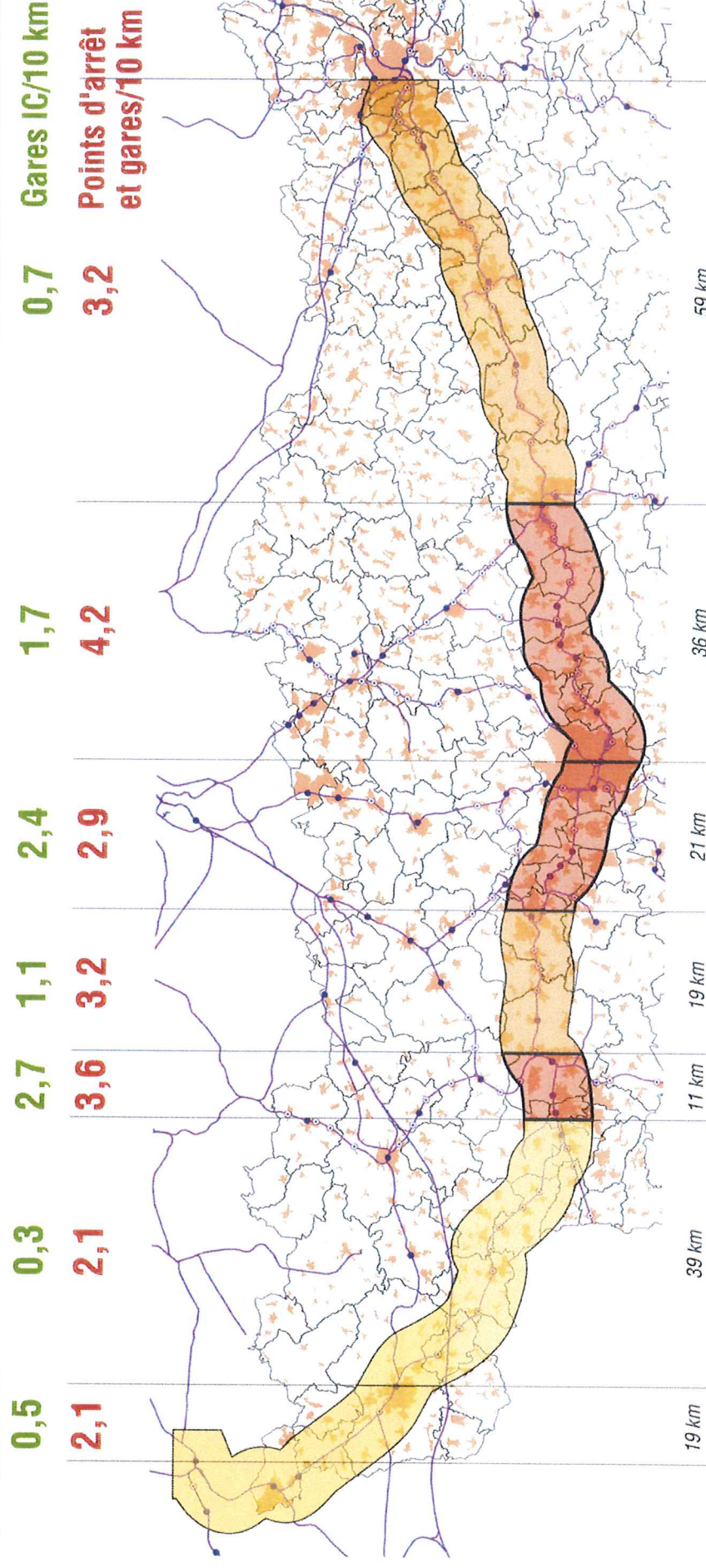


■ Namur – renforcer le rail à l'ouest (L130 dorsale) et au sud (L162 LXB)



Source : projet de Schéma Régional de Mobilité wallon - 2015

Namur – renforcer la dorsale ouest – en cohérence avec la densité

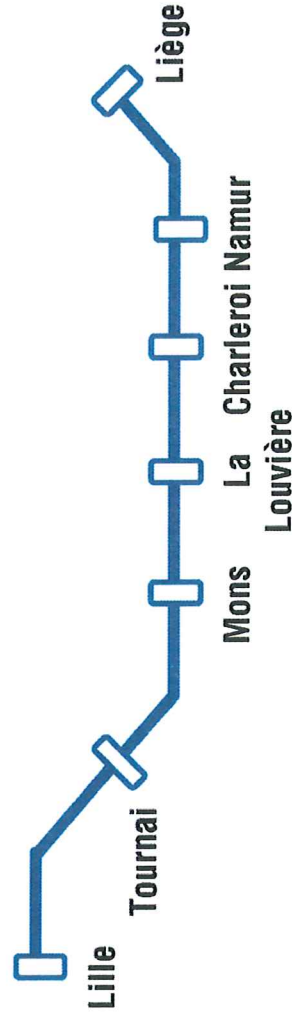


■ Namur – renforcer la dorsale ouest – stratégies du projet de SRM

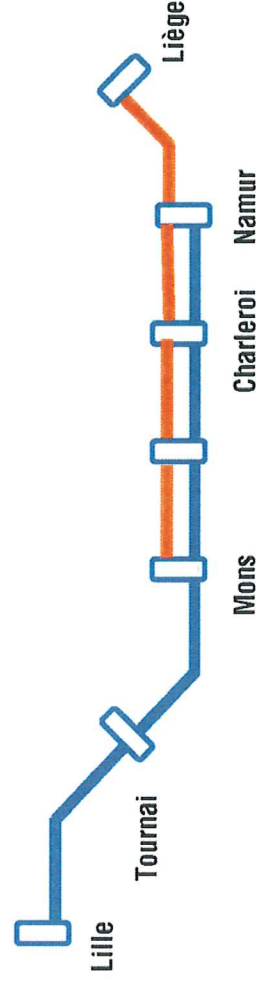
Constats sur l'IC de la dorsale wallonne :

- ponctualité trop faible. Un retard à une extrémité se répercutant sur les 180 km de la dorsale Wallonne et ses correspondances ;
- peu de trajets d'une extrémité à l'autre.

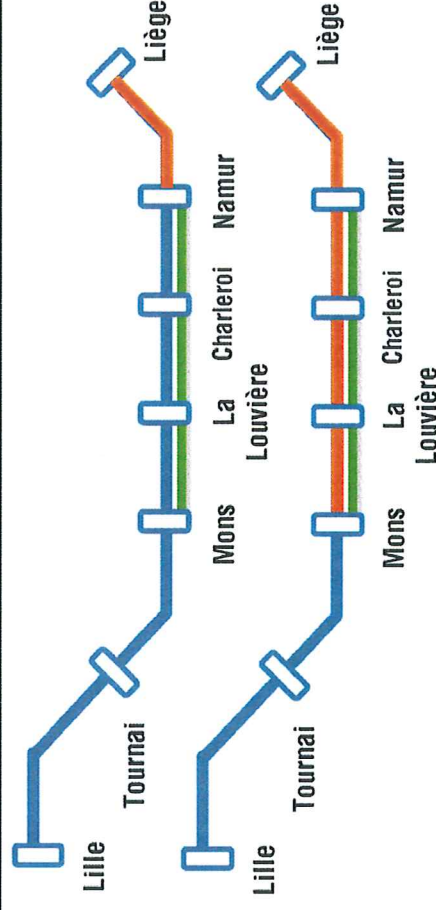
Parmi les solutions à envisager, la modification de l'exploitation sur la dorsale est une éventualité.



Solution 1 : superposer deux IC

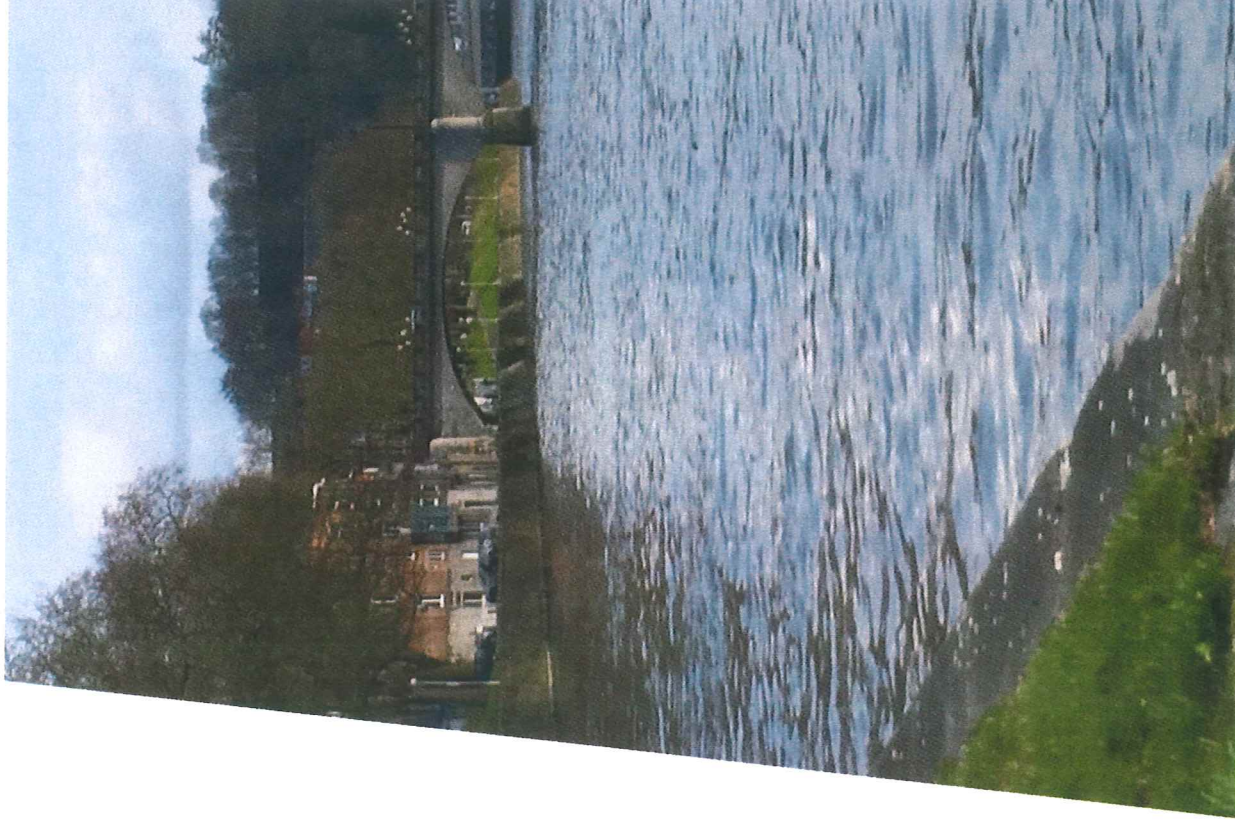


Solution 2 : Scinder en deux IC bout à bout (à Mons ou à Namur) + renforcer par un IR ou RER.

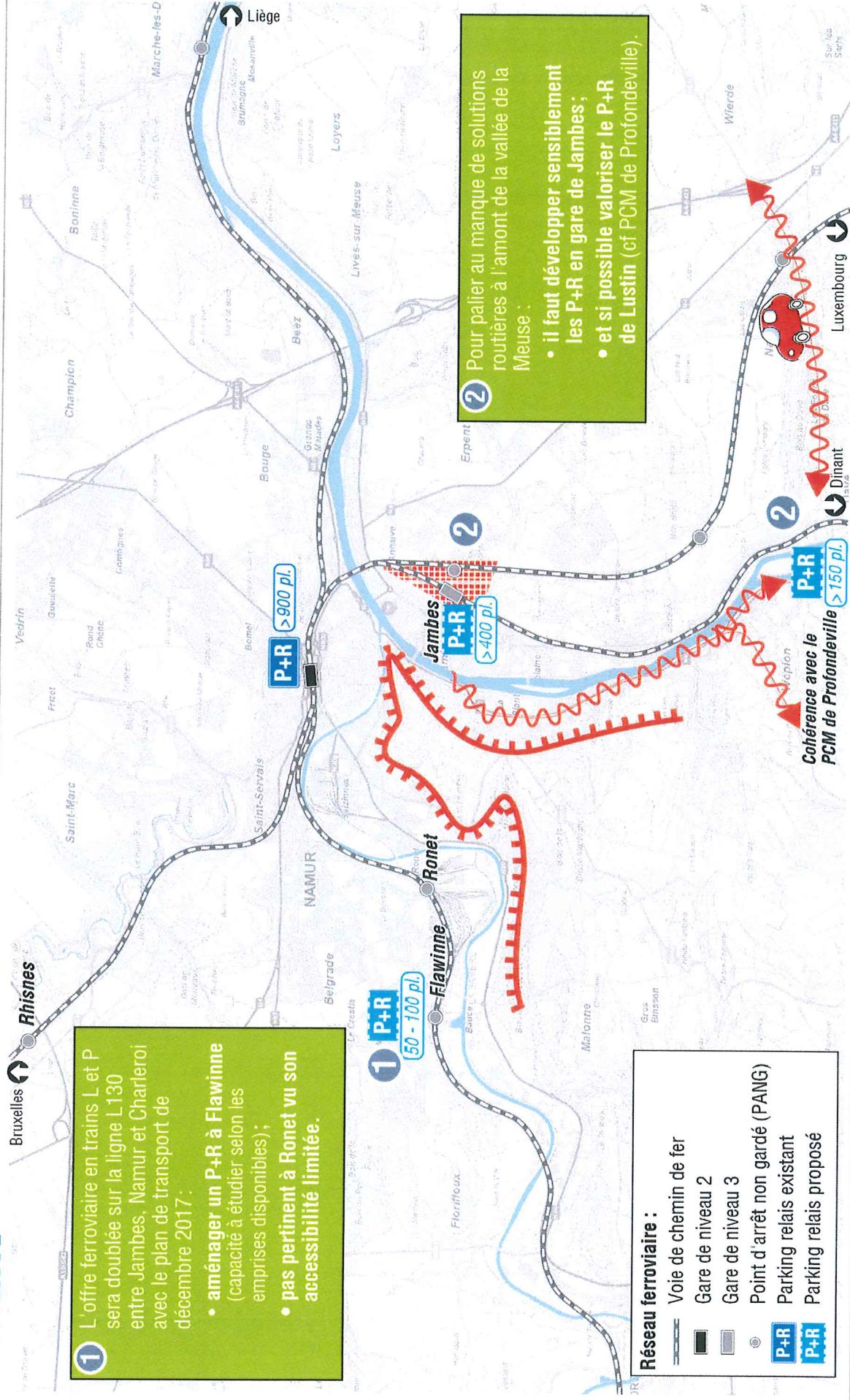


Enjeux ferroviaires

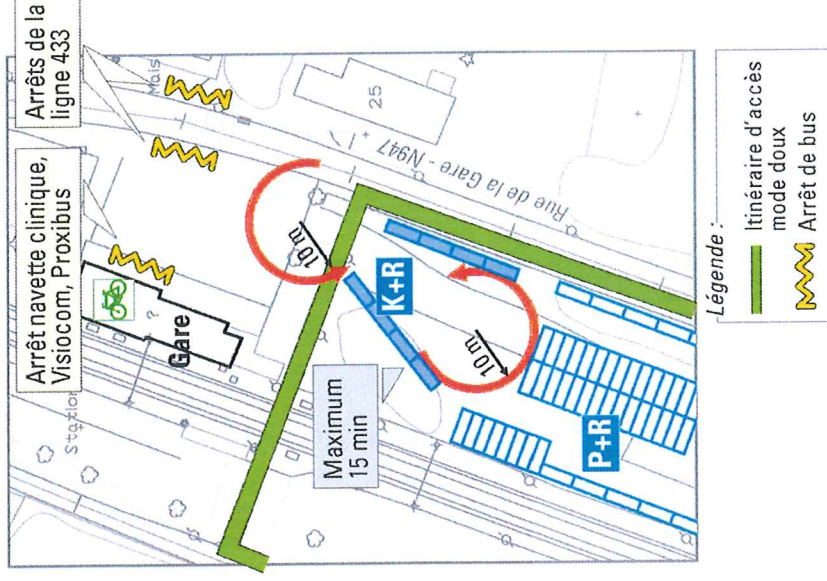
Mosans



Actions clés SNCB – ciblées sur les L130 Charleroi et L154 Dinant



■ PCM de Profondeville (2010) – proposition de P+R à Lustin



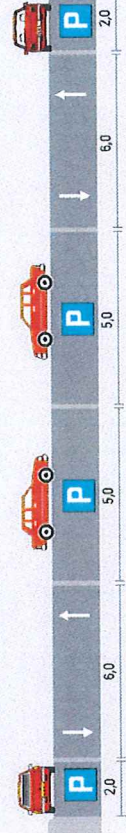
La gare et ses abords

- L'espace devant la gare est libéré pour aménager des arrêts de bus offrant des conditions d'attente plus confortables
- Le stationnement est reporté sur le parking réaménagé au Sud, qui propose plus de 120 places de P+R, plus 10 places réservées aux dépose-reprises
- Le bâtiment est utilisé pour aménager un parking vélo abrité

Les accès modes doux

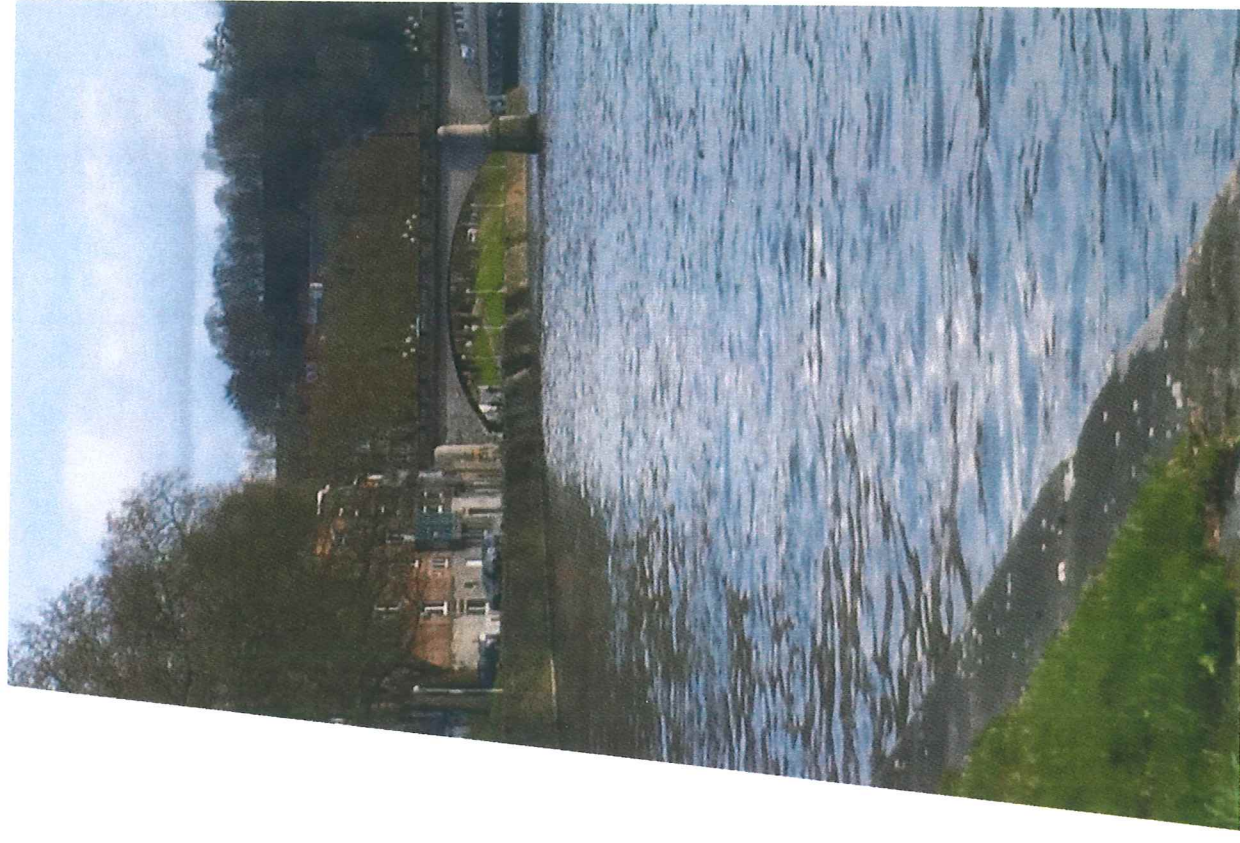
- Liaison entre le bas et la rue Falmagne et la Gare, qui demanderait des aménagements lourds pour offrir des itinéraires piétons et cyclistes sécurisés et confortables
→ voir annexe 3.7.5
- Depuis Profondeville et la rive gauche, accès par le chemin des Villas et le passage sous voies, à l'écart des flux automobiles trop importants

Profil d'aménagement du P+R :



Enjeux ferroviaires

Namurois



■ Une zone tarifaire intégrée avec les IEC, à l'instar d'AnGELIC à Liège

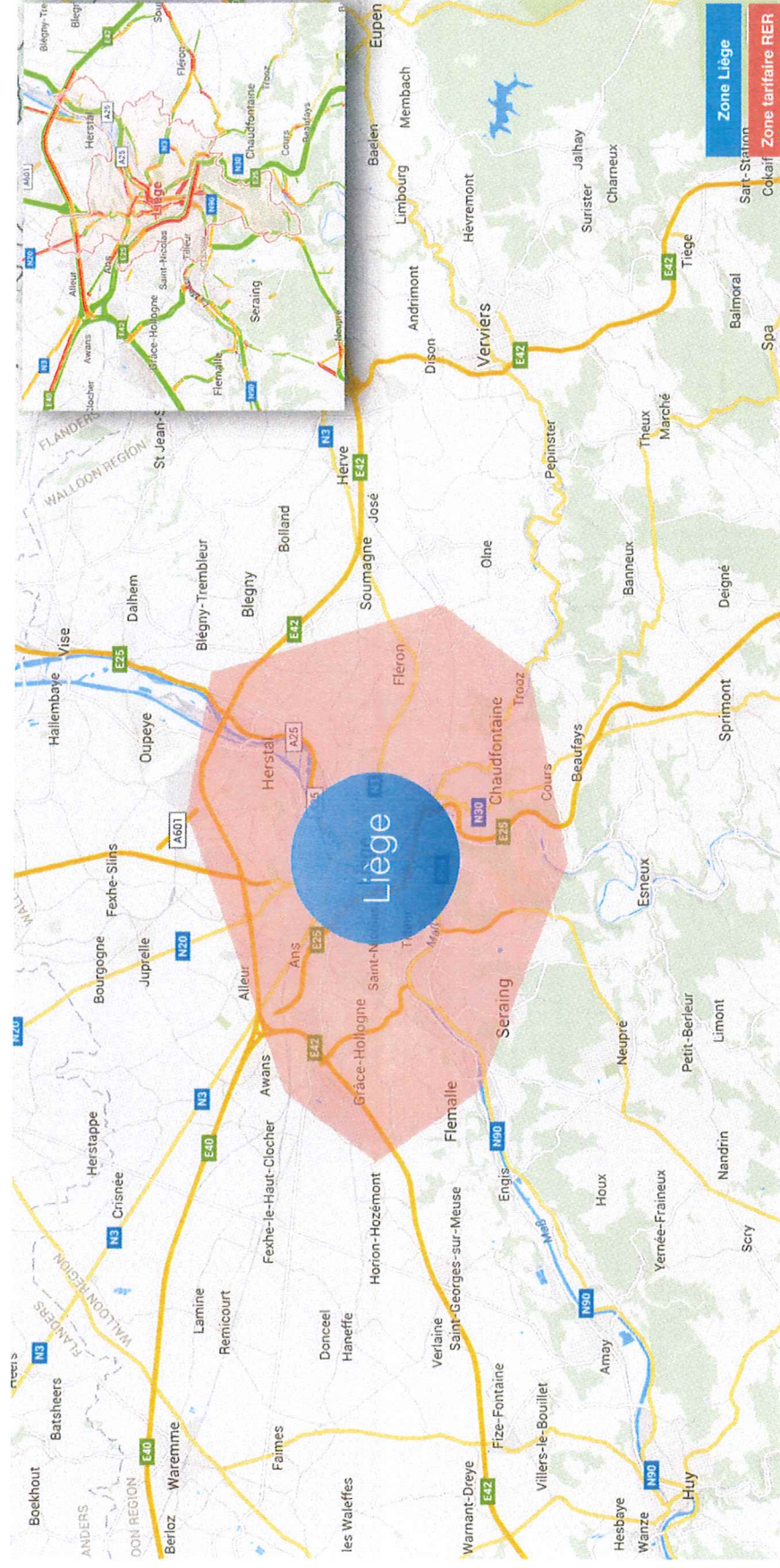
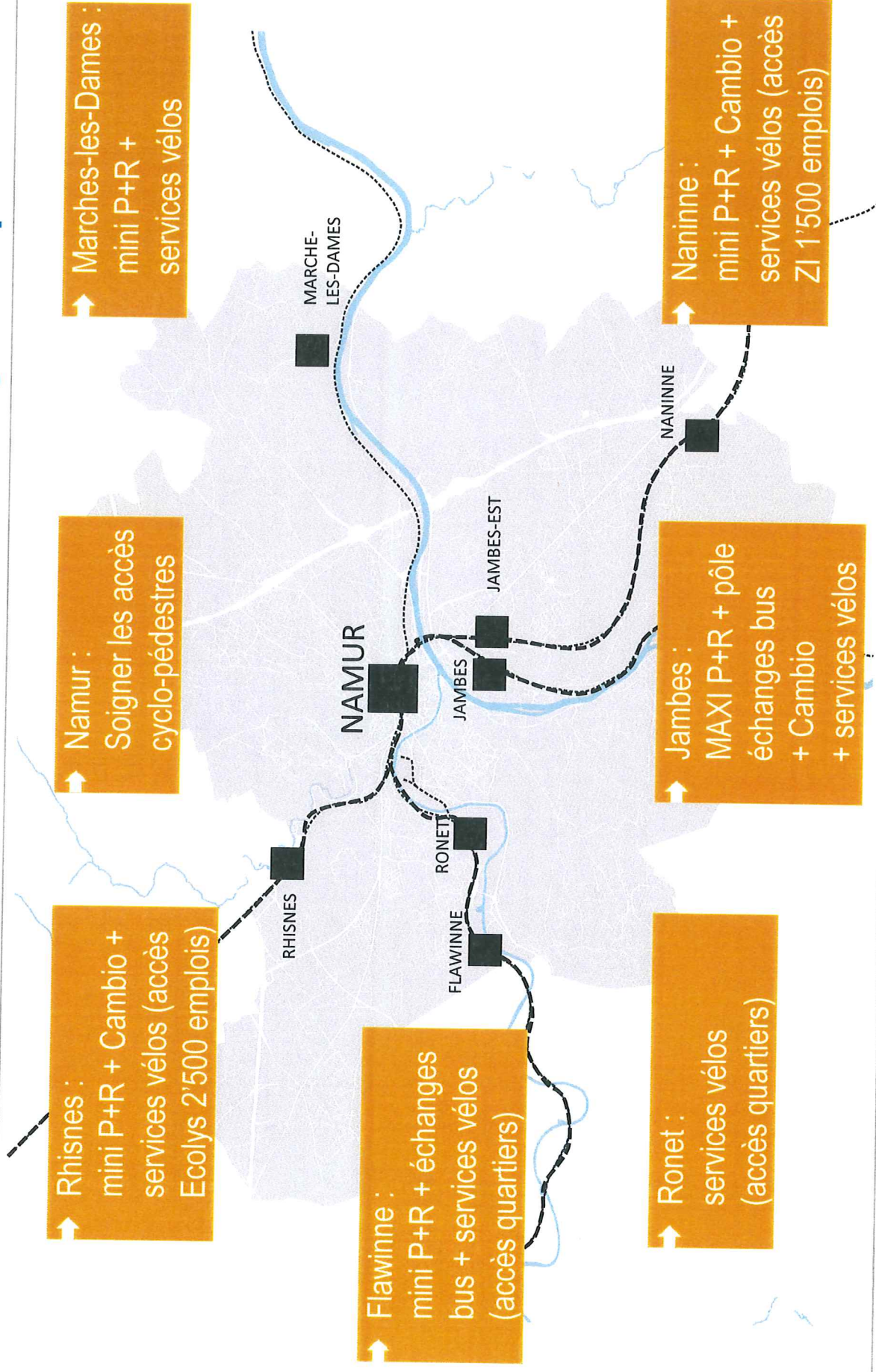
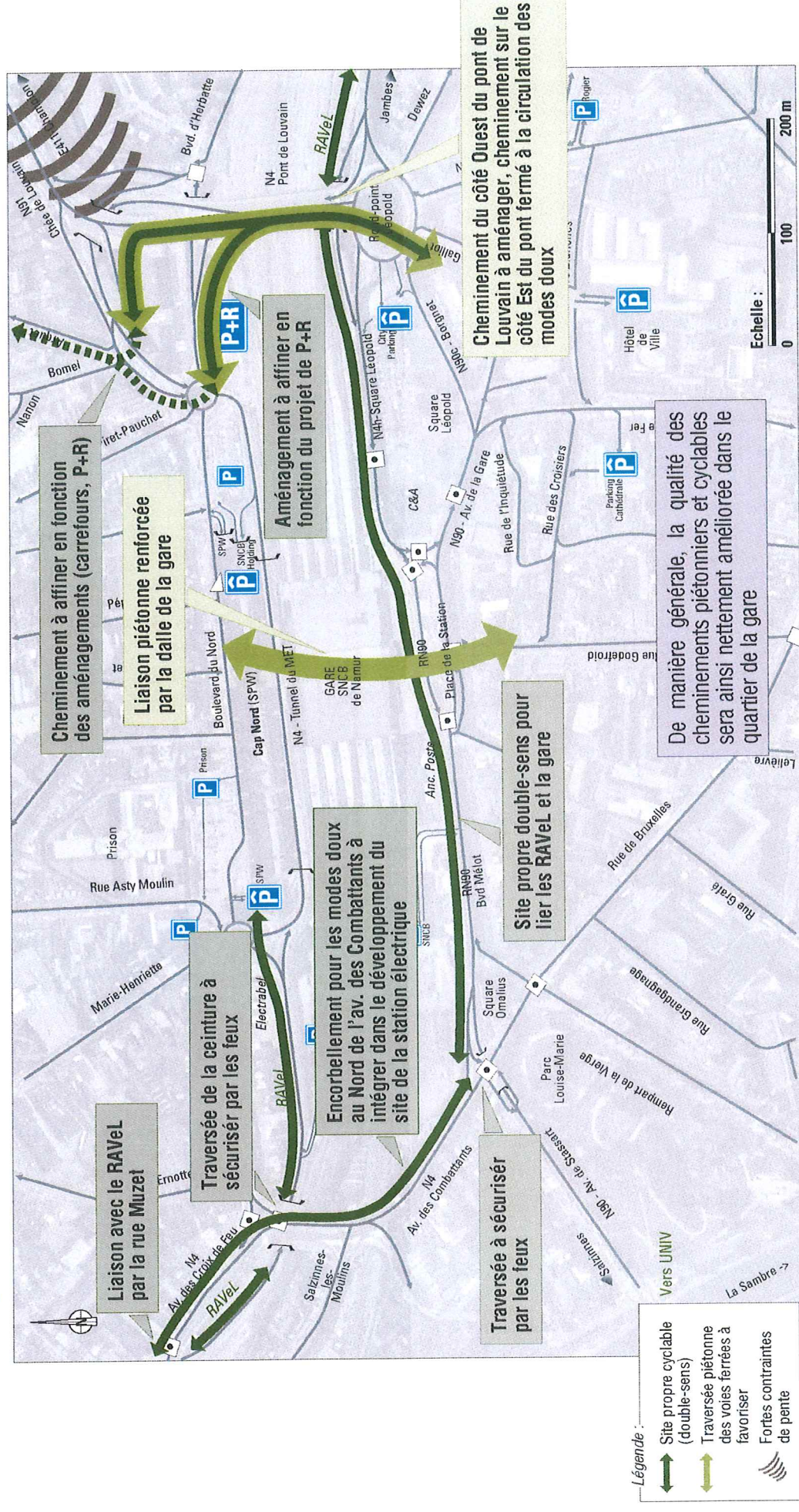


Figure 91 : Nouvelle zone à tarification unique

■ Le rail, un atout capital, à valoriser à chaque gare et point d'arrêt



■ Gare de Namur – soigner les traversées cyclo-pédestres (à minima)



■ Gare de Namur – renforcer I RES sensiblement les parkings vélos

- un lien cyclo-pédestre à travers la gare est souhaitable, à minima pour des personnes âgées ne souhaitant pas faire le détour par les ponts et traversant la gare en poussant leur vélo, en heure creuse ;
- en 2009, l'offre en parking vélos aux abords de la Gare SNCB était de 150 emplacements sécurisés => **à court terme prévoir environ 300 places de stationnement vélo ;**
- à moyen terme, 3 RAVeL seront continus jusqu'à la gare de Namur et une partie des aménagements prévus sur les liaisons Nord - Sud à travers les voies ferroviaires seront réalisés. **Une forte augmentation du nombre de cycliste est prévue ;**
- en se basant sur le manuel de la Confédération suisse sur le stationnement des vélos, qui permet de baser le dimensionnement du nombre de places nécessaires d'après la fréquentation des trains : 5 à 8 % des usagers des trains se déplaceront depuis ou vers la gare à vélo. => **Viser 900 à 1'100 places pour les deux-roues légers.**

■ PCM de Namur rive droite (2010) – Extension du P+R de Jambes

Mesures d'accompagnement des propositions de l'hypercentre :

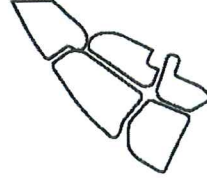
Pour rappel,
reports d'usagers
de moyenne et
longue durée :



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 :

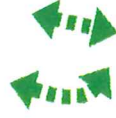
P+Bus

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

pour :

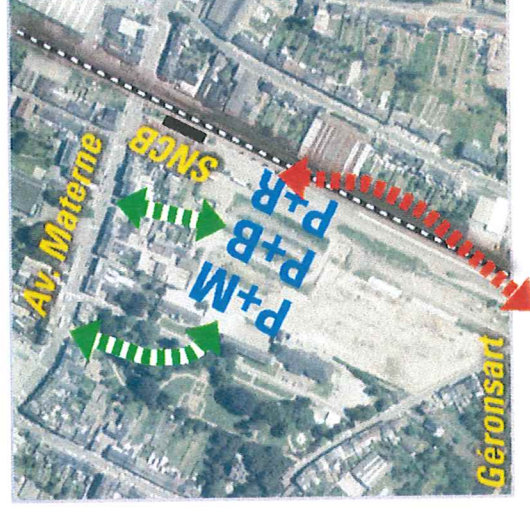
P+Marche

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

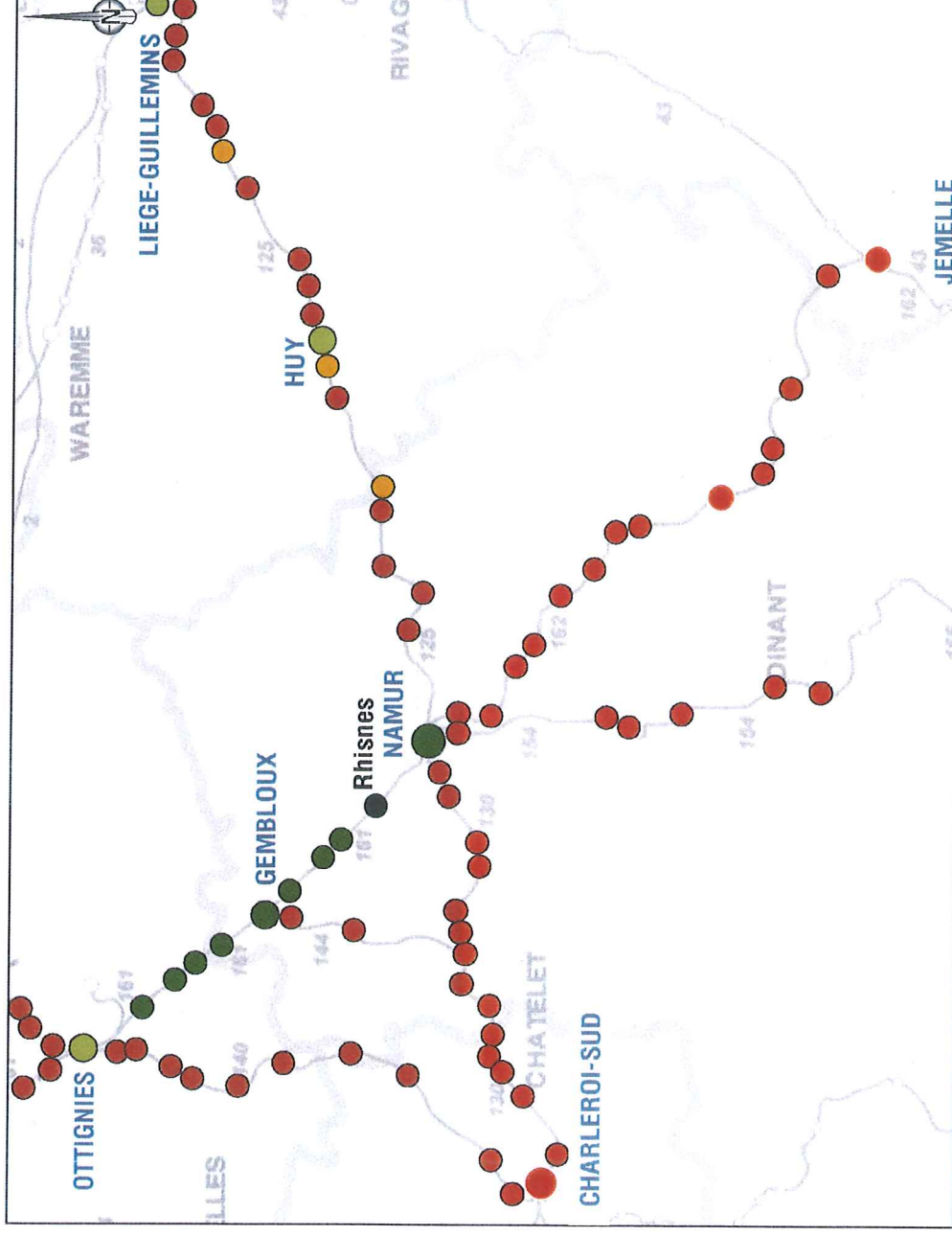


liaisons piétonnes à créer

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



■ Rhisnes – Ecolys : potentiel de rabattement cyclable (BEP – 2011)



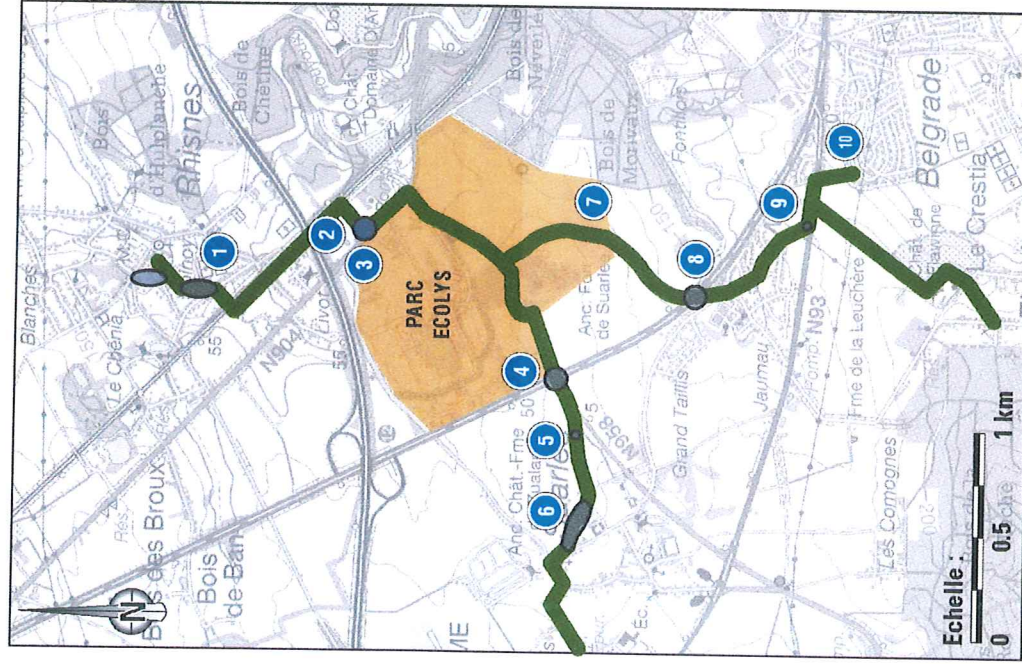
- Gares de la ligne 162 entre Ottignies et Namur (compris)
 - ➔ relation directe (1 à 2 trains/heure)
- Temps de correspondance réduits
Ottignies-> Gembloix -> Rhisnes
5 minutes à l'aller
9 minutes au retour
- Liège / Huy -> Namur -> Rhisnes
~10 minutes
- Temps de correspondance acceptables
(compris entre 10 et 20 minutes)
- Temps de correspondance inacceptables
(trop importants ou trop variables)

SEUL UN NOMBRE REDUIT DE GARES PRESENTE UN INTERET POUR DEVELOPPER UNE COMBINAISON VELO + TRAIN

Action à mener :
FOLDER D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION A DISPOSITION DES TRAVAILLEURS :

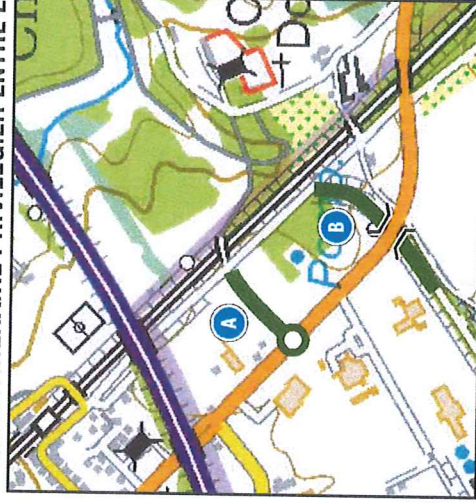
- réalisation : BEP.
- diffusion : Entreprises.

Rhines – Ecolys : potentiel de rabattement cyclable – itinéraires locaux



	Coûts estimés TVAC
1 sentier à ouvrir aux cyclistes	500
2 asphalte à renouveler	10'000
3 traversée de la N904 à sécuriser	20'000
4 mise en conformité des pistes cyclables	12'000
5 améliorations ponctuelles de l'empierrement du chemin	3'000
6 rue à mettre en sens unique limité (signalisation à adapter)	1'500
7 dalle mono-ou-bi-bande en béton à réaliser	110'000
8 sécurisation de la traversée de la N4	28'000
9 bordure à abaisser, rampe à aménager	4'500
10 rampe et chemin cyclo-pédestre à aménager (liaison cité-N93)	45'000

QUEL ITINÉRAIRE PRIVILEGIER ENTRE LA GARE DE RHINES ET LE PARC ECOLYS ?



A Via la Drève

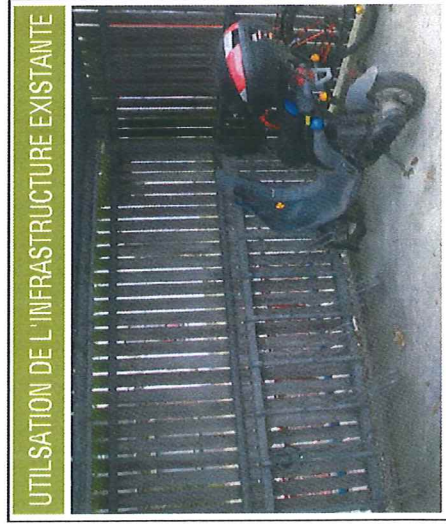
- + profil en long relativement plat
- + coût modéré
- traversée de la N904 de plain-pied
- statut du chemin (à éclaircir)

➡ A PRIVILEGIER A COURT TERME

B Via l'ancien raccordement SNCB

- + traversée de la N904 dénivelée, plus sécurisante
- importants travaux de déblais-remblais (coût plus important)

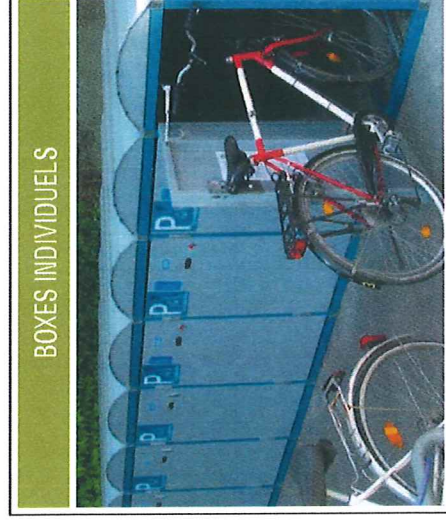
Rhines – Ecolys : potentiel de rabattement cyclable : parkings vélos



- 0 €/vélo
- offre insuffisante par rapport au potentiel
- risque de vol, ou de vandalisme de nuit



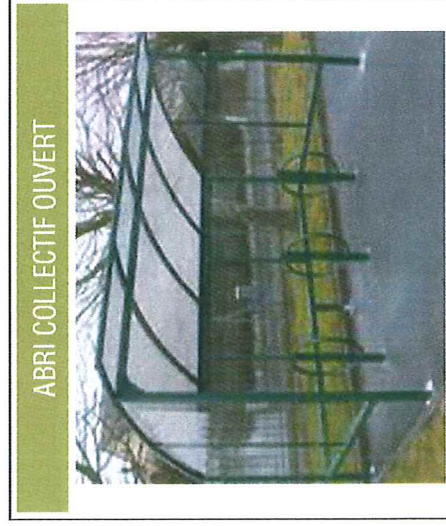
NON RECOMMANDE



- ~ 60'000 €/20 vélos
- vélo en sécurité la nuit
- encombrement important, par rapport au peu de place disponible sur le site
- différence de coût importante selon le modèle choisi



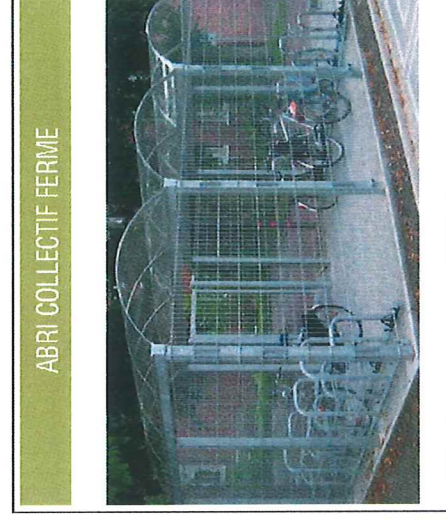
NON RECOMMANDE



- ~ 12'000 €/20 vélos
- risque de vol, ou de vandalisme de nuit



DECONSEILLE



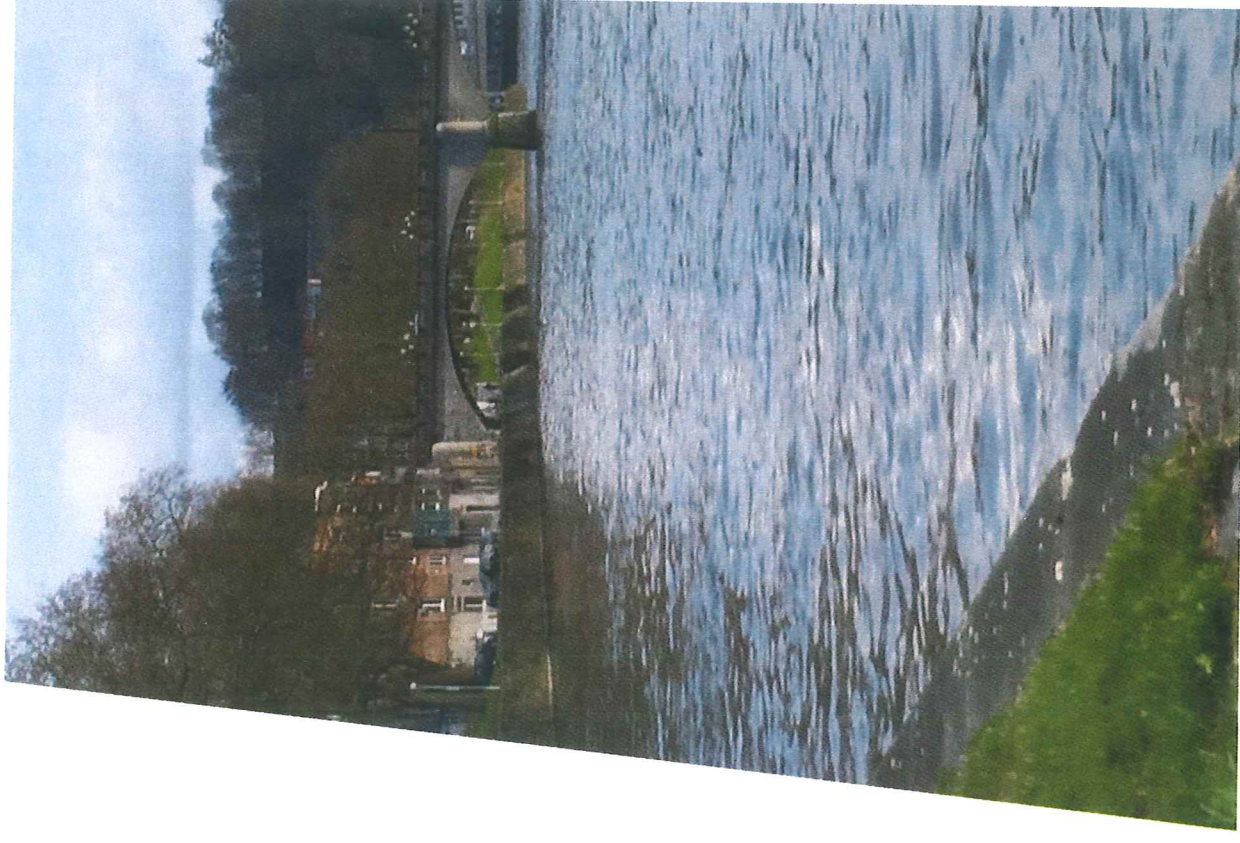
- ~ 15'000 €/20 vélos (avec carte magnétique)
- vélo en sécurité la nuit
- complémentarité entre les différents types de navetteurs



RECOMMANDE

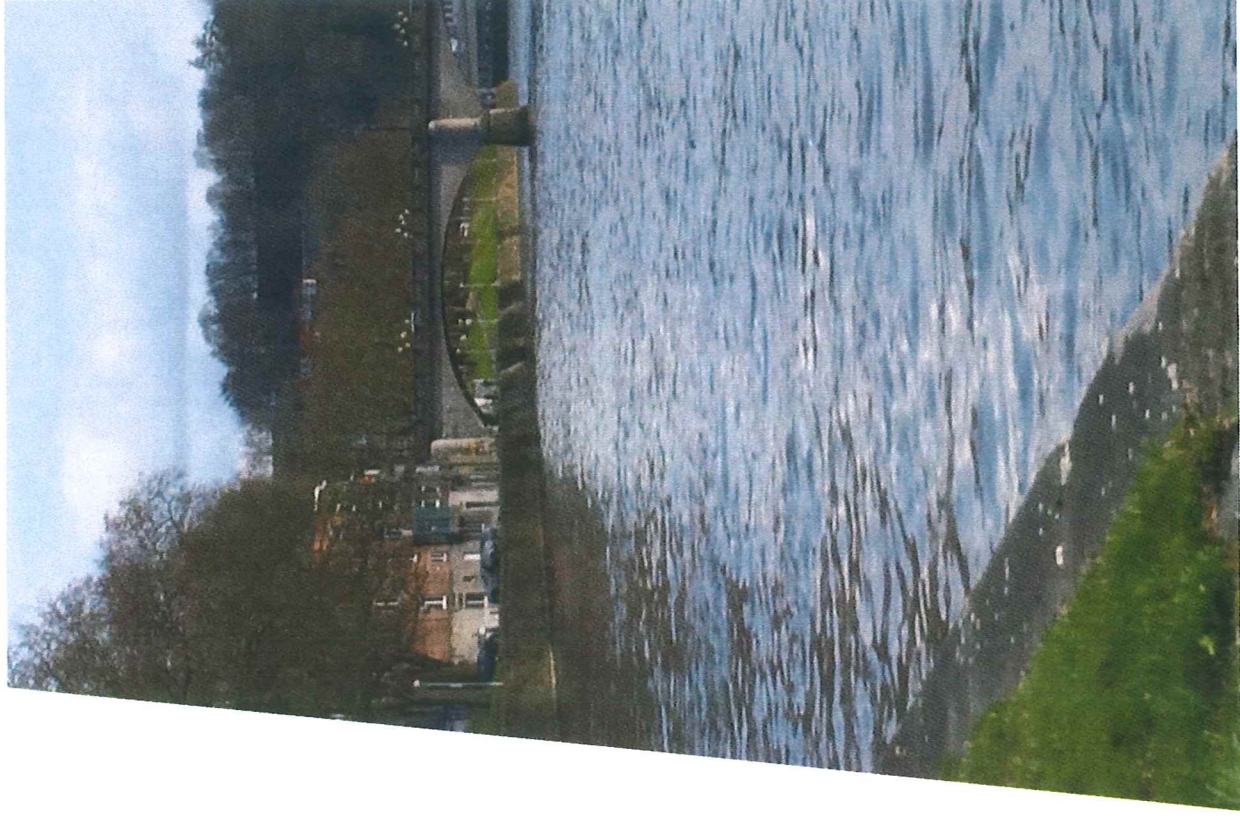
Prix TVA comprise (à affiner en fonction du matériel choisi)

Enjeux bus

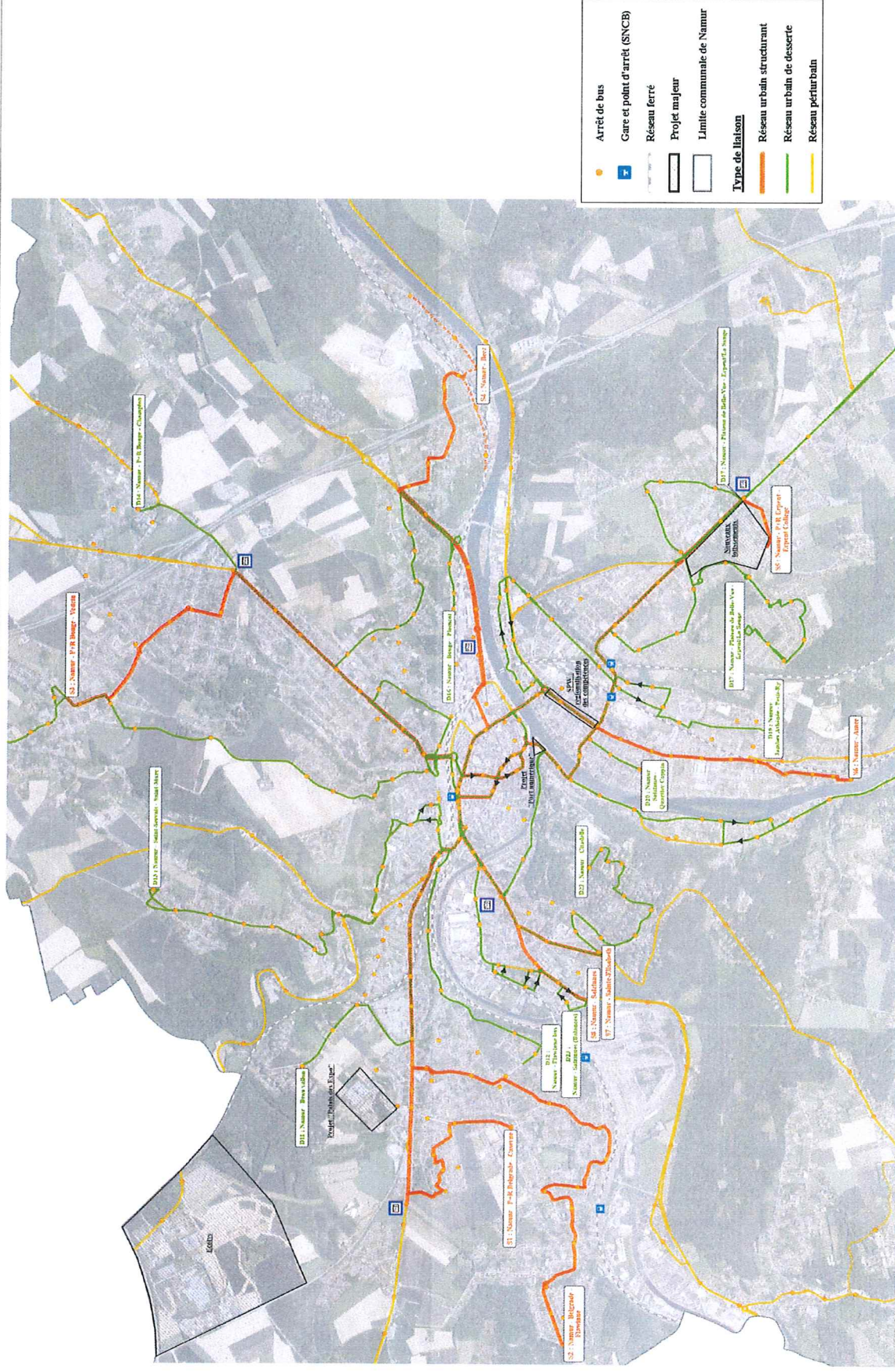


Enjeux bus

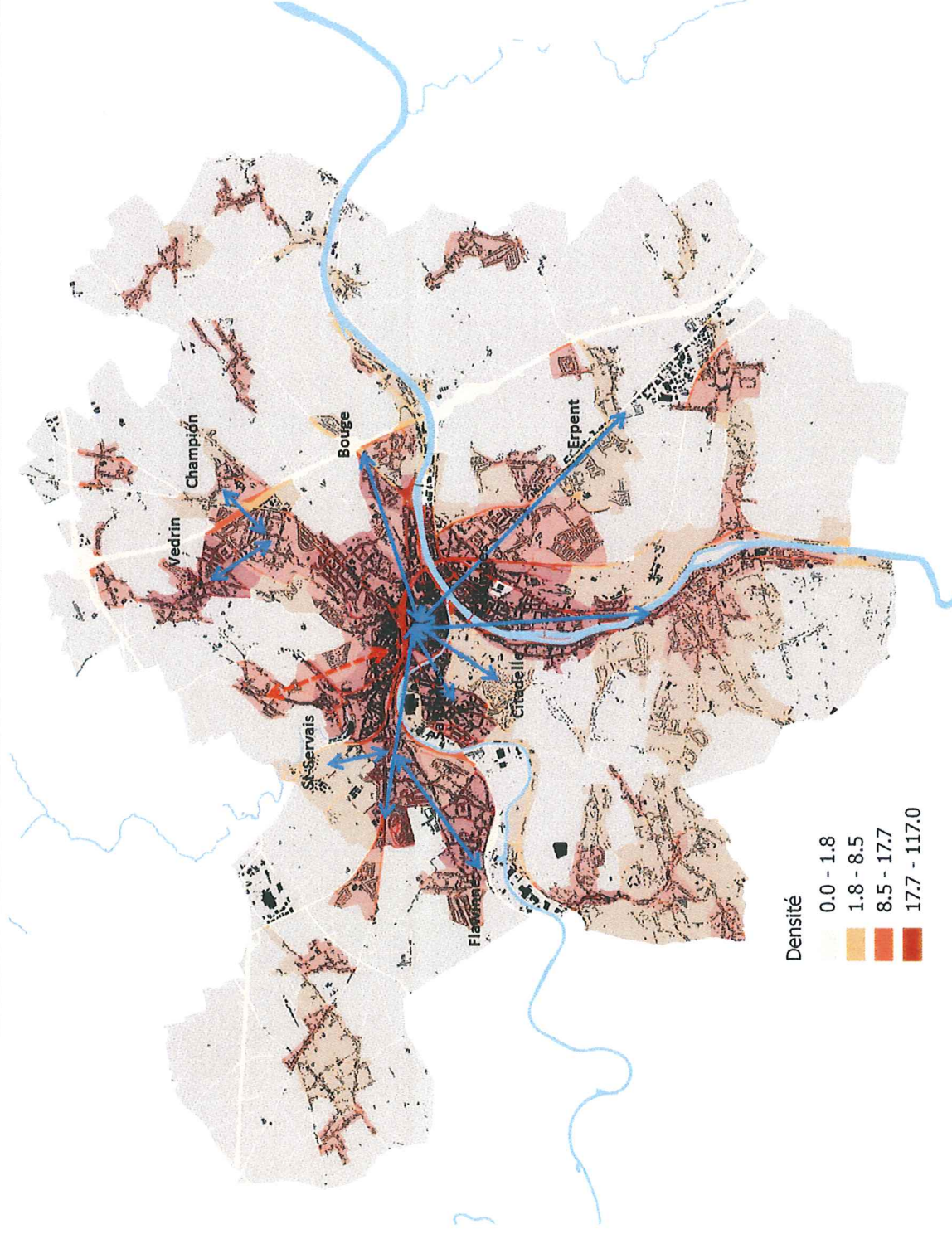
Nam'in Move phase 2



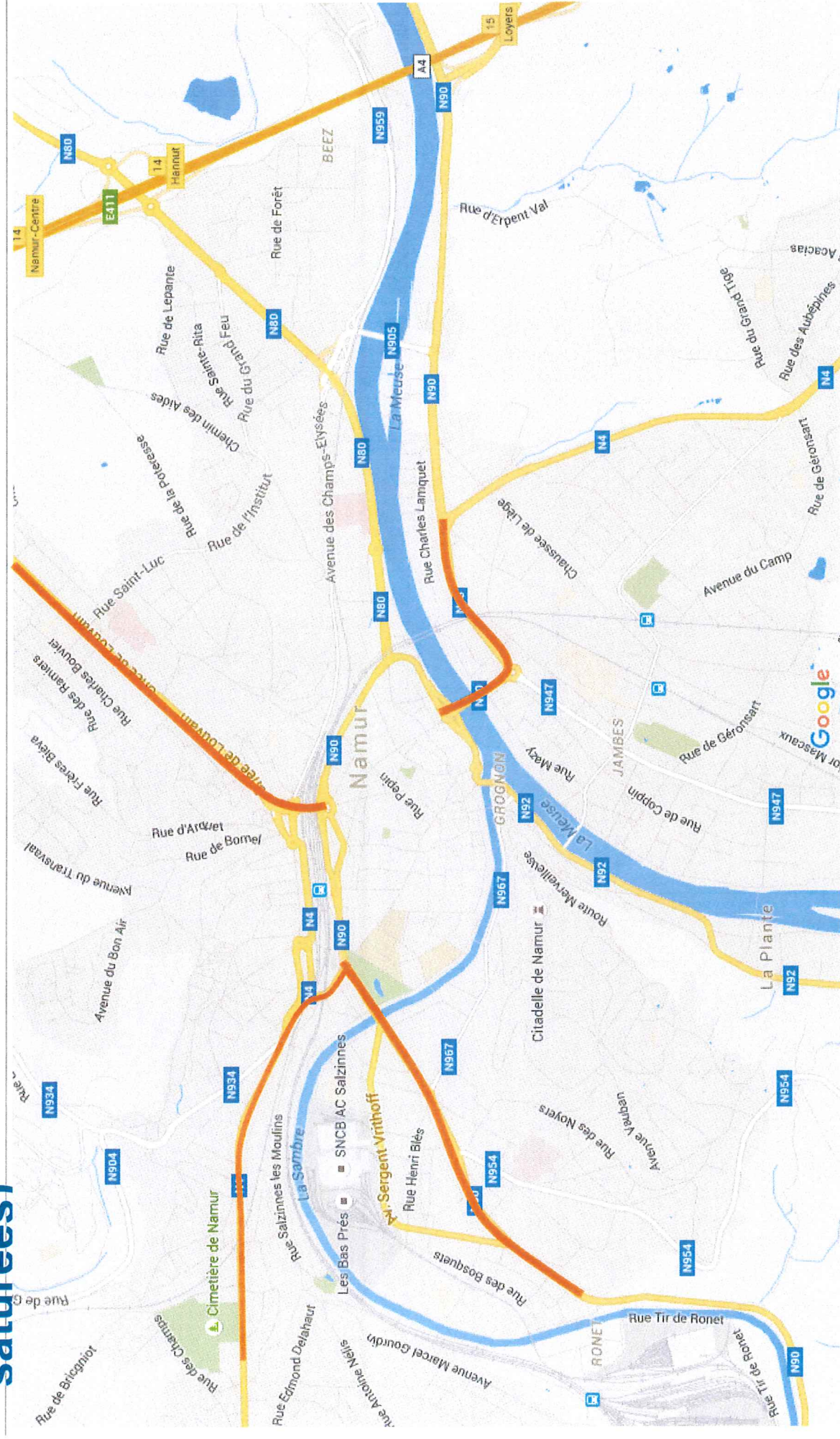
■ Réseau de transport public structurant IEC (Nam'in Move 2016)



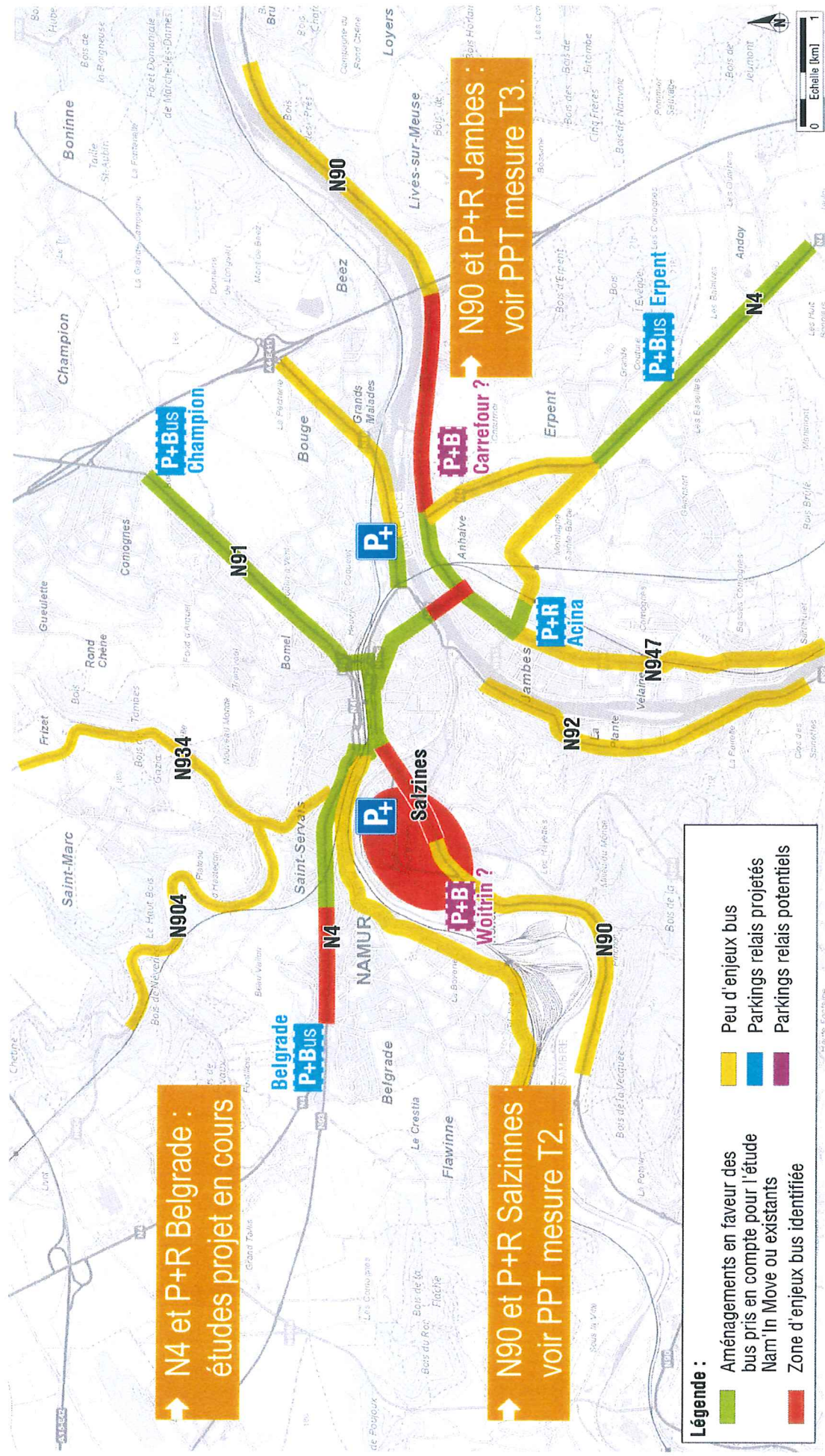
■ Nam'in Move : une bonne réponse à la densité actuelle et future



■ Axes à enjeux bus urbains à court terme (sur des voiries saturées)



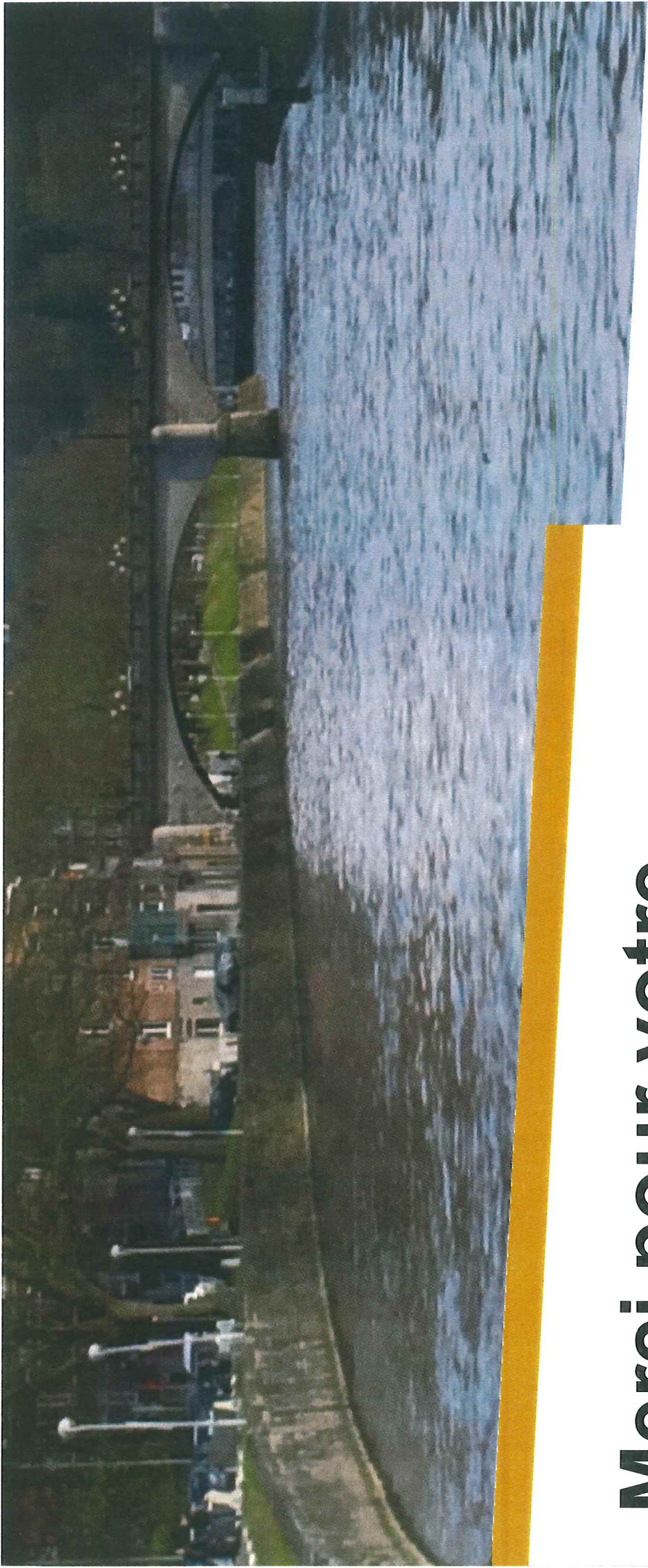
Nam'in Move perspectives d'évolutions



Enjeux bus

Bus + vélo – voir PPT i1





Merci pour votre

attention

Transitec Ingenieurs-Conseils

3, boulevard Frère Orban

B-5000 Namur

Tél.: 0032 (0) 81 22 45 66

www.transitec.net

Pierre Tacheron