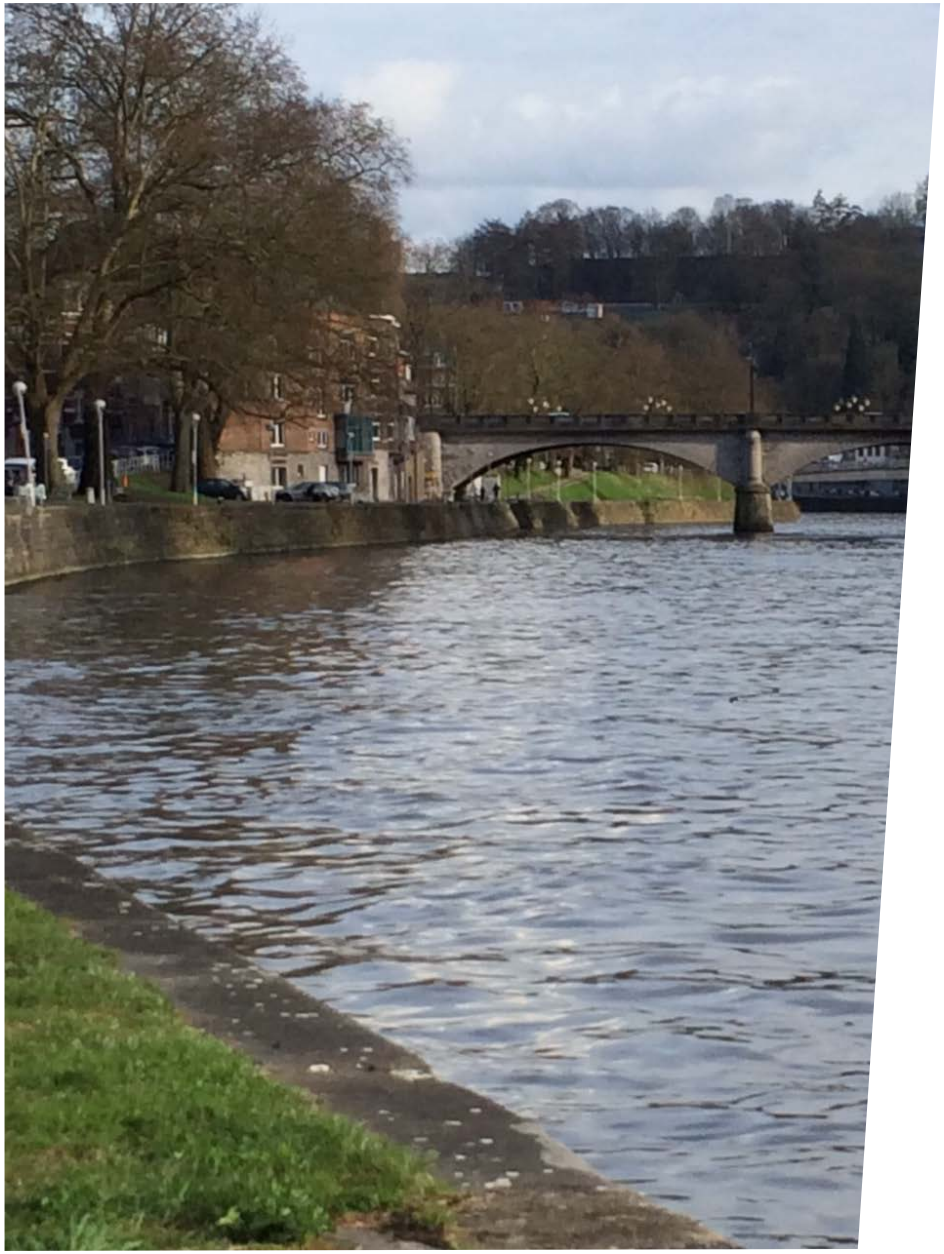
# Namur – Actualisation du PCM

## Mesure T2 – Salzinnes : synthèse

Wallonie | SPW Service public de Wallonie | Namur Capitale de la Wallonie – Ville de Namur

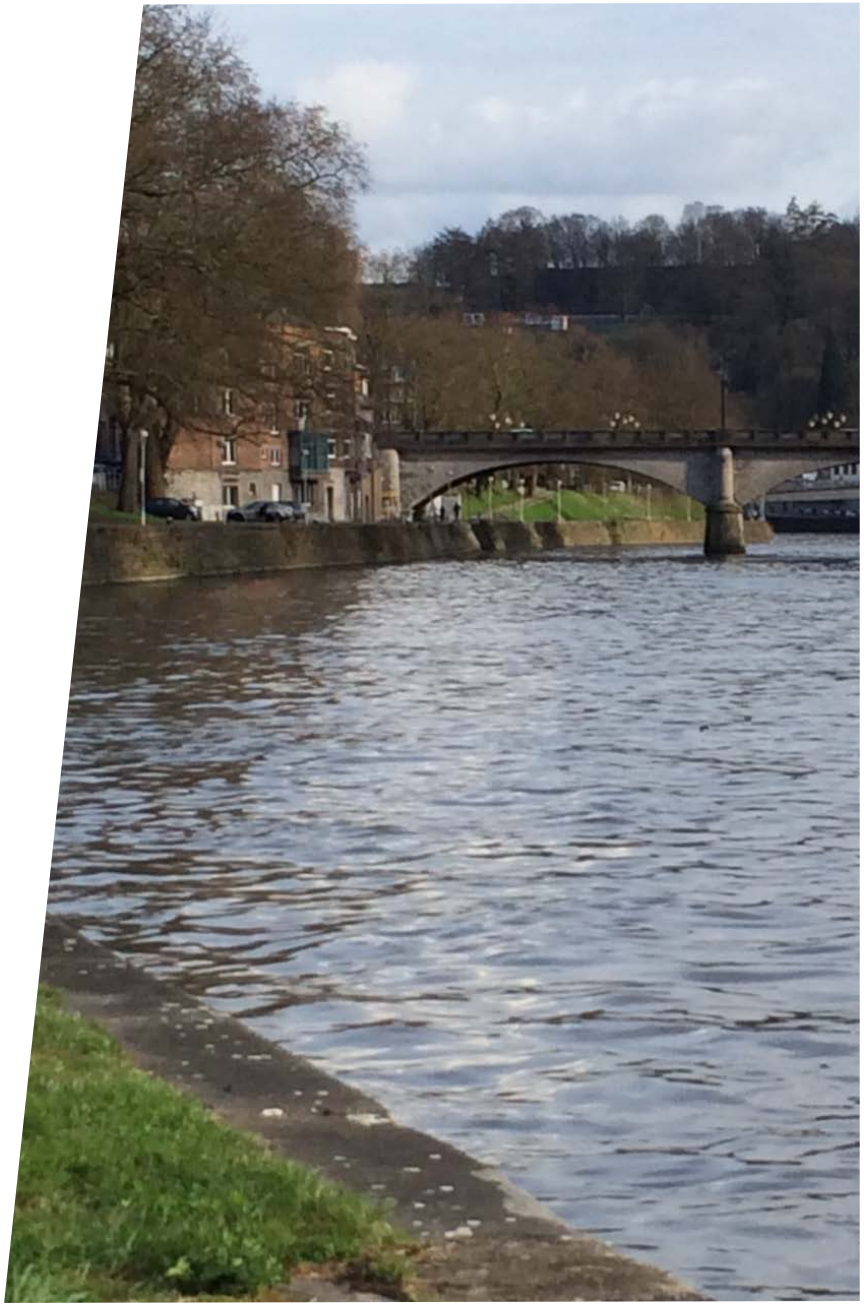
espaces mobilités | ICEDD asbl

# Sommaire

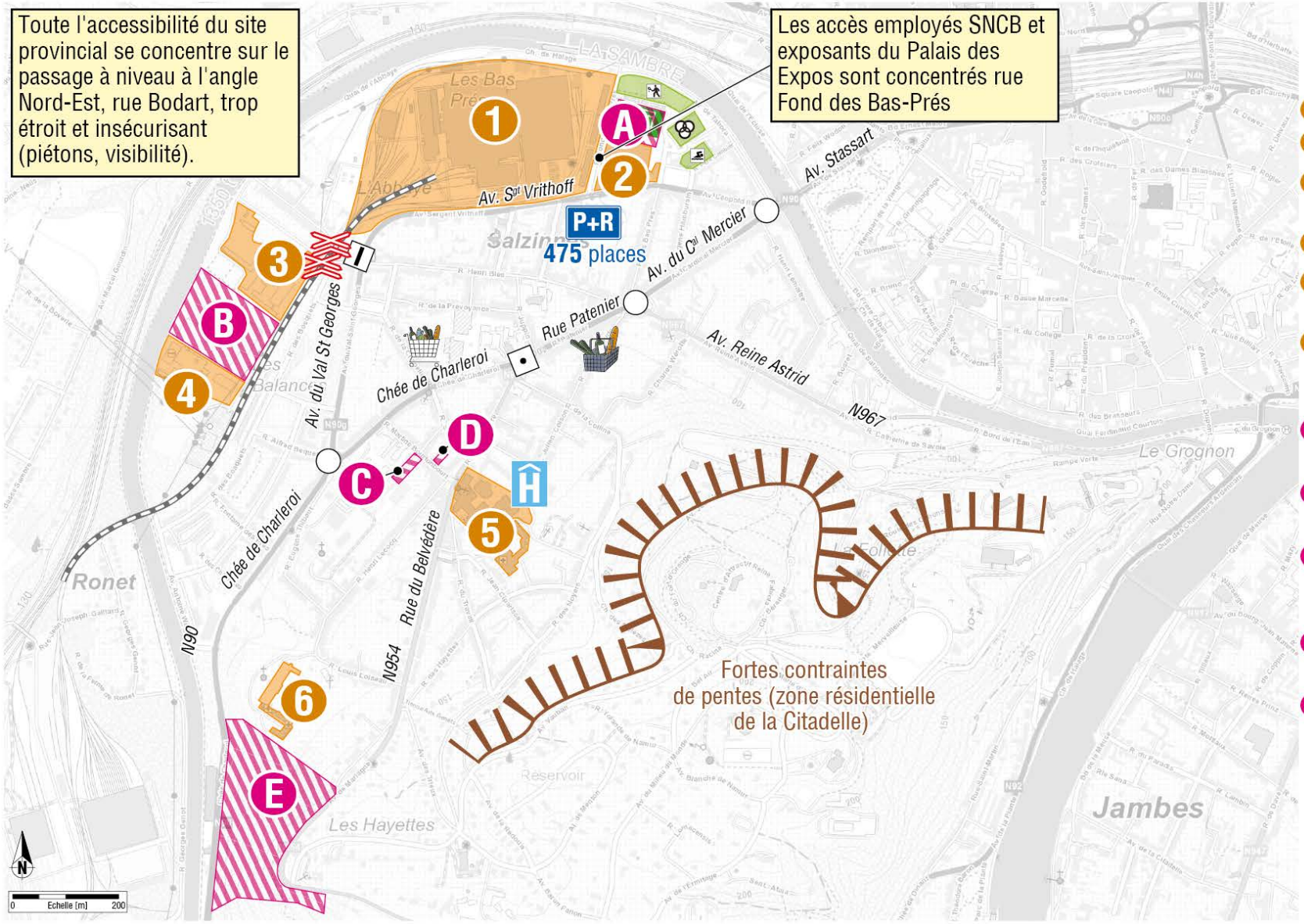



- Contexte et enjeux
- Analyse des incidences des projets
  - 1 – Palais des Expositions (BEP)
  - 2 – Maison de l'Administration Provinciale - MAP
  - 3 – Clinique Sainte-Elisabeth
- Principes d'accès à Salzinnes
  - Pas de nouveau pont sur la Sambre
  - Valorisation des alternatives existantes
  - Optimisation des infrastructures existantes
  - Plan de circulation volontariste
  - Place Falmagne – avenue Mercier
- Mesures d'accompagnement proposées
  - Potentiel d'accès cyclables
  - Parking d'échanges en entrée sud-ouest
  - Politique de stationnement volontariste

# Contexte et enjeux



# Salzinnes – contexte et enjeux spécifiques




**Près de 8'900 habitants**

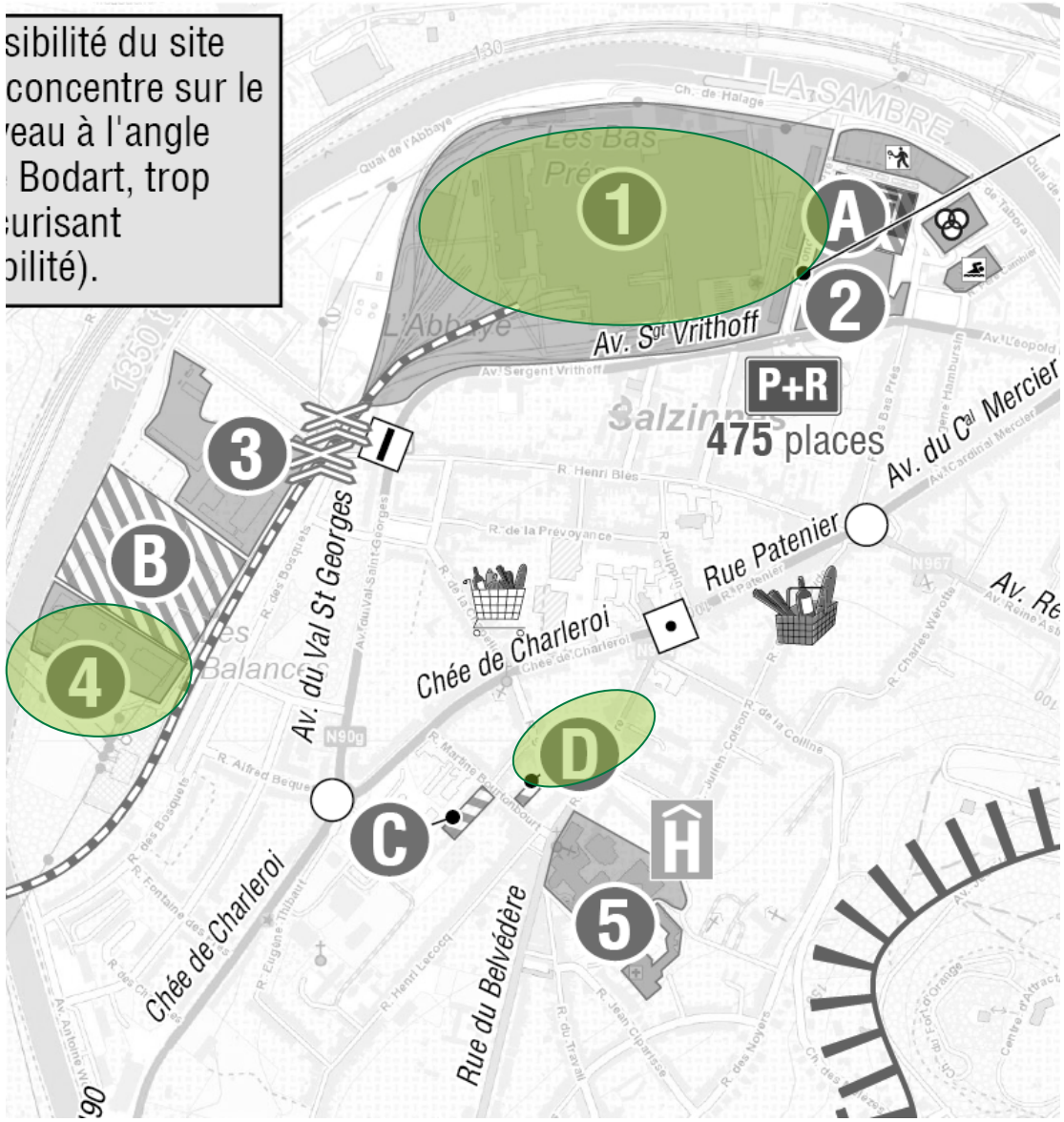
**Six pôles générateurs forts :**

1. Ateliers SNCB (~ 650 emplois)
2. BEP – Namur expo
3. Haute Ecole de la Province de Namur
4. Institut Saint-Aubain (fermé)
5. Clinique et maternité Sainte-Elisabeth Namur (CMSEN)
6. Haute Ecole Henallux

**Cinq projets potentiels :**

- **A** Extension du Palais des Expositions (BEP)
- **B** Maison administrative provinciale – MAP – 2020
- **C** Aménagement d'un parking de 300 places pour la clinique (CMSEN)
- **D** Extension du centre de dermatologie ((CMSEN)
- **E** Aménagement envisageable d'un parking pour les employés de la clinique (CMSEN)

# Salzinnes – pôles existants et projets non déterminants




## 1 SNCB site des Bas Prés :

- 4 à 5 trains par jour, pas un enjeux de capacité, mais bien de sécurité au passage à niveau (pas / peu respecté) ;
- quelques poids-lourds par jour, également non déterminants pour la capacité, mais contraignants en termes d'emprises et de giration ;
- projet de concentration des heures d'arrivées des employés.

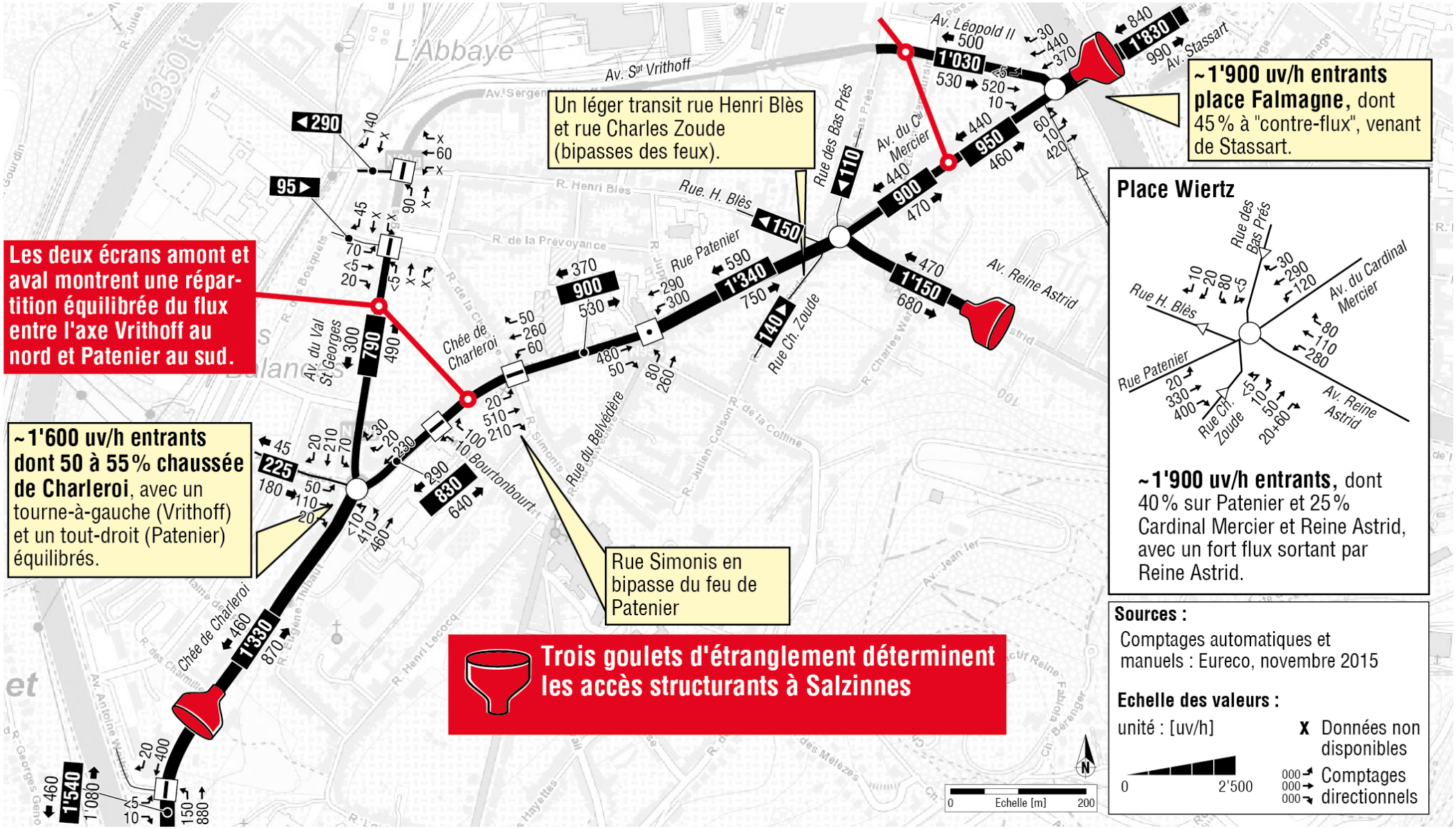
➡ à planifier par la SNCB hors heures de pointe (entrée < 7h45)

## 4 Institut Saint-Aubain : fermé ou déplacé.

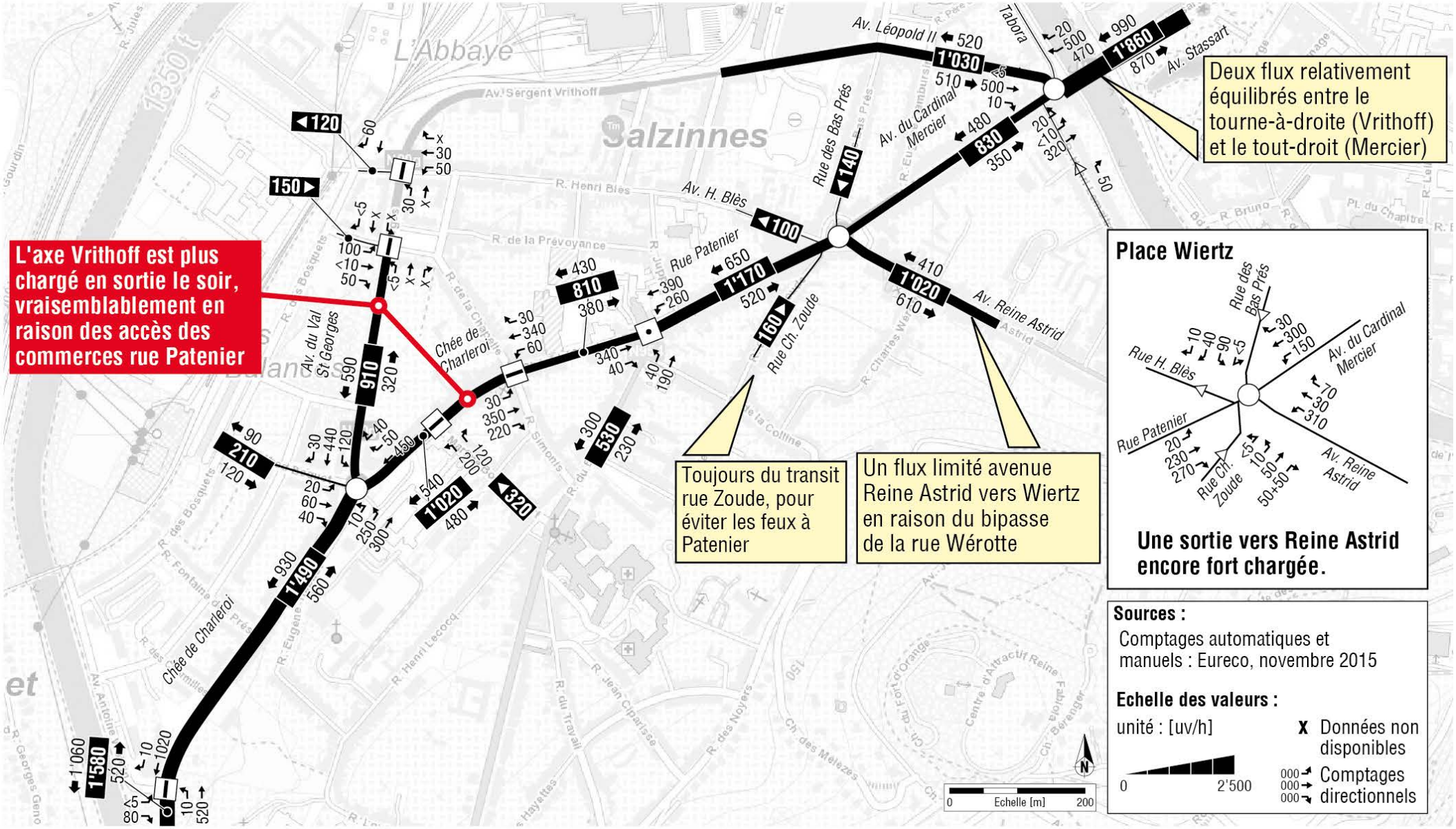
## D Extension dermatologie CMSEN : négligeable en termes de flux.

➡ assurer le stationnement des employés dans le futur P Bourtonbourt ;
➡ zone bleue pour assurer le stationnement des patients.

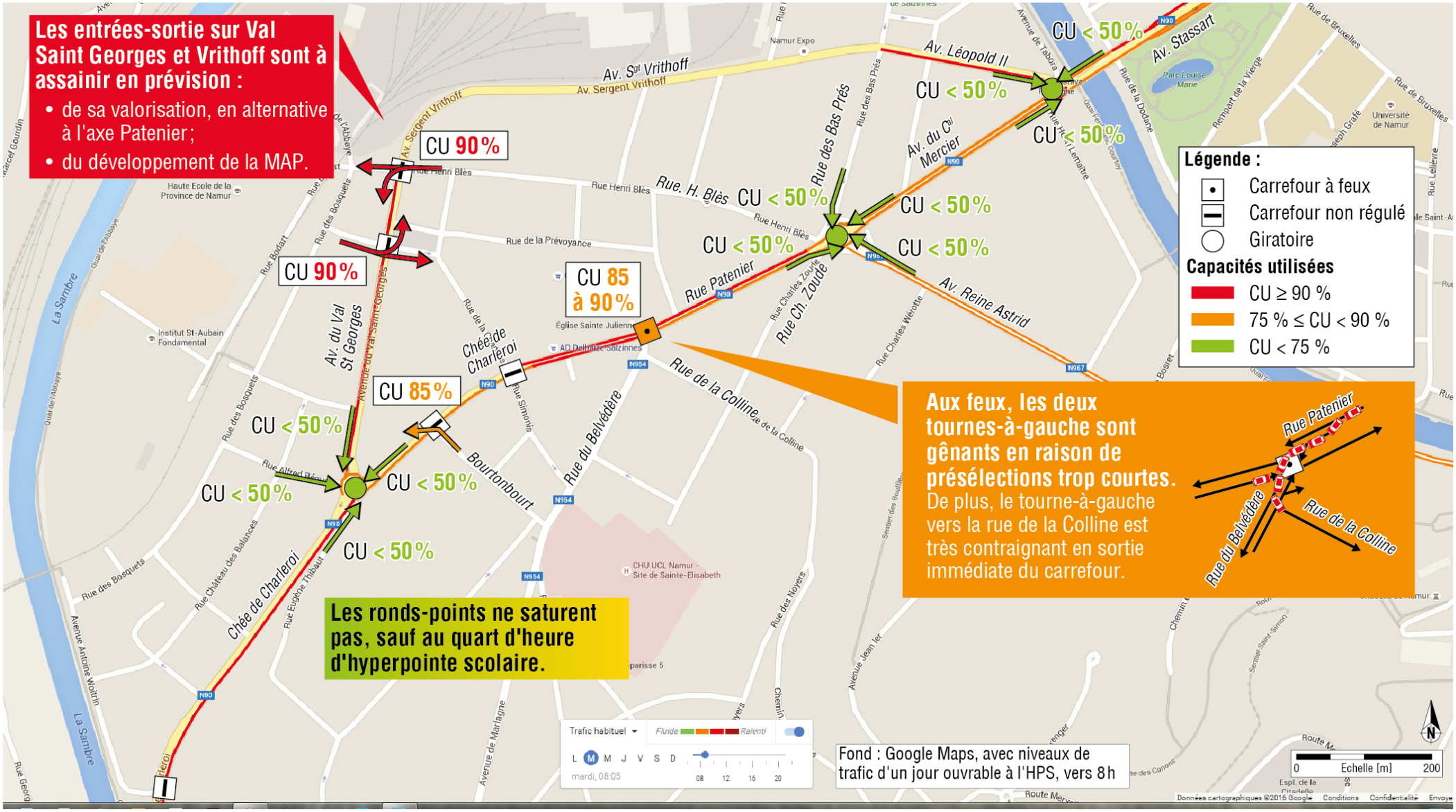
# Charges de trafic sur Salzinnes (7h30-8h30– novembre 2015)



# Charges de trafic sur Salzinnes (16h30-17h30 – novembre 2015)



# Capacité utilisée des voiries à l'heure de pointe du matin – 7h30-8h30

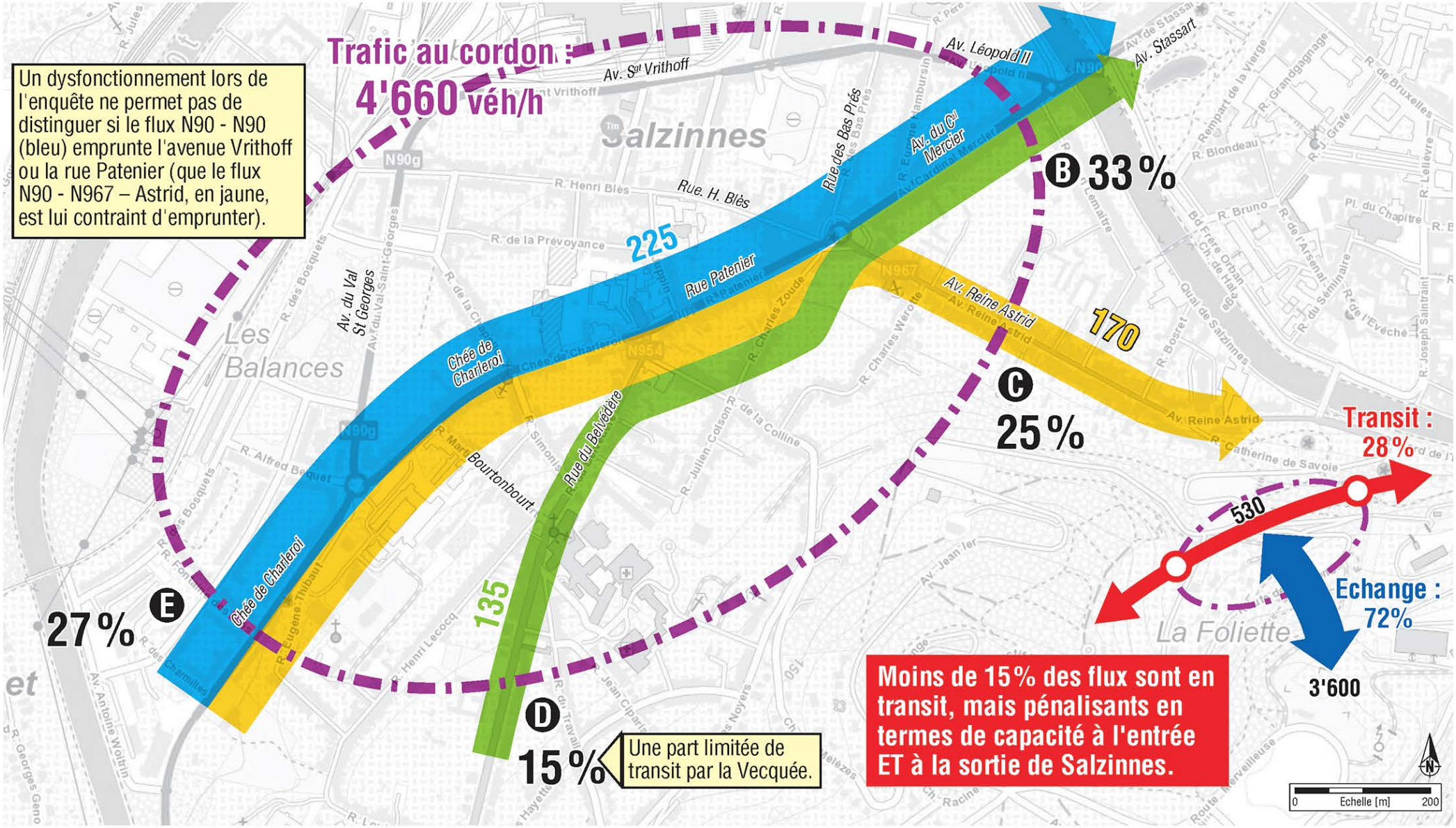



*Fond : Google Maps, avec niveaux de trafic d'un jour à l'heure de pointe du matin, ~ 8h*

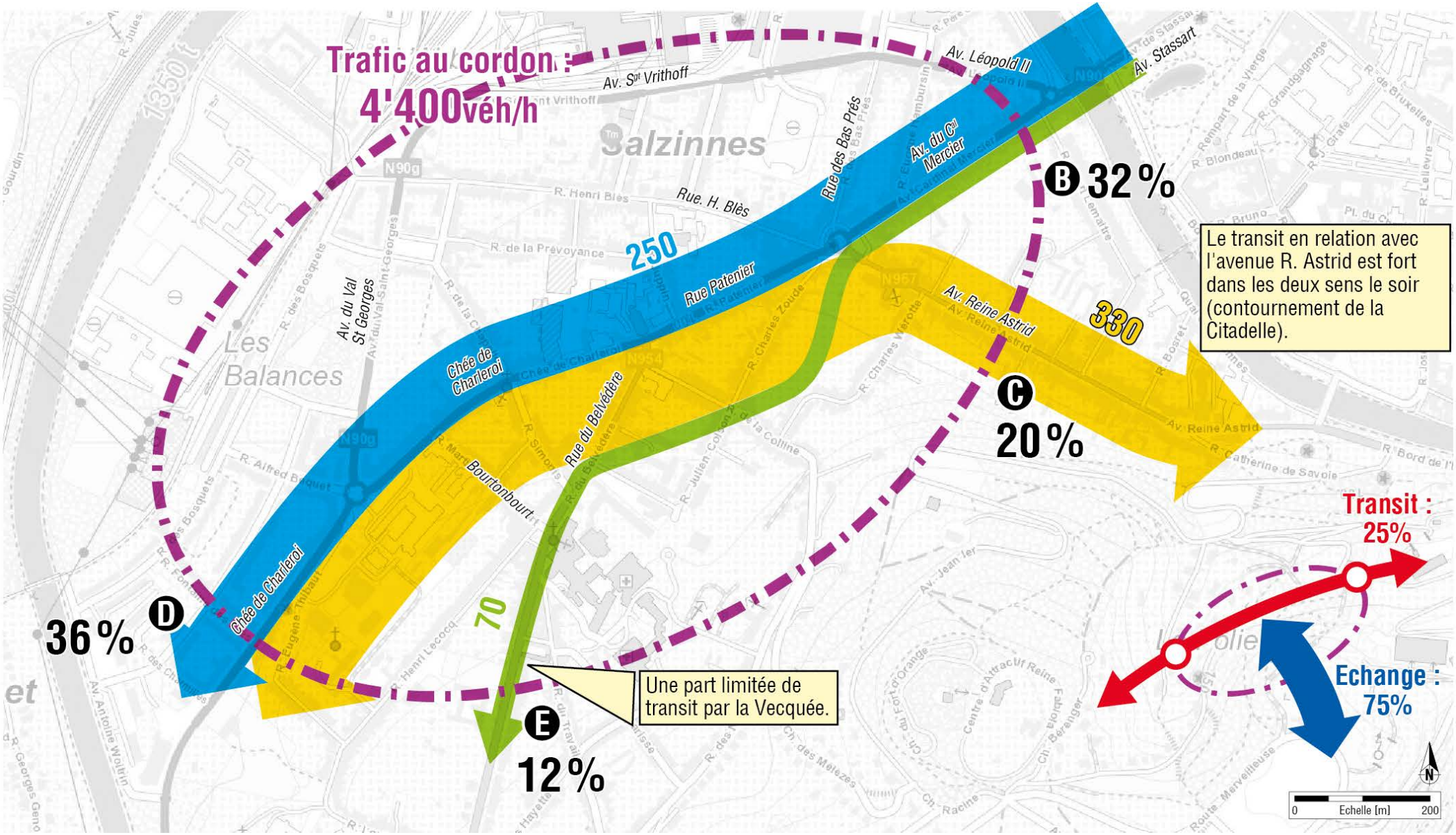
# Capacité utilisée des voiries à l'heure de pointe du soir – 16h30-17h30

*Source : Google Maps, Mardi, 8h*

# Structure du trafic et principaux itinéraires de transit à l'HPM

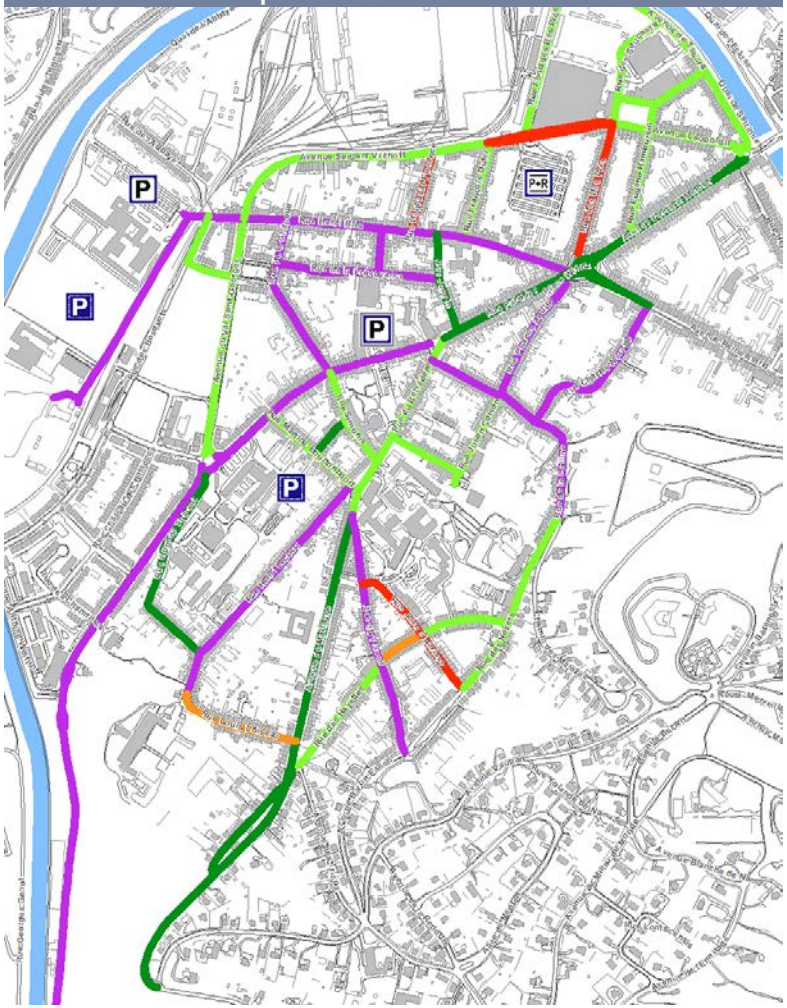


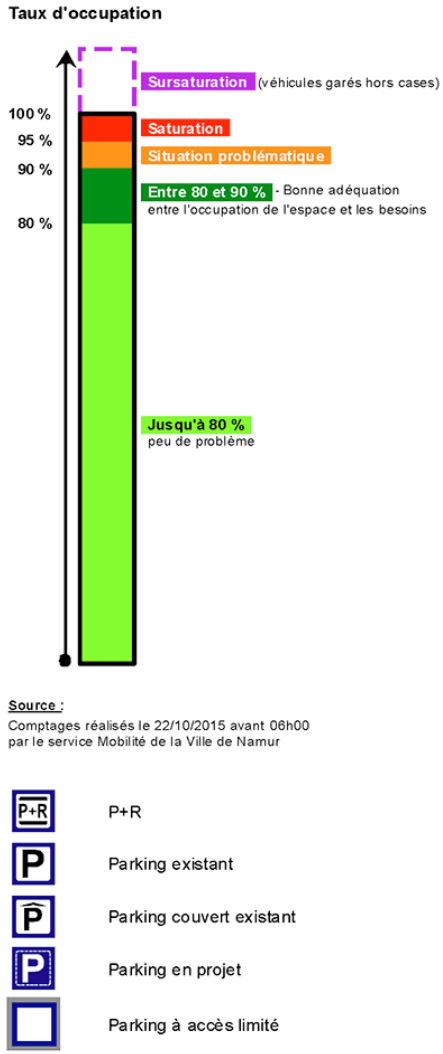
# Structure du trafic et principaux itinéraires de transit à l'HPS



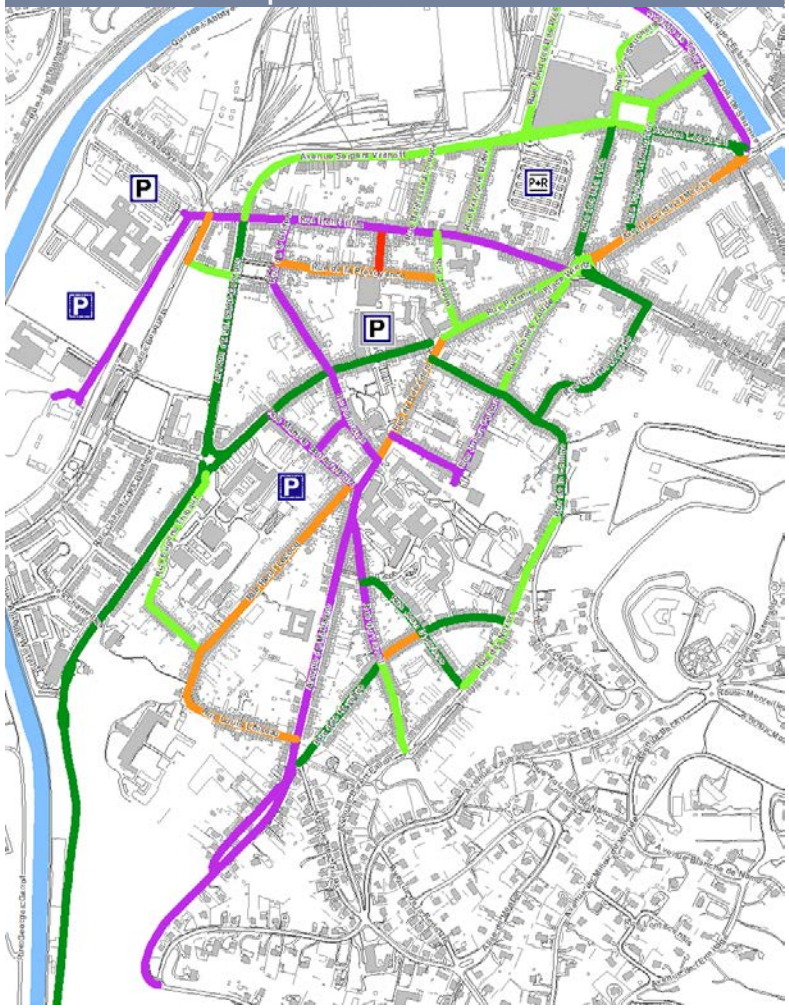
# Taux d'occupation du stationnement sur voirie – nocturnes et diurnes

## Occupation nocturne < 6h






## Occupation diurne 14h30



➡ Une pression très forte du stationnement, en particulier la nuit – quels potentiels de mutualisation ?

➡ de jour, la pression reste forte aux abords du site provincial (future MAP) et de la Clinique.

# Analyse des incidences des projets

# Analyse des incidences des projets

## 1 – Palais des Expositions (BEP)

# Palais des Expositions – Le projet

## Projet de développement du site de Salzinnes :

- Surface actuelle : 11'400 m² d'exposition
- Faisabilité juridico-financière d'une extension sur le site actuel en cours d'analyse par le BEP, pour une réalisation possible dans 3 à 5 ans.
- Projet d'extension sur le terrain de foot à l'arrière du bâtiment actuel :
  - + 5'000 m² modulables : hall d'exposition ou salle de spectacle ;
  - + 450 places de stationnement en site propre, uniquement dédiées à Namur Expo ;
- Palais des Expositions exploité par la Société Artexis.

# Palais des Expositions – Stationnement

- besoins en stationnement évalués à 1'100 à 1'200 places, sur la base de l'expertise BEP – Transitec de 2014.

- 1'075 places potentiellement utilisables pour Namur Expo, dont :
  - 450 places dédiées ;
  - 625 places mutualisées avec d'autres activités.

- Remaniements du site SNCB, potentiel d'extension de + 100 à 150 places de parking, à peaufiner par la SNCB, le BEP et Artexis :
  - modification des ateliers pour l'accueil de wagons ;
  - réfection de la clôture d'enceinte.

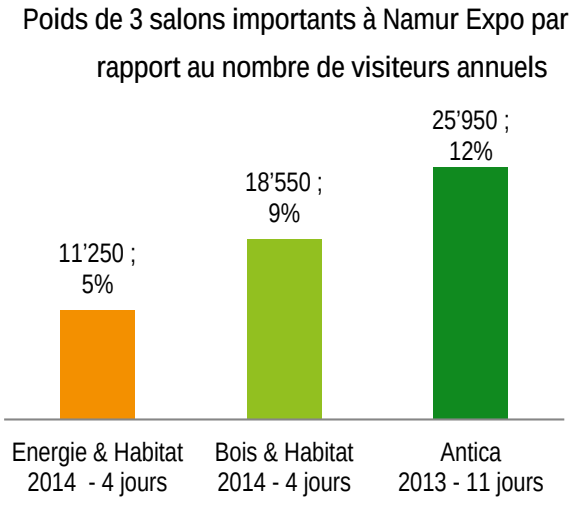
# Palais des Expositions – Génération de trafic

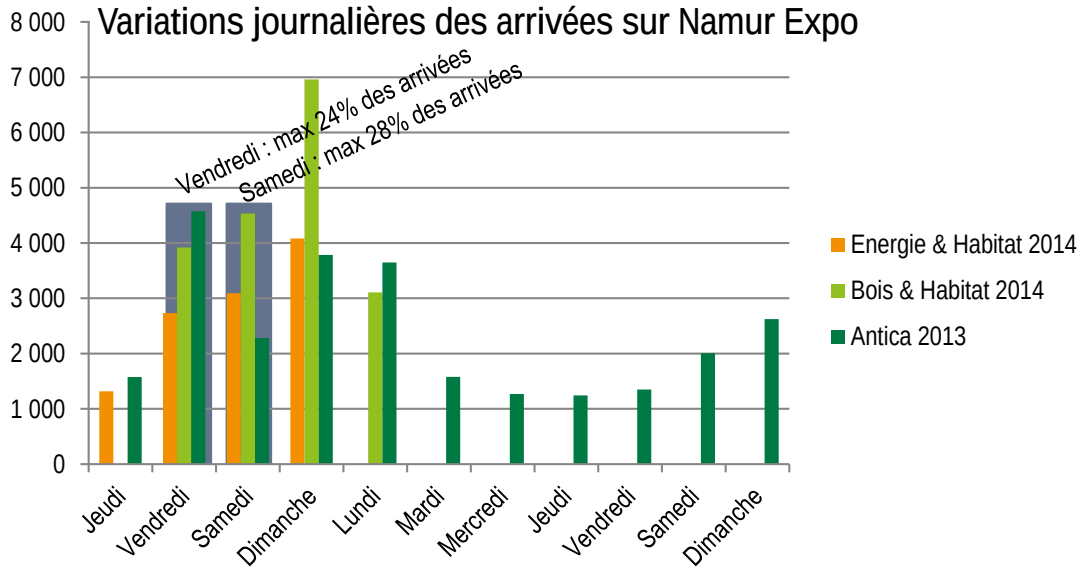
- Namur Expo, site actuel :
  - 11'400 m$^2$ ;
  - 213'000 visiteurs annuels ;
  - part modale en voiture = 90 % ;
  - environ 2,3 personnes par voiture.

Configuration « salons » – pour 4-5 salons majeurs :

- jours et heures étudiés :
  - vendredi à l'heure de pointe du soir (16-17h) ;
  - samedi à l'heure de pointe (14-15h) ;
- Les vendredi ou samedi déterminants pour les accès concentrent 25 % à 30 % des visiteurs d'un salon se déroulant sur plusieurs jours :
  - dont 10 % d'arrivées en heure de pointe du soir la semaine ;
  - et 25 % d'arrivées en heure de pointe le samedi.

# Palais des Expositions – Génération de déplacements (salons)

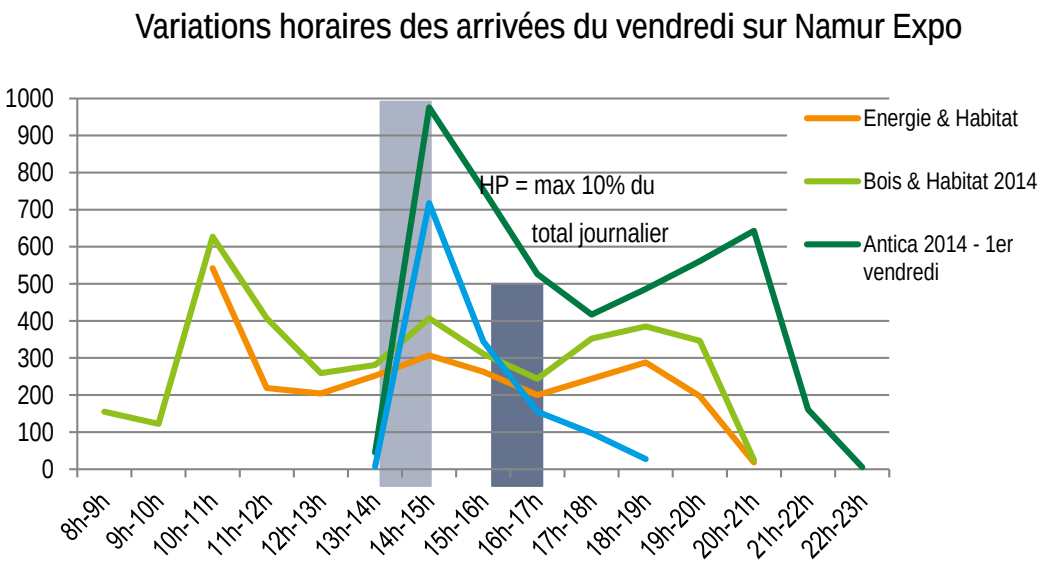


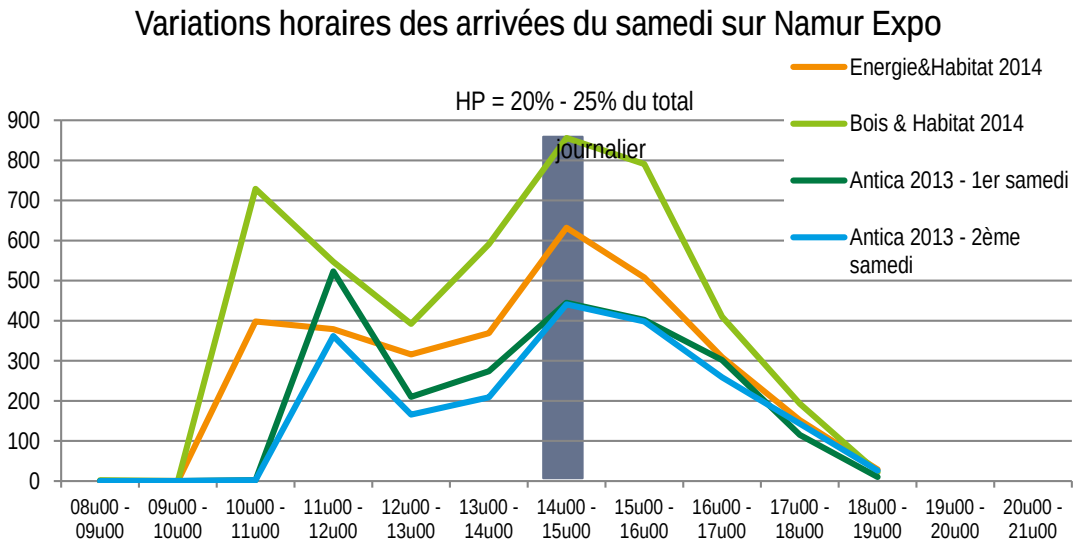




- jours déterminants sur Namur Expo en 2013-2014 :
  - les salons les plus longs (Antica, 11 jours) attirent plus de visiteurs, mais ne présentent pas des pics de fréquentation journalière très élevés, contrairement aux salons de 4 jours (Energie & Habitat ou Bois & Habitat) ;
  - les fins de semaines sont les jours les plus chargés des salons, notamment les vendredis et samedis (respectivement 24% et 28% de la fréquentation totale d'un salon de 4 jours), jours également chargés en terme de trafic automobile sur Namur ;
  - le dimanche est également un jour très chargé, mais le trafic sur les routes est plutôt faible, donc ce jour n'est pas considéré comme déterminant dans la suite de l'étude.
- hypothèses prises en compte pour le futur site du Palais des Expositions :
  - en semaine et le samedi : le **jour** déterminant représente environ **25% des arrivées totales.**

Sources : Données fournies par le BEP

# Palais des Exposition – Génération de déplacements (salons)



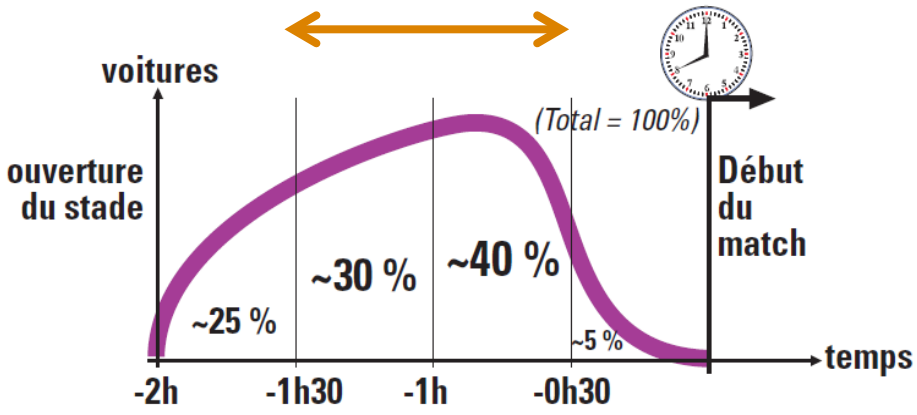

- heures déterminantes sur Namur Expo en 2013-2014 :
  - l'heure la plus chargée, la semaine comme le week-end se situe entre 14h et 15h. A l'heure de pointe du trafic routier le soir (16h – 17h), le salon attire environ 10 % des visiteurs journaliers ;
  - en semaine, le créneau 14-15h se situe en heure creuse en ce qui concerne le trafic automobile, donc il ne présente pas de problème de capacité en accès au site ;
  - le samedi, le créneau 14-15h constitue la pointe pour Namur Expo, mais avec des charges existantes 10 % plus faibles.
- hypothèse prises en compte pour le futur site de Palais des Expositions :
  - les arrivées à l'heure de pointe représentent max 10 % des arrivées journalières le soir en semaine ;
  - elles représentent 25 % le samedi.

Sources : Données fournies par le BEP

# Palais des Exposition – Génération de déplacements (spectacles)

- **hypothèse :** potentiel de 3'000 à 3'500 spectateurs / spectacle ;
- **part modale voiture :** 90 %, avec 2,3 personnes / véh. :
  - soit un besoin de 1'200 places à 1'400 places de stationnement ;
  - par conséquent, 200 places « manquantes » pour les spectacles les plus importants ;
- des arrivées échelonnées sur quasiment 2h. Pour un spectacle à 19h30, **les arrivées ne se font pas pendant la période de pointe (16h30-17h30) et ne sont donc pas déterminantes pour la capacité des carrefours ;**
- être attentif à l'heure « critique », durant laquelle arrivent 70 % des visiteurs. **Ce qui correspond à 800 à 950 véhicules concentrés sur 1 h, une charge compatible avec le réseau routier actuel.**
- les départs sont déterminants, car les sorties doivent se faire en 1h max. **Soit 1'200 à 1'400 véhicules qui sortent sur 1 h, mais tard le soir, donc peu déterminants. Des stewards pourraient toutefois s'avérer utiles pour encadrer / maîtriser ce pic.**

Exemple, répartition des arrivées sur le stade du Standard de Liège




Heure « critique »

Source : Données issues d'études de Transitec

# Analyse des incidences des projets

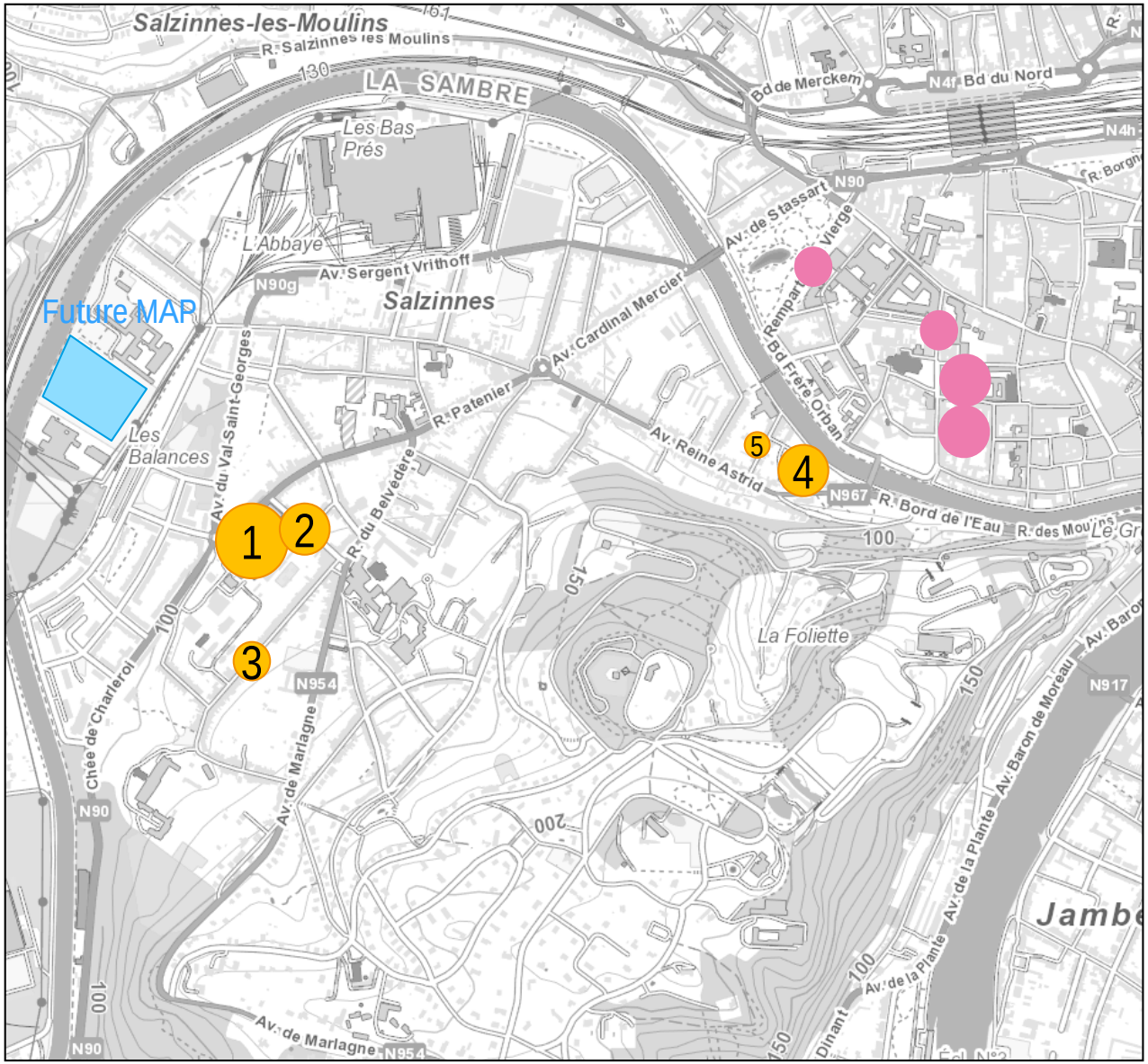
## 2 – Maison de l'Administration Provinciale - MAP

# Maison Administrative Provinciale : projet et impacts

## Projet d'installation à Salzinnes

- 500 agents ;
- localisation : le long de la Sambre ;
- horizon 2019.

# MAP – Lieux de travail actuels des agents




- 57 % des agents travaillent déjà à Salzinnes (285 agents) :
  1. Chaussée de Charleroi (114 agents) ;
  2. Rue Bourtonbourt (66 agents) ;
  3. Rue Henri Lecocq (32 agents) ;
  4. Avenue Reine Astrid (63 agents) ;
  5. Rue Bosret (9 agents) ;
- les autres agents (210 agents) sont regroupés dans 4 sites du centre de Namur ;
- la localisation de la future MAP est plutôt défavorable pour les modes alternatifs à la voiture individuelle (train, bus, vélo, marche) ;
- une hausse de la part modale voiture est attendue, notamment pour les agents qui travaillent actuellement au Centre de Namur (passage de 75 % actuellement à 85 à 90 %).

➡ Cette croissance est estimée à + 50 à + 60 employés venant en voiture / jo ;
➡ Affiner la croissance liée à la fréquentation des bâtiments libérés par la Province.

# MAP : situation projetée

- pour la future Maison Administrative Provinciale :
  - 496 agents, dont :
    - 85 personnels d'entretien / ouvriers ;
    - 411 postes de bureau ;
  - offre en stationnement actuelle :
    - 145 places de parking et entre 250 et 300 emplacements réservés ;
  - offre en stationnement envisagée : entre 340 et 410 places.

- pour la Haute Ecole de la Province de Namur :
  - 6 établissements qui fonctionnent de 8h à 18h (variable) ;
  - environ 350 places de stationnement avec un taux d'occupation de 100 % ;
  - + ou – 2'000 personnes présentes par semaine, pas simultanément.

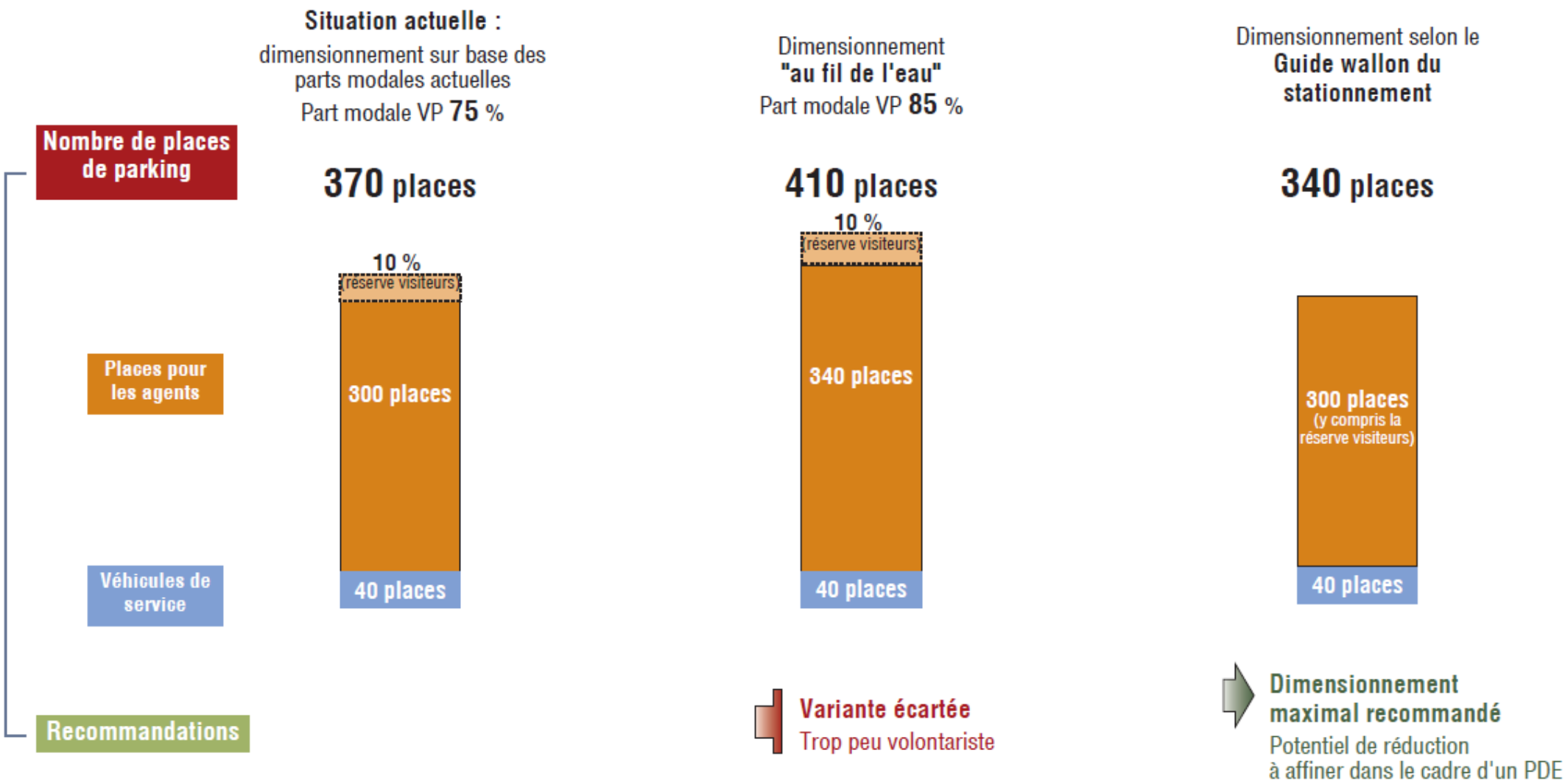
# Illustrations de problèmes de circulation à Salzinnes – accès MAP

Les dysfonctionnements observés :

- saturation du carrefour Blès / Vrithoff aux heures d'entrée et de sortie du Campus ;
- blocage des carrefours du Campus / SNCB par les poids-lourds et cars, dont le gabarit n'est pas adapté à la voirie ;
- Insécurité pour les piétons en lien avec le Campus au passage à niveau de la rue des Bosquets ;
- Problèmes de stationnement pour les cars touristiques / scolaires et la Navette au Palais des Expo (photos : riverains).

Photos : transmises à la Ville par un riverain

# MAP - Pré-dimensionnement des besoins en stationnement (2011)




Source : étude de pré-dimensionnement du parking de la Cité Provinciale de Salzinnes – Transitec – juin 2011

# Analyse des incidences des projets

## 3 – Clinique Sainte-Elisabeth

# Clinique Sainte-Elisabeth – Situation actuelle

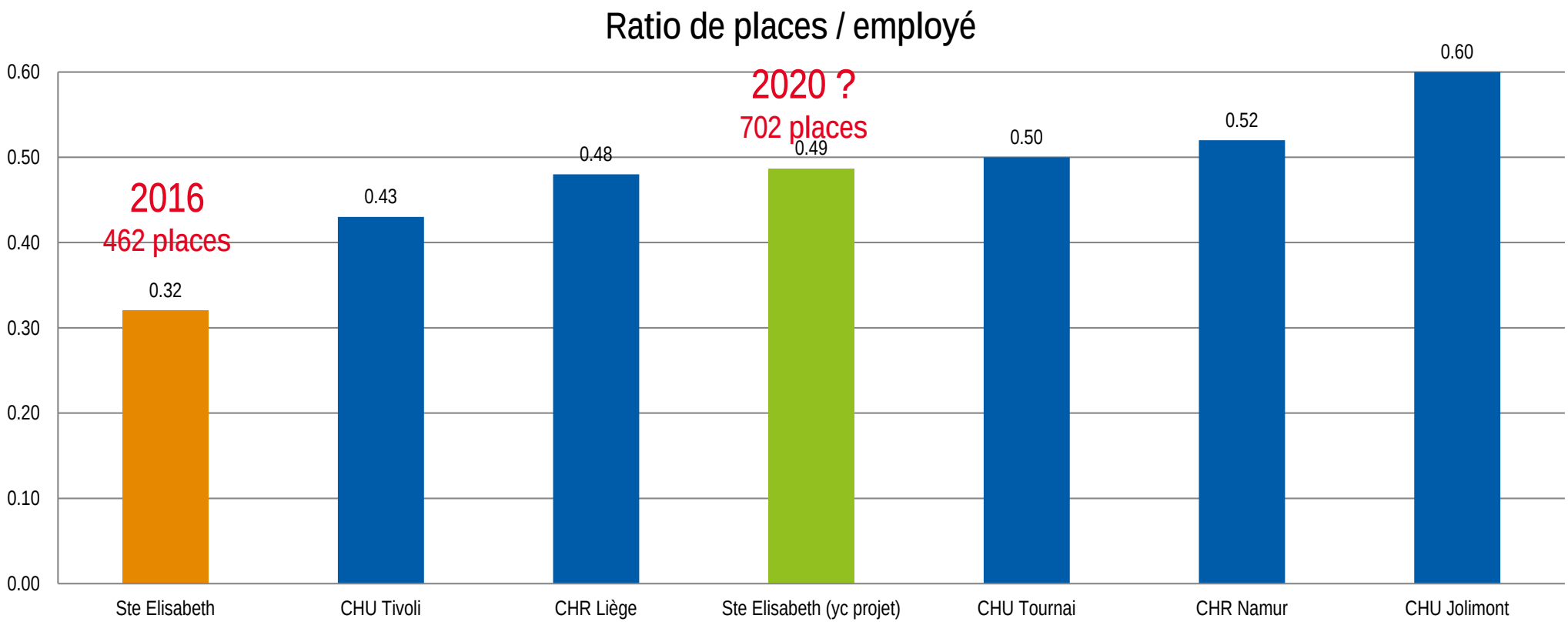
Situation actuelle :

- 1'442 employés ;
- 392 places de parking (dont 21 places PMR) + 70 places sur le parking Parmentier ;
- 1'550 à 1'850 patients / jour ouvrable ;
- 350 visiteurs / jour.

# Clinique Sainte-Elisabeth – Situation projetée

- aménagement d'un parking rue Bourtonbourt, sur l'actuel parking Parmentier :
  - + 240 places de parking (création de 300-310 places et suppression des 70 places existantes), pour le personnel, donc libérant les places du parking principal pour les patients / visiteurs ;
  - fréquentation estimée :
    - 150 voitures en entrée à HPM (7h30-8h30) ;
    - 70 voitures en entrée et en sortie entre 13h30 et 14h30 ;
    - 200 voitures entre 16h et 18h ;
  - horizon de mise en œuvre : janvier 2018 ;
- rapprochement St Elisabeth – Mont Godinne – Dinant : sans conséquences sur la mobilité, ne concerne que quelques cadres ponctuellement ;
- projet d'extension du centre de dermatologie situé au n°35 rue Bourtoncourt : augmentation des consultations, mais négligeable quantitativement ;
- terrain potentiel pour parking employés Av. de Marlagne : 7,50 ha + 1,37 ha en cours d'acquisition / cession (pas de prédimensionnement du nombre de places envisagées) : quelle pertinence ?

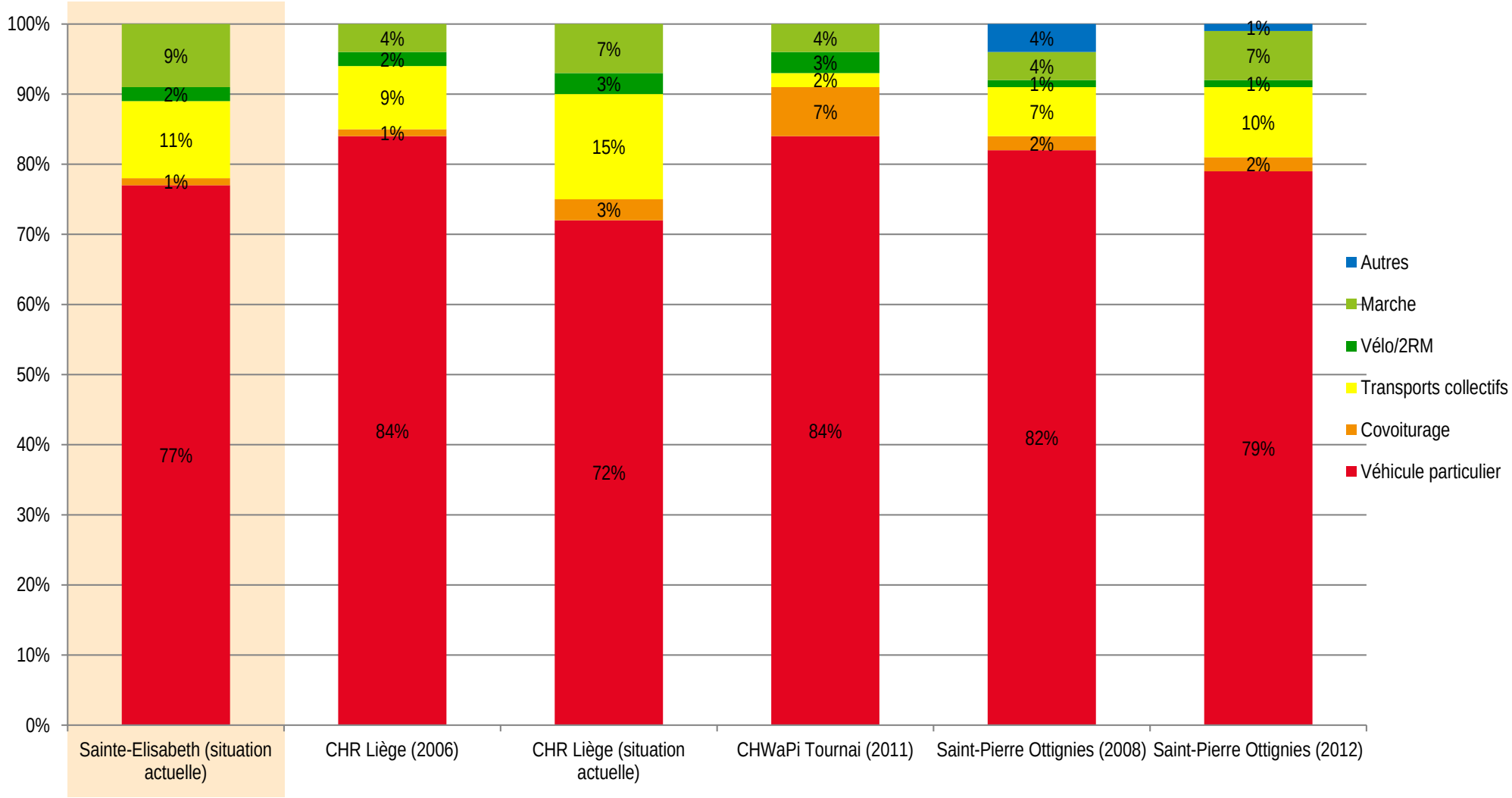
# Clinique Sainte-Elisabeth – Dimensionnement du parking de la clinique




- dimensionnement du stationnement amélioré avec le parking Bourtonbourt… ;
- qui permet d'approcher le ratio moyen de 0,5 place de parking par employé constaté dans d'autres hôpitaux de grandes villes wallonnes.

➡ Peu d'effets sur la capacité globale d'accès à Salzinnes (assainissement de problèmes de stationnement existants).

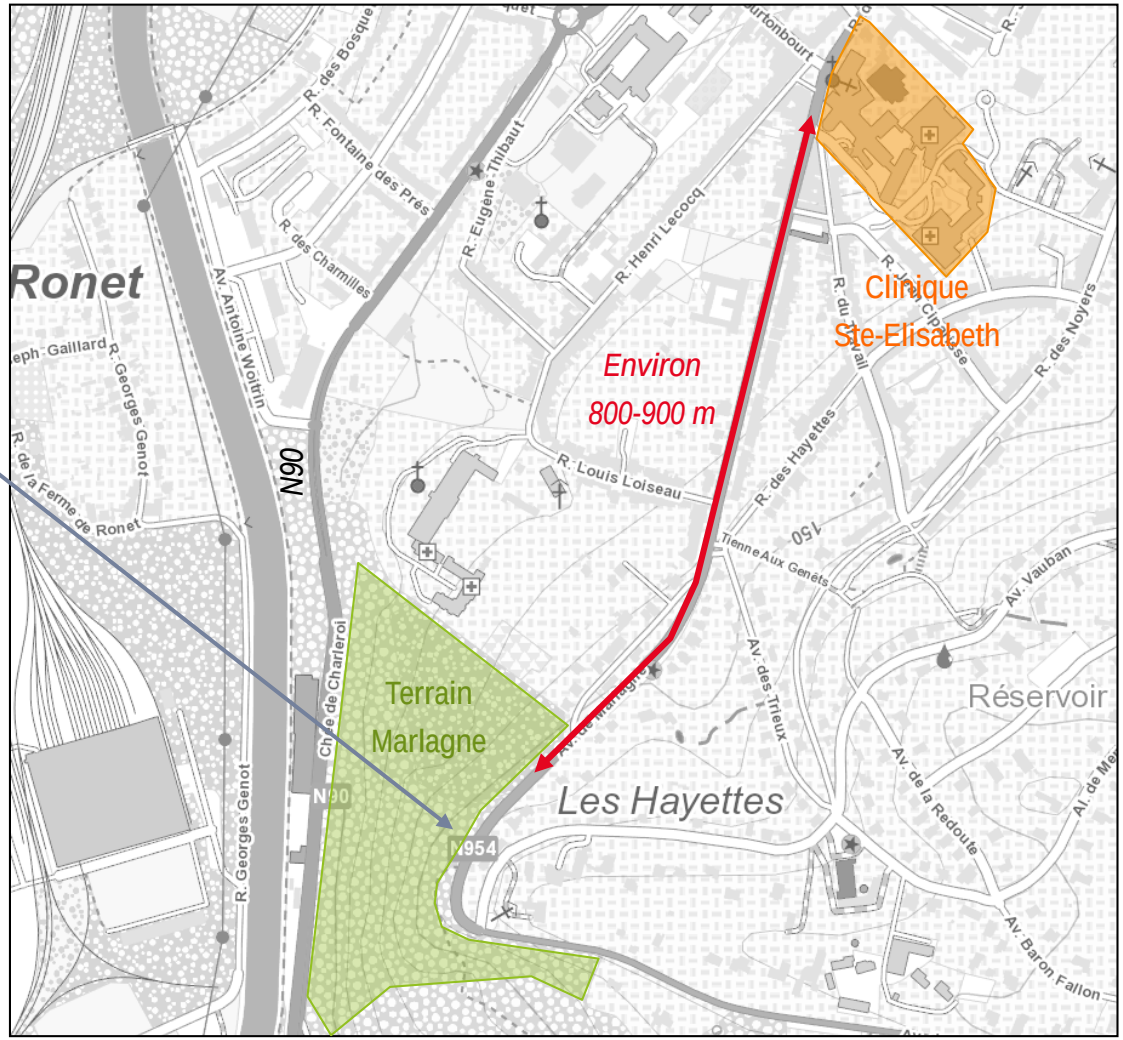
# Clinique Sainte-Elisabeth – Parts modales des employés




- des parts modales comparables à celles observées dans d'autres hôpitaux… ;
- avec toutefois des potentiels de report envisageables sur le covoiturage ou le vélo.

# Clinique Sainte-Elisabeth : Projet de parking sur le terrain de Marlagne

- un site trop éloigné de la clinique (> 800 m') :
  - ☐ … avec de fortes contraintes de pente ;
  - ☐ à relier à la clinique par une navette bus, en l'absence d'une ligne urbaine forte ;
- raccordé sur la N954 avenue de Marlagne, soit un accès secondaire à Salzinnes, où les charges de trafic sont insuffisantes pour y justifier un P+R et une ligne de bus ;
- qui nécessiterait la création d'un nouveau carrefour (difficile à intégrer dans une forte courbe et à proximité d'accès riverains).




➔ L'aménagement de ce 2ème parking n'est donc pas recommandé.

# Clinique Sainte-Elisabeth : solution alternative à un 3ème parking

- une offre actuelle en parkings insuffisante pour répondre à la demande en stationnement de la clinique (personnel, visiteurs) ;
- qui engendre un report sur les voiries alentours, engendrant de multiples conflits avec le stationnement résidentiel ;
- le projet de 2ème parking rue Bourtonbourt répond déjà en grande partie à ce déficit.

**Deux approches envisageables pour préserver de la marge, en cas de nouveaux besoins liés aux évolutions futures de la Clinique Ste-Elisabeth :**

**VARIANTE 1 :**

ACTION SUR L'OFFRE

Réalisation du 3ème parking « Marlagne » (100 places à créer)

NON RECOMMANDEE

**VARIANTE 2 :**

ACTION SUR LA DEMANDE

Elaboration par la Clinique d'un Plan de Déplacements d'Entreprise – PDE, pour réduire la part modale de la voiture (d'environ -10%) :

- au profit du covoiturage (objectif : + 5% à + 8%)
- et / ou du vélo (objectif : + 3% à + 5%).

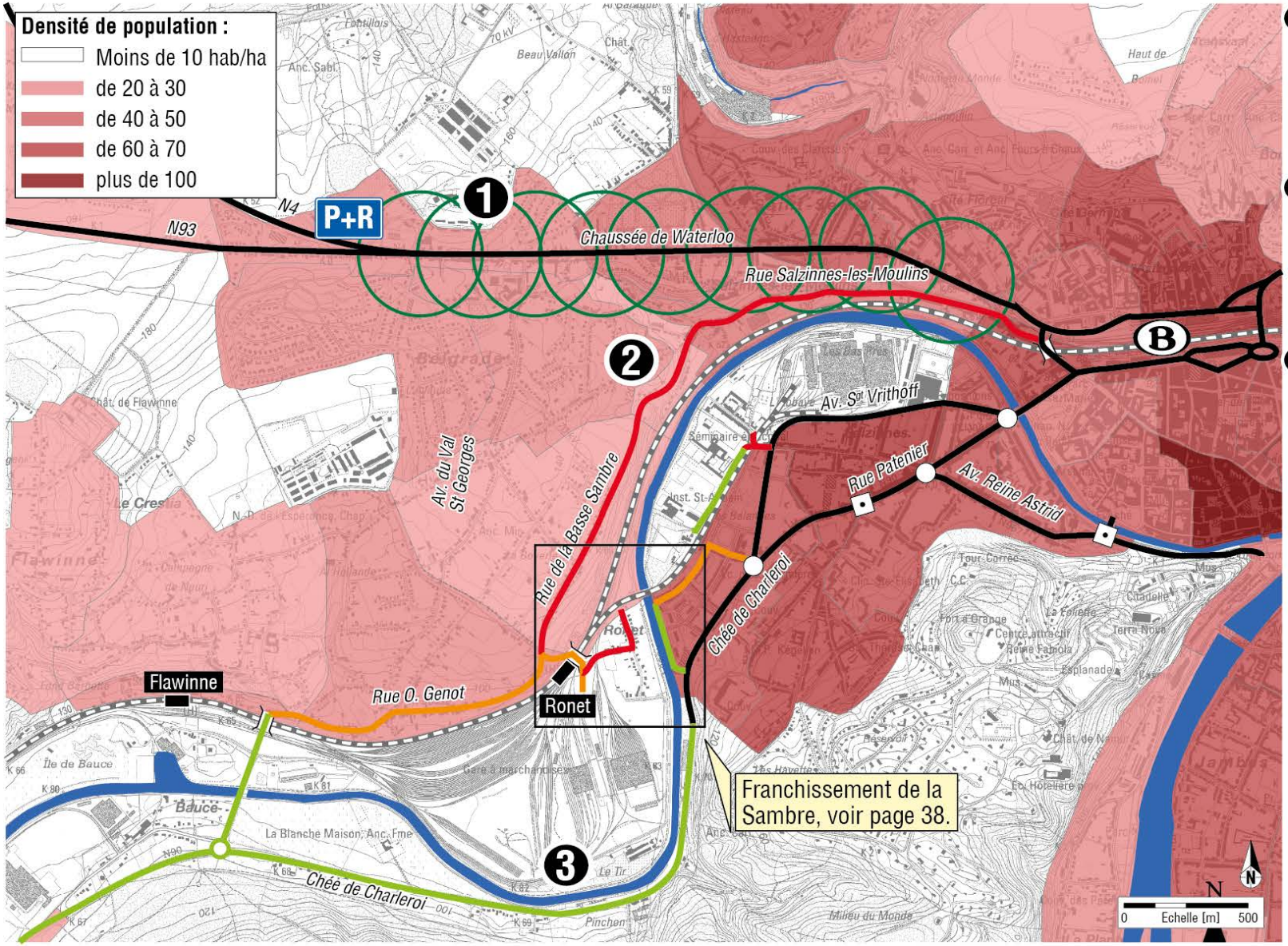
RECOMMANDEE

# Principes d'accès à Salzinnes

# Principes d'accès à Salzinnes

## Pas de nouveau pont sur la Sambre

# Desserte bus de la rive droite peu pertinente




❶ L'accès par la N4 est structurant mais saturé en termes de flux automobiles :

→ **à renforcer par la ligne Nam'In Move L8 et le P+R.**

❷ L'accès local par la rue de la Basse Sambre n'est attractif ni pour les voitures ni pour les bus :

→ **y privilégier les vélos et une offre Flexibus.**

❸ L'accès par la N90 n'est pas pertinent pour les bus (très faible desserte) :

→ **mais l'itinéraire alternatif côté Flawinne/Ronet est peu pertinent (voir page 37).**

# Dévier certaines lignes de bus par Flawinne et Ronet en rive gauche ?

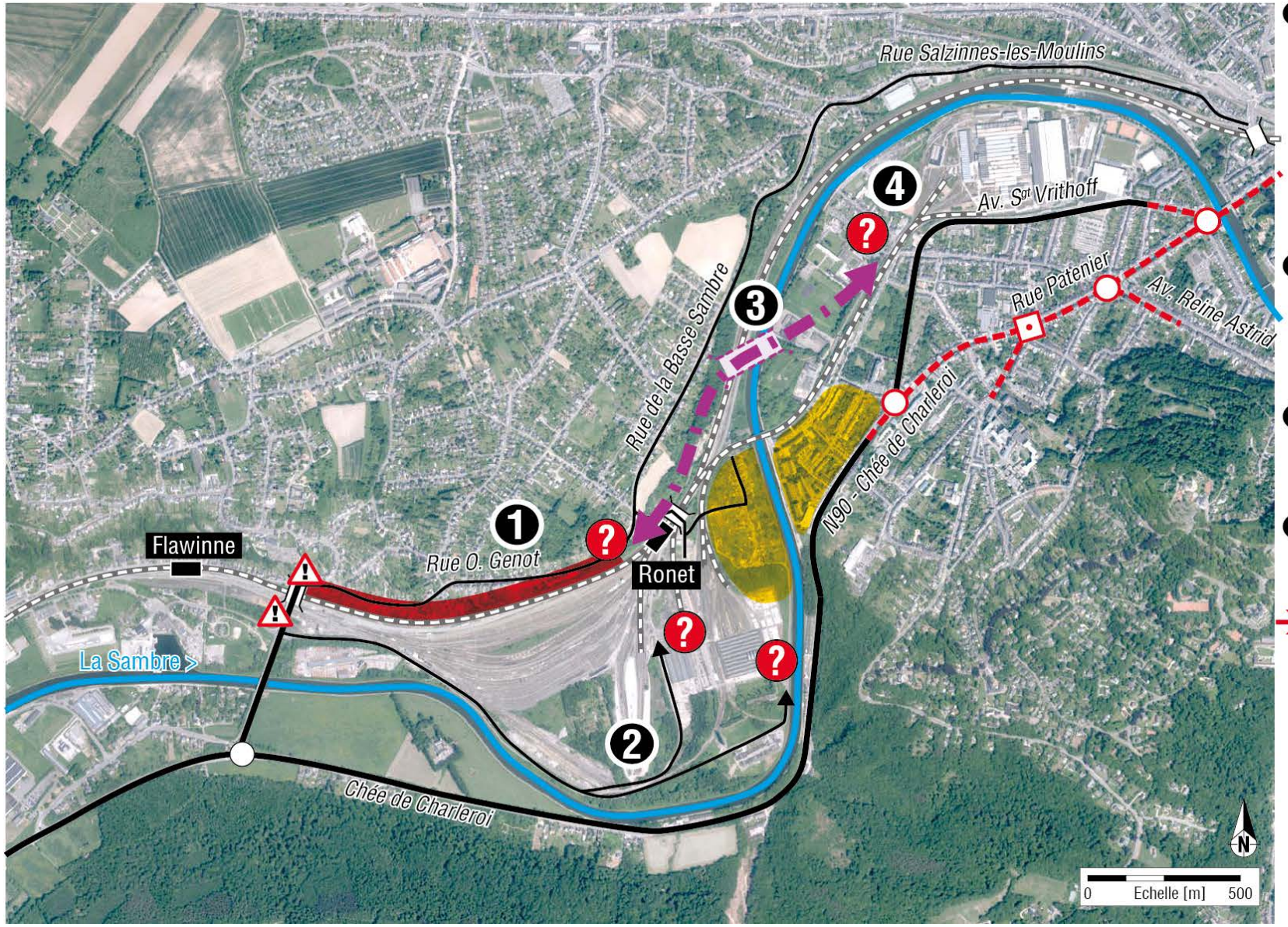
- le passage par la Rive gauche de la Sambre n'est pas pertinent (rues étroites, sinueuses et fortement modérées) ;
- les voiries existantes à Ronet sont inadaptées (trop résidentielles) ;
- le pont SNCB d'accès aux Bas-Près, électrifié, ne peut pas être valorisé pour les bus, malgré sa faible fréquentation.

Exemple de valorisation par des bus en exploitation mixte sur un pont ferroviaire à voie unique (passage à sens alterné régulé par des feux - Québec) :

# Pas / peu de faisabilité d'insertion d'un nouveau pont sur la Sambre

1. Plus courte portée à rechercher en aval de Ronet
2. Plus de 200 mètres de portée si c'est le long de la voie SNCB de service

# Un nouveau pont imposerait trop de mesures d'accompagnement




❶ **Liaisons par Flawinne :**

- Voiries existantes inadaptées (résidentielles) ;
- coût disproportionné pour les contourner (plus de 800 mètres coûtent plus d'un million d'euros) et faisabilité très incertaine.

❷ **Liaison par Ronet** soumise aux contraintes d'exploitation du site ferroviaire, peu réaliste et coûteuse (voiries à élargir et à renforcer sur 2 kilomètres).

❸ **Seule implantation possible en aval de la voie de service SNCB (voir page 38).**

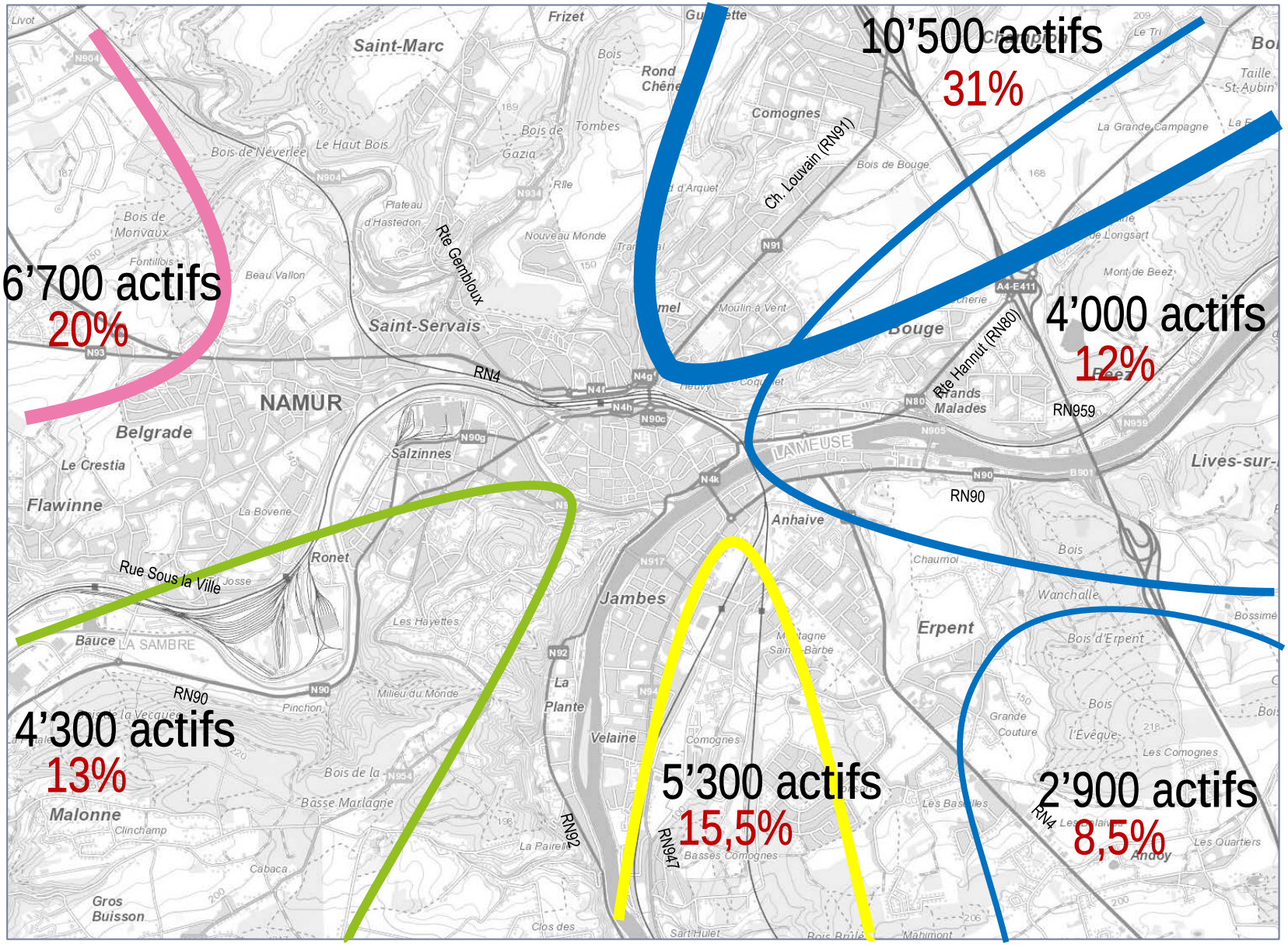
❹ **Débouche du mauvais côté de la voie en rive droite, sans continuité vers Vrithoff.**

→ **Coût disproportionné pour des gains limités À écarter.**

# Principes d'accès à Salzinnes

## Valorisation des alternatives existantes

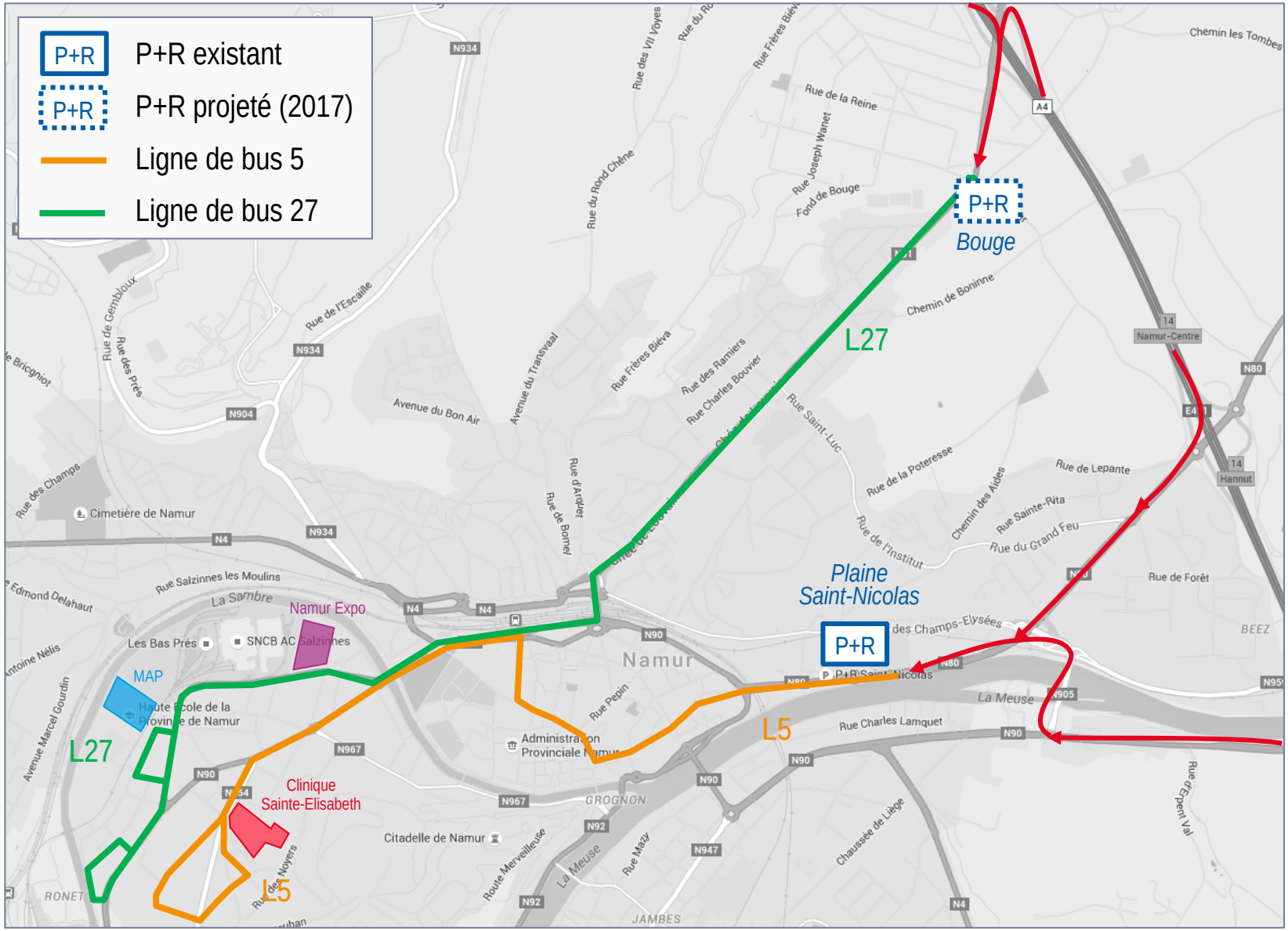
# Stratégie d'accès à Salzinnes – par principaux bassins versants




- Bassins Est (10'500 + 4'000 + 2'900 = 50 %) : à capter en amont du centre de Namur dans les P+R ;
- Bassin Nord-Ouest (6'700) : à reporter sur un autre itinéraire par la N90 ;
- Bassin Sud-Ouest (4'300) : non déterminant (accès N90 ou Avenue Marlagne) ;
- Bassins Sud (5'300) : non déterminant, car flux déjà présents et avec peu d'alternatives.

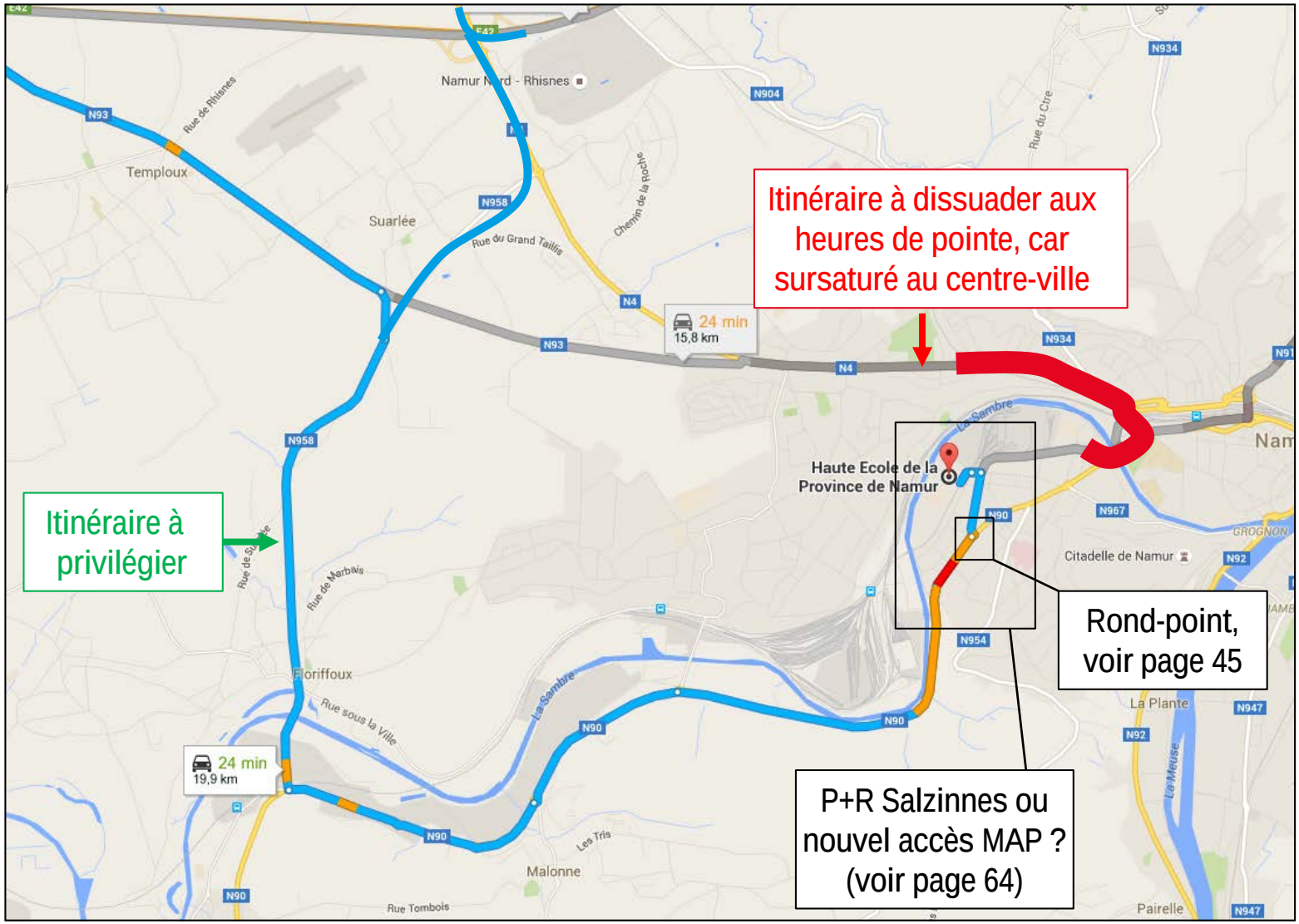
Source : déplacements domicile – travail : Census 2011

# Bassins Est (50 % de la demande) – rabattement sur les P+R




- A l'horizon du projet de MAP, deux P+R permettant de capter les usagers en relation avec le Nord-Est :
  - *Plaine Saint-Nicolas :* ligne structurante du réseau Nam in' Move n° 5, à 12 à 15 minutes de la Clinique ;
  - *Bouge :* ligne urbaine Namin'Move n° 27, à 15 à 20 minutes de la future MAP.

# Bassin Nord-Ouest (20 %) – accès alternatif proposé par la N90



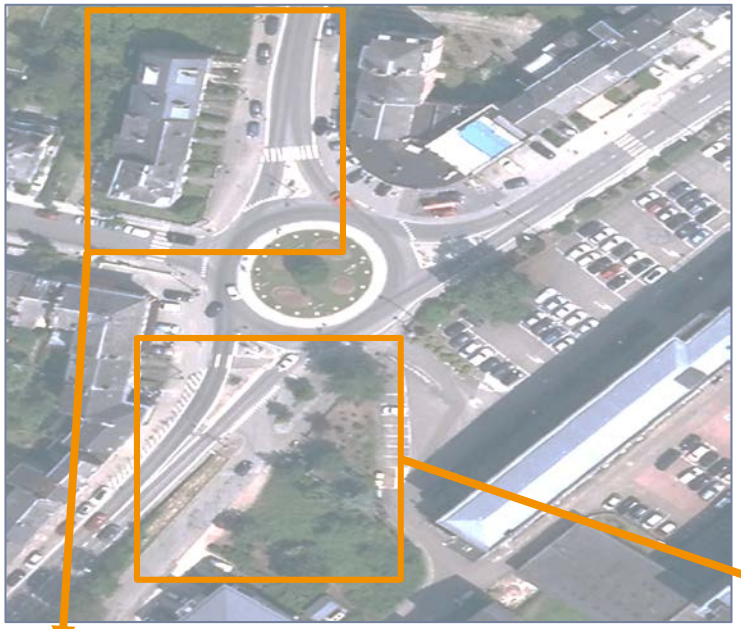

*Source : Google Maps - Exemple de l'itinéraire Mazy → Haute Ecole de la Province de Namur à l'HPM.*

- Aux heures de pointe, l'itinéraire par la N958 et la N90, offre des temps de parcours similaires à l'itinéraire par la N4, bien qu'étant plus long en distance (+ 4 km).
- Cet accès alternatif permet surtout de bipasser le secteur sur-saturé au cœur de Ville.
- Deux optimisations possibles de la capacité d'accès en relation avec la N90 :
  - renforcer le rond-point rue Patenier ;
  - ou offrir un nouvel accès à la MAP.

# Principes d'accès à Salzinnes

## Optimisation des infrastructures existantes

# Rond-point Chaussée Charleroi/Avenue Val Saint-Georges



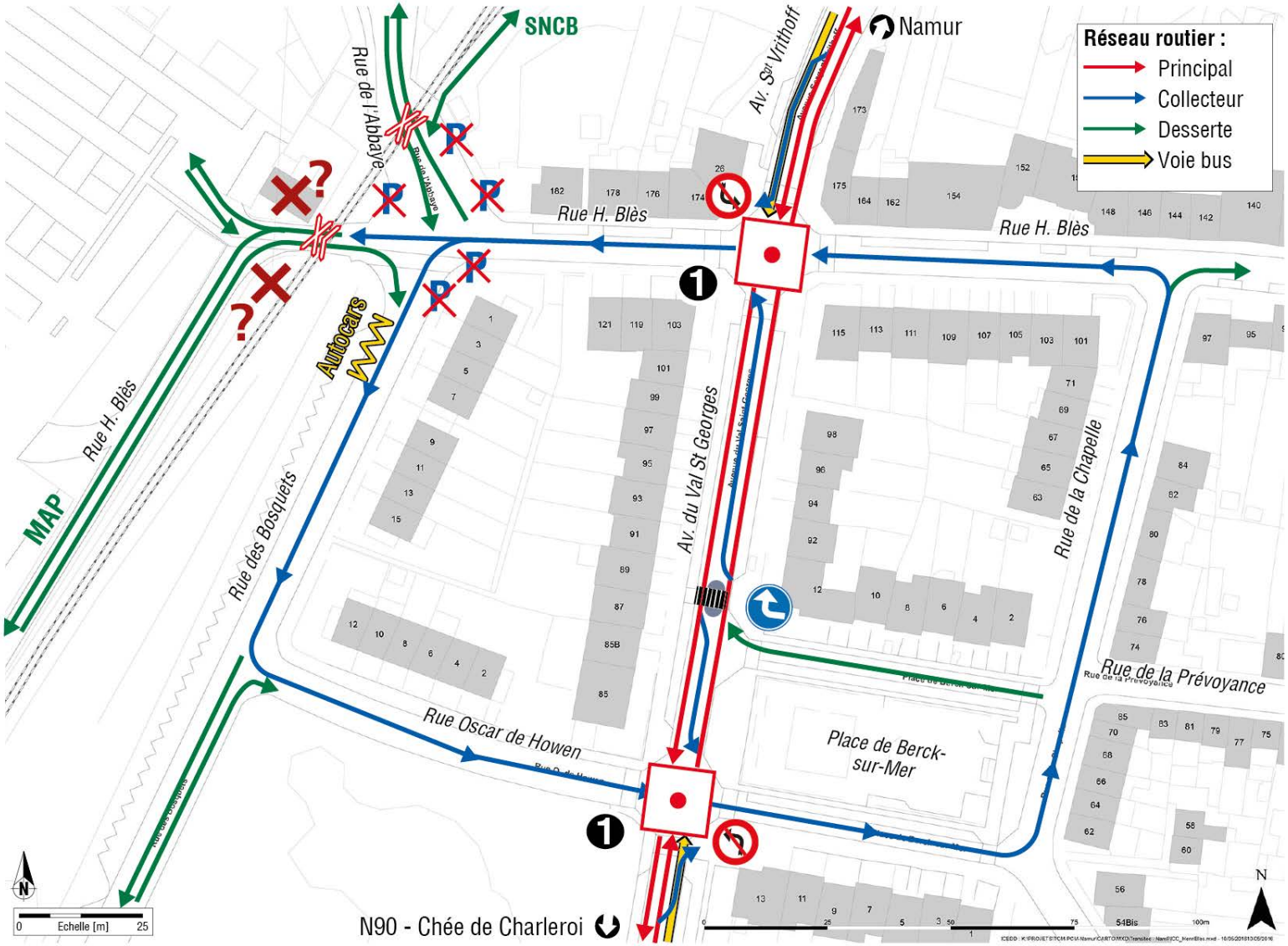
- le report aux heures de pointe d'une partie du trafic du bassin Nord-Ouest sur la N90 va générer des flux supplémentaires en entrée de Salzinnes sur le rond-point Ch. Charleroi / Av. Val St Georges ;

➡ afin d'écouler au mieux ces flux supplémentaires, il est proposé de réaliser :

- une deuxième voie d'entrée dans le giratoire depuis le Sud ;
- ainsi qu'une deuxième voie depuis le Nord.

*La faisabilité technique de ces propositions reste à étudier.*

# Accès MAP – SNCB marchandises et rue de l'Abbaye

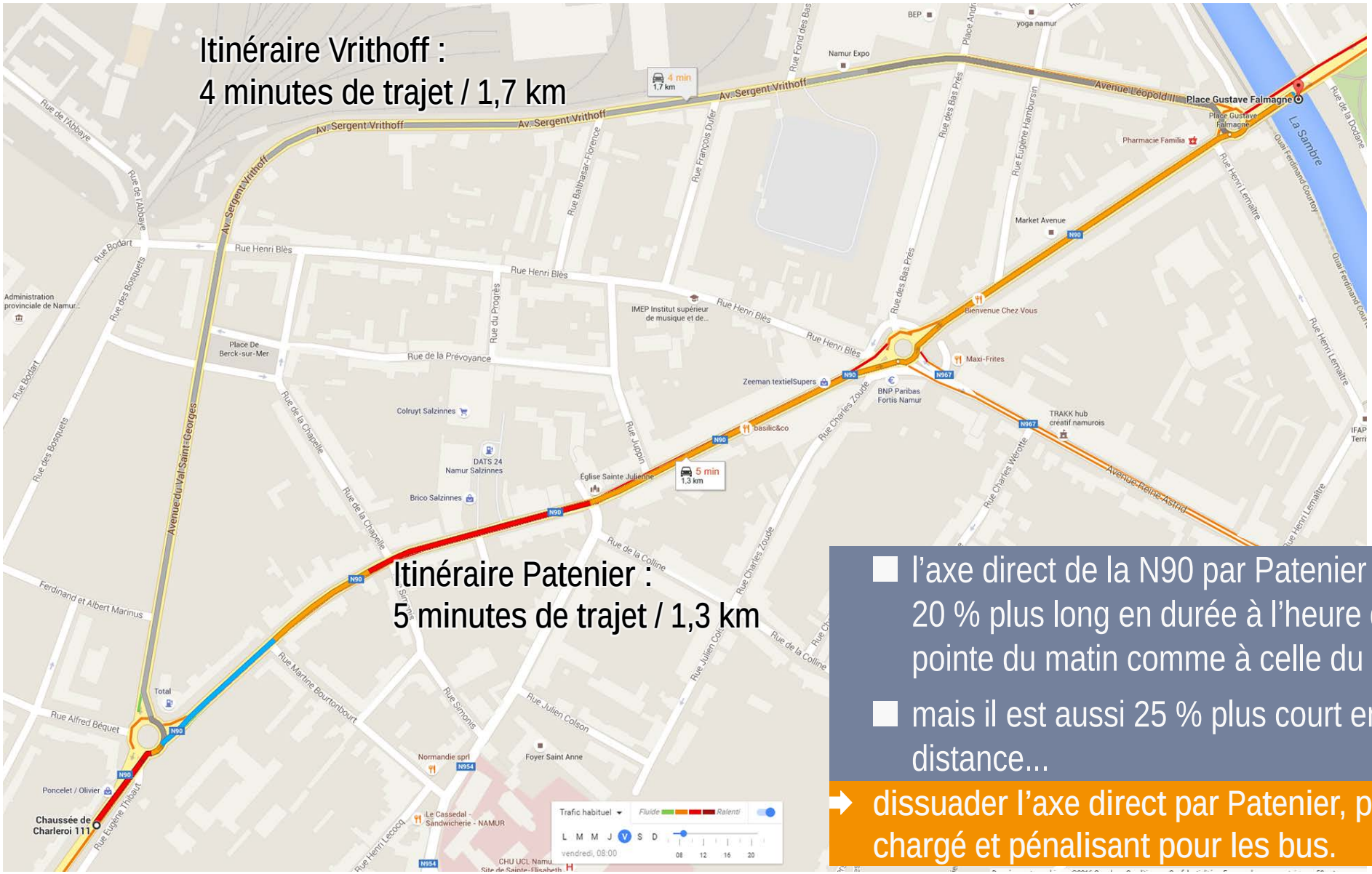



- sécuriser les carrefours par des feux, avec :
  - voies bus en entrées, mixte avec les accès au quartier en tourne-à-droite ;
  - contrôle d'accès automobile ;
- simplifier les carrefours, en organisant une boucle collectrice à sens unique, raccordant les voiries d'accès local ;
- agrandir l'accès à la MAP (exproprier la maison au nord ou déplacer le pilône électrique au sud ?) et empêcher le station-nement gênant dans le carrefour.

# Principes d'accès à Salzinnes

## Plan de circulation volontariste

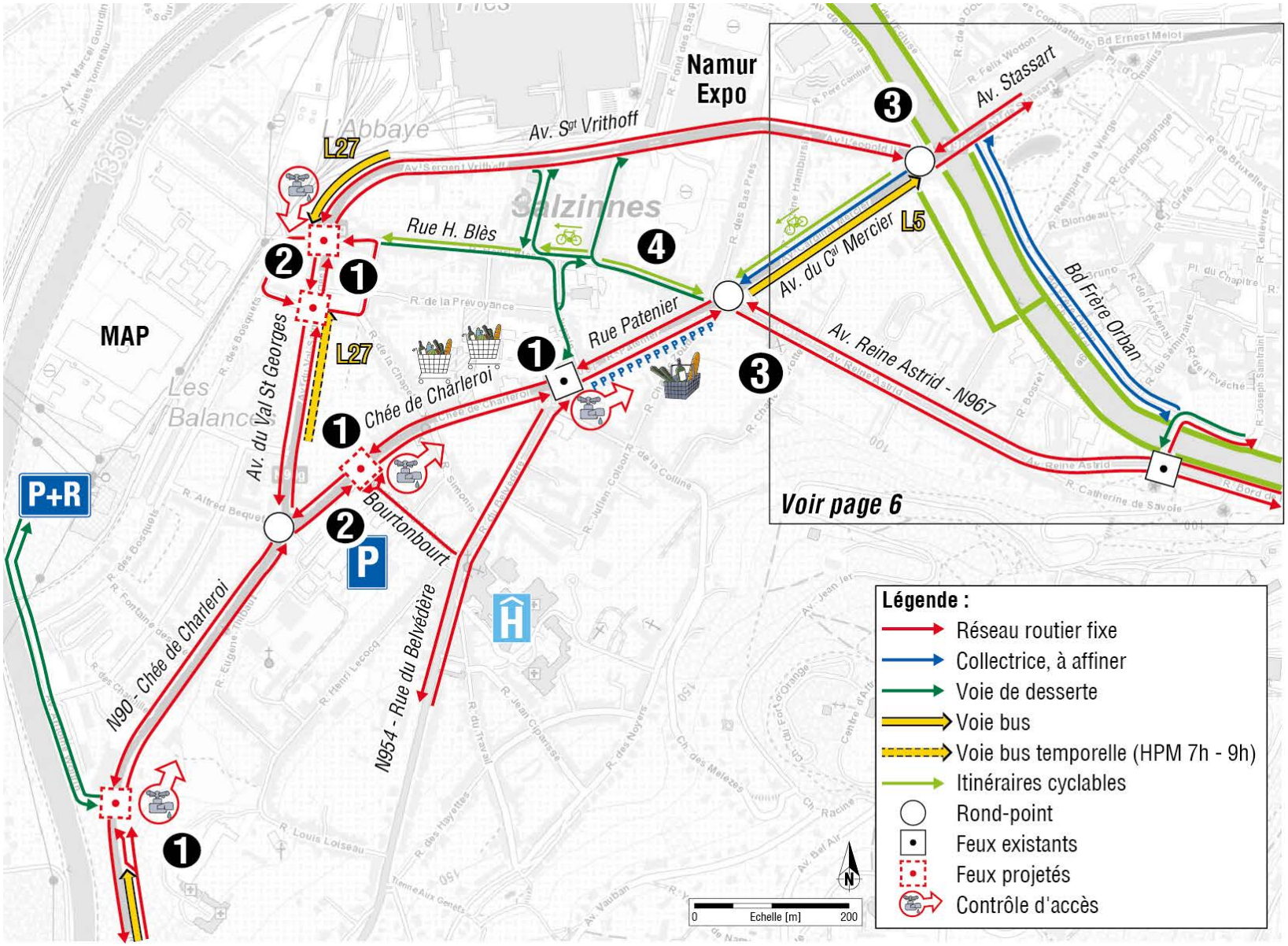
# Comparaison des deux itinéraires routiers traversant Salzinnes




- l'axe direct de la N90 par Patenier est 20 % plus long en durée à l'heure de pointe du matin comme à celle du soir ;
- mais il est aussi 25 % plus court en distance…

➡ dissuader l'axe direct par Patenier, plus chargé et pénalisant pour les bus.

# Plan de circulation proposé pour Salzinnes




**❶ Maîtriser les flux entrants à l'heure de pointe du matin, avec :**

- priorités pour les bus ;
- valorisation de l'axe Vrithoff.

**❷ Sécuriser les carrefours secondaires en lien avec les projets.**

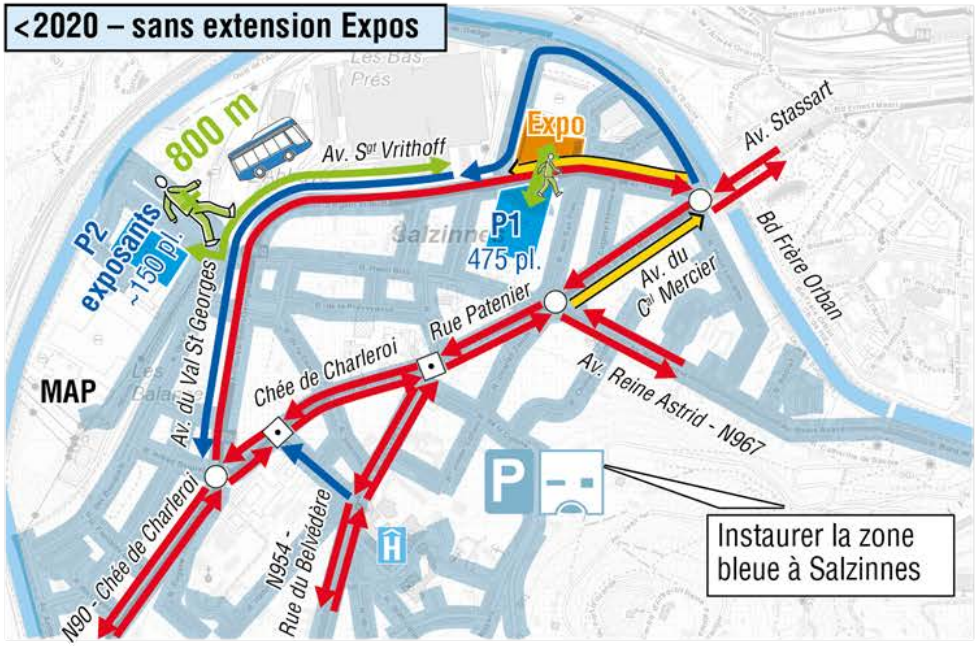
**❸ Simplifier le secteur des ponts sur la Sambre, pour :**

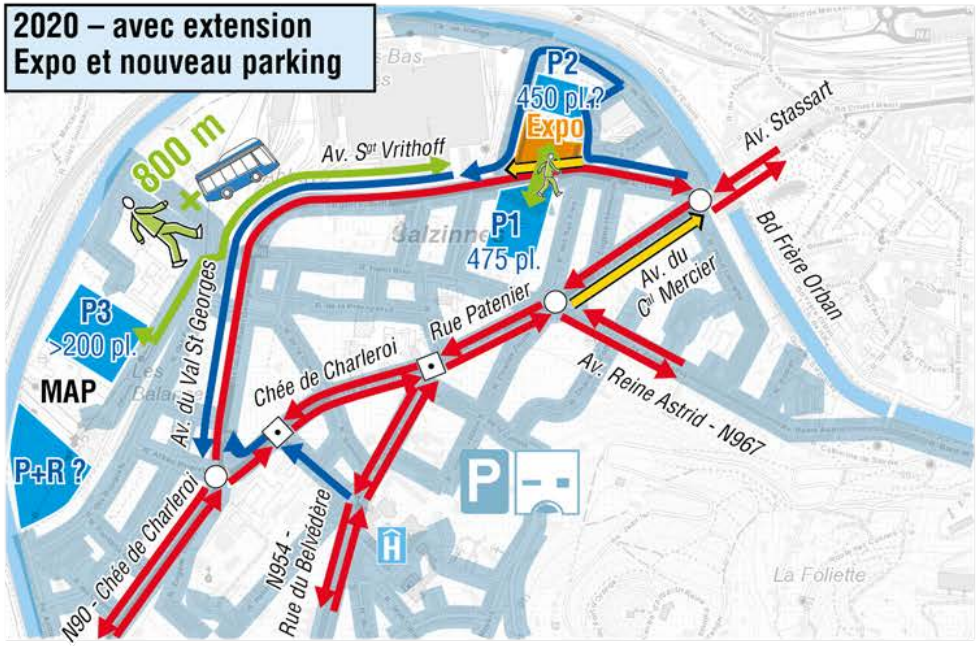
- minimiser les conflits ;
- rendre multimodale l'avenue Cardinal Mercier, lien cyclo-bus stratégique.

**❹ Sens uniques rue Henri Blès :**

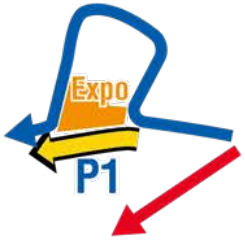
- interdire le transit constaté dans ce quartier ;
- maximiser le stationnement ?
- sécuriser les vélos, pour bipasser la rue Patenier, inadaptée.

# Salzinnes – Accès au Palais des Expositions en événementiel (6 à 10 jours de pic / an)

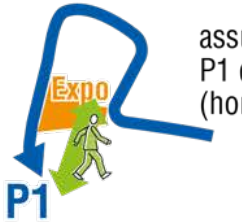



**1 Minimiser les conflits à l'entrée du Palais des Expos**




dévier les flux sortants de ville sur l'avenue Cardinal Mercier et via l'avenue de Tabora – Fonds des Bas Prés (maintenir les bus sur l'av. Vrithoff)

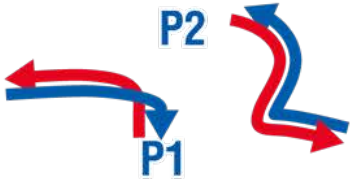



assurer les accès routier au parking P1 dans l'axe Fonds des Bas Prés (hors conflits piétons)

**2 Valoriser le parking de la MAP, avec une navette bus à charge d'Expo ?**

P2

**3 Dès l'extension du parking Expo Nord, scinder les flux :**

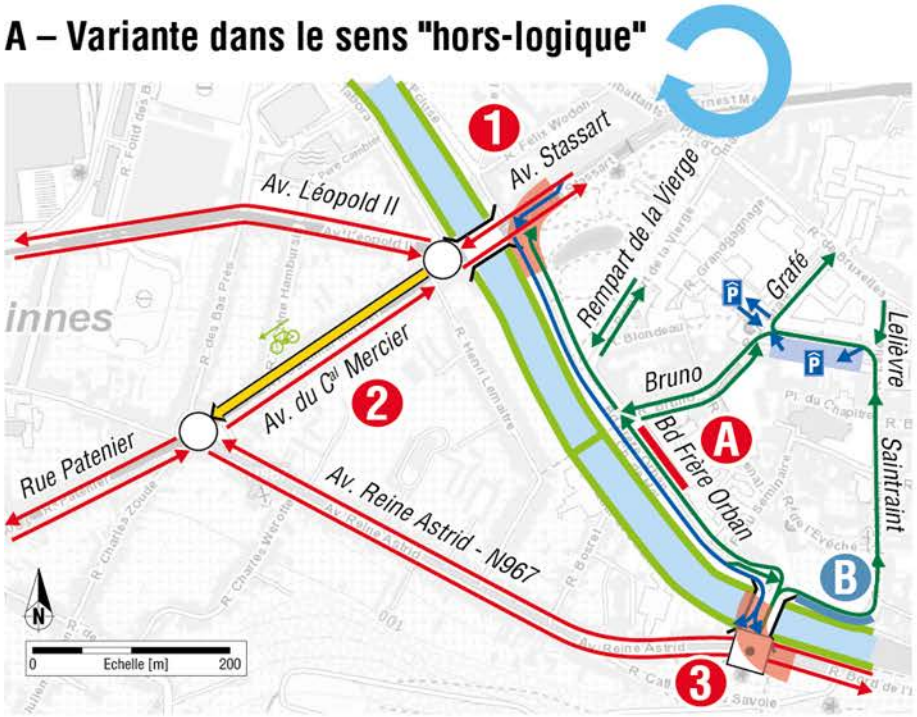



**4 Compléter le jalonnement dynamique, à charge d'Expo ?**

P2
P3 Map

# Variante proposée de circulation sur les ponts de la Sambre

## A – Variante dans le sens "hors-logique"

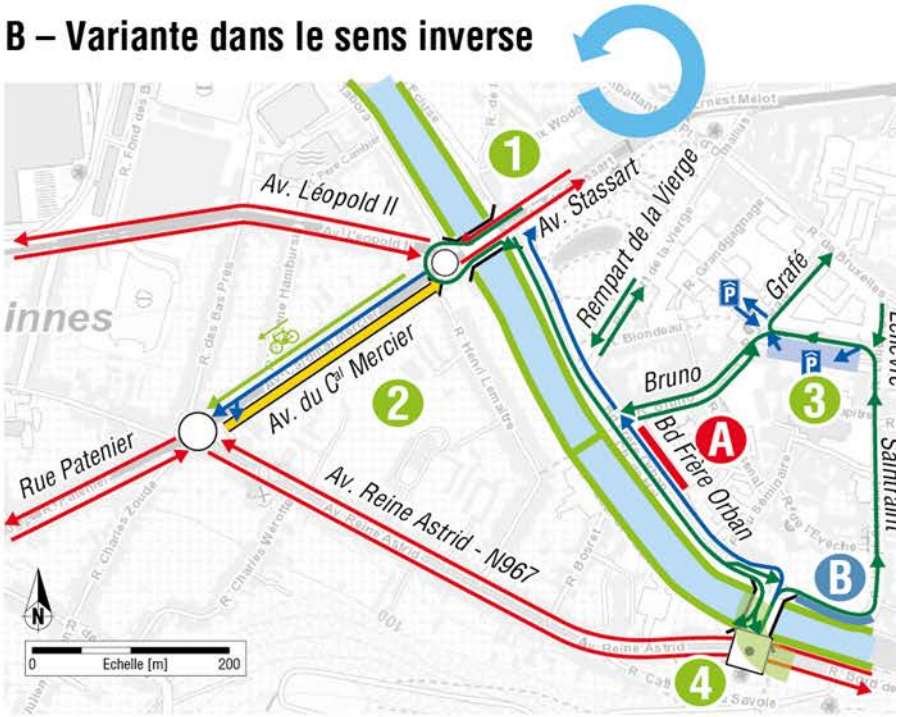



1. Tourne-à-gauche conflictuel dans ce tronçon critique
2. Irréaliste de dévier sur l'axe Vrithoff les flux entrants en ville via la rue Patenier en maintenant l'entrée par l'avenue du Cardinal Mercier
3. Tourne-à-gauche conflictuel maintenu au pont de l'Evêché

**Variante non retenue**

A 115m de stationnement en tronçon étroit
B à compenser sur Saintraint

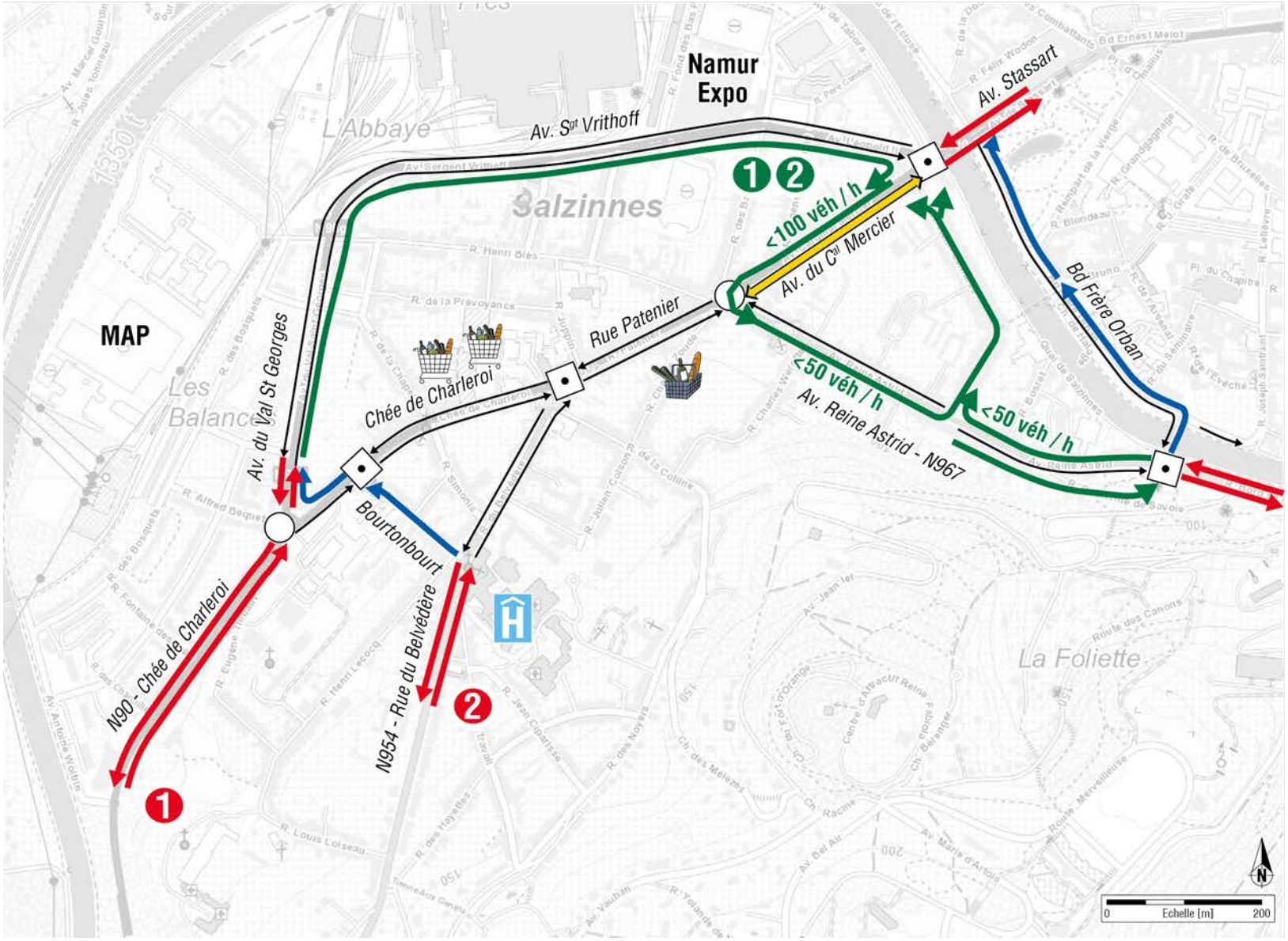
## B – Variante dans le sens inverse




1. Assainir l'axe Stassart - Pont de la Libération
2. Dissuade le transit par la rue Patenier, en priorisant les bus sur l'avenue Cardinal Mercier (voie bus de 7h30 à 18h, rendue au stationnement résidentiel la nuit et le week-end)
3. Préserve l'accès aux places Saint Aubain et du Palais de Justice, en assurant la dépose scolaire sur le trottoir côté écoles
4. Simplifie le mouvement du pont de l'Evêché

**Variante proposée**

# Salzinnes – Accès avenue Cardinal Mercier avec sa mise à sens unique




**Les flux principaux venant de la N90 ❶ et de l'avenue de la Marlagne ❷ sont :**

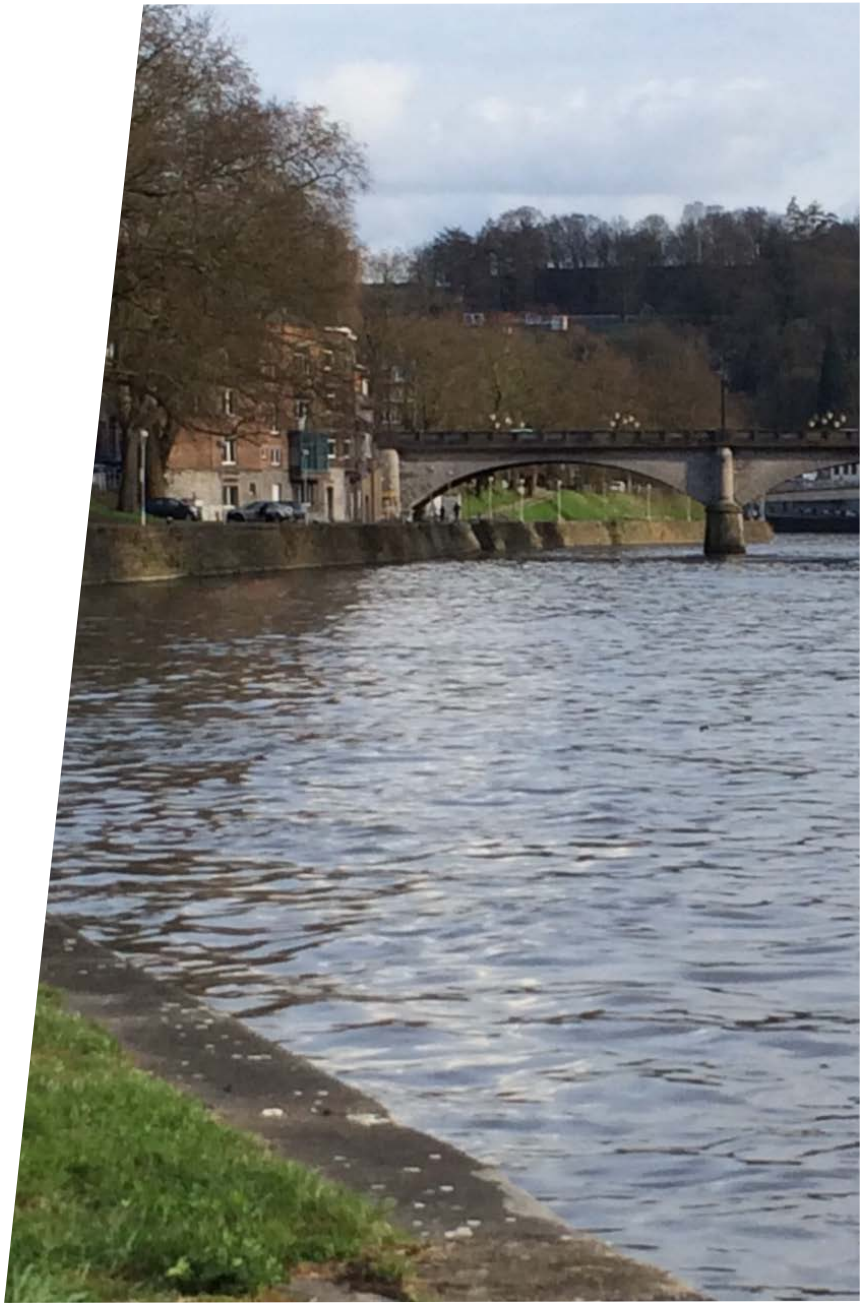
- déviés via Val-Saint-Georges - Vrithoff ;
- sécurisés par des feux au débouché de la rue Bourtombourt sur la chaussée de Charleroi.

**L'accès aux commerces de la rue Patenier est préservé de toutes les directions.**

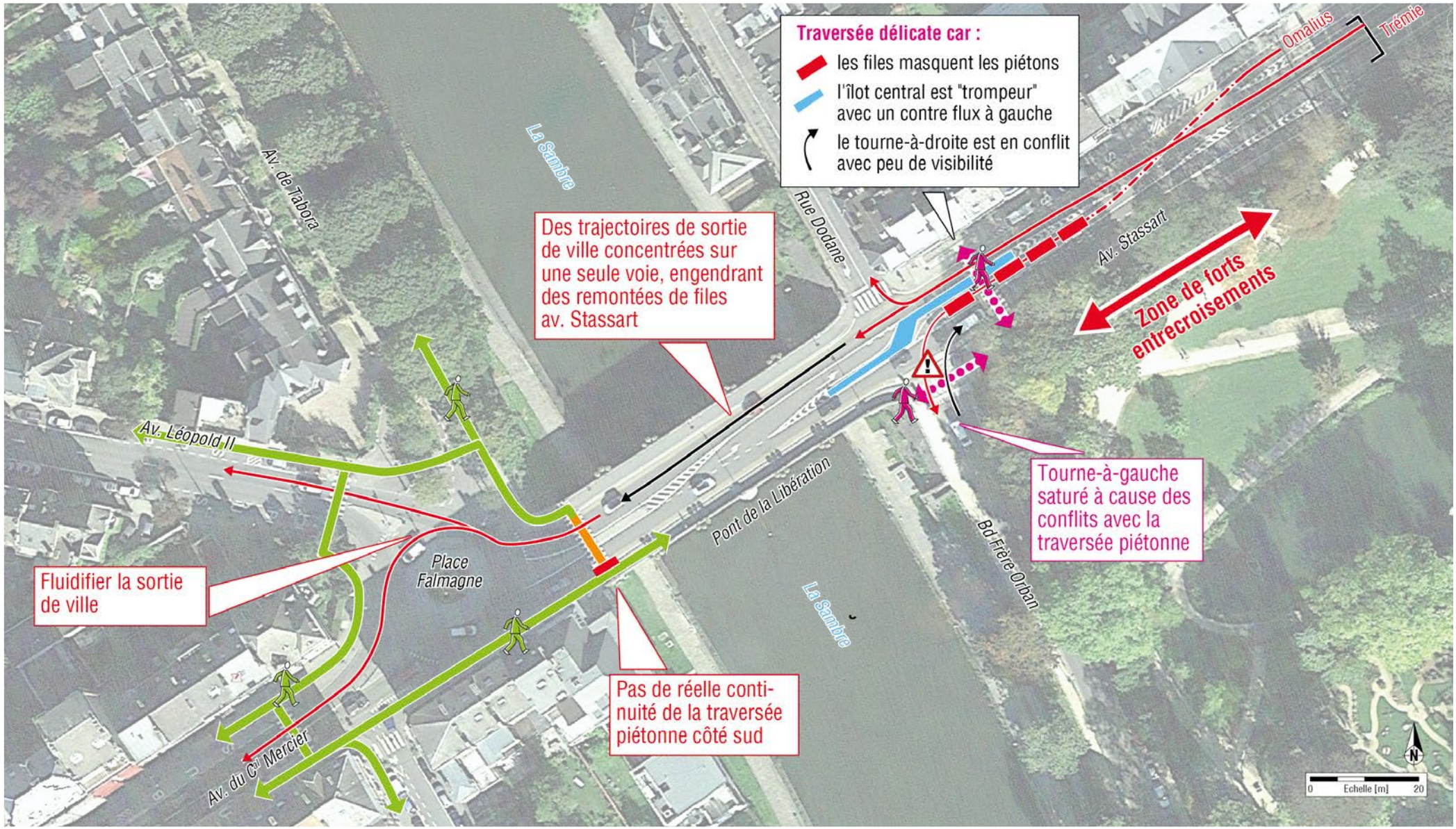
**L'accès local à l'avenue Cardinal Mercier est solutionnable localement.**

# Principes d'accès à Salzinnes

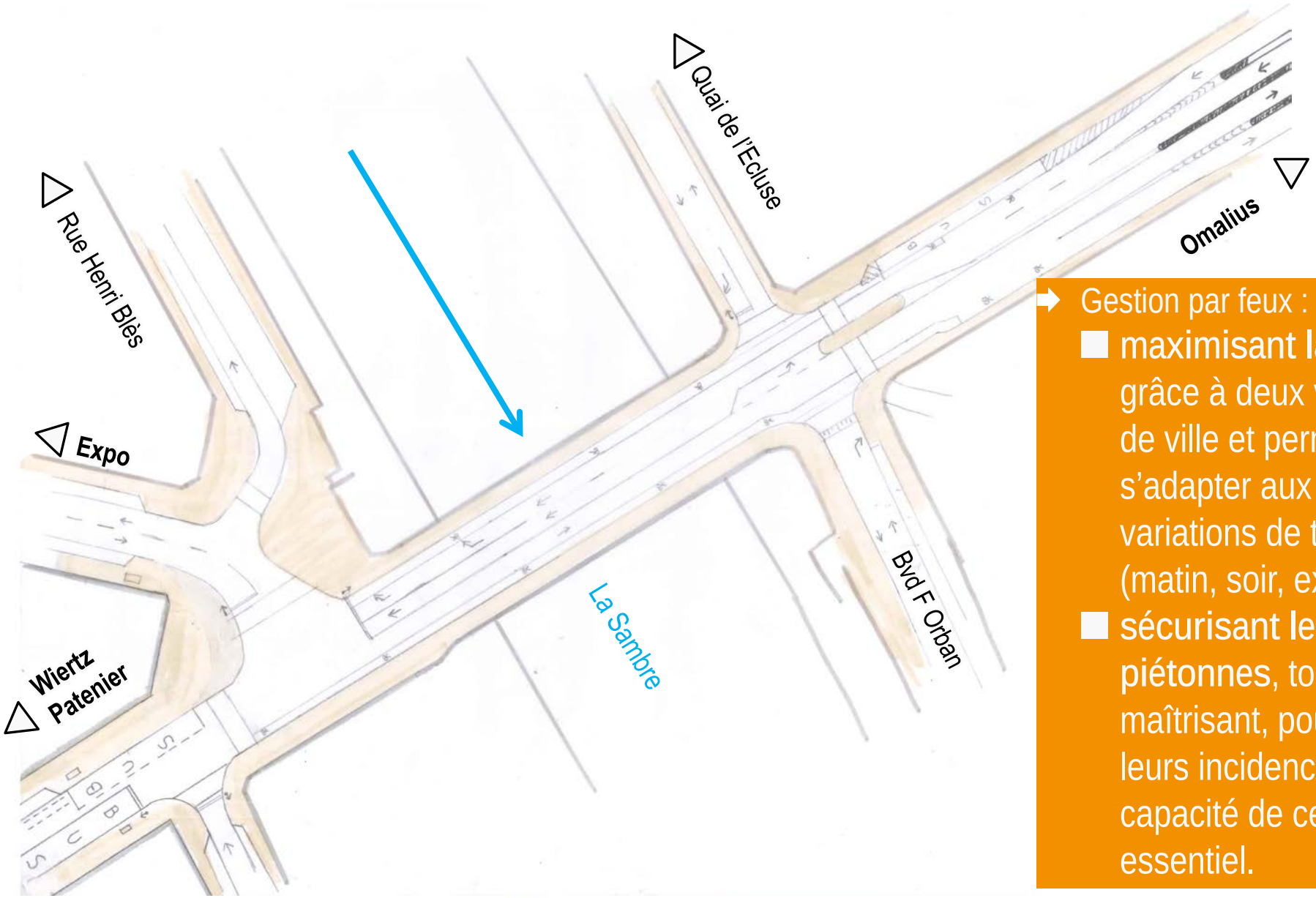
## Place Falmagne – avenue Mercier



# Salzinnes – Enjeux place Falmagne



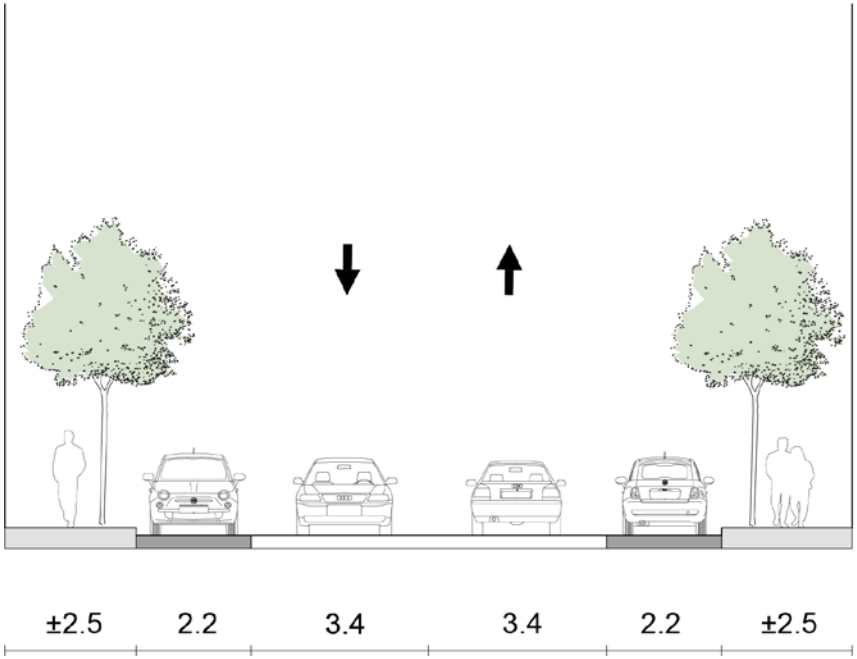
# Salzinnes – Esquisse place Falmagne



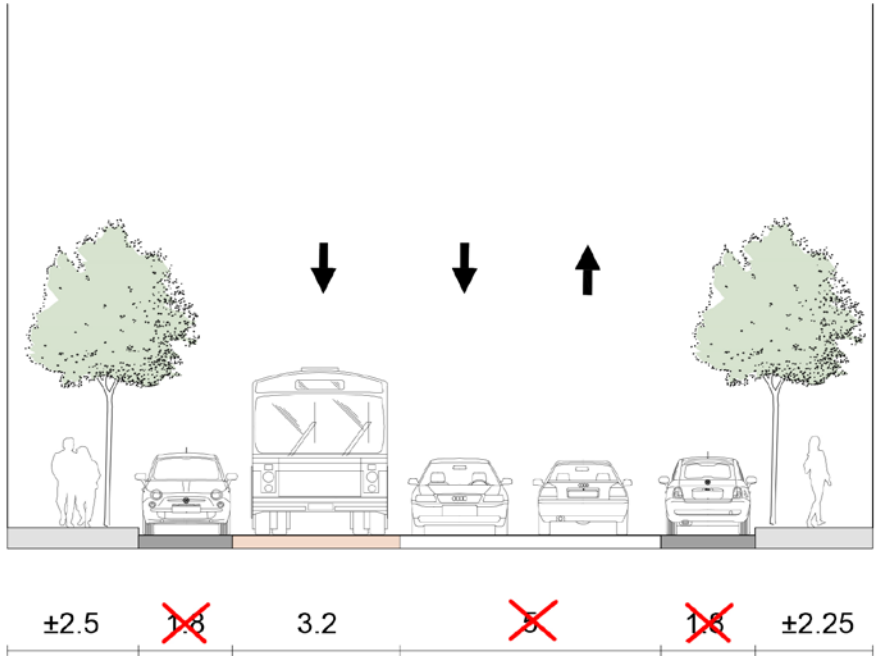

- Gestion par feux :
  - **maximisant la capacité** grâce à deux voies en sortie de ville et permettant de s'adapter aux fortes variations de trafic (matin, soir, expo) ;
  - **sécurisant les traversées piétonnes**, tout en les maîtrisant, pour réduire leurs incidences sur la capacité de ce carrefour essentiel.

# Coupe Salzinnes AA – Avenue Léopold II

Existant



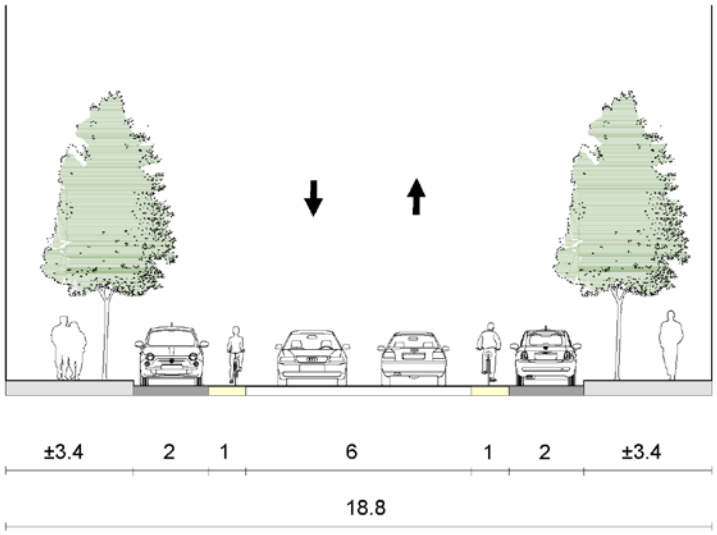

Insertion d'une bande bus incompatible avec la préservation du stationnement



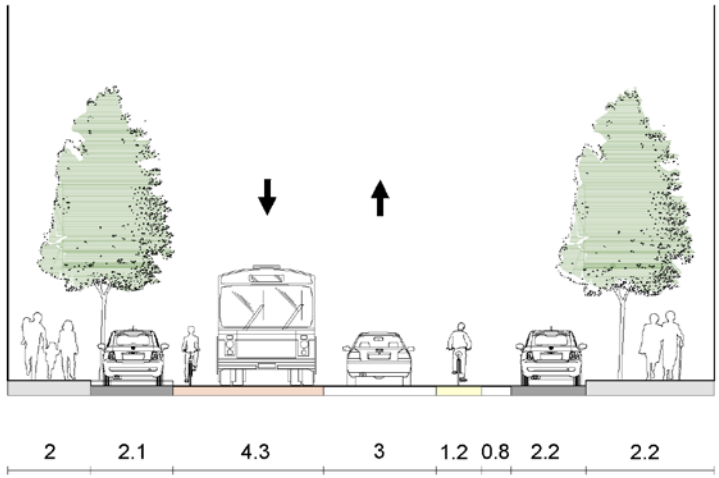

➔ Pas de possibilité d'aménagement d'une bande bus av. Léopold II

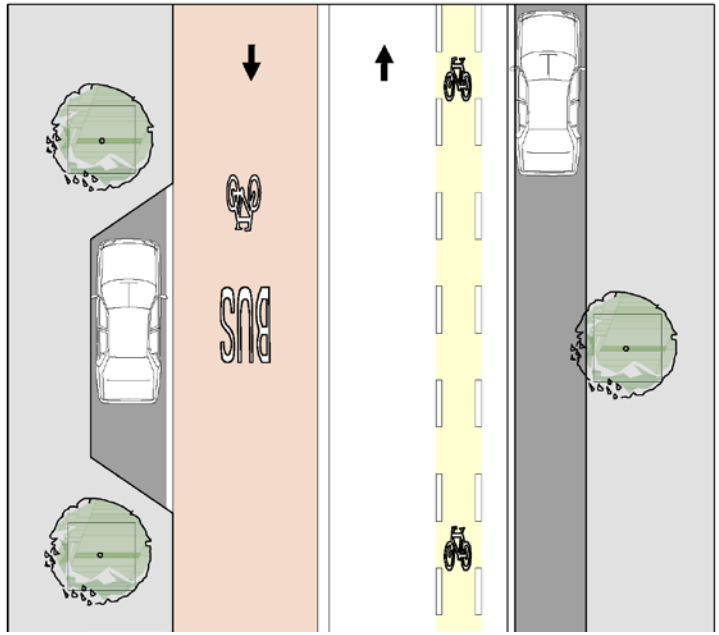
# Coupe Salzinnes BB – Avenue Cardinal Mercier

Existant



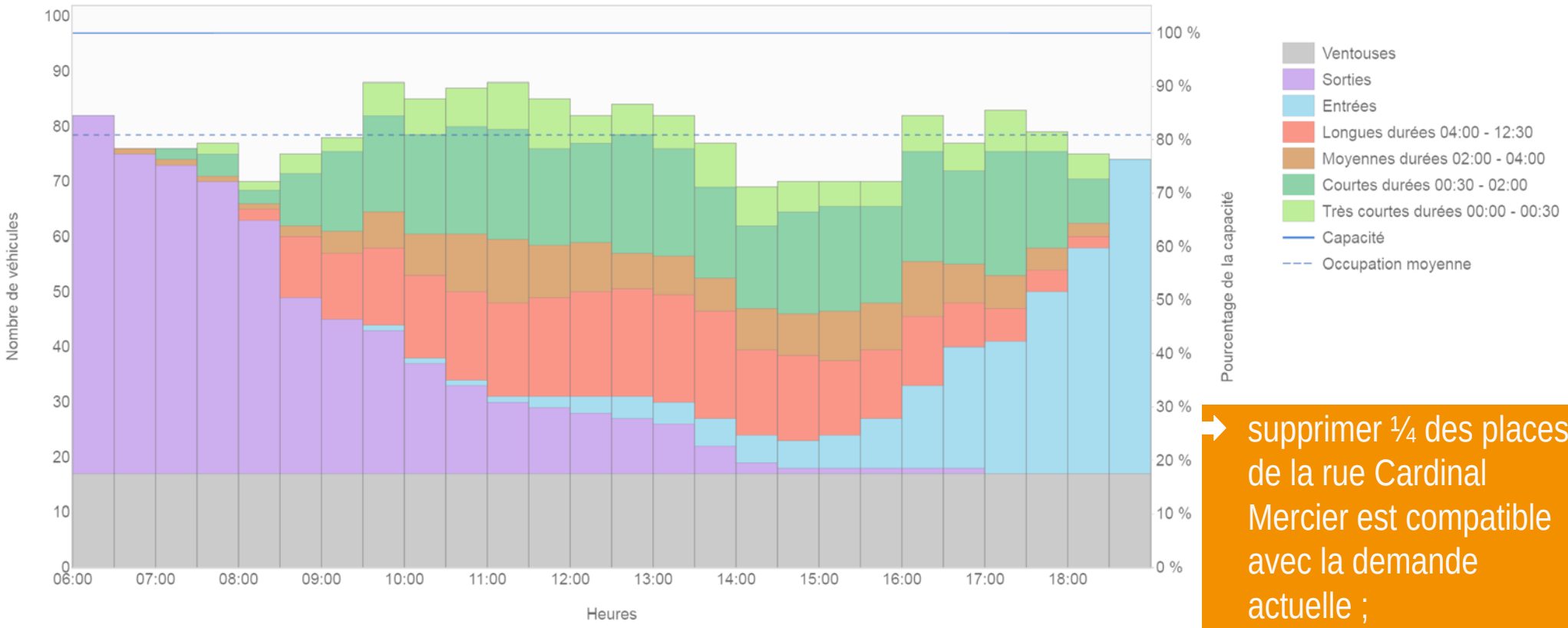

Projet



# Un recalibrage compatible avec l'usage actuel du stationnement

## Structure des usagers du stationnement




- supprimer ¼ des places de la rue Cardinal Mercier est compatible avec la demande actuelle ;
- si possible, mutualiser le parking du 12-14 rue H. Lemaître à l'attention des riverains la nuit.

- Occupation maximale à 09:30 = 91%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 81%

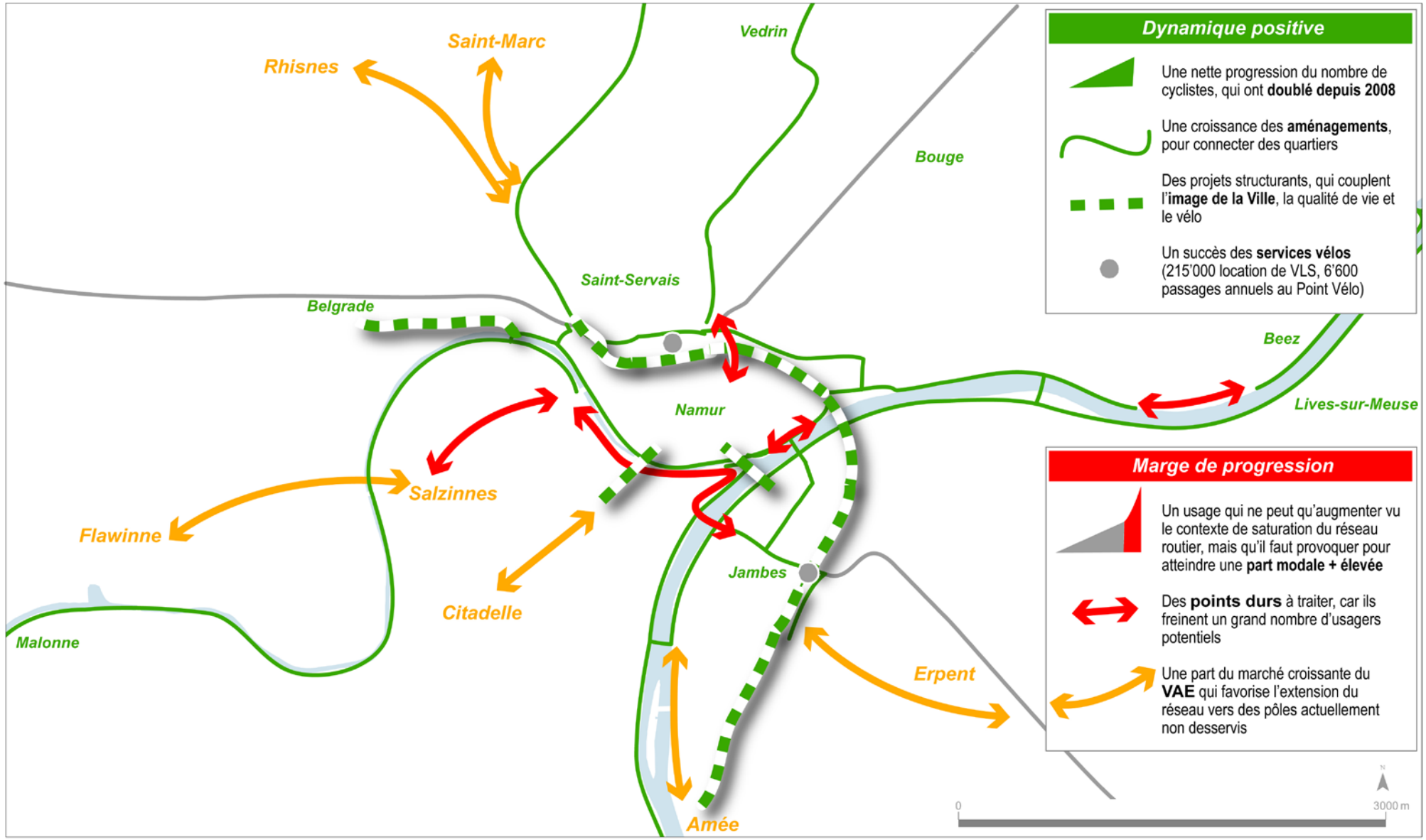
*Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution del'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usagers durant l'enquête.*

# Mesures d'accompagnement proposées

# Mesures d'accompagnement proposées

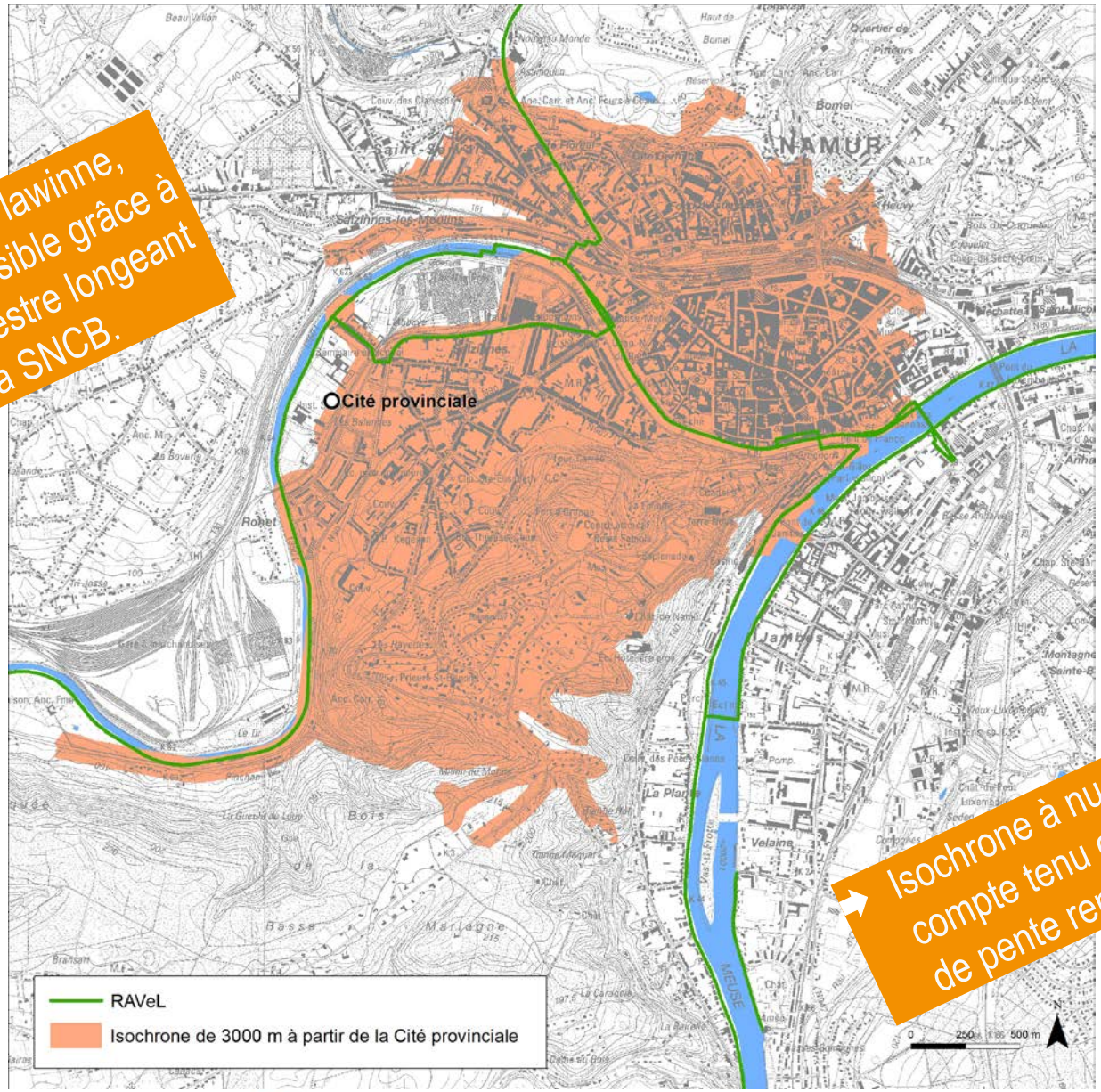
## Potentiel d'accès cyclables

# Rappel des axes vélos structurants existants et à dégager



# MAP – Isochrones 15 minutes – RAVeL

Isochrone à corriger côté Flawinne, en y ajoutant l'aire accessible grâce à la passerelle cyclo-pédestre longeant la voie de service de la SNCB.



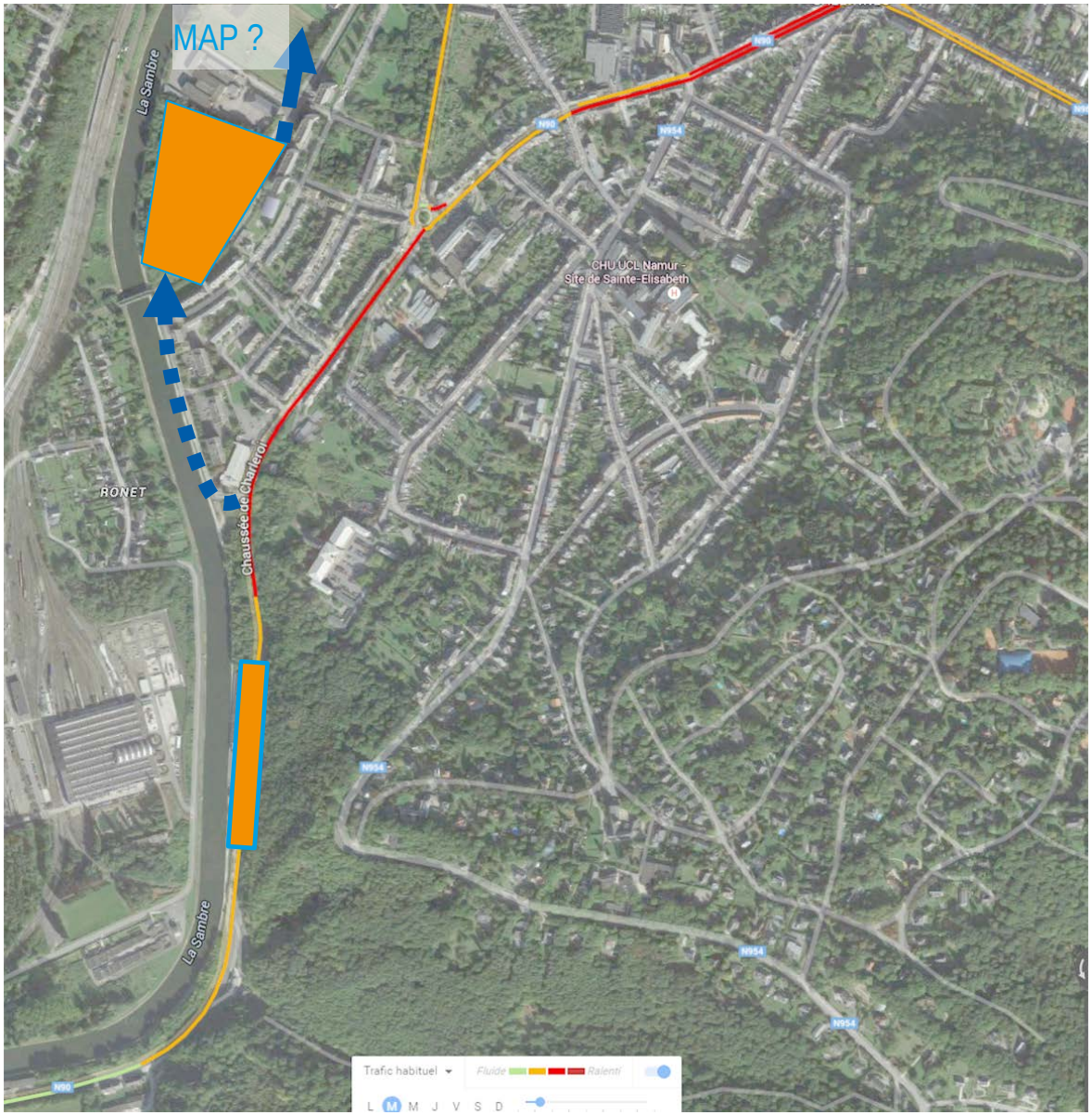

les RAVeL peuvent être valorisés pour l'accès à la future MAP, à Namur Expo à la Clinique et bien entendu à l'ensemble de Salzinnes.

Isochrone à nuancer côté Citadelle, compte tenu des fortes contraintes de pente rencontrées.

# Mesures d'accompagnement proposées

## Parking d'échanges en entrée sud-ouest

# Potentiels d'insertion d'un P+R en entrée de Salzinnes



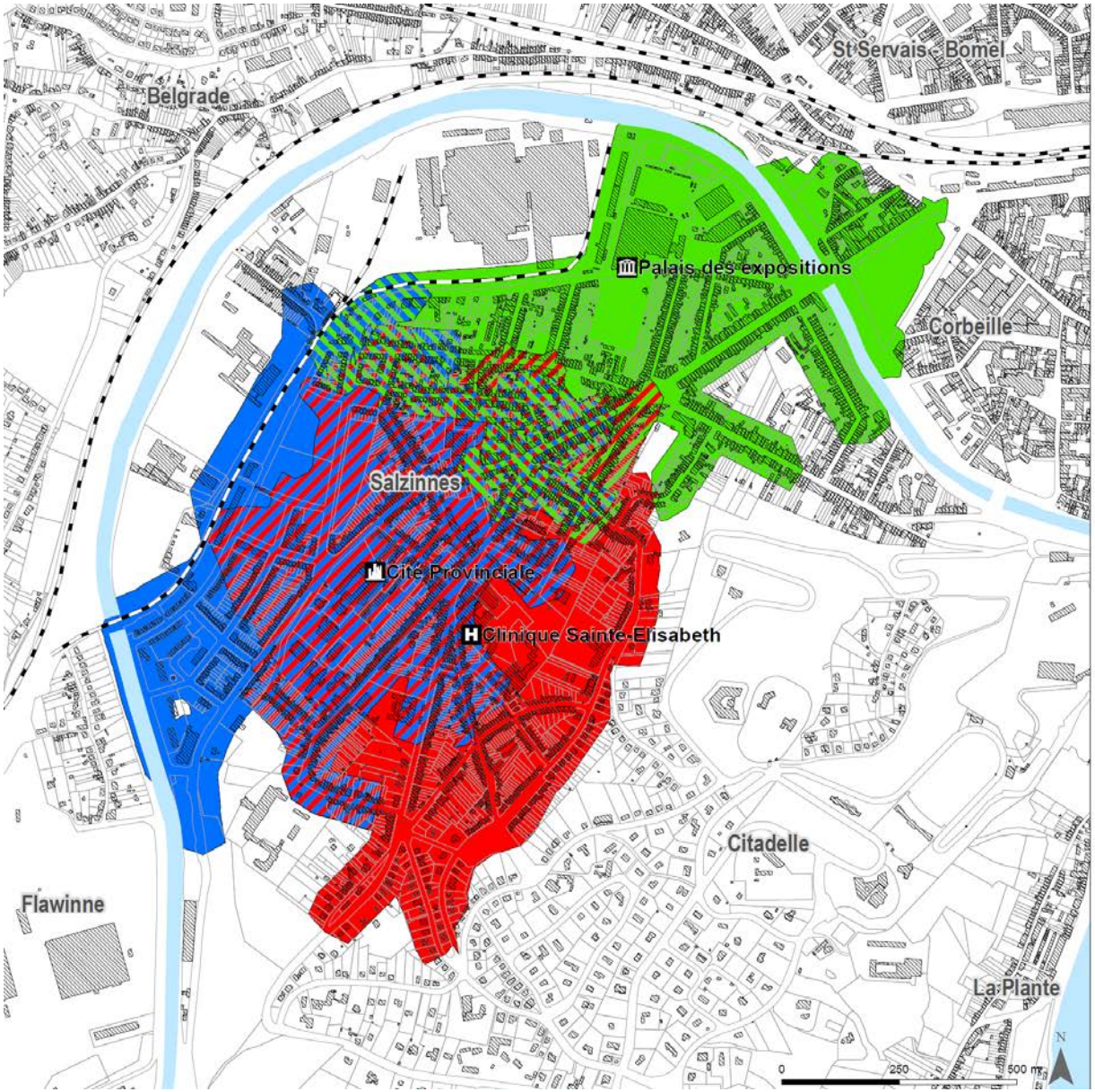

- L'entrée par la N90 est la plus logique en regard des flux actuels et projetés :
  - variante 1 – P+R « dépôt TEC » :
    - implantation idéale en amont de la congestion ;
    - 3'500 à 4'000 m2 potentiels, soit 150 à 200 places, une capacité conforme à la demande potentielle sur la N90 ;
    - une desserte bus insuffisante.
  - variante 2 – P+R «Sambre» :
    - lisibilité d'accès moins performante, même si l'avenue A. Woitrin est valorisable.

- Dans les deux cas, financer un renforcement conséquent de la desserte bus locale ?
- Valoriser la rue Woitrin comme nouvel accès direct à la future MAP ?

# Mesures d'accompagnement proposées

## Politique de stationnement volontariste

# Isochrones 750 m à pied autour des 3 pôles générateurs de Salzinnes




Isochrone de 750 m autour des pôles générateurs

| | Population impactée |
|---|---|
| Cité Provinciale | 4 124 |
| Clinique Sainte-Elisabeth | 4 927 |
| Palais des expositions | 3 582 |

Cadastre (situation au 1er janvier 2015)

Parcelles et bâtiments

L'ensemble du quartier de Salzinnes se trouve dans un rayon de 750 m à pied autour des 3 pôles majeurs que sont :

- Sainte-Elisabeth ;
- Namur Expo ;
- MAP.

➜ Ce qui justifie la mise en «zone bleue» des places de stationnement sur tout le quartier, en réponse aux réclamations nombreuses et récurrentes des riverains.

# Le stationnement à Salzinnes : quelles solutions?

## Salzinnes

ADAPTATION DES ZONES REGLEMENTEES

MISE EN ZONE BLEUE :

- limitée à 2h de stationnement
- avec carte riverains

## Secteur Sainte-Elisabeth

GESTION COORDONNEE DU STATIONNEMENT ENTRE LA VILLE ET LA CLINIQUE

ZONE BLEUE

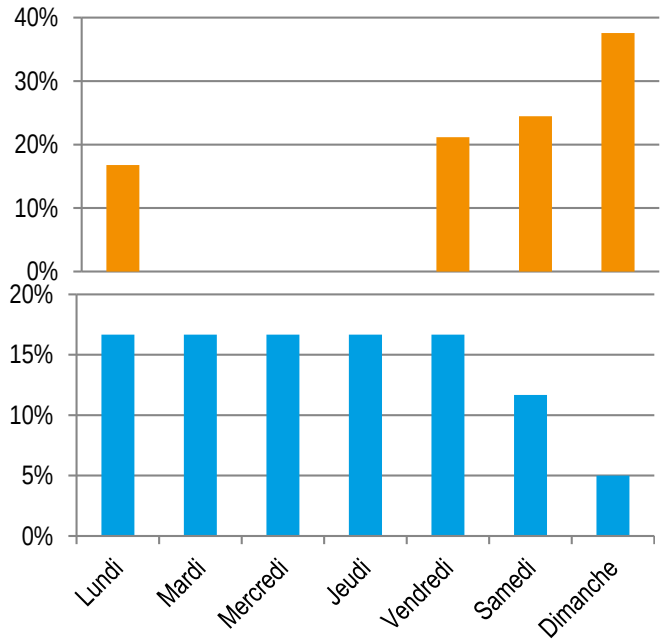
+ cartes communales de stationnement

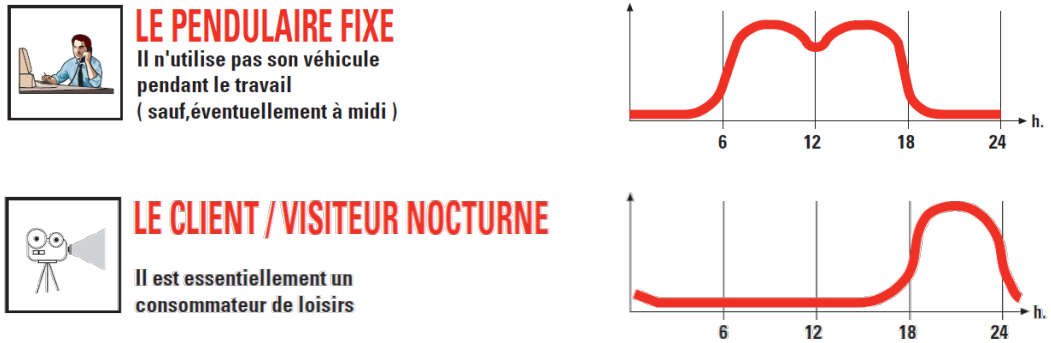
- convention entre la Ville et la Clinique dans le cadre d'un PDE ;
- dans l'attente de l'ouverture du parking rue Bourtonbourt, **vente par la ville à la Clinique de cartes communales de stationnement pour ses employés** ;
- pour forcer les changements et donc l'efficacité du PDE, **réduction graduelle des cartes « employés »**, par exemple
  - 300 cartes la 1ère année ;
  - 150 cartes la 2ème année ;
  - 0 cartes au-delà de la 2ème année, lorsque le parking sera achevé.

# Potentiel de mutualisation diurne des parkings – maintien du P+R ?

Répartition de la fréquentation du Palais des expositions lors de salons par jour

Répartition de la fréquentation d'un P+R par jour



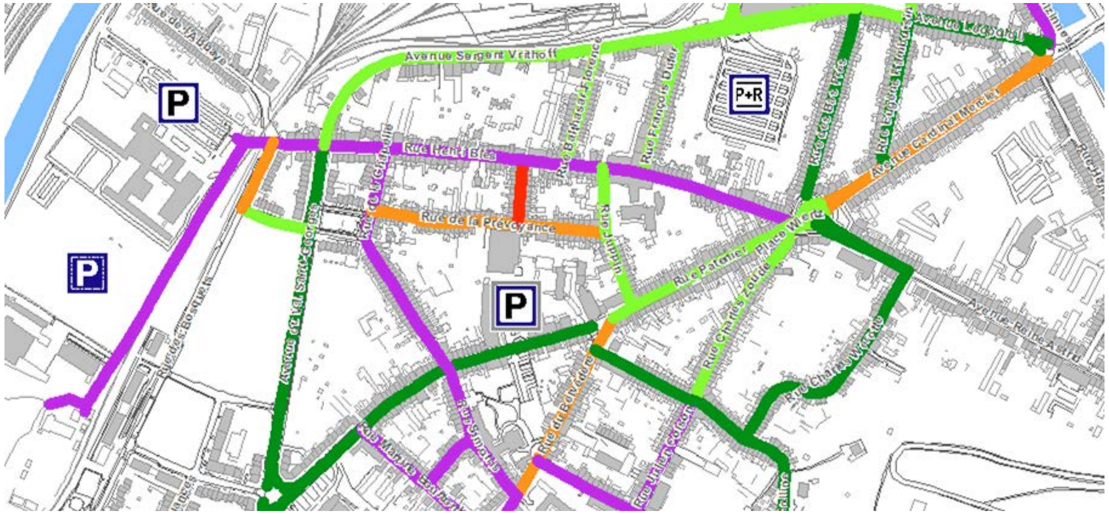



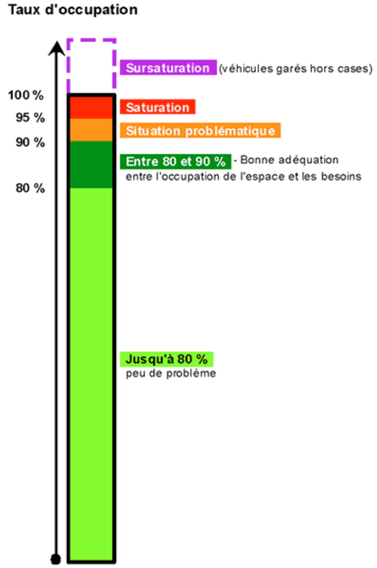

- le besoin maximal de stationnement a lieu en journée le dimanche lors d'un salon. En effet, la fréquentation maximum du Palais des Expositions est atteinte le dimanche, qui est donc un jour déterminant pour la capacité de stationnement.
- en semaine, le besoin en stationnement de type P+R est de 500 voitures, tandis que le salon n'a « besoin » que de la moitié du nombre de places maximales dédiées au Palais des Expositions (un jour de semaine représente max 20 % des entrées, le dimanche en représente 40 %).

- Les spectacles ne sont pas déterminants, car les premiers spectateurs arrivent alors que les pendulaires du P+R partent.

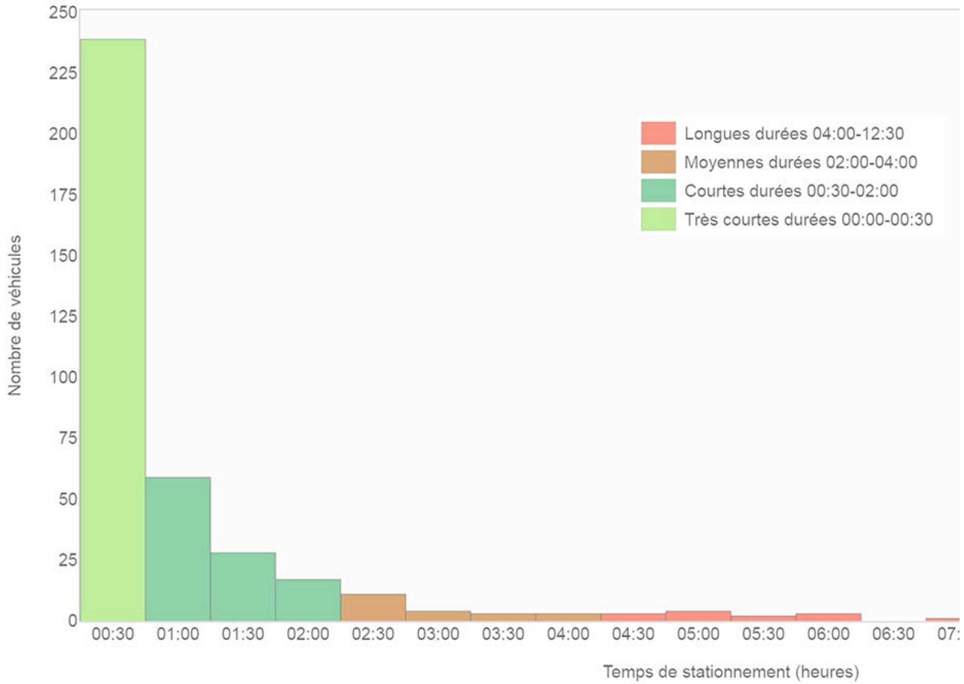
➜ Il est ainsi possible de mutualiser le fonctionnement du parking, voir PPT E2 – chapitre 3.

# Stationnement lié aux activités commerçantes – Patenier – Mercier






- situation problématique sur Cardinal Mercier, avec d'avantages d'usagers en infraction (> 4h) ;
- la majorité des usagers sur Patenier stationne durant moins d'1 h ;
- il y a encore des usagers de longue durée, stationnant plus de 6h.




- mettre en œuvre des zones limitées à 30 minutes, sans ticket, à l'instar de la démarche pilote «shop & go» menée avec succès à Mons ;
- renforcer les contrôles de stationnement.

# Merci pour votre attention


Transitec Ingénieurs-Conseils
3, boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél.: 0032 (0) 81 22 45 66
www.transitec.net

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

ICEDD
4, boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél.: 0032 (0) 81 25 04 80
www.icedd.be