



Namur - Actualisation du PCM

Mesure T3 – N90 Jambes / synthèse

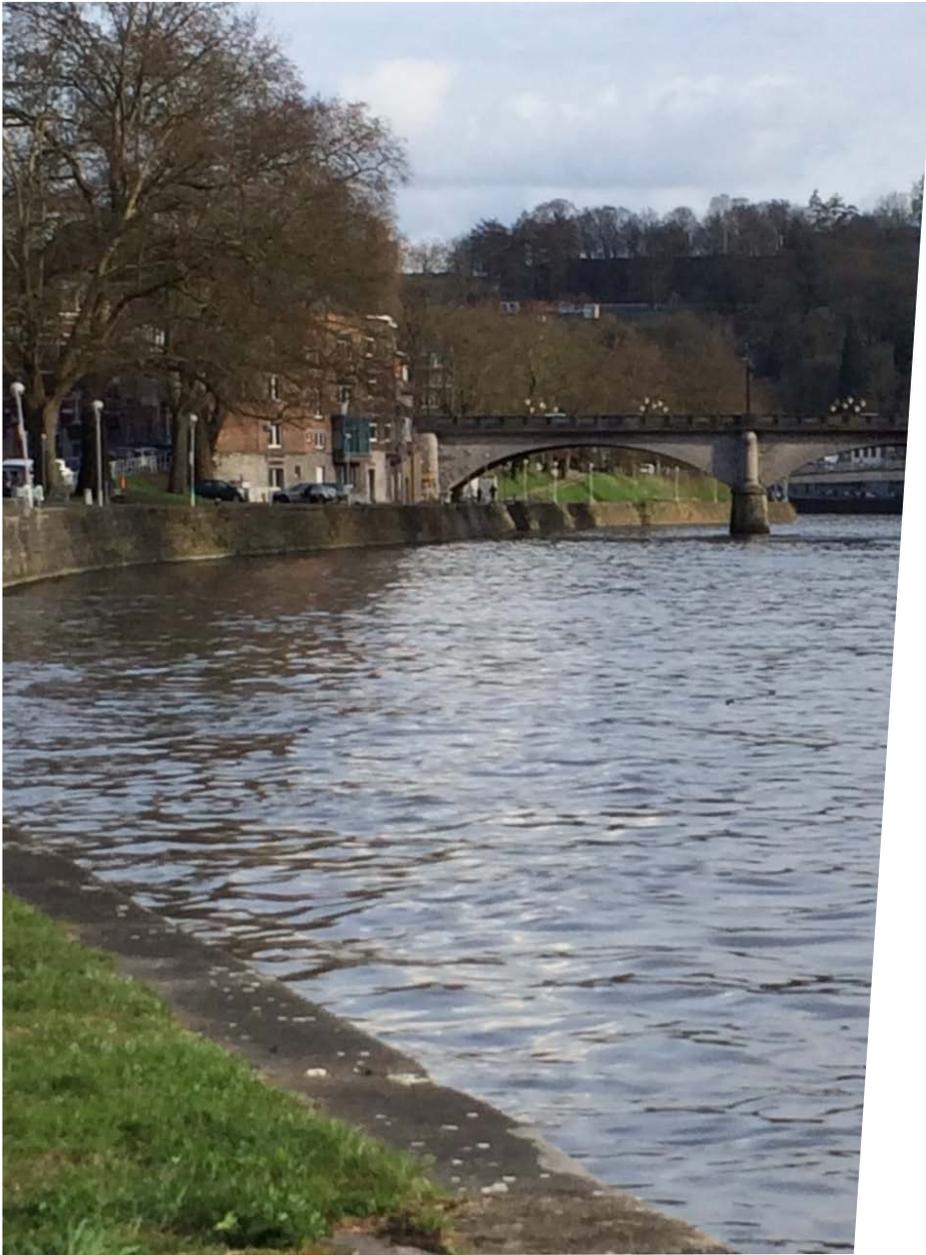


Wallonie



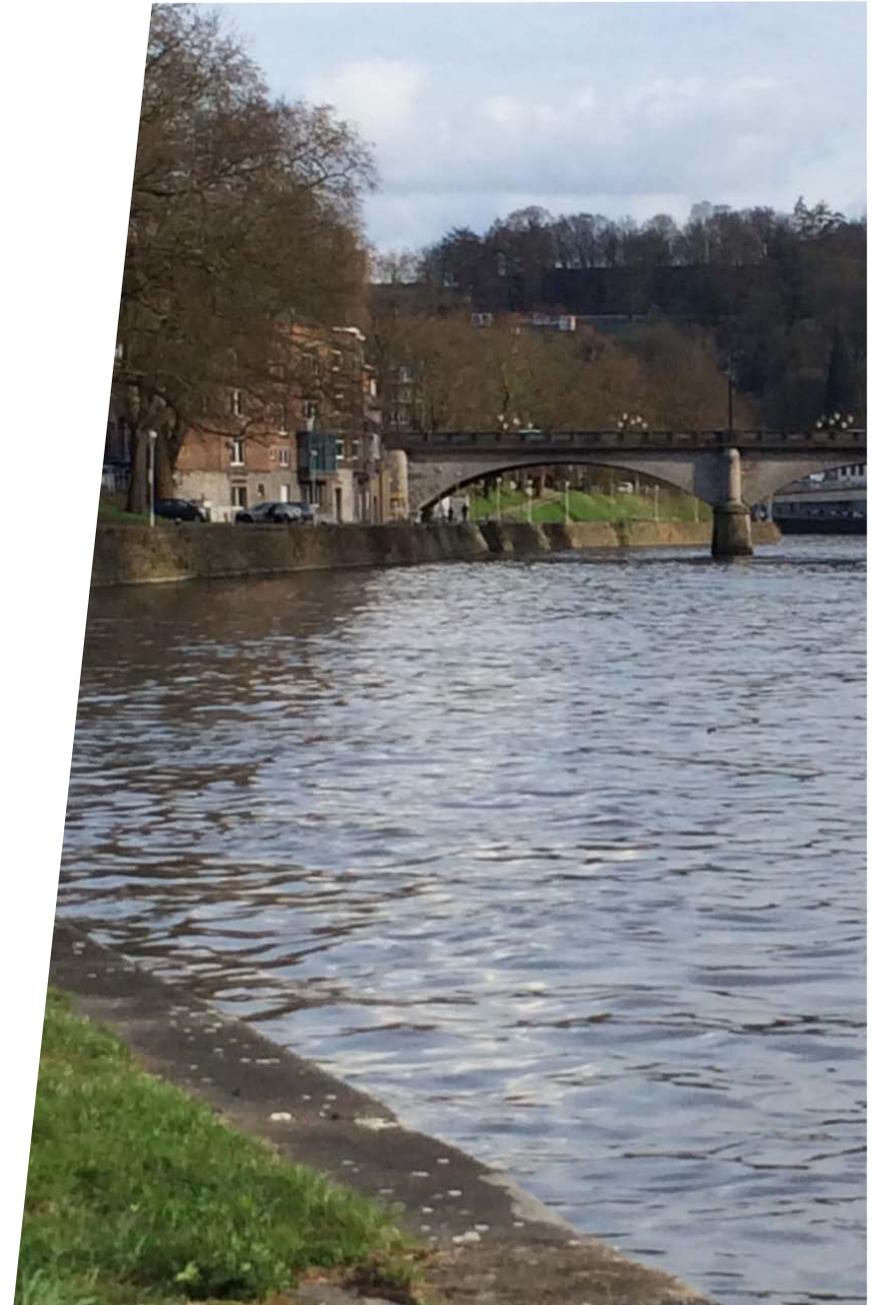
Service public
de Wallonie



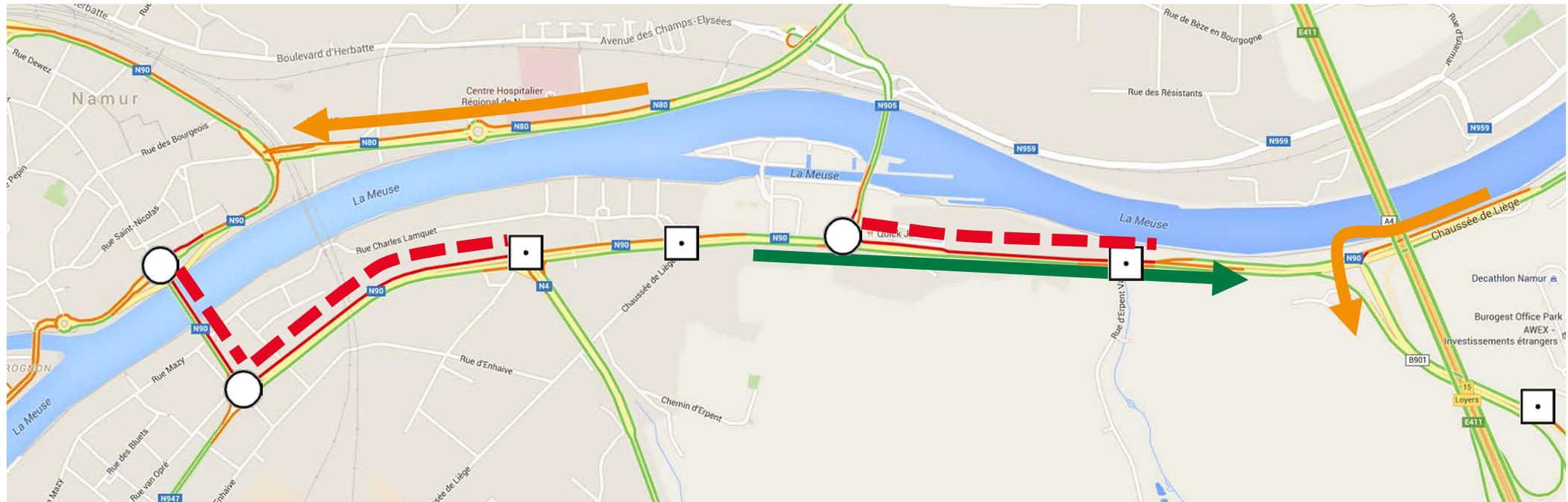


- Contexte et enjeux
- Stratégie de mobilité
- Propositions d'exploitation
- Esquisses d'aménagement
- Annexes : niveaux détaillés de congestion HPM - HPS

Contexte et enjeux



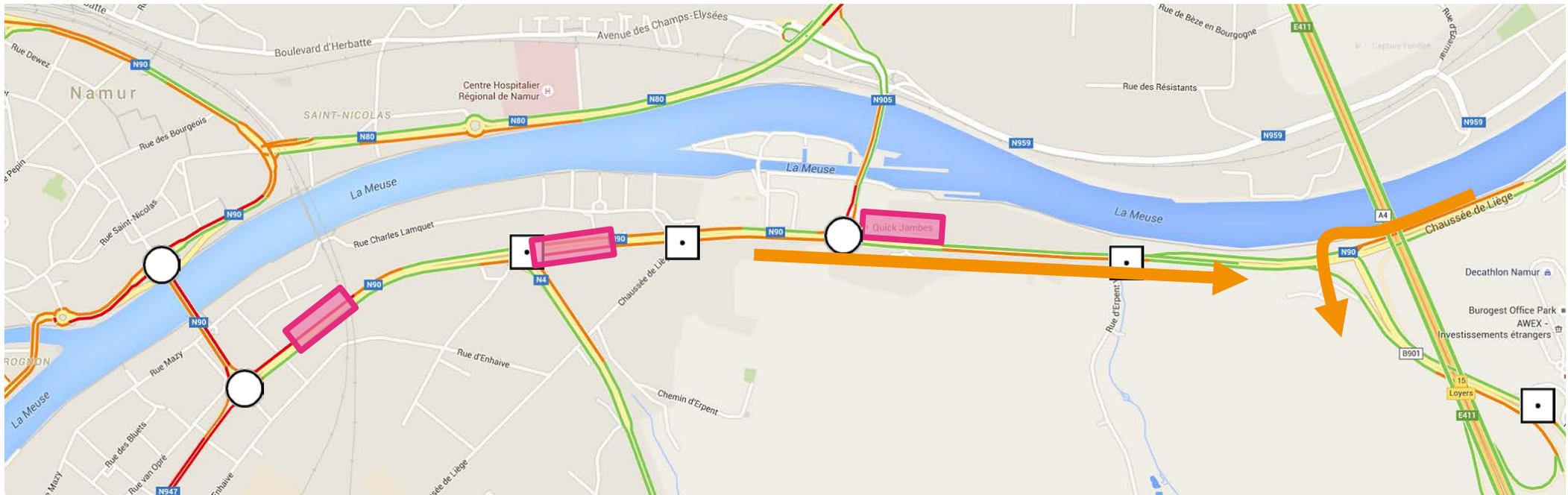
N90 - saturation le matin - synthèse



➔ Les files du rond-point du pont des Ardennes remontent en rive droite jusqu'à la N4, ... alors que la N80 en rive gauche reste relativement fluide.

➔ Les files du rond-point du pont des Grands malades remontent jusqu'au nouveau carrefour à feux de la rue d'Erpent Val, ... alors que la sortie de ville est fluide.

N90 - saturation le soir - synthèse



→ Les entrées – sorties des commerces (Delhaize, Carrefour, Quick et Brico) saturent et génèrent de l'insécurité routière, à assainir.

→ La sortie de ville reste fluide.

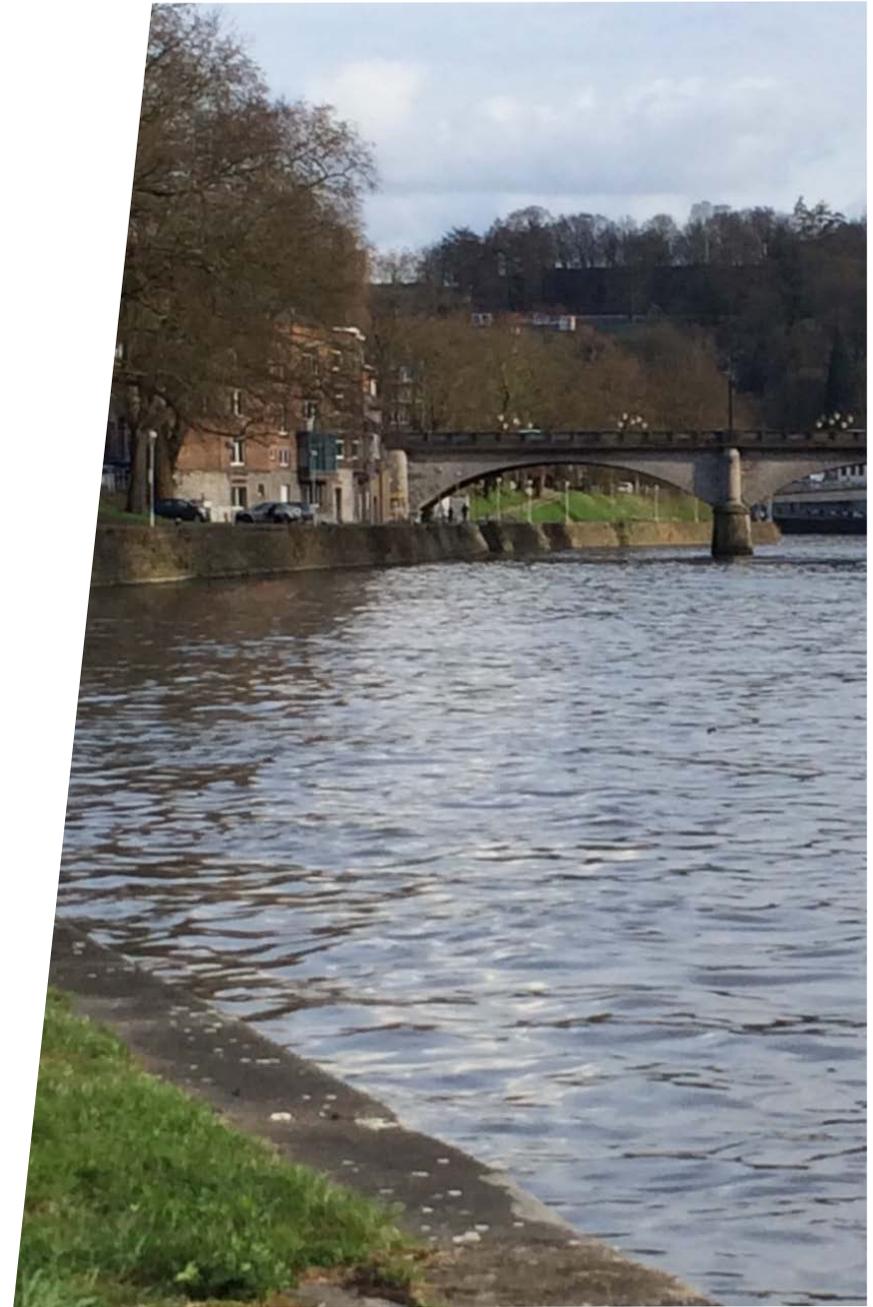
■ Rond-point J- Charlotte : identification des enjeux



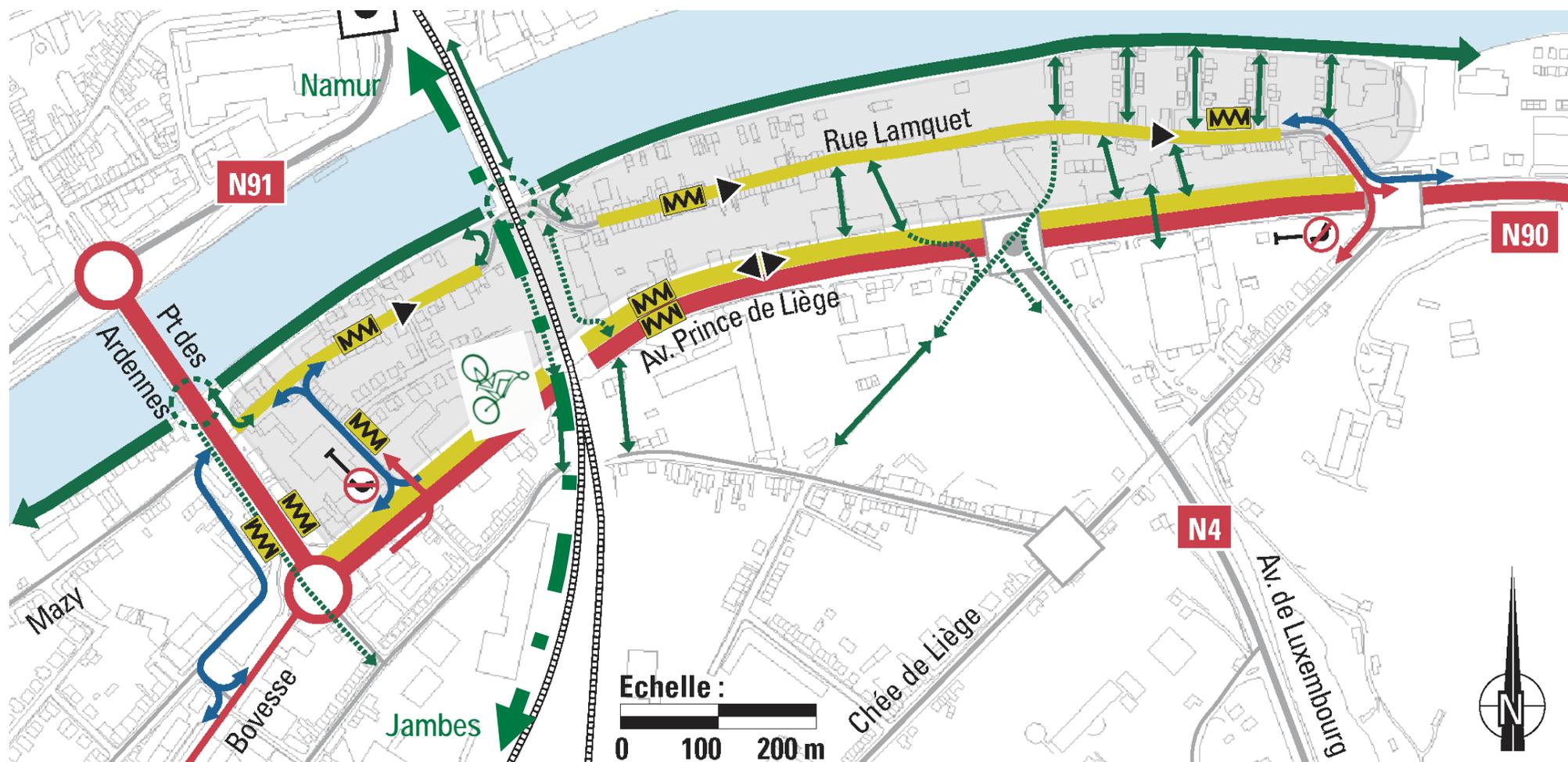
Le très – trop ! grand diamètre actuel d'environ 63 m implique :

- des vitesses élevées :
 - sources d'accidents récurrents ;
 - et qui diminuent la capacité automobile du giratoire ;
- des poches avec des fonctions de proximité dans les 4 angles trop exigües, avec :
 - une offre insuffisante en stationnement et à la géométrie contraignante en termes de manœuvres, générant des remontées de files parfois jusque dans le rond-point ;
 - des accès malaisés ;
- une surconsommation d'espace public ;
- des traversées cyclo-pédestres insécurisantes et auxquelles de larges détours sont imposés.

Stratégie de mobilité



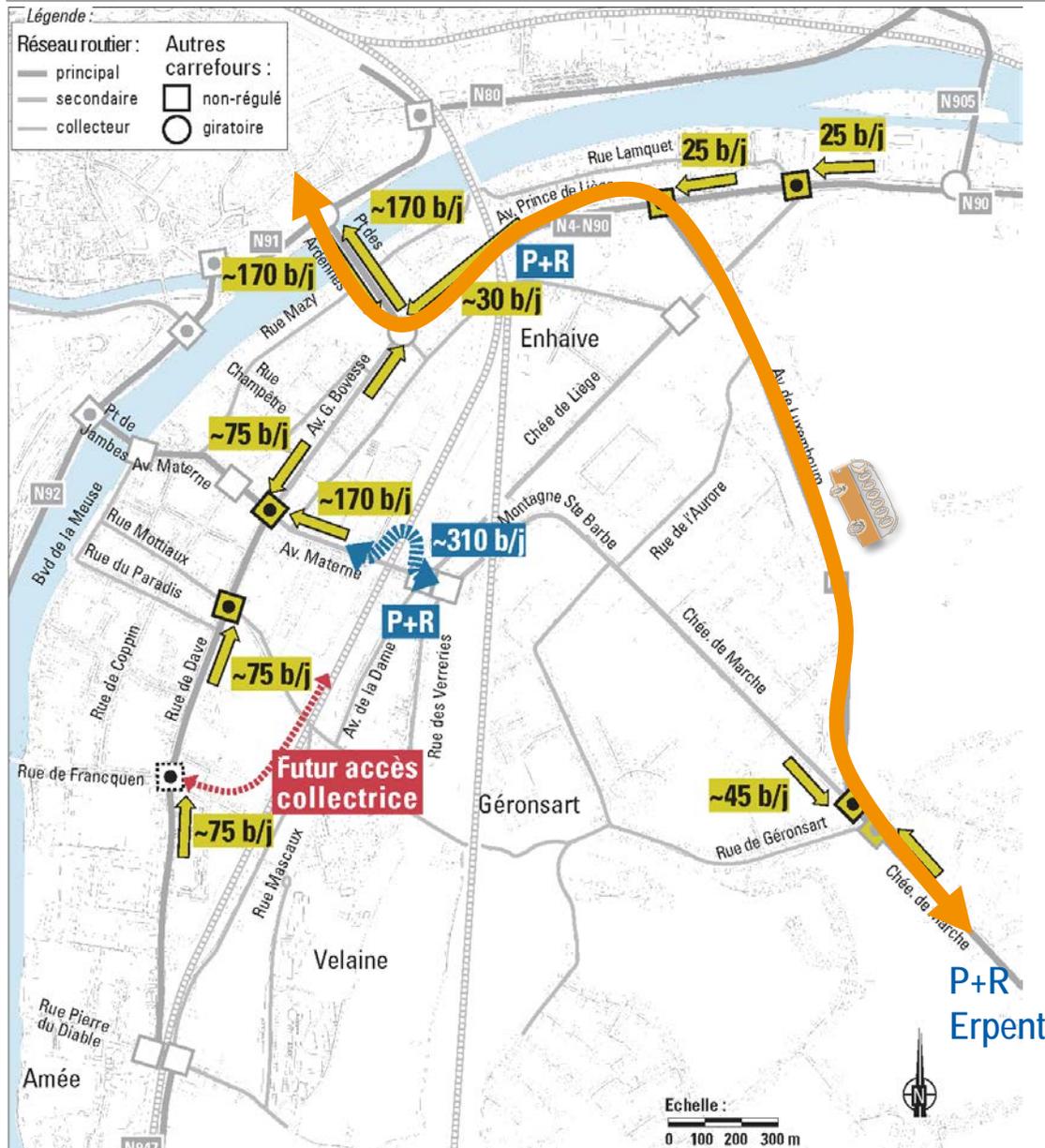
N90 - améliorer la perméabilité de l'axe pour les piétons et les vélos



- ➔ Le PCM de Jambes prévoit plusieurs nouvelles traversées sécurisées ;
- ➔ En particulier sur :
 - l'itinéraire du RAVeL urbain, entre les gares de Namur et de Jambes ;
 - à hauteur du carrefour N4 – N90 côté Jambes, en relation avec un P+R.

Source : PCM de Jambes
– 2010 (ann. 5.1.2)

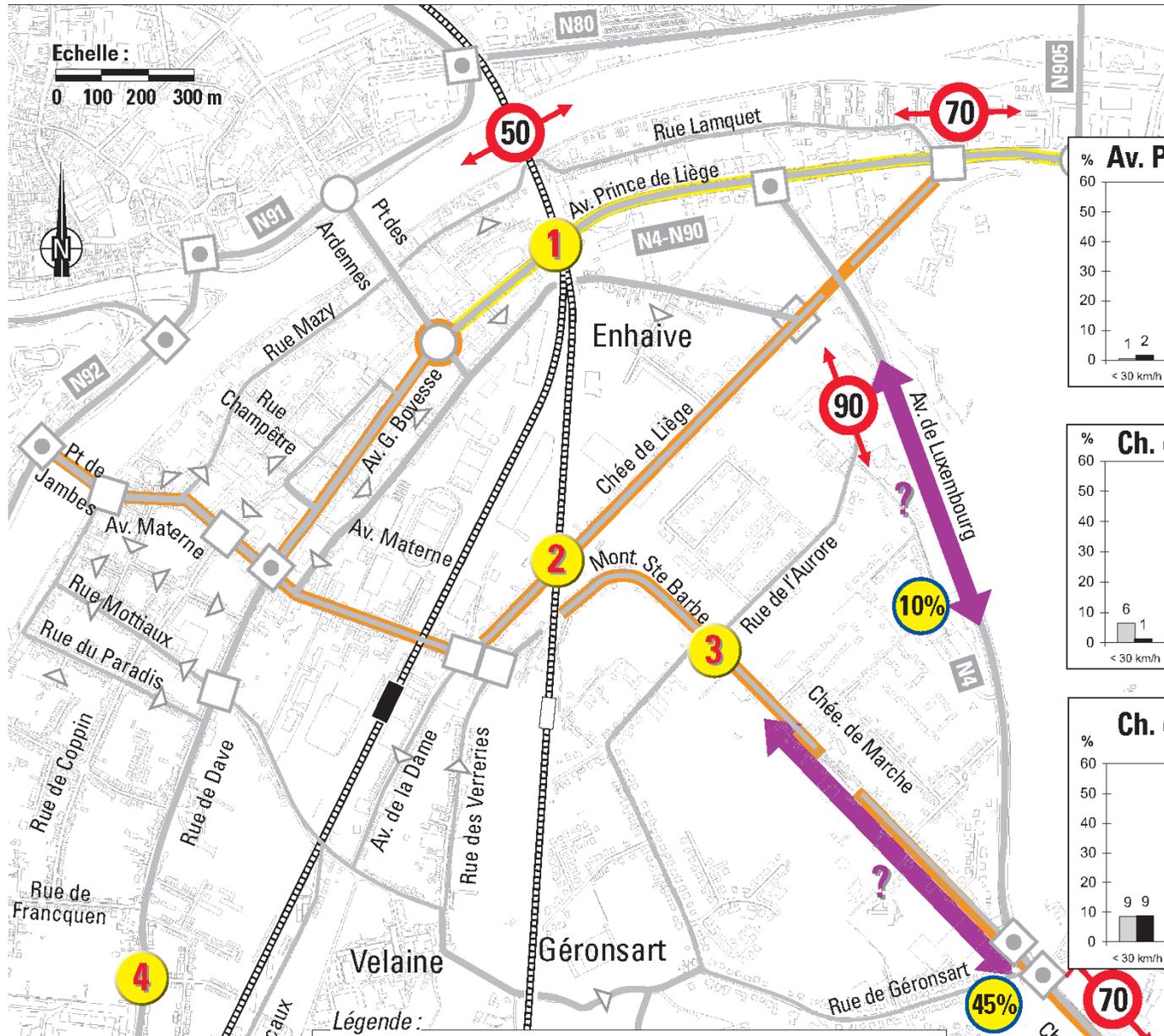
N90 - mesures en faveur des bus



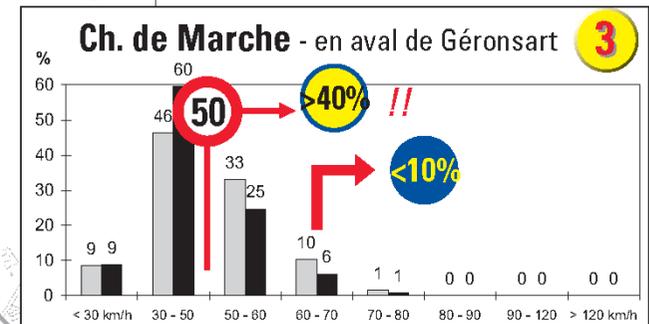
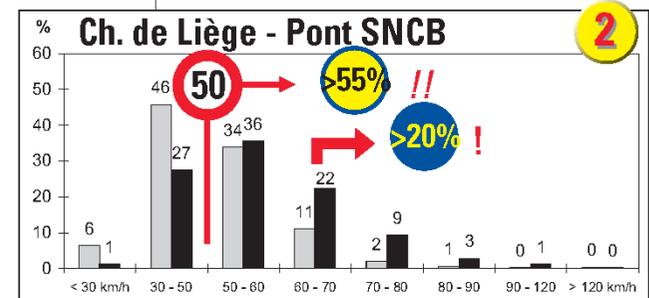
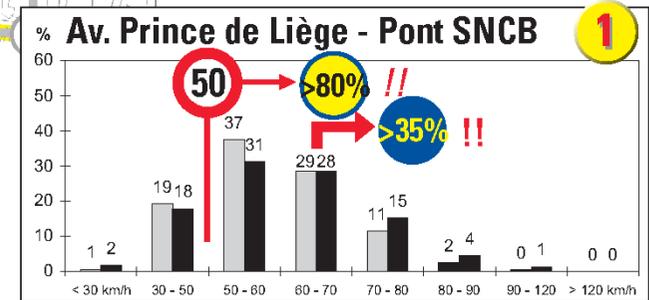
- ➔ Des priorités sont à prévoir pour les bus :
- essentiellement dans le sens de l'entrée de ville ;
 - En particulier entre le P+R «Tour d'Enhaive» et le centre-ville.

Source :PCM de Jambes – 2010 (fig. 5.3.2)

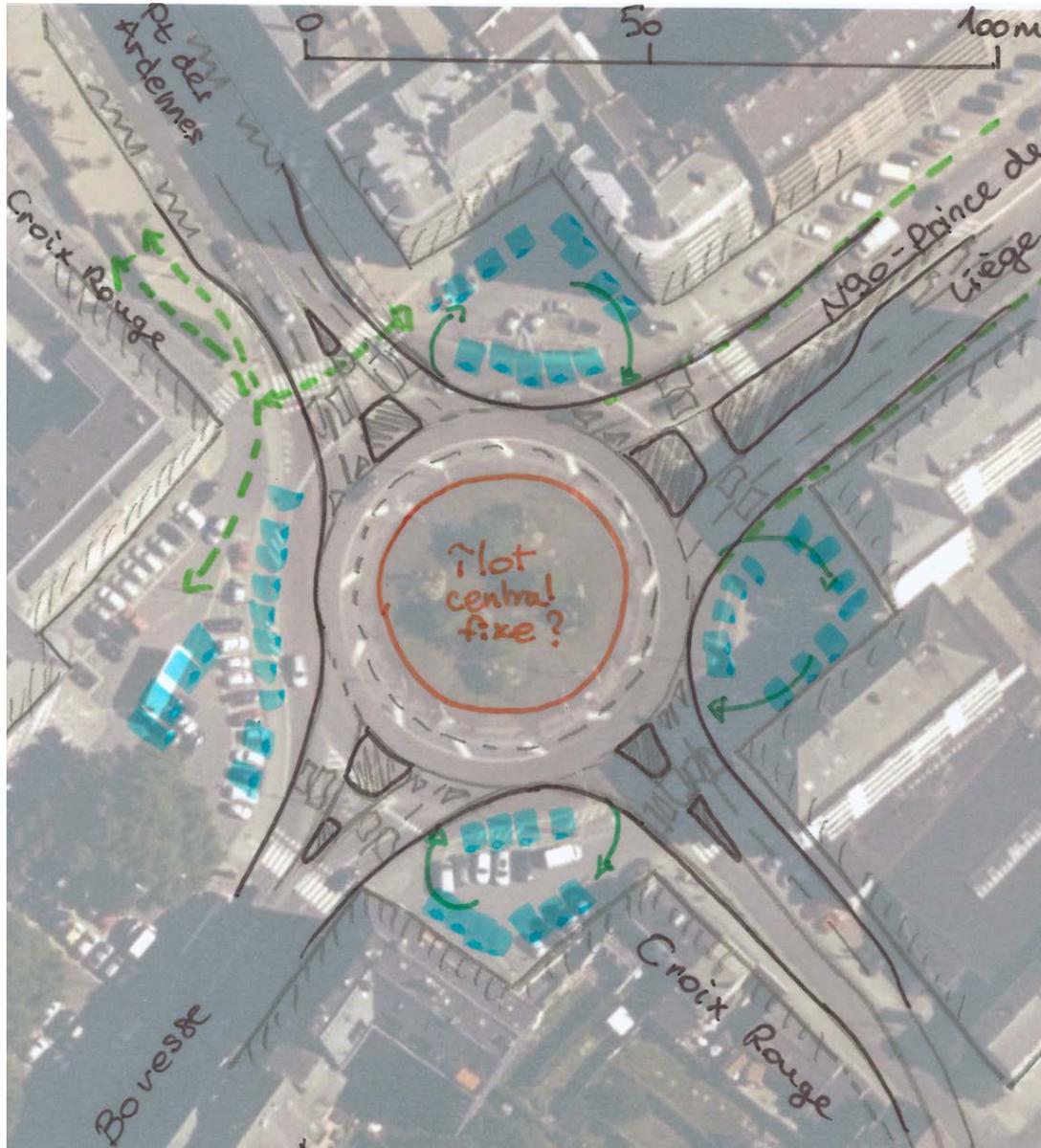
N90 - des vitesses excessives en entrée de ville, à maîtriser !



Source : PCM de Jambes – 2010 (ann. 1.2.6)



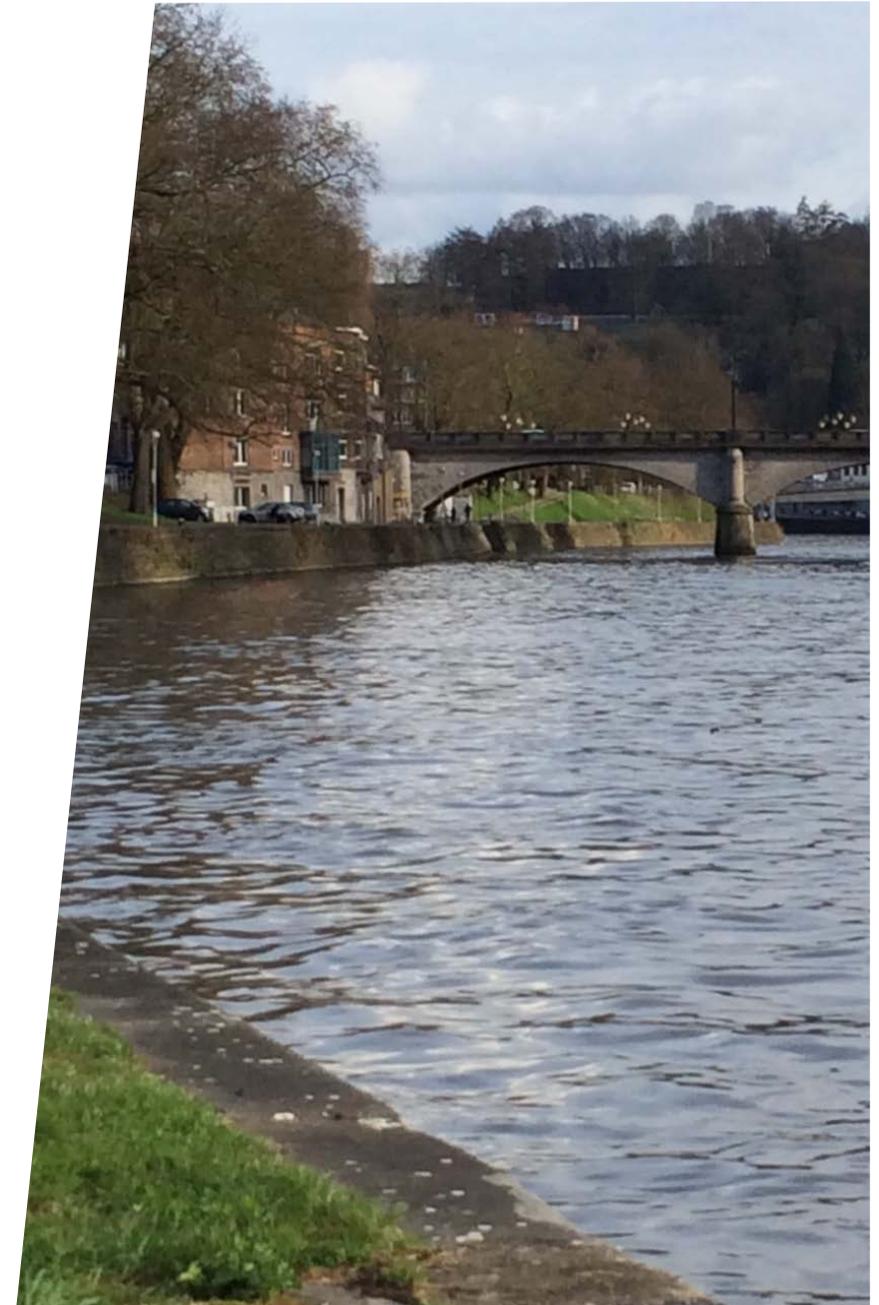
■ Rond-point J- Charlotte : pistes de solutions - 1 sur 2



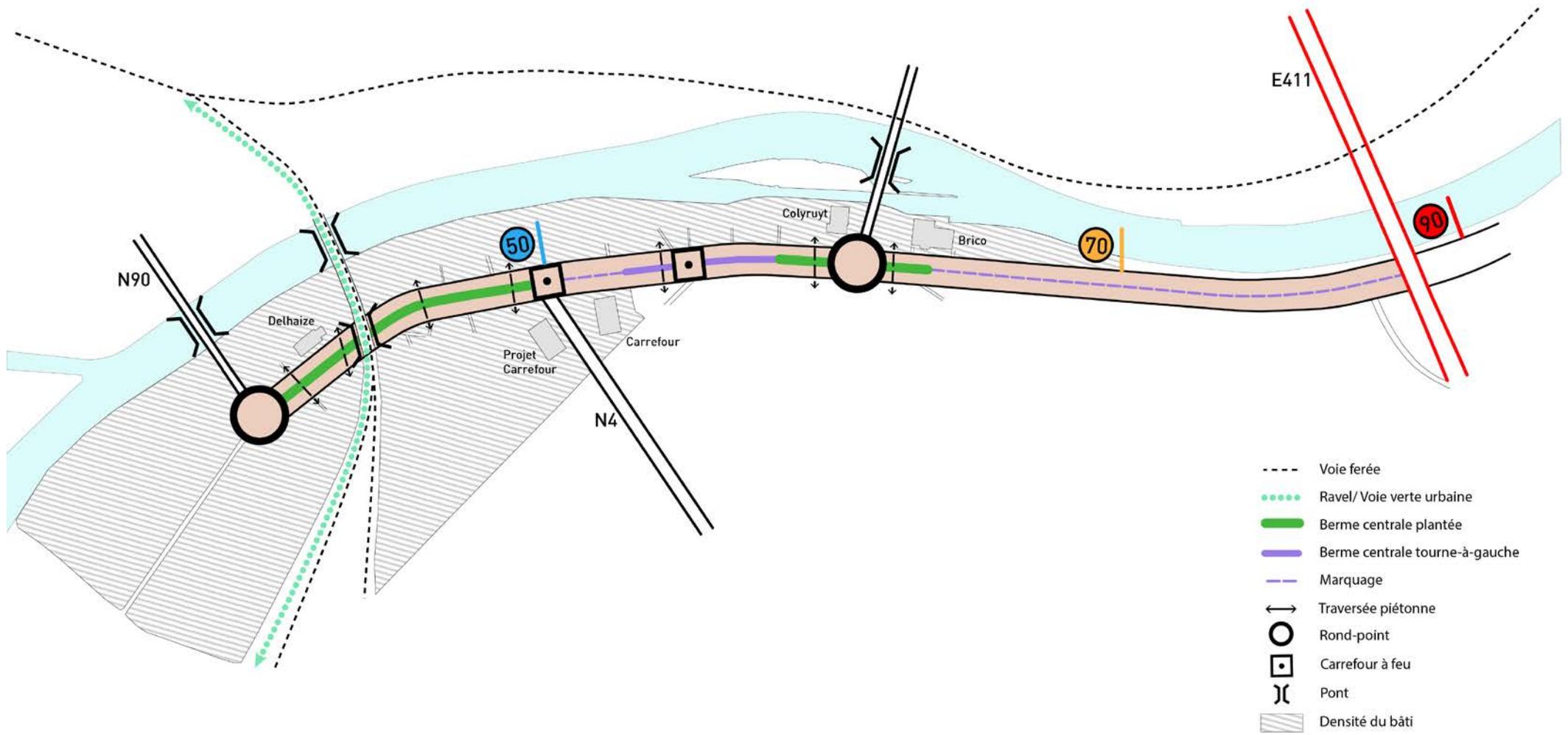
Resserer son diamètre, pour :

- sécuriser les traversées piétonnes et redresser leurs trajectoires ;
- faciliter l'insertion et la traversée des vélos, (notamment avec le RAVeL côté Meuse) ;
- **augmenter la capacité d'écoulement du rond-point et faciliter l'insertion de la Collectrice** (allonger les deux voies d'insertion rue de la Croix Rouge) ;
- améliorer l'accès aux poches :
 - entrées et sorties en tourner-à-droite, pour minimiser les conflits ;
 - augmentation de la capacité de stationnement et assainissement de la géométrie des emplacements.
- requalifier cet espace clé en cohérence avec le réaménagement de la N90.

Propositions d'exploitation



N90 - proposition de séquençage

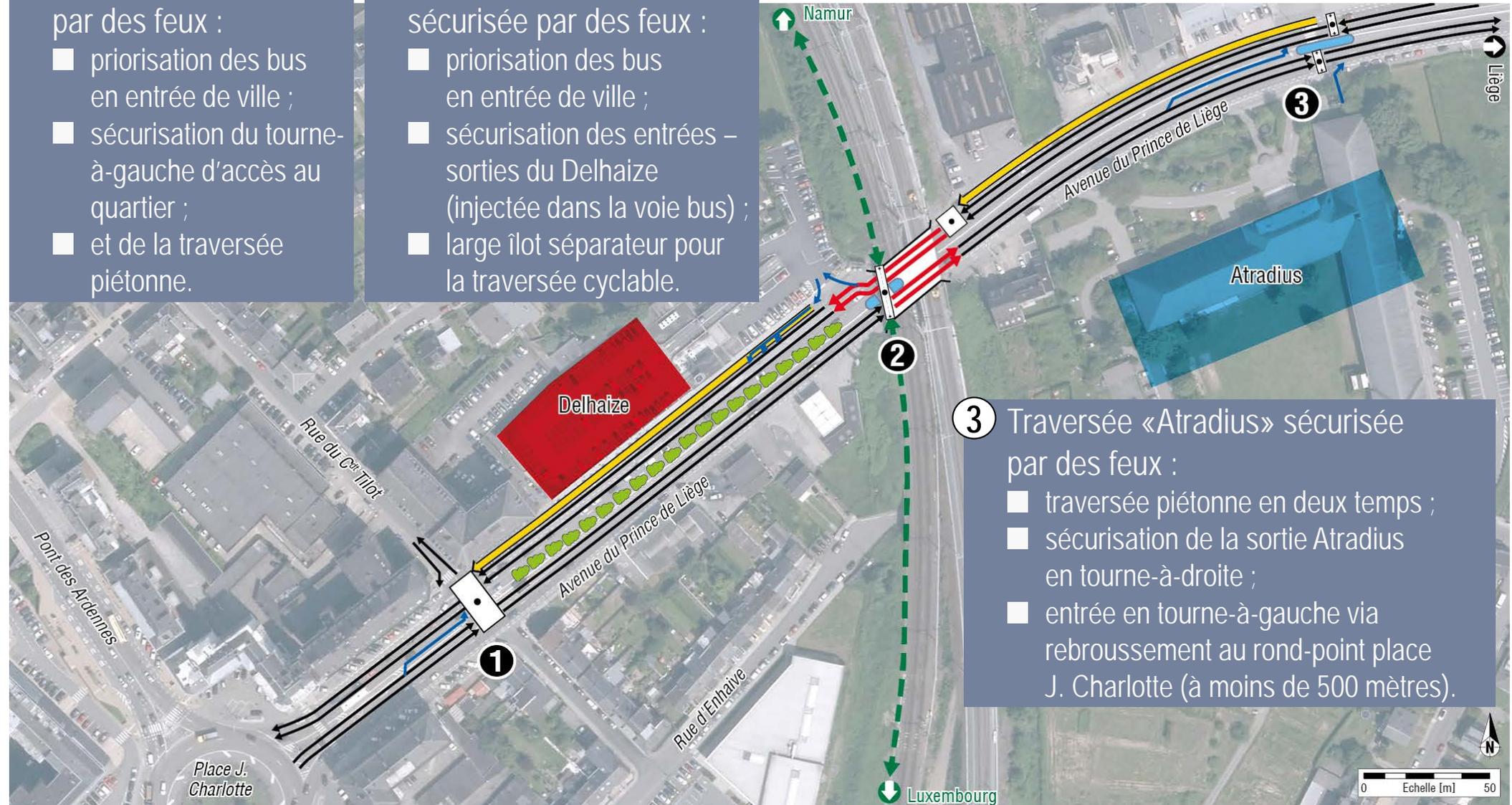


- Voie ferée
- Ravel/ Voie verte urbaine
- Berme centrale plantée
- Berme centrale tourne-à-gauche
- - - Marquage
- ↔ Traversée piétonne
- Rond-point
- Carrefour à feu
- ∩ Pont
- ▨ Densité du bâti

N90 – secteur amont – voies bus et RAVeL urbain

- ① Rue Cdt Tilot sécurisée par des feux :
- priorisation des bus en entrée de ville ;
 - sécurisation du tourne-à-gauche d'accès au quartier ;
 - et de la traversée piétonne.

- ② Traversée du RAVeL urbain sécurisée par des feux :
- priorisation des bus en entrée de ville ;
 - sécurisation des entrées – sorties du Delhaize (injectée dans la voie bus) ;
 - large îlot séparateur pour la traversée cyclable.



- ③ Traversée «Atradius» sécurisée par des feux :
- traversée piétonne en deux temps ;
 - sécurisation de la sortie Atradius en tourne-à-droite ;
 - entrée en tourne-à-gauche via rebroussement au rond-point place J. Charlotte (à moins de 500 mètres).

■ N90 - projet «Carrefour» - 2007 - principes d'accès



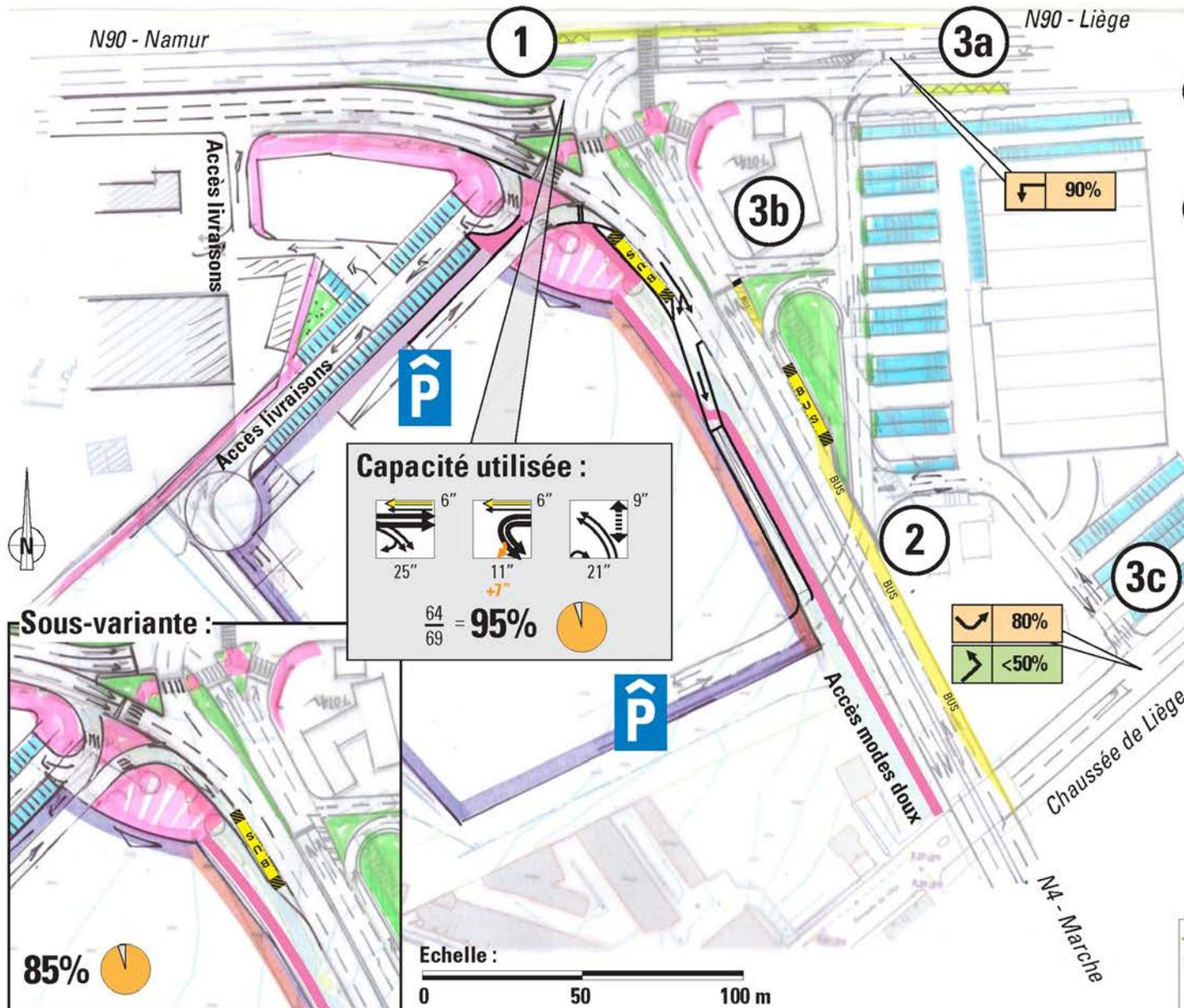
→ L'étude du centre commercial Carrefour de 2007 avait montré :

- ① l'impossibilité d'offrir un accès au projet à l'amont ;
- ② Le besoin d'assainir l'accès existant ;
- ③ la nécessité de créer une liaison dénivelée entre les deux sites ;
- ④ un potentiel d'accessibilité négligeable côté chaussée de Liège.

→ Le nouveau projet conjoint Redevco – Thomas & Piron porte sur un programme plus réduit :

- 17'000 à 18'000 m² GLA, soit + 10'000 m² (au lieu de 25'000 m² envisagés en 2007) ;
- complété de xxx logements.

N90 - projet «Carrefour» - aménagement des accès à peaufiner



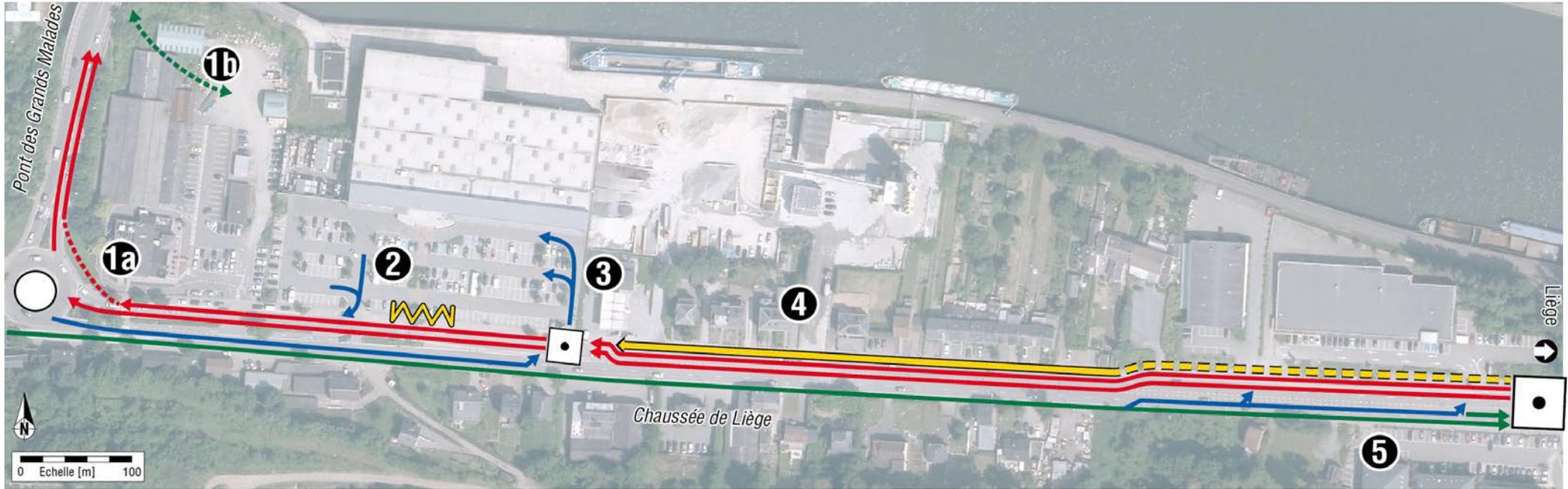
Caractéristiques :

- Un carrefour principal régulé à 3 branches avec une quatrième branche limitée aux mouvements de tourne-à-droite (accès secondaire au projet)
- Un accès automobile principal au projet via une trémie en relation avec l'ancien site
- Sur l'ancien site, trois accès :
 - l'accès à la N90-Liège (existant) est limité aux mouvements en relation avec l'Est, non régulé. Sa sortie vers Namur reportée via la N4
 - l'accès à la N4 (existant) est régulé pour assurer la sortie vers Namur. L'entrée depuis Marche (existante) est maintenue
 - l'accès à la chaussée de Liège (existant) est maintenu

Principes d'accès :



■ L'extension du Brico, une opportunité unique d'assainir le secteur



1a Offrir un contournement vers le pont des Grands malades

2 Mutualiser les accès Brico et Quick

3 Sécuriser par des feux le tourne-à-gauche d'entrée vers le projet

4 Canaliser la sortie de ville sur une voie, pour dégager une voie bus en entrée

5 Préserver 2 voies en sortie de ville à l'approche des feux, avec tourne-à-gauche d'accès aux commerces

1b Connecter le RAVeL directement au Quick + Brico

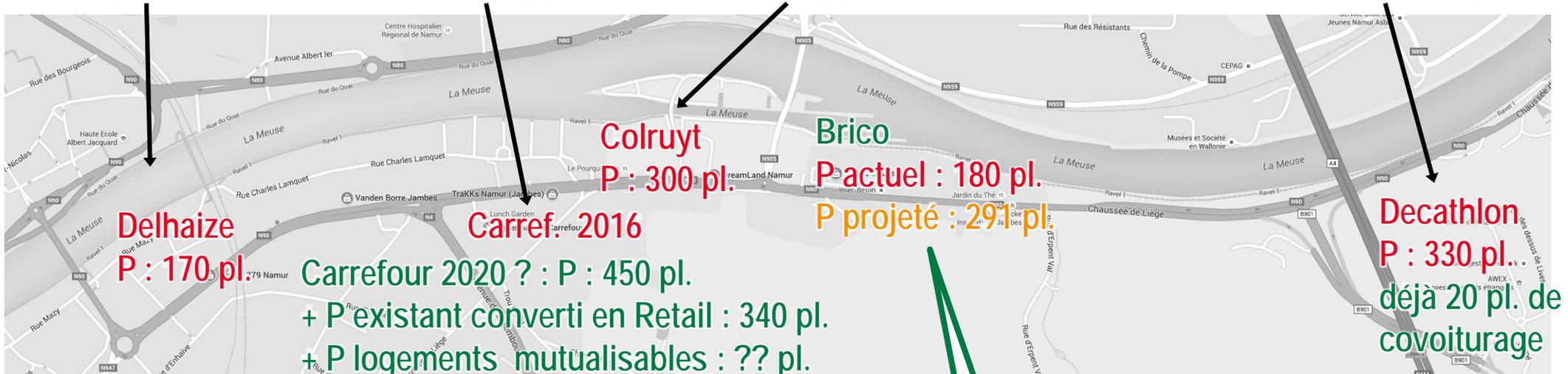
N90 - mutualisation de Parking commerciaux comme P+R - 2 potentiels

P Delhaize trop petit et trop proche du centre

P Carrefour existant trop petit

P Colruyt trop petit

P. Decathlon trop coûteux à desservir en bus, sauf si financement privé



- ➔ Projet de nouveau «Carrefour» + Retail + logements :
 - offre conséquente en parking, cohérente en termes de mutualisation avec les besoins de 250 à 350 places ;
 - desserte bus renforcée par la navette d'Erpent ;
- ➔ en partenariat avec le SPW, pour leurs collaborateurs travaillant à Jambes ?

- ➔ Projet d'extension «Brico Pro» :
 - offre plus limitée, mais d'avantage disponible en jours ouvrables ;
 - desserte en bus à prévoir et à financer.
- ➔ À envisager en 2^{ème} phase, si besoin ?

■ Pistes à suivre en termes de sécurisation de la N90 en entrée de ville et au carrefour «Erpent-Val»

Actuellement, la longueur d'entrecroisements des flux Est-Ouest est de 70m, pour un trafic de plus de 1'000 véh/h, avec une vitesse limitée à 90 km/h. Or, pour assurer la sécurité, la norme suisse y recommanderait les 50 km/h.

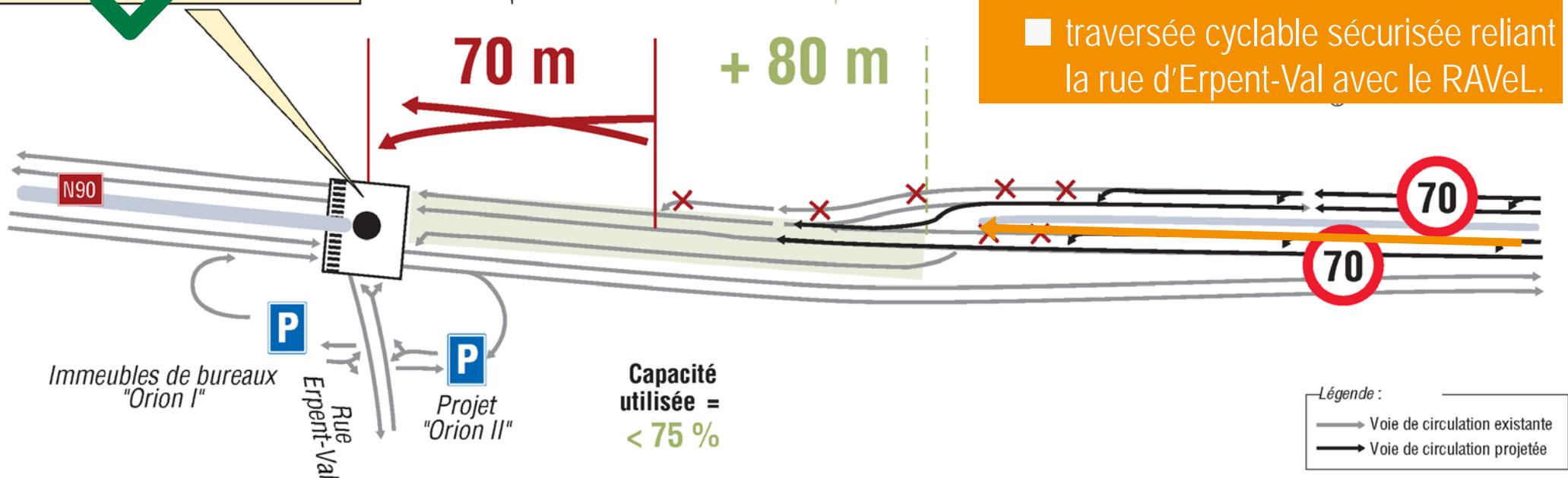
Equiper le carrefour de feux tricolores :

- afin de sécuriser les mouvements, notamment en lien avec l'Office Park et le projet Orion II;
- pour offrir une traversée piétonne et cyclable (en relation avec les arrêts de bus et éventuellement le RAVeL).

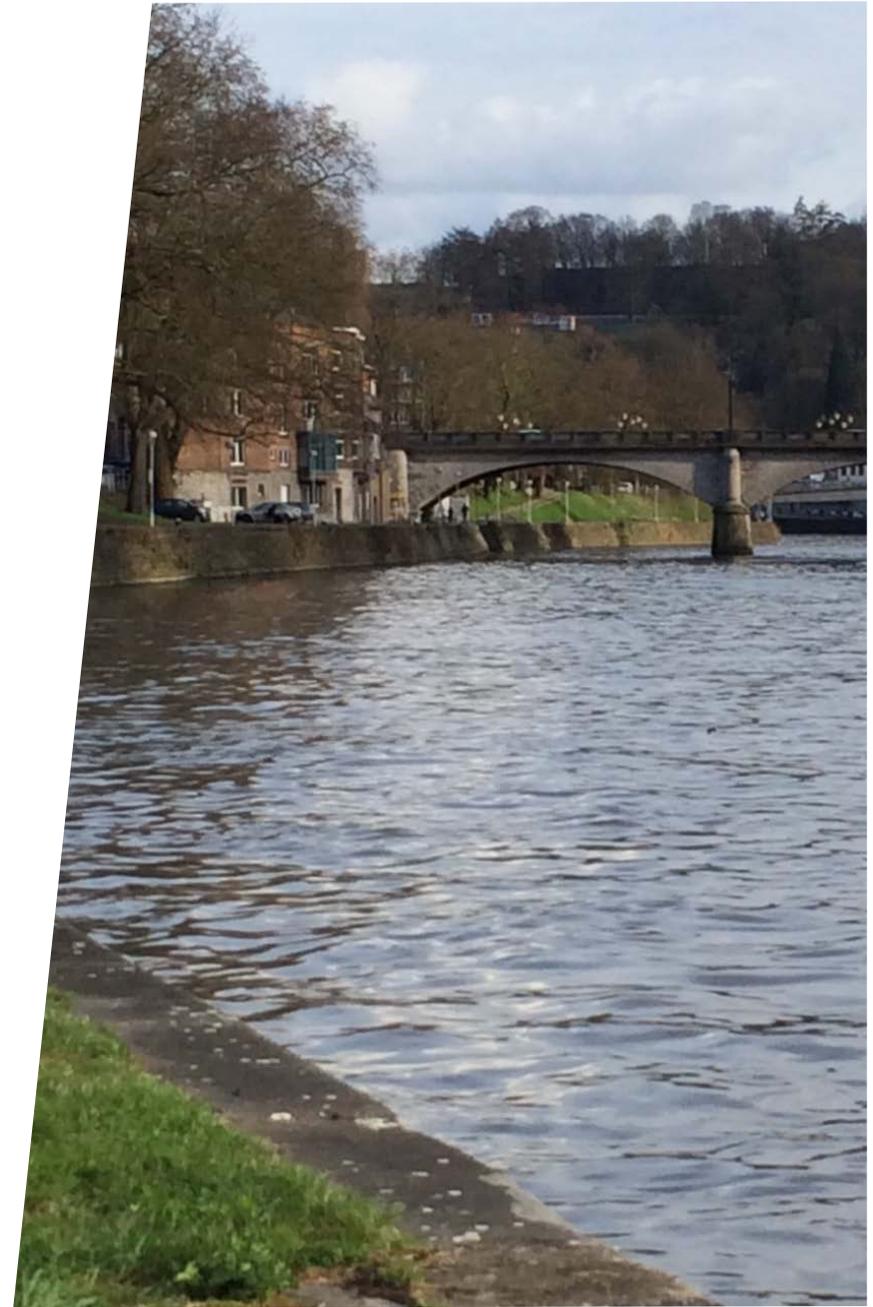
→ Allonger la zone d'entrecroisement de + 80 m et ralentir la vitesse à 70 km/h en provenance d'Andenne, en ramenant les deux mouvements sur une voie, en convergence.

→ Instaurer un contrôle d'accès aux feux rue d'Erpent-Val, avec :

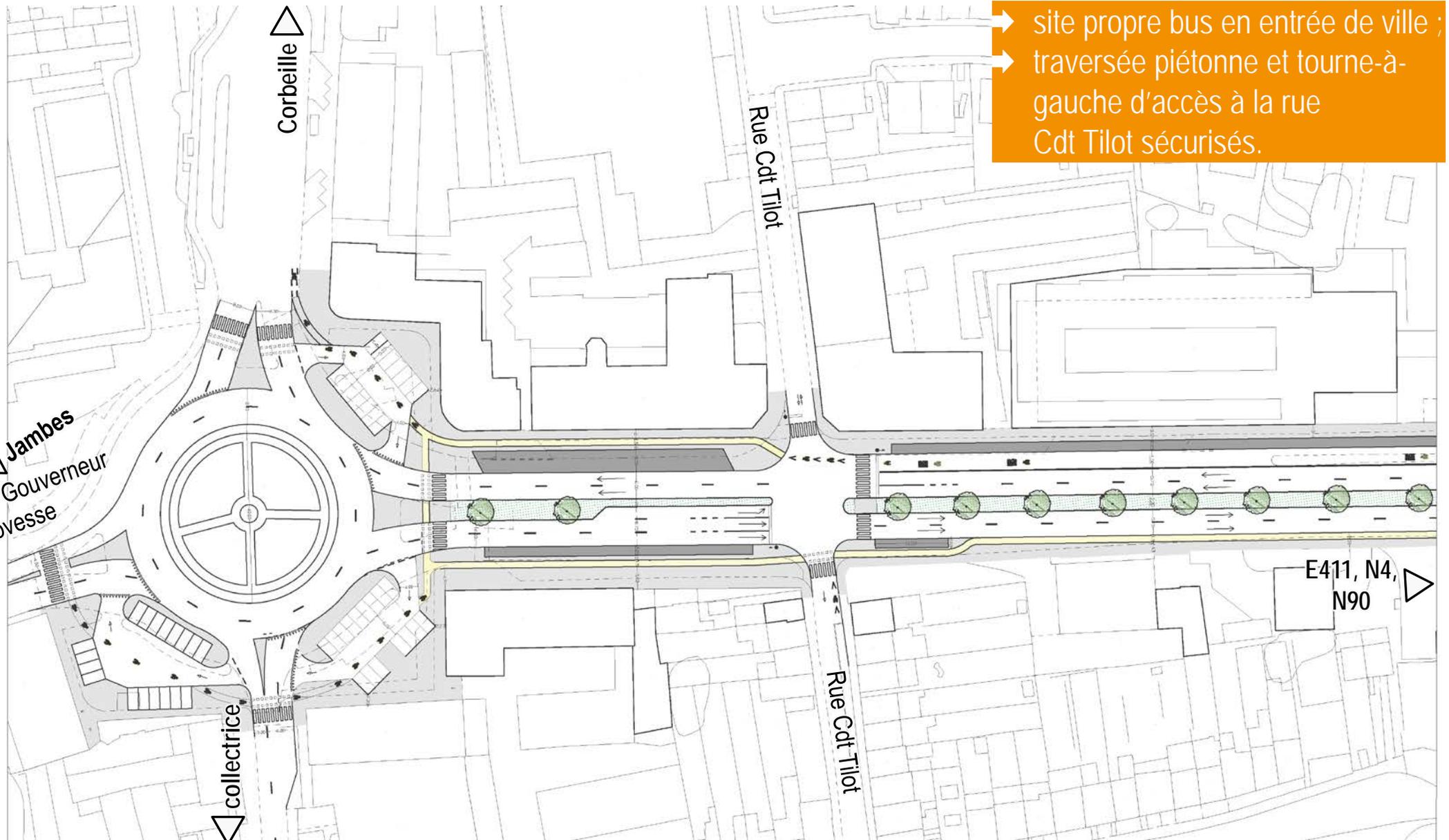
- voie bus d'entrée en ville ;
- traversée cyclable sécurisée reliant la rue d'Erpent-Val avec le RAVeL.



Esquisses d'aménagement



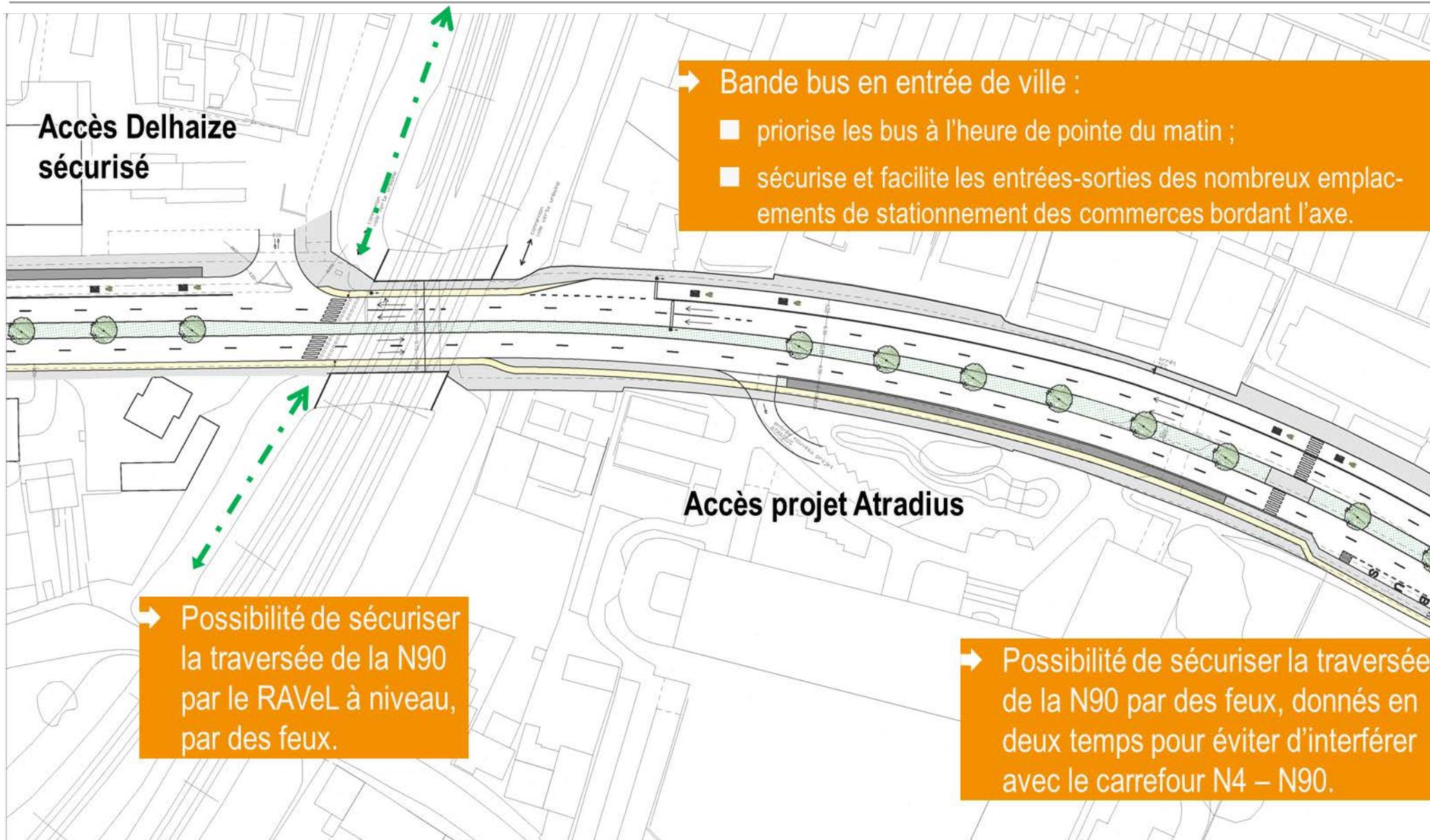
Rond-point Joséphine Charlotte - N90 jusqu'au pont SNCB



Perspective Avenue du Prince de Liège



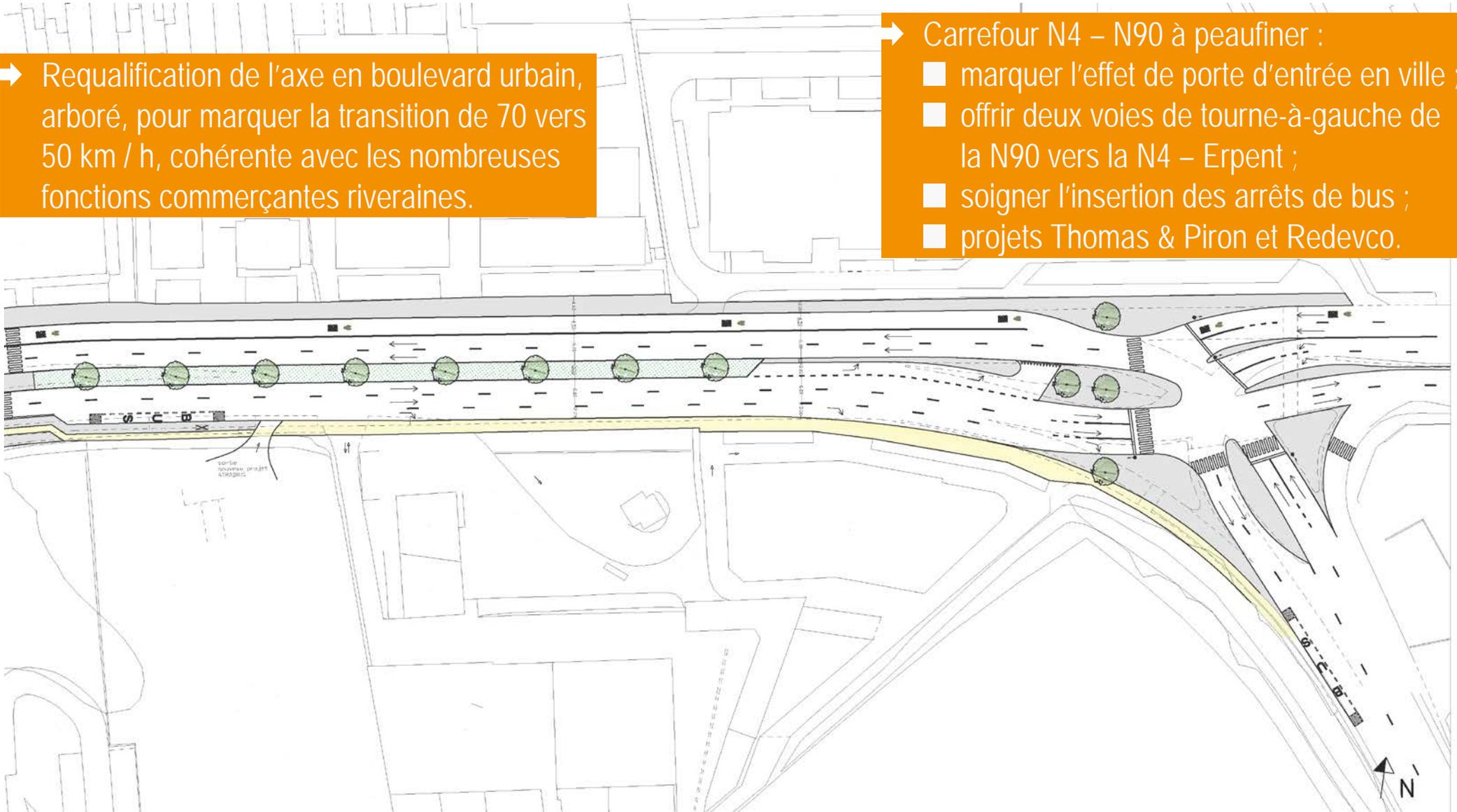
■ Franchissement du RAVeL urbain



■ Entrée de ville : effet de porte au carrefour N4 /N90 (50 km/h)

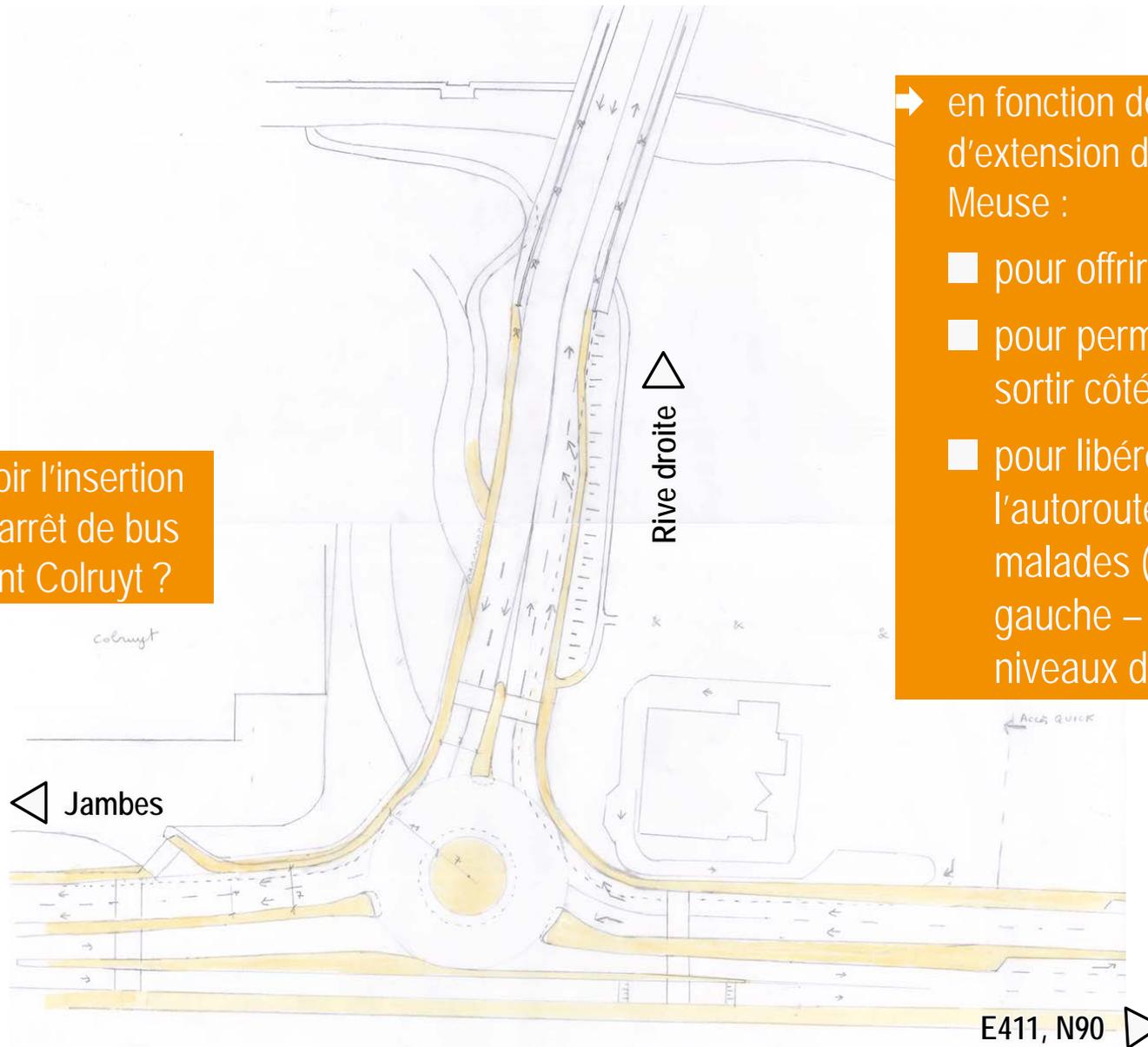
→ Requalification de l'axe en boulevard urbain, arboré, pour marquer la transition de 70 vers 50 km / h, cohérente avec les nombreuses fonctions commerciales riveraines.

- Carrefour N4 – N90 à peaufiner :
- marquer l'effet de porte d'entrée en ville ;
 - offrir deux voies de tourne-à-gauche de la N90 vers la N4 – Erpent ;
 - soigner l'insertion des arrêts de bus ;
 - projets Thomas & Piron et Redevco.



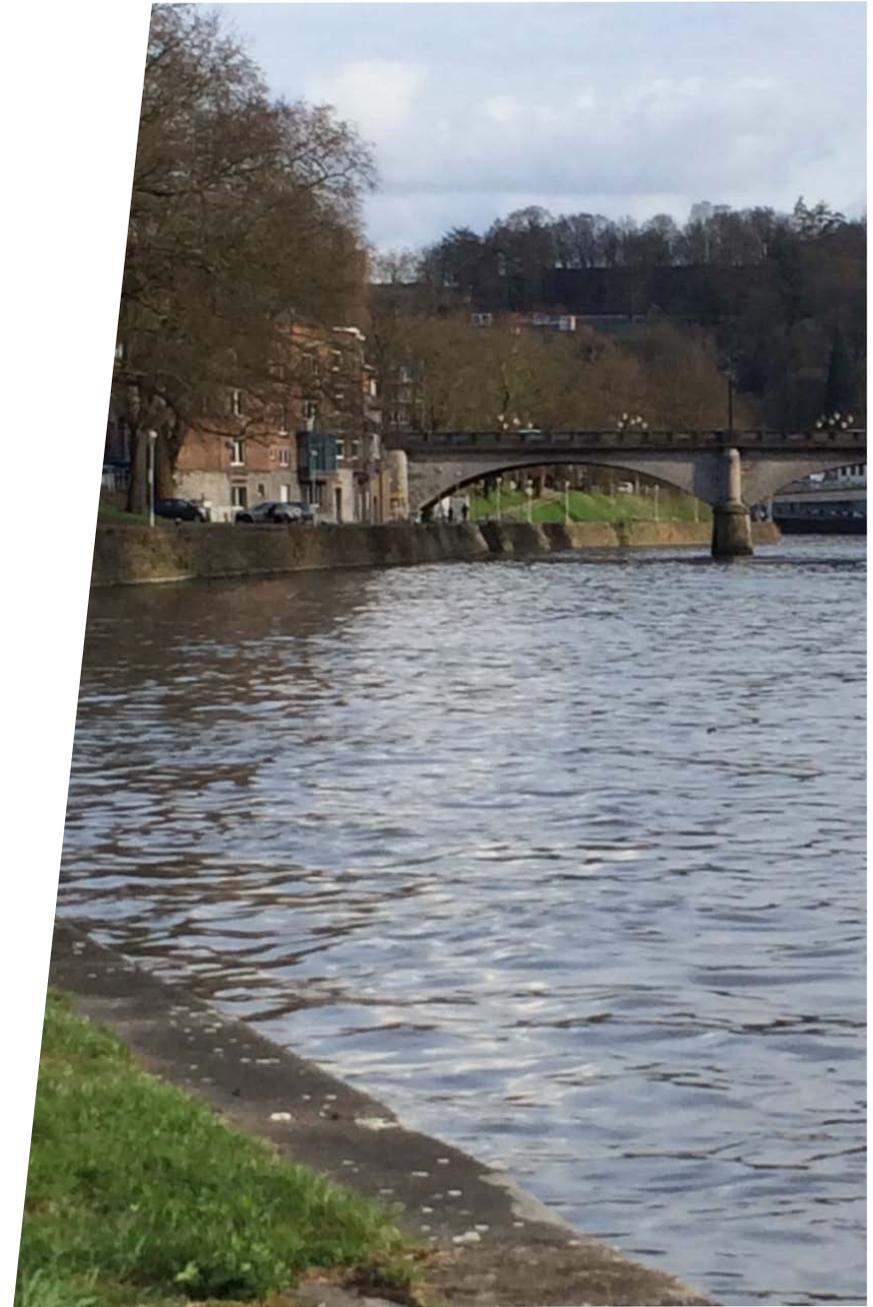
■ N90 / N905 Pont des Grands Malades

→ Prévoir l'insertion d'un arrêt de bus devant Colruyt ?



- en fonction de l'évolution du dossier du permis d'extension du Brico élargir le rond-point côté Meuse :
- pour offrir 2 voies en entrée côté Quick ;
 - pour permettre à 2 véhicules de front de sortir côté Jambes ;
 - pour libérer le tourne-à-droite venant de l'autoroute vers le pont des Grands malades (faciliter les échanges rives gauche – droite en fonction de leurs niveaux de congestion respectifs).

Annexes : niveaux détaillés de congestion HPM - HPS



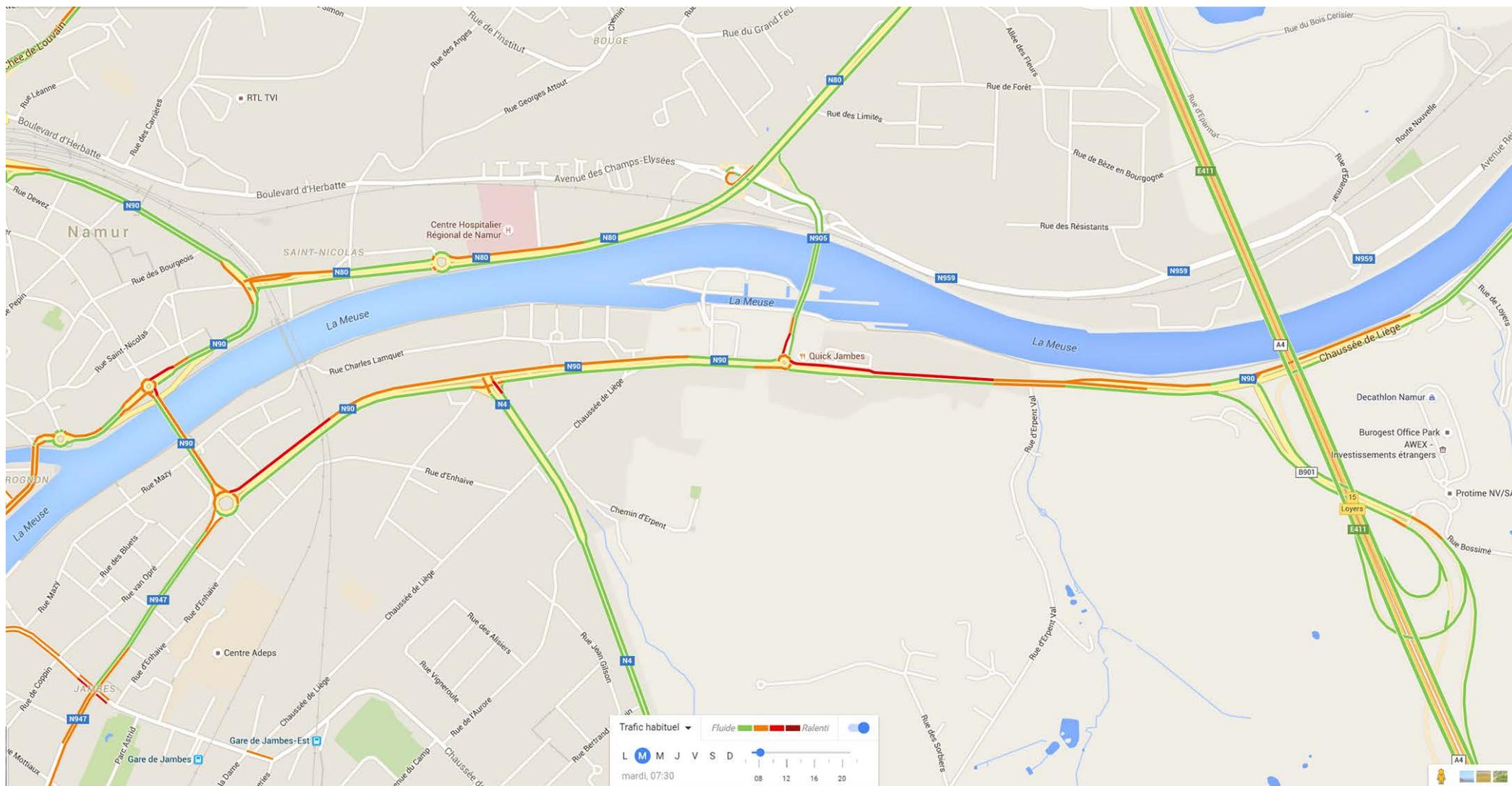
■ Analyse de la saturation actuelle de la N90 en aval de Jambes

- les pages 28 à 34 illustrent la saturation à l'heure de pointe du matin :
 - entre 7h30 et 8h30, par incréments de 10 minutes ;
 - sur la base des données trafic Google Maps d'un jour ouvrable moyen ;
 - avec un pic à 8 h, mais peu d'évolutions sensibles constatées, notamment car les ronds-points déterminants la capacité créent rapidement des files, qui se résorbent lentement ;

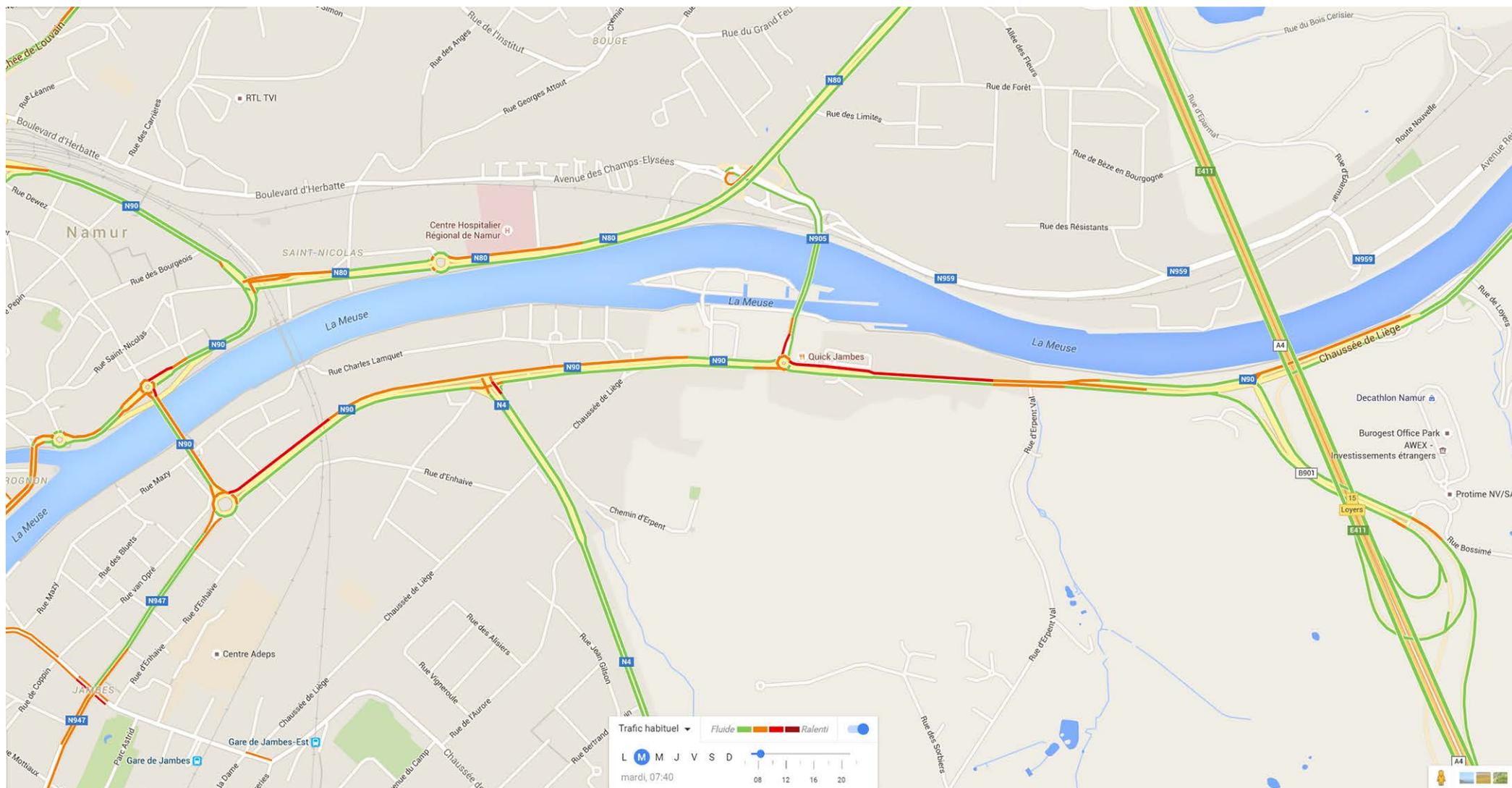
- les pages 35 et suivantes illustrent la période de pointe du soir :
 - entre 15h et 18h30, par incréments de 20 minutes, affiné entre 17h et 17h30 ;
 - la sortie des classes apparaît vers 16h ;
 - tandis que le pic commercial est visible vers 17h20 ;

→ faire défiler les pages rapidement tel un dessin animé pour voir l'évolution du trafic.

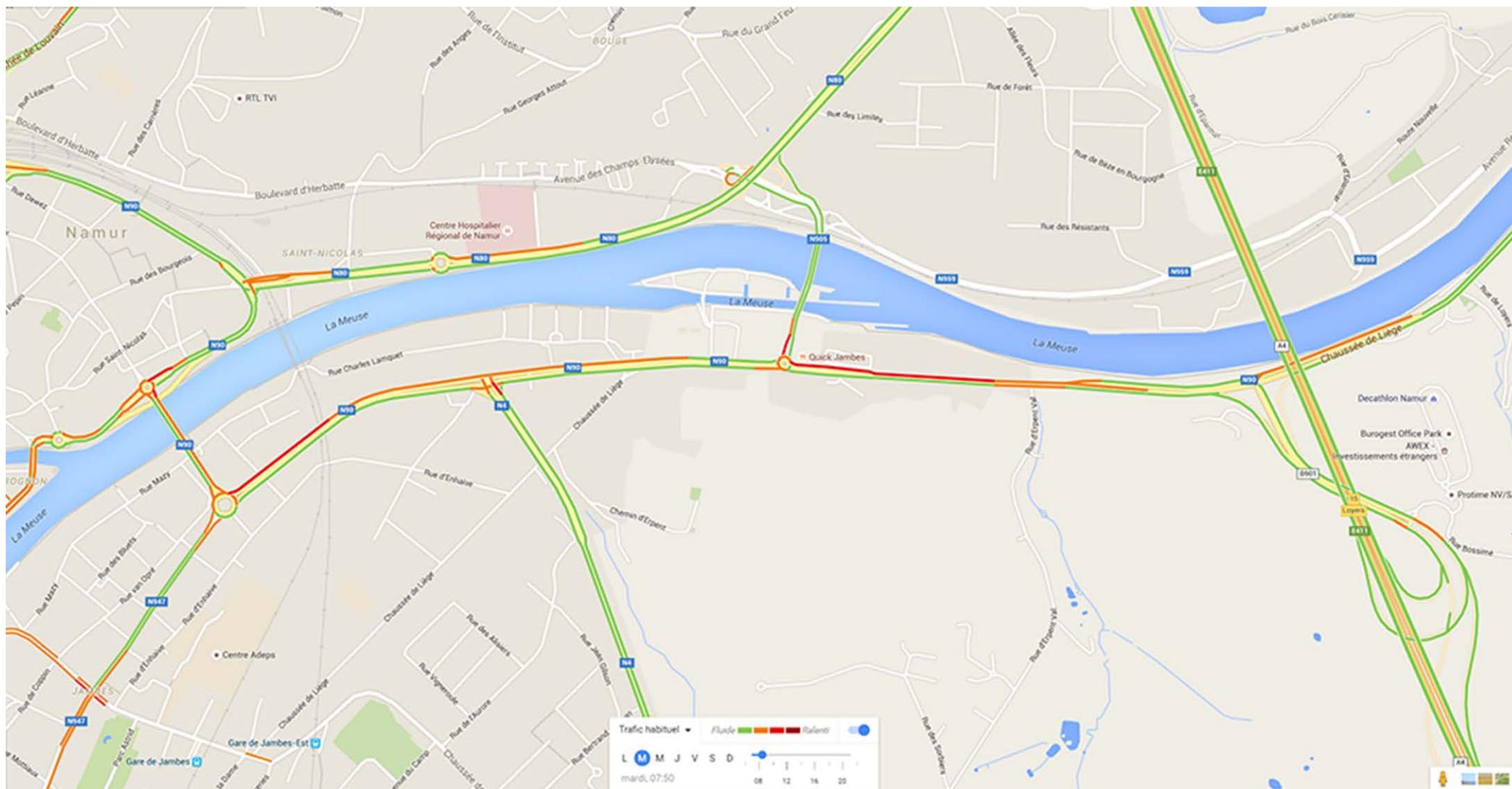
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 7h30 (Source : Google Maps)



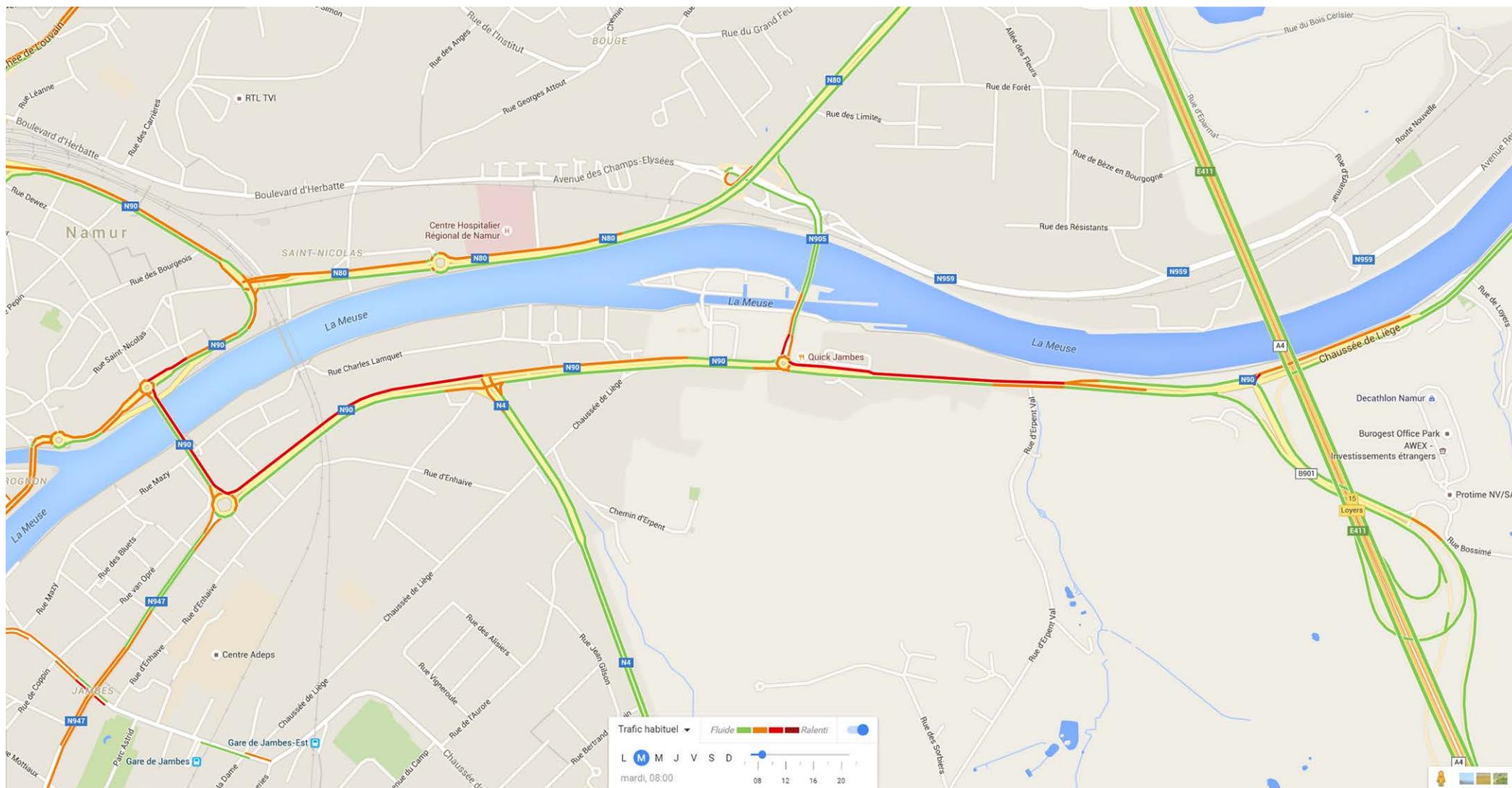
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 7h40 (Source : Google Maps)



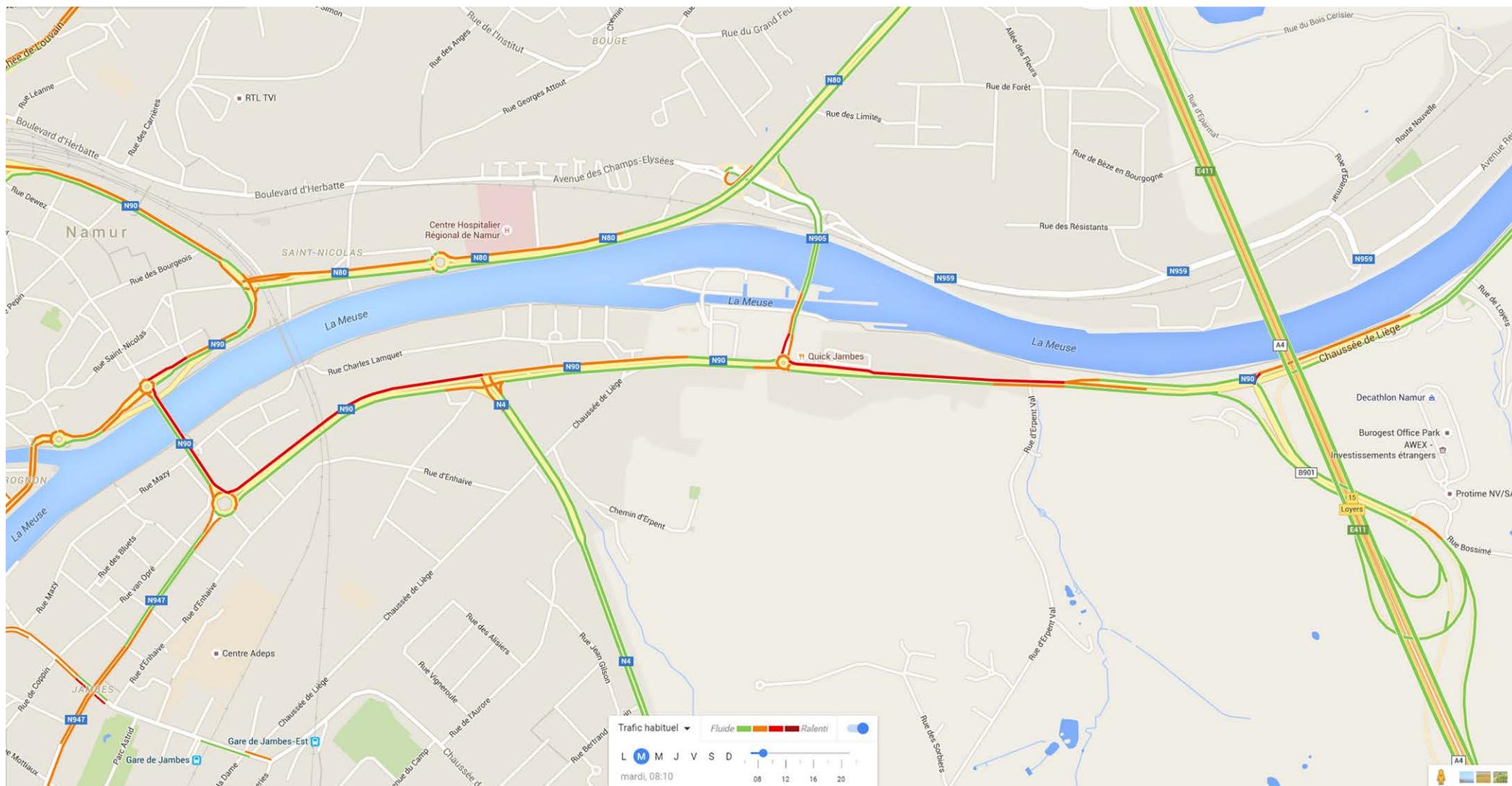
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 7h50 (Source : Google Maps)



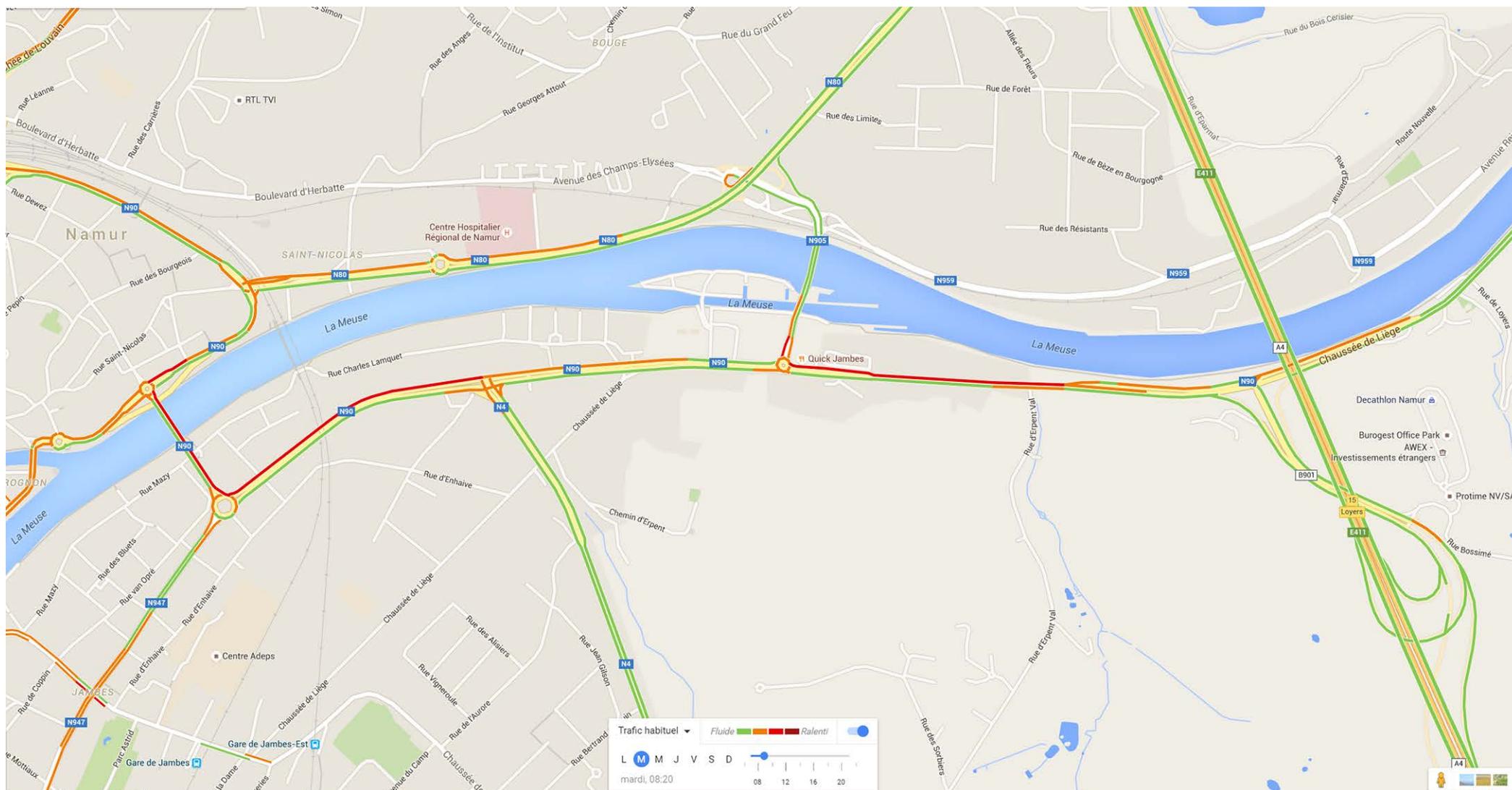
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 8h00 (Source : Google Maps)



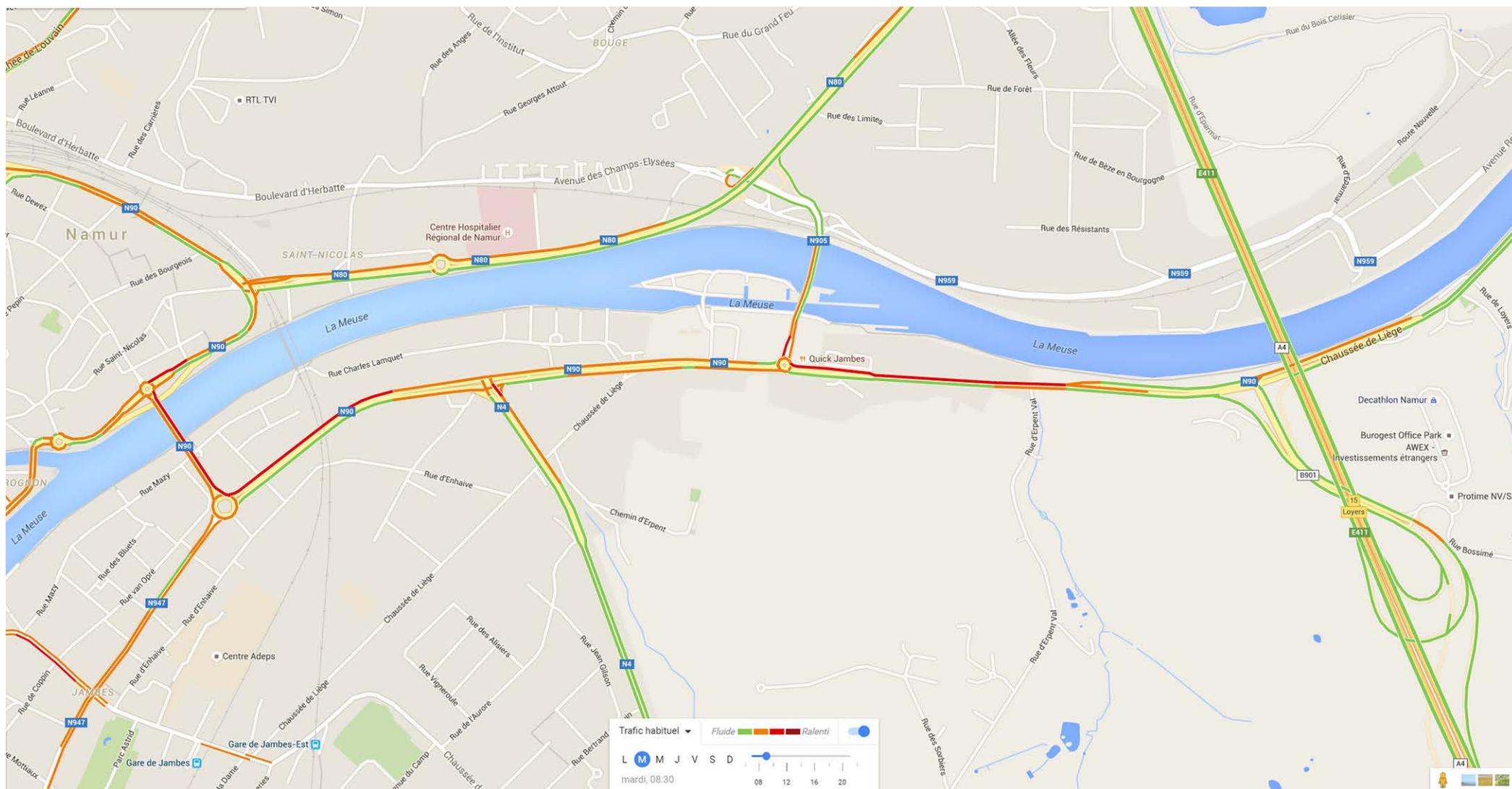
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 8h10 (Source : Google Maps)



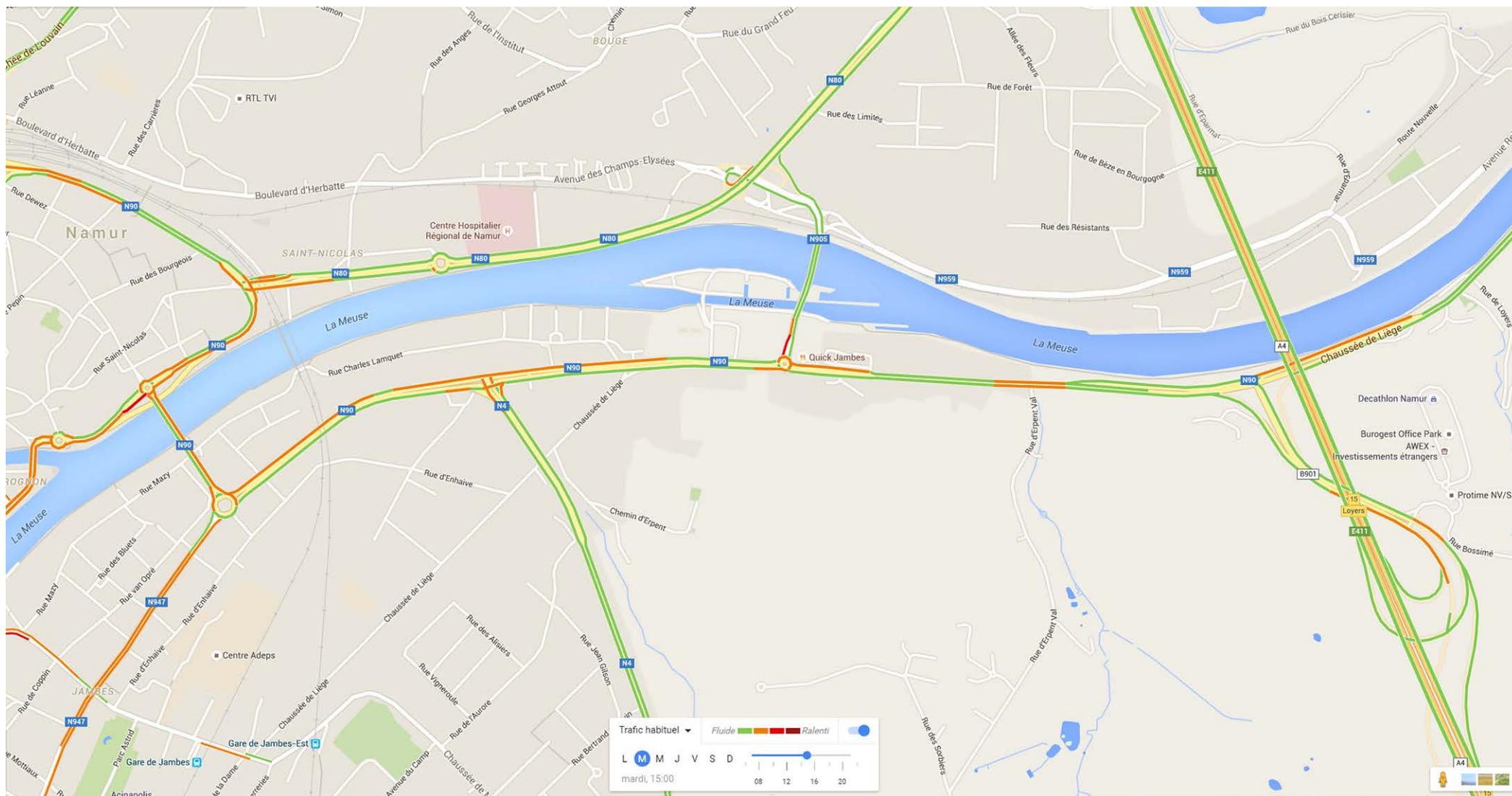
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 8h20 (Source : Google Maps)



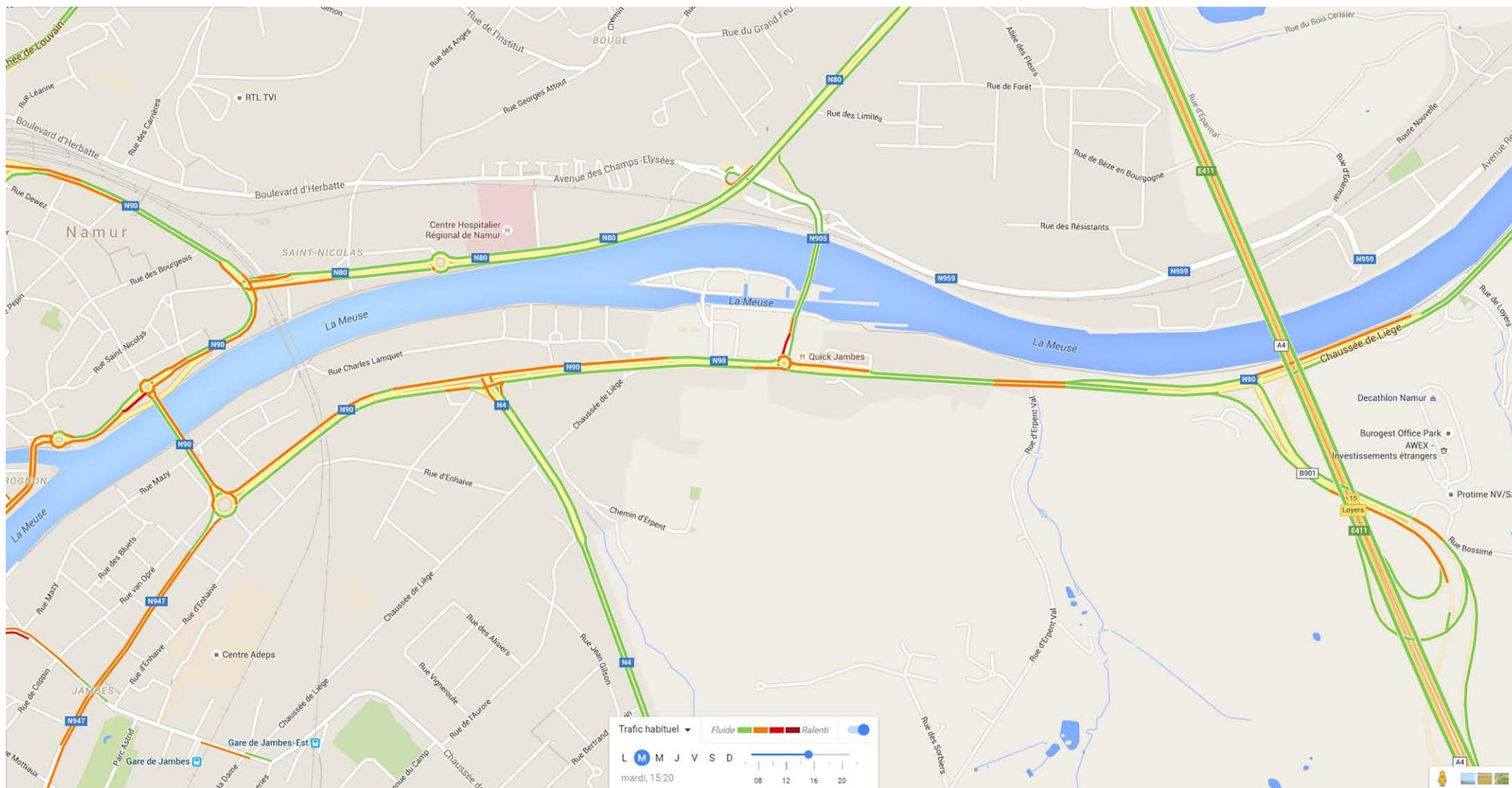
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 8h30 (Source : Google Maps)



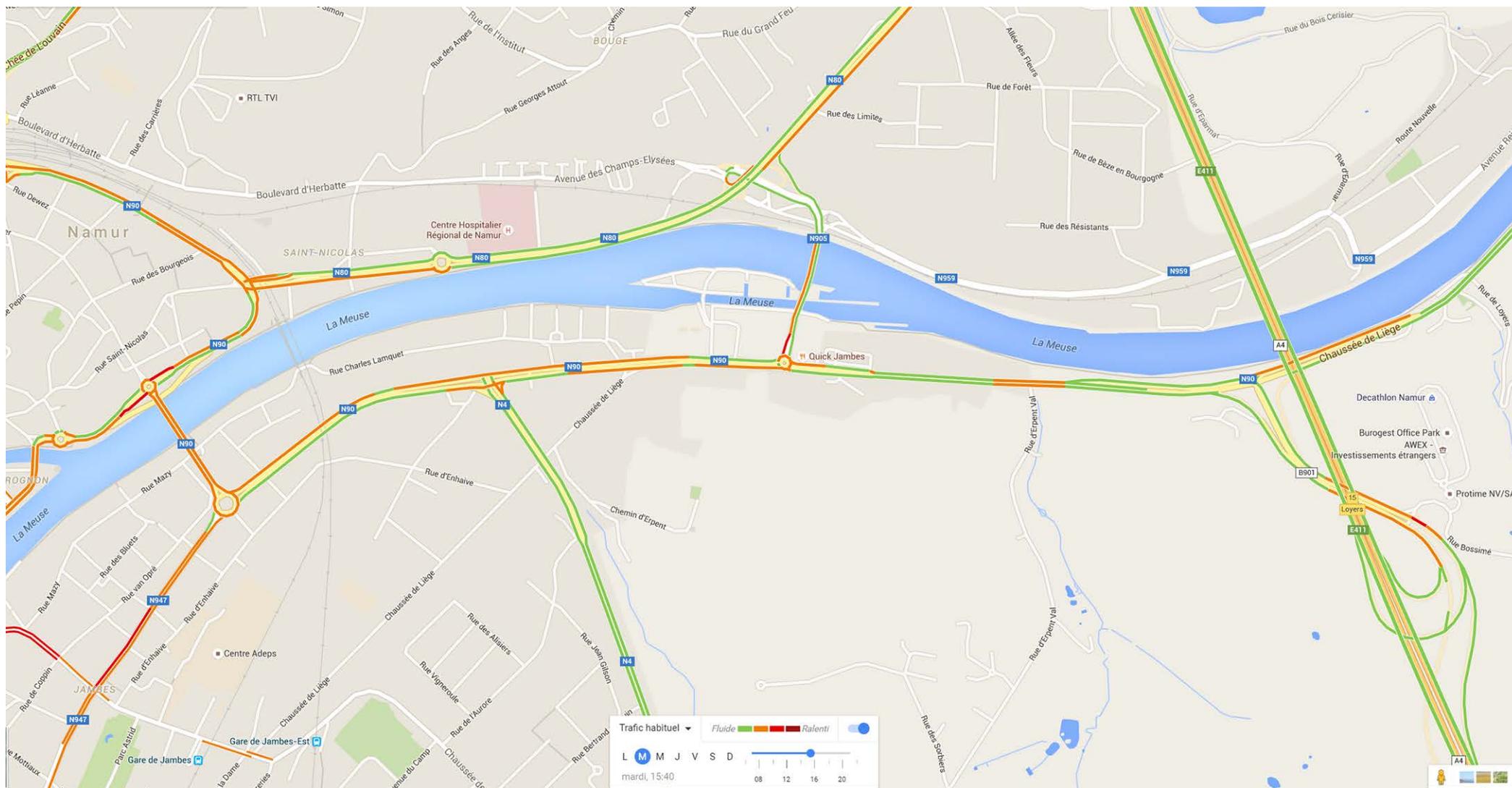
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 15h00 (Source : Google Maps)



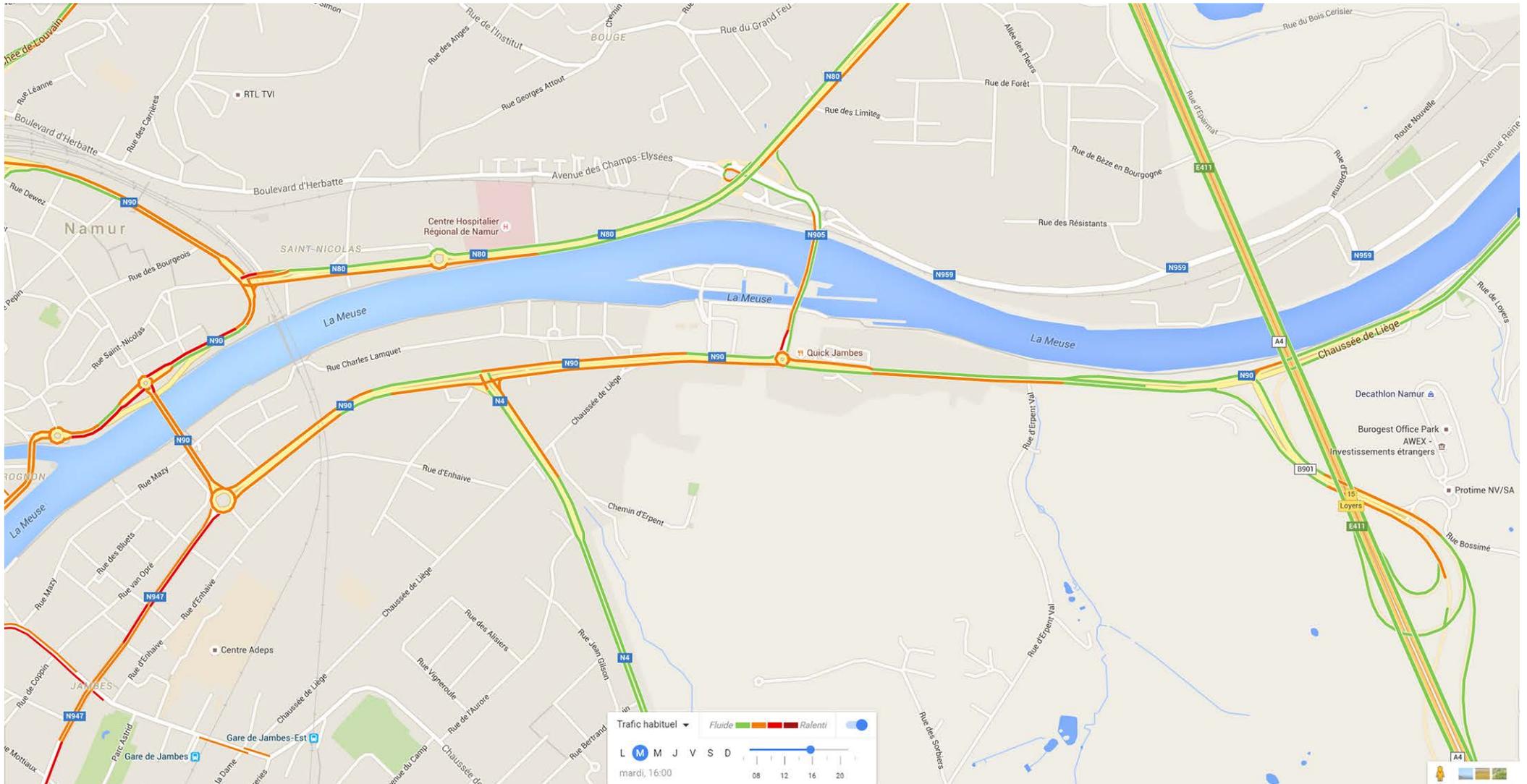
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 15h20 (Source : Google Maps)



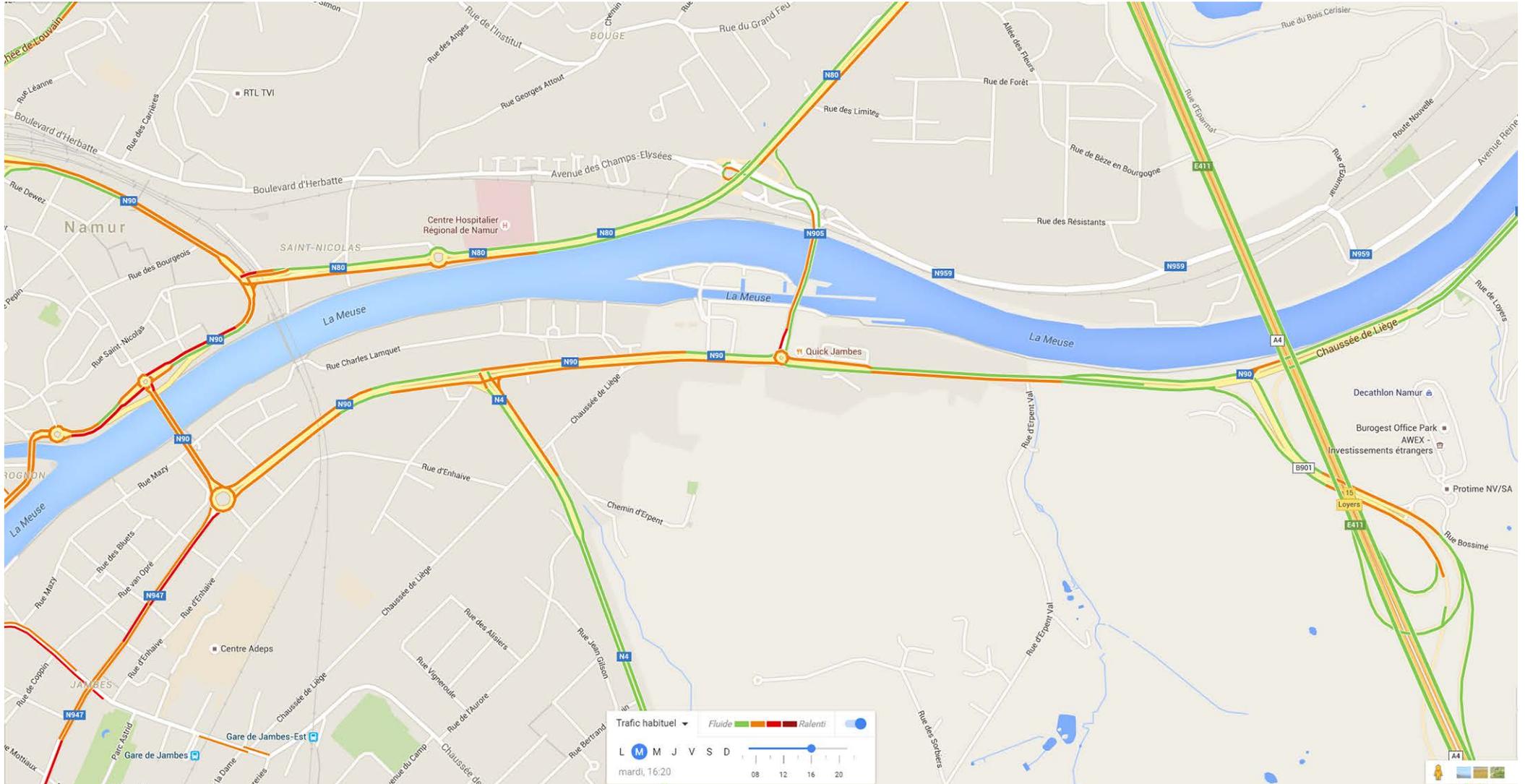
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 15h40 (Source : Google Maps)



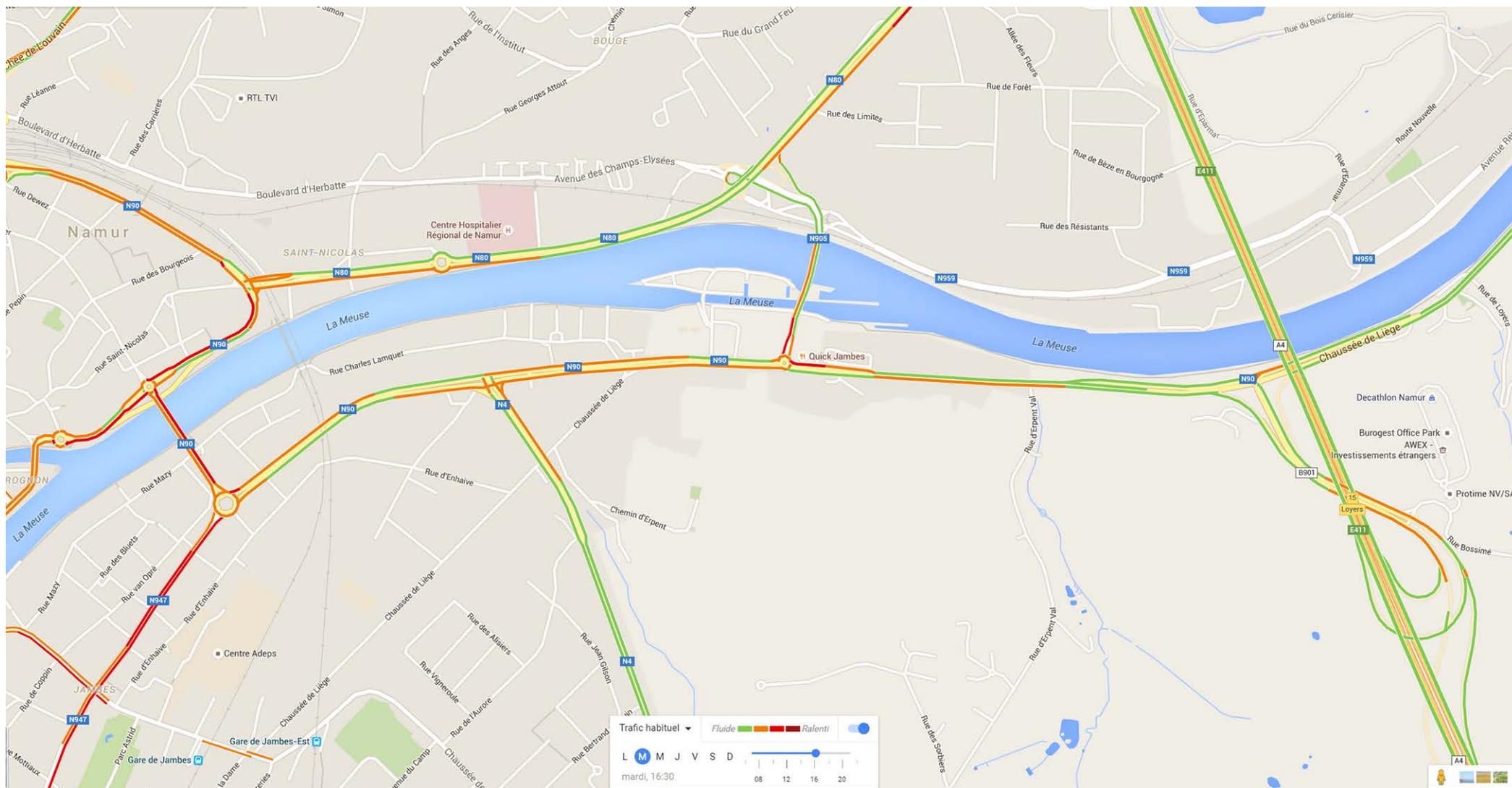
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 16h00 (Source : Google Maps)



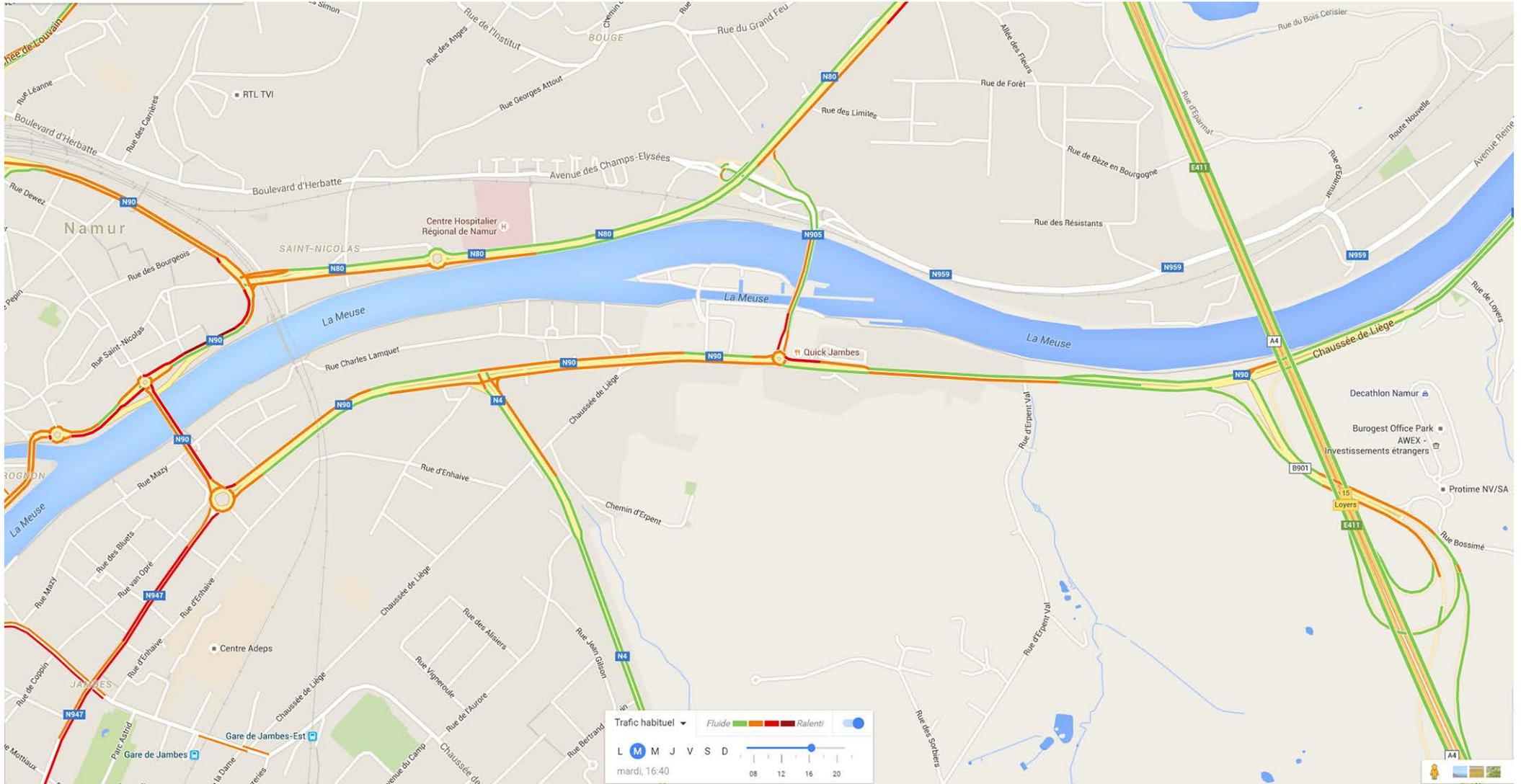
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 16h20 (Source : Google Maps)



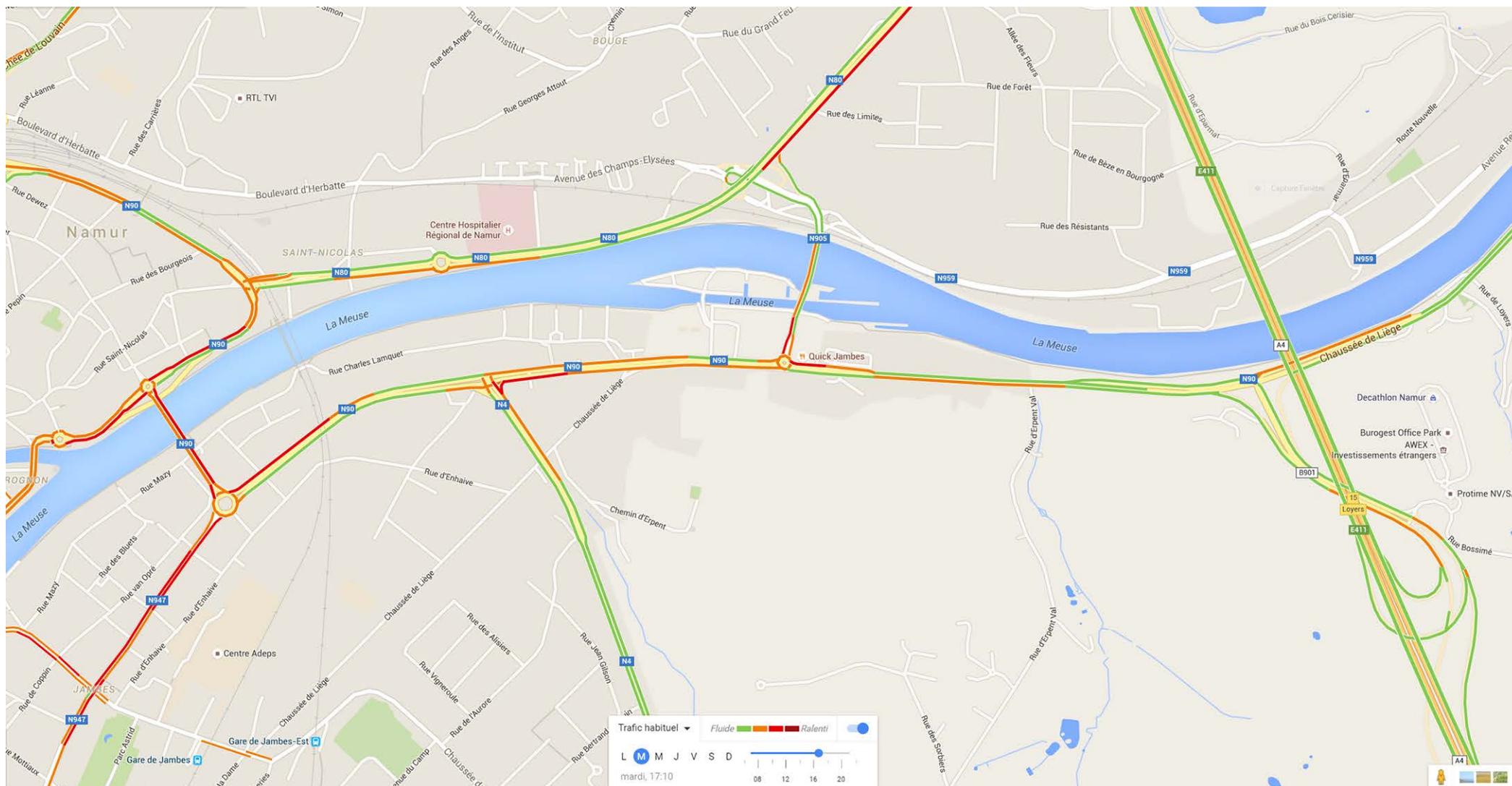
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 16h30 (Source : Google Maps)



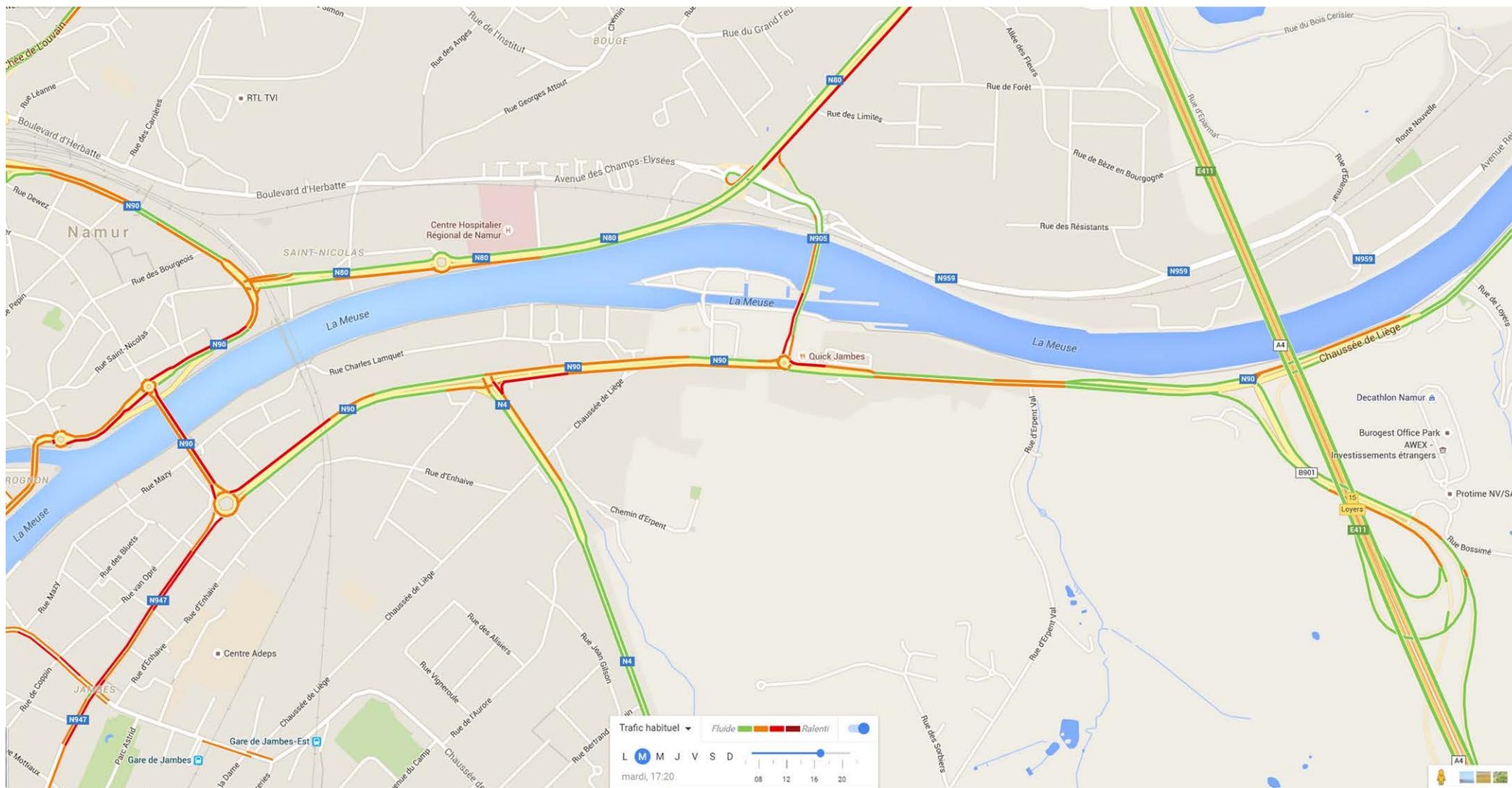
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 16h40 (Source : Google Maps)



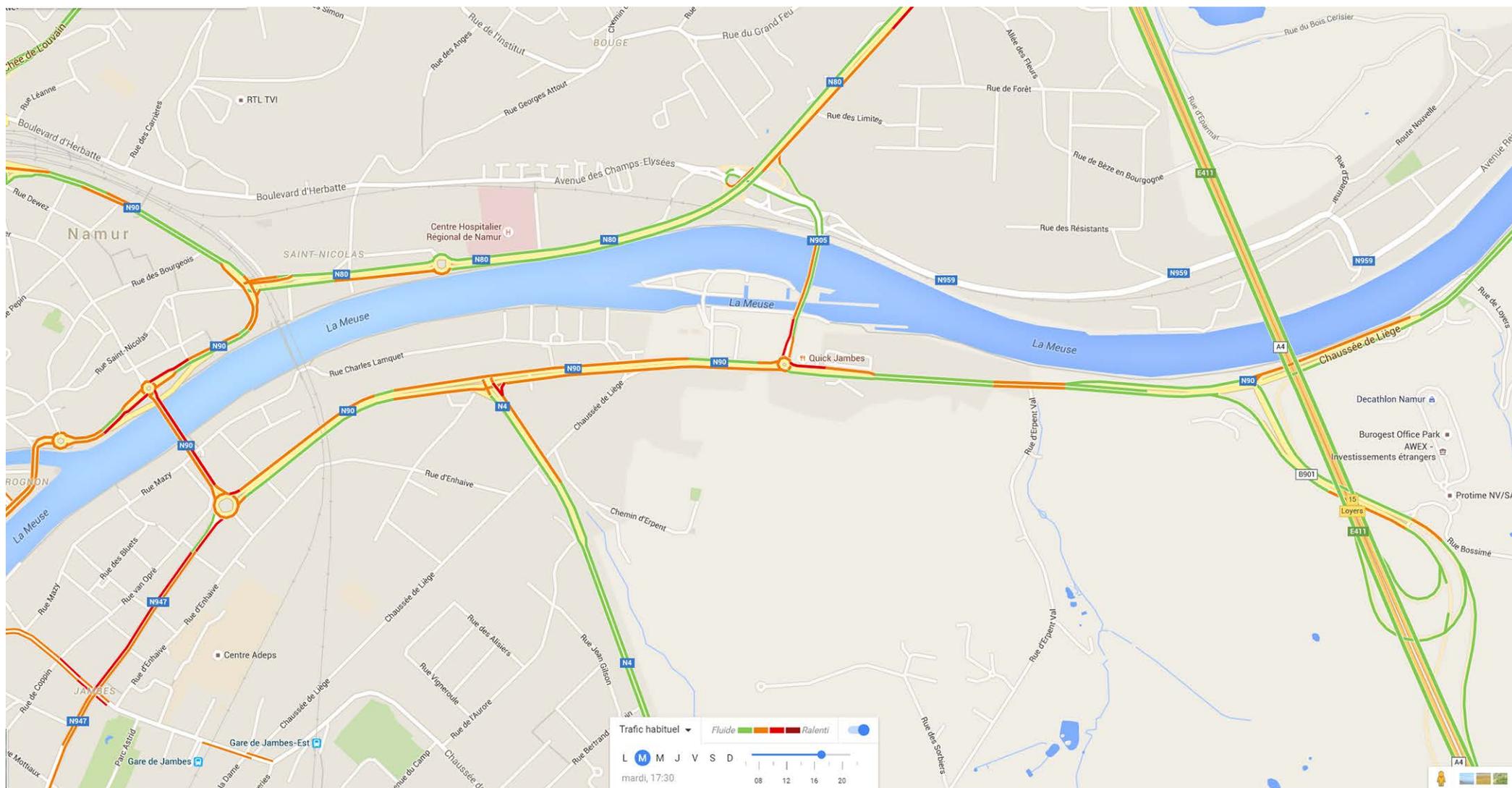
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 17h10 (Source : Google Maps)



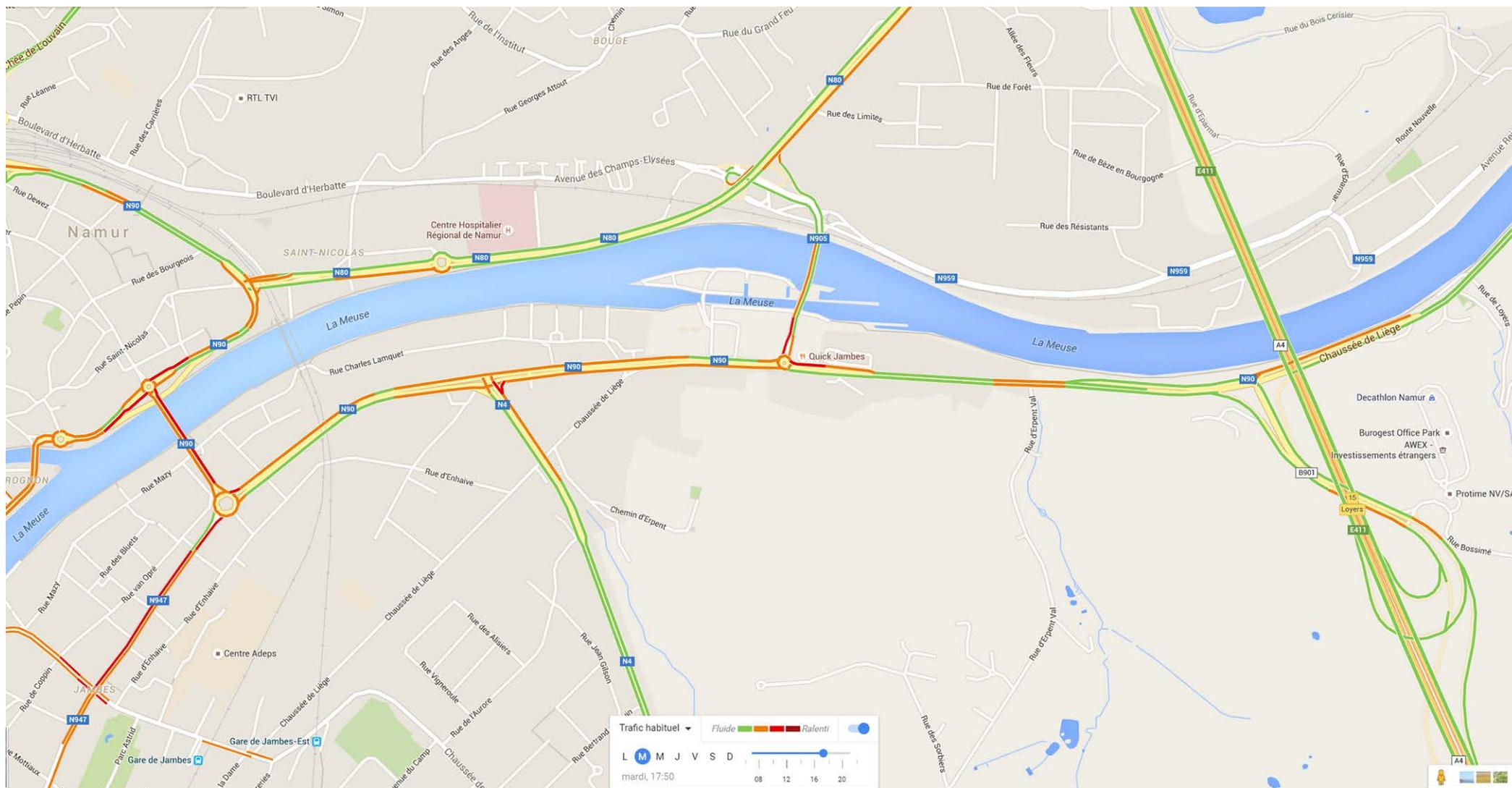
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 17h20 (Source : Google Maps)



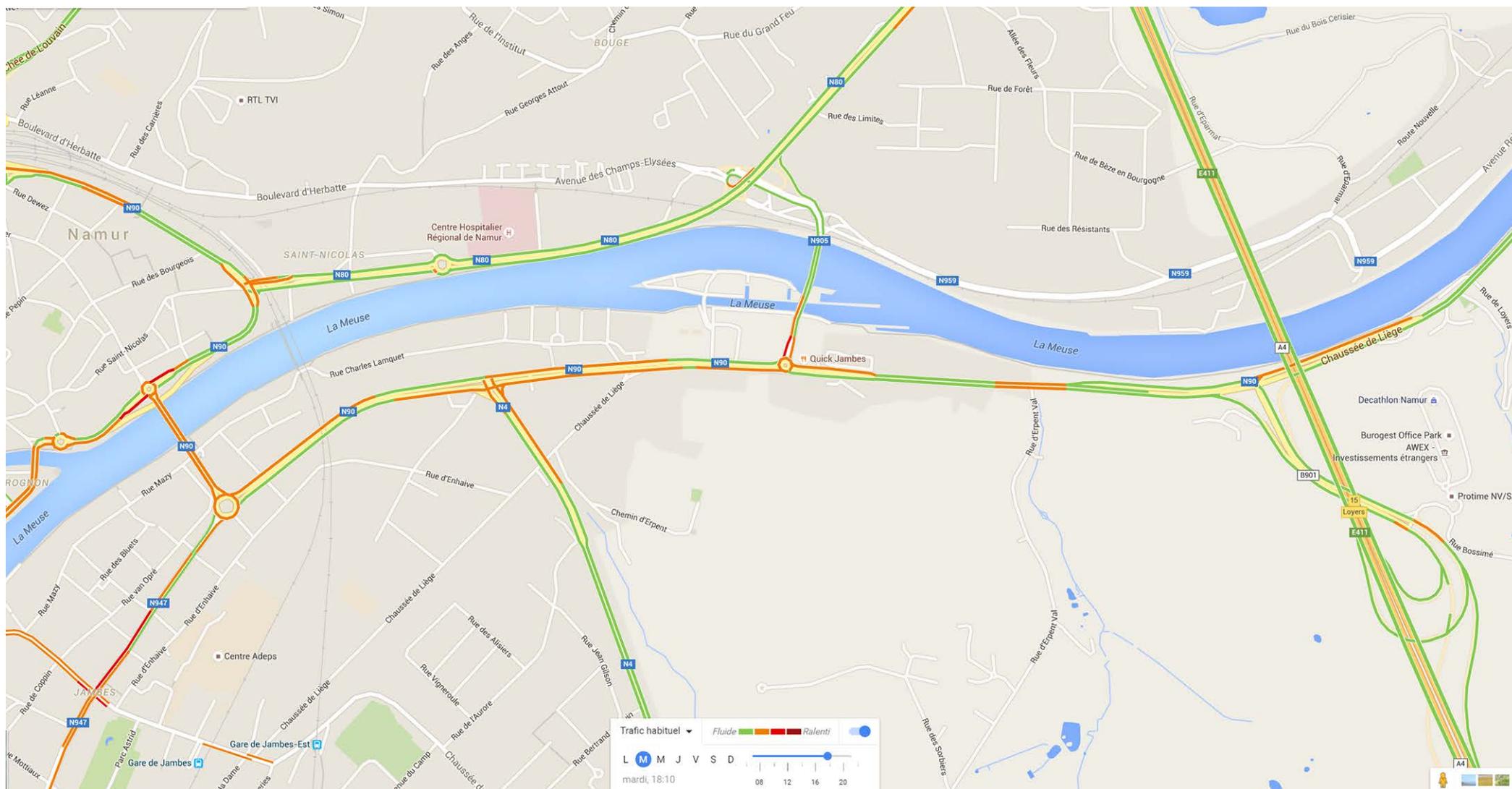
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 17h30 (Source : Google Maps)



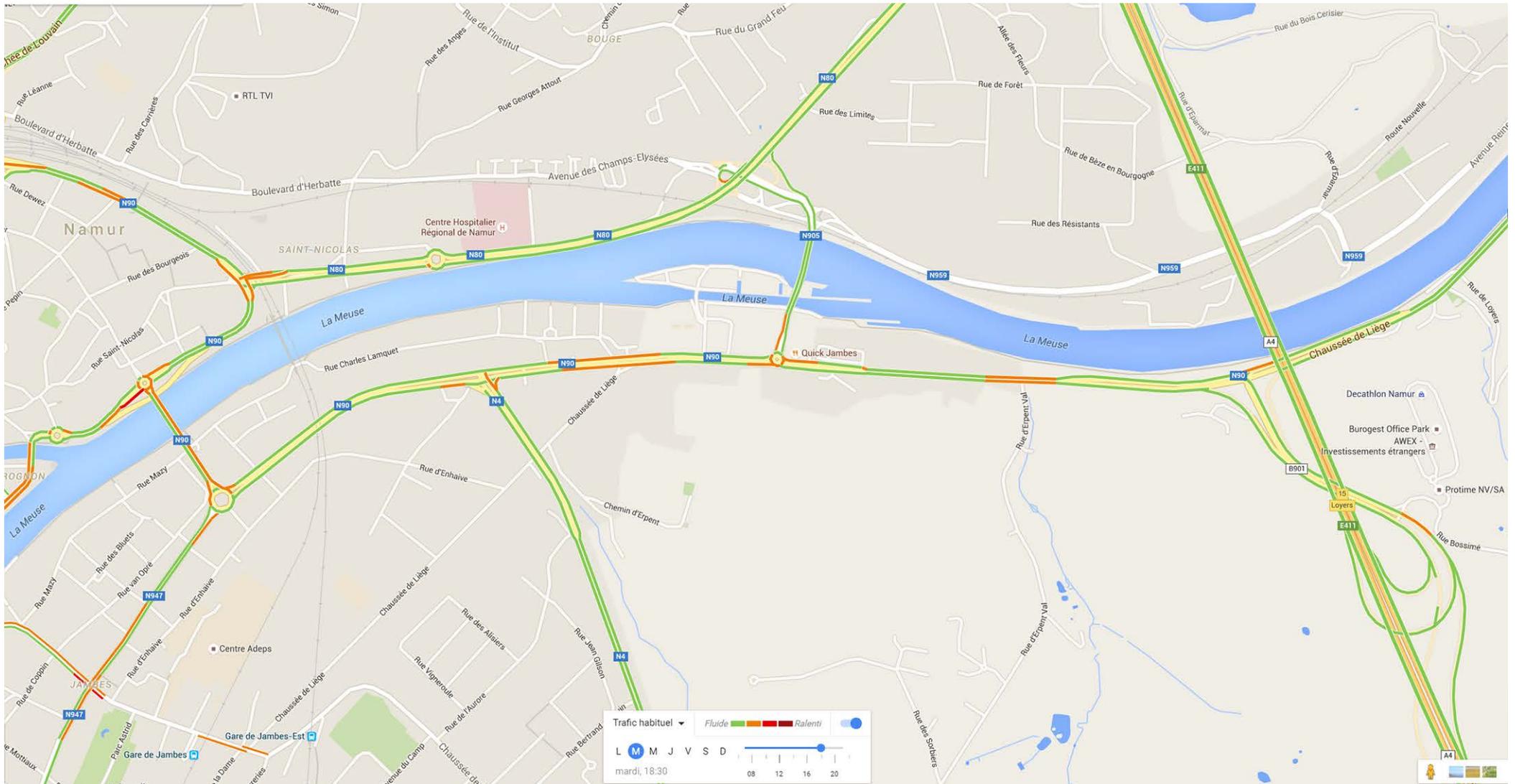
N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 17h50 (Source : Google Maps)



N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 18h10 (Source : Google Maps)



N90 est - enjeux de saturation - HPM jour ouvrable 18h30 (Source : Google Maps)





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