



# Namur – Actualisation du PCM

Mesure i1 – Plan vélos – train-bus : synthèse



Wallonie



Service public  
de Wallonie



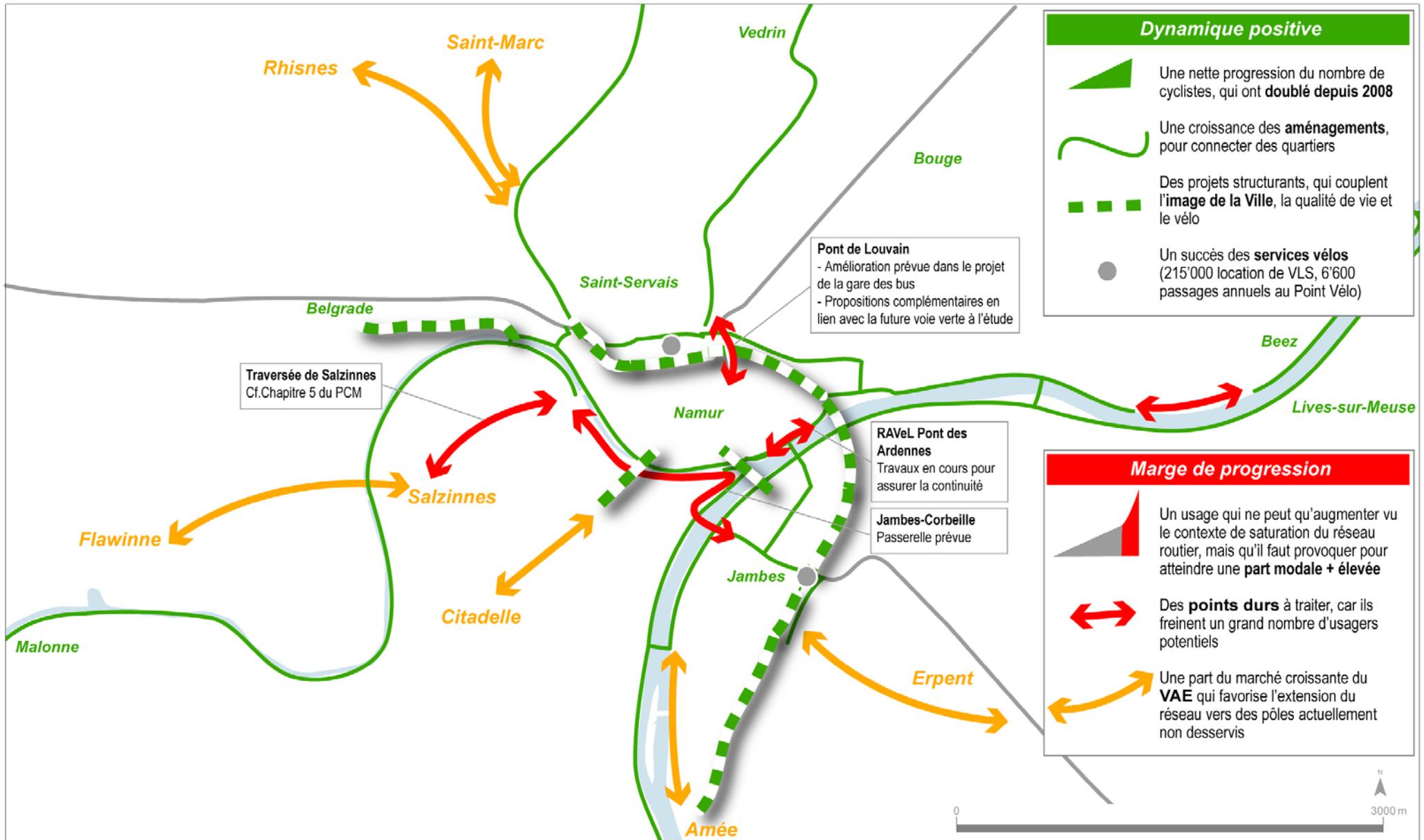


- Réseau cyclable urbain structurant
- Réseau interurbain – potentiel des VAE
- Intermodalité vélos – bus et trains
- Sécurisation des points durs (ceinture)

# Réseau cyclable urbain structurant



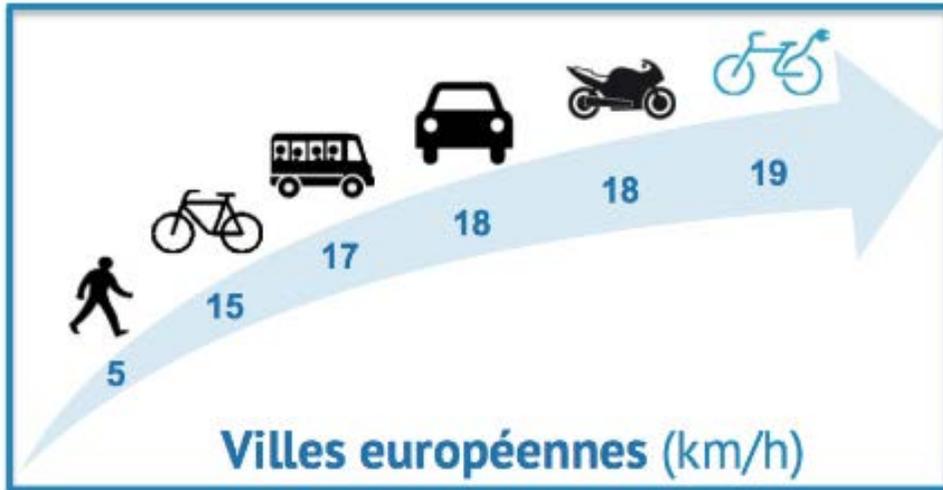
# Renforcer les modes actifs – zones à enjeux du PCM



# Réseau interurbain – potentiel des VAE



## ■ Extensions du réseau cyclable

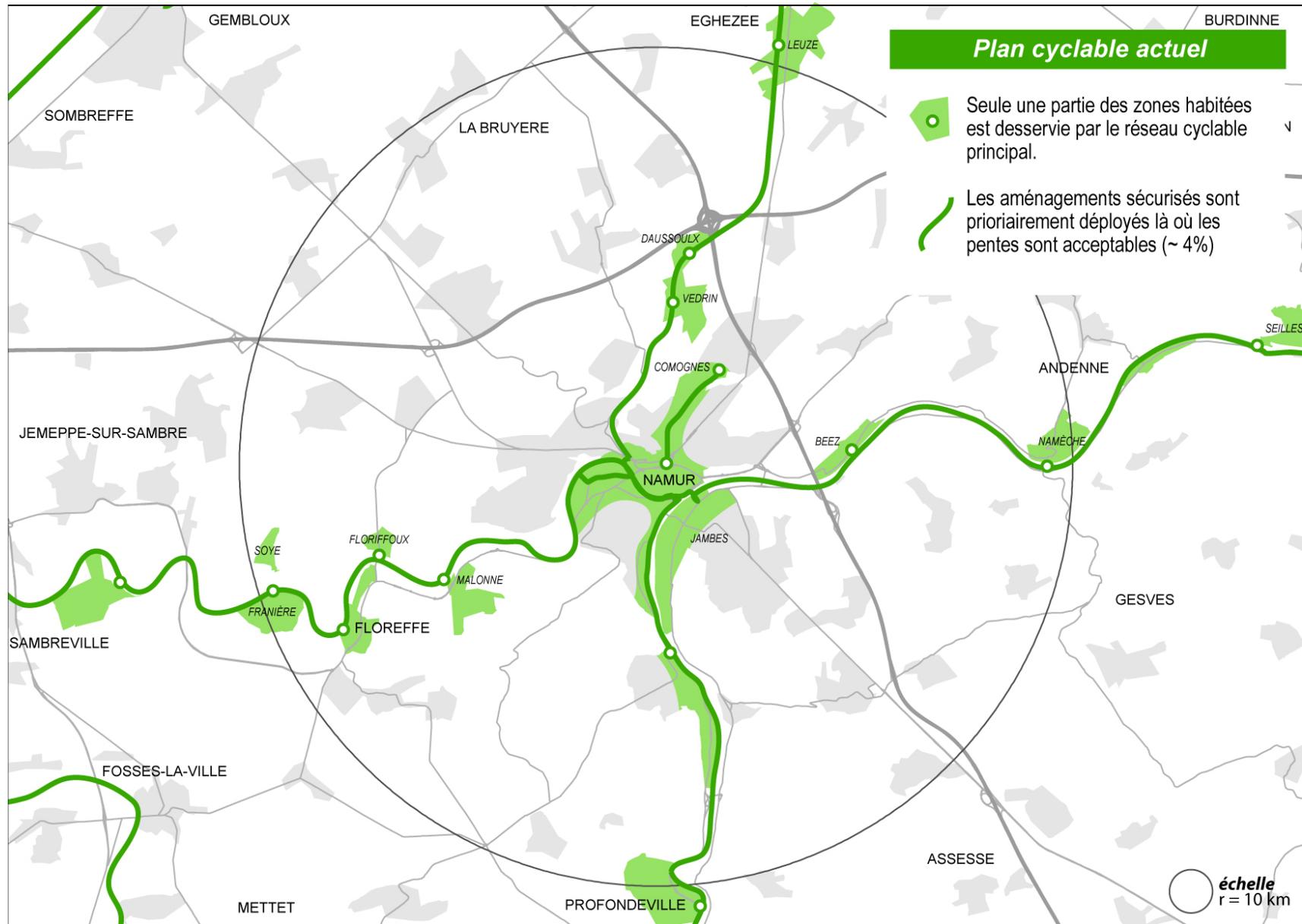


Vélo : temps de parcours en fonction de la vitesse moyenne

Distance (km)	Vitesse (km/h)			
	10	15	20	25
1,8	11	7	5	4
3	18	12	9	7
5	30	20	15	12
10	60	40	30	24

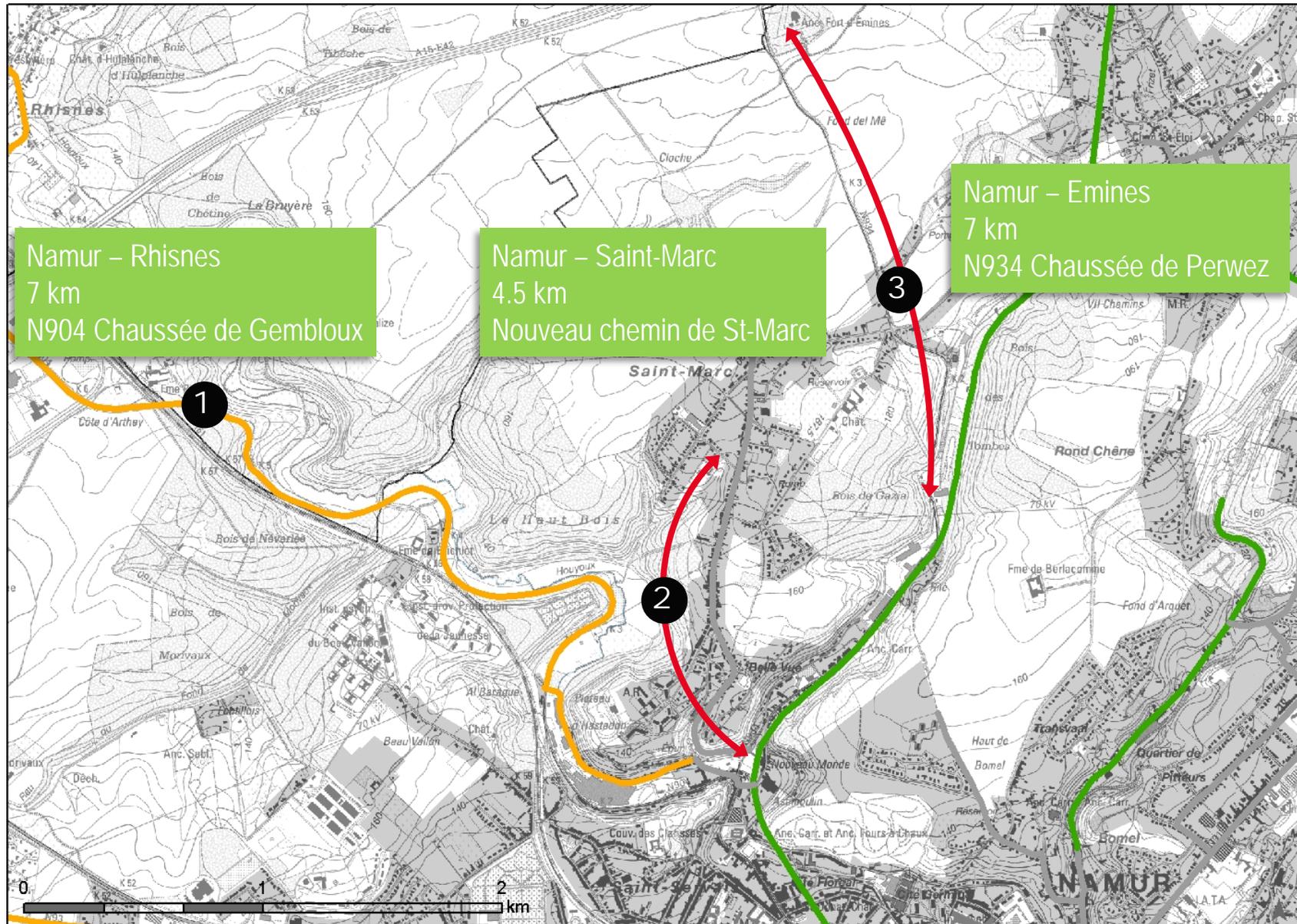
5 km = ~~20 min.~~ **15 min.**

## Extension du réseau cyclable (réseau structurant existant)





## Extension du réseau cyclable (essor VAE)



## ■ Extension du réseau cyclable (essor VAE)



Namur – Rhisnes  
7 km  
N904 Chaussée de Gembloux  
Optimiser les aménagements existants  
Résoudre les chaînons manquants



Namur – Saint-Marc  
4.5 km  
Nouveau chemin de St-Marc  
Sécuriser un tronçon de ~ 200m



Namur – Emines  
7 km  
N934 Chaussée de Perwez  
Prévoir des aménagements

# Intermodalité vélos - bus et trains



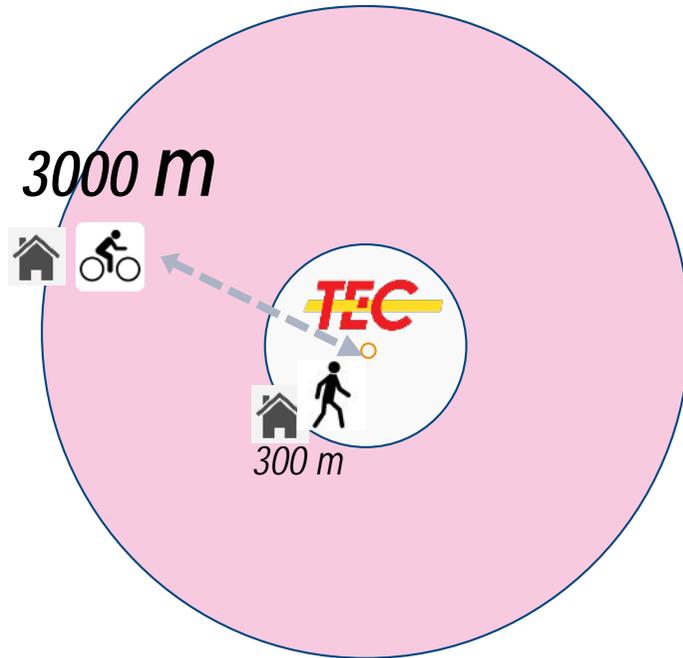
## ■ Intermodalité « vélo + bus et train »

Objectif : augmenter l'attractivité de l'offre en bus, en offrant des possibilités d'intermodalité vélo + bus

Potentiel

Cheminement de qualité

Stationnement vélo de qualité



Des raisons de pratiquer l'intermodalité vélo + bus (pôles situés entre 300 m et 3 km de l'offre)

Des itinéraires cyclables en lien avec les arrêts, répondant aux besoins des cyclistes

Du stationnement vélo en suffisance et répondant aux besoins des cyclistes

## ■ Stationnement vélo : type d'équipement

Sur l'espace public, les catégories d'équipements découlent de la durée du stationnement

Courte durée



**Arceau vélo**

Sécurisation avec le cadenas

Courte moyenne durée



**Abri vélo**

Sécurisation avec le cadenas

Longue durée



**Local fermé ou boîte vélo**

Contrôle d'accès

## ■ Intermodalité « vélo + bus et train »

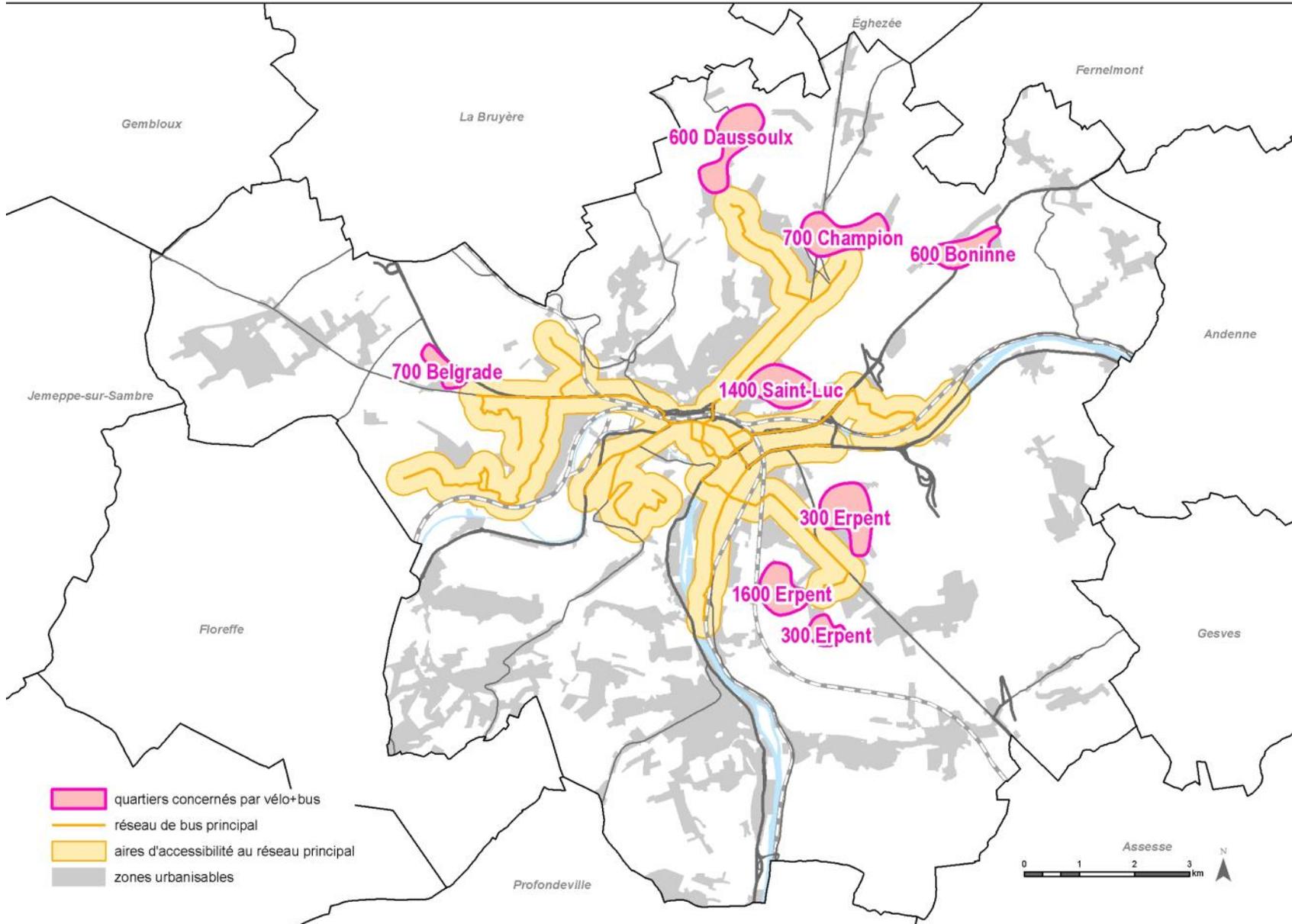


Exemple à Schaerbeek



Exemple à La Louvière

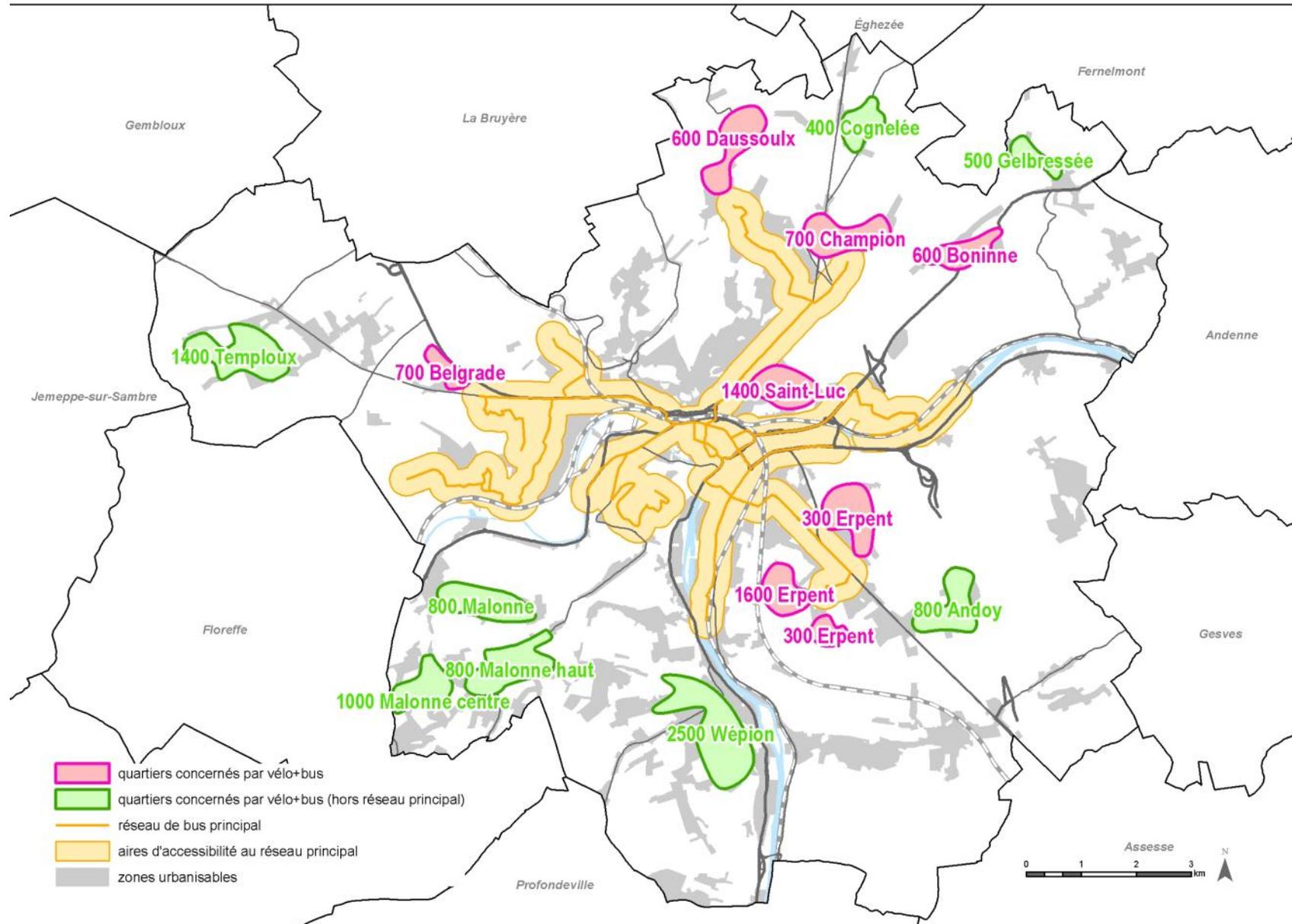
## ■ Intermodalité « vélo + bus » – réseau urbain



Environ 6'000 habitants concernés par une solution vélo + bus, en rabattement sur le réseau urbain

- quartiers concernés par vélo+bus
- réseau de bus principal
- aires d'accessibilité au réseau principal
- zones urbanisables

## Intermodalité « vélo + bus » – réseau de desserte ou périurbain

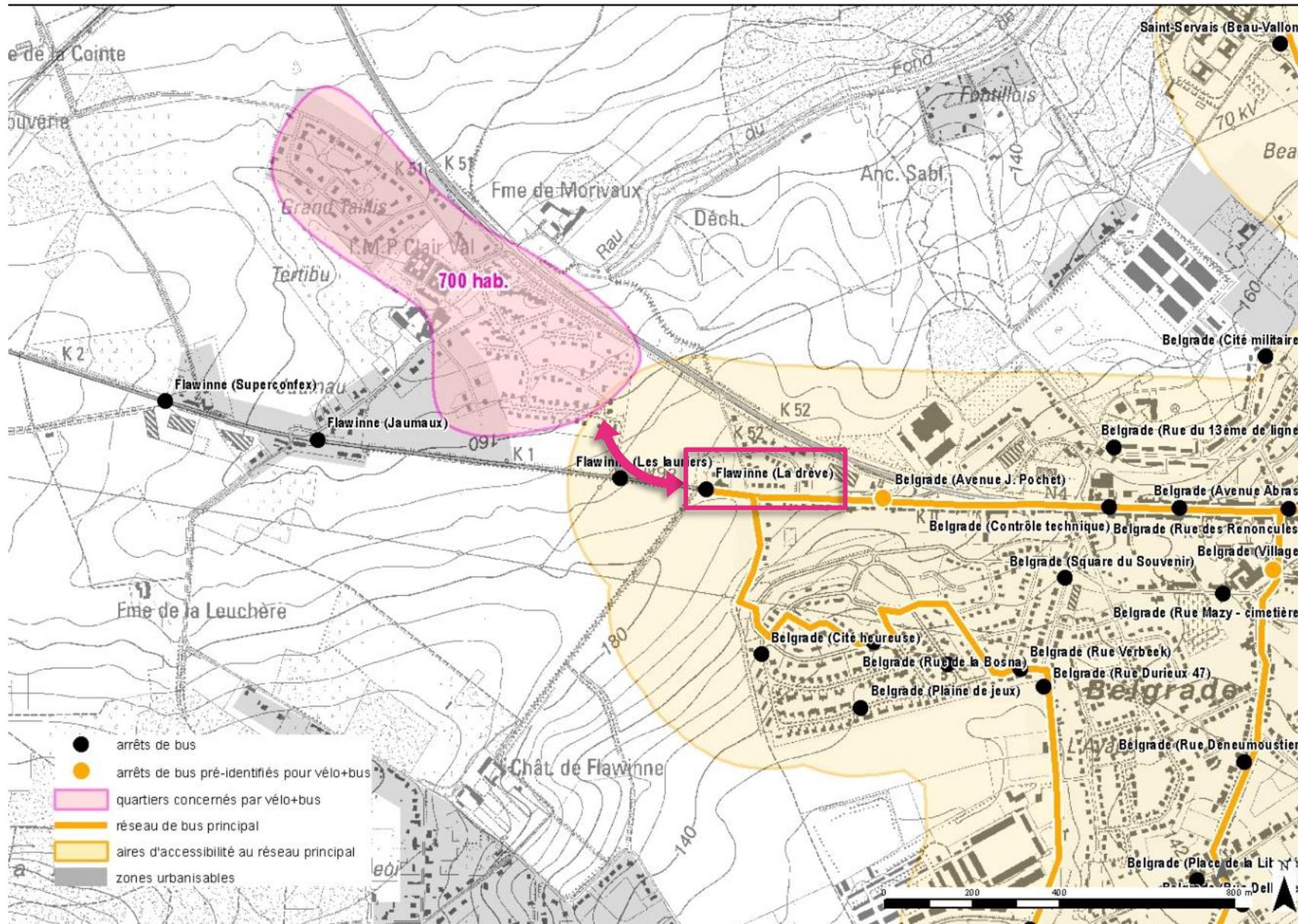


Environ 6'000 habitants concernés par une solution vélo + bus, en rabattement sur le réseau urbain

Environ 8'000 habitants pouvant également être concernées par une solution vélo + bus, en rabattement sur le réseau de desserte ou périurbain

- quartiers concernés par vélo+bus
- quartiers concernés par vélo+bus (hors réseau principal)
- réseau de bus principal
- aires d'accessibilité au réseau principal
- zones urbanisables

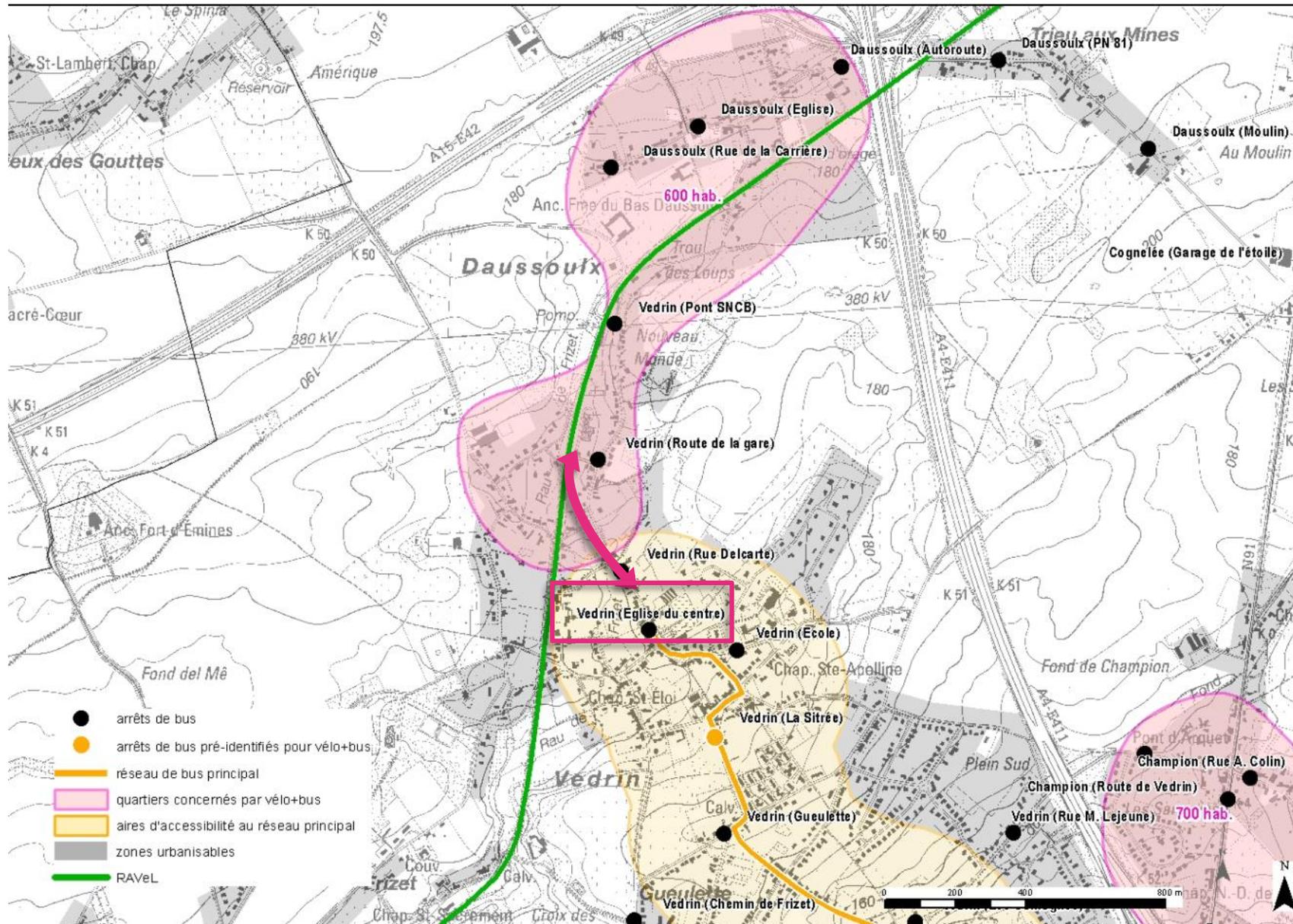
## Intermodalité « vélo+bus » – à Flawinne



Rejoindre l'arrêt le plus proche sur le réseau urbain, depuis le quartier concerné : « La Drève », à Flawinne.

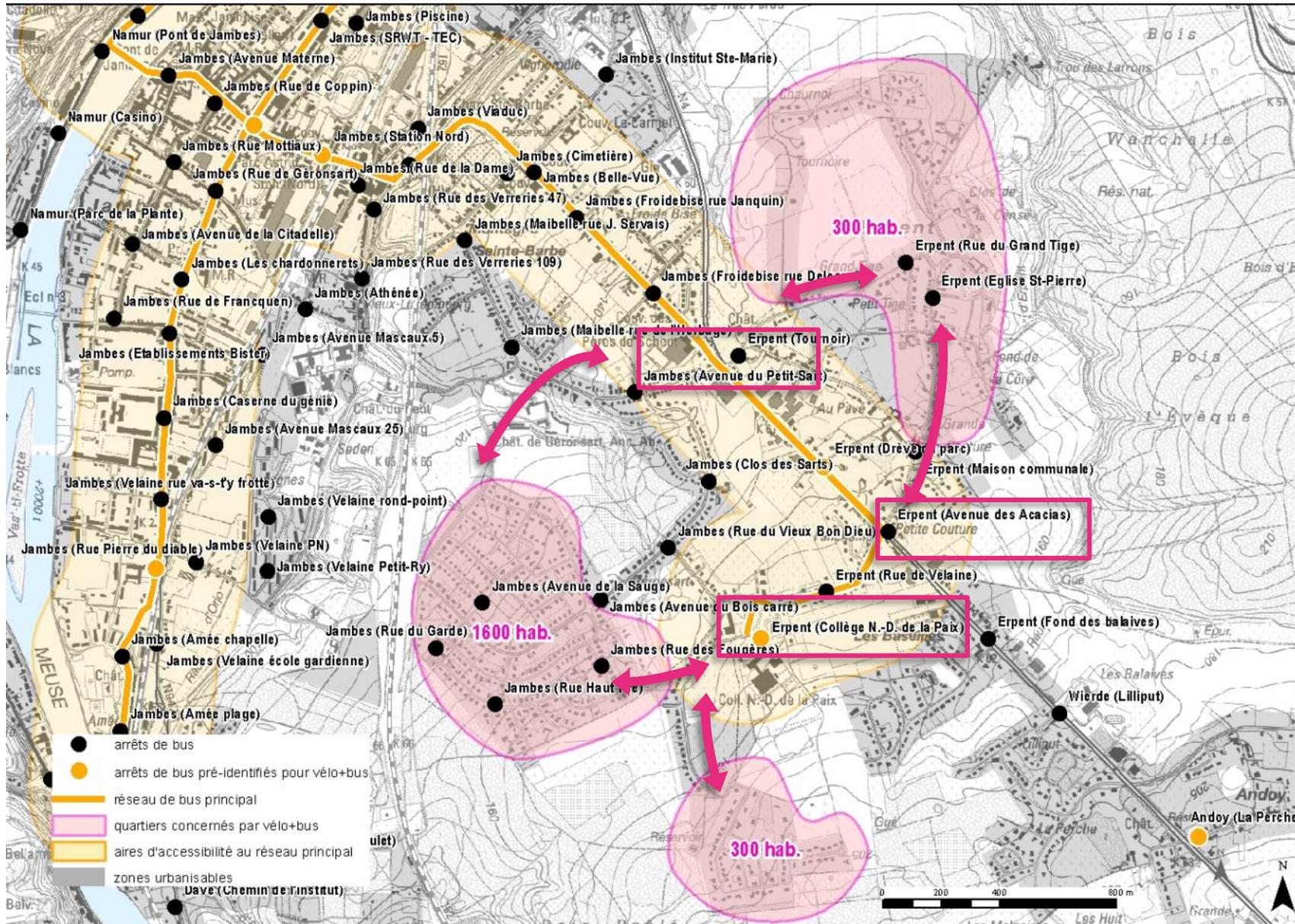


## Intermodalité « vélo+bus » – à Vedrin



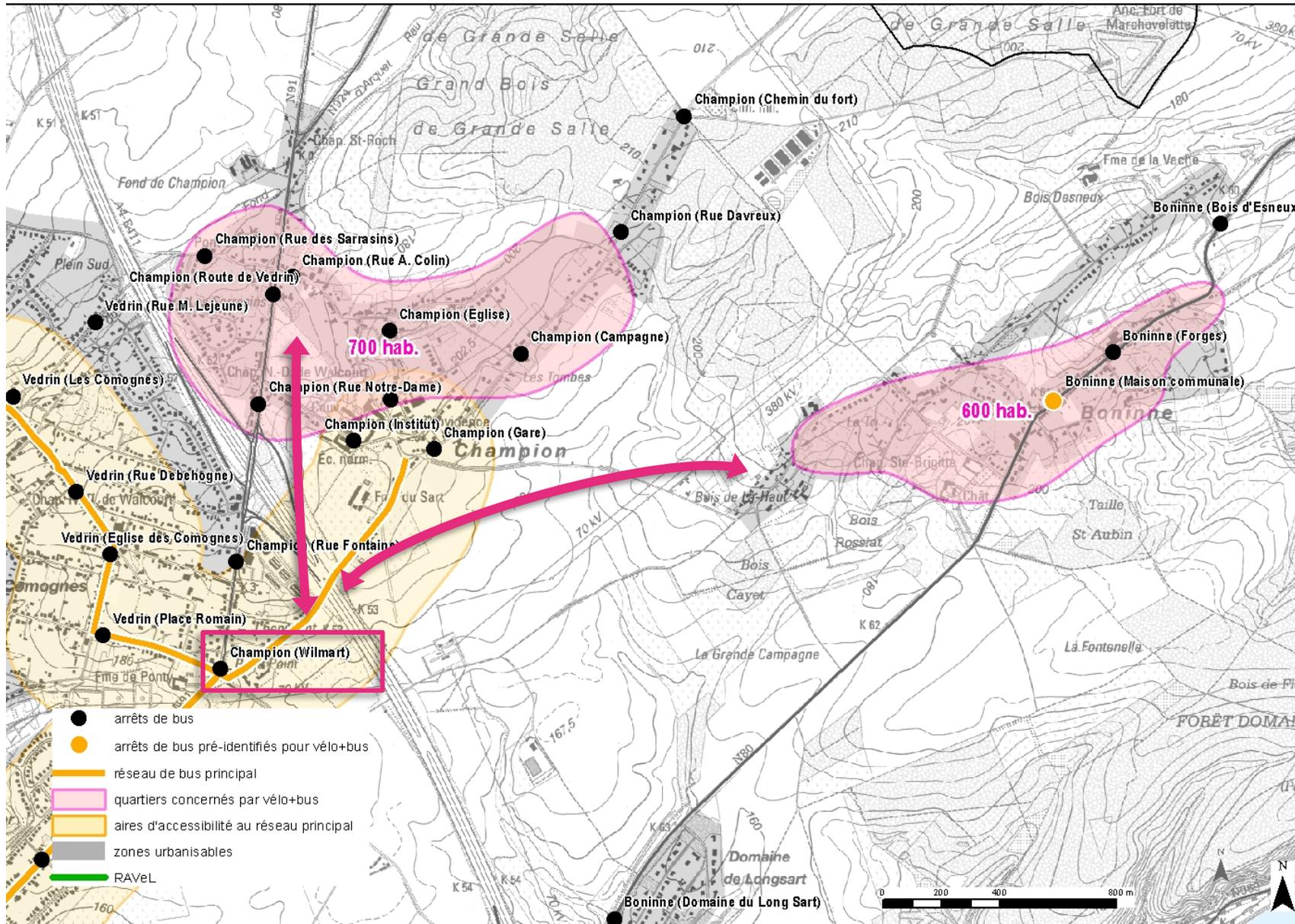
Rejoindre l'arrêt le plus proche sur le réseau urbain, depuis le quartier concerné : « Eglise du centre », à Vedrin

## Intermodalité « vélo+bus » – à Erpent



Rejoindre l'arrêt le plus proche sur le réseau urbain, depuis le quartier concerné : « Collège » et « Avenue des Acacias », à Erpent

## Intermodalité « vélo+bus » – à Champion



Rejoindre l'arrêt le plus proche sur le réseau urbain, depuis le quartier concerné : « Wilmart », à Champion à proximité du P+R

# Sécurisation des points durs (ceinture)





# Merci pour votre attention

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

François Vander Linden