



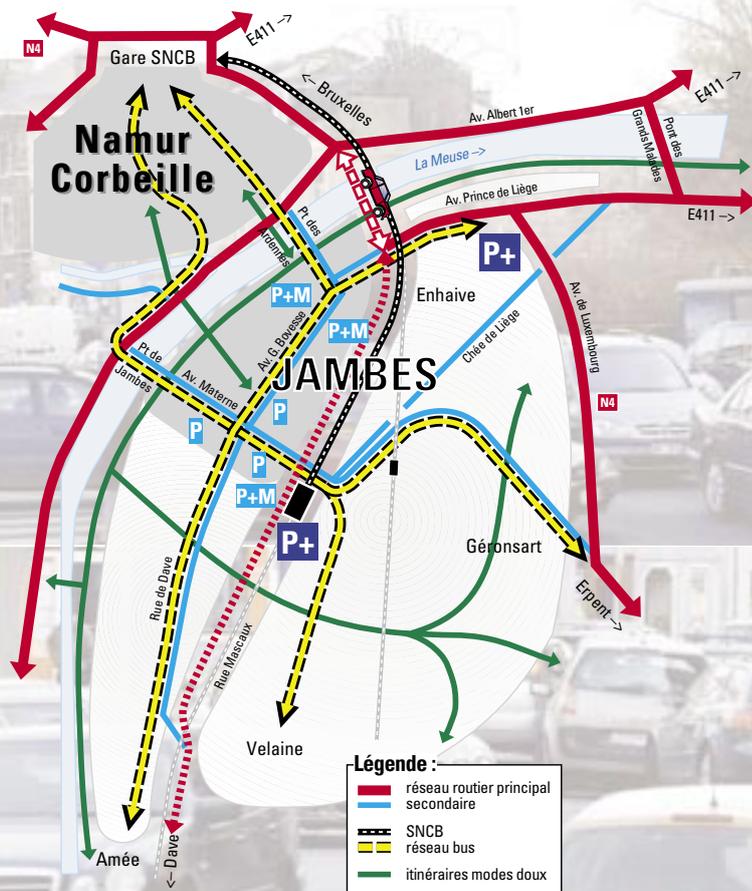
mobilité



# Le plan de mobilité de JAMBES



sous la lorgnette



Les principaux projets : une nouvelle liaison à travers Jambes le long du chemin de fer de Dinant, un nouveau pont sur la Meuse, des parkings relais (P+), une passerelle en face du Grognon, des itinéraires vélos, des bandes réservées aux bus.

janvier 2006



mobilité



**Après le Plan de déplacement et de stationnement de Namur, déposé en 1998 et entré progressivement en vigueur à partir de 2001, la Ville de Namur et la Direction générale des Transports du MET ont mandaté le bureau d'études Transitec pour étudier la mobilité en rive droite de la Meuse et formuler des propositions. Ce bureau a déposé son rapport en juin 2004. À la demande du MET, nous en publions aujourd'hui un résumé, afin de permettre au public d'en prendre connaissance.**



L'accès au pont de Jambes est souvent bouchonné.



L'avenue Gouverneur Bovesse connaît d'importantes files

## Introduction

Pour réaliser son étude, Transitec ne partait pas de rien. Pour rappel, l'étude du plan de déplacement et de stationnement de Namur en 1998 reposait sur des réflexions élargies à l'échelle de l'agglomération, et notamment sur l'analyse des possibilités d'un grand contournement par le Sud. Or, toutes les recherches menées sur ces alternatives se sont révélées infructueuses, soit en raison d'une urbanisation dense qui en rendait la réalisation impossible, soit en raison de leur inefficacité pour réduire significativement le transit à travers la ville.

Ainsi, par exemple, l'idée d'exploiter plus intensivement le pont de Wépion en le prolongeant par une liaison vers Wierde s'est avérée peu intéressante, car elle ne reprendrait pas le trafic venant de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui descend dans la vallée par la rou-

te de St-Gérard. Quant à construire un nouveau pont sur la Meuse en aval de cette dernière, il ne faut pas y penser, car la place manque...

C'est pour ces raisons que Transitec avait imaginé ce qu'il avait appelé le "barreau de Jambes", en fait une voirie nouvelle longeant le chemin de fer de Dinant et destinée à conduire le trafic de transit vers la E.411 sans passer par le centre de la localité. Il n'est donc pas étonnant que cette liaison, au tracé remanié, soit au centre du dispositif proposé aujourd'hui.

L'étude actuelle s'est focalisée sur le sillon mosan, où se concentre l'essentiel des activités, et donc du trafic. La perception des difficultés de circulation qu'on y rencontre a conduit à proposer la construction d'un nouveau pont sur la Meuse et à des mesures visant à améliorer sensiblement l'utilisation des autres modes de déplacement que la voiture, à savoir le train, le bus, le vélo et la marche à pied.

## A. Le diagnostic de la situation actuelle (2003)

Lorsqu'on examine la configuration de la capitale wallonne, une évidence s'impose : depuis l'implantation des administrations régionales à Jambes, le "centre-ville" de Namur s'est élargi à la rive droite de la Meuse, depuis le fleuve jusqu'à la gare de Jambes. En termes imagés, on dira que Namur se présente comme un cœur avec une oreillette droite (Jambes) et une oreille gauche (la Corbeille). Pour que ce cœur fonctionne bien, le réseau des voiries qui l'irriguent doit, d'une part, assurer une bonne circulation des flux internes et, d'autre part, attirer sur la ceinture périphérique les flux de contournement.

Or c'est précisément la distinction entre ces deux fonctions qui n'est actuellement pas assurée. Le pont des Ardennes, en particulier, draine

## Où se localise le problème ?

**E**n gros, 136 000 véhicules entrent et sortent de Jambes durant un jour ouvrable moyen. Les endroits les plus chargés du réseau sont la N.4 (27 000 véh./jour dans les deux sens), la N.90 (32 000 véh./jour), le pont des Ardennes (34 000 véh./jour) et le pont de Jambes (20 000 véh./jour).

D'où viennent et où vont ces voitures ?

- un véhicule sur deux est en transit à travers Jambes, effectuant des trajets entre la rive gauche de la Meuse, d'une part, la E.411 (Loyers), la N.90 (Andenne) et/ou la N.4 (Erpent), d'autre part ;
- un véhicule sur deux qui pénètrent au cœur de Jambes vient de Namur et un sur trois du plateau (Erpent et au-delà).

Ce sont donc bien les liaisons transversales qui posent problème, essentiellement aux endroits où les gros flux se rejoignent dans l'axe de la vallée : entre le pont des Ardennes et le carrefour de l'avenue du Luxembourg (33 000 véh./jour) et entre le carrefour de l'ancienne chaussée de Liège et le pont des Grands-Malades (32 000 véh./jour). Deux autres gros points noirs sont l'accès au pont de Jambes et la place de Wallonie.



Le transit passant par le pont des Ardennes s'élève entre 21 000 et 23 500 véh./jour, dont 11 à 12 000 sur la N.90, 7 à 7 500 sur la N.4 et 3 à 4 000 sur la rue de Dave. Il s'ajoute au trafic d'échanges entre la Corbeille et Jambes, qui est de l'ordre de 11 à 12 000 véh./jour.

à la fois un trafic interne à la ville (par exemple, de Jambes vers la place d'Armes) et un trafic de contournement (par exemple, d'Erpent vers St-Servais). De plus, il le fait dans de mauvaises conditions : sur la rive gauche, le rond-point du square Masson, étroit et proche du Grognon, est fréquemment encombré, et, sur la rive droite, la place Joséphine-Charlotte est, en même temps qu'un répartiteur du trafic de transit, le principal point d'accès au centre de la localité.

Or, le centre de Jambes n'a cessé de se développer depuis 30 ans. Il concentre aujourd'hui de nombreux habitants (10 000 environ), des administrations (2 200 emplois), des écoles (4 700 élèves et 500 enseignants), des commerces, des services, et des centres sportifs et de loisirs (comme l'Adeps et Acinapolis). Le trafic généré par ces activités croît de manière rapide, occasionnant de nombreux bouchons, notamment

place de la Wallonie. Des bouchons qui sont d'autant plus fréquents qu'il n'existe aucun itinéraire alternatif permettant aux véhicules venant de la vallée de la Meuse (rive droite) de rejoindre le nord de Namur et l'autoroute.

Bref, il y a manifestement un charroi trop important dans le centre de Jambes, dont le réseau routier ne peut plus assumer les différents types de trafic qui y circulent : à la fois un "bon trafic" qui est nécessaire à la vie locale, et un "mauvais trafic", qui n'a rien à y faire.

Mais peut-on réduire ce nombre de véhicules ? Dans les conditions actuelles, non. Malgré la présence de lignes de chemin de fer (3 points d'arrêt, dont une gare desservie par les trains IC) et d'autobus (10 lignes, avec 350 bus/jour), les alternatives à la voiture sont très nettement sous-utilisées (moins de 15 passagers par bus/jour en moyenne). Une des raisons réside sans doute dans le fait

que les bus sont englués dans la circulation automobile et que, de ce fait, le TEC ne peut offrir une desserte suffisamment rapide et régulière.

Nécessairement donc, la solution devra passer par une réorganisation des flux de trafic (séparation des échanges internes à la ville et du trafic de contournement) et par l'amélioration des réseaux de transports en commun et la valorisation des itinéraires cyclables et piétons.

Quant au stationnement, il pourrait, à tout le moins, être mieux géré, puisque les places disponibles sont occupées en majorité par des usagers de longue durée, au détriment des clients des commerces et des habitants. À titre d'illustration, plus de la moitié des véhicules stationnant devant les magasins de l'avenue Materne y restent plus de 4 voire 6 heures d'affilée !

Enfin, on observe que la plaine de Jambes, qui devrait offrir des possibilités de déplacement en vélo et



mobilité



Le stationnement au cœur de Jambes est à améliorer.

à pied optimales, les exploite mal. Les itinéraires cyclistes (même ceux qui sont fléchés) ne sont pas sécurisés (le long de la rue de Dave, par exemple), la traversée des voiries importantes, notamment l'avenue Materne, n'est aisée ni pour les vélos ni pour les piétons (compte tenu de l'importance du charroi automobile), le passage sur les ponts est peu commode voire dangereux, les trottoirs et chemins de traverse sont souvent en mauvais état et ne forment que rarement des itinéraires continus.

## B. Les objectifs

S'appuyant sur les avis d'orientation émis par le comité de pilotage de l'étude, constitué des autorités et responsables de la Ville, de la Région wallonne et de la SNCB, le bureau Transitec définit comme suit les objectifs à poursuivre :

1. **Limiter le nombre de véhicules dans l'hypercentre de Jambes et sur les tronçons surchargés**, en offrant des itinéraires alternatifs pour les voitures qui se dirigent ailleurs (par exemple, l'échangeur de Wierde pour accéder à l'autoroute depuis

le plateau, de préférence à celui de Loyers), et en favorisant l'usage des transports en commun (train et bus) par rapport à la seule voiture. Les maîtres mots sont ici "transferts modaux" (combinaison de plusieurs modes de transport) et "multimodalité" (offre d'alternatives efficaces). Cela suppose un changement d'habitudes et de mentalités de la part des usagers, mais aussi une adaptation de l'offre, telles la création de parkings relais bien desservis par les transports en commun, ou, en ce qui concerne le rail, la diminution des temps d'attente en gare de Namur.

2. **Faciliter les déplacements dans la plaine de Jambes et entre Jambes et la Corbeille de Namur pour la voiture, mais aussi et surtout pour les modes alternatifs à la voiture** que sont les bus (grâce à des bandes réservées), le vélo (des itinéraires spécifiques) et la marche à pied (une passerelle sur la Meuse).

3. **Gérer le stationnement dans le centre de Jambes** en vue de favoriser les clients des magasins et les résidents, en offrant des parkings de dissuasion aux autres usagers.

L'optique n'est donc pas d'augmenter significativement la capacité des voiries en vue d'absorber un trafic automobile en croissance rapide (ce qui serait un mauvais calcul, car plus l'accès est rendu aisé pour les voitures et plus les voitures arrivent en nombre, la solution créant ainsi un nouveau problème dans une chaîne sans fin, bien souvent au détriment des activités riveraines : l'habitat, les commerces, etc.), mais de mieux organiser sa répartition à travers le réseau, en vue d'une meilleure fluidité. Des améliorations de capacité seront cependant apportées pour permettre la mise en valeur de certaines zones en plein développement, comme le site Acina et ses environs.

## C. Le concept de base

Rapidement, il est apparu prioritaire de désencombrer les artères de Jambes (comme les rues de Dave, de Coppin, le boulevard de la Meuse) du trafic de transit venant de la vallée. Comment ? L'étude de 1998 avait démontré que les projets de liaison entre la vallée de la Meuse en amont de Namur et l'autoroute qui ont pu



Les bus sont nombreux à Jambes, mais insuffisamment utilisés.

être envisagés dans le passé étaient soit inefficaces (parce que situés trop en amont pour concerner beaucoup de véhicules), soit irréalisables (en raison du manque de terrains disponibles ou de la difficulté de raccordement à l'E.411).

Il n'y a donc qu'une solution : **la création d'une voie de dédoublement de la rue de Dave, le long du chemin de fer de Dinant**, que Transitec appelle la "collectrice" parce que son but est de "collecter" le flot de trafic qui remonte vers le Nord au fur et à mesure qu'il se constitue. Cette nouvelle liaison soulagerait la rue de Dave et améliorerait la situation place de la Wallonie. Elle devrait également permettre la mise en valeur du site Acina, sur lequel il est prévu de construire un ensemble de bureaux et de commerces à côté du complexe cinématographique, sans oublier le nouveau bâtiment du CPAS.

Mais vers où se dirige cette "collectrice" ? Jusqu'il y a peu, il était prévu de la brancher sur le rond-point Joséphine-Charlotte, et de là sur le pont des Ardennes. C'était perdre de vue un élément essentiel : que le

gros de son trafic n'a rien à faire dans la Corbeille. Et, en outre, que le trafic drainé par cette liaison rendrait plus difficile encore le franchissement de la Meuse ! Or, c'est là que se situe le nœud du problème, du côté de l'encombrement des ponts. Si l'on veut éviter l'infarctus, il faut impérativement les soulager !

C'est ce qu'a démontré l'étude actuelle, qui révèle, au surplus (*voir encadré page III*), qu'un véhicule sur deux passant sur le pont des Ardennes vient de l'avenue Prince de Liège (en provenance soit de la N.90, soit de la E.411, soit de la N.4). Or c'est là un trafic qui explose ! Il faut donc lui permettre de franchir la Meuse ailleurs que par le pont des Ardennes qu'il emprunte aujourd'hui. Mais comment ? Le viaduc autoroutier de Beez a déjà repris l'essentiel des flux de grand contournement par le Nord, surtout depuis les nouveaux fléchages de l'échangeur de Courrière. Quant au pont des Grands-Malades, il pourrait absorber 3 à 5 000 véhicules/jour de plus qu'actuellement, mais c'est insuffisant pour soulager les autres ponts de manière significative.

Il est ainsi apparu indispensable de **construire un nouveau pont**. En le plaçant à côté du viaduc ferroviaire des lignes de Dinant et de Luxembourg, on permet à la collectrice jamboise de se raccorder au boulevard Cauchy et de devenir un élément de la ceinture du centre-ville, englobant dans sa parabole à la fois Jambes et la Corbeille, les deux oreillettes du cœur de la capitale wallonne.

Le plan (*voir page 1*) indique clairement la logique du dispositif ainsi mis en place : **les ponts de Jambes et des Ardennes deviennent des axes d'un réseau interne au centre-ville, cependant que les ponts du Luxembourg (nouveau) et des Grands-Malades servent au trafic périphérique**. Ainsi ces deux types de trafic sont clairement distingués.

Quels effets attend-on de ce nouveau pont ? Il reprendrait une partie du trafic automobile qui transite actuellement par le pont des Ardennes, qui reprendrait lui-même une partie de celui du pont de Jambes. Il deviendrait ainsi possible de réserver **une bande pour les**



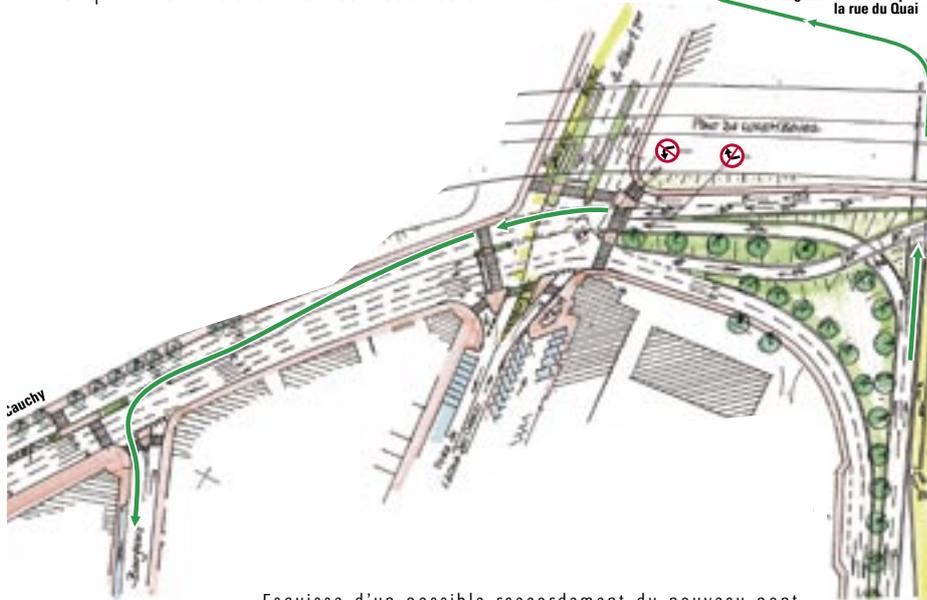
## Les effets attendus du Plan de mobilité

L'ensemble des mesures préconisées par Transitec devrait avoir les effets suivants :

- diminution de la circulation sur le pont de Jambes (4 - 5 000 véh./jour), le pont des Ardennes (9 - 10 000 véh./jour), l'avenue Gouverneur Bovesse (2 - 5 000 véh./jour) ;
- grâce aux parkings d'échanges, transfert de passagers vers les bus (150 - 250 véh. aux heures de pointe) et le rail (120 - 200 véh. .) ;
- autres transferts vers les modes doux (vélos, marche) sur les ponts (10 - 20%) et vers les bus en provenance d'Erpent (5 -10%).

Un pont routier s'accrocherait au viaduc du chemin de fer.

sortie "Big Mat" existante par la rue du Quai



Nouveau carrefour à feu pour offrir l'accès à la rue des Bourgeois

Esquisse d'un possible raccordement du nouveau pont sur le boulevard Cauchy, avec le tourne-à-gauche, d'ores et déjà programmé, vers la rue des Bourgeois.

**bus dans chaque sens sur le pont des Ardennes**, ce qui répond à un des objectifs annoncés : améliorer la circulation des bus pour renforcer leur attraction sur la clientèle.

Complémentaire, les déplacements en 2 roues seraient facilités par l'aménagement de pistes cyclables sur les ponts de Jambes et des Ardennes et par le lancement d'une **passerelle sur la Meuse** située dans l'axe de la promenade pédestre qui se dessine entre la gare de Namur et celle de Jambes, via le Grognon.

Enfin, pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture à l'entrée de l'agglomération pour continuer soit en bus soit à pied, **deux parkings d'échange** sont envisagés (à la gare de Jambes et à la Tour d'Enhaive).

## D. Les avant-projets

Afin de s'assurer de la faisabilité des ouvrages proposés et des propositions avancées, la direction des Routes a mandaté un autre bureau namurois, Sotegec, pour étudier de près les itinéraires et avancer des solutions techniques provisoires, avec la collaboration de Transitec.

### 1. Le nouvel axe jambois

Le tracé retenu longe la voie de chemin de fer de Dinant du côté Meuse. Il comporte des ouvrages d'art importants destinés à remplacer les passages à niveau de Velaine et de l'avenue Materne, dans un but de sécurisation et de gain de temps (compte tenu de la fréquentation croissante de la ligne Athus-Meuse), celui de la rue de Géronsart étant calibré pour les seules voitures.

La nouvelle liaison serait une voirie à une bande dans chaque sens, au gabarit adapté au contexte urbain (50 km/h, carrefours à niveau, etc...). Elle serait accessible en 5 points :

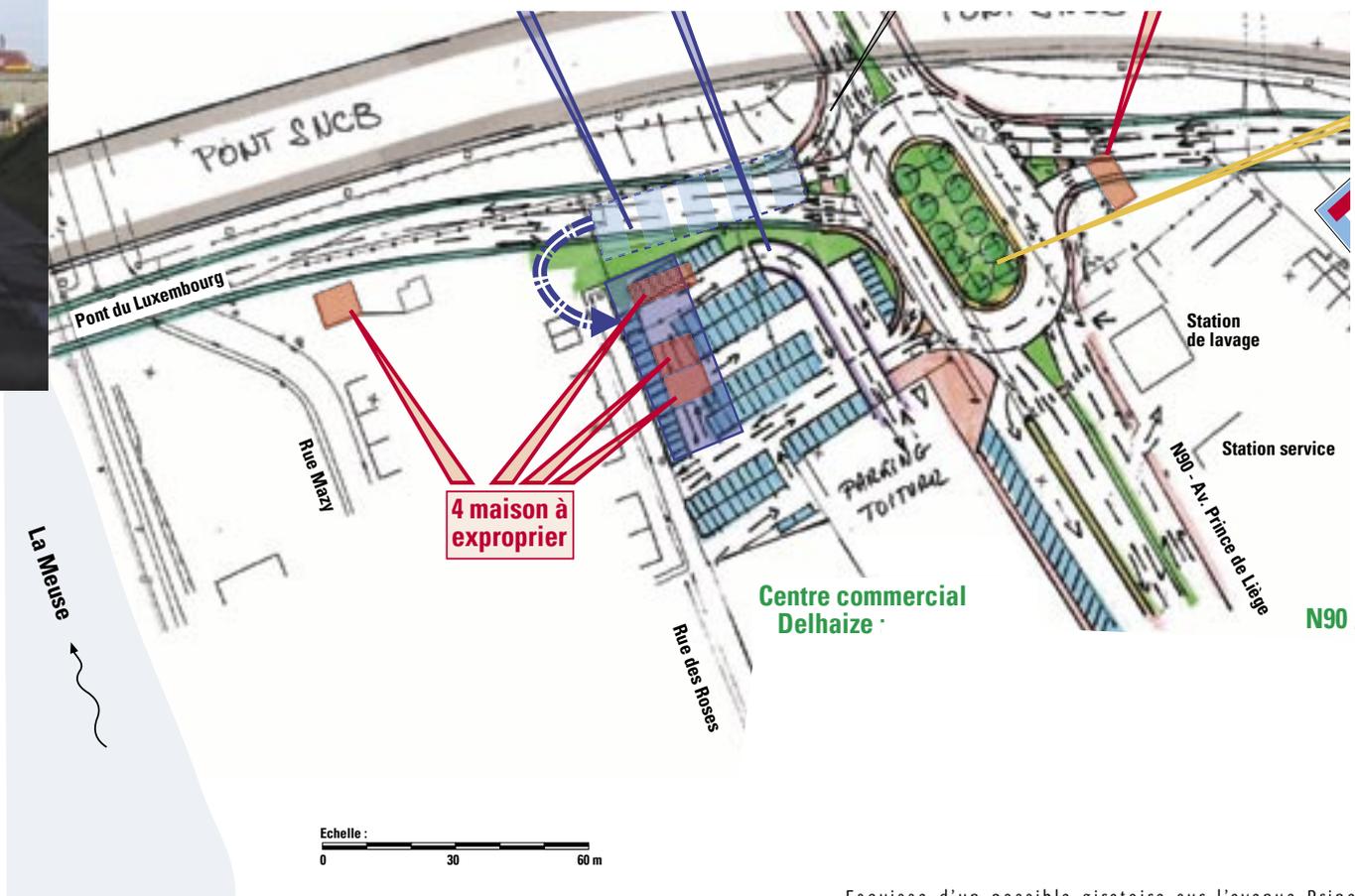
au carrefour des Cadets (pont du Luxembourg, en rive gauche), à l'avenue Prince de Liège (en rive droite), à la rue de Géronsart, à la rue de Dave (Amée) et à la rue de Dave (Velaine).

Pour faciliter les échanges avec l'avenue Prince de Liège, le carrefour pourrait prendre la forme d'un giratoire aménagé entre le magasin Delhaize et le tunnel sous le chemin de fer.

### 2. Le nouveau pont sur la Meuse

Ce pont serait accolé au pont du chemin de fer de Dinant et déboucherait sur le carrefour des Cadets, ce qui implique une légère modification de ce dernier. Dans une première variante esquissée (*voir dessin ci-dessus*), la voie reliant le boulevard de Smet de Nayer à la plaine St-Nicolas passerait sous une arche du viaduc ferroviaire proche du chemin de halage.

L'ouvrage, étant appelé à supporter quelque 19 000 véh./jour, peut être dimensionné à une bande de circulation dans chaque sens.



Esquisse d'un possible giratoire sur l'avenue Prince de Liège, donnant accès au nouveau pont sur la Meuse.

Par ailleurs, afin de permettre aux véhicules circulant sur cette liaison de rejoindre le centre-ville, les nouveaux feux de signalisation en cours de placement au carrefour de la rue des Bourgeois offriront dès cette année une possibilité de tourne-à-gauche (accès aux écoles de la rue du Lombard et au parking du Musée Africain).

### 3. La valorisation de certains axes

Il est proposé de favoriser, par des mesures à étudier sur la base des pistes dégagées, le report d'une partie du trafic jambois sur l'ancienne chaussée de Liège.

Par ailleurs, un aménagement du carrefour entre la rue de l'Aurore et la N.4 faciliterait le report sur cette dernière voirie d'une partie du trafic qui, pour des raisons de sécurité, descend actuellement vers Jambes par la Montagne Ste-Barbe.

### 4. Des aménagements locaux

Diverses mesures ponctuelles sont suggérées pour favoriser l'accès et la circulation dans le secteur Lamquet (nouvel accès depuis la N. 90), le secteur Mazy-Van Opré (sens uniques), le secteur Paradis (sens uniques et carrefour à feux sur la rue de Dave).

### 5. Le stationnement

Pour améliorer l'accès aux usagers de courte durée, fréquentant les commerces et services de Jambes, il est envisagé de créer une "zone rouge" payante et à durée limitée de 1,5 à 2 heures dans l'avenue Materne et une "zone verte" payante et à durée limitée de 3 à 4 heures sur les tronçons commerciaux de l'axe Dave-Bovesse.

Il est également proposé de créer une zone bleue dans les quartiers

habités, avec des exceptions en faveur des habitants et des employés (cartes riverains).

Enfin, le dispositif repose sur l'aménagement de deux parkings d'échanges à la gare de Jambes (où existe un potentiel d'environ 1 000 places, à étudier) et dans le terrain situé à l'angle sud du carrefour entre la N.4 et la N.90 (350 places). Les parkings situés place Joséphine-Charlotte et près de la piscine resteraient gratuits et à durée illimitée.

S'ajoutant à ces mesures, diverses pistes de réflexion sont lancées concernant les itinéraires de bus, l'aménagement des espaces publics et des traversées piétonnes, la régulation des feux aux carrefours, les itinéraires cyclistes.

A relever enfin qu'en parallèle à cette étude, la Région wallonne a mené une réflexion sur les accès aux écoles jamboises. En concertation avec ce groupe de travail, des propositions pour sécuriser les abords des écoles ont été établies.



mobilité



## ET MAINTENANT ?

Les études étant terminées, il appartient à l'autorité communale de mettre le plan à l'enquête publique. À ce jour, aucune décision en ce sens n'a été prise. Des budgets sont cependant prévus pour réaliser certaines études techniques.

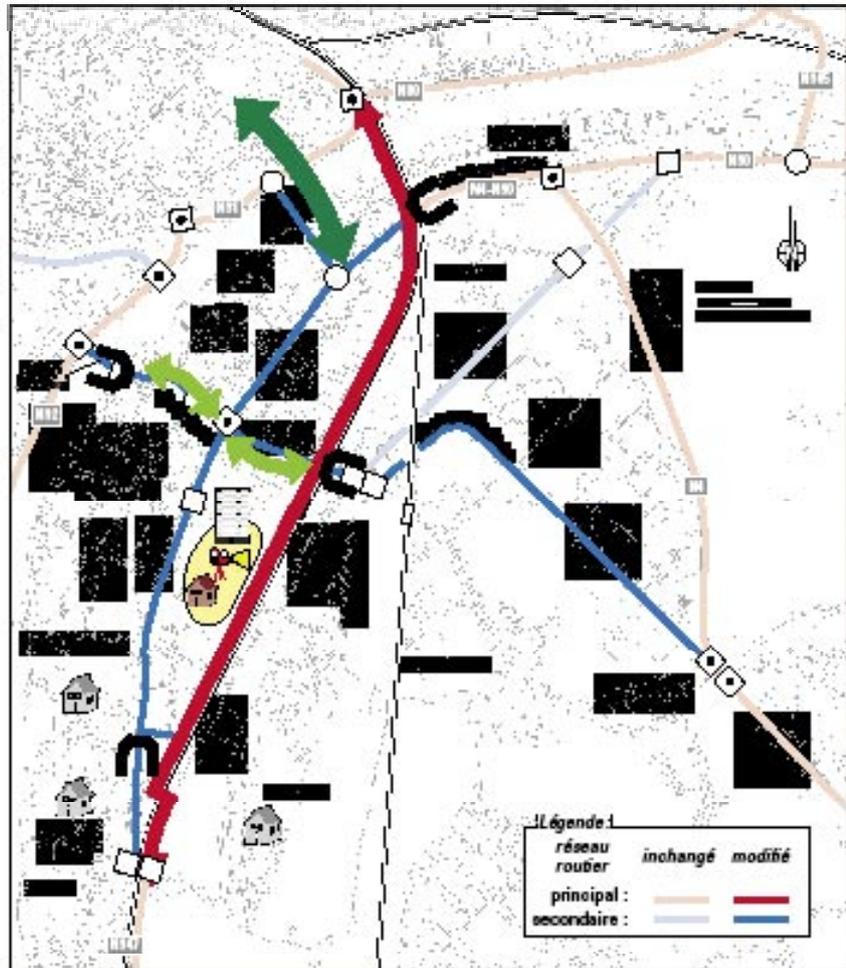
L'étude propose un échéancier de réalisation des mesures. Certaines sont proposées dès le court terme :

- soit parce qu'elles sont relativement légères à mettre en place et apportent des solutions rapides à des problèmes de sécurité (assainissement de traversées piétonnes, par exemple la sécurisation de la traversée de la rue de Dave ou la valorisation du potentiel considérable de stationnement des abords de la gare de Jambes).
- soit parce que leurs effets potentiels sont significatifs et que l'investissement sera rentable rapidement (par exemple, le réaménagement du carrefour Dame-Materne, afin de valoriser l'ancienne chaussée de Liège, les réaménagements des abords des écoles en conformité avec les zones 30 km/h récemment instaurées ou l'instauration du cheminement piéton fort proposé au centre de Jambes, reliant la gare, certaines écoles et les pôles sportifs et de loisirs).

Parmi les infrastructures structurantes proposées, l'étude recommande de débiter par le nouveau pont sur la Meuse. En effet, cet ouvrage permettrait de répondre partiellement à la plupart des principaux objectifs :

### Pour en savoir plus :

- le Plan de déplacement et de stationnement de Namur, in *Confluent* n°s 287 (janvier 2001), 288 (février 2001) et 292 (juin 2001).
- le site [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)



Grâce à la voirie nouvelle proposée, le centre de Jambes, débarrassé du trafic de transit, va connaître un nouvel essor, tandis que les liens avec la corbeille seront beaucoup plus conviviaux.

- renforcement des liaisons transmeuses, pour tous les modes, y compris les bus ;
- amélioration de l'accessibilité au centre de Jambes, en soulageant d'importants flux de transit ses principales voies d'accès.

Il va de soit cependant que des réflexions complémentaires et

plus fines devront être menées pour concrétiser ces projets, pour en maximiser les gains tout en minimisant les gênes potentielles. Ce sera l'occasion de renforcer la concertation avec les riverains, les commerçants et les autres usagers potentiellement concernés.

Textes : Pierre DULIEU, avec la collaboration de Philippe BLANC et Pierre TACHERON (Transitec). •  
 Graphiques : Transitec • Photos : André DUBUISSON, Pierre DULIEU  
 Réalisation : © Édico, 43, rue Tillieux, 5100 Jambes - 081/30 28 35