
Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur

21-04-2021

TRACTEBEL



PUBLIC

INTERNAL

RESTRICTED

CONFIDENTIAL

01

Introduction



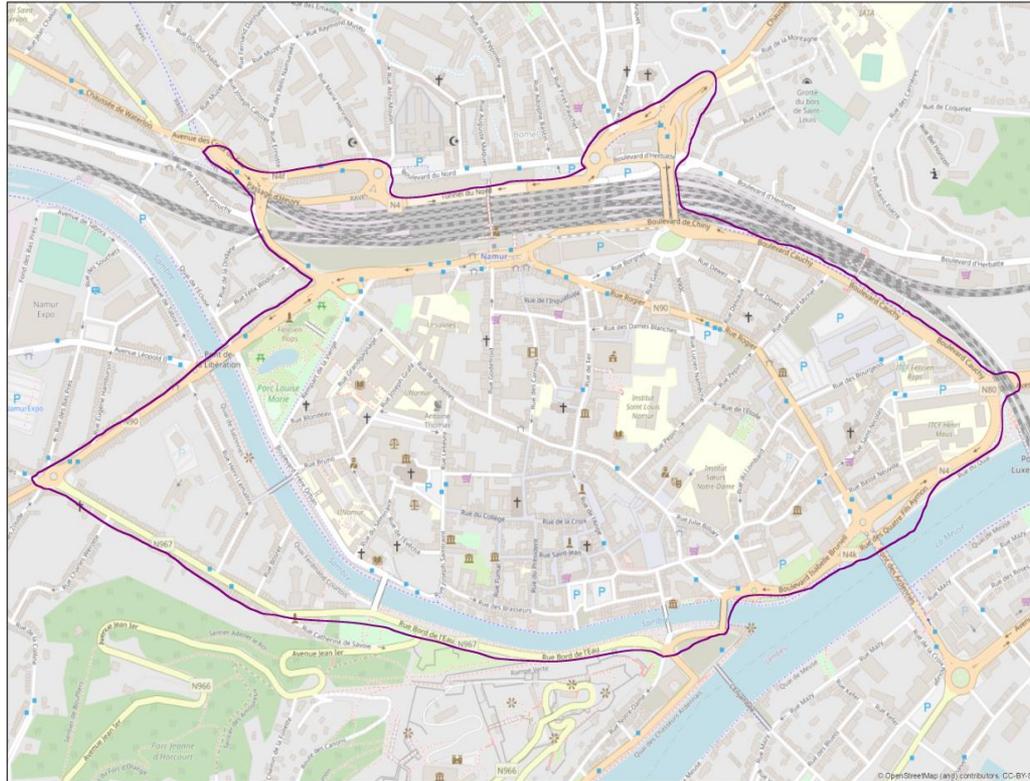
Contexte

- La Ville de Namur est active dans FAST-Vision 2030
- La création de nouveaux quartiers (ex. Casernes) et nombreux projets urbains (ex. la suppression du parking sur la place Saint-Aubin)
- Le principe STOP
- Plan de circulation: (1) prendre en compte l'ensemble des projets, (2) Attention sur la piétonisation et (3) maintenir une circulation de bus
- Plan de stationnement: (1) stationnement des riverains, (2) problématique des déposes-minutes, (3) stationnement aux abords des écoles, (4) livraisons, (5) cars touristiques et des entrepreneurs actifs, (6) taxis, (7) PMR et des autres demandes spécifiques.
- La zone d'étude = l'intérieur de la Corbeille (y compris les boulevards de Ceinture).

Objectifs généraux du plan de circulation et de stationnement de la Corbeille

- **Renforcer l'accessibilité** des différentes parties du centre-ville - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la mobilité de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;
- **Améliorer la sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- **Améliorer la qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- **Permettre le développement harmonieux** de la Corbeille, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

Périmètre de l'étude

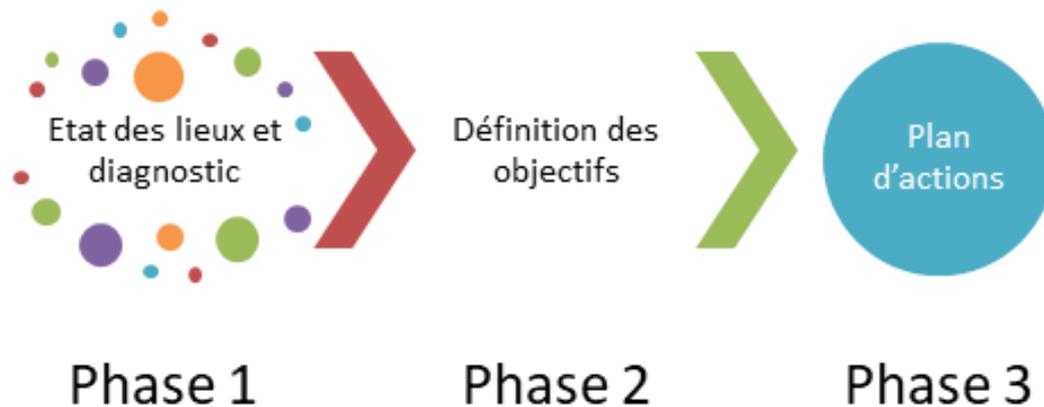


02

Méthodologie



Processus d'élaboration du plan de circulation et de stationnement



03 Diagnostic



2.1. Diagnostic global de la Corbeille



- Confidential
- Restricted
- Public
- Internal

Population jeune et stable



Corbeille : 7.850 habitants (08/2020)
Commune : 111.591 habitants (2019)



Densité non homogène dans le centre-ville : entre
4.000 et 6.500 hab/km²



Age moyen : 39,3 ans (2019)
→ 43% pop entre 20 et 39 ans (tendance
rajeunissement)

2.2. Générateurs de déplacements



Confidential Restricted Public Internal

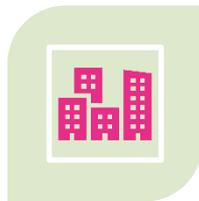
5 types de générateurs de déplacement



ETABLISSEMENTS
SCOLAIRES



COMMERCE ET
HORECA



ETABLISSEMENTS
DU SECTEUR
PUBLIC



INFRASTRUCTURES
CULTURELLES



GARE ET GARE DES
BUS

A. Population scolaire importante : 47.000 étudiants (2018)



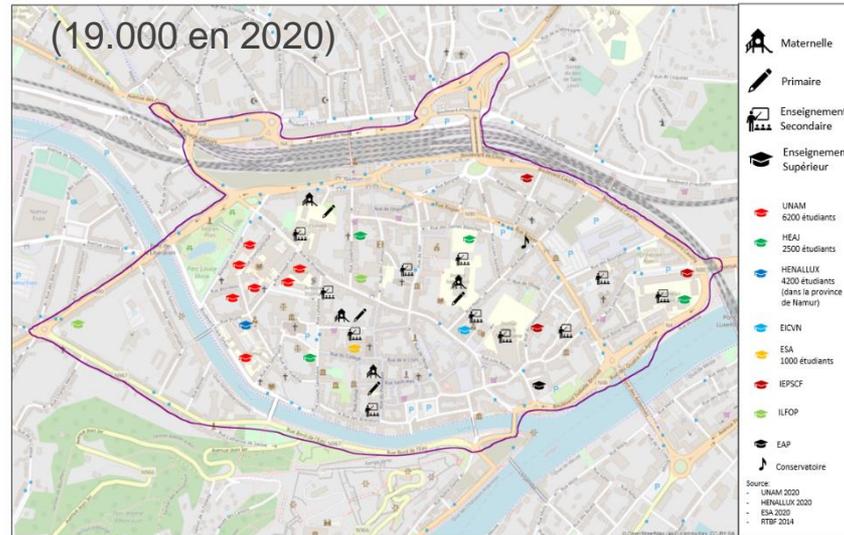
13.000 enseignement
fondamental (2018)



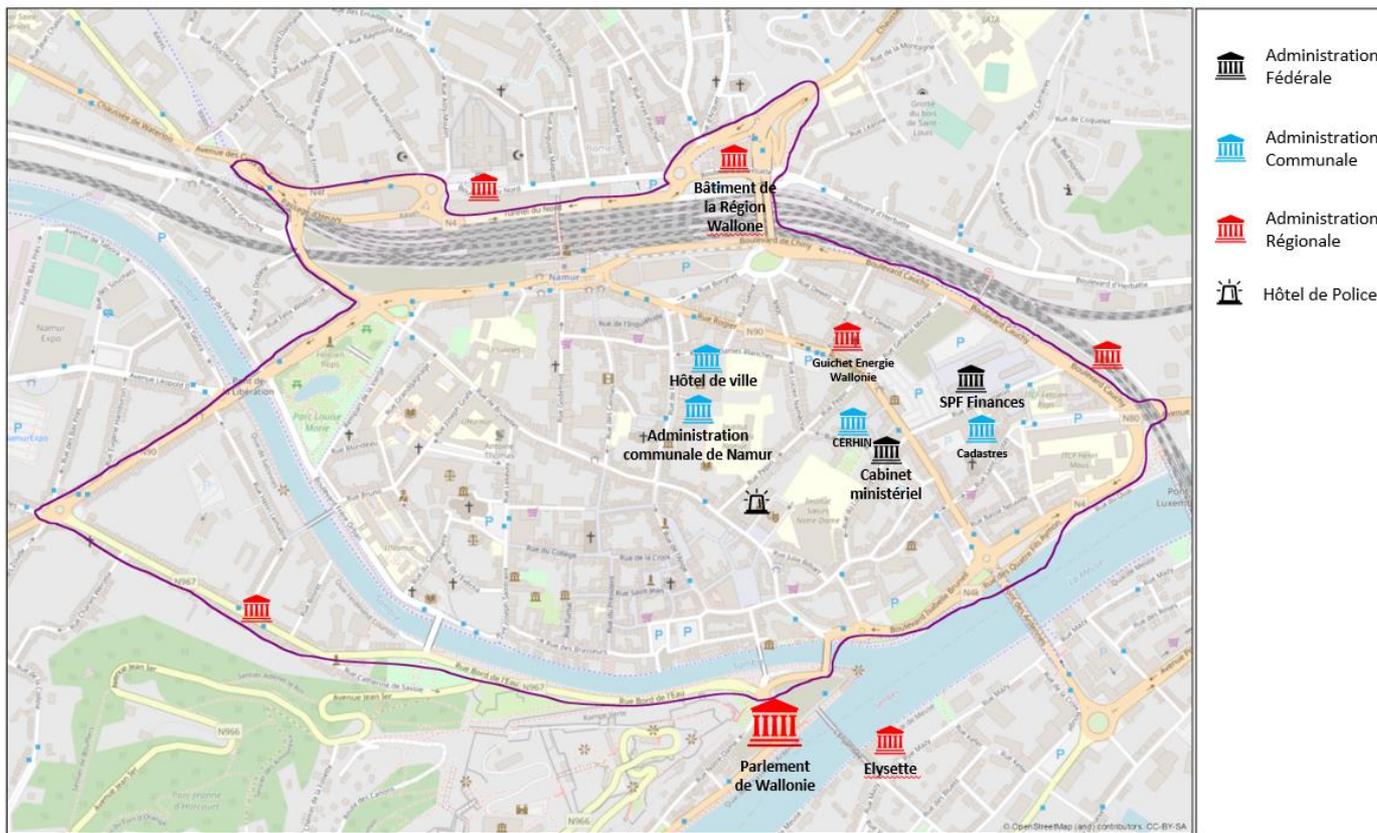
19.700 enseignement
secondaire (2018)



15.000 études supérieures
(2018)

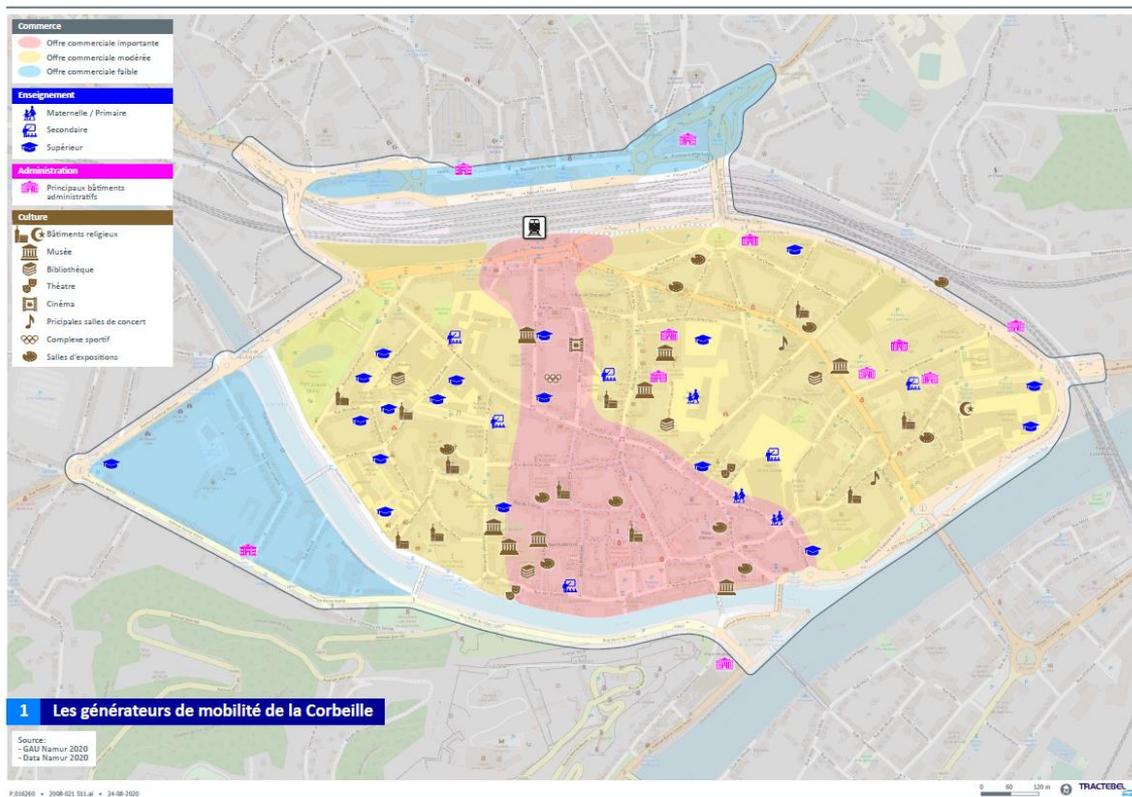


C. Présence d'équipements publics d'importance régionale

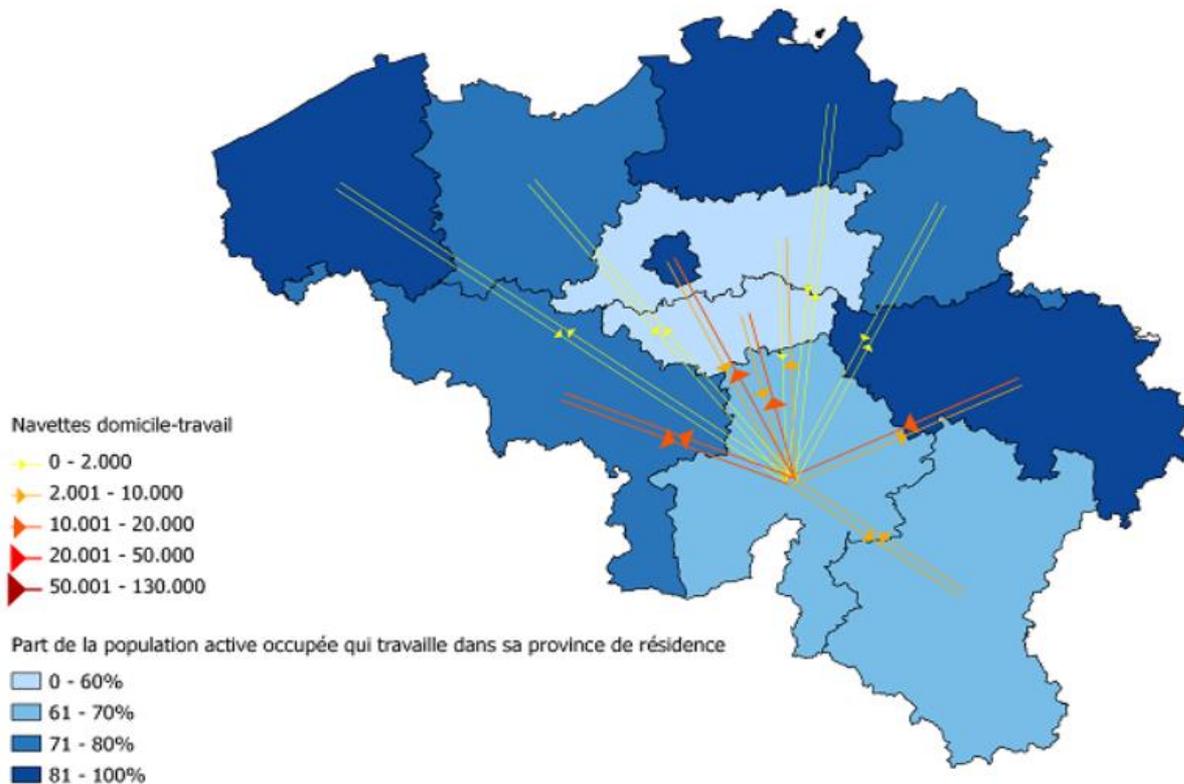


D. Loisirs et tourisme ~63.000 visiteurs en 2019, fréquence en augmentation

Problématique des cars touristes



E. Pole multimodal de la Gare + de 21.000 passagers/jour (in et out)



Analyse par mode de déplacement



Confidential Restricted Public Internal

4 modes de déplacement et stationnement



PIÉTONS ET
PMR



CYCLISTES

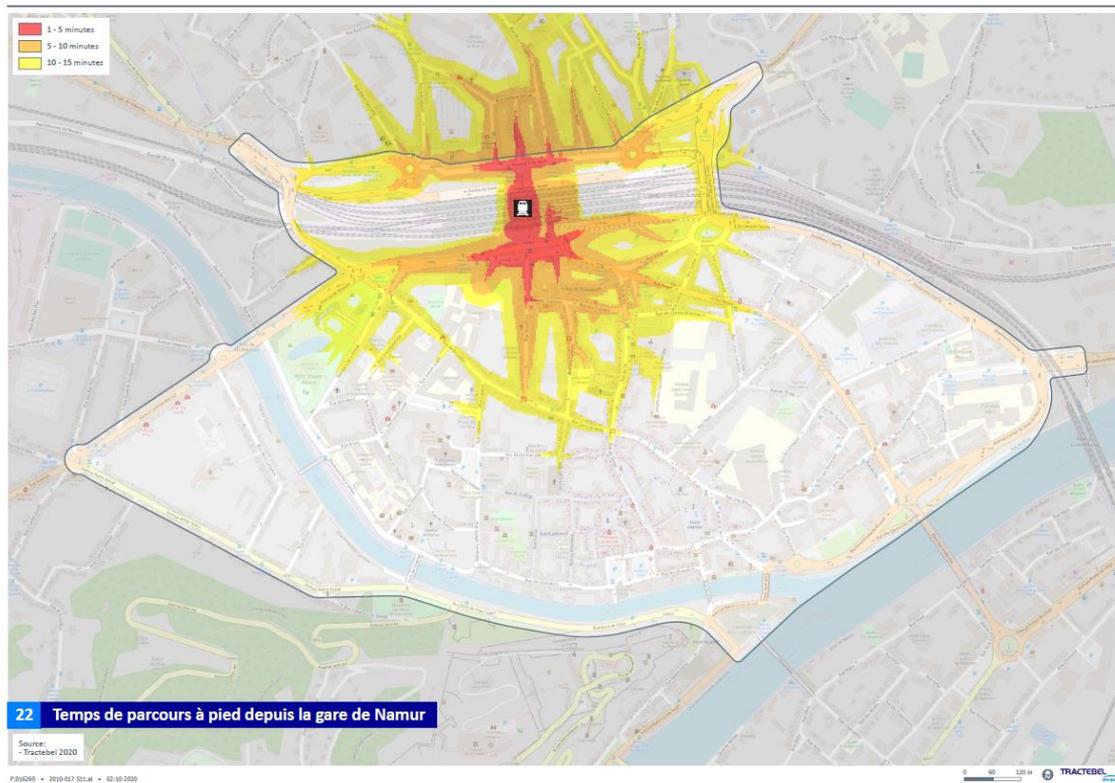


TRANSPORTS
EN COMMUN



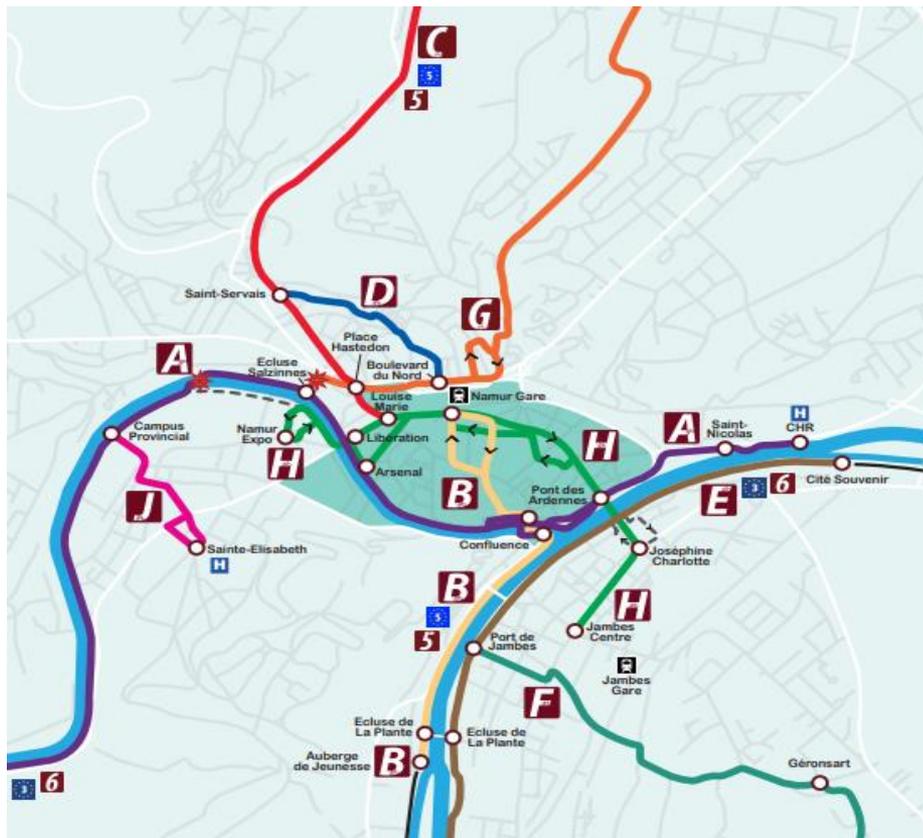
RÉSEAU
ROUTIER

Piétons et PMR : Baisse des flux piétons en centre-ville (COVID19), circulation rapide et aisée, bonne signalétique

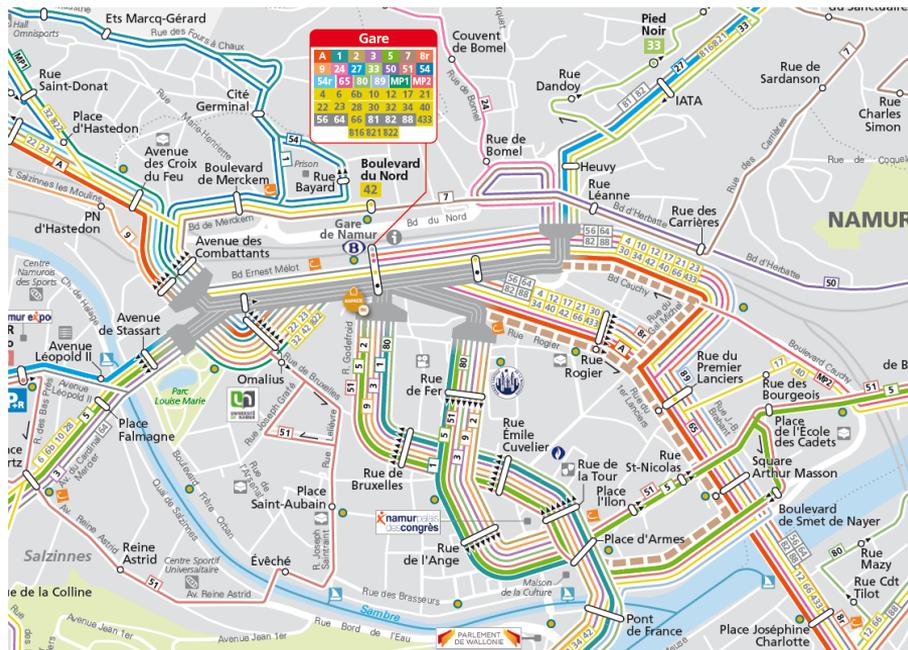


Cyclistes : Augmentation des cyclistes de 19% en 2018

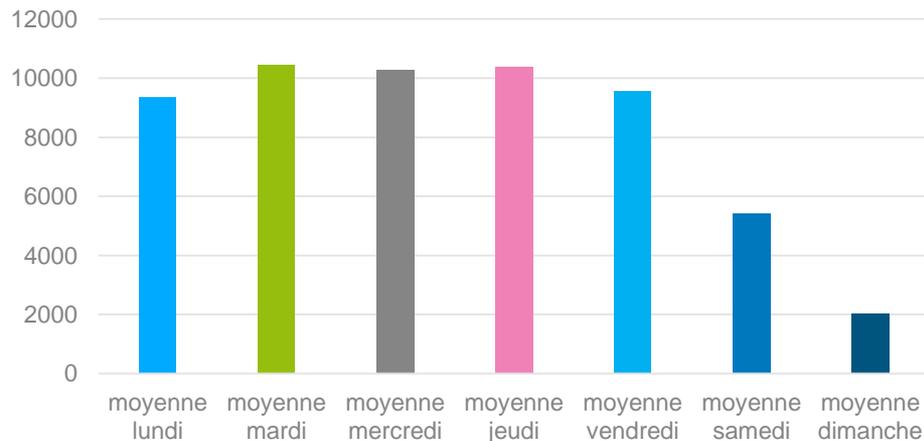
Réseau cyclable à l'échelle communale, la Corbeille au centre



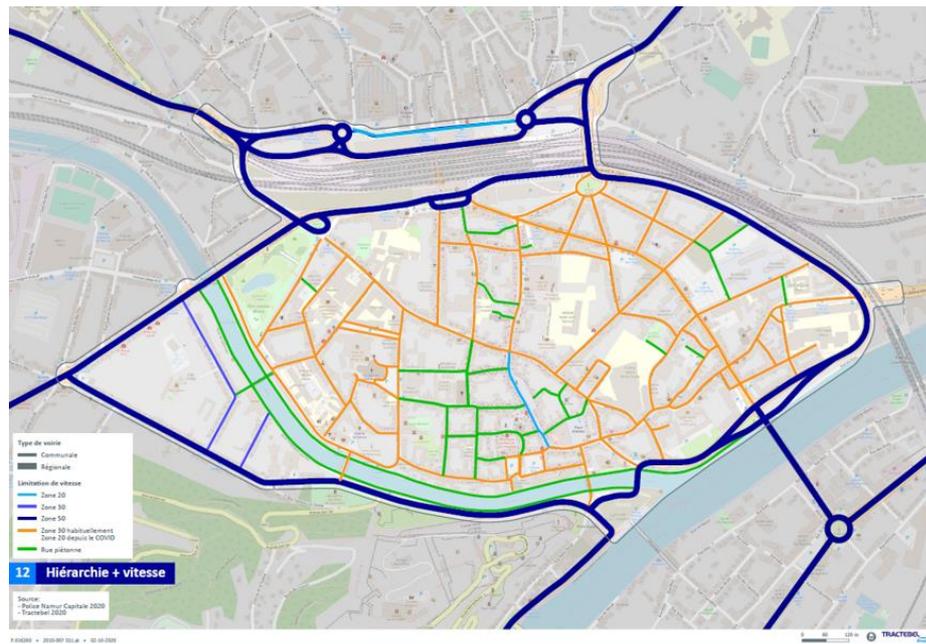
Transport en commun : Bonne couverture à l'intérieur de la Corbeille (Gare multimodale) ; Réseau étendu vers l'extérieur (bus, train



Fréquentation de l'arrêt Place de la Station
2020

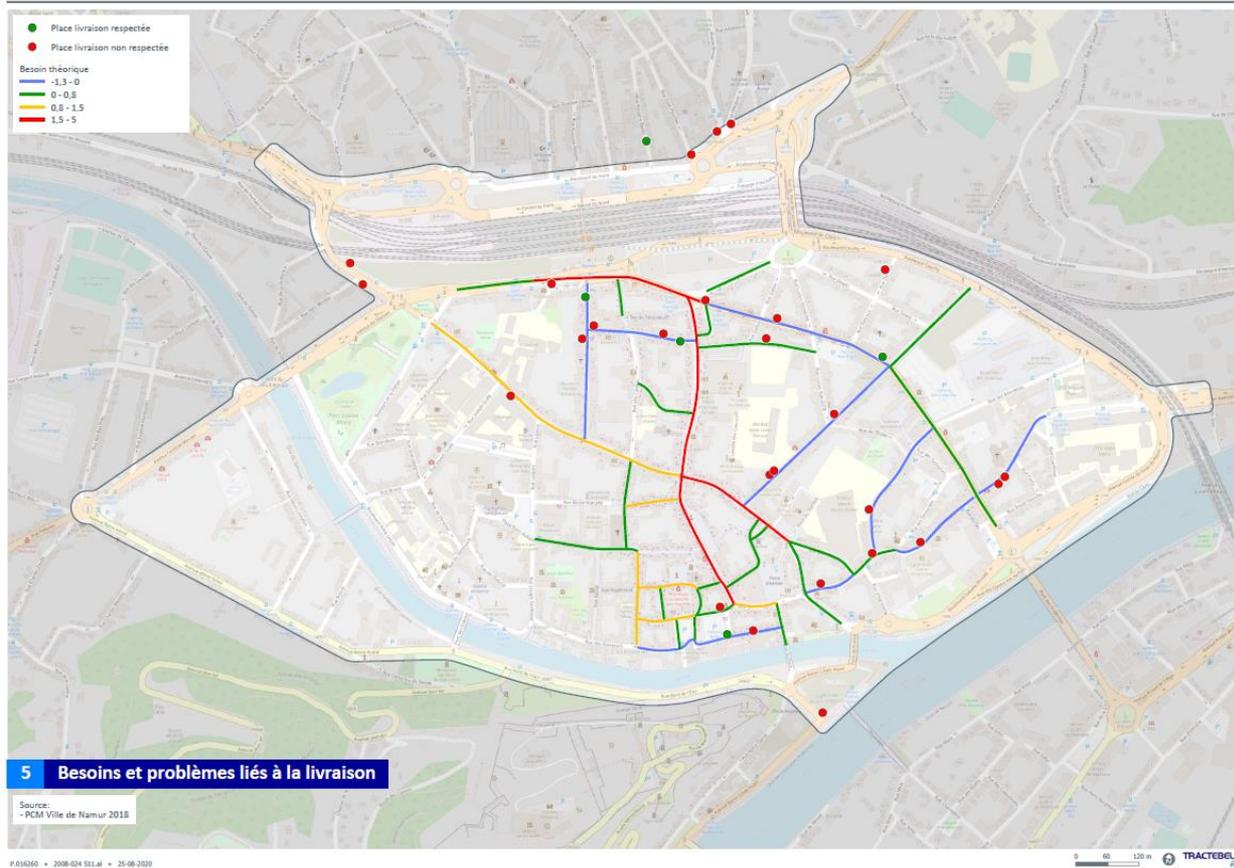


Réseau routier : Zone 30 sur toute la Corbeille, voire 20km/h sur zone de rencontre depuis mai 2020

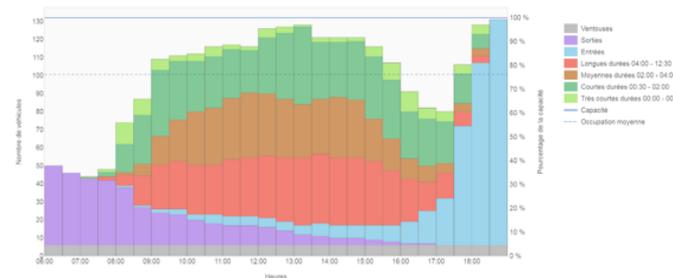
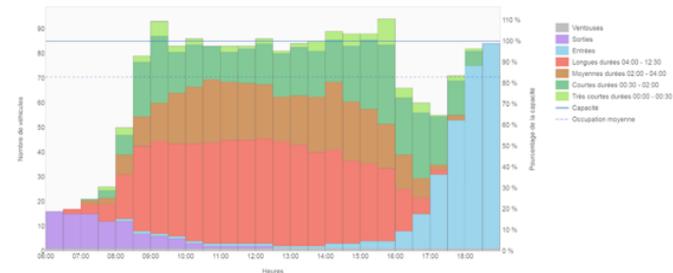
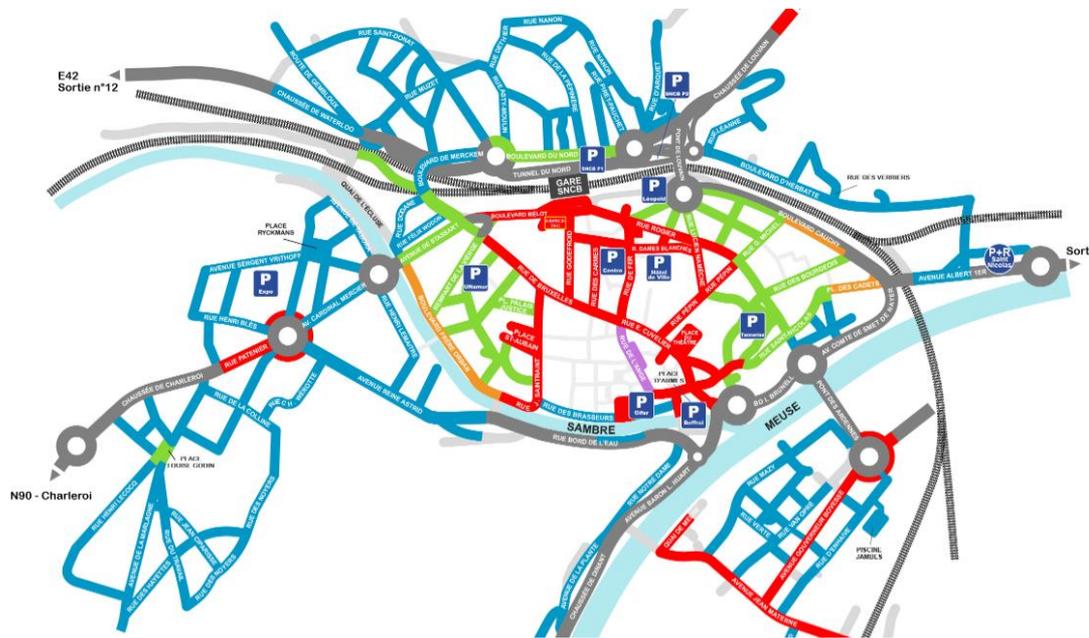


Marchandises : Manque d'aires de livraison, pas d'alternative

Réflexion en cours sur la caractérisation des flux de logistique



Stationnement : ~3500pl en voirie, taux d'occupation raisonnable, partagé entre visiteurs et riverains ; 4.000 places hors voirie (avec P+R)



04

AFOM

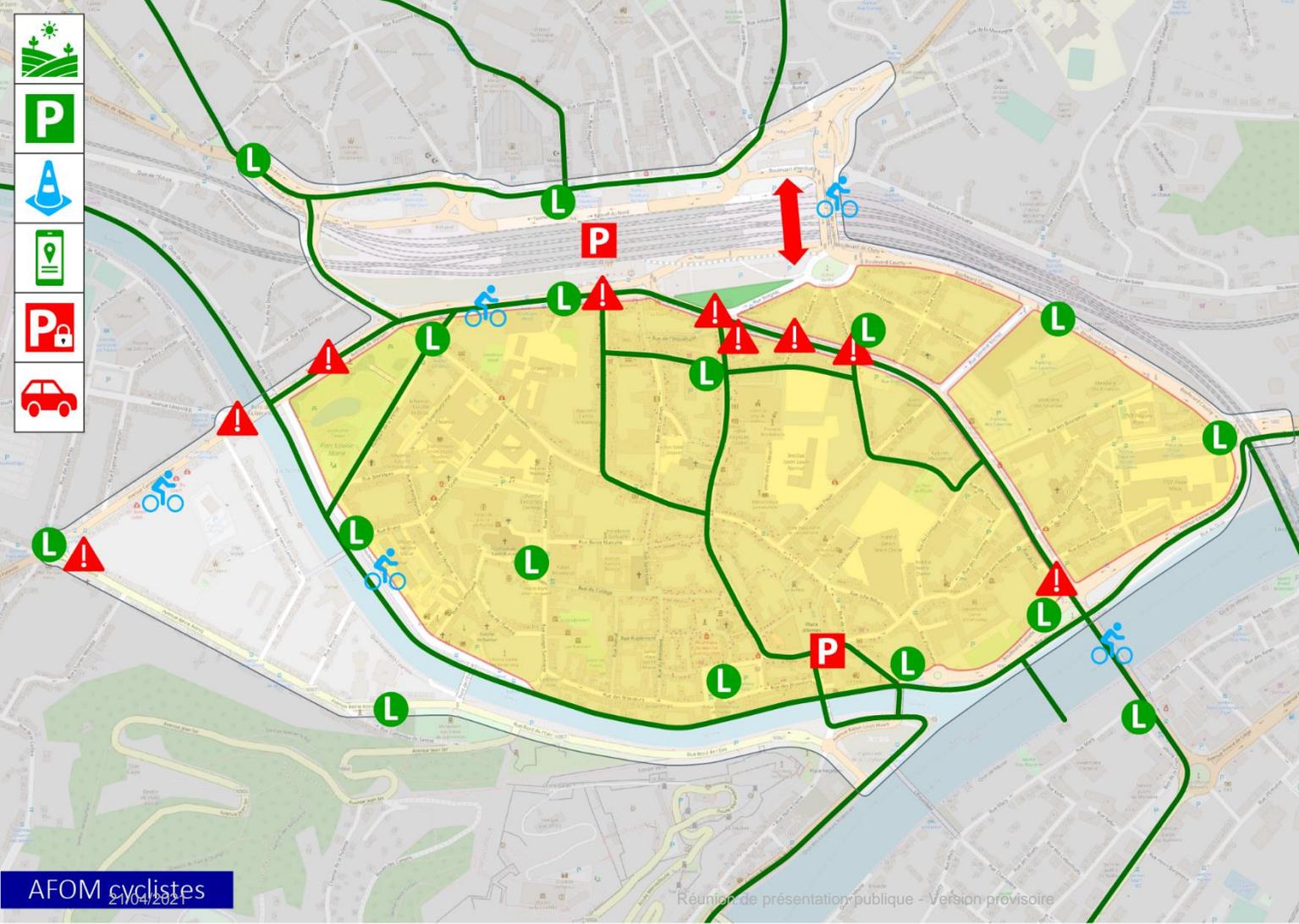




- Signalétique
- Accessibilité PMR
- Foule importante ponctuelle
- Danger
- Projets en cours/ à venir
- Etude en cours
- Cheminement piéton
- Espace piéton
- Zone partagée
- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace
- Mobilier urbain
- Barrière urbaine
- Events piétons
- Présence de la voiture

AFOM Piétons et PMR

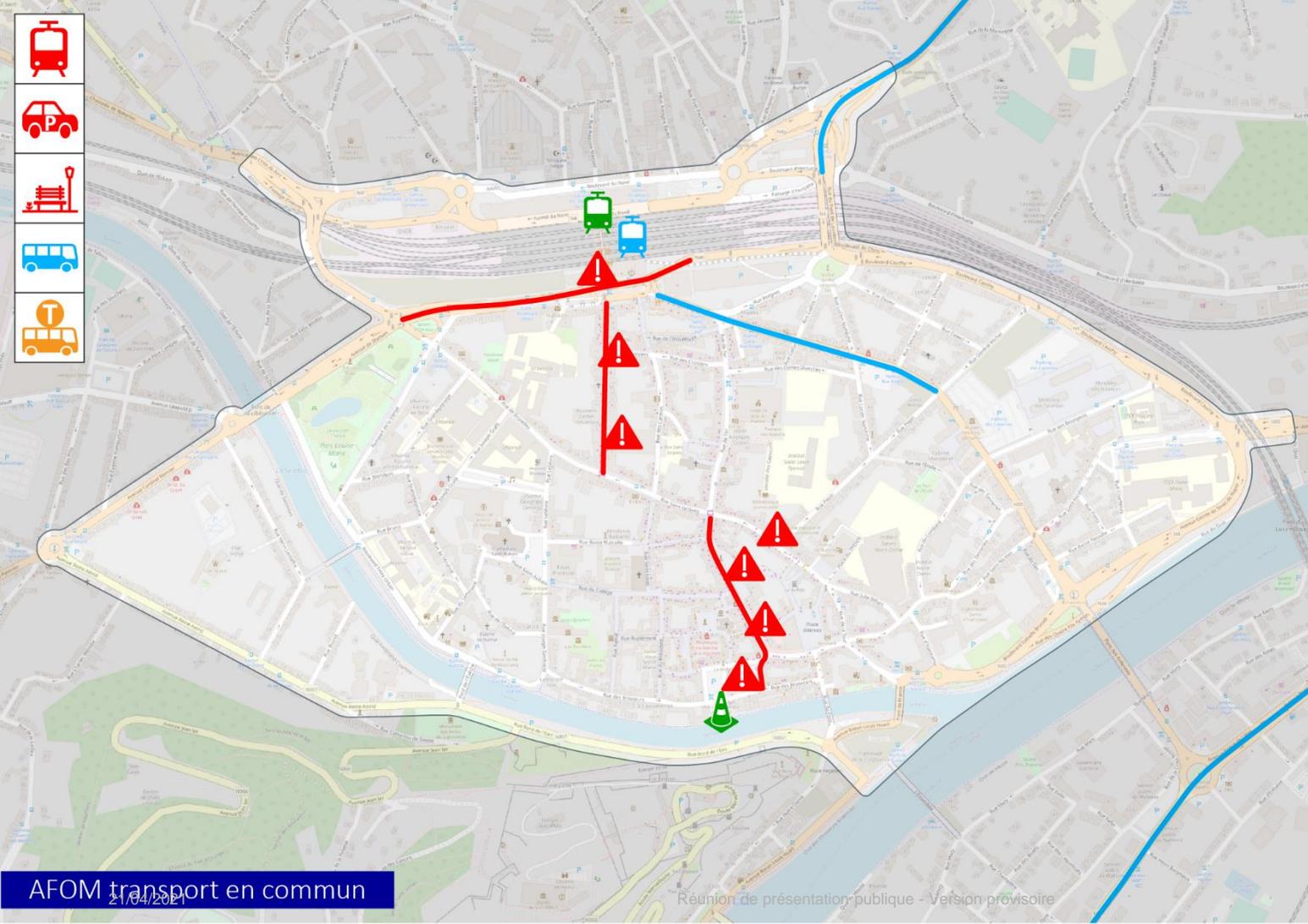
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">– Un piétonnier très important– Une partie des berges aménagée– Nombreuses venelles, impasses, ruelles débouchantes, passages– Projets immobiliers intègrent la rénovation des trottoirs– Un bon système d'information et d'orientation pratique et touristique– Aménagements et règlementation (vitesse) sécurisant pour les modes actifs (zone 30, zone partagée)	<ul style="list-style-type: none">– Certains quartiers du centre-ville peu propices à la ballade, trottoirs peu mis en valeur et non adaptés– Une cohabitation difficile avec la voiture– Peu de mobilier urbain incitant à la flânerie– Existence de barrières urbaines– Beaucoup de points noirs pour le déplacement PMR– Centre-ville situé dans une cuvette donc sensible à la pollution des transports
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">– Passage récent de l'ensemble du centre-ville en zone 20– COVID 19 qui favorise un aménagement encourageant l'usage des modes actifs– Samedi mobile et nombreux évènements « piétons »	<ul style="list-style-type: none">– Manque d'appropriation de l'espace suite au passage à la zone 20 et les voitures restent dominantes dans le paysage urbain



- Danger
- Projets en cours/ à venir
- Cheminement cyclable
- Zone partagée
- Atout
- Faiblesse
- Opportunité
- Menace
- Présence de la voiture
- Parking vélo sécurisé
- Parking vélo
- Alternative
- Relief
- LibiaVelo

AFOM Cycliste

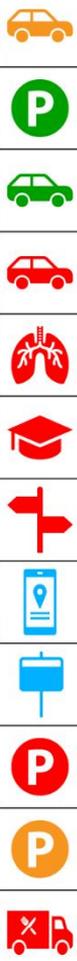
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">– Un relief adapté à une circulation de modes actifs– Présence de stationnements vélo répartis sur l'ensemble de la Corbeille– La rénovation des espaces publics en faisant plus de place aux modes actifs, notamment dans l'accessibilité au centre-ville– Des services de modes actifs (LiBiaVelo, Namicyclette...)– Aménagements et réglementation (vitesse) sécurisant– Réseau structurant cyclo-piéton (Ravel, voie verte urbaine, passerelle, ...)	<ul style="list-style-type: none">– Une cohabitation difficile avec la voiture– Existence de barrières urbaines– Centre-ville situé dans une cuvette donc sensible à la pollution des transports– Manque d'infrastructures pour inciter ou accueillir les flux étudiants actifs– Pas assez de stationnement sécurisé
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">– Des projets en nombre, positifs pour les déplacements actifs– Passage récent de l'ensemble du centre-ville en zone 20– Développement important de l'espace cyclable communal– Augmentation de l'usage du vélo électrique– Volonté de la commune de favoriser les modes actifs– COVID 19 qui favorise un aménagement encourageant l'usage des modes actifs	<ul style="list-style-type: none">– Manque de parkings sécurisés pour les vélos et les vélos électriques qui n'encourage pas à leur usage.



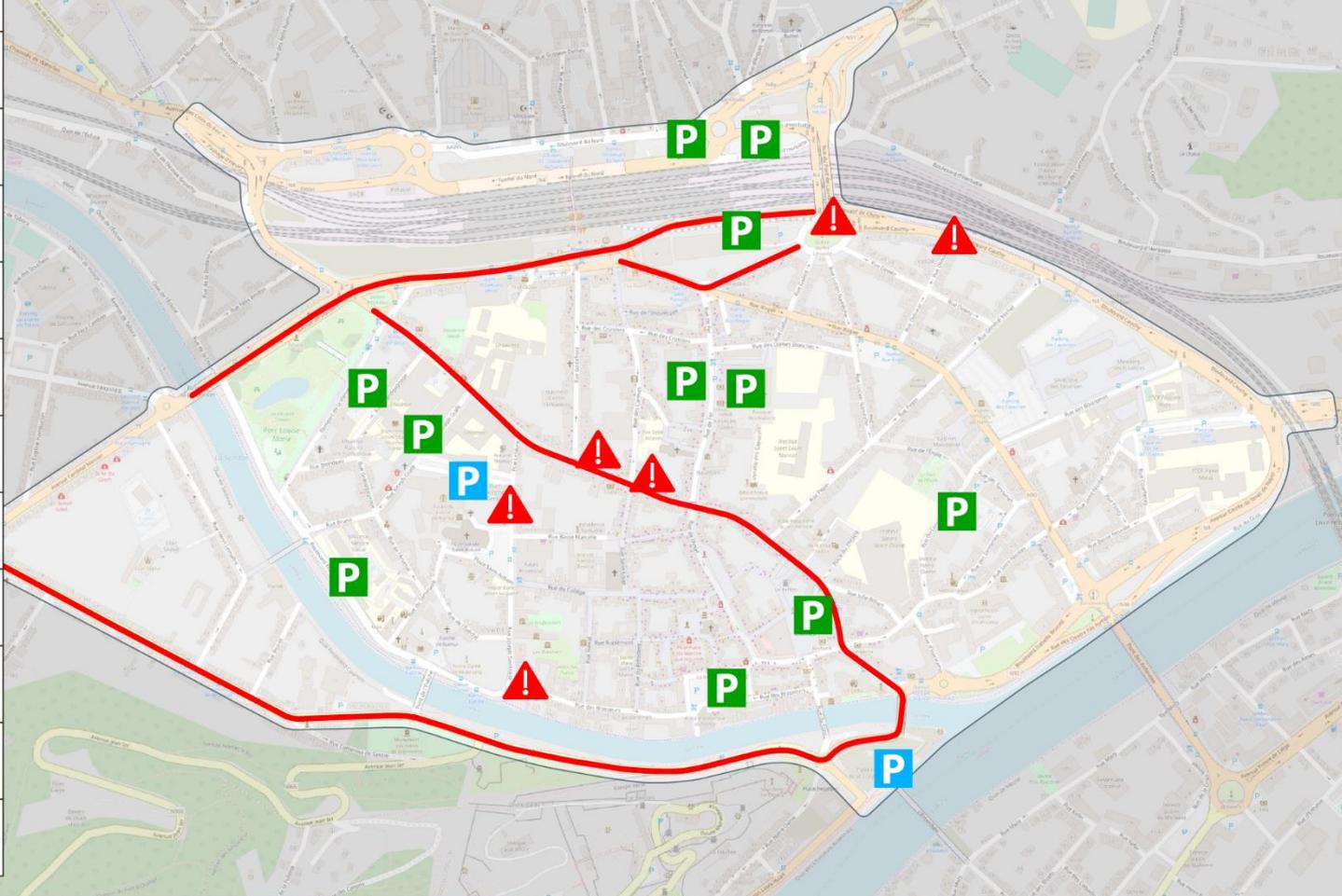
-  Danger, point bloquant
-  Projets en cours/ à venir
-  Cheminement bus
-  Atout
-  Faiblesse
-  Opportunité
-  Menace
-  Intermodalité
-  Stationnement voiture
-  Mobilier, arrêt de bus
-  Réseau bus
-  Car touristique

AFOM transport en commun

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">– Présence d'un pôle fort (Gares SNCB)– Offre importante en évolution de transport en commun– Nouveau téléphérique : liaison citadelle – centre-ville	<ul style="list-style-type: none">– Un potentiel non exploité et une diversité de mode de transport très limité– Une circulation obstruée par du stationnement gênant– Vitesse commerciale peu attractive– Mauvaise qualité de certains arrêts de bus– Changement d'itinéraire occasionnel des bus le samedi (marché) ou lors des événements
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">– Nouvelle gare bus– Une volonté communale de développer les transports en commun pour favoriser un report modal depuis la voiture– Réorganisation du réseau TEC : Nam'in Move– Nouveaux aménagements de voirie avec priorité bus– Une liaison train performante entre Namur et Jambes, qui n'est pas suffisamment utilisée– Voitures Cambio très développées.	<ul style="list-style-type: none">– Enjeux liés aux autocars– COVID 19 qui fait diminuer la fréquentation des transports en commun– Difficultés pour les chauffeurs à circuler dans le centre-ville (stationnement illégal, zone partagée...)



-  Danger, point bloquant
-  Cheminement voiture
-  Atout
-  Faiblesse
-  Opportunité
-  Menace
-  Stationnement hors voirie
-  Stationnement en voirie
-  Aménagement routier, présence de la voiture
-  Pollution de l'air
-  Mobilier scolaire
-  Lisibilité du réseau routier
-  Alternative
-  STI
-  Livraison



AFOM Circulation automobile

Atouts

- Voirie et ville adaptées à la circulation automobile, surtout sur les boulevards de Ceinture
- Des limitations de vitesses dans l'ensemble respectées dans le centre-ville
- Grands axes pour rejoindre le centre-ville
- Interdiction de tourner à gauche à la sortie de la rue de Godefroid

Opportunités

- Potentiel de développement d'alternatives à la voiture individuelle dont covoiturage
- Potentiel de développement d'alternatives à la voiture Diesel/Essence
- Mise en œuvre du Plan STI pour gérer les flux et rediriger les automobilistes vers les parkings, du P+R ou du P+B

Faiblesses

- Place profondément ancrée de la voiture
- Forte pollution liée aux déplacements automobiles
- Centre-ville saturé aux HP en lien avec les écoles
- Déséquilibre de saturation : Certains parkings du centre-ville sont régulièrement saturés tandis que d'autres sont vides
- Boucles de circulation complexes et peu lisibles
- Circulation de véhicules de secours, de camions poubelles bloquée par la congestion

Menaces

- COVID 19 a favorisé un retour à un déplacement massif en voiture

AFOM stationnement

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">– Présence de poches de stationnement hors voirie à proximité du centre et des commerces– Offre en voirie importante– Présence de plusieurs parkings et P+R en dehors du centre-ville– Contrôle du stationnement performant	<ul style="list-style-type: none">– Stationnement en infraction et conflits avec les autres modes– Pression sur le stationnement aux heures de pointe– Organisation du stationnement en voirie– Manque de mutualisation des parkings– Coût du stationnement plus faible en voirie que hors voirie– Manque d'offre pour livraison, dépose-minute...– Problèmes liés aux livraisons, aussi bien dans le sens entrant que dans le sens sortant.– Stationnement en voirie non cohérent au sein d'un quartier ou d'une voirie et nécessité d'une vision intégrée notamment avec les projets en cours et à venir.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">– Nouveaux Parkings en construction et en projet– Possibilité de faire de l'autopartage	<ul style="list-style-type: none">– Suppression importante des places en voirie– Occupation du stationnement dédié à certaines catégories : riverains, PMR, travaux, véhicules partagés, demain, recharge électrique, ...