



Namur - Etude urbanistique et socio - économique du centre-ville

RAPPORT VERSION PROVISOIRE
MAI 2021

Titre	Namur - Etude urbanistique et socio - économique du piétonnier
Adjudicateur	Ville de Namur
Personne de contact adjudicateur	Jehaes Michel T + 32 (0) 478 / 93 01 68 - Michel.Jehaes@ville.namur.be
Soumissionnaire	Association momentanée: AGORA UP-CITY
Personne de contact soumissionnaire	Mme. DIANA MATALA (AGORA) +32.473.97.95.58 dma@agora-urba.be M. DYLAN BARAS (Up City) dylan.baras@up-city.be
Date	25/04/2021
Numéro de version	Version provisoire 02
Numéro du projet	4538

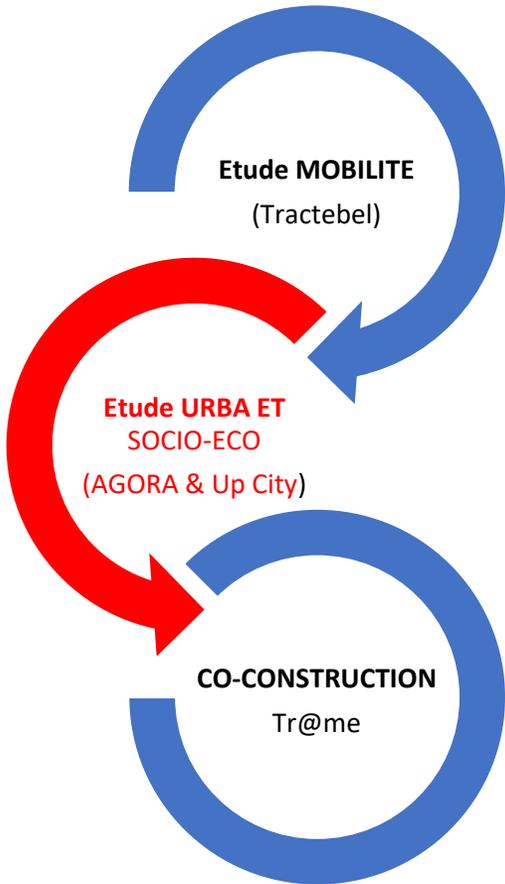
La mission d'étude concerne l'opportunité d'élargir le piétonnier dans le centre-ville de Namur.

Etude pluridisciplinaire et multifonctionnelle.

- **Mobilité** : données du diagnostic et de objectifs de l'étude « mobilité »
- **Commerce/économie/attractivité urbaine** ;
- **Tourisme/culture** ;
- **Aménagement urbain/urbanisme** (vision de la ville, articulation des différentes fonctions) ;
- **Sociologie** (genre dans l'espace public, sécurité, cohésion sociale, comportement des usagers).



- S'inscrire dans les options et recommandations des schémas et études structurantes, ou à défaut, justifier les écarts tout en garantissant une cohérence de projet de ville : le schéma de développement communal, le plan communal de mobilité, le schéma d'attractivité commerciale
- Tenir compte des projets annoncés ou en cours, lesquels peuvent encore évoluer
- S'appuyer sur une démarche de co-construction avec l'ensemble des acteurs et au bénéfice de l'ensemble des usagers.



Certaines options restent acquises et doivent être intégrées dans les études et la réflexion des ateliers urbains, à savoir :

- Le maintien du piétonnier actuel, comme périmètre minimal pour un piétonnier permanent ;
- L'élargissement hebdomadaire de la mise en piétonnier le samedi, dans le cadre du marché ambulant et du « samedi mobile » ;
- La mise en piétonnier occasionnelle à des fins événementielles, culturelles, sportives, touristiques, commerciales, ...
- Les permis d'urbanisme octroyés pour créer ou modifier les espaces publics du centre-ville;
- Le projet de pôle multifonctionnel au Square Léopold et les options du PRU.

Namur centre-ville : lieu d'expériences

- Namur, lieu d'expérience(s) spécifique(s) qui renforce **l'attractivité du centre-ville** et du territoire namurois;
- À travers des parcours urbains commerciaux, touristiques, culturels ... dans un **contexte urbain apaisé**, bas carbone et résilient aux changements climatiques;
- Pour une **ville attractive et durable**, de nouvelles expériences urbaines mettant en valeur divers lieux culturels, touristiques, commerciaux, ...
- Moins de voitures pour **plus de place aux piétons et piétonnes** : des espaces de rues, mais aussi des espaces verts, des espaces de jeux – de sports – de culture, ... et d'expérience événementielle et commerciale;
- Relier les divers éléments de notre **patrimoine** par une infrastructure physique et virtuelle moderne.

La mission d'étude concerne l'opportunité d'élargir le piétonnier dans le centre-ville de Namur.

- Un centre-ville attractif : sécurisant et reflétant une ambiance particulière, où on a envie de venir...
- Un centre-ville agréable et sain, protégé de la pollution atmosphérique : avec des mesures favorables aux déplacements « zéro émission » ?
- Un centre-ville agréable et résilient aux changements climatiques : avec plus de plantations, d'espaces verts et de points d'eau dans les espaces publics ?

La question est forcément complexe et soulève un certain nombre de questions qui pourraient trouver réponse autour d'un même projet de (centre-) ville :

- **Un piétonnier** : pour qui ? pour quoi ? sur quel périmètre ?

Tenir compte:

- **Une desserte en transport en commun** : quelle organisation pour les lignes régulières dans l'hyper- centre ?
- **Un centre de distribution urbain** : à quelle échelle, sur quel modèle, en complémentaire de quel autre concept de logistique urbaine ?
- **Un centre qui répond aussi aux besoins d'accessibilité de certains automobilistes** : il ne faut pas oublier que les riverains ont parfois besoin d'accéder à leur domicile en voiture soit parce qu'ils disposent d'un garage, déménagent, réalisent des travaux (eux-mêmes ou via un entrepreneurs), ou encore des personnes à mobilité réduite.
- **Un centre qui répond aussi aux besoins d'accessibilité des services de secours (police, pompiers etc..)**

Comment le construire avec les acteurs de la ville : habitants, travailleurs, étudiants, commerçants, touristes, clients ... ?

Les grandes étapes



Diagnostic socio-eco et urbanistique
+ Analyse des usages et perceptions



Objectifs + Analyse prospective + Scenarii
+ Proposition finale



Conditions de succès
+ recommandations



+ Tranche conditionnelle: Esquisses

Table des matières

I. DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE & URBANISTIQUE

- Introduction et contexte de l'étude
- Partie 1 – Diagnostic urbanistique
- Partie 2 – Analyse Socio-économique
- Partie 3 – Analyse des usages et enquêtes
- Partie 4 – Analyse de l'espace public existant
- Partie 5 – Benchmark – Centres-villes comparables

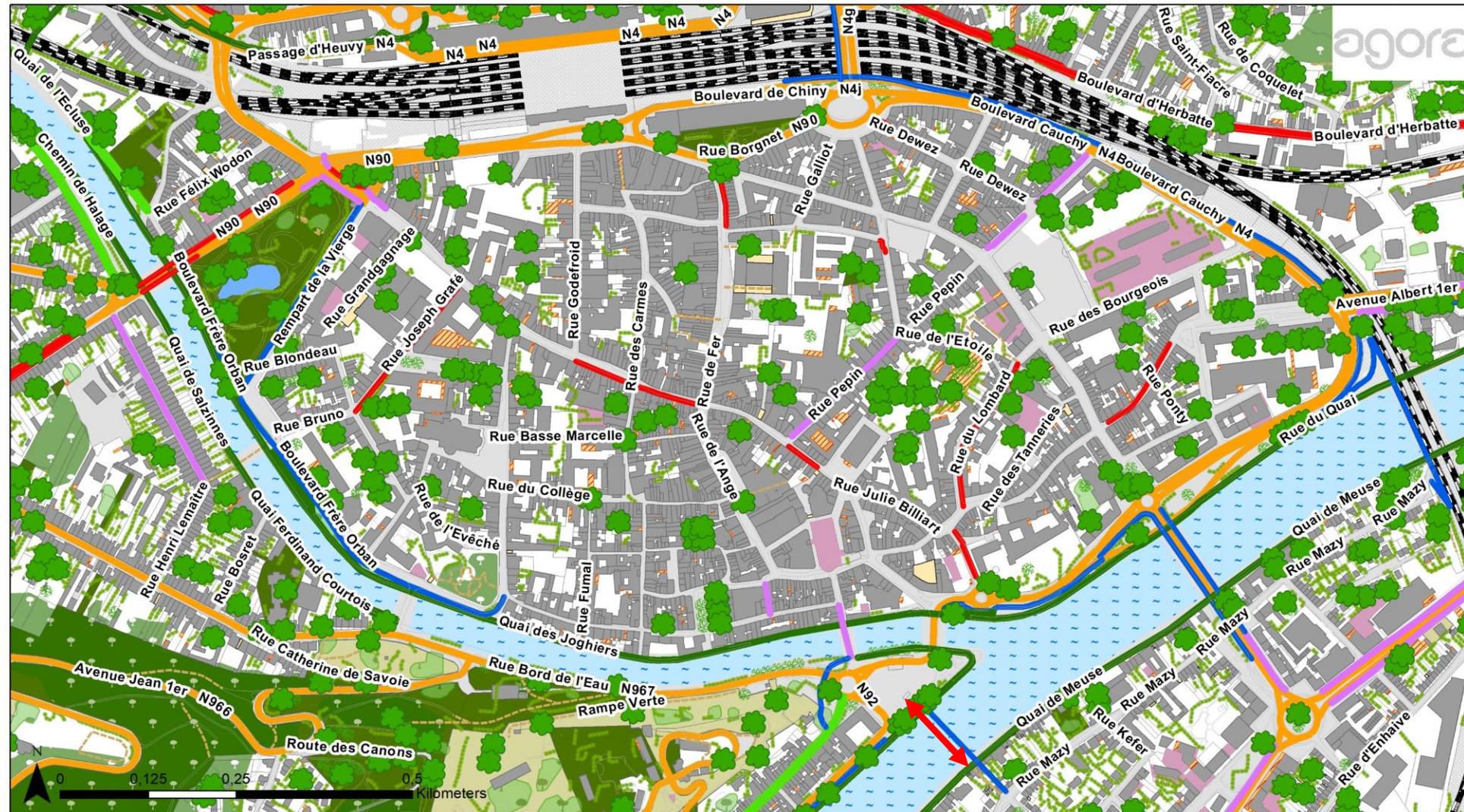
Phase ① : Diagnostic socio-économique & urbanistique



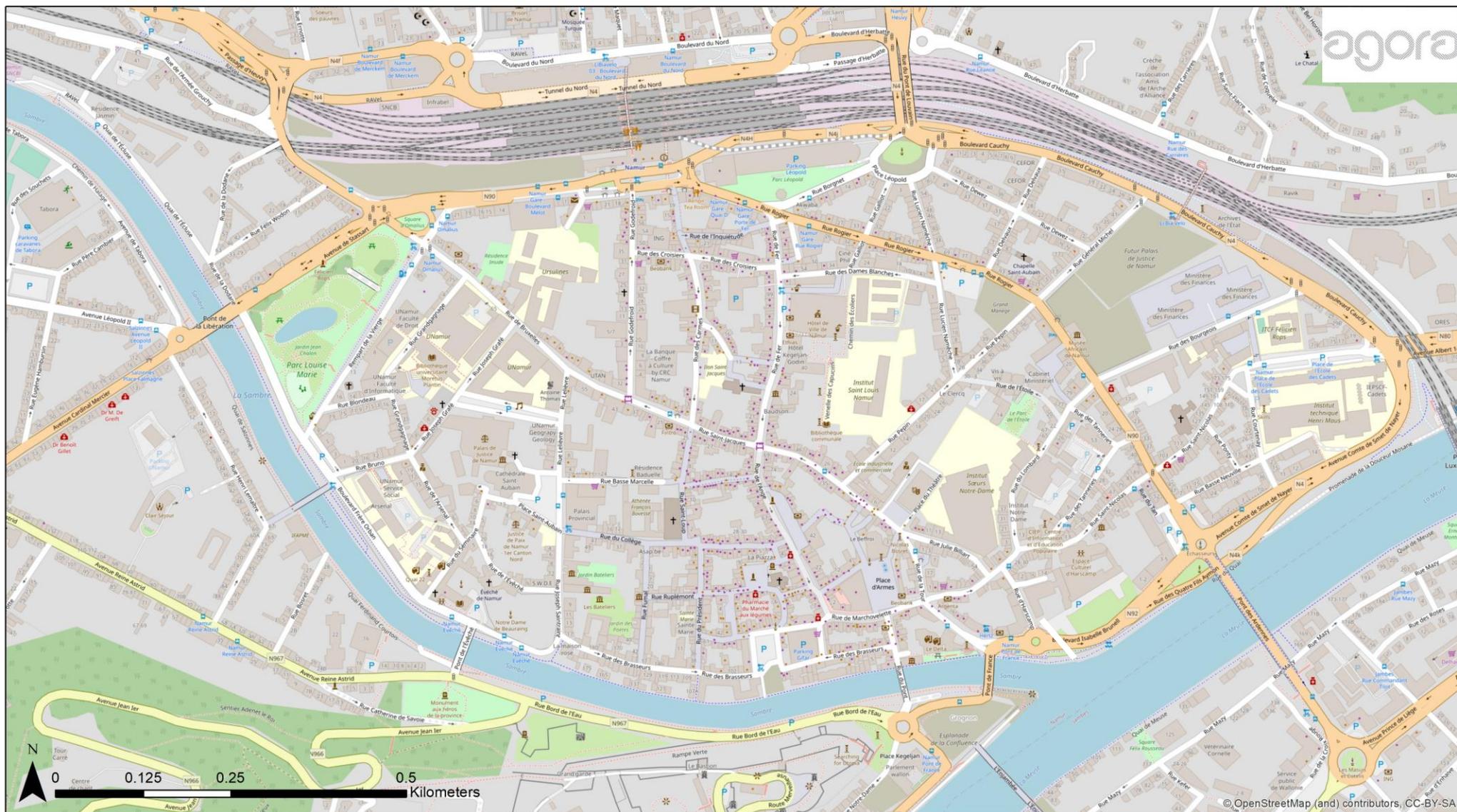
PARTIE 1 : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

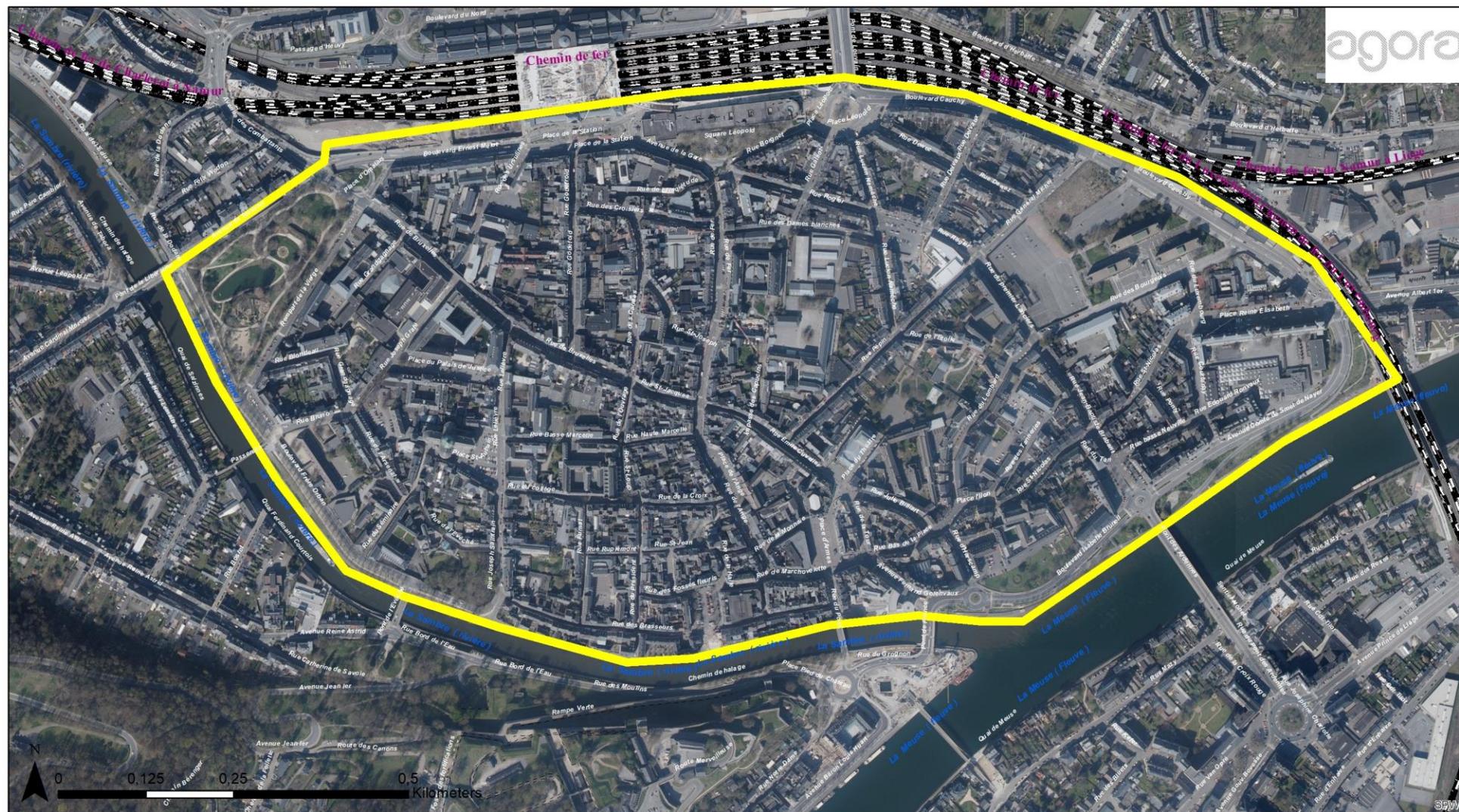
LEGENDE

-  Espaces verts urbains
-  Autres terrains artificialisées
-  Réseau routier et espaces associés
-  Réseau ferroviaire et espaces associés
-  Cours d'eau navigables
-  Plans d'eau
-  Bosquet
-  Forêt
-  CL - Bâtiment fermé
-  ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
-  OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
-  UN - Bâtiment souterrain non surbâti
-  Arbre isolé
-  Voirie Nationale
-  Voirie Communale
-  Chemin ou sentier
-  Bande cyclable suggérée
-  Cheminement cyclo
-  Piste cyclable marquée
-  RAVeL
-  Rue cyclable
-  Haie
-  Rangée d'arbres
-  Rail
-  Quai de gare
-  Parcelles (01.01.2020)



Source données : data.namur.be.+ Relevé agora





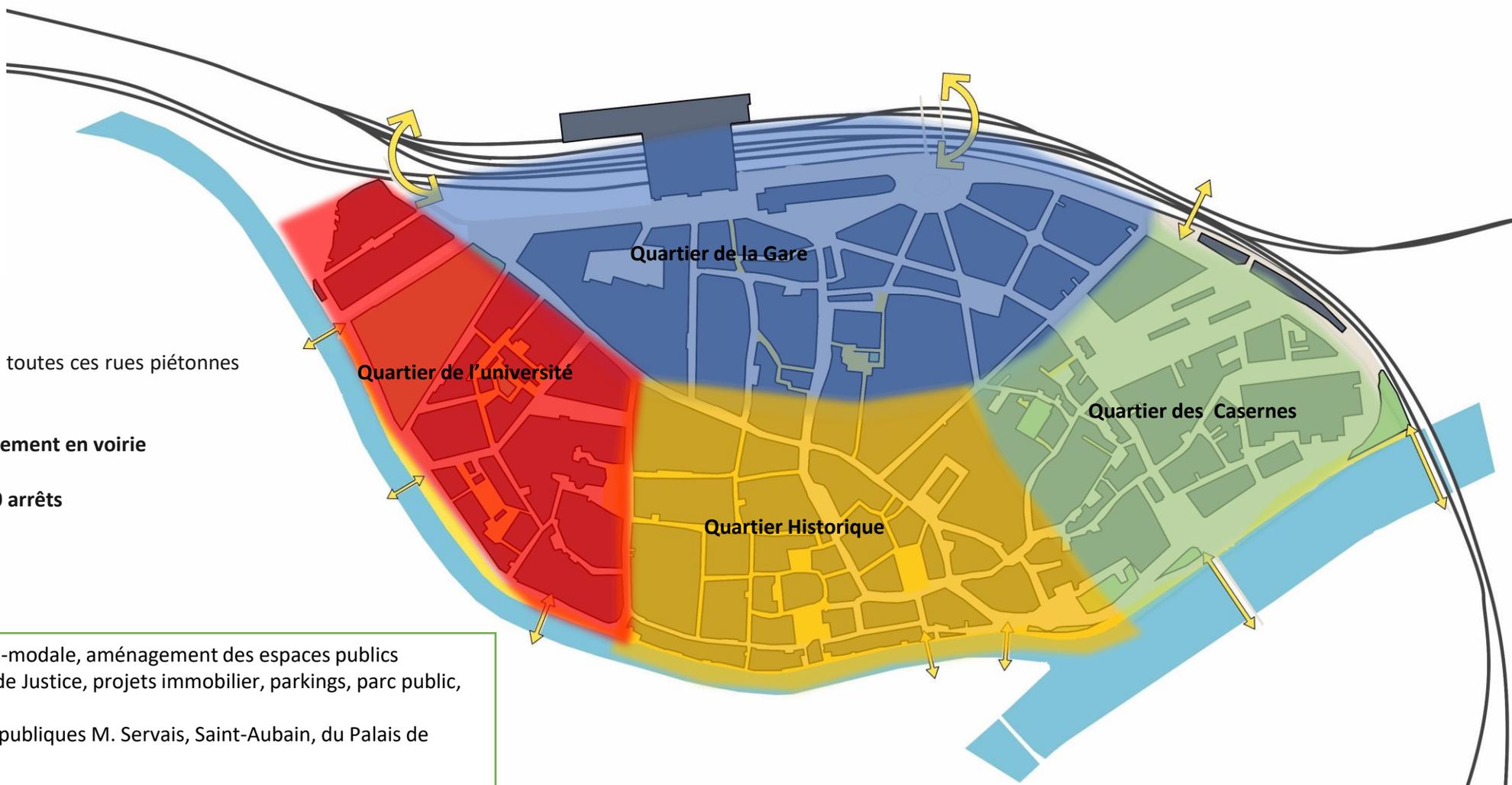
Lors de l'étude de la signalisation du centre-ville, une réflexion a été menée pour définir des quartiers homogènes et cohérents. Ils servent de base pour définir tant la circulation piétonne qu'automobile.

4 quartiers:

- Quartier de la Gare
- Quartier de l'université
- Quartier Historique
- Quartier des Casernes

Au sein de chacun de ces quartiers,

- Plusieurs rues sont piétonnes. Au total, toutes ces rues piétonnes cumulent plus de 2,5km.
- Un peu plus de 3100 places de stationnement en voirie
- 20 lignes de transport en commun / 20 arrêts



QUARTIER DE LA GARE: nouvelle gare multi-modale, aménagement des espaces publics

QUARTIER DES CASERNES: nouveau palais de Justice, projets immobilier, parkings, parc public, espace Rogier

CENTRE HISTORIQUE: téléphérique, places publiques M. Servais, Saint-Aubain, du Palais de Justice (y compris parking)

+ **Quartier de la Confluence** : nouvelle voirie, parking, esplanade, bâtiment «Port numérique», passerelle cyclo-piétonne

Autres projets structurants: parkings, réaménagements de voiries, Citadelle

- 25 rues et plusieurs places piétonnes.
- L'accès au véhicule reste autorisé sur base d'une autorisation délivrée par la ville et suivant des horaires strictes.
- De plus, l'accès reste autorisé pour les fournisseurs des commerces des rues piétonnes. Cet accès est conditionné par des plages horaires en fonction des rues de livraison.



Pour mieux comprendre la structure du piétonnier actuelle, il est important de se plonger dans son histoire et celle de la corbeille.

- **1971:** Les premiers tests de piétonnier . Au fur à mesure des années, des rues se sont ajoutées comme la rue de la Monnaie (**1974**), la rue de le Croix (**1981**), la place Marché aux Légumes (**1981**), la place de l'Ange (**1987**) et enfin la place d'Armes (**1996**).
- **1998 :** le plan communal de la mobilité (PCM) s'attarde sur la mobilité de la corbeille. L'objectif est de limiter le transit et le stationnement.
- **2001 :** le premier plan de circulation est mis en œuvre pour éviter de traverser la corbeille, en créant des boucles.
- **2003 :** un plan de stationnement pour privilégier le stationnement de courte durée au centre.
- **2009 :** l'étude de la réorganisation de l'espace public dans le centre-ville démontre la qualité de l'espace public et la sous-utilisation de celui-ci.
- **2011 :** le centre-ville devient une zone 30 et la rue de l'Ange devient la première « zone de rencontre » sur base des recommandations de l'étude.
- **2016 :** l'étude urbanistique et paysagère de la Corbeille Nord démontre la volonté d'intégrer des plantations et des larges espaces dédiées aux piétons.
- **2019 :** des ateliers participatifs sont mis en place pour le projet du quartier Léopold et du centre commercial. Cette démarche démontre l'intérêt des citoyens à l'aménagement de leur territoire.
- **2020:** La corbeille devient zone 20 (temporaire avant aout 2021)- volonté de prolonger en zone de rencontre ultérieurement.

On constate qu'un piétonnier demande une réelle réflexion, il a fallu plusieurs années pour obtenir une vrai toile piétonne.



1. Etude de mobilité : revoir le plan de circulation et de stationnement pour mieux tenir compte des nouveaux projets
2. Etude « piétonnier » : élargir le piétonnier : où et comment ? clés de succès socio-économique et urbanistique ?
3. Redynamisation de la Rue Godefroid

+ Processus de co-construction : impliquer les acteurs pour penser « collectif »

ANALYSE DE LA SITUATION DE DROIT

Le Plan de Secteur

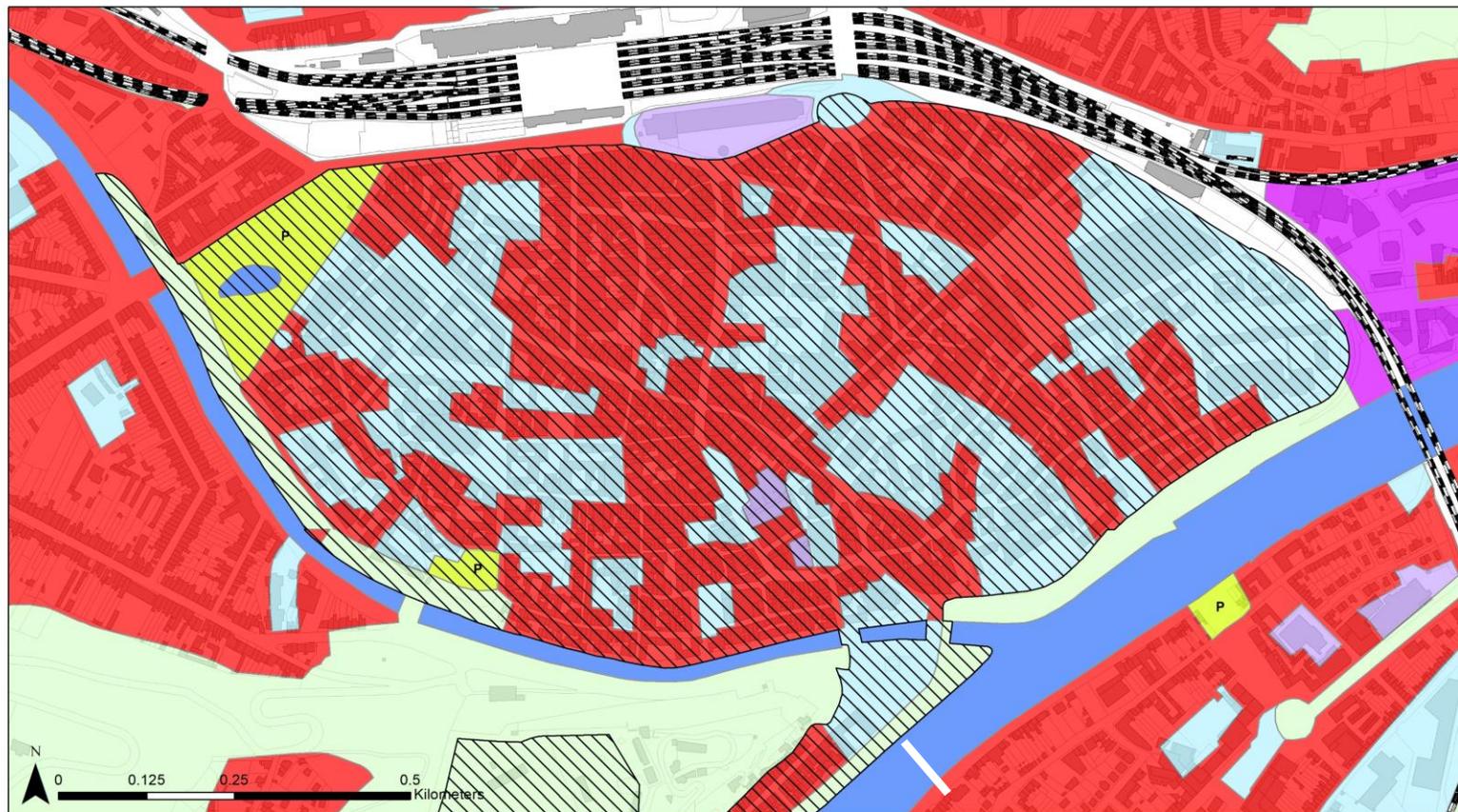
La Corbeille est majoritairement composée de zones dédiées :

- à l'habitat
- aux services publics et équipements communautaires
- + présence de parcs et 3 zones économiques mixtes.

La totalité de la Corbeille est également couverte par une surimpression « périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique »

LEGENDE

-  Périmètre d'intérêt culturel historique ou esthétique
-  Habitat
-  Services publics et équipements communautaires
-  Activité économique mixte
-  Activité économique industrielle
-  Espaces verts
-  Parc
-  Eau
-  Zone non affectée ("zone blanche")
-  Parcelles (01.01.2020)
-  Bâtiments
-  Rail
-  Quai de gare



Guide Régional d'Urbanisme

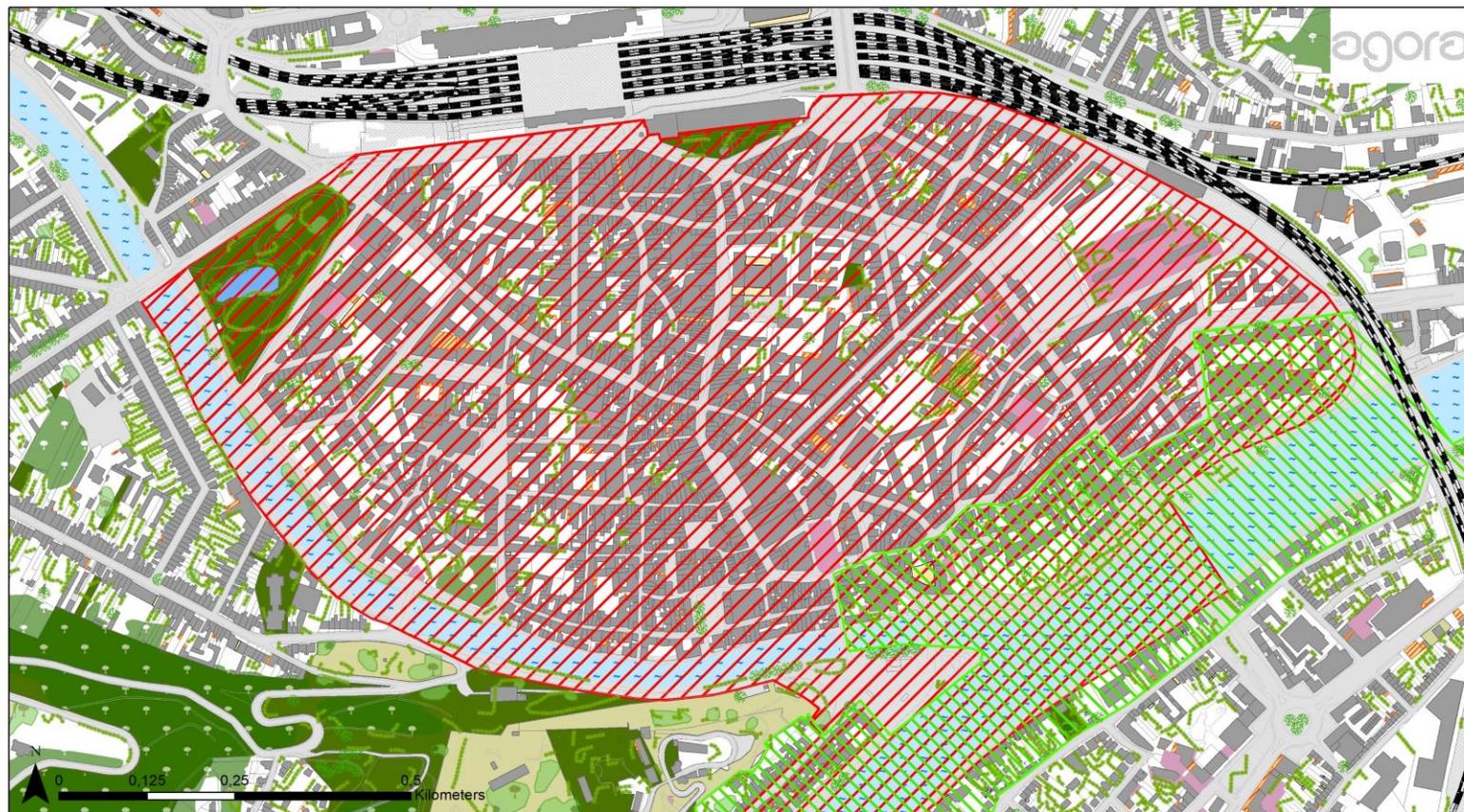
Depuis la réforme du CoDT, le Guide Régional d'Urbanisme (GRU) regroupe l'ensemble des normes et des indications d'urbanisme dans un document unique afin d'éviter l'éparpillement des prescriptions urbanistiques dans différents documents. Règlement général d'urbanisme relatif aux enseignes et aux dispositifs de publicité ;

- Règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme (RGBZPU) ;
- Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite (PMR – article 414 et s. du CWATUP).

Guide communal d'urbanisme :
Biens mosans (2011)

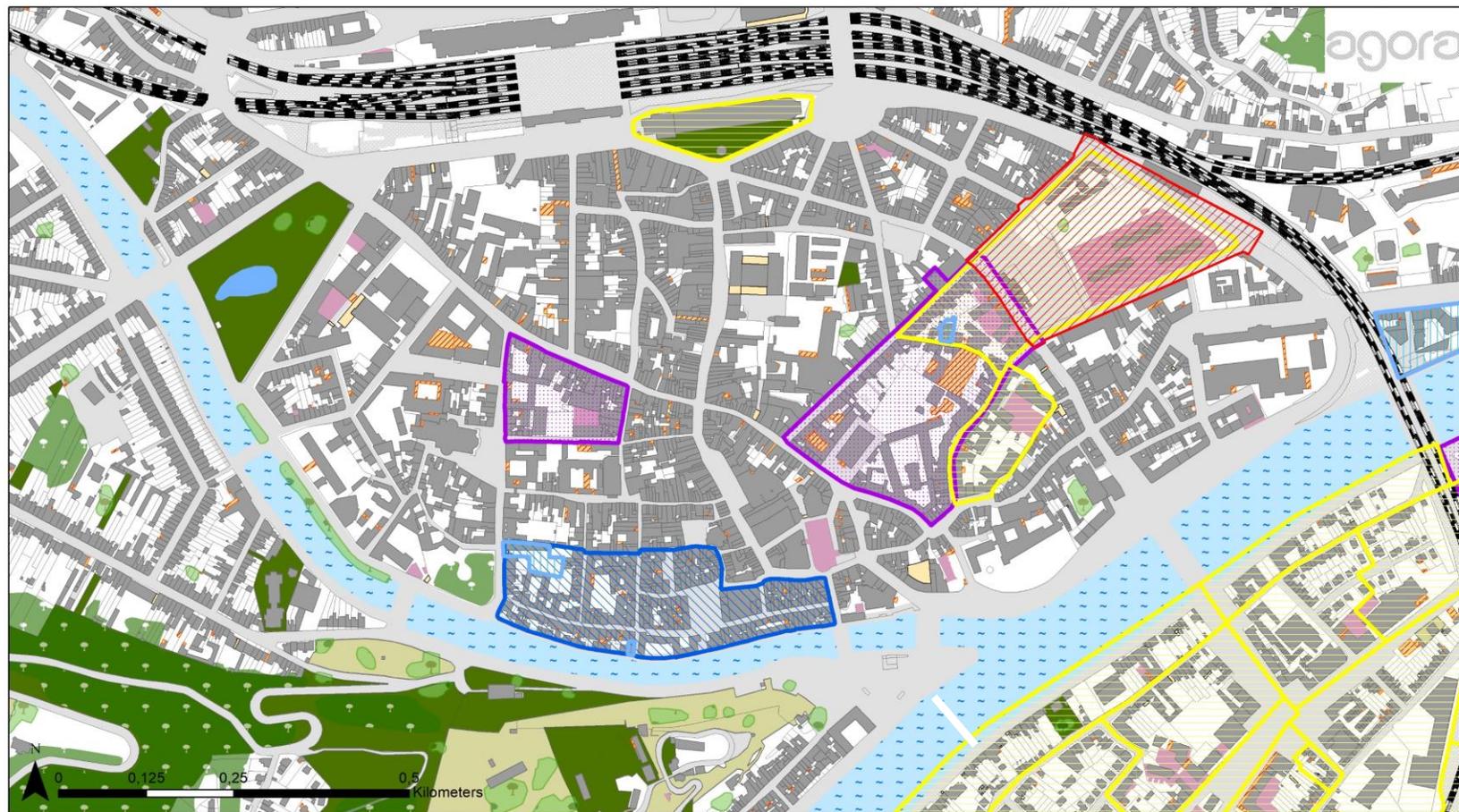
LEGENDE

	GCU- RCU Biens mosans (2011)
	Zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme (RGBZPU)
	Espaces verts urbains
	Autres terrains artificialisés
	Réseau routier et espaces associés
	Réseau ferroviaire et espaces associés
	Cours d'eau navigables
	Plans d'eau
	Bosquet
	Forêt
	CL - Bâtiment fermé
	ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
	OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
	UN - Bâtiment souterrain non surbâti
	Haie
	Rangée d'arbres
	Rail
	Quai de gare
	Parcelles (01.01.2020)



LEGENDE

-  Remembrement urbain (PRU)
-  Sites à réaménager de droit (SAR)
-  Rénovation urbaine (RU)
-  Schéma d'orientation local (SOL)
-  Revitalisation urbaine
-  Espaces verts urbains
-  Autres terrains artificialisées
-  Réseau routier et espaces associés
-  Réseau ferroviaire et espaces associés
-  Cours d'eau navigables
-  Plans d'eau
-  Bosquet
-  Forêt
-  CL - Bâtiment fermé
-  ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
-  OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
-  UN - Bâtiment souterrain non surbâti
-  Rail
-  Quai de gare
-  Parcelles (01.01.2020)



LEGENDE

- Patrimoine (IPIC)
- ✱ Biens classés
- Ensembles architecturaux classés
- Zones de protection biens classés
- Sites classés
- Espaces verts urbains
- Autres terrains artificialisées
- Réseau routier et espaces associés
- Réseau ferroviaire et espaces associés
- Cours d'eau navigables
- Plans d'eau
- Bosquet
- Forêt
- CL - Bâtiment fermé
- ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
- OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
- UN - Bâtiment souterrain non surbâti
- Rail
- Quai de gare
- Parcelles (01.01.2020)



LES DOCUMENTS STRATEGIQUES

Le périmètre concentre une large part des fonctions économiques de Namur-Capitale et peut encore évoluer, tant dans la forme de ses tissus que dans son fonctionnement.

Plusieurs documents stratégiques ont été élaborés pour encadrer son développement:

- ETUDE DE LA RÉORGANISATION DE L'ESPACE PUBLIC DANS LE CENTRE-VILLE (2009)
- ETUDE URBANISTIQUE ET PAYSAGÈRE (2016)
- LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL (2012)
- PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (2018)
- SCHÉMA D'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE (2018)

ETUDE DE LA RÉORGANISATION DE L'ESPACE PUBLIC DANS LE CENTRE-VILLE (2009)

Après avoir mis en piétonnier quelques rues du centre ancien, après avoir mis en œuvre une première politique volontariste en matière de mobilité (circulation et stationnement), la Ville s'est interrogée sur la requalification des espaces publics hier dédiés à la voiture et aujourd'hui à valoriser au profit du piéton et de la qualité de vie en ville.

C'est ainsi qu'une vaste étude urbanistique a été confiée à l'association d'auteurs de projet « Atelier 4D – ADA – Transitec ».

Réalisée en 2008-2009, l'étude de l'organisation de l'espace public dans le centre ville a été présentée au Conseil communal en date du 31 mai 2010.

- Elle a permis de dégager de grandes orientations pour mieux aménager le centre-ville.
- Déjà à l'époque, l'étude a été accompagnée par un panel de commerçants, écoles, habitants, et autres usagers.

Elle représente une vision cohérente et concertée de ce que devrait devenir le centre-ville de Namur dans les années futures, en termes de gestion des espaces publics : itinéraires et espaces réservés et/ou partagés selon les modes (automobilistes, cyclistes, piétons, ...) et selon les fonctions (livraisons, dépose-minute écoles, habitants, ...).

La philosophie de étude suit l'objectif de partage de l'espace entre tous les usagers. La première recommandation est la mise en zone 30 de la Corbeille, avec la mise en place de ses portes d'entrée.

- Chaque espace, chaque quartier devront être aménagés en fonction des possibilités et des projets qui s'y développeront. Il sera néanmoins impératif de donner des impulsions et des lignes directrices à ces développements, dans le but de retrouver une maille claire de la ville et une certaine cohérence dans les aménagements urbains.
- Dans la foulée de cette étude, le centre-ville devient une grande zone 30 en 2011, tandis que l'espace de l'Ange devient une première « zone de rencontre ».

ETUDE URBANISTIQUE ET PAYSAGÈRE (2016)

Le but: encadrer tous ces projets et proposer des aménagements d'espaces publics de qualité.

Cette étude, confiée au bureau Skope, a tout d'abord dessiné les grands principes d'aménagement et de paysage pour l'ensemble du quartier et ses différents tronçons ; ensuite, l'auteur de projet a été invité à proposer un dossier d'avant-projet pour l'obtention d'un permis d'urbanisme pour les voiries proches de la gare : la place de la Station, le boulevard Mélot, l'avenue de la Gare et la rue Borgnet.

Ainsi, cette étude a défini des propositions thématiques (plantations, mobilier urbain, éclairage public, revêtement, ...) et les a déclinés sur les différents tronçons et espaces publics concernés. **On retiendra la volonté forte d'intégrer des plantations et de larges espaces dédiés aux piétons.**

- Particulièrement pour la place de la Station et les voiries connexes (Mélot, Gare et Borgnet), les espaces sont redistribués en faveur des très nombreux piétons (usagers SNCB, usagers TEC – lignes urbaines et interurbaines) et les usagers des quartiers proches (Bomel, Saint-Servais, centre-ville), y compris le public scolaire. Concrètement, tout en respectant le plan de circulation proposé dans l'étude de faisabilité, les trottoirs ont été élargis pour accueillir un flux de piétons plus important. Les quais des lignes urbaines du TEC sont également réorganisés avec des espaces d'accueil des usagers plus confortables et lisibles.

Cet avant-projet a fait l'objet d'un permis octroyé en date du 4 avril 2017. Celui-ci sera mis en œuvre en deux phases : le réaménagement de la place de la Station et du boulevard Mélot dès que les travaux de la gare multimodale seront terminés (été 2021) ; le réaménagement de l'avenue de la Gare et de la rue Borgnet dont le projet pourrait évoluer en fonction du projet de centre commercial et multifonctionnel sur le square Léopold.

1.1. PLAN MASSE

DES ESPACES PUBLICS COHÉRENTS À L'ÉCHELLE DE LA CORBEILLE NORD

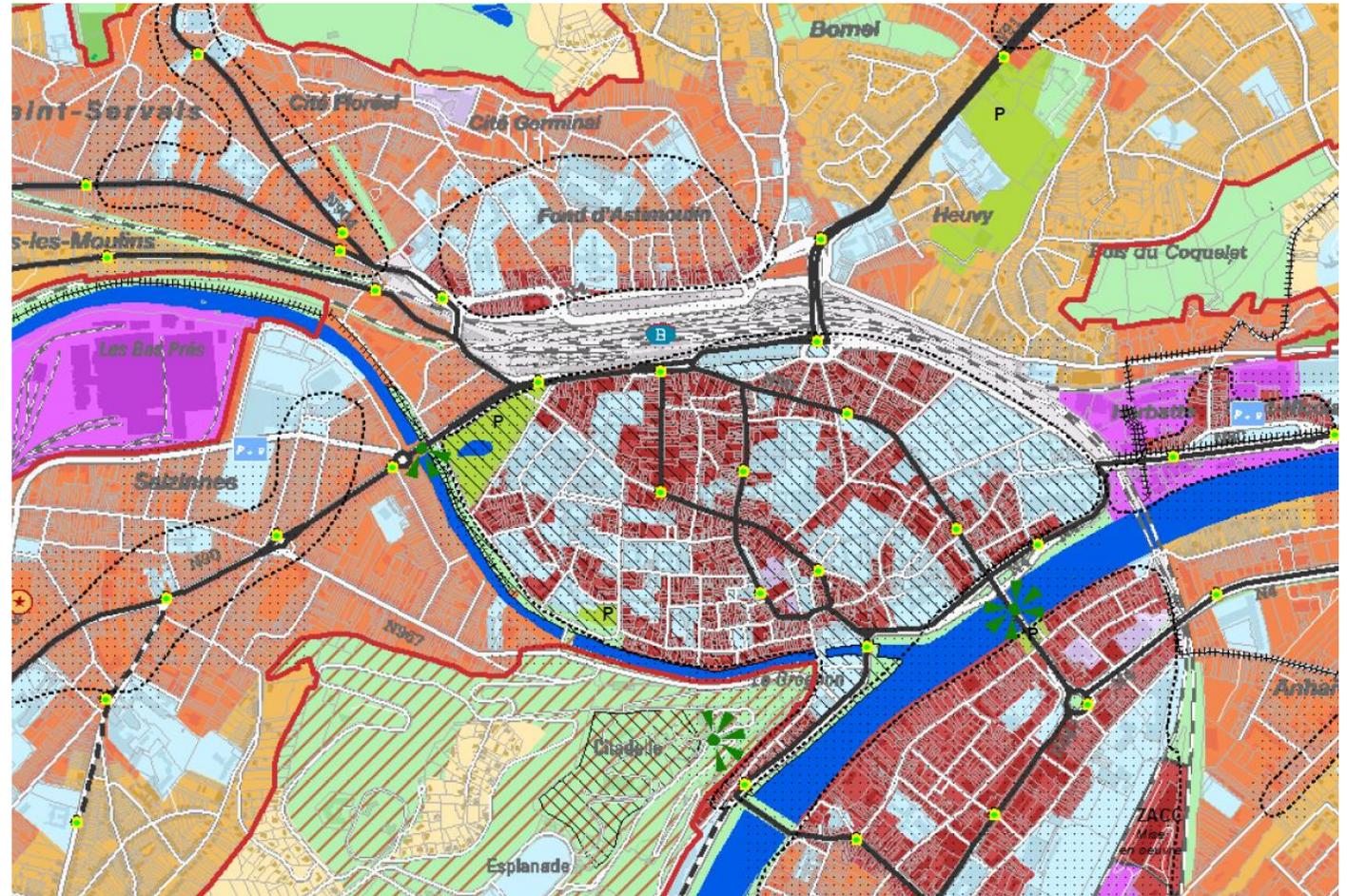


SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL

Le SDC identifie à l'échelle du territoire de Namur, un périmètre d'agglomération qui regroupe le centre urbain (Corbeille + environnement de la gare de Namur à Bomel-Saint-Servais + Grognon + partie nord de Jambes + plaine St-Nicolas) et les parties centrales et périphériques des quartiers urbains.

- Il s'agit d'un périmètre jugé réaliste pour un renouvellement de l'offre en logements et une amélioration significative de l'offre en transports collectifs urbains.
- Il est également marqué par la présence de fonctions ou d'équipements majeurs (université, équipements culturels ou sportifs, pôles administratifs ou de santé, points d'arrêt ferroviaire) ou présentant des caractéristiques urbaines pouvant les accueillir.
- **Ce périmètre constitue le vecteur principal du rayonnement régional et suprarégional et le territoire moteur pour l'attractivité de Namur.**

Ce territoire qui concentre une large part des fonctions économiques de Namur-Capitale peut encore évoluer, tant dans la forme de ses tissus que dans son fonctionnement. Il est notamment capable d'absorber une large part de la croissance dans les années à venir, tant du point de vue de l'habitat, de l'emploi mais aussi des équipements et services à la personne, sans pour autant remettre en question ses qualités.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (2018)

- Une des cibles du PCM est d'accélérer la transition vers une mobilité moins polluante. Cependant, aucune action spécifique n'est recommandée pour le mode de déplacement pédestre. Toutefois, une attention particulière doit être donnée aux revêtements de sols, à la sécurisation des traversées et à l'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite. Le PCM recommande de mettre en place des plans piétons à l'échelle locale avec deux ambitions fortes : davantage d'espaces publics de qualité ainsi qu'une augmentation de la fréquentation piétonne.
- Le PCM recommande également la création d'un véritable réseau cyclable à l'échelle du grand Namur. Ce mode de déplacement est en forte progression à Namur. Pour y parvenir, plusieurs axes stratégiques doivent être développés :
 - Sécuriser les pistes réservées aux vélos,
 - Obtenir une continuité du marquage des couloirs cyclables
 - Jalonner les itinéraires
 - Augmenter l'intermodalité aux arrêts de trains/bus et aux pôles générateurs avec des places de stationnement sécurisées et en suffisance
- L'intermodalité "vélo + bus" permet également de proposer une solution pour les trajets d'approche "first-mile – last mile". L'objectif est d'encourager les habitants des quartiers périphériques d'un village vers l'arrêt de bus le plus proche.



Source : Evolution des flux cycliste (observatoire du vélo de Namur), PCM 2018



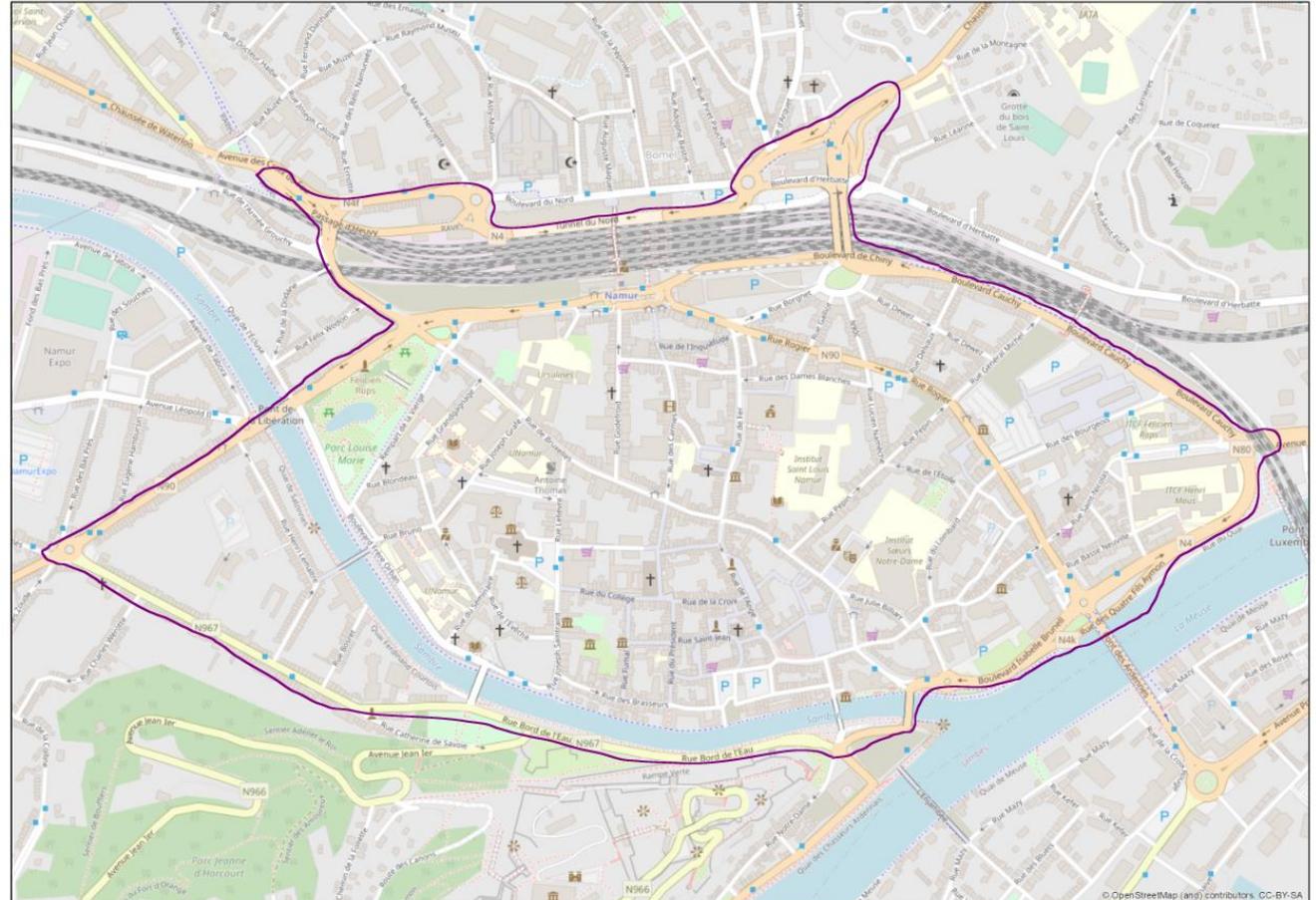
Ces éléments seront pris en compte lors de nos analyses

PLAN COMMUNAL DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DE NAMUR, ACTUALISÉ À L'ÉCHELLE DE LA CORBEILLE

Le plan de circulation et de stationnement à l'échelle du centre-ville, en lien avec l'actualisation du PCM à l'échelle de la commune, est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique au niveau de la Corbeille. Ce processus offre l'opportunité d'examiner avec les acteurs concernés les mesures envisageables afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité dans ce territoire.

Ce plan de circulation et de stationnement permettra à la Corbeille de répondre aux objectifs suivants :

- 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 (et ce compris le stationnement).



Localisation la zone d'étude, Corbeille agrandie aux boulevards de la ceinture (Source : Tractebel 2020)



En phase de DIAGNOSTIC- des parallèles entre les 2 études sont établies

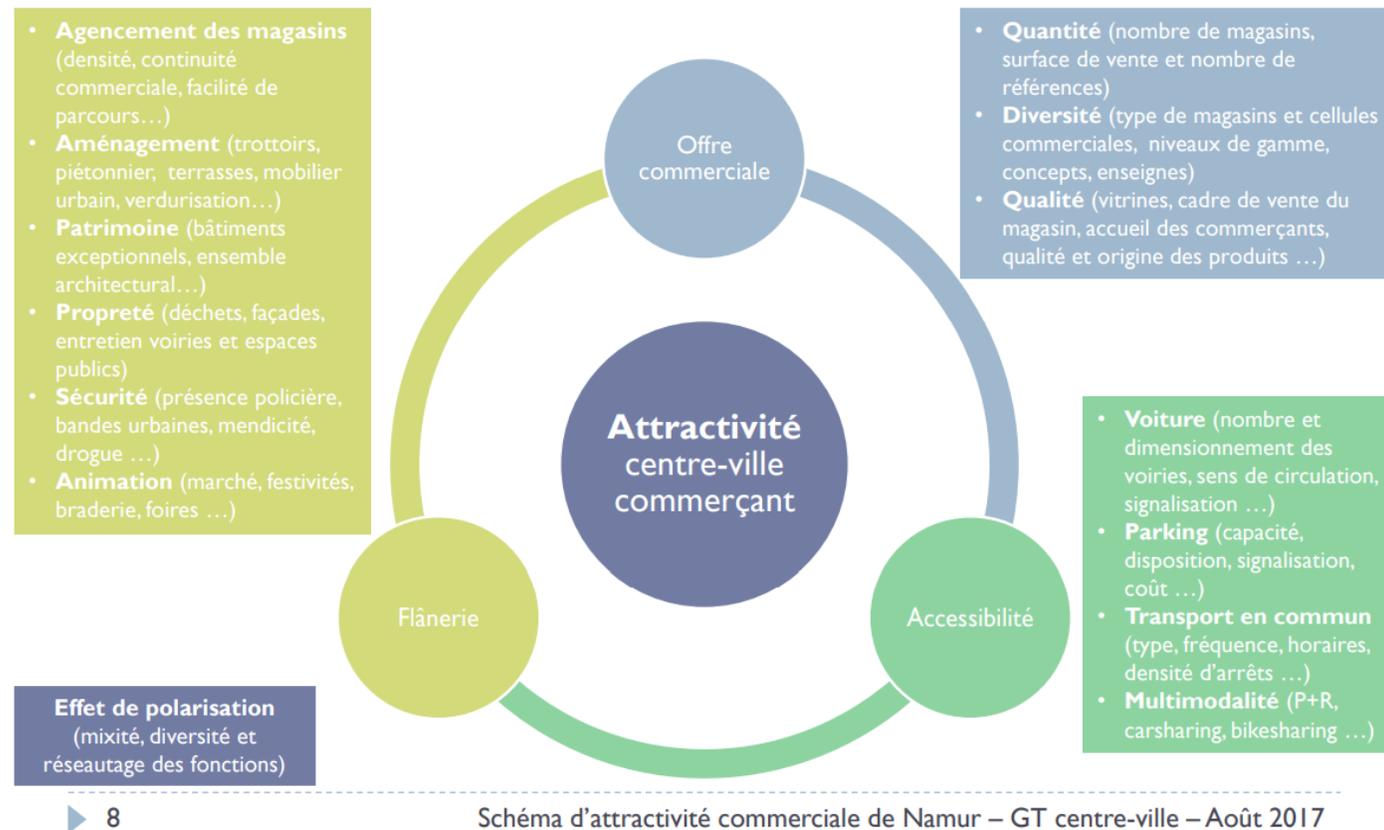
SCHÉMA D'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE (2018)

Ce schéma indique deux grandes ambitions pour augmenter le développement commercial namurois :

- Augmenter l'attractivité commerciale avec l'objectif de renforcer son bassin de consommation et d'attirer une nouvelle clientèle.
- Renforcer son offre commerciale de 27.500m² à l'horizon 2025, dont 18.000m² au sein du centre-ville.

Ce schéma s'attarde également sur le nodule du centre-ville, les recommandations sont les suivantes :

- Renforcer le rôle de moteur commerciale et de première destination d'achat au sein du bassin de consommation.
- Renforcer l'offre en équipement semi-courant léger et dans les secteurs d'activités identifiées comme exclusifs.



Ces éléments seront pris en compte lors de nos analyses

UNE VISION TRANSVERSALE DES PROJETS EN COURS

Le centre-ville est en mutation. D'importants projets structurants, mais aussi d'importants développements immobiliers vont créer de nouveaux pôles de déplacement et des espaces publics de qualité.

Ville en construction, avec les futurs besoins des quartiers en mutation.

- 1 Aménagement de la place de la station
- 2 Aménagement du Boulevard Mélot
- 3 Nouvelle gare multimodale
- 4 Aménagement du quartier Léopold
- 5 Nouveau Palais de Justice
- 6 Nouveau quartier des Casernes
- 7 Espace Rogier
- 8 Rénovation de la Galerie Wérenne
- 9 Mise en lumière du Quartier des Carmes et redynamisation de la rue Godefroid
- 10 Réaménagement de l'axe Rogier / Brabant
- 11 Parking souterrain et espace public de la place du Palais de Justice
- 12 Réaménagement de la place Maurice Servais
- 13 Maison de la culture
- 14 Téléphérique de la Citadelle
- 15 Parc public verdurisé aux dames Blanches
- 16 Réaménagement de la place Saint-Aubain et des voiries environnantes
- 17 Réaménagement de « la frite », le long du boulevard Cauchy
- 18 Réaménagement du Grognon

Légende

-  Projets de voirie
-  Projets d'espaces publics/ de bâti
-  Réaménagement de bâti
-  Projet d'espace verdurisé
-  Entrées et sorties réaménagées (modes actifs)



La place de la Station draine un flux de véhicule et bus important. Pourtant ce lieux est aussi très utilisé par les piétons pour se rendre à la gare et/ou aux quais de bus. De plus, de nombreux commerces sont présents sur cette place. Depuis 2016, une partie du transit automobiliste a été détournée pour laisser plus de places aux transports en commun, cyclistes, aux utilisateurs de la gare et aux clients des commerces.

En voirie, les trottoirs seront refaits, et une piste cyclable créée pour rejoindre le RAVeL de Saint-Servais (Voie Verte Urbaine). Pour le bâti, plusieurs immeubles contemporains devraient apparaître. Des bureaux, des commerces, des espaces de parking, un hôtel, des appartements et des kots font partie des projets qui se développent à cet endroit. Sur le site Le Nid de la ville de Namur, on apprend que la SNCB y a installé des bureaux et un centre de formation où vingt appartements occupent les étages.

La rénovation du Boulevard et l'installation de toutes ces entités pourraient dynamiser son attractivité et sa fréquentation cycliste, piétonne ou automobile devrait vraisemblablement augmenter.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons,
- Sécuriser les usagers faibles,
- Fluidifier la circulation,
- Améliorer les aménagements pour les cyclistes.



L'actuelle gare des bus est saturée, hors le trafic de la TEC ne va faire qu'augmenter avec les années. Il était nécessaire de mutualiser les différents transports en commun pour permettre aux usagers de limiter l'usage de la voiture.

Cette nouvelle gare peut potentiellement apporter plus de flux de piétons ou de mode doux (cycles, trottinette, etc.). Cela signifie que le flux de piéton va augmenter dans l'ensemble des quartiers de la corbeille.

La gare accueille + de 21.000 passagers/jour (in et out). La corbeille doit pouvoir accueillir ce flux de passagers tout au long de la journée. Les piétons mettent entre 10 et 15min en partant de la gare pour accéder aux quartiers de l'Université, Historique et les Célestines.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Amélioration du flux de transport en commun,
- Mutualisation des différents modes de transport,
- Augmentation du flux de piétons dans la Corbeille.



Depuis plusieurs années, des études ont été réalisées pour réaménager la partie nord de la corbeille et pour fluidifier sa circulation. Suite aux transformations de la gare, la circulation du quartier Léopold a dû être revue. Le rond-point Léopold doit d'une part accueillir la rampe de la future gare et mieux canaliser les flux entre l'entrée dans le centre de la corbeille et la sortie via le Pont de Louvain. Ce rond-point est ainsi transformé en une petite place avec des carrefours à feux.

Un projet de construction d'une zone mixte (commerce, logement, bureau, loisir) est aussi à l'étude pour le Square Léopold. En 2019, des ateliers participatifs ont été réalisés avec les citoyens pour apporter des recommandations au projet. Actuellement, le projet a été sous en PRU.

Les commerces (18.000m²) seront situés au rez-de-chaussée et au premier étage des bâtiments, les bureaux (10.000m²) et les logements (10.600m²) occuperont le reste. Au centre du bâti se trouvera une grande Place sera dédié au utilisateurs du bâtiment, à savoir les clients, les riverains ainsi que les travailleurs. A noter, il y aura un parking souterrain, d'une capacité de 900 places.

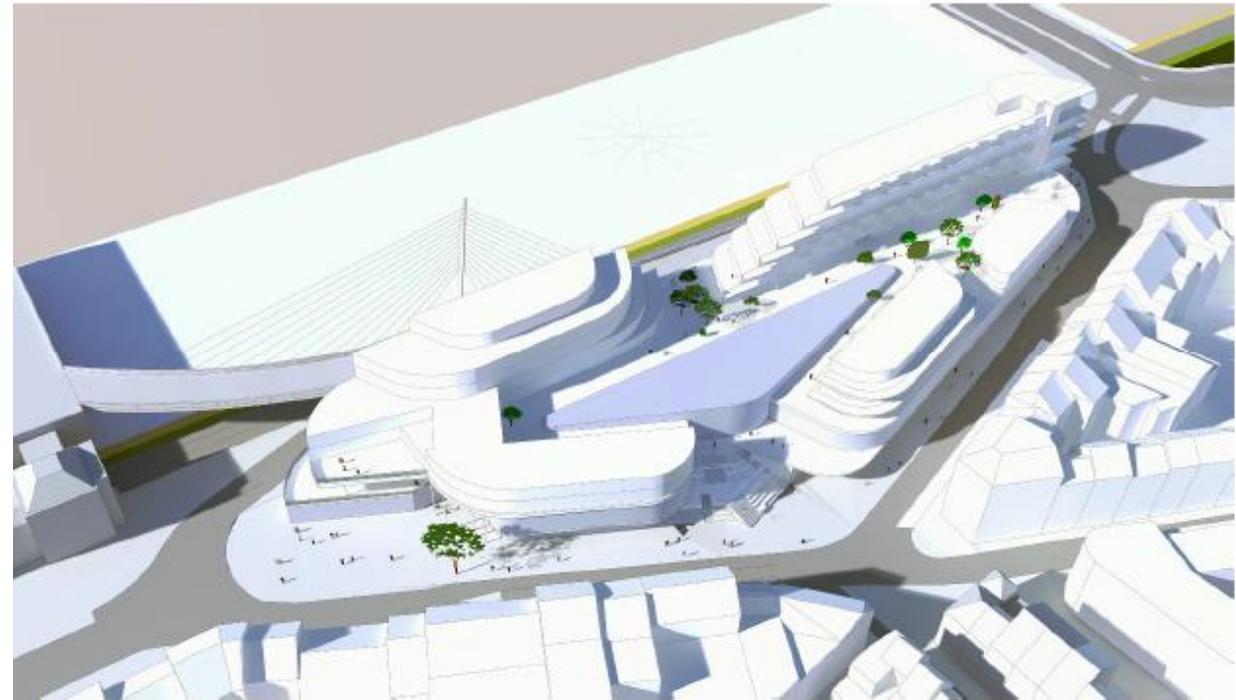
Un rapport d'incidences environnementales du projet a été élaboré par le bureau d'études CSD Ingénieurs et publié début 2021. Ainsi il a été défini des objectifs de protection de l'environnement, dont certains concernent l'amélioration de la mobilité du secteur en question. Il y est en particulier proposé de :

- réaliser un aménagement de plain-pied de la chaussée et des trottoirs avenue de la Gare et rue Borgnet
- d'orienter l'entrée secondaire de la Place Léopold, à l'Est du complexe immobilier de manière à favoriser la traversée piétonne au début de la rue Borgnet
- de mettre en œuvre le verrou de la rue Godefroid
- de réaliser des aménagements complémentaires au niveau du carrefour avec la rue de Fer
- de prévoir un maximum de 900 places

CSD Ingénieurs, Rapport sur les incidences environnementales du périmètre de remembrement urbain « Quartier Léopold », 2021

Eléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons et autres modes doux
- Végétalisation importante de l'espace public
- Conservation du stationnement dans périphérie-sud de la Corbeille
- Nouvelle zone commerciale
- Augmentation du nombre d'habitant dans la Corbeille
- Augmentation du nombre d'employé dans la Corbeille



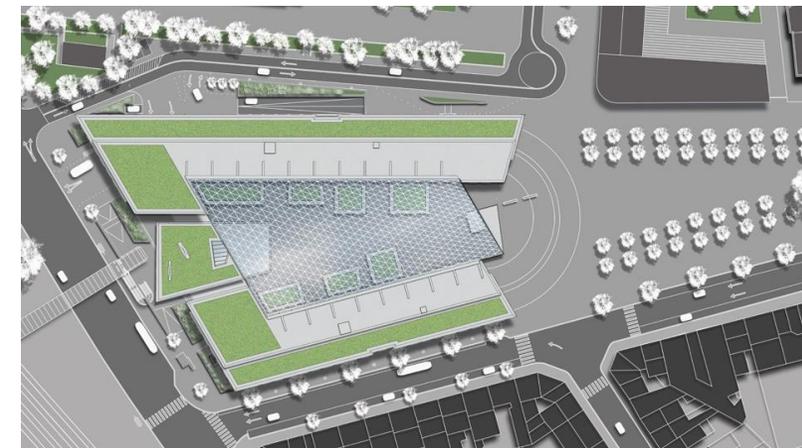
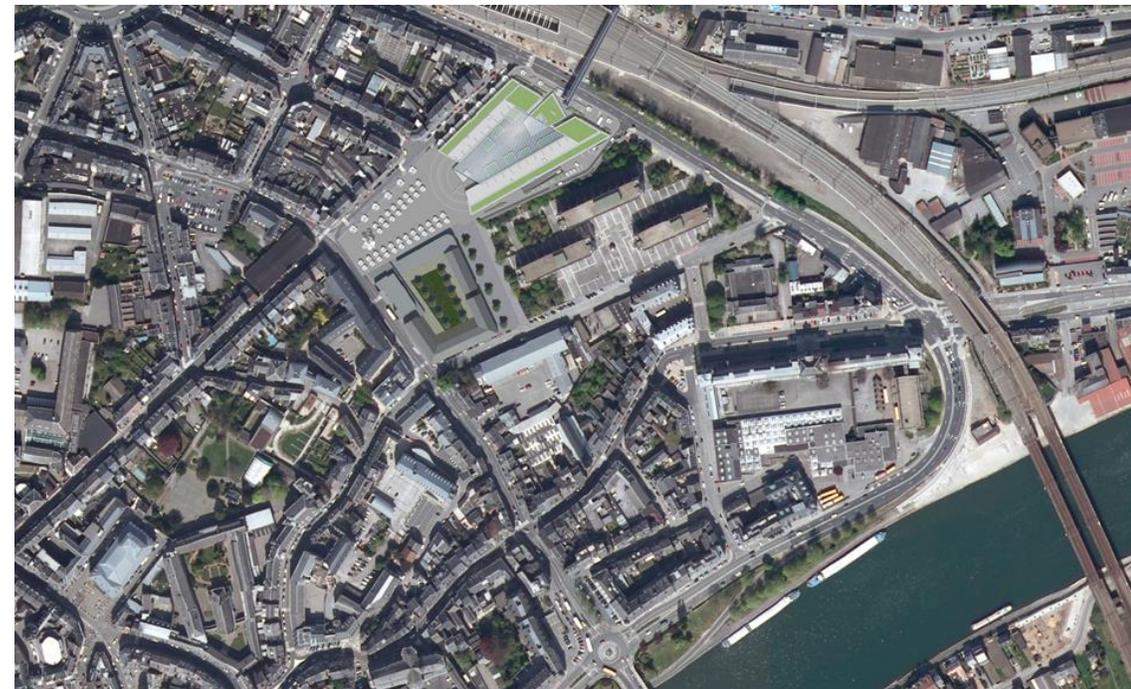
L'actuel site des Casernes (anciennement les casernes des Lanciers) accueillera un parc public de pleine terre, une centaine de logements, quelques services et un parking souterrain.

l'Etat fédéral y a prévu l'installation du nouveau Palais de Justice (une surface nette de 16.000 m² sur un site de 3 ha 61 ares).

Le futur complexe se présentera sous la forme d'un îlot dont la perspective principale sera dirigée vers le parc urbain implanté dans l'axe du palais, assurant ainsi la connexion piétonne avec le centre-ville de Namur.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Nouvelle zone commerciale
- Amélioration de l'espace public
- Augmentation du nombre d'habitants dans la corbeille
- Augmentation du nombre d'employés dans la corbeille



L'objectif du projet est de recréer un nouvel îlot à taille de quartier, composé de logements, de services, d'un commerce alimentaire, d'une bibliothèque communale, d'une brasserie, d'un parc et d'un parking en sous-sol, le tout encadrant l'ancien corps de garde.

Le projet et le périmètre jouissent des avantages suivants :

- localisation en centre-ville à la croisée de 4 quartiers (Herbatte, Saint-Nicolas, Célestines/Pépin et axe Rogier/Dewez/Delvaux)
- maillon dans un projet plus vaste de redynamisation urbaine reprenant l'ensemble du pôle nord de la ville.

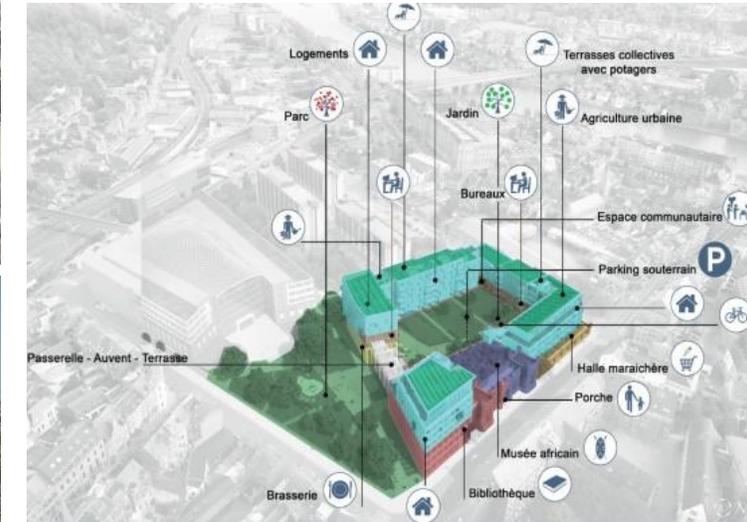
La finalité du projet est de recoudre le tissu urbain par un programme diversifié qui fera de ces lieux aujourd'hui vides, un endroit où il fait bon vivre, travailler et habiter.

Ainsi, le projet prévoit :

- De nouveaux logements de qualité;
- Un grand espace public sous la forme d'un parc;
- Un jardin au cœur des logements;
- Une bibliothèque comme élément rayonnant du quartier.
- Une brasserie, lieu de rencontre;
- Un commerce de proximité;
- Des espaces pour les métiers connexes au Palais de Justice;
- Un parking.

A titre informatif, l'étude de programmation prévoit les surfaces brutes suivantes:

- Entre 120 et 140 appartements ou équivalents services ;
- Entre 215 et 430 places de parking ;
- Parking: 12.000 m²;
- Parc : 3.500 m² ;
- Corps de garde : 416 m² ;
- Bibliothèque : 2.038 m² ;
- Taverne: 355 m² ;
- Halle ou magasin de produits alimentaires de circuit court : 800 m² ;
- Bureaux, services ou autres commerces : 1.500 m² ;
- Logements : 14.000 m² ;
- Local vélos : 282 m².



Logements sociaux, professionnelle de par les bureaux ou encore culturelle grâce à la présence du Conservatoire et à la rénovation du Grand Manège +d'un parking souterrain, offrant des places de stationnement au centre-ville. L'ensemble sera réalisé dans une architecture urbaine contemporaine et de qualité.

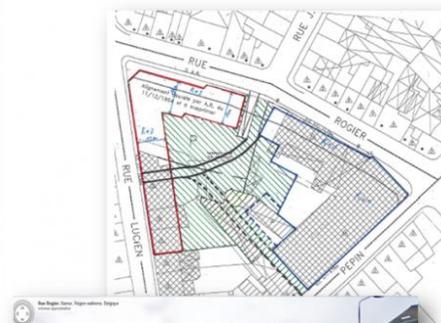
Le projet se développera en 2 temps :

- La première phase prévoit une salle de spectacle de 800 places, un espace Horeca, un conservatoire, et les bureaux des associations « Cav&Ma » (Centre d'Art Vocal et de Musique Ancienne) et « A Cœur Joie ». Cette première étape redynamisera sans aucun doute l'axe Rogier, bientôt incontournable dans le centre-ville.
- La 2ème phase prévoit d'y créer une Cité des Métiers (2 000m²), des logements publics locatifs (2 000m²), des logements privés (2 000m²) et un parking souterrain de 160 places (possibilité d'accès au public à étudier).

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons et autres modes doux
- Végétalisation partielle de l'espace public
- Nouvelle zone commerciale
- Nouvelle zone culturelle
- Augmentation du nombre d'habitant dans la Corbeille
- Augmentation du nombre d'employé dans la Corbeille

LEAU ÉCONOMIQUE DE LA PROVINCE DE NAMUR



Le site et ses particularités



L'objectif est de redynamiser non seulement un axe piéton majeur entre le centre historique de la ville et la gare SNCB, mais aussi une galerie commerciale dont le style architectural est dans la continuité du bâti art déco et moderniste du quartier des Carmes. Le projet devra être respectueux du cadre historique dans lequel il s'inscrit, mais aussi être attractif et confortable, tant pour les usagers qui l'empruntent que pour les commerces qui le bordent.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Mise en valeur de la galerie commerciale
- Nouvelle zone commerciale
- Augmentation du nombre d'employé dans la corbeille



Le projet, déjà inauguré, a pour but de valoriser le quartier des Carmes, via la mise en lumière de tout son patrimoine Art-Déco. Il s'agit à ce titre de promouvoir le dynamisme de ce quartier grâce à une rénovation globale. L'exemple le plus important est le projet de réaménagement des anciens locaux de la banque BNP Paribas Fortis qui sera vraisemblablement en un complexe mixte d'habitations et de commerces au rez-de-chaussée. La fréquentation piétonne et touristique pourra s'en trouver augmenter.

Le projet de dynamisation et de réaménagement de la rue Godefroid est actuellement à l'étude. Ce projet a pour ambition de créer un « trait d'union » urbain entre la gare et le Campus Universitaire, et de conférer à la rue un statut fort d'entrée de ville attractive. Ce projet est également porteur d'enjeux de mobilité forts et certains points sont en discussion comme la mise en place de bandes bus ou l'élargissement de l'espace dédié aux piétons.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Développement de l'expérience et de l'attractivité touristique dans la corbeille et le piétonnier,
- Mise en valeur du patrimoine et de l'espace public.



L'axe Rogier-Brabant est un axe de circulation important pour le centre-ville. Il permet de traverser la corbeille en reliant la Gare et le Square Arthur Masson.

Les trottoirs de cet axe seront élargis. Les quais du TEC seront démolis et la Ville va en profiter pour refaire ses rues. Une nouvelle bande réservée aux bus et vélos sera créée en direction de la gare.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons,
- Fluidifier la circulation des bus,
- Améliorer les aménagements pour les cyclistes.



Actuellement, une centaine de voitures se garent sur la place du Palais de justice et environ 130 sur la place Saint-Aubain

L'objectif poursuivi par la ville est d'enterrer toutes ces voitures qui consomment un espace public précieux et de le rendre aux piétons.

Le projet conçu par la société Interparking prévoit de créer 5 étages en sous-sol, pour 388 voitures, soit presque deux fois plus que la capacité actuelle en surface.

Une fois ce nouveau parking construit, soit pas avant 2023, la ville pourra réaménager la place Saint-Aubain et redonner à la cathédrale de Namur un parvis digne de ce nom, débarrassé des voitures.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- *Augmentation de l'espace dédié aux piétons,*
- *Diminution du stationnement en voirie,*



La place Saint-Aubain débarrassée des voitures en surface, grâce à un parking à construire sous la place du Palais de justice voisine.

Le parking souterrain présentera une capacité de 404 emplacements de stationnement automobile (dont 4 emplacements de stationnement équipés d'une borne de recharge électrique), de 5 emplacements motos et 10 emplacements vélos en complément des 16 arceaux vélos qui seront aménagés en surface.

Le réaménagement de la place, et notamment sa piétonisation, offrira aux usagers un véritable espace de repos, d'échanges et de convivialité qui ne se limitera plus aux trottoirs mais qui envahira la totalité de la place et privilégiera la mobilité douce. L'aménagement de plain-pied avec un revêtement naturel de qualité permettra d'homogénéiser l'espace.

Ce projet prend place dans une dynamique communale qui dépasse le simple objectif de création d'un parking public sur le site de la place du Palais de Justice. En effet, il s'inscrit dans une stratégie communale globale visant à améliorer l'accessibilité et la convivialité de l'ensemble du centre-ville de Namur par la création/réaménagement de plusieurs parkings/places. Ce projet de création d'un parking souterrain et de réaménagement de la Place du Palais de Justice permettra de soutenir les commerces avoisinants et offrira des solutions concrètes pour les riverains, le personnel et les étudiants de l'université !

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- *Augmentation de l'espace dédié aux piétons,*
- *Augmentation du périmètre du piétonnier,*
- *Diminution du stationnement,*
- *Mélange entre une architecture historique et contemporaine.*



Actuellement, la Place Maurice Servais est principalement dédiée aux stationnements. Les travaux de réaménagement permettront de rendre ce lieu plus convivial et dédié aux piétons. Le design se veut audacieux et contemporain par le mobilier, une fontaine sèche et un kiosque. De plus, une percée vers les berges Sambre offrira une vue inédite vers la Citadelle.

Le réaménagement de la place M Servais est destinée aussi à assurer une liaison douce entre le piétonnier et le téléphérique de Namur (mise en service en 2021). Le téléphérique rejoindra l'esplanade de la Citadelle enjambant la Sambre. Ce projet apportera une activité touristique supplémentaire et une expérience nouvelle.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons,
- Augmentation du périmètre du piétonnier,
- Diminution du stationnement à proximité immédiate du piétonnier,
- Développement de l'expérience et de l'attractivité touristique dans la corbeille et le piétonnier,
- Mélange entre une architecture historique et contemporaine.



Rénovation et d'extension de la Maison de la Culture est confié en 2016 à « Coeur de Ville », une émanation du groupe « Thomas&Piron » associé au bureau d'architecture « Samyn et Partners architects & engineers ».

Le projet s'articule autour de plusieurs lignes conductrices : la modularité des espaces, la qualité de l'architecture et son intégration urbanistique, une attention portée sur la circulation dans le bâtiment et dans ses alentours, une facilité d'accès aux PMR, une adaptation aux exigences techniques, de sécurité et environnementales .

L'objectif de cette rénovation et extension est de disposer d'un lieu de convergence qui rendra la culture accessible à tous. Le bâtiment a quatre fonctions principales, interactives et conviviales :

- **La Maison de la Culture** - Une grande salle de spectacle (450 à 600 places), deux petites salles (120 à 150 places et 60 à 80 places), deux salles d'exposition, trois studios de répétition et d'enregistrement, des espaces de formation et d'ateliers, des résidences pour les artistes et un centre de documentation en arts;
- **Un espace muséal** dédié à l'art moderne et contemporain avec un focus particulier sur les artistes phares namurois : Henri Michaux et Evelyne Axell;
- **Le PointCulture** de la Fédération Wallonie Bruxelles, côté rue Golenvaux ;
- **Des zones de détente :**
 - Des boutiques;
 - Un espace Horeca;
 - Des terrasses panoramiques et un jardin fleuri donnant sur la Sambre

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- *Amélioration des services culturelles de la Ville de Namur*
- *La qualité de l'architecture et son intégration urbanistique,*
- *Une attention portée sur la circulation dans ses alentours, une facilité d'accès aux PMR*
- *Développement de l'expérience et de l'attractivité touristique dans la corbeille et le piétonnier*
- *Augmentation de l'offre commerciale et d'HoReCa,*
- *Mélange entre une architecture historique et contemporaine.*
- *Amélioration des espaces publics*



La Ville a entamé les démarches pour obtenir un droit réel sur le site scolaire de l'Espena, désaffecté, et y créer un parc. Ainsi, un bail emphytéotique devrait être conclu prochainement avec la Fédération Wallonie – Bruxelles.

Ensuite, un permis d'urbanisme devrait être introduit en juin 2021 pour la démolition des bâtiments et l'assainissement du site

Ce parc sera connecté aux Jardin du Mayeur et à la rue de Fer via la venelle de l'Hôtel de Ville. Des auteurs de projets ont esquissé le projet en coconstruction avec des citoyennes et citoyens.

Ce terrain devra être dépollué. La dépollution du site fait partie d'une fiche en OS2, proposée en partenariat avec la SPAQUE, pour une Europe plus verte et à zéro émission de carbone, dans sa mesure 7 relative à la dépollution de friches.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons,
- Développement de l'expérience et de l'attractivité dédiée à la nature et à la détente
- Espace de jeux et des loisirs pour les enfants



La **pointe de la confluence** est en cours de réaménagement, pour ce faire la configuration des voiries a été revue pour toujours accueillir le même flux de véhicule tout en agrandissant l'espace dédié aux piétons.

De cette façon, une partie de la voirie est supprimée le long de la Meuse, pour laisser un large espace au public. Le rond-point à la jonction de le rue Grognon, Notre-Dame, Bord de l'eau permet d'absorber et de faciliter la circulation des automobilistes. Un parking souterrain, d'une capacité de 670 places est en création sous l'esplanade. Celui-ci pourra aussi accueillir 53 emplacements pour vélo. De plus, les utilisateurs pourront découvrir le résultat des fouilles archéologiques du site, via une exposition et des panneaux numériques.

Éléments impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- Augmentation de l'espace dédié aux piétons et autres modes doux,
- Végétalisation importante de l'espace public,
- Augmentation du stationnement en périphérie-Nord de la corbeille,
- Développement de l'expérience et de la découverte du centre-ville dès l'étape de stationnement,
- Utilisation et développement des technologies numériques intelligentes.



Dans l'ensemble la Corbeille fait l'objet des règlements/guides d'urbanisme et des différents outils planologiques qui ont servi à la mise en œuvre et la mise en valeur des parties/quartiers

Les études menées précédemment ont permis d'identifier des besoins et de y répondre ou proposer des améliorations

Dans l'ensemble des projets en cours, on ressent une réelle volonté pour que les nouveaux aménagements répondent aux objectifs du développement durable :

- **Humain** : plus de place aux piétons, plus de lieux de rencontre, des lieux conviviaux, etc.
- **Environnement** : plus de végétalisation, mutualisation des transports en commun, réduction du bilan carbone, etc.
- **Économie** : des nouveaux logements, bureaux, commerces ; renforcer l'attractivité du centre-ville ; faciliter le stationnement ; attirer des visiteurs ; mixité des lieux et des espaces

Éléments importants impactant le cadre de vie de la corbeille et du piétonnier :

- *Augmentation de l'espace dédié aux piétons et autres modes doux,*
- *Végétalisation importante de l'espace public,*
- *Augmentation du stationnement,*
- *Développement de l'expérience et de la découverte du centre-ville dès l'étape de stationnement,*
- *Utilisation et développement des technologies numériques intelligentes.*

Le piétonnier actuel s'inscrit également dans ces perspectives.

Un agrandissement du piétonnier coïncide pleinement à la démarche de la ville d'évoluer vers un développement durable et innovant. Pour la suite de nos analyses, nous tiendrons également compte de ces conclusions pour identifier le potentiel d'agrandissement du piétonnier.



PARTIE 2 : ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE

ANALYSE SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- En termes de démographie, la **Ville de Namur**, comme beaucoup de territoires en Wallonie, est touchée par le vieillissement de sa population. Ce vieillissement est plus marqué à Namur qu'en Province de Namur et en Wallonie.
- En termes de démographie à l'échelle de la **Corbeille**



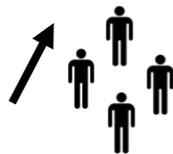
7.850 Habitants dans la Corbeille

La densité varie entre 4.000 et 6.500 hab/km² en fonction des quartiers



+/- 4.650 ménages dans la Corbeille

Moins de ménages dans le Quartier de l'Université



Tranche d'âge la plus représentée : 25-29ans dans l'ensemble des quartiers

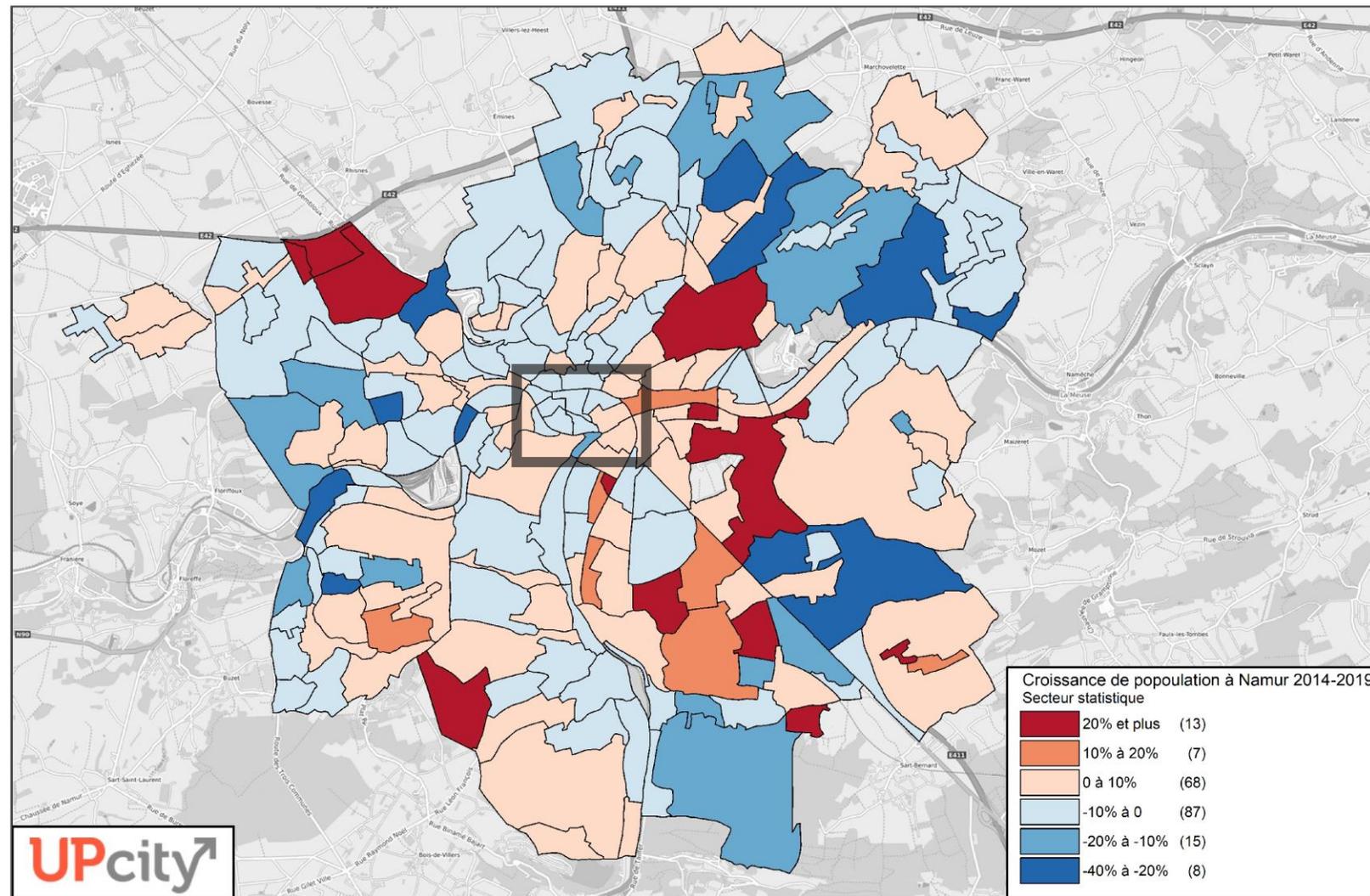
2020	Âge moyen	Part de + de 65 ans	Part de + de 80 ans	Indice d'intensivité du vieillissement
Namur	42,2	20,4%	5,9%	28,9%
Province de Namur	41,7	18,9%	5,2%	27,5%
Wallonie	41,6	18,9%	5,3%	28,0%

La moyenne d'âge dans les différents quartiers est très proche. Toutefois, la population de plus de 80 ans est doublée dans le Quartier Historique et de la Gare par rapport aux deux autres.

Le nombre de ménages est très faible dans le Quartier de l'Université, cela s'explique en grande partie par le nombre d'établissements d'enseignement supérieur (universités et hautes écoles). On peut supposer qu'une partie des étudiants logent directement dans ce quartier.

Il apparaît que la Corbeille et ses abords immédiats connaissent globalement une décroissance de population (période 2014-2019). La décroissance démographique implique de facto une diminution de la clientèle potentielle pour les commerces. Ensuite, cela a des impacts sur la vie des quartiers. Un quartier commerçant dans lequel il y a de l'habitat est un quartier qui vit davantage, qui est plus sécurisant et qui attire donc plus de visiteurs. Une diminution de la population a aussi des impacts sur les autres fonctions liées comme les services, l'enseignement, les soins de santé, etc. Si ces fonctions sont moins présentes, les flux qui y sont liés sont à leur tour moins importants. Il en résulte une décroissance globale de la clientèle potentielle pour les commerces.

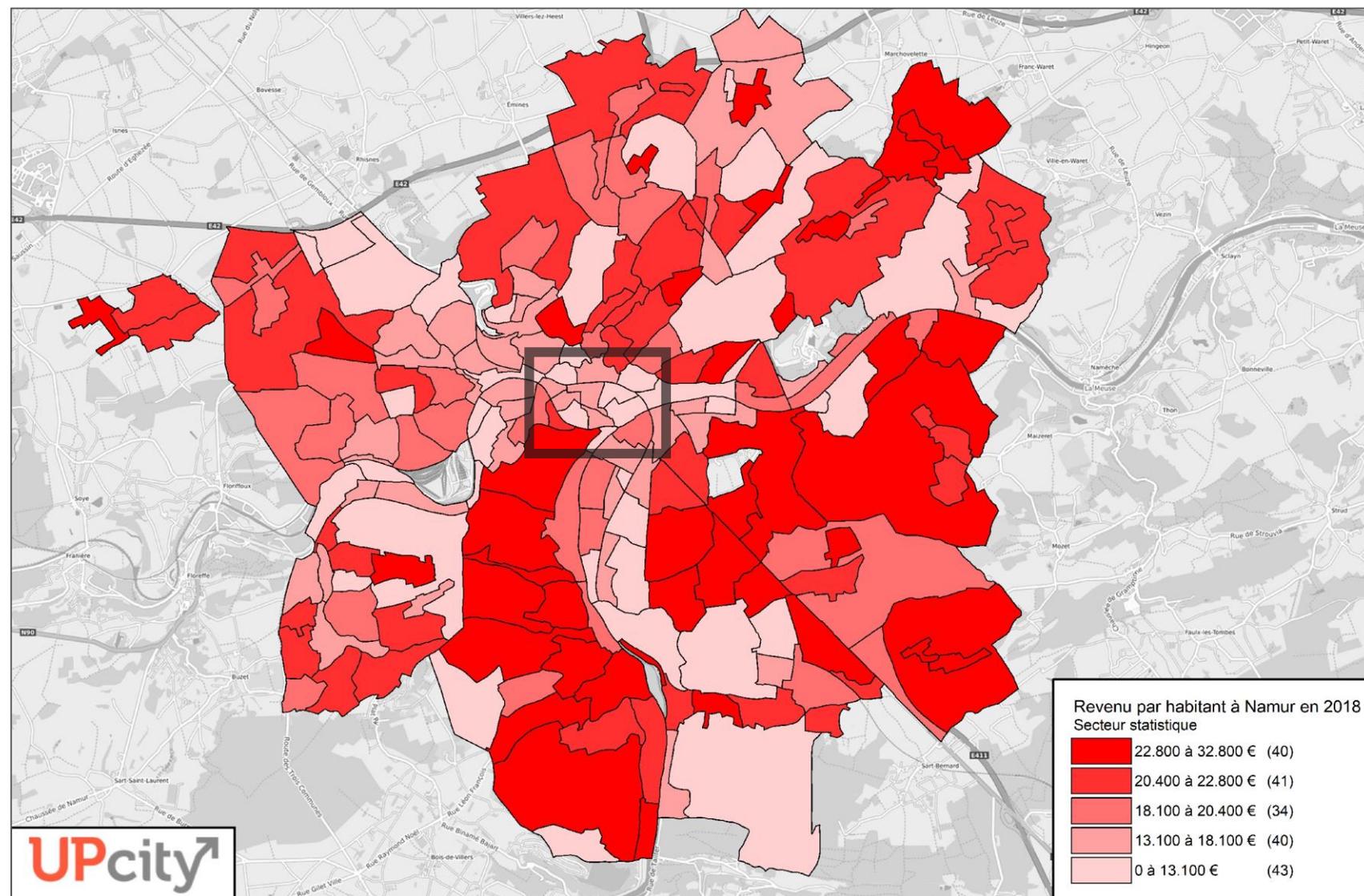
Ce constat est à surveiller dans les années à venir, afin d'éviter une possible perte d'attractivité pour la Corbeille. Les projets en cours de logements (abordés ci-avant) doivent aussi venir pallier cette décroissance démographique.



Il apparaît que la Corbeille et ses abords immédiats présentent un revenu par habitant globalement plus faible qu'ailleurs sur la commune.

Cela signifie que le pouvoir d'achat de la population la plus proche des commerces est moins important.

Par contre, de nombreux secteurs statistiques indiquent des revenus relativement élevés en périphérie du centre-ville (tout particulièrement périphérie sud et sud-ouest).



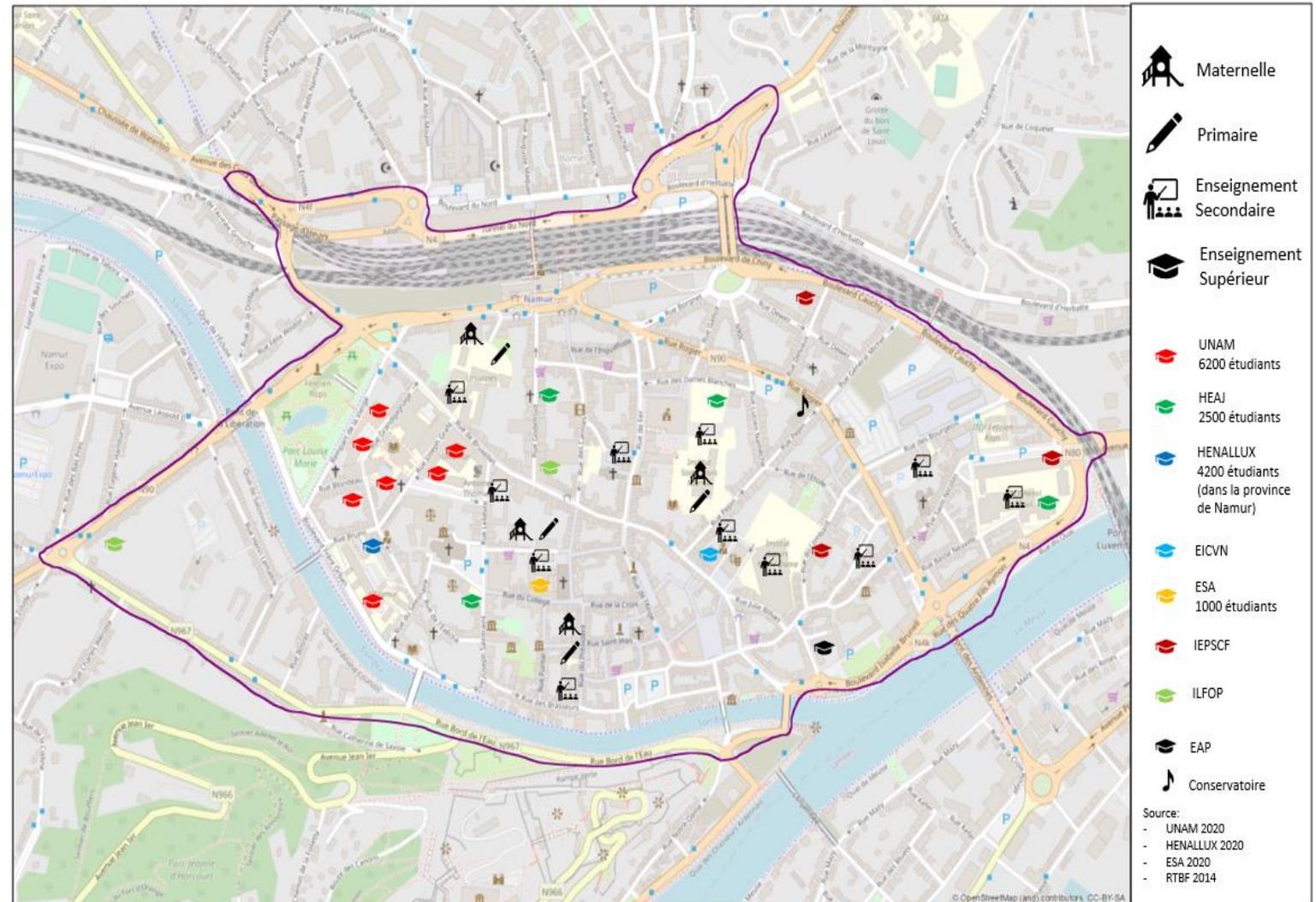
Le nombre d'étudiants est important dans la Corbeille et relativement bien réparti entre les niveaux d'étude :

- 13.000 Étudiants dans l'enseignement fondamental
- 19.700 Étudiants dans l'enseignement secondaire
- 19.000 Étudiants dans l'enseignement supérieur

Les écoles sont des grands générateurs de flux pour un centre-ville. Elles permettent de rendre le centre dynamique avec un flux de chalands potentiels pour les commerces, mais également en apportant une certaine animation urbaine.

Toutefois, les besoins pour les étudiants, parents d'enfants, corps enseignants vont varier en fonction du niveau d'études. Cela sera confirmé dans l'enquête des usages et perception du piétonnier.

Actuellement le piétonnier inclut déjà plusieurs écoles dont des sections maternelles et primaires.



Source : Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

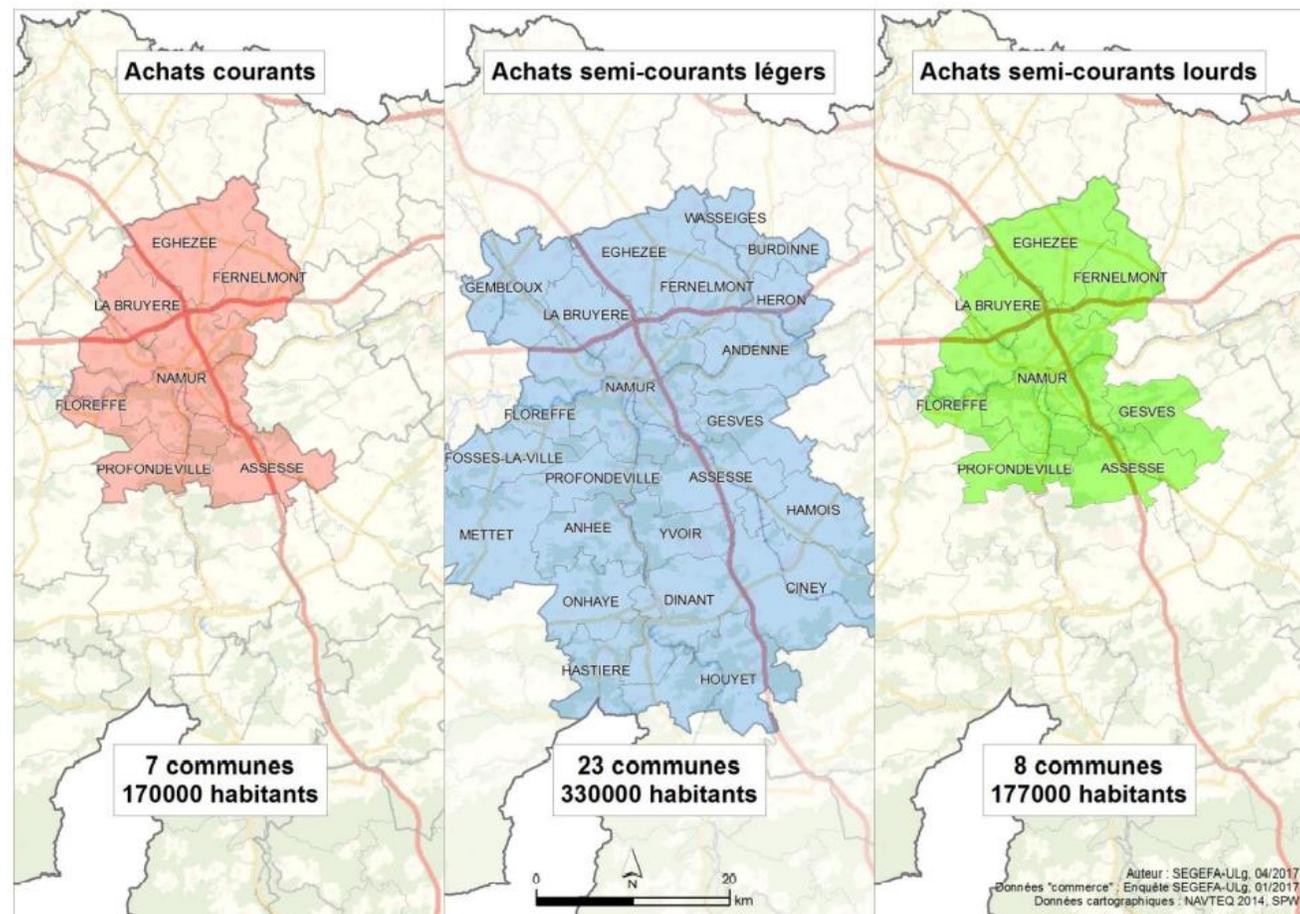
ANALYSE COMMERCIALE

Le centre-ville de Namur est considéré comme un nodule commercial de type **centre-ville traditionnel avec une attractivité régionale**. Il est la première destination d'achat du bassin de consommation. Le bassin de consommation pour le type d'achat semi-courant léger (incluant principalement l'équipement de la personne) est très bien développé, il reprend 23 communes.

Le commerce du centre-ville de Namur devra également répondre aux besoins d'une population croissante à l'échelle de la commune. Le schéma d'attractivité commerciale de 2018, indiquait déjà deux grandes ambitions pour **augmenter le développement commercial namurois**, à savoir :

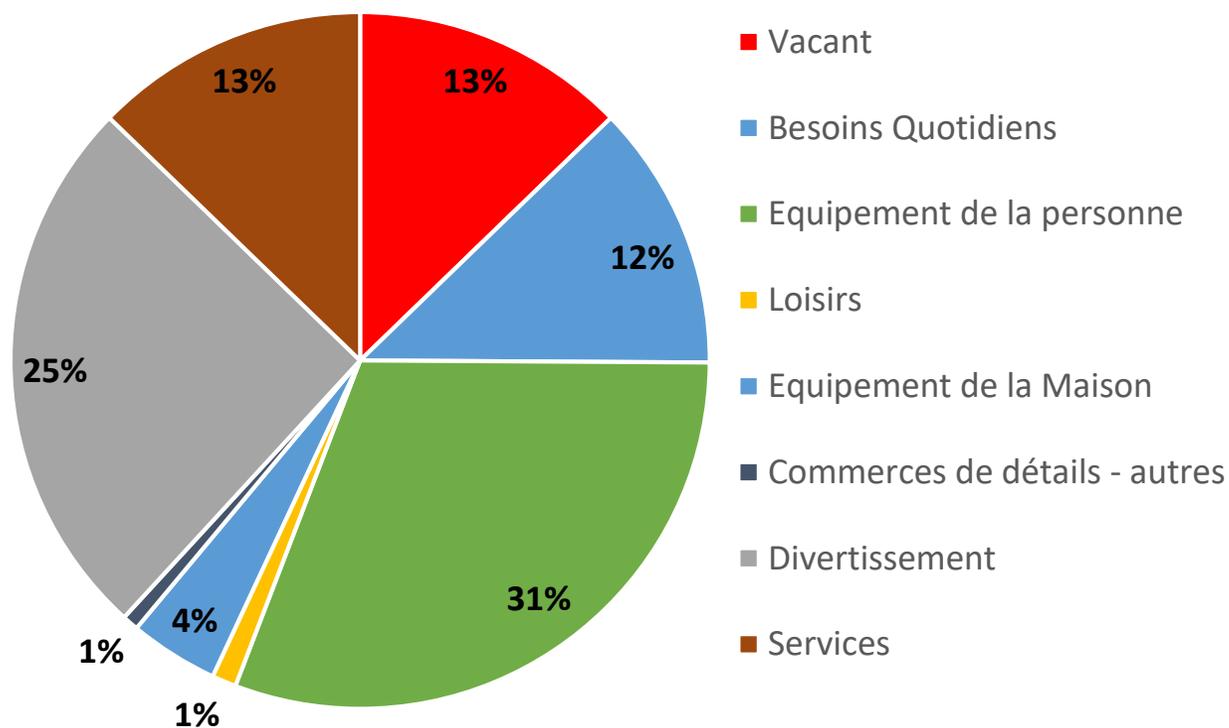
- Augmenter l'attractivité commerciale avec l'objectif de renforcer son bassin de consommation et d'attirer une nouvelle clientèle.
- Renforcer son offre commerciale de 27.500 m² supplémentaires à l'horizon 2025, dont 18.000 m² au sein du centre-ville.

Cela signifie que le tissu commercial du centre-ville doit se développer davantage, et cela aura un impact important pour la Corbeille et pour le piétonnier permanent. Une offre plus développée et plus attractive impliquera un flux de chalands supplémentaires, qu'il faudra absorber tant d'un point vu du stationnement que de la circulation (piétons, transport en commun, automobile).



Source : Schéma Régional de Développement Commercial en vigueur, 2014

Mix commercial des rues piétonnes en nombre de cellules (avril 2021)



Source : Gestion Centre-Ville de Namur, Avril 2021

Le graphe ci-contre présente le mix commercial des rues piétonnes actuelles du centre-ville namurois en avril 2021, exprimé en nombre de points de vente.

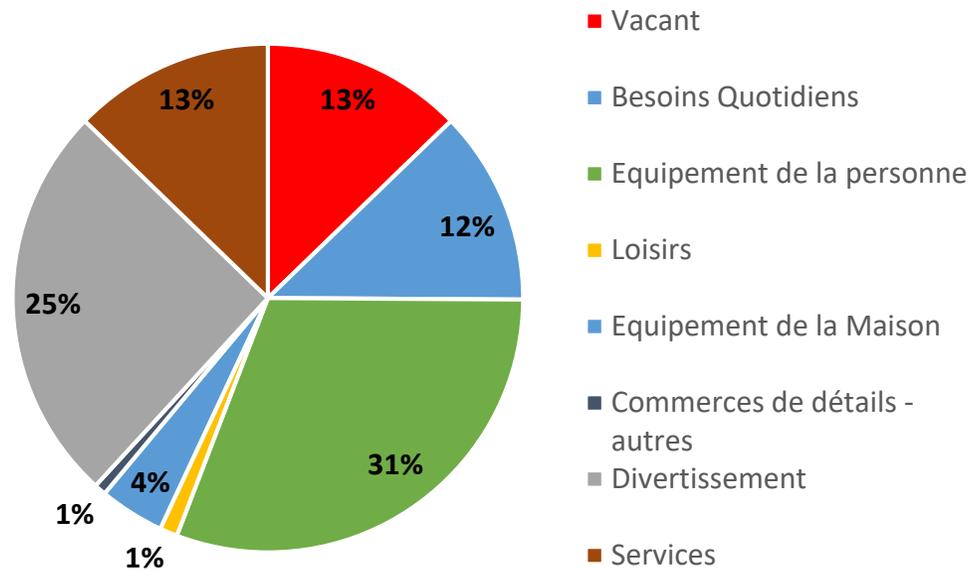
Globalement, on observe une belle diversité de commerces dans le piétonnier. Toutefois, on constate que les commerces de types équipement de la personne, divertissement et besoins quotidiens sont les plus développés.

L'équilibre entre besoins quotidiens (12%), divertissement (25%, incluant l'HoReCa – Taux particulièrement élevé) et les services (13%) forment une **offre commerciale de proximité** intéressante pour ces rues piétonnes namuroises.

L'offre en équipement de la personne est très développée dans le piétonnier, ce qui est un gage d'attractivité à l'heure où ce type d'achat peine à se maintenir dans de nombreux centres-villes wallons et belges. Ce type de commerce permet de focaliser des chalands sur de plus grandes distances. Combiné à l'offre importante en Divertissement – HoReCa, ces deux types d'achats permettent de fournir une **réelle expérience commerciale** aux chalands du centre-ville.

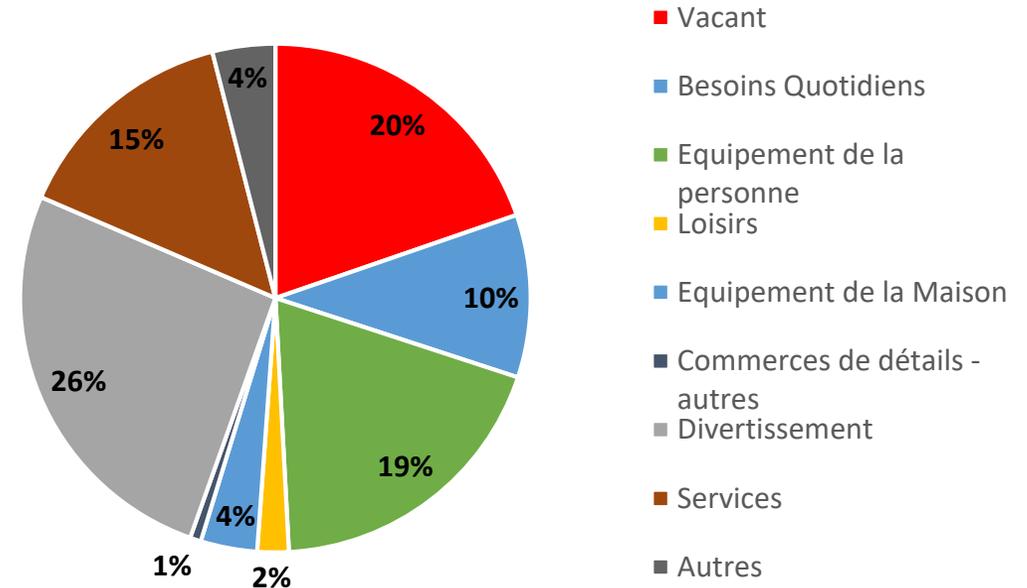
La **vacance commerciale** apparaît comme relativement élevée (la moyenne wallonne avoisine plutôt les 12%). Il faudra être vigilant quant à cette vacance, qui risque encore augmenter dans les mois à venir suite aux impacts de la crise COVID. Selon nos bases de données en 2018, le nombre de cellules vides s'élevait à 16 pour les rues piétonnes. Actuellement, on dénombre 34 cellules vides. Ce nombre aurait donc doublé entre 2018 et 2021 (prudence toutefois aux différences de sources de données).

Mix commercial des rues piétonnes en nombre de cellules (avril 2021)



Source : Gestion Centre-Ville de Namur, Avril 2021

Mix commercial de la corbeille en nombre de cellules (avril 2021)



Source : Gestion Centre-Ville de Namur, Avril 2021

Le taux de cellules vides est faible dans le piétonnier par rapport à la Corbeille. Il s'agit d'un élément important, un linéaire commercial continu étant favorable à l'expérience des chalands et ce, à de nombreux niveaux : réalisation d'achats variés, attractivité visuelle, sentiment de sécurité, etc. Par rapport à la Corbeille, on constate que la vacance est élevée et préoccupante. Ce constat risque encore d'augmenter avec la pandémie.

L'équipement de la personne est très bien développé dans le piétonnier ce qui, comme expliqué précédemment, constitue une réelle plus-value pour celui-ci. L'offre en divertissement dans le piétonnier actuel (68 cellules) représente un quart de l'offre en divertissement de la Corbeille entière (262 cellules).

Localité de Namur	Cellules vides	Besoins quotidiens	Eq. de la personne	Loisirs	Eq. de la maison	Détails - divers	Comb. & transports	Divert.	Services
2019	174	171	202	40	51	32	16	329	188
2020	185	169	202	38	44	27	16	311	165
<i>Evolution</i>	6,3%	-1,2%	0,0%	-5,0%	-13,7%	-15,6%	0,0%	-5,5%	-12,2%

Source : Bases de données internes, UPcity

En replaçant ces chiffres dans leur contexte, la vacance apparaît comme relativement élevée dans la Corbeille, mais également sur la localité de Namur (16% en 2020). Pour distinguer la montée structurelle de la vacance commerciale dans les centres-villes (et ce, depuis plusieurs années) et les impacts propres à la crise COVID, une comparaison a été réalisée à l'échelle de la localité de Namur ainsi qu'entre le dernier trimestre de 2019 et de 2020 (*sur base de données internes UPcity cette fois*).

On constate que le nombre de cellules vides est déjà important en 2019. Toutefois, cet indicateur augmente encore en 2020 avec une croissance de +6,3% en 1 an. Cette augmentation de cellules vides est due à une chute du nombre de cellules dans l'ensemble des catégories, à l'exception de l'équipement de la personne et du segment « combustibles & transports ». La diminution se fait surtout ressentir pour l'équipement de la maison. Toutefois, ce type de commerce est peu représenté dans le piétonnier actuel et l'est davantage dans la Corbeille.

Ce constat risque de s'aggraver en 2021. Le nombre de cellules vides uniquement dans la corbeille étant déjà de 198 cellules, selon le relevé de la Gestion centre-ville. Ceci sera à vérifier régulièrement et à surveiller dans les mois à venir.

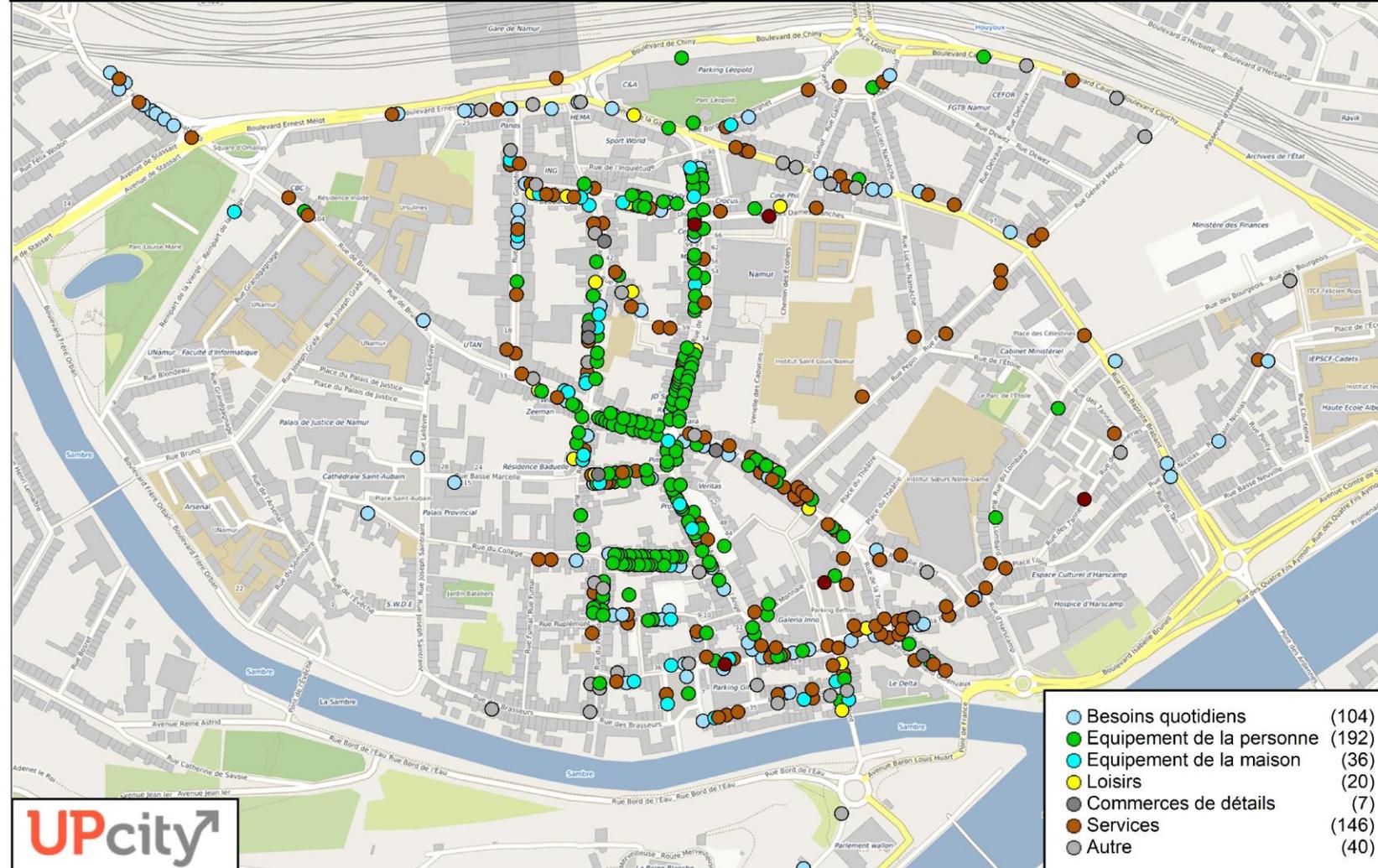
Nous nous sommes également intéressés à la localisation des cellules commerciale dans la Corbeille, vu que :

- Un cheminement commercial continu incite davantage les chalands à fréquenter les rues commerçantes. Il s'agit souvent d'un critère essentiel dans le choix du lieu de shopping pour les clients.
- Le commerce est un grand générateur de flux

Les commerces sont majoritairement présents dans le quartier historique et de la Gare.

Les rues ayant une offre commerciale développée sont à favoriser en cas d'agrandissement du piétonnier.

Localisation des commerces dans la corbeille

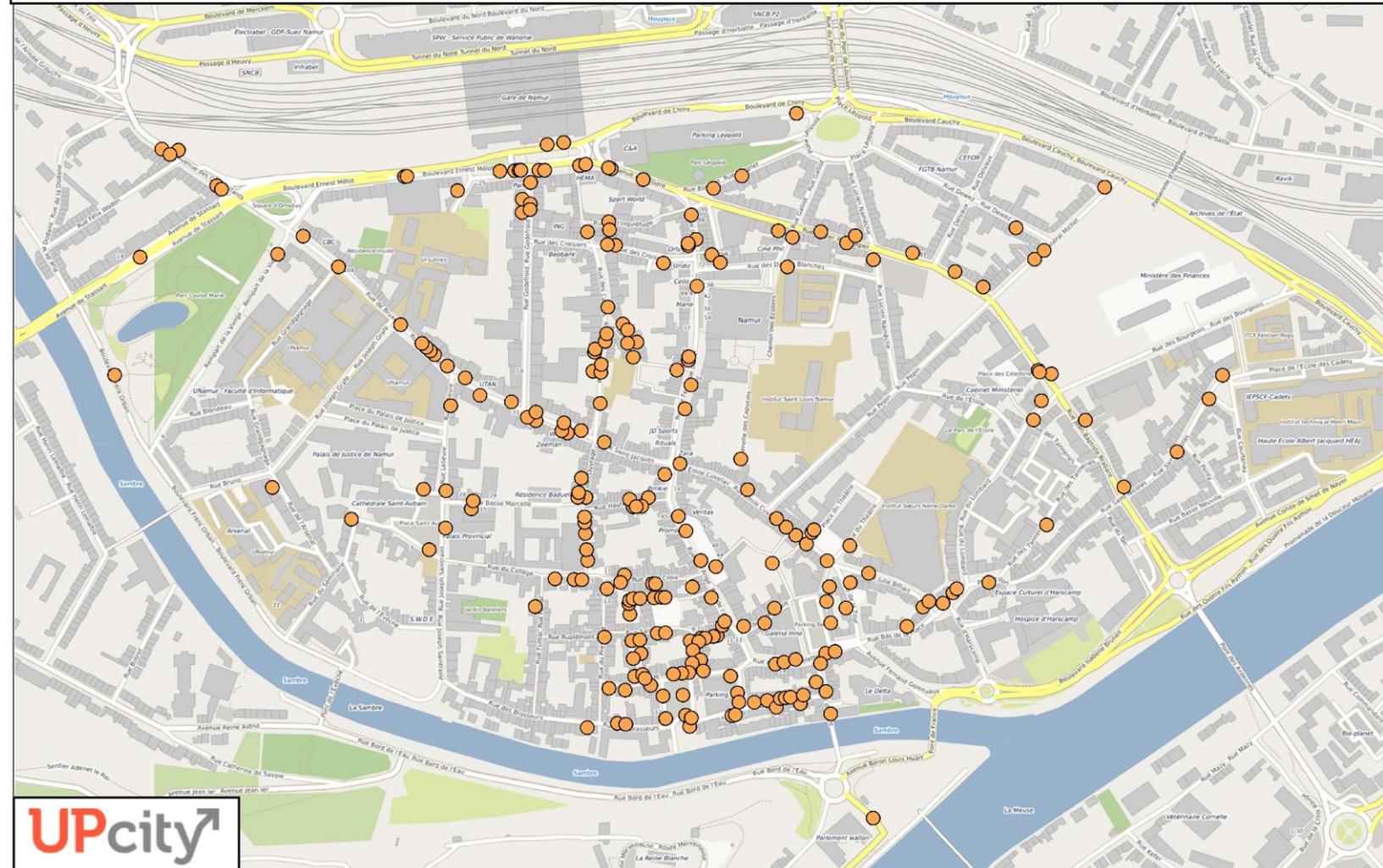


Localisation des établissements Horeca dans la Corbeille

L'offre en cafés, restaurants, bars et brasseries se localise surtout dans le Quartier Historique et de la Gare.

La rue de Bruxelles accueille également plusieurs établissements formant quelques « îlots d'HoReCa ». Ces zones sont naturellement plus animées par la présence de ce type d'achat.

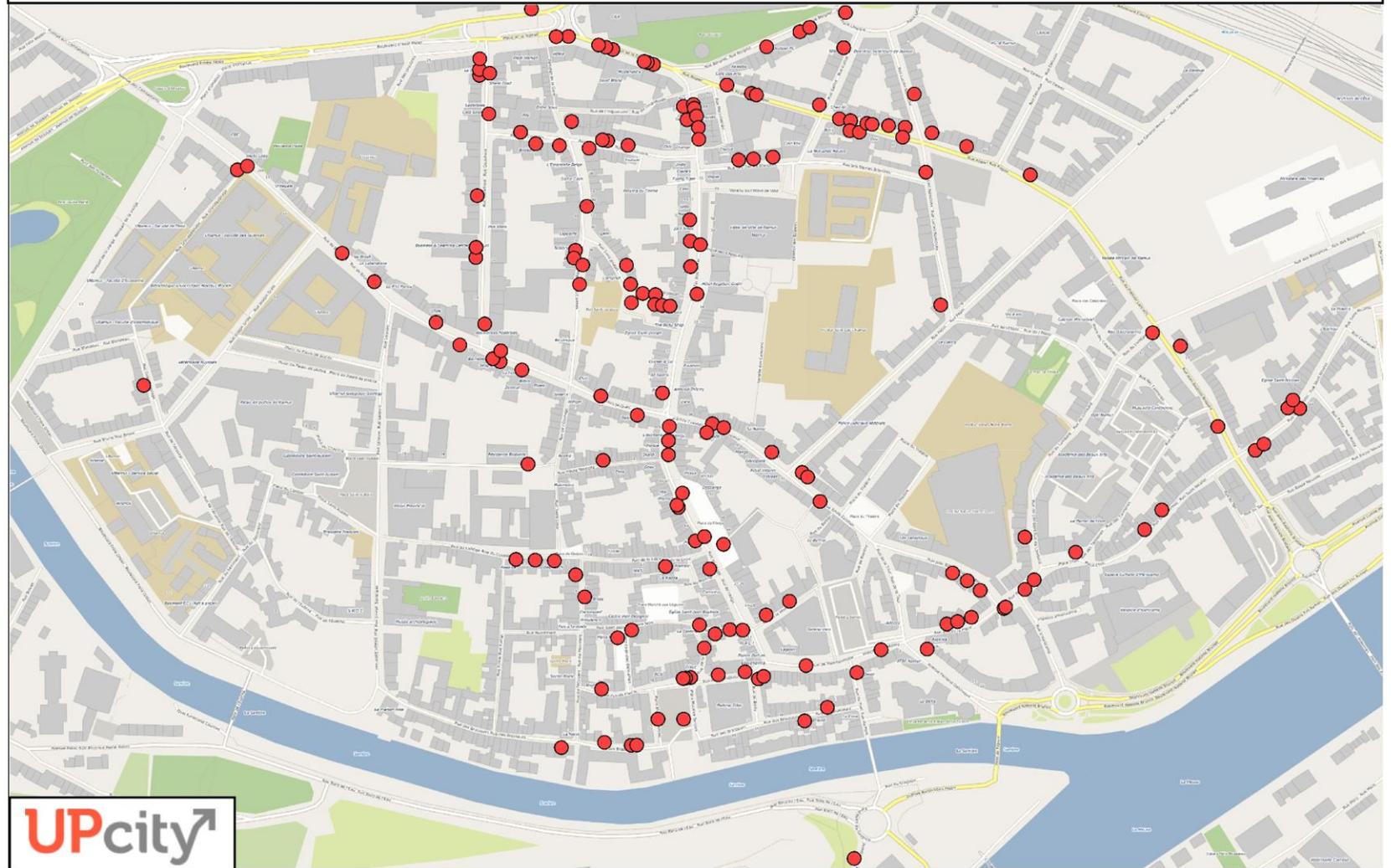
Avec la Pandémie, des extensions de terrasses sont également proposées pour certaines rues. Il sera intéressant d'intégrer les retours de cette extension des mois avenir.



Les cellules vides sont diluées dans l'ensemble de la corbeille.

Toutefois, on observe des concentration à certains endroit comme à la galerie Saint-Joseph, la partie haute de la rue de Fer, la rue Rogier entre la rue Galliot et rue Lucien Namêche.

Localisation des cellules vides dans la Corbeille



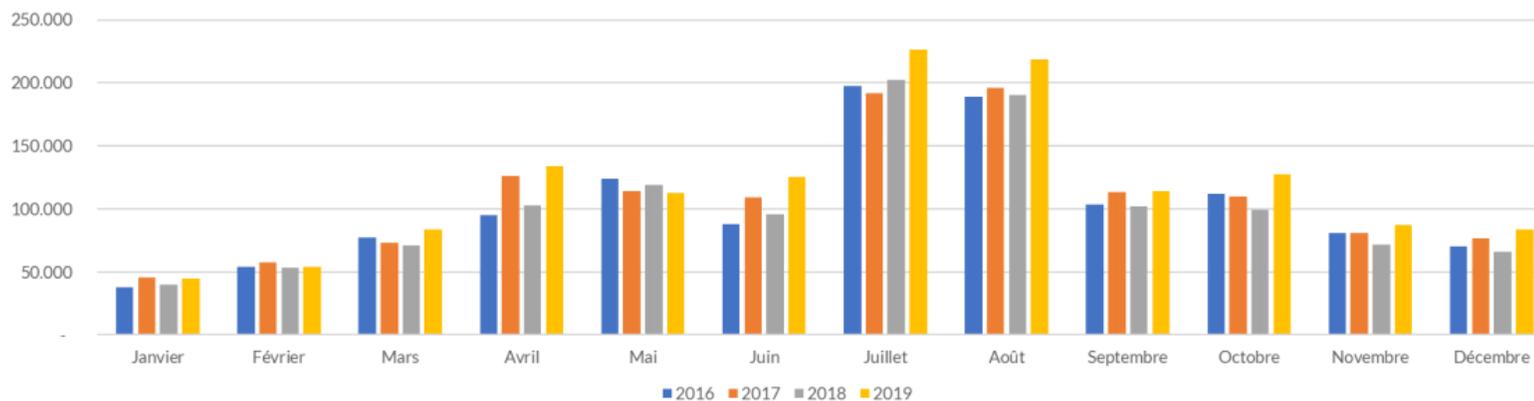
UPcity

☐ Analyse touristique

Selon l'Observatoire wallon du Tourisme, la ville de Namur présente de sérieux atouts touristiques. Pour la Province de Namur, l'Observatoire wallon du Tourisme a réalisé des classement des meilleurs villes pour différents catégories (données de 2019):

- **L'hébergement marchand** : Namur apparaît en 5^{ème} position
- **Le nombre d'attractions par commune** : Namur apparaît en 3^{ème} position
- **Le nombre de nuitées par commune** : Namur apparaît en 1^{ère} position

L'évolution des nuitées mensuelles* en Province de Namur de 2016 à 2019



On constate que l'évolution des nuitées est positives entre 2016 et 2019. L'augmentation est parfois considérable pour certains mois. Actuellement, les chiffres ne sont pas encore disponibles pour l'année 2020. Il sera intéressant de pouvoir visualiser concrètement l'impact du COVID.

* Dans les hébergements reconnus

Sources : DG Statistique du SPF Economie 2019

☐ Analyse touristique

Les atouts touristiques de la Corbeille sont multiples :

- L'office du tourisme de Namur se situe juste en face de la Gare, il occupe une place stratégique pour les touristes. Le site internet est dynamique, proposant des cartes interactives, et il met en évidence tant les activités à réaliser que les logements et les coups de cœur pour la restauration.
- La **Citadelle** : elle représente l'activité « phare » de la Ville de Namur, autant pour les locaux que pour les visiteurs. Les aménagements en cours à la confluence et le projet de téléphérique vont améliorer son attractivité et par conséquent l'attractivité de la Corbeille. De plus, le téléphérique connectera directement la Citadelle et la Corbeille. Celui-ci pourra amener un flux de passants supplémentaires dans les rues de la Corbeille. Il sera essentiel de pouvoir fournir de la documentation ou une signalétique claire au pied du téléphérique, afin de rediriger les visiteurs vers les autres attractions ou vers les commerces du centre. Cette nouvelle activité sera bénéfique pour le piétonnier.
- La force de l'offre touristique de Namur est sa diversité. En effet, on peut trouver des activités **touristiques** sur le thème du **patrimoine** (Église Saint-Loup, Cathédrale Saint Aubain, Fresque des Wallons, etc.), de l'**art** (diverses galeries d'art et salle d'exposition), de la **culture** (musées, théâtre, l'Espace Delta), du **loisir** (cinéma, les namourettes, escape game, etc.) et bien d'autres.



☐ Analyse touristique

Les atouts touristiques de la Corbeille sont multiples :

- Une offre en restauration et cafés bien développée
- La présence d'hébergements dans la Corbeille (3 hôtels, ainsi que des Airbnb)
- Des visites guidées du Vieux Quartier, des visites guidées thématiques, etc.
- Des activités touristiques également développées dans les autres localités de Namur

Les impacts du COVID :

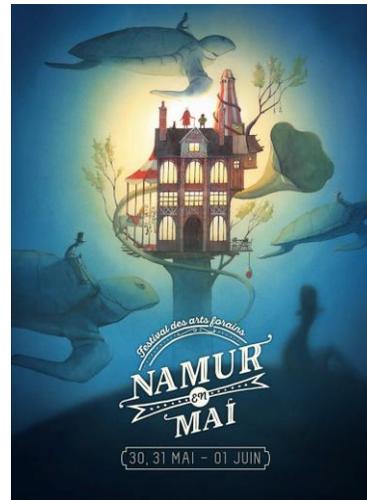
Le coronavirus a poussé de nombreux Belges à revoir leurs projets de vacances durant les mois de juillet et août. De nombreux Belges ne sont pas partis à l'étranger et sont restés en Belgique. Entre 2019 et 2020, le nombre de Belges venus en vacances en Wallonie a augmenté de 20%. En tant que destination phare en Wallonie, Namur doit surfer sur cette tendance du tourisme local afin de maximiser sa fréquentation touristique belge à court terme. Divers leviers peuvent être activés : campagnes de communication ciblées et tournées « tourisme local », proposition de circuits touristiques thématiques au sein du piétonnier (avec l'aide éventuelle de « greeters », Namur disposant d'un réseau déjà établi), promouvoir le tourisme numérique pour rendre plus attractives les nouvelles contraintes sanitaires en vigueur, etc.

PARTIE 3: ANALYSE DES USAGES & ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION

❑ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

- Sur le plan **événementiel** : Les événements sont d'envergure très variables, cela va de la distribution de goodies, artistes de rues, tous petits concerts, etc. à Namur en Mai, FIFF, Fêtes de Wallonie. Les Places les plus sollicitées sont la Place d'Armes et la Place de l'Ange, principalement lors des grands événements → Il faut prendre en considération cette dynamique événementielle pour l'extension possible du piétonnier, bien que ce soit avant tout aux organisateurs de ces événements à s'adapter à l'espace (le piétonnier posant peu de problème au service DPS actuellement)



□ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

Exemple de mobilité adaptée dans la Corbeille à l'occasion de Namur en Mai



□ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

- En matière de **travaux et logistique** : le piétonnier peut s'avérer problématique lors des chantiers dans la Corbeille et dans les rues piétonnes
→ De plus en plus d'entrepreneurs se plaignent du stationnement de leurs camionnettes : des autorisations pour accéder au piétonnier n'étant délivrées généralement que pour un seul véhicule, si les travaux en nécessitent plusieurs, les autres véhicules se garent ailleurs dans la Corbeille et encombrant la chaussée.
- C'est une problématique qui ressort également pour tout ce qui est tournages, shooting professionnels, etc. qui sont organisés plus ponctuellement.
- À noter qu'un dossier est en cours pour remplacer les bornes en bordure de piétonnier par des systèmes de caméras qui repèrent les véhicules (au numéro de plaque) disposant d'autorisations. Pour une meilleure souplesse.

❑ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

➤ Concernant le **marché hebdomadaire de Namur** :

- Il se tient tous les samedis de 4h du matin à 14h sur l'axe principal et 15h sur l'axe rue de Bruxelles.
- Pôles alimentaire, vêtements, etc.
- Gros moteur économique : 150 ambulants abonnés « fixes » + occasionnels, qui peuvent occuper des emplacements laissés libres par les fixes. À l'origine de la piétonnisation du samedi.
- MAIS pas toujours bien perçu... Notamment vis-à-vis de grandes chaînes retail : le marché décale l'arrivée de la clientèle dans ces grandes chaînes de magasins et induit une perte de CA.



☐ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

Problématique du marché au regard du piétonnier : Globalement, l'opinion des commerçants est très partagée vis-à-vis du marché, mais celui-ci reste incontournable afin de s'intégrer à une notion globale d'expérience urbaine. Partant de ce constat, le parking des véhicules du marché hebdomadaire peut poser problème → Soucis de stationnement, d'afflux massif de véhicules pendant une tranche horaire limitée ↔ Limitation d'accès aux véhicules de livraisons.

➔ Ceci traduit un manque de zones de livraisons ! Et de « répartition » des flux, très concentrés dans le temps.

Problématique du marché et événements au sens large au regard du piétonnier : Difficultés d'inversion des sens de circulation en lien avec le marché et les événements pour le service DPS. Nécessité de changer continuellement les sens uniques car les utilisateurs prennent de mauvaises habitudes. Plus facile de fermer la circulation dans une rue que d'en inverser le sens !

➔ Enjeu d'avoir des périmètres les plus répétitifs possible d'une fois à l'autre pour les événements, et de limiter autant que possible les inversions fréquentes de sens de circulation.

❑ Concertation avec le service « Domaine Public et Sécurité »

Une réunion avec le service « Domaine Public et Sécurité » de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

➤ Enfin, au niveau de la **gestion des terrasses et des rez commerciaux** :

Problèmes de l'HoReCa et des commerçants qui louent un rez commercial dans le piétonnier : souvent des espaces commerciaux très petits et étroits, donc tendance à grapiller de l'espace en rue. Certains problèmes de circulation des piétons en conséquence. Mais aussi une volonté partagée d'occuper cet espace pour plus facilement rester à l'extérieur, animer l'espace urbain.



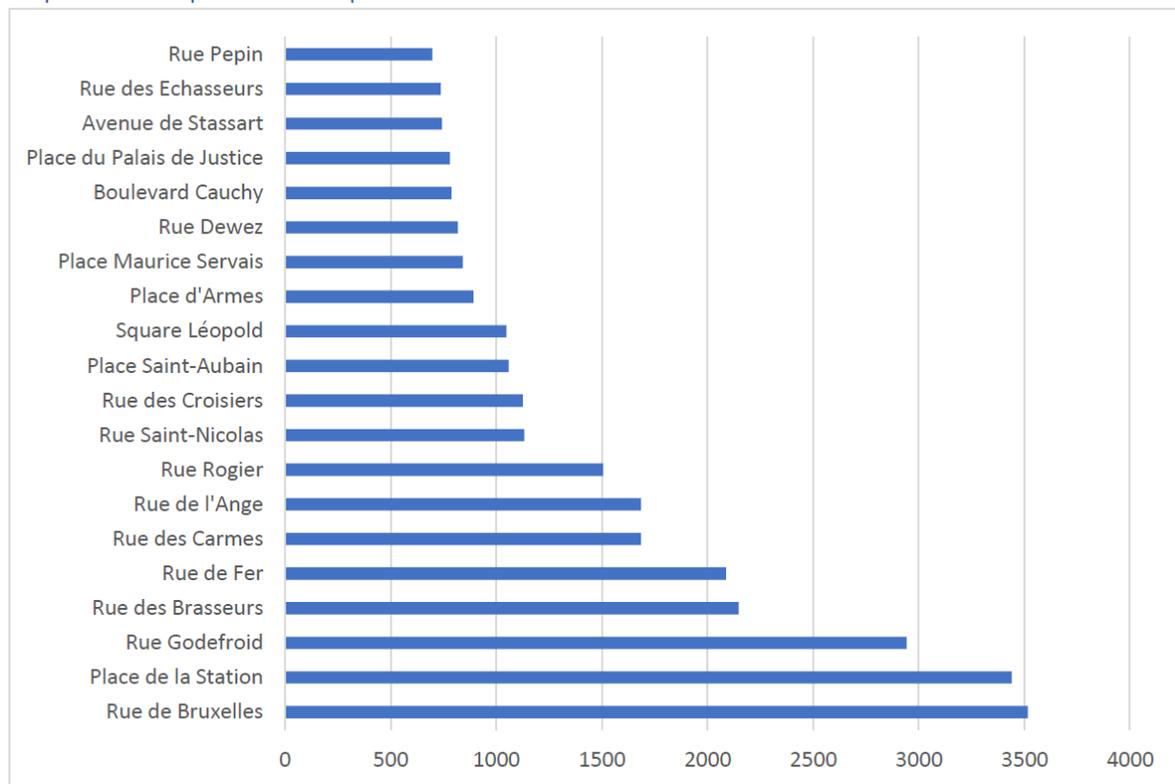
- ➔ Équilibre à trouver entre zone de déambulation des piétons et zone d'activité commerciale en extérieur.
- ➔ Intérêt de jouer sur le revêtement au sol pour bien délimiter l'espace ? Doit faire partie des réflexions.

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

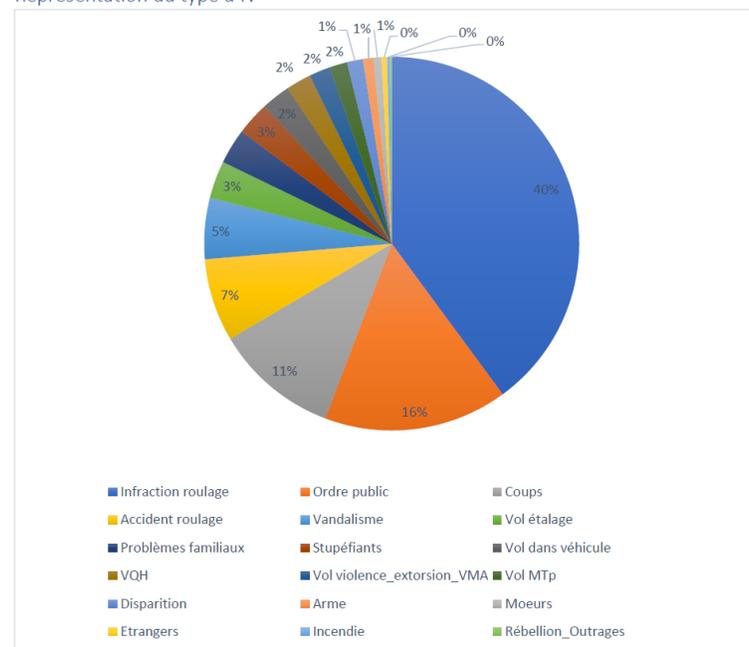
Une réunion sur la thématique de la sécurité (avec la Police) de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

- Les incivilités et faits de délinquance urbaine
- Et plus globalement, toutes les questions de sécurité objective ou subjective perçue par la population ou constatée par les équipes.

Top des rues problématiques



Représentation du type d'IV



Source: Document a diffusion interne

À : LIBOIS Oliviers, 1CDP ; MATHY Vincent CDP	Copie : DIO Infos
Date d'émission : 24-03-2021	Temporaire/Permanent
RIO/2020/	Annexes :
Référence(s) :	Page : 7
Chargé(s) de dossier : DUVAL Laurent INPP	

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

Une réunion sur la thématique de la sécurité (avec la Police et le Département des Affaires civiles et sociales (DCS)

Service de Cohésion sociale) de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

Nuisances liées à l'usage de drogues :

Les problématiques dans ce phénomène concernent surtout : Consommation en rue, vols, deals, comportements dérangeants suite à une modification de l'état de conscience, santé mentale, violence, tensions familiales, repli sur soi, perte de ressources

- Namur, compte tenu de l'importance de la population estudiantine et de sa situation géographique, reste un pôle attrayant pour les trafiquants et les trafiquantes, il convient donc de rester vigilant face à ce phénomène.
- Face à cette problématique, il est important également de tenir compte du sentiment d'insécurité des citoyens et des citoyennes (données subjectives).

Nuisances sociales :

La problématique des nuisances sociales est très vaste et diversifiée, de l'abus de l'espace public aux dégradations environnementales et des infrastructures (dépôts sauvages, vandalisme du mobilier urbain, etc.) en passant par le non-respect de la communauté/du bien être personnel (incivilités variées : déjections canines, jets de déchets, sécurité routière [rodéos, excès de vitesse, stationnements gênants, sens interdits, etc.], deals, consommations drogues et alcool, attroupements, etc.) ou encore les agissements à l'encontre de personnes spécifiques (agressions physiques ou verbales, conflits de voisinage, violences intrafamiliales, etc.).

- **Ce phénomène est une des grandes causes du sentiment d'insécurité de la population.** En effet, il ressort, tant des sondages effectués auprès des citoyens et citoyennes de la corbeille (centre-ville) que des membres du Conseil Communal Consultatif des Aînés (CCCA) ou encore de personnes extérieures ayant répondu à l'enquête menée par les Gardiens De la Paix, que les nuisances sociales influent sur le sentiment d'insécurité.
- Pour aborder ces différentes problématiques en lien avec l'espace public et à l'échelle du territoire communal, différentes figures professionnelles existent ou co-existent (surtout au centre-ville) : stewards urbains, brigade horodateurs, Gardiens De la Paix (GDP) et agents sanctionneurs (SAC), les travailleurs et travailleuses de rue, le Groupe de Prévention Sociale (GPS), la police locale, etc.
- Les GDP par leur mobilité observent, constatent et relayent quotidiennement les situations rencontrées et les lieux sensibles.

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

Une réunion sur la thématique de la sécurité (avec la Police et le Département des Affaires civiles et sociales (DCS) Service de Cohésion sociale) de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

Violences juvéniles :

- *Violences faites aux jeunes / entre jeunes / par les jeunes*
- *Harcèlement, violence physique, violence verbale, violence intrafamiliale, nuisances, dégradations, comportements dangereux pour soi ou les autres, etc*
- *Effets sur le sentiment d'insécurité (attroupements, occupation de l'espace public, consommation alcool et stupéfiants, nuisances sonores, désagréments et incivilités, ...)*
- *Facteurs de risques (et csq) : décrochage scolaire et social, contexte socioéconomique, problèmes familiaux*
- *Les chiffres (PZS) 2016-2018 montrent une diminution sensible (-31 %) avec toujours le phénomène des disparitions/fugues qui représente 91 % du nombre de faits enregistrés (407/447 pour 2018);*

Incivilités sanctionnées administrativement:

Comme il est stipulé dans le Plan Zonal de Sécurité 2014-2017, les incivilités, bien que peu significatives statistiquement, sont des facteurs majeurs dans le cadre du sentiment d'insécurité (chiens, alcool sur la voie publique, tapages, propreté publique).

Ce postulat ressort également tant dans le DLS (avec comme phénomènes retenus : le vandalisme, les chiens dangereux, la propreté publique, les attroupements) que dans la dernière enquête locale de sécurité, puisque les problématiques telles que les dépôts clandestins de déchets, les nuisances sonores causées par des groupes de jeunes, le vandalisme sont des problèmes considérés comme prioritaires par les répondants.

Les incivilités représentent donc bien une problématique locale contre laquelle il est important de lutter pour augmenter la sécurité et le sentiment de sécurité des citoyens et citoyennes.

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

Une réunion sur la thématique de la sécurité (avec la Police et le Département des Affaires civiles et sociales (DCS) Service de Cohésion sociale) de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

Vols à la tire

Selon les statistiques de la zone de police locale, les vols à la tire ont connu une diminution en 2018 (- 13,5%) et en 2017 (-5%) pour connaître une recrudescence en 2019 (de 213 faits en 2018 à 283) puis de nouveau une baisse en 2020 (238 faits rapportés).

En matière de vols à l'étalage, après une diminution en 2017, les chiffres 2018 montrent une augmentation très sensible (+ 31%) mais il faut être prudent car il s'agit d'un phénomène pour lequel le « chiffre noir » est particulièrement important.

Vols de et dans les véhicules

Qu'il s'agisse des vols de et dans les véhicules, on constate une amélioration de ce phénomène avec des diminutions enregistrées pour ce type de faits par rapport aux années précédentes.

2020 – Centre-Ville – Impact covid

La crise a eu une influence sur les comportements des publics visés. Le centre-ville a généralement été beaucoup moins fréquenté durant les périodes de confinement. La présence des personnes sans abri ou en errance sociale ou psychologique a cependant accentué une problématique de nuisances sociales et un sentiment d'insécurité auprès de la population de « sortie » en ville (achats ou travail) et des commerçants ouverts sur le territoire namurois : attroupements, errance sous l'influence de drogues/alcool/médicaments, mendicité insistante pouvant être ressentie comme du harcèlement, nervosité et agressivité liée au manque (peu de recettes, moins de dealers), non-respect des mesures sanitaires, ...

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

Une réunion sur la thématique de la sécurité (avec la Police et le Département des Affaires civiles et sociales (DCS) Service de Cohésion sociale) de la Ville de Namur a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux majeurs quant au piétonnier et à une extension possible :

DIAGNOSTIC LOCAL DE SECURITE

Dans le cadre du DLS 2017 - Sondage population hors corbeille / habitants de la Corbeille

Objectif de l'enquête Comme le Diagnostic Local compte parmi ses objectifs d'approcher le sentiment de sécurité et que nous réalisons pour cette actualisation un focus particulier sur le centre-ville de Namur, nous avons souhaité bénéficier, outre de l'opinion des habitants de la Corbeille (quartiers Cathédrale, Célestines et Namur centre-ville) étant les premiers concernés en tant qu'acteurs et citoyens de leur ville, de l'opinion des non habitants de la Corbeille.

Il s'agit d'habitants d'autres localités, villes voire pays qui sont des touristes d'un ou de plusieurs jours sur Namur et donc le regard externe est intéressant dans la prise en compte des problématiques relevées.

- Les lieux les plus cités par la population interrogée et qui sont donc vécus comme insécurisants sont les suivants :
 - **Le parc Louise Marie, cité par 20,21 % des répondants** (notons que 15,07 % des répondants a également mentionné le terme parc sans précision quant au nom de celui-ci). On constate toutefois que ces lieux publics sont véritablement vécus comme insécurisants auprès de la majorité des personnes sondées
 - **Le Boulevard du Nord cité par 5,48 % des personnes interrogées ;**
 - Le Square Leopold cité par 12 personnes, soit 4,11%.

Si l'on compare en parallèle le sondage réalisé auprès des habitants de la corbeille, on constate que les parcs sont également identifiés comme étant des lieux problématiques et insécurisants, le parc Louise Marie et les parcs en général cités respectivement à 48,29 % et 6,41%.

Le square Léopold est également identifié comme l'un des lieux perçu comme insécurisant par les habitants de la corbeille.

REUNION THÉMATIQUE "SÉCURITÉ" AU CENTRE-VILLE

DIAGNOSTIC LOCAL DE SECURITE

Dans le cadre du DLS 2017 - Sondage population hors corbeille / habitants de la Corbeille

Objectif de l'enquête Comme le Diagnostic Local compte parmi ses objectifs d'approcher le sentiment de sécurité et que nous réalisons pour cette actualisation un focus particulier sur le centre-ville de Namur, nous avons souhaité bénéficier, outre de l'opinion des habitants de la Corbeille (quartiers Cathédrale, Célestines et Namur centre-ville) étant les premiers concernés en tant qu'acteurs et citoyens de leur ville, de l'opinion des non habitants de la Corbeille.

Il s'agit d'habitants d'autres localités, villes voire pays qui sont des touristes d'un ou de plusieurs jours sur Namur et donc le regard externe est intéressant dans la prise en compte des problématiques relevées.

Éléments qui permettent aux répondants de se sentir en sécurité dans le centre-ville

De manière générale, on constate que les trois éléments principaux qui permettent à la population interrogée de se sentir en sécurité sont les suivants :

- la présence policière ;
- la présence des gardiens de la paix ;
- le fait que le centre-ville soit fort fréquenté.

Éléments qui sont insécurisants pour les personnes sondées dans les lieux identifiés comme insécurisants

De manière générale, on constate que les trois éléments principaux qui expliquent que les personnes sondées ne se sentent pas en sécurité dans les lieux identifiés sont les suivants :

- la mauvaise fréquentation des lieux ;
- le manque d'éclairage ;
- la problématique de la drogue ;

INSÉCURITÉ À NAMUR ETUDE QUANTITATIVE 18-21 SEPTEMBRE 2020

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ETUDIANTS | SEPTEMBRE 2020

- L'Assemblée Générale des Etudiants de l'UNamur (AGE) a réalisé une enquête quantitative visant à obtenir le ressenti des différents étudiants par rapport à l'insécurité dans les rues de Namur.
- L'enquête, publiée sur notre page Facebook, a récolté plus de 1500 réponses en l'espace de trois jours, sans en faire une forte promotion. La publication a touché 19000 personnes et engendré plus de 3300 interactions, ce qui prouve un fort intérêt pour le sujet mais aussi un taux de participation assez important pour une enquête en ligne.
- De par son caractère visant à quantifier le niveau d'insécurité dans Namur, l'enquête peut être considérée comme biaisée, les personnes en sécurité n'y ayant pas ou peu répondu. Toutefois, au vu du taux de participation et des résultats qui ressortent de l'enquête, la situation est interpellante.

Question 01 : Sur une échelle de 0 à 7, à combien estimez-vous le niveau d'insécurité à Namur ?

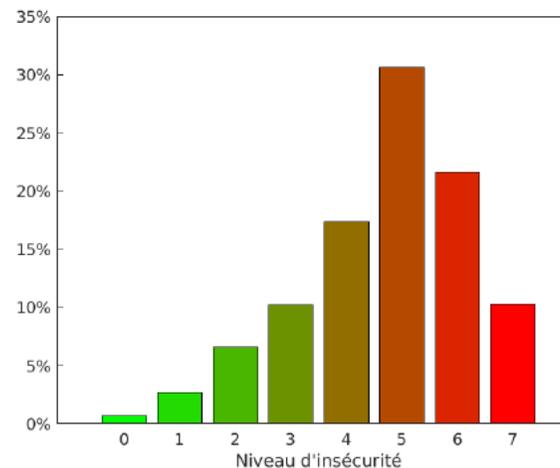
Axe X : Niveau d'insécurité de 0 à 7

Axe Y : Pourcentage de personnes ayant répondu (+/- 1500 réponses)

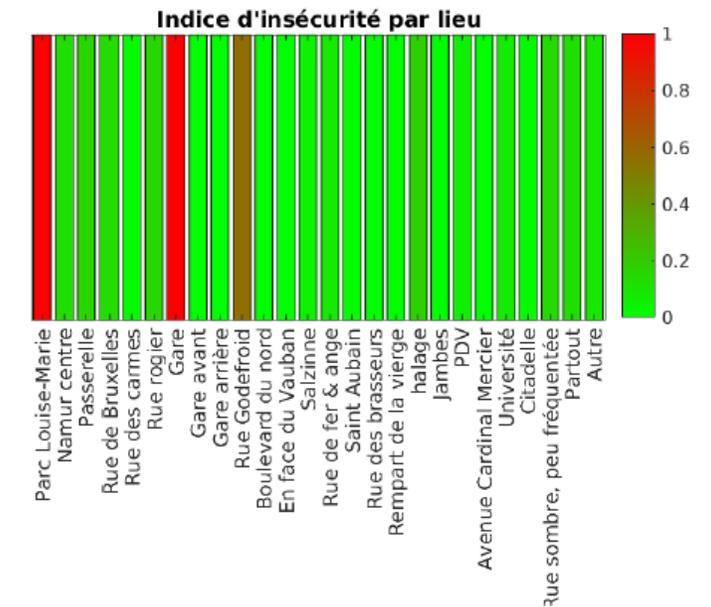
Moyenne : 4,7/7

Médiane : 5/7

Pourcentage compris entre 5 et 7 inclus : 62,4%



Question 07 : Quels sont les lieux où vous vous sentez le plus en insécurité dans Namur ?



ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION (février- mars 2021)

Évaluer les possibilités d'élargir le piétonnier de Namur nécessite également une analyse fine de la demande et des comportements des usagers. Pour ce faire, une enquête web a été réalisée auprès de la population.

QUOI ?

Une enquête qui sera réalisée sur le web, ayant pour objet « L'analyse des usages du piétonnier namurois »

QUI ?

L'idée est de soumettre cette enquête à la fois aux **usagers** actuels du piétonnier d'une part, qu'ils soient namurois ou non, et aux **non-usagers** (personnes non-habituées à fréquenter le piétonnier). Idéalement, nous visons donc le territoire namurois mais aussi toute sa zone de chalandise.

POURQUOI ?

Plusieurs objectifs sont poursuivis par cette enquête (voir également questionnaire annexe) :



- L'évaluation précise des **comportements actuels** des users et non-users vis-à-vis du piétonnier : Quels en sont les usages les plus fréquents ? Quel est le profil socio-démographique des users VS des non-users ? Etc.
- La **perception** du piétonnier pour les usagers et non-usagers : Quelle est la satisfaction des usagers au regard d'une série de critères concernant le piétonnier ? Quels en sont les principaux atouts / faiblesses ? Pour quelles raisons les « non-users » ne fréquentent-ils pas le piétonnier dans sa mouture actuelle ? Etc.
- Leurs **attentes** vis-à-vis du piétonnier : dans quelle mesure les répondants seraient-ils favorables à une extension ? Si oui, pour quelles raisons ? Si non, pour quelles raisons ? Quelles seraient les attentes en matière d'aménagements, d'accessibilité, d'espaces publics, d'animations, etc.

OÙ et COMMENT ?

En termes de **FORMAT**, cette enquête a été conçue en format « Google forms » et diffusée sur les **différents médias et réseaux sociaux de la ville**.

En termes de **DIFFUSION**, grâce au soutien du service communication de la Ville et de la Gestion Centre-Ville, l'enquête a pu être diffusée sur de nombreux canaux :

- Page Facebook de la ville
- Site internet du NID
- Nombreux partages de personnes et de pages sur Facebook
- Partage par les contacts de commerçants namurois
- Diffusion auprès des écoles de différents niveaux

Et également un travail de terrain assuré par la Gestion Centre-Ville, afin de réaliser des enquêtes directement en rue.

Une série de lots ont été proposés par tirage au sort pour les personnes répondant à l'enquête, afin de stimuler la participation.

Une surveillance active des réponses a également été faite afin de collecter suffisamment de réponses parmi les différentes classes d'âge.

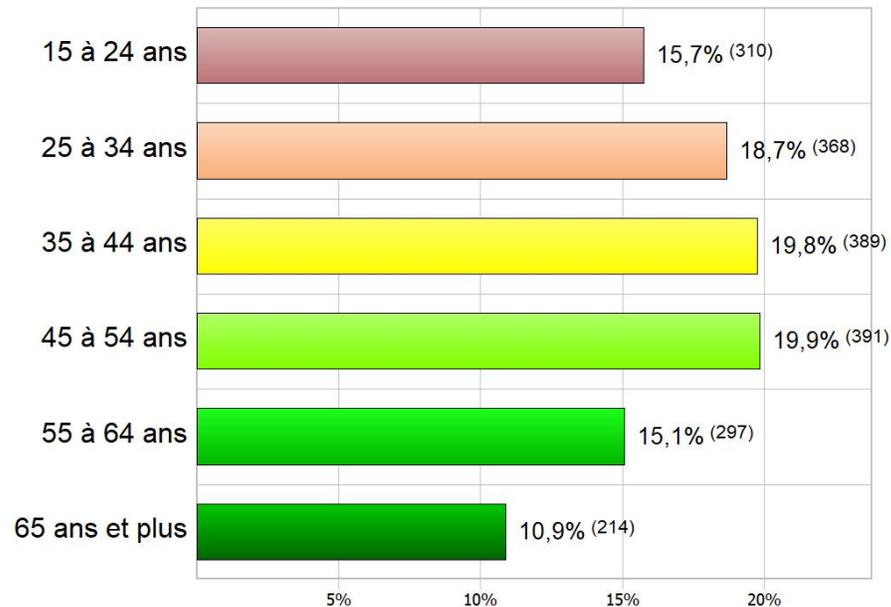


Il en a résulté un échantillon total de **1.973 réponses collectées** (une trentaine de réponses ont été invalidées → Doublons, incomplétude, etc.) Parmi celles-ci :

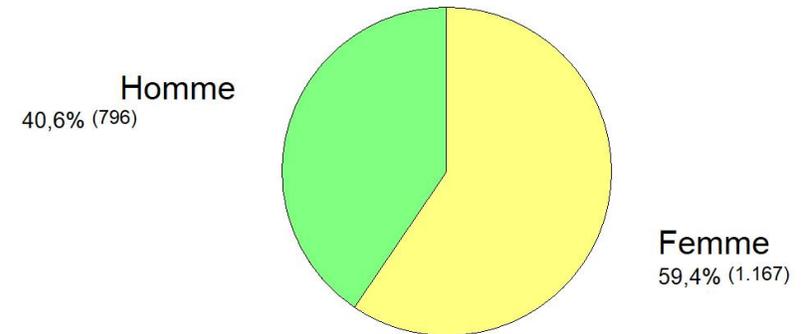
- **1.263** ont été collectées sur le **Web**
- **710** ont été collectées en **face-à-face** par la Gestion Centre-Ville

- La méthode de diffusion de l'enquête a permis de toucher non seulement un **nombre important** de répondants mais également une belle diversité et **représentativité** dans les différentes classes d'âge
- La structure d'âge de l'échantillon est effectivement assez proche de ce qui peut être observé en Région wallonne → Un test de sensibilité a d'ailleurs été effectué via un « redressement » statistique de l'échantillon (= pondération des résultats suivant la structure d'âge réelle)

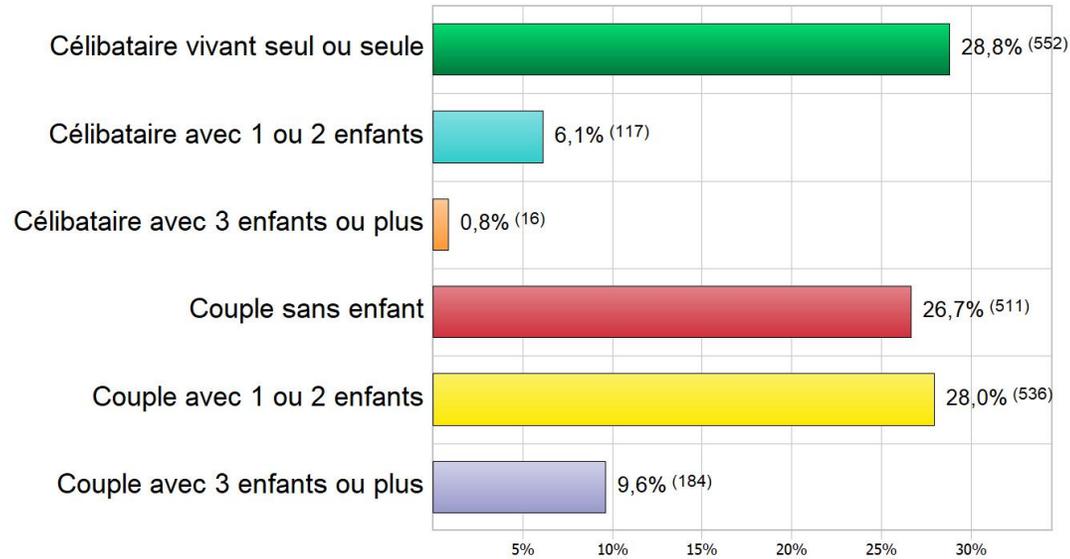
Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



Quel est votre sexe ?

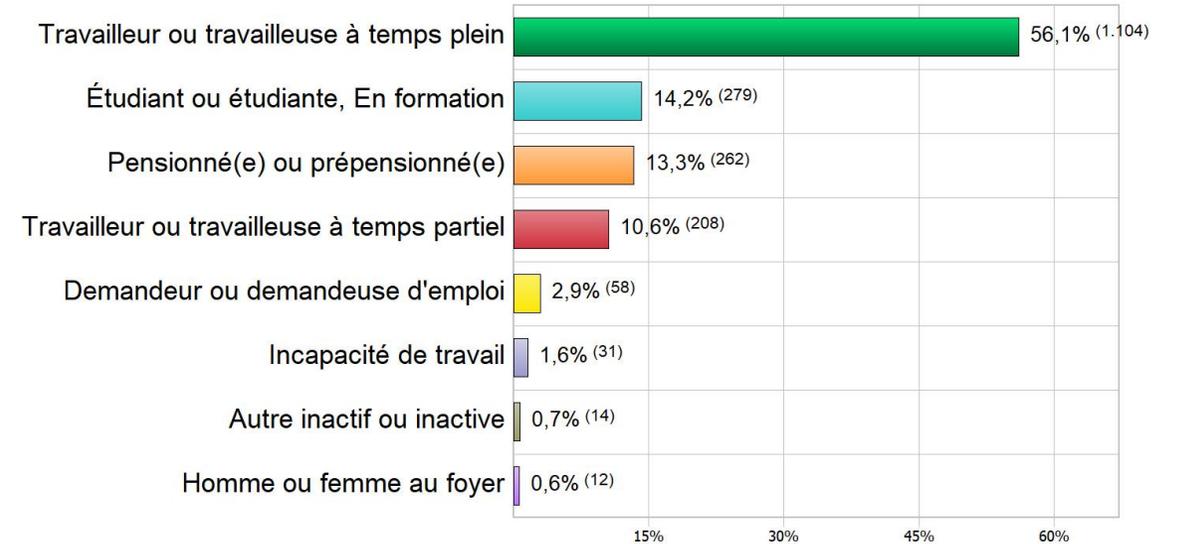


- L'écart est par contre plus important dans la représentativité hommes – femmes : les femmes (59,4%) sont plus représentées que les hommes (40,6%)
- L'impact d'un redressement statistique de l'échantillon ne serait néanmoins que minime sur les résultats (voir tests ci-après)

Quelle est votre composition de ménage ?

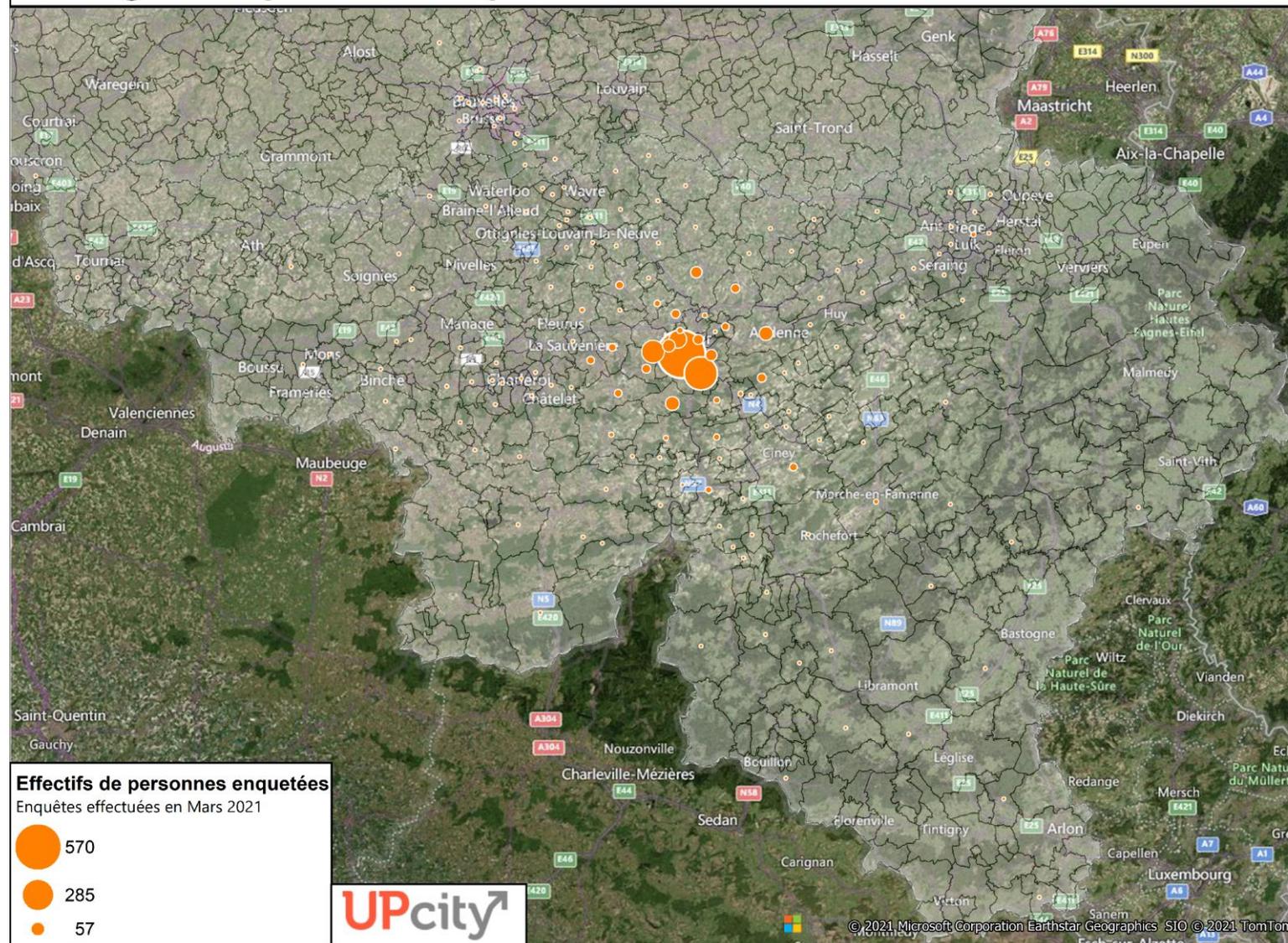
- L'échantillon est en grande partie constitué de travailleurs à temps plein (56,1%) mais présente aussi un nombre intéressant d'étudiants et de pensionnés / prépensionnés

- Les couples avec ou sans enfant sont majoritaires au sein de l'échantillon (64,3%) par rapport aux célibataires avec ou sans enfant (35,7%)

Quel est votre statut socio-professionnel ?

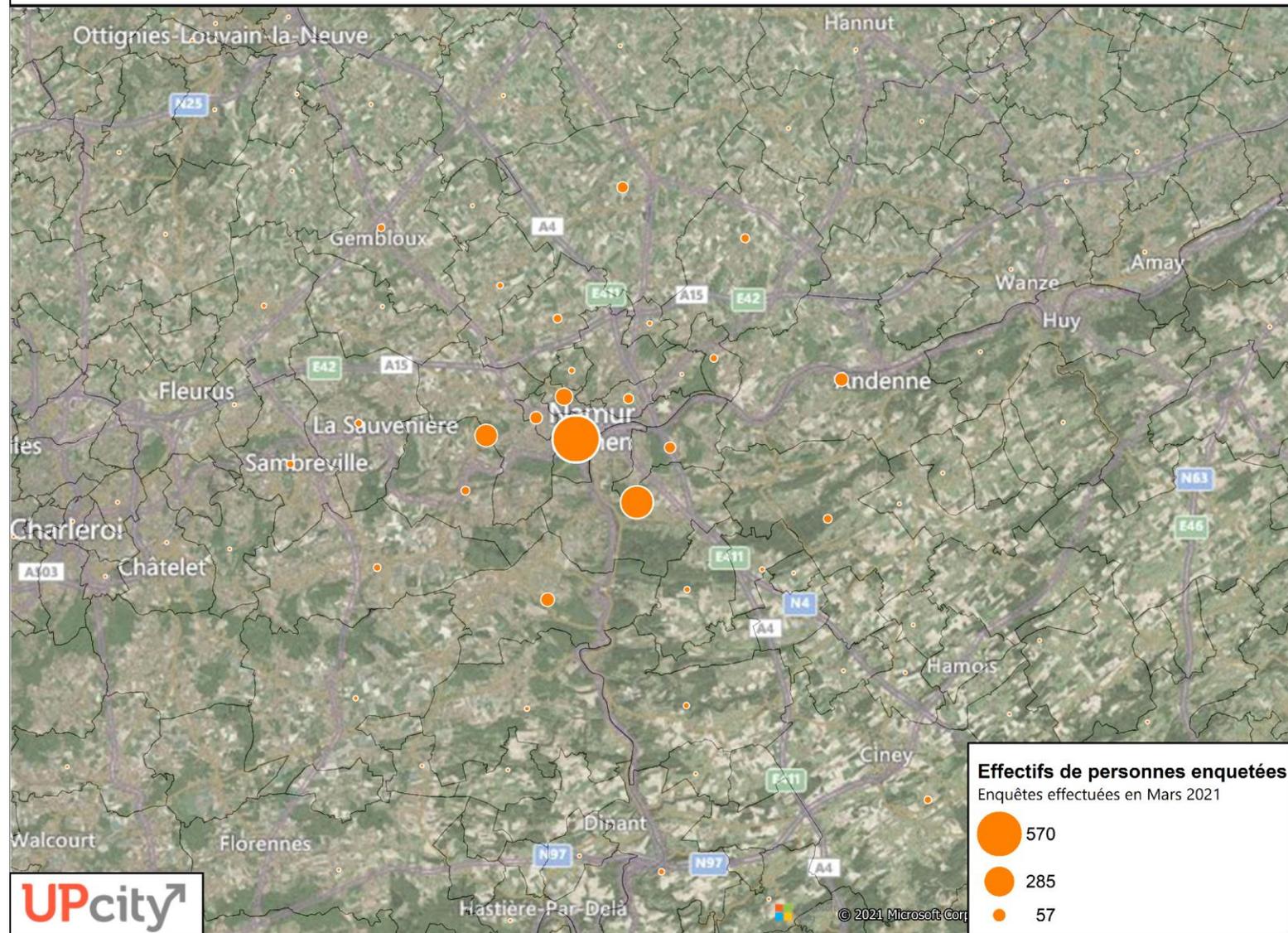
Origine des personnes enquêtées via le web et en face-à-face en Mars 2021

- Un échantillon global relativement concentré sur Namur et ses communes limitrophes, mais qui parvient malgré tout à toucher des personnes un peu partout en Région wallonne et Région Bruxelles-capitale.



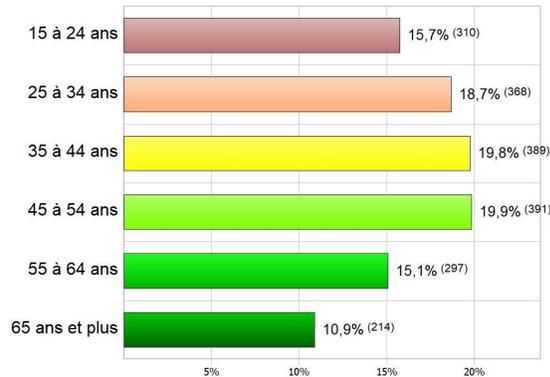
- Un nombre non-négligeable d'individus résidant à Namur, mais aussi à Assesse, Floreffe, La Bruyère, puis dans une moindre mesure à Fernelmont, Profondeville, Andenne, etc.
- Ces cartes sont également détaillées en ANNEXES, avec une distinction entre l'origine des personnes interrogées sur le web d'une part, et celles interrogées en face-à-face d'autre part.

Origine des personnes enquêtées via le web et en face-à-face en Mars 2021

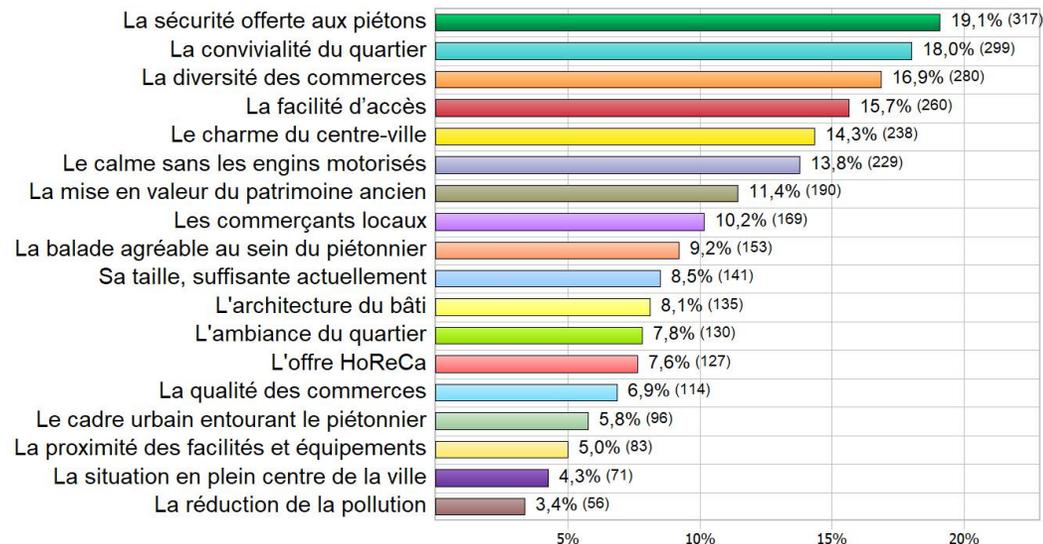


- Comme mentionné précédemment, des **tests de représentativité** ont été effectués sur l'échantillon, au regard de la répartition des classes d'âge d'une part, et de la répartition hommes-femmes d'autre part. Ceux-ci consistaient à redresser l'échantillon total sur base de la pyramide des âges de la Région wallonne, aboutissant à des résultats pondérés. L'idée était de voir dans quelle mesure les résultats étaient affectés par cette pondération.

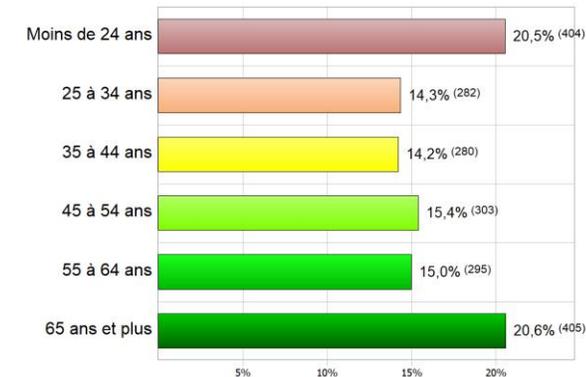
RÉSULTATS NON-REDRESSÉS



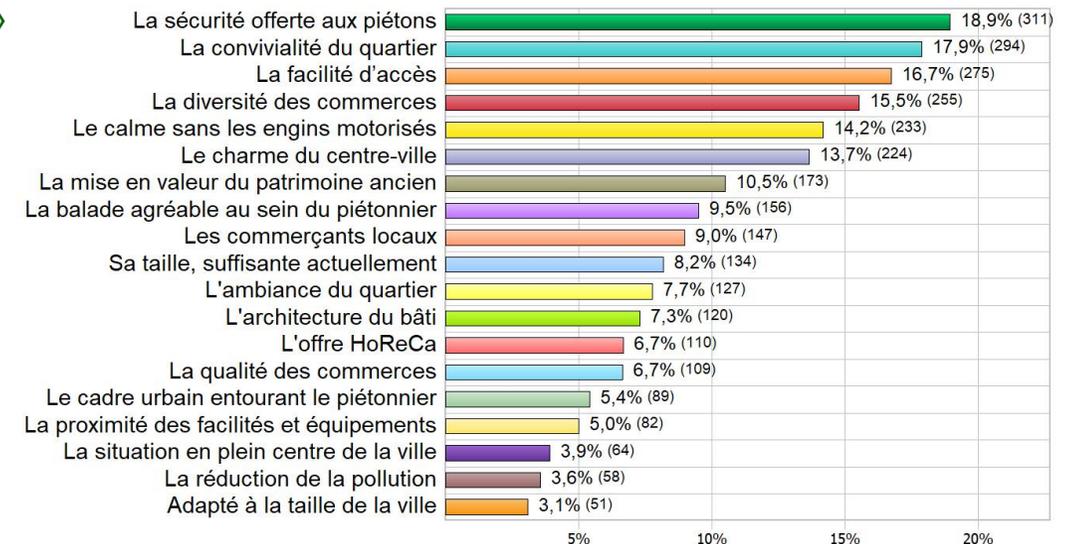
Note d'adhésion (de 1 à 10)
moyenne pour l'extension
du piétonnier : **6,75**



RÉSULTATS REDRESSÉS PAR ÂGE (Structure RW)

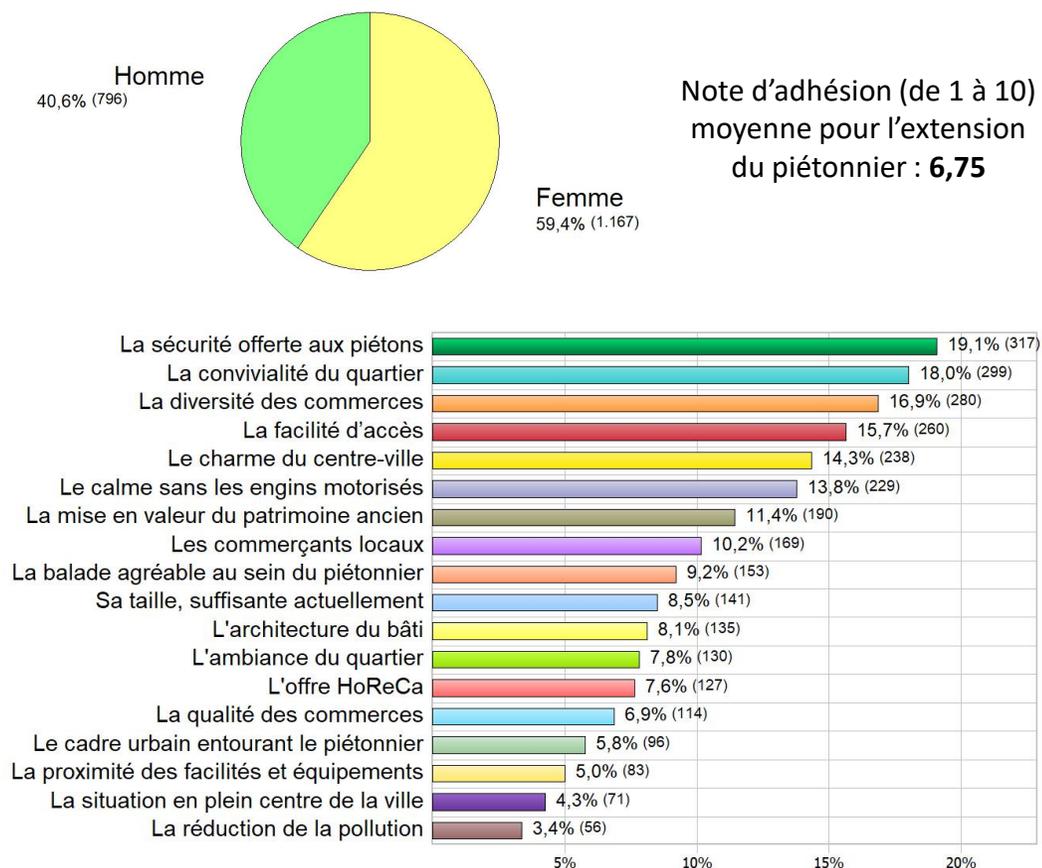


Note d'adhésion (de 1 à 10)
moyenne pour l'extension
du piétonnier : **6,63**

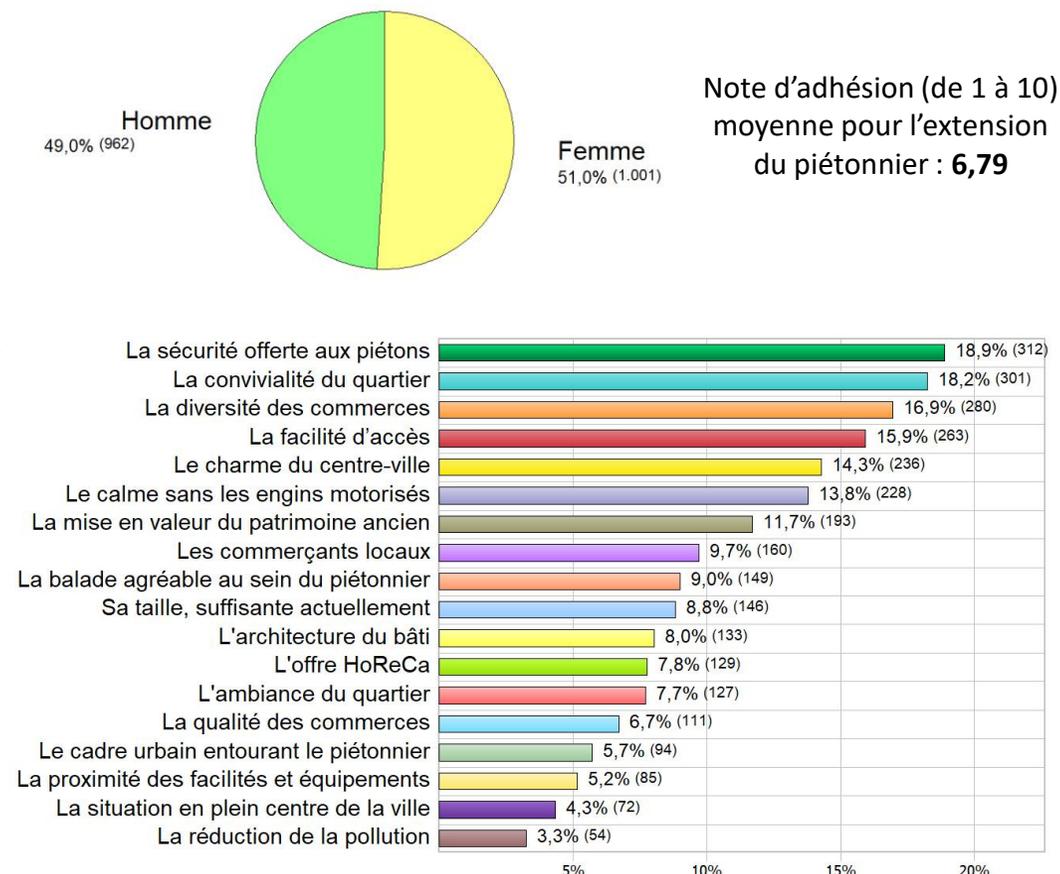


- Comme mentionné précédemment, des **tests de représentativité** ont été effectués sur l'échantillon, au regard de la répartition des classes d'âge d'une part, et de la répartition hommes-femmes d'autre part. Ceux-ci consistaient à redresser l'échantillon total sur base de la pyramide des âges de la Région wallonne, aboutissant à des résultats pondérés. L'idée était de voir dans quelle mesure les résultats étaient affectés par cette pondération.

RÉSULTATS NON-REDRESSÉS



RÉSULTATS REDRESSÉS PAR SEXE (Structure RW)



- Si ces tests ont été réalisés pour confirmer la représentativité « naturelle » de l'échantillon, il n'était pas conseillé de redresser « définitivement » les résultats pour plusieurs raisons :
- Le public ciblé par l'enquête étant les **usagers du centre-ville namurois**, les différences socio-démographiques observées dans l'enquête font partie de la **richesse des résultats**. Appliquer un redressement statistique sur base, par exemple, de la structure par âge et par sexe de la Région wallonne, aurait justement amené un biais dans les résultats.
 - La méthode d'enquête, combinant du **face-à-face** et du **web sur réseaux sociaux**. Si le redressement statistique pouvait éventuellement s'appliquer pour l'enquête web, il est fortement déconseillé pour des enquêtes en face-à-face, qui touche des individus de provenance très variée (voir cartes ci-avant)
 - Concernant la représentativité hommes – femmes, celle-ci est plus accentuée que ce qui peut être observé en Région wallonne par exemple. Néanmoins, cette **plus grande représentativité des femmes** auprès des usagers du centre-ville a été constatée autant dans le cadre de l'enquête en face-à-face que dans l'enquête sur le web, reflétant une certaine **réalité**. Cet écart a donc aussi été conservé.

Par ailleurs, les tests de représentativité n'ont montré des **modifications de résultats** que très peu significatives, de l'ordre de **moins d'1%** (autant pour le redressement par âge que par sexe). Il s'agira uniquement de tenir compte de la légère sous-représentativité des jeunes (moins de 24 ans) et des personnes plus âgées (65 ans et plus).

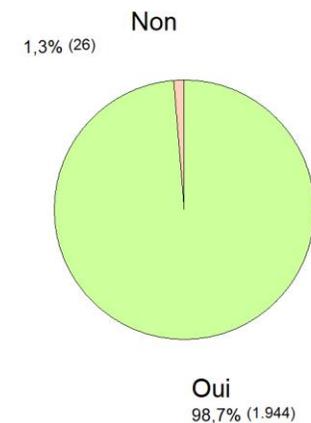


- Outre cet aspect de redressement, il est important de rappeler le contexte particulier dans lequel l'enquête a été réalisée. Celle-ci s'est déroulée durant les mois de **février et mars 2021**, encore en pleine crise COVID. Les mesures sanitaires étaient encore relativement strictes durant cette période (avec notamment un reconfinement plus poussé en mars), et ont évolué de semaine en semaine (avec notamment un reconfinement plus poussé en mars). Si ce **contexte** doit être **pris en considération** dans les analyses, les résultats d'enquêtes n'en demeurent pas moins fiables et donnent des indications assez précises sur la satisfaction, les besoins et les attentes des usagers.

- Les **résultats de l'enquête** seront présentés en **4 grandes parties** :
 - A. La **perception actuelle du piétonnier**, incluant ses principaux atouts, ses faiblesses, ses usages, etc.
 - B. Une **analyse poussée de satisfaction** sur une série de critères soumis aux répondants (touchant à la mobilité, aux équipements, aux aménagements, à l'animation, etc.)
 - C. Une **vision plus prospective**, basée sur l'adhésion des différents utilisateurs à une extension possible du piétonnier notamment, mais aussi sur certains incitants pour le fréquenter davantage
 - D. Afin d'affiner cette vision, une **typologie d'usagers** a été construite sur base des résultats, présentant le profil complet pour : les personnes favorables à l'extension du piétonnier VS les personnes défavorables à une extension, ainsi qu'une série de profils d'usagers du centre-ville : Habitant·e·s / Étudiants·e·s / Travailleur·euse·s / Client·e·s / Visiteur·euse·s

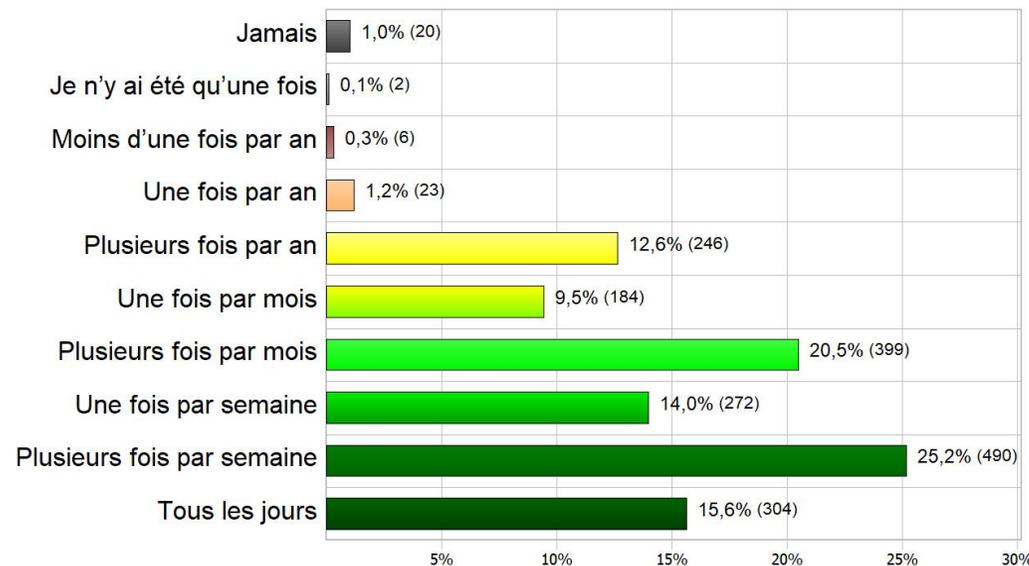
Avez-vous déjà fréquenté ou fréquentez-vous parfois le centre-ville de Namur ?

- Cette première partie portera sur la **PERCEPTION ACTUELLE** du piétonnier et les **USAGES** qui en sont faits.
- Un constat de départ est que l'échantillon interrogé a regroupé une vaste majorité de personnes ayant **déjà fréquenté ou fréquentant parfois le centre-ville de Namur** (98,7%).

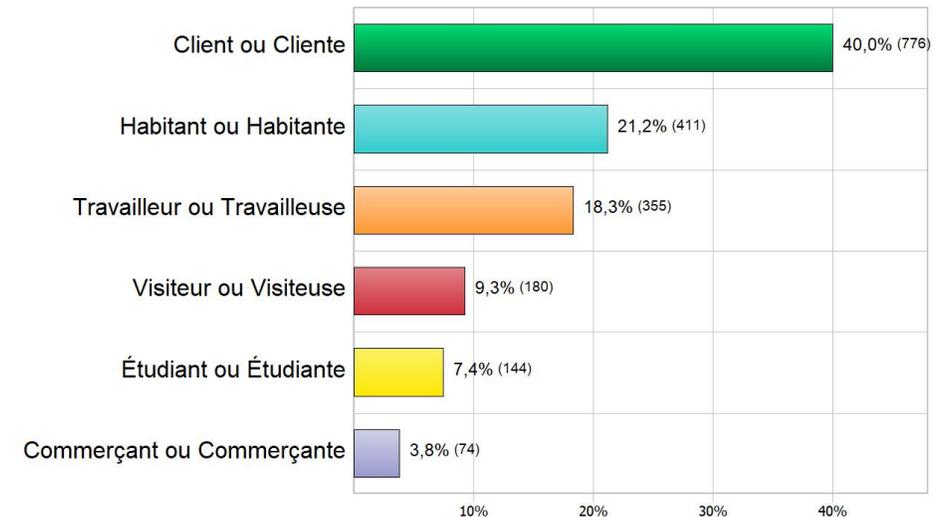


- En termes d'usages, l'enquête a permis de toucher une certaine **variété d'usagers du centre-ville**, avec une majorité de personnes venant en tant que client·e·s (40,0%), d'habitant·e·s du centre-ville (21,2%) et de travailleur·euse·s (18,3%) dans le centre-ville de Namur.

À quelle fréquence vous rendez-vous dans le piétonnier du centre-ville de Namur ?



Lorsque vous vous rendez dans le centre-ville de Namur, vous êtes principalement :

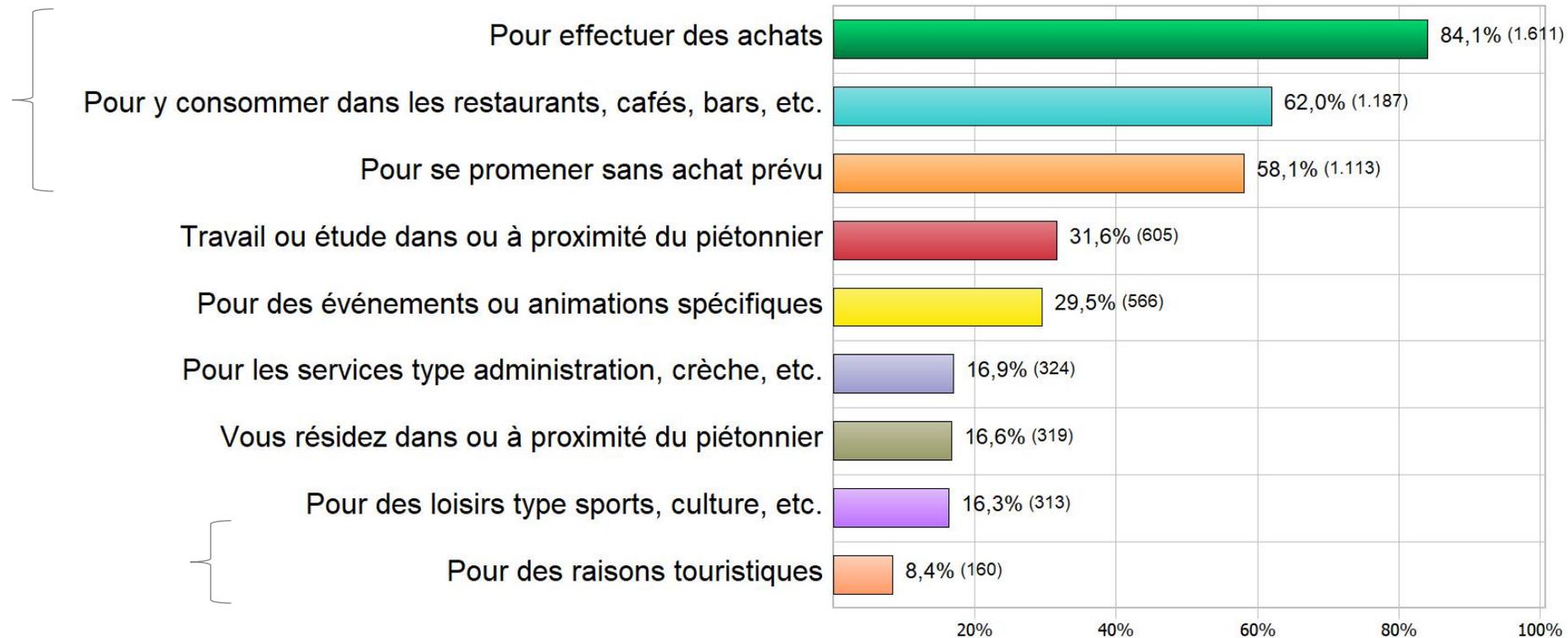


- En se focalisant plus précisément sur le piétonnier, on constate que ces différents usagers présentent une **fréquence de fréquentation élevée**, le plus souvent mensuelle voire hebdomadaire. La fréquence moyenne de fréquentation pour l'ensemble de l'échantillon est de **102 fois par an (ou 8,5 X par mois)**.

→ Ces informations, tout comme les suivantes, seront détaillées par profils-types d'usagers, dans la partie D.

- En se focalisant toujours sur le piétonnier permanent de Namur, les principales raisons pour lesquelles celui-ci est fréquenté dans l'ensemble ont été mises en évidence. **Pour effectuer ses achats** (84,1% de l'échantillon ont choisi cette modalité), Pour y **consommer dans les restaurants, cafés, bars, etc.** (62%) et **Pour se promener sans achat prévu** (58,1%) apparaissent comme les raisons les plus citées. Au contraire, les raisons touristiques sont assez peu représentées (8,4%).

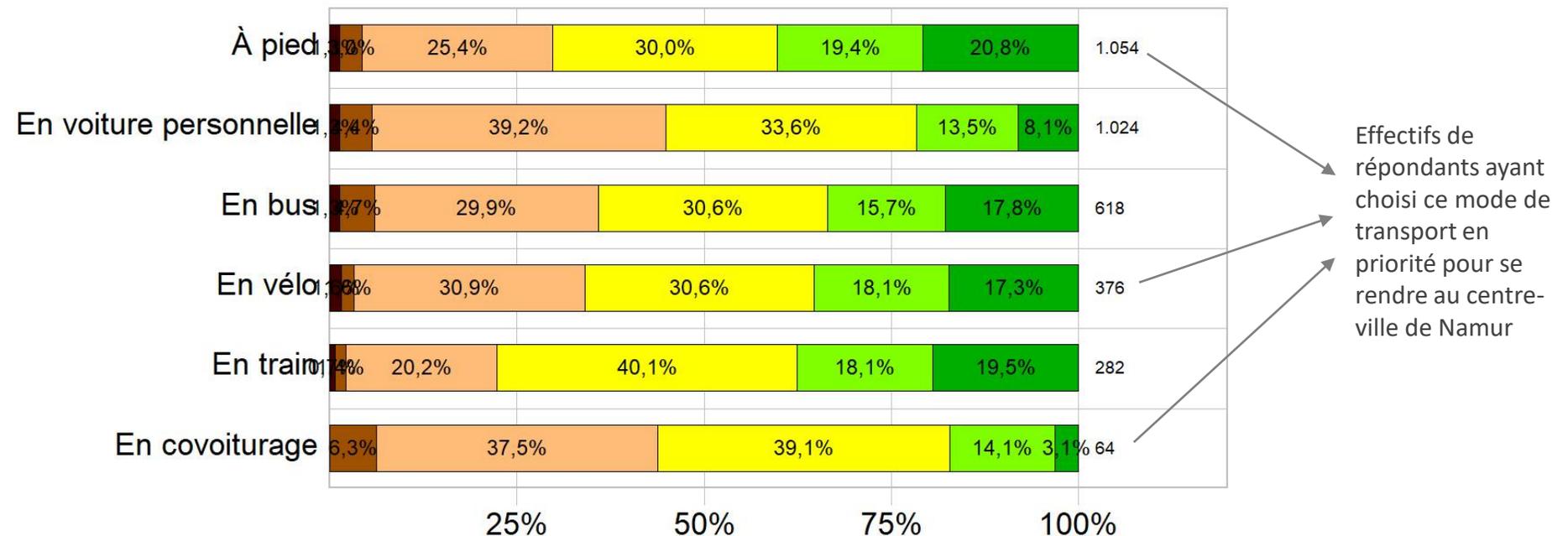
Pour quelles raisons fréquentez-vous habituellement le piétonnier permanent de Namur ?



- En lien avec ces usages, il est intéressant d'observer les moyens de transport les plus sollicités pour se rendre dans le centre-ville de Namur (lignes du graphe ci-dessous ⇔ Effectifs de réponses par ligne). La fréquentation à pied est assez importante (réponse impactée par la réalisation d'une partie des enquêtes en face-à-face, et par la proximité des répondants) et très partagée avec la fréquentation en voiture (personnelle). Viennent ensuite le bus, le vélo et le train.
- Il a également été posé comme question la durée que les individus seraient prêt-e-s à marcher, une fois arrivés en centre-ville ou aux abords de celui-ci, pour atteindre le piétonnier. La durée moyenne globale est de 8 minutes de marche. Celle-ci est plus longue pour les personnes qui viennent déjà en modes doux (à pied, en vélo) et transports en commun (bus ou train) au départ. Les gens ayant au départ recours à la voiture ou au covoiturage sont par contre prêts à marcher moins longtemps.

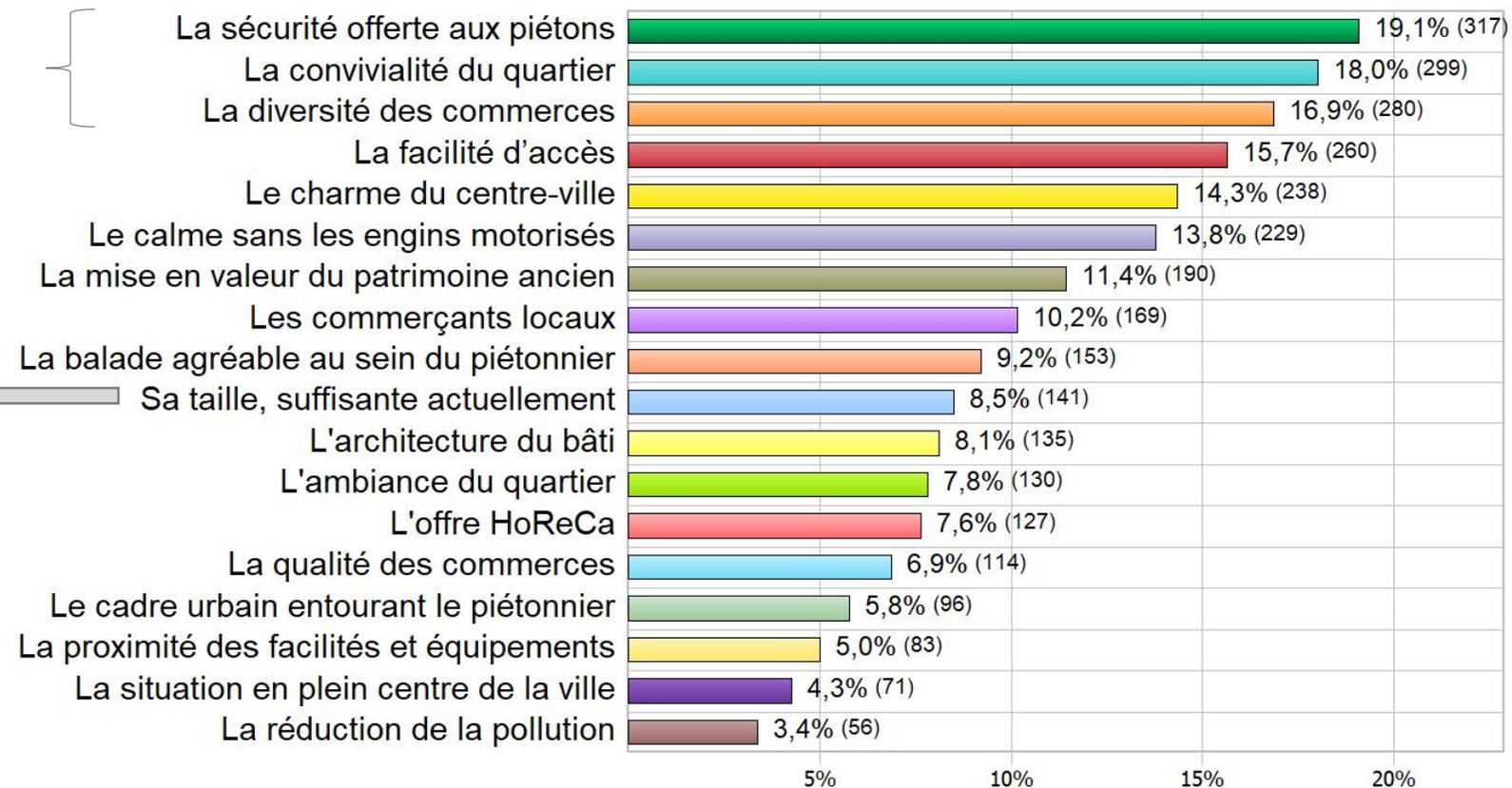
Moyens de transport privilégiés pour se rendre au centre-ville de Namur, et temps de marche « acceptable pour atteindre le piétonnier

■ Moins d'une minute ■ 1 minute ■ De 2 à 5 minutes ■ De 6 à 10 minutes ■ De 11 à 15 minutes ■ Plus de 15 minutes



- Partant de questions ouvertes, soumises aux personnes interrogées, les principales forces et faiblesses du piétonnier suivant la perception des personnes interrogées ont pu être mises en évidence.
- En termes d'atouts, la **sécurité offerte aux piétons** (19,1% des répondants) → Dans le sens de la « circulation piétonne, vis-à-vis des autres modes, la **convivialité du quartier** (18%) et la **diversité des commerces** présents dans le piétonnier (16,9%) apparaissent comme des forces indéniables de ce quartier selon les répondants.

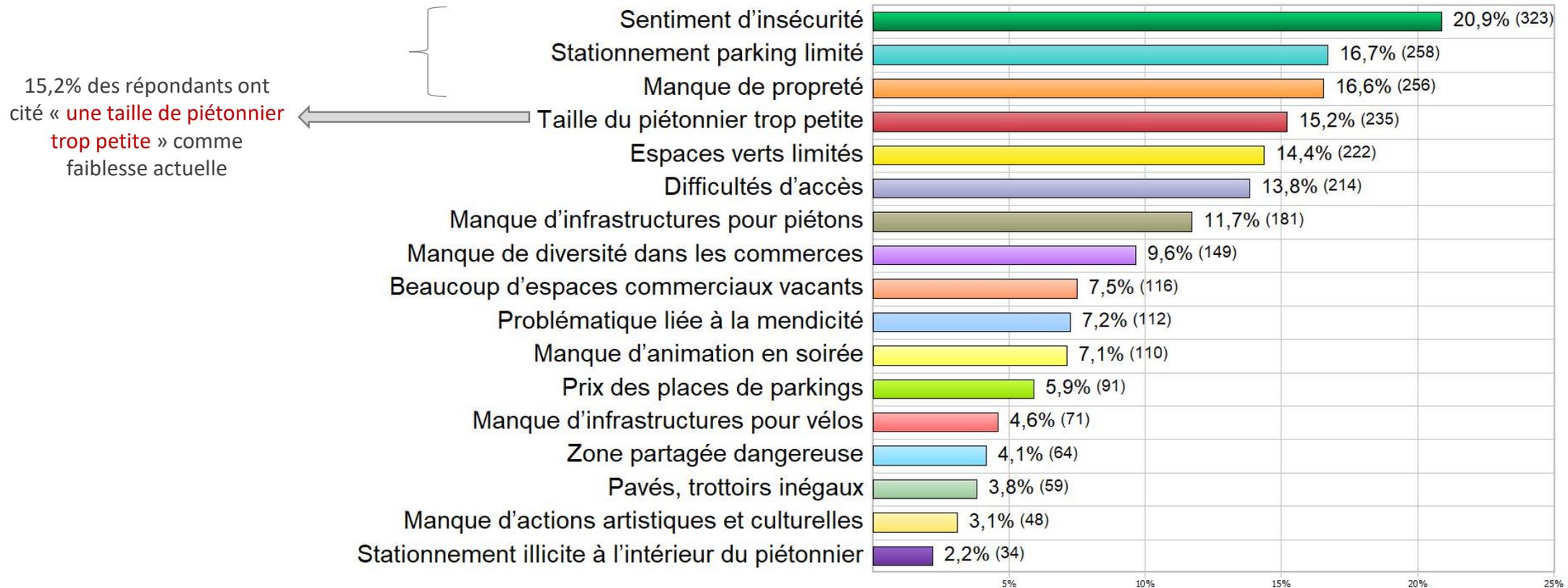
Quels sont selon vous les principales forces du piétonnier de Namur ?



8,5% des répondants ont cité « une taille suffisante actuellement » comme atout du piétonnier

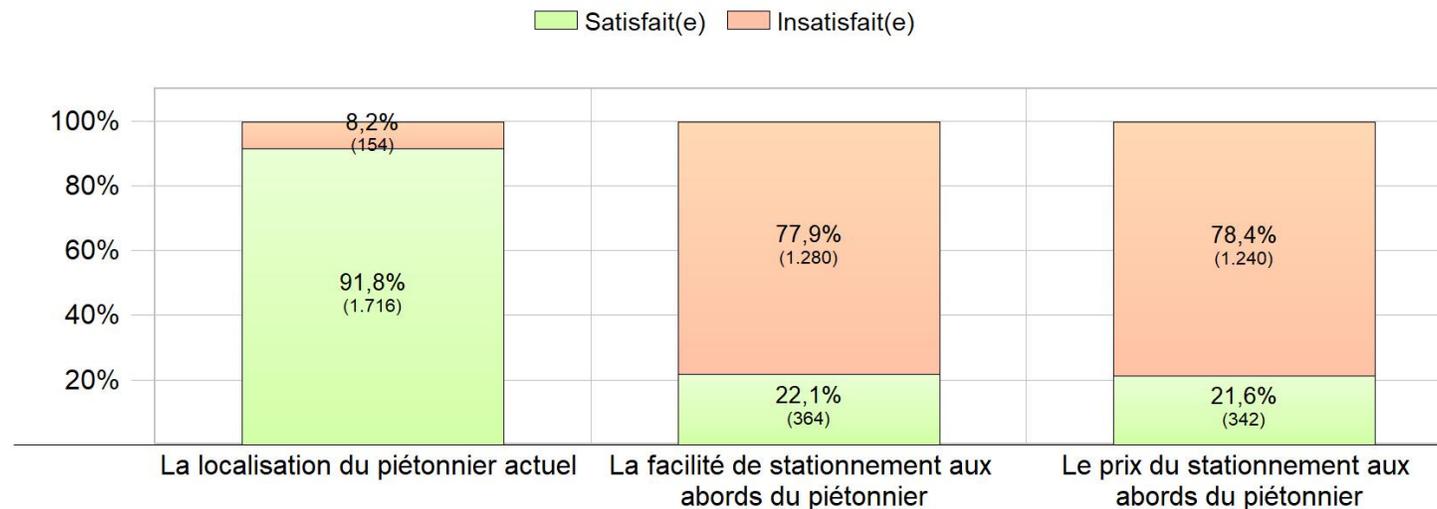
- Partant de questions ouvertes, soumises aux personnes interrogées, les principales forces et faiblesses du piétonnier suivant la perception des personnes interrogées ont pu être mises en évidence.
- En termes de faiblesses, le **sentiment d'insécurité** (20,9% des répondants) → Dans le sens de la fréquentation plutôt nocturne, le **stationnement pour les voitures, aux abords, limité** (16,7%) et le **manque de propreté** (16,6%) apparaissent comme d'importants désavantages du quartier selon les répondants.

Quels sont selon vous les principales faiblesses du piétonnier de Namur ?



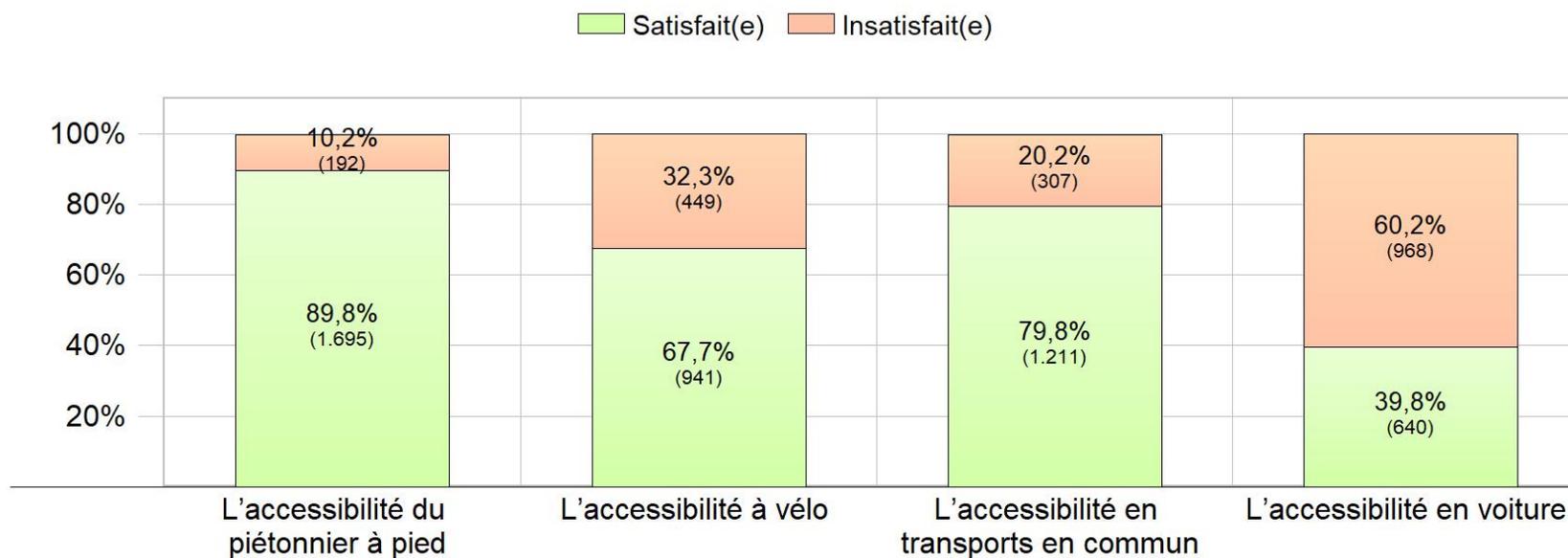
- Cette seconde partie porte essentiellement sur la **SATISFACTION DES USAGERS** du centre-ville et du piétonnier au regard de critères tels que la mobilité et l'accessibilité du piétonnier, l'offre en commerces et en activités culturelles / touristiques, ou encore les aménagements et l'ambiance.
- Le **degré de satisfaction global** émis par l'ensemble des individus vis-à-vis du piétonnier actuel de Namur est assez positif, puisque 16,9% de personnes se disent plutôt insatisfaites, **73,1% sont plutôt satisfaites** et **10% sont tout-à-fait satisfaites** du piétonnier permanent actuel.
- La satisfaction est ensuite détaillée, critère par critère, pour l'ensemble de l'échantillon dans les graphes ci-dessous

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?



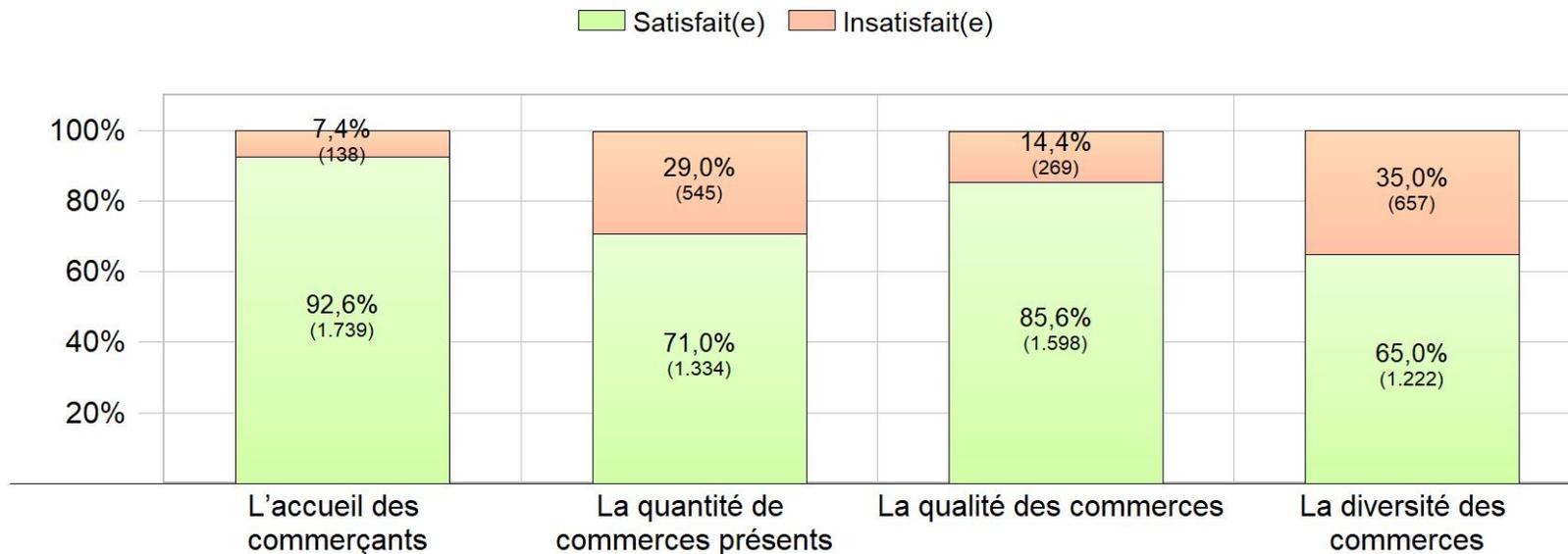
- Il apparaît une excellente satisfaction au niveau de la **localisation actuelle du piétonnier** (91,8% satisfaits)
- Par contre, la **facilité de stationnement** et le **prix de stationnement** aux abords du piétonnier sont de fortes sources d'insatisfaction (seulement 22,1% et 21,6% de satisfaits, respectivement)

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?



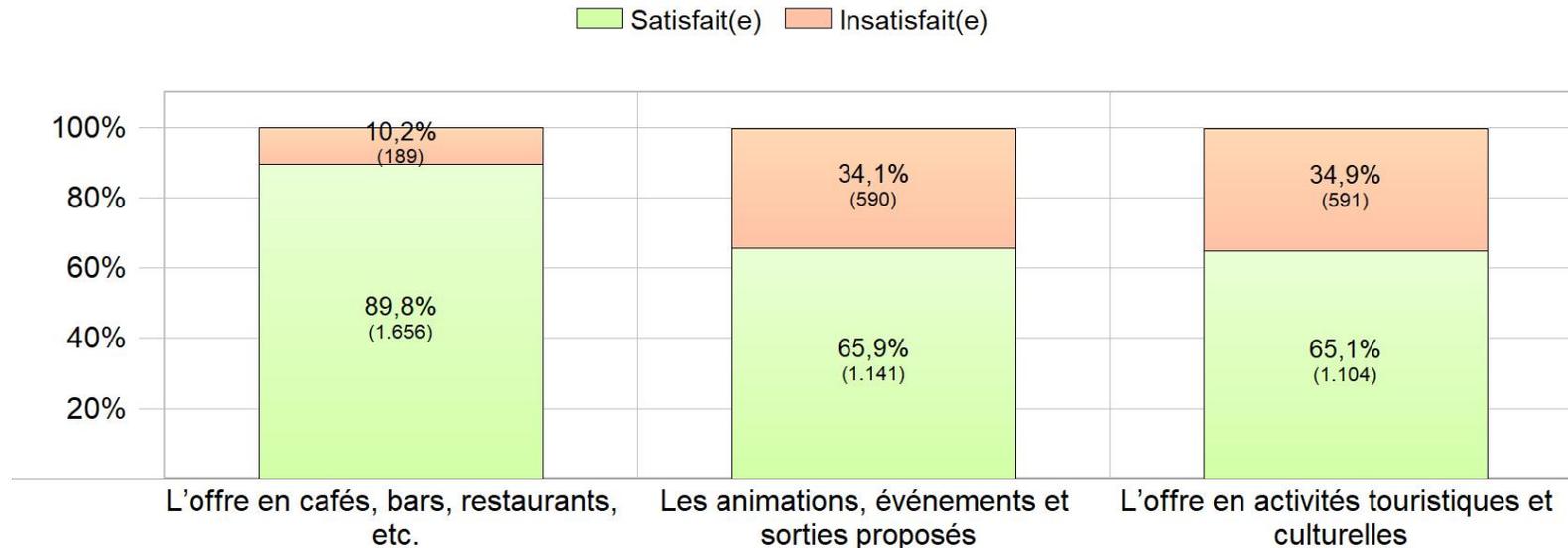
- Toujours en termes de mobilité, l'**accessibilité du piétonnier à pied** est très appréciée (89,8% de satisfaction) et, dans une moindre mesure, l'**accessibilité en transports en commun** (79,8%)
- Le bilan est plus mitigé pour l'**accessibilité en vélo** (67,7%)
- L'**accessibilité en voiture** demeure un point de vigilance (seulement 39,8% de satisfaction)

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?



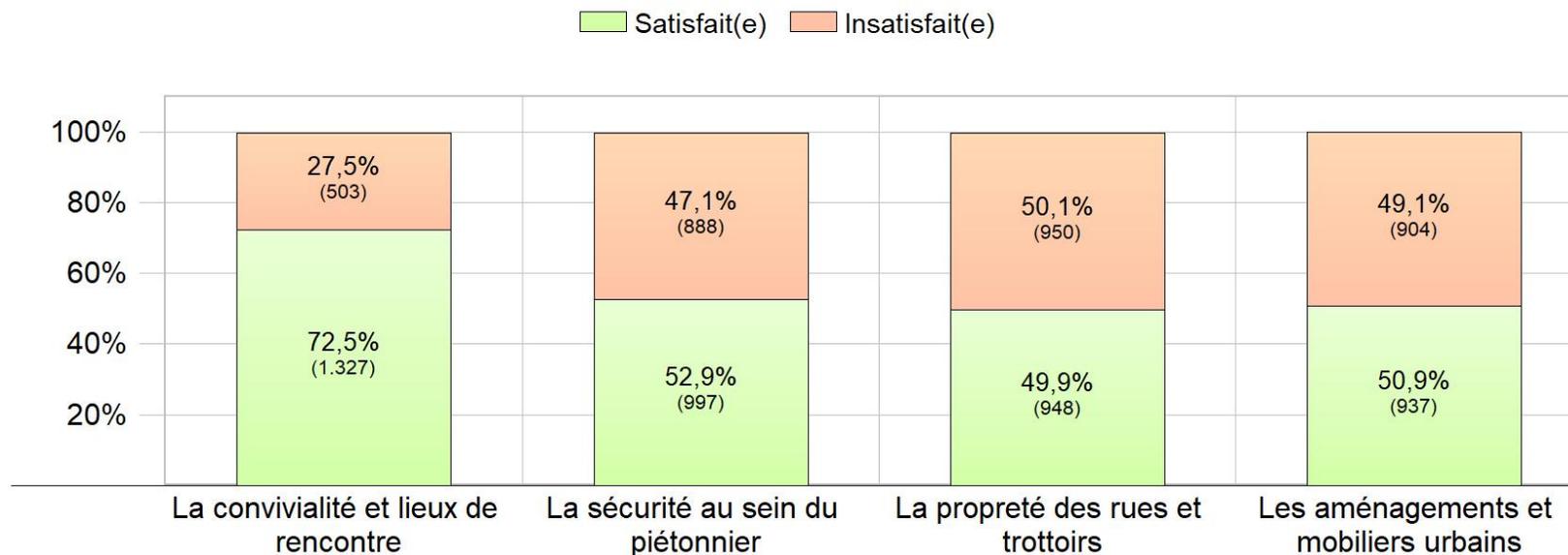
- Au regard de l'offre commerciale au sein du piétonnier, l'**accueil des commerçants** est très satisfaisant (92,6% de satisfaction), tout comme la **qualité des commerces proposés** (85,6%)
- La **quantité de commerces** présents fait l'objet d'un bilan plus nuancé (71% de satisfaction) et c'est encore plus le cas pour la **diversité des commerces** (seulement 65% de satisfaction)
- La **vacance commerciale** est ressortie comme une source d'insatisfaction non-négligeable dans le cadre des questions ouvertes.

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?



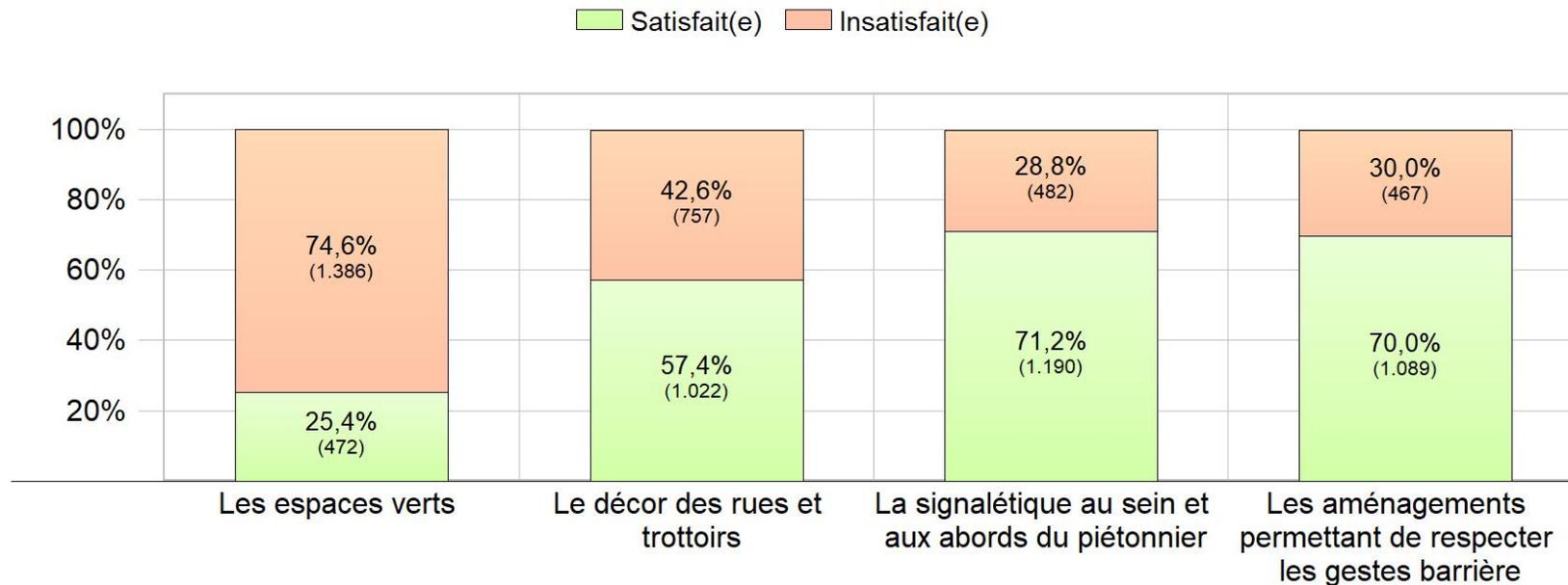
- L'offre en cafés, bars, restaurants, etc. apparaît comme particulièrement satisfaisante et une réelle force pour le piétonnier, avec 89,8% de satisfaction.
- En matière d'offre événementielle, d'animations et sorties proposées au sein du piétonnier, le critère est encore perfectible avec une satisfaction de 65,9%.
- Idem pour l'offre en activités touristiques et culturelles, qui présente une satisfaction de 65,1%. À noter que l'usage du piétonnier pour des raisons touristiques était également apparue comme assez limitée dans la partie A.

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?



- Sur la thématique de l'ambiance et des aménagements, le bilan est globalement très mitigé.
- La **convivialité et les lieux de rencontre** présents dans le piétonnier sont relativement satisfaisants, à raison de 72,5%.
- La **sécurité** au sein du piétonnier, la **propreté des rues et trottoirs** et les **aménagements / mobiliers urbains** disponibles sont assez peu satisfaisants (respectivement 52,9% ; 49,9% et 50,9% de satisfaction).

Quel est votre degré de satisfaction au regard des critères suivants concernant le piétonnier ?

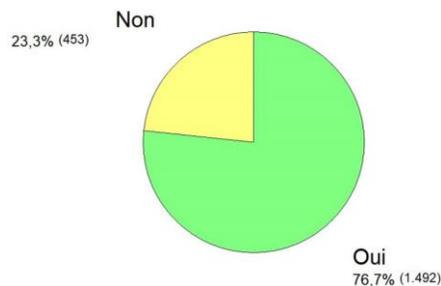


- À noter une forte insatisfaction quant aux **espaces verts** proposés (seulement 25,4% de satisfaction). À noter que les contraintes sont importantes pour ce type d'aménagements au sein du piétonnier.
- La satisfaction est relativement mauvaise pour le **décor des rues** et les **trottoirs** (57,4% de satisfaction)
- Enfin, la **signalétique au sein et aux abords du piétonnier**, ainsi que les **aménagements « gestes barrière »** sont relativement satisfaisants (71,2% et 70% respectivement).

- Pour aller plus loin, les critères précédents ont été traités dans le cadre d'une **analyse « d'importance – satisfaction »**, qui vise à hiérarchiser les critères en fonction de leur importance pour la clientèle d'une part, et en fonction de leur satisfaction d'autre part. Cette méthode statistique permet de voir comment passer d'un degré de satisfaction faible à plus élevé (en fixant par exemple des priorités sur les critères importants et peu satisfaisants).
- Deux extraits de graphes d'importance – satisfaction sont présentés en ANNEXES.
- Le **tableau récapitulatif des résultats** est le suivant :

<p>+ Important - Satisfaisant</p>	<p>A améliorer en priorité...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le décor des rues et les trottoirs - Les aménagements et mobiliers urbains 	<p>Soutenir l'effort...</p> <ul style="list-style-type: none"> - La localisation du piétonnier actuel - L'accessibilité à pied - L'accessibilité en transports en commun - La quantité, qualité et diversité des commerces - L'accueil des commerçants - La convivialité et lieux de rencontre - L'offre en cafés, bars, restaurants, etc. - La signalétique au sein et aux abords du piétonnier - Les animations, événements et sorties proposées 	<p>+ Important + Satisfaisant</p>
 	<p>Surveiller...</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité - La propreté des rues et trottoirs - L'accessibilité en voiture - Les espaces verts - La facilité de stationnement aux abords - Le prix du stationnement aux abords 	<p>Conserver...</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'offre en activités touristiques et culturelles - Les aménagements « geste barrière » - L'accessibilité à vélo 	 
<p>- Important - Satisfaisant</p>			<p>- Important + Satisfaisant</p>

Depuis peu, le centre-ville a été réglementé et aménagé en zone partagée (20 km/h). Le saviez-vous ?



**ZONE PARTAGÉE
20 KM/H**

- Dans cette troisième partie, nous évaluerons tout d'abord l'adhésion des répondants à une série de propositions, incluant une **EXTENSION** possible du **PIÉTONNIER** (et les raisons pour lesquelles ils sont favorables ou défavorables). Nous aborderons également ce qui pourrait **INCITER** les répondants à davantage **FRÉQUENTER** le piétonnier, dans une approche plus prospective.
- Les tableaux suivants présentent les différentes propositions faites sur la mise en place de zone partagée et sur l'évolution du piétonnier, en colonnes...
- ... Et une distinction de ces notes moyennes sur 10 en fonction de différents profils, en lignes

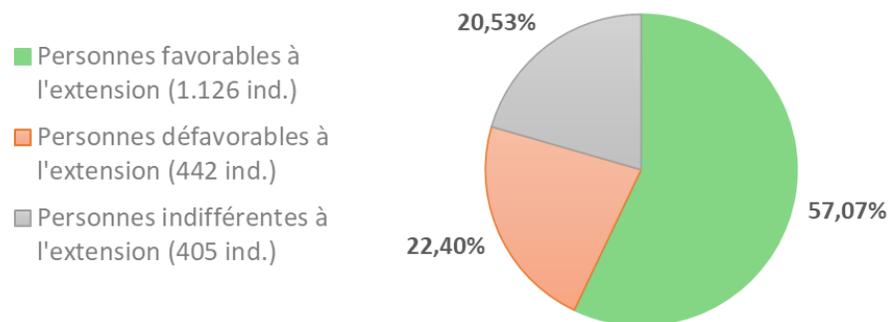
	Avis sur la mise en place de la zone partagée (Note de 1 à 10)			
	<i>La ville est plus agréable</i>	<i>Les voitures roulent moins vite qu'avant</i>	<i>C'est plus facile de venir en ville</i>	<i>Je me sens plus en sécurité</i>
Note générale (1.973 ind.)	5,67	4,99	5,43	4,88
Habitant·e-s de Namur (411 ind.)	5,81	4,59	6,14	4,87
Étudiant·e-s (144 ind.)	6,24	5,38	5,21	5,1
Travailleur·euse-s (355 ind.)	5,59	4,91	5,32	4,76
Client·e-s (776 ind.)	5,69	5,37	5,28	5,02
Commerçant·e-s (74 ind.)	4,43	3,81	4,48	3,57
Visiteur·euse-s (180 ind.)	5,85	4,95	5,01	5,22
Individus favorables à l'extension du piétonnier (1.126 ind.)	6,35	5,08	6,11	5,31
Individus défavorables à l'extension du piétonnier (442 ind.)	4,13	4,61	4,17	3,74

EXTENSION DU
PIÉTONNIER

	Avis sur l'évolution du piétonnier et de la zone partagée (Note de 1 à 10)		
	Conserver la zone partagée partout en centre-ville	Limiter la zone partagée aux principales rues	Étendre le piétonnier
Note générale (1.973 ind.)	6,23	5,09	6,75
Habitant·e·s de Namur (411 ind.)	6,82	4,53	6,86
Étudiant·e·s (144 ind.)	6,9	5,39	6,53
Travailleur·euse·s (355 ind.)	5,85	5,25	6,97
Client·e·s (776 ind.)	6,02	5,19	6,82
Commerçant·e·s (74 ind.) ⚠	4,96	5,67	4,93
Visiteur·euse·s (180 ind.)	6,55	5,1	6,71

Individus favorables à l'extension du piétonnier (1.126 ind.)	6,9	4,57	9,18
Individus défavorables à l'extension du piétonnier (442 ind.)	4,64	5,75	1,74

Suffrage général sur l'adhésion à l'extension du piétonnier namurois



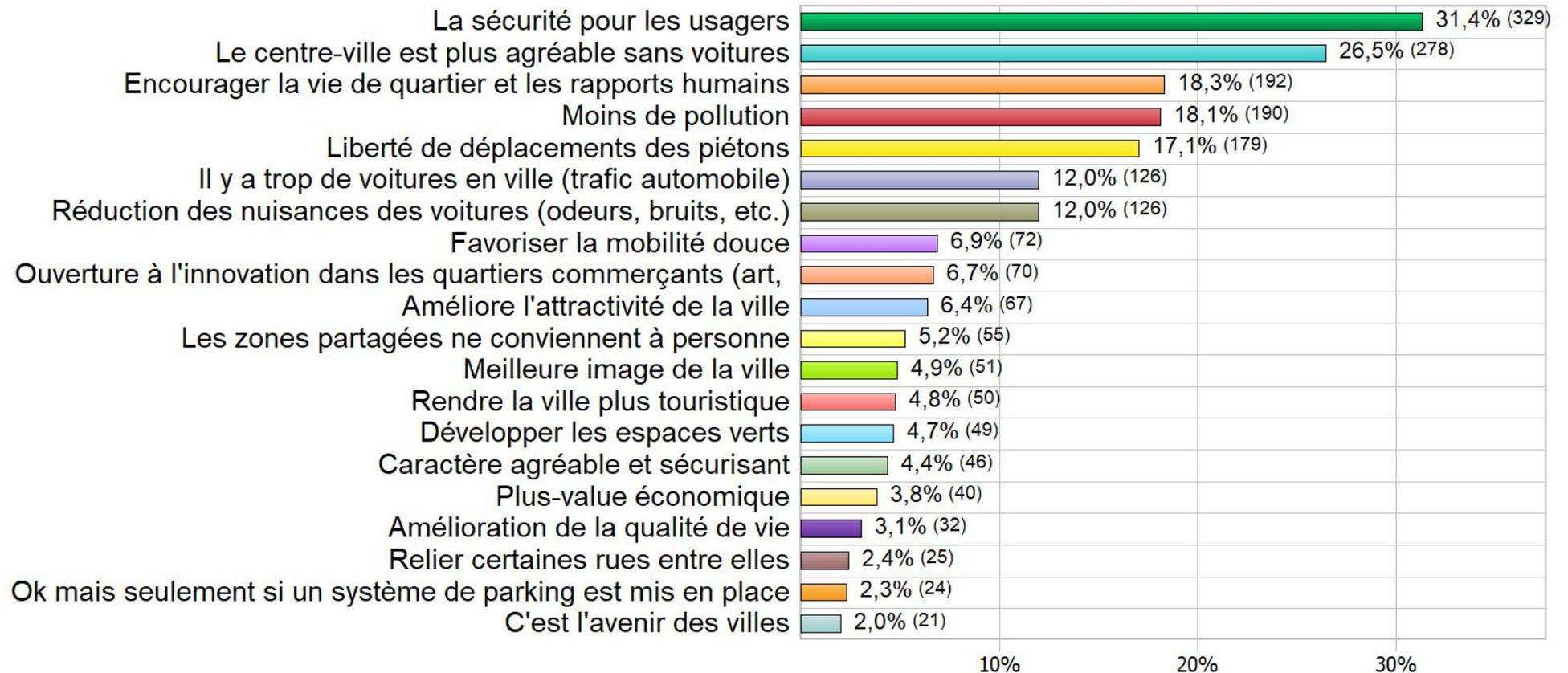
- Majorité de personnes favorables à une extension de piétonnier (57,07%) et 20,53% de personnes « indifférentes »
- Travailleur·euse·s, Habitant·e·s, Client·e·s, Visiteur·euse·s et Étudiant·e·s assez favorables
- Commerçant·e·s plutôt défavorables (74 répondants)

Plusieurs constats :

- **La zone partagée à 20 km/h est moyennement bien reçue**, puisque la note moyenne attribuée à la proposition « Cela rend la ville plus agréable » est de 5,67/10. Cette note est surtout tirée vers le bas avec l'avis des personnes qui sont aussi **défavorables** à une extension de piétonnier, incluant l'avis des **commerçants**. Les autres profils sont davantage favorables à ce dispositif (surtout les étudiants, visiteurs et habitants).
- Les autres propositions concernant cette zone 20 km/h sont relativement partagées globalement, avec des notes moyennes proches des 5/10. Notons par exemple que :
 - Les commerçants, et dans une moindre mesure les habitants du centre-ville, ne considèrent pas que les voitures roulent moins vite dans le centre grâce à cette mesure (c'est plus partagé pour les autres profils).
 - Les **habitants** ne sont pas d'accords avec le fait que la zone partagée rend plus difficile l'accès en ville → cela confirme leur **caractère** plutôt **favorable au dispositif**.
 - Le **gain de « sécurité »** via la zone partagée n'est **pas bien noté** par les usagers (4,88/10), c'est surtout le cas des commerçants et personnes qui sont aussi défavorables au piétonnier.
- Parmi les propositions d'évolution du piétonnier et de la zone partagée, c'est **l'extension du piétonnier** qui **remporte le meilleur suffrage (6,75/10)**, surtout appuyé par les **travailleurs**, les **habitants** et les **clients** (notes au-dessus de la moyenne). Les **commerçants** y sont par contre assez défavorables (4,93/10).
- On constate des écarts importants entre la note moyenne des personnes favorables au piétonnier (9,18/10) et celle des personnes défavorables (1,74/10). Contrairement aux autres propositions, l'extension du piétonnier suscite donc des **avis très divergents**.
- Le fait de **conserver la zone partagée partout en centre-ville** est une proposition relativement bien acceptée (6,23/10). Par contre, le fait de **limiter la zone partagée aux principales rues** n'est pas très bien reçu (5,09/10).

- Afin d'approfondir ces scores, 3 questions ouvertes ont encore été posées aux répondants : les raisons pour lesquelles ils sont favorables à une extension du piétonnier (uniquement pour les personnes ayant répondu à une note de 7 à 10/10 à cette question), les raisons pour lesquelles ils sont défavorables à une extension du piétonnier (uniquement pour les personnes ayant répondu à une note de 1 à 4/10 à cette question) et enfin à destination de tous : qu'est-ce qui les inciteraient à fréquenter davantage le piétonnier de Namur ?

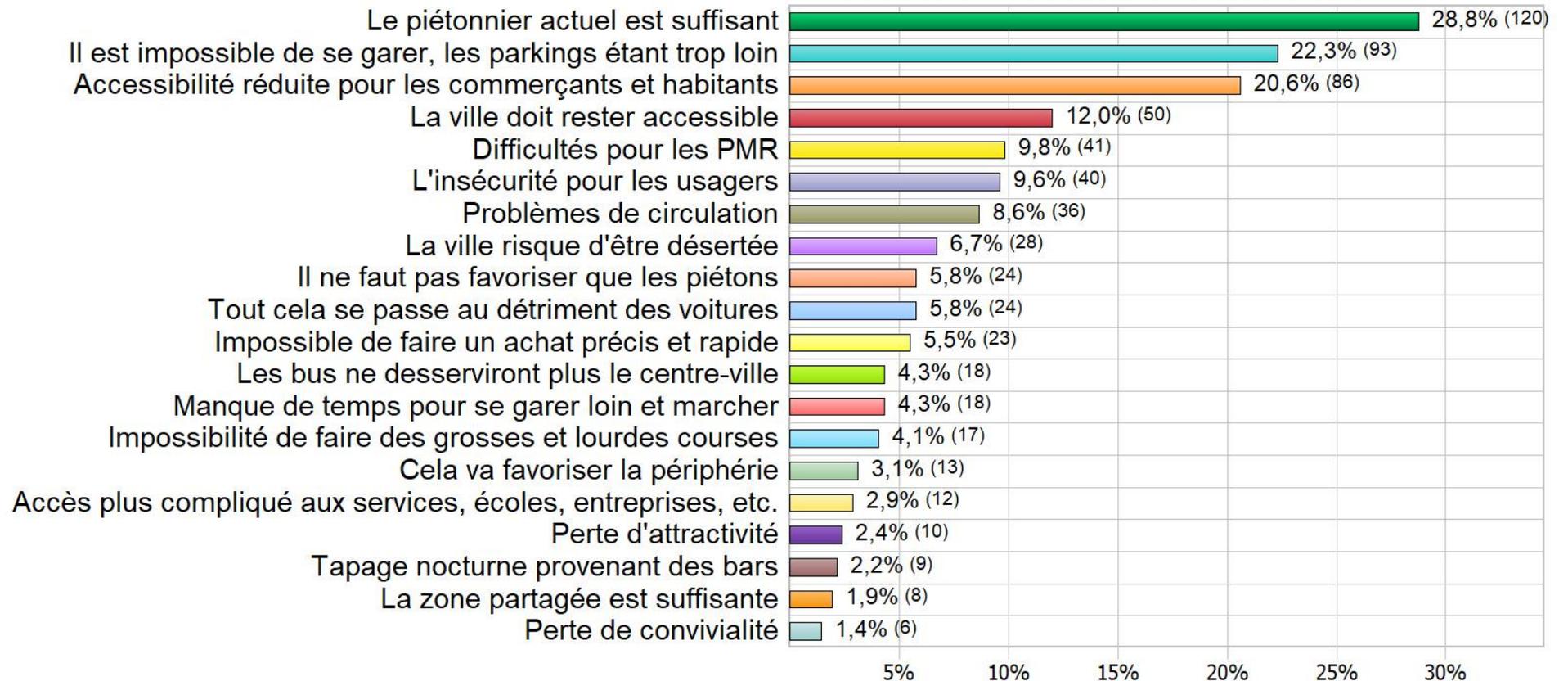
(Si la réponse à « étendre le piétonnier » est comprise entre 7 et 10) Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous favorable à une éventuelle extension du piétonnier ?



RAISONS FAVORABLES

- Parmi les **réponses favorables** : On retrouve les aspects de sécurité pour les piétons et de libertés de circulation, le fait d'avoir un centre-ville plus agréable sans voitures et moins pollué, ou encore l'avantage d'encourager la vie de quartier et les rapports humains
- Parmi les **réponses défavorables** : Les préoccupations principales renvoient à une accessibilité réduite de la ville, notamment en voiture (avec des enjeux de parkings) et pour les PMR. Par ailleurs, beaucoup pensent que le piétonnier actuel est suffisant.

(Si la réponse à « étendre le piétonnier est comprise entre 1 et 4) Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous défavorable à une extension du piétonnier ?



RAISONS DÉFAVORABLES

- En matière d'incitants, le rôle de **commerces attractifs et diversifiés** au sein du piétonnier demeure incontournable (principal incitant avec 33,5% des répondants l'ayant mentionné). Ceci indique l'importance d'intégrer des rues déjà commerçantes si une extension était à considérer.
- L'enjeu des **parkings aux abords du piétonnier**, « plus nombreux et gratuits », est également crucial, ce à quoi de nombreux projets en cours de grande envergure s'efforcent de répondre.
- Viennent ensuite l'intérêt pour les **espaces verts et de détente**, les **activités de rue** plus fréquentes ou encore une **meilleure sécurité** (éclairages, police, etc.).

De manière générale, qu'est-ce qui vous inciterait à fréquenter davantage le piétonnier namurois ?



INCITANTS DE FRÉQUENTATION

- Le nombre important de répondants à la présente enquête, et sa relative représentativité de la population, nous permet de pousser les analyses plus loin et de détailler les analyses en fonction de différents profils d'usagers.
- Les deux premiers profils permettent d'approfondir le cas des personnes favorables à l'extension du piétonnier et de le comparer directement au cas des personnes défavorables à l'extension du piétonnier :

Pour faire cette distinction, la question « Dans quelle mesure seriez-vous favorable à une extension du piétonnier » a été posée (note de 1 à 10) →
Défavorables à une extension = réponses de 1 à 4 compris (442 individus) / **Favorables à une extension** = réponses de 7 à 10 compris (1.126 individus)

- Les cinq profils suivants détaillent les réponses obtenues et les spécificités de différents profils d'usagers (sur base de la question « lorsque vous vous rendez dans le centre-ville de Namur, vous êtes principalement ... ») :
 - Les **Habitant·e·s** du centre-ville (411 individus)
 - Les **Étudiant·e·s** (144 individus)
 - Les **Travailleur·euse·s** (355 individus)
 - Les **Client·e·s** (776 individus)
 - Les **Visiteur·euse·s** (180 individus)

Le nombre de commerçants interrogés étant inférieur à 100 (74 exactement), il n'a statistiquement pas été possible de détailler ce profil.



Les « FAVORABLES À UNE EXTENSION DU PIÉTONNIER NAMUROIS »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **9,18/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

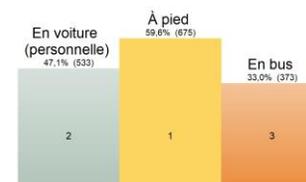
- **Âge moyen :** 42,5 ans (plus jeunes que la moyenne)
- **Composition de ménage :** Diversifiée (couples avec ou sans enfant, célibataires seuls, ...)
- **Statuts socio-professionnel :** Principalement travailleurs à temps plein.



USAGES DU PIÉTONNIER

- **Principaux usages :** Effectuer des achats, consommer dans l'HoReCa, se promener, participer à des événements, y travailler ou étudier
- **Fréquence de visite moyenne du piétonnier : 9X par mois**

- **Moyens de transport privilégiés vers le CV* :**

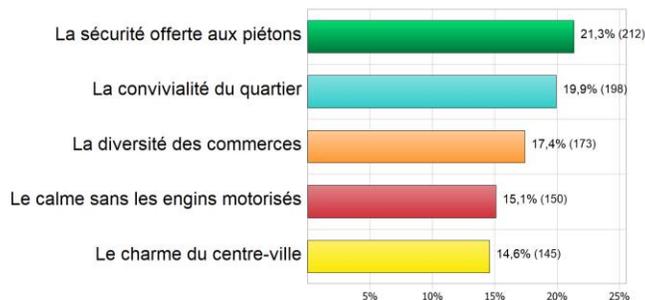


- **Durée de marche moyenne acceptable** : 8,5min**

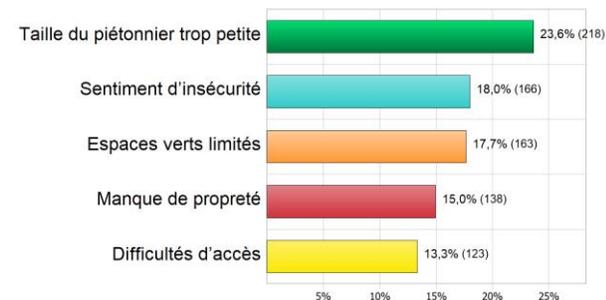
ANALYSE DE SATISFACTION



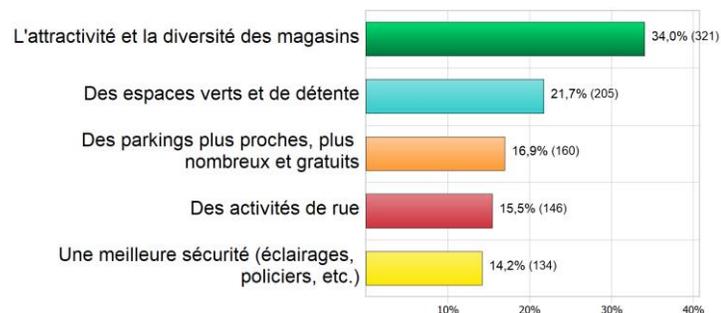
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Ce profil, plus jeune que la moyenne et enclin à marcher davantage, est très favorable à une extension du piétonnier. Personnes relativement sensibles à l'offre commerciale du piétonnier, mais aussi aux espaces verts et de détente, à l'accessibilité en voiture ou encore à la sécurité. Bonne satisfaction du piétonnier actuel.

Satisfaction globale : 84,6%

*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier

Les « **DÉFAVORABLES** À UNE EXTENSION DU PIÉTONNIER NAMUROIS »

Note moyenne sur 10 quant à l’extension du piétonnier : **1,74/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

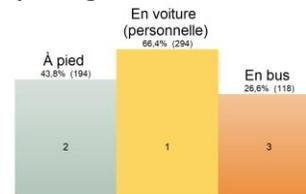
- **Âge moyen :** 45 ans (plus âgés que la moyenne)
- **Composition de ménage :** Diversifiée (couples avec ou sans enfant, célibataires seuls, ...)
- **Statuts socio-professionnel :** Principalement travailleurs + pensionnés



USAGES DU PIÉTONNIER

- **Principaux usages :** Effectuer des achats, consommer dans l’HoReCa, se promener, y travailler ou étudier, participer à des événements
- **Fréquence de visite moyenne du piétonnier : 9X par mois**

Moyens de transport privilégiés vers le CV* :



- **Durée de marche moyenne acceptable** : 7min**

ANALYSE DE SATISFACTION

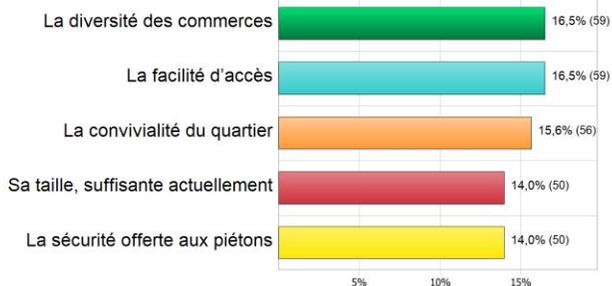


Satisfaction globale : 77,0%

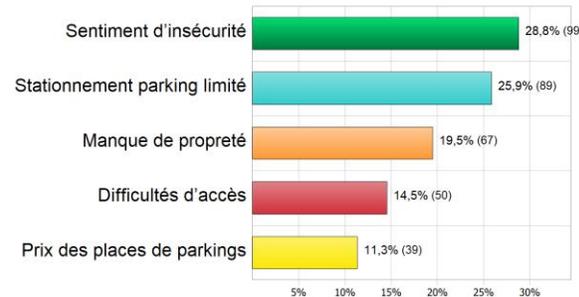
*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier



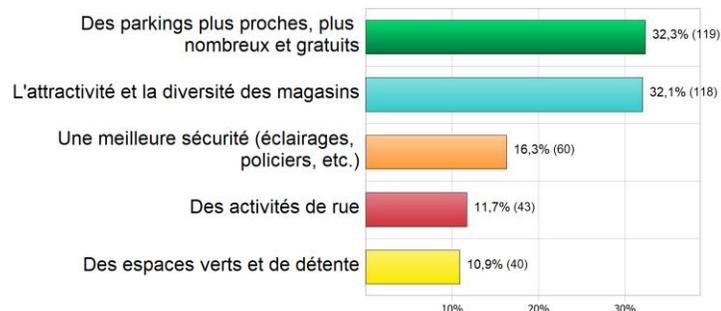
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Ce profil, plus âgé que la moyenne et très dépendant de la voiture, est nettement défavorable à une extension du piétonnier. Personnes relativement sensibles à la proximité et gratuité des parkings, à l’offre commerciale du piétonnier, et à la sécurité dans ce quartier. Moins satisfaites du piétonnier actuel.



Les « HABITANT·E·S DU CENTRE-VILLE »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **6,86/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

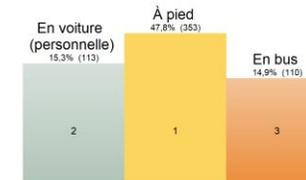
- **Âge moyen :** 44,8 ans (plus âgés que la moyenne)
- **Composition de ménage :** Principalement couples sans enfant et célibataires seuls
- **Statuts socio-professionnel :** Principalement travailleurs + pensionnés



USAGES DU PIÉTONNIER

- **Principaux usages :** Effectuer des achats, se promener, consommer dans l'HoReCa, le fait d'y habiter ou d'être à proximité, participer à des événements
- **Fréquence de visite** moyenne du piétonnier : **15X par mois**

- **Moyens de transport privilégiés vers le CV* :**



- **Durée de marche moyenne acceptable** :** **9min**

ANALYSE DE SATISFACTION



Satisfaction globale : 82,4%

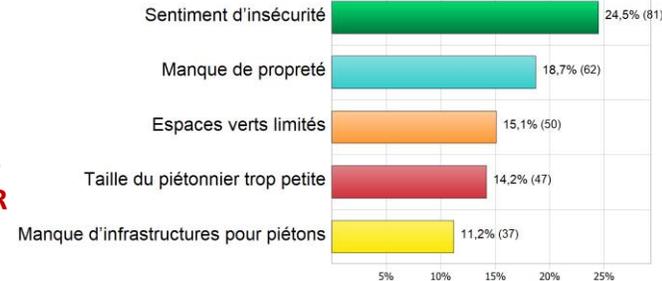
*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier



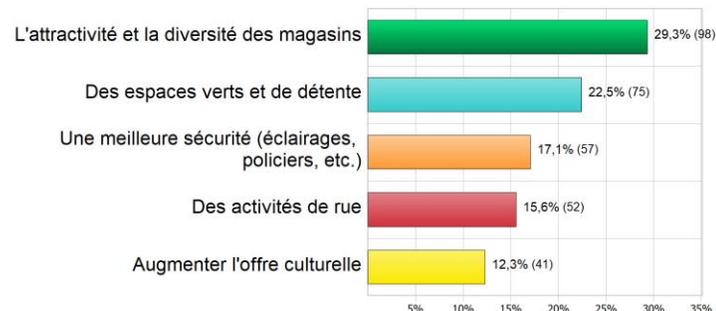
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Ce profil d'habitants du centre-ville, fréquentant le piétonnier 1 jour sur 2, est assez favorable à une extension du piétonnier. Souvent des couples ou personnes vivant seules, ils sont prêts à marcher + longtemps. Sensibles à l'offre commerciale du piétonnier, aux espaces verts et de détente, et à la sécurité dans ce quartier.



Les « ÉTUDIANT·E·S »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **6,53/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

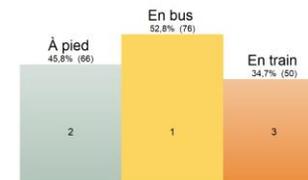
- **Âge moyen :** 20,4 ans (plus jeunes que la moyenne)
- **Composition de ménage :** Principalement célibataires vivant seul·e·s
- **Statuts socio-professionnel :** Étudiants ou en formation.



USAGES DU PIÉTONNIER

- **Principaux usages :** Effectuer des achats, consommer dans l'HoReCa, se promener, le fait d'y étudier
- **Fréquence de visite** moyenne du piétonnier : **10X par mois**

- **Moyens de transport privilégiés** vers le CV* :



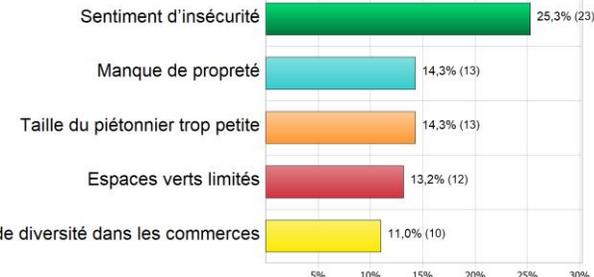
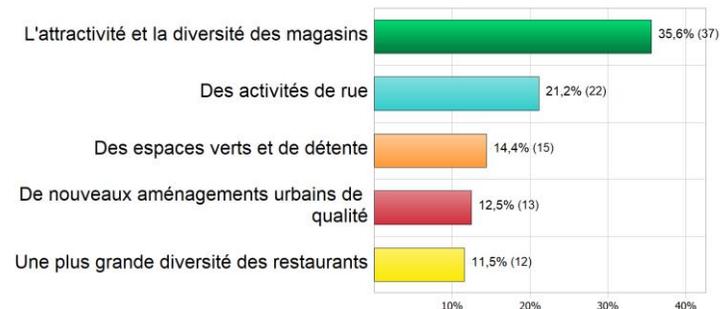
- **Durée de marche** moyenne acceptable** : **9,5min**

ANALYSE DE SATISFACTION



Satisfaction globale : 90,8%

*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier

FORCES
PIÉTONNIER
ACTUELFAIBLESSES
PIÉTONNIER
ACTUELINCITANTS DE
FRÉQUENTATION

Ces étudiants du centre-ville, logiquement beaucoup plus jeunes, fréquentent le piétonnier régulièrement et en sont très satisfaits. Adeptes de mobilité douce, présentent une bonne adhésion à une extension du piétonnier, moyennant une offre de commerces attractive et diversifiée, des activités de rue et des espaces verts et de détente.



Les « TRAVAILLEUR·EUSE·S »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **6,97/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

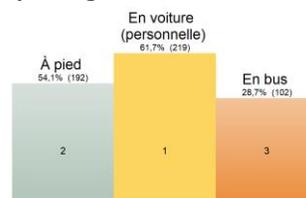
- Âge moyen : 43,4 ans (dans la moyenne d'âge)
- Composition de ménage : Diversifié ↔ Majorité de couples avec enfant(s)
- Statuts socio-professionnel : Travailleur·euse·s à temps plein ou partiel.



USAGES DU PIÉTONNIER

- Principaux usages : Effectuer des achats, le fait d'y travailler, consommer dans l'HoReCa, se promener
- Fréquence de visite moyenne du piétonnier : **10X par mois**

Moyens de transport privilégiés vers le CV* :



Durée de marche moyenne acceptable** : **7,5min**

ANALYSE DE SATISFACTION



Satisfaction globale : **81,9%**

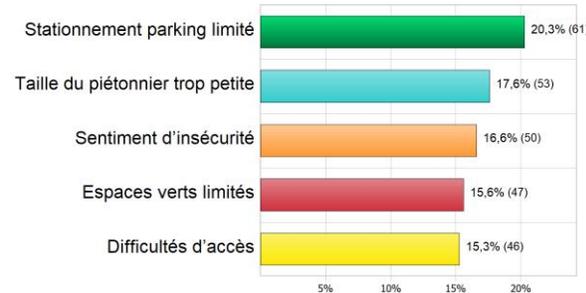
*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier



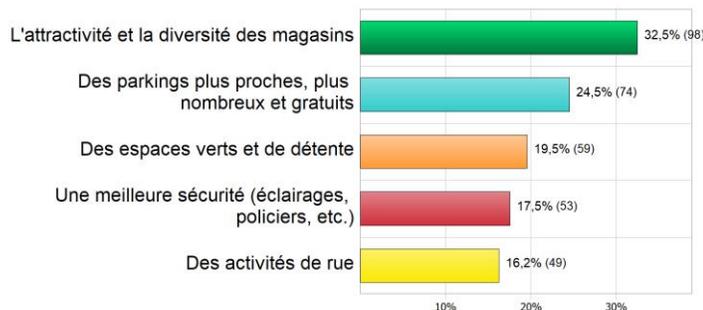
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Les travailleurs du centre-ville, souvent en ménage avec enfant(s), fréquentent le piétonnier régulièrement et en sont plutôt satisfaits. Très bonne adhésion à une extension du piétonnier, malgré une forte dépendance à la voiture individuelle. Sensibles à une offre commerciale attractive et diversifiée, à la proximité / gratuité des parkings et aux espaces verts.



Les « CLIENT·E·S »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **6,82/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

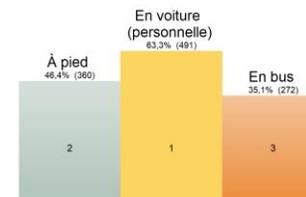
- Âge moyen : 45,8 ans (plus âgés que la moyenne)
- Composition de ménage : Diversifié ⇔ Majorité de couples avec ou sans enfant(s)
- Statuts socio-professionnel : Diversifié ⇔ Majorité de travailleur·euse·s



USAGES DU PIÉTONNIER

- Principaux usages : Effectuer des achats, consommer dans l'HoReCa, se promener, participer à des événements ou animations
- Fréquence de visite moyenne du piétonnier : **4X par mois**

- Moyens de transport privilégiés vers le CV* :



- Durée de marche moyenne acceptable** : **7,5min**

ANALYSE DE SATISFACTION



Satisfaction globale : **82,9%**

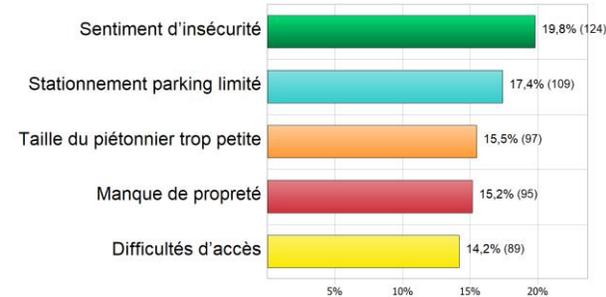
*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier



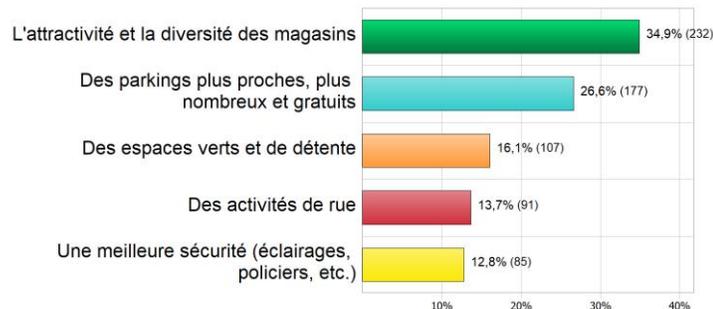
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Les client·e·s du centre-ville présentent un profil assez similaire aux travailleurs au regard du piétonnier. Ils sont néanmoins plus âgés, ont une adhésion à l'extension du piétonnier plus modérée (mais restant correcte), tout en ayant des habitudes de fréquentation moindre. Outre l'aspect commercial, les parkings, la convivialité et les espaces verts ont leur importance.



Les « VISITEUR·EUSE·S »

Note moyenne sur 10 quant à l'extension du piétonnier : **6,71/10**



SOCIO-DÉMOGRAPHIE

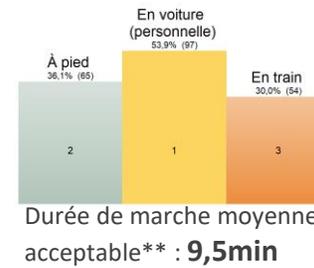
- **Âge moyen :** 45,3 ans (plus âgés que la moyenne)
- **Composition de ménage :** Diversifié ⇔ Majorité de célibataire·s vivant seul·e·s
- **Statuts socio-professionnel :** Principalement travailleurs + pensionnés



USAGES DU PIÉTONNIER

- **Principaux usages :** Effectuer des achats, se promener, consommer dans l'HoReCa, participer à des événements ou animations
- **Fréquence de visite** moyenne du piétonnier : **4X par mois**

Moyens de transport privilégiés vers le CV* :



ANALYSE DE SATISFACTION

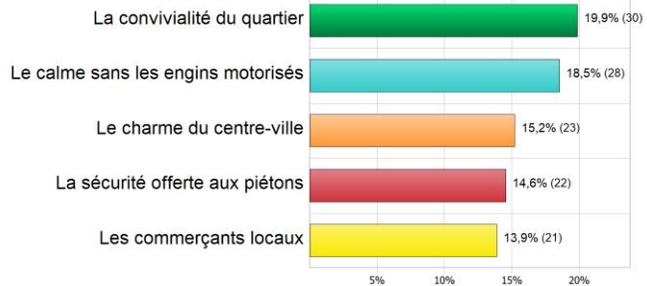


Satisfaction globale : **86,9%**

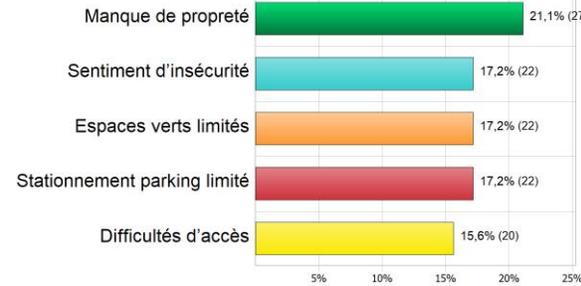
*Pour arriver aux abords du centre-ville
**Pour atteindre le piétonnier



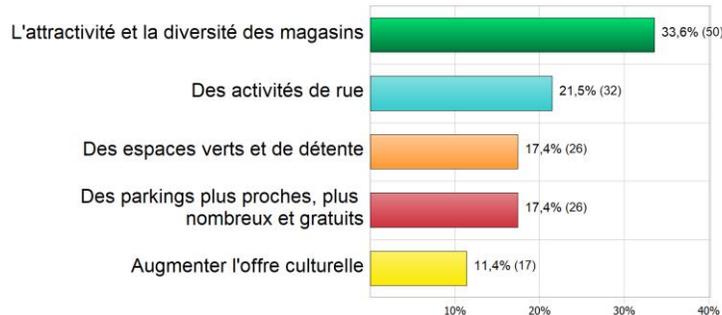
FORCES PIÉTONNIER ACTUEL



FAIBLESSES PIÉTONNIER ACTUEL



INCITANTS DE FRÉQUENTATION



Les visiteur·euse·s du centre-ville sont assez favorables à une extension du piétonnier. Moindre fréquentation de ce dernier (surtout pour des raisons « ludiques »). Besoin de la voiture pour s'y rendre, mais aussi prêt·e·s à marcher longtemps pour l'atteindre. Importance de l'offre commerciale mais aussi de la propreté, des activités de rue et des espaces verts et de détente.



- Les **raisons principales de fréquentation** du piétonnier namurois sont d'y effectuer des achats (raison citée par 84,1% des répondants), pour y consommer dans les restaurants, cafés, bars, etc. (62,0%) ou pour s'y promener, sans achat prévu (58,1%)
- Les répondants s'y rendent en moyenne **8 fois par mois** (tous profils confondus) → 15X par mois pour les habitants / 4X par mois pour les visiteur·euse·s et pour les client·e·s
- Le **moyen de transport privilégié** pour arriver en centre-ville sont la **marche** et la **voiture personnelle**. Une fois aux abords du centre-ville, les étudiant·e·s sont prêt·e·s à marcher en moyenne **9,5min** pour arriver au piétonnier VS **7,5min** pour les travailleur·euse·s et les client·e·s

FORCES ACTUELLES



- La sécurité offerte aux piétons (dans le sens de la « circulation piétonne », vis-à-vis des autres modes de transport)
- La convivialité du quartier
- La diversité des commerces

FAIBLESSES ACTUELLES



- Le sentiment d'insécurité (dans le sens de la fréquentation nocturne)
- Le stationnement parking limité aux abords du piétonnier
- Le manque de propreté

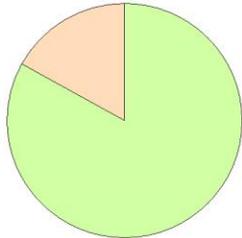
+ Important
- Satisfaisant



ANALYSE DE SATISFACTION

Satisfaction globale :

Insatisfait(e)
17,0% (326)



Satisfait(e)
83,0% (1.597)

- Important
- Satisfaisant

+ Important
+ Satisfaisant

A améliorer en priorité...	Soutenir l'effort...
<ul style="list-style-type: none"> - Le décor des rues et les trottoirs - Les aménagements et mobiliers urbains 	<ul style="list-style-type: none"> - La localisation du piétonnier actuel - L'accessibilité à pied - L'accessibilité en transports en commun - La quantité, qualité et diversité des commerces - L'accueil des commerçants - La convivialité et lieux de rencontre - L'offre en cafés, bars, restaurants, etc. - La signalétique au sein et aux abords du piétonnier - Les animations, événements et sorties proposées
Surveiller...	Conserver...
<ul style="list-style-type: none"> - La sécurité - La propreté des rues et trottoirs - L'accessibilité en voiture - Les espaces verts - La facilité de stationnement aux abords - Le prix du stationnement aux abords 	<ul style="list-style-type: none"> - L'offre en activités touristiques et culturelles - Les aménagements « geste barrière » - L'accessibilité à vélo

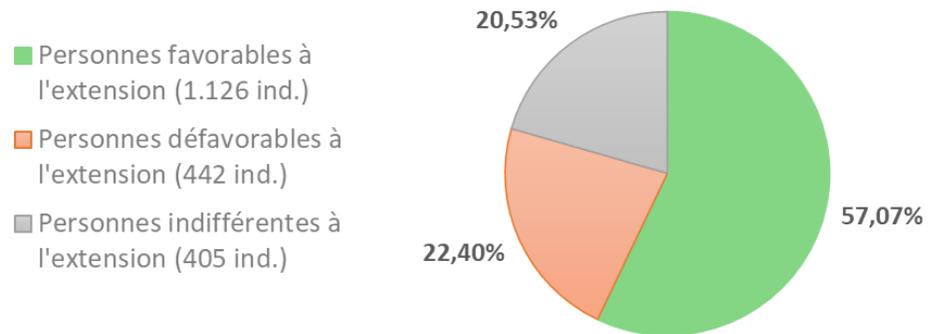
- Important
+ Satisfaisant



INCITANTS DE FRÉQUENTATION DU PIÉTONNIER

- Rôle de **commerces attractifs et diversifiés** au sein du piétonnier demeure incontournable. Ceci indique l'importance d'intégrer des rues déjà commerçantes si une extension était à considérer.
- L'enjeu des **parkings aux abords du piétonnier**, « plus nombreux et gratuits », est également crucial, ce à quoi de nombreux projets en cours de grande envergure s'efforcent de répondre.
- Viennent ensuite l'intérêt pour les **espaces verts et de détente**, les **activités de rue** plus fréquentes ou encore une **meilleure sécurité** (éclairage, police, etc.).

Suffrage général sur l'adhésion à l'extension du piétonnier namurois



RAISONS FAVORABLES

- La sécurité pour les usagers
- Un centre-ville plus agréable et moins pollué sans voitures
- Encourager la vie de quartier et les rapports humains



RAISONS DÉFAVORABLES

- Le piétonnier actuel est suffisant
- La ville doit rester accessible en voiture (pour les commerçants et habitants), les parkings sont trop éloignés
- Difficultés pour les PMR



TYPOLOGIES D'USAGERS

- Les **personnes favorables** sont en moyenne plus jeunes (légèrement), sont prêtes à marcher plus longtemps et viennent surtout dans le piétonnier pour l'offre commerciale, l'HoReCa, le travail ou les études, et les promenades
- Les **personnes défavorables** sont en moyenne plus âgées (légèrement), sont très dépendantes de la voiture et prêtes à marcher moins longtemps pour accéder au piétonnier. Satisfaction actuelle du piétonnier plus mitigée.
- Les **habitant·e·s du centre-ville**, les **travailleur·euse·s** et les **client·e·s** sont nettement favorables à une extension
- Les **étudiant·e·s** et les **visiteur·euse·s** du centre-ville sont plutôt favorables
- Les **commerçant·e·s** sont plutôt défavorables

ATOUTS

- De nombreux générateurs de flux (écoles, universités, institutions publiques)
- Une toile piétonne déjà bien marquée et fortement fréquentée
- Une offre commerciale concentrée dans le quartier Historique ainsi que dans le quartier de la Gare
- L'offre commerciale est diversifiée avec une forte dominance pour l'équipement de la personne et l'Horeca (un quart de l'offre se localise dans le piétonnier actuel). Ce type de commerce invite à la flânerie et à la déambulation dans les rues commerçantes
- Bassin de consommation important, 23 communes pour les achats semi-courants légers
- Plusieurs nouveaux projets vont permettre d'obtenir des logements, des bureaux, des commerces supplémentaires → Générer des flux supplémentaires
- Une offre touristique bien ancrée dans la Corbeille et dans laquelle le piétonnier joue un rôle majeur en tant que pôle « Horeca, patrimoine, art & culture »
- Un lien direct avec un marché hebdomadaire de qualité et bien fréquenté, partie intégrante de l'expérience urbaine

OPPORTUNITÉS

- Une offre touristique en développement (Ex : projet phare du téléphérique)
- Engouement pour le tourisme Wallon, suite à la pandémie. En tant que destination phare en Wallonie, Namur doit surfer sur cette tendance du tourisme local
- Le piétonnier est souvent agrandi pour les festivités et le marché hebdomadaire. Les riverains et les utilisateurs ont déjà l'habitude de fréquenter une zone piétonne agrandie
- Les projets en cours dans la Corbeille favorisent les modes doux et les lieux de rencontre
- Le projet futur du Square Léopold particulièrement, représente une opportunité avec son mix de logements, de commerces et de bureaux
- En cas d'extension du piétonnier, il est favorable de privilégier les rues ayant une offre commerciale développée et contenant de l'équipement de la personne ainsi que de l'HoReCa
- Terrasses agrandies suite aux mesures du COVID
- Volonté de renforcer la politique événementielle

FAIBLESSES

- Taux de vacance du piétonnier actuel relativement élevé
- Population vieillissante, le quartier Historique et le quartier de la Gare comptent davantage de personnes âgées
- Décroissance de la population au sein de la Corbeille (-0,74%)
- Revenu par habitant plus faible dans la Corbeille et ses abords, le pouvoir d'achat de la population la plus proche des commerces est moins important
- Manque de zones de livraisons actuellement
- Usage de la voie publique par les commerçants (terrasses, échoppes, etc.), stimulée par la petite taille des cellules commerciales, pouvant poser des problèmes de circulation pour les piétons
- Opinion partagée des commerçants vis-à-vis du marché hebdomadaire (décalage dans l'heure d'arrivée des chalands le samedi, jour de haute fréquentation)

MENACES

- Le taux de vacance est relativement élevé dans le piétonnier actuel. Il faudra rester vigilant, car il risque d'augmenter dans les mois à venir suite aux impacts de la crise COVID. Une vacance élevée peut diminuer fortement l'attractivité du piétonnier
- Risques d'isolement des personnes plus âgées ou à mobilité réduite
- Prix du foncier qui risque d'augmenter pour des rues qui passeraient en rues piétonnes. Il est actuellement élevé dans la Corbeille et l'est d'autant plus dans le piétonnier.
- Risques d'évolution vers des quartiers monofonctionnels (Exemple de la montée de l'HoReCa dans le piétonnier)
- Risques de difficultés de gestion de circulation entre marché hebdomadaire, événements et nouvelles zones piétonnes (inversions plus nombreuses des sens de circulation à éviter)

ATOUTS

- La localisation « centrale » du piétonnier est très appréciée
- L'accessibilité globale en modes doux et transports en commun est positivement reçue
- La sécurité offerte aux piétons (dans le sens de la « circulation piétonne », vis-à-vis des autres modes de transport)
- La convivialité du quartier
- La diversité des commerces
- Un piétonnier attractif pour une variété d'usages : pour y effectuer des achats (raison citée par 84,1% des répondants), pour y consommer dans les restaurants, cafés, bars, etc. (62,0%) ou pour s'y promener, sans achat prévu (58,1%)
- Une fréquentation très régulière des habitant·e·s du centre-ville (en moyenne 15X par mois)

OPPORTUNITÉS

- 57,07% de personnes favorables à une extension du piétonnier namurois, et 20,53% de personnes indifférentes
- Selon les usagers, une extension du piétonnier est une opportunité pour améliorer la sécurité des piétons, d'avoir un centre-ville plus agréable et moins pollué et d'encourager la vie de quartier et les rapports humains
- Les habitant·e·s du centre-ville, les travailleur·euse·s et les client·e·s sont nettement favorables à une extension
- Les étudiant·e·s et les visiteur·euse·s du centre-ville sont plutôt favorables
- Rôle de commerces attractifs et diversifiés au sein du piétonnier demeure incontournable. Ceci indique l'importance d'intégrer des rues déjà commerçantes si une extension était à considérer.
- Réel intérêt pour davantage d'espaces verts et de détente, et plus d'activités de rue

FAIBLESSES

- Le sentiment d'insécurité (dans le sens de la fréquentation nocturne) est la principale faiblesse citée par les usagers
- Le stationnement parking limité aux abords du piétonnier et l'accessibilité en voiture sont mal perçues
- Le manque de propreté des rues et trottoirs ressenti par les usagers
- Le manque d'espaces verts
- Le décor des rues et les aménagements urbains proposés sont insuffisants selon les usagers
- Une fréquentation du piétonnier assez occasionnelle pour les visiteur·euse·s et pour les client·e·s du centre-ville (en moyenne 4X par mois)

MENACES

- 22,40% de personnes défavorables à l'extension du piétonnier
- Selon les usagers, une extension du piétonnier est un risque d'investissement inutile (car le piétonnier actuel est suffisant), de perte d'accessibilité en voiture et de difficultés pour les PMR
- Les commerçant·e·s sont plutôt défavorables à une extension

PARTIE 4: ANALYSE URBANISTIQUE

PRESENTATION GENERALE- L'ESPACE PUBLIC ET SON UTILISATION

LES UTILISATIONS DE L'ESPACE PUBLIC / MODE DE DÉPLACEMENT / TYPES D'UTILISATEURS

- **LA MARCHE COMME PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT AU CENTRE-VILLE/COMMERCE/ÉCOLE/LOISIR**
- **Les autres modes doux** : Les vélos, les trottines, les skateboards et bien autres. Leurs besoins en termes d'espaces, de revêtements de sol, d'aménagements (barrières, escaliers, mobilier urbain), de stationnements devront aussi être pris en compte dans le cadre de cette étude.
- **Le transport en commun**
- **L'organisation des évènements**
- **Accessibilité véhicules - CONTRAINTES**
 - **Les services de secours (POMPIERS, ambulances)** : largeur et hauteur de passage et passage libre aux contrôles d'accès
 - **La police et le besoin d'avoir la possibilité de traversée rapide de la Corbeille** (entre la Place du Theatre et l'extérieur de la Corbeille)
 - **Les services aux personnes, notamment l'accès pour les soins médicaux pour les résidents dans la zone piétonne, les taxis**

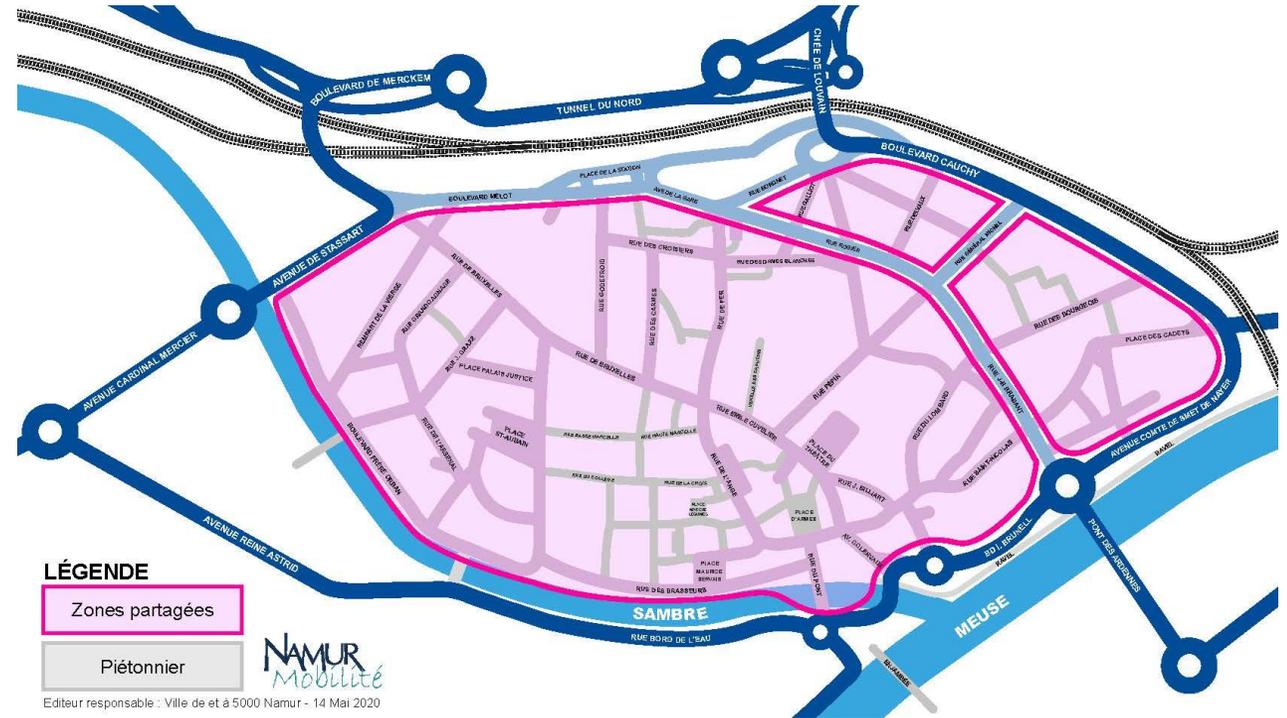
 - **Les riverains disposant d'un garage dans la zone piétonne** et, éventuellement, souhaitant pouvoir avoir un stationnement en voirie proche (stationnement réservé riverain, dépose minute, carte riverain, ...)
 - **Les riverains ne disposant pas d'un garage, mais souhaitant pouvoir accéder occasionnellement à leur habitation** (accès limité sous conditions particulières - déménagements, travaux)

 - **L'accompagnement des jeunes enfants jusqu'aux portes des établissements d'enseignement fondamental ;**
 - **Les PMR et personnes âgées qui souhaitent accéder aisément aux commerces et services** situés dans le piétonnier ;
 - **Les fournisseurs et livreurs qui fournissent les commerces (Horeca ou autres)** de la zone : accès véhicule dans la zone (quelle période ? durée ?) ou aux abords proches (disponibilité des zones de livraison). Cette question renvoie aussi aux gabarits des véhicules, ainsi qu'à la problématique plus large de logistique urbaine (centre de distribution urbain, notamment)
 - **Les entrepreneurs en chantier pour l'aménagement, l'entretien, voire le dépannage de commerces ou logements.** On sait notamment que la rotation des commerces et le renouvellement des aménagements impliquent de nombreux travaux. Les sociétés en charges de ces travaux doivent livrer du matériel et utilisent aussi les véhicules comme « ateliers mobiles ». Le nombre d'autorisations augmente, tandis que l'offre de stationnement à proposer diminue.

LA ZONE 20- ZONE PARTAGEE

- ✓ Les **piéton-ne-s** peuvent circuler librement sur toute la largeur de la voie publique. Ces derniers doivent néanmoins rester vigilants aux véhicules et ne peuvent entraver délibérément leur circulation.
- ✓ Les **cyclistes** bénéficient également d'une plus grande quiétude liée à l'instauration d'une vitesse maximale de 20km/h. Les cyclistes sont considérés comme des conducteurs et conductrices et doivent se conformer aux mêmes règles: respecter la vitesse maximale de 20km/h, rouler en tenant la droite et ne pas mettre en danger ni gêner les piétons et piétonnes (au besoin, ils doivent d'ailleurs s'arrêter). Les cyclistes restent toujours autorisés à emprunter un sens unique à contresens (S.U.L) lorsqu'un panneau les y autorise. Il en va de même pour les trottinettes et autres modes de déplacement alternatif qui circulent à une vitesse supérieure à celle du pas (6km/h).
- ✓ Les **véhicules** restent autorisés à circuler moyennant une vitesse maximale de 20 km/h. Les bus circulent selon les horaires et arrêts habituels. Les conducteurs et conductrices doivent s'arrêter afin de ne pas mettre en danger ni gêner les piéton-ne-s et autres usager-e-s.
- ✓ Le **stationnement** est maintenu dans les emplacements délimités selon les modalités en vigueur (tarif, durée limitée). Le fonctionnement des zones de livraison reste en vigueur. Le stationnement reste gratuit, les samedis uniquement, jusqu'au 31/08/2020. Il est donc régi par horodateurs du lundi au vendredi, de 9h à 17h. La durée limitée à 3h en zone bleue reste d'application.

Concrètement, cette zone correspond au périmètre de l'ancienne « zone 30 » en vigueur depuis près de 10 ans, exception faites des voiries formant l'axe Rogier/Brabant (rues Rogier, du 1er Lanciers, Jean-Baptiste Brabant) ainsi que de la rue Général Michel qui restent limitées au 30 km/h actuel.



AMENAGEMENTS

- Du mobilier urbain a été installé pour casser la linéarité des chaussées.
- Les traversées piétonnes ont été effacées pour permettre aux piétons d'utiliser toute la largeur de la voie publique et donc de traverser où ils le souhaitent.
- Des casse-vitesse et des panneaux réglementaires doublés de panneaux d'informations jaune fluo ont été placés à chaque entrée de la zone.
- Des silhouettes de personnages ont fait leur apparition dans le but d'attirer l'attention des automobilistes. Tous ces aménagements visent à matérialiser le code de la route en vigueur pour la zone partagée et à faciliter le respect des 20km/h autorisés

LA MARCHÉ COMME PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT AU CENTRE-VILLE

Les dimensions de la Corbeille sont très réduites, à peine 700 mètres par 1700 mètres. Ces dimensions réduites permettent des temps de parcours piétons relativement courts pour les distances entre le centre et ses abords immédiats (10 minutes maximum).

- La marche concerne bien entendu les habitants du centre-ville.
- Mais aussi et surtout les visiteurs du centre- ville qui terminent leur déplacement vers leur lieu de destination : travailleurs, clients, écoliers, étudiants, touristes et visiteurs d'évènements, ... voire aussi de simples curieux, des sportifs, ...
- Chaque usager a des besoins spécifiques : de l'information, de la sécurité, du confort, de la découverte, de belles vitrines, des lieux de repos ou de rencontre, un « raccourci », ...

Des efforts ont été réalisés pour augmenter la praticabilité des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite (aménagement de plain-pied, dalles podotactiles, abaissements de bordure, ...).

Encouragement – Sensibilisation – Communication

La Ville de Namur est engagée dans des campagnes de sensibilisation en faveur ou pour l'amélioration des déplacements piétons.

- 2015 - La campagne « Soyons courtois ! La rue, ça se partage », pendant laquelle la Ville, en partenariat avec le CCCA, a pu tenter de sensibiliser les piétons et les cyclistes dans l'amélioration de leurs comportements.
- 2020 - Le passage de la Corbeille en zone 20 témoigne de la volonté d'encourager les déplacements piétons.

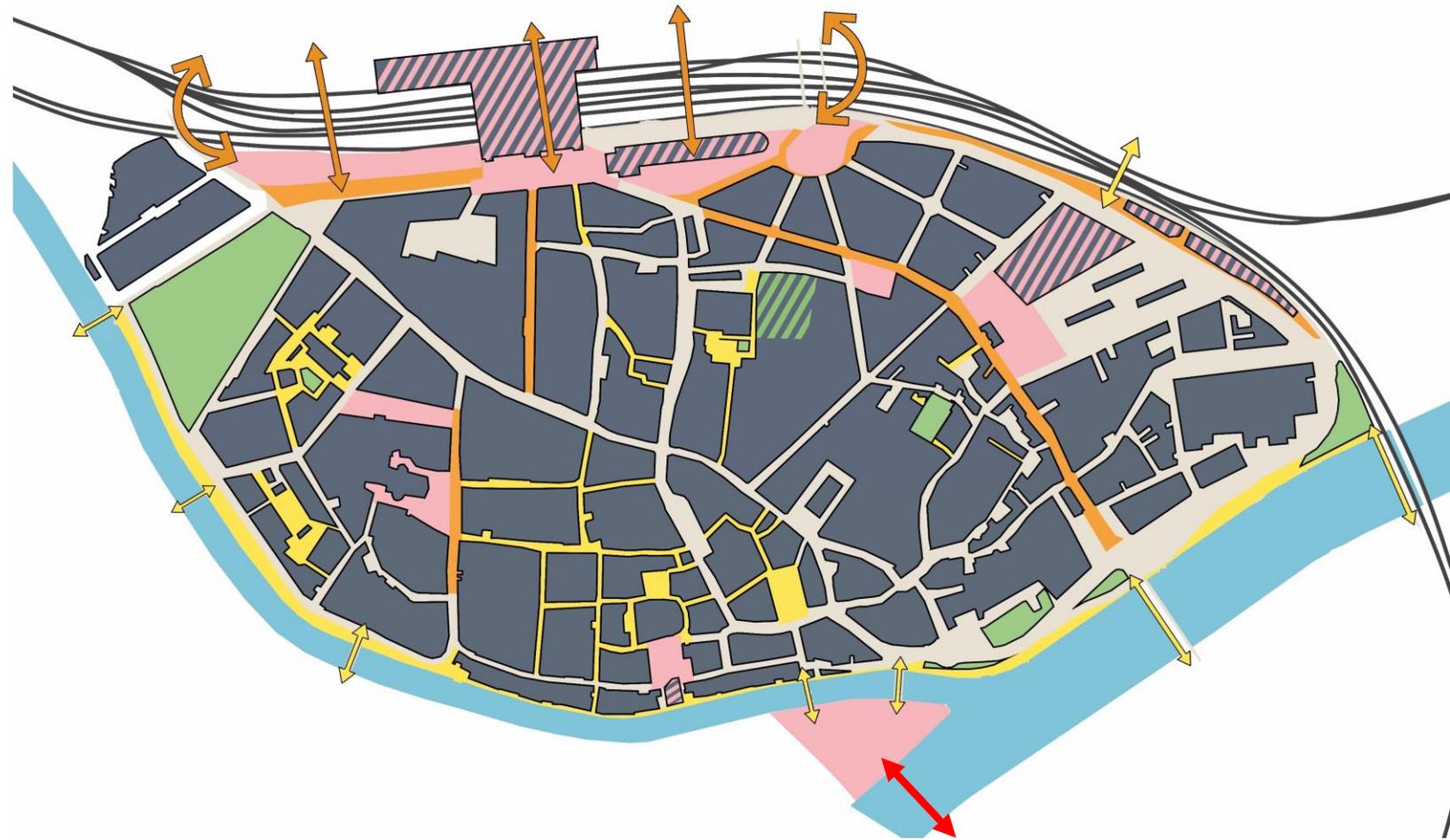
Source Informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

Le piétonnier est ouvert à la circulation pour les riverains et livraisons de 5h30 à 7h30, de 9h à 11h30 et de 17h30 à 20h (sauf exception de la rue Haute Marcelle qui n'est ouverte que de 9h à 11h30).

En complément de ce piétonnier, des « raccourcis » accessibles aux piétons, viennent encore améliorer le déplacement piéton avec

- la passerelle Saint-Aubain et tous les passages entre Facultés dans le Quartier de l'Université,
- le passage de la Gare,
- le chemin des Ecoliers,
- l'Impasse de l'Hôtel de Ville,
- le passage St-Joseph, la galerie Werenne et la venelle des Capucins dans le Quartier de la Gare,
- les passerelles d'Herbatte, pont du Luxembourg et les passages des célestines, la rue du Quatrième Génie dans le Quartier des Casernes,
- et la galerie d'Harscamp, l'impasse du Beffroi, la rue de la Monnaie, la rue de Bavière et la place d'Armes dans le Quartier Historique.

Ces espaces piétons sont enfin consolidés ponctuellement par des piétonniers temporaires à l'occasion d'évènements culturels ou de marchés



Le piétonnier est régulièrement agrandi de façon temporaire pour le marché hebdomadaire ou pour des évènements ponctuels. En effet, la fermeture de l'espace public aux automobilistes permet de réaliser plus facilement des animations et d'augmenter l'attractivité.

Le marché hebdomadaire et le « Samedi mobile»:

Le marché a lieu tous les samedis matins et les rues suivantes sont fermées : La rue de Bruxelles, la Place de l'Ange, la rue du Lièvre, la place du Palais de Justice et la rue Grafé. Ces mêmes rues restent également fermées l'après-midi pour agrandir le piétonnier et inviter à la flânerie.

Les évènements ponctuels :

Le centre-ville accueille un nombre grandissant d'évènements (les fêtes de la Wallonie, Namur en mai, les fêtes de fin d'année, etc.) et très variés, qui impactent la circulation.

En 2019, la corbeille a été fermée partiellement pendant 3 jours et complètement pendant 51 jours (stationnement et circulation).

Places publiques	Nombre de jours de circulation interdite
Place Saint-Aubain	20
Place d'Armes	71
Place de l'Ange	51
Place Maurice Servais	55
Place du Théâtre	59



Le cheminement piéton est facilité et accompagné par une nouvelle signalisation utilitaire et touristique (2017) qui permet aux piétons de se repérer facilement sur l'ensemble du territoire de la Corbeille.

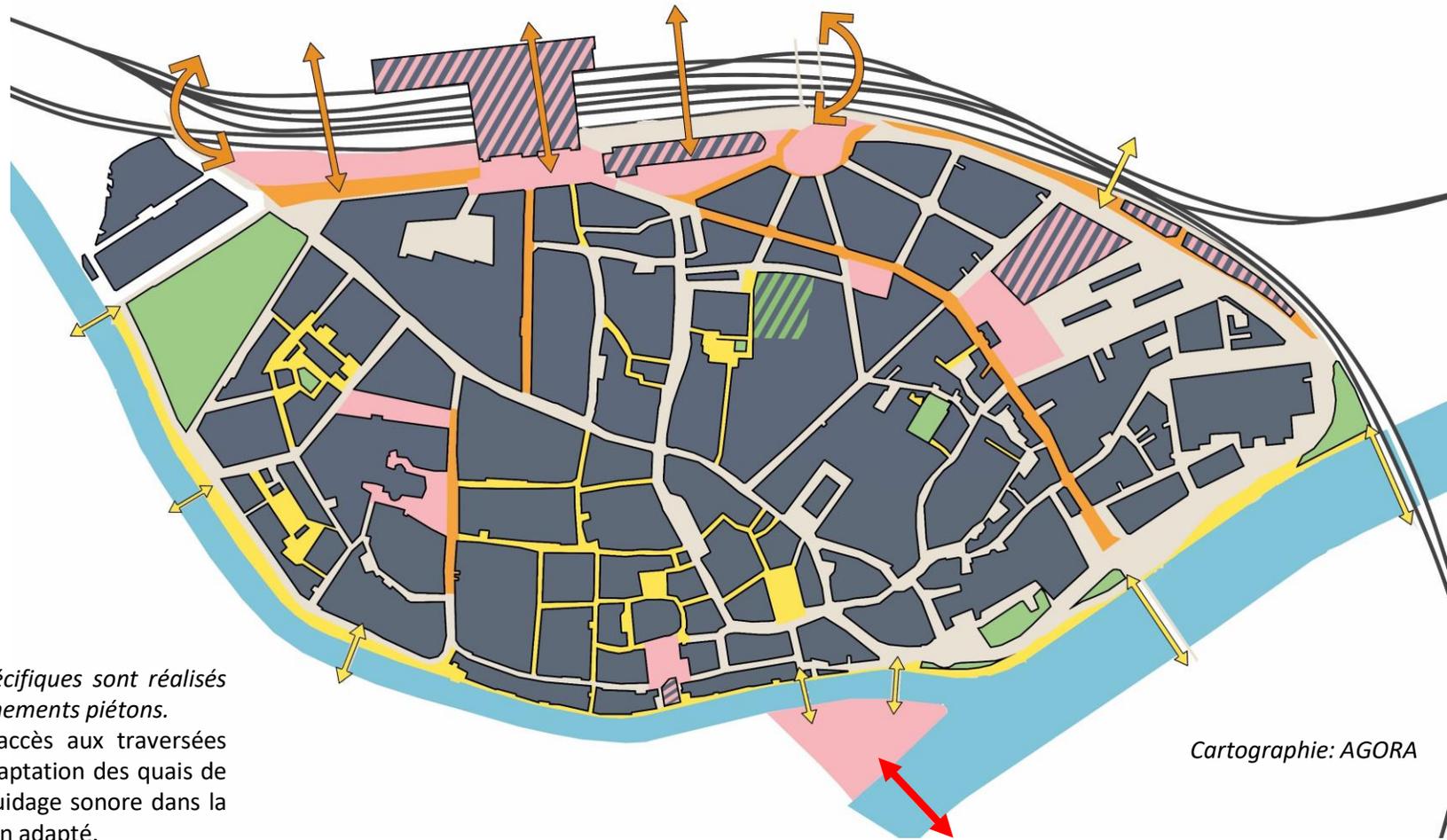
L'accessibilité piétonne du centre-ville depuis la périphérie a été récemment améliorée avec des aménagements sur les différentes entrées.

En mai 2020, était inaugurée la passerelle cyclo-piétonne nommée l'Enjambée, qui permet désormais de traverser la Meuse et de relier Namur et Jambes.

L'état du revêtement des sols et trottoirs est dans l'ensemble satisfaisant pour le déplacement piéton. Les trottoirs restent cependant ponctuellement trop étroits pour accueillir des flux importants mais le passage de la Corbeille en zone de rencontre permet en partie de résoudre cette problématique.

En ce qui concerne les PMR, les trottoirs ne sont pas tous encore en état pour un déplacement optimal, et l'accès aux arrêts de bus n'est pas toujours possible

- La Ville de Namur précise néanmoins que des aménagements spécifiques sont réalisés progressivement pour rendre la ville accessible à tous par des cheminements piétons.
- Parmi ces aménagements il y a l'élargissement des trottoirs, l'accès aux traversées piétonnes en pente douce, l'installation de dalles podotactiles, l'adaptation des quais de bus, la sonorisation des feux pour malvoyants, l'installation d'un guidage sonore dans la Corbeille, ou encore la mise en place de bancs et d'un mobilier urbain adapté.
- Les trottoirs et tous les aménagements PMR doivent continuer à être entretenus continuellement (nettoyage des feuilles et des branches, maintenance des ascenseurs...).



Cartographie: AGORA

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

LES DEPLACEMENTS CYCLISTES

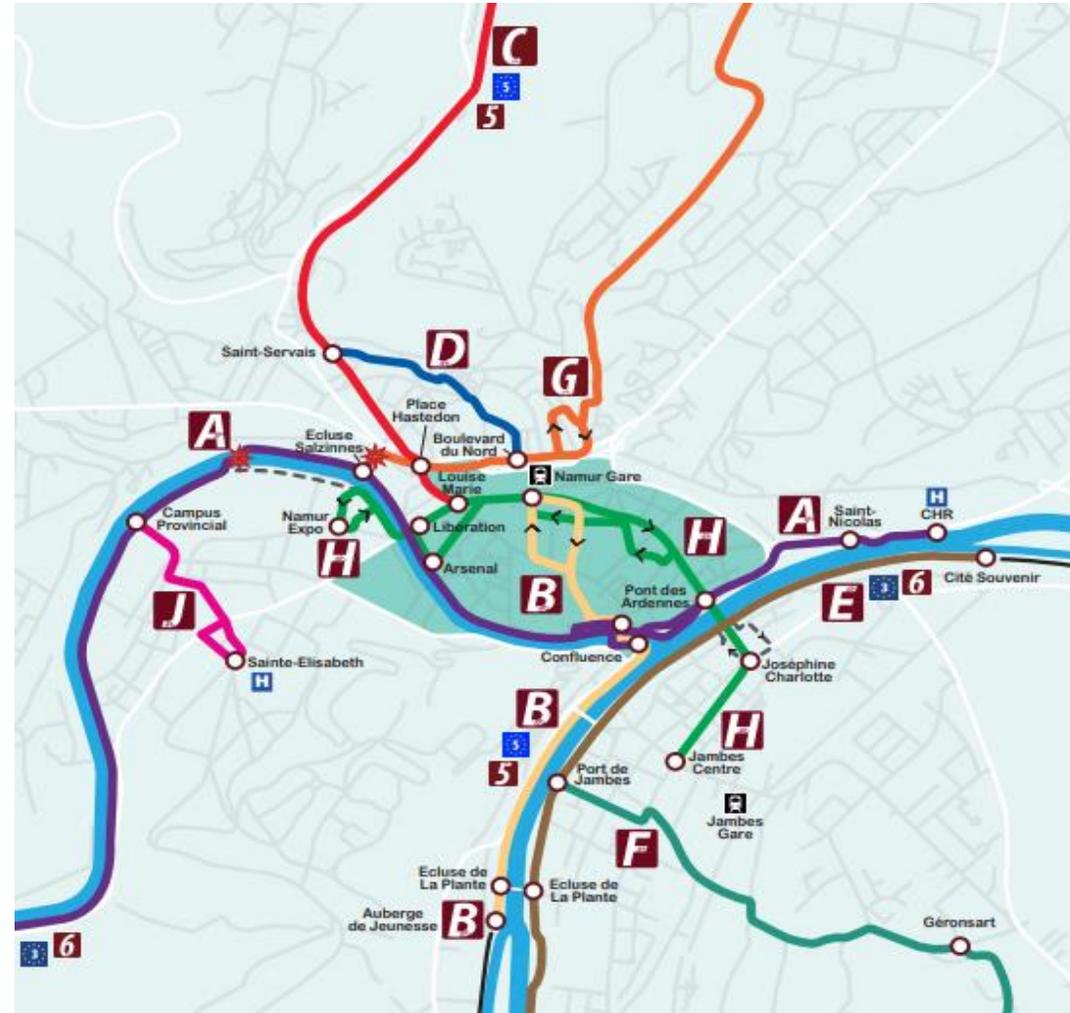
Namur s'est lancé dans la création d'un réseau cyclable à l'échelle du grand Namur. La Corbeille fait partie intégrante de ce projet comme peuvent en témoigner

- les connexion RAVeLs des deux rives de la Meuse au centre-ville,
- l'encorbellement sous le pont des Ardennes ou le long du pont du Luxembourg sur lequel on trouve passerelle et rampe d'accès.

Actuellement la Corbeille se trouve au cœur d'un nœud de différentes voies cyclables, qui font partie d'itinéraires communaux, régionaux et européens. Ces itinéraires sont numérotés de A à K et permettent de relier deux pôles éloignés.

Pour encourager l'utilisation du vélo, des vélos partagés nommés LiBiaVelo sont mis à disposition des Namurois et des visiteurs.

De nombreuses stations sont réparties sur l'ensemble du territoire de la Corbeille (Répartis sur 27 stations, 240 vélos sont à la disposition. Le prix de l'abonnement annuel est de 30 euros)



INVESTISSEMENTS

- 2012 – 2016 commune pilote dans le premier projet « Wallonie cyclable » -un plan communal cyclable, principalement centré sur le périmètre hyper cyclable, et investir des montants importants en termes d'infrastructures, de stationnement, de promotion et de gestion de la politique cyclable.
- 2021 - Namur a été sélectionnée dans Wallonie cyclable 2.

En cohérence avec la vision FAST de la Wallonie, la Ville de Namur entend poursuivre ses efforts pour développer encore davantage les déplacements à vélo. Elle a notamment l'objectif de:

- finaliser la voie verte urbaine,
- régler un certain nombre de points noirs sur le réseau existant,
- mais aussi étendre celui-ci afin d'offrir des aménagements sécurisés qui répondent notamment au développement du vélo à assistance électrique.

Le territoire de la Corbeille bénéficie d'un relief relativement plat propice à des déplacements à vélo.

De plus, l'avènement des vélos électriques élargit le territoire d'accessibilité de la Corbeille à l'ensemble du Grand Namur.

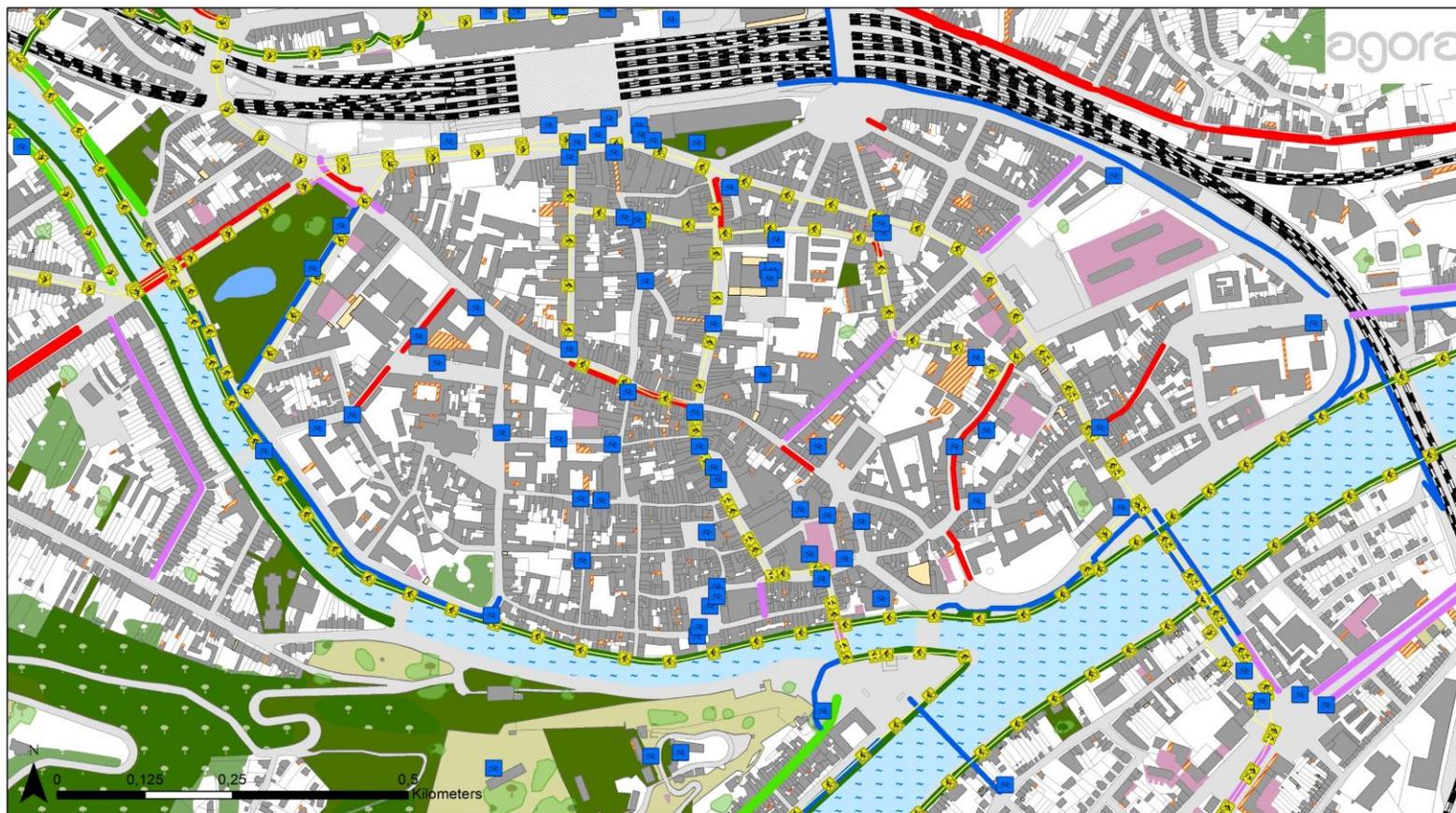
Complémentairement, Namur connaît un engouement croissant depuis dix ans pour le vélo de la part de sa population, où les flux cyclistes ont triplé ces dix dernières années et où les flux cyclistes progressent d'environ 19% par an.

- **Le centre-ville est totalement accessible aux vélos.** L'ensemble des voiries a été converti en SUL (sens unique limité) lorsque c'était possible.
- Les cycles peuvent emprunter le piétonnier depuis plus de 20 ans, en respectant les règles de circulation.
- Les sites propres et les bandes de bus sont également accessibles aux cyclistes, avec une signalisation adaptée sur la voirie.
- Toute la Corbeille est en zone 30 en temps normal, mais avec l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, de nouveaux aménagements temporaires dont une zone 20 sont apparus.

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

LEGENDE

	Stationnements vélos
AMENAGEMENTS CYCLABLES	
	Bande cyclable suggérée
	Cheminement cyclo
	Piste cyclable marquée
	RAVeL
	Rue cyclable
	Itinéraires-velo
	Espaces verts urbains
	Autres terrains artificialisées
	Réseau routier et espaces associés
	Réseau ferroviaire et espaces associés
	Cours d'eau navigables
	Plans d'eau
	Bosquet
	Forêt
	CL - Bâtiment fermé
	ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
	OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
	UN - Bâtiment souterrain non surbâti
	Rail
	Quai de gare
	Parcelles (01.01.2020)



Cartographie: AGORA, source informations Data Namur

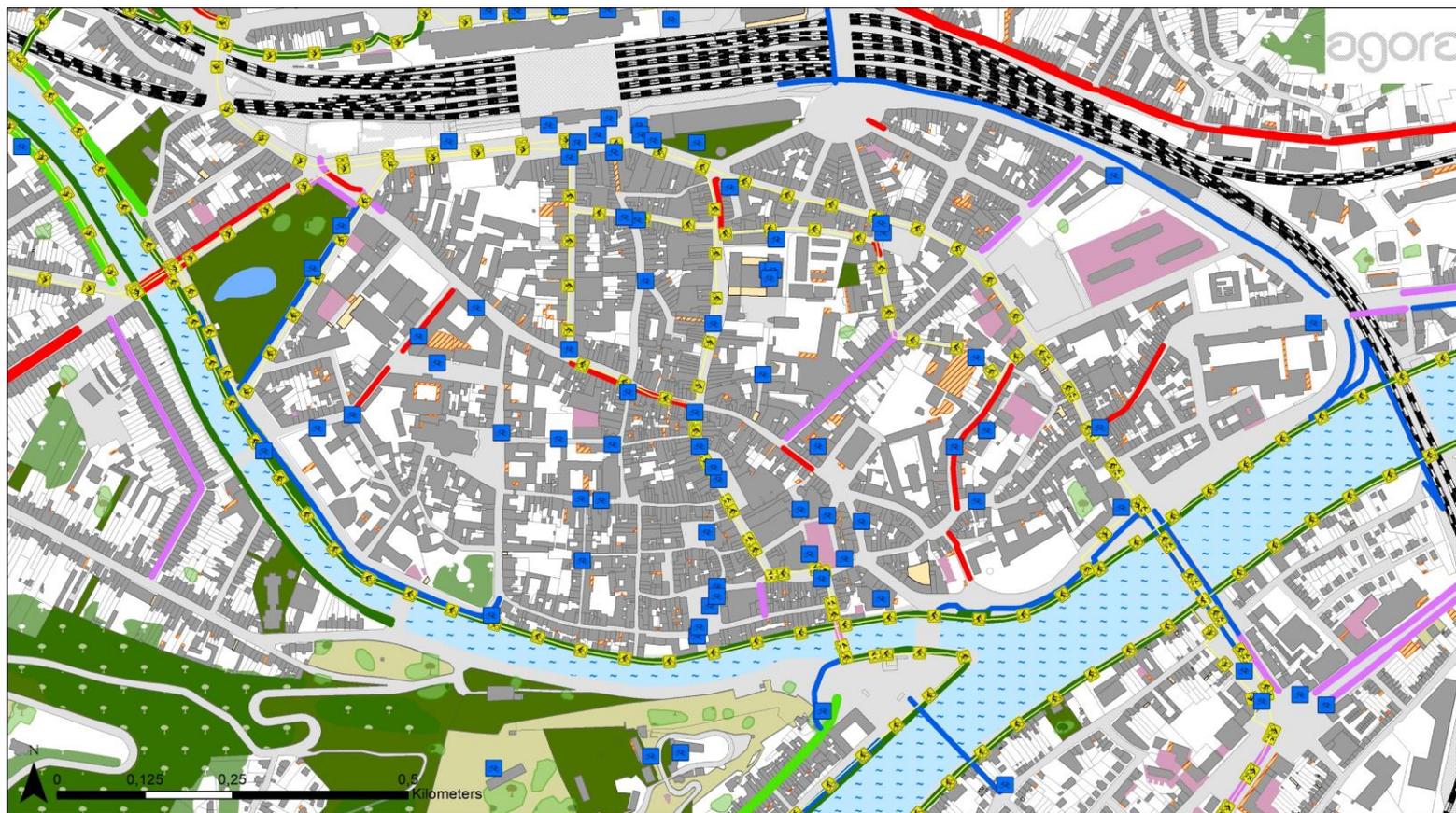
Toutes ces spécificités font du centre-ville un lieu très praticable pour les cyclistes.

Sur le territoire de la Corbeille on compte donc 780 places de vélos, ce qui montre que la Corbeille est beaucoup mieux fournie que le reste de la ville.

- Toutefois, selon le PCM de la Ville de Namur (2018), le nombre d'emplacements de stationnement vélo reste très largement insuffisant dans la Corbeille entraînant des stationnements « sauvages » un peu partout.
- Le manque est particulièrement flagrant à la gare de Namur où le PCM recommande d'ajouter quelques 700 places aux 175 existantes pour répondre au besoin de la ville.
- En outre, le projet de construction du bâtiment « Crosspoint » en cours à côté de la gare prévoit la création d'un parking vélo couvert et sécurisé de 200 places.
- Des projets d'aménagements de stationnement sécurisés sont également en cours rue du Lombard et une offre en stationnement vélo est aussi prévu dans les nouveaux parkings. Il est possible de citer le projet de la Confluence et ses 53 places cyclistes ou encore les 80 places attachées au projet Cœur de Ville.

LEGENDE

	Stationnements vélos
AMENAGEMENTS CYCLABLES	
	Bande cyclable suggérée
	Cheminement cyclo
	Piste cyclable marquée
	RAVeL
	Rue cyclable
	Itinéraires-velo
	Espaces verts urbains
	Autres terrains artificialisées
	Réseau routier et espaces associés
	Réseau ferroviaire et espaces associés
	Cours d'eau navigables
	Plans d'eau
	Bosquet
	Forêt
	CL - Bâtiment fermé
	ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
	OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
	UN - Bâtiment souterrain non surbâti
	Rail
	Quai de gare
	Parcelles (01.01.2020)

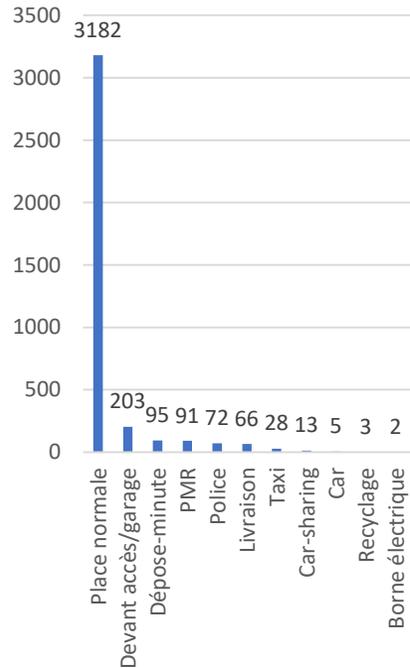


Cartographie: AGORA, source informations Data Namur

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

LE STATIONNEMENT

L'espace du centre-ville propose une offre en stationnement très dense sur son territoire et de ce fait un grand nombre de véhicules en et hors voirie. un peu plus de 3100 places de stationnement en voirie, réparties de la manière suivante :

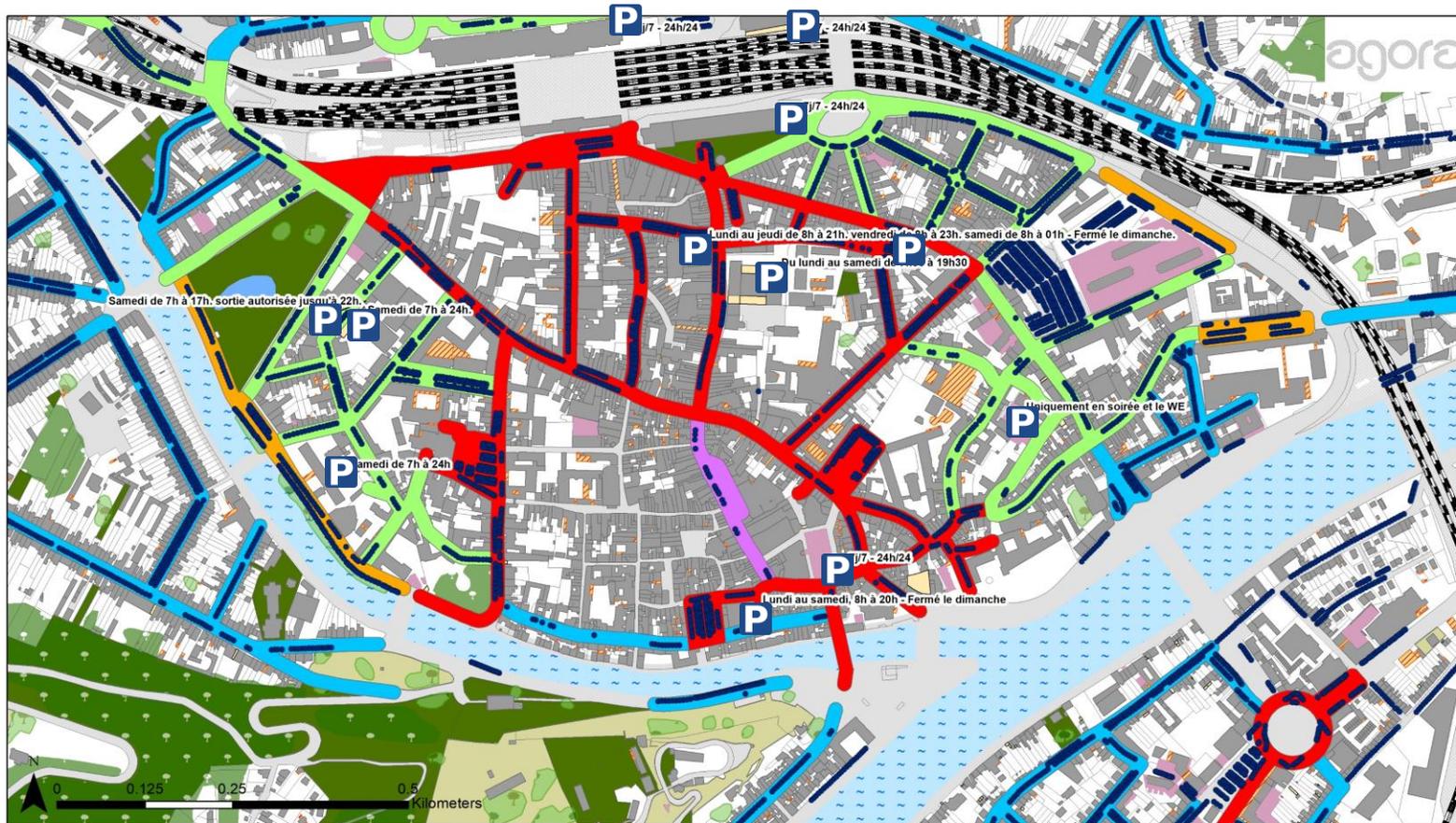


L'occupation de l'offre en stationnement est constante en journée et assez élevée. Il arrive même que le nombre de véhicules stationnés dépasse le nombre de places disponibles. On note que pour la Place du Palais de Justice, l'occupation est aux alentours de 100% toute la journée, et rue Lelièvre et Place Saint-Aubain, l'occupation moyenne en journée oscille entre 80 et 100%.

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

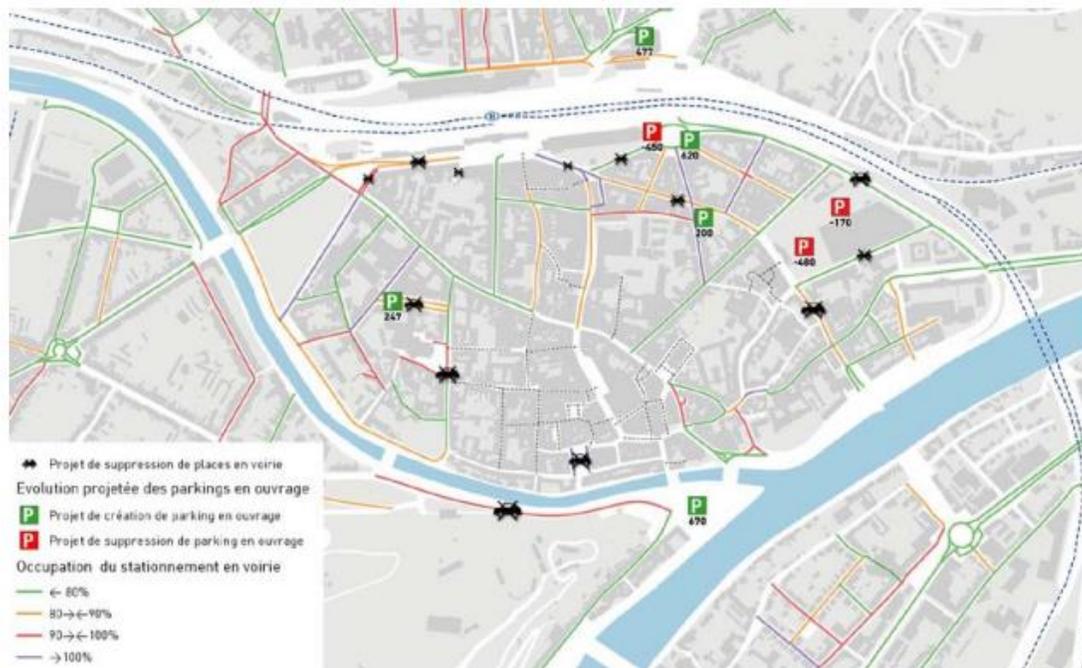
LEGENDE

- Parking hors voirie
 - Emplacements parking
- Zones stationnement**
- Bleue-Gratuit (Disque obligatoire)
 - Mauve-Max 30 minutes / Gratuit
 - Orange-Max 8 heures / 4 €
 - Rouge-Max 3 heures / 6 €
 - Verte-Max 4 heures / 3 €
- FOND DE PLAN**
- Espaces verts urbains
 - Autres terrains artificialisées
 - Réseau routier et espaces associés
 - Réseau ferroviaire et espaces associés
 - Cours d'eau navigables
 - Plans d'eau
 - Bosquet
 - Forêt
 - CL - Bâtiment fermé
 - ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
 - OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
 - UN - Bâtiment souterrain non surbâti
 - Rail
 - Quai de gare
 - Parcelles (01.01.2020)



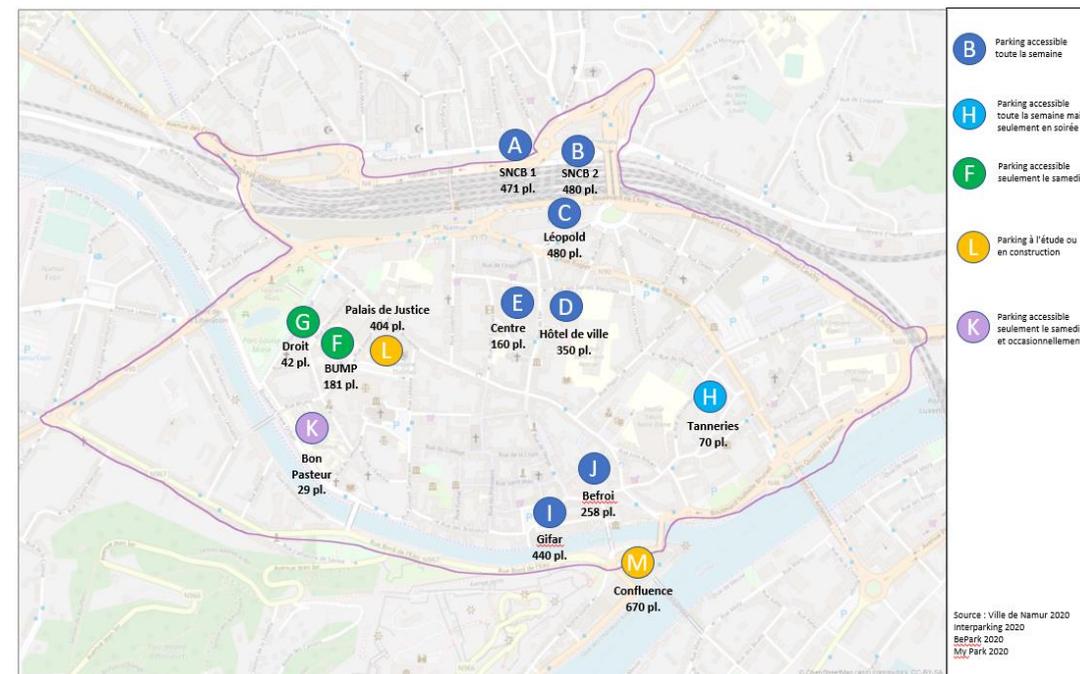
Cartographie: AGORA, source informations Data Namur

- Le PCM en 2018 signale déjà de grandes modifications dans les années à venir au sujet de la capacité de stationnement au sein de la Corbeille. Celui-ci annonce une situation projetée de 2.214 places créées d'une part, et de 1.784 places supprimées d'autre part, essentiellement hors voirie.



Source : Evolution des espaces de parkings dans la Corbeille, PCM 2018

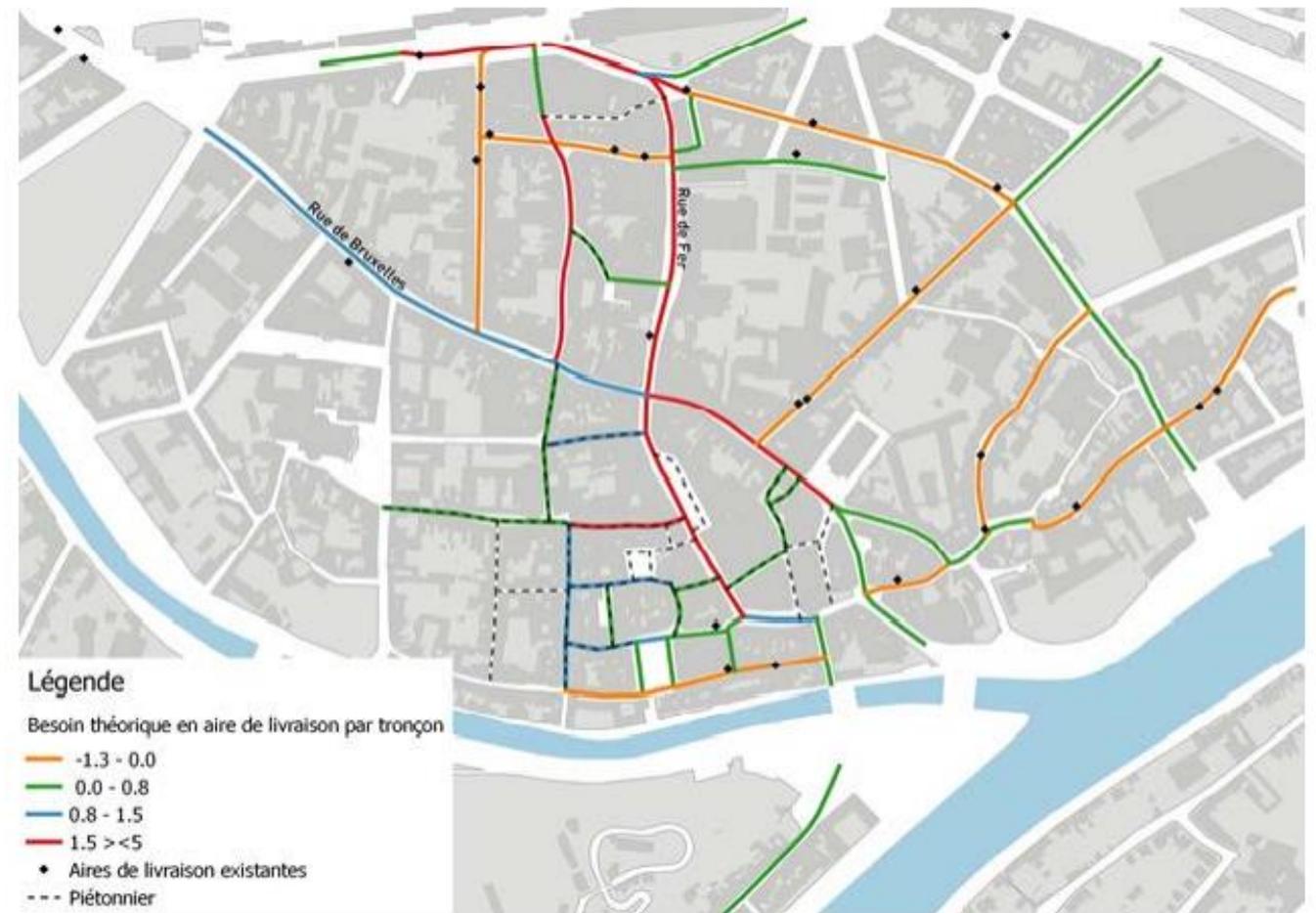
- Actuellement, la capacité en stationnement hors voirie avoisine les 3.000 places. Le parking de la confluence et du Palais de Justice apporteront également 1.074 places supplémentaires. Si, le nouveau projet de centre-commerciale du Quartier Léopold se réalise suivant le PRU remis, il augmentera le parking actuel de 420 places.



LES AIRES DE LIVRAISON

- Comme le rappelle le dernier PCM de la Ville de Namur, la création d'aires de livraison est sporadique et dépend de la demande des entreprises ou des transporteurs.
- La Corbeille bénéficie d'environ 70 places de livraison, de plusieurs aires de livraison qui obéissent à une gestion temporelle
- Les aires de livraison sont importantes tant pour les fournisseurs que pour les commerçants. Le non-respect de celles-ci peut entraîner des conflits entre les commerçants/fournisseurs et les riverains par exemple. Il en va de même pour les heures d'accès aux rues piétonnes pour les fournisseurs.
- Le PCM signale que les emplacements suivants nécessitent un besoin théorique en aires de livraison importantes : Place de la Station, rues de Fer, des Carmes, de l'Ange, de la Croix et Cuvelier.

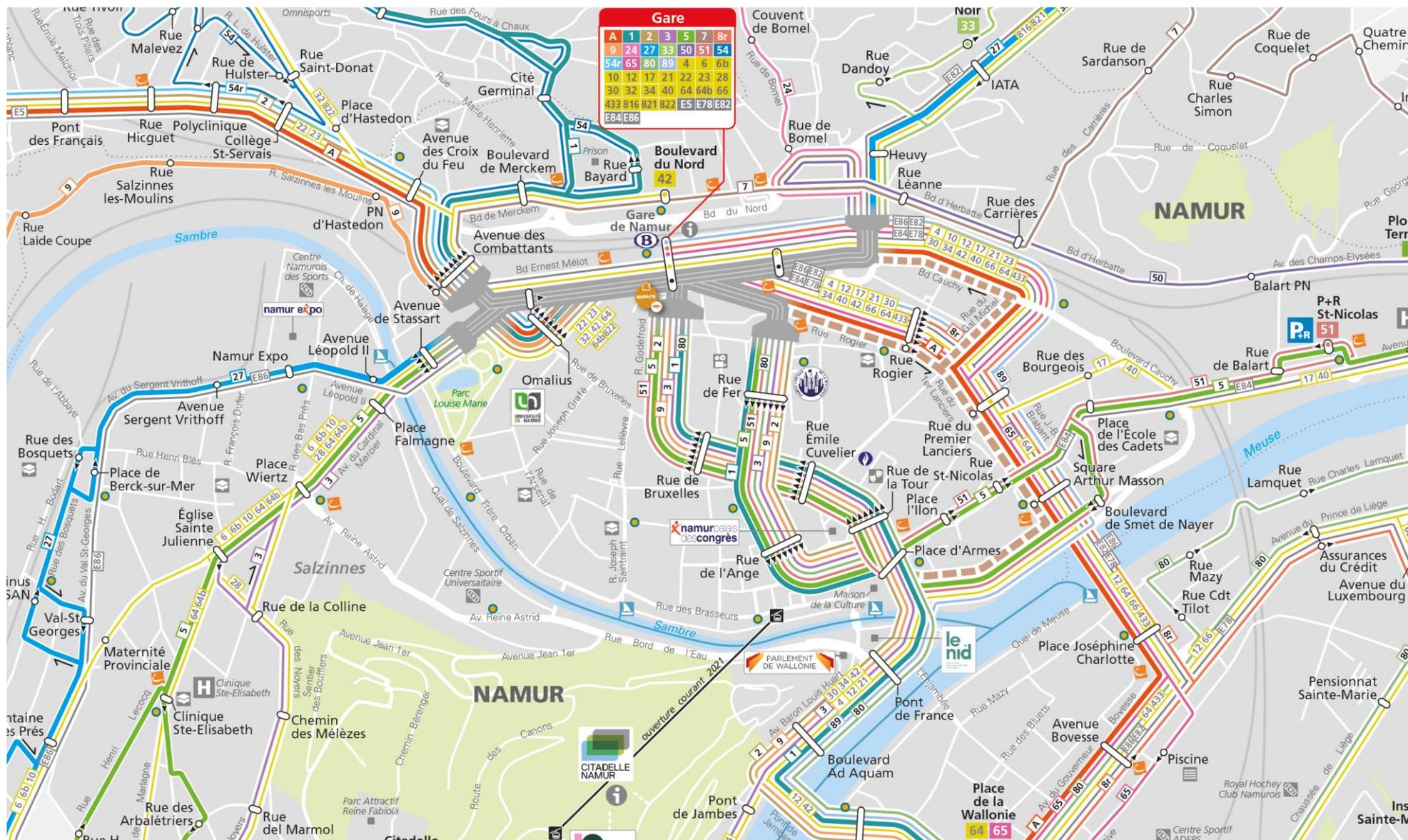
Si l'extension du piétonnier inclut l'une de ces rues, il faudra veiller à définir en concertation avec les commerçants les plages horaires les plus adaptées pour les livraisons. De plus, l'utilisation de capteurs ou de bornes connectées peut faciliter l'accès aux fournisseurs. Elles peuvent également améliorer l'organisation en l'analysant les heures d'utilisation et le taux d'occupation pour réévaluer l'équipement des rues ou apporter des conseils aux commerçants.



Source : Besoins théoriques en aire de livraison par tronçons au centre-ville, PCM 2018

DIFICULTES RENCONTREES

- Les problèmes de livraisons et le stationnement gênant qui ralentissent et bloquent le trafic bus de manière généralisée dans le centre-ville, et en particulier dans la rue de l'Ange, sur la place de la Station (avec le quai D qui est problématique) et dans la rue Saint-Nicolas
- Les feux Place de la Station en combinaison avec les feux suivants à hauteur de la rue Godefroid créent des remontées de files sur le boulevard Mélot en heures de pointes
- Le verrou du Boulevard Mélot n'est pas respecté vers la Place de la Station
- Les SUL, et plus particulièrement celui de la rue Marcholette vers la rue de l'Ange, sont considérés comme dangereux par les conducteurs. Au même endroit le tourne à gauche des bus est compliqué par les livraisons et les stationnements gênants



Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

LE TRANSPORT EN COMMUN

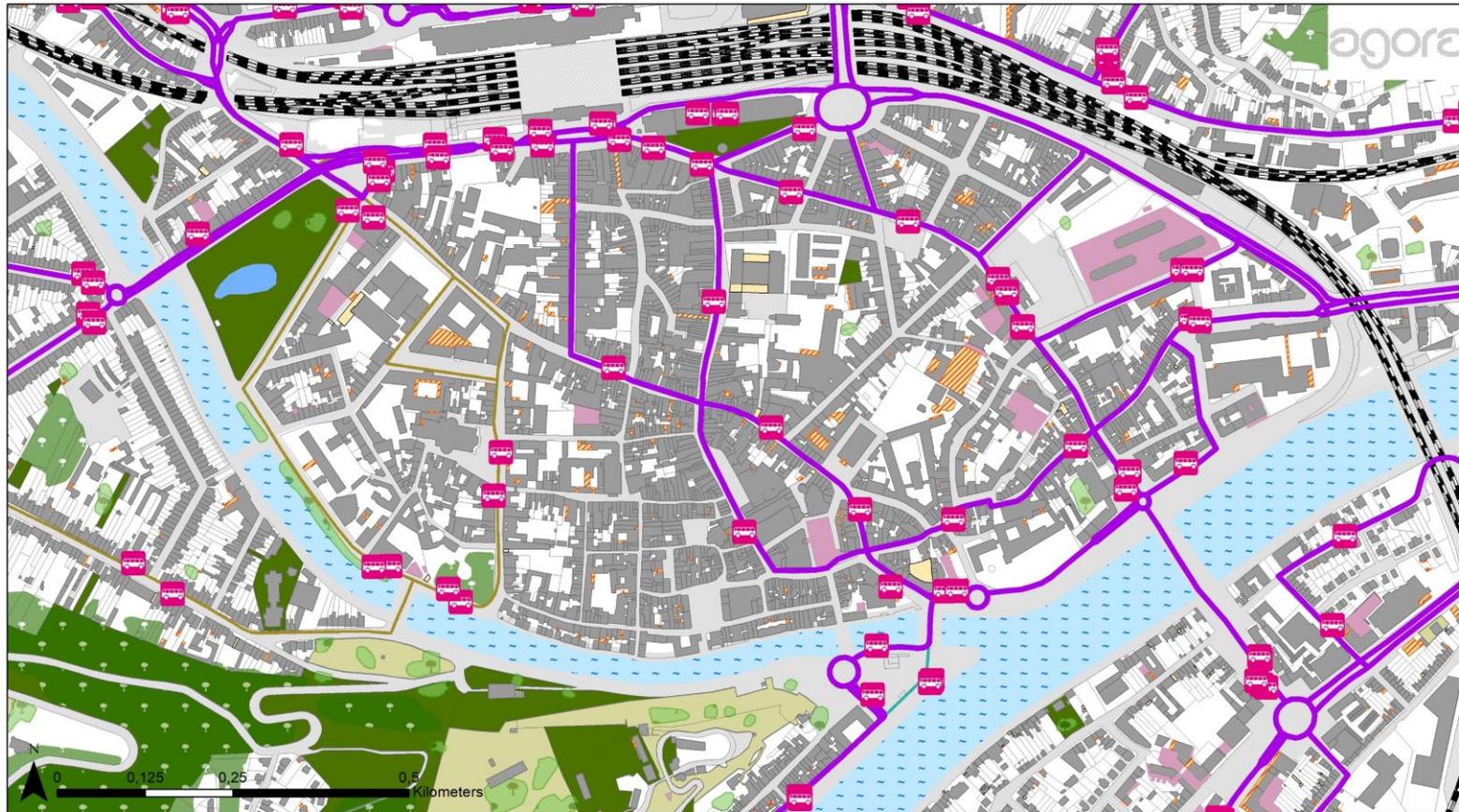
- Sur le territoire de la Corbeille on compte une vingtaine d'arrêts de bus pour une vingtaine de lignes accessibles qui convergent toutes vers la Gare de Namur.

Les cars forment aussi un moyen de transport touristique important. Il est donc également possible d'évoquer les cars touristiques qui amènent des visiteurs au centre-ville, qui après la Citadelle, est le second point d'attraction pour les visiteurs. Ces cars utilisent la Place Saint-Aubain pour embarquer et débarquer, ou encore les places situées avenue du 1^{er} Lancer et rue des Bourgeois, mais ces zones sont souvent jugées fort éloignées pour un public plus âgé.

L'état des routes ne pose pas de problème spécifique au centre-ville, l'adhérence y est relativement satisfaisante et va potentiellement encore être augmentée grâce au nouveau marquage, même si pour l'instant l'effacement des traversées piétonnes ne fait pas l'unanimité, certains la jugeant glissante et d'autres sans danger réel.

LEGENDE

	Poteaux-Tec
	Lignes TEC
FOND DE PLAN	
	Espaces verts urbains
	Autres terrains artificialisées
	Réseau routier et espaces associés
	Réseau ferroviaire et espaces associés
	Cours d'eau navigables
	Plans d'eau
	Bosquet
	Forêt
	CL - Bâtiment fermé
	ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
	OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
	UN - Bâtiment souterrain non surbâti
	Rail
	Quai de gare
	Parcelles (01.01.2020)



Cartographie: AGORA, source informations Data Namur

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

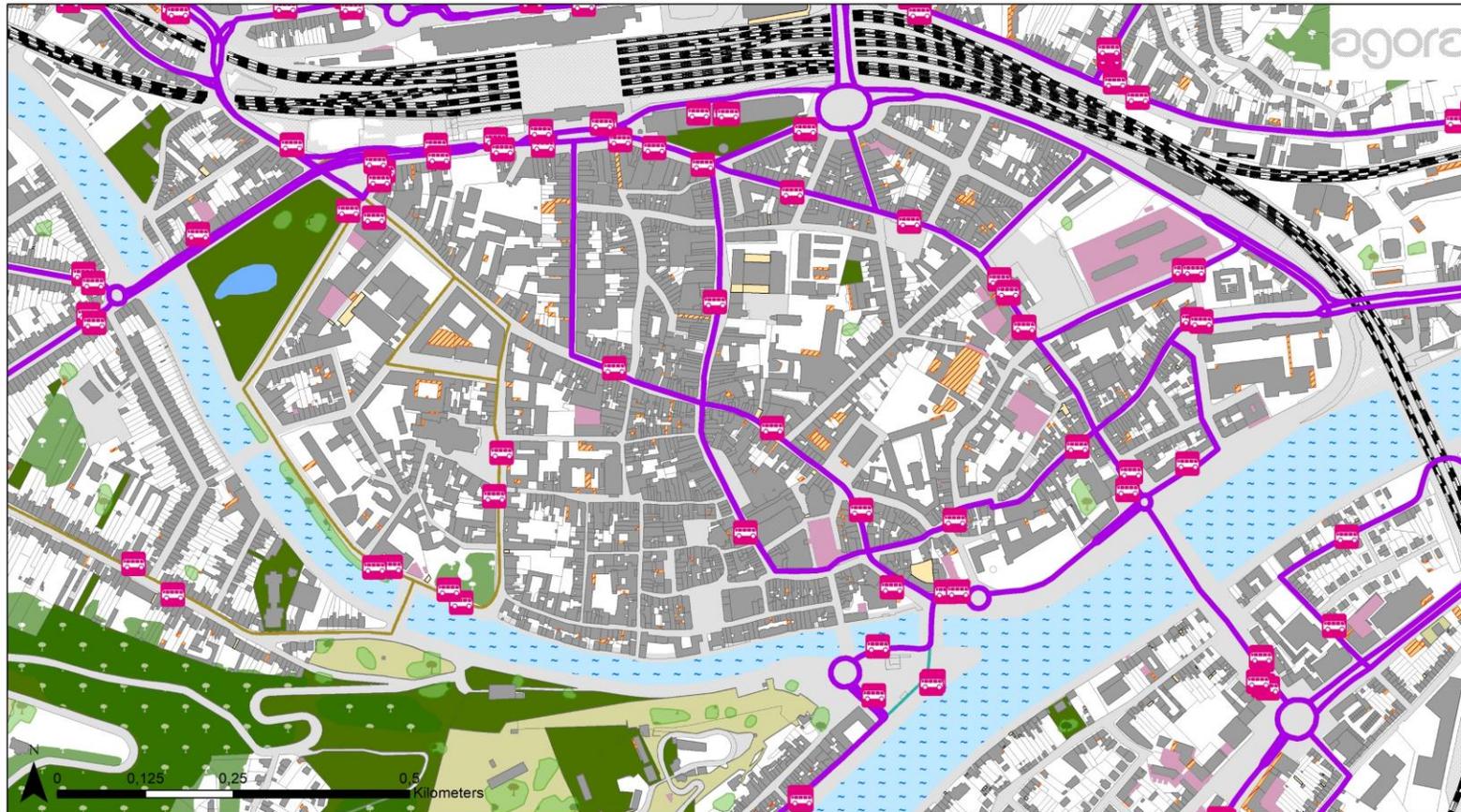
DIFICULTES RENCONTREES

- Sur la rue Godefroid, la bande bus ne suffit pas à empêcher les encombrements et les remontées de files.
- La rue Godefroid est également soumise à des livraisons qui provoquent le rabattement des voitures et gênent la circulation bus
- Les voitures en attente d'accès au parking Beffroi provoquent des files d'attente qui bloquent le passage du bus vers la rue de la Tour.
- Le comportement des livreurs à vélos et des déplacements en engins de déplacements personnels sont jugés risqués et perturbent la circulation bus

LEGENDE

	Poteaux-Tec
	Lignes TEC
FOND DE PLAN	
	Espaces verts urbains
	Autres terrains artificialisés
	Réseau routier et espaces associés
	Réseau ferroviaire et espaces associés
	Cours d'eau navigables
	Plans d'eau
	Bosquet
	Forêt
	CL - Bâtiment fermé
	ON - Bâtiment couvert-ouvert non surbâti
	OO - Bâtiment couvert-ouvert surbâti
	UN - Bâtiment souterrain non surbâti
	Rail
	Quai de gare
	Parcelles (01.01.2020)

Le TEC a étudié la possibilité de concentrer les bus sur les axes structurants (Rogier-Brabant) et de desservir le centre-ville par des navettes spécifiques (modification de la desserte du centre-ville). Cette étude a conclu que la situation actuelle n'allait pas changer. La TEC doit encore trouver des solutions pour les jours où il y a des manifestations, ou des événements qui rendent l'accessibilité du centre-ville difficile.



Cartographie: AGORA, source informations Data Namur

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Nombreuses venelles, impasses, ruelles, passages • Un relief adapté à une circulation de modes actifs • Un piétonnier très important • La rénovation des espaces publics en faisant plus de place aux modes actifs, notamment dans l'accessibilité au centre-ville • Projets immobiliers intègrent la rénovation des trottoirs /aménagements de l'espace public • Un bon système d'information et d'orientation pratique et touristique • Aménagements et réglementation (vitesse) sécurisant pour les modes doux (zone 30/20, zone partagée) • Réseau structurant cyclo-piéton (Ravel, voie verte urbaine, passerelle, ...) • Des services de modes actifs (LiBiaVelo, Namicyclette...) • Une partie des berges aménagée • Présence de stationnements vélo répartis sur l'ensemble de la Corbeille 	<ul style="list-style-type: none"> • Certains quartiers du centre-ville peu propices à la ballade, trottoirs peu mis en valeur et non adaptés à un déplacement actif massif • Maillage historique: l'étroitesse des rues fait que la cohabitation est parfois difficile entre les différents usagers • 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"> • Plusieurs projets, positifs pour les déplacements actifs • Passage récent de l'ensemble du centre-ville en zone 20 • Développement important de l'espace cyclable communal • Volonté de la commune de favoriser les modes actifs • COVID 19 qui favorise un aménagement encourageant l'usage des modes actifs • 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 • Manque de lisibilité/changement du sens de circulation/ difficultés d'organiser et rendre lisible les changements de circulation à l'occasion des évènements

Source informations: Plans de circulation et de stationnement actualisés du centre-ville de Namur, Tractebel

■ Piétonnier actuel

1971: Les premiers tests de piétonnier. Au fur à mesure des années, des rues se sont ajoutées comme la rue de la Monnaie (1974), la rue de le Croix (1981), la place Marché aux Légumes (1981), la place de l'Ange (1987) et enfin la place d'Armes (1996).

1998 : le plan communal de la mobilité (PCM) s'attarde sur la mobilité de la corbeille. L'objectif est de limiter le transit et le stationnement.

2001 : le premier plan de circulation est mis en œuvre pour éviter de traverser la corbeille, en créant des boucles.

2003 : un plan de stationnement pour privilégier le stationnement de courte durée au centre.

2009 : l'étude de la réorganisation de l'espace public dans le centre-ville démontre la qualité de l'espace public et la sous-utilisation de celui-ci.

2011 : le centre-ville devient une zone 30 et la rue de l'Ange devient la première « zone de rencontre » sur base des recommandations de l'étude.

2016 : l'étude urbanistique et paysagère de la Corbeille Nord démontre la volonté d'intégrer des plantations et des larges espaces dédiés aux piétons.

2019 : des ateliers participatifs sont mis en place pour le projet du quartier Léopold et du centre commercial. Cette démarche démontre l'intérêt des citoyens à l'aménagement de leur territoire.

2020: La corbeille devient zone 20 (temporaire avant aout 2021)- volonté de prolonger en zone de rencontre ultérieurement.

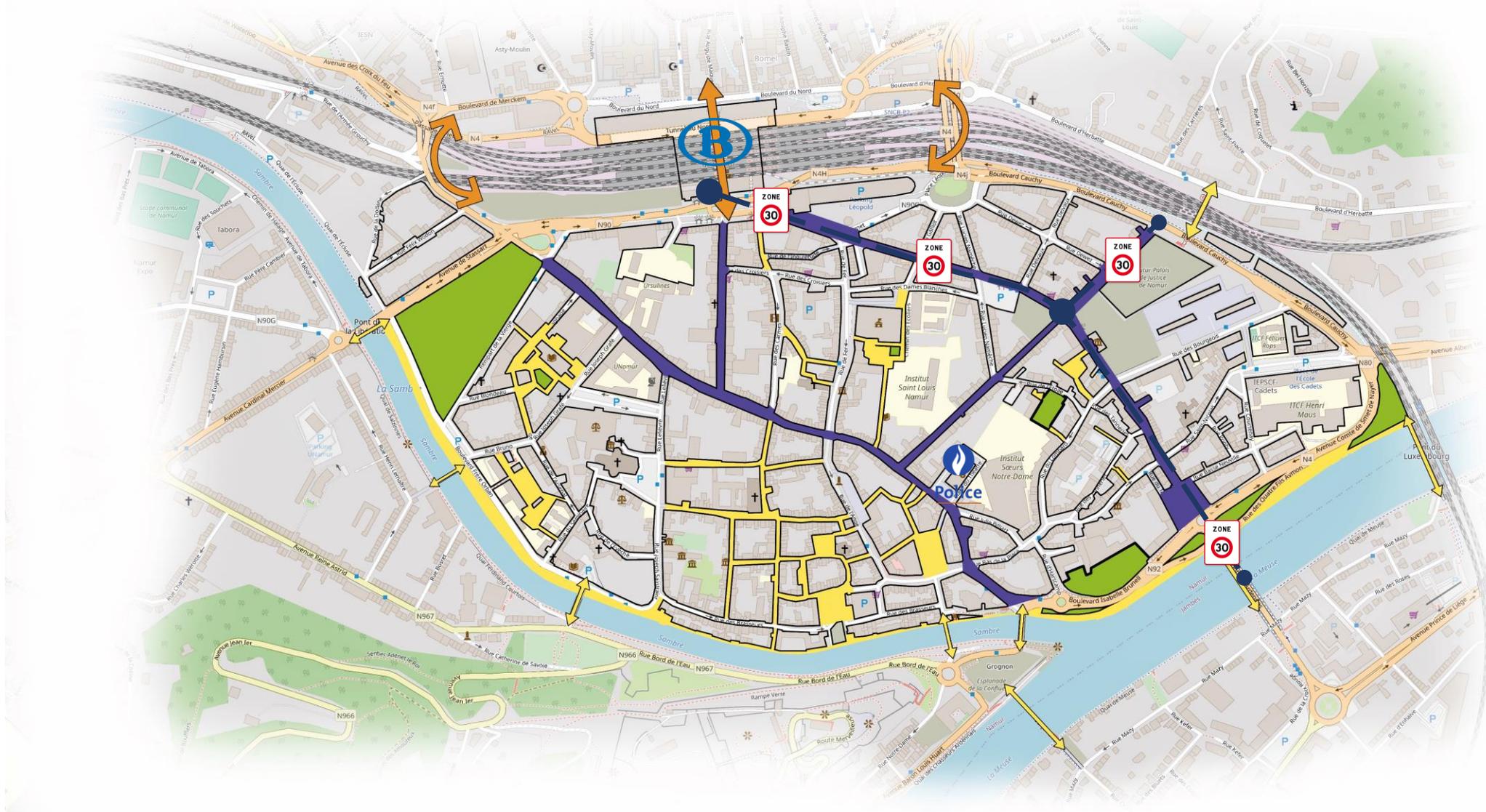


 PIÉTONNIER ACTUEL

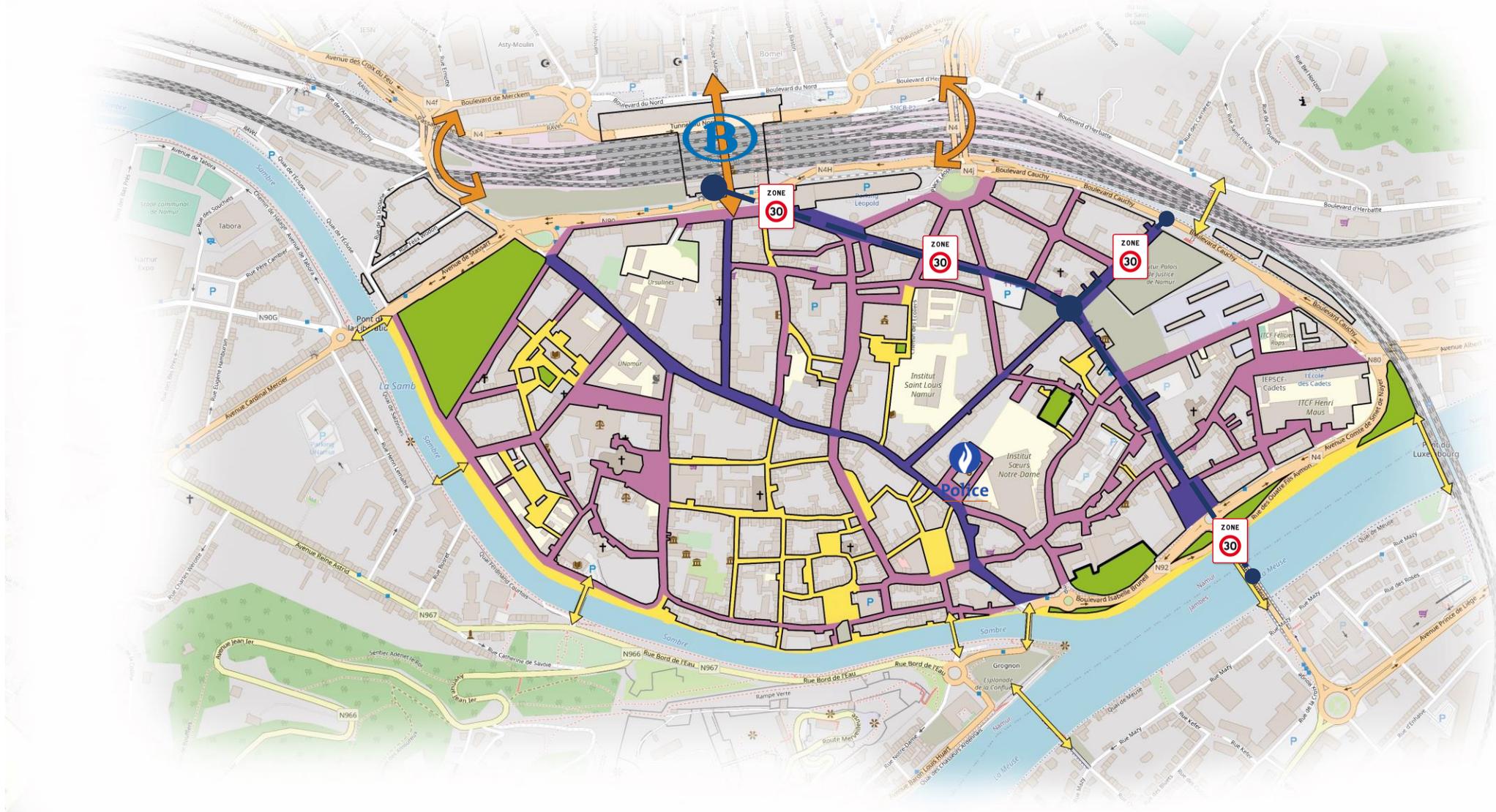
 AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30

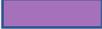


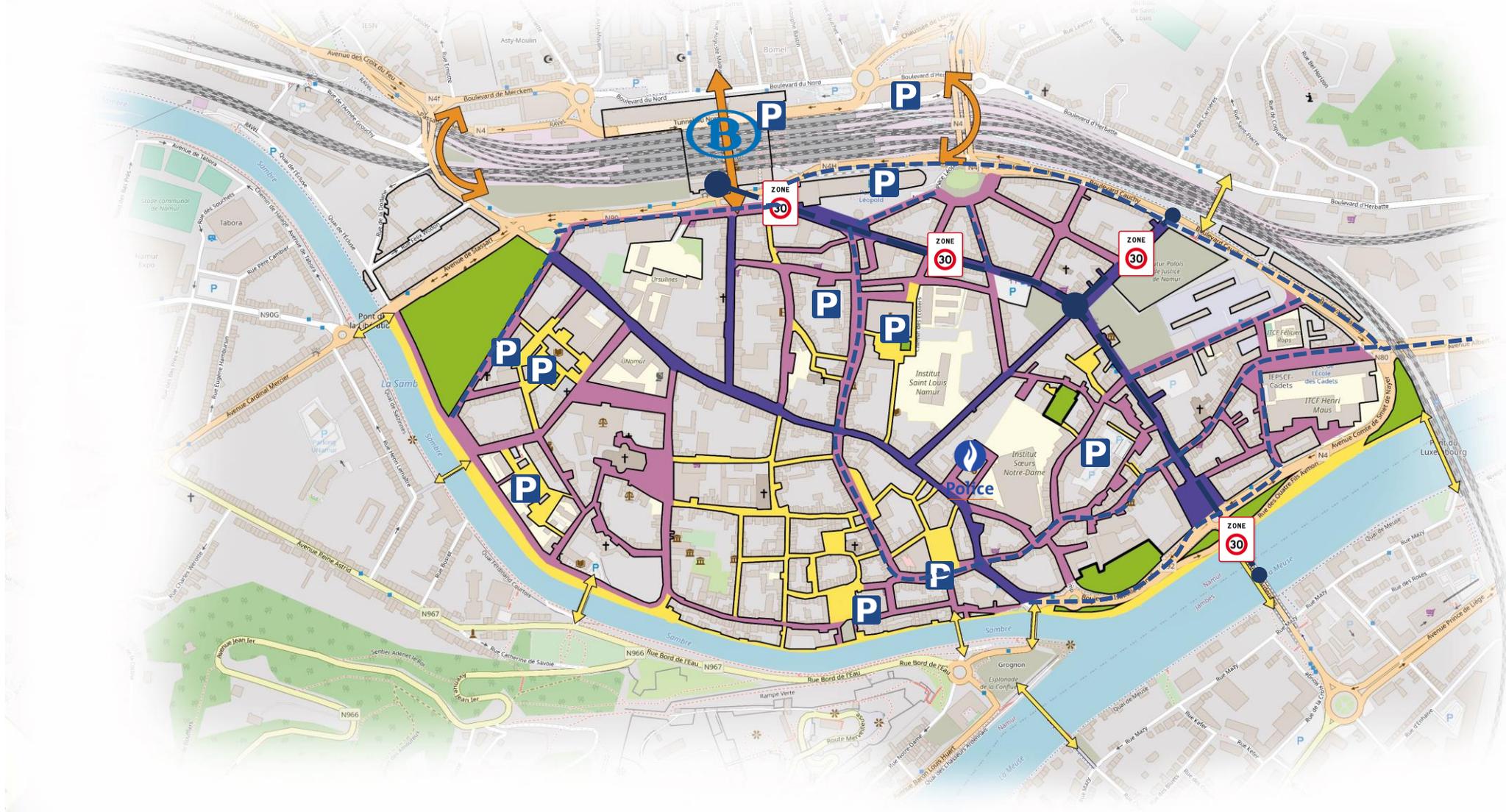
- PIÉTONNIER ACTUEL
- ZONE**
30 AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30
- AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC



-  PIÉTONNIER ACTUEL
-  AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30
-  AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC Z20
-  ZONE 20 (DE RENCONTRE)



-  PIÉTONNIER ACTUEL
-  AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30
-  AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC Z20
-  ZONE 20 (DE RENCONTRE)
-  PARKING HORS VOIRIE
-  TRANSPORT EN COMMUN



-  PIÉTONNIER ACTUEL
-  AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30
-  AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC (Z20)
-  ZONE 20 (DE RENCONTRE)
-  PARKING HORS VOIRIE
-  MARCHÉ
-  ÉVÈNEMENTS



CARACTERISTIQUES ET POTENTIALITES DES ESPACES PUBLICS ZOOMS - DETAILS

 PIÉTONNIER ACTUEL

 AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30

 AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC (Z20)

 ZONE 20 PARTAGÉE

 PARKING HORS VOIRIE

 MARCHÉ

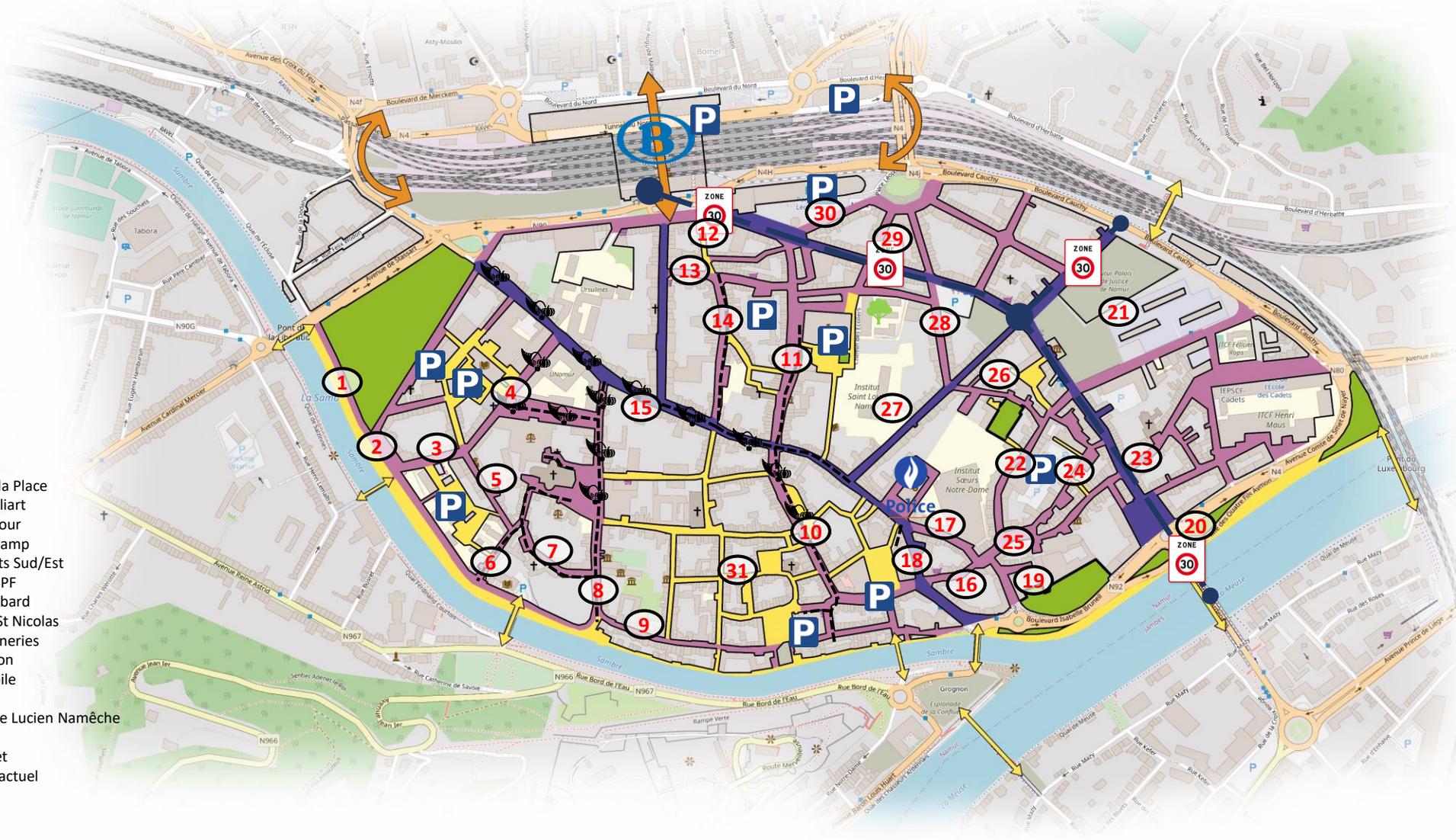
 ÉVÈNEMENTS

 RUE ANALYSÉE

Détails des espaces publics - Fiches par rue/place

- 1 Boulevard Frère Orban devant le parc
- 2 Parking boulevard Frère Orban
- 3 Rue Bruno
- 4 Rue Joseph Grafé
- 5 Rue de l'Arsenal
- 6 Rue du Séminaire
- 7 Rue de l'Evêché
8. Rue Joseph Saintraint
- 9a et 9b Rue des Brasseurs
- 10a Rue de l'Ange
- 10b Place de l'Ange
11. Rue de Fer
12. Rue de l'Inquiétude
13. Rue des Croisiers
- 14 Rue des Carmes
- 15a-15b-15c Rue de Bruxelles

- 16 Rue Bas de la Place
- 17 Rue Julie Billiard
18. Rue de la Tour
- 19 Rue d'Harscamp
- 20 Espaces verts Sud/Est
- 21 Esplanade SPF
- 22 Rue du Lombard
- 23a - 23b Rue St Nicolas
- 24 Rue des tanneries
25. Place de l'Illon
- 26 Rue de l'Etoile
- 27 Rue Pepin
- 28 a et 28b Rue Lucien Namèche
- 29 Rue Gaillot
30. Rue Borgnet
31. Piétonnier actuel



LEGENDE CARTES "ANALYSE PAR RUE" CI-APRES

Bâtiments

- + Bâti Points d'adresses
- Bâtiments**
-  Bâtiment MIXTE
-  Bâtiment ORDINAIRE
-  Bâtiment SPECIAL
-  Bâtiment en construction
-  Bâtiments (Défaut)
- Bâtiments Annexes (S)**
-  BÂTIMENT Annexes
- Thématique Bâtiments Types**
-  Bâti Admin
-  Bâti Bureau
-  Bâti Commerce
-  Bâti Culte
-  Bâti Culture
-  Bâti Ecole
-  Bâti Grand Magasin
-  Bâti Horeca
-  Bâti Public
-  Bâti Salle
-  Bâti Santé
-  Thématique Bâtiment Type

Hydrographie

-  Fleuves (S)
- PICC - Axes - Cours d'eau non navigables et Fleuves**
-  PICC - Hydro (Axes) Cours d'eau navigables
- PICC - Bords - Plan d'eau - Berges - Bassin d'orage**
-  PICC - Hydro Berge
-  PICC - Hydro Plan d'eau

Limites Administratives

-  Limites Anciennes communes

Mobilité

Aménagements cyclables

-  Bande cyclable suggérée
-  Cheminement cyclo piéton en site propre
-  Piste cyclable marquée
-  RAVeL

Emplacements de parking (Surf)

-  Devant accès/garage
-  Dépose-minute
-  Livraison
-  PMR
-  Place normale
-  Police

Itinéraires Vélo

-  Itinéraire A - Malonne Fond - CHR
-  Itinéraire B - Namur Gare - Auberge de Jeunesse
-  Itinéraire E - Cité Souvenir - Parc d'Amée
-  Itinéraire H - Namur Expo - Jambes Centre

Parkings

-  Parking couvert

SEU - Atribus

-  SEU - Atribus

Stationnement Vélo

Stations LiBia Vélo

-  Stations LiBia Vélo

TEC - Arrêts et abribus

Patrimoine - Monuments et Sites classés

Classement - Ensembles Architecturaux

-  Classement - Ensembles Architecturaux
- Classement - Monuments classés**
-  Classement - Monuments classés
-  Classement - Monuments classés exceptionnels
-  Classement - Monuments sur liste de sauvetage

Classement - Sites classés

-  Classement - Sites classés
-  Classement - Sites classés exceptionnels

Classement - Zones de protection

-  Classement - Zones de protection

-  Patrimoine - Inventaire du Patrimoine Culturel

PICC -- Occupation du sol

-  PICC - Occupation du sol - Arbres isolés (P)

Planville

Planville Voires L

Voiries

PICC - Voiries (bords)

-  PICC - Voiries Bord de voirie
-  PICC - Voiries Casse vitesse
-  PICC - Voiries Entrée propriété
-  PICC - Voiries Ilôt directionnel
-  PICC - Voiries Marquage sol
-  PICC - Voiries Parking
-  PICC - Voiries Passage piéton
-  PICC - Voiries Piste cyclable
-  PICC - Voiries Rigole
-  PICC - Voiries Trottoir

Voiries Axes - sections

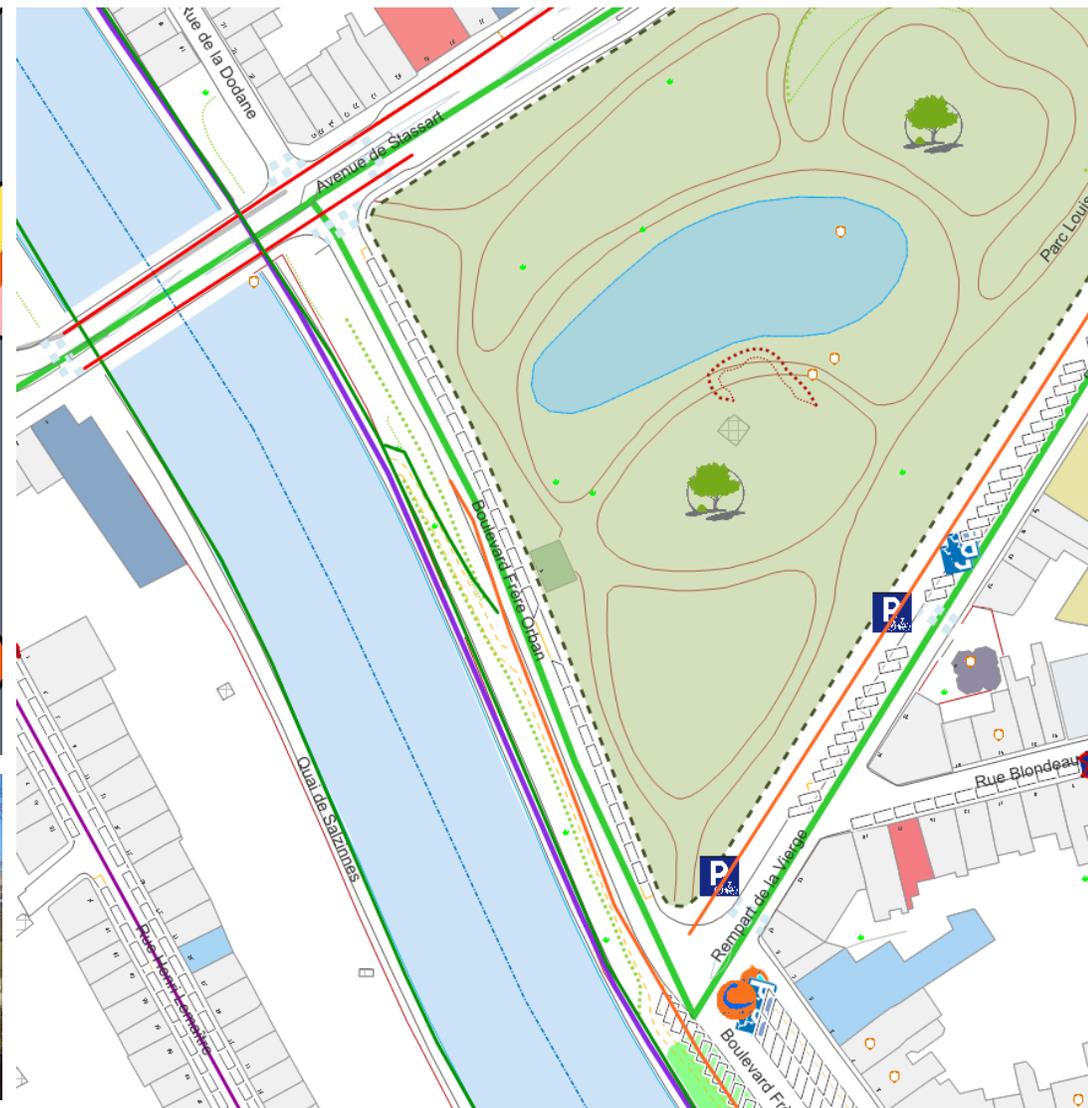
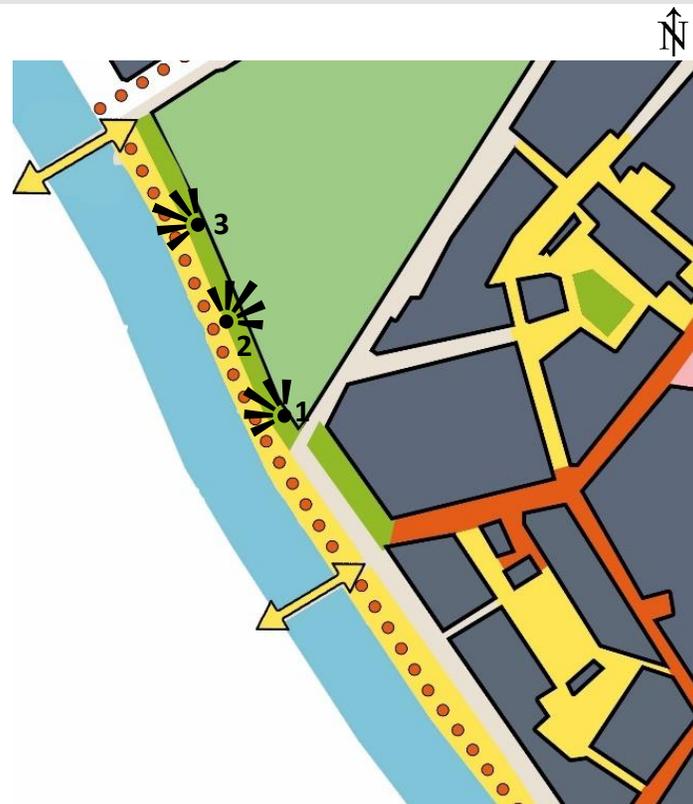
Voiries Axes - sections 2017

Caractéristiques :

- Large voirie asphaltée à double sens
- Absence de bandes cyclables
- Trottoirs larges de chaque côtés de la voirie
- Stationnements présents le long du trottoir Nord
- Rupture entre le parc Louise Marie et la promenade des quais
- Vitesse de conduite globalement élevée
- Végétation arborée présente des deux côtés de la voirie

Potentialités :

- Créer un lien entre le parc Louise Marie et la promenade des quais
- Végétaliser l'espace public pour le lier à la futur ceinture verte de Namur
- Ouvrir et adoucir les abords du parc



1



2



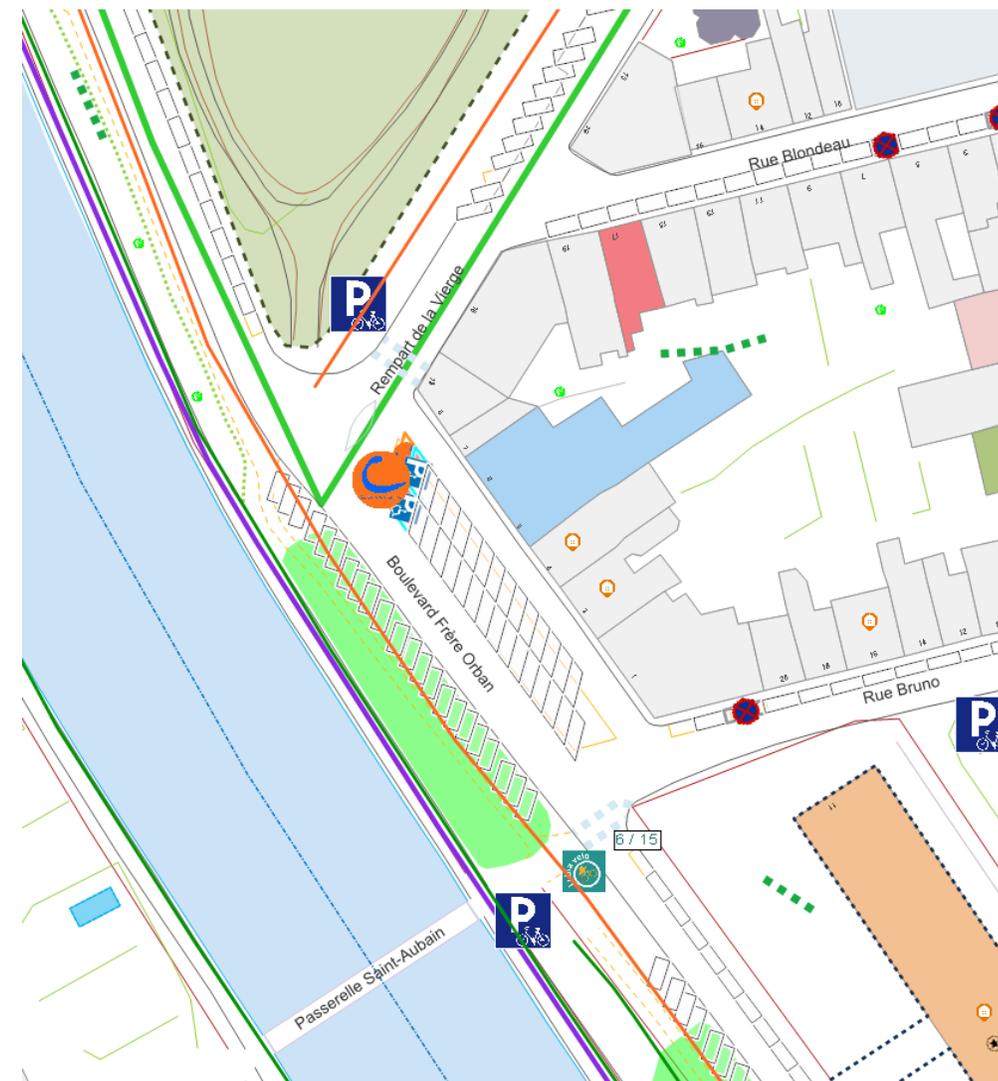
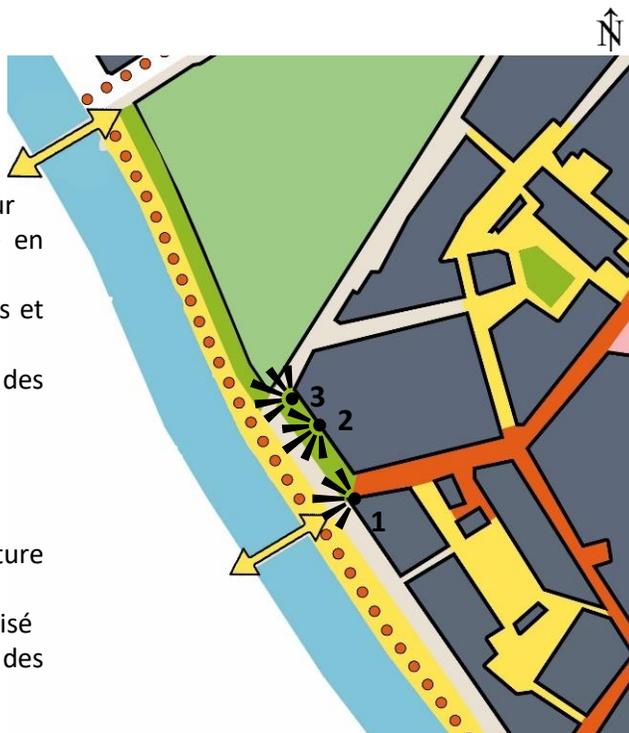
3

Caractéristiques :

- Large espace de parking asphalté
- Dominé en majorité par la voiture
- Trottoir de faible largeur du côté Est
- Larges trottoirs du côté des quais
- L'entrée Sud-Est du Parc Louise Marie est peu mise en valeur
- L'accessibilité de la passerelle Saint-Aubain est peu mise en valeur
- Rupture visuelle et physique entre la promenade des quais et la ville
- Végétation arborée présente le long de la promenade des quais

Potentialités :

- Créer une entrée valorisée du parc Louise Marie
- Aménager un espace végétalisé se liant à la futur ceinture verte de Namur
- Lier la promenade des quais à la ville par cet espace végétalisé
- Marquer l'accessibilité à la passerelle Saint-Aubain, un des accès de la ville pour modes actifs



1



2



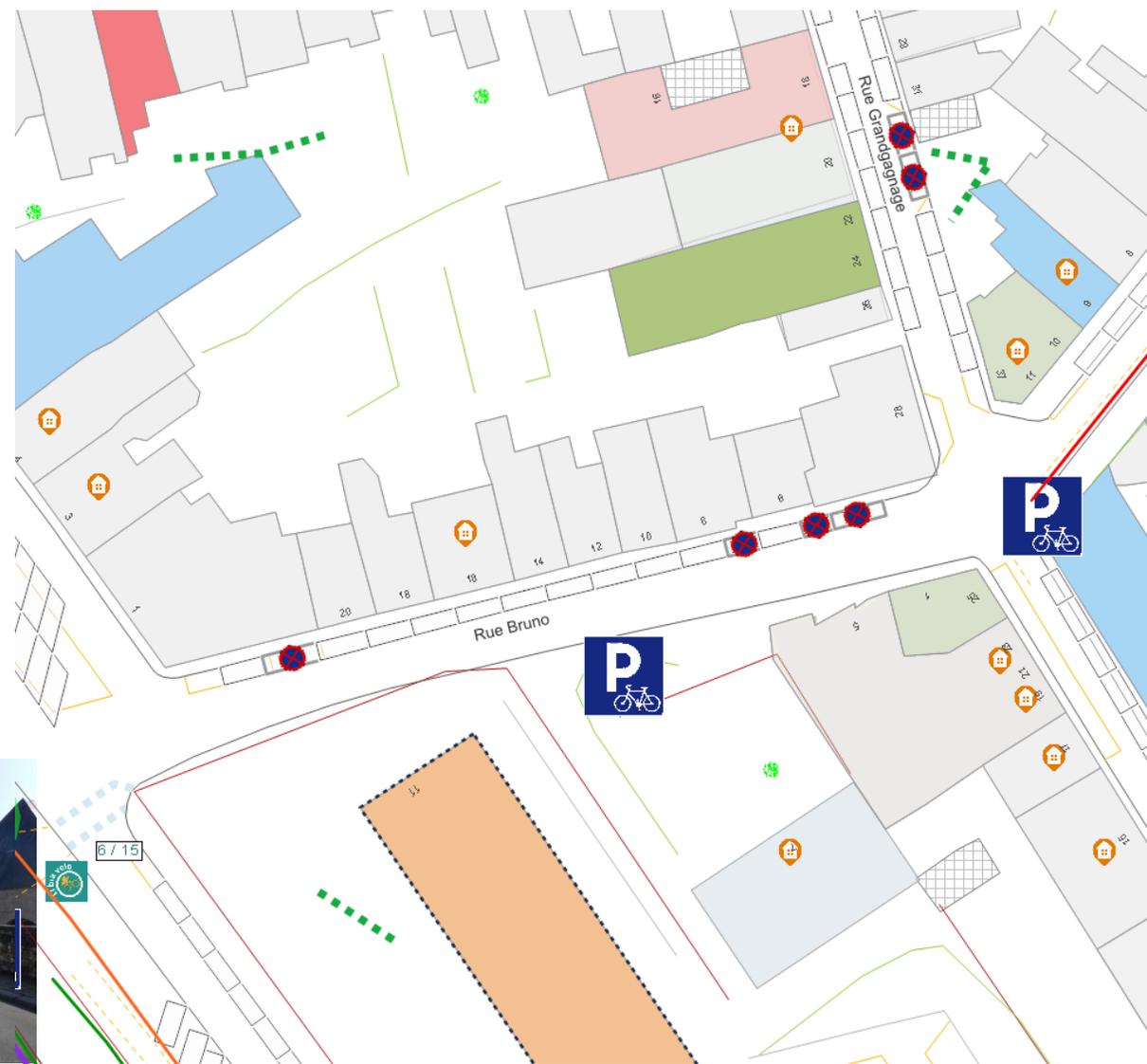
3

Caractéristiques:

- Voirie asphaltée en double sens
- Entrée de l'arsenal présente mais peu mise en valeur
- L'arsenal « tourne le dos » à l'espace public
- Manque de continuité cyclable avec la rue Joseph Grafé : interruption de la bande cyclable
- Parc de l'arsenal « fermé »
- Stationnement « anarchique » le long des trottoirs
- Végétation arborée présente à l'entrée de l'arsenal

Potentialités:

- Ouverture de l'arsenal et de son parc vers la rue
- Mise en place de mobilier urbain aux entrées universitaires
- Continuer la bande cyclable de la rue Joseph Grafé sur la rue Bruno
- Marquer les places de parking le long de la voirie



1



2



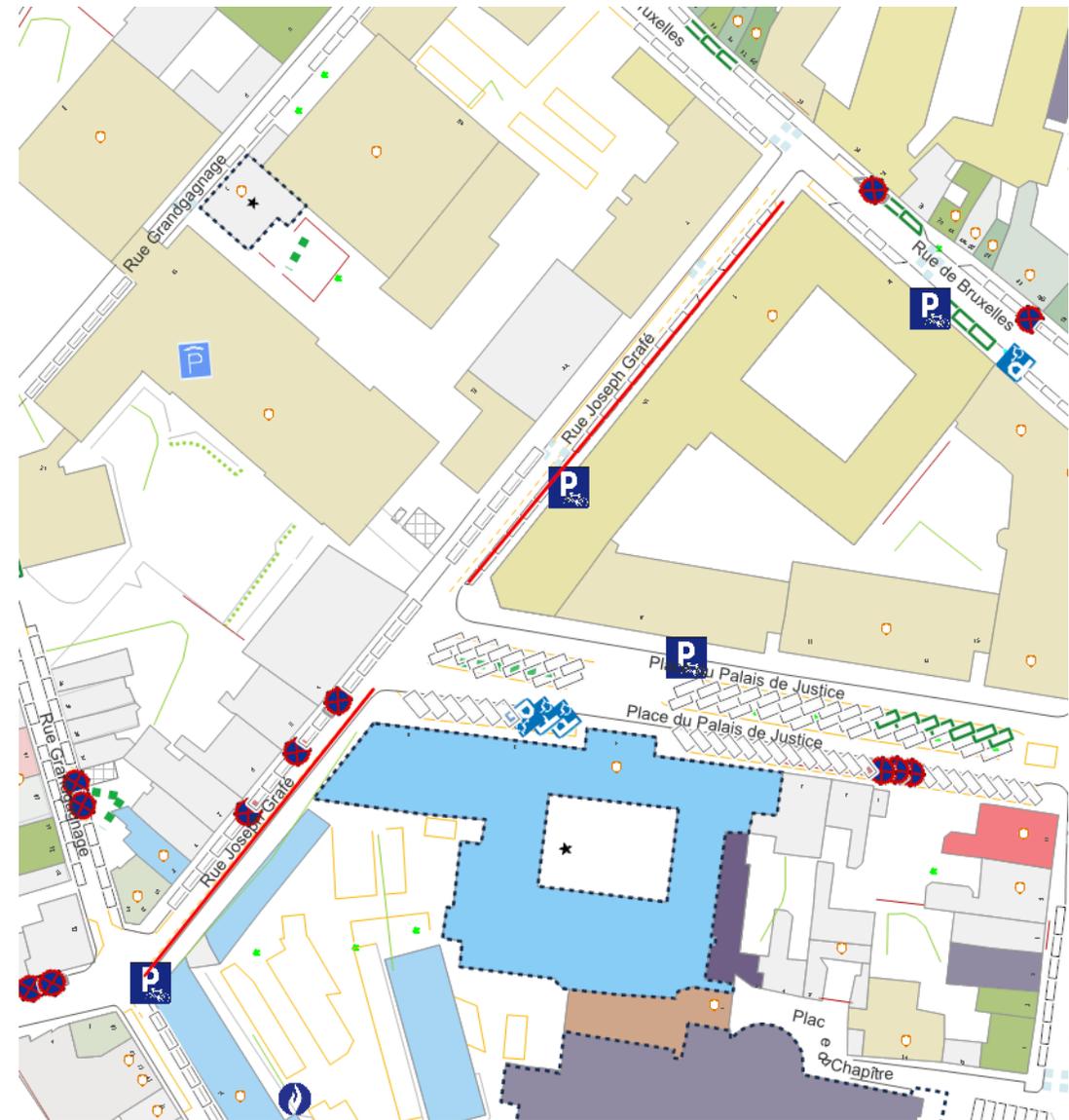
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Largeur de trottoir importante
- Rue présente entre plusieurs entrées de bâtiments universitaires
- Bande cyclable à sens unique
- Parking sur trottoirs
- Entrées universitaires peu mises en valeur
- Végétation arborée présente sur le côté Est de la rue

Potentialités :

- Mise en valeur des entrées universitaires
- Mise en place de mobilier urbain aux entrées universitaires
- Aménagement de plateaux sur voiries localisés devant les entrées de bâtiments universitaires
- Limiter les parkings sur les trottoirs



1



2



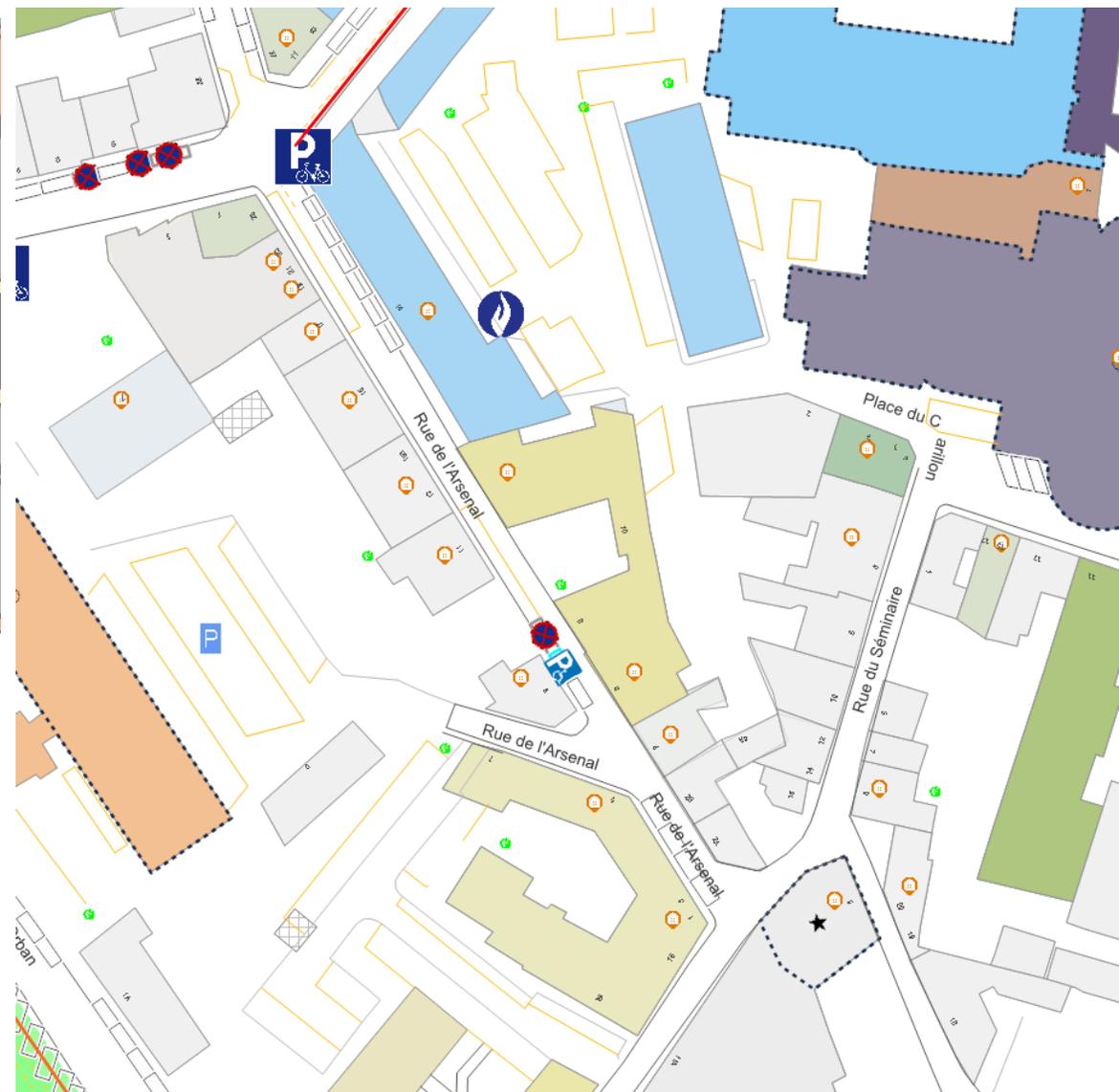
3

Caractéristiques :

- Ruelle à sens unique asphaltée
- Entrée du parking de la caserne de la police fédérale
- Trottoirs en pavés de chaque côtés de la ruelle
- La largeur des trottoirs est faible et varie entre 1,50 m et 0,70 m.
- Des potelets sont présents le long de certaines parties des trottoirs
- Quelques places de parking sont existantes
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Redonner de l'espace aux piétons
- Retravailler la cohabitation entre voitures et modes actifs
- Travailler le revêtement de manière unitaire
- Proposer une végétalisation de la ruelle par du mobilier urbain



1



2



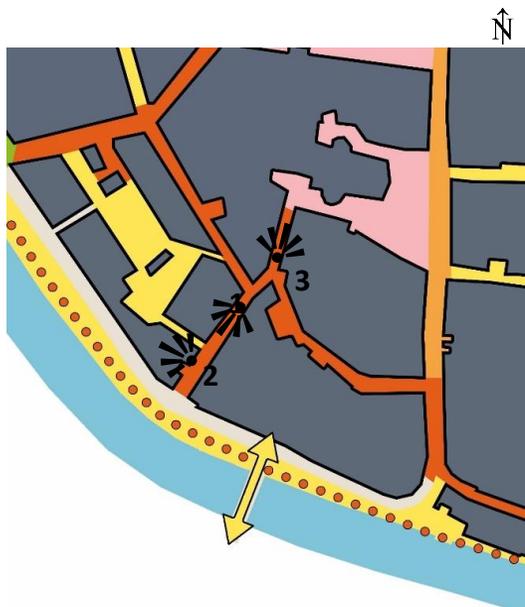
3

Caractéristiques :

- Ruelle à sens unique asphaltée
- Quelques entrées de bâtiments
- Trottoirs en pavés de chaque côtés de la ruelle
- La largeur des trottoirs se rétrécit à moins d'un mètre à certains endroits
- Entrée du Parking UNamur
- Stationnements « anarchiques » le long des trottoirs
- Accès au Quai 22 et aux espaces culturels de l'université de Namur
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Retravailler la cohabitation entre voitures et modes actifs
- Travailler le revêtement de manière unitaire
- Mettre en valeur l'espace culturel du Quai 22 et le lier plus fortement à l'espace public



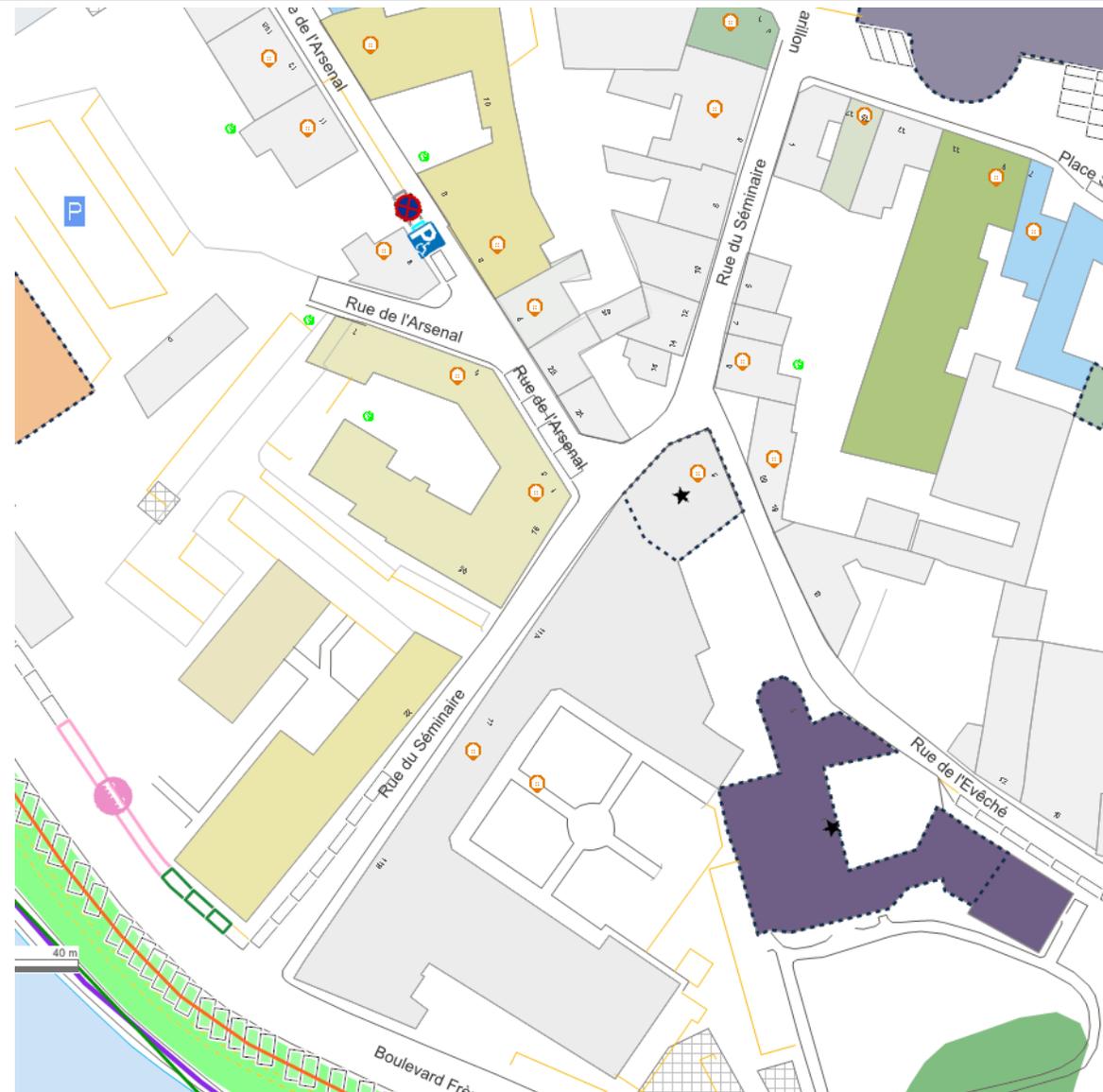
1



2



3

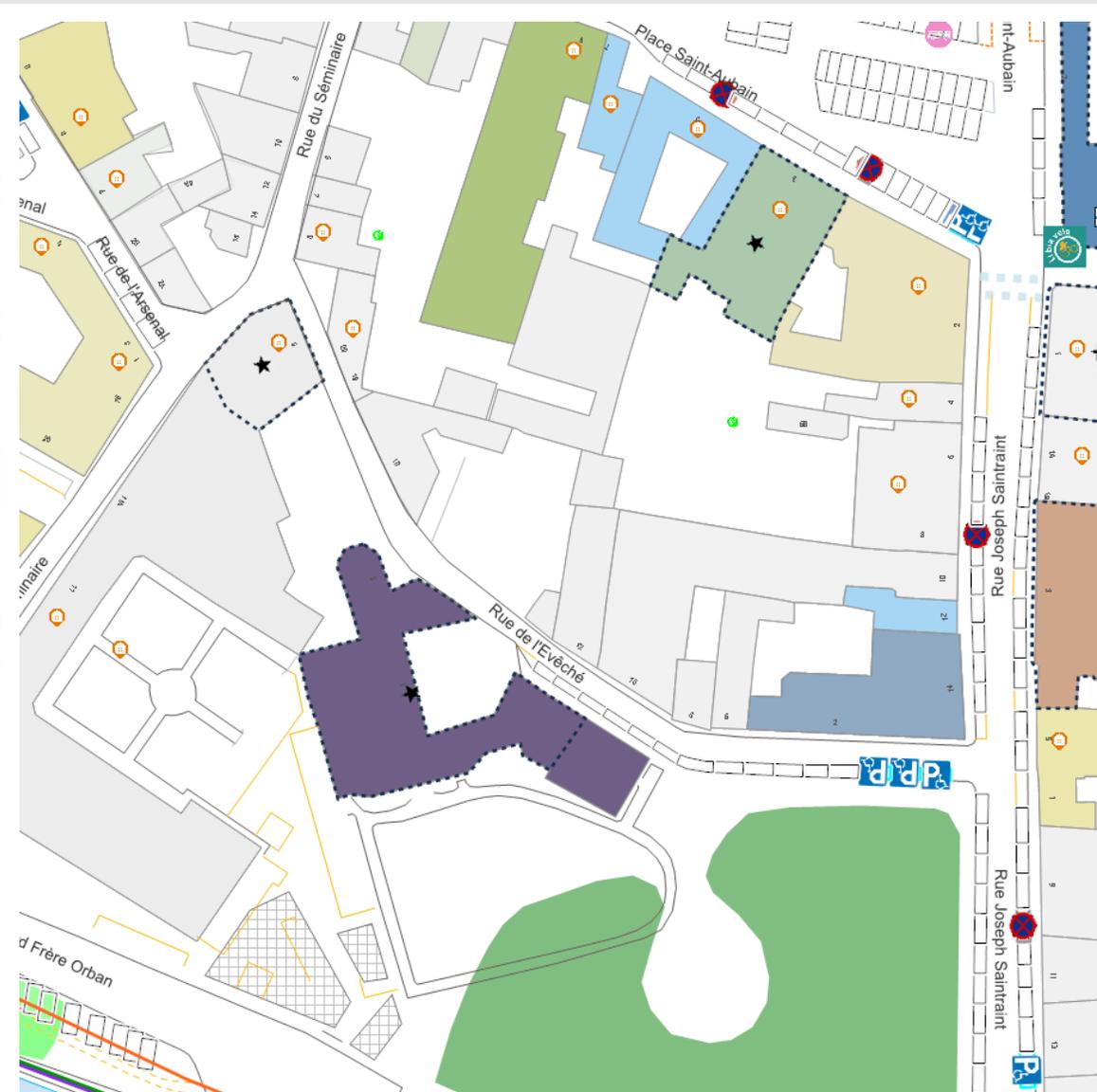
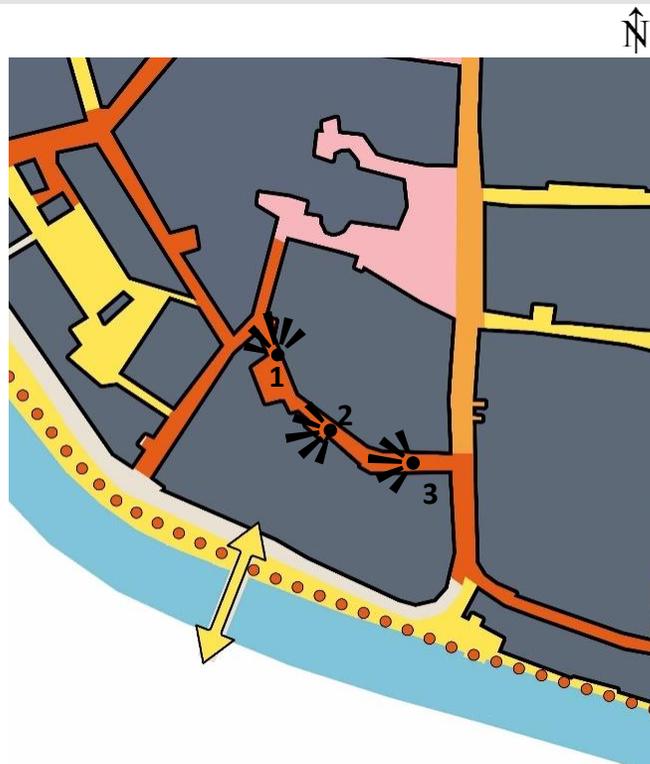


Caractéristiques :

- Ruelle étroite asphaltée
- Quelques entrées de bâtiments (certains historiques comme le palais de l'évêché)
- Trottoirs en pavés de chaque côtés de la ruelle
- La largeur des trottoirs est majoritairement étroite (moins d'un mètre)
- Stationnements le long du trottoir Sud
- Végétation présente grâce aux jardins privés de part et d'autre de la ruelle

Potentialités :

- Retravailler la cohabitation entre voitures et modes actifs par la mise en place d'une zone 20 et/ou d'une zone résidentielle
- Travailler le revêtement de manière unitaire
- Rendre la ruelle plus accessible et sécuritaire pour les modes actifs
- Mettre en valeur l'entrée de l'évêché



1



2



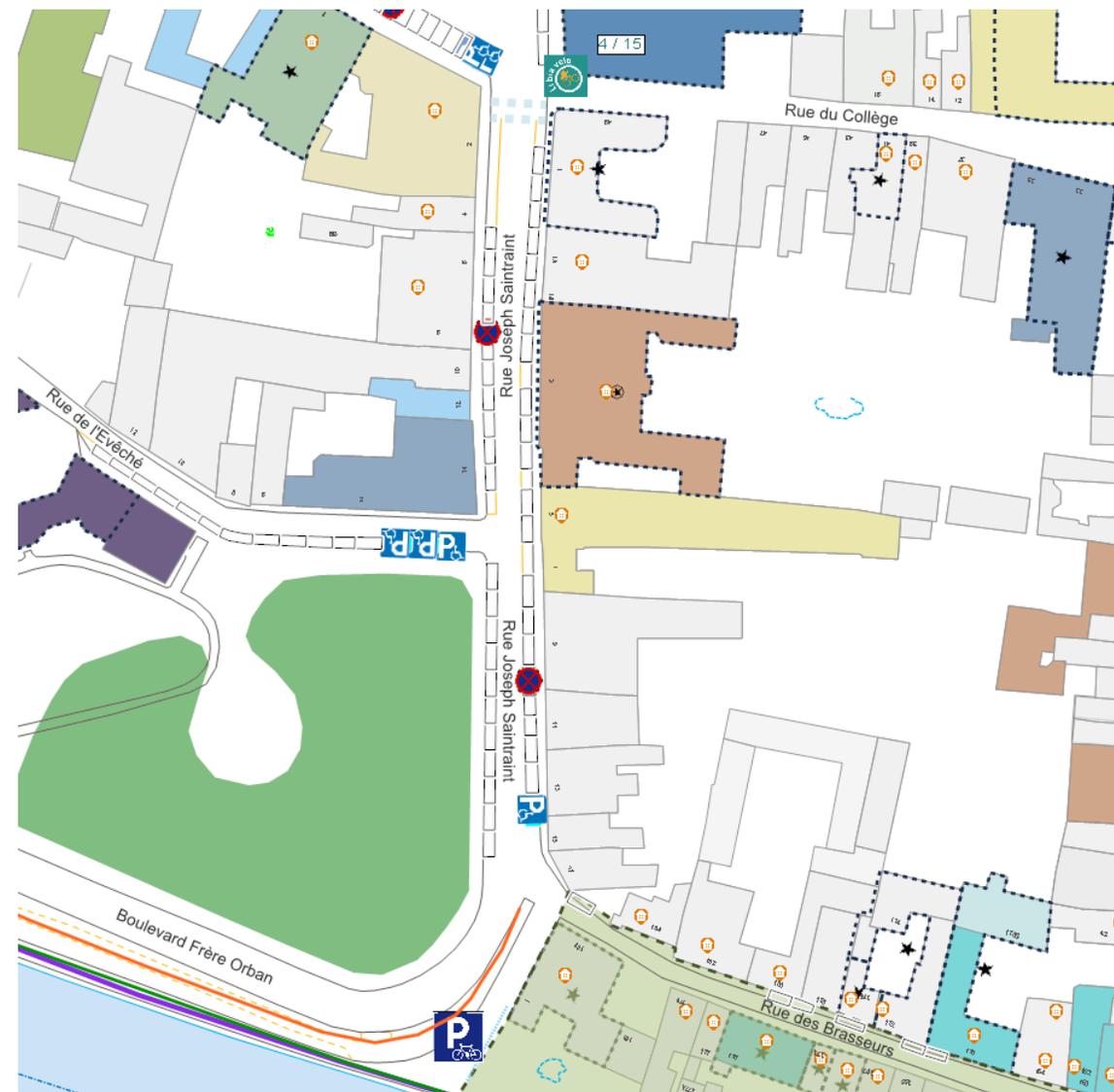
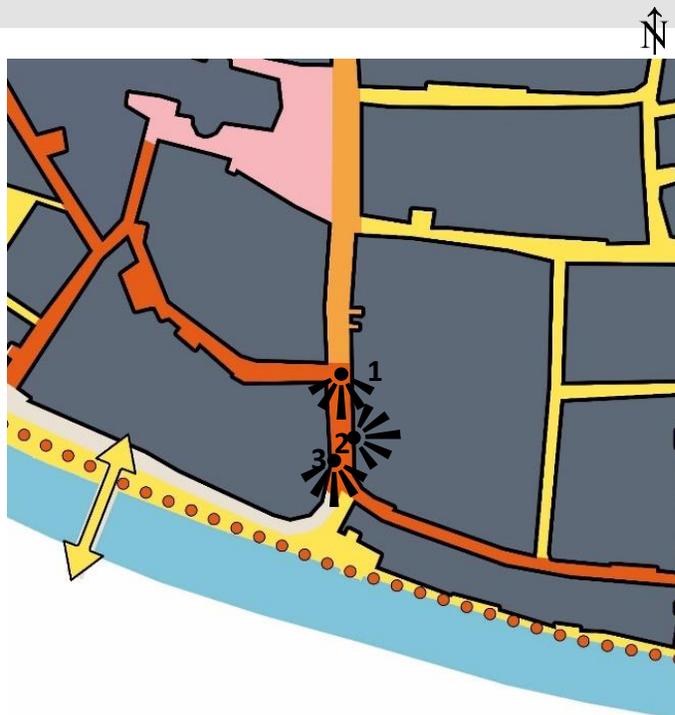
3

Caractéristiques :

- Voirie asphaltée à double sens
- Quelques entrées de cours intérieurs notamment l'entrée du musée des Bateliers
- Larges trottoirs en pavés de chaque côtés de la rue
- Stationnements le long des trottoirs
- Végétation arborée présente grâce aux jardins privés du côté ouest de la rue

Potentialités :

- Rénover le marquage des stationnements le long de la rue



1

2

3

Caractéristiques :

- Longue ruelle ancienne pavée à sens unique
- Présence d'habitations de part et d'autre de la ruelle
- Stationnements de part et d'autre de la ruelle, souvent sur la partie dévolue aux piétons
- Dominance de la voiture
- Des potelets sont présents le long de certaines parties des trottoirs
- Connexion avec plusieurs ruelles piétonnes et des intérieurs d'îlots
- Présence d'une station Li Bia Vélo
- Faible présence de mobilier urbain de végétalisation

Potentialités :

- Redonner cet espace aux modes actifs
- Réduire le nombre de places de stationnements
- Proposer du mobilier urbain d'assise et de végétalisation



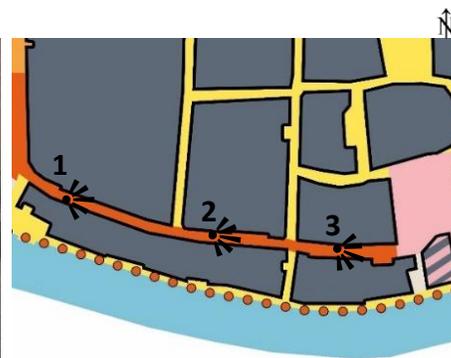
1



2



3



Caractéristiques :

- Longue ruelle ancienne pavée à sens unique
- Présence d'habitations et de commerces de part et d'autre de la ruelle
- Stationnements de part et d'autre de la ruelle, souvent sur la partie dévolue aux piétons
- Dominance de la voiture
- Accès parking : sentiment d'arrière cour
- Des potelets sont présents le long de certaines parties des trottoirs
- Connexion avec plusieurs ruelles piétonnes
- Faible présence de mobilier urbain de végétalisation

Potentialités :

- Redonner cet espace aux modes actifs
- Réduire le nombre de places de stationnements
- Proposer du mobilier urbain d'assise et de végétalisation



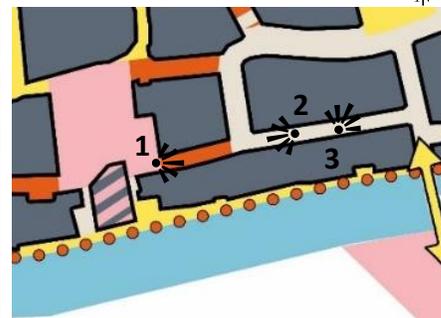
1



2



3

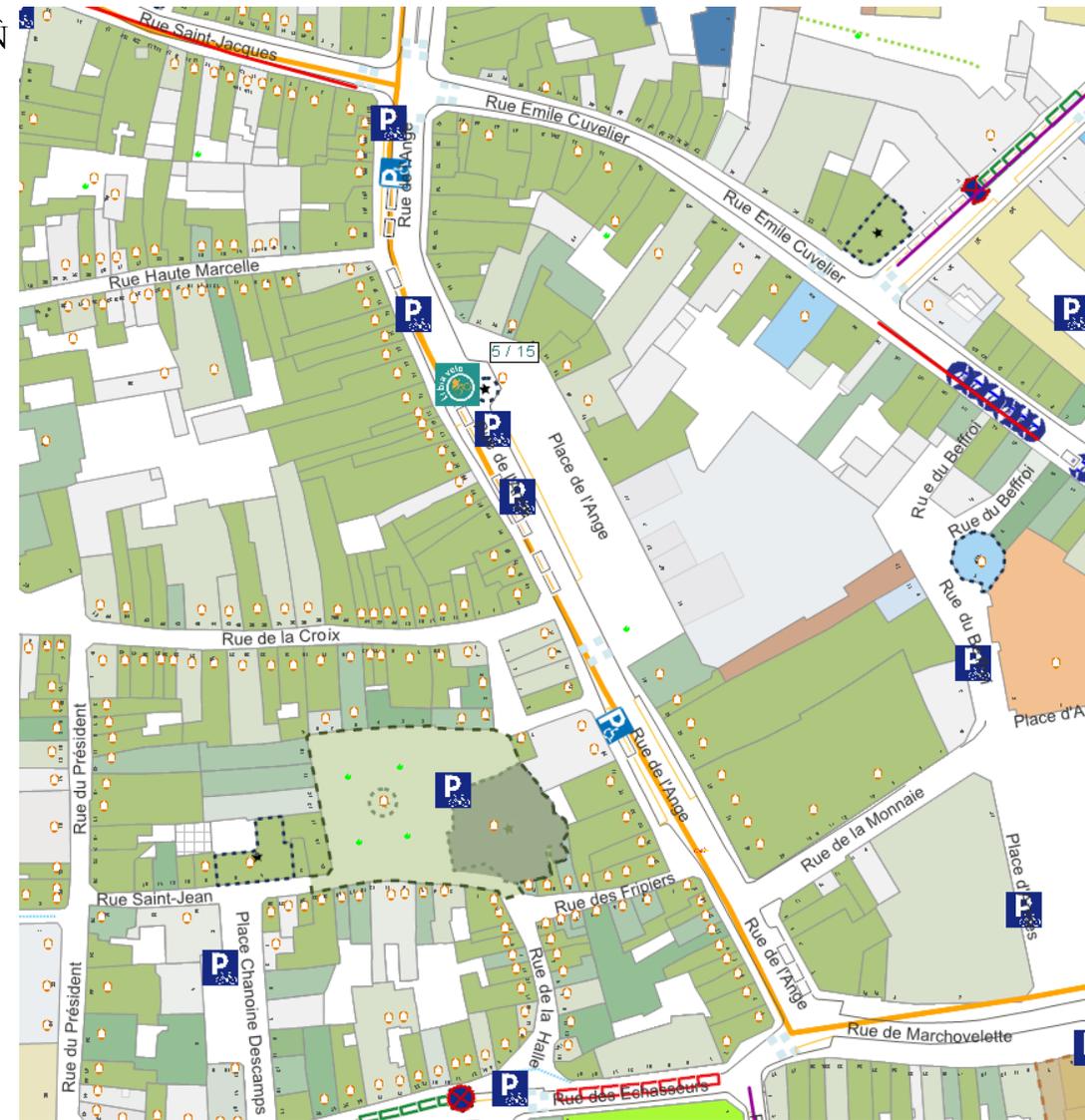
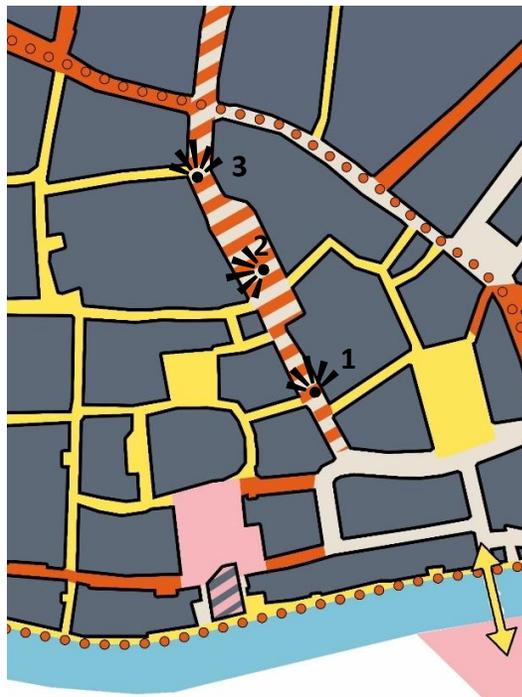


Caractéristiques :

- Large voirie asphaltée à sens unique
- Présence de nombreux commerces de part et d'autre de la rue
- Stationnements clairement marqués de part et d'autre de la rue
- De large trottoirs sont présents
- La traversée de la voirie est aisée, malgré un trafic important de voitures, de camionnettes et de bus
- Connexion avec la place de l'ange et plusieurs ruelles piétonnes
- La place de l'ange semble manquer de mobilier
- Présence de peu de mobilier urbain de végétalisation et de quelques arbres le long de la rue. L'espace demeure majoritairement minéral
- Quelques éléments d'assises sont présents

Potentialités :

- Proposer plus de mobilier urbain de végétalisation
- Proposer plus de mobilier urbain d'assises et de repos
- Proposer du mobilier urbain d'expression culturelle ou artistique



1



2



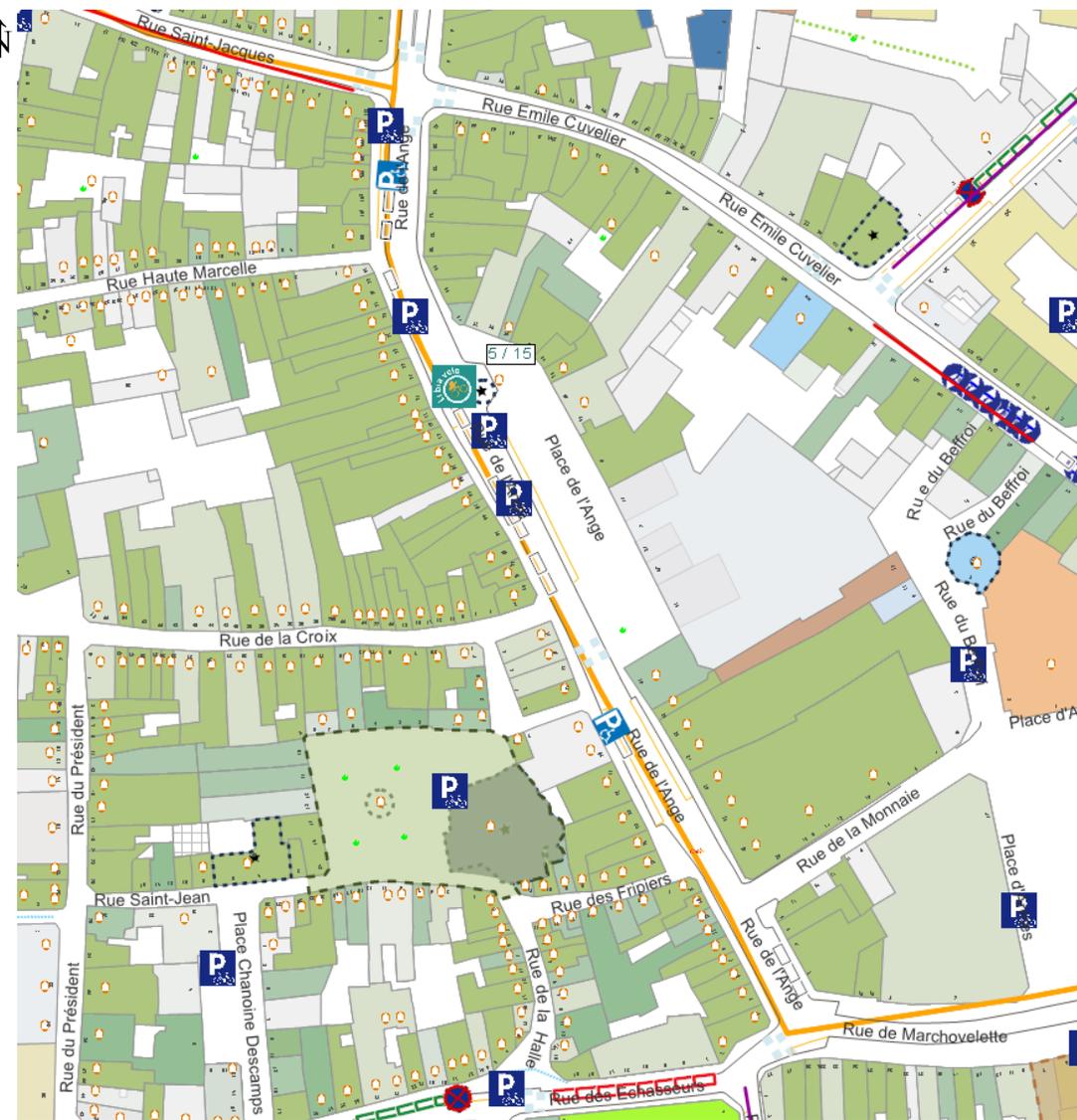
3

Caractéristiques :

- Large place publique
- Présence de nombreux commerces
- Connexion avec plusieurs galeries commerçantes
- Présence de terrasses
- Proximité avec des arrêts de transports en commun
- Présence d'un mobilier d'assises
- Présence de mobilier urbain de végétalisation et de quelques arbres
- Espace fortement minéral
- Utilisation importante de la place par toute sorte d'usagers

Potentialités :

- Donner envie aux habitants d'investir plus fortement la place de l'Ange
- Proposer plus de mobilier urbain de végétalisation
- Proposer plus de mobilier urbain d'assises et de repos
- Proposer du mobilier urbain d'expression culturelle ou artistique



1

2

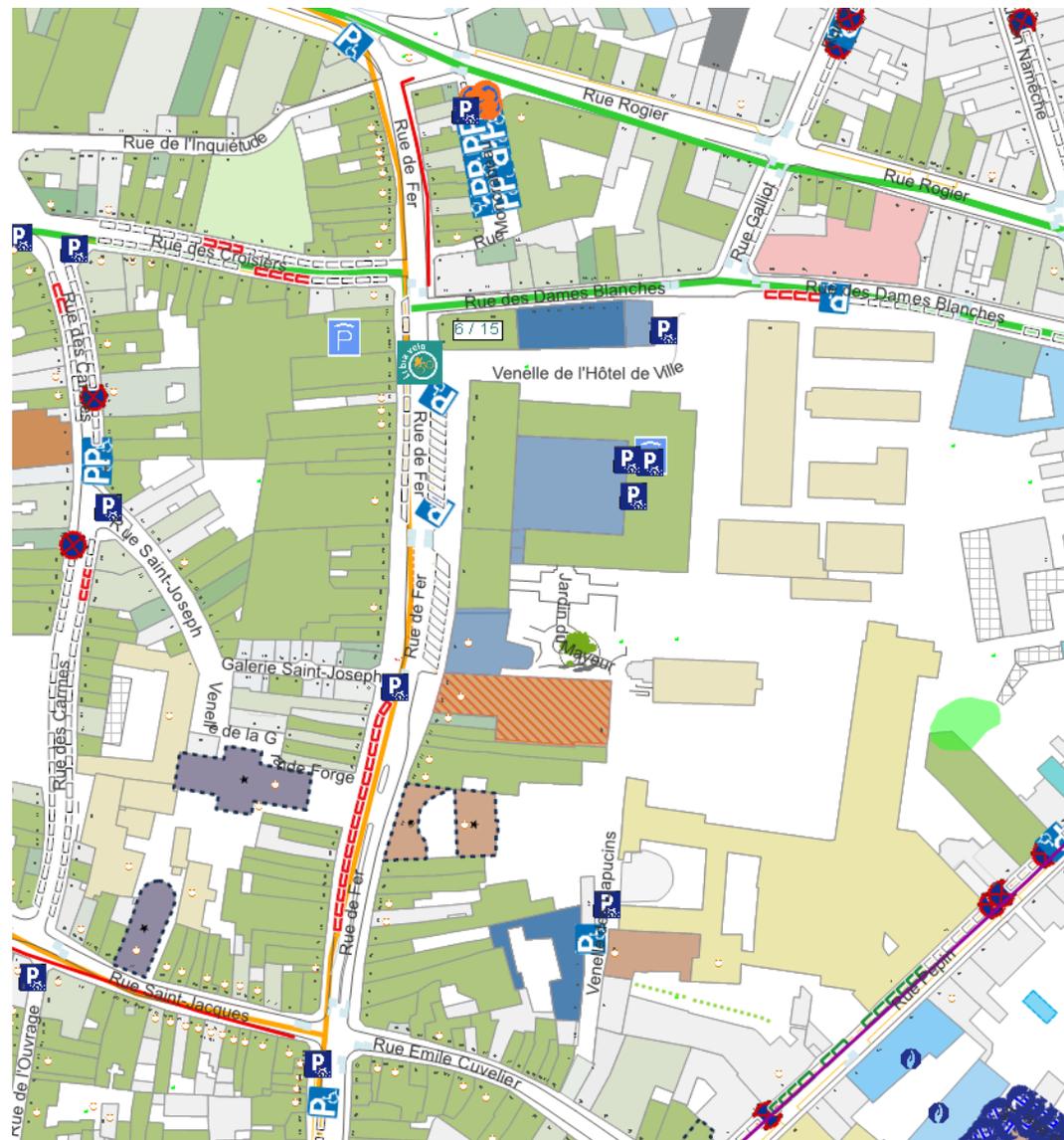
3

Caractéristiques :

- Large voirie asphaltée à sens unique
- Commerces, bâtiments administratifs et culturels sont présents
- Stationnements clairement marqués de part et d'autre de la rue
- De large trottoirs sont présents
- La traversée de la voirie est difficile, ceci étant du à un trafic important de voitures, de camionnettes et de bus
- Connexion avec le jardin du Maïeur et plusieurs ruelles piétonnes
- Présence de mobilier urbain de végétalisation, notamment utilisés pour ralentir la circulation des voitures et faciliter le passage des vélos

Potentialités :

- Adoucir la voirie comme dans le cas de la rue de l'Ange
- Proposer du mobilier urbain d'assises ou de végétalisation
- Donner plus d'espace aux cyclistes



1

2

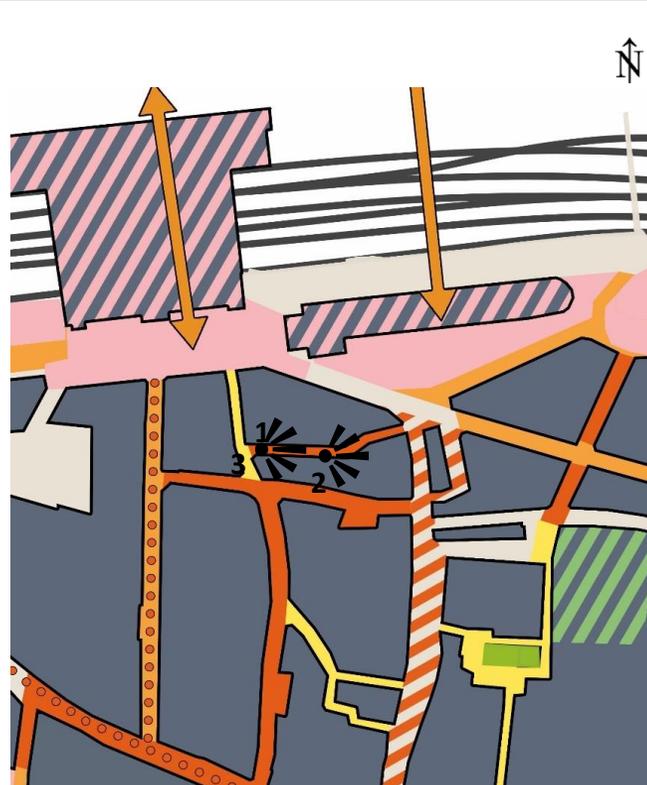
3

Caractéristiques :

- Ruelle piétonne pavée à sens unique
- Quelques HoReCas sont présents
- Quelques stationnements sont présents
- Peu d'attraits pour les piétons
- Connexion avec plusieurs ruelles piétonnes
- Présence de mobilier urbain de végétalisation, notamment utilisés pour empêcher le stationnement sauvage

Potentialités :

- Proposer une mise en place d'éléments de mobilier urbain diversifiés
- pour donner envie aux habitants d'investir cet espace
- Proposer du mobilier urbain de végétalisation
- Proposer du mobilier urbain d'assises et de repos
- Proposer du mobilier urbain d'expression culturelle ou artistique

Proposition : piétonnier

1



2



3

Caractéristiques :

- Ruelle asphaltée à sens unique
- Présence de commerces et d'horeca
- Trottoirs en pavés assez larges
- Espaces de stationnements clairement délimités
- Plateau pavé au carrefour avec la rue des carmes
- Mobilier de parkings pour vélos
- Mobilier de végétalisation utilisés pour empêcher le stationnement à certains endroits

Potentialités :

- Proposer une mise en place d'éléments de mobilier végétalisé supplémentaires pour amener une plus grande verdurisation de la rue



1



2



3

Caractéristiques :

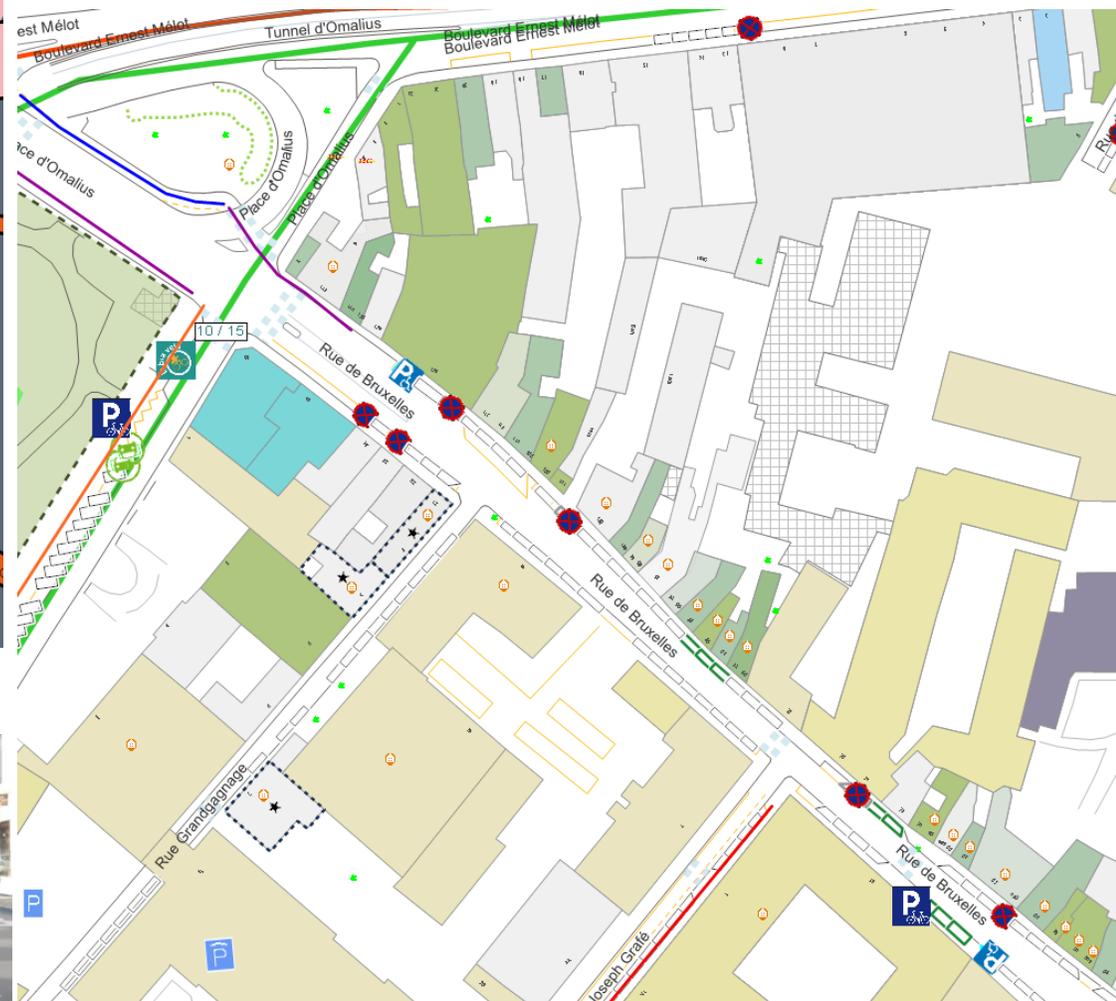
- Rue asphaltée à double sens
- Présence de transports en commun
- Présence de commerces, d'horeca et de lieux culturels de part et d'autre de la voirie
- Trottoirs en pavés assez larges
- Espaces de stationnements délimités de part et d'autre de la voirie
- Présence de mobilier urbain de végétalisation, utilisés pour ralentir la circulation des voitures et faciliter le passage des vélos
- Présence de quelques arbres
- La traversée ponctuelles possibles par des passages piétons

Potentialités :

- Retravailler les traversées de la rue pour les modes actifs, de manière ponctuelle, notamment via des plateaux
- Proposer une végétalisation plus importante de la rue
- Donner plus d'espace aux cyclistes par des marquages et des aménagements

Contrainte:

Axe important de sortie/entrée pour les services de secours et d'intervention - doit rester accessible pour les véhicules



1

2

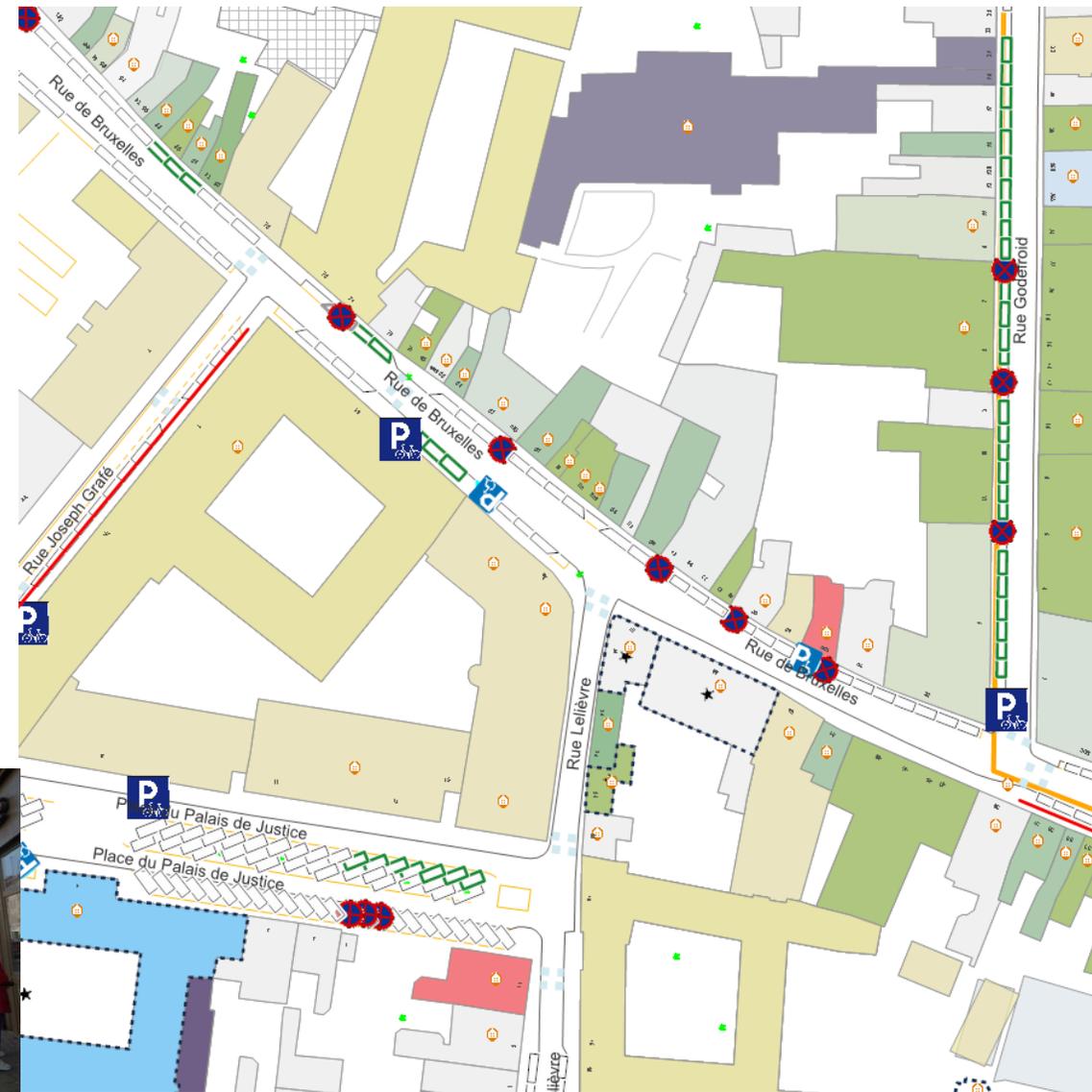
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Présence de commerces, d'Horeca et de lieux culturels
- Trottoirs en pavés assez larges
- Espaces de stationnements délimités de part et d'autre de la voirie
- Présence de mobilier urbain de végétalisation, notamment utilisés pour ralentir la circulation des voitures et faciliter le passage des vélos
- La traversée de la voirie est difficile, ceci étant du à un trafic important de voitures, de camionnettes et de bus

Potentialités :

- Retravailler les traversées de la rue pour les modes actifs, de manière ponctuelle, notamment via des plateaux
- Rationaliser le mobilier végétalisé en l'amenant sur les trottoirs plutôt que sur les voiries
- Donner plus d'espace aux cyclistes par des marquages et des aménagements

**Contrainte:**

Axe important de sortie/entrée pour les services de secours et d'intervention - doit rester accessible pour les véhicules



1



2



3

Caractéristiques :

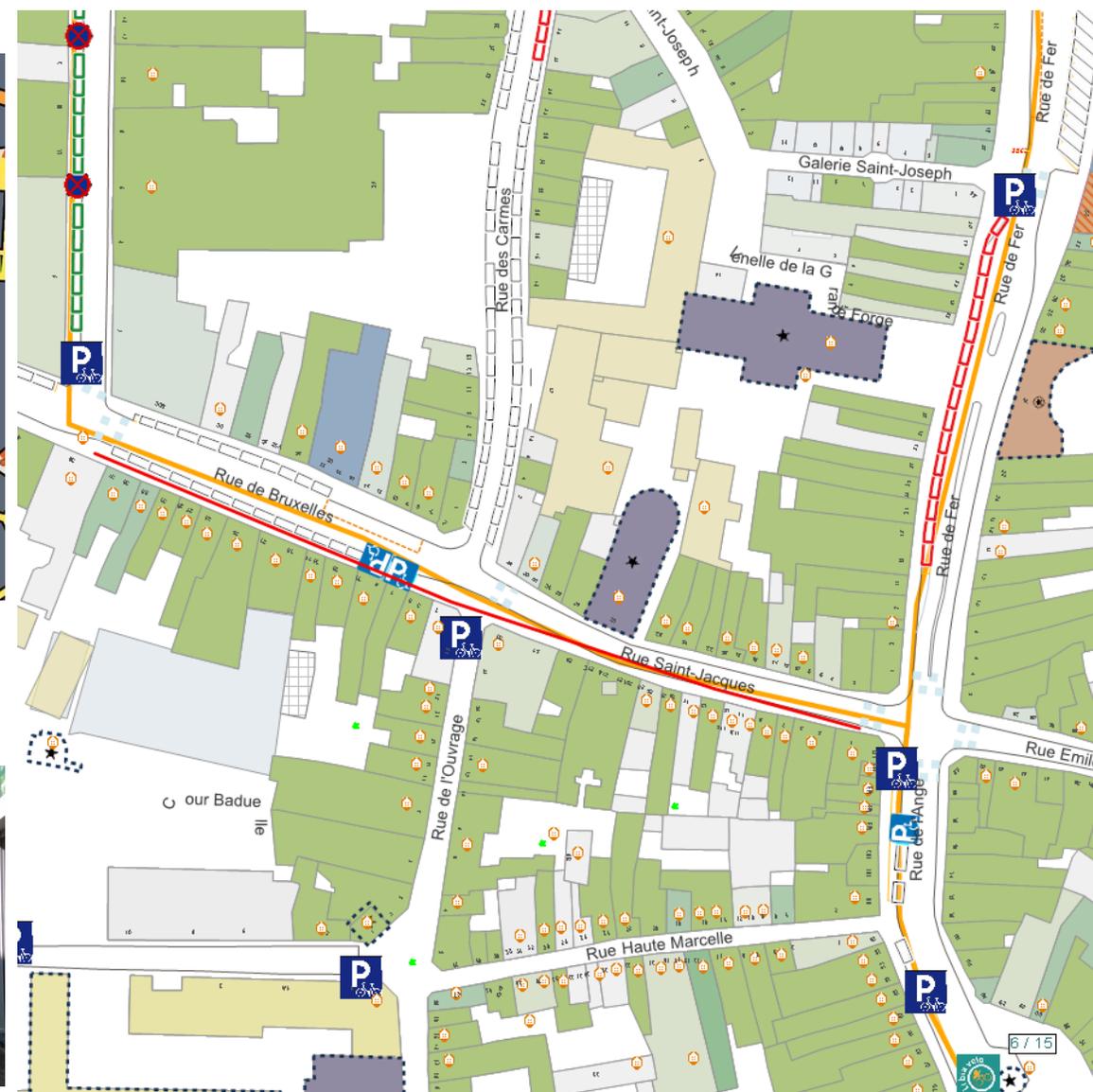
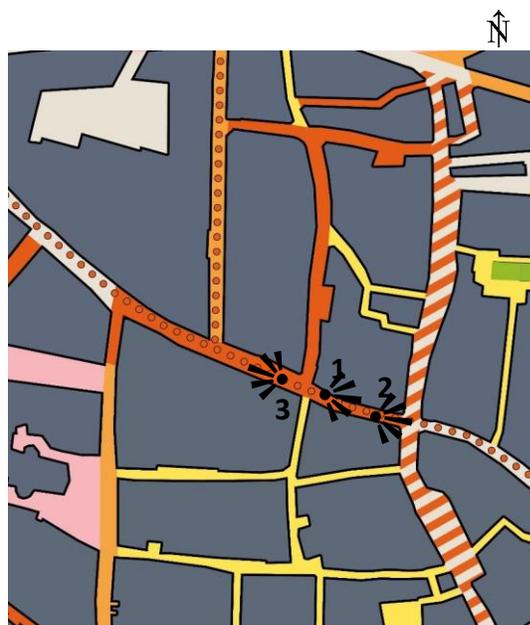
- Rue asphaltée à sens unique
- Présence de commerces, d'horeca et de lieux culturels
- Trottoirs en pavés assez larges
- Espaces de stationnements délimités de part et d'autre de la voirie
- Présence de mobilier urbain de végétalisation, notamment utilisés pour ralentir la circulation des voitures et faciliter le passage des vélos
- La traversée de la voirie est difficile, ceci étant dû à un trafic important de voitures, de camionnettes et de bus

Potentialités :

- Retravailler les traversées de la rue pour les modes actifs, de manière ponctuelle, notamment via des plateaux
- Rationaliser le mobilier végétalisé en l'amenant sur les trottoirs plutôt que sur les voiries
- Donner plus d'espace aux cyclistes par des marquages et des aménagements

Contrainte:

Axe important de sortie/entrée pour les services de secours et d'intervention - doit rester accessible pour les véhicules



1

2

3

Caractéristiques :

- Ruelle asphaltée à sens unique
- Présence de quelques commerces
- Trottoirs en pavés
- Espaces de stationnements clairement délimités du côté Nord de la voirie
- Absence de végétation
- Absence de mobilier urbain

Potentialités :

- Retravailler la cohabitation entre voitures et modes actifs par la mise en place d'une zone 20 et/ou d'une voirie partagée



1



2



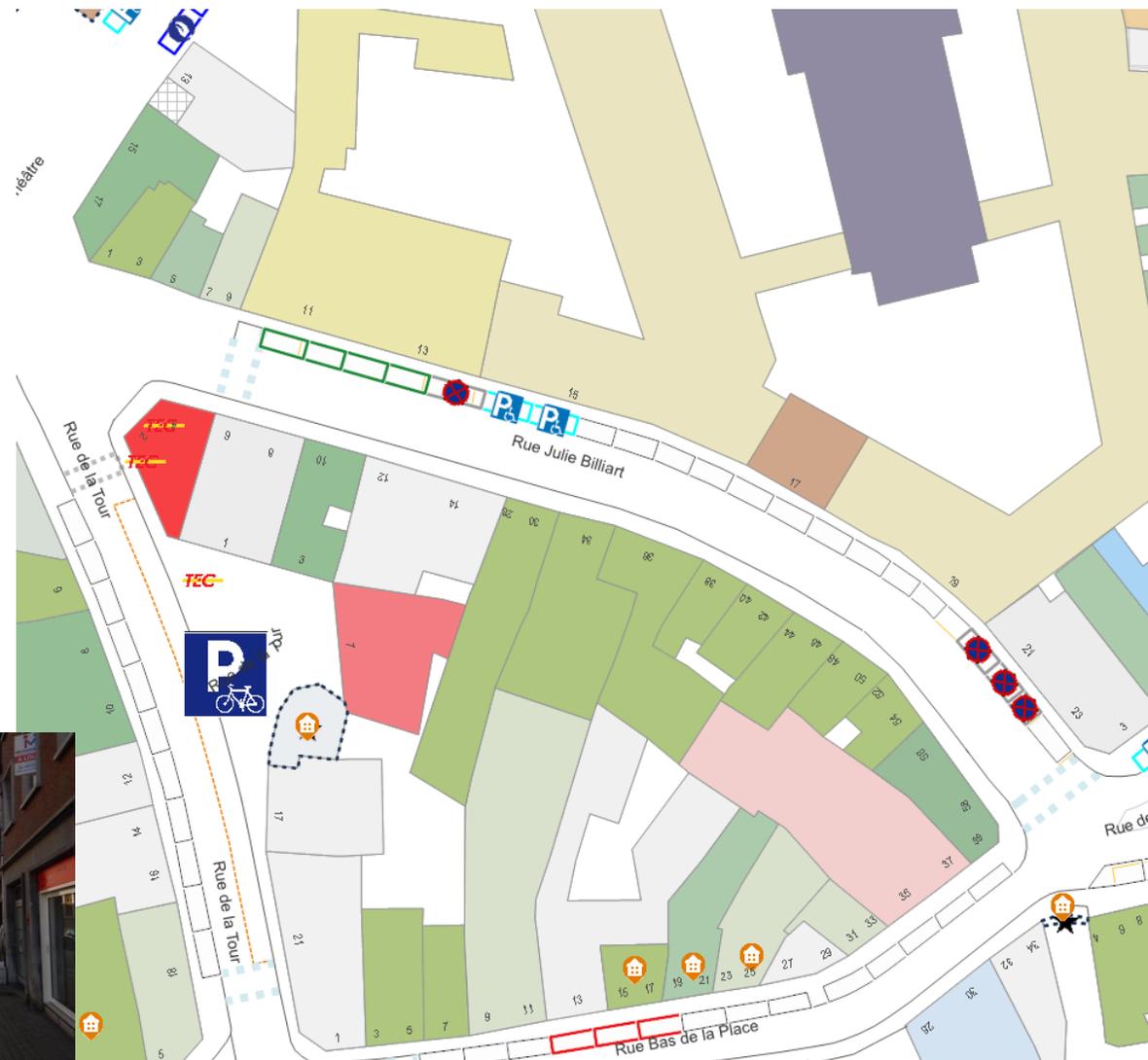
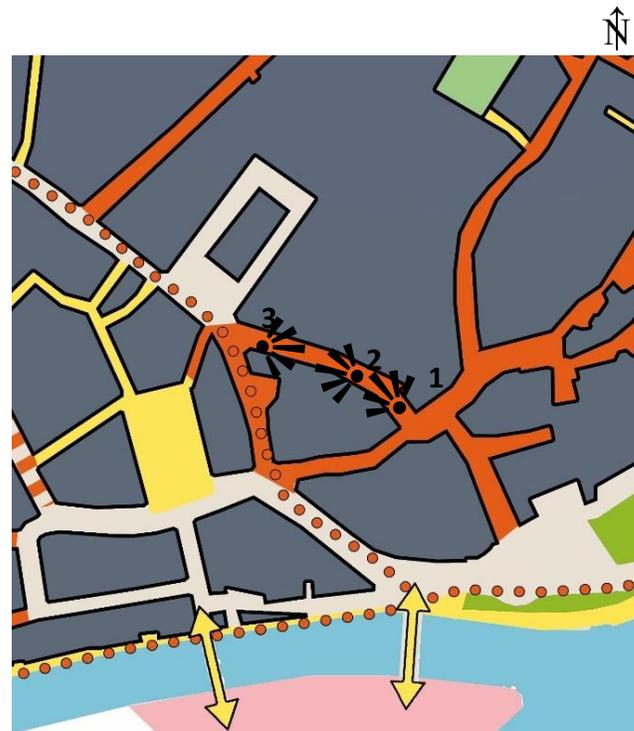
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à double sens
- Présence de quelques commerces et de lieux d'enseignements
- Trottoirs en pavés
- Espaces de stationnements clairement délimités du côté Nord de la voirie
- Absence de végétation
- Absence de mobilier urbain

Potentialités :

- Proposer du mobilier de végétalisation afin de verduriser la rue et limiter le passage des voitures



1

2

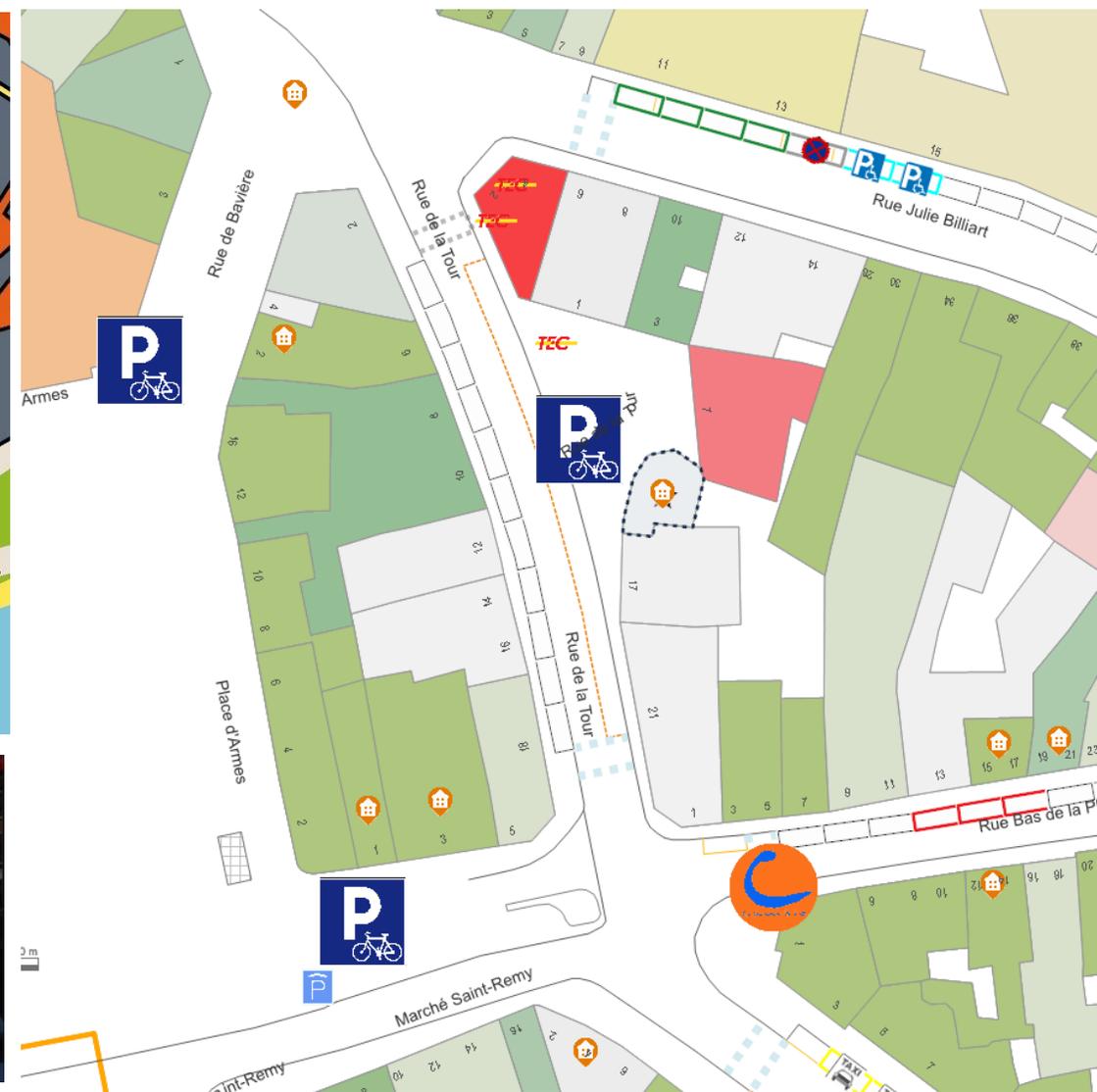
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Présence de d'horecas de part et d'autre de la rue
- Large trottoirs en pavés
- Espaces de stationnements clairement délimités du côté Ouest de la voirie
- Absence de végétation
- Quelques éléments de mobilier urbain pour le passage des bus et l'arrêt des vélos

Potentialités :

- Retravailler la cohabitation entre voitures, transports en communs et modes actifs
- Supprimer les stationnements pour permettre le développement de terrasses



1



2



3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Larges trottoirs en pavés
- Espaces de stationnements clairement délimités de part et d'autre de la voirie
- Présence d'une bande cyclable
- Présence de l'EAP (Ecole d'administration publique) et de bâtiments résidentiels
- Absence de végétation
- L'impasse d'Harscamp est une partie de la voirie servant de parking

Potentialités :

- Végétaliser les abords de l'EAP là où le trottoir s'élargit et proposer d'y installer un mobilier d'assise



1

2

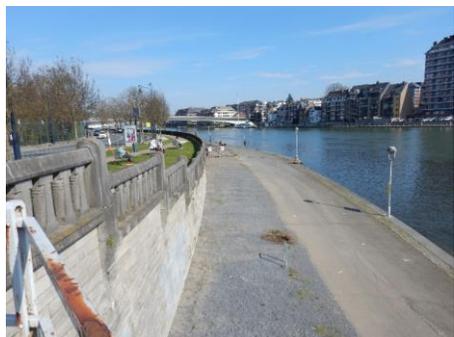
3

Caractéristiques :

- Surfaces enherbées présentes entre le Boulevard Isabelle Brunell et le Quai des Joghiers
- Végétation composée de gazon tondue, de quelques arbustes et d'alignements d'arbres
- Espace peu utilisé
- Présence d'incivilités
- Déconnection entre le quai des Joghiers et ces espaces verts

Potentialités :

- Proposer du mobilier d'assise ou des aménagements paysagers pour une réappropriation de ces espaces
- Permettre des traversées facilitées de la rue des Quatre Fils Aymon
- Créer des aménagements le long du Quai des Joghiers pour une réappropriation de cet espaces paysager
- Proposer des espaces de végétation extensive et spontanée pour améliorer le potentiel écologique du site



1



2



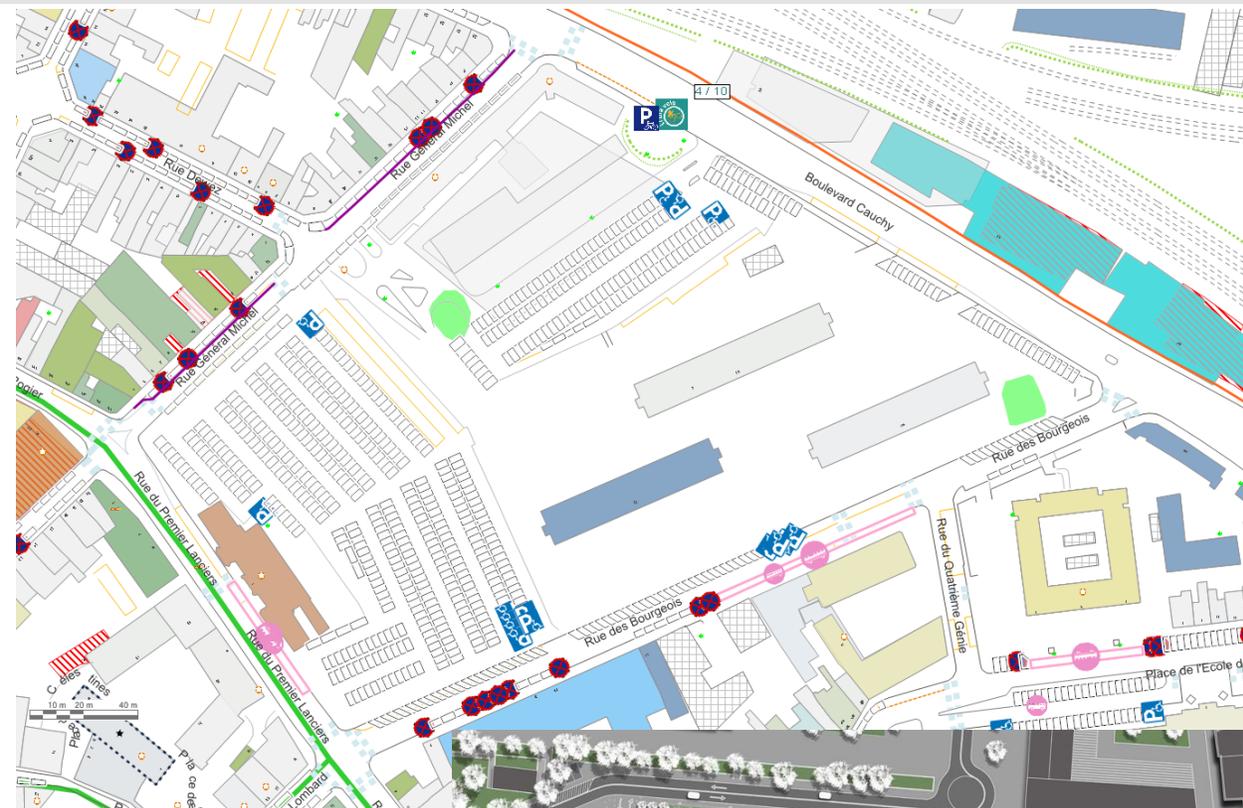
3

Caractéristiques :

- Vaste surface minérale
- Sentiment de vide et d'isolement
- Présence d'une végétation à l'est composée de gazon, d'arbre et d'arbustes
- Présence d'incivilités
- Présence occasionnelle de sports urbains (skateboard, roller, etc)
- Espace déconnecté de son environnement

Potentialités :

- Le site possède une potentialité énorme en aménagement d'espace public
- Une installation de mobilier urbain pourrait amener une réelle plus value
- Proposer du mobilier d'assises
- Proposer du mobilier de végétalisation
- Proposer du mobilier d'expression artistique ou culturelle
- Retravailler les espaces végétalisés à l'Est



1



2



3

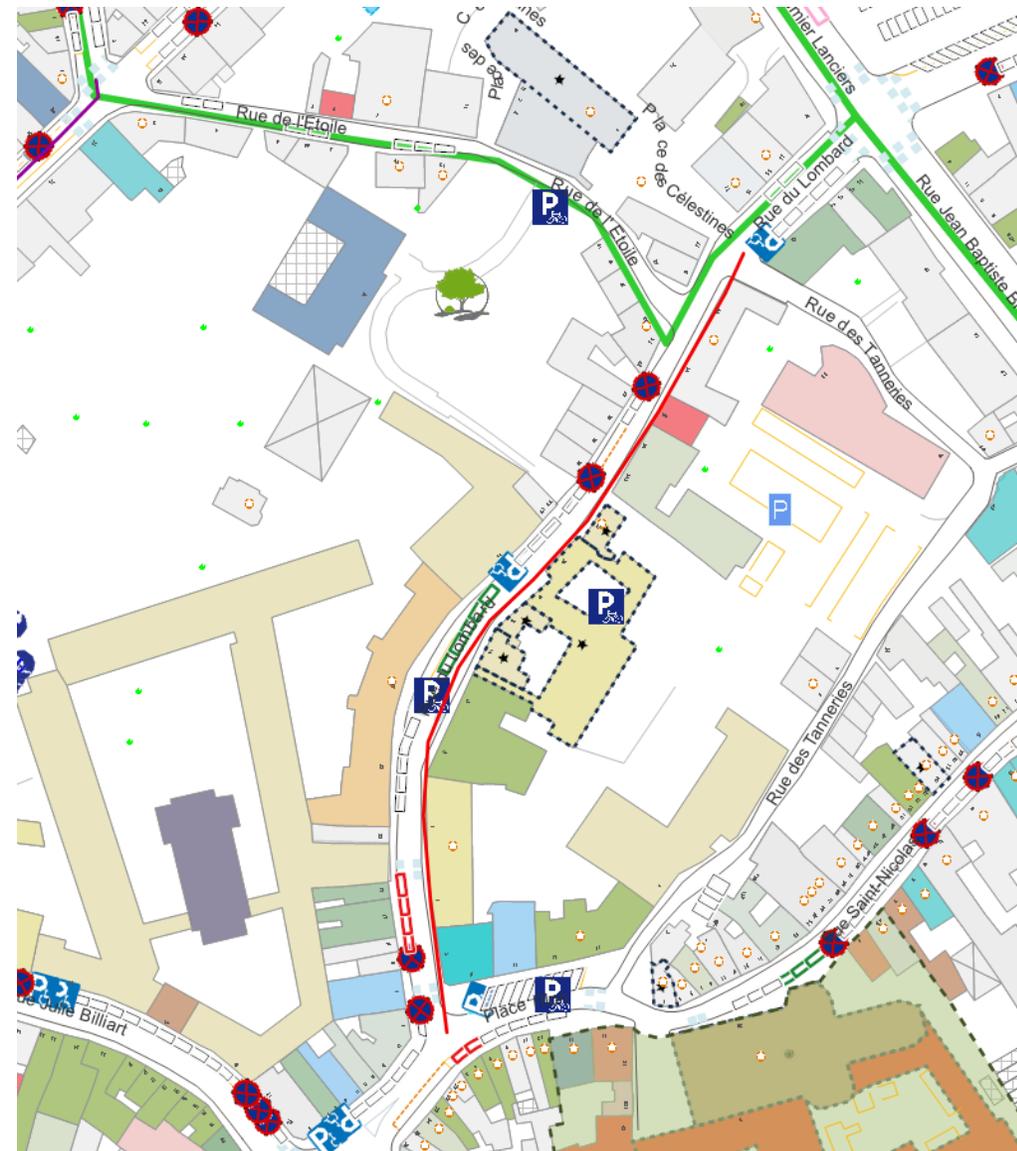


Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique en zone 20
- Trottoirs en pavés de largeurs variables (entre 1 et 3 m)
- Espaces de stationnements clairement délimités de part et d'autre de la voirie
- Connexion avec plusieurs bâtiments culturels, d'enseignements et places publiques
- Présence de quelques arbres et de bacs de plantation
- Mobilier d'arrêt pour vélos

Potentialités :

- Marquer clairement les entrées d'écoles par des plateaux en pavés
- Mettre en valeur l'entrée du parc de l'étoile
- Changer des places de stationnements en arrêts « kiss'n ride »



1



2



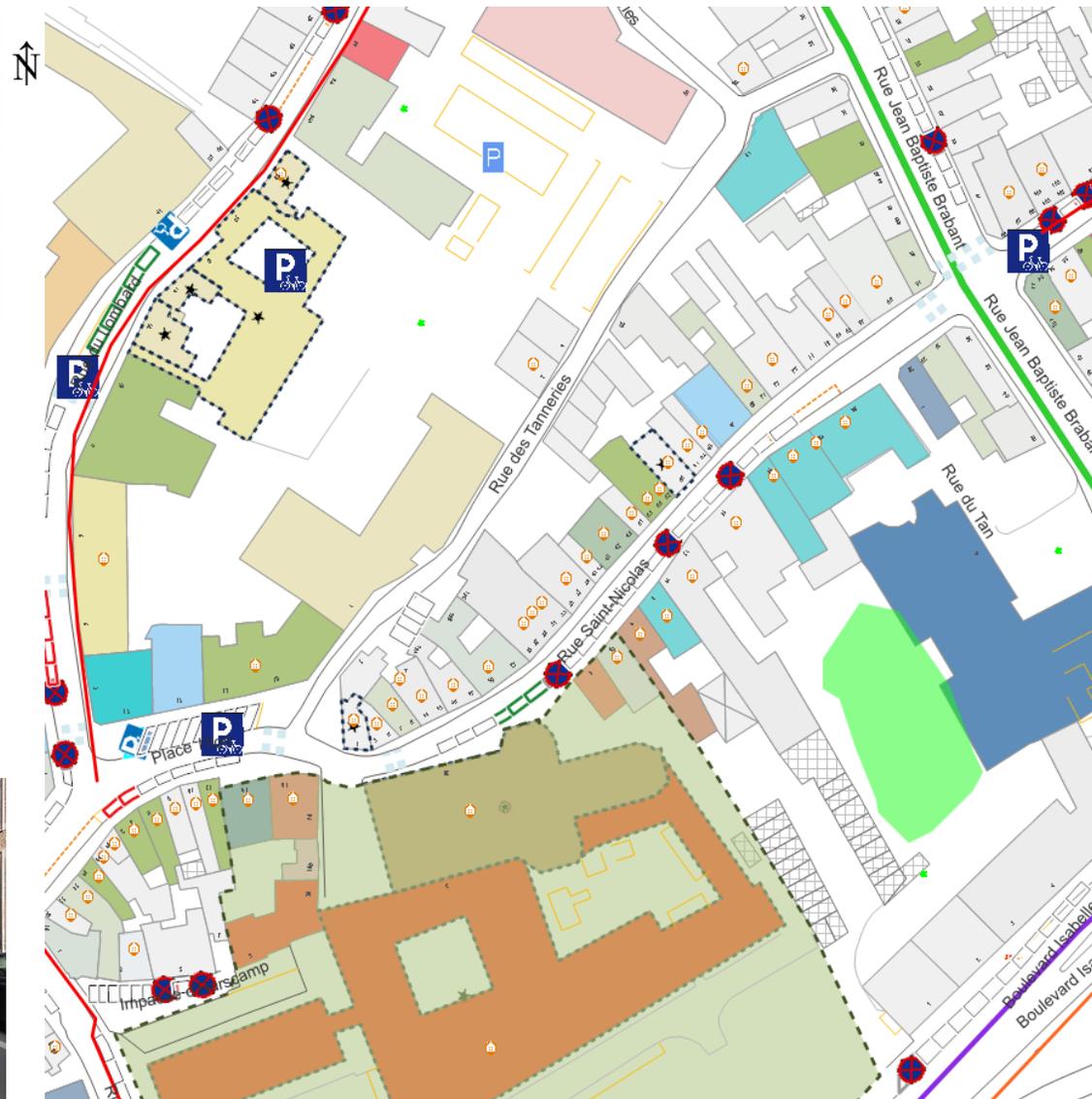
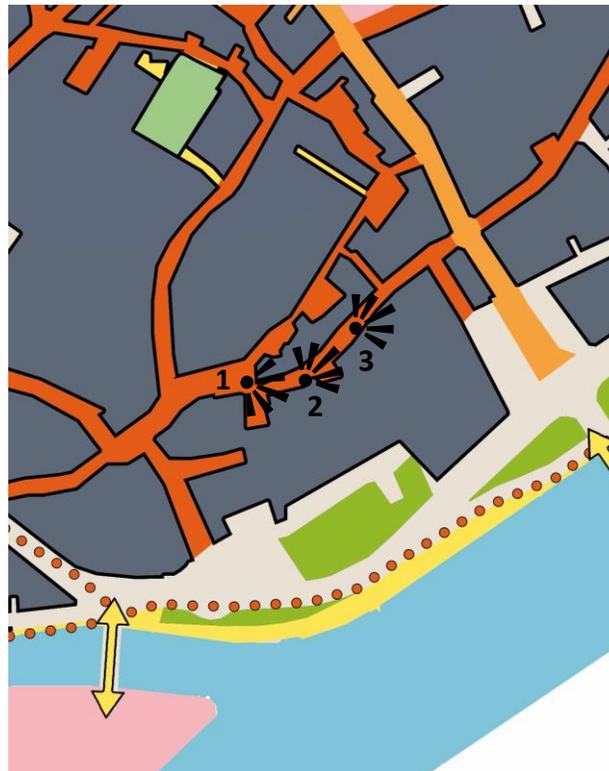
3

Caractéristiques :

- Longue ruelle asphaltée à sens unique
- Trottoirs en pavés de largeurs suffisante
- Espaces de stationnements clairement délimités au sud de la voirie
- Connexion avec plusieurs bâtiments culturels et d'habitation
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Mettre en valeur les éléments culturels (église Notre-Dame d'Harscamp).
- Proposer une végétalisation de la ruelle plus présente



1

2

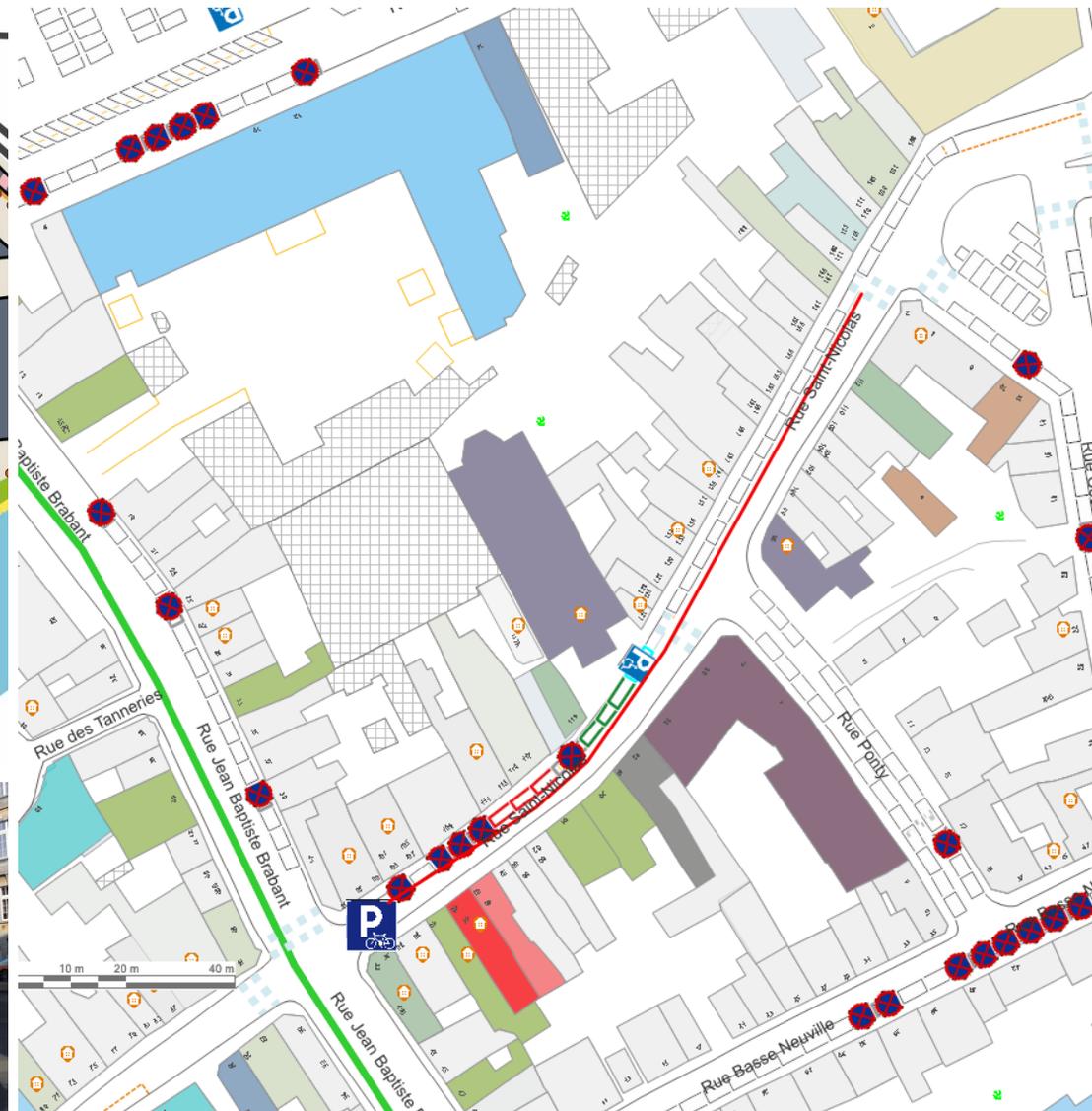
3

Caractéristiques :

- Longue ruelle asphaltée à sens unique
- Trottoirs en pavés de largeurs suffisante
- Espaces de stationnements clairement délimités au Nord de la voirie
- Connexion avec plusieurs bâtiments culturels, d'habitation et de commerces
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Aménager cette rue en zone 20
- Créer un piétonnier sur la rue Ponty et transformer cette voirie en placette
- Aménager des plateaux de traversées en connexion avec le projet de la rue Ponty et la placettes a l'extrémité Est de la ruelle



1

2

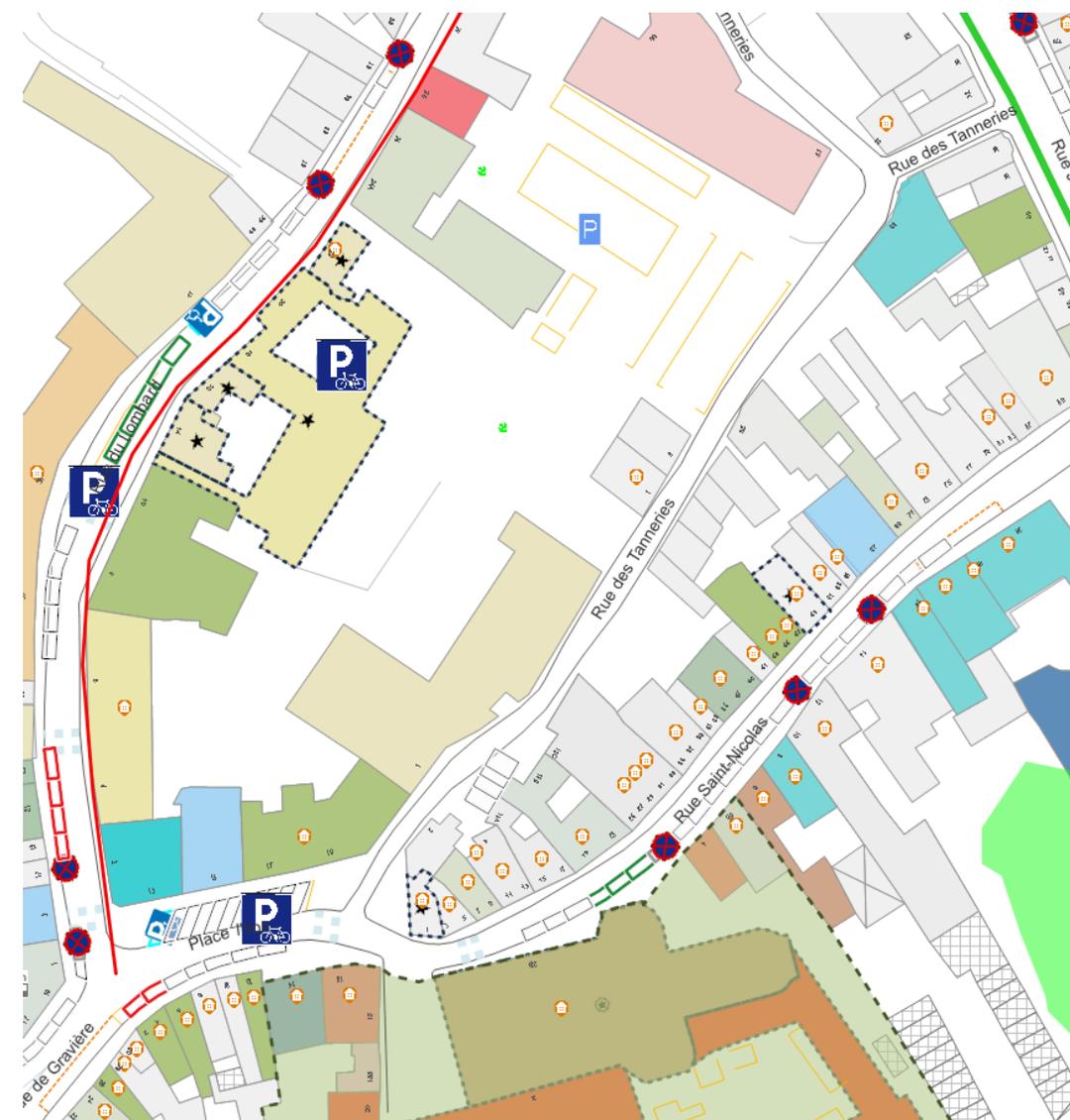
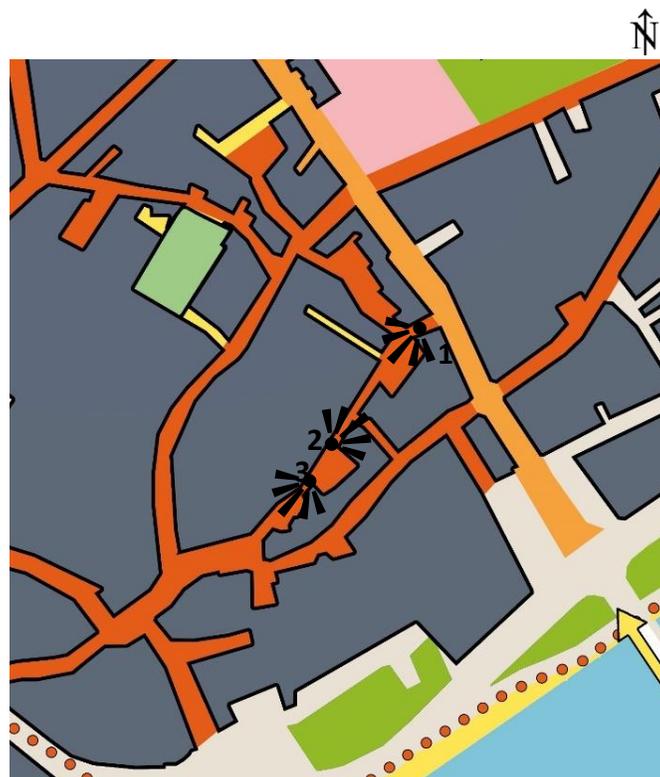
3

Caractéristiques :

- Longue ruelle asphaltée à sens unique
- Les trottoirs sont soit inexistant, soit d'une largeur inférieur à un mètre
- Connexion avec plusieurs passages piétonniers
- « A l'arrière du bâti » sentiment de calme mais aussi de d'abandon
- Présence de nombreux parking
- Forte dominance de la voiture
- Absence de végétation

Potentialités :

- Donner une place aux modes actifs dans cette rue
- Aménager un espace partagé de plein pied entre les différentes mobilités
- Maintenir les parkings
- Améliorer l'esthétique de la rue par la mise en place d'une végétation (bacs de plantations, plantes grimpantes, etc)



1



2



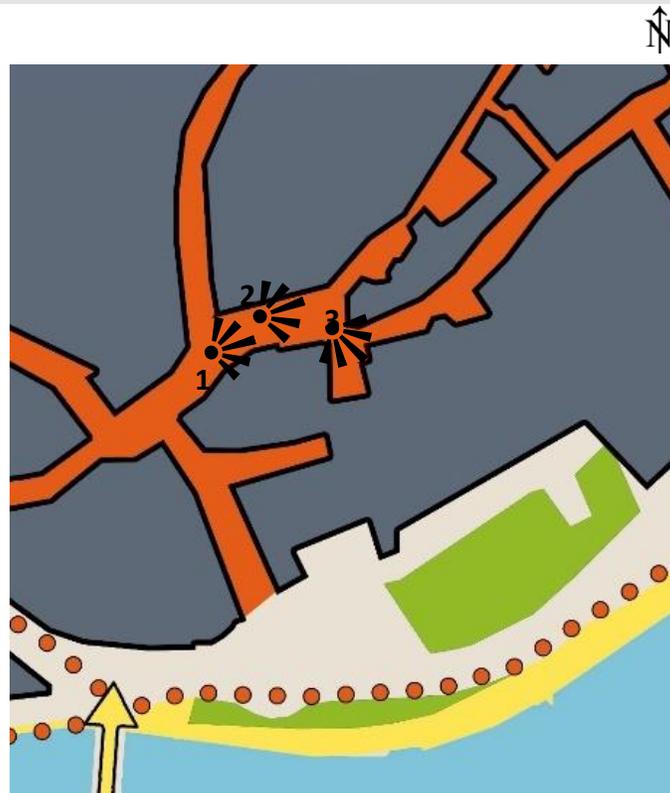
3

Caractéristiques :

- Carrefour asphalté au croisement de plusieurs ruelles
- Trottoirs en pavés de largeurs suffisante
- Espaces de stationnements clairement délimités sur la partie Nord de la voirie
- Connexion avec plusieurs commerces, le CSC Namur et l'église Notre-Dame d'Harscamp
- Quelques bacs de plantations
- Quelques bancs
- Quelques mobiliers de garages pour vélos

Potentialités :

- Supprimer les stationnements pour donner à la place un espace suffisant pour les piétons
- Mettre en valeur les alentours de l'église par l'aménagement d'un plateau
- Amener du mobilier d'assises et d'expression
- Végétaliser la place par des plantations ou des bacs de plantation



1



2



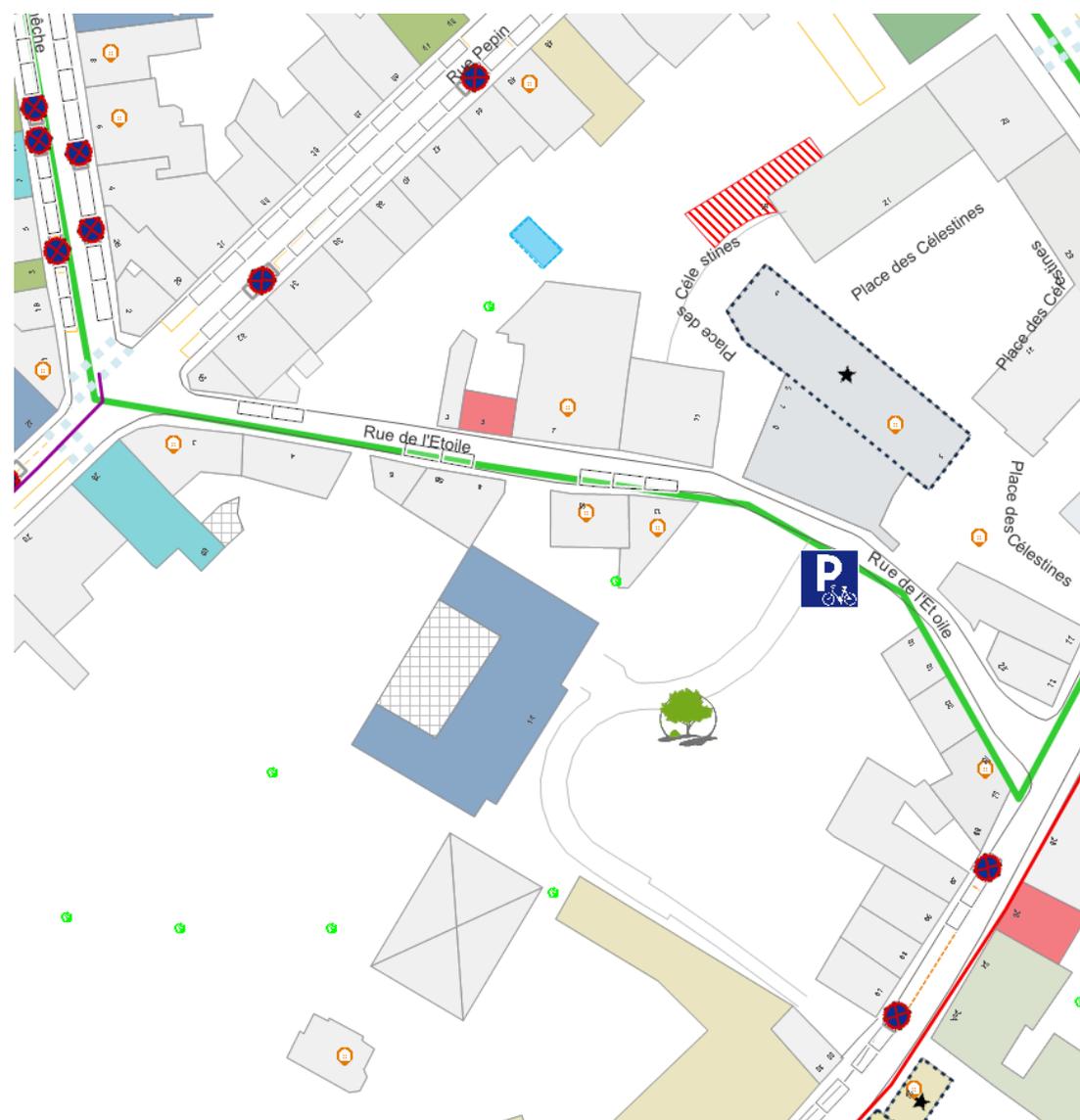
3

Caractéristiques :

- Ruelle pavée à sens unique
- Espace partagé
- Espaces de stationnements clairement délimités par du marquage au sol et des bacs de plantation
- Connexion avec le parc de l'Etoile et la place des Célestines
- Présence d'habitations et de bâtiments administratifs
- Peu de conflit entre les différentes mobilités

Potentialités :

- Mettre en valeur l'entrée du parc de l'Etoile
- Mettre en valeur la connexion parc de l'Etoile/place des Célestines



1



2



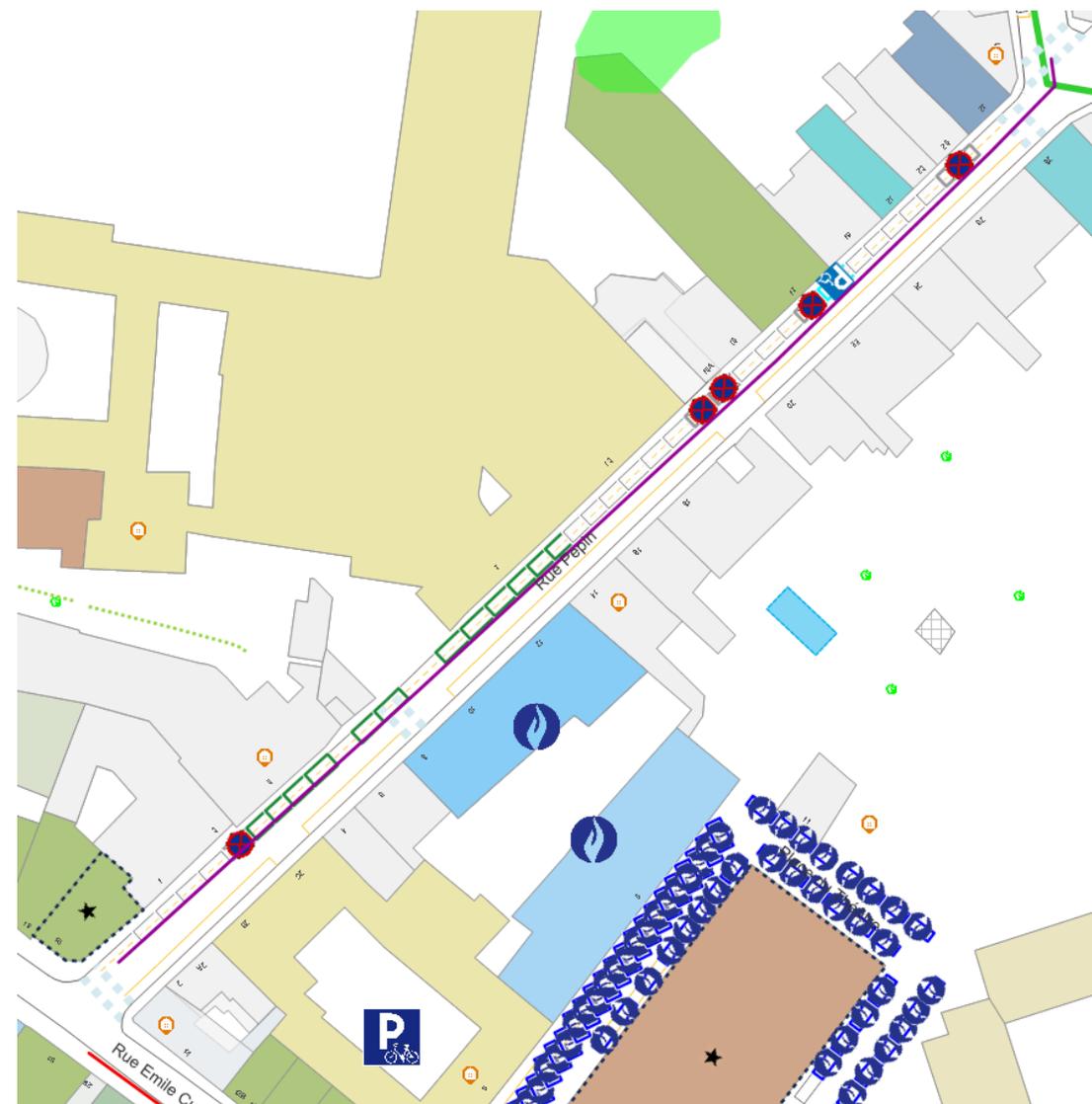
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Trottoirs pavés de largeur suffisante
- Bande cyclable
- Espaces de stationnements clairement délimités par du marquage au sol de part et d'autre de la voirie
- Présence d'habitations, de bâtiments culturels et de quelques bâtiments commerciaux
- Peu de conflit entre les différentes mobilités
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Végétaliser la rue par des plantations (Arbres, bacs de plantations, grimpantes, etc)



1

2

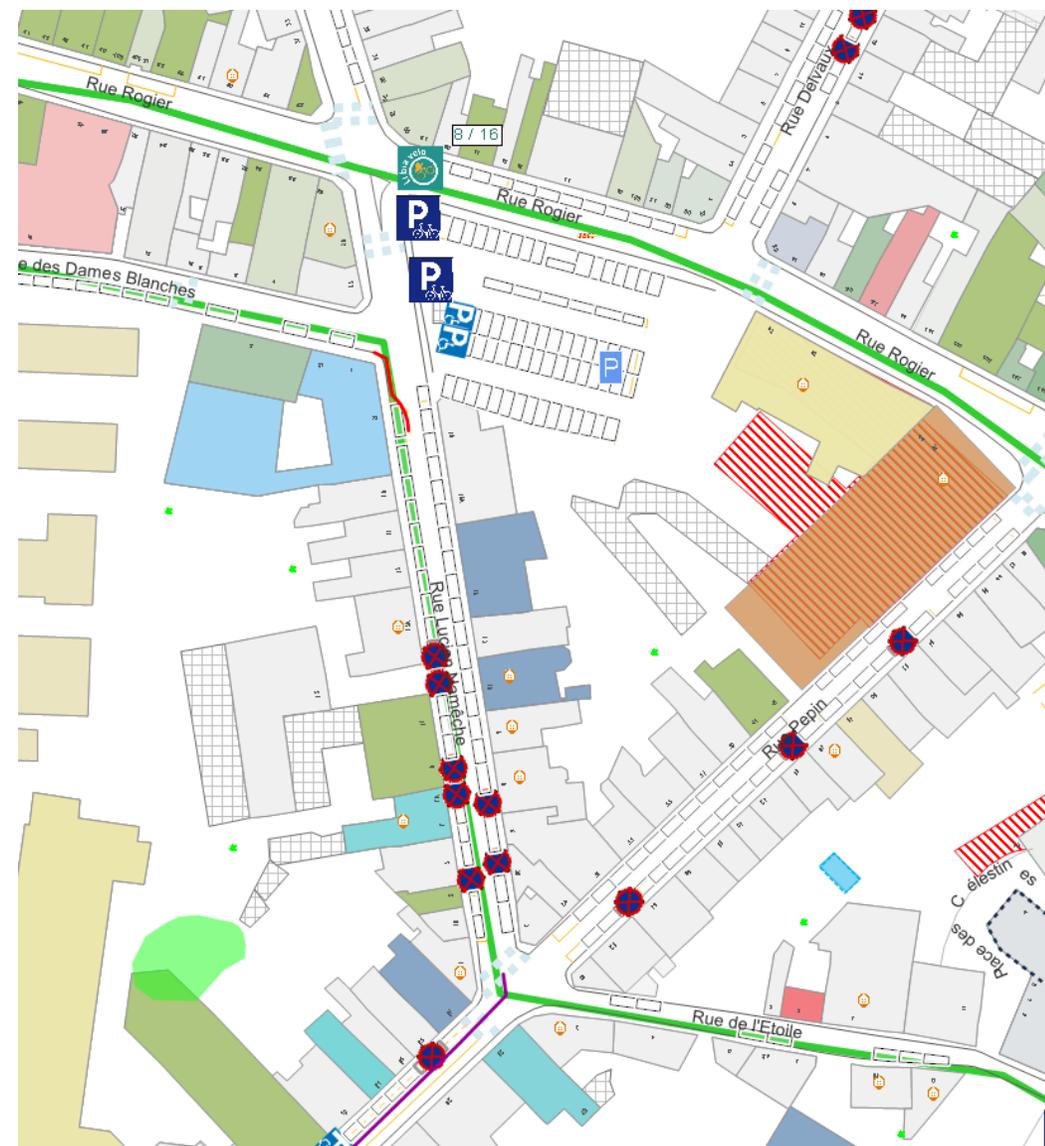
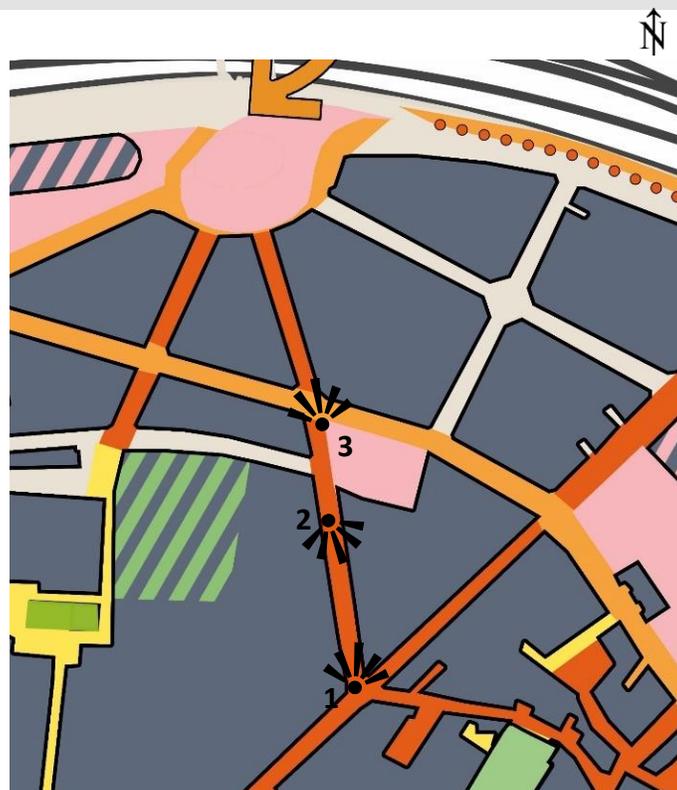
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée majoritairement à sens unique
- Trottoirs pavés de largeur suffisante
- Marquage au sol pour les cyclistes
- Espaces de stationnements clairement délimités par du marquage au sol de part et d'autre de la voirie
- Présence d'habitations, de bâtiments culturels et de quelques bâtiments commerciaux
- Présence d'un vaste parking
- Peu de conflit entre les différentes mobilités
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Végétaliser la rue par des plantations (Arbres, bacs de plantations, grimpantes, etc)
- Dessiner une bande cyclable affirmée



1



2



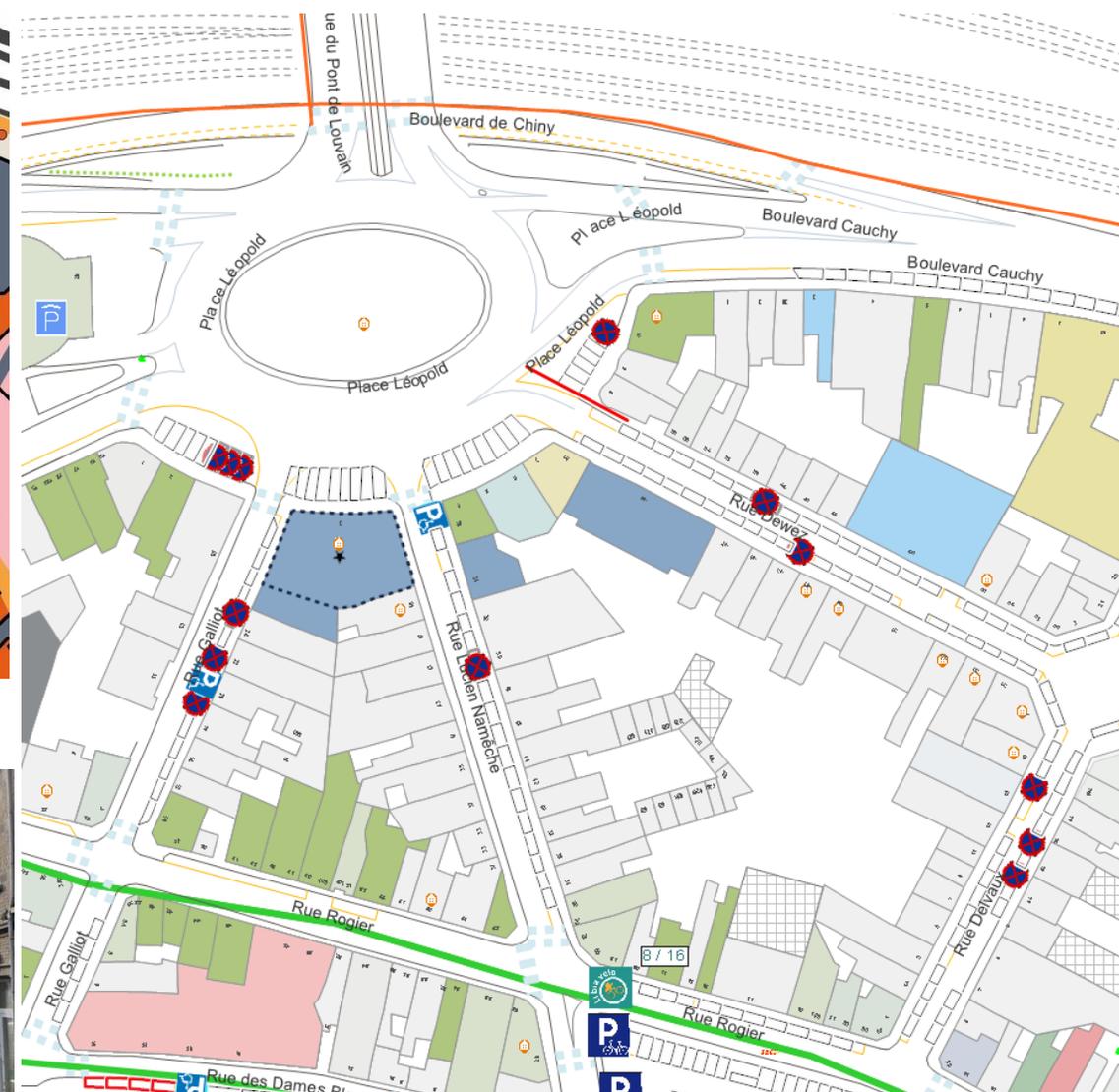
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée majoritairement à sens unique
- Trottoirs pavés de largeur suffisante
- Absence de marquage au sol pour les cyclistes
- Espaces de stationnements clairement délimités sur le côté Est de la voirie
- Présence d'habitations et de quelques bâtiments commerciaux
- Peu de conflit entre les différentes mobilités
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Végétaliser la rue par des plantations (Arbres, bacs de plantations, grimpantes, etc)
- Dessiner une bande cyclable affirmée



1

2

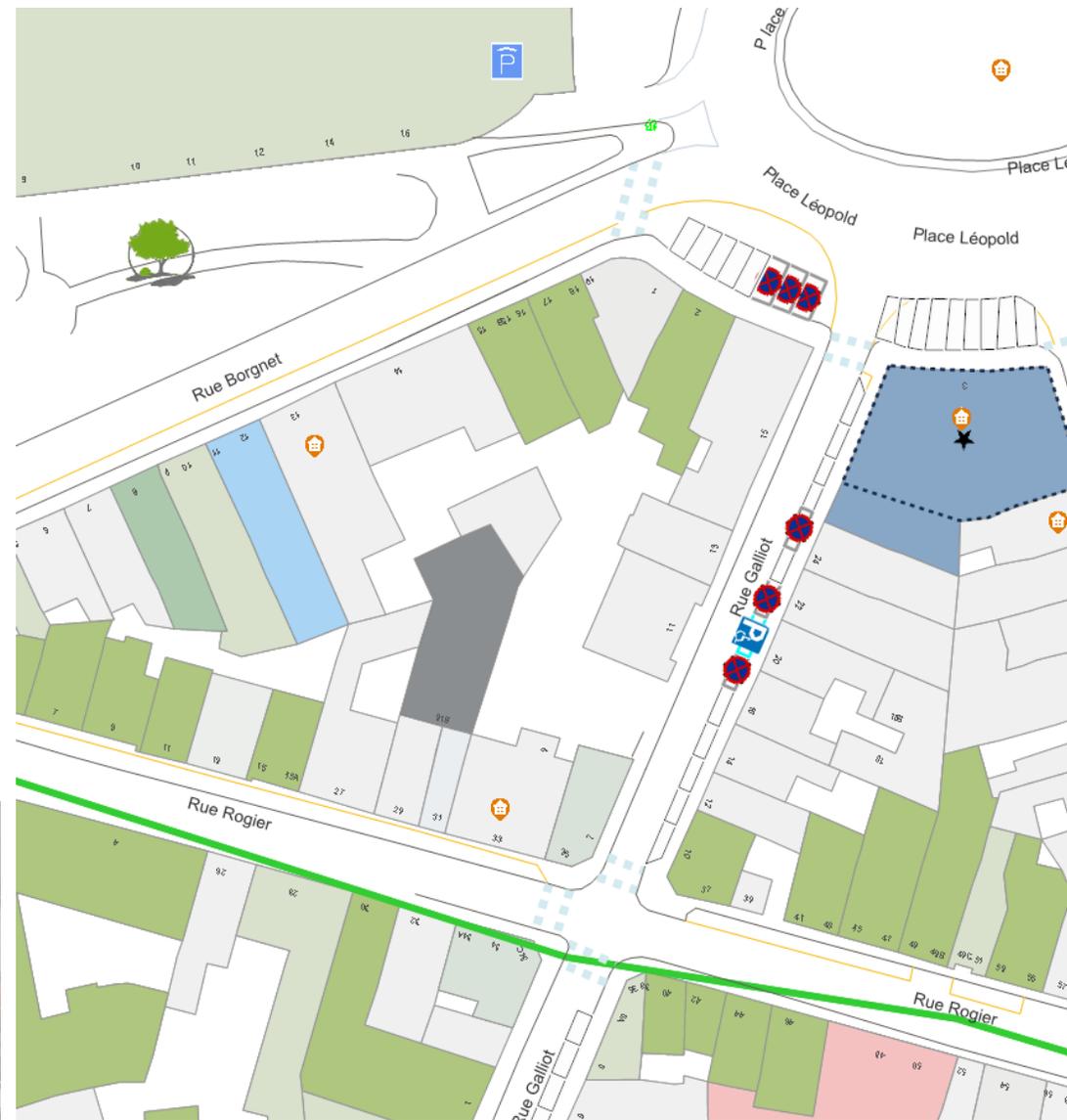
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Trottoirs pavés de largeur suffisante
- Marquage au sol pour les cyclistes
- Espaces de stationnements clairement délimités par du marquage au sol de part et d'autre de la voirie
- Présence d'habitations et de quelques bâtiments commerciaux
- Peu de conflit entre les différentes mobilités
- Végétation inexistante

Potentialités :

- Végétaliser la rue par des plantations (Arbres, bacs de plantations, grimpantes, etc)
- Dessiner une bande cyclable affirmée

Proposition : zone 20

1



2



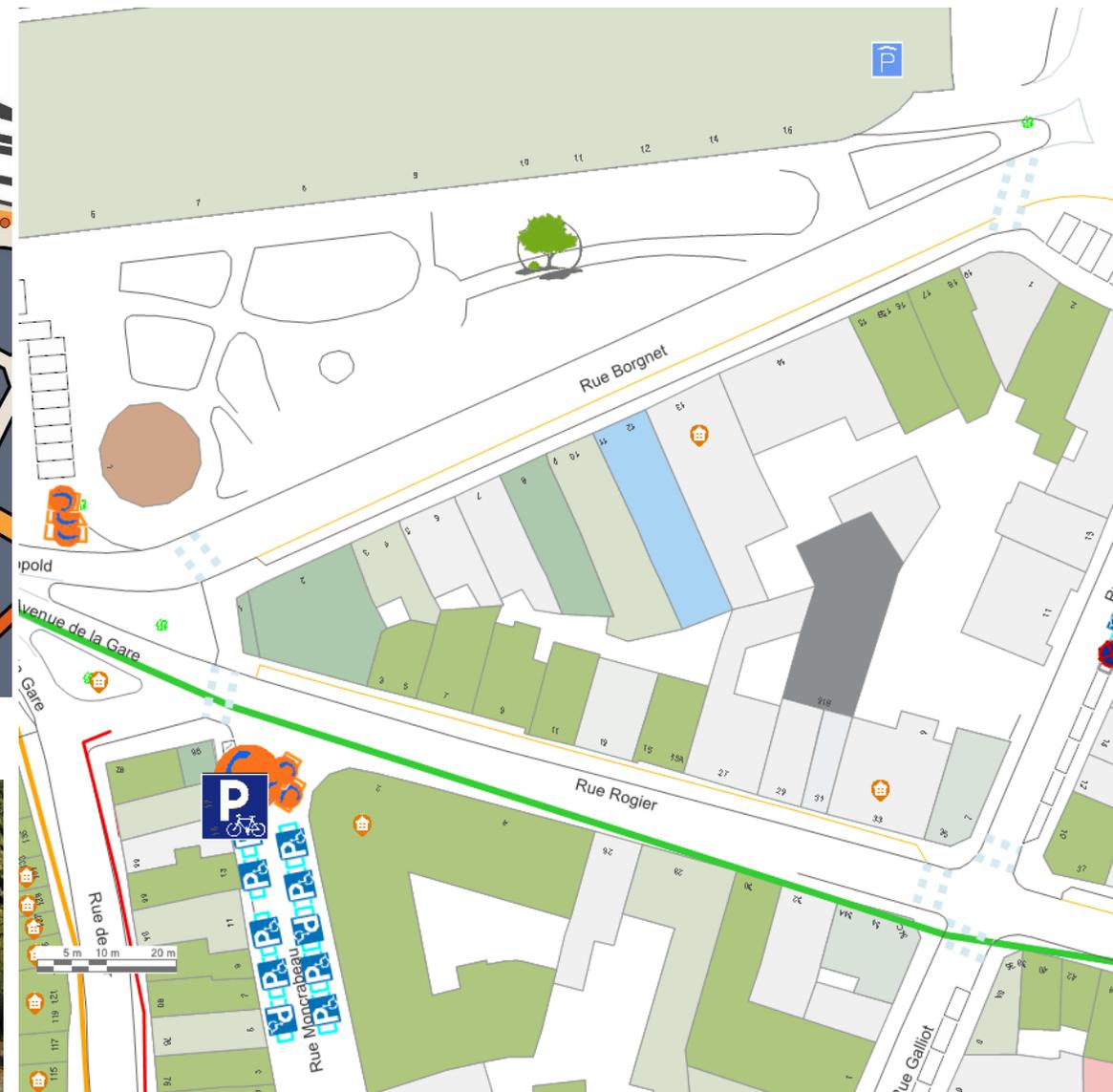
3

Caractéristiques :

- Rue asphaltée à sens unique
- Trottoirs pavés de largeur suffisante
- Arrêts de transports en commun
- Présence d'habitations et de quelques Horecas
- Connexion directe avec le square Léopold

Potentialités :

- Possibilité de connexion forte entre le square Léopold et la ville par l'aménagement des structures de traversées (ex : plateau)



1

2

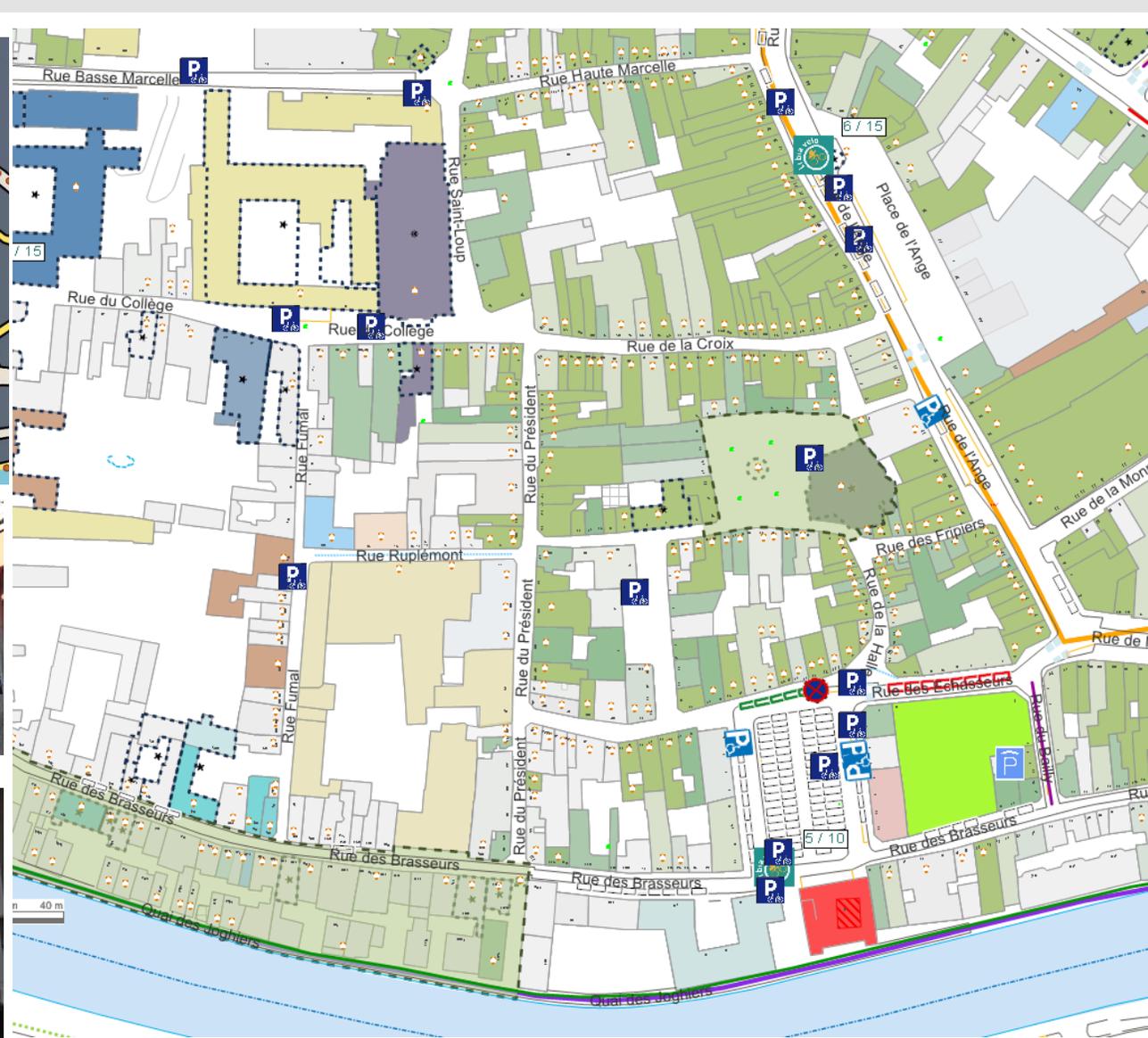
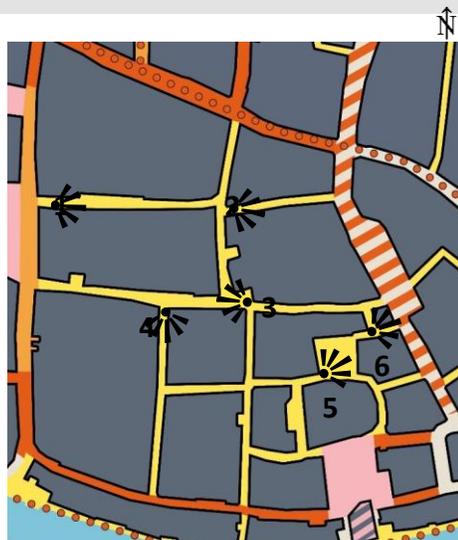
3

Caractéristiques :

- Ruelles piétonnes pavées
- Présence de nombreux bâtiments commerciaux et d'horeca
- La mobilité douce est dominante
- Présence de quelques arbres isolés
- Peu de mobilier urbain sur les larges rues piétonnes

Potentialités :

- Végétaliser certains lieux précis liés à des bâtiments ou des placettes
- Amener du mobilier d'assise ou d'expression culturelle



1



2



3



4



5



6

ATOUS

- **Les dimensions de la Corbeille sont très réduites**, à peine 700 mètres par 1700 mètres.
- **Patrimoine bâti a mettre en valeur**
- **La Corbeille dispose d'un grand potentiel d'espaces publics de qualité** en plus des nombreuses venelles, impasses, ruelles débouchantes, passages qui donnent du charme
- **Aménagements et réglementation (vitesse) sécurisant pour les modes doux (zone 30/20, zone partagée).**
- **La rénovation des espaces publics en faisant plus de place aux modes actifs dans les projets en cours.**

FAIBLESSES

- **Maillage historique:** l'étroitesse des rues fait que la cohabitation est parfois difficile entre les différents usagers;
- **Certains quartiers du centre-ville peu propices à la ballade**, trottoirs peu mis en valeur et non adaptés à un déplacement actif massif,
- **Peu de mobilier urbain incitant à la flânerie ;**
- **Barrières (stationnement, terrasses etc..)**
- **Beaucoup de points noirs pour le déplacement PMR ;**
- **Peu d'espaces de loisirs (modules de jeux, etc...);**
- **Les entrées de ville piétonne de Namur ne sont pas suffisamment marquées** (par exemple notamment la Gare - bien que la rue Godefroid soit déjà à l'étude pour offrir une entrée de ville piétonne de qualité, avec des travaux à prévoir).

OPPORTUNITÉS

- Centre-ville partiellement ou totalement fermé le samedi, mais aussi à l'occasion de nombreux évènements ; Nombreux évènements « piétons »
- Passage récent de l'ensemble du centre-ville en zone 20 et volonté d'aménager en piétonnier une grande partie de la Corbeille
- Plusieurs espaces publics vont être aménagés en faveur des piétons: Confluence au Grognon, place Maurice Servais, place du Palais de Justice... ;
- Plusieurs projets de verdurisation et création du parc Dames Blanches
- Végétaliser l'espace public pour le lier à la futur ceinture verte de Namur
- Plusieurs espaces seront ainsi aménagés en centre-ville, dont une plaine de jeux, une aire multisport, des jeux de société, ... mais aussi des découvertes culturelles (œuvres, ...).
- Faire le lien entre patrimoine bâti et espace public : mise en valeur du bâti via des parcours ou autre
- COVID 19 qui favorise un aménagement encourageant l'usage des modes actifs

MENACES

- **Manque d'appropriation de l'espace** suite au passage à la zone 20 et les voitures restent dominantes dans le paysage urbain
- **Manque de lisibilité/changement du sens de circulation/** difficultés d'organiser et rendre lisible les changements de circulation à l'occasion des évènements
- **Manque de contrôle social essentiellement le soir** - dont la crainte que si les voitures disparaissent en ville il y aura encore plus d'insécurité (moins de control social)

CONCLUSIONS ET ENJEUX

L'enjeu pour le centre-ville est de renforcer son attractivité par le biais d'aménagements de l'espace public et le déploiement d'actions visant à accroître son rayonnement et sa fréquentation.

- ✓ **Repenser l'espace public avec moins de surface pour la voiture** et plus de surface pour d'autres fonctions : piétons, plantations, ...

- ✓ **Les espaces publics pourront devenir des espaces d'une grande qualité, par les aménagements qui seront apportés d'une part, et par le contexte bâti et paysager ce potentiel n'est pas suffisamment exploité.**
- ✓ **Outre le nouveau parc des Dames Blanches, dédiée à la nature et à la détente, la fréquentation du centre-ville doit donner l'occasion de nouvelles expériences urbaines,** notamment sportives, ludiques, culturelles

LA PERSPECTIVE POUR LE CENTRE-VILLE EST DE RETROUVER SES FONCTIONS DE LIEU DE VIE, D'ANIMATIONS, DE CONVIVIALITÉ ET DE FLÂNERIE PORTEUSES D'ATTRACTIVITÉ

PISTES DE REFLEXION

- ✓ Donner **lisibilité et visibilité à l'espace du centre-ville** par un aménagement urbain cohérent renforcera une identité, et par une mise en valeur du patrimoine architectural et des atouts touristiques.
- ✓ **Trouver des synergies** entre les différents domaines de la vie socio-culturelle (équipements/commerces ; sport/culture/scolaire...) participera au développement d'un cadre de vie agréable et convivial autour de lieux bien identifiés.
- ✓ **Dessiner un nouveau parcours urbain** plus visible et plus convivial consolidera l'attractivité économique/touristique/résidentielle du centre-ville (via un maillage piétonnier/zone 20)



L'ÉLARGISSEMENT POSSIBLE DU PIETONNIER ACTUEL

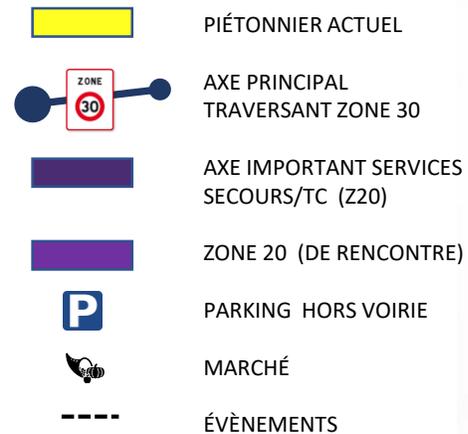
POURQUOI UNE EXTENSION DU PIETONNIER ACTUEL?

- Pour conduire à **une meilleure qualité de vie des habitants** (air et bruit) ;
- **Pour être un support pour les activités socio-culturelles et de cohésion sociale** (appropriation de l'espace public, place making, plaine de jeux, loisirs...) ;
- **Pour offrir un accès sécurisé, confortable et convivial aux commerces** : accès piétons
- **Pour jouer le rôle de vitrine pour la ville** (image de la ville, fun shopping) ;
- **Pour participer à la lutte contre le réchauffement climatique** (mobilité douce, aménagement « d'espaces verts ») ;
- **Pour fédérer la ville**, les habitants et les commerçants derrière un projet de ville

LES OPPORTUNITES ET LES ENJEUX D'UNE EVENTUELLE EXTENSION DU PIETONNIER ACTUEL

- **Meilleur partage de l'espace public ;**
- **Amélioration de la lisibilité de l'espace public par des aménagements cohérents** (hiérarchie des espaces, matériau, mobilier, signalétique,...) ;
 - Place réservée aux différents types d'usagers;
 - Emprise des terrasses des Horeca;
- **Valorisation du tissu historique et du patrimoine bâti ;**
- **Amélioration de la qualité des commerces** (détaillants de moyenne et haute gamme) et le temps dédié à la flânerie (ouverture plus tardive des magasins ?) ;

- En lien avec les autres études :
 - **Amender la vision piétonne par le recours aux modes de déplacement actifs ;**
 - **Assurer la gestion des accès des automobiles dans la Corbeille;**
 - **Adapter les systèmes de livraison des commerces.**



COMMENT ?

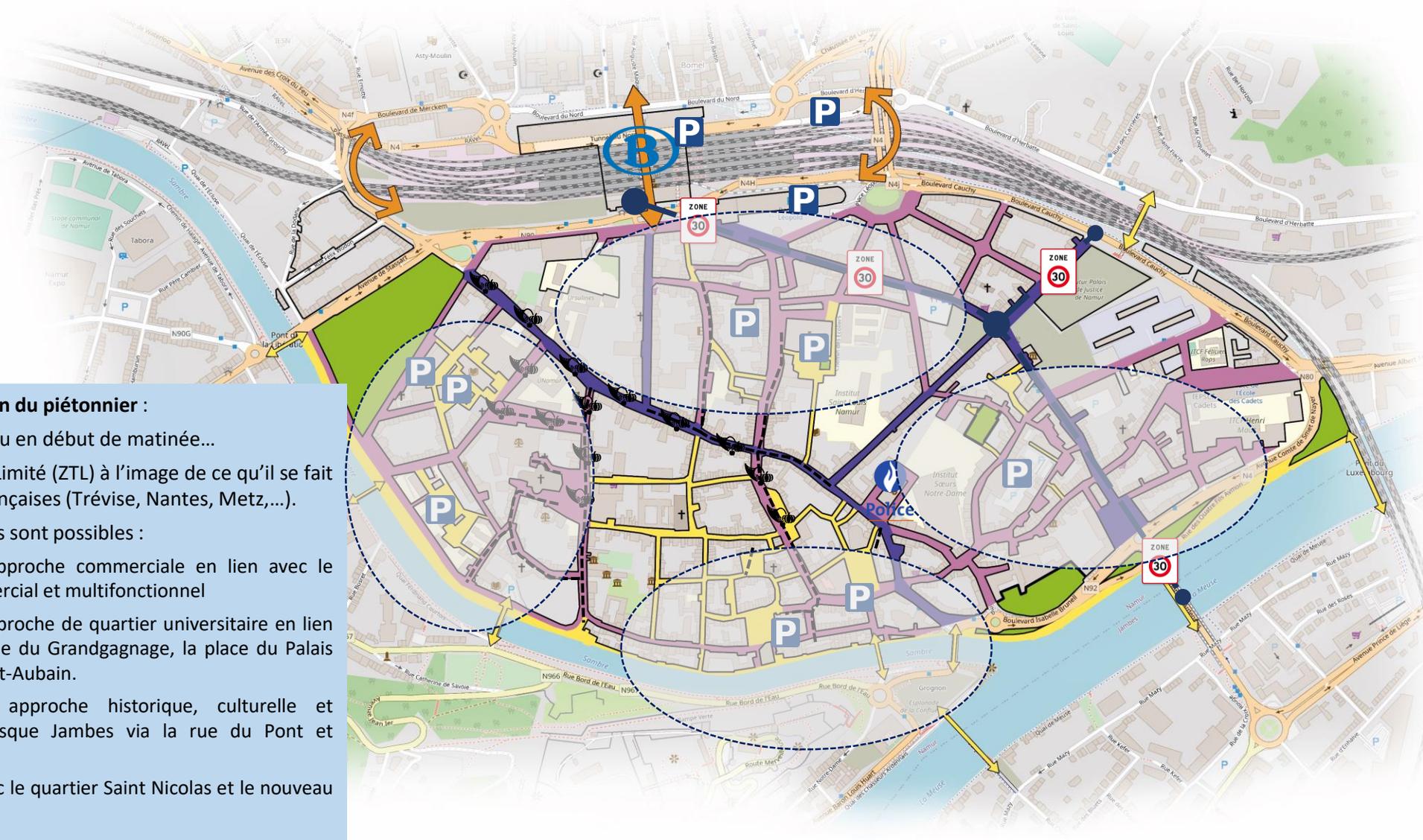
→ Dégager un périmètre pour l'extension du piétonnier :

- **Dans le temps** : le week-end ou en début de matinée...

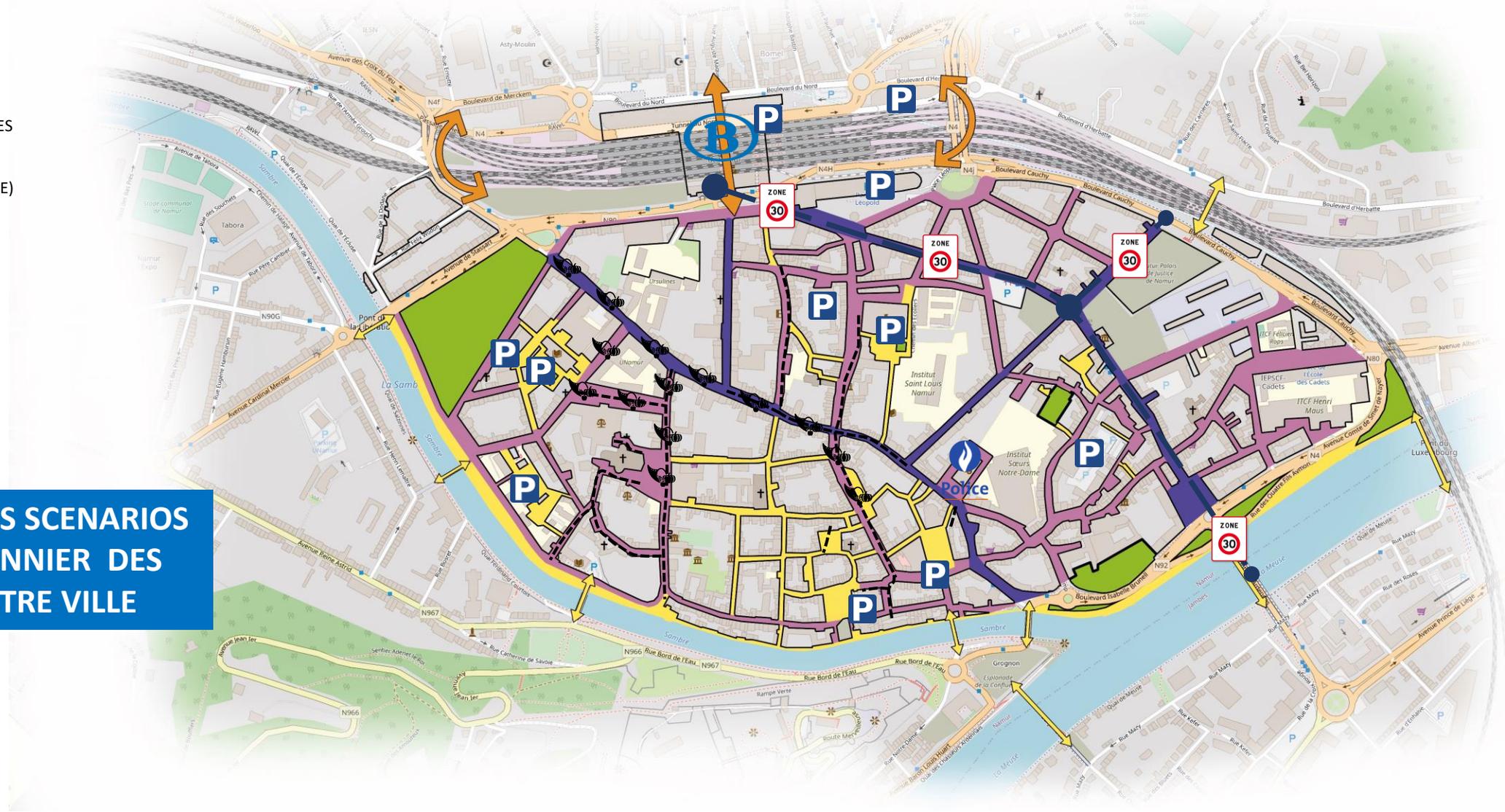
(Par exemple, via une Zone à Trafic Limité (ZTL) à l'image de ce qu'il se fait dans certaines villes italiennes et françaises (Trévise, Nantes, Metz,...).

- **Dans l'espace** : Plusieurs pistes sont possibles :

- **Au nord**, avec une approche commerciale en lien avec le nouveau centre commercial et multifonctionnel
- **A l'ouest**, avec une approche de quartier universitaire en lien avec l'UNamur et la rue du Grandgagnage, la place du Palais de Justice, la place Saint-Aubain.
- **Au sud**, avec une approche historique, culturelle et touristique. Liaison jusque Jambes via la rue du Pont et l'Enjambée.
- **A l'est**, connexion avec le quartier Saint Nicolas et le nouveau quartier des Casernes



-  PIÉTONNIER ACTUEL
-  AXE PRINCIPAL TRAVERSANT ZONE 30
-  AXE IMPORTANT SERVICES SECOURS/TC (Z20)
-  ZONE 20 (DE RENCONTRE)
-  PARKING HORS VOIRIE
-  MARCHÉ
-  ÉVÈNEMENTS



PHASE 2 - PLUSIEURS SCENARIOS DE MISE EN PIETONNIER DES PARTIES DU CENTRE VILLE

PARTIE 5: BENCHMARK DE BONNES PRATIQUES EN BELGIQUE ET À L'ÉTRANGER

☐ Méthodologie

- Dans un premier temps, nous analyserons la situation des grandes agglomérations wallonnes. Nous mettrons en évidence les aménagements et les décisions prises concernant la mobilité pédestre.
- Nous réaliserons ensuite un benchmark avec des villes comparables européennes, afin d'identifier les bonnes pratiques concernant la piétonnisation de leur territoire.
- Pour aller plus loin dans la réflexion, des exemples inspirants et originaux seront également proposés (éventuellement dans des villes d'envergure ou de nature différentes de Namur).

L'objectif de cette démarche est de fournir des idées, des opportunités et des astuces pour alimenter l'ensemble de la réflexion d'extension du piétonnier de Namur.



☐ Mons

L'ensemble de l'intra-muros peut être parcouru en une dizaine de minutes à pieds à partir de la Grand Place, qui correspond au centre de l'intra-muros. La ville a donc décidé de convertir l'ensemble de l'intra-muros en zone de rencontre, donnant ainsi la priorité aux piétons puis aux cyclistes sur l'espace public. Cette décision a notamment été prise en particulier pour garantir le maintien des distances physiques entre les différents usagers circulant au sein de l'intra-muros.

Qu'est ce que la « zone de rencontre » ?

- Les piétons peuvent y circuler sur toute la largeur de la voie publique, et non plus seulement sur les trottoirs ;
- La circulation des véhicules automobiles y est autorisée, à une vitesse maximale de 20 km/h, afin de respecter la priorité des piétons et la sécurité des cyclistes ;
- Les zones piétonnes existantes conservent leur statut de zone piétonne.

Zones piétonnes existantes : +/- 1,5 km de voirie et 60 are de place

Au départ, la zone de rencontre a été appliquée entre juin 2020 et août 2020, ensuite elle a été prolongée jusqu'au mois d'octobre 2020. Suite à des évaluations positives, la zone de rencontre est à nouveau prolongée pour une durée indéterminée.

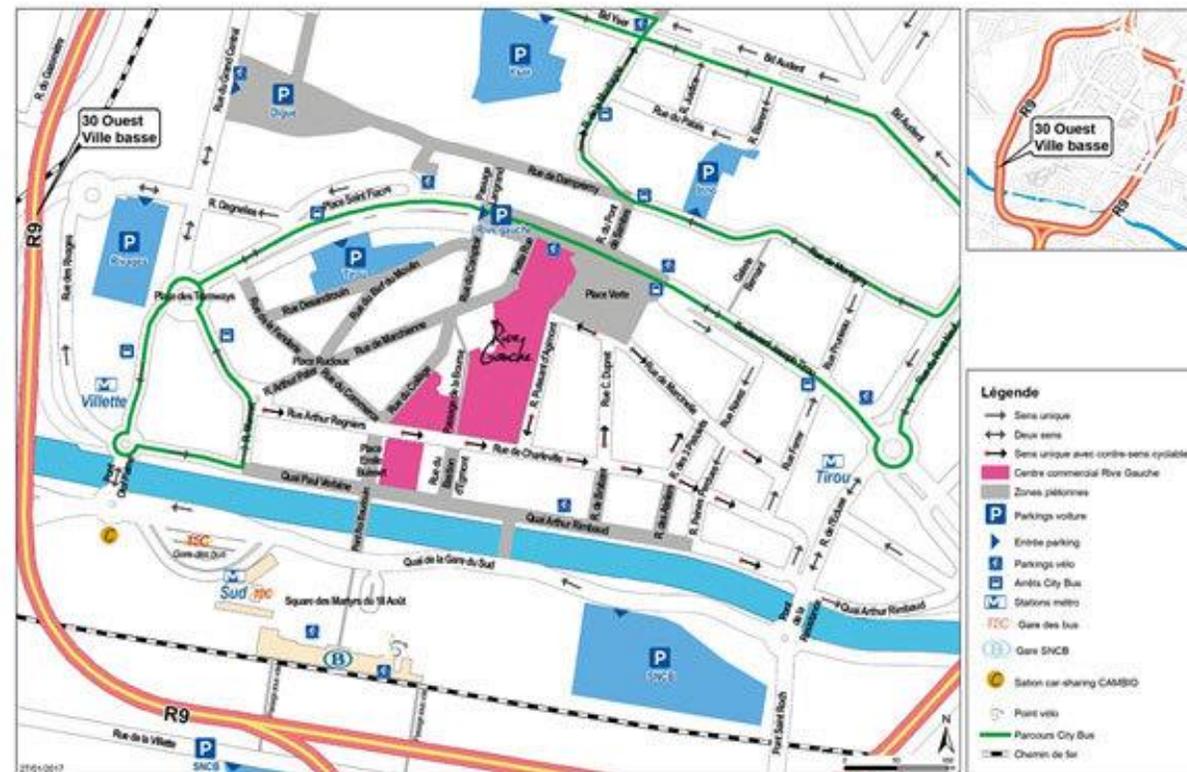
↔ **Similitudes importantes avec ce qui a été mis en place pour le centre-ville de Namur**



Charleroi

Le centre-ville de Charleroi s'étend sur un petit espace de 1 km de large pour 2 km de long. La zone piétonne a été revue suite à l'arrivée de Rive Gauche dans le centre-ville. Le piétonnier se localise dans la ville-basse, autour du nouveau centre-commercial. De plus, il y a un accès direct à la gare destinée unique au mode doux. Cette passerelle facilite grandement les flux entre la gare et le piétonnier

Zone piétonnes existantes : +/- 2 km de voirie et +/- 150 are de place



En début d'année, des travaux ont été entrepris suite à des fonds Feder pour réaménager la ville-haute. L'objectif est de garder une cohérence entre la ville-basse et la ville-haute en améliorant la liaison entre ces deux pôles et en rendant l'espace public aux modes doux. En effet, une partie des voiries seront rendues piétonnes et d'autres zones seront rendues semi-piétonnes. La fin des travaux est prévue pour 2023, le tout permettant d'agrandir la zone piétonne du centre-ville de Charleroi.

☐ Liège

Avec plus de 60 rues piétonnes, la Cité Ardente est la plus grande ville piétonne de la Région wallonne ! Mais ce n'est pas fini...

À terme, la Ville de Liège souhaite réduire d'environ 35% la circulation automobile dans l'hyper-centre au bénéfice de nouveaux espaces verts, des transports en commun, de la mobilité douce et des piétons.

La ville a également créé une task force mobilité suite au déconfinement. La ville souhaite que les espaces publics deviennent des pôles de résilience pour favoriser les rencontres, pour limiter l'impact du COVID sur la vie sociale, mais également pour répondre aux exigences en termes de mobilité fixées dans le cadre de "Liège 2025".

LE PIETONNIER

s'étend

Quelques informations pratiques :



-  Les piétons sont prioritaires
-  Les vélos, trottinettes, ... doivent rouler à l'allure du pas
-  Les cyclistes doivent descendre de leur vélo lorsqu'il y a une forte densité de piétons
-  Le stationnement auto est interdit dans les zones piétonnes
-  Les livraisons sont autorisées entre 7h et 11h30 (13 t max), à l'allure du pas









Ville de Liège







www.cestlemomentdechangerdemode.be
Ensemble, pour une meilleure qualité de vie dans une ville apaisée.

Bruxelles

En juin 2015, le piétonnier de Bruxelles s'est étendue. Celui-ci a presque doublé, en passant de 28ha à 50ha. Le projet a souvent été controversé par des groupements citoyens et commerçants. De plus, le projet a fortement été médiatisé. Toutefois, le pouvoir politique a toujours soutenu le projet malgré la polémique.

Une première phase test a été mise en place pendant 8 mois. Après cette période, des travaux ont été entrepris pour transformer les boulevards de façon définitive.

Les premiers mois après la mise en place de l'extension, la fréquentation dans les commerces et Horeca a chuté. Certains commerces plus faibles ont dû fermer. Toutefois, après un temps d'adaptation, le flux de piétons a augmenté et la fréquentation dans les commerces a augmenté. Si bien que de nouveaux commerces se sont implantés dans l'extension du piétonnier.



Avant/après Place de Brouckère

□ Gand

Depuis 1997, un premier plan de déplacement urbain a été mis en œuvre notamment avec la création d'une zone piétonne en centre-ville (+/- 35ha). Ce premier programme est un succès pour la ville, elle a gagné en attractivité. Les commerçants sont satisfaits des mesures, les retombées économiques sont au rendez-vous. Le seul problème rencontré est l'affluence des vélos dans le piétonnier. Le flux de vélo n'est pas contrôlé et les aménagements de l'époque ne permettaient pas de concentrer les flux.

Témoignage : https://www.rtb.be/info/dossier/tout-savoir-sur-le-nouveau-pietonnier-bruxellois/detail_pietonnier-a-gand-le-pietonnier-a-donne-un-coup-de-fouet-au-centre-ville?id=9019050

En 2015, une nouvelle version du plan de mobilité est présentée au public. Celui-ci prévoit notamment l'extension de la zone piétonne. La ville a été confrontée à une forte levée de boucliers de la part de riverains, de commerçants qui ont été soutenus par les partis de l'opposition. La ville a rencontré les groupes opposant afin de trouver des compromis constructifs. Par la suite, lors de la mise en place, des conseils d'habitants représentatifs font remonter les problèmes auprès des élus.

Ce nouveau plan est appliqué à partir de 2017, celui-ci comprend :

- Une zone piétonne étendue (passant de 35ha à 51ha), elle devient la plus grande zone piétonne, commerciale de Flandre,
- La zone 30 est étendue à tous les axes non-structurant de la ville au-delà du centre-ville. Tous les axes structurants (hors autoroutes et assimilés) sont passés à 50 km/h.
- La zone de stationnement payant est fortement étendue pour couvrir presque toute l'agglomération de Gand. En parallèle, les tarifs des parkings de surface et souterrains sont fortement augmentés sur toute la ville afin de créer un effet « électrochoc ».
- Simultanément, la ville a fortement investi dans les parkings périphériques. Pour certains de ces parkings, la ville propose toutes les 15 min. des navettes gratuites, directes vers le centre-ville.
- Le nombre de parkings vélos a lui aussi augmenté surtout en centre-ville. Des actions sont menées dans chaque quartier pour arriver avec l'objectif d'un emplacement vélo pour chaque résident à 100 m maximum de sa porte d'entrée.
- Dans chaque projet de réaménagement de voirie, la ville essaye de réduire le nombre de places de stationnement de voitures afin de laisser plus de place aux espaces verts ou à la détente.

□ Gand

En mars 2018, une évaluation a été publiée. Celle-ci comprend l'évolution de la circulation, de la qualité de l'air ainsi que le ressenti des usagers du centre-ville. De plus, des comptages ont été mis en place, ils servent également d'indicateur.

L'évaluation révèle que :

- La circulation automobile a diminué,
- La pratique du vélo a encore augmenté,
- La fréquentation des transports en commun au-delà des objectifs initiaux,
- Les émissions de CO2 en ville ont baissé de 18%,
- L'amélioration de l'attractivité du centre-ville, le nombre de passants dans la zone piétonne a augmenté,
- Le taux de cellules vides a fortement chuté et le nombre de commerces a augmenté de 20% entre 2017 et 2018
- Toutefois, une baisse de la fréquentation par les habitants de la grande périphérie ou les transports en commun sont trop faible.



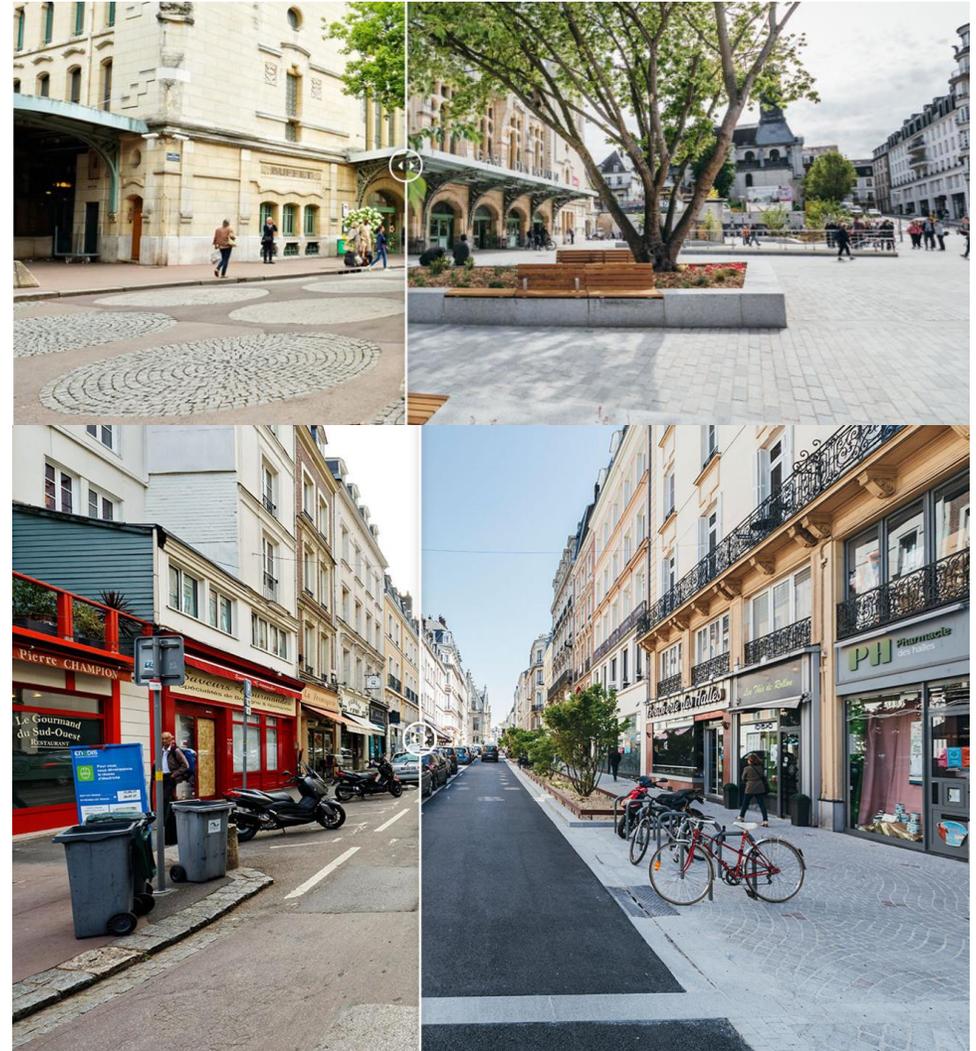
Passerelle piétons et vélos au dessus du canal périphérique de Gand au niveau de Parkbosbrug© Stad Gent – Christophe Vander Eecken

☐ Rouen

Pop : 110. 000hab
 Capitale de la Normandie, Rouen concentre des fonctions administratives, économiques et politiques

Rouen est une ville plus touristique que Namur, celle-ci se rapproche toutefois de Namur par sa taille, sa population, sa structure et ses ambitions.

- Rouen dispose depuis 1970, de rues piétonnes. Le centre historique est aujourd'hui rendu aux piétons. Le cœur historique retrouve ainsi ses attraits commerciaux et résidentiels et voit se développer son rayonnement culturel et touristique.
- À côté du piétonnier, une grande partie de la ville est en zone 30. De plus les prolongements du piétonnier sont des zones de rencontre, le piéton étant prioritaire sur le vélo, lui-même prioritaire sur la voiture.
- Depuis 2017, la ville a entrepris de grands travaux dans le centre-historique. Cette opération urbaine de grande envergure a pour but de mettre en valeur l'architecture, le patrimoine, l'équipement culturel et le dynamisme commercial. Au-delà de ça, le plaisir des visiteurs et des riverains sont également pris en compte : plaisir de se poser sur une place tranquillement, des aires de jeux, se retrouver sur une terrasse, le plaisir de se balader...



<https://www.metropole-rouen-normandie.fr/un-territoire-renove>

☐ Rouen



➤ Les clés de sa réussite :

- Opération de rénovation urbaine sur l'ensemble du centre-ville et s'inscrire dans l'objectif de redonner la priorité aux piétons et au végétal,
- Pour garder une cohérence, les trottoirs ont été élargis dans les rues non-piétonnes,
- Mobilier urbain original permettant de se détendre, de s'allonger et de profiter de l'espace public,
- Communication importante sur les travaux et la volonté politique,
- Communication originale avec les photos avant/après.

☐ Saint-Denis

Pop : 110. 000hab

Commune très active dans la participation citoyenne

- Cette piétonnisation s'est déroulée en plusieurs étapes avec plusieurs diagnostics et un groupe de travail intégrant des citoyens, des commerçants, usagers et services municipaux. De plus, une enquête a été lancée auprès des citoyens, elle a permis de recueillir les attentes de la population sur le choix de la future organisation du centre-ville. Les citoyens avaient 3 choix : piétonnisation totale (pas de voitures ni de transports en commun), la priorité des piétons sur les voitures ou une solution mixte bus/piéton. C'est la dernière proposition qui a été retenue, car elle respectait au mieux les différents usages du centre-ville.
- Ensuite, l'instauration des « dimanches piétons » pendant un an a permis de valider le plan de circulation automobile qui découlait de cette solution. En 2004, ce périmètre a été fermé par des bornes rétractables et le piétonnier est devenu permanent. Des travaux ont été entrepris pour continuer d'agrandir le piétonniers, c'est ainsi qu'en 2006 le piétonnier a été agrandi.

Zone piétonnes existantes : +/- 5 km de voirie et 170 are de places



➤ Les clés de sa réussite :

- La consultation des acteurs de terrain,
- Une période d'essai d'un an avant la mise en place de la zone piétonne et du plan de mobilité qui en découle.

☐ Grenoble

En 2016, Grenoble a mené une politique pour désencombrer les pôles urbains de la commune. Pour ce faire, les voitures sont rabattues vers des parkings relais en périphérie.

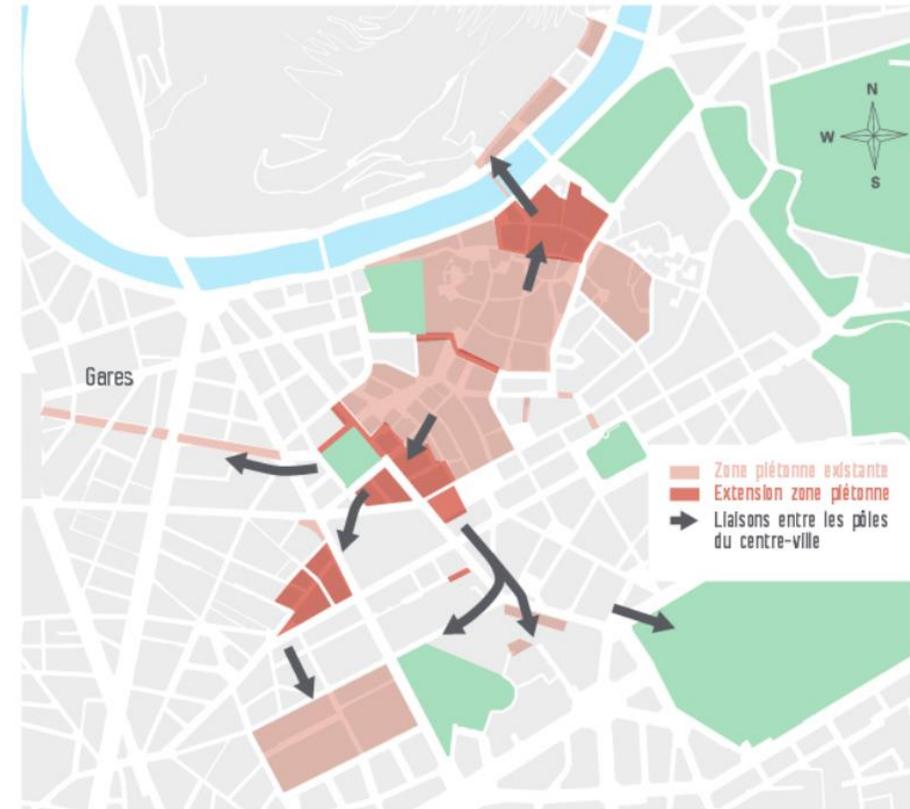
En 2017, Grenoble a agrandi son piétonnier dans l'hyper-centre pour mieux relier les pôles de vie et limiter les ruptures entre les deux rives. De plus, un réseau cyclable est créé, chronovélo. Son objectif est de créer un réseau qui est uniquement réservé aux cyclistes. Les pistes cyclables sont ainsi séparées de la chaussée et du trottoir.

Durant l'été 2020, plusieurs rues ont fait l'objet d'une piétonnisation temporaire. Cette expérimentation a permis aux habitants et visiteurs de se réapproprier un quartier. Ces rues sont devenues définitivement piétonnes, suite à un bilan positif surtout pour le secteur Horeca qui a pu profiter d'un agrandissement des terrasses.

Leurs objectifs sont de permettre :

- L'adaptation des terrasses et renforcer la dynamique commerciale
- De végétaliser pour réduire les îlots de chaleur et des îlots réservés aux citoyens pour jardiner,
- Embellir l'espace public sur le secteur patrimoine,
- Prévoir des actions pour limiter les nuisances liées à l'alcoolisation tard le soir dans certaines rues.

Pop : 110. 000hab
Commune très active dans la participation citoyenne



UN PROJET PORTÉ PAR LES COLLECTIVITÉS

La Métropole grenobloise, le Syndicat Mixte des Transports en Commun et la Ville de Grenoble s'associent pour mener cette réflexion globale et pluridisciplinaire sur le devenir du cœur de la métropole.

☐ Grenoble



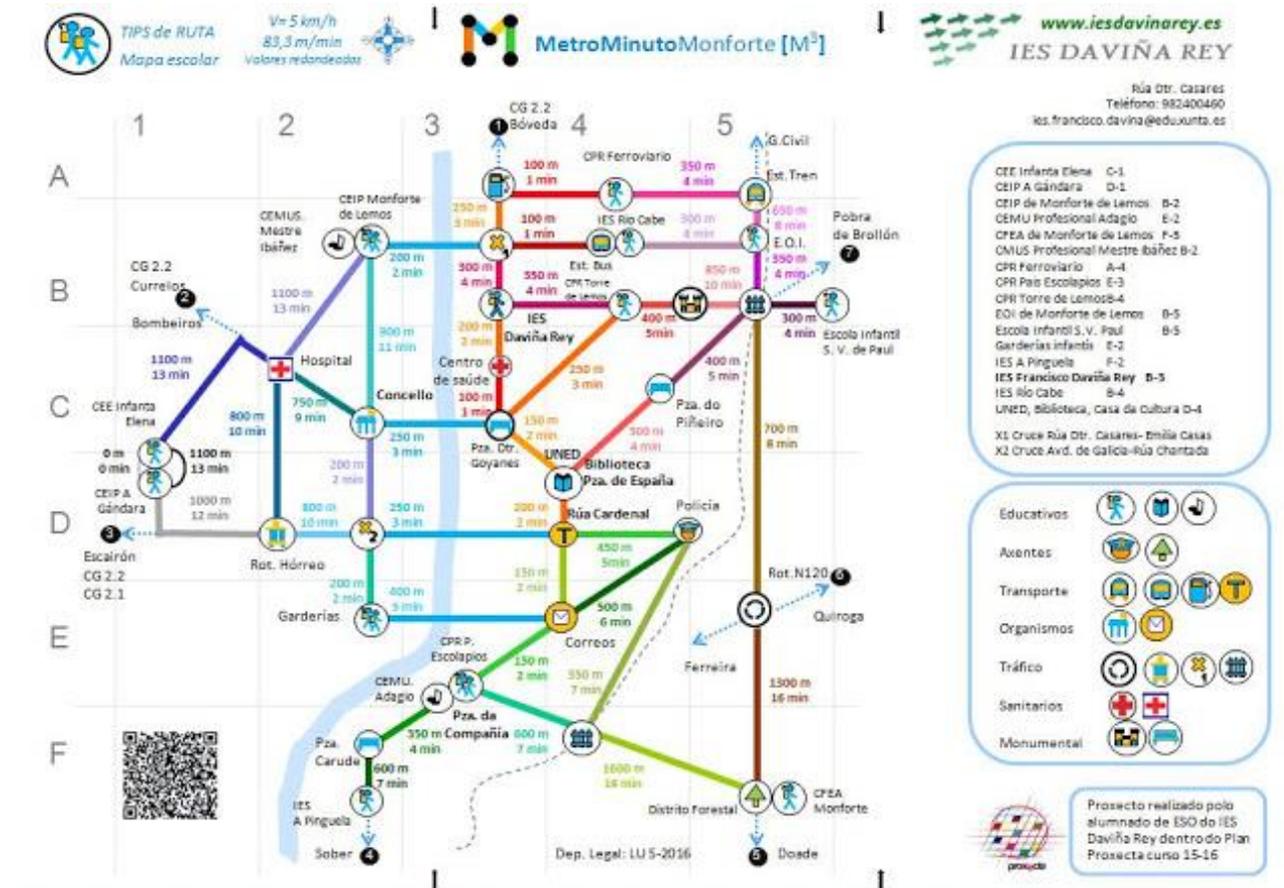
➤ Les clés de sa réussite :

- Volonté forte de réduire les déplacements automobiles et de favoriser les piétons, mais également les cyclistes,
- Création d'un espace uniquement dédié aux cyclistes et sécurisé hors voirie,
- Phasage d'extension du piétonnier,
- Période expérimentale en 2020, notamment pour répondre aux mesures sanitaires, aux besoins des riverains et de l'HoReCa,
- Réappropriation de l'espace public par les citoyens via des zones de plantations qui leur sont dédiés.

☐ Pontevedra (Espagne)

- Sur ces quinze dernières années, Pontevedra s'est démarquée comme étant l'une des villes les plus piétonnes d'Espagne. La vieille ville et une grande partie du centre-ville sont en zones piétonnes.
- Depuis 1999, le centre-ville et la vieille ville sont progressivement converties en zones piétonnes. En 2010, Pontevedra a été la première ville d'Espagne à réduire la vitesse maximale en centre-ville à 30km/h et en 2019 à 10 km/h en centre-ville.
- Un plan piéton a spécialement été créé pour la mobilité urbaine, il s'agit du **Metrominuto**. Celui-ci se décline sous la forme d'une carte (basée sur l'esthétique des plans de métro) indiquant les distances entre les points les plus importants d'une ville et les temps qu'une personne moyenne prendrait pour parcourir ces distances, conçue pour encourager les citoyens à se déplacer à pied.
- La transformation urbaine de Pontevedra et les mesures de réduction du trafic motorisé en centre-ville ont permis de réduire **de 65 % les émissions de CO2** des énergies fossiles dans la capitale au cours de la dernière décennie.

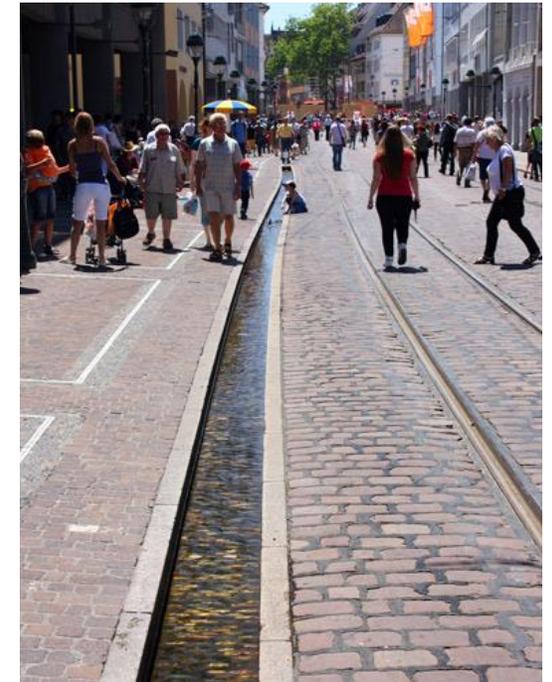
Pop : 83. 000hab
La ville a reçu le prix international européen INTERMODES de la mobilité urbaine en 2013



□ Inspiration : Fribourg (Allemagne)

Pop : 230. 000hab
Ville universitaire médiévale

- Fribourg possède une vaste zone piétonne dans le centre-ville où aucune voiture n'est autorisée. Fribourg dispose également d'un excellent système de transports en commun, via les tramways, qui est complété par des bus de desserte. Le réseau de trams est très populaire, car les tarifs sont très bas et la population vit à moins de 500m d'un arrêt de tram.
- La ville canalise les automobilistes sur les grands axes extérieurs au centre-ville, pour encourager les déplacements à vélo, en transport en commun et à pied dans le centre. La ville a été plus loin dans la réflexion de piétonnisation en mettant en place une politique de « quartiers à courtes distances », afin de faciliter la vie des habitants en s'efforçant de **maintenir une distance maximale de 700m** entre logements, équipements publics et commerces. De cette façon, les riverains ont tout à proximité, ce qui limite l'usage de véhicules motorisés pour les services ou commerce de proximité.
- Selon les statistiques, les déplacements doux (vélos), à pied, ou en transports en commun, représentent 70 % des déplacements en ville.



☐ Inspiration : Ljubljana (Slovénie)

- L'ensemble du centre-ville a été converti en zone piétonne, les véhicules n'y sont plus autorisés sauf pour de rares exceptions. La ville ne voulant pas isoler les personnes âgées ou à mobilité réduite, propose un service de « taxis » qui permet de se déplacer dans la zone piétonne. Il y a 4 véhicules électriques qui circulent, les trajets sont gratuits. Il n'y a pas non plus d'arrêt, celui-ci vient directement chez les personnes à domicile. Un petit train permet également de faire découvrir la zone piétonne aux touristes.

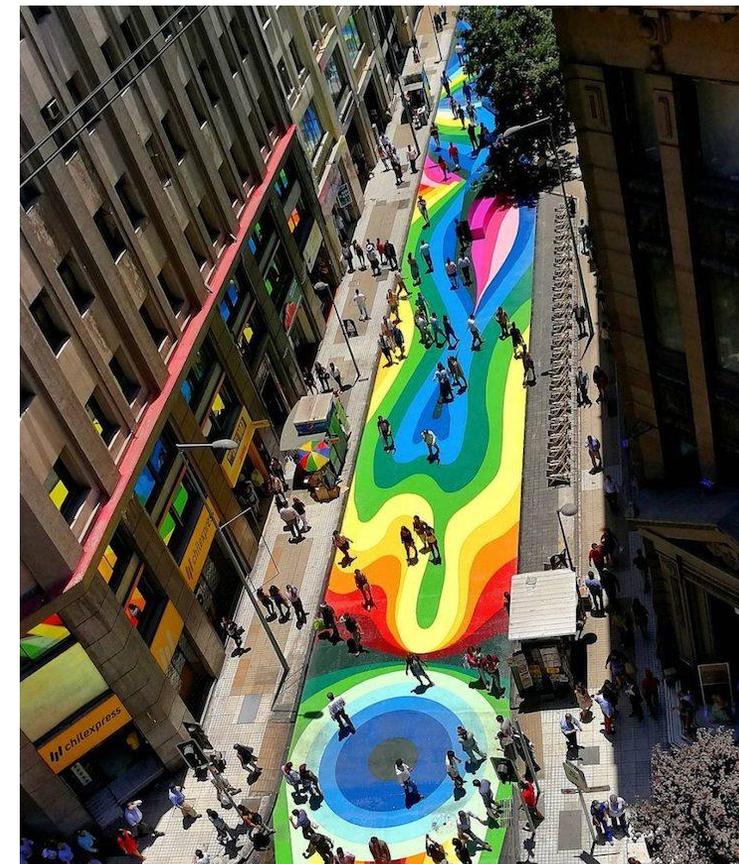
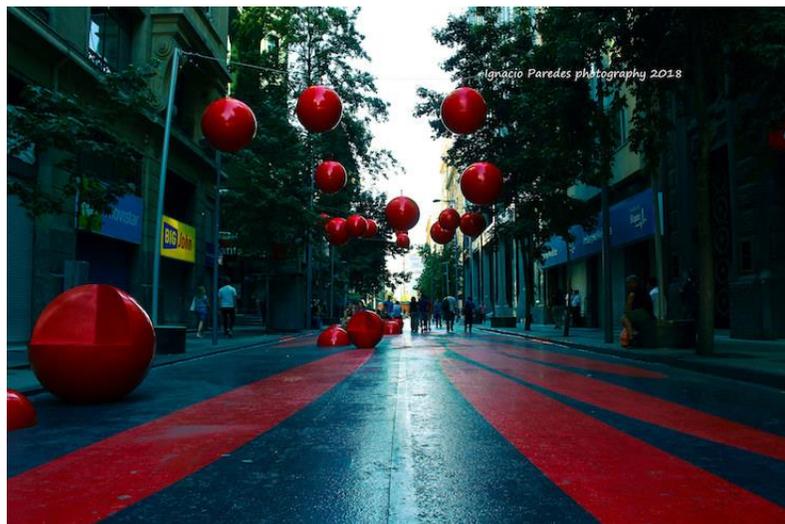
☐ Inspiration : Les « Superilles » de Barcelone



- Ce sont des îlots constitués de plusieurs pâtés de maison. Leur spécificité est de n'autoriser la circulation que de véhicules spécifiques (transports publics, riverains, urgences, etc.), qui peuvent circuler avec une vitesse de 10km/h maximum. Les rues et les intersections deviennent des lieux de rencontre, de vie, des aires de jeux pour les enfants, etc. Du mobilier urbain original, des marquage au sol sont ajoutés pour favoriser la reconquête des piétons. Dans cet ordre d'idée, la ville sélectionne plusieurs petits quartiers pour les convertir en zone piétonne. Ce sont des zones plutôt dédiées aux riverains.

□ Inspiration : Paseo Bandera, Santiago (Chili)

- La ville de Santiago a transformé l'une de ses rues les plus fréquentées en art urbain coloré avec un projet intitulé Paseo Bandera. Le projet avait pour objectif de rendre la rue beaucoup plus colorée et joyeuse, en reprenant l'histoire de Santiago. Toutefois, le coût du projet étant important, les artistes et la ville sont passés par des sponsors privés. Les marques et noms des sponsors ont été intégrés dans l'œuvre.
- Cet aménagement improbable provient d'un partenariat ente la ville, des artistes et des entreprises privées.





UPcity

Bureau de consultance stratégique
spécialisé dans l'équilibre, la gestion et le
développement des territoires

➤ Ensemble, libérons pleinement
le potentiel de votre territoire !

Parc scientifique Initialis
Rue René Descartes, 2
B - 7000 Mons
T : +32 (0)65 98 04 67

Boulevard de Leeds, 253
59777 Lille
+33 (0)3 74.09.55.00

info@up-city.be

www.up-city.be



agora

Avenue Van Volxem, 79 - 1190 Forest - Van Volxemlaan, 79 - 1190 Voorst
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu