

Plan communal de mobilité

Namur : une Corbeille de propositions



Plan communal
de mobilité

Namur :
une Corbeille
de propositions

SOMMAIRE

0	Préface
1	Introduction
2	Préambule historique
2.1	Avant 1930
2.2	De 1930 à 1940
2.3	L'immédiat après-guerre
2.4	Les années soixante
2.5	De 1970 à 1980
2.6	Après 1980
2.7	Et aujourd'hui ?
3	La philosophie du plan de mobilité
4	L'état des lieux
4.1	Les contraintes
4.2	Le diagnostic
5	Les propositions
5.1	L'organisation de la circulation
5.2	Les transports en commun et l'intermodalité
5.3	La politique du stationnement
6	La mise en œuvre
6.1	L'amélioration du réseau routier
6.2	Une meilleure gestion de la mobilité
6.3	La circulation et le stationnement dans la Corbeille
6.4	La place des vélos
6.5	L'avis de quelques Namurois
7	« L'important est de trouver un consensus » : les conclusions de Philippe Blanc
8	Glossaire namurois

0 PRÉFACE

Namur accessible et accueillante

La Ville de Namur a choisi de gérer la mobilité sur son territoire pour améliorer la qualité de la vie des habitants et des visiteurs et pour répondre aux besoins croissants de mobilité. La brochure que vous avez entre les mains présente les trois phases de réalisation du PCM (Plan communal de mobilité) : le diagnostic, les propositions qui ont été débattues et leur mise en œuvre.

Les enjeux du plan de mobilité : recréer une ville accessible à tous, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, livreurs, automobilistes. Et renforcer les différentes fonctions de la ville : l'habitat, le travail, le commerce et la culture.

Mon objectif : susciter une dynamique de développement durable et contribuer, avec les acteurs locaux, à ce que bientôt les Namurois, ceux qui viennent travailler à Namur et les visiteurs se retrouvent dans une ville accueillante à tous. Deux maîtres mots ont guidé les partenaires de l'opération : partager l'espace et concerter. Pour que chacun, y compris les enfants, les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite puisse y circuler, y flâner, ou la visiter paisiblement et en sécurité.

Tant les citoyens que les autorités politiques ou administratives ont été les acteurs du débat. Élus et gestionnaires communaux de Namur et de l'agglomération, habitants et « utilisateurs » de la ville, associations et entreprises auront un rôle actif à jouer pour que le plan communal de mobilité devienne une réalité.

José Daras
Vice-Président du Gouvernement wallon
Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie

Conception générale et textes : Pierre Dulieu (revue *Confluent* – Édico scrl – Namur) • Photo de couverture : la place Wiertz par Éric Borgers – Édico • Photos plans et schémas : mention à chaque document • Étude : Transitec ingénieurs conseils SA, Lausanne et Agora, Bruxelles • Maquette de la collection : Denis Schmit • Réalisation graphique et mise en pages : IFG • Suivi éditorial : Geneviève Costes et Jean-Paul Tijskens (D002) • Les textes et les photos ont été prépubliés en janvier, en février et en juin 2001, dans la revue *Confluent*, de Namur, lors d'une opération d'information de la population namuroise. Ils ont été actualisés en décembre 2001.

1 INTRODUCTION

Namur, malade d'une circulation anarchique, part à la recherche d'une solution globale.

De tout temps, les Namurois se sont plaints de la difficulté de circuler dans leur ville. Et quand les visiteurs sont invités à donner leur appréciation sur Namur, ils opposent l'extraordinaire position géographique de cette ville à la grande difficulté d'y pénétrer et d'y trouver une place de stationnement.

Toutes les mesures prises depuis cinquante ans pour améliorer la situation ont été chaque fois compensées par l'augmentation de la circulation automobile.

Aujourd'hui, il est clair que, pour permettre à la ville de respirer, une solution d'ensemble doit être trouvée et mise en œuvre. C'est pourquoi, unissant leurs efforts, deux directions générales du ministère de l'Équipement et des Transports – celle des Transports (Dg 3) et celle des Autoroutes et des Routes (Dg 1) –, conjointement avec la Ville de Namur et le TEC, ont décidé de confier l'étude du problème aux bureaux d'études Transitec ingénieurs conseils SA de Lausanne, et Agora, de Bruxelles.

Cette association a déposé ses propositions sur la table du conseil communal de Namur qui, au cours de sa séance du 9 septembre 1998, a approuvé la « charte de mobilité » qui en découlait. Celle-ci a été signée par les trois autorités concernées le 23 octobre de la même année.

C'est aux résultats de cette étude qu'est consacré le présent *Cahier du MET*. Il se divise en trois parties : l'état des lieux, les propositions faites et leur mise en œuvre.

2 PRÉAMBULE HISTORIQUE

Pour comprendre l'évolution des rapports entre Namur et la circulation, il faut remonter dans le temps pour un petit rappel historique.

2.1 AVANT 1930

Au XIX^e siècle Namur profite de la démolition des anciens remparts pour aménager les grands boulevards qui la bordent au nord, depuis le faubourg d'Heuvy jusqu'à celui de Saint-Nicolas. Le pont de Salzinnes est lancé pour permettre le franchissement de la Sambre plus commodément que par l'ancien pont de l'Évêché.

C'est cependant le tramway qui, à l'époque, est considéré comme le premier moyen de transport. Un réseau en étoile est mis en œuvre à partir de la place de la Station dans toutes les directions. La ligne principale traverse alors la ville par l'axe central des rues de Fer et de l'Ange et gagne la rive de Meuse par une passerelle qui enjambe la Sambre à son embouchure.

2.2 DE 1930 À 1940

Un changement d'optique s'amorce dans les années trente, quand la voiture commence à se généraliser. Pour sortir de la ville vers le Sud, on perce l'avenue Golenvaux et l'on construit le pont de France, à l'emplacement de l'ancienne passerelle du tramway sur la Sambre. Les premiers feux de signalisation font leur apparition aux « Quatre-Coins », dont le nom évoque le point local de la circulation urbaine. Pendant longtemps, ils seront les seuls sur le territoire de la ville de Namur.

2.3 L'IMMÉDIAT APRÈS-GUERRE

De plus en plus, la voiture s'impose comme le moyen de transport par excellence. On cherche à faciliter ses déplacements. Les boulevards, qui étaient jusqu'alors des promenades arborées, sont élargis à quatre voies. Les avenues et les chaussées sont calibrées pour un charroi dense. Les tramways, dont les rails occupaient le centre de la voirie, sont remplacés par des autobus, qui s'insèrent mieux dans le trafic automobile.

Les aménagements de l'infrastructure se concentrent essentiellement sur la route nationale 4 (N4), cet axe majeur du trafic de transit. On lui donne un nouveau tracé, tant au nord de l'agglomération – où la chaussée de Waterloo, prolongée vers Rhisnes, remplace l'ancienne route de Gembloux – qu'au sud – où l'avenue du Luxembourg se substitue, sur Jambes, à la chaussée de Marche –, et dans sa traversée urbaine – où l'axe Rogier-Brabant, prolongé par le pont des Ardennes, dégage les rues de Fer et de l'Ange ainsi que le pont de Jambes.

2.4 LES ANNÉES SOIXANTE

Une trouvaille assez géniale est mise en œuvre : le « Grand-Huit », inventé par le président des commerçants Jean Servais. Il constitue la première tentative sérieuse de gérer la circulation urbaine en la canalisant par des voiries à sens unique, ce qui permet d'irriguer beaucoup mieux le centre commercial et de multiplier les emplacements de stationnement. Mais ceux-ci ne sauraient suffire. À l'initiative des autorités communales, deux parkings en ouvrage sont construits dans le haut et dans le bas de la ville (à l'emplacement de l'ancien parc Léopold et à l'angle de la rue des Échasseurs). La place de la Gare est réaménagée, pour être rendue plus accueillante.

Mais les « points noirs » de la circulation restent nombreux. On s'affaire à les résorber tant bien que mal. Le Grognon est démoli pour permettre la jonction entre la direction de Charleroi et les bords de Meuse, et dissuader ainsi le trafic de transit d'emprunter le centre-ville.

2.5 DE 1970 À 1980

Le trafic continue pourtant de croître. Il s'avère vite indispensable de soulager la ville des véhicules qui ne font qu'y passer. Le concept de « trafic indésirable » voit ainsi le jour.

La construction du réseau autoroutier va donner un peu d'air, du moins le croit-on. L'inauguration du viaduc de Beez est annoncée en novembre 1971 sous le titre significatif « Le bouchon de Namur va sauter ! » (en couverture du n° 1 de *Confluent*).

Immédiatement, un nouveau concept de l'infrastructure apparaît : il s'agit de rattacher le centre-ville aux autoroutes par des voies rapides. Les chaussées sont appelées *voies de pénétration* et aménagées en conséquence. Pour leur permettre de déboucher au cœur de la ville, des ouvrages importants sont édifiés, notamment le complexe du pont de Louvain, qui est le premier ouvrage à deux niveaux à Namur, et le tunnel d'Omalius. Deux nouveaux ponts sur la Meuse sont construits, l'un à Wépion-Boreuville, l'autre en face des rochers des Grands-Malades.

Mais cette époque est aussi celle de la contestation. Après avoir, comme beaucoup d'autres, recherché des solutions technocratiques à la circulation – la fameuse « rocade » périurbaine –, le groupe *Namur 80* se fait le défenseur vigilant de l'environnement. La CCAT (Commission consultative d'aménagement du territoire), dont la Ville de Namur se dote en 1971, discute de tous les projets déposés par l'administration des Routes. Ceux qui ont été réalisés ont, grâce à elle, gardé une dimension urbaine. Mais beaucoup d'autres sont restés dans les cartons, tels l'axe de grand transit, imaginé par le boulevard d'Herbatte (en bordure du centre urbain), la liaison à quatre voies Wépion-Wierde (à travers les bois) ou encore la liaison Bauce-Flawinne (au milieu de quartiers d'habitation). Si l'on considère aujourd'hui les raisons du rejet de ces projets, on mesure les changements de l'opinion publique, manifestement saturée des travaux routiers

2.6 APRÈS 1980

La régionalisation de l'administration des Travaux publics s'accompagne d'une restriction drastique des moyens d'investissement dont elle disposait. Un coup d'arrêt frappe tous les projets qui étaient encore envisagés.

Puis, peu à peu, une autre vision de la route s'impose. La N4 à Erpent – une première en Wallonie – est réaménagée avec le souci des riverains et des autres usagers : berme centrale, piste cyclable, trottoirs, revêtement silencieux, plantations d'arbres, passages protégés. L'inspiration tranche clairement avec le concept antérieur du « tout à la voiture ». Cet exemple sera suivi sur d'autres chaussées, notamment celle de Louvain.

Les ministres successifs consacrent une partie de plus en plus importante de leur budget à l'embellissement de la voirie, à son éclairage et à la sécurité. Les giratoires font leur apparition : généralement ornés de sculptures ou de fleurs, ils deviennent des éléments du paysage urbain en même temps qu'ils s'avèrent d'excellents outils de régulation du trafic. Enfin, s'impose la conviction qu'il faut aussi investir dans d'autres moyens de déplacement que la voiture, notamment le vélo : les chemins de halage sont aménagés en itinéraires cyclables, le Ravel prend possession des bords de fleuve et de l'ancienne voie de chemin de fer Namur-Tirlemont, un plan vélo voit le jour.

2.7 ET AUJOURD'HUI ?

Le trafic automobile ne cesse cependant de croître. À défaut de se voir attribuer de nouveaux itinéraires depuis près de vingt ans, il encombre de plus en plus les rues habitées pour se frayer un chemin. Et lorsqu'il en est chassé – piétons du centre-ville, zones 30, réseaux de sens uniques –, il se reporte sur d'autres quartiers, comme une eau qui s'écoule par où elle peut, en abondance. C'est cette situation qu'il convient de gérer, en prenant en compte l'ensemble des besoins et des moyens techniques disponibles.



Le square Arthur-Masson, au débouché du pont des Ardennes, sur la rive gauche de la Meuse.

3 LA PHILOSOPHIE DU PLAN DE MOBILITÉ

Deux évidences ont dicté l'approche des problèmes de mobilité à Namur. La solution de ces derniers repose sur trois idées directrices.

Deux évidences

- Il est devenu urgent de s'occuper de la mobilité, et ceci pour deux raisons :
 - le développement anarchique du trafic provoque des nuisances que les habitants supportent de moins en moins ;
 - ce sont les zones les plus aisément accessibles à la voiture qui sont les plus attractives. Si le centre-ville cesse de l'être, il sera vite déserté par les clients, qui préféreront les implantations commerciales en périphérie, voire hors agglomération.
- La ville est un organisme vivant dont toutes les parties sont en relation les unes avec les autres. En apportant un remède à un point noir du réseau, on risque fort de déplacer le mal plutôt que de le résorber. Il faut donc une solution d'ensemble. Ce point est la base même de la philosophie du plan communal de mobilité.

Trois idées directrices

La solution d'ensemble proposée repose sur un concept à 10-15 ans, orientant et définissant les intentions pour le moyen et le long termes et des mesures concrètes à court et à moyen termes.

- Grâce à des travaux relativement légers et à des dispositifs électroniques de régulation du trafic, il est possible d'améliorer très sensiblement l'écoulement de la circulation sans gros travaux d'infrastructure. À une condition : que ces mesures soient prises dans le cadre d'un plan cohérent.
- Le centre-ville, qui est la partie la plus engorgée du territoire communal, doit rester accessible à la voiture, mais de façon limitée ; la priorité doit y être donnée aux transports en commun, et les piétons comme les cyclistes doivent pouvoir y circuler commodément et en toute sécurité.
- Les durées de stationnement doivent être limitées là où la place est rare. Pour que les habitants et les clients des magasins puissent se garer facilement, il est impératif de mieux gérer le stationnement en voirie. Et pour les personnes qui n'ont pas besoin de leur véhicule au cours de la journée, on créera des parkings en périphérie.

4 L'ÉTAT DES LIEUX

L'étude commence par l'inventaire de l'existant. Cet inventaire comprend l'analyse des contraintes et le diagnostic du système de mobilité en place.

4.1 LES CONTRAINTES

Les contraintes sont au nombre de trois :

- la topographie si accidentée du site de Namur ;
- le choix politique en faveur du centre ;
- le respect de la liberté des gens.

4.1.1 Le site de Namur

La difficulté d'appliquer à Namur les schémas classiques d'organisation de la circulation tient essentiellement à sa topographie, mais aussi à l'absence de plan ayant présidé à l'urbanisation de la périphérie.

Une comparaison est séduisante : si, au lieu de la Citadelle, il y avait un lac, nous aurions le même problème de franchissement. Le grand anneau autoroutier ceinturant l'agglomération ne pourrait être envisagé qu'à long terme, en raison du coût élevé – par rapport aux gains attendus – de la traversée du massif du Champeau.

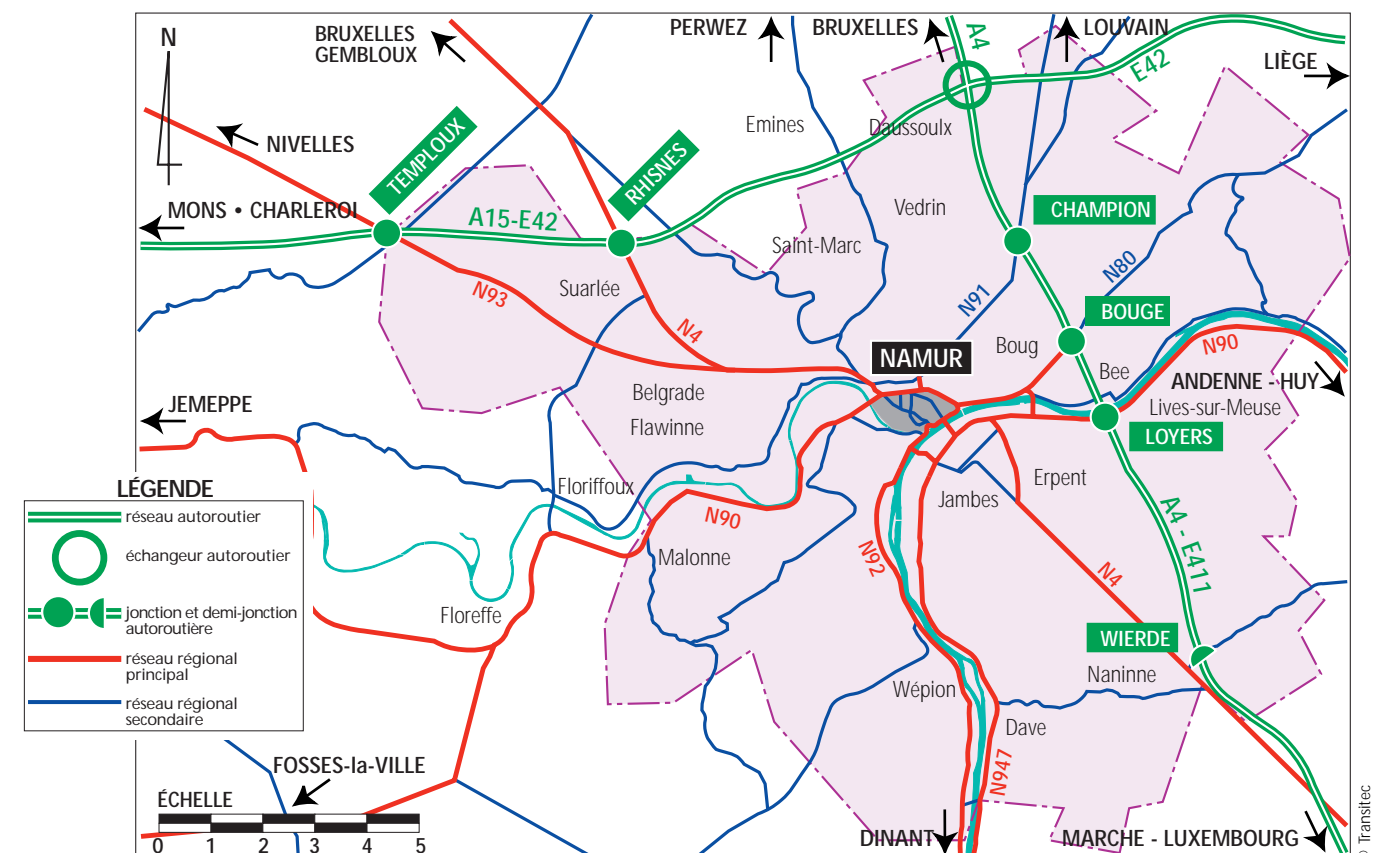


Schéma du réseau routier majeur de Namur. Les contraintes topographiques ont conditionné le développement du réseau routier dont les axes convergent vers le centre-ville. Le seul itinéraire de contournement est formé par les autoroutes auxquelles Namur est raccordée par six accès.

Mais ce n'est pas le seul obstacle. La Meuse, la Sambre, le chemin de fer constituent autant d'arêtes difficiles à traverser. Les points de passage qu'autorise la topographie sont presque tous exploités, et les rares qui ne le sont pas sont généralement à écarter pour des raisons qui tiennent à des valeurs que les Namurois entendent préserver : qualité paysagère, densité de l'habitat, protection de la nature....

Faut-il ajouter que l'urbanisation intensive de toute la périphérie dans les années soixante, en même temps qu'elle a contribué à intensifier l'usage de la voiture, a rendu quasiment impossible la construction de nouveaux axes routiers ?

Certains diront que l'on supporte là le manque de prévoyance des autorités de l'époque. Mais le fait est là : de nouvelles routes rapides à travers Erpent, Belgrade, Wépion ou Malonne sont devenues indéfendables devant le sursaut qu'à juste titre, elles ne manqueraient pas de susciter dans la population qui s'est installée de bonne foi dans ces anciens villages, croyant y être « à la campagne » !

4.1.2 L'option de la centralité

Les autorités namuroises se sont toujours opposées à la vision qui consistait à placer en périphérie, voire en pleine campagne, les nouveaux lieux d'activité.

Ce ne sont pas les propositions qui ont manqué : centres commerciaux, « mégacinémas » et même ministères et établissements d'enseignement ont souvent été tentés d'émigrer sur le plateau de Rhisnes ou de Bouge, là où les accès sont plus faciles que dans la Corbeille.

Mais ce fut un choix délibéré des responsables namurois d'établir l'université au cœur de la ville à l'époque où la mode était aux campus dans les champs. Comme fut délibérée la décision d'implanter les grands ministères de la Région wallonne dans le tissu urbain, plutôt que de créer une cité administrative à l'extérieur. Enfin ce fut aussi un choix délibéré que celui de refuser tout projet de complexe commercial en périphérie comme on en a vu fleurir dans quantité de villes.

Ce choix se révèle payant sur les plans économique et culturel. Car il a contribué à attirer dans le centre-ville une foule de gens qui sont devenus clients des magasins, locataires de bureaux et de logements, consommateurs de produits culturels. Le maintien de la dynamique du centre a, de surcroît, permis d'investir dans son embellissement, ce qui a contribué à sa réputation et à son attrait, facteurs qui, à leur tour, ont relancé son activité et, partant, sa prospérité.

Par contre, les problèmes de circulation sont restés entiers. Ils se sont même aggravés dans les zones qui ne connaissaient autrefois qu'un trafic modeste – comme Jambes – ou dans celles qui jouxtent les quartiers que l'on a fermés à la voiture – comme les environs du piétonnier.

C'est ce qui conduit Transitec-Agora à écrire : « Cette centralité, avec tout ce qu'elle apporte de positif, pose également des contraintes, car la Corbeille devient la destination incontournable pour les motifs les plus divers. Tous les flux se retrouvant sur les mêmes voies d'accès, celles-ci deviennent à leur tour des barrières urbaines entre les quartiers, déjà séparés par le relief ou les cours d'eau. »

4.1.3 Les attentes des gens et leur liberté

Chacun sait que les gens souhaitent à la fois une chose et son contraire. Comment dans ces conditions rencontrer leurs besoins ?

Habitants, ils n'aiment pas que le trafic passe devant chez eux à grande vitesse ; conducteurs, ils veulent se rendre le plus vite possible à leur travail ou à l'école ; promeneurs, ils adorent faire du lèche-vitrines dans un centre piétonnier ; clients, ils aimeraient accéder jusqu'au magasin en voiture.

Le parti-pris est de ne pas critiquer ces attitudes, mais de tenir compte des besoins qui leur sont sous-jacents. La prise en compte de la psychologie des conducteurs constitue la grande nouveauté de l'approche contemporaine de la mobilité en ville. Une attitude soutenue par l'idée fondamentale que les lieux doivent être aménagés de façon telle que les usages autorisés apparaissent très clairement. Il est très important que les automobilistes, qui passent d'une autoroute à une voie de pénétration puis à une rue urbaine, comprennent qu'ils se déplacent dans des contextes différents, et adaptent leur mode de conduite en conséquence. La « lisibilité » est le maître-mot.



Concilier les besoins contradictoires des différents types d'utilisateurs de la voirie, telle est bien l'approche contemporaine de la mobilité urbaine.

4.2 LE DIAGNOSTIC

Les observations de Transitec-Agora portent sur cinq points :

- l'infrastructure routière ;
- les embarras de circulation ;
- les transports en commun ;
- le stationnement ;
- les autres usagers (piétons et cyclistes).

4.2.1 L'infrastructure : une voirie n'est pas l'autre

Le diagnostic que pose l'association Transitec-Agora sur le réseau routier namurois est sévère. Manque de clarté dans la hiérarchie du réseau, usage inapproprié de certaines voiries, convivialité insuffisante.

Le réseau routier de l'agglomération se structure en quatre niveaux.

- Les **autoroutes** : elles forment un nœud à Dausoulx et comportent six entrées vers l'agglomération. Celles-ci ne sont cependant pas à mettre sur le même pied, car les voies d'accès vers la ville sont loin de présenter la même fluidité. Par exemple, les jonctions de Bouge et de Champion jouent un rôle fort, alors que Temploux est trop éloigné.

- Les **voiries principales** : venant de l'extérieur, les chaussées (ou routes du réseau régional) convergent vers le centre, où elles se raccordent à la ceinture des boulevards. Logées dans des corridors urbains, elles présentent de grandes différences du point de vue de la densité des constructions qui les enserrant, de telle sorte qu'elles ne peuvent admettre le même volume de trafic. Par exemple, la chaussée de Louvain a un caractère urbain que n'a pas la route de Hannut.

- Les **voiries secondaires** : elles relient au centre les communes périphériques et constituent le maillage principal du réseau routier de l'agglomération. Encore faut-il qu'elles ne se substituent pas aux axes du réseau principal, en étant trop facilement accessibles à la grande circulation. Par exemple, la rue de Salzinnes-les-Moulins n'a pas pour vocation de désengorger la chaussée de Waterloo, pas plus que la rue d'Arquet ou la chaussée de Louvain.

- Les **voiries locales** : elles irriguent les quartiers urbains et les relient aux axes du réseau principal ou secondaire. Elles ne sont pas destinées au trafic de transit. C'est par exemple le cas de la rue des Brasseurs.

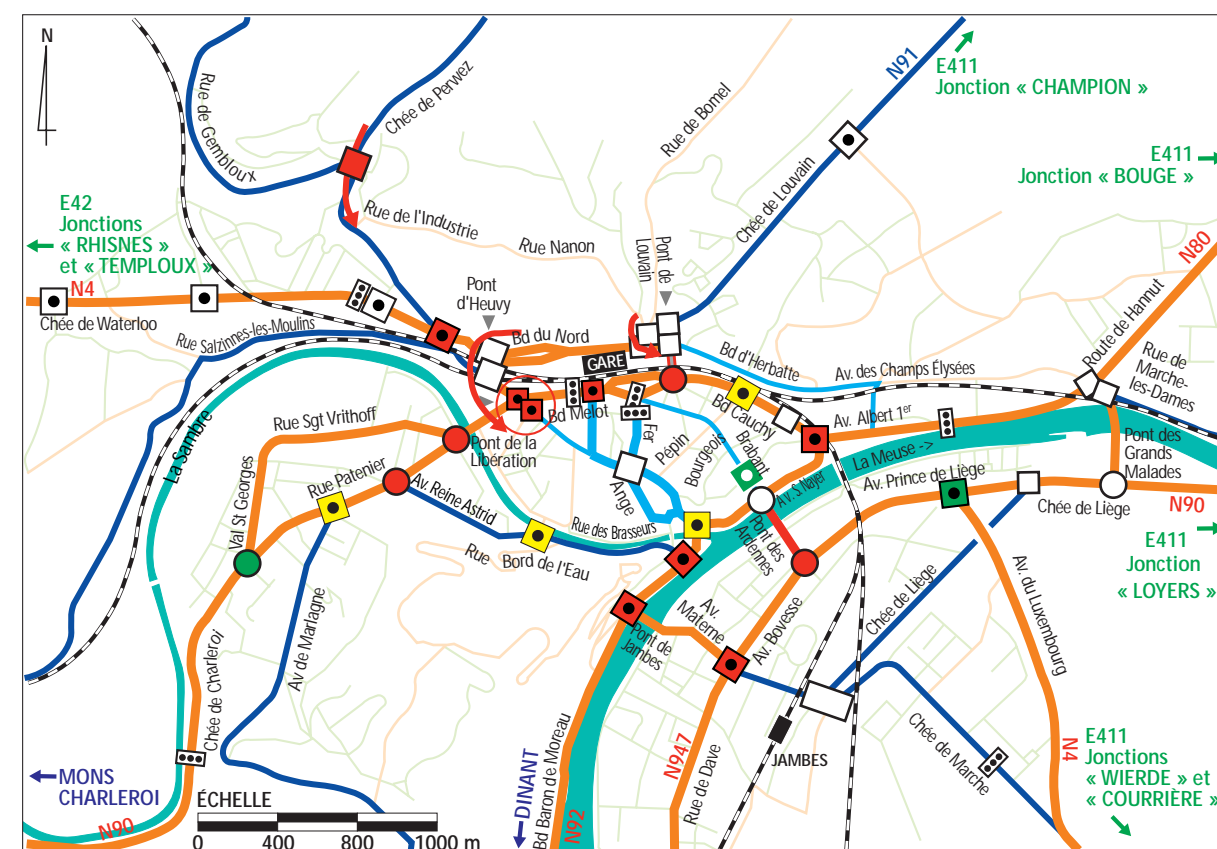
Quant au **réseau routier du centre-ville**, il comporte quatre types de voiries.

- La **ceinture** : elle a pour rôles essentiels de protéger la Corbeille du trafic de transit, en établissant une liaison aisée entre les différentes directions, et d'assurer une bonne accessibilité aux différents quartiers. Pour jouer ces rôles elle doit être calibrée de façon continue et présenter une grande fluidité.

- Le **réseau interne**, dont le Grand-Huit – qui était, jusqu'il y a peu, l'axe distributeur principal –, l'axe Rogier-Brabant, ainsi que quelques voiries de collecte du trafic local, comme le boulevard Frère-Orban. Il ne faut pas risquer de voir ces voiries servir aussi au trafic de transit.

- Les **rues de quartier** : elles sont vouées au commerce et à l'habitat, comme la rue des Carmes ou la rue Pépin.

- Les **voiries piétonnes** : la voiture doit en être exclue en dehors des heures prévues pour l'approvisionnement.



Le centre-ville de Namur est à la dimension du piéton, avec seulement 750 mètres en traversée nord-sud, soit 8 minutes environ. Il se décompose en trois grands secteurs avec, à l'ouest, le quartier Latin, où domine l'enseignement, au milieu, « l'hypercentre », à vocation essentiellement commerciale, et à l'est, le quartier des Casernes, où dominent les services publics.

LÉGENDE	
RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL	
	réseau principal
	réseau secondaire
RÉSEAU ROUTIER COMMUNAL	
	réseau structurant
	réseau collecteur
	réseau de desserte
	RÉSEAU SNCB

	CU* < 70 %
	70 % ≤ CU* < 100
	Saturation (CU* ≥ 100 %)
	mouvements saturés
CU* : capacité utilisée	
$\frac{\text{temps vert nécessaire}}{\text{temps disponible}}$	
	carrefours régulés adaptatifs
	passages piétons régulés
	carrefours giratoires
	carrefours structurants non régulés (perte de priorité)

4.2.2 La circulation : des bouchons beaucoup trop nombreux

Les déficiences constatées dans la hiérarchisation du réseau routier se traduisent par des « bouchons » excessifs en certains endroits. La cause principale réside dans le mauvais fonctionnement de la ceinture.

À partir d'enquêtes de trafic menées en 1997, on a pu établir un diagramme d'écoulement de la circulation par les principaux axes du réseau.

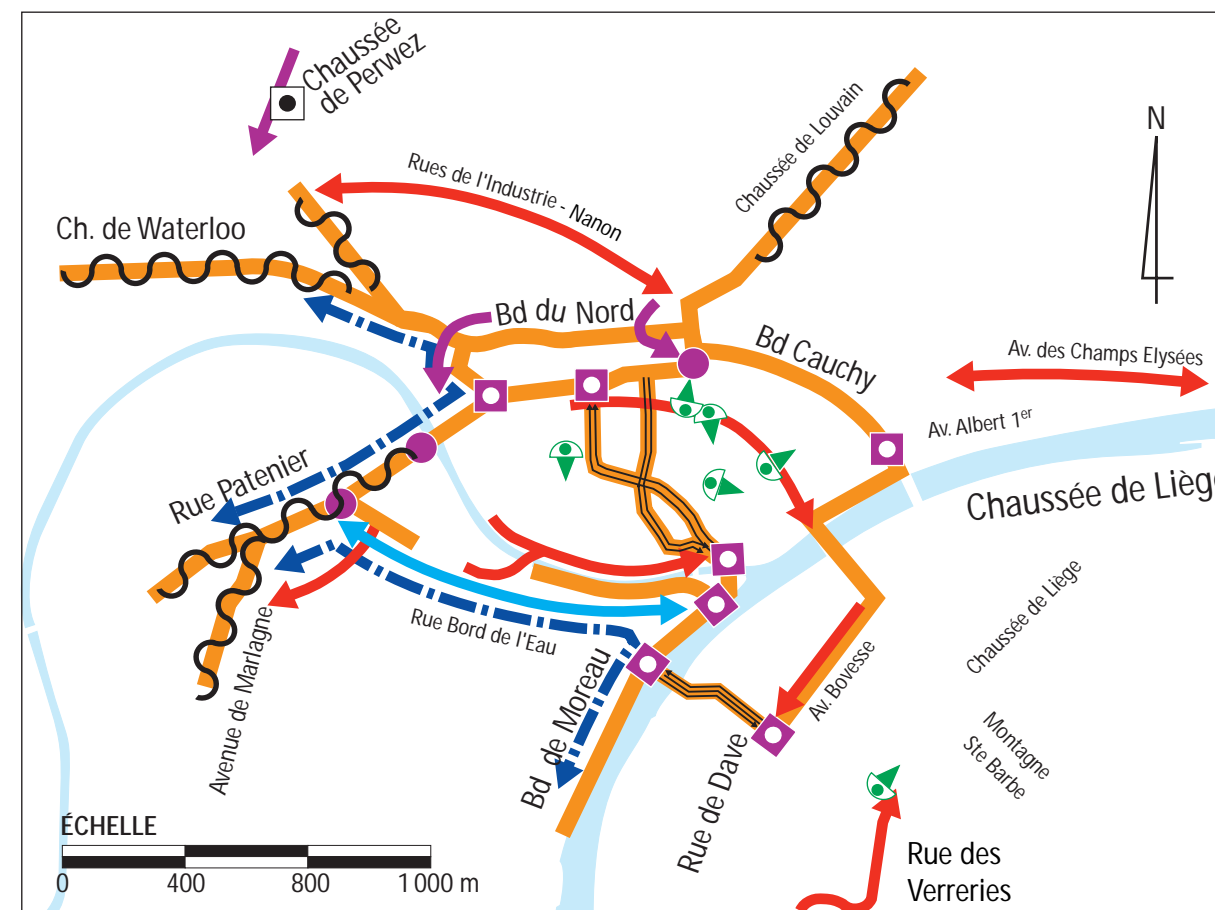
Plusieurs dysfonctionnements sont ainsi apparus :

- la chaussée de Louvain draine un trafic comparable à celui de la route de Hannut, alors qu'elle est plus étroite et traverse des quartiers habités ;
- les ponts sur la Meuse et la Sambre sont très sollicités ;
- les boulevards de ceinture absorbent des charges très importantes, qui les saturent ;
- les voiries internes de la Corbeille sont beaucoup trop utilisées (14 000 véh/jour au carrefour des Quatre-Coins, du moins avant l'instauration des « boucles » au centre-ville) ;
- la place de la Station est tellement encombrée (50 000 véh/jour) que les relations piétonnes et en transport en commun sont coupées de façon nette entre la gare et le centre commercial.

Pour Transitec-Agora, la plupart de ces dysfonctionnements proviennent du fait que *la ceinture des boulevards ne joue qu'imparfaitement son rôle*. Ou, en d'autres termes, parce qu'on veut lui faire remplir plus de fonctions qu'elle ne peut. En effet, il lui est demandé à la fois d'accueillir le trafic de transit – par exemple, de Wépion vers l'auto-route –, de servir de liaison entre les différentes parties de l'agglomération – par exemple, entre Belgrade et Jambes ou entre Salzinnes et La Plante –, et enfin de distribuer le trafic d'entrée et de sortie de la Corbeille – par exemple, entre Saint-Servais et l'hôtel de ville. Or elle n'est pas conçue pour assurer simultanément ces trois fonctions. En résultent une charge importante sur ses principaux tronçons (35 000 véh/jour sur le boulevard Cauchy) et *une saturation quasi généralisée des carrefours, qui pénalise fortement le trafic d'accès aux commerces et aux logements situés dans la Corbeille*.

Ces énormes encombrements font perdre du temps – et de la patience – aux usagers, ce qui est contre-productif ; de ce fait, ils sont nombreux à chercher des échappatoires en empruntant des rues locales, que ce soit au centre-ville, – où l'on a compté quelque 7 500 véh/jour qui s'y faufilaient en transit –, ou dans les faubourgs – comme les rues Nanon et de l'Industrie, entre Bomel et Saint-Servais. *On retrouve du transit sauvage, observe Transitec-Agora, sur la rue des Brasseurs pour court-circuiter la ceinture, ou sur l'axe Rogier-Brabant à travers le centre*.

En outre, à certains endroits, comme à la place de la Gare, la voirie est tellement encombrée de voitures que celles-ci empêchent les bus, les piétons et les cyclistes de se déplacer comme ils en ont le droit.



Le réseau routier du centre-ville. Les axes de la ceinture sont encombrés, et ses carrefours, saturés aux heures de pointe. Des flux indésirables sont enregistrés sur des rues destinées à la circulation locale.

LÉGENDE

- axes encombrés
- calibrage inadapté
- ↔ flux de transit indésirables
- ↔ transit par la ceinture obligé
- ⊞ quartiers résidentiels fortes charges de trafic
- ↔ maillon faible (contraintes locales) de la ceinture de la Corbeille
- ⊞ carrefours et mouvements saturés
- ⊞ problèmes de visibilité



Des files dans le tunnel d'Omalius.



Du transit sauvage sur la rue des Brasseurs.

4.2.3 Les transports en commun : pourquoi les retard des bus ?

Le Tec tisse sa toile à partir de la gare de Namur. Avec ses sous-traitants, il offre vingt lignes interurbaines et environ quinze lignes urbaines. Ses bus transportent environ 37 000 personnes par jour, en provenance ou à destination de la Corbeille.

Si les autobus prennent beaucoup de temps pour se rendre d'un point à l'autre de l'agglomération et s'ils accusent souvent du retard par rapport aux horaires affichés, ils le doivent essentiellement au fait que, mêlés au charroi automobile, ils subissent tous les embarras de la circulation. De plus, note Transitec-Agora, ils sont confrontés à des problèmes « parasites », tels que le stationnement en double file, le non-respect des arrêts de bus, le déchargement des véhicules de livraison en pleine rue, tous phénomènes étroitement liés à une politique de répression du stationnement illicite quelque peu « élastique ».

Le bureau Transitec-Agora fait par ailleurs remarquer que les retards enregistrés par un bus qui pénètre au centre-ville, et notamment sur la place de la Gare, se répercutent sur le trajet du même bus quand il poursuit sa route vers l'extérieur. Comment résoudre ce problème qui handicape considérablement la régularité des transports en commun ?

Transitec-Agora relève également qu'avec 38 000 passagers par jour (en 1998), la gare SNCB de Namur est la première de Wallonie en terme de fréquentation. Outre l'obligation de faciliter l'accès des bus à cette gare, il suggère de favoriser une meilleure utilisation de celle de Jambes, qui ne draine que 750 passagers par jour.

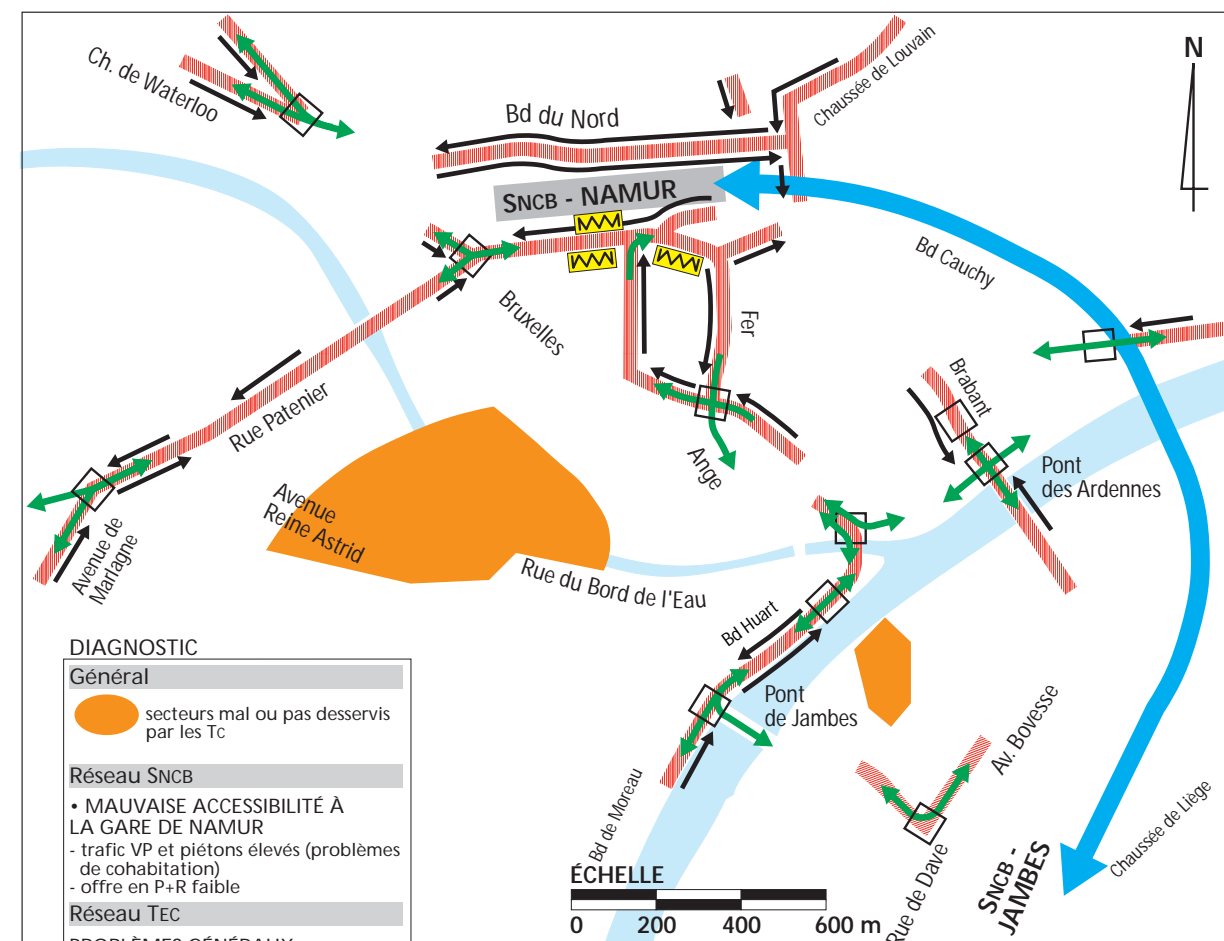
En outre, ajoute Transitec-Agora, on peut constater que le chemin de fer ne joue qu'un rôle mineur dans les échanges internes, alors même qu'il dispose d'une bonne liaison entre Namur et Jambes et que quelque 8 500 personnes/jour accèdent à la Corbeille en bus, en provenance du secteur de Jambes et de ses environs. Comment ne pas voir qu'il y a là des possibilités latentes de circuler plus aisément d'un coin de la ville à un autre ?

4.2.4 Le stationnement : où trouver à se garer ?

Les 6 400 places de stationnement accessibles au public, que l'on trouve dans la Corbeille, se répartissent grosso modo, pour une moitié, en ouvrage et, pour l'autre, en surface. Elles sont assez bien localisées par rapport à l'habitat et aux lieux d'activités.

Cette densité de l'offre de stationnement, Transitec-Agora la juge comme assez forte si on la compare à celle d'autres villes. Elle représente, en effet, 35 % du nombre cumulé des personnes qui y vivent ou y travaillent, contre 15 % à Lausanne et 5 % à Berne.

Pour autant, il n'est pas simple de trouver à se garer. En effet, la durée de stationnement autorisée est gratuite et illimitée sur près de 60 % des places disponibles en surface (soit 1 870 places sur un total de 3 320). Celles-ci sont souvent occupées par des voitures ventouses qui les bloquent durant une grande partie de la journée quand ce n'est pas la journée entière, faute de disposer de parkings d'échange qui n'existent pas.



Le réseau des transports en commun à Namur. Une meilleure utilisation de la liaison ferroviaire Namur-Jambes doit être favorisée.



Pour les bus, l'accès à la gare de Namur est problématique, comme l'est la circulation au cœur de la Corbeille en général.

Par ailleurs, 13 % des places sont situées en zone bleue, c'est-à-dire utilisables théoriquement pendant une heure et demie maximum, gratuitement. En fait, beaucoup d'automobilistes ignorent l'existence même de la zone bleue et se comportent comme si elle était désuète : la durée réelle de stationnement observée y est de cinq heures !



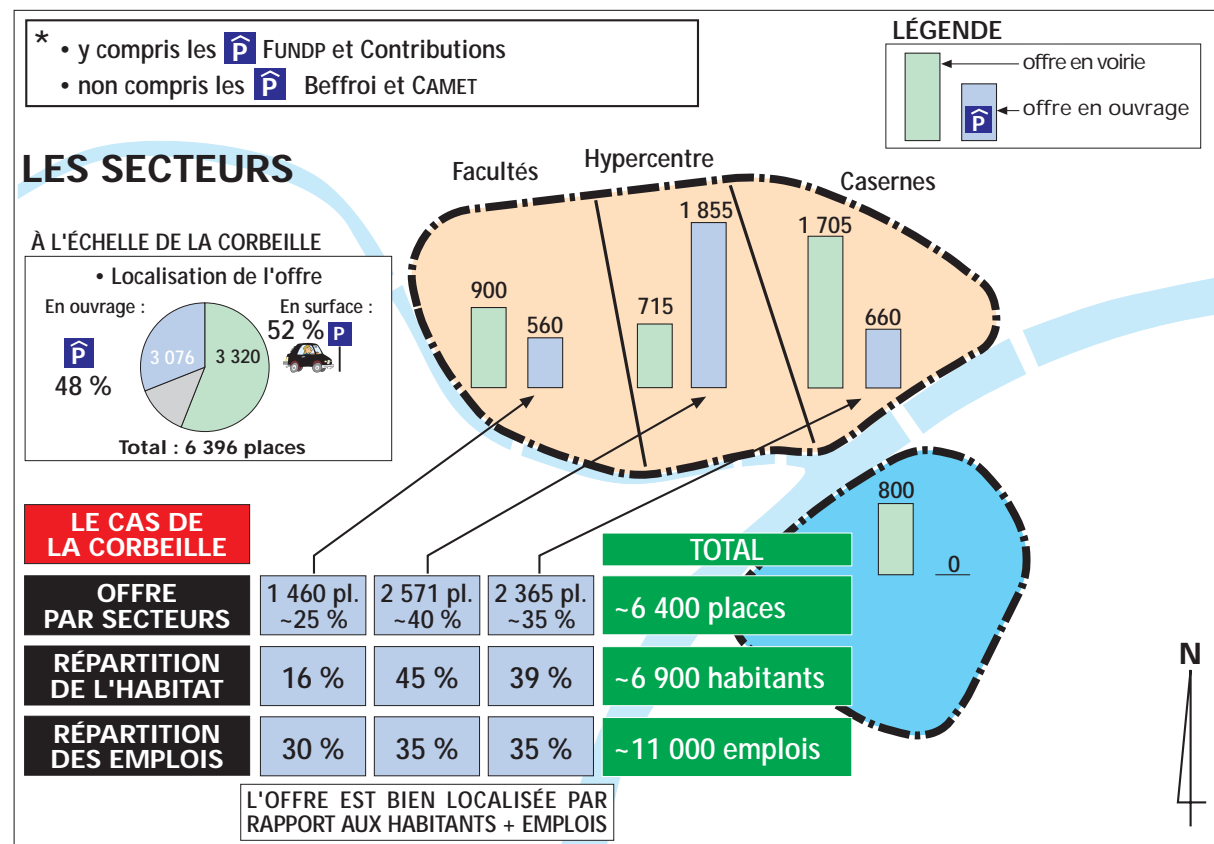
© Eric Bergers

Des véhicules qui dépassent les limites autorisées de stationnement ou qui sont mal garés : un constat qui se répète trop souvent à Namur.



© André Dubuisson

Le stationnement en bordure du piétonnier reste un problème lancinant.



Les problèmes du réseau des transports en commun. Offre de stationnement au centre-ville.

Finalement, la tarification (par horodateurs) ne porte que sur environ 1 000 places, toutes situées dans l'hypercentre commercial – si l'on fait abstraction de Jambes-centre, qui ne fait pas l'objet de l'étude. Elles proposent un prix attractif pour une demi-heure de stationnement, mais dissuasif au-delà de deux heures trente. On y constate une rotation très satisfaisante des véhicules.

À ce décompte, il faut ajouter les quelque 3 200 places offertes dans les parkings en ouvrage. Mais leur gestion, en grande partie privée, n'a pas pour but de décongestionner le trafic. Ainsi, 40 % des emplacements sont réservés au personnel d'institutions – par exemple, dans les parkings des Facultés universitaires, du ministère des Finances et de l'Hôtel de ville – et 20 % sont attribués à des abonnés. Il ne reste donc que 40 % des places disponibles pour la clientèle occasionnelle. C'est peu, d'autant plus qu'il n'existe aucun système de jalonnement dynamique qui permettrait d'orienter celui qui cherche à garer son véhicule.



© Eric Bergers

Encombrée par un trafic de transit intense, la place de la Gare a cessé d'être accueillante pour le piéton.

Dernière considération : les habitants du centre-ville ne jouissent d'aucun confort en matière de stationnement, et même de déchargement, puisque tout l'espace est occupé pendant des durées excessives par des personnes venant de l'extérieur. Un inconvénient qui tend à se propager dans de nombreuses rues des faubourgs proches, dès lors que le stationnement est rendu payant au centre-ville et qu'aucun parking périphérique n'est aménagé.

En conclusion : à court et à moyen termes, l'offre de stationnement en centre-ville ne pourra pas satisfaire toutes les demandes. Il faudra donc faire des choix entre les différentes catégories d'usagers. Seront écartés ceux de longue durée (plus de quatre heures). Stationnant toute la journée sans changer de place, leurs véhicules servent essentiellement en période de pointe. En leur offrant des emplacements alternatifs en proche périphérie, on veut à la fois soulager le trafic aux heures de pointe et donner plus de places aux résidents et aux clients des magasins, qui doivent avoir la priorité.

4.2.5 Le drame des piétons et des cyclistes

Le centre-ville présente une conjonction d'activités multiples, inscrites dans un tissu compact et dense de rues et de passages, formant un réseau pédestre presque idéal.

Voilà la théorie. La réalité est moins idyllique. *La place de la Station, remarque Transitec-Agora, est tout sauf attrayante pour les piétons, tant en surface qu'en tunnel. Ils doivent y traverser l'équivalent de neuf bandes de circulation et de stationnement !*

Sur le Grand-Huit, lit-on dans le rapport, *la présence de deux bandes automobiles restreint souvent l'espace piéton au-delà de l'acceptable. C'est notamment le cas dans le goulet de la rue Émile-Cuvelier. Ailleurs, ce sont les voitures en stationnement qui réduisent l'espace où les piétons peuvent circuler, les obligeant, souvent, quand la foule est dense, à emprunter la voirie carrossable.*

Mais le plus difficile réside incontestablement dans le franchissement des barrières que sont le chemin de fer et les cours d'eau. Les ponts d'Heuvy et de Louvain au-dessus du chemin de fer, engorgés de voitures et conçus pour elles, sont peu hospitaliers pour les piétons, qui ne bénéficient pas encore de la traversée confortable qui leur est promise au-dessus de la dalle de la gare. L'espacement relativement grand entre les ponts qui se succèdent sur la Sambre et sur la Meuse les contraint à des détours importants qui les découragent bien souvent de poursuivre leur route à pied, alors même que la distance à vol d'oiseau est courte.



Se déplacer à pied en ville recèle parfois de grandes difficultés.



Les chemins de halage, une voie sécurisante pour les cyclistes à Namur.

Pour les deux-roues, le diagnostic est on ne peut plus lacunaire, dans la mesure où *il n'y a pas d'infrastructures spécifiques pour eux. Pourtant, écrit Transitec-Agora, Namur dispose d'un potentiel intéressant pour le vélo comme moyen de transport, puisque 40 % de la population habite dans la vallée, et près de 60 %, dans un rayon de 3 kilomètres autour du centre, ou encore 80 %, dans un rayon de 5 kilomètres. La plupart des pôles d'attraction sont situés au centre et à ses abords immédiats.*

Mais il est clair qu'en dehors du Ravel, *qui joue bien son rôle touristique et récréatif*, les points d'entrée dans la Corbeille sont dangereux pour le cycliste, qui y est confronté à une circulation automobile intense. Toutefois, une fois qu'il est à l'intérieur, il serait aisé de lui donner une place de choix, par exemple en adoptant les doubles sens cyclistes dans les rues à sens unique et en multipliant les places de stationnement avec système d'arrimage des vélos en rue.

5 LES PROPOSITIONS

Après le diagnostic viennent les propositions. Celles-ci sont conçues comme un ensemble cohérent appelé à être réalisé par phases. Elles portent sur l'organisation de la circulation, les transports en commun et la politique de stationnement.

5.1 L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION

Le concept proposé par Transitec s'articule autour de cinq points :

- *l'emploi de l'autoroute comme rocade.* Elle servira de voie de grand contournement de la ville, l'accès vers le centre se faisant par l'échangeur le plus approprié ;
- *la hiérarchie du réseau urbain.* Chaque portion de voirie se verra attribuer un rôle précis en fonction de sa localisation, de sa capacité et du contexte local ;
- *la fluidité de la circulation sur les boulevards de ceinture.* Ceux-ci seront calibrés à quatre voies, et les carrefours gérés de façon optimale ;
- *la maîtrise des flux d'accès au centre.* Des dispositifs automatiques régleront le trafic en fonction de la capacité d'absorption du réseau urbain ;
- *la perméabilité du centre-ville.* Il sera possible d'accéder à tout endroit de la Corbeille, à condition d'y entrer par la « porte » adéquate.

5.1.1 Les autoroutes : comme un « fer à cheval »

La première clé du système proposé par Transitec consiste à reporter sur l'autoroute le maximum du trafic qui encombre actuellement les voies de l'agglomération.

• À court terme

Le territoire communal est bordé, au nord et à l'est, par deux axes autoroutiers qui se croisent à Daussoulx et qui comportent six échangeurs servant de portes d'accès vers l'agglomération. La proposition de Transitec est d'inciter l'automobiliste qui vient à Namur par l'autoroute (E42 ou E411) ou par une route régionale – comme les chaussées de Nivelles, de Louvain ou de Liège – à ne pas entrer par la première « porte » qui se présente à lui, mais, en faisant un court détour par l'autoroute, à rechercher celle qui réduira son temps de trajet à l'intérieur de la ville – par exemple, l'échangeur de Loyers plutôt que celui de Bouge, s'il se rend sur la rive droite.

Subsidiairement, il est proposé aux habitants de la périphérie qui désirent se rendre dans une autre partie de celle-ci – par exemple, de Suarlée à Naninne – à utiliser autant que possible l'autoroute pour contourner le centre. Ce faisant, ils éviteront de passer par les boulevards de ceinture et soulageront d'autant la circulation urbaine.

Dans ce but, Transitec propose que l'on mette en place immédiatement un ensemble de mesures de signalisation jalonnant les différents itinéraires recommandés.

• À plus long terme

Toutefois, pour que la solution préconisée soit pleinement efficace, il faudrait que la plus grande partie du territoire communal soit bien reliée à l'autoroute. Or, si c'est le cas des périphéries nord – de Temploux à Beez – et sud-est – de Lives à Naninne –, il en va autrement des vallées de la Sambre et de la Meuse ainsi que de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dont on ne peut sortir qu'en passant par les boulevards de ceinture qui ensèrent la Corbeille.

C'est pourquoi le bureau Transitec suggère que soient réalisées deux nouvelles voiries. Leur faisabilité doit encore être analysée :

- d'une part, le « barreau de Jambes », entre la vallée de la Meuse et la E411 ;
- d'autre part, le « barreau de Flawinne », entre la vallée de la Sambre et l'autoroute de Wallonie.

Ces deux « barreaux » constituent l'élément essentiel du dispositif d'évacuation de la circulation de transit. Ils figurent de manière indicative sur le schéma ci-contre, leur tracé exact n'étant pas encore arrêté. Quand ils seront construits, la plupart des habitants de l'agglomération pourront rejoindre l'autoroute en moins de dix minutes. Il leur sera ainsi plus facile de quitter Namur, mais aussi, en utilisant l'autoroute comme axe de contournement, de gagner d'autres parties de l'agglomération au lieu de transiter, comme aujourd'hui, par le centre. Plus de kilomètres sans doute, mais moins de temps, et surtout moins d'énervement.

Mais ce n'est pas le seul avantage. En effet, une partie notable du trafic qui encombre les boulevards de ceinture est constituée de véhicules en transit. C'est, par exemple, le cas des touristes qui se dirigent vers la vallée de la Meuse sans s'arrêter à Namur. Le « barreau de Jambes », aménagé sur la rive droite de la Meuse, leur permettrait de descendre de l'autoroute par l'échangeur de Loyers plutôt que par celui de Bouge. Voilà qui soulagerait le Grognon et le faubourg de La Plante. En outre, cette nouvelle voirie, construite en terrain non bâti, décongestionnerait le centre de Jambes, menacé d'asphyxie.

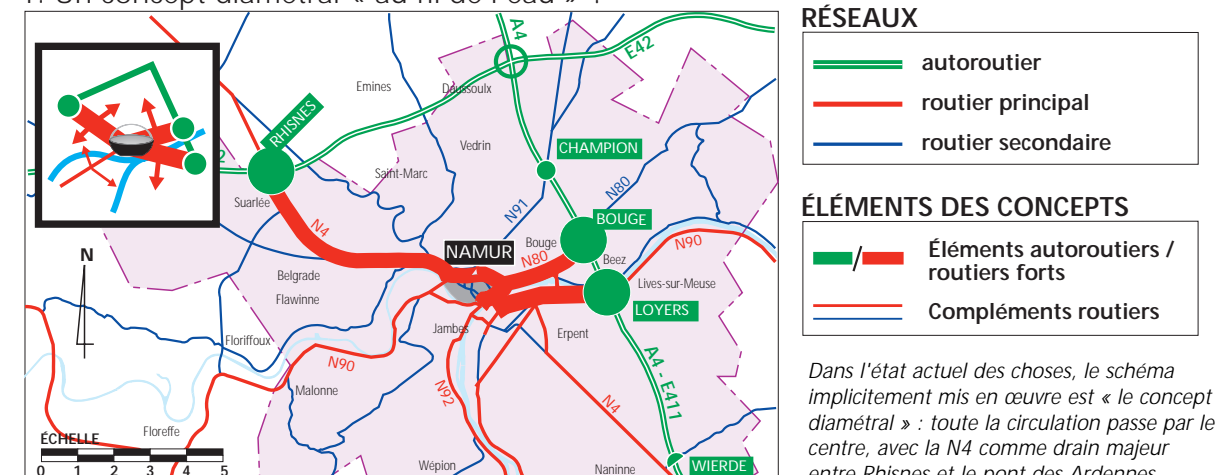
Une question se pose évidemment : pourquoi ne pas envisager le désenclavement de l'Entre-Sambre-et-Meuse ? Pourquoi ne pas établir, entre les deux vallées, une liaison transversale qui fermerait le « fer à cheval » ? Pour Transitec, l'investissement nécessaire pour une telle liaison, qui prendrait, par exemple, la forme d'un tunnel sous la Marlagne, ne serait pas justifié compte tenu du trafic prévisible, évalué à moins de 6 000 à 7 000 véh/jour, tous sens confondus.



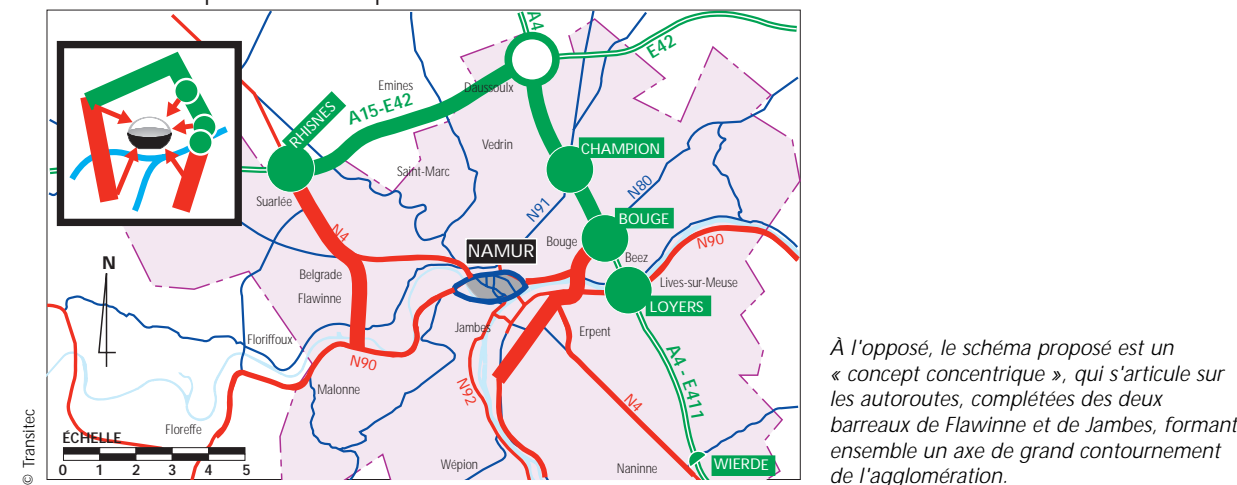
L'échangeur de Bouge, sur la chaussée de Hannut, avec le rond-point distributeur du trafic.

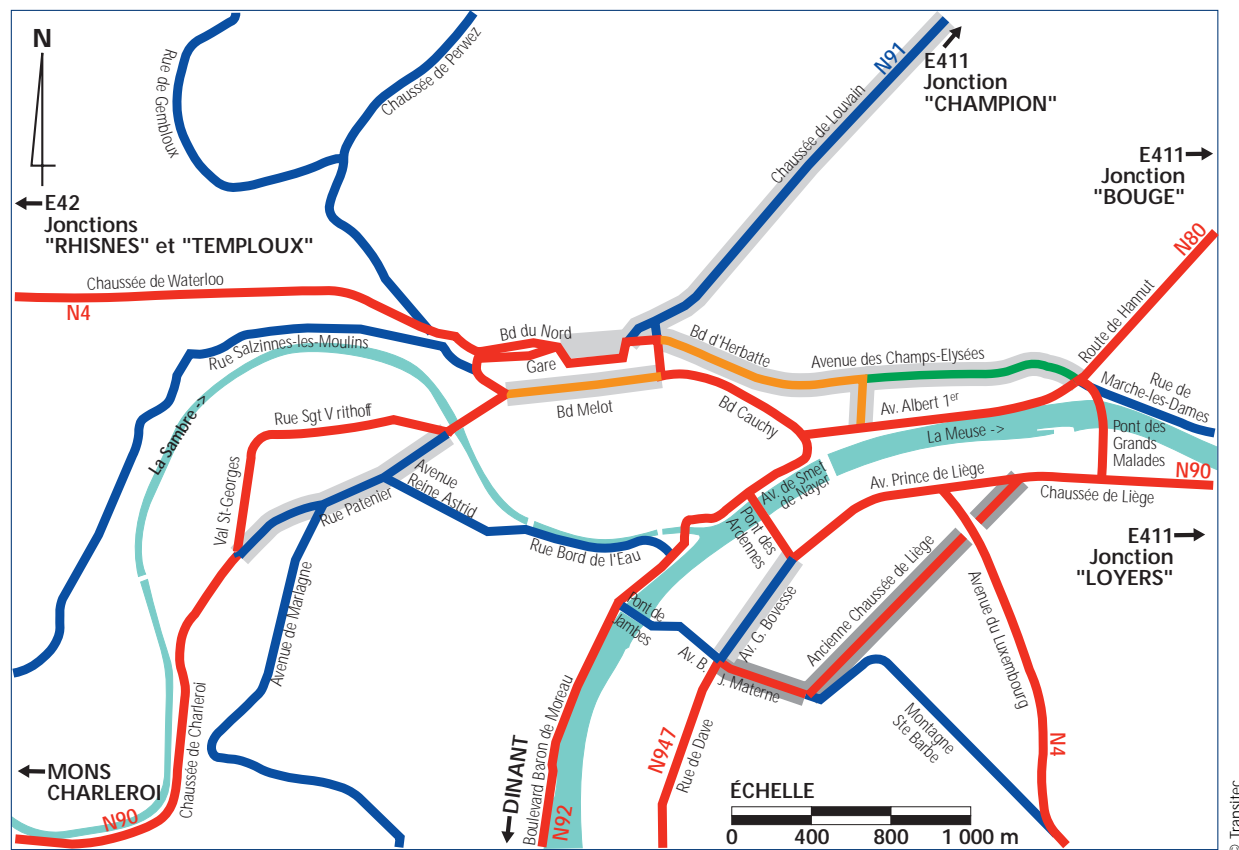
Deux concepts contrastés

1. Un concept diamétral « au fil de l'eau » ?



2. Un concept concentrique « volontariste » ?





Le plan proposé vise à établir un réseau primaire fort, composé de la ceinture et de ses prolongements. Ceux-ci comportent des voiries appelées à voir leur trafic augmenter : par exemple, l'avenue du Val-Saint-Georges, qui soulagera la rue Patenier – du moins aussi longtemps que le « barreau de Flavinne » ne sera pas aménagé –, ou encore l'avenue Jean-Maternelle (2^e partie) et la chaussée de Liège, qui devraient décongestionner l'avenue Gouverneur-Bovesse. Par contre, certaines voiries, qui supportent actuellement un trafic dense, devraient bénéficier des mesures prises. C'est notamment le cas de la rue Patenier et de l'avenue Reine-Astrid, de la chaussée de Louvain, et de la première partie de l'avenue Jean-Maternelle.

LÉGENDE

RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL	
—	Réseau principal
—	Réseau secondaire
RÉSEAU ROUTIER COMMUNAL	
—	Réseau collecteur
—	Réseau de desserte
FONCTION MODIFIÉE	
	déclassée
	surclassée

5.1.2 La pénétration en ville : une route ne vaut pas l'autre

Une des principales critiques émises dans le diagnostic était le manque de clarté : toutes les voies routières se ressemblent pour l'automobiliste ; il emploie donc logiquement celle qui lui offre le trajet le plus rapide, quels que soient les inconvénients qui en résultent pour autrui.

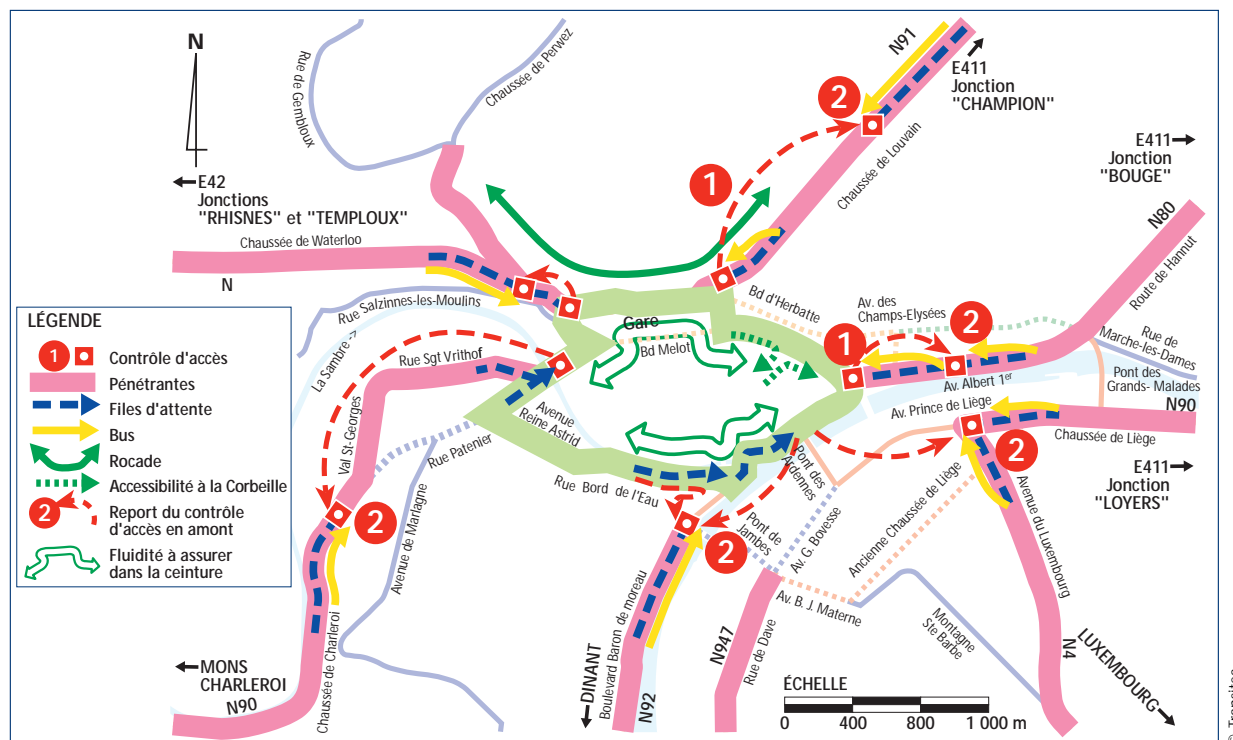
Pour rencontrer cette objection, le bureau Transitec propose une définition claire de la place de chaque artère dans la hiérarchie routière. Attention ! C'est sans doute ici que le changement pour l'utilisateur sera le plus radical !

Il est ainsi proposé de « déclasser » cinq artères que les usagers empruntent fréquemment :

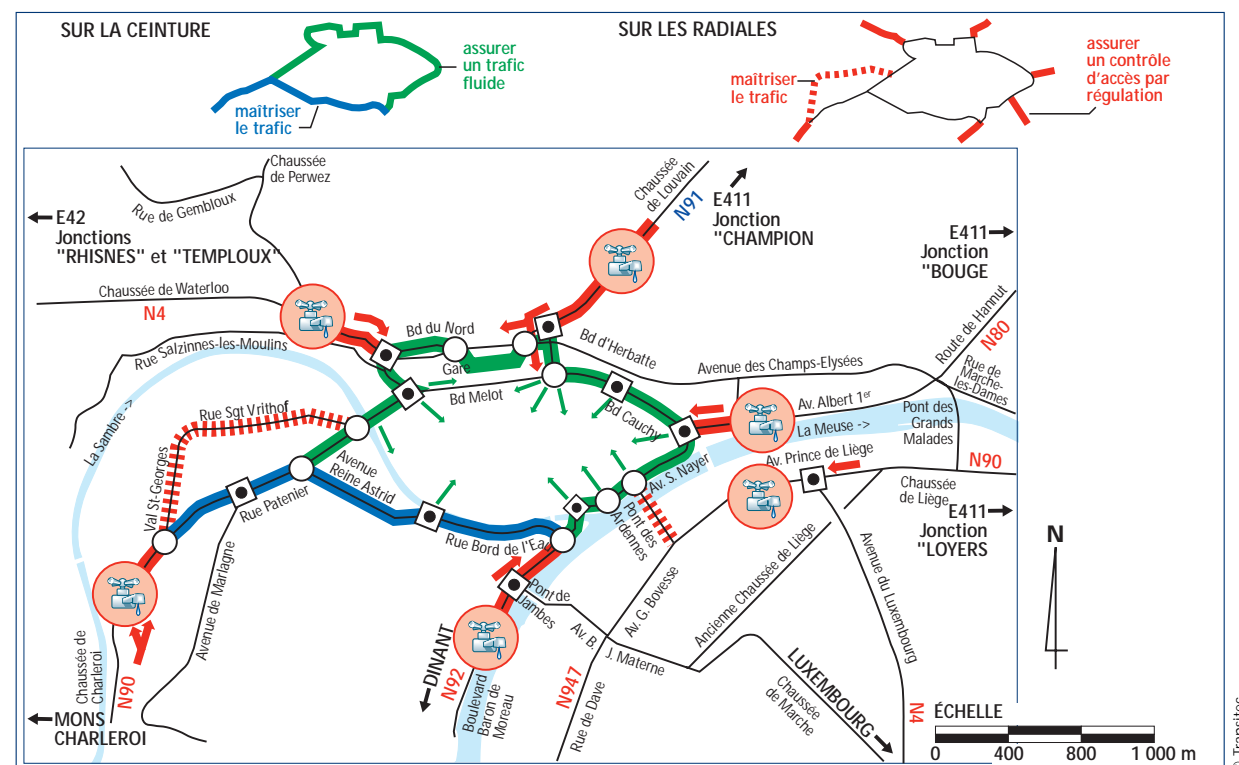
- le boulevard d'Herbatte ne servira plus qu'à drainer la circulation du quartier, la totalité du transit étant déviée par la chaussée de Hannut via le boulevard Cauchy. L'accès à ce boulevard en provenance de Bomel sera aménagé de façon à rompre la ligne droite ;
- la chaussée de Louvain ne sera plus considérée comme un axe de pénétration principal en provenance de l'autoroute. Une partie de son trafic de transit sera reportée sur la chaussée de Hannut, et la priorité y sera donnée aux transports en commun ;
- la traversée de Salzinnes par la rue Patenier sera allégée d'une partie du trafic venant de la chaussée de Charleroi, qui sera orientée vers l'axe Val-Saint-Georges – Sergent-Vrithoff. On notera au passage que ce rééquilibrage a déjà commencé, depuis la construction du rond-point des Balances ;
- une partie de la circulation qui emprunte le pont de Jambes devrait être orientée vers celui des Ardennes, grâce, notamment, à la nouvelle voirie de contournement ;
- l'avenue Gouverneur-Bovesse devrait céder une partie de son trafic à l'ancienne chaussée de Liège.

Pour assurer le respect de ce dispositif, une politique de contrôle d'accès sera mise en place.





Les files d'attente ne peuvent plus se produire sur la ceinture. Dans ce but, un système de feux de signalisation jumelés est placé sur chaque axe de pénétration pour arrêter le trafic excédentaire, le temps que la ceinture se dégage. À ces endroits, les bus ont la possibilité de dépasser les véhicules individuels.



Les voiries du réseau sont équipées de giratoires et de feux de signalisation. Des robinets sont placés sur toutes les routes nationales avant leur jonction avec la ceinture.

5.1.3 L'accès au centre-ville : régulé par des « robinets »

La plus grande difficulté de la circulation namuroise résulte de la concentration du trafic aux heures de pointe, qui coïncident avec les heures de rentrée et de sortie des classes.

Vu cette forte concentration, il y aura toujours, quoi que l'on fasse, des bouchons ici ou là, que les plus astucieux s'efforceront d'éviter par des itinéraires personnels. C'est pour diminuer cette tentation qu'il faut « gérer le trafic » de manière plus efficace. Impératif absolu : il faut que la ceinture, dont on explique plus loin le rôle essentiel, reste fluide à tout moment.

Dans ce but, Transitec propose un système qui a fait ses preuves ailleurs : celui de systèmes de contrôle d'accès baptisés « robinets ».

Ces « robinets » sont des feux de signalisation situés sur les axes de pénétration, peu avant leur jonction avec la ceinture. Ils ont pour but de réduire ponctuellement la capacité d'accès, en retenant quelques instants les véhicules qui veulent accéder à la ceinture et leur éviter ainsi des bouchons ultérieurs.

Complémentairement, ils permettent aux autobus de prendre la priorité sur les véhicules personnels. En effet, arrivant aux carrefours sur une bande réservée, ils seront équipés d'un système de commande à distance qui leur ouvrira le passage vers la ceinture, en dépassant toutes les voitures en attente.



Le carrefour Golenvaux, un des points noirs du réseau routier. Il devrait être réglé par feux et entouré de ronds-points (Harscamp et Grognon).

L'on pourrait craindre que ces « robinets » n'engendrent des files supplémentaires. Ce n'est pas l'opinion de Transitec, qui déclare que les phases vertes des feux sont accordées entre elles en fonction de la capacité et de l'état de saturation de la ceinture mesuré en temps réel. Autrement dit, le système ne créerait pas de files supplémentaires, mais déplacerait, sur les voies de pénétration, celles qui ont tendance à se former aujourd'hui sur la ceinture. Avec un avantage notable : sur la ceinture, tout phénomène de saturation entraîne des autoblocages qui gèlent la circulation, alors que si les véhicules sont retenus avant qu'ils ne s'y engagent, la ceinture est assurée de conserver sa fluidité. Globalement, les temps d'accès au centre-ville en seront réduits.



Les files d'attente ne peuvent plus se produire sur la ceinture. Dans ce but, un système de feux de signalisation jumelés sera placé sur chaque axe de pénétration pour arrêter le trafic excédentaire, le temps que la ceinture se dégage. À ces endroits, les bus auront la possibilité de dépasser les véhicules individuels.

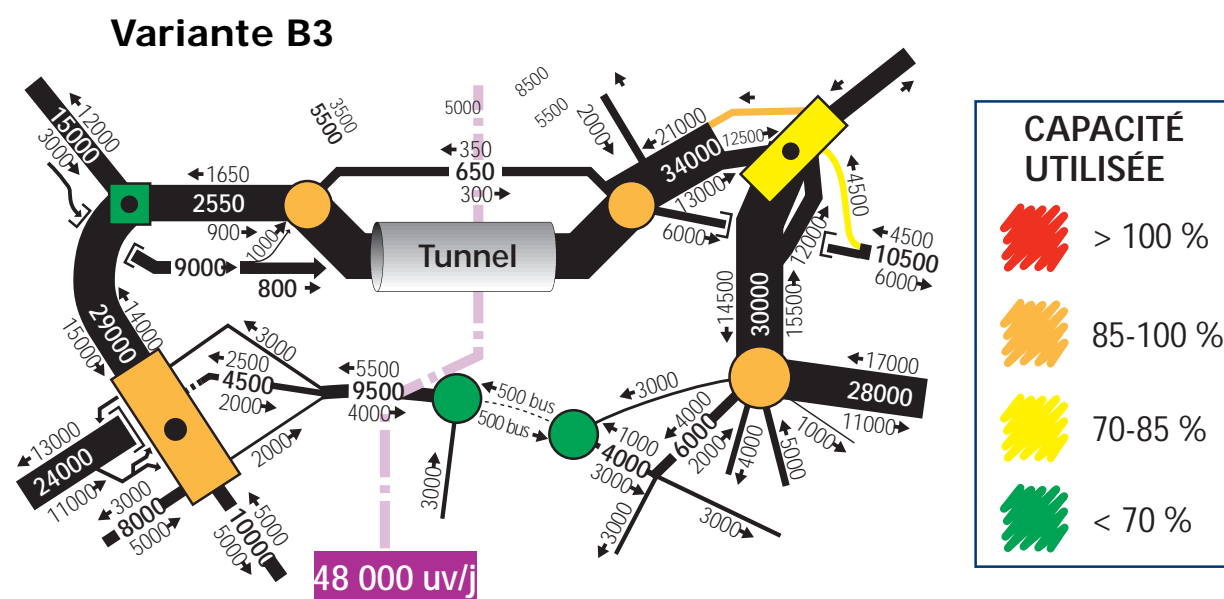
5.1.4 La ceinture : calibrée pour une meilleure fluidité

Soulagée du trafic de transit externe et interne, la ceinture des boulevards pourra enfin remplir son rôle essentiel : servir d'axe de distribution du trafic vers les différentes portes d'accès au centre-ville. C'est sur elle que se concentrent les mesures les plus urgentes.

Un grand soin a été apporté à la définition de son tracé et de son calibrage. Deux difficultés devront être résolues :

- la première tient au fait que *les boulevards ne forment pas un anneau continu autour de la Corbeille*. En effet, ni l'avenue Reine-Astrid, fortement urbanisée, ni la rue Bord-de-l'Eau, qui longe la Sambre, ne peuvent être reprises comme éléments constitutifs d'un « petit ring », sous peine de porter gravement atteinte à la qualité de la vie à Namur. Il faut donc s'organiser pour que la majeure partie du trafic urbain passe par le Nord de la Corbeille ;
- la deuxième difficulté est qu'il faut *éviter que la place de la Station, actuellement surencombrée, ne le soit davantage encore*, alors qu'elle constitue un point focal de la vie urbaine, drainant un nombre considérable de piétons et de bus. L'objectif doit être d'en faire, au contraire, un lieu convivial, en y supprimant le transit des véhicules et en l'aménageant de façon agréable.

Le tunnel sous le MET (aujourd'hui achevé) – au nord des voies du chemin de fer – est censé pallier cette double difficulté. Il peut absorber une partie importante du trafic de la ceinture, malgré sa capacité limitée par la présence de deux ronds-points à ses extrémités. De ce fait, le bureau Transitec n'estime plus nécessaire d'affecter, comme envisagé précédemment, le quai n° 1 de la gare SNCB – entre le bâtiment des voyageurs et le pertuis qui accueillera les trains de marchandises de l'Athus-Meuse – à une voie routière de délestage.



Le trafic attendu sur la ceinture. Ce schéma montre comment le trafic va se répartir sur la portion nord de la ceinture. Sa capacité, de 40 000 véh/jour, est légèrement supérieure à celle des carrefours qui, aux heures de pointe, pourraient être ponctuellement saturés. Selon Transitec, cette situation ne serait pas améliorée par le maintien en service d'autres axes, car il y aura toujours blocage aux deux points principaux de pénétration dans la Corbeille que sont le carrefour d'Omalius et la place Léopold.

Encore faudra-t-il aménager convenablement cette ceinture, de façon à éviter les nombreux hiatus que son tracé comporte actuellement. Dans ce but, il sera nécessaire :

- de **créer des giratoires** en plusieurs endroits. Ceux qui permettent l'entrée dans le tunnel du MET sont terminés ;
- d'**aménager des carrefours**, notamment celui d'Omalus, de façon à orienter le trafic venant de Salzinnes vers l'avenue des Combattants et non plus vers le boulevard Ernest-Mélot ;
- de **réguler les feux** qui gèrent le trafic aux principaux carrefours, afin de permettre son écoulement de façon continue ;
- de **calibrer la voirie** pour que, partout, les automobilistes disposent de quatre voies de circulation, à raison de deux dans chaque sens. Par exemple, au carrefour des Cadets, créer deux voies en direction du pont des Ardennes ;
- de **faciliter les sorties de la ceinture** pour éviter des autoblocages, autrement dit les bouchons en chaîne. Dans ce but, il est prévu, par exemple, deux voies sortantes sur le pont de France en direction de Dinant, pour éviter les files qui remontent jusqu'au pont des Ardennes aux heures de pointe ; de même, une bretelle Herbatte-Louvain permettra d'éviter un suremboulement du pont de Louvain par les véhicules venant du boulevard du Nord et qui désirent monter la chaussée de Louvain ;
- d'**assurer de meilleures entrées et sorties de la Corbeille**. Par exemple, en aménageant un nouvel accès au boulevard Cauchy en provenance de la rue Général-Michel ;
- enfin, de **contrôler, par des mesures du trafic en temps réel, l'état de saturation** de cette ceinture.



La nouvelle voirie sous le MET devrait absorber l'essentiel du transit urbain.

© Eric Borgers

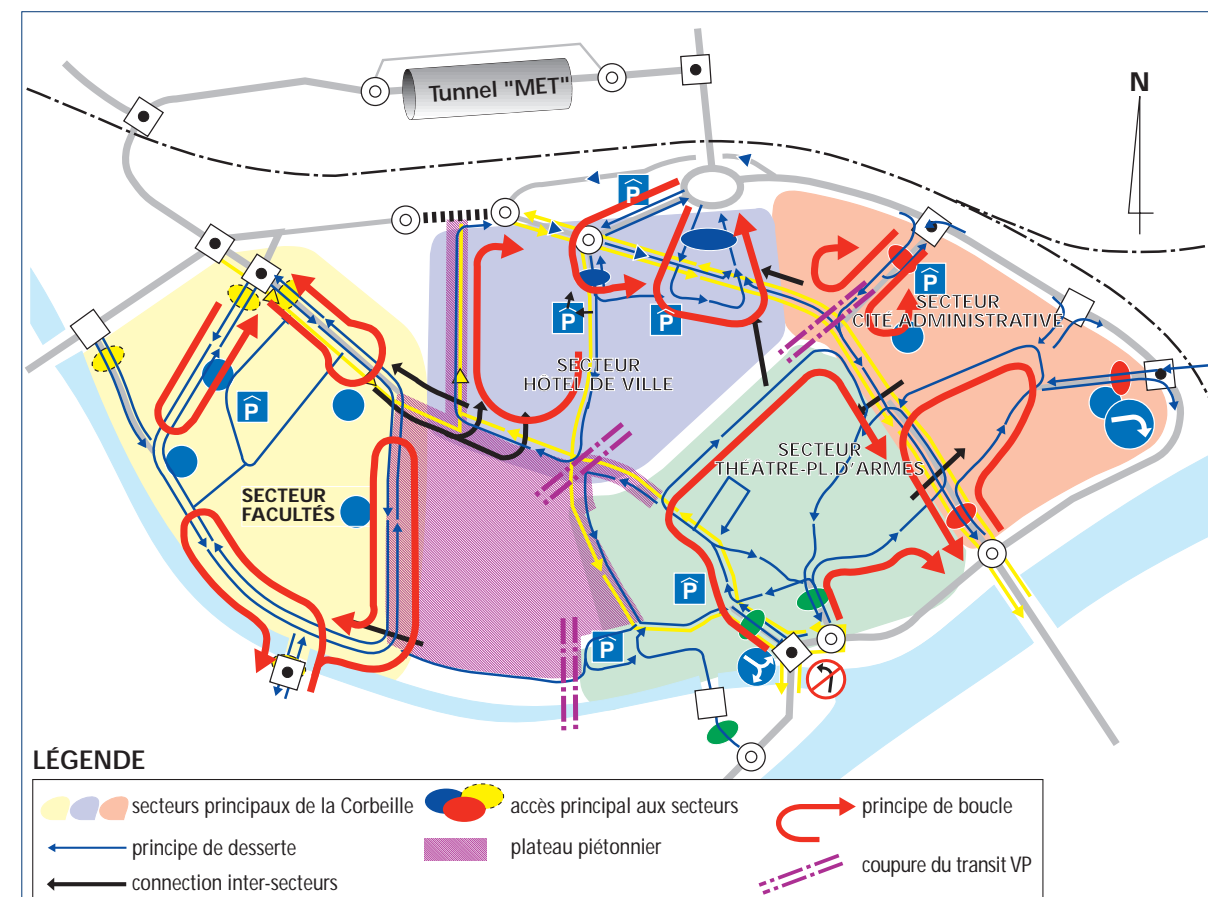
5.1.5 La circulation dans la Corbeille : « Namur en boucles »

Pour Transitec, il n'est absolument pas question de fermer le centre-ville à la voiture. Il s'agit, au contraire, de lui assurer une accessibilité optimale.

Dans ce but, deux règles sont suivies : supprimer les risques de transit automobile et modifier, aussi peu que possible, les habitudes des usagers.

Cinq secteurs homogènes ont été définis : celui des Facultés universitaires (à l'ouest), celui de l'Hôtel de ville (au nord), celui du Théâtre (au sud), celui de la Cité administrative (à l'est) et le Vieux-Namur. À chacun des quatre premiers secteurs est associée une (ou plusieurs) « boucle(s) », c'est-à-dire des itinéraires de desserte privilégiés qui partent d'une « porte d'entrée », irriguent le quartier et reviennent aussi près que possible du point de départ. Quant au cinquième secteur, entièrement piétonnier, il est rendu accessible par les itinéraires de desserte des secteurs voisins.

Le système est connu des Namurois depuis quelques années. Mais celui qui est proposé est assez différent de celui qui a été mis en place, à titre provisoire, lors des travaux des places d'Armes et du Théâtre. (N.B. : d'ores et déjà, plusieurs de ces mesures ont été mises en œuvre en juin 2001.)



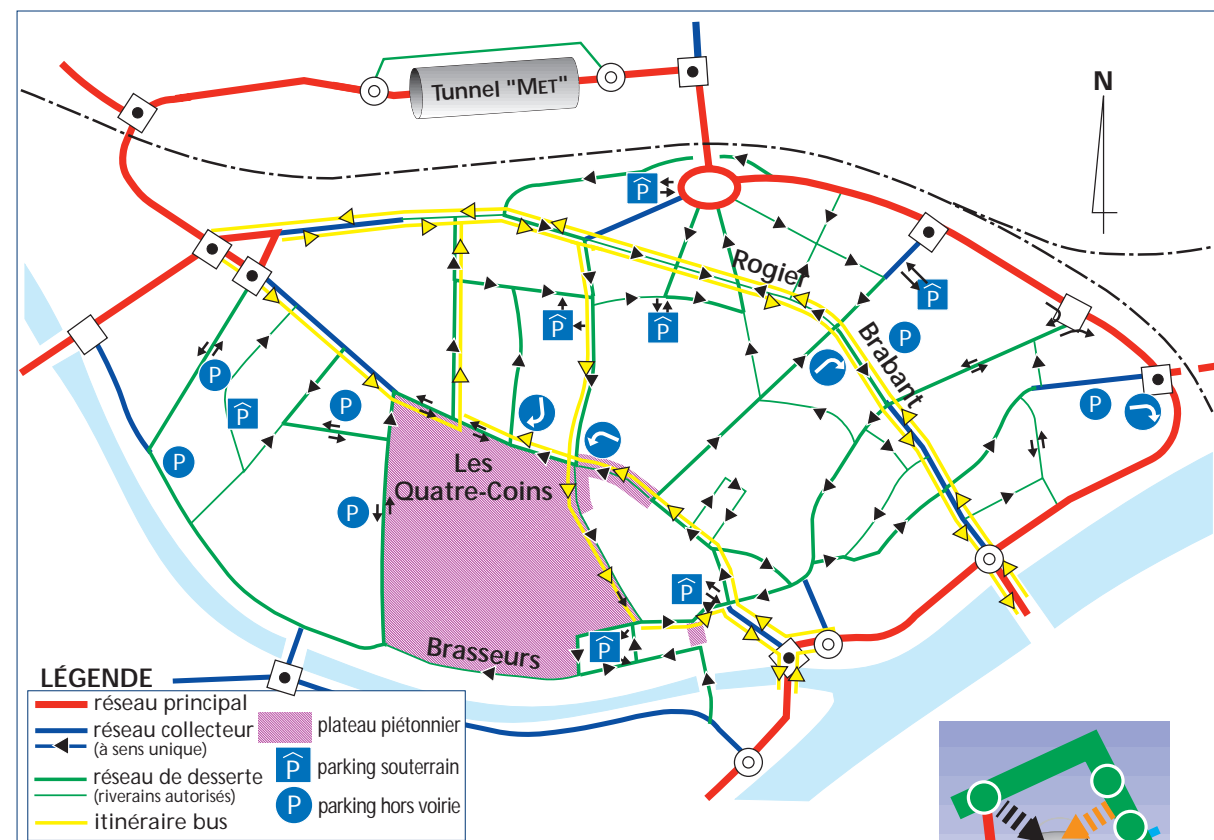
Les trois principes-clés pour circuler en ville : on sort, en général, par où on est entré ; on suit des trajectoires directes ; le transit à travers la Corbeille est supprimé.

© Transitec et Edico

Ainsi :

- dans le **secteur des Facultés universitaires**, la rue Lelièvre sera mise à sens unique pour donner plus d'espace au piéton. Le sens unique du bas de la rue Grafé sera inversé ;
- dans le **secteur de l'Hôtel de ville**, on pourra toujours entrer par la rue de Fer, mais avec obligation de tourner vers la rue Saint-Jacques (plus d'accès à la rue Émile-Cuvelier). On entrera dans la rue des Carmes par la rue Saint-Jacques, et dans la rue des Dames-Blanches par la rue de Fer (inversion des sens actuels) ;
- dans le **secteur de la Cité administrative**, l'axe Rogier-Brabant, qui accueille les bus interurbains sur une voie réservée, sera fermé au transit (inversion des sens de circulation entre le Grand-Manège et la rue Lucien-Namèche). La rue Général-Michel offrira une entrée dans le quartier, en plus de la sortie actuelle ;
- dans le **secteur du Théâtre**, le changement est plus radical encore, puisque les sens de circulation y sont inversés. On y pénétrera jusqu'aux Quatre-Coins par la rue Émile-Cuvelier, et on en sortira, soit par la rue Pépin, soit par la rue de l'Ange ;
- dans le **secteur du Vieux-Namur**, l'accès au parking Gifar ne se fera plus que par le pont du Musée et la rue des Brasseurs. Celle-ci verra son sens de circulation inversé place Maurice-Servais, afin d'être protégée du transit actuel.

Cette réorganisation ne vaut que pour les véhicules individuels. Par contre, les transports publics, pourront, à nouveau, emprunter le Grand-Huit afin de desservir au mieux la Corbeille.



Les principales modifications :

- pour protéger le cœur de la Corbeille, on ne transite plus par les Quatre-Coins, par Rogier-Brabant, par la rue des Brasseurs, par la rue Pépin ;
- pour favoriser les piétons, les activités du centre et modérer le trafic, on réaménage les grandes artères à une seule bande + trottoir + zone de stationnement ou d'arrêt.



La circulation aux Quatre-Coins reste dense. Demain, les rues seront à voie unique pour les voitures. Le sens de circulation sera inversé dans la rue de l'Ange. (N.B. : ce dernier changement a été opéré dès 2001.)

5.1.6 Les piétons et les deux-roues

Le plan vélo propose un réseau de dix-sept itinéraires cyclables. Il est entièrement intégré dans le plan de mobilité. Quant au piéton, il pourra circuler plus à l'aise dans la Corbeille.

Réalisé par l'Institut wallon et Françoise Bradfer, le plan vélo répartit les itinéraires proposés en trois catégories :

- le site propre, sur les itinéraires du RAVEL qui ont pris possession des chemins de halage et de l'ancienne voie de chemin de fer de Tirlemont ;
- les pistes cyclables, établies sur quelques voiries importantes comme les chaussées de Louvain, de Waterloo et de Marche ;
- les itinéraires intégrés à des voies secondaires.

Le franchissement des carrefours de la ceinture nécessitera la construction d'infrastructures spécifiques. Deux nouvelles passerelles sont, en outre, recommandées : l'une sur la Meuse (en face du Grognon), l'autre sur le chemin de fer (la passerelle d'Herbatte, en face de la rue Général-Michel). Il est également envisagé de rendre le passage sur la dalle de la gare accessible aux deux-roues.

Au sein même de la Corbeille, la circulation cycliste sera facilitée par des marquages au sol et par l'autorisation de circuler dans le piétonnier, et à contre-sens des voitures dans les rues à sens unique. L'axe Rogier-Brabant devrait accueillir une piste cyclable.

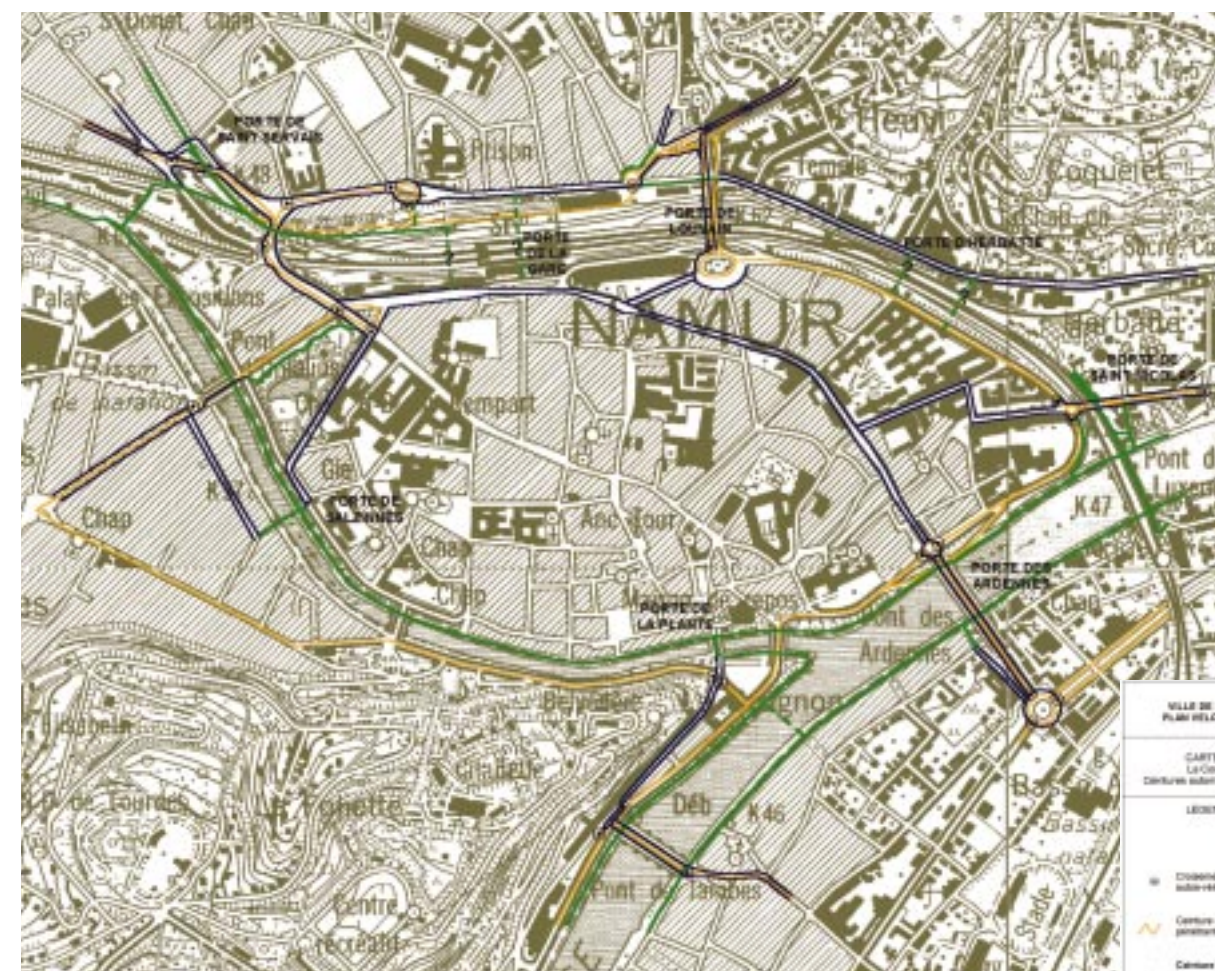
Quant aux piétons, leurs cheminements seront sensiblement améliorés :

- pour accéder à la Corbeille en provenance des faubourgs proches, ils devront traverser la ceinture. En certains endroits, des passerelles les y aideront. Ainsi, la passerelle d'Herbatte, qui sera prolongée par-delà le boulevard Cauchy, le passage sur la dalle de la gare, ou encore la passerelle envisagée sur la Meuse face au Grognon. Ailleurs, aux carrefours, ils bénéficieront de passages protégés, réglés par des feux qui devraient réduire leur durée d'attente ;
- au sein de la Corbeille, les axes de circulation à sens unique seront ramenés sur une seule bande afin d'élargir les trottoirs. En outre, la diminution du trafic automobile devrait faciliter leurs déplacements.



© André Dubuisson

La Journée vélo avait pour but de montrer combien il est agréable de rouler dans une ville sans voiture. À quand le vélo au quotidien ?



© Institut wallon et Françoise Bradfer



© Eric Borgers

Pas facile d'accéder au boulevard d'Herbatte depuis la rue de Bome ! (N.B. : ce passage à été aménagé en fin 2001.)



© Eric Borgers

À quand des passages signalés pour les mal-voyants ?

5.2 LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ

La priorité donnée aux transports en commun suppose une révision complète de la place qui leur est donnée en ville. Le plan repose sur deux ensembles de propositions : la création de parkings d'échange et l'amélioration des lignes de bus et, à moyen terme, la mise en place d'une navette ferroviaire Rhisnes-Jambes.

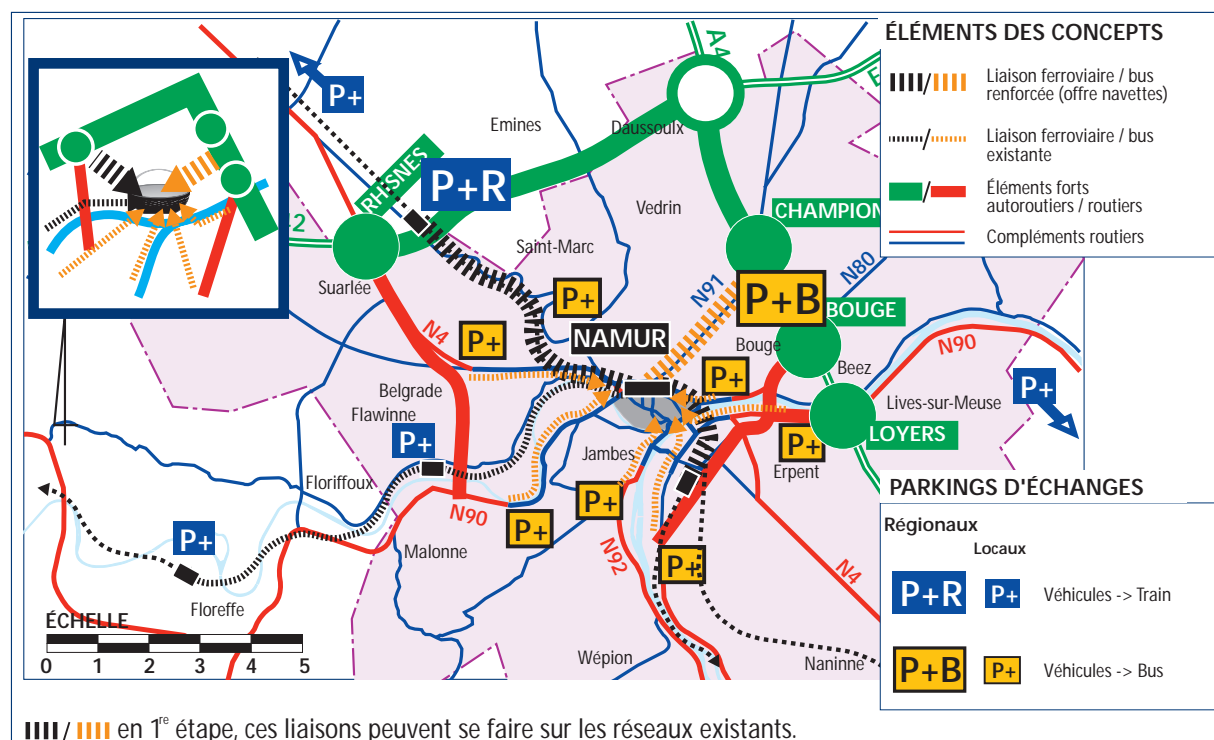
5.2.1 Les parkings d'échange : pour l'accueil des navetteurs

L'autobus est destiné à devenir le premier mode de transport vers le centre-ville. Plaident en sa faveur sa souplesse et sa convivialité.

Quel est l'avantage de s'arrêter à un parking extérieur et d'y prendre le bus plutôt que de continuer en voiture privée ? Le bus ne sera pas arrêté par les feux de signalisation (les « robinets ») qui filtreront les voitures à l'entrée de la ceinture. Les automobilistes qui n'ont pas l'usage de leur véhicule durant la journée (notamment les navetteurs) devraient y trouver leur compte, car cette formule, dite *Park & Ride*, leur permettra de gagner du temps. Et à tous ceux d'entre eux qui ne bénéficient pas d'une place de parking réservée en centre-ville, elle fera aussi gagner de l'argent, car elle sera la moins coûteuse de toutes les solutions alternatives.

Le premier parking de ce type sera aménagé du côté de la plaine Saint-Nicolas, à l'entrée même de la Corbeille. D'une capacité d'environ quatre cents places, il donnera lieu à une expérience en grandeur nature qui testera la validité du système.

Le TEC attend également beaucoup de celui qui sera construit à moyen terme sur le plateau de Bouge, à proximité de Ponty. Pour amener rapidement les voyageurs au centre-ville, il est prévu d'établir, dans les prochains mois, une ligne renforcée et priori-



en 1^{re} étape, ces liaisons peuvent se faire sur les réseaux existants.

À chaque entrée de la ville, il est prévu un parking d'échange, à partir duquel une navette rapide par bus sera instaurée. La chaussée de Louvain devient un axe Tec majeur.

taire via la chaussée de Louvain. Pourquoi avoir choisi cet axe ? La raison principale est qu'il concentre 60 % des véhicules pénétrant à Namur, ce qui représente une clientèle potentielle importante pour le TEC. Mais il y en a une autre : le trafic de bus sur cette chaussée est déjà fort élevé ; de ce fait, une bande réservée servirait non seulement aux bus directs, mais aussi à ceux qui desservent les quartiers.

D'autres parkings d'échange sont prévus aux entrées du centre-ville, et notamment :

- au pied de l'avenue du Luxembourg (N4) : de 250 à 300 places ;
- près du passage à niveau de Dave : de 200 à 250 places ;
- sur la plaine de Belgrade : de 200 à 300 places ;
- le long du boulevard Cauchy : environ 200 places.

À plus long terme, de 1 100 à 2 200 emplacements supplémentaires pourraient être répartis sur les sites suivants : à Rhisnes, sur le plateau de Bouge et sur l'ancienne chaussée de Liège (au lieu-dit *La Porcelaine*). Leur construction pourrait se combiner avec l'érection, à Rhisnes, de nouveaux complexes commerciaux qui n'ont pas leur place en centre-ville, tel un grand magasin de meubles, ou, à Bouge, d'un nouveau palais des expositions.

5.2.2 La pénétration en ville : des bandes réservées et de nouveaux véhicules

En ville, les bus devront assurer une bonne couverture de la Corbeille et retrouver la régularité de leurs horaires.

Jusqu'il y a peu, les autobus traversaient tous le centre-ville par les rues du Grand-Huit. Deux modifications sont proposées :

- la première, peu à peu mise en place, consiste à orienter les bus interurbains par l'axe Rogier-Brabant, sur une bande qui leur est dévolue ;
- la seconde vise à dévier quelques lignes sur l'itinéraire Bruxelles-Godefroid pour mieux desservir le quartier des Facultés universitaires.

Pour le surplus, les bus urbains seront maintenus sur le Grand-Huit afin de desservir la Corbeille de manière optimale.

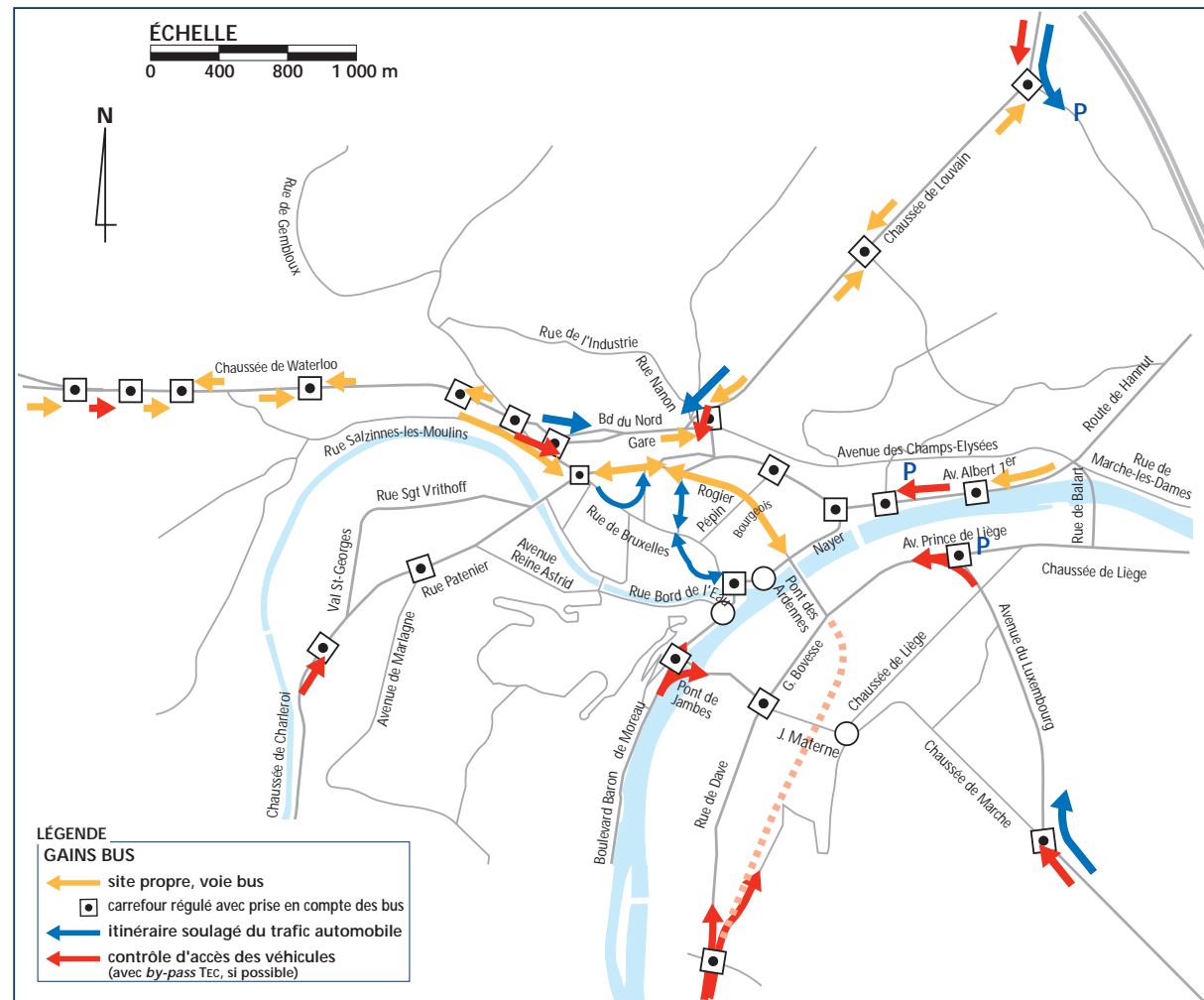
Afin d'assurer une meilleure attractivité des transports en commun, il faut leur accorder la priorité :

- aux carrefours situés sur les pénétrantes (notamment les chaussées de Charleroi, de Hannut et de Waterloo) qui seront équipés de feux régulés, avec prise en compte des bus ;
- aux points de jonction avec la ceinture, où ils bénéficieront d'un passage réservé (*by-pass*) ou d'un système de commande des feux à distance ;
- dans la Corbeille, où ils circuleront plus aisément sur le Grand-Huit, vu la suppression du trafic de transit pour les voitures et le report des bus interurbains sur l'axe Rogier-Brabant, et l'interdiction du stationnement en double file.

Enfin, des mesures devront être prises pour :

- augmenter la capacité d'accueil de la gare routière ;
- améliorer l'accueil sur la place de la Station, par exemple par l'aménagement des quais d'embarquement.

Cette évolution peut-elle se faire avec les bus actuels ? Transitec estime qu'à moyen terme, il faudra s'orienter vers des gabarits plus restreints et des modes de propulsion plus écologiques pour la circulation en centre-ville. Il est à signaler que la Ville de Namur a confié à l'Institut wallon une étude de détail sur ce type de véhicules.



Des mesures légères permettront d'accroître le confort (régularité par rapport à l'horaire) et les performances des bus (vitesse commerciale) dans toute la ville.



Il est question de créer de nouveaux passages réservés aux bus, sur le modèle de celui du square d'Omalius.

5.2.3 Le chemin de fer : « Rhisnes-Jambes, en voiture ! »

Parmi les modes de transport en commun, le chemin de fer est celui qui présente le plus de régularité et la plus forte capacité. Or il n'est pas du tout employé pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération.

La suggestion que fait Transitec pour le moyen et le long terme est d'établir un vaste parking d'échange à Rhisnes, à proximité de la gare SNCB. De là une navette ferroviaire rejoindrait les gares de Namur et de Jambes.

Qui utiliserait cette navette ? Essentiellement les personnes qui, venant du Brabant wallon, du Hainaut et de Liège, se rendent au centre-ville et dans les immeubles administratifs de la Région wallonne.

Accessoirement, le train jouerait un rôle dans les relations entre Jambes et Namur, surtout si les points d'arrêt étaient multipliés le long de son parcours. En quelque sorte, il deviendrait le « métro namurois ».



Améliorer l'accueil des voyageurs sortant de la gare de Namur est un des objectifs de Transitec.



La gare de Jambes pourrait assurer un trafic de voyageurs beaucoup plus important.

5.3 LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT

La politique de stationnement préconisée par Transitec vise à satisfaire adéquatement les besoins des différentes catégories d'usagers que sont les habitants, les clients, les navetteurs. L'offre étant généralement inférieure à la demande, il est indispensable d'établir entre eux des priorités. Si les besoins des navetteurs peuvent être rencontrés par les parkings d'échange, ceux des autres usagers supposent une réflexion sur l'offre de stationnement (ou nombre d'emplacements) et la durée d'occupation (rotation plus ou moins rapide), ainsi que sur la tarification comme moyen de contrôle.

5.3.1 Le stationnement dans la Corbeille : le principe de rotation

Le bureau Transitec a calculé qu'avec 6 400 places accessibles au public pour 6 900 habitants et 15 000 emplois, l'offre de stationnement en centre-ville était quantitativement bonne, si on la compare à celle de villes françaises ou suisses. Mais elle est mal gérée.

En journée, lit-on dans le rapport, les emplacements situés sur la voirie sont saturés, alors que les parkings en ouvrage sont occupés à 70 %. Cette situation est largement due au fait que la rotation des véhicules, qui s'effectue correctement sur les places payantes, est beaucoup trop faible sur les places gratuites.

La conséquence en est dommageable pour le commerce : dans la Corbeille, les usagers de moyenne et de longue durées occupent en journée 60 à 80 % des places offertes, laissant ainsi peu de possibilités de stationnement aux autres usagers. Elle l'est également pour la qualité de la vie en ville. Si la rotation était meilleure, on pourrait envisager la suppression de quelques places et, par là même, la récupération de précieux espaces publics pour des projets d'aménagement divers : création d'espaces publics, de couloirs pour les bus, de pistes pour les deux-roues, de constructions nouvelles, ...

Toute la politique de stationnement préconisée par Transitec repose sur l'idée qu'au sein de la Corbeille, l'espace est restreint et donc précieux ; il est donc préférable d'y redistribuer les places disponibles entre les usagers (grâce à une meilleure rotation) que d'augmenter l'offre aveuglément.

Sa trame est la suivante :

- le stationnement de longue durée doit être orienté vers la périphérie, dans les parkings d'échange ;
- le stationnement de moyenne durée doit se faire essentiellement dans les parkings en ouvrage ;
- le stationnement de courte durée, à rotation rapide, peut se faire en voirie.

Cette politique conduit aux propositions que voici pour la Corbeille.

- Dans l'**hypercentre**, suppression de 70 places en voirie, dans le cadre des aménagements prévus. Les 645 places restantes seraient payantes, pour moitié limitées à une heure et demie, et pour moitié à quatre heures. Les effets attendus de cette mesure sont :

- augmentation de 20 % du stationnement de courte durée ;
- diminution de 20 % du stationnement de moyenne durée ;
- diminution de 70 % du stationnement de longue durée (qui bénéficiera du système Park & Ride).

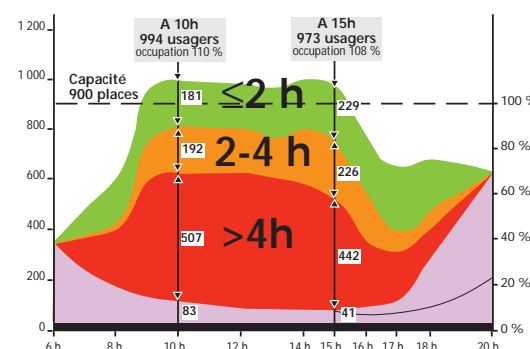
- Dans le **quartier des Casernes**, des projets immobiliers pourraient entraîner une diminution de 400 places de stationnement. Les 1 350 places restantes se répartiraient comme suit : 540 (soit 40 %) de longue durée, 270 (soit 20 %) de moyenne durée, et autant de courte durée. Cette diminution sera partiellement compensée par l'aménagement d'un parking le long des voies du chemin de fer, au boulevard Cauchy.

- Dans le **quartier des Facultés universitaires**, suppression de 100 places de stationnement, diminution de 130 places de longue durée et augmentation de 120 places pour les courte et moyenne durées.

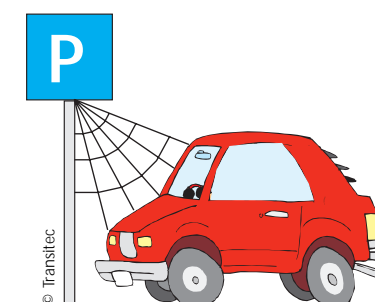
Restent les places « hors voirie ». À cet égard, la recommandation de Transitec est double :

- que chaque nouvelle construction d'immeuble d'habitat ou de services intègre la satisfaction de sa propre demande, afin de ne pas créer une pression accrue sur les emplacements disponibles en voirie ;
- que les gestionnaires de parking en ouvrage réduisent le nombre d'abonnements pour faire plus de place aux clients de passage et qu'ils acceptent d'attribuer les emplacements réservés au personnel de l'institution durant le jour, aux habitants pendant la nuit.

Enfin, d'une manière générale, les résidents bénéficieront de cartes personnelles qui leur permettront de dépasser les limites des durées autorisées (afin de ne pas les forcer à déplacer inutilement leur véhicule en journée).



Comme le montre l'exemple du secteur des Facultés universitaires, les usagers de longue durée sont nombreux et occupent la moitié des places en voirie.



En zone bleue, 40 à 60 % des véhicules, soit au moins 5 000 par jour, stationnent plus longtemps qu'il n'est autorisé.



© Photo André Dubuisson



© Photo André Dubuisson

5.3.2 La tarification : plus élevée au centre qu'en périphérie

Pour Transitec, il ne peut plus y avoir d'emplacements gratuits en voirie dans la Corbeille. L'ensemble de l'offre doit être payante. C'est la seule manière d'assurer une bonne gestion.

Le but est de donner la priorité aux usagers de courte durée et aux résidents. Or, on a pu constater que le principe de la zone bleue n'était pas du tout respecté par les automobilistes. On a ainsi relevé une durée moyenne de stationnement supérieure à quatre heures, alors que la durée maximale normale est d'environ une heure et demie. Dès lors, il ne semble y avoir que l'argument financier qui porte...

Bien entendu, la tarification variera selon les secteurs et la durée du stationnement autorisé. Elle restera toutefois logique et compréhensible pour les usagers :

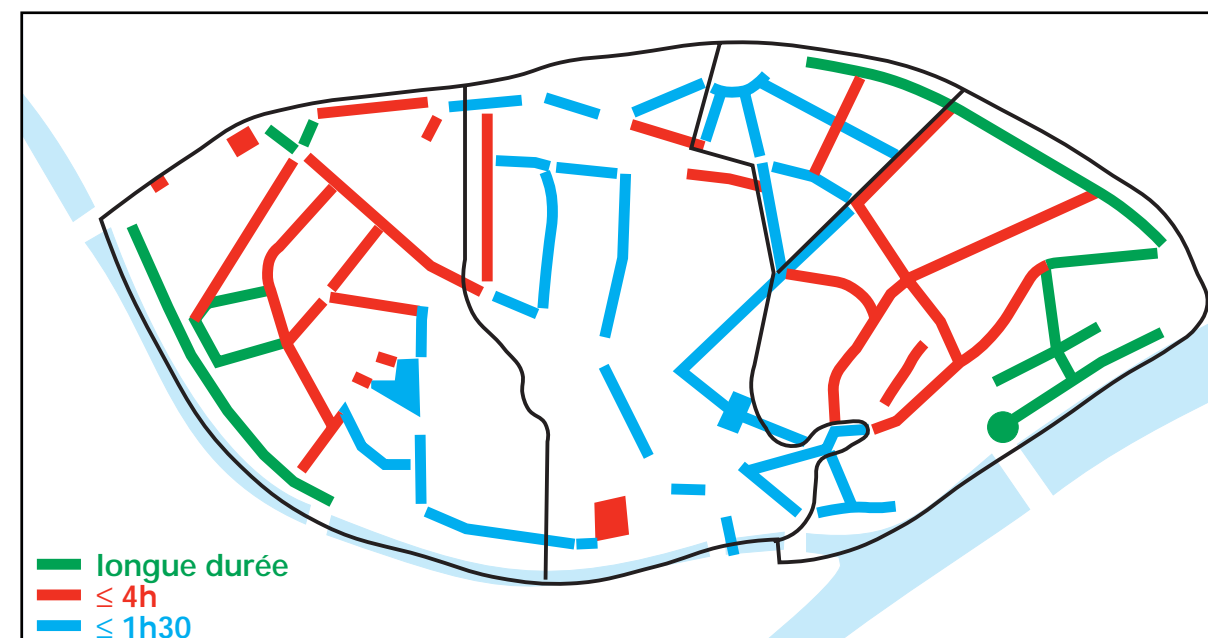
- la tarification en voirie (par horodateurs) doit favoriser le stationnement de courte durée et décourager ceux de moyenne et de longue durées ;
- à l'inverse, le prix à payer pour laisser sa voiture dans un parking d'échange et prendre le bus doit être très attractif. Par exemple, en offrant une économie de plus de 100 francs par rapport à la formule alternative la moins chère ;
- quant aux parkings publics en ouvrage – qui sont au nombre de sept –, ils devraient harmoniser leurs tarifs pour une plus grande visibilité, cependant que certains parkings aujourd'hui réservés – ceux des Facultés universitaires, de l'Hôtel de ville et du ministère des Contributions – devraient être ouverts, certains jours et à certaines heures, à la clientèle horaire et aux résidents.

Pour atténuer les effets de ce système de tarification sur les clients, Transitec propose :

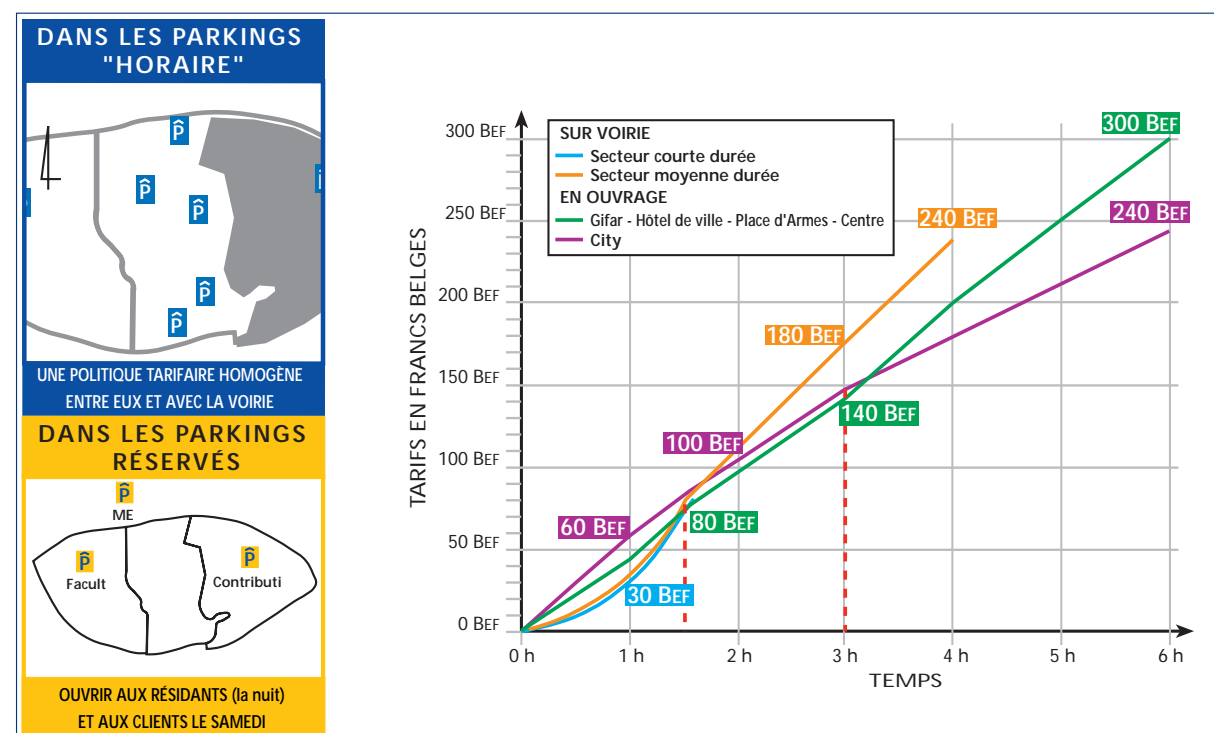
- d'étudier des mesures telles que l'instauration d'un quart d'heure gratuit pour les petits achats ;

- de promouvoir des opérations telles que l'offre de tickets de parage gratuit par les commerçants.

Mais plus que tout, c'est de l'efficacité du contrôle que dépend la réussite de toute politique de stationnement et de déplacement. *Les moyens humains et financiers, conclut Transitec, doivent être mis en œuvre afin de diminuer fortement le stationnement illicite, de contrôler le respect des mesures mises en place et surtout d'informer les usagers de la logique de stationnement qui leur est proposée.*



Le stationnement de plus d'une heure trente ne serait autorisé que du côté de la Cité administrative (à l'est) et des Facultés universitaires (à l'ouest).



Les parkings en ouvrage sont plus chers que les horodateurs pour une durée inférieure à 1 h 30 environ. Toutefois, il existe une différence nette de politique tarifaire entre City parking et les autres. (N.B. : situation en 1999.)

6 LA MISE EN ŒUVRE

Depuis l'approbation du plan, sa réalisation est en cours. Des chantiers s'achèvent, et d'autres vont commencer, à l'intervention de la Ville, du MET et de la SRWT. Le tout dans une parfaite coordination, ainsi que le veut la « charte de mobilité » signée par les différents partenaires.

Aux budgets propres à chaque département s'ajoutent les « crédits d'intermodalité », gérés par la direction générale des Transports (DG 3) du MET, qui les met à la disposition tantôt de la SRWT, quand il s'agit d'itinéraires de bus, tantôt de la direction des routes de Namur, pour les travaux d'infrastructure. Par ailleurs la Ville reçoit des subsides de la Région wallonne, notamment pour la réalisation du plan vélo.

6.1 L' AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

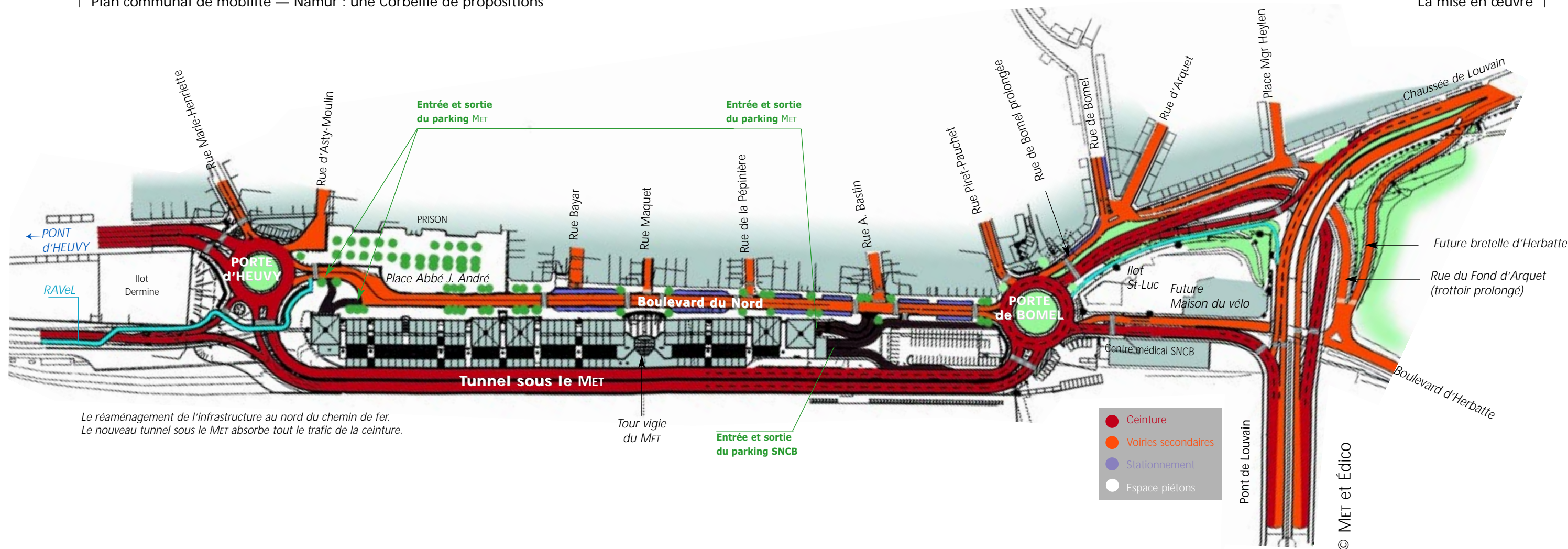
Les obligations qui pèsent sur la direction des routes de Namur sont lourdes. Pour répondre aux exigences du plan, il lui faudrait un budget de plusieurs dizaines de millions d'euros. Or, actuellement, elle ne dispose que d'environ 10 millions d'euros par an pour l'ensemble de la province. C'est dire qu'il lui faut hiérarchiser les besoins et étaler le programme des travaux. Voici les principaux chantiers réalisés ou en voie de l'être.

6.1.1 Le tunnel et le boulevard du Nord : un élément essentiel de la ceinture

Désormais, le trafic de la ceinture peut passer sans encombre sur quatre voies (deux dans chaque sens) dans le tunnel sous le MET. Deux grands giratoires en règlent l'accès et la sortie : celui de l'est, appelé *porte de Bomel*, parce qu'il gère les relations entre la ceinture et le quartier de Bomel, et celui de l'ouest, en face de la prison, que l'on appelle *porte d'Heuvy*, parce qu'il se situe au milieu de l'ancienne plaine du même nom.



Le nouveau rond-point à la porte d'Heuvy.



6.1.2 Le pied de la chaussée de Louvain : le grand trafic séparé de la circulation locale

Les travaux en cours apporteront de très sérieuses améliorations au quartier de Bomel :

- la chaussée de Louvain, décalée vers l'îlot Saint-Luc, a dégagé l'espace nécessaire à un **prolongement de la rue de Bomel** jusqu'au rond-point ; de ce fait, la pénétration sur la ceinture de la circulation venant de Bomel et de Vedrin sera grandement facilitée. Il en sera de même pour l'accès aux commerces locaux ;
- une **piste cyclable** est en voie de construction sur le flanc du coteau, permettant aux cyclistes venant du boulevard du Nord (circulation locale ou en provenance du Ravel)



ou de la rue d'Arquet (itinéraire de Vedrin) de contourner l'îlot Saint-Luc par le nord et de s'immiscer aisément dans le trafic descendant vers le pont de Louvain ;

- un **trottoir** convenable est d'ores et déjà tracé le long de la bretelle reliant le boulevard d'Herbatte au boulevard du Nord sous la chaussée de Louvain, afin de permettre aux piétons de rejoindre le bas de Bomel beaucoup plus facilement qu'aujourd'hui.

La rue de Bomel (à gauche) est prolongée jusqu'au rond-point. À droite, l'îlot Saint-Luc en voie de reconstruction.

6.1.3 La bretelle d'Herbatte : pour rejoindre la chaussée de Louvain



Ouverture de la bretelle reliant le boulevard d'Herbatte à la chaussée de Louvain en décembre 2001.

En complément des travaux du boulevard du Nord, une bretelle a été construite entre le pied d'Herbatte et la chaussée de Louvain (en aval de l'école d'Heuvy) afin de permettre aux automobilistes venant du rond-point de Bomel d'accéder à la chaussée sans faire, comme aujourd'hui, le détour par la place Léopold. C'est pour eux un gain de temps et de sécurité, en même temps qu'une dissuasion d'emprunter des itinéraires alternatifs via les rues Léanne ou des Carrières.

6.1.4 L'avenue Albert 1^{er} : l'entrée principale de Namur

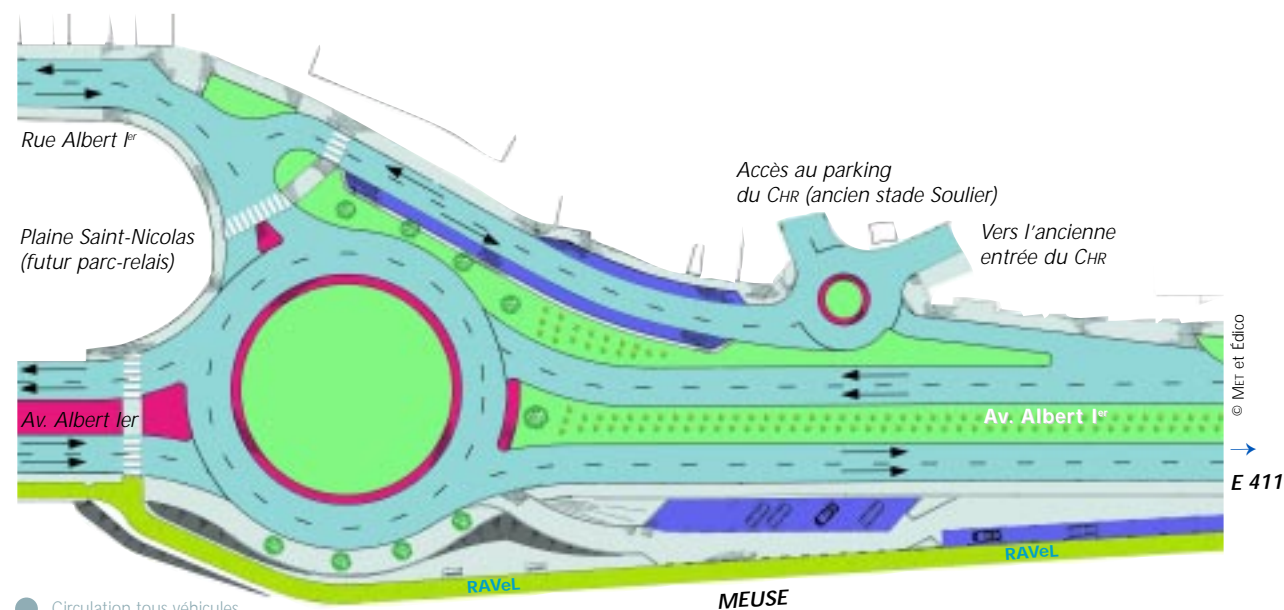


L'avenue Albert 1^{er} dans son état actuel : pas facile pour les piétons !

Puisqu'il est prévu de faire de cette artère l'entrée principale de Namur pour le trafic en provenance de l'autoroute, divers travaux doivent être menés de façon qu'elle ait un grand débit sans inconvénients supplémentaires pour les autres usagers et pour les riverains.

Les plans ont fait l'objet d'une enquête publique. Ils ont été modifiés de façon à prendre en compte une partie des réclamations :

- au milieu de la chaussée, sera installé un **séparateur de trafic**, prenant la forme tantôt de terre-pleins arborés, tantôt d'une simple bande de tarmac de couleur, là où, à la demande de commerçants et d'habitants, il s'avère indispensable de prévoir des tourne-à-gauche pour ceux qui viennent de Namur, notamment en face du chemin de Plomcot – qui donne accès aux urgences du CHR – de l'entrée de Bois Service Carlier, et des nombreux garages privés ;
- en face de la rue du Wisconsin (ancienne chaussée conduisant au passage à niveau), une **boucle de retour** facilitera les manœuvres des véhicules qui se dirigent vers le côté habité de l'avenue ;
- à l'extrémité est de la plaine Saint-Nicolas, un **vaste rond-point** sera construit, en vue de ralentir le trafic et de permettre l'incorporation dans la circulation de la chaussée, des véhicules sortant des parkings voisins (le stade Soulier et la plaine Saint-Nicolas) et de la rue Albert I^{er} ;
- à plusieurs endroits, des **passages protégés** pour piétons et cyclistes seront aménagés ;
- du côté de la Meuse, tantôt en bordure de la chaussée, tantôt sur la berge du fleuve, une **piste cyclable** reliera le centre-ville et la vallée de la Sambre au RAVeL d'Andenne (via le pont des Grands-Malades).



Le futur rond-point de l'avenue Albert I^{er}. Il est destiné à ralentir la vitesse des véhicules qui entrent en ville en provenance de la E411.

Le centre hospitalier régional, le long de l'avenue Albert I^{er}.



6.1.5 Le square d'Omalius : un nœud gordien sur la ceinture

Le plan ci-dessous, à l'état d'ébauche, montre comment le square d'Omalius pourrait fonctionner demain :

- le trafic venant de Salzinnes sur la bande de gauche sera happé à la sortie de la *trémie* par une bretelle en courbe qui le ramènera sur la rue de Bruxelles, dans l'axe de l'avenue des Combattants ;
- le trafic qui, en longeant le parc, se présentera au carrefour sera obligé de virer à droite vers la rue de Bruxelles ;
- les bus venant de Saint-Servais par la bande qui leur est réservée au milieu de l'avenue des Combattants seront déportés sur le côté droit de la rue d'Omalius. Cela facilitera l'embarquement et le débarquement des usagers.



Le gouverneur Jean-Baptiste d'Omalius assiste imperturbable aux changements de son environnement.



Le square d'Omalius. Esquisse d'une solution possible, l'objectif étant de dissuader les véhicules venant de Salzinnes de passer devant la gare.

6.1.6 Les autres travaux

L'aménagement de la ceinture se poursuivra par les chantiers suivants dont les plans d'exécution ont été mis à l'étude :

- à la **place Léopold**. La liaison entre le boulevard Cauchy et le pont de Louvain sera aménagée en une ligne directe, des feux de signalisation assurant l'entrée et la sortie de la Corbeille. La voirie ceinturant la statue de Léopold I^{er} sera rendue au trafic urbain ;
- au **carrefour des Cadets** (près du pont de Luxembourg). Après avoir étudié diverses formules, dont un et même deux giratoires, l'administration s'est ralliée à un système avec feux de signalisation accompagné d'un réaménagement du carrefour, empiétant partiellement sur la zone occupée par des matériaux de construction et le talus du chemin de fer ;
- au **carrefour d'Harscamp**. Dessiné à l'entrée de la rue d'Harscamp, un rond-point facilitera considérablement l'entrée dans la rue d'Harscamp et dans l'avenue Golenvaux ;
- au **carrefour du Grognon**. Objet lancinant des préoccupations, ce carrefour continue à faire l'objet de nombreux projets alternatifs, certains en surface, d'autres en sous-sol. La solution fera certainement l'objet de nombreuses négociations entre les différents pouvoirs concernés par l'aménagement du site. En attendant, un aménagement du carrefour existant a été effectué de façon à faciliter l'écoulement du trafic venant de la rue Bord-de-l'Eau en direction du pont des Ardennes.

Sont enfin reportés à long terme les travaux suivants :

- le « **barreau de Jambes** », destiné à relier la vallée de la Meuse à la E411. Son tracé est toujours à l'étude ;
- le « **barreau de Flawinne** », entre la vallée de la Sambre et l'autoroute de Wallonie.

6.2 UNE MEILLEURE GESTION DE LA MOBILITÉ

La responsabilité de la direction générale des Transports (Dg 3), garante de l'exécution des plans de mobilité, est de faire en sorte que l'infrastructure soit gérée de la façon la plus efficace possible. Dans cette optique, elle va accorder une place prépondérante aux transports en commun, et cela à travers trois types d'action :

- les **parcs-relais**, dont le premier en projet est celui de la plaine Saint-Nicolas ;
- les **itinéraires propres**, ou du moins les **bandes réservées aux autobus** ;
- la **gestion des carrefours**, avec des feux actionnés par les bus qui obtiennent ainsi la **priorité sur les voitures individuelles**.

6.2.1 Le parc-relais de la plaine Saint-Nicolas : au secours de l'engorgement du centre-ville

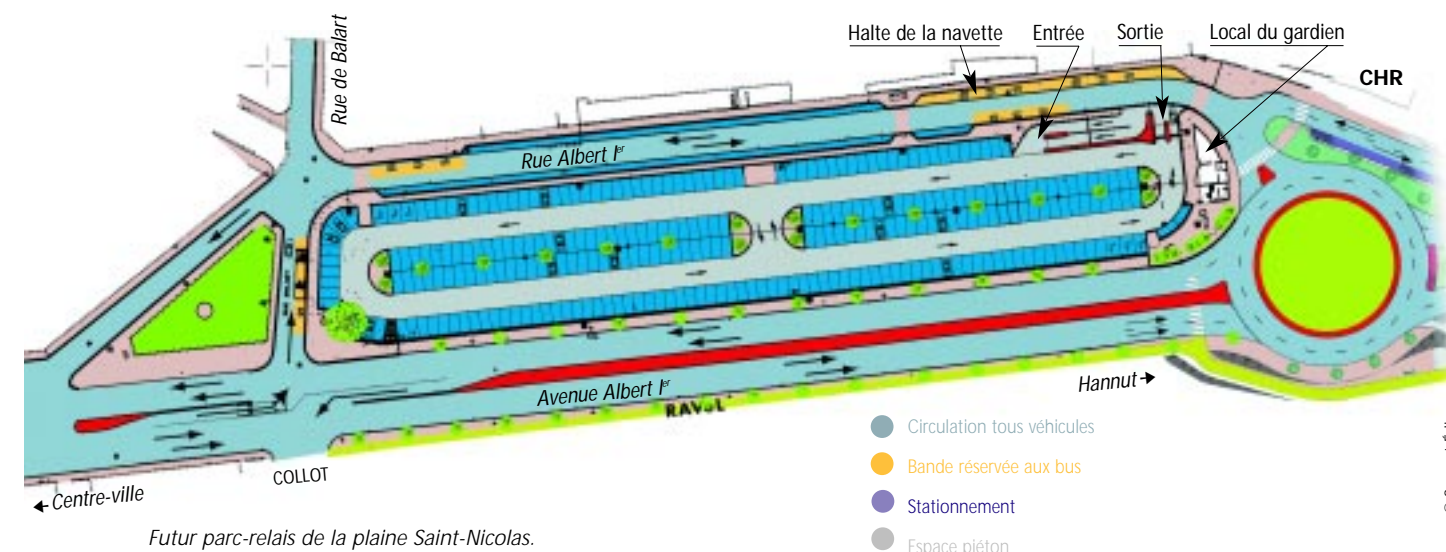
Un des objectifs du plan de mobilité est de réduire la pression de l'automobile sur le centre-ville. Dans ce but, des parkings d'échange ou parcs-relais doivent être implantés en périphérie pour permettre aux automobilistes de laisser leur voiture à l'extérieur de la Corbeille et de monter dans le bus.

La réussite d'une telle opération n'est pensable que si s'opère un changement des mentalités : il faut que les automobilistes, qui n'ont pas besoin de leur véhicule durant la journée, acceptent de l'abandonner à quelques centaines de mètres de leur lieu de travail. Tout sera mis en œuvre pour les y encourager. Le choix de la plaine Saint-Nicolas

a été longuement discuté, mais il s'est imposé pour une première expérience. En effet, ce site, très proche du centre-ville, est rassurant pour les usagers qui savent, que s'ils sont retenus en ville au-delà des heures de fonctionnement normal de la navette ou si celle-ci ne fonctionne pas pour quelque cause que ce soit – la grève du Tec de l'an 2000 est encore dans toutes les mémoires –, ils n'auront pas de peine à rejoindre leur véhicule : depuis le centre-ville, le trajet s'effectue à pied en vingt minutes tout au plus.

Mais il y avait un problème : la plaine était encombrée des véhicules du personnel et des visiteurs du centre hospitalier régional tout proche. Où les mettre ? Aujourd'hui ce problème est réglé, puisque la Ville, qui est propriétaire du stade de football Michel-Soulier, tout proche, vient de le transformer en parking (400 places) à leur destination.

Plus rien ne s'oppose désormais à la construction du parc-relais. À cet effet, une convention a été passée entre la Ville de Namur et le ministre des Travaux publics : ce dernier assumera les dépenses d'aménagement, tandis que la première prendra en



Futur parc-relais de la plaine Saint-Nicolas.

charge les frais de réfection de la rue Albert I^{er}, ainsi que la gestion quotidienne du parking.

Les modalités pratiques convenues entre la Ville (qui financera la navette à concurrence de 70 % du coût d'exploitation) et le Tec (qui l'exploitera) sont les suivantes :

- le prix d'un emplacement de stationnement est fixé à 0,50 euros l'heure et à 1,50 euro pour la journée complète (quatre heures minimum). Le ticket délivré à l'utilisateur lui donne le droit de prendre le bus gratuitement ;
- deux *midibus* affrétés par le Tec effectueront une rotation continue entre le parc-relais et le centre-ville. Ils devraient proposer un départ toutes les dix minutes ;
- les usagers du parc-relais pourront aussi prendre l'autobus de la ligne 5 (fréquence : tous les quarts d'heure), tandis que, de leur côté, les clients du Tec pourront emprunter la navette. Celle-ci n'est donc qu'une facilité complémentaire mise à la disposition de tous.

Si l'automobiliste est accompagné de passagers, ceux-ci pourront prendre la navette dans les mêmes conditions que les clients habituels du Tec (billet acheté sur place, cartes de plusieurs voyages, abonnements scolaires ou autres).

Des abonnements sont également envisagés pour les usagers du parc-relais qui prendraient l'habitude de s'y rendre, au prix de 25 euros par mois.



Dans le nouveau projet de la Srwrt, remanié après l'enquête publique, la voirie qui permet actuellement de rejoindre la rue de Balart est maintenue.



La plaine Saint-Nicolas accueillera bientôt un parking mieux organisé.

6.2.2 La place de la Gare repensée : les itinéraires balisés pour les bus

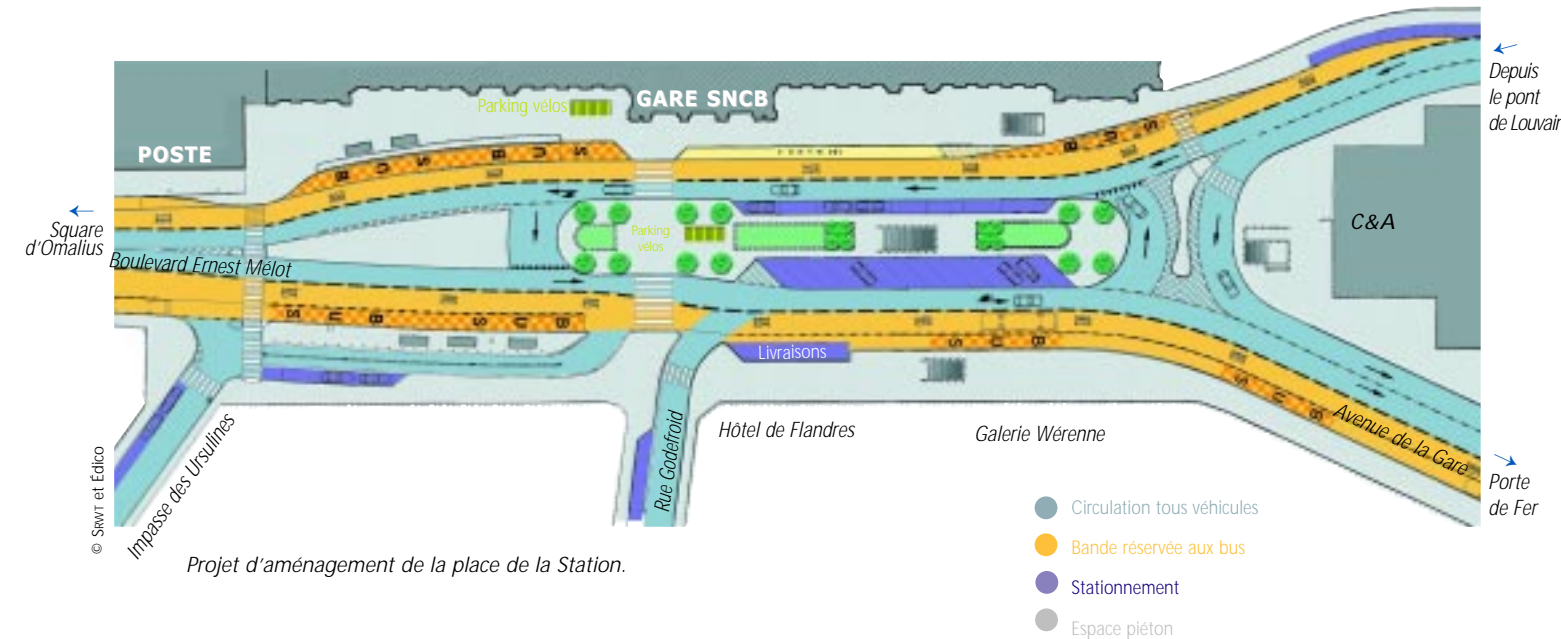
Il n'existe guère à Namur de voie réservée aux bus : tout au plus un tronçon, déjà ancien, reliant la place d'Hastedon au square d'Omalius, et un autre, plus récent, tout le long des rues Rogier et Jean-Baptiste-Brabant. Le projet d'un itinéraire bus sur la chaussée de Louvain est momentanément suspendu.

Mais il en est un autre qui pourrait voir le jour très rapidement : sur la place de la Station. On se souviendra que le bureau Transitec préconisait la fermeture complète de



Traversée d'un passage protégé. La place de la Gare est la zone la plus fréquentée par les piétons. Il est urgent que le trafic routier baisse en intensité !

la place au transit automobile (hormis les bus, les taxis et les vélos) et son réaménagement en zone conviviale pour les piétons. Mais ce projet n'est envisageable que si les travaux sont achevés sur la ceinture, ce qui suppose qu'après l'ouverture du tunnel à quatre voies sous le MET, les carrefours d'Omalius, d'Heuvy et Léopold soient aménagés et que les systèmes de régulation du trafic soient mis en place, ce qui prendra encore quelques années. En attendant, il a été convenu, dans une première étape, de réduire la voirie à une bande de roulement dans chaque sens pour les voitures et d'y réserver une bande continue pour les bus. On profitera de ces aménagements pour créer quelques places de stationnement.



Projet d'aménagement de la place de la Station.

6.2.3 Des « carrefours-robinets » : le filtrage du trafic au bénéfice des bus

Le principe des « robinets » aux carrefours donnant accès à la ceinture était le moyen préconisé par Transitec pour réguler le débit. En fait, ces « robinets » sont des feux de signalisation qui retiennent le trafic entrant sur la ceinture en vue d'y garantir une circulation fluide. De surcroît, ils comportent un dispositif électronique télécommandé par les autobus, qui leur assure la priorité sur les véhicules personnels.

Mais la mise en œuvre n'est pas chose simple. C'est pourquoi, le MET a confié à la société Isis l'étude des vingt-sept carrefours de la ceinture. Sa mission a consisté, d'abord, à analyser les caractéristiques de chacun d'eux séparément, afin d'optimiser leur fonctionnement (stratégie statique). Ensuite, elle a étudié les flux de trafic, dans l'optique d'une gestion coordonnée de tous les carrefours considérés comme des éléments d'un même réseau (stratégie dynamique).

Le bureau Isis estime qu'il sera ainsi possible, grâce à des *ondes vertes*, de garantir une circulation sans arrêt à une vitesse moyenne de 35 à 40 km/h sur toute la ceinture.

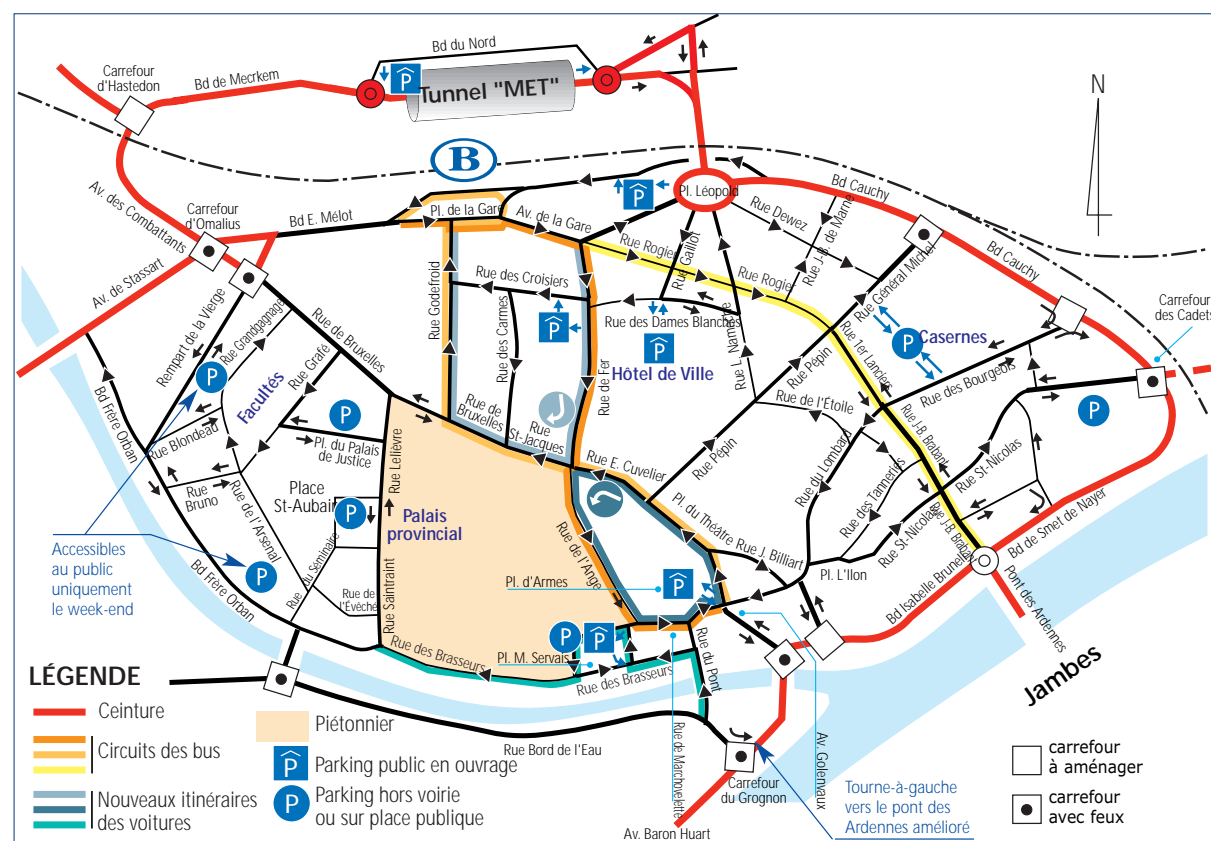
C'est sur base de ces travaux que l'administration choisira d'aménager ici un carrefour avec giratoire (commode, mais non réglable), là un carrefour avec feux de signalisation. Ou encore de hiérarchiser plusieurs carrefours à feux avec un système d'enchaînement des phases vertes.

6.3 LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT DANS LA CORBEILLE

Complémentairement aux mesures prises en dehors et en périphérie de la Corbeille, il revenait à la Ville d'organiser la circulation et le stationnement au cœur de celle-ci.

Depuis plusieurs années, des mesures avaient été prises pour freiner, voire empêcher le transit des véhicules privés. Elles ont donné certains résultats, mais suscité également de nombreuses protestations.

Les décisions prises le 25 avril 2001 par le conseil communal de Namur rencontrent l'ensemble des objections. Elle ont, depuis lors, été mises en application.



Le plan de la circulation dans la Corbeille.

6.3.1 Pour les bus : des trajets simples et directs

Les autobus urbains empruntent à nouveau le Grand-Huit, comme autrefois, ce qui facilite l'accès de la clientèle au centre commercial.

Par contre, les autobus interurbains passent par l'axe Rogier-Brabant, en utilisant la bande qui leur a été réservée. Il est prévu de rendre cet axe prioritaire.

6.3.2 Pour les voitures : bien choisir sa boucle

Les véhicules privés ne peuvent plus traverser la ville de part en part.

- Pour se rendre dans les **quartiers du bas de la ville**, ils entrent normalement par l'avenue Golenvaux qui leur donne accès :



Le carrefour des Quatre-Coins réaménagé. Les véhicules privés venant de la rue de Fer ou de la rue Émile-Cuvelier doivent impérativement tourner, les premiers à droite vers la rue Saint-Jacques, les seconds à gauche vers la rue de l'Ange. Les transports publics, par contre, poursuivent leur trajet en ligne directe, de même que les cyclistes. La circulation au carrefour obéit à la règle de la priorité de droite. Un policier de faction surveille la circulation, en actionnant, au besoin, des feux de signalisation. Ultérieurement, ceux-ci seront remplacés pour être adaptés aux mal-voyants.



Encombrement des Quatre-Coins avant le réaménagement. Désormais les bus circulent en ligne droite, et les piétons ont plus de sécurité.

- au parking Beffroi sous la place d'Armes ;
- à la place du Théâtre, à la rue Émile-Cuvelier et à la rue de l'Ange via le cadran sud du Grand-Huit (la « boucle de l'Ange »), qui fonctionne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ;
- aux rues Pépin, Lucien-Namèche et Julie-Billiart.

• Pour se rendre dans les **quartiers du haut de la ville**, la porte d'entrée est l'avenue de la Gare qui conduit :

- à la rue Rogier et, par là, au parking de l'hôtel de ville (également accessible par les rues Gaillot et des Dames-Blanches) ;
- aux rues de Fer, Saint-Jacques et Godefroid, ce cadran nord du Grand-Huit (la « boucle de Fer ») fonctionnant dans le sens des aiguilles d'une montre ;
- au quartier des Carmes-Croisiers et à la rue de Bruxelles (également accessible depuis le square d'Omalius et la rue Lelièvre).

• Pour le parking Gifar et la place Maurice-Servais (au sud du piétonnier), il faut passer le pont de Sambre (mis à sens unique). La circulation dans la **rue des Brasseurs** s'effectue dans le sens est-ouest, sauf entre la place Maurice-Servais et la rue du Bailly, afin de permettre la sortie du parking Gifar.

6.3.3 Pour les vélos : la liberté de franchir les Quatre-Coins

Contrairement aux voitures, les vélos peuvent circuler dans certaines rues à sens unique à contresens des voitures et traverser le carrefour des Quatres-Coins en direct (comme les autobus).

6.3.4 Pour les livraisons : à des heures fixes

La création de bandes réservées aux bus réduit à une voie la place pour les voitures. Dès lors, plus question pour elles de s'arrêter en double file. La même injonction s'adressera aux camions de livraison : ils n'auront accès aux rues du centre que dans des plages horaires définies en dehors des heures de pointe.

6.3.5 Des mesures d'accompagnement

De nombreuses mesures d'accompagnement ont été prises pour assurer une mise en place satisfaisante pour tous :

- **présence policière** aux Quatres-Coins, de 7 h à 19 h, tous les jours ;
- aménagement du **carrefour du Grognon**, pour faciliter le tourne-à-gauche pour ceux qui viennent de la rue Bord-de-l'Eau (ceci afin d'évacuer plus vite un trafic augmenté des véhicules qui empruntaient la rue des Brasseurs) ;
- signalisation des quartiers accessibles au moyen de **panneaux** placés aux entrées de la ville ;
- vaste **campagne d'information** des habitants, via un toutes-boîtes, et des clients des commerces du centre, par le biais de dépliants.
- diffusion du plan de mobilité par le biais d'encarts dans trois numéros successifs de la revue namuroise *Confluent* ;
- placement d'un panneau lumineux indiquant si les parkings Gifar et Beffroi sont complets ou libres.

6.3.6 Une meilleure information

En 2000, la Ville de Namur a confié à la société Eo Design, de Bruxelles, la mission de concevoir et de réaliser un système de signalisation permettant au visiteur de retrouver aisément son chemin dans le centre-ville.

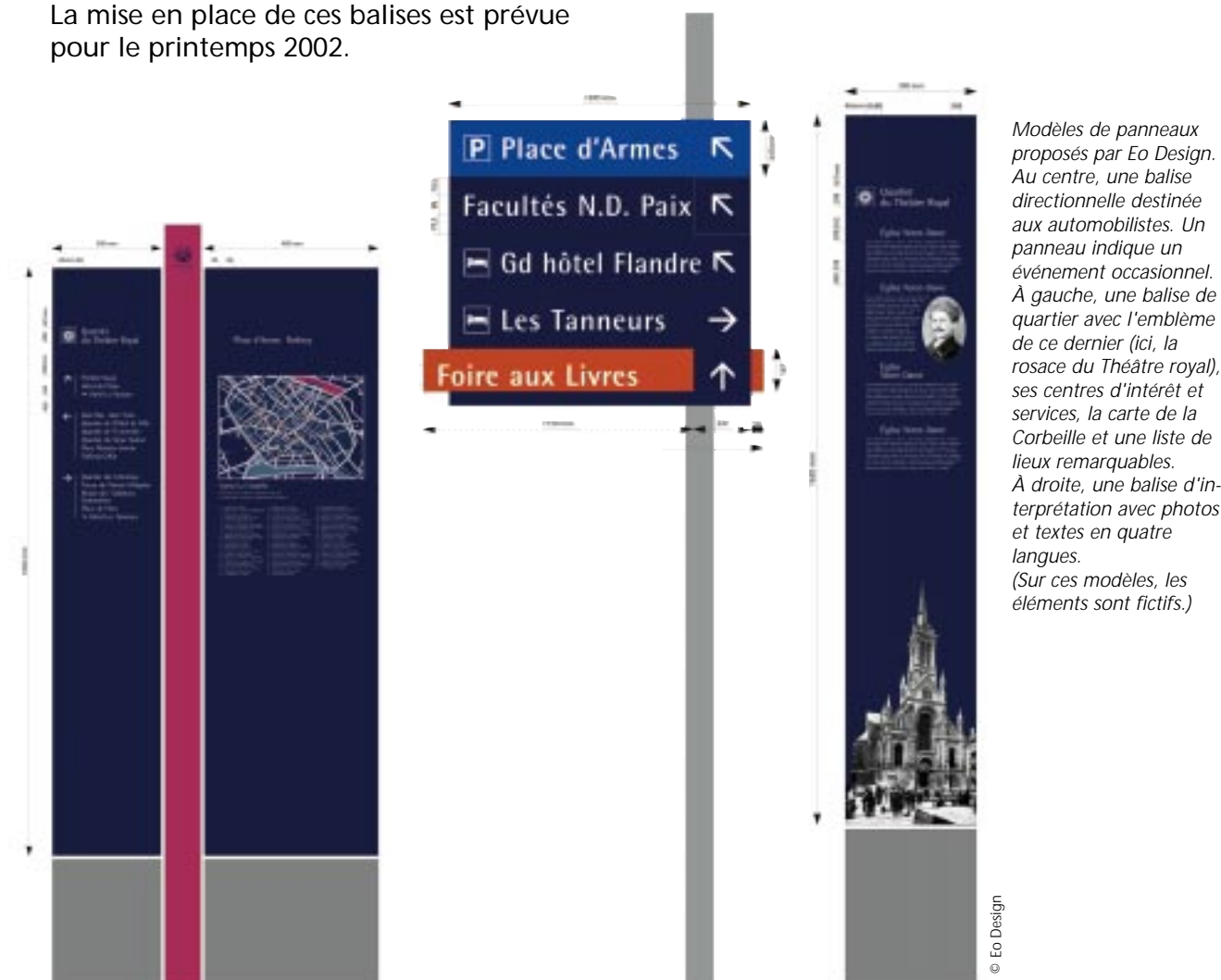
Une distinction est faite entre la signalétique pour les automobilistes et celle pour les piétons.

Pour pouvoir s'orienter, les premiers doivent aisément repérer les portes d'entrée vers les différents quartiers et vers les pôles majeurs de la ville (Citadelle, gare, cliniques, palais des expositions, facultés universitaires, ...), ainsi que la direction des parkings. Des poteaux supportant ces informations s'échelonneront tout le long de la ceinture.

Quant aux piétons partis à la découverte de Namur, ils cherchent à se repérer aisément et à recevoir des informations utiles sur ce qu'il y a à voir. À chaque endroit névralgique, se dressera une **balise informatique directionnelle** (appelée Ris) portant un nom évocateur. Grâce à un système de zoom, le visiteur pourra y consulter des cartes de différentes échelles (de la région namuroise à la Corbeille et au quartier) ou se renseigner sur les sites à visiter, les services et administrations disponibles et sur le chemin à emprunter.

Enfin une trentaine de **balises d'interprétation**, placées devant les édifices remarquables, expliquent, dans une des quatre langues usuelles, l'histoire et les caractéristiques du monument.

La mise en place de ces balises est prévue pour le printemps 2002.



Où se garer au centre-ville ?

L'objectif de maintenir, à l'extérieur de la Corbeille, les véhicules des navetteurs qui ne s'en servent pas durant la journée a pour but essentiel de libérer des places pour les personnes qui s'y rendent pour de courtes durées. On pense ici notamment aux clients des magasins et aux divers usagers des institutions de service et des administrations, ainsi qu'aux habitants. Pour tous ceux-ci quelles seront demain les emplacements accessibles ?

Il y a lieu de distinguer :

- les **parkings réservés** aux clients des magasins et des établissements (notamment les banques), et ceux réservés au personnel de certaines institutions (le ministère des Finances dans la cité administrative, les facultés universitaires dans le quartier Latin, le CPAS à l'hospice d'Harscamp, le deuxième sous-sol de l'hôtel de ville, plusieurs écoles). Quelques-uns sont mis gratuitement à la disposition du public les week-ends et jours fériés ;
- les **parkings en ouvrage accessibles au public** : square Léopold, hôtel de ville, rue de Fer, rue des Échasseurs, place d'Armes. Une signalisation dynamique, à placer en 2002, informera l'automobiliste des places libres avant qu'il ne s'engage dans les rues d'accès. Les tarifs peuvent varier de l'un à l'autre, quoique restant dans une fourchette étroite ;
- les **places publiques** (Maurice-Servais, Saint-Aubain, du Palais de justice, des Cadets) et la plupart des rues commerçantes. Ces emplacements sont gérés par horodateurs. Le paiement par carte magnétique est déjà possible. Il le sera par proton d'ici peu ;
- des **espaces aménagés** (notamment aux Casernes et au coin des rues Rogier et Lucien-Namèche), et les accotements de certaines rues et boulevards périphériques. Pour le moment, ils restent gratuits.

La nécessité d'assurer une rotation rapide du trafic conduit la Ville à généraliser, de plus en plus, le système des horodateurs. De nouvelles rues viennent d'y être soumises dans le quartier Latin, à la demande des facultés universitaires (notamment le rempart de la Vierge).

6.4 LA PLACE DES VÉLOS

Les cyclistes peuvent déjà emprunter certaines rues à sens unique à contresens des voitures. De plus, et à condition d'être prudents, ils peuvent aussi circuler dans les rues piétonnes. Mais ce n'est pas tout. Le plan vélo, que nous avons exposé (cf. 5.1.6), se réalise progressivement. Dix-sept itinéraires cyclables reliant la périphérie au centre-ville sont en cours d'aménagement. Ils seront balisés à l'aide de panneaux de signalisation aisément identifiables. Toutefois, l'objectif est plus ambitieux : il s'agit d'encourager l'usage du vélo comme moyen de transport au quotidien, pour se rendre au travail, à l'école ou dans les installations sportives. Dans ce but, il faut agir sur les mentalités, afin de populariser l'usage du vélo. Voici quelques initiatives prises dans ce but.

6.4.1 La Fête du vélo, à la mi-mai

Depuis cinq ans, à la mi-mai, les associations Li Bia Vélo et Élan J organisent la Fête du vélo, avec la collaboration de l'administration communale. C'est l'occasion pour les familles de prendre possession d'une ville dont les voitures sont temporairement exclues, le temps d'un dimanche.

6.4.2 La formation de moniteurs de vélo-école

Les jeunes sont, sans doute, ceux qui optent le plus facilement pour l'usage du vélo au quotidien. Encore faut-il assurer leur sécurité et rassurer les parents. C'est dans ce but qu'a été créée, à l'initiative du Gracq, *Cyclistes au quotidien*, l'école wallonne des moniteurs de vélo-école.

6.4.3 Bientôt, une maison du vélo à Bomel

À l'instar d'autres villes wallonnes, Namur devrait avoir, très prochainement, sa maison du vélo. Elle occupera le rez-de-chaussée de l'immeuble situé derrière la rampe d'accès du boulevard du Nord au pont de Louvain (là où se trouvait, jusqu'il y a peu, le magasin Oxfam).

À l'entrée de la ville et à deux pas de la gare, l'endroit est stratégique. On devrait y trouver une salle de documentation, des lieux de réunion et de formation et, sans doute, un atelier de réparation des vélos mis en location à la gare de Namur toute proche.

6.4.4 Pour les commerçants qui aiment la petite reine

Cinq villes, dont Namur, ont participé à une opération de promotion du vélo auprès des commerçants. Il s'agissait de persuader ceux-ci de laisser leur voiture en dehors du centre-ville, par exemple sur un parking proche, et, de là, de se rendre à vélo à leur magasin.

En effet, les enquêtes ont montré que les « bonnes places » de stationnement sont souvent occupées par les commerçants eux-mêmes ou leurs employés, alors qu'elles devraient être réservées à leurs clients. La suggestion qui leur est faite est qu'ils emportent un vélo pliant dans le coffre de leur voiture et qu'ils l'utilisent pour parcourir les quelques centaines de mètres qui séparent le parc-relais de leur magasin. Ce vélo leur est prêté par l'ASBL Gau-Namur, qui dispose de quatre engins mis gratuitement à leur disposition pour des durées inférieures à un mois.



Les vélos pliants modernes n'ont plus rien à voir avec les instruments de torture commercialisés dans les années soixante. Les meilleurs modèles sont équipés de freins efficaces, d'un changement de vitesse performant, se plient en dix secondes et ne prennent pas plus de place qu'un sac de voyage !

6.4.5 Les fonctionnaires à bicyclette

L'**administration communale** de Namur favorise l'usage du vélo chez son personnel :

- les **auxiliaires de police** effectuent leur mission à vélo en ville depuis 1997. Depuis deux ans, la brigade Delta est également équipée de VTT pour les interventions dans les piétonniers, les parcs, ... ;
- des vélos de service sont mis à la disposition des **agents communaux** pour leurs déplacements en journée. En outre, l'administration communale leur accorde une intervention financière pour leurs déplacements domicile-travail faits à vélo.

L'**administration régionale** n'est pas en reste. Elle propose aux agents qui n'habitent pas trop loin de faire l'essai de rallier leur bureau à bicyclette. L'ASBL Pro Vélo, qui dispose d'une vingtaine d'engins, leur offre un vélo neuf avec cadenas, une journée d'écolage et un atelier de mécanique. L'opération, menée à Bruxelles, en 2000, a eu des résultats encourageants. Cette année, les Namurois et les Liégeois en seront les bénéficiaires.

6.4.6 Vœu de fidélité au vélo pour un an

À l'occasion de la Semaine de la mobilité, en septembre 2000, Jeunesse et Écologie Namur a proposé à dix jeunes de 18 à 25 ans de faire du vélo leur premier moyen de locomotion pendant un an ! Nantis d'un *kit mobilité*, ils roulent depuis le mois de septembre 2000 avec enthousiasme. L'expérience est tellement concluante et instructive qu'elle a été renouvelée en septembre 2001 à Namur, à Liège, et à Charleroi.

6.4.7 Vélos en location

La Ville de Namur met à la disposition des amateurs vingt vélos de ville (modèles homme, dame et enfant), ainsi que des accessoires pour leur confort : casques, cadenas, pincettes pantalons, etc. Le tarif de la location est de 2,50 euros pour une demi-journée, de 5 euros pour une journée et de 7,50 euros pour un week-end.

La Semaine de la mobilité

Fin septembre a lieu la traditionnelle Semaine de la mobilité durable. Des personnes et des groupes peuvent déposer des projets à réaliser afin d'obtenir une aide et un financement. Il y a des *projets libres*, laissés à l'imagination de chacun, des *projets clé sur porte*, repris dans une liste établie par la Région wallonne, et des *projets d'école*. Parmi les propositions, citons : *Le chemin des écoliers* (les trajets vers l'école à vélo) et *Vive la rue* (par exemple, réservation de la rue aux piétons et aux cyclistes à la sortie des classes).

6.5 L'AVIS DE QUELQUES NAMUROIS

Le plan de mobilité est en cours de réalisation. Mais qu'en pensent les Namurois ? Voici quelques témoignages recueillis en mars 2001.

André Bouvy, cycliste :
Une signalisation insuffisante pour les vélos



André Bouvy part affronter la circulation automobile.

André Bouvy, retraité, se déplace fréquemment à vélo dans les rues de Namur. Selon lui, c'est un transport généralement sûr, sauf le soir, lorsque les voitures foncent à toute allure. Cependant, il y a encore des choses à améliorer. Pour lui, le plan communal de mobilité ne tient pas assez compte du vélo. Il estime qu'il faut trouver des accommodements pour éviter d'occasionner aux cyclistes des détours invraisemblables. Ainsi, certaines rues à sens unique, comme la rue des Carmes ou la rue Émile-Cuvelier, devraient pouvoir être utilisées à contresens par les

adeptes des deux roues. Seulement voilà, selon André Bouvy, la signalisation demeure insuffisante, voire dangereuse : « À plusieurs reprises, j'ai roulé à vélo dans les sens uniques, et des automobilistes, surpris de me voir débouler de ce côté, m'ont fait des reproches ! En fait, il faudrait un marquage au sol. » (N.B. : les projets vus plus haut répondent en partie à ces objections.)

Le collectif **Accessibilité de Namur** :
Il est difficile de circuler en chaise roulante

Une étude trop générale aux conclusions vagues qui ne prend pas en compte les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite ; un plan de mobilité plus préoccupé par la problématique des voitures que par celle des chaises roulantes : tel est le constat dressé par le collectif Accessibilité de Namur (CAN).



Les passages pour piétons ne sont pas faits pour lui...

Toutefois, Christian Baeke et Christian Meunier soulignent d'emblée les améliorations en cours. Ainsi, à l'instigation du CAN, le TEC devrait prochainement mettre en service des autobus à plancher bas sur la ligne 5 Salzinnes-Hayettes-Beez. Ce genre de bus muni d'une lame d'accès rétractable, permet l'embarquement de voyageurs en chaise roulante et facilite celui des personnes âgées ou de petite taille. C'est un premier pas. « Mais si l'on débarque du bus ou du train et qu'il n'y a pas moyen de traverser, ça ne sert à rien ! »

Se rendre en ville en auto est aussi hasardeux. Les emplacements réservés aux handicapés, trop peu nombreux, sont souvent envahis par des automobilistes peu scrupuleux.

Bref, une politique cohérente est nécessaire pour permettre les déplacements, les stationnements et l'accessibilité aux bâtiments publics des personnes à mobilité réduite. Aussi, le collectif Accessibilité de Namur souhaiterait-il être consulté pour les aménagements ultérieurs.

Le point de vue d'un chauffeur de bus : Appel au civisme des automobilistes



© Pierre Dulleu

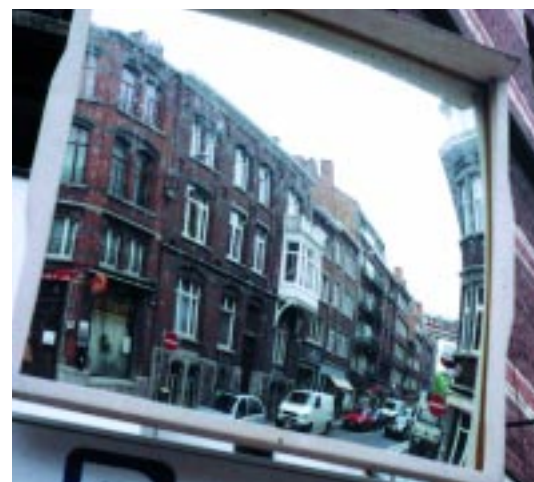
Quand les voitures prennent la place des bus, ceux-ci doivent s'arrêter en plein milieu de la rue.

Pour Alberto Farrauto, chauffeur au TEC, les solutions présentées par le plan communal de mobilité semblent bien pensées. À condition que, sur le terrain, chacun y mette du sien. En effet, il arrive fréquemment que des voitures envahissent les emplacements réservés aux bus forçant ainsi ces derniers à s'arrêter en double file. Cela est dangereux pour les usagers du bus, qui descendent loin du trottoir. De plus, cela entrave fortement la circulation et provoque des bouchons.

Quant au système de circulation des bus, il devrait améliorer sensiblement les choses. « Dernièrement, les itinéraires des bus ont été rallongés sans que l'on ajuste les horaires. Évidemment, les voyageurs se plaignent des retards. Lorsque le Grand-Huit sera remis en place, les détours seront moins longs. » Le plan de mobilité vise aussi à donner la priorité aux transports en commun. Encore faudrait-il, pour que cela soit efficace, accentuer la répression policière ou changer les mentalités. « Si les automobilistes cessent de se garer en double file, de couper la priorité aux bus, de se garer sur les emplacements réservés, alors oui, ça devrait aller mieux ! »

Les commerçants de la rue Rogier : Rue morte

Le plan de mobilité ? Les commerçants de la rue Rogier ne veulent pas en entendre parler. Pour eux, l'aménagement, depuis une dizaine de mois, d'une voie spéciale réservée aux bus est un véritable cauchemar. Le vendeur d'Europe Loisirs explique : « Les voitures ne viennent plus par ici. Nos clients ne peuvent pas se garer. Et pour charger, en deux minutes, c'est impossible, ça bloquerait toute la circulation. Quant aux gens qui passent en bus, ils ne pensent qu'à rentrer chez eux... » Le Paradis du sommeil connaît les mêmes difficultés. D'autant qu'on imagine mal le client emporter son matelas flambant neuf sous le bras.



© Marie Vroman

Pour les commerçants, la rue Rogier est devenue une rue morte.

Pour l'ensemble de la rue Rogier, les chiffres d'affaires auraient ainsi chuté d'au moins 20 %. Aussi, les magasins ferment-ils les uns après les autres : la fleuriste, le boulanger sont déjà partis. Ceux qui restent ne souhaitent qu'une chose : « Il faut rétablir les deux voies de circulation pour les voitures et remettre les sens de circulation comme avant ! À défaut d'obtenir une réponse de la Ville ou un écho à leurs pétitions, les commerçants n'ont plus que ce triste bilan à placarder : « Rue Rogier = rue morte ».

Le docteur Seinlet : Pitié pour les habitants du piétonnier !



© Daniel Fous

Des rues inaccessibles aux praticiens des soins de santé.

Marie-Claire Seinlet, médecin généraliste, a installé son cabinet rue du Président. Pour elle, le plan de mobilité est, dans l'ensemble, positif. Ainsi, la multiplication d'horodateurs a déjà débloqué l'accès aux places de parking, par le simple effet de rotation.

Toutefois, la doctoresse regrette qu'on n'ait pas assez pris en compte les personnes âgées résidant dans le piétonnier. Le fait que, durant la journée, ce secteur ne soit pas accessible aux voitures pose un réel problème aux personnes obligées de se rendre à leur domicile pour les soigner. Les kinésithérapeutes, qui ont parfois un lourd matériel à transporter, ne peuvent se garer à proximité. À moins qu'ils n'assurent les soins avant 8 h ou après 18 h. Cette inaccessibilité en rebute certains : des médecins refusent même de soigner les patients des rues piétonnes.

Le problème est encore plus aigu pour les quartiers bloqués lors de festivités. D'ailleurs, les praticiens ne se bousculent pas vraiment pour assurer les gardes pendant les fêtes de Wallonie ou les fêtes de fin d'année... Pour remédier à ce problème, la solution paraît simple : distribuer une carte d'ouverture des bornes par famille. En outre, « il faudrait, comme à Brugge, des places préférentielles réservées au personnel soignant ! » (Ndlr : la police, prévenue par GSM, est censée ouvrir les bornes aux médecins, en quelques minutes.)

Le commissaire Rulot : Un plan plus rationnel que le précédent

Le service Circulation de la police de Namur a participé activement à l'élaboration du plan communal de mobilité. D'une part, en effectuant plusieurs études sur le terrain, comme le comptage des véhicules sur un parcours déterminé ou des tests de changement de sens de circulation. D'autre part, en émettant des remarques et des propositions au sein du groupe de travail qui, avec Transitec, l'a imaginé.

Pour le commissaire Joseph Rulot, la police, de par son expérience, offre une approche pragmatique essentielle : « Comme nous sommes présents sur le terrain, nous sommes en quelque sorte, au diapason avec la population. Cette "sensibilité" nous permet de prévenir les réactions des gens et de deviner, par exemple, les itinéraires qu'ils vont adopter au cas où une rue changerait de sens... »



© Marie Vroman

Le commissaire Rulot, plus attentif que jamais.

Selon lui, le plan déposé se veut plus pratique et plus rationnel que le précédent. Même si, dans un premier temps, le principe de circulation en boucle et par quartier risque de désorienter un peu les automobilistes, le tout devrait être plus facile à gérer pour la police. Actuellement, quarante-cinq agents et auxiliaires de la circulation travaillent sur le terrain. Si ce service n'envisage pas d'augmenter ses effectifs, les contrôles réguliers, eux, devraient se multiplier en même temps que le nombre de

nouveaux horodateurs. Après une période d'adaptation où les agents prodigueront conseils et avertissements, les usagers distraits ou récalcitrants seront immanquablement rappelés à l'ordre. À bon entendre...

Nathalie Derème :

Les gens ne réagissent que quand on bouscule leurs habitudes !



Nathalie Derème et Alain Hubert, les deux conseillers en mobilité de la ville de Namur

Nathalie Derème est conseillère en mobilité de la ville de Namur. Concertation, voilà un mot qui symbolise bien sa fonction. Personne-relais entre les usagers, la commune et les différentes institutions, elle doit composer avec les plaintes des uns et les revendications des autres. Chaque jour, elle reçoit les pétitions de riverains contrariés par le plan de mobilité et tente de trouver des solutions avec les représentants des quartiers.

Nathalie Derème déplore le désintérêt général pour le plan communal de mobilité :

« Pour les séances d'information, le public

ne s'est pas déplacé. Aujourd'hui, les gens qui protestent disent qu'on ne leur a rien expliqué. Le problème, c'est qu'ils ne réagissent que quand on bouscule leurs habitudes et qu'ils sentent leurs propres intérêts menacés ».

Avec son collègue Alain Hubert, Nathalie Derème coordonne également les efforts des divers conseillers et partenaires du plan communal de mobilité (MET, TEC, SRWT, SNCB, ...). Elle veille au suivi et à l'application du plan qui a été mis en place depuis juin 2001. Elle se réjouit de cette prochaine concrétisation... qui n'est pour elle qu'un début. « Pour que le plan soit totalement réalisé, il faudra au moins dix ans ! »

Propos recueillis par Stéphanie Claisse

Trois principes

Il ne s'agit pas seulement de mieux faire circuler la voiture, mais d'améliorer la qualité de la vie en ville. Les dispositions prises concernent à la fois les automobilistes, les transports en commun, les véhicules lents, les piétons, les riverains, ... Elles accompagnent un changement de société, qui fait une place plus grande à la convivialité et promeut un certain art de vivre.

Trois principes guident la mise en œuvre d'un plan de mobilité.

1. Elle ne peut être que lente et progressive, en fonction des moyens disponibles. Il importe de prendre les mesures dans un ordre logique, afin de ne pas trop perturber les habitudes, et de toujours garder à l'esprit le but final à atteindre.

2. Le partenariat est la règle. Les nombreux intervenants doivent coordonner leurs efforts, tenir compte des impératifs des uns et des autres, et se mettre d'accord, sans arrière-pensée, sur les résultats à atteindre.

3. Il est essentiel de communiquer. Les techniciens, les élus et le public doivent pouvoir échanger leurs réflexions sur les projets, qui ne sont pas à prendre ou à laisser. Les enquêtes publiques retrouvent ici tout leur sens.

7 « L'IMPORTANT EST DE TROUVER UN CONSENSUS »

On a souvent vu Philippe Blanc, codirecteur de Transitec, à Namur au cours de l'étude du plan communal de mobilité. À lui de conclure. Il est interviewé ici par Confluent.

- Philippe Blanc, *Confluent* a résumé votre étude. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur votre approche. Vous êtes ingénieur.
- Sans doute, mais l'essentiel n'est pas la technique, c'est le dialogue. L'important pour une ville est de trouver un consensus, ce qui est bien la chose la plus difficile qui soit. En Suisse, pays de vallées aux langues et aux mentalités si différentes, nous en savons quelque chose. Nous nous définissons comme des artisans du consensus local.

Tout le monde croit s'y connaître

- Expliquez-vous.
- En matière de déplacement et de stationnement, tout le monde prétend s'y connaître. Car chacun a son expérience, qu'il croit décisive. Mais, en même temps, l'opinion des gens varie en fonction de la situation. Ils se disputent tantôt sur l'opportunité d'une « zone 30 », qui intéresse les riverains, mais pas les automobilistes en transit, tantôt sur les places de stationnement, qu'ils voudraient se réserver en face de chez eux et trouver libres ailleurs, ou encore sur les transports publics qui prennent trop de place ou ne sont pas assez réguliers, sur les chemins piétons, ... Ainsi, tous ont des intérêts contradictoires et, de surcroît, variables selon les circonstances. Il faut donc dialoguer et expliquer.

- Et les élus, sont-ils plus réceptifs ?
- Ils ont leurs contraintes politiques. Et des électeurs qui les font réagir. Mais, parfois, la prise de décision s'avère payante. Ainsi, à Strasbourg, les premiers succès de Madame Catherine Trautman ont reposé sur le choix qu'elle avait fait du tramway plutôt que du métro.

- Les opinions publiques jouent sans doute aussi leur rôle.
- C'est évident. À Berne, par exemple, les habitants sont prêts à renoncer à la voiture pour une question d'environnement. Ce n'est pas le cas partout.

Un usager n'est pas l'autre

- Quelle est votre méthode ?
- Nous faisons l'effort d'éclairer les élus. Nous leur démontrons, par exemple, qu'une voie réservée aux bus est rentable. Ainsi, à Liège, au pont de Fragnée, il passe 80 bus à l'heure et 3 000 voitures. Comment justifier de créer une voie pour les bus ? Par un simple calcul : les 3 000 voitures transportent 3 300 personnes, les 80 bus... 4 000 ! De même, nous expliquons qu'il vaut mieux gérer l'espace dévolu au stationnement que d'en augmenter la superficie, qu'un automobiliste n'est pas l'autre, qu'il faut distinguer celui qui est de passage et celui qui cherche à se garer pour la journée

entière. Gérer et informer, voilà les deux règles à suivre.

La force d'inertie

- Cela reste un métier très difficile.
- Je vais vous dire pourquoi. Il y a trois raisons. La première est la force d'inertie. Les usagers, notamment les commerçants, ont une grande crainte du changement. Ils réagissent généralement contre toutes les propositions de solution. Comme les élus, d'ailleurs, surtout en fin de législature. On obtient volontiers le consensus sur les études, mais pas sur les réalisations. La deuxième raison est que les décideurs confondent généralement outils et remèdes. Un outil ne peut être un but en soi. Hors de son contexte, il ne sert à rien. Un tramway, par exemple, peut être la solution, mais ce n'est pas toujours le cas. Tout dépend du contexte.

- Et la troisième raison ?
- C'est la plus importante. Nous devons faire comprendre qu'avec toute solution, il y a des mesures d'accompagnement. Si elles ne sont pas prises, la solution ne marche pas.

Les deux points essentiels du plan de mobilité

- S'il fallait pointer deux éléments essentiels du plan de mobilité de Namur, que diriez-vous ?

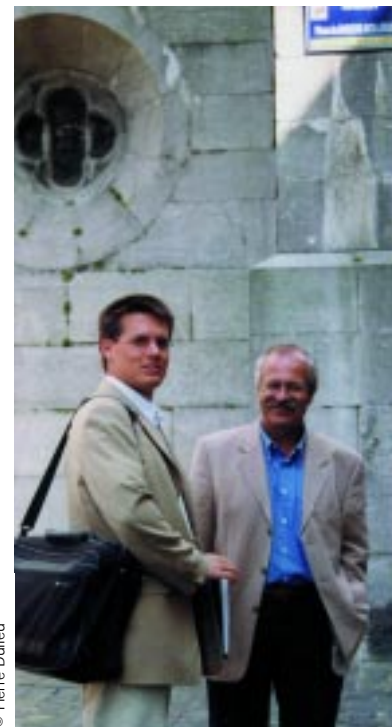
- Sans hésiter, la place de la Gare et la plaine Saint-Nicolas. Si les élus se décident à repenser la place de la Gare, le profit qu'en tirera la collectivité namuroise sera considérable, et l'on oubliera vite les contraintes imposées aux véhicules qui doivent faire un détour. Quant à la plaine Saint-Nicolas, elle constitue l'emplacement idéal pour tester un parc-relais et, par la même occasion, cette opération psychologiquement

importante que constitue le transfert des usagers de la voiture vers l'intermodalité.

- Vous seriez favorable à des bus gratuits en ville ?
- À une condition : qu'ils conduisent à des parkings d'échange, sinon ils ne vont servir qu'à diminuer les trajets à pied, sans réduire l'usage de la voiture.
- Votre conclusion ?
- L'homme se demande géné-

ralement ce qui va lui arriver, au lieu de dire ce qu'il souhaite. Trop de villes sont attentistes. J'espère que Namur aura le courage d'aller de l'avant.

*Propos recueillis
par Pierre Dulieu*



© Pierre Dulieu
Philippe Blanc (à droite) et Pierre Tacheron, l'ingénieur de Transitec en résidence à Namur, devant l'église Saint-Jean-Baptiste.

8

GLOSSAIRE NAMUROIS

LIEUX-DITS

- Corbeille* : appellation donnée à l'ancienne ville de Namur. Elle est délimitée par le chemin de fer, la Sambre et la Meuse.
- Éperon* : forme du massif du Champeau (Entre-Sambre-et-Meuse) sur le territoire namurois. Les ingénieurs militaires qui ont construit la Citadelle parlaient d'un « éperon barré ».
- Grognon* : appellation donnée à l'espace situé au confluent de la Sambre et de la Meuse. Certains y ont vu la forme d'un groin de cochon, d'autres font référence à un vieux mot wallon, qui signifie *brèche*.
- Quartier Latin* : espace occupé principalement par les facultés universitaires de Namur et les services aux étudiants.
- Quatre-Coins* : carrefour formé au cœur de la ville par les deux axes principaux qui le traversent : l'axe des rues de Fer et de l'Ange, et l'axe des rues de Bruxelles et Émile-Cuvelier.
- Vieux Namur* : espace formé par les rues de la ville médiévale, entre l'axe des rues Émile-Cuvelier et Bruxelles (les anciens fossés) et la Sambre.

MOBILITÉ

- Barreau* : axe routier appelé à relier les vallées de la Sambre (*barreau de Flawinne*) et de la Meuse (*barreau de Jambes*) à l'autoroute.
- Boucles* : itinéraires à sens unique qui reviennent à proximité du point de départ. Le concept de « Namur en boucles » correspond à la création d'itinéraires forcés de ce type qui assurent la pénétration dans le centre-ville sans en autoriser la traversée.
- Ceinture* : itinéraire formé par une série de boulevards qui contournent la Corbeille. La ceinture constitue l'axe majeur de contournement du centre-ville et de distribution de la circulation urbaine.
- Fer à cheval* : forme adoptée par le tracé des autoroutes sur le territoire de la ville de Namur.
- Grand-Huit* : itinéraire à sens unique sur les deux axes majeurs du centre-ville (l'axe des rues de Fer et de l'Ange, et l'axe des rues de Bruxelles et Émile-Cuvelier).
- Nationale 4* : route régionale qui traverse Namur du nord-ouest au sud-est. Cet axe a subi d'importants déplacements sur tout son trajet namurois dans les années cinquante-soixante. Il est aujourd'hui largement supplanté pour le trafic de transit par l'autoroute E411.

<i>Parc-relais ou parking d'échange :</i>	emplacement aménagé et gardé, établi en périphérie, pour l'accueil des voitures des navetteurs et le transfert de ceux-ci sur un transport public (bus ou train).
<i>Porte :</i>	expression visant un accès à la Corbeille à partir de la ceinture. Elle peut également désigner un accès à l'agglomération à partir de l'autoroute. Souvent, elle est marquée par un rond-point ou un giratoire.
<i>Robinets :</i>	système de régulation du trafic constitué de feux de signalisation situés à l'entrée de la ceinture.
<i>Tunnel du MET ou Tunnel sous le MET :</i>	appellation donnée au passage routier sous l'immeuble du centre administratif du ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne.

Dans la même collection :

- 1 *Réseaux de transport et développement régional — Le tripôle du Brabant wallon : Ottignies – Louvain-la-Neuve – Wavre, mars 1998.*
- 2 *Verviers : vouloir se déplacer autrement, mars 1999.*
- 3 *Liège, plate-forme multimodale : redéploiement et développement durable — Le pôle fluvial en aval de Liège, octobre 1999.*
- 4 *Virton : partager autrement l'espace public, septembre 2000.*
- 5 *Mobilité : Liège prend le taureau par les cornes, mai 2001.*

Les commandes sont à adresser à :

Direction de la Communication (D 002)
Rue des Pieds d'Alouettes 28, B-5100 Naninne
Téléphone : 081 40 84 80 — Télécopieur : 081 40 84 88

Les *Cahiers du MET* sont également disponibles dans les centres d'information et d'accueil de la Région wallonne.

LE MET ÉQUIPE
LA WALLONIE
EN INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT
POUR PLACER
LA RÉGION
AU CŒUR
DE L'EUROPE.



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Éditions MET 2002 © tous droits de reproduction réservés • PAF 2,50

Dépôt légal : D/2002/5980/003 • ISBN : 2-930148-55-1