

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

Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic



**Adjudicateur:**

**Ville de Namur**

**Date:**

**11/08/2021**



Titre	Actualisation du plan communal de mobilité de Namur – Nouveaux projet du centre-ville, plan de circulation et de stationnement
Adjudicateur	Ville de Namur
Personne de contact adjudicateur	Jehaes Michel T + 32 (0) 478 / 93 01 68 - Michel.Jehaes@ville.namur.be
Soumissionnaire	Tractebel (Tractebel Engineering s.a.) Boulevard Simon Bolivar 34-36 – 1000 Bruxelles T +32 2 773 91 11 – info@tractebel.engie.com
Personne de contact soumissionnaire	Mme. Charlotte Engelen + 32 479 55 18 71 – engelen.charlotte@tractebel.engie.com
Date	11/08/2021
Numéro de version	6
Numéro du projet	P.016260



# QUALITÉ



## HISTORIQUE DU DOCUMENT (la rangée supérieure constitue la version actuelle)

Version	Date	Remarques
6	11/08/2021	Version finale du diagnostic
5	01/07/2021	Version « presque finale » du diagnostic
4	14/04/2021	Diagnostic provisoire validé par le CT, adaptations suite au CT du 26/03/2021
3	19/03/2021	Intégration des remarques de la Ville de Namur reçues le 26/02/2021
2	27/11/2020	Deuxième version du rapport phase 1 suite aux remarques de la Ville
1	5/10/2020	Première version du rapport de diagnostic (phase 1)

## RESPONSABILITE DOCUMENT

Auteur(s)	Gauthier Blieck, Charlotte Engelen, Marc Jacoby, Bernhard Van Moorlegem	Date
Vérificateur(s) du document	Salima Abu Jeriban, Charlotte Engelen	Date
Approbateurs du document	Lu et approuvé	Lu et approuvé
	Nom	Nom

## INFORMATION DU FICHIER

Nom du fichier	Circulation et Stationnement-Corbeille-Namur-phase 1_Validé CA (2)
Dernière sauvegarde	17/10/2022

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction</b>	<b>8</b>
1.1 Contexte	8
1.2 Objectifs généraux du plan de circulation et de stationnement actualisé à l'échelle de la Corbeille	9
1.3 Processus d'élaboration du plan de circulation et de stationnement	9
1.4 Sources pour l'élaboration du diagnostic (Phase 1)	10
<b>2. Diagnostic global de la mobilité à l'échelle de la Corbeille</b>	<b>11</b>
2.1 Description spatiale de la Corbeille	11
2.2 Analyse des générateurs de déplacement	19
2.3 Analyse des modes actifs	26
2.4 Analyse des transports en commun	50
2.5 Analyse du réseau routier	61
2.6 Analyse du stationnement	81
2.7 Analyse de la sécurité routière	96
2.8 Analyse de la mobilité scolaire	98
2.9 Analyser des alternatives aux véhicules individuels sur le territoire de la Corbeille 104	
2.10 Futurs aménagements ou projets	108
<b>3. Analyse AFOM</b>	<b>125</b>
3.1 Analyse AFOM générale	125
3.2 Analyse AFOM des modes actifs (PMR, piétons et vélos)	126
3.3 Analyse AFOM des transports en commun	127
3.4 Analyse AFOM de la circulation automobile	127
3.5 Analyse AFOM de l'intermodalité	128
3.6 Analyse AFOM du stationnement	128
<b>4. Conclusion</b>	<b>130</b>



# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Contexte

La Ville de Namur est active dans la stratégie régionale wallonne 'FAST-Vision 2030' pour laquelle des objectifs en matière de mobilité sont établis pour l'année 2030. En parallèle d'autres opérations sont menées comme la mise en place d'un plan de signalisation statique piéton et routier. Ces éléments, en lien également avec l'actualisation du Plan Communal de Mobilité (PCM) sur l'entièreté de la commune (2019), sont essentiels à la réalisation des objectifs de la vision FAST ainsi qu'à la revitalisation et au dynamisme du centre-ville de Namur (rue commerçantes, évènements, tourisme...).

Dans l'optique de la revitalisation du centre-ville et avec la création de nouveaux quartiers tel que le projet des Casernes, il est important de maintenir une amélioration de la part modale en faveur des transports publics et des modes actifs tout en mettant en avant le principe STOP<sup>1</sup>. Le citoyen est au centre des préoccupations pour garantir une qualité de vie optimale en ville et une accessibilité de l'espace public à tous les usagers actifs, en mettant l'accent sur les modes actifs et les PMR. Garantir la sécurité des usagers de l'espace public est également fondamental afin de réduire le nombre d'accidents ainsi que leur gravité.

En ligne avec les objectifs de l'actualisation du PCM, la Ville de Namur souhaite améliorer la mobilité et la qualité de l'espace public, en proposant des solutions de mobilité et d'aménagements en faveur des modes actifs et de l'intermodalité. De plus, de nombreux projets urbains sont en cours, la construction du parking sous la place du Palais de Justice, ou encore l'aménagement du quartier de la gare et de la place Maurice Servais en lien avec le futur téléphérique, impactant de près ou de loin la mobilité namuroise.

La Ville de Namur souhaite donc mettre en place un plan de circulation et de stationnement coordonné, à l'échelle de la Corbeille, intégrant à la fois les projets de développement immobiliers et les projets liés à la mobilité tels que l'extension du piétonnier.

Le plan de stationnement intègre l'analyse du stationnement des riverains et des travailleurs du centre-ville, la problématique des déposes-minutes et de stationnement aux abords des écoles, des livraisons, des cars touristiques et des entrepreneurs actifs, des taxis, des PMR et des autres demandes spécifiques.

La zone d'étude concerne l'intérieur de la Corbeille ainsi que les boulevards de Ceinture s'y raccordant.

---

<sup>1</sup> Principe lancé au parlement Flamand en 2001 qui vise à hiérarchiser les modes de transport dans l'appréhension de la mobilité en prêtant d'abord attention aux piétons (Stappers), puis aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin aux automobilistes (Prive vervoer).

## 1.2 Objectifs généraux du plan de circulation et de stationnement actualisé à l'échelle de la Corbeille

La Ville de Namur a déjà réalisé de nombreux relevés et diagnostics dans le cadre de l'actualisation de son PCM (2018-2019). A cette occasion, différents éléments et problèmes de mobilité ont été identifiés.

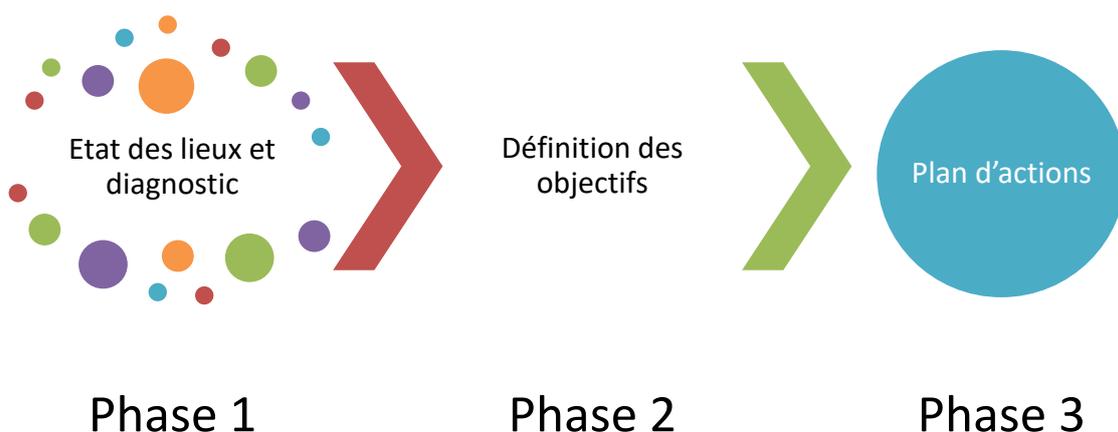
Le plan de circulation et de stationnement à l'échelle du centre-ville, en lien avec l'actualisation du PCM à l'échelle de la commune, est l'occasion d'entreprendre une **réflexion globale** sur la mobilité et d'apporter une **vision stratégique** au niveau de la Corbeille. Ce processus offre l'opportunité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

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

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

## 1.3 Processus d'élaboration du plan de circulation et de stationnement

Le Plan de circulation et de stationnement se déroulera en 3 phases :



Cette méthodologie est similaire à celle utilisée dans le cadre des PCM.

## 1.4 Sources pour l'élaboration du diagnostic (Phase 1)

Les sources d'informations suivantes ont permis de procéder à un diagnostic en établissant des constats en matière de mobilité, de sécurité routière, de qualité du cadre de vie :

- Inventaire des documents existants (PCM, projets, études, données, plans, pré-diagnostic) ;
- Rencontres avec des acteurs de la mobilité (organisateur des transports en commun, région, associations, établissements scolaires) lors d'un workshop et de manière bilatérale ;
- Expérience et relevés de terrain.

Le diagnostic a permis d'identifier les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces que rencontre la commune en termes de mobilité, de stationnement et d'accessibilité.

## 2. DIAGNOSTIC GLOBAL DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA CORBEILLE

Le diagnostic est accompagné d'un atlas cartographique. Une « miniature » des cartes est proposée dans le corps du texte. Il est suggéré de consulter en parallèle l'atlas cartographique pour une meilleure résolution.

### 2.1 Description spatiale de la Corbeille

#### 2.1.1 Présentation générale

Etant considérée comme le centre-ville namurois, la Corbeille occupe une position centrale de la Ville de Namur. Son territoire a été découpé en cinq quartiers que sont le quartier Gare, le quartier Casernes, le quartier Historique, le quartier Université et le quartier Confluence. La Corbeille n'occupe cependant qu'une superficie inférieure à 2 km<sup>2</sup>.

La Corbeille est délimitée par la Sambre et la Meuse au Sud, et au Nord par les rails de chemins de fer ainsi que par la N90 qui surligne les contours de son territoire.

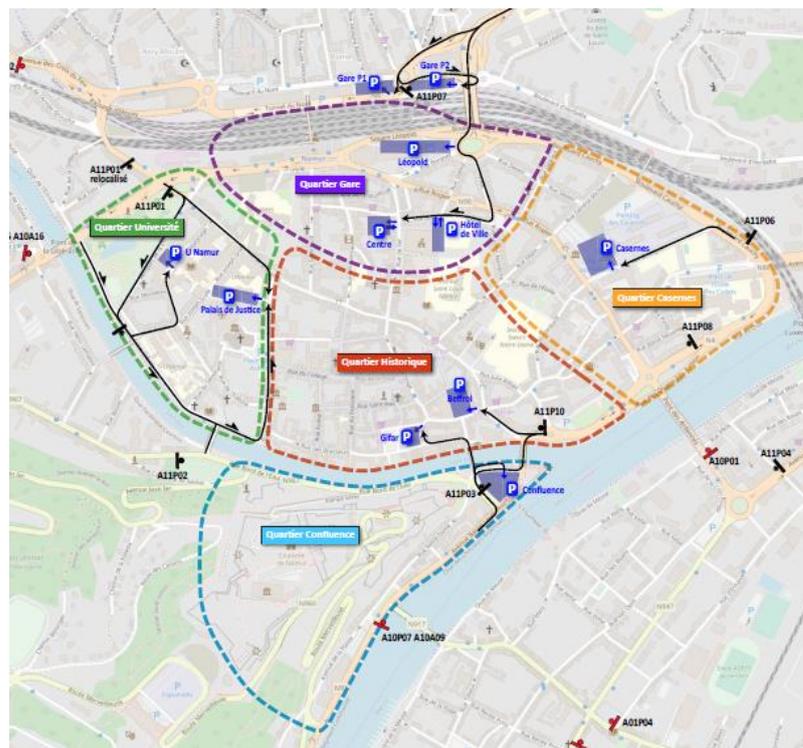


Figure 1: Localisation des différents quartiers de la Corbeille à Namur (Source : Transitec 2010)

Dans cette étude, le territoire de la Corbeille sera étendu sur une partie des quartiers voisins Bomel-Heuvy au Nord et Salzinnes au Sud-Ouest, pour intégrer les boulevards de la ceintures N4, N91, N92 et N967.

Le quartier Confluence, quant à lui, n'est pas pris dans le périmètre d'études, sauf au niveau du Grognon et de la rue Bord de l'eau.

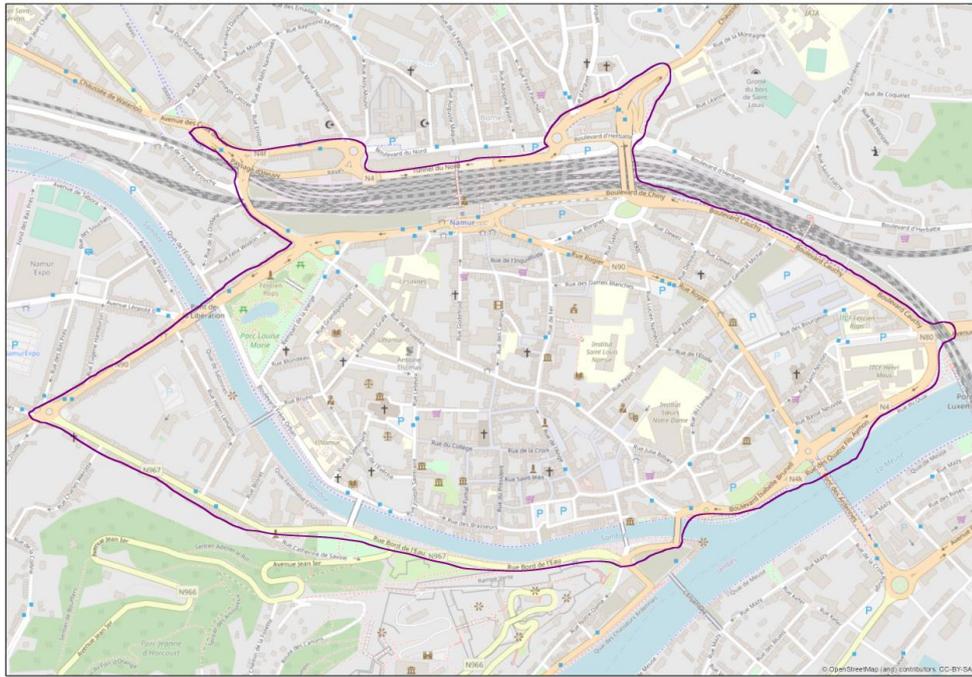


Figure 2: Localisation la zone d'étude, Corbeille agrandie aux boulevards de la ceinture (Source : Tractebel 2020 – voir également la carte n°00 de l'atlas cartographique)

## 2.1.2 Caractéristiques de la population

Pour une question de disponibilité des données, les caractéristiques de la population seront analysées à partir du découpage suivant : entité Cathédrale, entité Célestine et entité Namur-Centre. Ces trois parties correspondent aux secteurs statistiques et recouvrent la quasi-totalité de la zone étudiée.

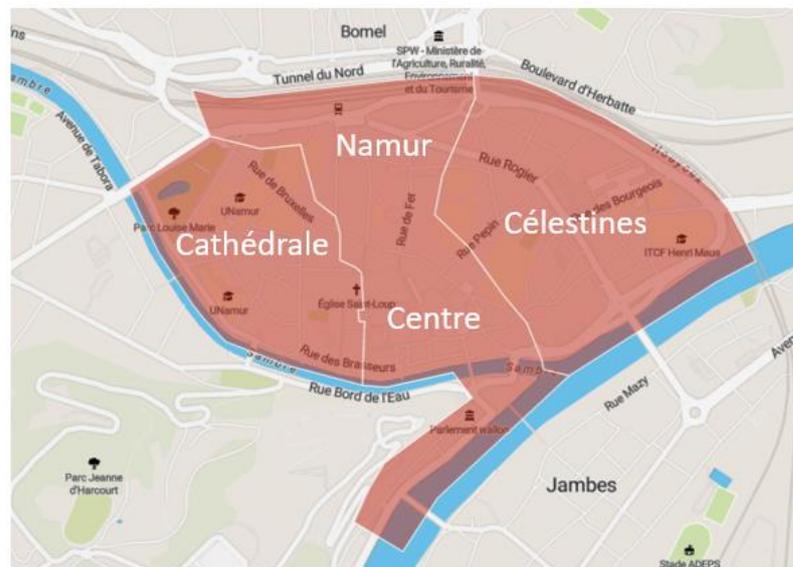


Figure 3 Découpage pour l'analyse des données de la population (Source: data.namur.be, 2020)

### 2.1.2.1 Evolution de la population

La Corbeille, telle qu'analysée dans ce chapitre, compte une population totale de 7.085 habitants en aout 2020, dont 3.175 hommes, 2.952 femmes et 958 enfants<sup>2</sup>.

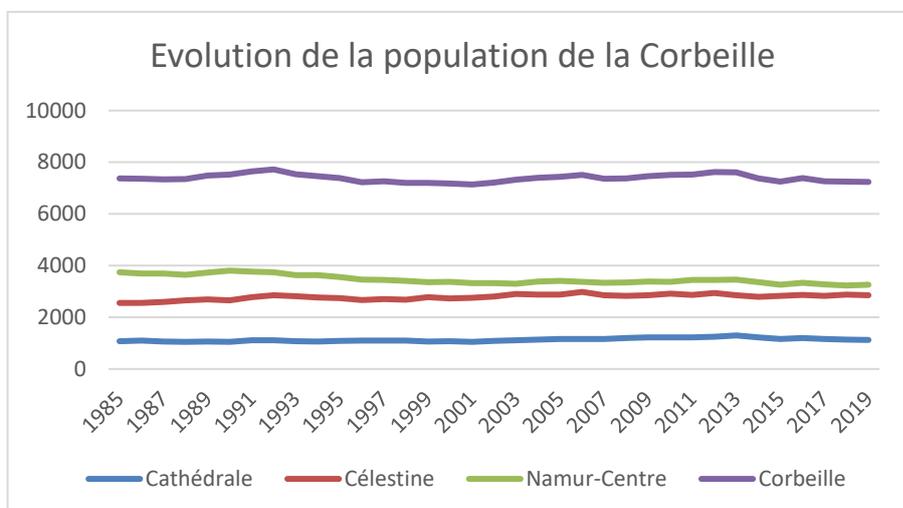


Figure 4 Evolution de la population de la Corbeille (Source: data.namur.be, données de 1985 à 2019)

La population du **centre-ville** n'a pas augmenté en vingt ans, elle reste stable, avec une très légère diminution sur les dernières années, tandis qu'en parallèle la **commune** a connu une très forte augmentation de sa population comme le montre le graphique suivant.

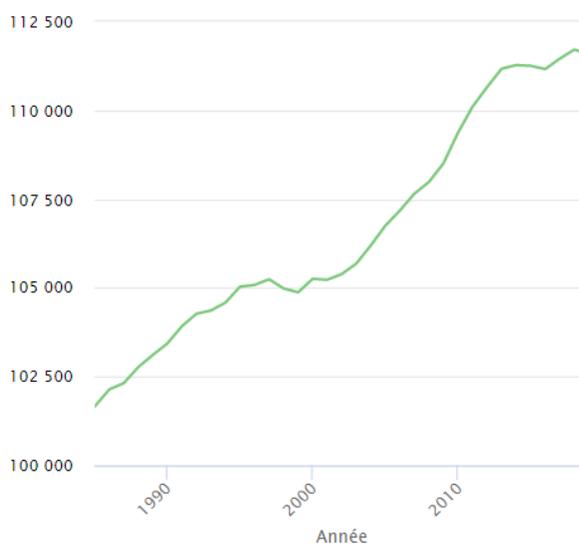


Figure 5 Evolution de la population Namuroise entre 1985 et 2019 (source : data.namur.be, 2020)

<sup>2</sup> Source : Data Namur, aout 2020

### 2.1.2.2 Densité de population

La Corbeille connaît une légère baisse de densité de population sur les dix dernières années passant de 5.673 hab/km<sup>2</sup> en 2009 à 5.480 hab/km<sup>2</sup> en 2019.

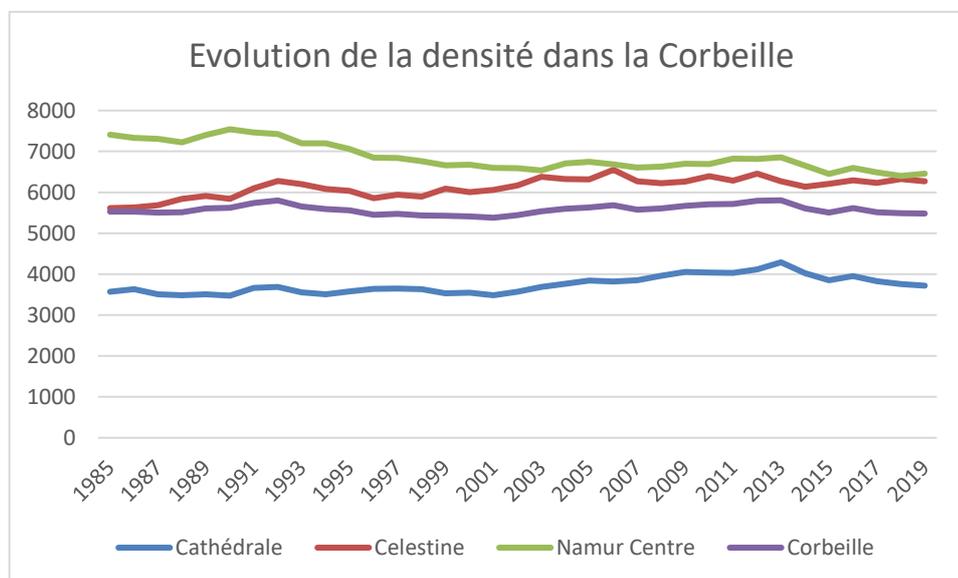


Figure 6 Evolution de la densité de population dans la Corbeille (source : data.namur.be, données de 1985 à 2019)

La densité n'est pas homogène dans tout le centre-ville avec la partie « Cathédrale » qui est moins densément habitée que les deux autres. Ceux-ci ont à peu près un même niveau de densité de population avec environ 6.300 hab/km<sup>2</sup>, ce qui représente le double de la Cathédrale. Cette différence marquante est dû notamment au tissu urbain. La présence du parc Louise-Marie et des différents instituts comme le palais de justice et l'université poussent la densité plus bas.

### 2.1.2.3 Pyramide des âges

On observe un léger rajeunissement de la population sur l'ensemble de la Corbeille depuis 1985, avec un âge moyen de 40,6 ans en 1985 contre un âge moyen de 39,3 ans en 2019<sup>3</sup>. Cette tendance n'est pas homogène puisque l'on observe un vieillissement de la population depuis plusieurs années dans l'entité Cathédrale.

<sup>3</sup> Source : StatBel

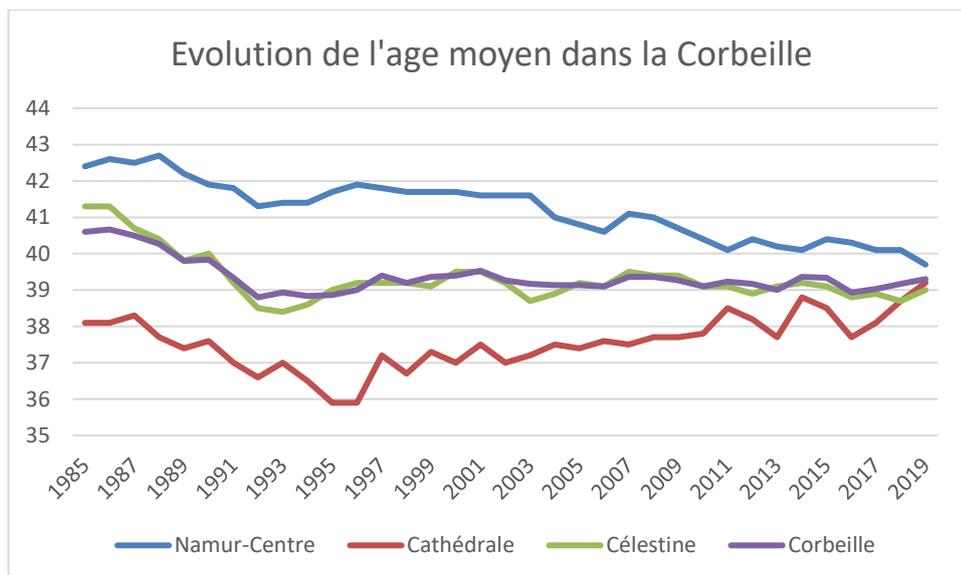


Figure 7 Evolution de l'âge moyen dans la Corbeille (Source: data.namur.be)

Près de la moitié de la population du centre-ville (43%) a un âge situé entre 20 et 39 ans et la part des moins de 20 ans (15%) est similaire à celle des 60-79 ans (14%).

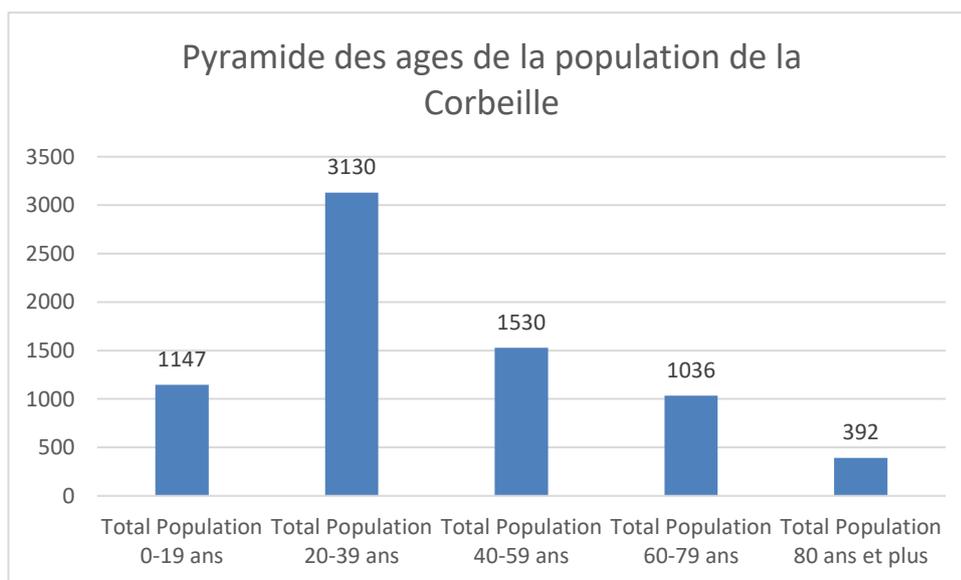


Figure 8 Pyramide des âges de la population de la Corbeille (Source: data.namur.be, 2020)

La population du centre-ville de Namur reste relativement jeune avec un âge moyen (39,3 ans) inférieur à l'âge moyen de la population belge (40,84 ans) et inférieur à la population de la commune de Namur (40,19 ans).

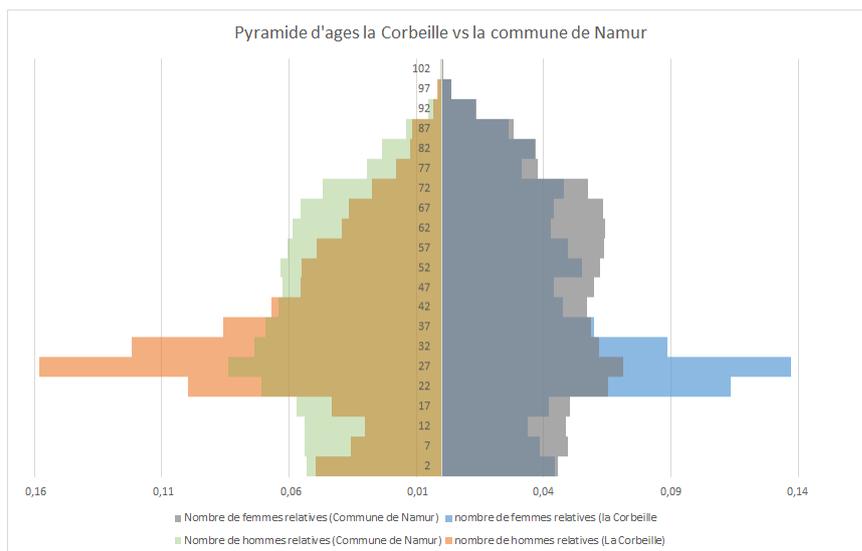


Figure 9 Pyramide des âges de la population de la Corbeille comparée à celle de la Ville de Namur (commune) (Source: data.namur.be 2020).

#### 2.1.2.4 Motorisation des ménages

En moyenne, inférieur à 40%, le taux de motorisation est considéré comme peu important dans la Corbeille. Situé entre 23 et 40% en 2017, il reste moins important dans le centre-ville que dans l'ensemble de la commune (où le taux de motorisation est de 464 véhicules pour 1000 habitants en 2019)<sup>4</sup>.

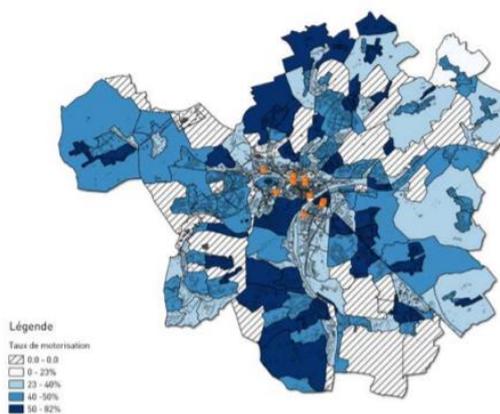


Figure 10 Taux de motorisation de la Ville de Namur (Source : Mesure E2 - Nouveaux outils de mobilité, 2017)

Ce taux de motorisation reste lui-même bien inférieur au taux de motorisation régional (501 véhicules pour 1000 habitants en 2019), comme le montre la comparaison ci-dessous

<sup>4</sup> Calcul basé sur les données de Statbel (2020) et data.namur.be (2020)

avec d'autres villes de Wallonie dont le nombre d'habitants est du même ordre, et au taux de motorisation national (515 véhicules pour 1000 habitants en 2019)<sup>5</sup>.

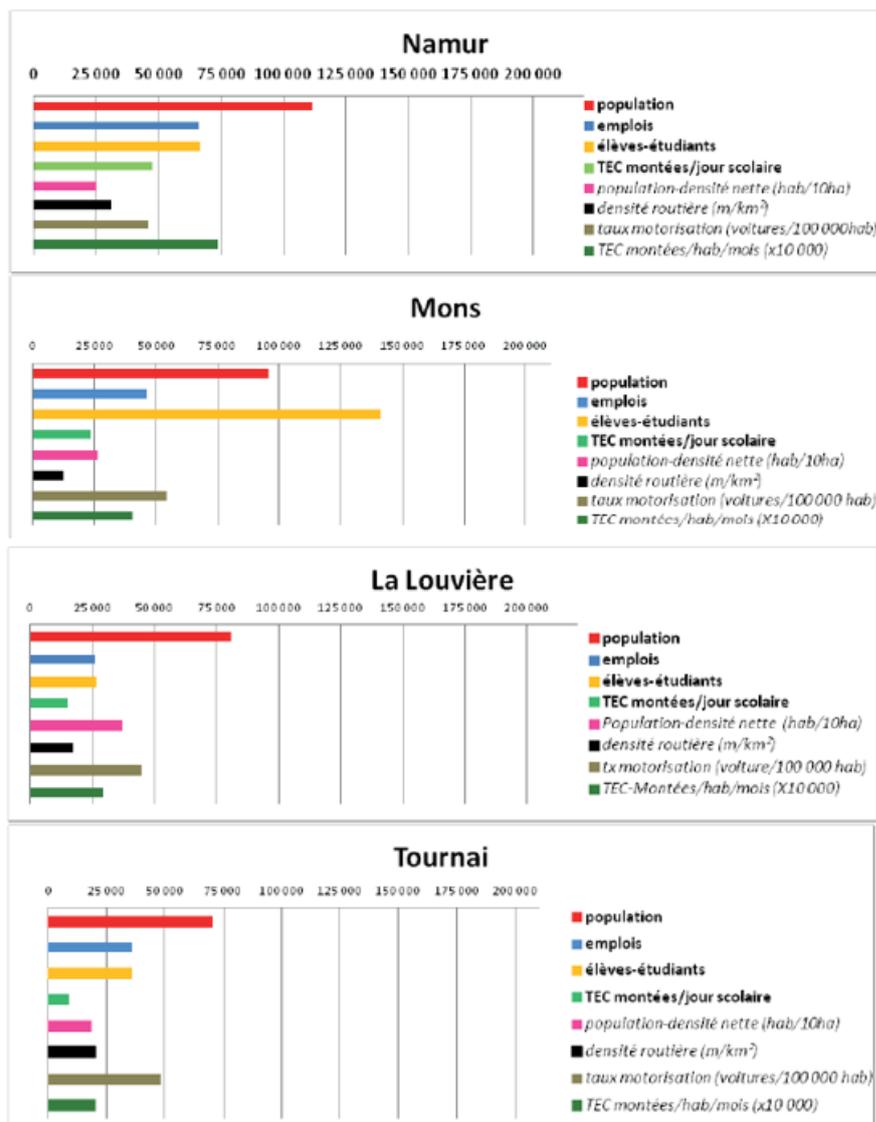


Figure 11 Taux de motorisation dans différentes villes de Wallonie ( Les Grandes villes wallonnes: à chacun sa mobilité, SPW, 2018)

Cette flotte de véhicule est largement dominée par des véhicules diesel et fuel, qui représentent respectivement 52,9% et 44,6%. Le reste des véhicules est majoritairement hybride, avec une très petite minorité de voitures électriques et CNG<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> IWEPS, août 2020

<sup>6</sup> ISSEP, 2020

### 2.1.3 Outils d'affectation réglementaires des sols

Le plan de secteur fixe les lignes directrices de l'aménagement du territoire en Wallonie.

La Corbeille est majoritairement composée de zones dédiées à l'habitat et aux services publics et équipements communautaires. On note également la présence de parcs et de zones économiques mixtes. La quasi-totalité de la Corbeille est également à considérer comme un « périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique » (ce qui correspond à la zone hachurée sur la figure ci-dessus). Ainsi les quartiers Cathédrale, Célestines et Namur-Centre font partie de cette zone d'intérêt culturel grâce à leurs patrimoines historiques et aux différentes infrastructures culturelles qui s'y situent (détail dans la partie 2.3.4).

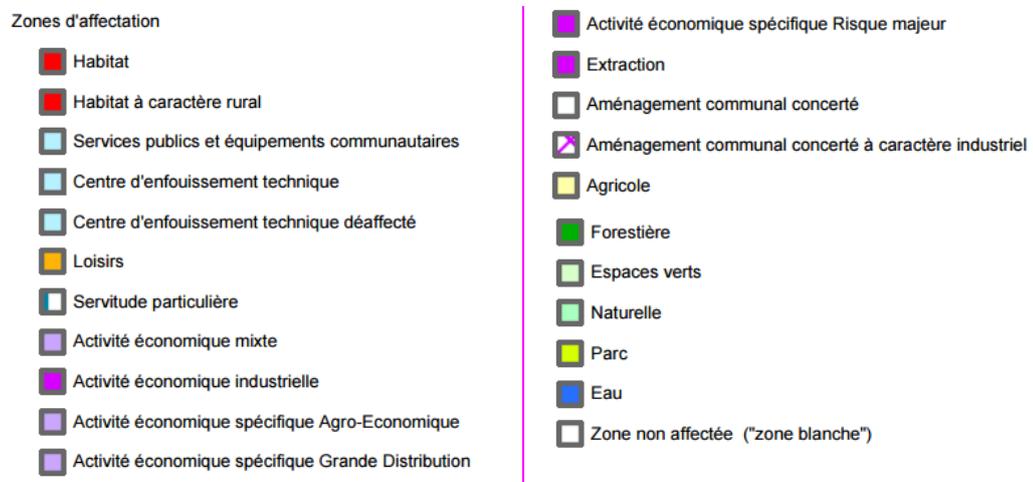
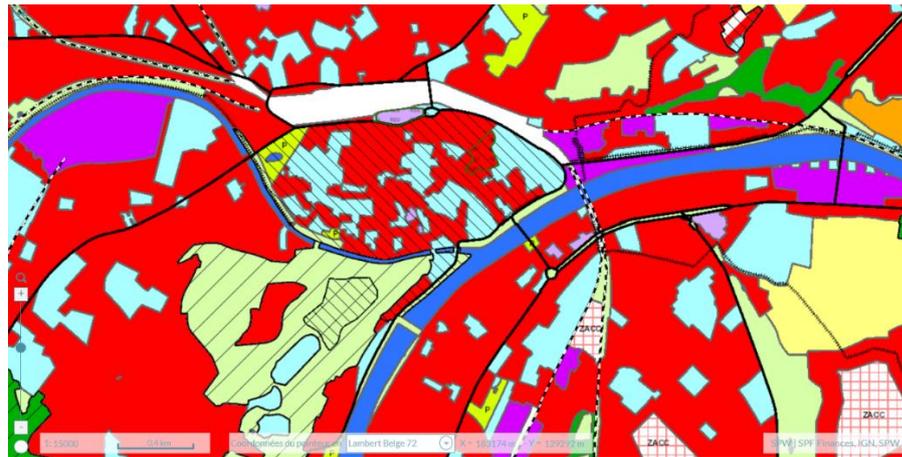


Figure 12 Plan de secteur (source : WalonMap géoportail de la Wallonie, 2020)

## 2.1.4 Population scolaire

A Namur, on comptait en 2018 environ 47.000 étudiants pour une commune à l'époque peuplée de 111.710 habitants.

Cette population est répartie selon trois niveaux : environ 13.000 élèves dans l'enseignement fondamental, environ 19.700 étudiants dans l'enseignement secondaire<sup>7</sup>. Le reste de la population étudiante, soit environ 15.000 élèves, est en enseignement supérieur. Le pôle académique de Namur, compte 19.000 étudiants pour 3.700 travailleurs (source :Ville de Namur, 2020) et la grande majorité de ces étudiants sont concentrés dans la Corbeille où sont rassemblés non seulement des universités mais aussi des hautes écoles, des établissements du fondamental et du secondaires ou d'autres institutions scolaires (académies, ...).

Le détail des établissements et effectifs est développé dans la partie 2.2.1

## 2.2 Analyse des générateurs de déplacement

Les générateurs de déplacements importants de la Corbeille peuvent être séparés en cinq catégories principales que sont les établissements scolaires, les commerces, (dont l'HORECA), les établissements du secteur public, les infrastructures culturelles et la gare (trains et bus).

### 2.2.1 Les établissements scolaires

La zone d'étude possède un nombre important d'établissements scolaires allant de la maternelle à l'enseignement supérieur et répartis sur l'ensemble du territoire de la Corbeille. Les nombreux étudiants fréquentant ces établissements représentent une population diurne conséquente et génératrice de déplacements quotidiens.

---

<sup>7</sup> Les grandes villes wallonnes : A chacun sa mobilité, Wallonie Mobilité SPW, 2018

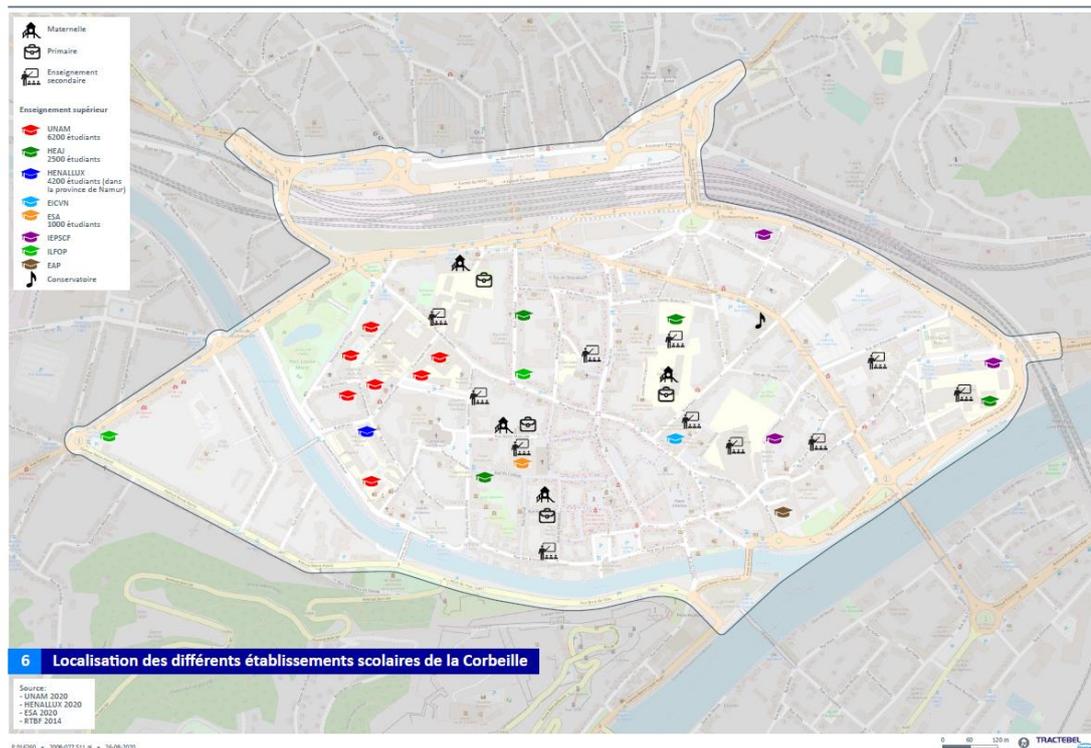


Figure 13 Localisation des différents établissements scolaires de la Corbeille (Source: Data Namur 2020, Google Maps 2020 ; cartographie : Tractebel 2020 – voir également la carte n°06 de l’atlas cartographique)

L’enseignement supérieur représente la majorité des étudiants de la Corbeille (HEAJ, HENALLUX, EICVN, ESA, IEPSCF, ILFOP) avec plus de 15.000<sup>8</sup> étudiants sur le territoire Namurois<sup>9</sup>, concentré en majorité dans le centre-ville.

L’université de Namur comporte à elle seule six établissements de l’enseignement supérieur (facultés de médecine, de droit, d’informatiques, de philosophie et de lettre, de sciences et de sciences économiques et sociale), tous situés dans le quartier Université et qui représentent plus de 6.200 étudiants pour plus de 1.000 membres du personnel<sup>10</sup>. Sa dimension fait de l’Université de Namur un élément essentiel dans le développement économique et social non seulement de la Corbeille, mais aussi de la Ville et même de la Wallonie.

Aux étudiants en cycle supérieur s’ajoutent les écoles primaires et maternelles, génératrices de déplacements moindres en quantité d’élèves mais avec des impacts plus importants. En

<sup>8</sup> 19 000 étudiants en cycle supérieur sur le « pôle académique de Namur », dont 15 000 étudiants dans la ville de Namur

<sup>9</sup> Les grandes villes wallonnes : A chacun sa mobilité, Wallonie Mobilité SPW, 2018

<sup>10</sup> Source : Université de Namur 2020

effet ces déplacements ont un rôle prépondérant sur la mobilité dans le centre-ville étant donné que les déplacements vers ce type d'établissements se font plus en utilisant la voiture individuelle (pour déposer les enfants, non autonomes dans leurs déplacements, à proximité immédiate de l'école).

La thématique de la mobilité scolaire est développée dans la partie 2.8 et les futurs projets (comme le conservatoire de Namur en septembre 2021) sont repris dans la partie 2.10.

## 2.2.2 Les commerces

Les commerces du territoire de la Corbeille à Namur sont également sources de déplacements importants. Bien qu'il y ait une concentration sur l'axe Nord-Sud de la Corbeille (Rue Godefried, Rue Saint-Jacques, Rue de Fer, Rue de l'Ange) l'ensemble du territoire reste couvert de commerces. Sur l'ensemble de la Corbeille, on compte plus de 800 commerces<sup>11</sup> ainsi que de nombreux restaurants, bars et cafés. Il peut arriver que l'Horeca, en soirée, soit responsable de quelques conflits avec les riverains. Mais leur fréquentation quotidienne et la fréquentation des commerces leur confèrent une importance primordiale liée au dynamisme et au développement du centre-ville, et joue encore un rôle à l'échelle de la ville.

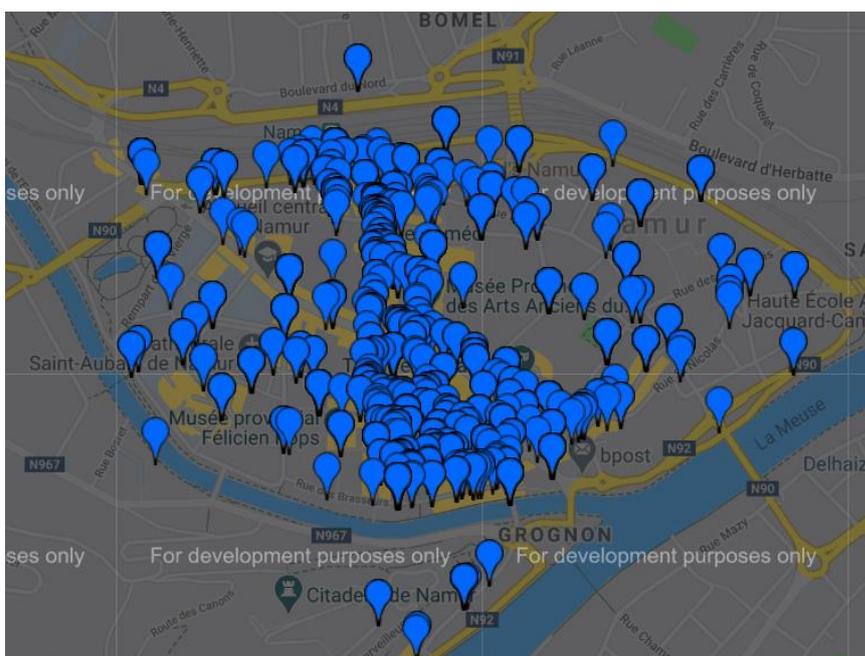


Figure 14 Répartitions des commerces sur le territoire de la Corbeille (GAU Namur, 2020)

En complément, des marchés attirent également hebdomadairement des consommateurs dans la Corbeille. Il y a d'une part le marché de la gare et d'autre part le marché du centre-ville s'établissant tous les samedis de 8h à 13h. Lors du marché du centre-ville, le piétonnier est élargi.

<sup>11</sup> Source : GAU Namur, 2020

Dorénavant le marché n'occupe plus la Place du Palais de Justice mais s'étend dans toute la rue de Bruxelles jusqu'au carrefour Omalius.

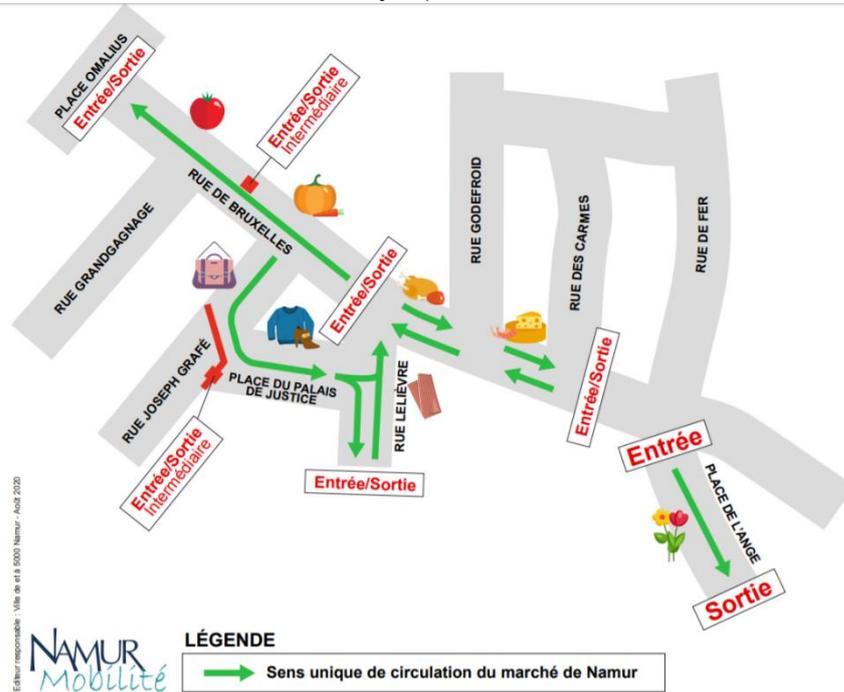


Figure 15 Nouveau circuit du marché (Source: Dossier de Presse, Ville de Namur, 2020)

### 2.2.3 La gare

Un générateur de flux important est le pôle multimodal de la gare de Namur, qui concentre et diffuse des flux croissants des échelles locales, régionales et nationale quotidiennement. La gare à elle seule accueille chaque jour plus de 21.000 passagers<sup>12</sup>. Elle sera désormais accompagnée d'une gare routière placée directement sur le toit de la gare SNCB, et qui devrait conforter et développer la dimension génératrice de flux de la gare (projet détaillé dans la partie 2.10).

En termes de flux, chaque jour la gare de Namur reçoit de nombreux entrants originaires principalement de la province et de la région. Dans l'autre sens il y a également une grande partie des voyageurs qui vont quotidiennement de la province de Namur vers d'autres bassins d'emploi (principalement vers Mons, Bruxelles et Liège).

<sup>12</sup> Source : SNCB 2019

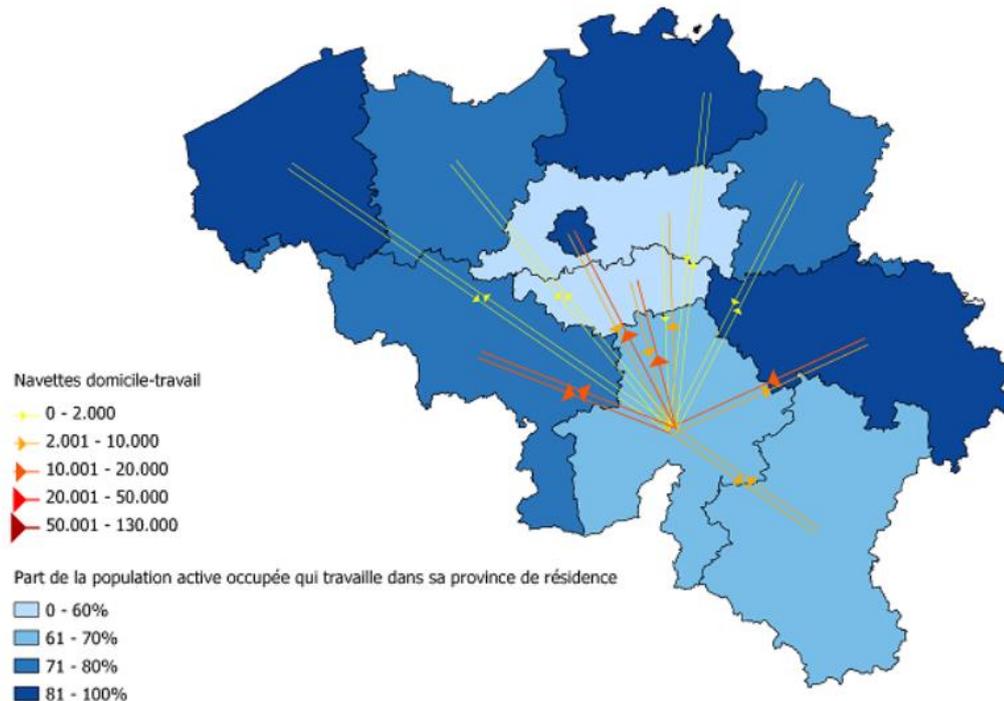


Figure 16 Déplacement domicile-travail à l'origine et à destination de la province de Namur ( source: Censur 2011)

Les caractéristiques du pôle gare seront plus détaillés dans la partie 2.4.2.

## 2.2.4 Les équipements et établissements du secteur public

Le secteur public incarne lui aussi un générateur de déplacements important. En effet, la Corbeille bénéficie de la présence d'équipements publics d'importance régionale. Ainsi une partie des flux liés à la gare, notamment, est amenée à traverser le territoire de la Corbeille, pour rejoindre les différentes institutions, comme le parlement de Wallonie, ou les zones économiques aux alentours de la Corbeille.

De nombreuses institutions publiques sont localisées dans la Corbeille et réparties sur l'ensemble de son territoire. On y trouve des organismes régionaux comme des cabinets ministériels ou les Services Publics de Wallonie (SPW Territoire, logement, énergie, SPW Mobilité Infrastructures, SPW Agriculture...), dont une partie sera relocalisée prochainement dans le quartier Gare. Si l'on prend le territoire étendu de la Corbeille, il y a également la présence du Parlement de Wallonie (évoqué précédemment) qui joue lui aussi un rôle important dans les déplacements dans la ville. En complément, il existe aussi des organismes communaux, provinciaux et même fédéraux (Administration communale de Namur, l'Hôtel de Police, le bâtiment de la Région Wallonne, l'Hôtel de Ville ou encore les cadastres), même si la majeure partie de ces organismes a pour vocation à être déplacée à Salzinnes. Les employés se rendant au travail dans ces institutions quotidiennement forment une population source de déplacements considérables. Il y a quinze ans on estimait que le nombre de personnes se rendant au centre-ville pour travailler dans ces institutions avoisinait les 15.000

individus<sup>13</sup>. L'accessibilité de ces bâtiments est également un point important, en particulier pour l'Hôtel de Police, pour qui la question des départs en intervention d'urgence est essentielle.

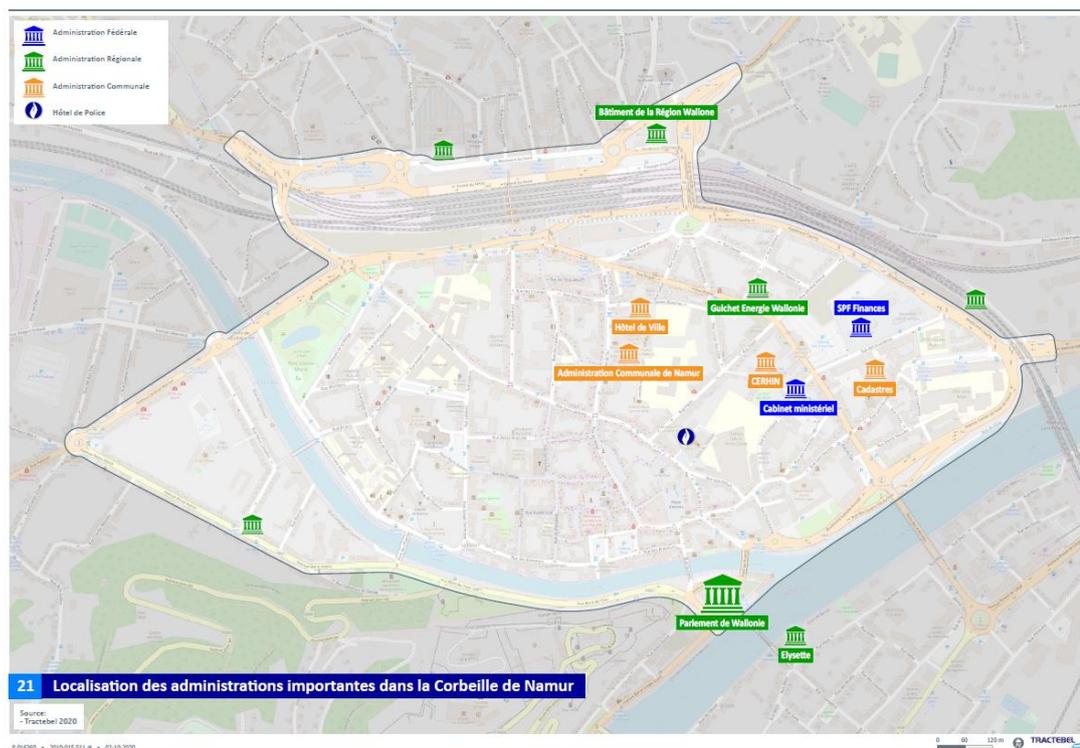


Figure 17 Localisation des administrations importantes dans la Corbeille de Namur (Source : Tractebel, 2020, voir également la carte n°21 de l'atlas cartographique)

## 2.2.5 Infrastructures culturelles

La Corbeille est également riche en infrastructures culturelles ce qui est moteur pour le dynamisme du centre-ville. Elles attirent des personnes au-delà de l'espace de la Corbeille et même de la ville, et ont un impact direct sur les déplacements régionaux. Le centre-ville historique bénéficie d'un patrimoine qui attire les touristes, avec notamment ses églises, et bénéficie surtout de la proximité avec la Citadelle qui est l'élément touristique fort de la ville de Namur, avec plus de 63 000 visiteurs en 2019<sup>14</sup>. L'ouverture progressive du Pôle « Les Bateliers », un complexe culturel important destiné à accueillir le musée d'archéologie et des arts décoratifs, ou l'ouverture récente du Delta, qui se veut un centre culturel très vivant, témoigne de l'importance de la dimension culturelle du centre-ville qui est amenée à se consolider voire à se développer. L'ouverture du téléphérique a également pour vocation

<sup>13</sup> Source : Transitec, 2007

<sup>14</sup> Source : Dhnet.be, 2020

d'être une nouvelle attraction forte pour les visiteurs et représente donc un enjeu majeur en matière de mobilité.

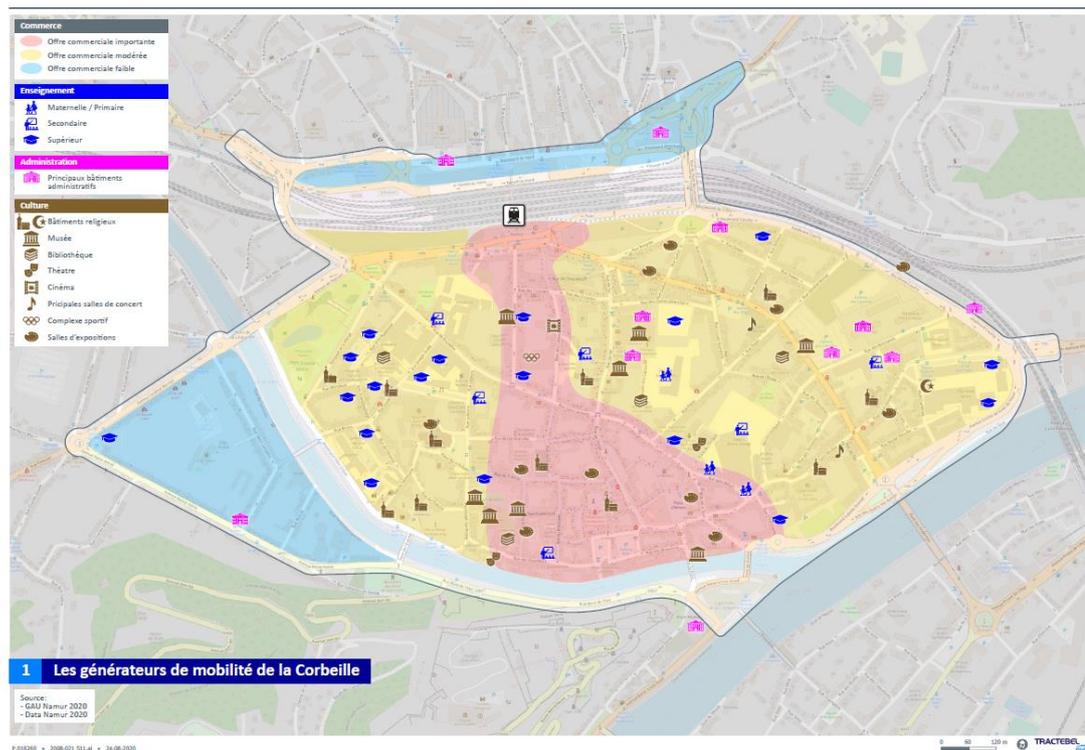


Figure 18 Principaux éléments culturels et administratifs de la Corbeille (Source Tractebel 2020, voir également la carte n°01 de l'atlas géographique)

De nombreuses autres associations, institutions et autres salles de spectacles viennent compléter et parfaire le paysage culturel namurois pour en faire une entité culturelle forte. Comme on peut le voir sur la carte, il y a la présence d'un cinéma qui vient d'être rénové (voir partie 2.10), mais aussi d'un théâtre qui présente chaque saison une soixantaine de spectacles et accueille des festivals culturels. En plus des Bateliers, d'autres musées ont également un rôle important à jouer avec une diversité allant du Musée Africain au Musée Provincial des Arts Anciens en passant par des plus petits musées d'expositions comme le Musée Félicien Rops. Avant l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, la fréquentation touristique de Namur était en augmentation, avec une hausse de 13 % pour le nombre de visiteurs de la Citadelle, de 25% pour la Capitainerie et de 27% pour le musée Rops en 2018<sup>15</sup>. Le grand casino, comme les salles de spectacles et de concerts attirent eux aussi un bon nombre de visiteurs.

<sup>15</sup> Dossier de Presse, Office du Tourisme de Namur, 2018

## 2.3 Analyse des modes actifs

Comme en témoigne le PCM 2018 de la Ville de Namur, le centre-ville est amené à être sujet à une politique forte et ambitieuse pour permettre un report modal important de la voiture individuelle vers les modes actifs (piétons et vélo).

D'une part toute personne qui se déplace débute et termine son voyage à pied. C'est pourquoi une attention toute particulière doit être accordée aux cheminements piétons et particulièrement aux personnes à mobilité réduite. Il faut prendre en considération les modes actifs lors de toute proposition d'aménagements concrets, tels que pistes cyclables, passages piétons, éclairage...

D'autre part la pratique du vélo (et en partie du vélo à assistance électrique) est en plein essor en Belgique, de manière générale, et à Namur plus particulièrement, où le nombre de cyclistes a triplé entre 2010 et 2018<sup>16</sup>. Le vélo offre souvent une alternative à la voiture et aux transports en commun mais nécessite des infrastructures spécifiques principalement de sécurisation de la voirie et de stationnement particulier. Il ne présente pas un grand danger pour les autres utilisateurs, mais au même titre que les piétons, il doit être protégé des véhicules. Son utilisation s'accompagne de mesure de sensibilisation tant du côté des utilisateurs des deux roues (état du vélo, éclairage, code de la route,) que du côté des automobilistes, chauffeurs de camion ou de bus.

Les modes actifs dans la Corbeille seront donc étudiés séparément avec dans un premier temps l'étude des déplacements piétons et dans un second temps l'étude des déplacements cyclistes. Les modes tels que la trottinette ou autres engins de déplacement personnel sont traités au point 2.9.4 qui décrit les alternatives de mobilité.

### 2.3.1 Les déplacements piétons

#### 2.3.1.1 Etat des lieux

Comme rappelé dans le PCM, le centre-ville se doit de répondre au principe « STOP », qui est une approche lancée en Flandre dans les années 2000 et qui impose aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, puis aux cyclistes, puis aux transports publics et enfin aux voitures individuelles et camions (PCM Ville de Namur, 2018).

La Corbeille accueille chaque jour des flux piétons importants issus des différents générateurs de mobilité évoqués dans la partie précédente (2.3). Ainsi les commerces, les espaces culturels, les pôles éducatifs ou encore les institutions publiques mais surtout la Gare bénéficient d'une bonne accessibilité piétonne ce qui rend le centre-ville propice à un cheminement piéton important. L'axe Nord-Sud (Rue de l'Ange, Rue de Fer, Avenue de la Gare) concentrant les commerces et débouchant sur la gare, générateur de flux piétons incessant et très importants, est particulièrement touché par ces déplacements. En témoignent les résultats des compteurs piétons du centre, qui se trouve tout le long de l'axe.

---

<sup>16</sup> Observatoire du vélo de Namur, 2018

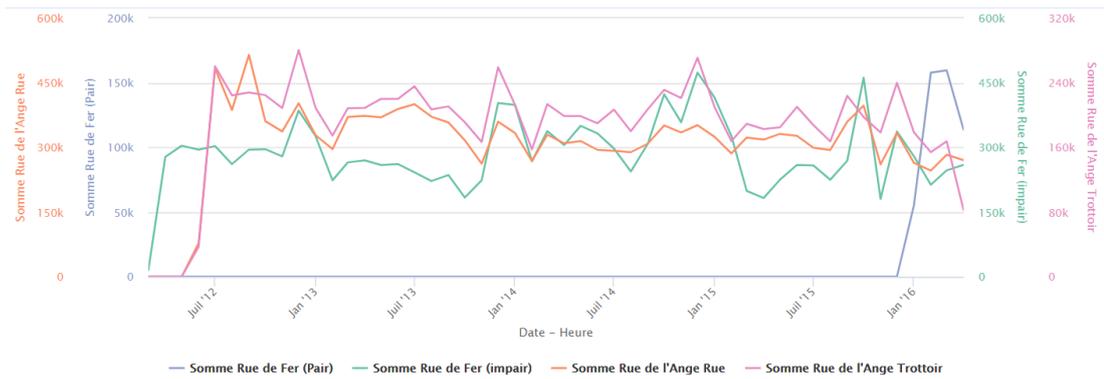


Figure 19 Importance de la fréquentation piétonne le long de l'axe Nord-Sud ( Source: Data Namur, 2018)

Cependant, bien que les résultats ne soient pas encore assez étoffés pour conclure (obtenus en période estivale, sur un temps trop court), avec l'épisode de la crise sanitaire COVID-19, une baisse de la fréquentation de l'axe est notoire.

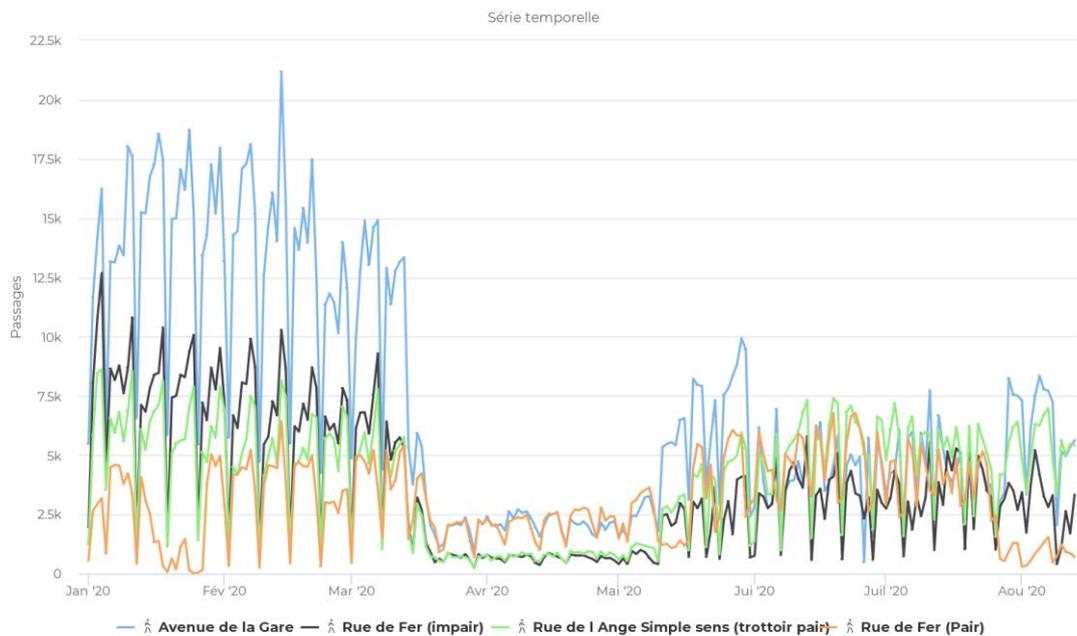


Figure 20 Évolution de la fréquentation de l'axe Nord-Sud (source : crise sanitaire, aménagement temporaire, Ville de Namur, 2020)

Le reste de la Corbeille est également bien nourrie en circulation piétonne. La circulation piétonne est plutôt aisée et rapide, en témoigne la carte ci-dessous représentant les principaux temps de parcours piétons dans le centre-ville depuis la gare.

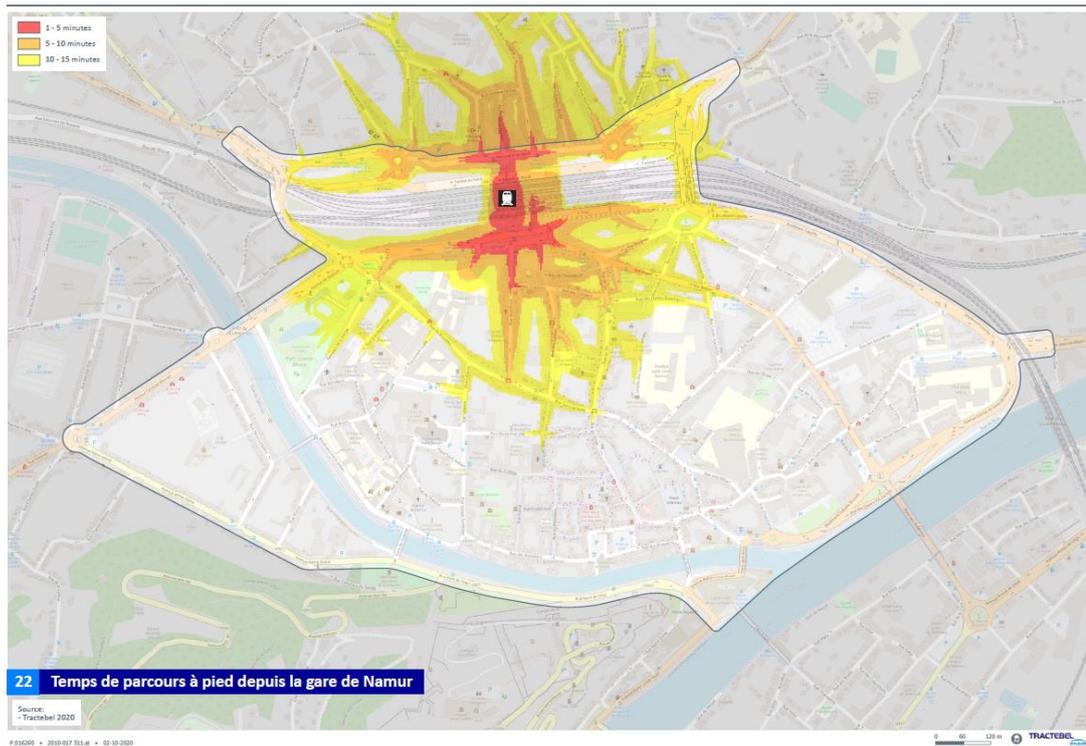


Figure 21 Distance couverte par les piétons à la sortie de la gare (Source : Tractebel, 2020, voir également la carte n°22 de l'atlas cartographique)

Il existe une toile de cheminements piétons, établissant un réseau qui rend le déplacement facile. Pour commencer, le centre-ville dispose d'un piétonnier important représentant plus de 2,5 km de longueur. Dans le quartier du Vieux Namur, il est composé des rues de l'Ouvrage, Haute Marcelle, Basse Marcelle, St-Loup, du Collège et de la Croix, Marché aux Chanvres, Fumal, Ruplémont, du Président, St-Jean, de la Halle, des Fossés Fleuris, des Fripiers, place Marché aux Légumes et place Chanoine Descamps. Dans le quartier du Théâtre, il est composé des rues de la Monnaie, du Beffroi, de Bavière, de St-Joseph et des places d'Armes et de l'Ange. Enfin dans le quartier de l'Hôtel de Ville le piétonnier est composé de la rue de l'Inquiétude. Pour l'instant, l'accès du piétonnier à certains véhicules prioritaires est géré par des bornes télescopiques avec badges. La Ville compte les remplacer par des caméras avec reconnaissance de plaque, pour pouvoir potentiellement élargir les conditions d'accès du piétonnier à des professions ayant besoin de stationner dans la zone (infirmier, médecin...).<sup>17</sup>

Ce piétonnier est ouvert à la circulation pour les riverains et livraisons de 5h30 à 7h30, de 9h à 11h30 et de 17h30 à 20h (sauf exception de la rue Haute Marcelle qui n'est ouverte que de 9h à 11h30). En complément de ce piétonnier, des « raccourcis » accessibles aux piétons, viennent encore améliorer le déplacement piéton avec la passerelle Saint-Aubain et tous les passages entre Facultés dans le Quartier de l'Université, le passage de la Gare, St-Joseph, le chemin des Ecoliers, l'Impasse de l'Hôtel de Ville, la galerie Werenne et la venelle des Capucins dans le Quartier de l'Hôtel de Ville, les passerelles d'Herbatte et du pont du Luxembourg dans le Quartier des Célestines, et la galerie d'Harscamp, l'impasse du Beffroi

<sup>17</sup> Ville de Namur, 2021

et les passages du Quartier des Célestines dans le Quartier du Théâtre. Ces espaces piétons sont enfin consolidés ponctuellement par des piétonniers temporaires à l'occasion d'évènements culturels ou de marchés (plus d'informations dans la partie 2.3.2).

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



Figure 22 Panneau de signalisation piétonne utilitaire et touristique à Namur ( Source: Tractebel, 30 septembre 2020)

L'accessibilité piétonne du centre-ville depuis la périphérie a été récemment améliorée avec des aménagements sur les différentes entrées. En mai 2020, était inaugurée la passerelle cyclo-piétonne nommée l'Enjambée, qui permet désormais de traverser la Meuse et de relier Namur et Jambes.

L'état du revêtement des sols et trottoirs est dans l'ensemble satisfaisant pour le déplacement piéton, même si ponctuellement le confort piéton peut s'avérer insuffisant comme dans la rue des Brasseurs ou dans la rue du Pont. Les trottoirs restent également ponctuellement trop étroits pour accueillir des flux importants mais le passage de la Corbeille en zone de rencontre (voir partie 2.6.1.2) permet en partie de résoudre cette problématique.

En ce qui concerne les PMR un travail important d'abaissement des bordures a déjà été réalisé par la Ville ces dernières années. Il s'est basé sur une cartographie de cheminements, élaborée en collaboration avec le comité PMR. Toutefois, en l'état, à certains endroits, les trottoirs ne sont pas tous encore en état pour un déplacement optimal, et l'accès aux arrêts de bus n'est pas toujours possible (cf. photos ci-dessous). La Ville de Namur précise néanmoins que des aménagements spécifiques sont réalisés progressivement pour rendre la ville accessible à tous par des cheminements piétons. Parmi ces aménagements il y a l'élargissement des trottoirs, l'accès aux traversées piétonnes en pente douce, l'installation de

dalles podotactiles, l'adaptation des quais de bus, la sonorisation des feux pour malvoyants, l'installation d'un guidage sonore dans la Corbeille, ou encore la mise en place de bancs et d'un mobilier urbain adapté. Les trottoirs et tous les aménagements PMR doivent continuer à être entretenus continuellement (nettoyage des feuilles et des branches, maintenance des ascenseurs...).

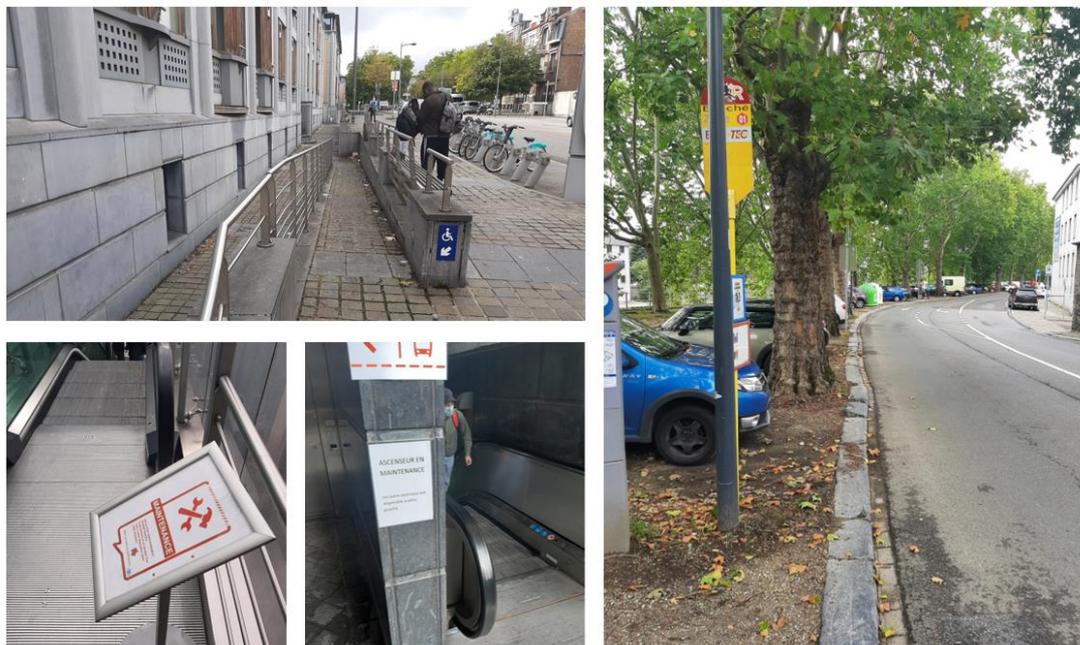


Figure 23 Exemple d'aménagement urbain faits pour les PMR à Namur et exemples de points noirs qu'il reste à corriger (Source: Tractebel 30 septembre 2020 – photo 1 prise à l'arrière de la gare, photos 2 et 3 prises à l'entrée Nord de la Gare, photo 4 prise sur le boulevard Frère Orban pour lequel l'arrêt de bus n'est pas adapté ni accessible aux PMR)

### 2.3.1.2 Sécurité et dysfonctionnements

Les piétons restent particulièrement vulnérables lors des accidents de circulation routière. Cette partie est détaillée par la suite dans le point 2.7. Il est possible d'observer ponctuellement un certain nombre de points noirs qui peuvent rendre difficiles et parfois dangereux les déplacements piétons, comme des trottoirs trop étroits ou des traversées insécurisées, mais ces points restent marginaux.

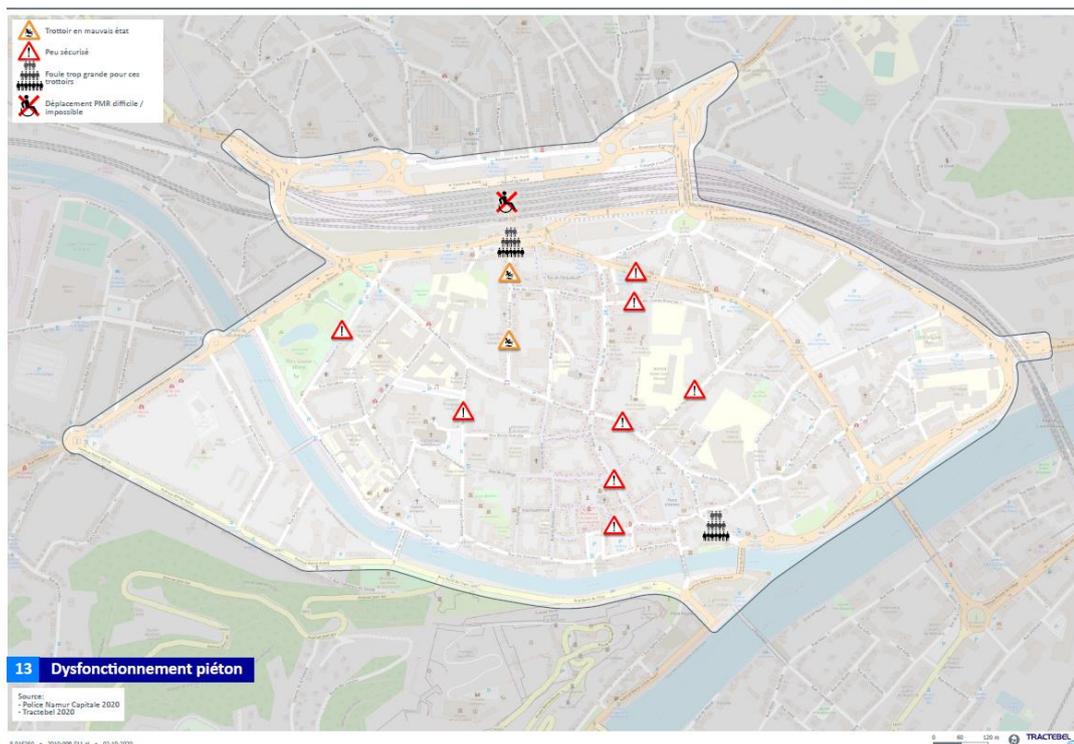


Figure 24 Localisation des points noirs les plus importants à l'encontre de la circulation piétonne  
 Source: TEC, 2020, Tractebel 2020, Ville de Namur 2021, PCM de Namur ;  
 cartographie : Tractebel, 2020 - voir également la carte n°13 de l'atlas cartographique)

Enfin, il est observé ponctuellement une problématique de sécurité dans le centre-ville. Dans l'environnement direct des écoles, principalement aux heures de pointe, des attroupements d'élèves et des comportements à risques, comme des traversées intempestives, sont régulièrement constatés. Ces problèmes ont des origines multiples et sont dus autant au transit de voitures ou de vélos qu'à l'attitude des parents qui viennent déposer leurs enfants ainsi qu'à l'attitude des enfants eux-mêmes qui se regroupent à proximité de l'école. Aucune statistique n'existe cependant sur cette thématique. La Police, les directions d'écoles et la Ville sont bien conscients de cette problématique de mobilité spécifique.

### 2.3.1.3 Encouragement – Sensibilisation – Communication

La Ville de Namur est engagée dans des campagnes de sensibilisation en faveur ou pour l'amélioration des déplacements piétons. C'était le cas, notamment en 2015, à l'occasion de la campagne « Soyons courtois ! La rue, ça se partage », pendant laquelle la Ville, en partenariat avec le CCCA, a pu tenter de sensibiliser les piétons et les cyclistes dans l'amélioration de leurs comportements. La campagne de sensibilisation s'était alors déroulée sur plusieurs médias, en passant par les affiches, les réseaux sociaux ou les différents canaux de communication de la Ville. Enfin le passage de la Corbeille en zone 20 témoigne de la volonté d'encourager les déplacements piétons. Ce changement laisse envisager une nouvelle mobilité dans le centre-ville mais qui devra cependant être accompagnée d'une réflexion sur la nécessité de repenser l'espace public. Les mesures temporaires qui ont été mises en place comme sur les photos ci-dessous font l'objet d'une évaluation et pourraient se concrétiser, devenir durable et être accompagnées par d'autres aménagements piétons.



Figure 25 Message à l'entrée de la zone 20 (Source: Tractebel, 30 septembre 2020)



Figure 26 Mobilier urbain installé dans la zone de rencontre (source : Tractebel, 30 septembre 2020)

Il ressort notamment de ces évaluations de la zone de rencontre que les PMR ne se sentent pas sécurisés par les nouveaux aménagements pris par la Commune.

#### 2.3.1.4 Conclusion

Les points mis en évidence des déplacements piétons et PMR permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements piétons :

- Le déplacement piéton est favorisé par l'existence d'un long piétonnier, (avec dalles podotactiles) et de la zone de rencontre. L'élargissement du piétonnier est actuellement à l'étude. Les déplacements piétons ne sont pas favorisés de la même manière sur l'ensemble du centre-ville, les zones spécifiquement piétonnes étant absentes de l'Est de la Corbeille.
- La grande partie des cheminements piétons se fait le long de l'Axe Nord-Sud et les déplacements piétons pourraient globalement être améliorés
- Les traversées piétonnes ont été supprimées dans la zone 20 du centre-ville.
- Pour l'instant l'entrée de la ville piétonne de Namur n'est pas suffisamment marquée, notamment au niveau de la Gare. Cependant, avec le permis récemment délivré pour les travaux sur la liaison rue Godefroid-place de la station, la qualité de l'entrée de ville devrait être sensiblement améliorée et offrir une place plus importantes pour les déplacements piétons.
- La praticabilité des voiries piétonnes est bonne de manière générale, sauf à certains endroits pour les PMR.
- La pratique de la mobilité piétonne est encouragée par des campagnes de communication. Le patrimoine historique, l'esthétisme et le mobilier urbain encouragent également la pratique de la marche.
- Durant les heures de points, des problèmes liés à la mobilité scolaire sont observés aux abords des écoles. causant parfois des situations dangereuses (notamment des attroupement d'élèves sur la voie publique). Ce problème a des origines multiples et est du autant au transit de voitures ou de vélos qu'à l'attitude des parents qui viennent déposer leurs enfants ainsi qu'à l'attitude des enfants eux-mêmes qui se regroupent à proximité de l'école.

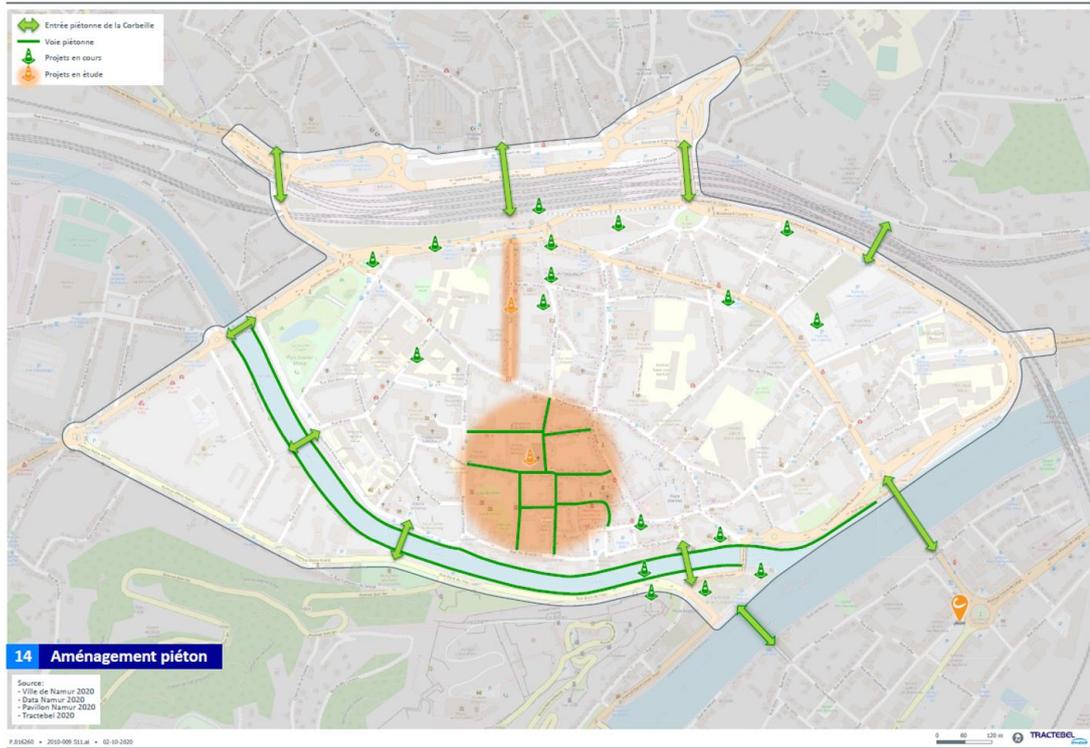


Figure 27 Aménagements piétons relevés en situation existante (source : Tractebel 2020, voir également carte n°14 de l'atlas cartographique)

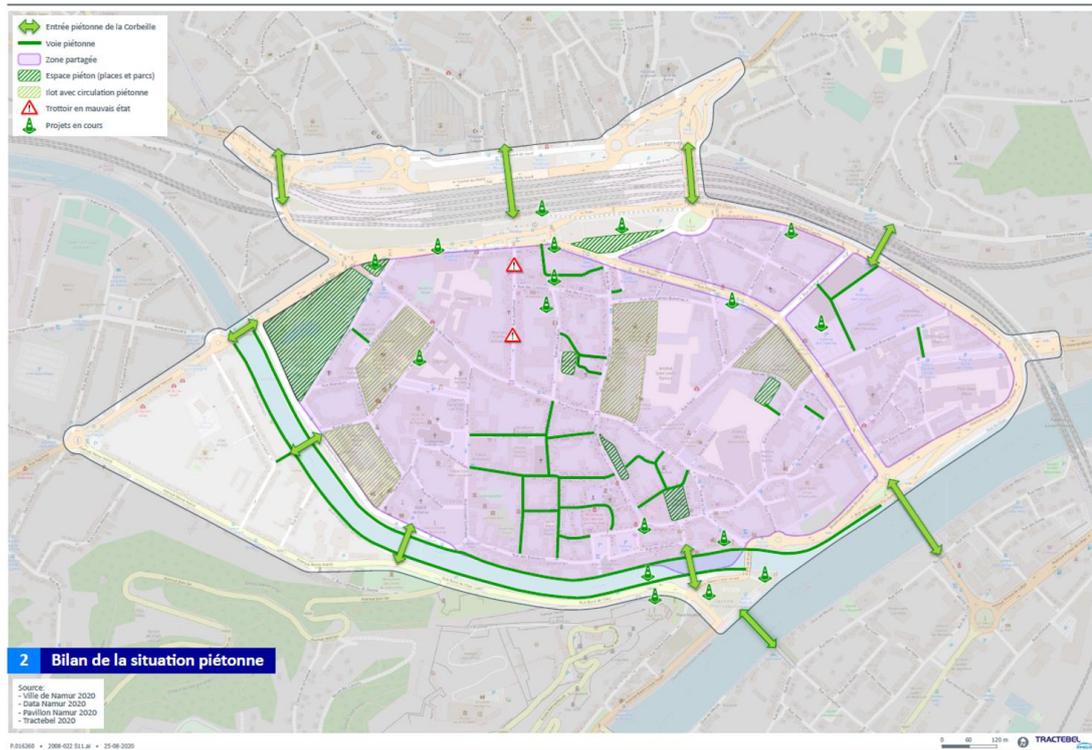


Figure 28 Bilan des enjeux de la situation piétonne dans le centre-ville de Namur (Source : Tractebel 2020 voir également la carte n°02 de l'atlas cartographique)

## 2.3.2 Les déplacements cyclistes

### 2.3.2.1 Etat des lieux

Le territoire de la Corbeille bénéficie d'un relief relativement plat propice à des déplacements à vélo. De plus, l'avènement des vélos électriques élargit le territoire d'accessibilité de la Corbeille à l'ensemble du Grand Namur. Complémentairement, Namur connaît un engouement croissant depuis dix ans pour le vélo de la part de sa population, où les flux cyclistes ont triplé ces dix dernières années<sup>18</sup> et où les flux cyclistes progressent d'environ 19% par an<sup>19</sup>. Pour encourager ce phénomène, Namur s'est lancé dans la création d'un réseau cyclable à l'échelle du grand Namur. La Corbeille fait partie intégrante de ce projet comme peuvent en témoigner les connexion RAVeLs des deux rives de la Meuse au centre-ville, comme l'encorbellement sous le pont des Ardennes ou le long du pont du Luxembourg sur lequel on trouve passerelle et rampe d'accès. L'extrait de carte ci-dessous mis à jour depuis le PCM de la Ville de Namur de 2018 allait déjà dans ce sens. *Il illustre les aménagements*

---

<sup>18</sup> Source : Observatoire du vélo à Namur, 2018

<sup>19</sup> Source : Ville de Namur, 2018



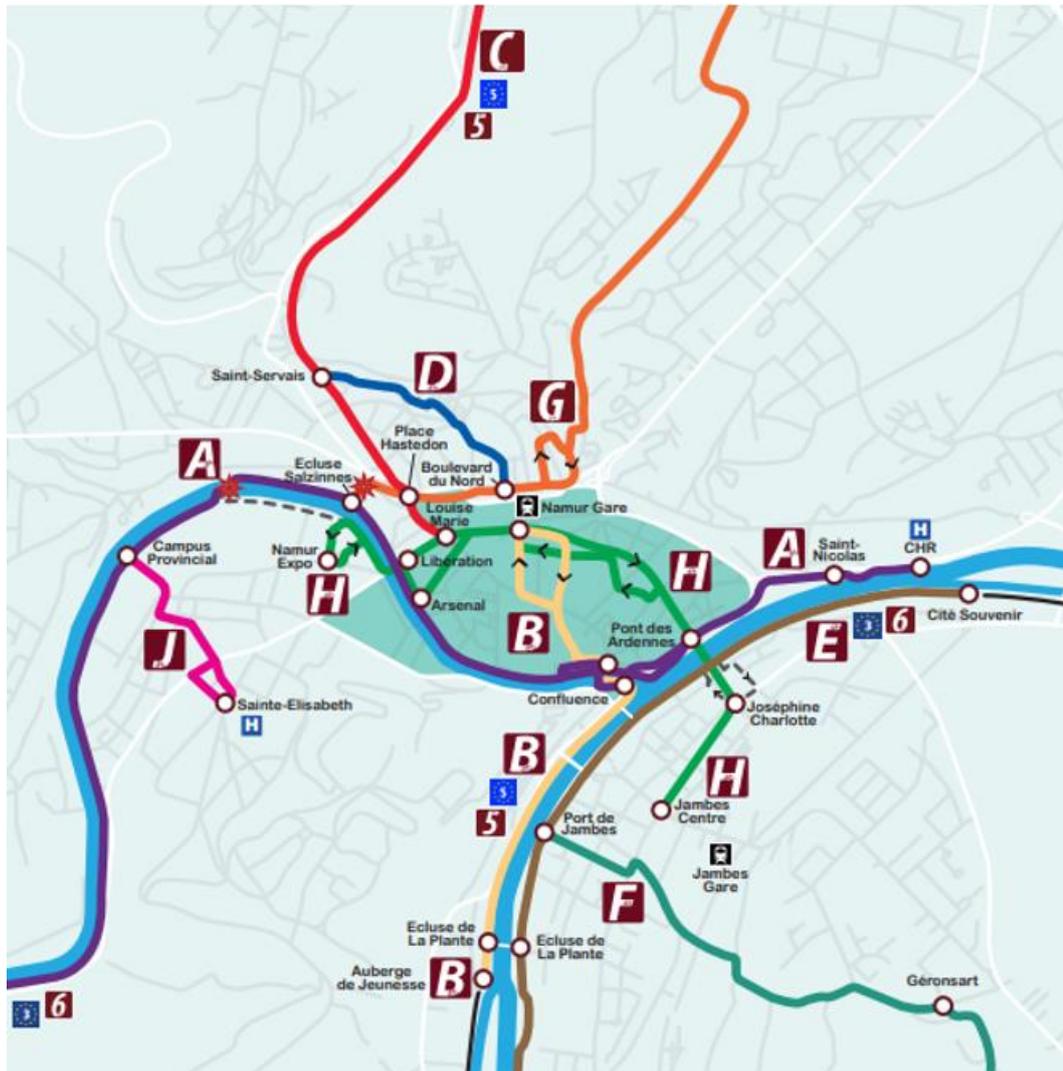


Figure 30 Carte des itinéraires communaux, régionaux et européens passant par le centre de Namur  
(Source: Ville de Namur, 2016)

De plus, l'inauguration récente de l'Enjambée, passerelle cyclo-piétonne, facilite dorénavant les déplacements cyclables entre Jambes et le centre-ville de Namur. En effet, la nouvelle passerelle, qui bénéficie également à la circulation piétonne, a pour vocation de créer un lien entre les deux villes et ainsi de favoriser la fluidité des déplacements actifs.



Figure 31 Passerelle "l'Enjambée" déjà empruntée après inauguration (Source : Tractebel, 30 septembre 2020)

La Ville de Namur a été commune pilote dans le premier projet « Wallonie cyclable » (2012 – 2016). Elle a pu ainsi établir un plan communal cyclable, principalement centré sur le périmètre hyper cyclable, et investir des montants importants en termes d'infrastructures, de stationnement, de promotion et de gestion de la politique cyclable. En décembre 2020, la Ville de Namur a remis un dossier de candidature au nouvel appel à projet « Wallonie cyclable » 2020 et a été retenue.

Dans le cadre des financements wallons en faveur du vélo, un projet d'élargissement du pont d'Heuvy est envisagé par le SPW. Les premières pilasses ont déjà été réalisées dans le cadre d'une charge d'urbanisme.<sup>21</sup> En cohérence avec la vision FAST de la Wallonie, la Ville de Namur entend poursuivre ses efforts pour développer encore davantage les déplacements à vélo. Elle a notamment l'objectif de finaliser la voie verte urbaine, pour laquelle les boulevards Cauchy et de Chiny, le pont du Luxembourg sont déjà aménagés en cheminements cyclistes<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Source : Ville de Namur, 2021

<sup>22</sup> Opendata.namur.be (2021)

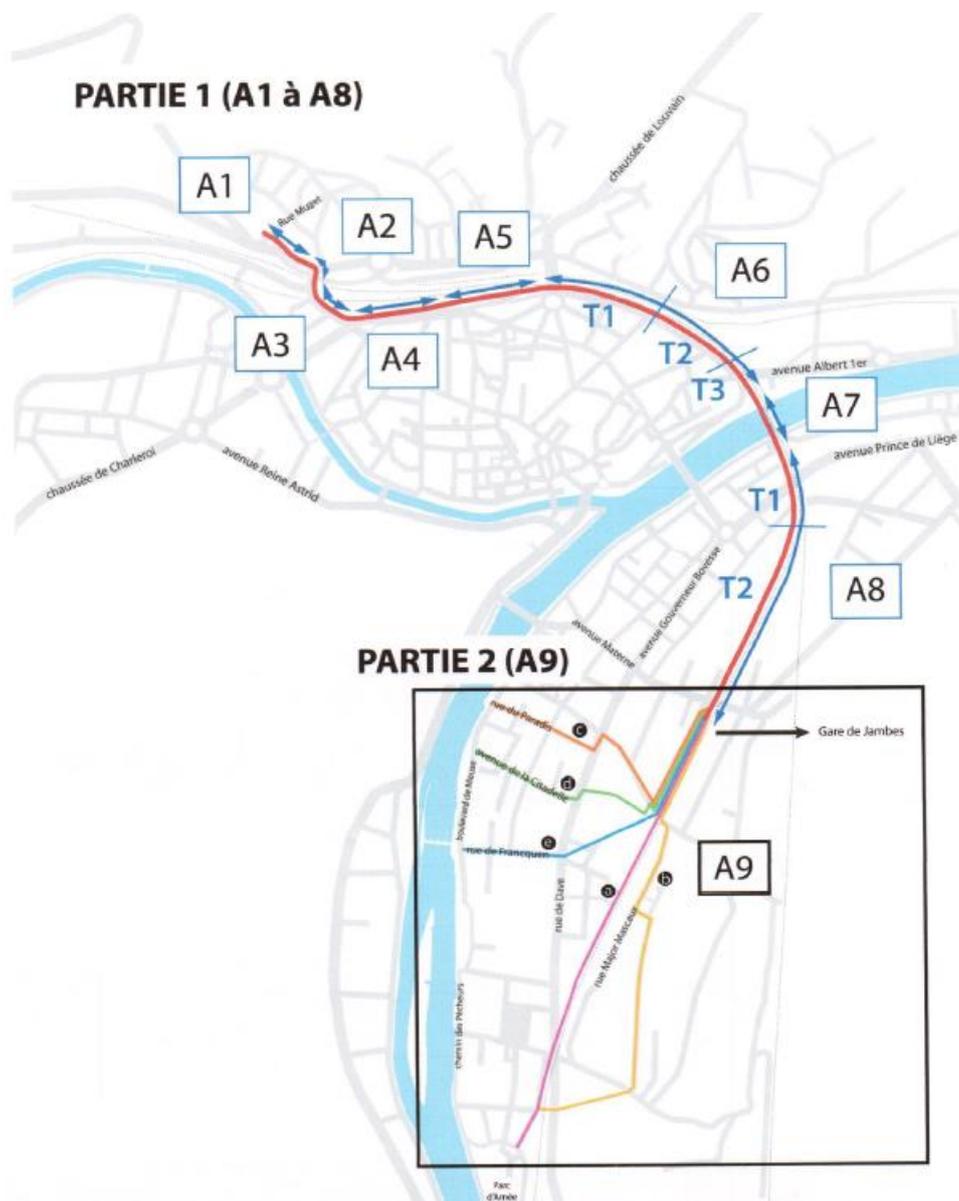


Figure 32 Projet global de la Voie Verte Urbaine au niveau de la Corbeille (Ville de Namur, 2021)

<b>Référence</b>	<b>Itinéraire</b>
<u>A1.Prolongation du RAVeL L142 Muzet / av des Croix du Feu</u>	- sortie du RAVeL au débouché de la rue Muzet - av. des Croix du Feu jusqu'au feux de signalisation du pont d'Heuvy.
<u>A2.Prolongation du RAVeL: Pont d'Heuvy</u>	<u>Pont d'Heuvy dans le prolongement de l'av. des Combattants, côté gare</u>
<u>A3.Prolongation du RAVeL : Av des Combattants</u>	<u>côté SNCB</u>
<u>A4.Prolongation du RAVeL : Bd Ernest Melot</u>	<u>bd. Ernest Mélot côté SNCB – l'itinéraire doit encore être précisé au droit de l'ancienne poste et de la gare (passage via la voie n°1 ou devant la gare)</u>
<u>A5.Prolongation du RAVeL : Connexion Est de la Gare de Namur – Bd Cauchy</u>	<u>connexion entre le côté Est de la gare de Namur et le Bd Cauchy, via le passage sous le pont de Louvain, le long du chemin de fer.</u>
<u>A6.Prolongation du RAVeL: Bd Cauchy, Tronçon 1 : du pont de Louvain à la passerelle d'Herbatte</u>	<u>Boulevard Cauchy côté chemin de fer</u>
<u>A6.Prolongation du RAVeL: Bd Cauchy, Tronçon 2 : entre la passerelle d'Herbatte et l'av. Albert ler</u>	<u>Boulevard Cauchy côté chemin de fer</u>
<u>A6.Prolongation du RAVeL: Bd Cauchy, T3 : passage de l'av. Albert ler</u>	<u>Boulevard Cauchy côté chemin de fer</u>
<u>A7.Prolongation du RAVeL : Passerelle du pont du Luxem. T1:rampe Nam T2 : passerelle</u>	<u>contre le pont du Luxembourg.</u>
<u>A7.Prolongation du RAVeL : Passerelle du pont du Luxem. T3:rampeJambes</u>	<u>contre le pont du Luxembourg</u>
<u>A8.Prolongation du RAVeL: Liaison Pont du Luxembourg – Gare de Jambes Tronçon 1 : entre la rue Mazy et la rue d'Enhaive</u>	<u>Connexion pont du Luxembourg – gare de Jambes le long des voies de la ligne Namur – Dinant.</u>
<u>A8.Prolongation du RAVeL: Liaison Pont du Luxembourg – Gare de Jambes Tronçon 2 : entre la rue d'Enhaive et la Gare de Jambes</u>	<u>Connexion pont du Luxembourg – gare de Jambes le long des voies de la ligne Namur – Dinant.</u>
<u>A9.Prolongation du RAVeL : Gare de Jambes vers le Sud</u>	<u>Connexion gare de Jambes vers le parc d'Amée</u>

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

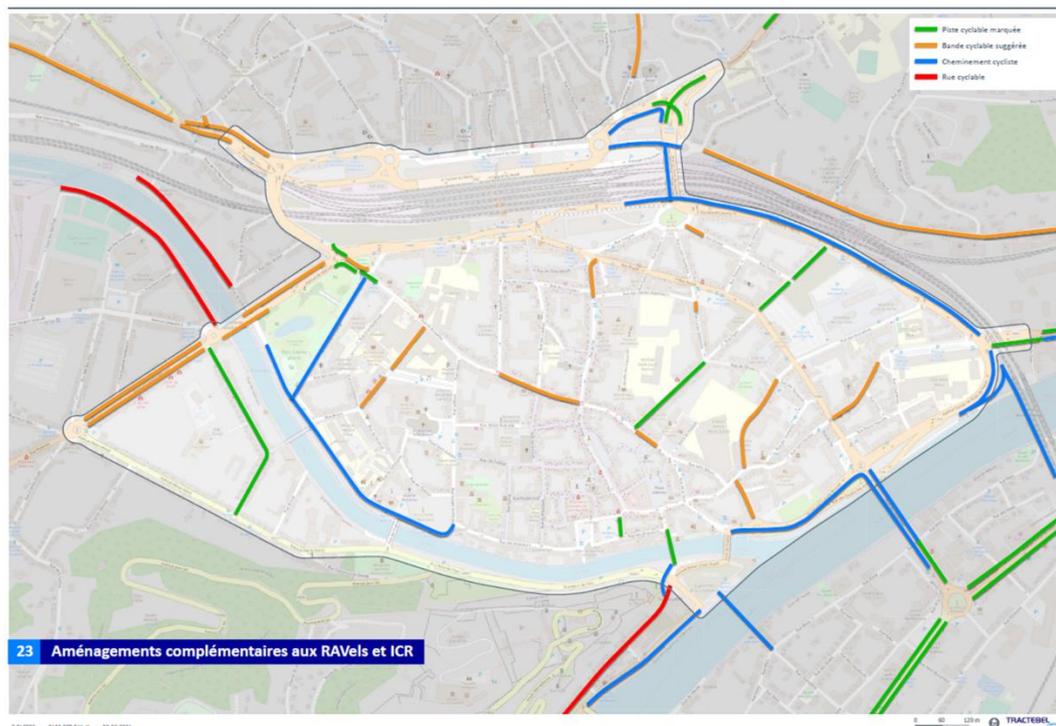


Figure 33 Ensemble des aménagements complémentaires aux RAVels et ICR (Carte : Tractebel sur base des données opendata.namur.be, 2021, voir également la carte n°23 de l'atlas cartographique)

Pour encourager l'utilisation du vélo, des vélos partagés nommés LiBiaVelo sont mis à disposition des Namurois et des visiteurs. De nombreuses stations sont réparties sur l'ensemble du territoire de la Corbeille (comme on peut le voir sur la carte ci-dessous). Répartis sur 27 stations, 240 vélos sont à la disposition. Le prix de l'abonnement annuel est de 30 euros.

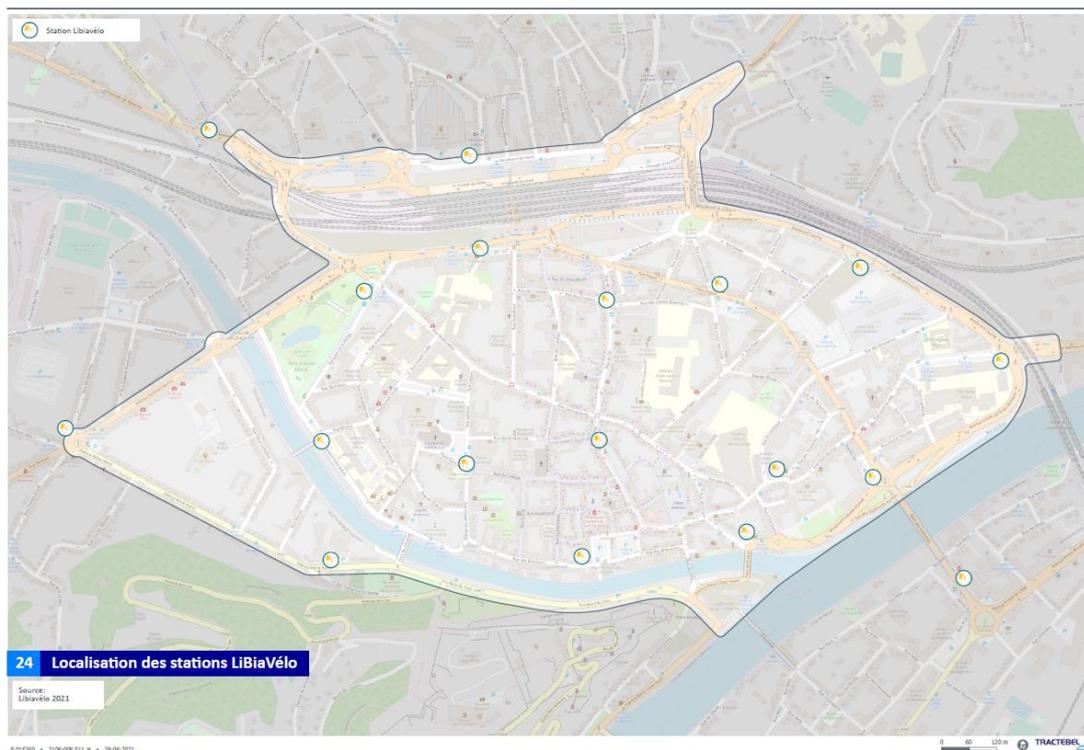


Figure 34 Stations LiBiaVélo dans la Corbeille (Tractebel sur base des données LiBiaVélo, 2020 voir également la carte n°24 de l'atlas cartographique)

Dans le même esprit, il est possible grâce à un partenariat avec Provélo, d'utiliser une des quelques 80 Namicyclettes ou un des quelques Blue bike disponibles, qui sont des vélos de ville tout équipés qui peuvent être loués sur le long terme pour les premiers. Une location Blue bike est valable pour 24h quel que soit le nombre de trajets effectués pendant ces 24h.

L'ensemble des voiries a été également converti en SUL (sens unique limité) lorsque c'était possible. Enfin, le centre-ville est totalement accessible aux vélos. Les cycles peuvent emprunter le piétonnier depuis plus de 20 ans, en respectant les règles de circulation. Les sites propres et les bandes de bus sont également accessibles aux cyclistes, avec une signalisation adaptée sur la voirie. Toute la Corbeille est en zone 30 en temps normal, mais avec l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, de nouveaux aménagements temporaires dont une zone 20 sont apparus (partie plus détaillée en 2.6.1.2) .

Toutes ces spécificités font du centre-ville un lieu très praticable pour les cyclistes. Cependant il reste des motifs de plaintes et d'agacements de leur part répertoriés dans le résultat d'enquête ci-dessous. Ce qui montre que le centre-ville a encore un potentiel énorme pour l'amélioration de l'expérience des cyclistes.

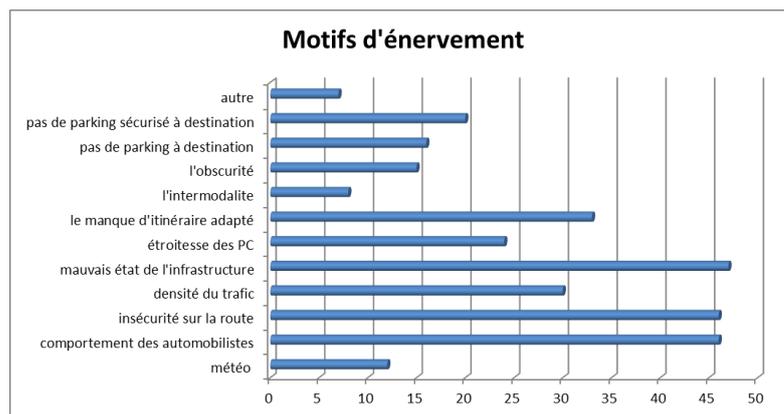


Figure 35 Motifs d'insatisfactions relatives au vélo à Namur dans une enquête réalisée par la Ville de Namur sur l'ensemble de son territoire (Source: Enquête vélo, Ville de Namur, 2019)

A ce titre le GRACQ a plusieurs revendications propres au centre-ville<sup>23</sup>:

- *Apaiser (aménagement en zones 30) le trafic rue de Bruxelles, qui est devenue une voirie de contournement de l'interdiction de passer devant la gare en venant de Salzinnes ;*
- *Fermer au trafic motorisé le passage sous voies entre la rue Salzinnes les Moulins et le Quai de l'Ecluse car l'itinéraire RAVeL et de l'Eurovélo 5 y passe (envisager la création d'une piste cyclable)*
- *Amélioration des ponts Heuvy, Louvain, Libération et Ardennes pour créer de la continuité des cheminements vélos avec l'aménagement soit de pistes cyclables soit de trottoirs cyclo-piétons.*

Ces revendications sont cartographiées dans la partie 2.10 avec les futurs aménagements ou projets.

### 2.3.2.2 Stationnement vélo

L'offre en stationnement vélo évolue très favorablement dans la Ville de Namur depuis 20 ans<sup>24</sup>. Un bon nombre de ces stationnements pour vélos se trouvent d'ailleurs dans le centre comme on peut le voir sur la carte ci-dessous.

---

<sup>23</sup> Source : Nouveau Plan Vélo Namur, GRACQ, 2019

<sup>24</sup> PCM 2018

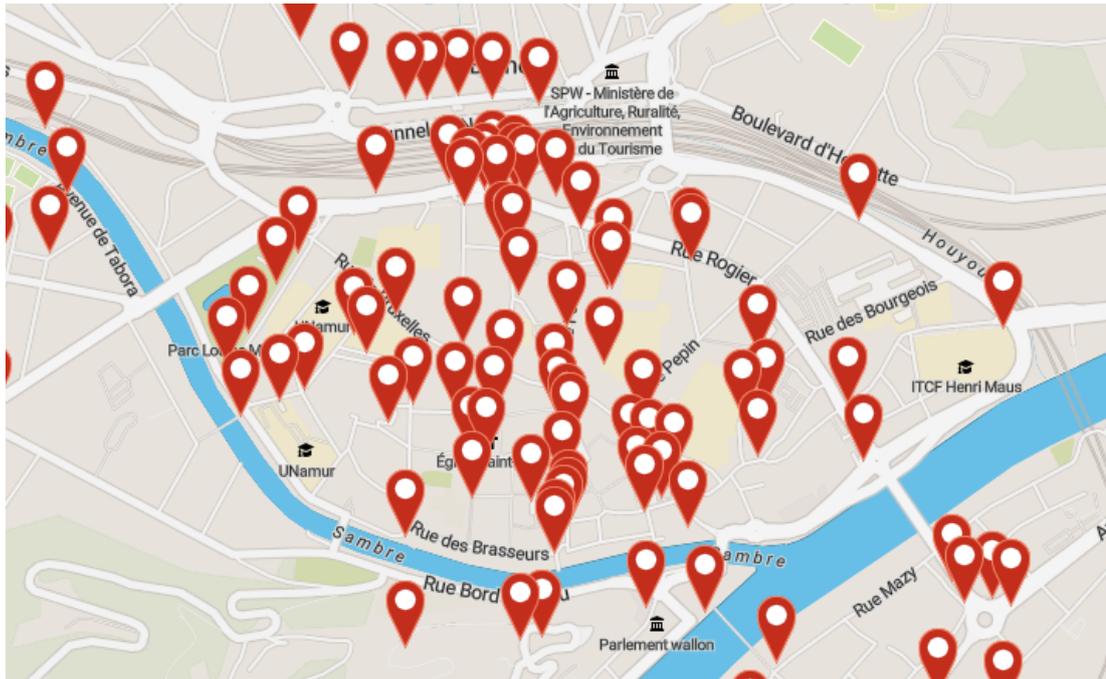


Figure 36 Localisation des emplacements de stationnements vélo dans la Corbeille (Source : Data Namur, 2020)

Sur le territoire de Namur, dont la Citadelle et Jambes, il y a 862 supports soit 1540 places de vélos disponibles (halls sportifs et écoles compris). Il y a également des stationnement couverts (dont 38 places au parking de l'Hôtel de Ville et 25 boxes individuels ou collectifs aux abords de la gare, un au foyer Namurois et qui représentent 131 places)<sup>25</sup>. Sur le territoire de la Corbeille on compte donc 780 places de vélos<sup>26</sup>, ce qui montre que la Corbeille est beaucoup mieux fournie que le reste de la ville. Toutefois, selon le PCM de la Ville de Namur (2018), le nombre d'emplacements de stationnement vélo reste très largement insuffisant dans la Corbeille entraînant des stationnements « sauvages » un peu partout. Le manque est particulièrement flagrant à la gare de Namur où le PCM recommande d'ajouter quelques 700 places aux 175 existantes pour répondre au besoin de la ville. Une réserve est cependant émise car un tel manque n'a pas été observé de manière flagrante durant la visite de terrain réalisée le 30 septembre 2020. En outre, le projet de construction du bâtiment « crosspoint » en cours à côté de la gare prévoit la création d'un parking vélo couvert et sécurisé de 200 places. Des projets d'aménagements de stationnement sécurisés sont également en cours rue du Lombard et une offre en stationnement vélo est aussi prévu dans les nouveaux parkings. Il est possible de citer le projet de la confluence et ses 53 places cyclistes ou encore les 80 places attachées au projet Cœur de Ville.

Des besoins de caissons ou d'abris sécurisés ont été mis en évidence par le GRACQ ainsi que le besoin d'ajouter un parking vélo avenue Fernand Golenvaux (source : Nouveau Plan Vélo Namur, GRACQ, 2019). En effet comme partout en Belgique, le nombre de vols de vélo est en augmentation à Namur. Il existe une concurrence très modérée voire inexistante entre

<sup>25</sup> Namur.be, consulté en août 2020

<sup>26</sup> Data.namur.be, 2020

les vélos et les deux roues motorisés pour le stationnement et de manière général les arceaux ne sont pas saturés.

### 2.3.2.3 Sécurité

Bien que la création de SUL (sens unique limité) ou de zones 30 aille dans le sens de la sécurisation du cycliste, il n'est pas toujours possible de mettre en place des SUL dans toutes les voiries. Par exemple, la configuration du stationnement des rues de Fer et Emile Cuvelier ne permet pas la mise en place d'un SUL sécurisé pour les cyclistes.

De même, la mise en place de bande spécifique pour les bus en plus de la circulation automobile ne permet souvent pas, par manque de place, la création de SUL. C'est le cas notamment de la rue Godefroid, où la largeur de la voirie ne permet pas l'installation d'un SUL en plus de la bande de circulation voiture et de la bande spécifique bus. Cependant, cette voirie étant un axe direct entre la gare et le quartier universitaire, de nombreux cyclistes l'empruntent à contre sens, créant des situations dangereuses en conflit avec les autres usagers. Un travail de signalisation à l'entrée de la voirie (coté Gare) et de communication pourrait par exemple être réalisé par la Ville pour informer les usagers des dangers que cette problématique représente et montrer les alternatives de cheminements cyclables (voiries parallèles plus adaptées aux cyclistes).

Par ailleurs, il reste encore de nombreux points à améliorer. En ce qui concerne le centre-ville, le GRACQ a pu relever des points précis à améliorer (Nouveau Plan Vélo Namur, GRACQ, 2019) comme :

- Systématiser les traversées cyclables à côté de chaque passage piéton
- Créer des connexions sécurisées entre la Porte de Fer, la rue Rogier et la rue Borgnet
- Garantir un accès sécurisé pour les cyclistes aux rues Borgnet, Galliot, Lucien Namêche et Dewez depuis le square Léopold suite aux nouveaux aménagements du square et de la sortie du parking
- Sécuriser le giratoire place Wiertz et place Gustave Falmagne (l'arrivée par l'avenue Cardinal Mercier en voiture laisse penser qu'il s'agit d'une ligne droite malgré la signalisation)
- Marquer la présence des cyclistes dans les deux sens sur l'avenue de Stassart
- Mesures concrètes en cas de chantier pour assurer continuité cyclistes
- Intensifier les répressions et la lutte contre les infractions automobiles
- Contrôles de vitesses, autour des écoles
- Entretien régulier des voies cyclables
- Activer la police pour la lutte contre le vol de vélos (poursuites, prévention, vélos appâts etc.)

Toutefois certaines de ces suggestion se trouvent être en contradiction avec le code de la route et des gestionnaires de voiries. Ces propositions doivent donc être considérées avec précaution.



*Figure 37 Exemple de traversée cycliste mise en place à Namur à systématiser (Source : Tractebel, 23 mars 2021)*

La Place Léopold qui était auparavant un point noir d'entrée de ville en terme de circulation cyclable devrait également se trouver plus sécurisée. Les aménagements en cours devraient permettre de sécuriser la connexion via le pont de Louvain vers les autres quartiers du centre-ville.

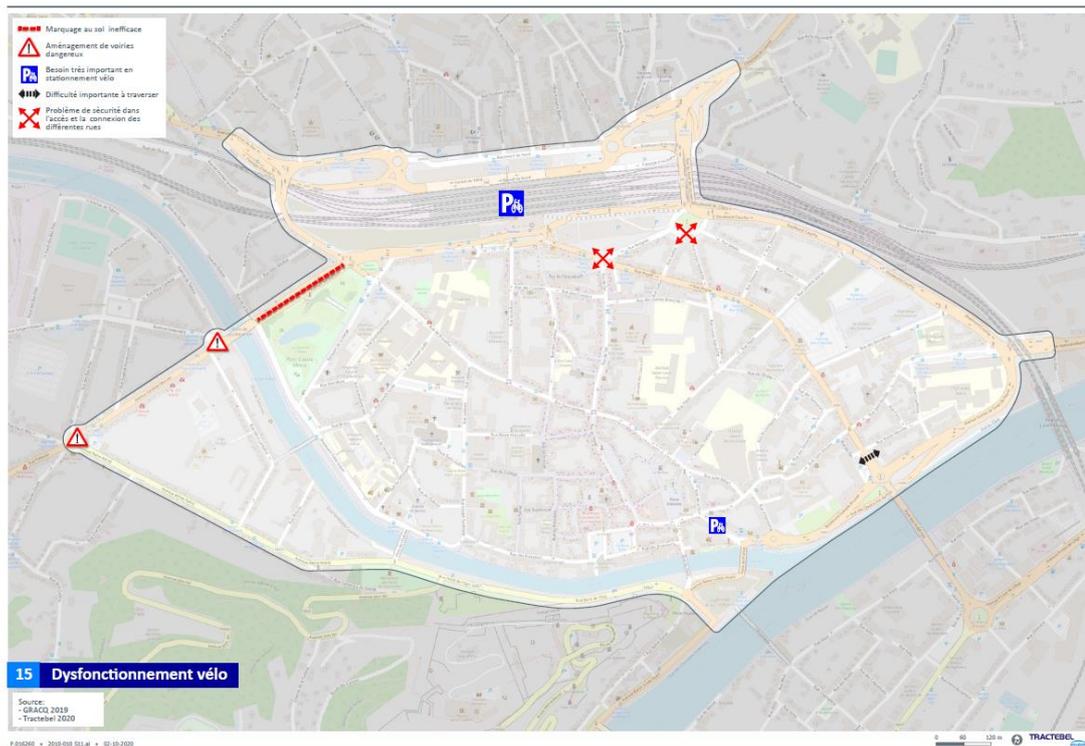


Figure 38 Dysfonctionnements notoires dans les déplacements cyclistes à Namur (Source : GRACQ 2019, PCM Ville de Namur, 2018, Tractebel, 2020, voir également la carte n°15 de l’atlas cartographique)

Face aux nombreux vols de vélos (plus de 30.000 plaintes en Belgique en 2019, pas de statistiques propres à Namur), la Police de Namur avait également proposé des ateliers de gravure pour permettre d’identifier rapidement le propriétaire du vélo une fois retrouvé.

#### 2.3.2.4 Encouragement – Sensibilisation – Communication

Des initiatives comme les LiBiaVelo ou des campagnes de sensibilisation participent à l’encouragement de la Ville à l’utilisation du vélo dans la Corbeille. Dans un autre registre, en complément de l’installation du STI (détail en 2.5.4), des Totems « compteurs » de cyclistes (et de piétons) vont apparaître dans un avenir très proche dans le centre-ville pour délivrer des informations aux cyclistes afin de mieux les sensibiliser et de les encourager dans ce mouvement.

### 2.3.2.5 Conclusion

Les points mis en évidence des déplacements cyclistes permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements vélos :

Les itinéraires, les Ravel, les SUL et tous les aménagements faits en faveur du déplacement cycliste sont encourageants et doivent être poursuivis dans le sens des travaux déjà entrepris pour assurer la continuité des aménagements tant sur les grands axes de cheminements cyclistes que sur les plus modestes. La fluidité de déplacement entre Namur et Jambes créée par l'Enjambée devrait elle aussi encourager les déplacements cyclistes.

Le relief favorable ainsi que l'essor du vélo à assistance électrique offrent de nouvelles opportunités de connexions pour le centre. Un enjeu se trouve donc dans la consolidation des itinéraires permettant de relier la périphérie au centre en suivant les travaux déjà entamés et en facilitant l'accès à la Corbeille.

En matière de stationnement l'offre est en augmentation et bien répartie sur l'ensemble du centre-ville. Cependant, elle est ponctuellement insuffisante. Il est donc souhaitable d'augmenter l'offre en stationnement sécurisé (à la gare principalement) et dans le même temps de pourvoir au manque de boxes et autres stationnement sécurisés.

La pratique du vélo est encouragée par tous ces efforts et par des campagnes de communications. Ils doivent être poursuivis par l'amélioration de l'accessibilité des établissements scolaires et des administrations susceptibles d'augmenter de manière importante le nombre de cyclistes. L'initiative LiBiaVelo est également à encourager en ce sens. D'autres solutions sont à envisager comme la mise en place de prime ou d'aménagements tenant compte des nouveaux types de vélos (vélo-cargo, vélo-couché, vélo à assistance électriques, etc.).

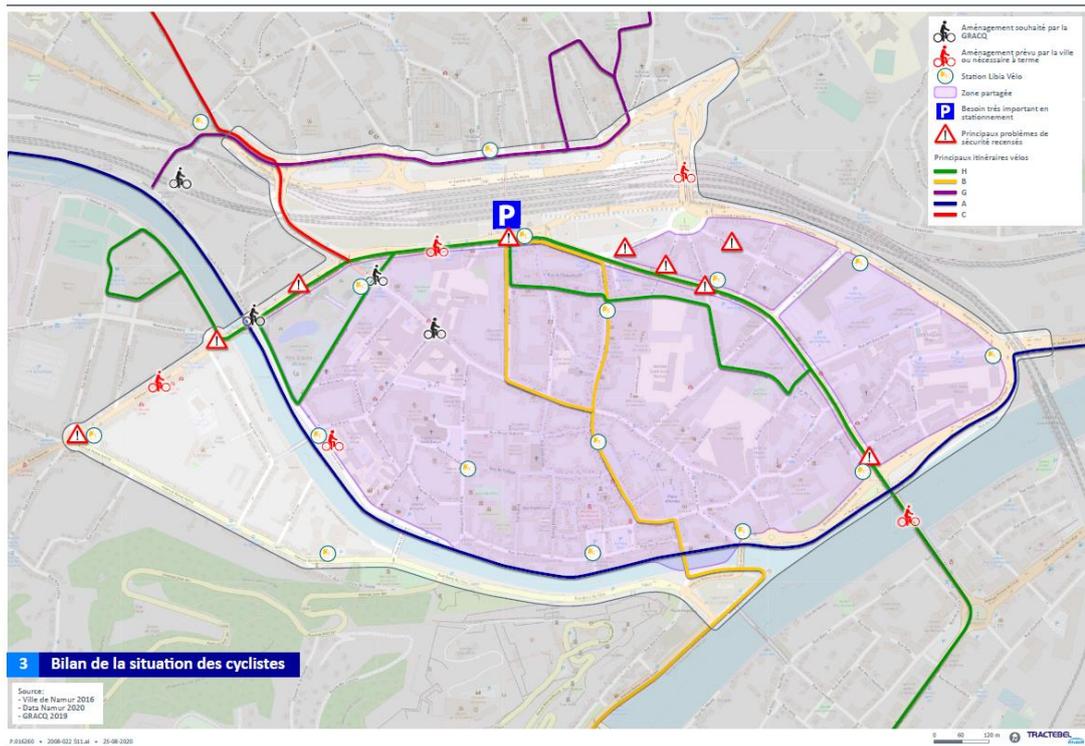


Figure 39 Bilan des enjeux et dysfonctionnement de la situation cycliste (Source: Tractebel, 2020 voir également la carte n°3 de l'atlas cartographique)

## 2.4 Analyse des transports en commun

### 2.4.1 Réseaux de bus (TEC)

#### 2.4.1.1 Morphologie du réseau de bus

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

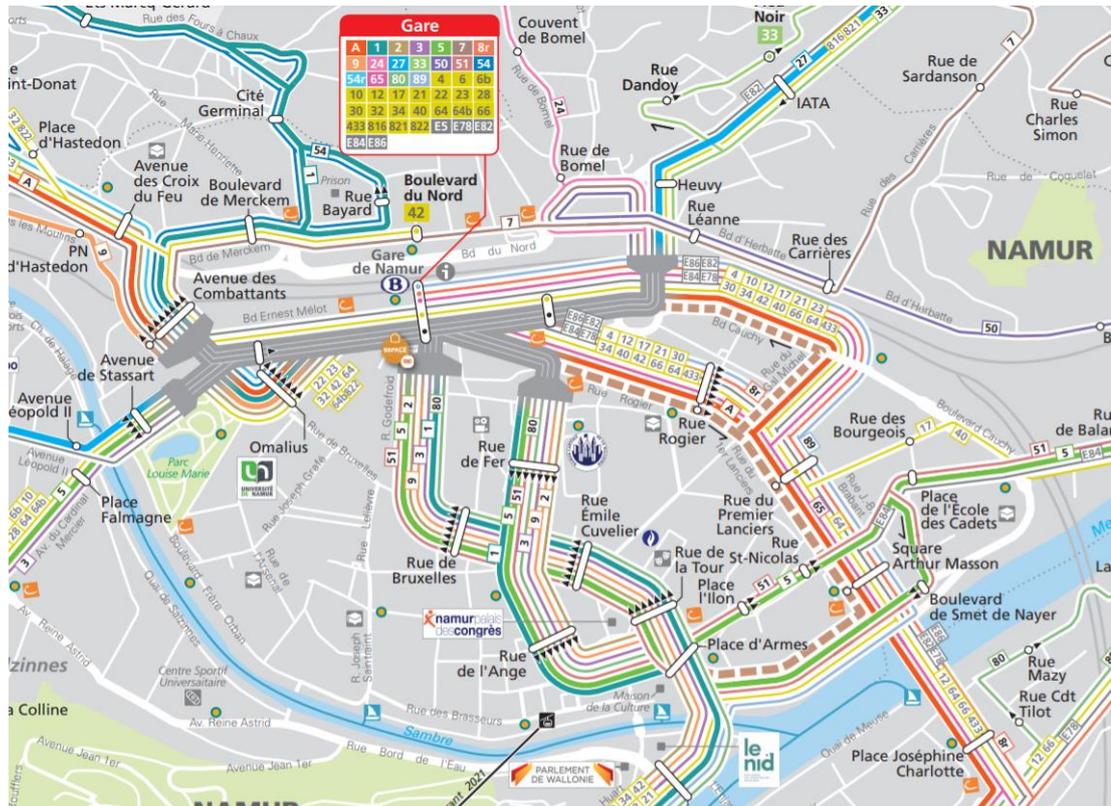


Figure 40 Plan TEC Namur (Source: TEC 2021)

Ces différentes lignes permettent d'accéder à un vaste territoire si l'on observe leurs terminus :

- La ligne A : Belgrade – Jambes – Erpent
- La ligne 1 : Velaine (Jambes) – Place Communale (Saint-Marc)
- La ligne 2 : Amée (Jambes) – Beau-Vallon (Saint-Servais)
- La ligne 3 : La Plante (Namur) – Citadelle (Namur)
- La ligne 5 : Hayettes (Salzinnes) – Viaduc (Beez)
- La ligne 7 : Bouge (Sainte-Rita) – Gare (Namur)
- La ligne 9 : Amée (Jambes) – Quatre Seigneurs (Flawinne) (+Floriffoux)
- La ligne 24 : Moulins (Dassoux) – Gare (Namur)

- La ligne 27 : Château des balances (Salzinnes) – Bois de Bouge (Bouge)
- La ligne 33 : Gare (Namur) – Pied-Noir (Namur)
- La ligne 50 : Viaduc (Beez) – Gare (Namur)
- La ligne 51 : P+R Saint-Nicolas (Namur) – Gare (Namur)
- La ligne 54 : Rue Durieux (Belgrade) – Gare (Namur)
- La ligne 54r : Rue Durieux (Belgrade) – Gare (Namur)
- La ligne 65 : Place de la Wallonie (Jambes) – Gare (Namur)
- La ligne 80 : Clos des Sarts (Jambes) – Gare (Namur)
- La ligne 89 : PAE (Naninne) – Gare (Namur)

On voit que l'ensemble de la Corbeille est couverte par des arrêts de bus qui permettent une fréquentation du centre-ville par une population issue d'un territoire très large autour du cœur de Namur. On voit également que la Gare est le point d'arrêt le plus important du centre-ville. En effet, aujourd'hui le réseau est organisé avec des arrêts centralisés sur la Place de la Station et non des diagonales à travers tout le centre-ville. Ces quais ne sont pas destinés à accueillir du stationnement des bus, qui sont seulement de passage. Par contre, le stationnement des bus se fait plutôt sur les quais « coupole » sur le boulevard Mélot. Cette organisation va être amenée à évoluer avec le réaménagement du quartier Léopold, détaillé en 2.10.1

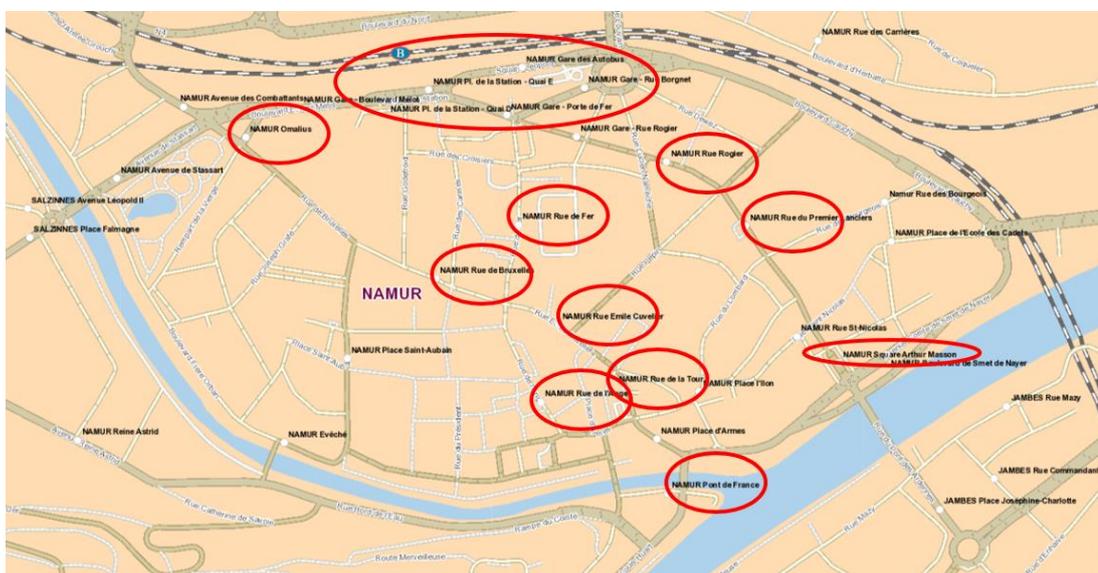


Figure 41 Localisation des arrêts structurants TEC (Source : TEC 2021)

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

### 2.4.1.2 Flux des utilisateurs du réseau de bus

Le trafic des bus est dense et permet de rejoindre continuellement des points éloignés du centre-ville à partir de la Corbeille, et inversement, avec un temps de trajet maximum de 45 minutes pour parcourir l'ensemble d'une ligne. Les temps de trajets n'ont par ailleurs pas été affectés par les nouveaux aménagements de la zone partagée et restent inchangés. Certains arrêts sont beaucoup plus fréquentés que d'autres, comme le montre le graphique suivant.

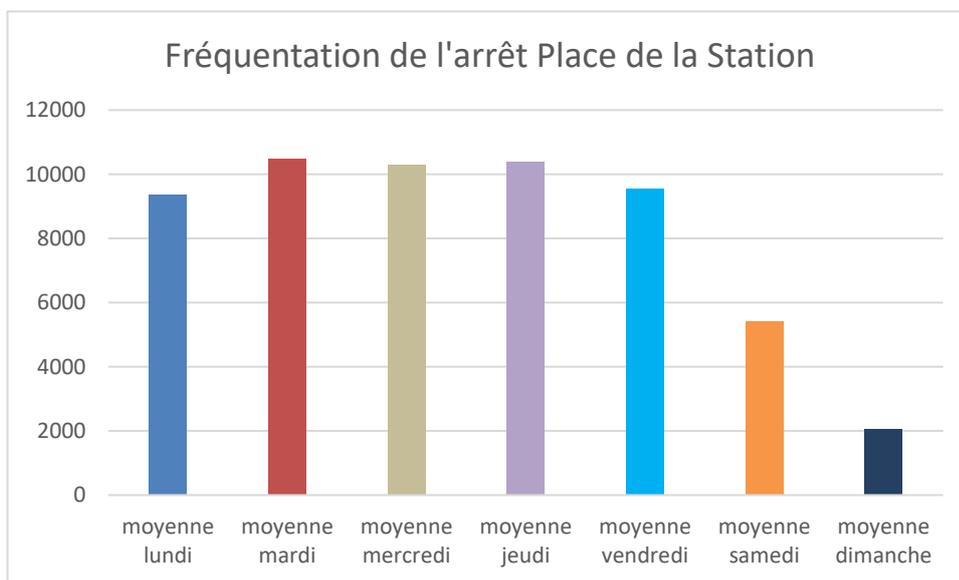
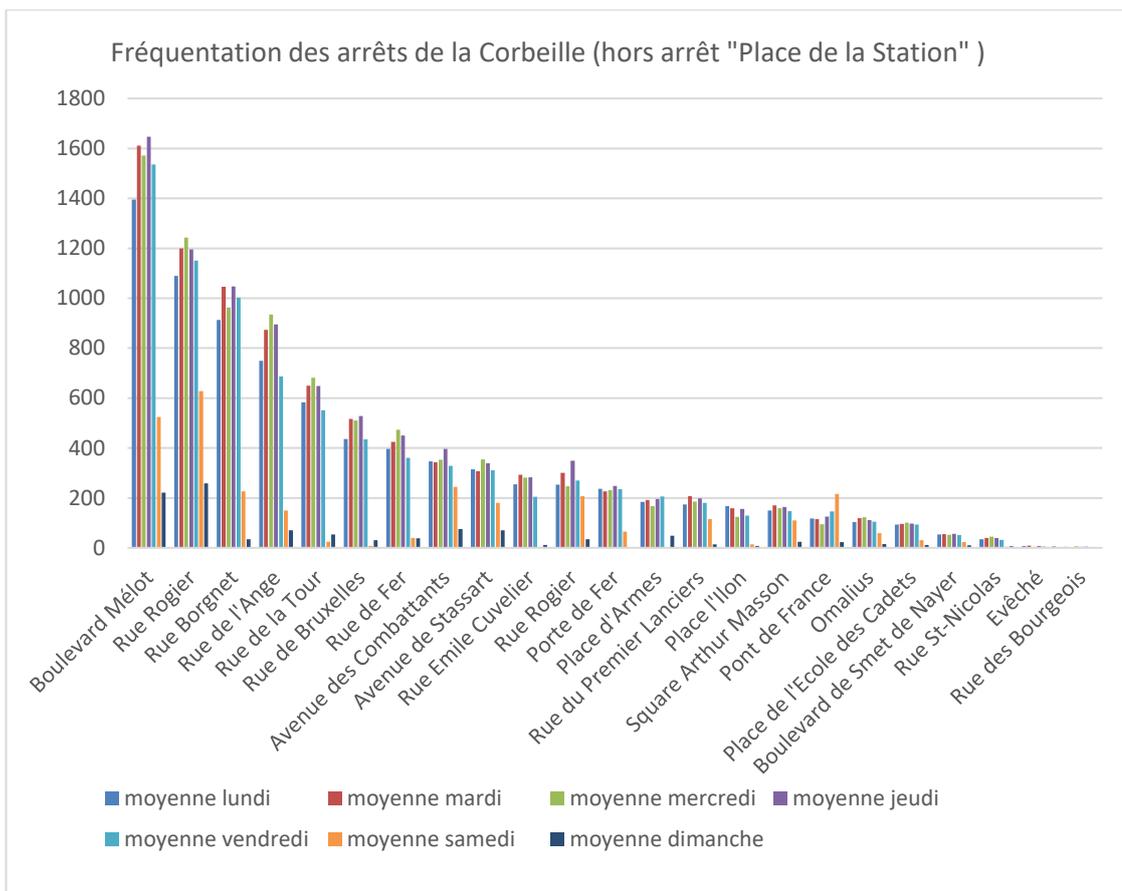


Figure 42 Moyenne des montées journalières par arrêts (source : TEC, 2020)

La gare est très nettement le point central de la circulation en transport en commun, avec un taux de montée supérieur à tous les autres arrêts (les arrêts des différents quais sont combinés sur le graphique ci-dessus). Si l'on ajoute le Boulevard Mélot, ou la rue Rogier dont les arrêts sont eux aussi liés à la gare, la situation névralgique du pôle multimodal est clairement mise en évidence.

## 2.4.2 Réseau ferroviaire (SNCB)

### 2.4.2.1 Morphologie du réseau ferroviaire

Comme vu précédemment, la gare de Namur se situe au Nord de la Corbeille. Il s'agit d'un point d'accès important pour le centre-ville. La gare de Namur est située à l'intersection de deux axes importants, l'axe Nord-Sud entre Bruxelles (Belgique) et Luxembourg (Luxembourg) et l'axe Est-Ouest de la dorsale Wallonne entre Lille (France) et Liège (Belgique). Comme le rappelle le PCM de la Ville de Namur (2018), la dorsale wallonne Mouscron – Namur – Liège, auparavant exploitée par une ligne IC continue, a été scindée en deux lignes : Lille – Namur et Mons – Namur – Liège.

La gare possède 11 voies pour 6 quais qui permettent de circuler sur 6 lignes :

- La ligne 125 reliant Liège-Guillemins à Namur
- La ligne 130 reliant Namur à Charleroi-Sud, et la ligne 130 B qui relie Namur à Flawinne
- La ligne 142 reliant Namur à Tirlemont
- La ligne 154 reliant Namur à Dinant
- La ligne 161 reliant Namur à Schaerbeek
- La ligne 162 reliant Namur à la frontière Luxembourgeoise.

Ainsi un très vaste territoire a un accès direct à Namur et donc à la Corbeille.

### 2.4.2.2 Flux des utilisateurs du réseau ferroviaire

La régularité des horaires est en amélioration, et les fréquences et offres sont en augmentation, en témoigne la fréquence de train entre Namur et Charleroi qui a doublé en décembre 2017 (PCM Ville de Namur 2018).

La gare accueille en moyenne environ 21.000 passagers quotidiennement.<sup>27</sup> La pluralité de ses destinations et la fréquence de départ de ses trains participent à faire de la gare de Namur, la deuxième gare la plus fréquentée de Wallonie en 2020 (première en 2019). Cette fréquentation a donc forcément un impact directement sur la fréquentation du centre-ville. Comme expliqué dans la partie 2.3.3, de nombreux passagers traversent quotidiennement la Corbeille pour se rendre à la gare pour rejoindre leur lieu de travail dans une autre agglomération formant des flux sortants. Ils croisent alors des flux entrants, originaires des

---

<sup>27</sup> SNCB 2019

autres agglomérations, dont une partie est amenée à traverser la Corbeille quotidiennement pour se rendre au travail au centre-ville ou en périphérie de celui-ci.

### 2.4.2.3 Accessibilité et intermodalité

La gare est accessible à pied et à vélo. Toutefois, la liaison piétonne par la dalle de la gare avec les quartiers situés à l'arrière de la gare doit être renforcée pour éviter aux PMR de devoir faire le détour par les ponts ou de traverser la gare en poussant leur vélo. Une station LiBiaVelo a été implantée juste devant la gare. Cependant, comme précisé précédemment (2.3.2.3), l'offre en stationnement cycliste n'est pas suffisante et suffira d'autant moins qu'une forte augmentation de cycliste est prévue.

Comme on peut le voir dans la partie 2.5.1.1, la gare est également accessible avec des lignes de bus.

La gare est accessible en voiture grâce à un parking offrant plus de 900 places de stationnement automobile. Un réseau de futurs P+R est en développement aux abords des gares du territoire de la province de Namur, ce qui pourrait augmenter l'attractivité de la gare de Namur via ses liaisons renforcées avec les gares de Jambes et de Flawinne. Les P+R existant à l'heure actuelle sont ceux de Saint-Nicolas, de Namur Expo et de Bouge et sont reliés à la gare de Namur par des lignes de bus.

L'accessibilité en voiture est complétée par une offre de 30 places de dépose minutes à moins de 5 minutes à pied de la gare, 6 emplacements autour du Boulevard du Nord, 20 emplacements autour du Rond-Point Léopold, 4 emplacements autour de la Rue des Dames Blanches. Malgré cela, l'accès à la Gare en voiture peut s'avérer compliqué, avec des problématiques de sentiment d'insécurité qui peuvent être relevées auprès des automobilistes (abords peu rassurants, manque d'éclairage...).

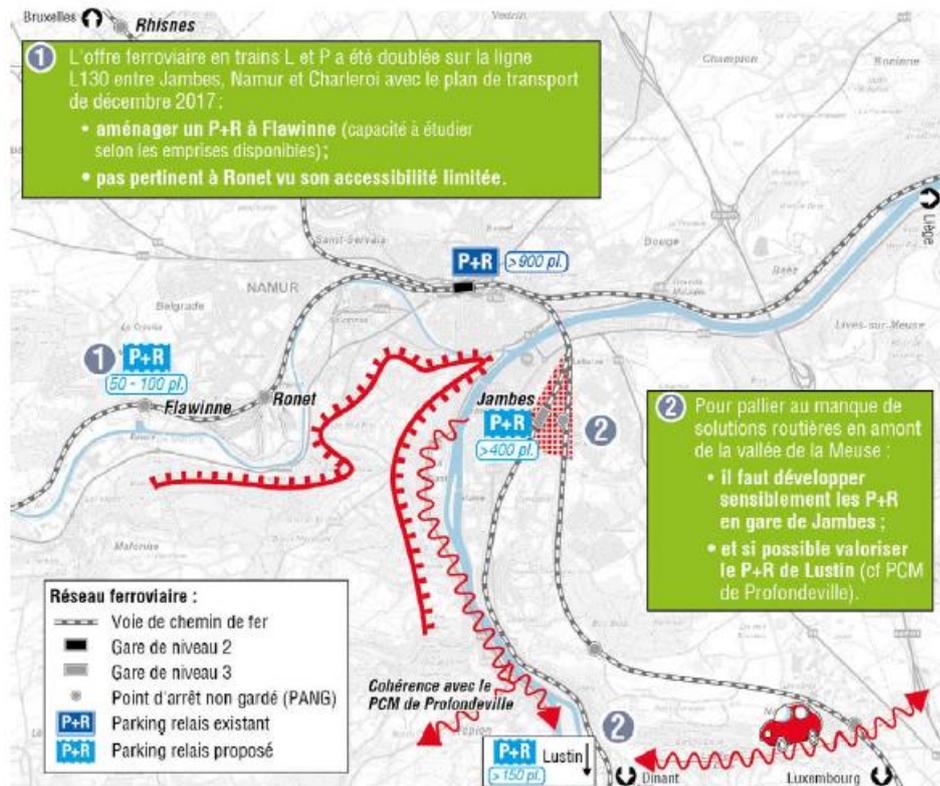


Figure 43 Actions ciblées de la SNCB (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

## 2.4.3 Autres formes de transports collectifs

### 2.4.3.1 Taxis

La Ville de Namur possède 48 véhicules agréés, dont 11 adaptés aux personnes à mobilité réduite.

La plupart des emplacements de stationnement réservés aux taxis se situe dans la Corbeille avec 27 emplacements Place de la Station et 2 emplacements avenue Golenvaux. Cependant avec les nouveaux aménagements Place de la Station, toute cette organisation devrait vraisemblablement évoluer.

Les taxis circulent 7 jours sur 7 et 24h sur 24 et en termes de tarif la ville de Namur impose des maxima.

### 2.4.3.2 Les bateaux

Les Namourettes sont des bateaux-mouches permettant de relier quatre entrées de la Corbeille de Juin à Septembre à une fréquence d'un bateau toutes les demi-heures environ. Pour l'instant l'utilisation des Namourettes est en grande majorité à vocation touristique.

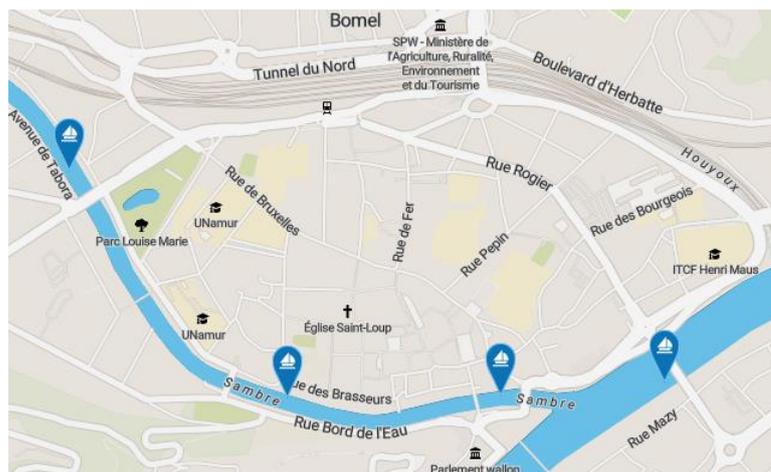


Figure 44 Points d'arrêts des Namourettes (Source: Data Namur 2020)

### 2.4.3.3 Les cars

Le car est une forme de transport collectif qui permet, à l'instar du train, de relier Namur à des destinations nationales (Anvers) et internationales grâce à des acteurs variés du secteur. Au départ de la Corbeille il est donc possible de rejoindre l'Allemagne (Aix La Chapelle, Augsburg, Cologne, Munich, Rosenheim, Stuttgart, Ulm), les Pays-Bas (Amsterdam, Maastricht, Rotterdam), la Roumanie (Arad, Brasov, Bucarest, Deva, Fagaras, Lipova, Orastie, Ploiesti, Sebes, Sibiu, Sinaia), la Hongrie (Budapest) la France (Beaune, Chalon Sur Saône, Dijon, Lyon, Paris, Valenciennes) ou l'Autriche (Salzburg, Vienne) avec l'opérateur Flixbus. L'arrêt se situe rue du Premier Lancers<sup>28</sup>.

Les cars forment aussi un moyen de transport touristique important à destination de la Ville. Il est donc également nécessaire d'évoquer les cars touristiques qui amènent des visiteurs au centre-ville, qui après la Citadelle, est le second point d'attraction pour les visiteurs. Ces cars utilisent la Place Saint- Aubain pour embarquer et débarquer, ou encore les places situées avenue du 1<sup>er</sup> Lancer et rue des Bourgeois, mais ces zones sont souvent jugées fort éloignées pour un public plus âgé.<sup>29</sup>

### 2.4.3.4 Le téléphérique

Le nouveau téléphérique vient être mis en service. Avec cette inauguration, il sera désormais possible de rejoindre la Citadelle depuis le centre-ville de Namur en 5 minutes. Il est prévu que le téléphérique soit accessible toute l'année, sept jour sur sept et puisse, dès son lancement, transportant 300 passagers par heure.

<sup>28</sup> Flixbus 2020

<sup>29</sup> Ville de Namur, 2020

Bien que les Namurois pourront prétendre à un forfait annuel, cette attraction, qui est aussi un moyen de transport collectif, a essentiellement une vocation touristique. Sa mise en place pourra en ce sens engendrer une augmentation des flux autour de la place Maurice Servais, lieu de départ du téléphérique.

#### 2.4.4 Dysfonctionnements des transports en commun

On note des problèmes d'efficacité, de retard et de fréquence liés au transport en commun mais le principal dysfonctionnement reste la congestion (et par conséquent l'irrégularité des temps de parcours). Les dysfonctionnements des transports en commun sont notamment causés par les points suivants.

- Les problèmes de livraisons et le stationnement gênant qui ralentissent et bloquent le trafic bus de manière généralisée dans le centre-ville, et en particulier dans la rue de l'Ange, sur la place de la Station (avec le quai D qui est problématique) et dans la rue Saint-Nicolas
- Le nombre de bus et la fréquence de ces bus font qu'il y a en permanence des bus sur les quais de la Place de la Station. Aux heures de pointe, le quai C est problématique (entre les feux du Night and Day et les feux de la rue Godefroid) ce qui engendre un manque de capacité qui peut provoquer des remontées de file sur le boulevard Mélot
- Sur la rue Godefroid, la bande bus ne suffit pas à empêcher les encombrements et les remontées de files. La rue Godefroid est également soumise à des livraisons qui provoquent le rabattement des voitures et gênent la circulation bus
- Le verrou du Boulevard Mélot n'est pas respecté vers la Place de la Station
- Les voitures en attente d'accès au parking Beffroi provoquent des files d'attente qui bloquent le passage du bus vers la rue de la Tour.
- Les SUL, et plus particulièrement celui de la rue Marchovelette vers la rue de l'Ange, sont considérés comme dangereux par les conducteurs. Au même endroit le tourne à gauche des bus est compliqué par les livraisons et les stationnements gênants
- Le comportement des livreurs à vélos et des déplacements en engins de déplacements personnels sont jugés risqués et perturbent la circulation bus

Un autre problème relatif aux transports pour le TEC est la non-fiabilité des temps de parcours des bus. Toutefois le TEC travaille avec la Ville et le SPW pour mettre de plus en plus en place des infrastructures pour les bus (site propre). Avec ces aménagements, les temps de parcours devraient être plus fiables, ce qui devrait attirer plus d'usagers.

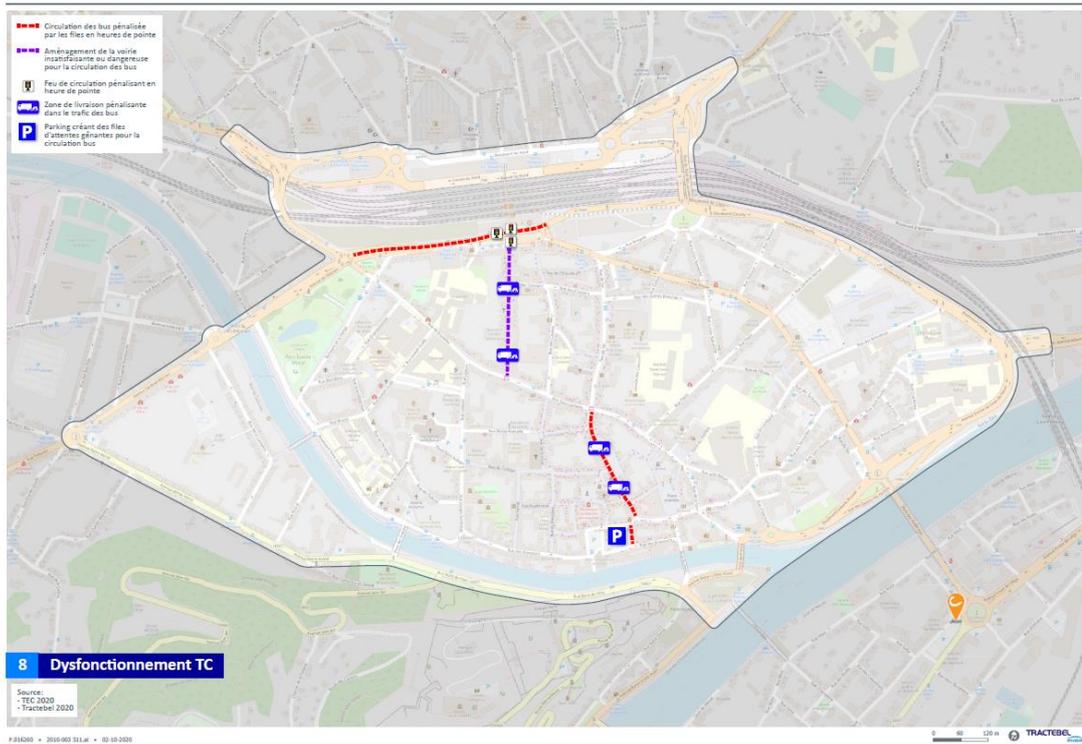


Figure 45 Dysfonctionnements notoires observés pour les transports en commun (Source : TEC 2020 voir également la carte n°08 de l’atlas cartographique)

A cause de la saturation actuelle du réseau il est prévu qu’à politique de mobilité inchangée les bus subissent une baisse de fréquentation de 15 à 20%. Il est donc essentiel de traiter les dysfonctionnements pour éviter un basculement de la part modale vers l’automobile.

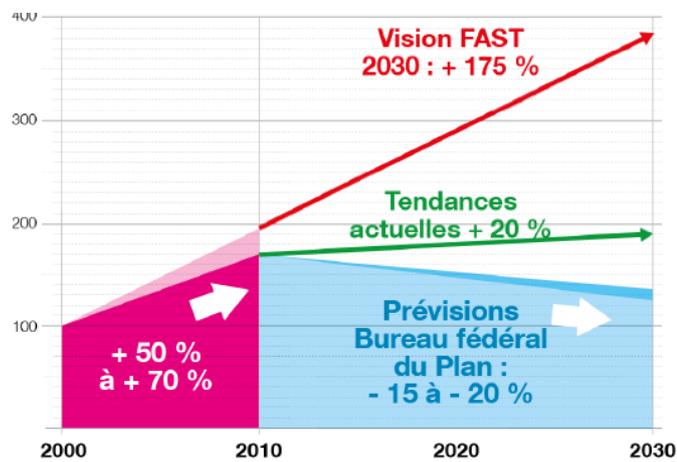


Figure 46 Evolution tendancielle de la part modale des bus ( Source: PCM Ville de Namur, 2018)

L’état des routes ne pose pas de problème spécifique au centre-ville, l’adhérence y est relativement satisfaisante et va potentiellement encore être augmentée grâce au nouveau

marquage<sup>30</sup>, même si pour l'instant l'effacement des traversées piétonnes ne fait pas l'unanimité, certains la jugeant glissante et d'autres sans danger réel.

## 2.4.5 Conclusion

Les points mis en évidence des déplacements en transport en commun permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements TC :

- La fréquentation des transports en commun est en augmentation pour l'instant. Mais par rapport aux ambitions de report modal de la Ville, il est important d'améliorer la performance du réseau actuel pour le rendre plus attractif.
- Le réseau de transport en commun permet de couvrir l'ensemble de la Corbeille. Cependant la fréquentation est concentrée sur le pôle multimodal de la Gare. Un enjeu est de favoriser l'intermodalité, ce qui pourra permettre de diffuser ces flux et de les répartir plus équitablement sur la Corbeille. De même, améliorer l'offre spécifique aux écoles (TEC ou non) est un point d'attention.
- L'état du revêtement est bon sur l'ensemble des voiries bus. Des voies réservées aux bus sont présentes sur le territoire de la Corbeille.
- L'utilisation des transports en commun est encouragée et des mesures comme le CityPass sont envisagées. Cet encouragement doit être conforté par des campagnes de communication et des mesures favorisant les usagers.

---

<sup>30</sup> Crise sanitaire : aménagement temporaire, Ville de Namur, août 2020

## 2.5 Analyse du réseau routier

### 2.5.1 Morphologie du réseau routier

#### 2.5.1.1 Hiérarchie

En Wallonie, le réseau routier se divise en deux catégories de routes. D'une part, il y a les routes régionales, qui sont gérées par le SPW et en partie par la SOFICO. Ce sont soit des autoroutes (A) soit des rings (R) soit des routes nationales (N). D'autre part, il y a les routes communales, directement gérées par la commune.

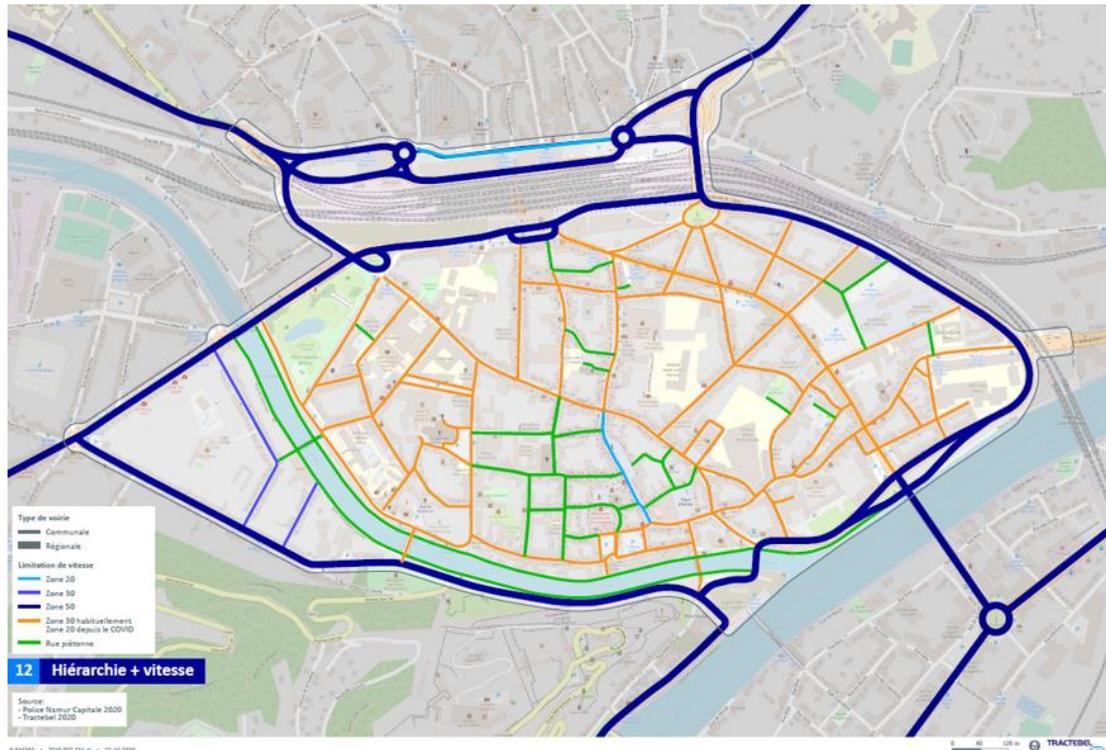


Figure 47 Hiérarchie et vitesse sur le réseau routier de la Corbeille (Source : Tractebel, 2020 voir également la carte n°12 de l'atlas cartographique)

#### 2.5.1.2 Régime de vitesse

L'ensemble du centre-ville est une Zone 30, avec cependant les grands axes qui restent à 50km/h

Seule la rue de l'Ange est une Zone 20. Cependant depuis le 18 mai 2020, le centre-ville de Namur est instauré en « zone partagée ». La vitesse est donc limitée à 20km/h dans l'ensemble de la Corbeille (sauf sur les rues Rogier, du 1<sup>er</sup> Lanciers et rue Jean-Baptiste Brabant, où la limite de vitesse est de 30km/h). A cet effet du mobilier urbain y a été installé pour matérialiser concrètement cette zone 20. Comme évoqué précédemment, des aménagements ont été effectués dans le centre-ville avec la mise en place de marquages et signalisations de la zone de rencontre, bacs à fleurs pour limiter la vitesse et casser la linéarité,

dispositifs ralentisseurs aux entrées de la zone de rencontre, effacement des traversées piétonnes, placement de silhouettes, marquage des zones de stationnement « P », marquage et signalisation des rues cyclables.



Figure 48 Exemple d'aménagement temporaire (source : Tractebel, 30 septembre 2020)

Les évaluations réalisées en 2020 et en 2021 sur les impacts de la zone de rencontre<sup>31</sup> montrent qu'au-delà de la réduction de la pollution sonore et de l'air, et de l'amélioration de la sécurité routière, on y apprend que les vitesses de circulations ont été globalement réduites. Dans les premières observations, il ressort également que les piétons ne se sont pas encore appropriés complètement le nouvel espace urbain libéré et ont tendance à rester sur les trottoirs.

Le centre-ville se destine peut-être donc à évoluer définitivement vers une zone partagée définitive avec une limite globale de 20km/h, une évaluation est en cours sur les perspectives d'une mise en place permanente. Pour l'instant il est annoncé que la zone garde son caractère temporaire et que des instructions pour la mise en place d'une zone permanente suivront si la décision de l'adoption définitive de la zone partagée est prise .

---

<sup>31</sup> Enjeux de mobilité post Covid, Comité d'accompagnement et d'évaluation de la Z20 dans la Corbeille, Ville de Namur, 2020

Dans les faits, il a été observé pour l'instant que le comportement des piétons n'en a pas été changé : les piétons continuent d'utiliser les anciens passages<sup>32</sup>, mais il faut plus que quelques mois pour changer des comportements piétons ancrés depuis longtemps.

La vitesse a par ailleurs été mesurée, par la ville et par la police, pour évaluer l'efficacité de ces mesures et le respect des limitations. Il apparaît que certaines rues se trouvent apaisées (rue du Pont, rue Cuvelier, Rue de Fer, rue Saint-Jacques, avenue de la Pairelle) tandis que dans d'autres la vitesse de circulation reste trop élevée (rue de Bruxelles, rue Godefroid, rue Pépin, boulevard Frère Orban). Dans ces rues, suite à l'évaluation des vitesses, des aménagements complémentaires ont été réalisés fin 2020.

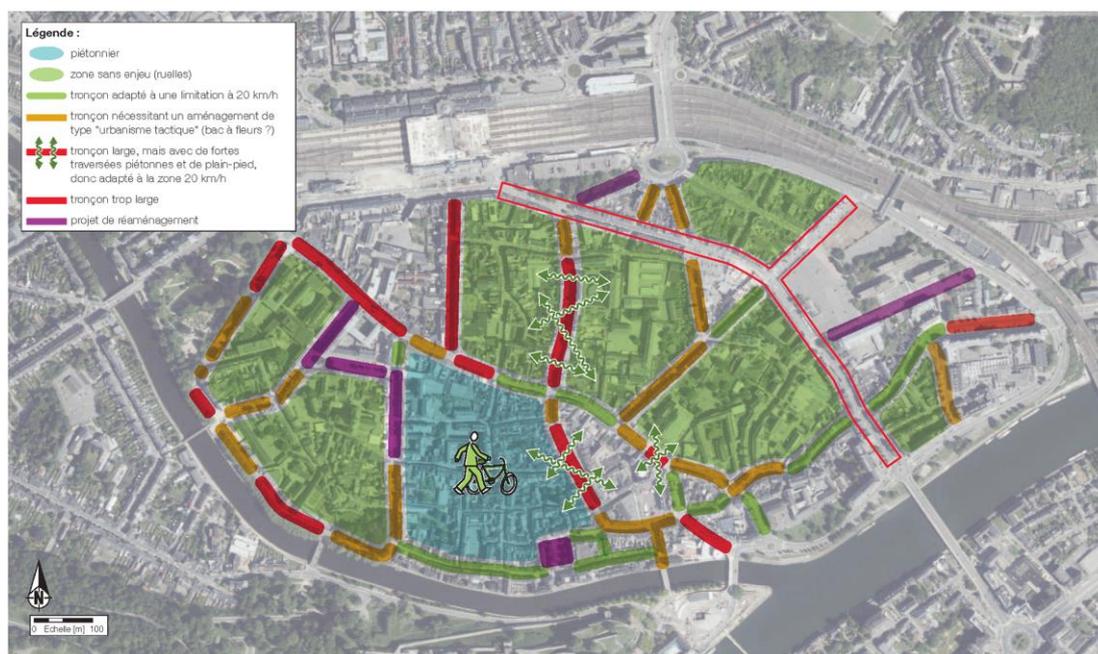


Figure 49 Largeurs de voirie et limite à 20km/h (Source: Transitec 2020)

En effet le passage de la Corbeille en zone 20 est compromis en certains points par une voirie particulièrement non-adaptée (trop large, incitant à un trafic dense et rapide). Dans le cas d'un passage définitif vers une zone 20, des travaux et des aménagements sont donc à envisager (voies orange et rouge sur la carte ci-dessus).

### 2.5.1.3 Gabarit de voirie

On peut voir sur la carte ci-dessous que le réseau routier dans la Corbeille est très majoritairement composé de voies « 1 bande de circulation », auxquels s'ajoutent les zones piétonnes précédemment évoquées (2.4.1.1). Les contours de la Corbeille sont composés de voies simples ou doubles mais bidirectionnelles. Les profils de voiries évoqués sur la carte sont en annexe.

<sup>32</sup> Crise sanitaire : aménagement temporaire, Ville de Namur, août 2020

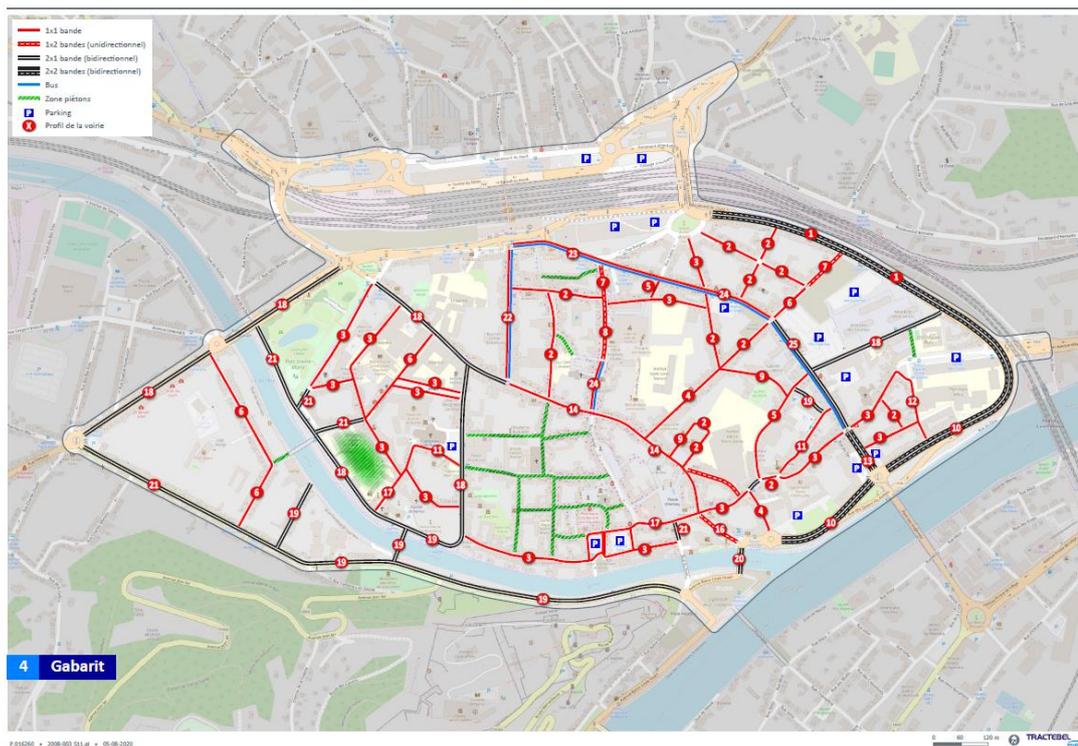


Figure 50 Gabarit de la Corbeille (Source: Tractebel 2020 voir également la carte n°04 de l'atlas cartographique)

Sur la carte ci-dessous, on peut voir clairement qu'à de rares exceptions (Rue de Bruxelles, Rue Lelièvre ou Rue des Bourgeois, Rue des Lancier et Rue Jean-Baptiste Brabant) le trafic dans le centre-ville se fait exclusivement à sens unique. Encore une fois les contours de la ville sont bidirectionnels.

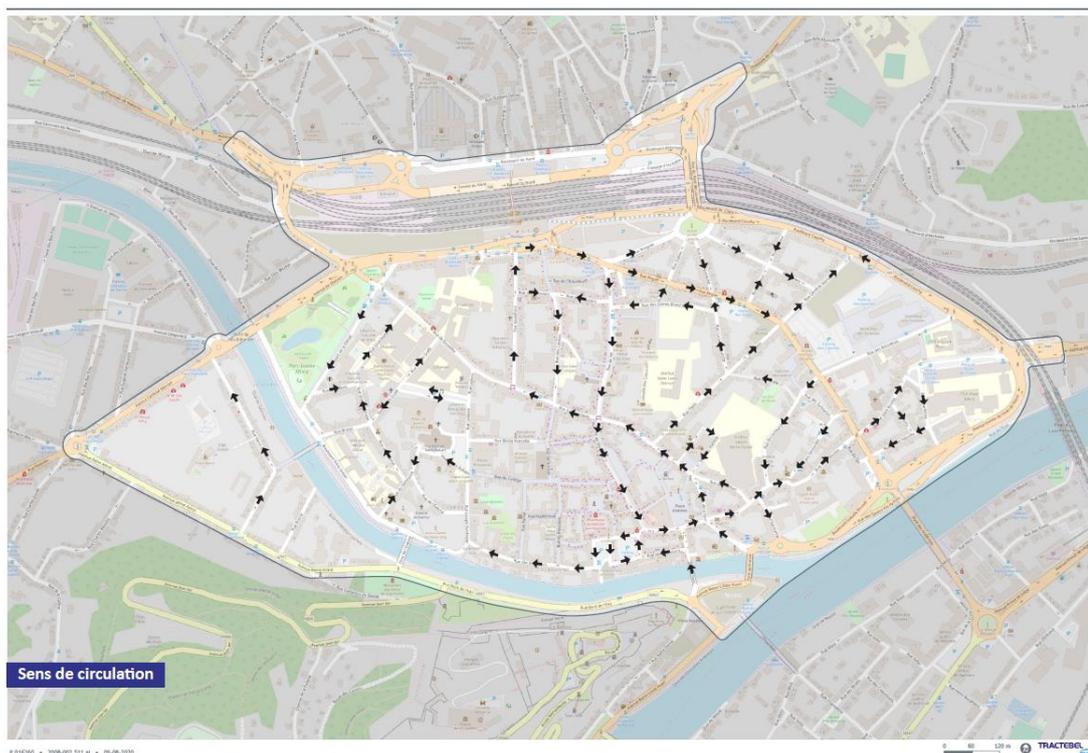


Figure 51 Sens de circulation dans la Corbeille (Source : Tractebel, 2020, voir également la carte n°16 de l'atlas cartographique )

## 2.5.2 Flux de véhicules

### 2.5.2.1 Congestion des voiries

La congestion reste le point à gérer prioritairement et qui fait défaut à la circulation routière de la Corbeille.



Figure 52 Etat du trafic dans la Corbeille et congestion en semaine et le week-end (Source : GoogleMaps, 2020)

On peut voir que la congestion se concentre sur les voiries faisant le tour de la Corbeille, à savoir la N90, la N92 et la N967 au Sud, et plus particulièrement aux abords de la gare qui est systématiquement touchée par le phénomène. Les boucles rue de Bruxelles-rue Godefroid et rue Cuvelier-rue de l'Ange ainsi que la sortie de ville par la rue de Bruxelles et le pont des Ardennes sont également sujets à une congestion importante. Enfin l'étroitesse de la voirie et le croisement difficile font également du boulevard Frère Orban un point difficile pour la circulation.

Pour gérer la congestion la ville s'est équipée récemment d'un Système de Transport Intelligent (STI) avec des panneaux à messages variables à chaque entrée de la ville. Le STI devrait agir sur la congestion en permettant de mieux répartir les flux sur les différents axes d'entrée en ville et en promouvant l'utilisation des P+R pour inciter à un report modal. Cela permettra également de prévenir des situations problématiques, types accidents, travaux planifiés ou événements, ainsi là encore dans une moindre mesure réduire le risque de congestion

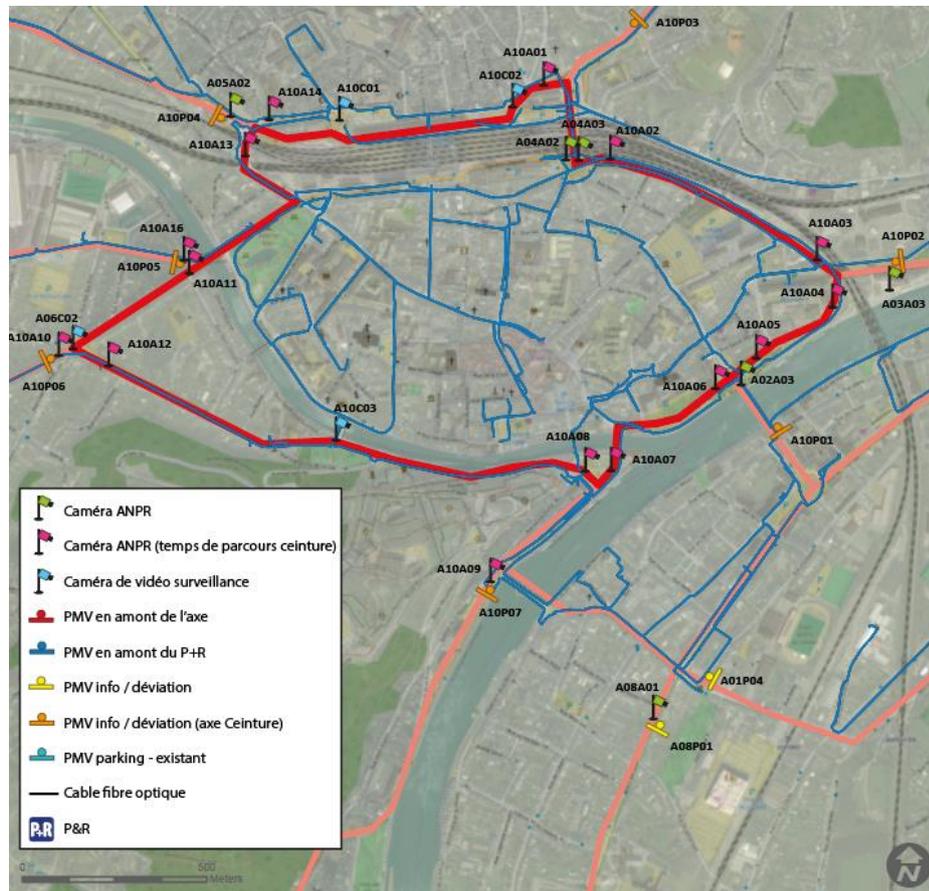


Figure 53 Axes routiers gérés par le projet de STI dans la Corbeille (Source: Tractebel 2020)

En complément, et pour gérer spécifiquement la congestion à l'échelle du centre-ville des mesures vont être prises. Comme l'énonce le dernier PCM de la Ville de Namur l' 'objectif est de disposer de plusieurs carrefours régulés à la suite sur un même axe, permettant de gérer les files d'attente sur les tronçons adéquats en fonction des flux routiers, tout en fluidifiant le trafic pour les bus.

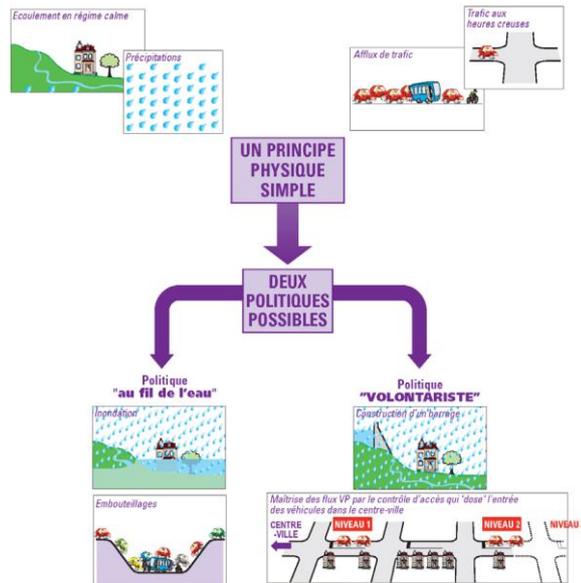


Figure 54 Illustration du principe de contrôles d'accès (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

Comme il l'est toujours présenté dans le PCM, cette stratégie de protection des maillons faibles, à savoir les points de franchissement des cours d'eau et des voies de chemin de fer est indispensable afin :

- d'éviter les auto-blocages liés à la proximité des carrefours
- de préserver l'accessibilité et la dynamique économique
- de préserver la qualité de vie dans les quartiers, en repoussant le trafic de transit sur des tronçons moins urbanisés
- de prioriser les vélos et les bus, incitant au transfert modal, en cohérence avec la vision FAST 2030.

Leurs temporalités de mise en œuvre devront être affinées en cohérence avec l'ensemble des projets. Par exemple, les bandes bus du pont des Ardennes sont liées à la navette bus d'Erpent, à son P+R pour offrir une alternative de rabattement, ainsi qu'aux voies bus et contrôles d'accès sur la N90 en amont.

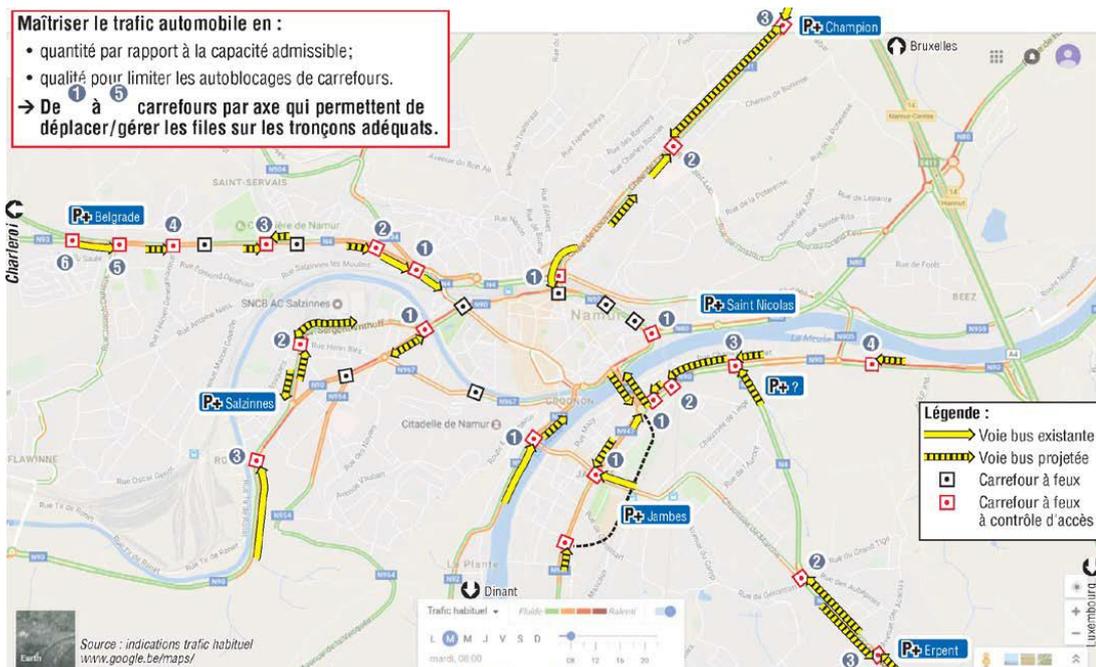


Figure 55 Stratégie de gestion des entrées de la ville (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

En complément, pour favoriser un déplacement fluide dans le centre-ville, la Corbeille est équipé d'un système de signalisation automobile dont le plan de signalisation directionnelle a été reconfiguré en septembre 2018.

### 2.5.2.2 Nombre de véhicules dans le centre-ville

Les voiries faisant le tour de la Corbeille sont les plus fréquentées. La N90, la N92 et la N967 concentrent la plus grande partie du trafic de la Corbeille avec un nombre de véhicules quotidien assez élevé. En comparaison l'intérieur du centre-ville est beaucoup moins fréquenté.

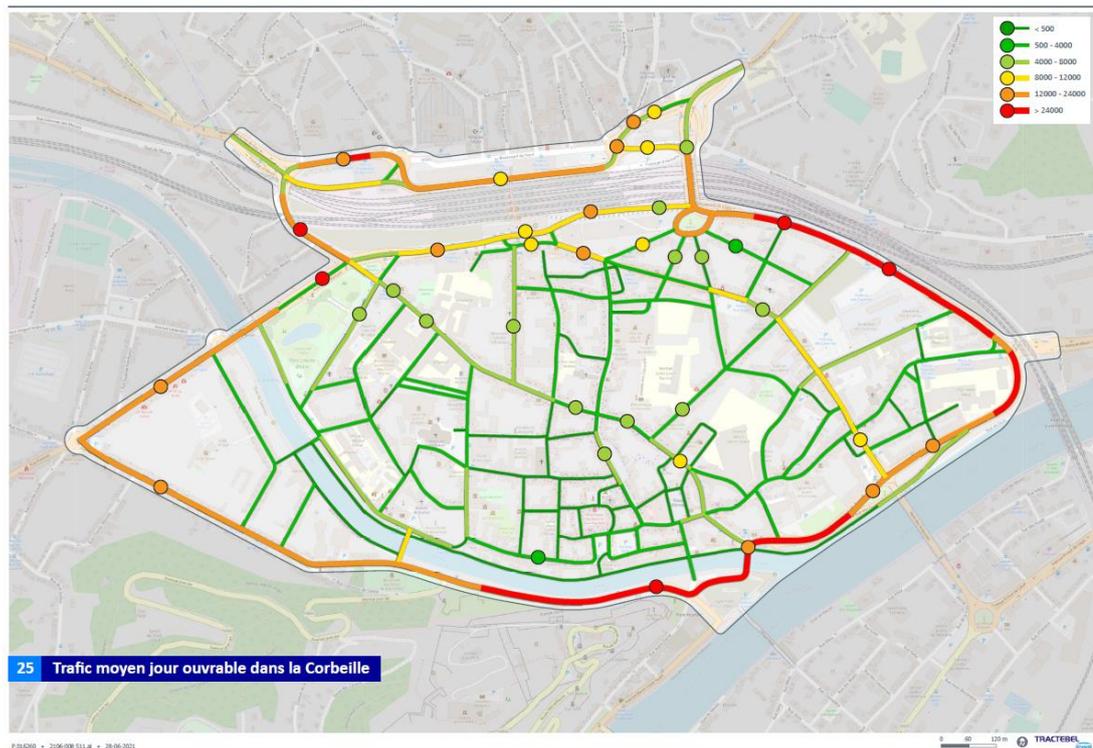


Figure 56 Trafic moyen jour ouvrable dans la Corbeille en 2019 (Source : ISSEP, 2020, Tractebel, 2020, voir également la carte n° 25 de l'atlas cartographique)

Des mesures de circulation ont été prises pour réduire le nombre de voitures dans le centre-ville. Comme il est indiqué sur le site de la Ville, *la principale mesure de circulation a été instaurée en 2001 avec l'instauration de deux boucles principales : celle de Fer (rues de Fer, St-Jacques, de Bruxelles et/ou Godefroid) et celle de l'Ange (rues de la Tour, Cuvelier, de l'Ange et de Marchovelette). Depuis lors, le nombre de véhicules en transit a fortement diminué, permettant une meilleure accessibilité au centre pour le trafic d'échange et la réalisation d'aménagement pour faciliter l'évolution des autres modes de transports (bande bus et trottoirs nettement élargis, accessibles totalement aux personnes à mobilité réduite).*

Depuis août 2016, la Ville de Namur a organisé le détournement du trafic de transit qui se situait devant la Gare dans le sens ouest-est, vers le tunnel du Nord (sous les bâtiments du Service Public de Wallonie). L'aménagement du carrefour Omalius et le réaménagement du rond-point Léopold font également partie du projet pour fluidifier la circulation de transit. Le trafic automobile devrait ainsi être apaisé devant la gare et permettre une meilleure appropriation cyclo-piétonne de cet espace

### 2.5.2.3 Dysfonctionnements

Outre les problèmes de congestion, d'autres dysfonctionnements sont à relever sur l'ensemble des voiries de la Corbeille. En effet, certaines rues sont encore trop étroites et rendent dangereux la cohabitation piéton /voiture, même en zone 20. Des accidents se produisent également fréquemment en certains points, des parties de routes sont accidentées et certains passages restent peu sécurisés.

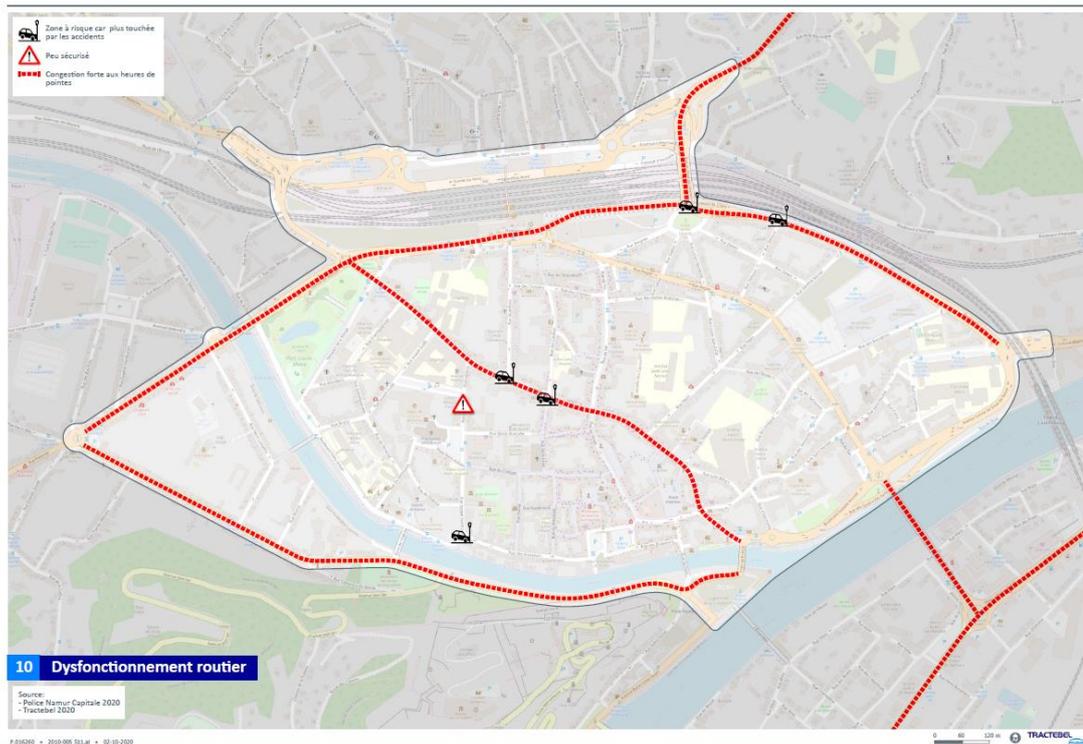


Figure 57 Dysfonctionnements majeurs dans la circulation routière de la Corbeille (Source: Police Namur Capitale, 2020, Tractebel, 2020 voir également la carte n°10 de l'atlas cartographique)

#### 2.5.2.4 Pollution de l'air

Le problème de pollution de l'air est un enjeu de taille à Namur. En effet, la ville étant située dans une cuvette, le contexte topographique rend la Corbeille particulièrement sensible à l'accumulation d'émissions des gaz à effet de serre et de particules fines.

L'automobile en étant une source abondante, dans un contexte urbain ces émissions sont souvent très corrélées aux pratiques de mobilité. Namur ne fait pas exception. On note que dans la Corbeille, aux abords des grands axes de circulation routière, la ville est plus polluée. Ce constat est d'autant plus flagrant lorsque l'on compare ces émissions à celles de la zone piétonne. Ainsi selon le rapport de l'ISSeP de 2020, pour le dioxyde d'azote (mesures réalisées en 2015), les concentrations entre la zone piétonne et les rues à fort trafic ou de type « canyon »<sup>33</sup>, passent du simple au double, allant de 20 µg/m<sup>3</sup> pour la zone piétonne à 40 µg/m<sup>3</sup><sup>(34)</sup> pour les rues fortement fréquentées par du trafic automobile ; et atteint même ponctuellement 60 µg/m<sup>3</sup> Place de la Station, où un trafic très dense est à noter.

<sup>33</sup> Rue dans laquelle le rapport moyen entre la hauteur du bâti et la largeur de la rue est supérieur à 0,5. C'est une rue dans laquelle les bâtiments d'une certaine hauteur se font face de manière continue et qui ont tendance de ce fait à retenir les émissions produites par les véhicules qui y circulent.

<sup>34</sup> 40 µg/m<sup>3</sup> est la limite maximale autorisée pour la moyenne annuelle donnée par les Directives européennes

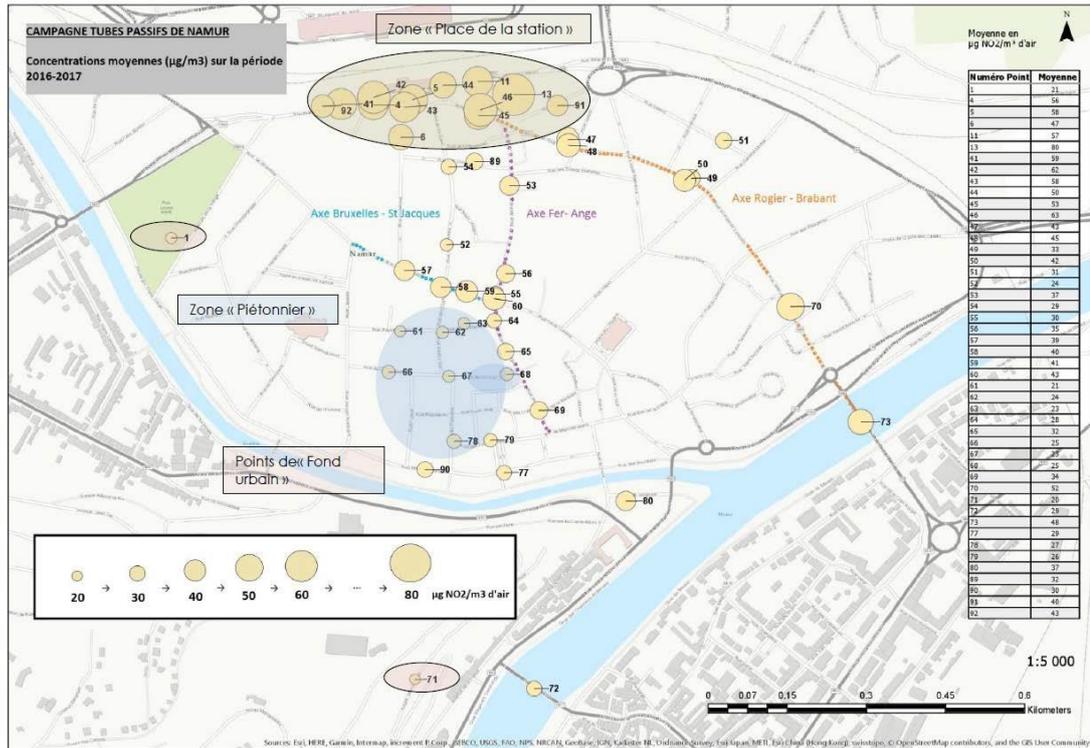
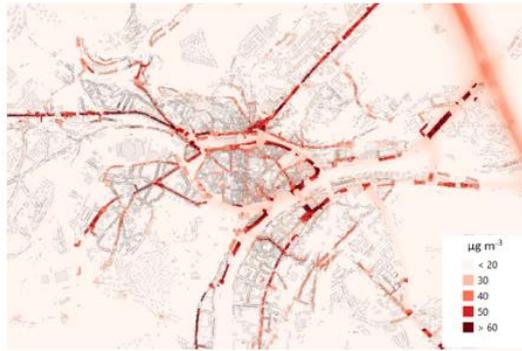
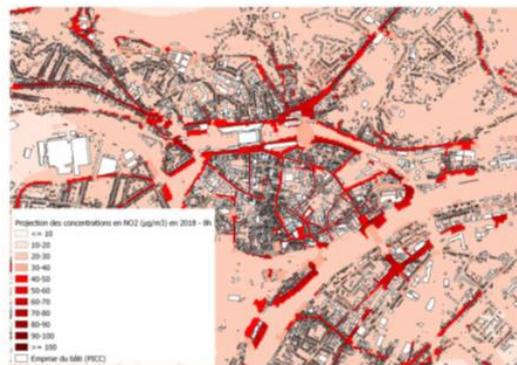


Figure 58 Concentrations moyennes de dioxyde d'azote sur la période du 22/12/15 au 03/01/18 (Rapport ISSeP, 2018)

Les émissions sont particulièrement élevées aux heures de pointes, comme en témoigne la comparaison suivante entre les émissions moyenne annuelle de 2018 et les émissions à l'heure de pointe du matin (8h) moyenne annuelle.



Concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018



Concentrations moyennes annuelles à 8h en dioxyde d'azote simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018

*Figure 59 Comparaison entre les émissions moyennes et les émissions en heure de pointe du matin de dioxyde d'azote en 2018 (ISSeP, 2020)*

Les émissions de dioxyde d'azote sont de manière générale trop élevées dans le centre-ville et sont liées à l'utilisation importante de la voiture individuelle. Le même constat peut être fait au niveau des émissions de particules fines.

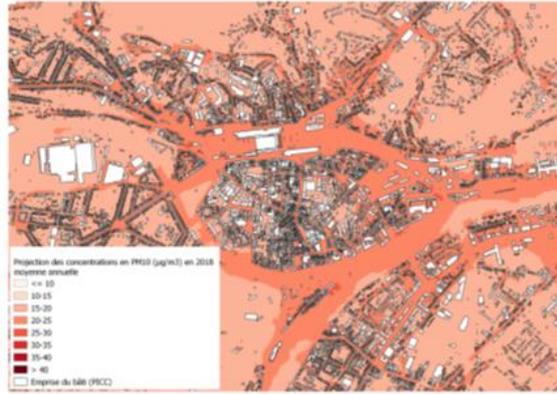


Concentrations moyennes annuelles en PM2,5 simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018

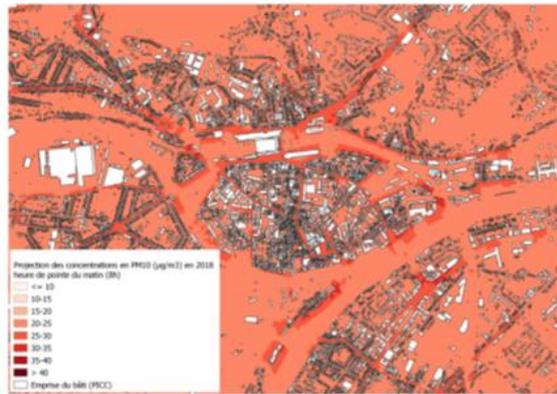


Concentrations moyennes annuelles à 8h en PM2,5 simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018

Figure 60 Comparaison entre les émissions moyennes et les émissions en heure de pointe du matin de PM2,5 en 2018 (ISSeP, 2020)



Concentrations moyennes annuelles en PM10 simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018



Concentrations moyennes annuelles à 8h en PM10 simulées par le modèle ATMO-Street pour l'année 2018

Figure 61 Comparaison entre les émissions moyennes et les émissions en heure de pointe du matin de PM10 en 2018 (ISSeP, 2020)

Ainsi la Corbeille de Namur est particulièrement sujette à la pollution de l'air et la gestion de la mobilité pourrait en partie permettre une diminution des émissions nocives à l'environnement et à la santé des Namurois. En ce sens des calculs ont été effectués par l'ISSeP pour évaluer l'impact environnemental que pourrait avoir la mise en place d'une ZBE (zone à basses émissions). Dans les ZBE, l'accès au véhicules les plus polluants est interdit, ce qui entraîne une baisse des émissions.

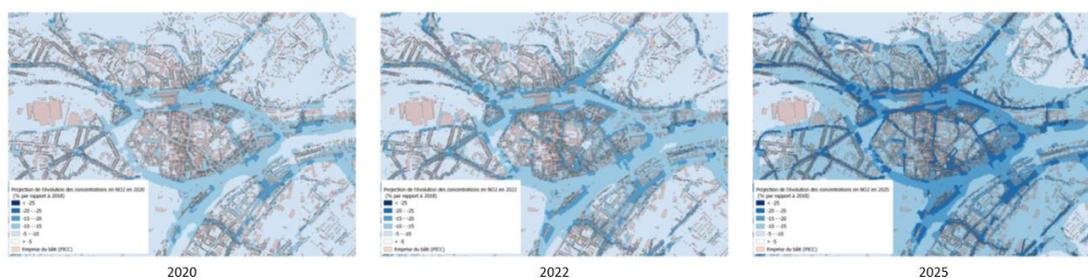


Figure 62 Evolution des concentrations projetée en dioxyde de carbone par le modèle ATMO-Street pour la mise en place d'une ZBE (ISSeP, 2020)

	2020	2022	2025
$NO_x$	-21%	-22%	-26%
BC	-33%	-59%	-60%
$PM_{2,5}$	-7%	-10%	-11%
$PM_{10}$	-6%	-9%	-9%

Figure 63 Evolution projetée des concentrations en polluants avec l'instauration d'une ZBE (% par rapport à 2018) (ISSeP, 2020)

Il est constatable que selon cette étude, une nette amélioration serait à prévoir dans la pollution de l'air suite à la mise en place d'une ZBE dans la Corbeille. Il est donc confirmé que la gestion du trafic automobile dans Namur a une influence majeure et directe sur la pollution de la ville.

En raison, entre autre, du temps nécessaire pour mettre correctement en place une telle zone à l'échelle communale, tant dans le chef des autorités (parkings de délestage en entrée de Ville, ...) que des particuliers (changement de véhicules, adaptations des habitudes de déplacements, ...), du fait que de toute façon, une zone basse émission à l'échelles Régionales devrait être mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2023, et des nombreuses autres projets menés par le Ville en vue de réduire la pollution de l'air (aménagement d'infrastructures cyclopiétonne, P+R, verdurisation de la flotte des véhicules de la Ville, plantations, mis en place de bornes de recharge électriques,) en ce compris la réflexion sur l'extension du piétonnier, la Ville de Namur a préféré mettre les moyens humains, techniques et financiers pour la concrétisation de ces projets plutôt que sur un nouveau projet de ZBE.

### 2.5.2.5 Pollution sonore

Une évolution positive est constatée concernant la pollution sonore. Bien qu'ayant été un point problématique par le passé, aujourd'hui, avec les faibles vitesses autorisées dans la Corbeille, la pollution sonore liée à la circulation des véhicules n'est pas un point problématique relevé.

De plus, la Ville a mis en place ces dernières années diverses mesures pour réduire les nuisances sonores liées à la circulation des véhicules, comme la suppression des pavés sciés. Enfin, bien que ce soit lié aux transports en commun, il est à noter que les bus hybrides sont en mode électrique quand ils passent par le centre-ville, ce qui a pour effet de diminuer l'impact sonore de ces véhicules lourds.

### 2.5.3 Le Système de Transport Intelligent (STI)

Afin de conforter l'ambition de la Ville en tant que Smart City et dans une optique d'amélioration de son bilan des émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Namur s'équipe d'un STI. Le système est composé de dispositifs de récupération des informations (données de circulations avec caméras, capteurs...) et de dispositifs de diffusions (panneaux à messages variables, bornes d'informations aux voyageurs TEC...) pour donner des informations en temps réel aux usagers et aux gestionnaires. Le tout a pour objectif de mieux informer les usagers en temps réel sur les conditions de trafic (travaux, accidents...) et ainsi de mieux répartir le trafic dans l'espace et dans le temps, tout en respectant les objectifs des plans de mobilité. Ceci permettra à terme de limiter la congestion automobile et d'encourager le report modal de la voiture vers les autres modes.

Grâce à ce projet la Ville entend changer les comportements de déplacements en encourageant l'utilisation des transports en commun et l'utilisation des modes actifs.

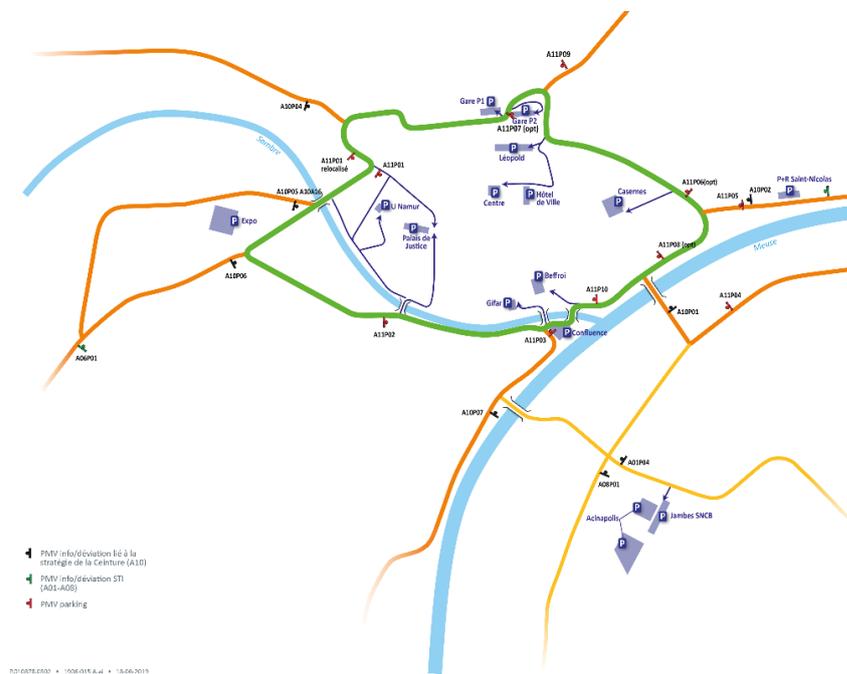


Figure 64 Localisation Schématique des PMV présents à proximité de la Corbeille (Source: Tractebel, 2020)

## 2.5.4 Conclusion

Les points mis en évidence des déplacements automobiles permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements voitures :

- Le trafic est majoritairement fluide dans la Corbeille, excepté aux heures de pointe. Il est donc important de conserver cette fluidité et de chercher à la conforter.
- Le nombre de voitures dans la Corbeille est quotidiennement trop élevé et produit une pollution problématique. Un enjeu est de continuer à essayer d'éloigner le trafic automobile soit en incitant à un report modal soit en diffusant le trafic en dehors de la Corbeille. De même pour la pollution il est important d'inciter les conducteurs à l'utilisation de voitures « propres » et de continuer de prendre les mesures nécessaires à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Le trafic est relativement sécurisé dans la Corbeille, mais il est important de continuer d'améliorer la sécurité des déplacements, la voiture étant plus dangereuse pour les piétons ou les cyclistes que pour le conducteur.

## 2.5.5 Transport de marchandises et livraisons

### 2.5.5.1 Situation actuelle

La Corbeille bénéficie d'environ 70 places de livraison<sup>35</sup>, de plusieurs aires de livraison qui obéissent à une gestion temporelle, comme on peut le voir sur la carte ci-dessous.

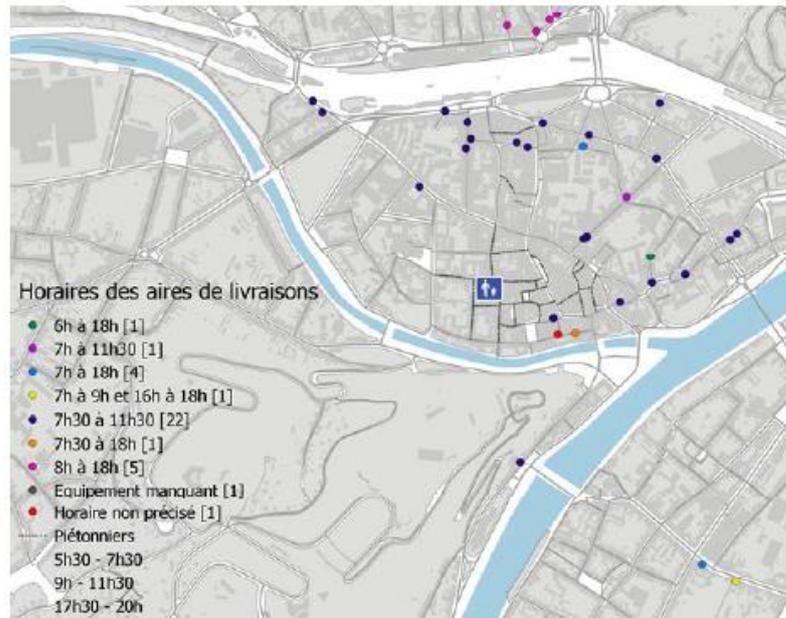


Figure 65 Horaires des aires de livraisons au centre-ville (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

Comme le rappelle le dernier PCM de la Ville de Namur, la création d'aires de livraison est sporadique et dépend de la demande des entreprises ou des transporteurs.

### 2.5.5.2 Problèmes rencontrés

Du fait de leurs créations sporadiques, les aires de livraison font face à de nombreux problèmes. Il est à signaler que le contrôle ne s'effectue qu'avec difficulté car il est effectué en fonction des moyens humains qui se trouvent être insuffisants. De plus, le flou existant dans le code de la route quant au temps d'occupation des places de livraisons (sans limites clairement définies) participe à la difficulté de ces contrôles par la Ville. Le PCM de la Ville de Namur mentionne également l'occupation illégale des aires de livraisons par d'autres véhicules (comme on peut le voir sur la carte ci-dessous), le manque d'homogénéité et le manque d'informations à destination des transporteurs.

<sup>35</sup> Data.namur.be, 2020

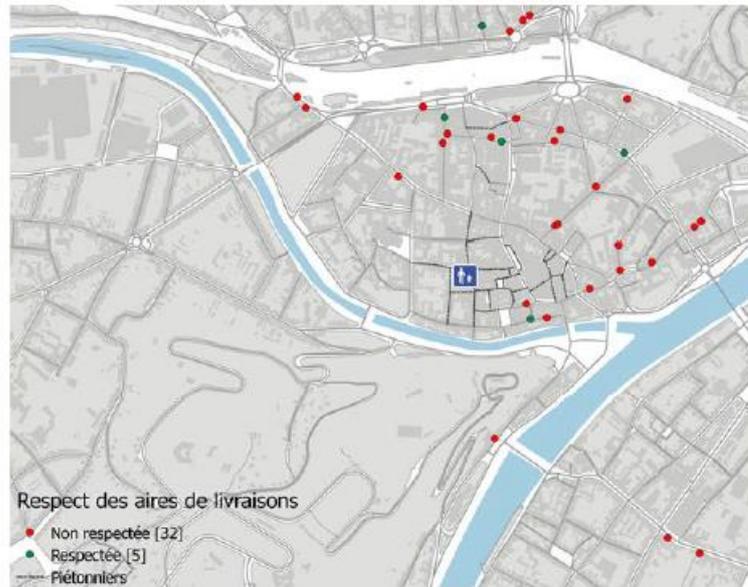


Figure 66 Respect des aires de livraisons au centre-ville (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

Le manque d'aires de livraison est un point également important dans la Corbeille comme en témoigne la carte ci-contre.

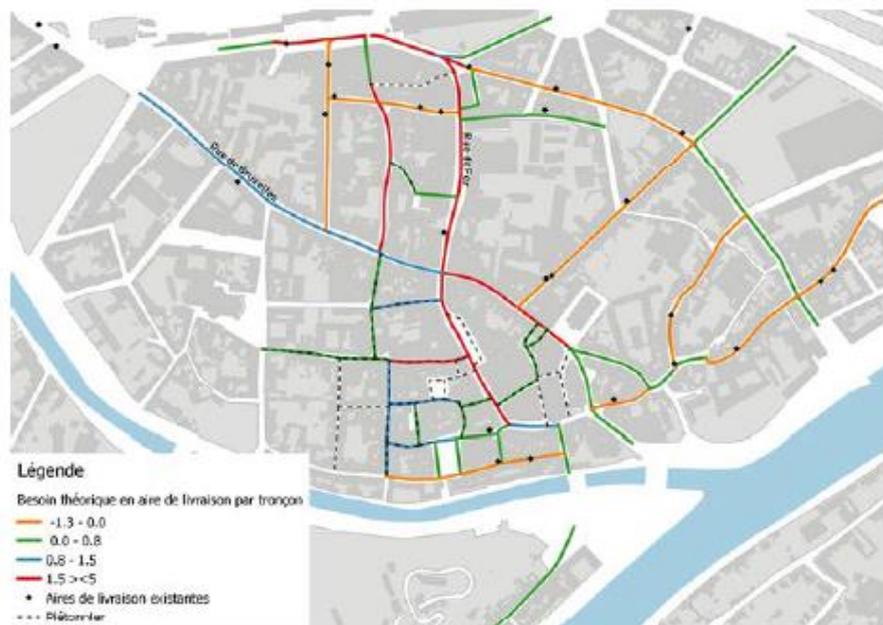


Figure 67 Besoins théoriques en aires de livraison par tronçon au centre-ville (Source: PCM Ville de Namur 2018)

Pour pallier à ce problème des alternatives sont proposées par des acteurs privés dans la Corbeille. Il est possible de citer par exemple le Coursier Mosan qui est un opérateur logistique qui s'occupe d'effectuer des livraisons à vélo, ce qui participe à limiter le besoin en stationnement pour ce type de service.

Par ailleurs, le fait qu'il y ait des livraisons à toute heure de la journée et effectuées de manière désorganisée, a tendance à favoriser les perturbations de circulation, surtout sur l'axe Fer-Ange.

Enfin aux problèmes de livraisons classiques s'ajoutent les comportements dangereux des nouveaux acteurs de la livraison rapide. Plusieurs plaintes ont été remontées récemment, notamment vis-à-vis de la conduite des chauffeurs Uber.<sup>36</sup>

La Ville est également en réflexion sur la mise en place d'un encadrement qui permette le développement de système de livraison impliquant moins de circulation de camions de livraison classiques en centre-ville.

### 2.5.5.3 Conclusion

Les points mis en évidence dans ce chapitre sur les livraisons permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements livraisons :

- Les places de stationnement livraison ne sont que rarement respectées.
- Il n'y a pas d'infrastructures pour les alternatives de livraisons
- Le stationnement livraison engendre des congestions

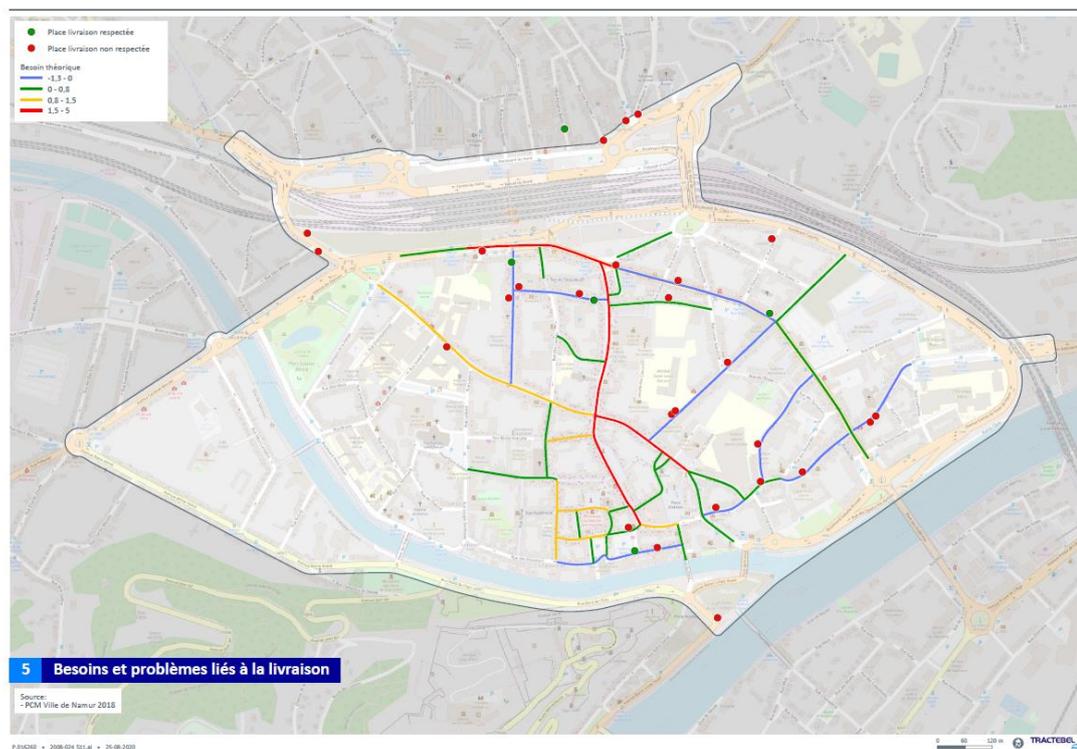


Figure 68 Points liés à la livraison relevés en situation existante (Source : Tractebel, 2020 voir également la carte n°05 de l'atlas cartographique)

<sup>36</sup> Ville de Namur, 2021

## 2.6 Analyse du stationnement

### 2.6.1 Stationnement en et hors voirie

#### 2.6.1.1 Stationnement en voirie

Comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, l'espace du centre-ville propose une offre en stationnement très dense sur son territoire et de ce fait un grand nombre de véhicules en et hors voirie.

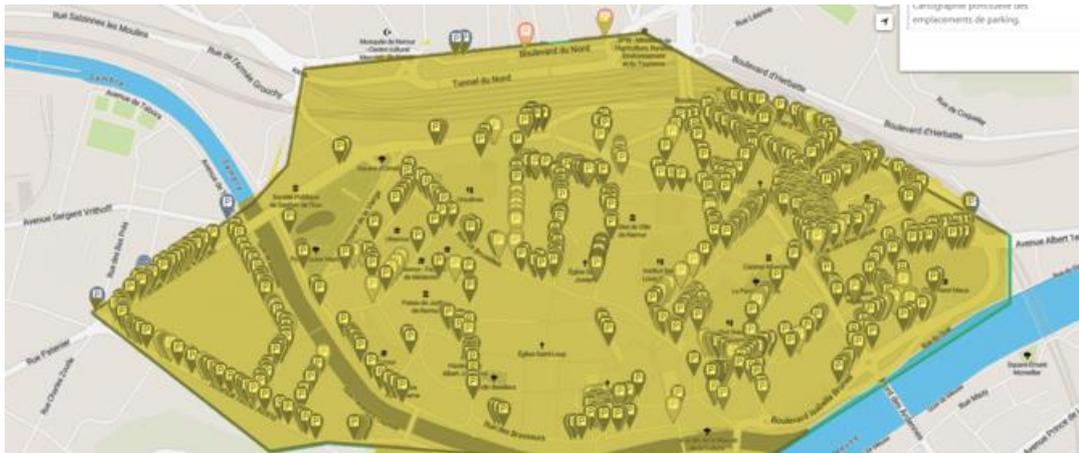


Figure 69 Offre en stationnement (Source: data.namur.be, 2020)

Dans l'ensemble de la Corbeille (comme surligné ci-contre), on compte donc un peu plus de 3500 places de stationnement en voirie, réparties de la manière suivante :

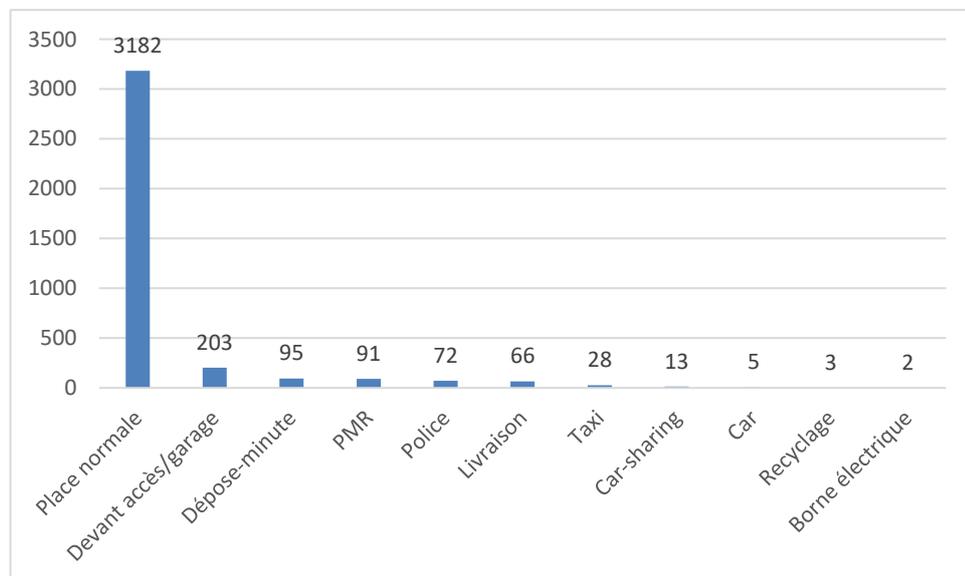


Figure 70 Répartition des places de stationnement en voirie (source : data.namur.be, 2020)

A l'exception du piétonnier, le stationnement en voirie est autorisé sur la quasi-totalité de la Corbeille comme on peut le voir sur la carte ci-dessous. Le stationnement obéit à des

modalités selon la zone de couleur où le véhicule se trouve (coût et temps de stationnement) différentes.

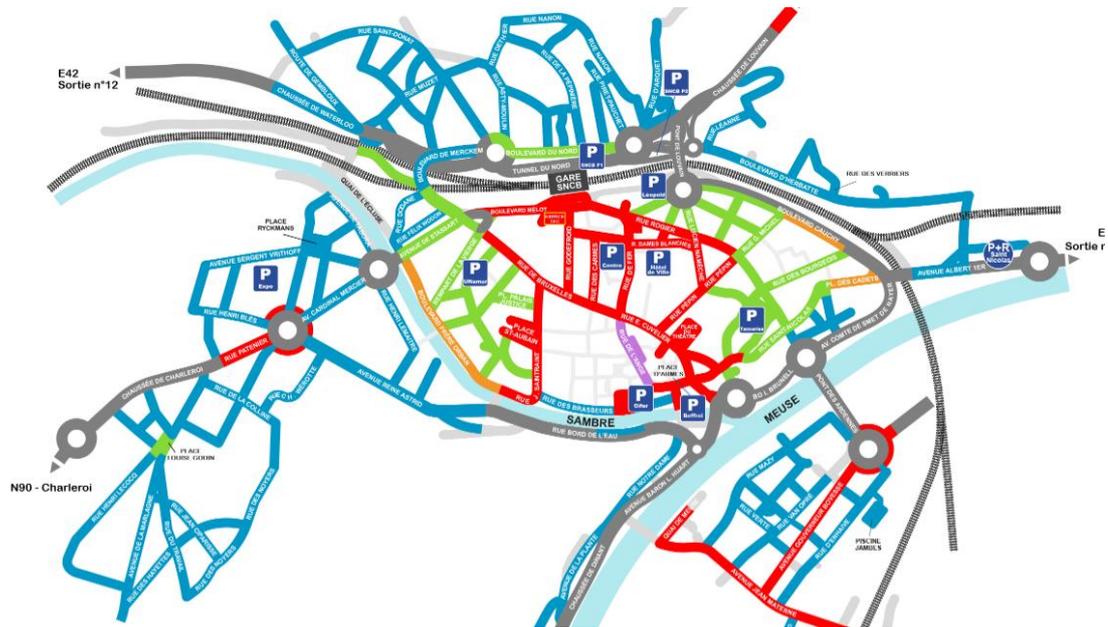


Figure 71 Les zones de Stationnement (Source : Ville de Namur, 2020)

Le stationnement en zone mauve est limité à 30 minutes et est gratuit. Il représente 1% de l'offre en stationnement en voirie dans la Corbeille (Namur Capital DVP 2020). Le stationnement en zone rouge est limité à 3 heures pour 6 euros (42% de l'offre en stationnement en voirie). Le stationnement en zone verte est limité à 4 heures pour 3 euros (37% de l'offre en stationnement en voirie). Le stationnement en zone orange est limité à 8 heures pour 4 euros (15% de l'offre en stationnement en voirie). Le stationnement en zone bleue est gratuit (avec le disque de stationnement) et est limité à 3 heures (5% de l'offre en stationnement en voirie).

Par ailleurs comme évoqué dans la partie 2.4.3.2, le stationnement des cars touristiques peut représenter un enjeu particulier pour la Ville. Les potentielles zones utilisables pour embarquer et débarquer les touristes (avenue du 1<sup>er</sup> Lancier, rue des Bourgeois) sont en effet souvent jugées fort éloignées des pôles attractifs du centre-ville, en particulier pour un public âgé.

Enfin, depuis quelques mois, la Ville de Namur a placé des capteurs sur une centaine de places de stationnement situées sur la rue de l'Ange et la rue de Fer, ainsi que sur toutes les places PMR du centre-ville. Ces capteurs indiquent si l'emplacement est occupé ou pas, et sont reliés au STI. En attendant ces résultats, voici l'analyse de trois zones de stationnement datant de 2016.

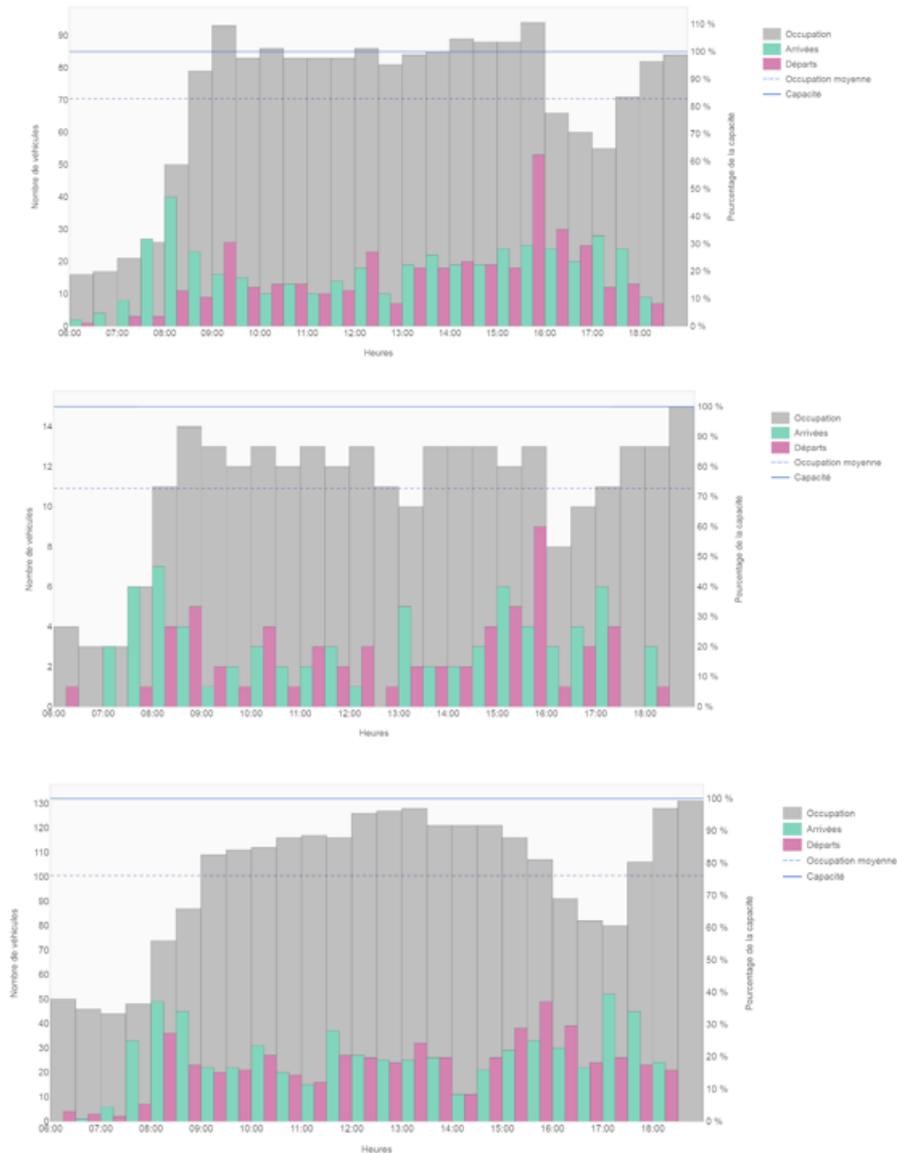


Figure 72 Arrivées et départs des stationnements Place du Palais de Justice, Rue Lelièvre et Place Saint-Aubain (Source: TICPARC 2016)

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

En 2020, on comptait près de 900 cartes de stationnement riverain dans le centre-ville de Namur (Ville de Namur, DVP 2020), ce qui représenterait environ un quart des places disponibles en voirie dans la Corbeille. Comme le montre la carte suivante, ces riverains sont répartis de manière plus ou moins homogène selon les quartiers, sauf dans le quartier Université, où la part de riverain est beaucoup plus faible.

Les graphiques suivant montrent comment la fréquentation des offres de stationnement est partagée entre riverains et visiteurs dans le quartier Université.

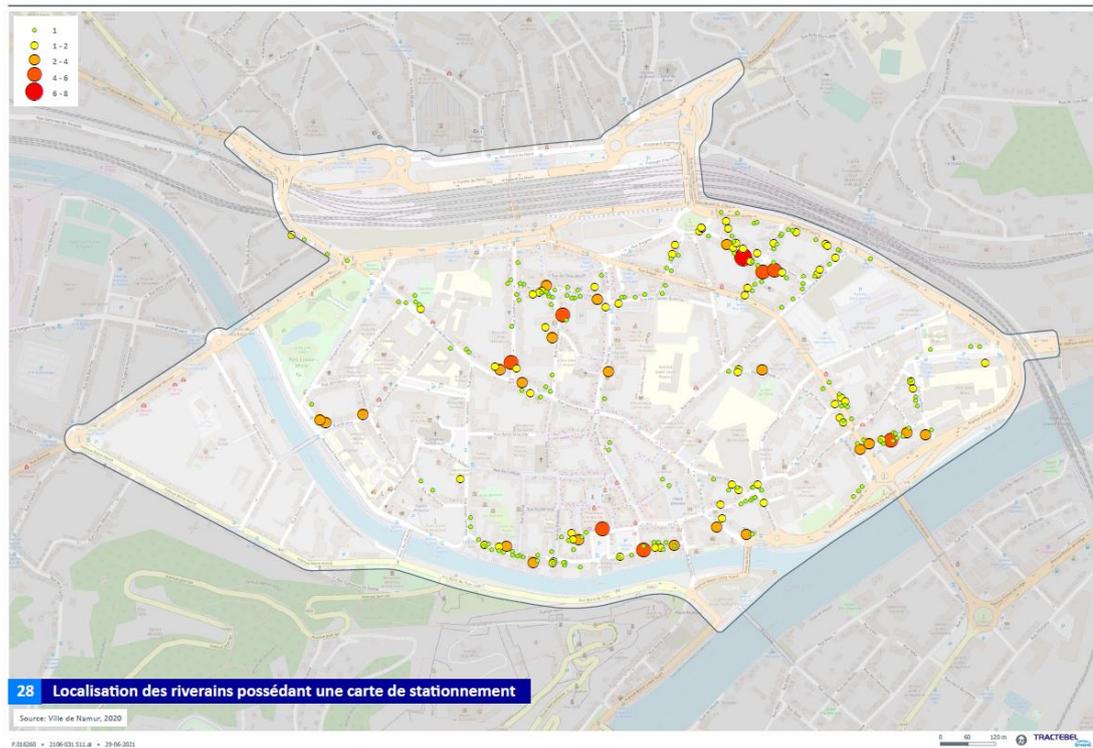


Figure 73 Localisation des riverains possédant une carte de stationnement (Source: Tractebel 2021, sur base des données transmises par la Ville en 2020, voir également la carte n°28 de l'atlas cartographique))

Les graphiques suivants montrent comment la fréquentation des offres de stationnement est partagée entre riverains et visiteurs dans le quartier Université.



Figure 74 Occupations des stationnements Place du Palais de Justice, Rue Lelièvre et Place Saint-Aubain (Source: TICPARC 2016)

Comme on peut le voir sur la série de diagramme précédente, on enregistre un grand nombre de sorties (en violet) avant 8h et un grand nombre d'entrées (en bleu) à partir de 17h ou 18h. Ces mouvements correspondent aux mouvements des riverains qui occupent principalement le stationnement la nuit et en soirée, partant le matin travailler et rentrant le soir. Le fait qu'il y ait un plus grand nombre d'entrées en soirée que de sortie le matin, montre qu'il faut ajouter aux riverains un certain nombre de visiteurs, qui, peut-on présumer viennent fréquenter les Horeca et les pôles culturels.

En journée, on voit que l'occupation des places se divise en trois catégories : l'occupation courte durée, moyenne durée et longues durée (l'occupation très courte durée étant négligeable, et les pics pouvant correspondre aux dépôts des élèves devant les écoles). L'occupation longue durée est généralement liée à une occupation professionnelle ou scolaire, tandis qu'une occupation courte durée est généralement liée à la fréquentation des commerces et HoReCa. L'occupation moyenne durée quant à elle peut couvrir un peu tous les types d'activités.

Pour le quartier Université on peut donc résumer l'occupation du stationnement de la manière suivante :

- Avant 7h : occupation par les riverains
- De 7h à 9h : départ d'un bon nombre de riverains, remplacés par des travailleurs et une population scolaire. Des stationnements de courte ou moyenne durées apparaissent, en relation avec les différents commerces.

- De 9h à 12h : aux riverains, étudiants et travailleurs dont les véhicules sont garés pour la journée, viennent s'ajouter un roulement de stationnements continu pour les commerces et les loisirs du centre-ville.
- De 12h à 14h : un stationnement court et moyenne durées peut s'ajouter aux stationnements précédents, pour la fréquentation des Horeca et commerces.
- De 14h à 17 : même comportements et usagers que de 9h à 12h.
- À partir de 17h : les occupations courtes, moyennes et longues commencent à diminuer, les visiteurs quittent le centre et sont remplacés par des riverains.
- De 17h à 21h : le stationnement est composé des riverains qui occuperont la place toute la nuit mais est encore en roulement pour accueillir les visiteurs et la fréquentation des Horeca et des pôles culturels.
- Après 21h : occupation majoritaire des riverains pour la nuit

Cette analyse peut s'appliquer de manière analogue aux autres quartiers mais à quelques nuances près. Car tous quartiers n'ont pas exactement les mêmes fonctionnements, comme en témoignent les taux d'occupations suivants.

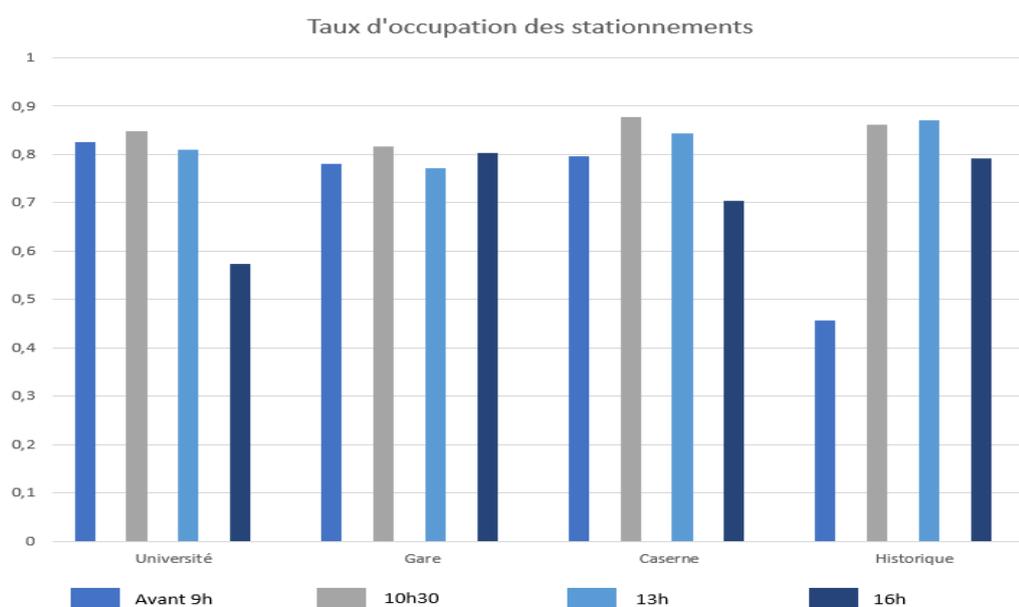


Figure 75 Taux d'occupation des stationnements dans les quartiers de la Corbeille (Tractebel, 2021, sur base des comptages AMCV 2018)

Sur ces derniers graphiques, on voit bien que le nombre de stationnement riverain est moins élevé dans le quartier Université. C'est ce dont témoigne la chute d'occupation après 16h. Ceci confirme que l'occupation est en grande partie liée à l'activité scolaire du quartier, et que l'offre en stationnement est dimensionnée pour elle.

Pour les quartiers Caserne et Gare, on note la même structure avec une occupation constante, des riverains faisant l'aller-retour dans la journée et une offre en stationnement dimensionnée pour eux,

Dans le quartier historique enfin, malgré le fait qu'il y ait beaucoup de stationnements riverains, on voit que le taux d'occupation est moins important avant 9h, mais qu'il est rempli en journée.

L'offre en stationnement est donc dimensionnée pour accueillir un plus large public que la population riveraine.

Le taux de véhicules ventouses<sup>37</sup> est relativement bas. Durant la période de gratuité, occasionnée par l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, d'autres comptages ont cependant été effectués et montrent la rotation du stationnement des différents véhicules. Il en ressort que, sans gestion du stationnement (gratuité et pas de limitation de temps), plus de 50% des véhicules sont des véhicules ventouses.

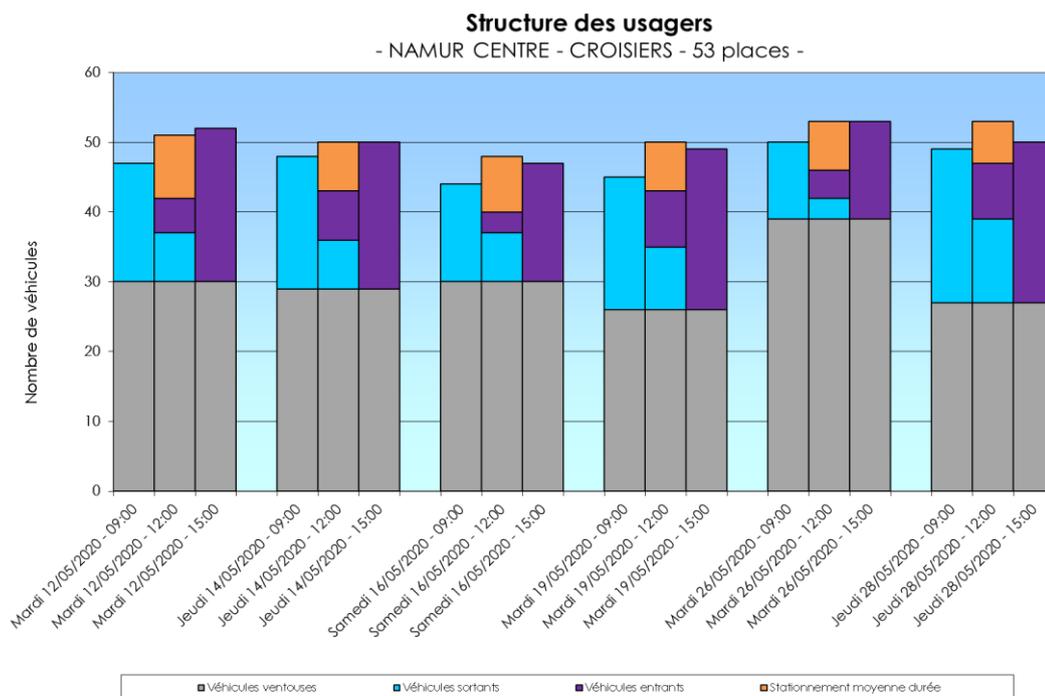


Figure 76 Mesure de la rotation du stationnement en période de gratuité Croisiers ( source : crise sanitaire : aménagements temporaires, Ville de Namur, 2020)

<sup>37</sup> Voiture qui utilise de manière prolongée un espace de stationnement

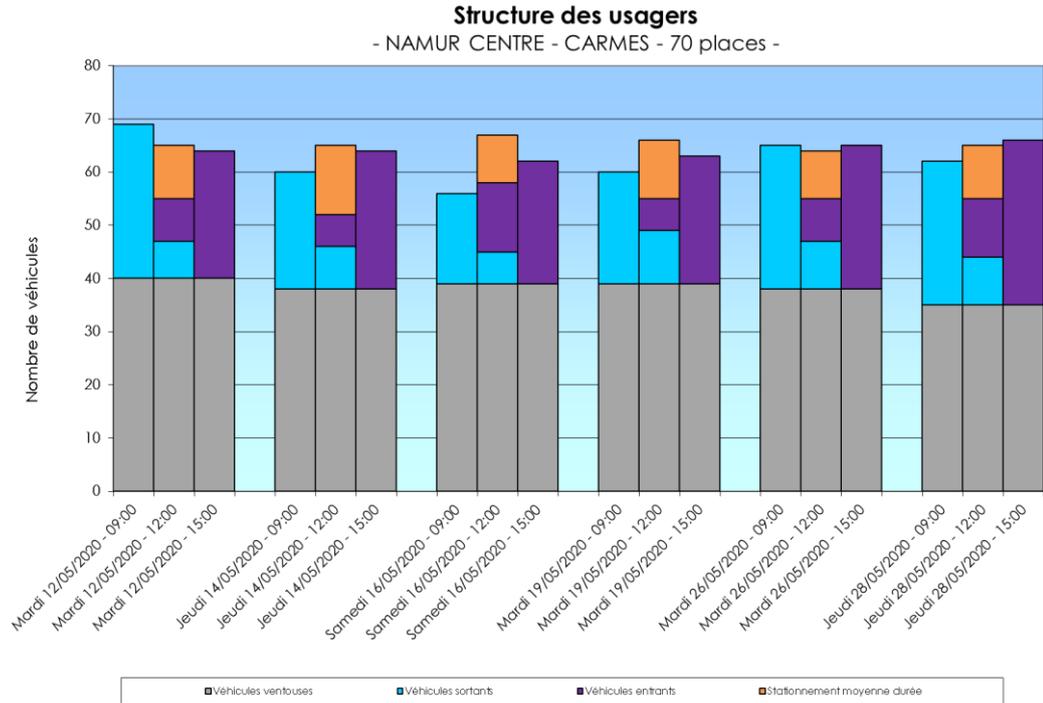


Figure 77 Mesure de la rotation du stationnement en période de gratuité Carmes ( source : crise sanitaire : aménagements temporaires, Ville de Namur, 2020)

### 2.6.1.2 Stationnement hors-voir

Il y a un certain nombre de places de stationnement hors-voir avec presque 3.000 places (4.000 en comptant les P+R directement relié au centre-ville par les transports en commun)<sup>38</sup> disponibles dans des parkings répartis sur l'ensemble de la Corbeille, sans compter toutes les places privées propres aux habitations du centre-ville et les parkings privés des écoles, entreprises et administrations. La mutualisation organisée par BePark est détaillée au point 2.6.3.

<sup>38</sup> Ville de de Namur, 2020

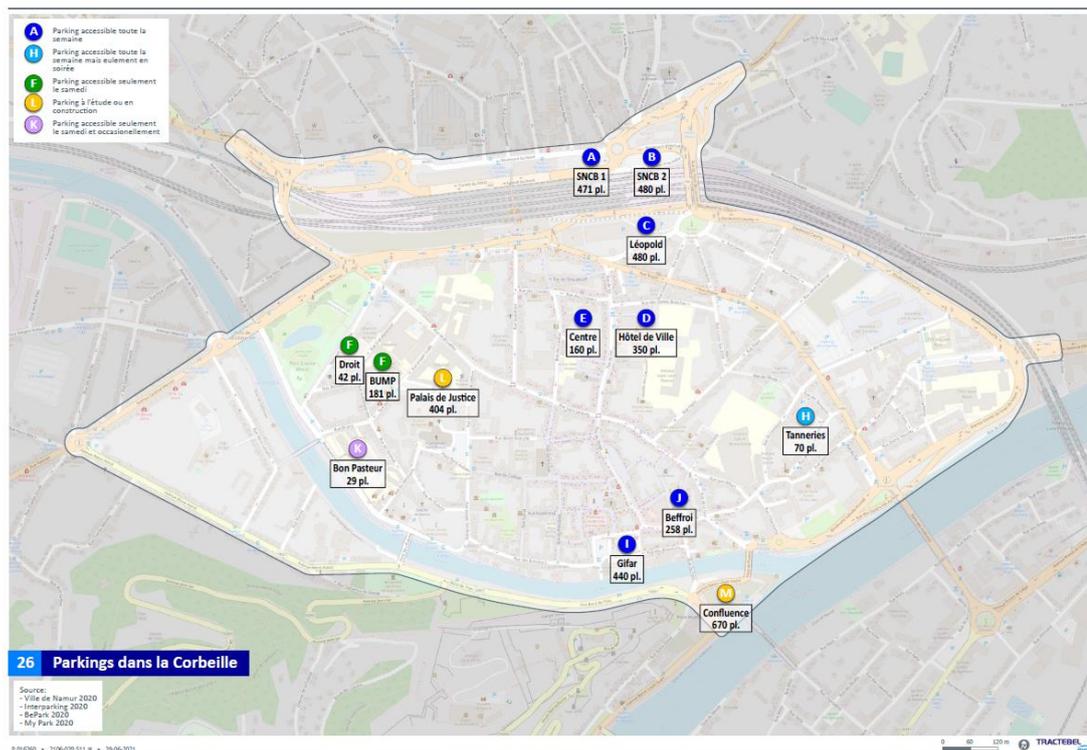


Figure 78 Parkings dans la Corbeille (Source: Data Namur et Ville de Namur, 2020 voir également la carte n°26 de l'atlas cartographique)

Parking	Nom du Parking	Nombre de places	Tarif pour 1h
A	SNCB 1	471	2,17 €
B	SNCB 2	480	1,76 €
C	Léopold	568	2,40 €
D	Hôtel de ville	350	1,70 €
E	Centre	160	2,10 €
F	BUMP	181	3 €
G	Droit Inférieur	42	3 €
H	Tanneries	70	1 €
I	Gifar	440	2,10 €
J	Beffroi	258	2,20 €
K	Bon Pasteur	29	3 €

Figure 79 Parkings disponibles dans la Corbeille (Source : Ville de Namur, BePark, Interparking, Mypark 2020)

Cette offre va se trouver renforcée par l'ouverture du Parking Confluence prévu d'ici mi 2021 et ses 670 places. Un projet de parking, place du palais de justice est également à l'étude pour une offre de 404 places (projet détaillé dans la partie 2.4.1.2).

## 2.6.2 Dysfonctionnement en matière de stationnement et enjeux

Comme vu dans la partie 2.6.1.1, même si pour l'instant, avec un taux d'occupation élevé en journée, l'offre en stationnement suffit à répondre à la demande, cet équilibre risque d'être mis à mal dans les prochaines années.

En effet une transition dans le stationnement devrait s'effectuer car dans un avenir plus ou moins proche, c'est prêt de 900 places en voirie qui devraient disparaître dans le centre. La nouvelle offre de stationnement hors voirie (développée dans la partie 2.10) formerait en partie une réponse à ces disparitions. De même un des enjeux de la ville à moyen et à long terme est d'évacuer le stationnement de la Corbeille, entre autres en développant les P+R périphériques et en accompagnant la politique de restructuration du réseau TEC.

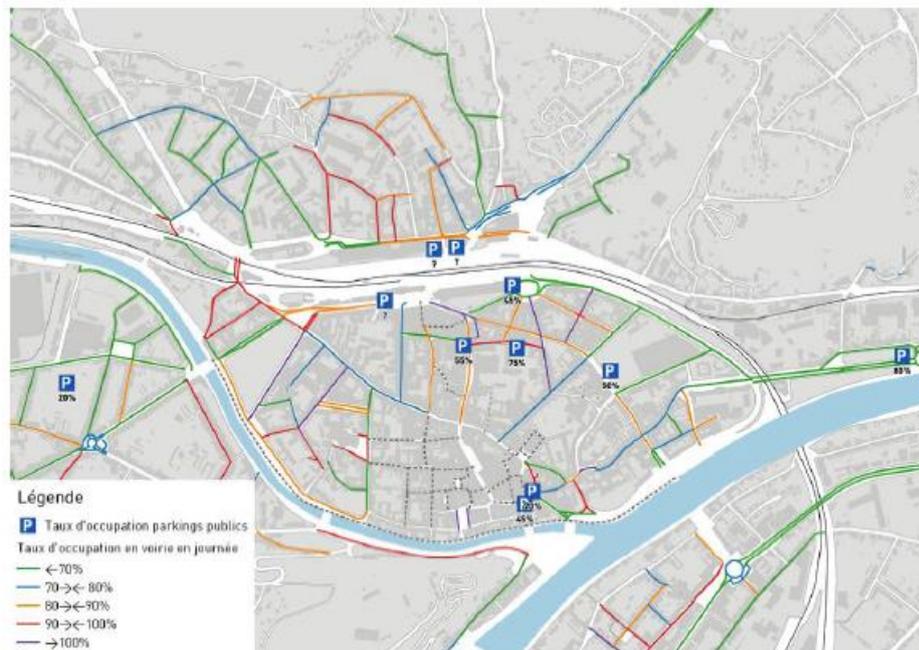


Figure 80 Taux d'occupation diurne (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

Par ailleurs il est observé que bien que la majorité des places de stationnement soit occupée en toute légalité, il existe cependant un potentiel d'amélioration sur le taux d'usagers en infraction.

Sur base des comptages AMCV réalisés en 2018, certaines rues étaient plus touchées que d'autres par le stationnement illégal. C'était particulièrement le cas Rue de l'Ange, Rue de Bruxelles, Avenue Fernand Golenvaux, Rue des Brasseurs, Rue de Fer, sur le Parking de l'Hôtel de Ville et dans la Rue Godefroid. Étant donné que la majorité de ces rues se trouve dans le quartier historique, et que les différents quartiers n'ont pas les mêmes fonctionnements en terme de stationnement, il convient de faire une analyse des infractions et du taux de congestion, quartier par quartier

	Avant 9h	10h30	13h	16h
Nombre d'infractions	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>14</b>
T : Trottoir	1%	0%	0%	0%
CT : Cheval trottoir	1%	0%	1%	0%
DF : Double file	8%	18%	18%	21%
RL : Réservé livraisons	75%	65%	65%	41%
RT : Réservé taxis	8%	6%	4%	13%
RH : Réservé handicapés	4%	8%	8%	15%
RR : Réservé riverains	0%	0%	0%	0%
AR : Autres emplacements réservés	3%	3%	5%	10%
Taux de congestion	<b>46%</b>	<b>86%</b>	<b>87%</b>	<b>79%</b>

Figure 81 Problèmes de stationnement dans le quartier Historique (Tractebel, 2021, sur base des comptages AMCV de 2018)

Dans le quartier historique on peut voir que la majorité des infractions est liée à des voitures en doubles files et à l'occupation de places réservées aux livraisons. On peut voir que le taux de congestion est moins élevé avant 9h, mais qu'il double par la suite. Cette augmentation est en lien avec la fréquentation du centre-ville par les visiteurs, les travailleurs, et les attractions commerciales et d'HoReCa.

	Avant 9h	10h30	13h	16h
Nombre d'infractions	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
T : Trottoir	5%	0%	0%	0%
CT : Cheval trottoir	0%	0%	20%	0%
DF : Double file	12%	0%	60%	71%
RL : Réservé livraisons	84%	100%	0%	0%
RT : Réservé taxis	0%	0%	0%	0%
RH : Réservé handicapés	0%	0%	20%	29%
RR : Réservé riverains	0%	0%	0%	0%
AR : Autres emplacements réservés	0%	0%	0%	0%
Taux de congestion	<b>78%</b>	<b>71%</b>	<b>77%</b>	<b>80%</b>

Figure 82 Problèmes de stationnement dans le quartier Gare (Tractebel, 2021, sur base des comptages AMCV de 2018)

Dans le quartier Gare, bien qu'il y ait peu d'infractions, on note qu'elles sont en majorité faites avant 9h. Il y a donc des probabilités pour que les riverains en soient responsables. Ces infractions concernent en grande majorité l'occupation de places livraisons.

	Avant 9h	10h30	13h	16h
Nombre d'infractions	1	1	1	1
T : Trottoir	0%	0%	0%	0%
CT : Cheval trottoir	0%	0%	0%	0%
DF : Double file	0%	0%	14%	0%
RL : Réservé livraisons	75%	100%	57%	100%
RT : Réservé taxis	0%	0%	0%	0%
RH : Réservé handicapés	0%	0%	0%	0%
RR : Réservé riverains	25%	0%	29%	0%
AR : Autres emplacements réservés	0%	0%	0%	0%
Taux de congestion	Avant 9h	10h30	13h	16h
Nombre d'infractions	4	4	2	1
T : Trottoir	0%	0%	0%	0%
CT : Cheval trottoir	10%	17%	22%	33%
DF : Double file	5%	4%	22%	0%
RL : Réservé livraisons	71%	67%	0%	0%
RT : Réservé taxis	0%	0%	0%	0%
RH : Réservé handicapés	14%	13%	56%	67%
RR : Réservé riverains	0%	0%	0%	0%
AR : Autres emplacements réservés	0%	0%	0%	0%
Taux de congestion	82%	85%	81%	57%

Figure 83 Problèmes de stationnement dans le quartier Université et Caserne (Tractebel, 2021, sur base des comptages AMCV de 2018)

Dans ces quartiers, on voit qu'il n'y a que très peu d'infractions et que ces infractions sont liées à l'occupation de places livraisons. Le taux de congestion est plus faible, après 16h dans le quartier Université, ce qui correspond au départ des étudiants.

On voit bien que la majorité des problèmes de stationnement est liée à l'occupation des places de livraison. Toutefois depuis la mise en place de nouvelles règles de stationnement (SAC, encodage des plaques pour éviter la « fraude ») la situation a sûrement évolué.

### 2.6.3 P+R et parkings mutualisés

Les P+R autour du centre et le téléjalonement de parking ont été mis en œuvre afin qu'une partie des automobilistes longue et moyenne durée qui se stationnaient dans la Corbeille puissent garer leurs voitures en périphérie. Le réseau est encore en cours de développement.

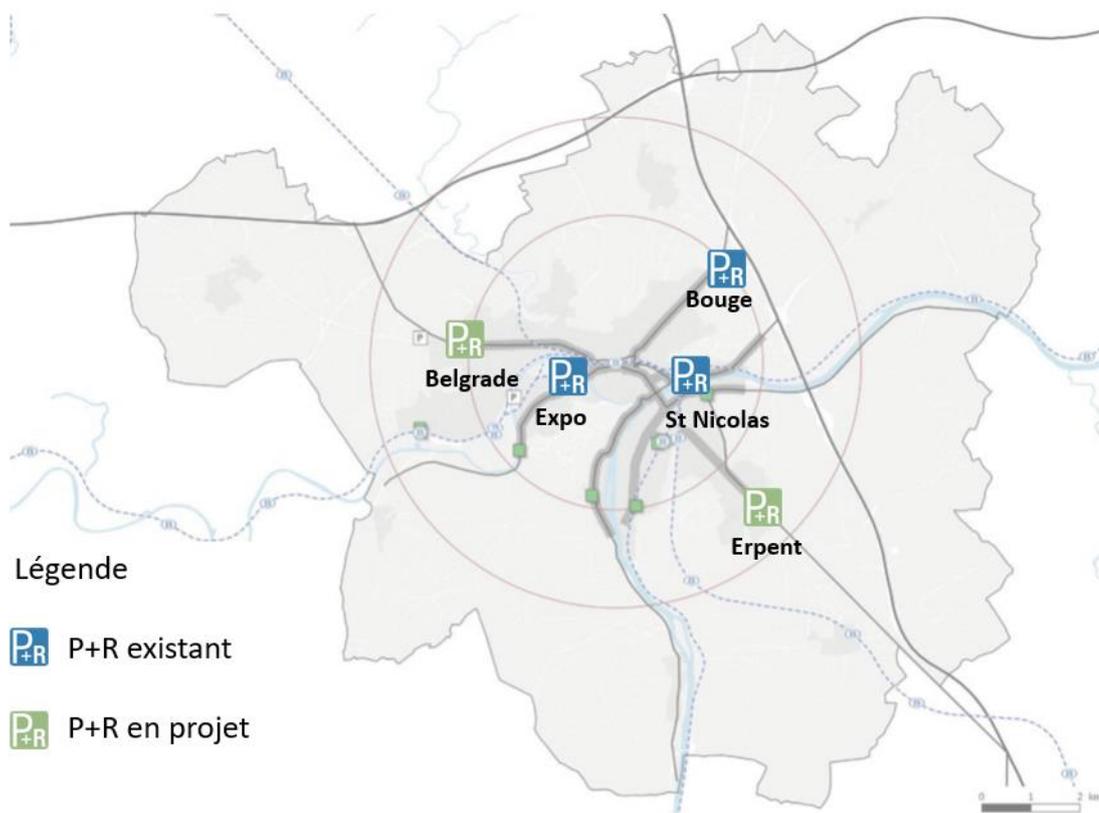


Figure 84 Analyse des sites de P+R (Source: Ville de Namur, 2020)

Comme le rappelle le PCM de la Ville de Namur, « la mutualisation du stationnement à travers le partage des places de parking est une solution à inciter et qui devrait se propager dans un avenir proche (PCM ville de Namur 2018) ». Depuis lors, BePark a déjà mis en place cette solution et la propose dans trois parkings du centre, Rue Bas de la Place, Rue des Carmes et Rue Godefroid.<sup>39</sup> Cette dernière permet d'optimiser l'espace dévolu au stationnement et d'éviter des dépenses importantes liées à la construction de nouvelles infrastructures. Une gestion par le pouvoir public (ou avec des partenariats) avec des acteurs du secteur est possible. Une stratégie pour développer la mutualisation est définie dans le PCM de la Ville de Namur.

Il est également possible de mentionner la solutions des « parkings malins » qui permet un stationnement gratuit en périphérie du centre-ville et de rejoindre la Corbeille grâce à d'autres modes de transports (proximité avec des arrêts de bus, possibilité de prendre un vélo « Li Bia Vélo » dans certains parkings...). La Ville met à disposition une fiche d'accessibilité téléchargeable sur leur site reprenant les horaires d'accès et les moyens de connexions jusqu'au centre-ville.

<sup>39</sup> BePark, avril 2021

Enfin pour le covoiturage il est possible qu'au sein de plusieurs entreprises dont la Ville de Namur, des places de stationnement soient réservées pour les personnes faisant du covoiturage.

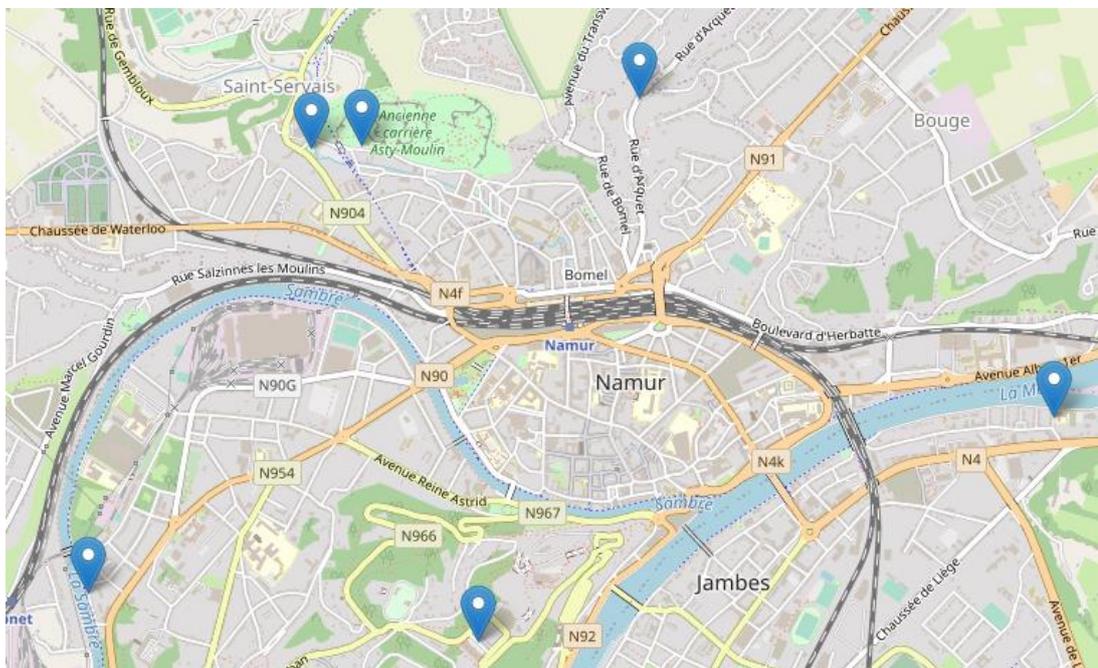


Figure 85 Localisation des parkings malins autour de la Corbeille (Ville de Namur, 2021)

## 2.6.4 Conclusion

Les points mis en évidence des stationnements permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de stationnements :

- Au vu du nombre de cartes de stationnement, les riverains occupent potentiellement environ un quart des places disponibles en voirie dans la Corbeille. Cette occupation se fait principalement la nuit, la rotation de l'occupation en journée étant beaucoup plus intense.
- Le stationnement en voirie est parfois au bord de la saturation en journée, mais dans l'ensemble l'offre correspond à la demande. Cependant le phénomène de saturation peut être amené à se développer. La plurimodalité, le report modal et l'incitation à l'utilisation de P+R en dehors de la Corbeille sont autant d'enjeux liés à cette problématique.
- Les parkings mutualisés font encore figures d'exception dans la Corbeille. A ce titre un enjeu est de développer les solutions permettant d'optimiser les places disponibles et améliorer les roulements des parkings.
- Les stationnements sécurisés pour les vélos sont rares mais l'offre est en cours de densification (partie 2.3.2.2)

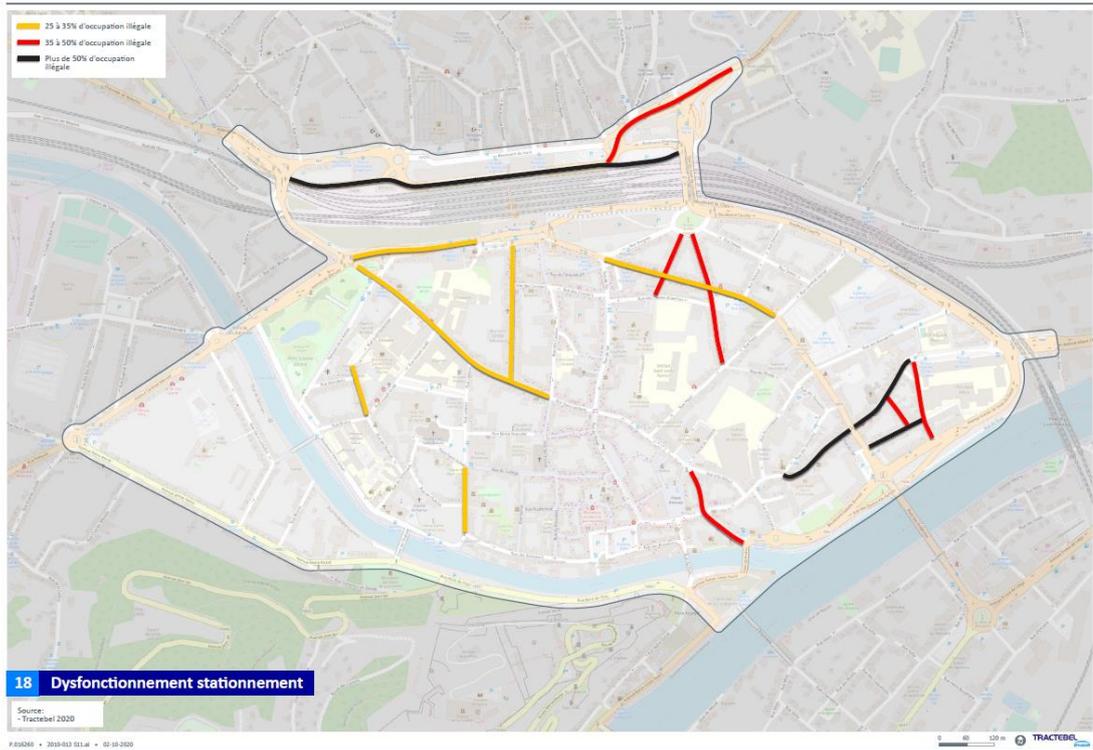


Figure 86 Bilan des dysfonctionnements liés au stationnement (Source : Tractebel, 2020, voir également la carte n°18 de l'atlas cartographique)

## 2.7 Analyse de la sécurité routière

Le nombre d'accidents est stable sur ces deux dernières années (2018-2019). Le nombre d'accidents enregistrés en 2020 est plus bas en raison de la période de confinement. Le tableau ci-contre indique le nombre d'accidents de roulage avec liaison corporelle (AccRLC) et le nombre d'accidents de roulage avec dégâts matériels (AccRDM).

	2018	2019	Jan-Août 2020	TOTAL
AccRLC	27	41	8	76
AccRDM	235	222	102	559
TOTAL	262	263	110	635

Figure 87 Nombre d'accidents de la circulation routière enregistrés dans la Corbeille entre le 01/01/2018 et le 31/08/2020 (Source : Police Namur Capital, 2020)

Il est à noter que seuls 12% de ces accidents engendrent des blessés et qu'il n'y a eu aucun accident de circulation mortel ces deux dernières années. Toutefois les parts modales impliquées dans les accidents ne sont pas touchées équitablement.

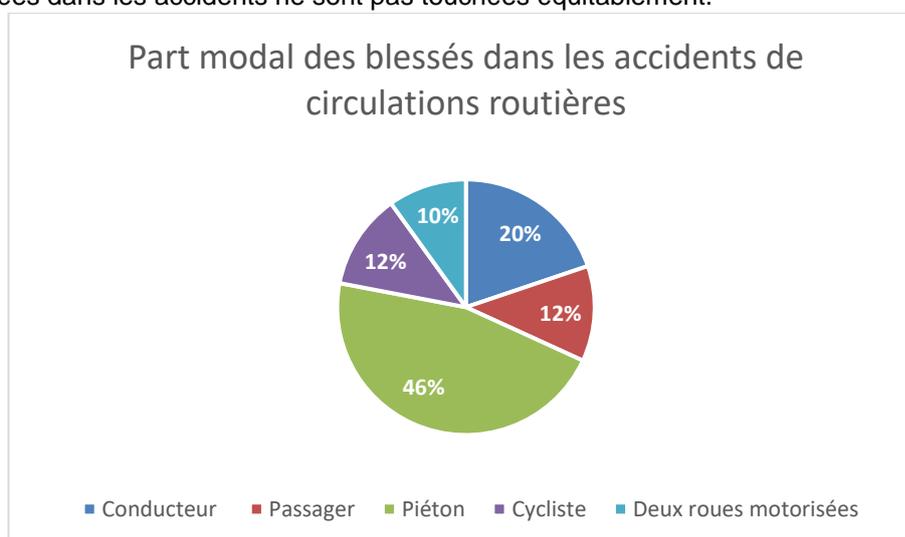


Figure 88 Parts modales des blessés dans les accidents de circulations routières dans la Corbeille entre le 01/01/2018 et le 31/08/2020 (Source: Police Namur Capital, 2020)

Les modes actifs sont plus touchés par les blessures, avec en particulier les piétons qui représentent à eux seuls près de la moitié des victimes dans ce type d'accident. Ces accidents ont lieu le plus fréquemment aux heures de pointes en semaine (de 16h à 18h plus particulièrement) et le dimanche soir après 23h.

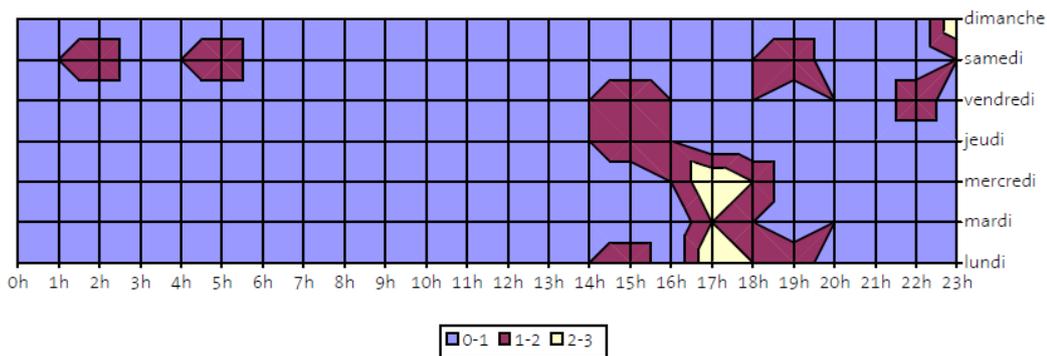


Figure 89 Combiné jours horaires des accidents de roulage avec liaison corporelle dans la Corbeille entre le 01/01/2018 et le 31/08/2020 (Source: Police Namur Capitale, 2020)

Plus de la moitié des accidents enregistrés ces deux dernières années ont eu lieu en semaine entre 12h et 20h. Le nombre d'accident est également inégalement réparti spatialement.

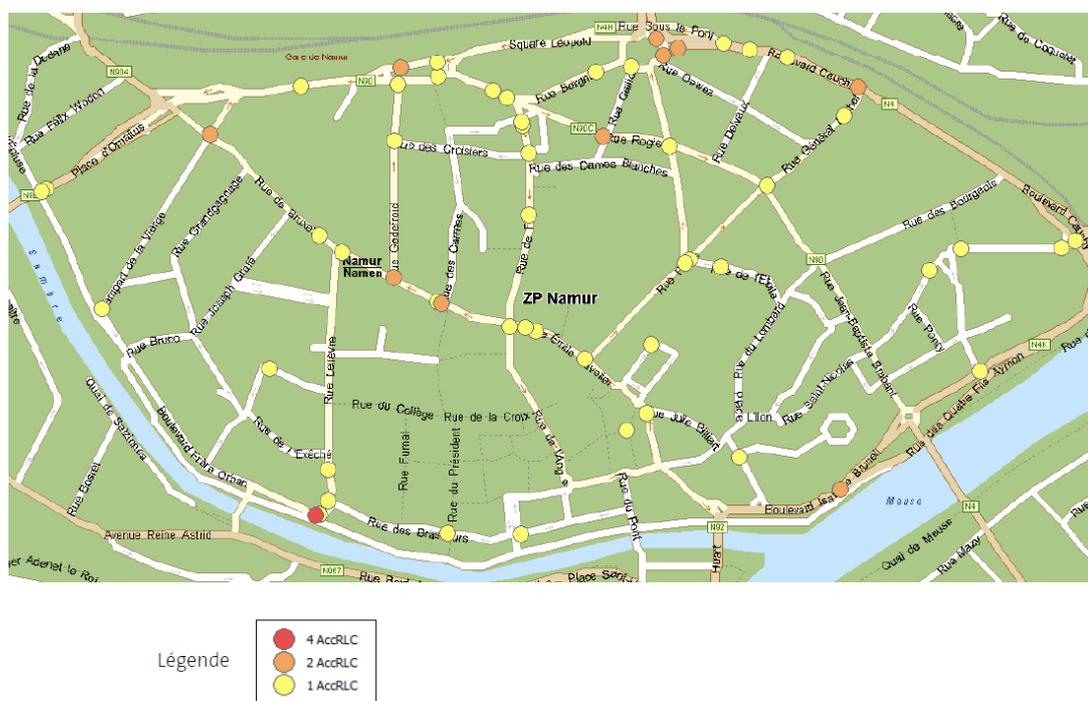


Figure 90 Accidents référencés dans la Corbeille du 01/01/2018 au 31/08/2020 (Source : Police Namur Capital, 2020)

Comme le montre la carte ci-dessus, des accidents ont lieu sur l'ensemble de la Corbeille. Cependant on note que les risques d'accidents sont plus élevés en certains points. C'est le cas notamment dans le virage de la rue Joseph Saintraint, aux intersections de la rue de Bruxelles, place Léopold et Boulevard Cauchy.

## 2.8 Analyse de la mobilité scolaire

N'ayant pas de données précises pour l'ensemble des établissements scolaires namurois, dans cette partie sont présentées les problématiques liées à la mobilité scolaire sur base d'exemples wallons.

### 2.8.1 Mobilité dans l'enseignement fondamental

Comme le montre les résultats d'une enquête de mobilité scolaire en Wallonie datant de 2010, la grande majorité des élèves habite très proche de leur établissement (<5 km).

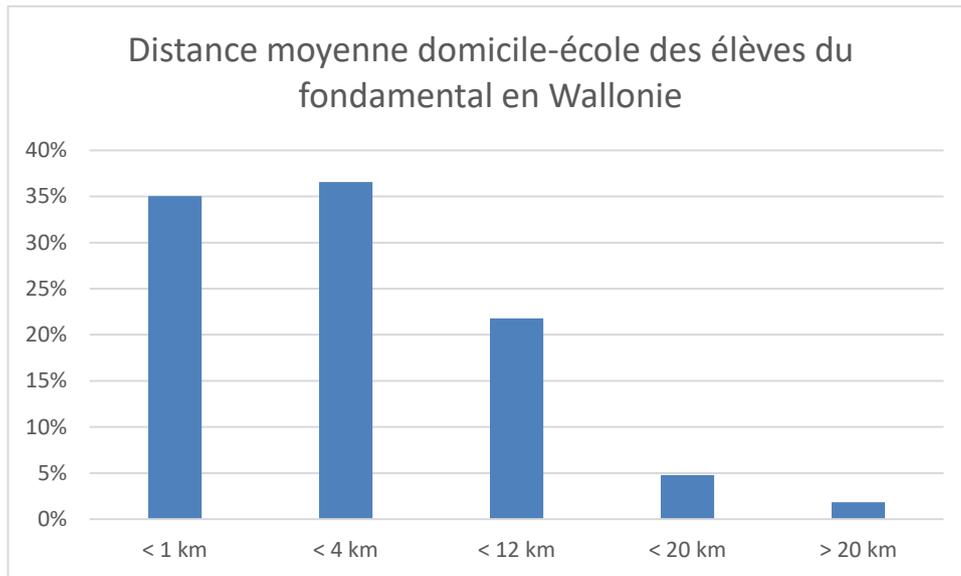


Figure 91 Distance moyenne domicile-école des élèves du fondamental en Wallonie (Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPW, 2010)

Paradoxalement, alors que les distances parcourues sont assez faibles, la plupart des élèves se fait déposer en voiture comme le montre le graphique suivant :

Répartition modale des élèves du fondamental en Wallonie

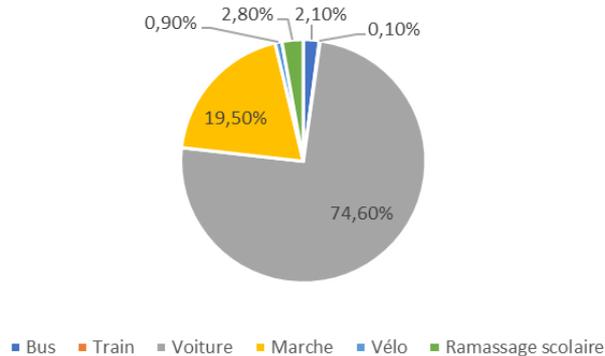


Figure 92 Répartition modale des élèves du fondamental en Wallonie (Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPW, 2010)

Il sera donc admis que la mobilité liée à l'enseignement fondamental à Namur, est effectuée en moyenne en voiture sur de courtes distances.

Avec ces caractéristiques, les problèmes associés sont des congestions au moment de la dépose des élèves le matin et à la sortie des écoles en début de soirée (en heures de pointe). Il y a donc généralement un besoin de zones de stationnement de courte durée pour les écoles maternelles et un besoin de zone « kiss&ride » pour les écoles primaires.

## 2.8.2 Mobilité dans l'enseignement secondaire

Pour ce qui est de la mobilité des élèves de secondaire, il est possible de prendre la section secondaire de Sainte-Marie comme exemple-référence, pour laquelle des données statistiques ont été transmises. Comme le montre le graphique suivant, l'extrême majorité des élèves provient de la province de Namur.

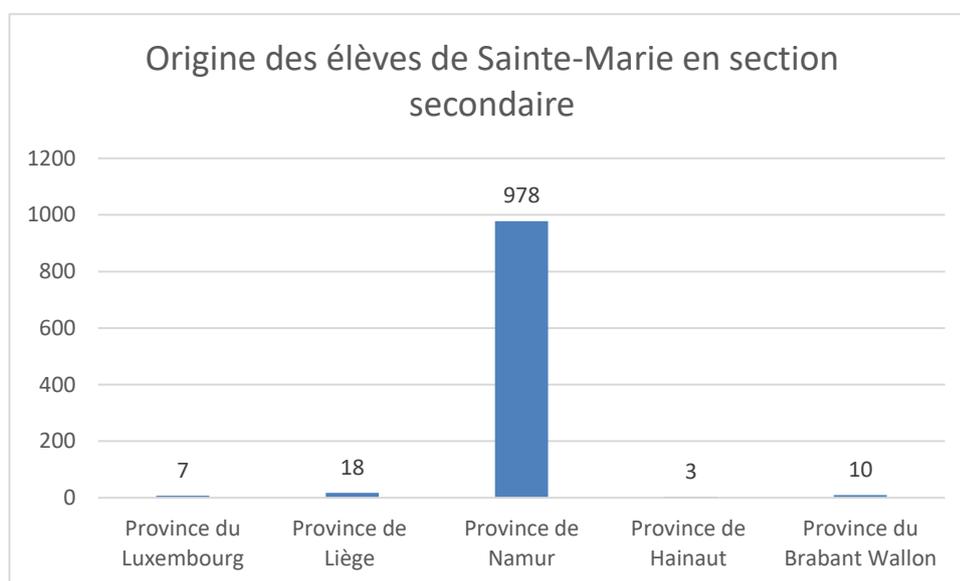


Figure 93 Origine des élèves de Sainte-Marie en section secondaire (Sainte-Marie, 2020)

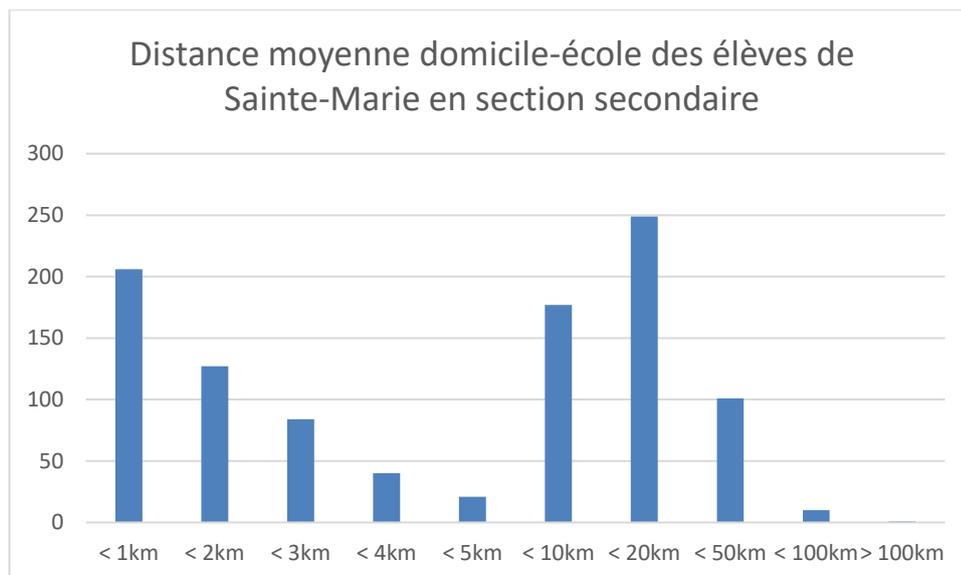


Figure 94 Distance moyenne domicile-école des élèves de Sainte-Marie en section secondaire (Sainte-Marie, 2020)

Il apparaît qu'une bonne partie des élèves habite aux alentours de la Corbeille. Cependant, contrairement à l'enseignement fondamental, une autre moitié habite dans des villes proches aux alentours. On note aussi qu'une minorité non négligeable d'étudiant habite à plus de 20km de leur établissement. Il est possible de généraliser et de dire que les élèves de l'enseignement secondaire à Namur Proviennent principalement d'un environnement local élargi.

La répartition modale est dominée par le déplacement en bus. Les voitures restent un moyen de déplacement très utilisé, représentant près d'un quart des élèves. L'utilisation du vélo reste très marginale.

### Répartition modale des élèves de Sainte-Marie en section secondaire

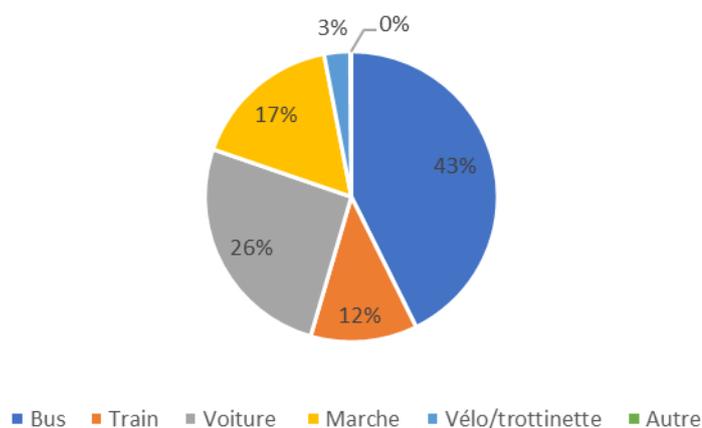


Figure 95 Répartition modale des élèves de Sainte-Marie en section secondaire (réalisé par sondage à l'institut Sainte-Marie, sur base des élèves présents, 2020)

De même nous généraliserons en disant que dans le secondaire, on observe à Namur une grande diversité modale dominée par le bus et avec une très faible proportion d'élèves se déplaçant à vélo.

La mobilité de l'enseignement secondaire est donc susceptible de créer des attroupements autour des arrêts de bus le matin et le soir. Ils peuvent poser problème dans des rues non dimensionnées pour accueillir de tels flux, dans la mesure où ils peuvent perturber la circulation.

### 2.8.3 Mobilité dans l'enseignement supérieur

En ce qui concerne l'HENALUX, les étudiants viennent de plus ou moins loin pour étudier à Namur, ce qui engendre des déplacements importants au sein de la Corbeille. La majorité vient cependant de la Province de Namur.

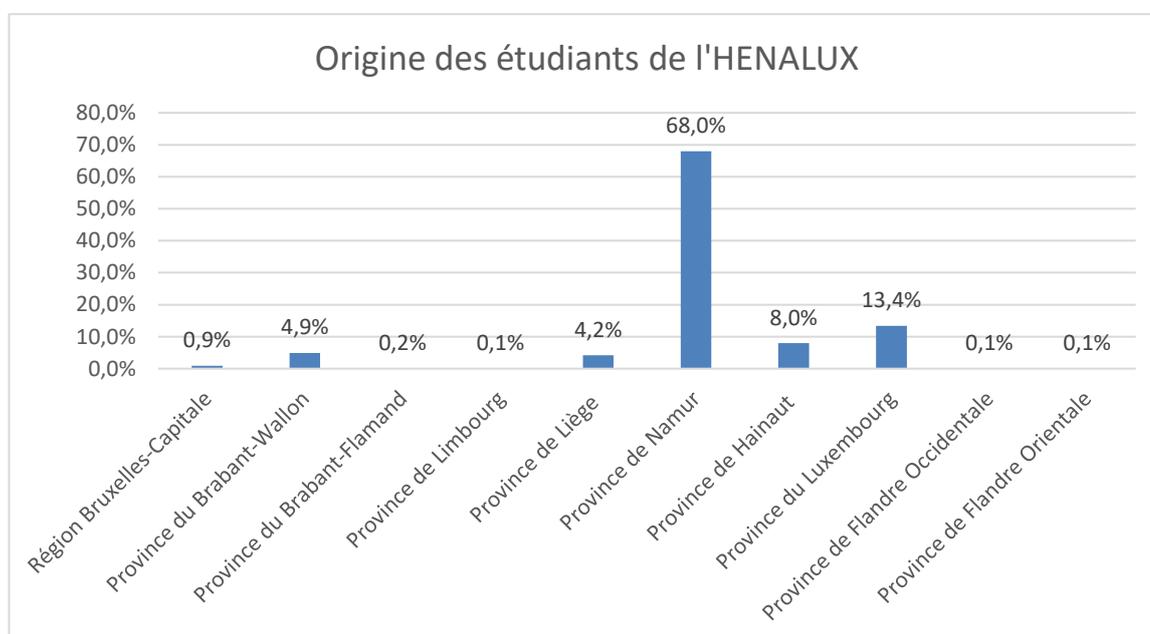


Figure 96 Origine des étudiants Namurois basée sur les chiffres de HENALUX Namur (Source : Henalux 2020)

Il est possible d'en conclure que l'enseignement supérieur Namurois est en grande majorité fréquenté par des étudiants originaires de la province, mais qu'un tiers de la population est originaire d'autres provinces. Lorsque l'on s'intéresse à la majorité namuroise, on s'aperçoit que les étudiants habitent cette fois-ci en majorité à plus de 20 km de l'établissement comme le montre le diagramme suivant :

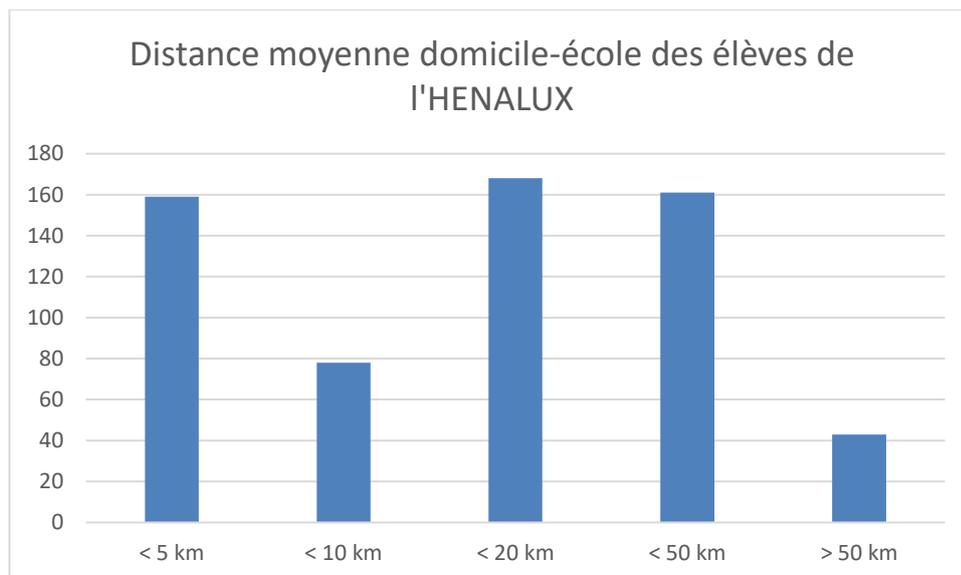


Figure 97 Distance moyenne domicile-école des élèves de l'HENALUX (Source : Henalux 2020, approximation sur base des codes postaux)

Ainsi il est possible de conclure que pour les élèves de l'enseignement supérieur namurois, les étudiant habitent dans un rayon assez grand autour de l'établissement, bien qu'une partie non négligeable habite assez près des établissements.

N'ayant pas de données sur la répartition modale des élèves dans les établissements d'études supérieures à Namur, voici un exemple de répartition de l'Université de Liège :

### Répartition modale des étudiants de l'Université de Liège

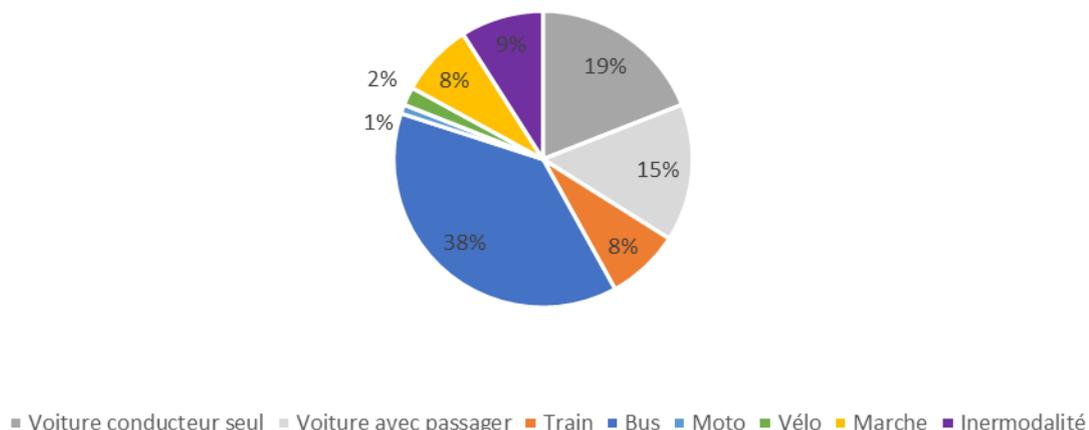


Figure 98 Répartition modale des étudiants de l'université de Liège (Enquête mobilité des étudiants de l'Université de Liège, ULG 2015)

Ainsi, par élargissement, on peut extrapoler pour l'enseignement supérieur namurois : on observe toujours une forte utilisation des bus par les étudiants et une intense utilisation de la voiture.

Ici encore on peut retrouver des problématiques d'attroupements autour des arrêts de bus qui peuvent gêner la circulation routière et les flux piétons. Du fait de l'utilisation importante de la voiture, il peut également y avoir un phénomène de congestion le matin et le soir, autour des établissements d'études supérieures.

## 2.9 Analyser des alternatives aux véhicules individuels sur le territoire de la Corbeille

### 2.9.1 Covoiturage

Le covoiturage est une pratique pour l'instant limitée et informelle dans l'agglomération namuroise mais que la Ville souhaite fortement développer pour des raisons écologiques et de gain de place globale dans le stationnement.

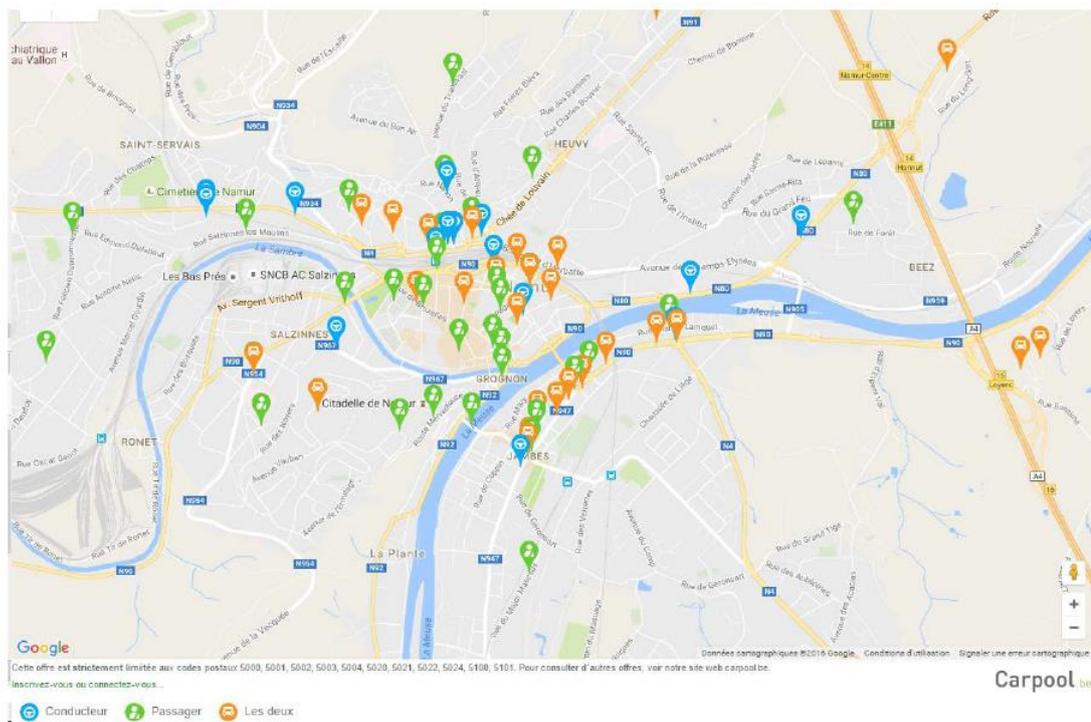


Figure 99 Exemple offre de covoiturage dans la Corbeille en un jour donné (Source: PCM Ville de Namur, 2017)

Pour ce faire la Ville compte suivre une stratégie de développement qui consiste à *promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage "dynamique", à promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise, à poursuivre le développement des parkings de covoiturage, notamment dans le cadre de partenariats avec des acteurs privés, promouvoir le covoiturage en rabattement vers les gares, au travers de la tarification et de la localisation des places pour covoitureurs, pour diminuer les besoins en stationnement, tester la mise en place de privilèges accordés aux covoitureurs (tarification du stationnement, places réservées dans les gares et autres pôles générateurs de trafic, bandes réservées au covoiturage), ou encore communiquer sur les plateformes de covoiturage* (PCM Ville de Namur 2018).

Toutefois le covoiturage est ici visé que dans un sens, à savoir vers le centre-ville et non au départ du centre-ville. Comme précisé dans la partie 2.6.3, seules des places réservées aux covoitureurs dans les entreprises (Ville de Namur inclus) pourraient voir le jour à court terme.

## 2.9.2 Autopartage

La pratique de l'autopartage est une pratique que la Ville souhaite fortement développer. Outre les acteurs de l'autopartage entre particuliers qui se développent de plus en plus, la seule entreprise d'autopartage institutionnelle sur le territoire namurois est Cambio. En 2017, 553 personnes étaient inscrites ce qui laissait une grande marge de progression. Le PCM de la Ville de Namur précisait alors que les stations avaient des taux d'utilisation corrects à bons, que la station de la gare de Namur était la plus utilisée, ce qui s'explique par la bonne complémentarité avec le train et les bus, mais que certains quartiers sont peu desservis ou avec des stations parfois trop isolées, présentant ainsi une rupture dans le maillage de 400 mètres entre station.

Depuis, d'autres stations ont été installées et on dénombre huit stations dans la Corbeille étendue et en 2019 le nombre d'inscrits est passé à 782.

Tableau 1 Stations Cambio et nombre de véhicules disponibles (source: Cambio, 2020)

Station située dans le périmètre d'études	Nombre de véhicules
<b>Echasseurs</b>	1
<b>Frère Orban</b>	2
<b>Golenvaux</b>	1
<b>Moncrabeau</b>	2
<b>Namur sous-gare</b>	2
<b>Nord</b>	3
<b>Levant</b>	2
<b>Porte de Fer</b>	3
<b>Total</b>	16

Sur le territoire communal, 27 véhicules sont disponibles.

Mais le réseau d'autopartage a pour vocation d'être encore développé. La Ville a ainsi pour ambition de *développer le réseau de stations existant, développer une stratégie d'autopartage (Plan CarSharing) en concertation avec les acteurs du secteur, qui pourraient être intéressés de se développer davantage ou de s'installer à Namur. Elle souhaite aussi prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée de nouveaux acteurs, ainsi que diminuer le parc automobile de la Ville au profit d'un système de mutualisation, tout en communiquant et informant sur l'autopartage* (PCM Ville de Namur 2018).

Bien que l'arrivée d'autres acteurs soit envisagée, c'est essentiellement le développement du réseau Cambio qui permet aujourd'hui le développement de l'offre. La Ville souhaite privilégier les emplacements qui complètent le maillage actuel et essayer de garantir un minimum de 2 voitures par station (actuellement la moyenne est de 1,7 voitures par station). Elle souhaite également garantir le maintien de la station Gare à la suite du réaménagement place de la Station. Enfin elle souhaite développer l'offre « Corporate » dans les gares et les zonings, à savoir pour la Corbeille, le nord de la Gare de Namur où un partenariat est envisagé avec le SPW.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Source : Namur – Actualisation du PCM Mesure E2 – Nouveaux outils de mobilité : synthèse

### 2.9.3 Engin de déplacement personnel (EDP) et nouveaux concepts de mobilité

Entre mai 2019 et novembre 2019, les sociétés Bird et Lime ont proposé des trottinettes électriques partagées sur le territoire de Namur. Mais les deux acteurs se sont retirés de la ville en 2020, en raison notamment du vandalisme subi par les véhicules. Une charte a été élaborée par la Ville afin d'encadrer l'arrivée des sociétés d'EDP. Depuis décembre 2020 un nouvel opérateur, DOT, est arrivé sur le territoire namurois.

Pour ce qui est des engins de déplacements personnels privés (monoroue, trottinette électrique, gyropode...), leur utilisation peut se faire sur les trottoirs, à condition que leur vitesse ne dépasse pas les 5km/h, et pistes cyclables. Aucune voie spécifique ne leur est dédiée.

Dans le cadre la Stratégie Régionale de Mobilité du gouvernement Wallon, la Ville de Namur va devoir intégrer de nouveaux concepts de mobilités que sont les mobipoints et les mobipôles.

Les mobipôles sont des hubs de mobilité à partir desquels il sera possible de transiter facilement d'un moyen de transport à un autre pour faciliter les déplacements. Sur ces mobipôles, il sera vraisemblablement possible de trouver également du stationnement pour le covoiturage, des voitures partagées, une offre de taxi ou encore des bornes de charges électriques. Ces points Mob seront rendus accessibles également par voie cyclable ou par des cheminements piétons et formeraient ainsi une synthèse d'alternatives à la voiture individuelle. Les mobipôles s'inscrivent dans la vision FAST du Gouvernement wallon, qui a pour objectif de réduire toutes nuisances et difficultés liées à la mobilité. Pour répondre aux ambitions du Gouvernement, le large déploiement d'un réseau est donc à prévoir, pour qu'en 2030 chaque commune dispose d'au moins un mobipôle

La Ville de Namur envisage également de développer comme plusieurs villes européennes comme Manchester ou la Région flamande, un mobipoint. Comme le précise l'Echevinat de l'Urbanisme, de l'Attractivité urbaine et de l'Emploi de la Ville de Namur, un point mob est *un lieu déterminé et identifiable qui réunit, d'une part, un maximum de services de mobilité publique et partagée comme une gare, un arrêt de bus, une station de voitures ou vélos partagé(e)s ; et d'autre part, des éléments pratiques et conviviaux comme des informations touristiques ou de mobilité au moyen de panneaux ou de bornes digitales, des espaces verts, des bancs, du wifi.*<sup>41</sup> C'est en somme un Mobipôle urbain et non en périphérie, et qui est plus centré sur les transports en commun et la voiture partagée.

Les mobipôles et les mobipoints doivent ainsi former un réseau complet et c'est dans ce contexte que pour l'instant l'étude est au stade de la définition des localisation de ces points à Namur.

.

---

<sup>41</sup> Namur dans le réseau européen des points Mob, Communiqué de presse 2020, Pour Echevinat de l'Urbanisme, de l'Attractivité urbaine et de l'Emploi de la Ville de Namur

## 2.9.4 Conclusion

Les points mis en évidence des alternatives de déplacements permettent de faire apparaître les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements alternatifs :

- L'offre en autopartage est présente
- L'utilisation d'engin de déplacement personnel est encadrée par la ville avec la mise en place d'une charte à signer par les opérateurs qui souhaitent s'installer.
- Le covoiturage ayant des vertus écologiques est de plus en plus pratiquée, sans pour autant qu'il y ait des mesures prises en faveur des covoitureurs dans le centre-ville.
- L'intégration progressive de nouveaux pôles de mobilité à l'intérieur et autour de la Corbeille pouvant avoir un impact sur l'ensemble des flux du centre-ville

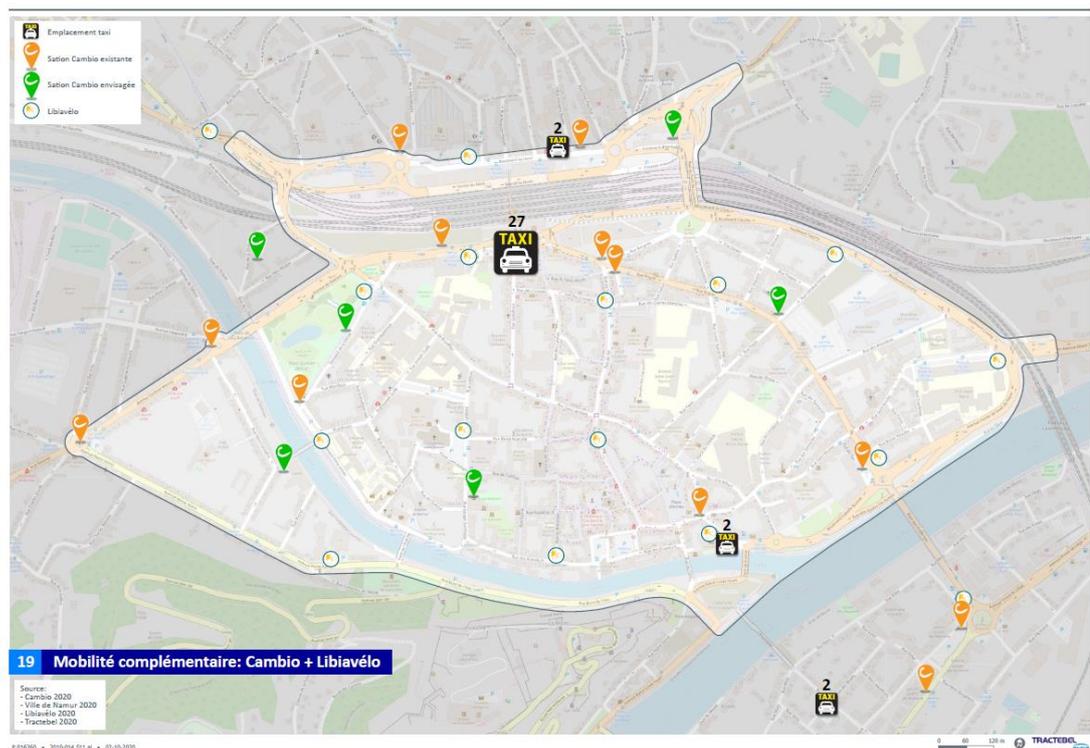


Figure 100 Mobilité alternative en situation existante (Source : Tractebel, 2020 voir également la carte n°19 de l'atlas cartographique)

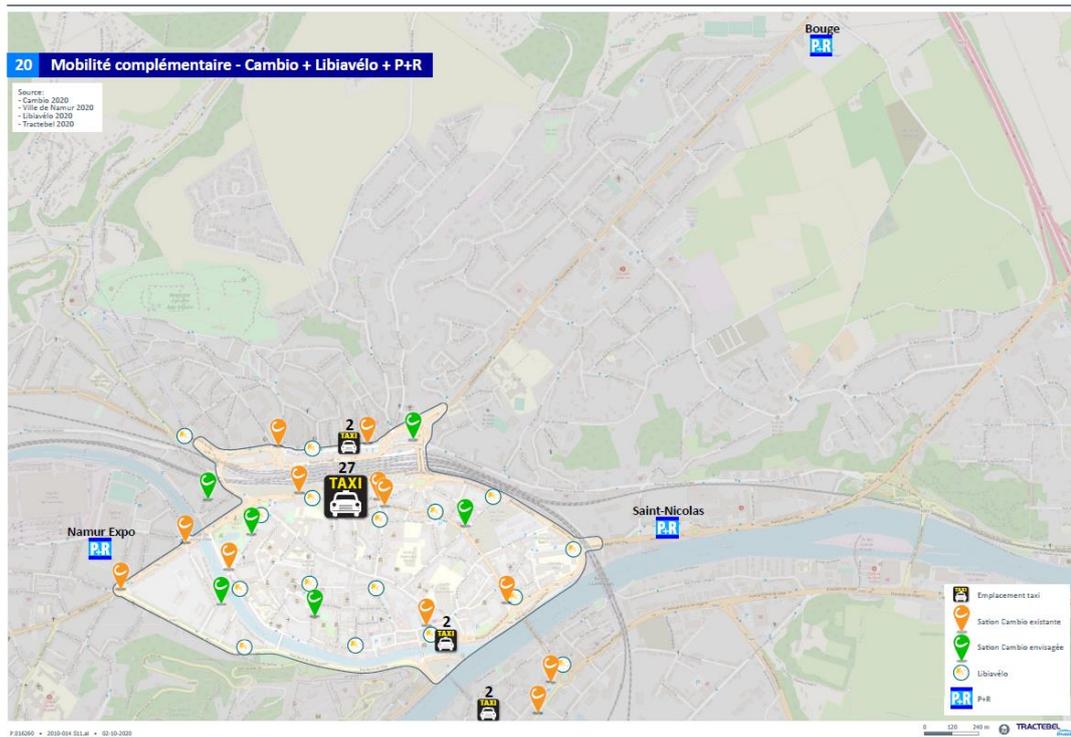


Figure 101 Mobilité alternative et P+R en situation existante (Source : Tractebel, 2020 voir également la carte n°20 de l'atlas cartographique)

## 2.10 Futurs aménagements ou projets

### 2.10.1 Projets urbains de création et de réaménagements de l'espace public

Comme indiqué dans le document, le PCM ne détaille pas de plan d'actions spécifique au mode de déplacement piéton, puisque les enjeux principaux de revêtement de sol et de sécurisation des traversées sont déjà gérés par les services techniques communaux et régionaux (PCM Ville de Namur, 2018). Cependant deux ambitions sont énoncées clairement : *améliorer la qualité et augmenter la surface des espaces publics en particulier aux abords des pôles d'attrait et de transport public, ainsi qu'une augmentation de la fréquentation piétonne, comme témoin de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité commerciale*. Le maintien des mesures de mobilité dans la Corbeille va dans ce sens. La zone partagée (vitesse limitée à 20km/h) de la Corbeille mise en place pour accompagner le déconfinement est pour l'instant maintenue. devait être au départ levée le 31 août 2020 mais la ville de Namur a décidé de maintenir ces mesures jusqu'à l'été 2021. Une évaluation technique est en cours pour juger de la pertinence de ces mesures.

En ce qui concerne les plans piétons, ils sont donc mis à l'œuvre à une échelle locale. Pour la stratégie d'action de la Corbeille, elle passe essentiellement par la sécurisation des points durs avec en particulier le franchissement de la ceinture.

En septembre 2020, la Ville de Namur publiait un cahier des charges pour étudier l'opportunité d'élargir le piétonnier dans le centre-ville de Namur. Cette étude a été prise en compte dans la présente analyse.

De nombreux projets urbains de création et de réaménagements de l'espace public sont en cours dans la Corbeille :

- La nouvelle gare multimodale
  - L'aménagement du quartier Léopold
  - Le report du trafic de transit devant la gare et le réaménagement de la place de la Station
  - L'aménagement du Boulevard Mélot
  - Le nouveau quartier aux Casernes
  - L'aménagement de l'axe Rogier-Brabant
  - La rénovation de la Galerie Wérenne
- 
- L'Espace Rogier
  - Le nouveau Palais de Justice dans le quartier des Casernes
  - Le parking souterrain et l'espace public de la Place du Palais de Justice
  - La Place Maurice Servais
- 
- Le téléphérique pour relier Namur à la Citadelle
  - Le Projet Confluence dans son ensemble
  - La passerelle entre Jambes et Namur
  - La Voie Verte Urbaine

Il faut également ajouter à ces projets, d'autres projets récemment terminés et deux études, l'une sur la rue Godefroid et l'autre sur l'élargissement du piétonnier. Ces projets jouent également un rôle important sur l'avenir du déplacement piéton, si comme souhaité l'appropriation de ces espaces par la population est importante.

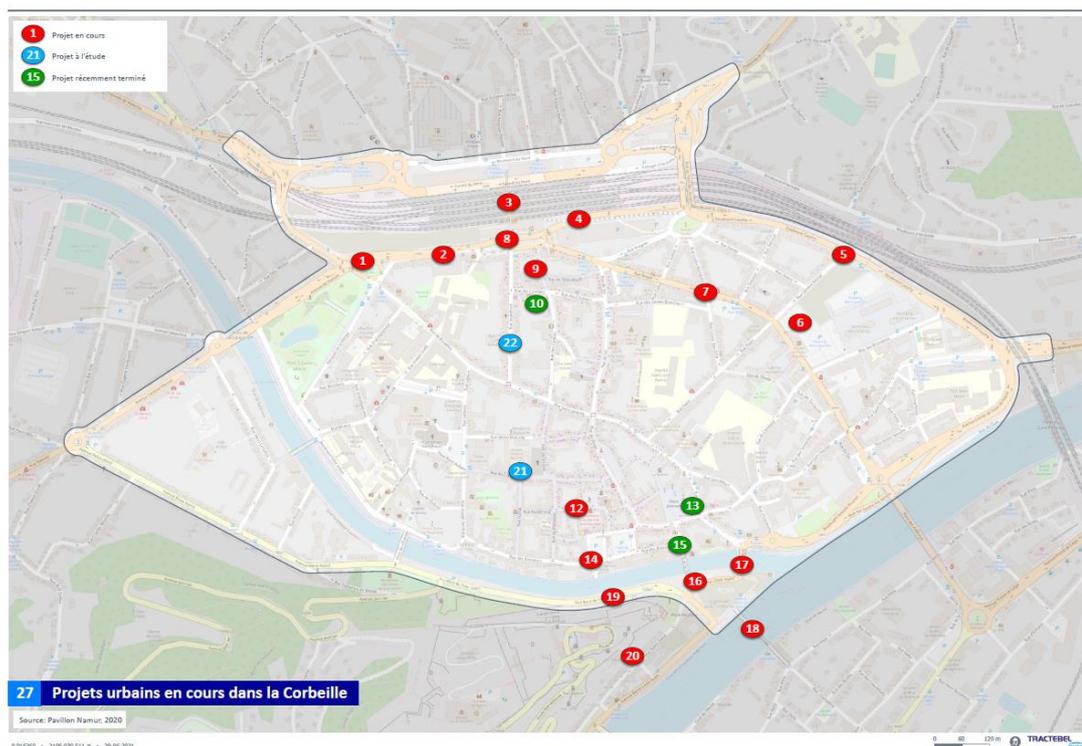


Figure 102 Projets urbains en cours dans la Corbeille (Source: Pavillon Namur, 2020, Cartographie Tractebel 2020, voir également la carte n°27 de l'atlas cartographique)

## 1 Le report du trafic de transit vers l'arrière de la gare et l'aménagement de la place de la Station

Comme le précise le Pavillon de l'Aménagement Urbain de Namur *venant de la gare de Jambes via le Pont de Luxembourg, une liaison RAVeL verdurisée arrivera également place de la Station pour rejoindre ensuite le RAVeL de Saint-Servais via le Pont d'Heuvy. Les liaisons cyclo-piétonnes entre Bomel, Saint-Servais et le centre-ville seront renforcées et facilitées sur les ponts d'Heuvy et de Louvain, notamment par un élargissement des trottoirs et une jonction directe au RAVeL (voir le point Voie Verte Urbaine). En outre, l'entrée de la gare côté Bomel sera réaménagée pour rendre le cheminement piéton plus agréable . .*

Un projet de réaménagement de la place a déjà été déposé et a obtenu le permis nécessaire. Les travaux ne pourront cependant débuter qu'une fois la gare multimodale en activité.

Il faut ajouter à cela la création d'un nouveau parking souterrain (sous le futur centre-commercial) et le nouveau parking SNCB de l'îlot Saint-Luc.

## **2 Le Boulevard Mélot**

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

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

## **3 La nouvelle Gare Multimodale**

La gare des bus est déménagée au-dessus de la gare des trains pour offrir une multimodalité plus pratique pour les voyageurs. L'inauguration de la nouvelle gare est prévue pour fin 2021.

Grâce à ce projet la Ville souhaite offrir une multimodalité plus efficace, plus agréable et plus sécurisée. Il n'y aura cependant pas d'accroissement de l'offre mais seulement une répartition différente des bus..



Figure 103 Rampe d'accès en travaux ( Source : Tractebel, 30 septembre 2020)

L'accès à la gare routière se fera donc depuis le carrefour Léopold via une rampe construite à cet effet.

#### 4 Aménagement du Quartier Léopold

Un processus de co-construction d'un centre commercial en centre-ville a été lancé en 2018 réunissant les habitants, les commerçants et les usagers du centre-ville. Le but de la création de ce centre est de parer à une installation d'un méga centre commercial en périphérie qui nuirait aux commerces de la Corbeille et de conforter le dynamisme commercial du centre. Dans cette optique le futur centre commercial a pour prérogative d'être ouvert sur la ville et de faciliter les échanges piétons avec les autres rues commerçantes du centre-ville.

Une augmentation des flux piétons dans les rues commerçantes (Avenue de la Gare, Rue de Fer, Rue Borgnet) qui ont perdu en fréquentation sur ces dix dernières années, est espérée grâce à ce projet.

A cette fin, le projet de réaménagement de la place de la Station prévoit une liaison piétonne directe et apaisée entre le centre commercial et la rue de Fer. Pour ce faire, le projet de réaménagement de la place de la Station prévoit que les flux de voitures en provenance de la rue Godefroid ne puissent plus passer par l'avenue de la Station mais fassent demi-tour afin de rejoindre la ceinture. Ceci diminuera sensiblement le nombre de véhicules qui couperont le cheminement entre le projet de centre commercial et le centre-ville. Ce demi-tour, indispensable à cette liaison douce, n'a cependant pas encore reçu l'aval officiel.



Figure 104 Situation actuelle (Ville de Namur, 2020)



Figure 105 Situation projetée avec demi-tour (Ville de Namur, 2020)

### Le réaménagement de l'axe Rogier-Brabant

L'axe Rogier-Brabant constitue la colonne vertébrale de la liaison TEC entre Namur et Jambes. Dans la foulée de la création de la gare multimodale, le TEC et la Ville souhaitent y fiabiliser les temps de parcours et renforcer encore le caractère d'axe principal TEC.

Dans cette optique, le réaménagement de cet axe est prévu. Citons entre autres un élargissement des trottoirs, la possibilité pour les bus de remonter la rue Rogier à contre-sens de façon, entre autres, à faciliter la lecture du réseau TEC, la création d'une bande bus rue J.B. Brabant dans le sens sortie de Ville.

Dans ce cadre, se pose la question du maintien du transit par la rue du 1<sup>er</sup> Lancier.

Actuellement ce report de trafic n'est pas prévu dans l'aménagement de l'axe Rogier-Brabant car le Collège a marqué son accord le 31/08/2017 sur l'étude de l'aménagement avec transit

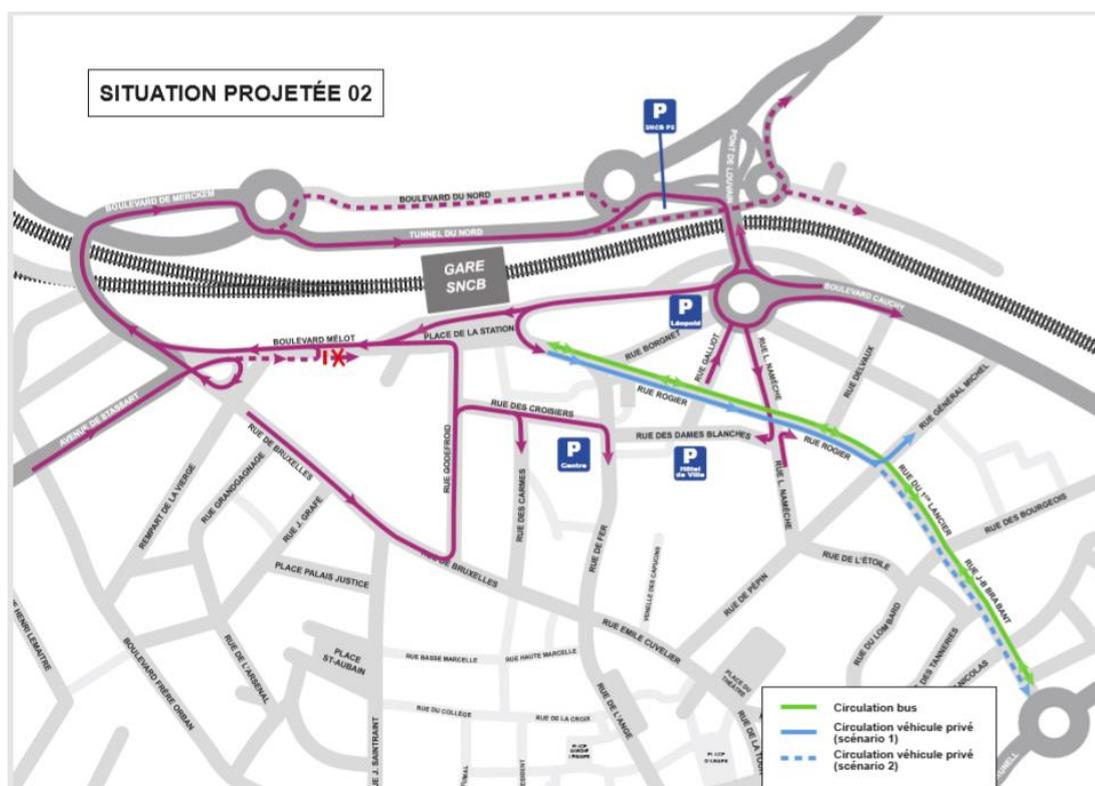


Figure 106 Situation projetée avec (scénario 1) et sans (scénario 2) suppression du trafic avenue du 1<sup>er</sup> Lancier

Un rapport d'incidences environnementales du projet a été élaboré par le bureau d'études CSD Ingénieurs et publié début 2021. Ainsi il a été défini des objectifs de protection de l'environnement, dont certains concernent l'amélioration de la mobilité du secteur en question. Il y est en particulier proposé de<sup>42</sup> :

- réaliser un aménagement de plain-pied de la chaussée et des trottoirs avenue de la Gare et rue Borgnet
- d'orienter l'entrée secondaire de la Place Léopold, à l'Est du complexe immobilier de manière à favoriser la traversée piétonne au début de la rue Borgnet

<sup>42</sup> CSD Ingénieurs, Rapport sur les incidences environnementales du périmètre de remembrement urbain « Quartier Léopold », 2021

- de mettre en œuvre le verrou de la rue Godefroid
- de réaliser des aménagements complémentaires au niveau du carrefour avec la rue de Fer
- de prévoir un maximum de 900 places

Ces recommandations ont été prises en considération dans l'avant-projet et ont permis d'aboutir à la proposition suivante :



Figure 107 Vue générale du projet multifonctionnel prévu par le projet et PRU intégrant les mesures préconisées par le RIE (RIE, CSD Ingénieurs, 2021)

## 5 Le nouveau Palais de Justice dans le Quartier des Casernes

Le projet en chantier s'intègre dans le renouvellement du quartier Casernes. Il prendra la forme d'un îlot pour y abriter des institutions judiciaires et offrira une liaison piétonne directe avec le centre-ville.

## 6 Le nouveau Quartier des Casernes

Le projet à l'étude, compte s'appuyer sur le potentiel de la localisation et du dynamisme du quartier pour offrir 135 appartements, 400 places de parking dans un parking enterré sur deux niveaux en sous-sol, d'un parc de 3500 m<sup>2</sup>, le déménagement de la bibliothèque de la Venelle des Capucins, d'une halle ou magasins de produits alimentaires ou circuit court (800m<sup>2</sup>), de bureaux (850m<sup>2</sup>) <sup>43</sup>et d'un local vélo de 282m<sup>2</sup> ainsi qu'une brasserie de 300m<sup>2</sup>.

<sup>43</sup> L'Echo, « Feu vert pour redessiner le quartier des Casernes à Namur », 25 aout, 2020

La création de tous ces équipements et logements devrait engendrer une très forte augmentation de la fréquentation du quartier dans les années à venir. Les premières études d'incidences confirment cette hypothèse avec la prévision d'une augmentation de la rue de Bourgeois de 18% le matin et de 23% le soir par rapport à la situation existante<sup>44</sup>. Ces études mettent en avant certains points d'attentions à particulièrement prendre en compte comme, l'augmentation des dysfonctionnements déjà repérables sur place, une potentielle saturation du trafic et une augmentation forte des flux piétons.

## **7 L'Espace Rogier**

Le projet, en chantier, vise la création d'une salle de spectacle de 800 places, un espace Horeca, un conservatoire, des bureaux, une Cité des Métiers, des logements publics locatifs (200m<sup>2</sup>), des logements privés (2000m<sup>2</sup>) et un parking souterrain de 160 places.

Le projet devrait renforcer le dynamisme et l'attractivité du quartier en y générant des nouveaux flux.

## **8 Rénovation de la Galerie Wérenne**

Le projet à l'étude vise à la rénovation de la Galerie avec la rénovation des façades mais aussi des revêtements des sols.

Le but de l'opération est de redonner à l'axe piéton entre le centre historique et la gare un rôle important. La Ville espère donc y voir les flux piétons augmenter.

## **9 Mise en lumière du Quartier des Carmes**

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

## **10 Rénovation du cinéma Caméo**

La rénovation terminée du Cinéma Caméo offre un nouveau dynamisme au pôle d'attraction culturel du centre-ville. La fréquentation du quartier pourra s'en trouver confortée.

---

<sup>44</sup> CSD Ingénieurs, 2019

## **11 Parking souterrain et espace public de la Place du Palais de Justice**

Un parking de 404 emplacements de stationnement automobiles, de 5 emplacements motos et 10 emplacements vélos en compléments des 16 arceaux en surfaces sur 5500m<sup>2</sup> et 5 niveaux est actuellement à l'étude Place de Justice. Le projet engendrera la piétonisation de la place.

La Ville espère avec ce projet favoriser l'attractivité du centre-ville et améliorer l'accessibilité et la convivialité de la Corbeille.

## **12 La Place Maurice Servais**

Le projet, à l'étude, a pour objectif de rénover la place pour donner une vision dynamique de la ville, de créer un endroit convivial avec un potentiel aménagement polyvalent (animations culturelles, terrasses...) et d'établir une connexion entre le piétonnier et le nouveau téléphérique. A ce titre le stationnement sera supprimé sur la place.

Grâce à une fréquentation plus importante de la place, le projet pourrait conforter l'attractivité du centre-ville.

## **13 La Maison de la Culture**

Le projet déjà terminé a quatre fonctions (La Maison de la Culture, un espace muséal, le Point Culture et des zones de détente) et intègre un foyer, deux salles d'expositions, un hall pour la sculpture et des salles de réunion.

## **14 Le téléphérique pour relier Namur et la Citadelle**

Le téléphérique, existant de 1957 à 1997, est en cours de constructions et permettra de nouveau une liaison rapide dans un cheminement entre le centre-ville et la Citadelle. Son ouverture est prévue en mai 2021.

## **L'Espace Confluence**

L'Espace Confluence comporte différents projets dont l'aménagement de l'esplanade piétonne du Grognon, la construction du NID, la création de la passerelle cyclo-piétonne (Enjambée), l'adaptation de la voirie et la création d'un parking public souterrain (cf. ci-dessous).

L'ensemble de ces projets devrait faire augmenter massivement la fréquentation de la zone et générer de nouveaux flux.

## **15 Modification des voiries au Grognon**

Le projet terminé a pour but de réorganiser le trafic de la zone. Comme l'indique le Pavillon Namur *le projet de réaménagement de l'espace Confluence nécessite de revoir la configuration des voiries tout en maintenant la capacité de flux de circulation actuel. La suppression d'une partie de la voirie le long de la Meuse et le déplacement de la circulation*

*automobile via la rue du Grognon et un rond-point à construire à la jonction des rues Notre-Dame, Bord de l'Eau et du Grognon permettra de développer un large espace public en contact direct avec la Meuse. Le rond-point permettra aussi l'entrée directe vers le nouveau parking souterrain sous l'esplanade. Ces modifications de voiries impliquent aussi la modification de la dernière travée du pont de France au-dessus des quais de Sambre.*

## **16 Le parking de la Confluence**

Le parking en chantier a pour but d'offrir 670 nouvelles places de stationnement au sud de la corbeille. Il s'agira principalement de stationnement rotatif mais une certaine proportion d'abonnement sera possible, pour les travailleurs ou les riverains. .

Son ouverture est programmée en juin 2021.

## **17 L'Esplanade et NID**

Le projet vise d'une part à la création du « NID » (Namur Intelligente et Durable) avec l'aménagement du port numérique en plateforme polyvalente et d'autre part à l'aménagement d'une esplanade piétonne ouverte sur les berges.

Le projet pourrait voir une augmentation de la fréquentation événementielle, citoyenne et touristique du site.

## **18 La passerelle pour unir Jambes et Namur**

Le projet, a pour but de relier le centre-ville de Namur à celui de Jambes en créant une liaison cyclo-piétonne via une passerelle au-dessus de la Meuse.

La Ville espère voir se développer les flux piétons et vélos par cet axe.

## **19 La restauration de la Citadelle**

La restauration du monument touristique le plus important de la ville de Namur est susceptible d'en accroître l'attraction et par ricochet d'avoir un impact sur la fréquentation du centre-ville.

## **20 La maison des parlementaires**

La maison des parlementaires est sujet à de grands projets d'extension qui ont pour but de donner une nouvelle dimension au bâtiment et d'améliorer les conditions d'accueil des citoyens et fournir de nouveaux espaces de travail aux agents du parlement. Un projet de rénovation de la cour intérieure et la création d'une jonction piétonne souterraine entre le parking Grognon et le parlement devrait influencer également les déplacements piétons sur ce territoire.

## **21 L'élargissement du piétonnier**

Une étude sur l'élargissement du piétonnier est actuellement en cours. Cette étude s'inscrit dans une logique de co-construction avec l'ensemble des acteurs concernés afin de conforter le caractère durable et attractif du centre-ville. Le projet est vaste et dépasse le simple aménagement : l'éclairage, le mobilier urbain ou les décorations de rues y sont associés.

## 22 La rue Godefroid

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

### La Voie Verte Urbaine

La réalisation d'un RAVeL urbain est un projet ambitieux pour Namur et Jambes, telle une véritable voie verte, il relie le Ravel de la ligne 142 au Ravel de Meuse. Il se connecte aux branches RAVeL Est et Ouest (vers Charleroi et Huy) en contournant la 'corbeille namuroise' par l'Est et se prolonge jusqu'à la Gare de Jambes.

Cet itinéraire exclusivement cyclo-piéton répond à des enjeux de mobilité quotidienne comme de développement touristique. Il s'agit d'un cheminement en site propre continu de plus de 4km.

Pour Namur, certains tronçons du RAVeL sont déjà inclus dans des projets d'aménagement. De nombreux projets sont en cours d'aménagement à des stades différents : les projets aux abords de la gare, certains tronçons déjà réalisés par des privés (charges d'urbanisme). Tandis que pour Jambes, **le stade d'avancement** n'est pas du même ordre puisque certains projets ne sont pas encore planifiés et que les demandes de permis sont seulement introduites pour les projets de fermeture des passages à niveau de Infrabel, ou même encore à introduire pour la mise en œuvre de la collectrice de Jambes (SPW).



Figure 108 Projet de RAVeL (Ville de Namur, 2020)

## 2.10.2 Futurs aménagements ou projets cyclables

Pour atteindre un objectif de part modal de 10%<sup>45</sup> de vélo à Namur, de grandes stratégies de développement du réseau cyclable sont mises en place et la Corbeille se trouve une fois encore au cœur de ces ambitions. Ainsi, comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, le centre-ville se trouvera au centre de la voie verte urbaine et bénéficiera de cette position pour le développement de l'utilisation du vélo.

<sup>45</sup> PCM 2018

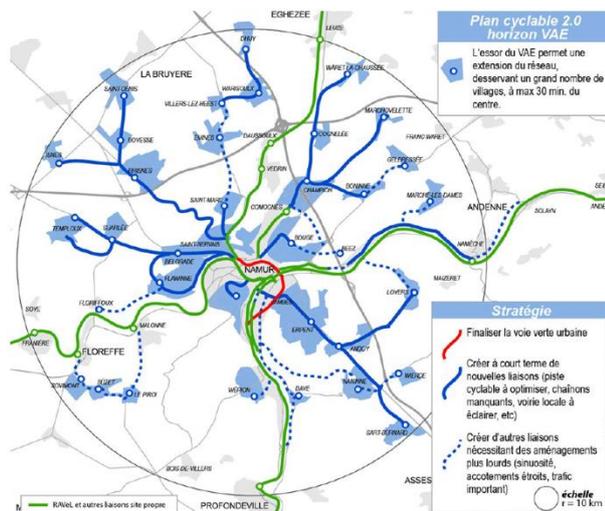


Figure 109 Plan Cyclable 2.0 (Source: PCM Ville de Namur, 2018)

L'accessibilité cycliste à la périphérie depuis le centre est susceptible d'être améliorée dans les prochaines années. En effet des aménagements de voiries entre Namur et Gembloux et Namur et Naninne sont prévus d'ici 2026.<sup>46</sup>

Consolider l'intermodalité entre le vélo et les bus est également un des grands objectifs de la Ville et la Corbeille est évidemment concernée par ce point. Avec la gare la plus fréquentée de Wallonie<sup>47</sup> dans son centre-ville, et le croisement de la quasi-totalité des voies cyclables en son centre augure des changements dans les liaisons intermodales entre les différents modes de transport dans les prochaines années. Avec l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, de nouvelles rues cyclables ont également été aménagées.

### 2.10.3 Pour soutenir ses ambitions la Ville de Namur s'est notamment portée candidate au plan Wallonie Cyclable pour lequel elle a été sélectionnée et recevra du Gouvernement Wallon la somme de 1.700.000 euros. <sup>48</sup>Futurs aménagements ou projet de transports publics

Comme précisé dans le PCM de la Ville de Namur, le réseau de bus est soumis à un plan ambitieux pour pouvoir répondre à la vision FAST 2030 avec pour objectif d'atteindre une part modale bus représentant entre 4 et 10% des modes utilisés. Parmi les mesures qui touchent directement la Corbeille il y a une réflexion qui porte sur chaque pénétrante en mettant en

<sup>46</sup> Projets 2020 à 2026 sur toutes les routes régionales et nationales, SPW

<sup>47</sup> SNCB 2018

<sup>48</sup> La Province, 11/03/2021

œuvre des aménagements (explicités ci-dessous) et/ou en mettant en œuvre des outils de contrôle d'accès afin de fiabiliser les temps de parcours des bus et d'augmenter la part modale.

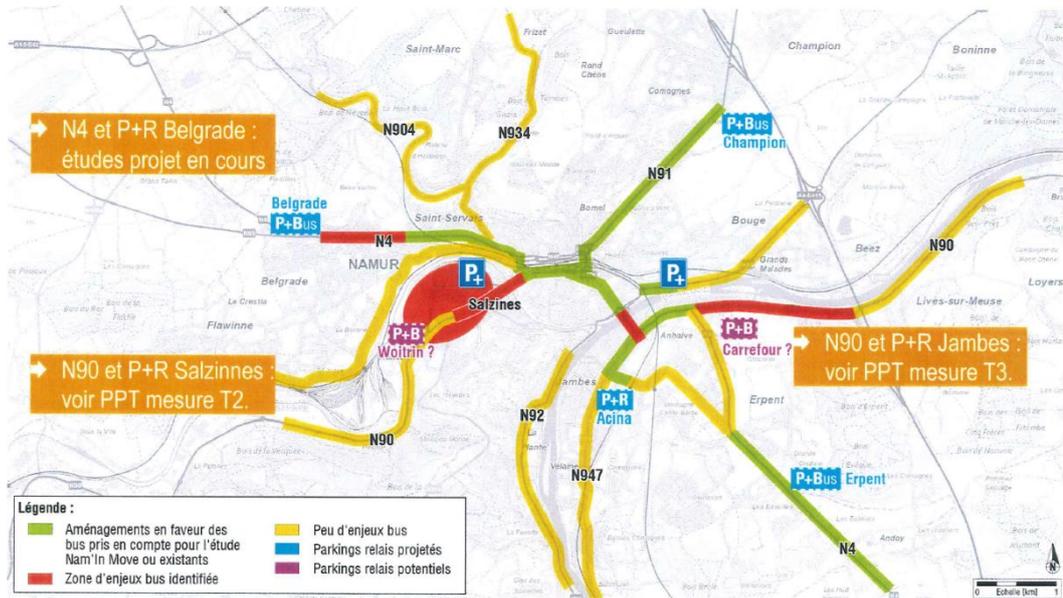


Figure 110 Perspectives d'évolutions Nam'in Move en faveur des bus (Source: PCM Namur, 2017)

Pour favoriser l'intermodalité, des CityPass devraient être proposés à Namur pour permettre aux usagers de passer plus facilement du réseau TEC au réseau SNCB. En ce qui concerne l'offre de bus à proprement, certaines lignes vont être transformées :

- Pour la Gare Multimodale (d'ici fin 2021-début 2022) : Toutes les lignes périurbaines seront sur la dalle. De même il y aura un réaménagement des lignes urbaines sur la place.
- Les lignes E82 et E86 ont actuellement comme terminus Jambes. Lorsque la gare multimodale sera fonctionnelle, ces deux lignes seront limitées à la gare de Namur. Les clients qui souhaitent se rendre à Jambes devront donc faire une correspondance en gare de Namur. C'est d'ailleurs pour cette raison que sera fiabilisé les temps de parcours sur l'axe Namur-Jambes (d'où les aménagements d'infrastructures souhaités sur ce tronçon)
- Nouvelle ligne express Namur-Hannut-Waremme à partir du 1er octobre 2020 (fréquence d'un bus/h/sens de 6h à 20h)
- Augmentation de la fréquence des parcours de la ligne express Namur-Nivelles à partir du 1er octobre 2020 (fréquence d'un bus/h/sens de 6h à 20h)
- Suppression des deux lignes Mobiparcs à partir du 30 avril 2020 (compensés par les deux lignes express « Namur-Nivelles » et « Namur-Hannut-Waremme »)

L'offre de transport devra être améliorée, avec des temps de parcours optimisés, grâce à une augmentation des fréquences ou un recalibrage horaire ou une analyse des données de parcours en temps réel, pour les lignes A, 1, 2, 9, 65, 80.<sup>49</sup>

En ce qui concerne les projets concrets de voiries dans la Corbeille il est possible de citer<sup>50</sup> :

- La bande bus Chaussée de Waterloo à l'approche de l'Avenue de la cloisière. (avec la fin des travaux de la Chaussée de Waterloo) → validé
- La bande bus Chaussée de Louvain à double sens (sens entrée de ville le matin et sens sortie de ville le soir) Timing (d'ici fin 2021) → validé
- La bande bus Avenue Bovesse à double sens : les bus pourront circuler dans les deux sens toute la journée. En cas de rencontre, un des deux bus devra se déporter sur la bande voiture. (d'ici 2021) → validé
- La bande bus à contre sens Rue Rogier → validé
- Bande bus à l'approche du rond-point du Grognon → validé
- La bande bus Avenue du Luxembourg (sens entrée de ville à l'approche du carrefour à feux) → en attente de validation
- La bande bus Avenue Prince de Liège (à l'approche du rond-point Joséphine Charlotte) → en attente de validation
- La bande bus sens entrée de ville Route de Hannut à l'approche du rond-point Bonnine → en attente de validation
- A niveau de la N4 Chaussée de Marche (lien avec P+R Erpent) : bande bus en entrée de ville sur la N4 à partir du P+R Erpent → en attente de validation
- Site propre Rue Cardinal Mercier (rue à sens unique en sortie de ville pour les voitures) → en réflexion
- Bande bus Avenue Val saint-Georges et/ou Avenue Vrithoff → en réflexion
- Bande bus dynamique pont des Ardennes → en réflexion

---

<sup>49</sup> TEC, 2020

<sup>50</sup> TEC 2020

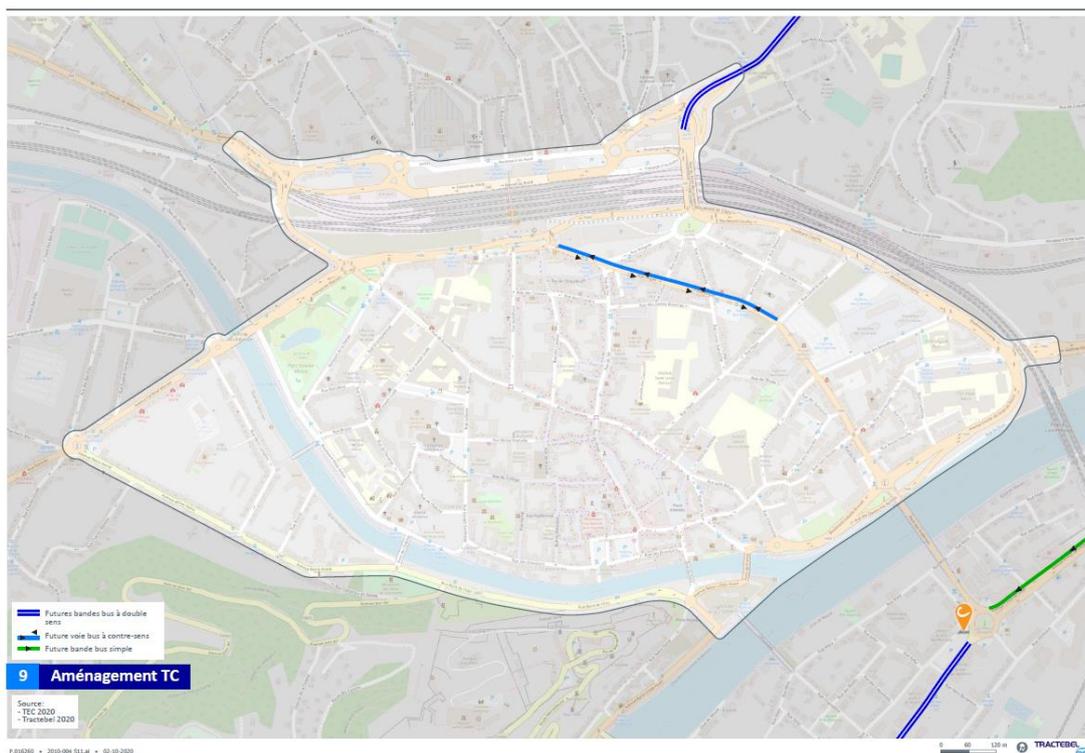


Figure 111 Aménagements principaux à prévoir (Source: TEC 2020, voir également la carte n°09 de l'atlas cartographique)

## 2.10.4 Futurs aménagements ou projet de voiries

Plusieurs projets sont en cours d'aménagement ou sont prévus sur des voiries du centre-ville ou sur des voiries d'accès direct au centre-ville. Parmi eux il est possible de citer<sup>51</sup> :

- Réaménagement de l'avenue du Prince de Liège, y compris aménagements cyclo-piétons
- Aménagement pour les bus sur la chaussée de Waterloo et priorisation des bus entre le P+R et Géronsart
- Aménagement des voiries pour la Gare multimodale de Namur
- Aménagement de l'axe Rogier-Brabant
- Priorisation des bus : avenue Baron Huart et Square Masson
- Réhabilitation du revêtement de la N90
- Sécurisation du Grognon
- Suppression des passages à niveaux de Namur (Materne, Velaine et Géronsart)
- Aménagement de mobilité sur le Pont des Ardennes

<sup>51</sup> Source : Projets 2020 à 2026 sur les routes régionales - TEC, 2020 lors du Kick-off

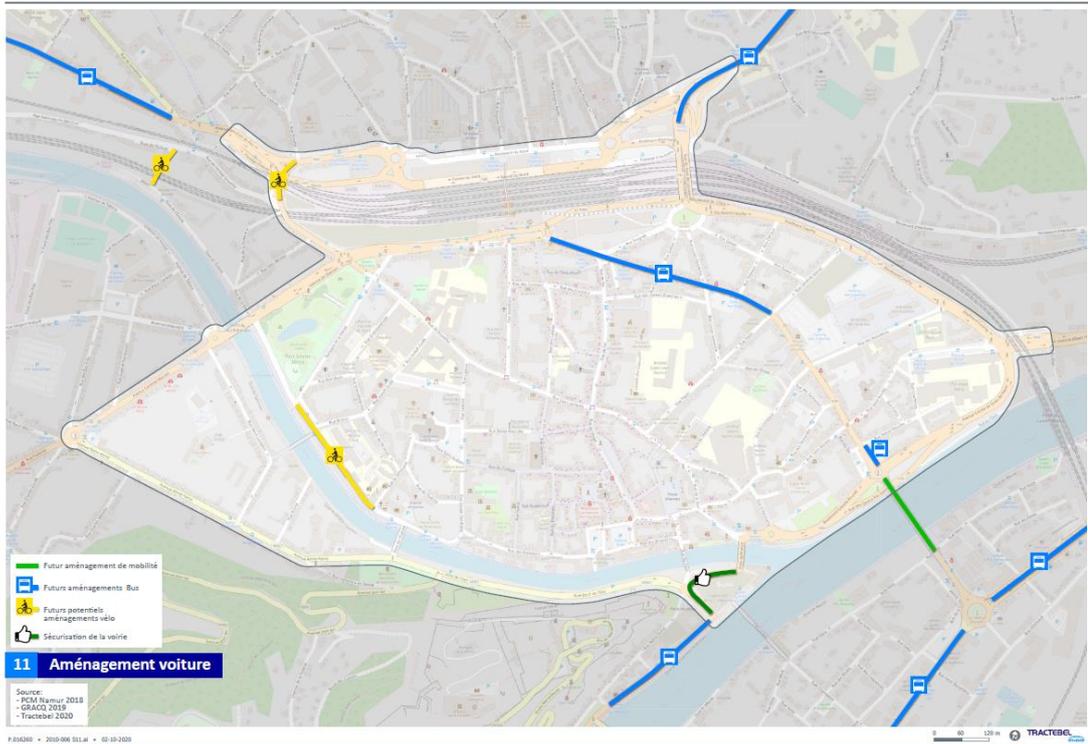


Figure 112 Aménagements en projet ou en cours pour les automobilistes ( Source PCM Namur 2018, voir également la carte n°11 de l'atlas cartographique)

### 3. ANALYSE AFOM

En guise de conclusion une analyse AFOM (Atouts, faiblesses, opportunités et menaces) de la mobilité générale dans la Corbeille et par mode est réalisée.

#### 3.1 Analyse AFOM générale

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>– Un patrimoine, un statut administratif et des pôles générateurs de flux importants avec une population étudiante conséquente</li><li>– Une mixité d'usage notoire (habitat, emploi, commerces, équipements sportifs, établissements d'enseignements...)</li><li>– Relief avantageux pour un report modal vers les modes actifs</li><li>– Un pôle multimodal très fréquenté</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Un centre-ville encore massivement fréquenté par les voitures</li><li>– Des heures de pointe entraînant une congestion notable du centre</li><li>– Mauvaise qualité de l'air liée au trafic, particulièrement en heure de pointe et dans les rues « canyon »</li><li>– Alternatives en transports en commun peu attractives et limitées : le réseau TEC est le seul réseau de transport en commun dans le centre-ville opérationnel toute l'année. Mais il n'arrive cependant pas à couvrir entièrement la zone et les horaires limitent la desserte du centre-ville, en particulier en soirée</li></ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>– Nouveaux projets de développement immobiliers et culturels</li><li>– Une ville en évolution avec des projets de mobilité à identités fortes (Nouvelle Gare routière, Passerelle de l'Enjambée, Téléphérique...)</li><li>– Passage en zone 20</li><li>– Nouveaux P+R en périphérie du centre</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Abandon progressif du centre-ville par les résidents, les commerçants et les clients</li></ul>

Figure 113 Analyse AFOM Générale du centre-ville de Namur (Source : Tractebel, 2020)

## 3.2 Analyse AFOM des modes actifs (PMR, piétons et vélos)

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un piétonnier très important</li> <li>- Une partie des berges aménagée</li> <li>- Un relief adapté à une circulation de modes actifs</li> <li>- Présence de stationnements vélo répartis sur l'ensemble de la Corbeille</li> <li>- La rénovation des espaces publics en faisant plus de place aux modes actifs, notamment dans l'accessibilité au centre-ville</li> <li>- Nombreuses venelles, impasses, ruelles débouchantes, passages</li> <li>- Projets immobiliers intègrent la rénovation des trottoirs</li> <li>- Un bon système d'information et d'orientation pratique et touristique</li> <li>- Des services de modes actifs (LiBiaVelo, Namicyclette...)</li> <li>- Aménagements et réglementation (vitesse) sécurisant pour les modes doux (zone 30, zone partagée)</li> <li>- Réseau structurant cyclo-piéton (Ravel, voie verte urbaine, passerelle, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Certains quartiers du centre-ville peu propices à la ballade, trottoirs peu mis en valeur et non adaptés à un déplacement actif massif</li> <li>- Une cohabitation difficile avec la voiture</li> <li>- Peu de mobilier urbain incitant à la flânerie</li> <li>- Existence de barrières urbaines (cours d'eau, rail) et le stationnement longitudinal, sans porosité pour les piétons peut aussi être considéré comme une barrière pour les piétons.</li> <li>- Beaucoup de points noirs pour le déplacement PMR : trottoirs non adaptés, arrêts de bus non adaptés, zone 20 non sécurisante, encombrement des trottoirs notamment devant les commerces...</li> <li>- Centre-ville situé dans une cuvette donc sensible à la pollution des transports</li> <li>- Manque d'infrastructures pour inciter ou accueillir les flux étudiants actifs : les trottoirs de la rue Godefroid ne sont pas assez larges pour accueillir les flux importants par exemple</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des projets en nombre, positifs pour les déplacements actifs : le nouveau plan de circulation du quartier de la Gare et l'aménagement de la Place de la Station devront favoriser les déplacements piétons. L'interdiction de tourner à droite à la sortie de la rue de Godefroid permettra d'éviter un transit inutile et donc d'apaiser le centre-ville</li> <li>- Passage récent de l'ensemble du centre-ville en zone 20</li> <li>- Développement important de l'espace cyclable communal</li> <li>- Augmentation de l'usage du vélo électrique</li> <li>- Volonté de la commune de favoriser les modes actifs</li> <li>- COVID 19 qui favorise un aménagement encourageant l'usage des modes actifs</li> <li>- Samedi mobile et nombreux évènements « piétons »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque d'appropriation de l'espace suite au passage à la zone 20 et les voitures restent dominantes dans le paysage urbain. Manque de parkings sécurisés pour les vélos et les vélos électriques qui n'encourage pas à leur usage.</li> </ul>

Figure 114 Analyse AFOM des modes actifs et PMR (Source: Tractebel, 2020)

### 3.3 Analyse AFOM des transports en commun

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

Figure 115 Analyse AFOM des transports en commun (Source : Tractebel, 2020)

### 3.4 Analyse AFOM de la circulation automobile

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voirie et ville adaptées à la circulation automobile, surtout sur les boulevards de Ceinture</li> <li>- Des limitations de vitesses dans l'ensemble respectées dans le centre-ville</li> <li>- Grands axes pour rejoindre le centre-ville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Place profondément ancrée de la voiture dans le centre-ville</li> <li>- Forte pollution et insécurité liée aux déplacements automobiles</li> <li>- Centre-ville saturé aux heures de pointe en lien avec les écoles</li> <li>- Déséquilibre de saturation : certains parkings du centre-ville sont régulièrement saturés tandis que d'autres sont vides</li> <li>- Boucles de circulation complexes et peu lisibles : changements de plan de circulation devant la gare qui ne sont pas toujours compris des visiteurs</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Circulation de véhicules de secours, de camions poubelles bloquée par la congestion</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potentiel de développement d'alternatives à la voiture individuelle dont covoiturage</li> <li>- Potentiel de développement d'alternatives à la voiture Diesel/Essence</li> <li>- Mise en œuvre du Plan STI pour gérer les flux et rediriger les automobilistes vers les parkings, du P+R ou du P+B</li> <li>- Interdiction de tourner à gauche à la sortie de la rue de Godefroid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- COVID 19 a favorisé un retour à un déplacement massif en voiture</li> <li>-</li> </ul>

Figure 116 Analyse AFOM de la circulation Automobile (Source : Tractebel 2020)

### 3.5 Analyse AFOM de l'intermodalité

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence d'un pôle intermodal fort (Gare SNCB)</li> <li>- Infrastructures cyclables en développement</li> <li>- P+R en périphérie</li> <li>- Voitures Cambio très développées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une multimodalité pour l'instant limitée : difficulté pour passer d'un mode à un autre</li> <li>- Manque de stationnement sécurisé pour les vélos et vélos électriques</li> <li>- Une population peu sensibilisée aux opportunités d'intermodalité</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vision FAST régionale encourageante et perspectives d'installations de mobipoints ou mobipôles</li> <li>- Une volonté communale d'encourager et de développer l'intermodalité</li> <li>- Augmentation du nombre de cyclistes et développement du vélo électrique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- COVID 19 qui renforce l'utilisation de la voiture individuelle</li> </ul>

Figure 117 Analyse AFOM des transports en commun (Source : Tractebel, 2020)

### 3.6 Analyse AFOM du stationnement

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
---------------	-------------------

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

Figure 118 Analyse AFOM du stationnement (Source : Tractebel, 2020)

## 4. CONCLUSION

Il a été vu dans ce diagnostic un état des lieux du centre-ville de Namur. Le contexte spatial, social et sociétal a été étudié pour mettre en avant les caractéristiques nécessaires à la bonne appréhension de l'étude de mobilité. Il a été ensuite étudié les différents générateurs de flux mettant en évidence le caractère étudiant, culturel et administratif mais aussi commercial, touristique et d'habitat de la ville et important dans la mobilité de la Corbeille mais en mettant aussi en évidence le rôle structurant du pôle multimodal de la Gare dans la mobilité Namuroise du centre-ville.

De là une analyse des différents modes de mobilité en passant par une analyse du stationnement a été effectuée à l'échelle macro. Les résultats de cette analyse se retrouvent dans une suite de tableaux AFOM et concluent le diagnostic de la mobilité et du stationnement dans la Corbeille. Il ressort de ce diagnostic que le principe STOP possède une grande marge de progression dans son application urbaine au centre-ville mais que le potentiel de la Corbeille demeure très intéressant et tout à fait propice à cette philosophie.