



NAMUR
CAPITALE

Colloque des Experts
de la Mobilité
Louvain-la-Neuve



Voie verte urbaine
liaison entre Namur et Jambes

ATOUTS

- A la croisée des grands axes RAVeL existants
- Présence des gares de Namur et de Jambes
- 40% de la majorité des habitants de la Namur
- la plupart des écoles
- de nombreux emplois et commerces

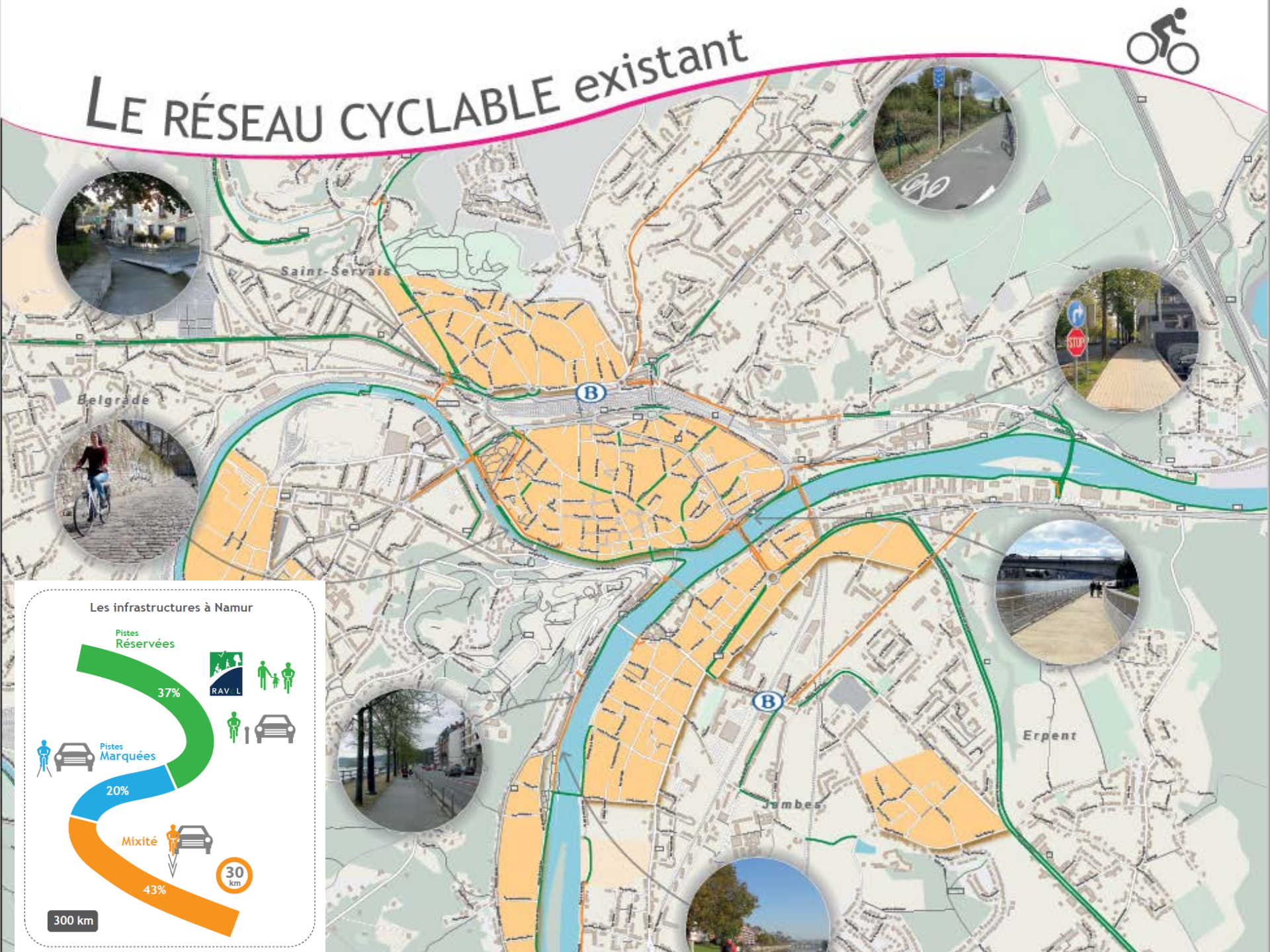
-> Conséquent potentiel d'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail

FAIBLESSES

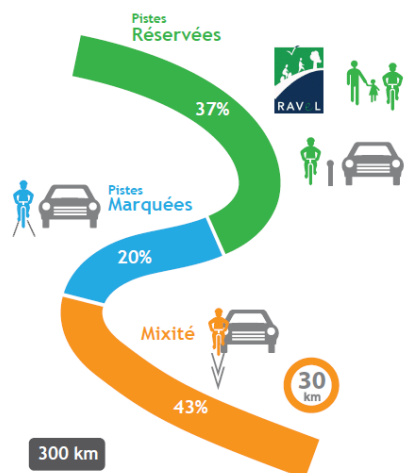
- divers points noirs difficilement franchissables
- ruptures dans les cheminements qui nuisent à la qualité du réseau cyclable
- nombreux intervenants institutionnels et privés

Périmètre « hypercyclable »

LE RÉSEAU CYCLABLE existant



Les infrastructures à Namur

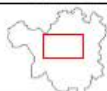
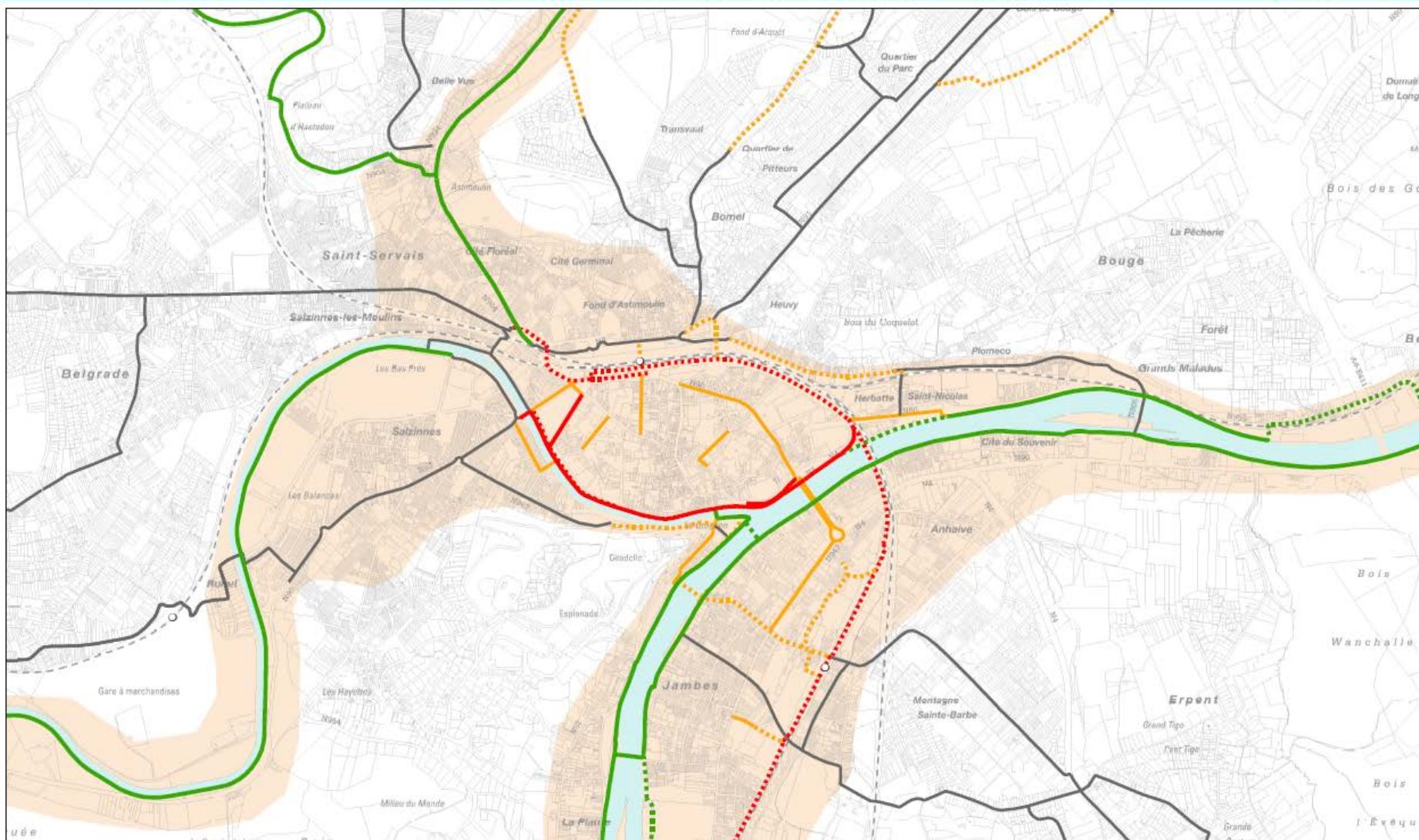


PLAN COMMUNAL CYCLABLE (2011)



WALLONIE CYCLABLE

PCC NAMUR 3 : Organisation du réseau cyclable



Réseau collecteur
Contournement de la Corbelle - RN40, urbain de la gare de Namur à la gare de Jambes

Réseau structurant - Liaisons principales
Itinéraires principaux pour rejoindre la Corbelle

Existant En projet / À définir

Réseau de desserte locale
Aménagements au sein des quartiers
Liaisons secondaires
Itinéraires du Plan Vélo de 1998 et autres liaisons à améliorer

Existant En projet / À définir

Périmètre hypercyclable (Plan Vélo 2010)



Gares SNCB

ICEDD / TIMENCO / PROVÉLO

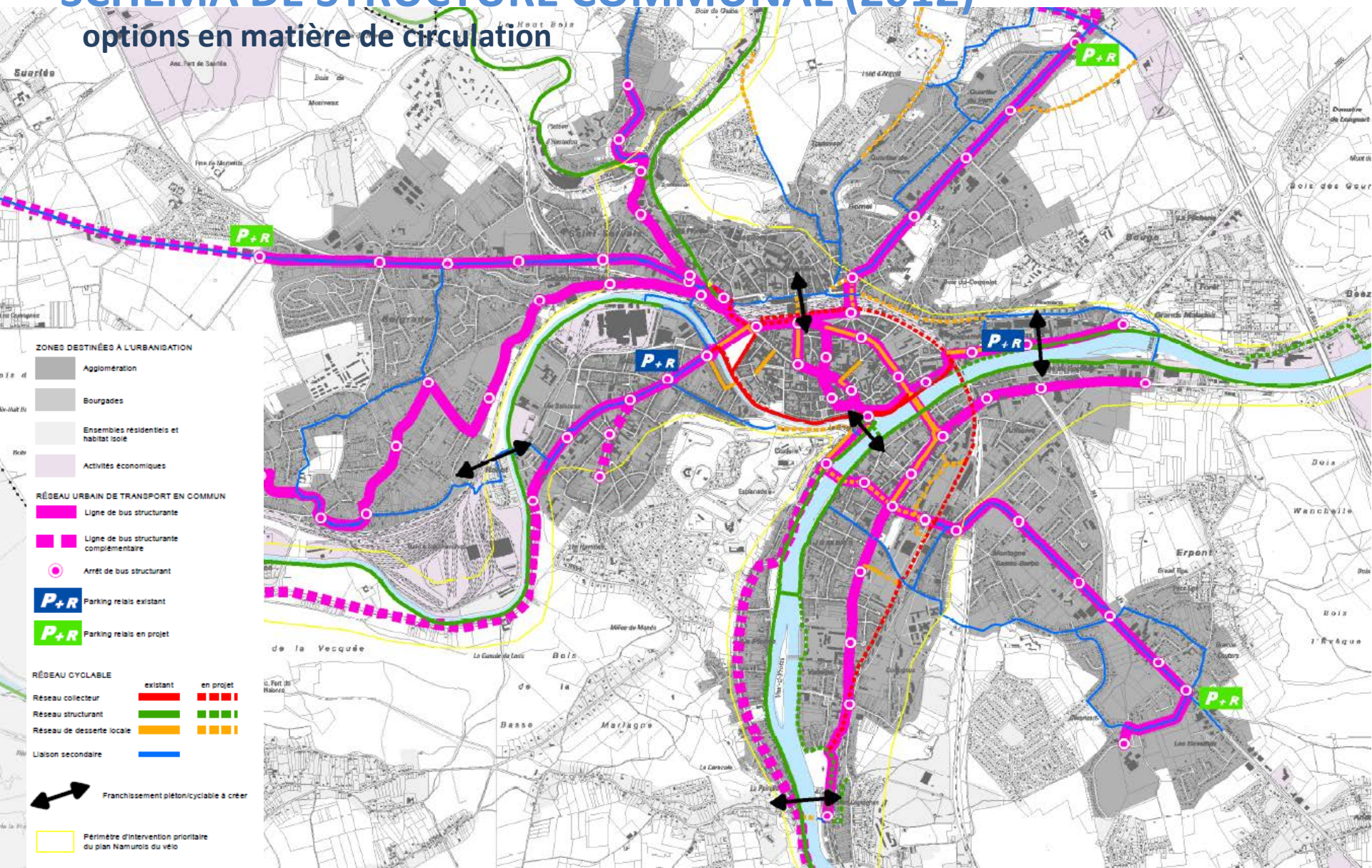
0 100 200 300 m

juin 2011



SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL (2012)

options en matière de circulation



UNE VOIE VERTE.... C'EST QUOI ?

Site propre continu ou empruntant des **voies publiques existantes sécurisées** (lorsque le site propre n'est pas possible).

Viser une qualité optimale malgré les statuts et traitements spécifiques des différents tronçons et certains carrefours qui vont subsister.



Qualités spécifiques de cette voie verte urbaine :
continuité - sécurité – Attractivité - Efficacité - Perméabilité



Une séparation physique
par rapport à la circulation

— 3 m —

Une largeur est
de 3 mètres, augmentée
si possible en présence
de flux piétons



Un éclairage, ainsi que
des aires de services équipées
de pompes à vélo et de mobilier urbain
(carte du réseau, banc, etc.).



Un nombre limité
de croisements avec
les grands axes routiers,
et des temps d'attente
aux feux minimisés



VOIE VERTE : le tracé

Voie verte urbaine



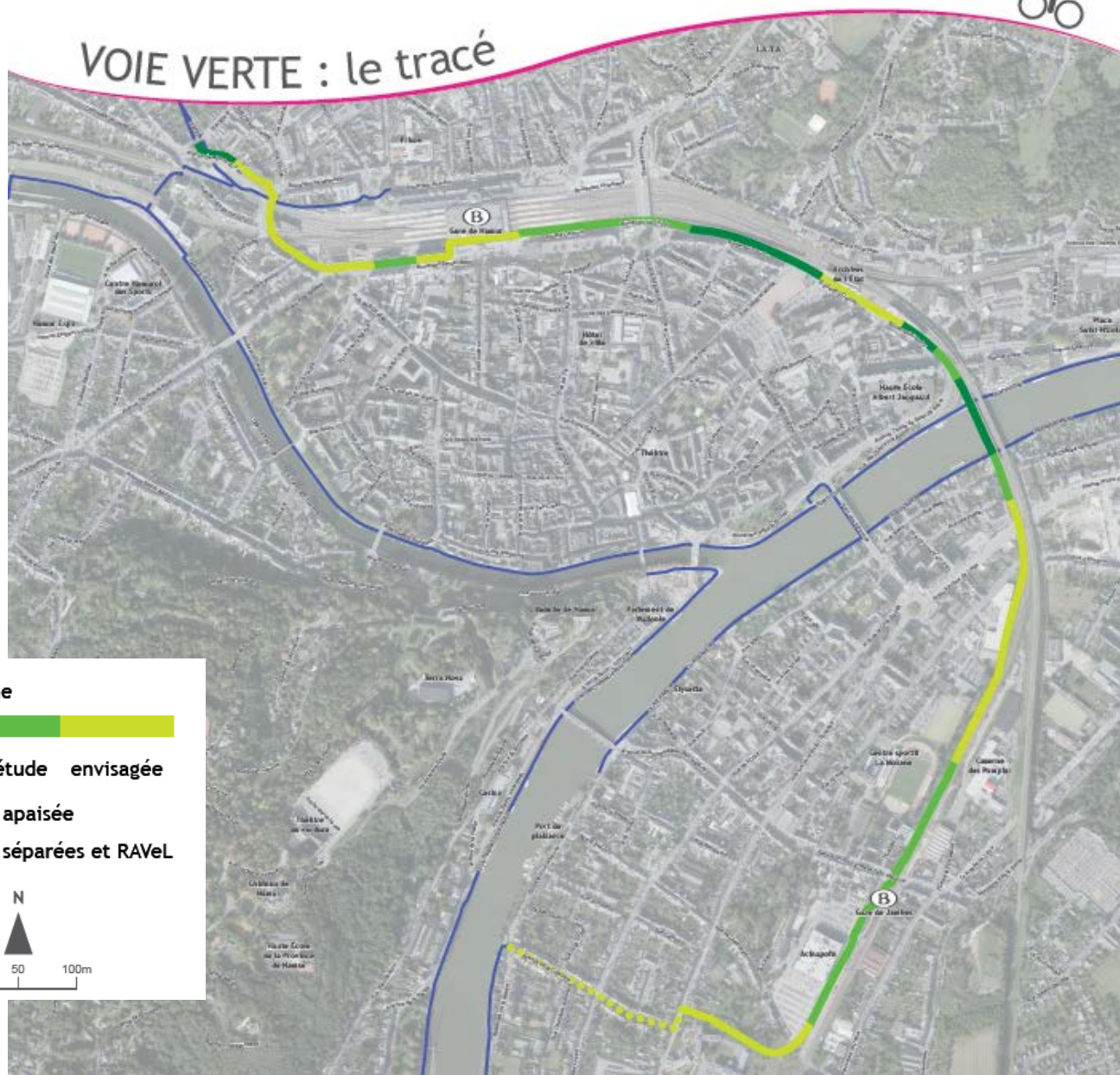
réalisée à l'étude envisagée



Voorie apaisée

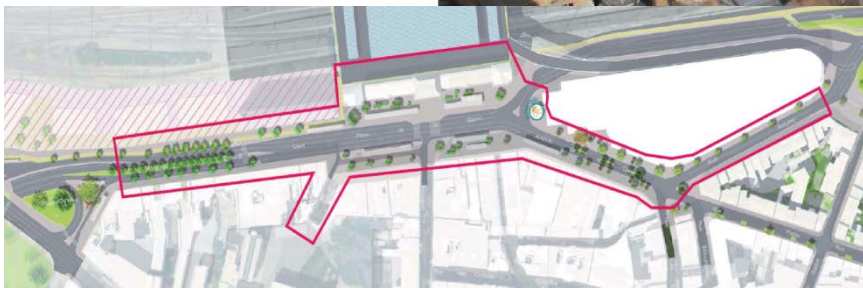


Pistes séparées et RAVeL



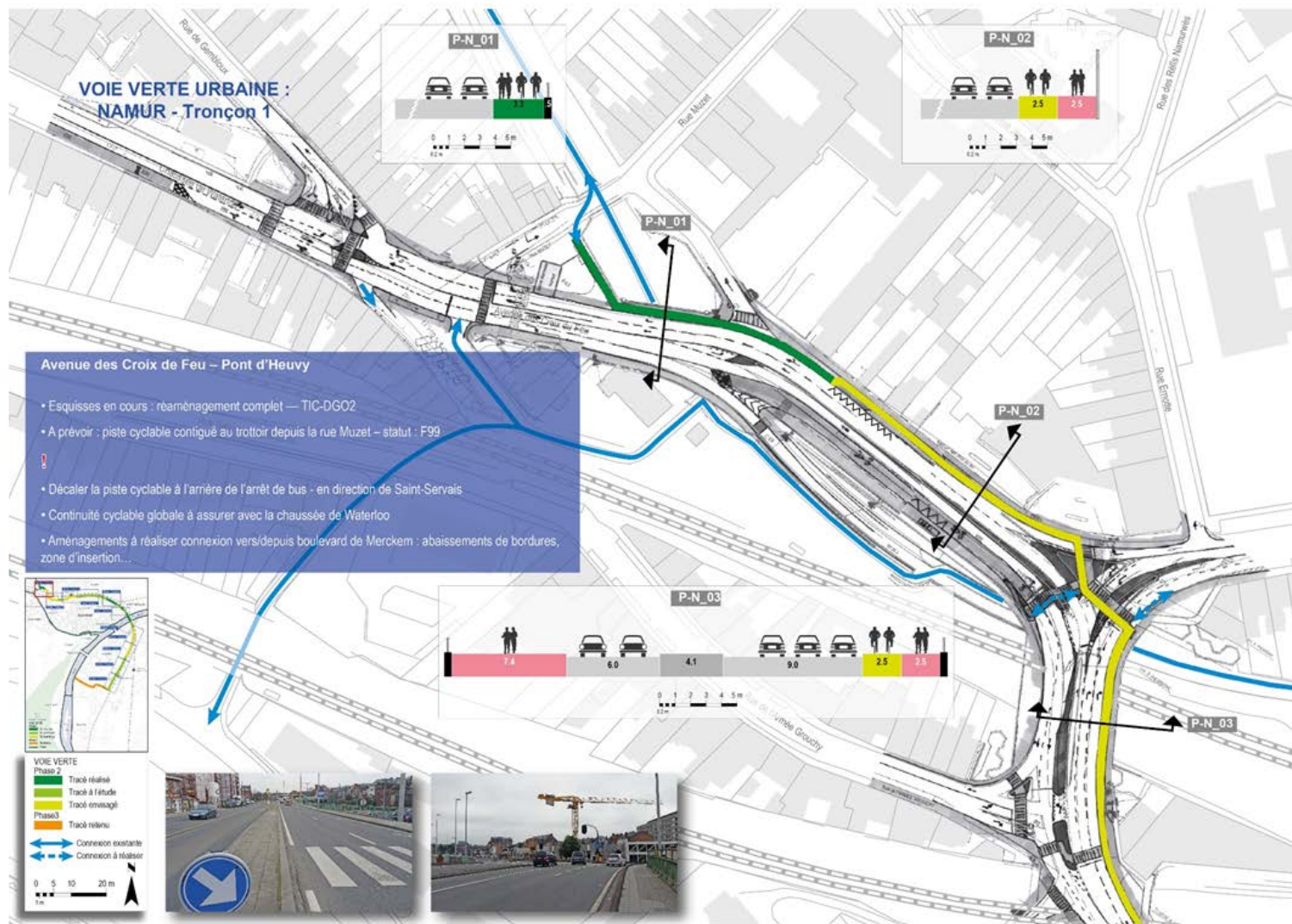


Après



- déménagement de la gare des bus
- aménagement des espaces publics aux abords de la gare
- nombreux projets immobiliers le long du tracé
- autres sites à enjeux (ancienne poste, station électrique, etc.)

ETUDE VOIE VERTE URBAINE (2016-2017)



espaces mobilités



DESSIN
ET
CONSTRUCTION

Rapport Phase 2 – Septembre 2017 - 9



NAMUR
mobilité

Colloque du SPW – 23 novembre 2018

	Dérogation	Intérieur	Int'ext	Superficie	PI	Total ATVA	Total TVAC
1. Avenue des Croix de Feu - Pont d'Heavy							
Financement par projet à l'étude (chaussée Waterloo)							
2. Avenue des Combattants							
Podium et Onirail	assiette	145,00	5,00	725,00	110,00	79.750,00	
Onirail - gare	manœuvre	135,00					
total:						79.750,00	86.487,50
NB : L'aménagement le long de l'ancienne station électrique des Combattants + St Michel et les acquisitions d'emprise ne sont pas budgétisés (hors pays d'acquisition).							
3. Boulevard Miot - Gare - Ancone gare des bus							
Financement par projet à l'étude (espaces publics écarté, projet Europe et rénovation enderrepiste par le privé)							

espaces mobilités  ICEDD 

RECOMMANDATIONS NOUVELLES CONSTRUCTIONS

- La largeur disponible de l'espace destiné aux cyclistes et aux piétons sera de 5 m min, ce qui nécessitera probablement un recul de l'alignement au niveau du bâtiment AVIS, de l'arrêt de bus Combattants et de l'ancienne station électrique;
 - le nombre de rampes d'accès vers des garages sera réduit si possible à une seule voie d'entrée/sortie afin de limiter les croisements avec les cyclistes et les piétons ;
 - la rampe sera placée de préférence dans un endroit où le rayon de courbure est le plus grand ;
 - l'extrémité de la rampe, au droit de son raccordement avec la voirie existante ;
 - la rampe et les murs, murets éventuels sous la rampe seront réalisés en béton ou en maçonnerie.
- ANNEXE 9 – PRINCE DE LIÈGE/ENHAIVE
DE NIVEAU. Analyse multicritères**

TRAVERSÉE AVENUE PRINCE DE LIÈGE – RUE D'ENHAIVE	Tracé idéal 2 passerelles + tracé dans le talus Infrabel	Tracé alternatif 2 traversées de route + tracé en pied de talus Infrabel
CYCLABILITÉ		
Continuité	Tracé direct Profil en long conforme : Rampe Mazy/Prince de Liège pente 1,8% Enhaive/Facq pente 3,6%	Détours via rue Mazy
Connexion	2 escaliers av Prince de Liège	Amélioration à envisager : Connexion directe entre rampe Mazy et av Prince de Liège pente 10%, adaptation éventuelle projet DGO1+ expropriation sur parking Delahaize
Sécurité	Hors circulation Amélioration à envisager : Sécurisation de la traversée av Prince de Liège	Dans le trafic rue Mazy (trafic local) 2 traversées de routes à sécuriser. cfr PCM Prince de Liège à aménager en bld urbain avec traversée avec feux
Attractivité	Rapide de gare à gare	Moins rapide de gare à gare
Efficacité	Identité forte	Identité moins forte
Perméabilité	Moins bonne connexion aux quartiers	Bonne connexion aux quartiers
FAISABILITÉ		
Foncier	Nécessité d'un accord Infrabel	Expropriation entre Mazy et Prince de Liège
Technique	Pont Bailey + terre armée Nécessité d'un accord Infrabel Attention Conduite Fluxis	Aménagement classique de voirie Nécessité d'un accord DGO1
Coût	Coût important 473.490 + 206.592 HTVA	Coût limité
Financement	À charge de la Ville	À charge de la Ville
CONCLUSION	Option « volontariste »	Option plus « réaliste »

AVANCEMENT DEUX SITUATIONS CONTRASTÉES

Namur

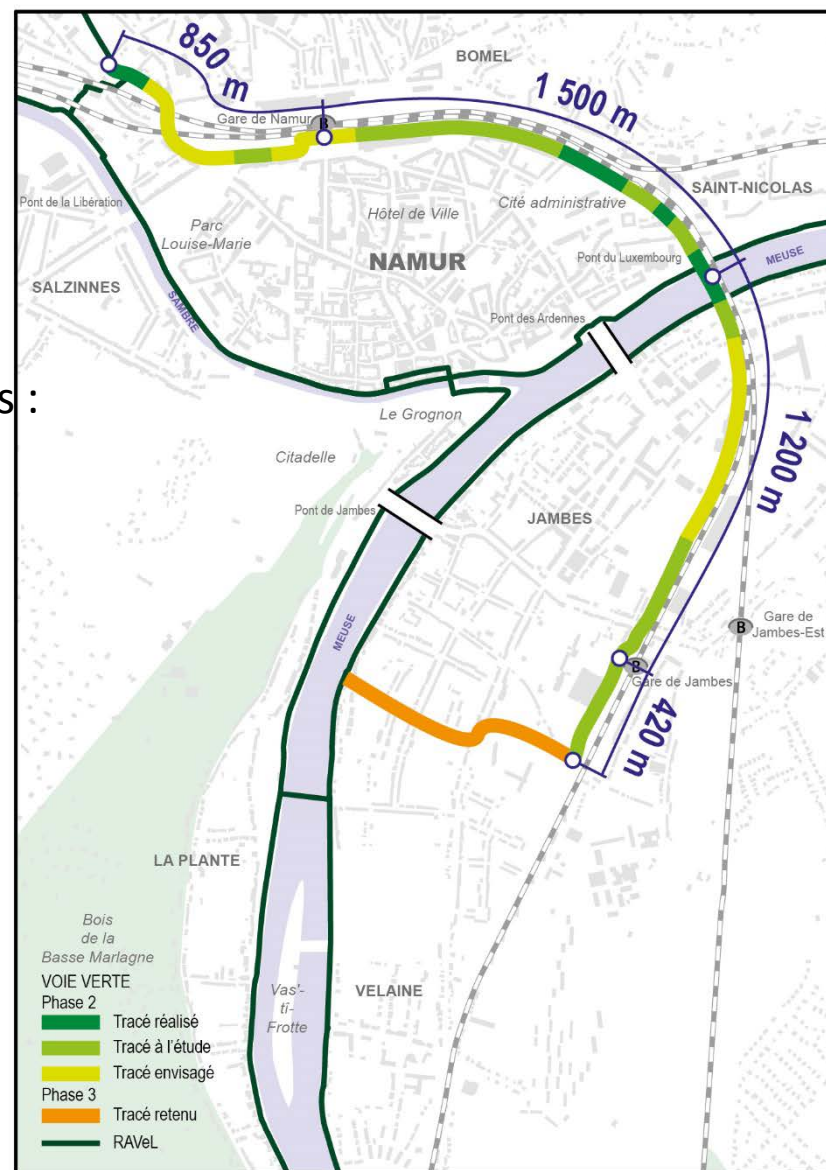
Nombreux projets en cours à des stades différents :

- quelques variations dans le tracé: site propre ou partagé
- quelques points durs: carrefours/connexions

Jambes

Pas/peu de projet approuvé

- tracé idéal le long du chemin de fer et de la future collectrice
- 2 traversées de voiries a priori en ouvrage
- 3 passages à niveau à supprimer à court et moyen termes



AVANCEMENT DEUX SITUATIONS CONTRASTÉES

Namur

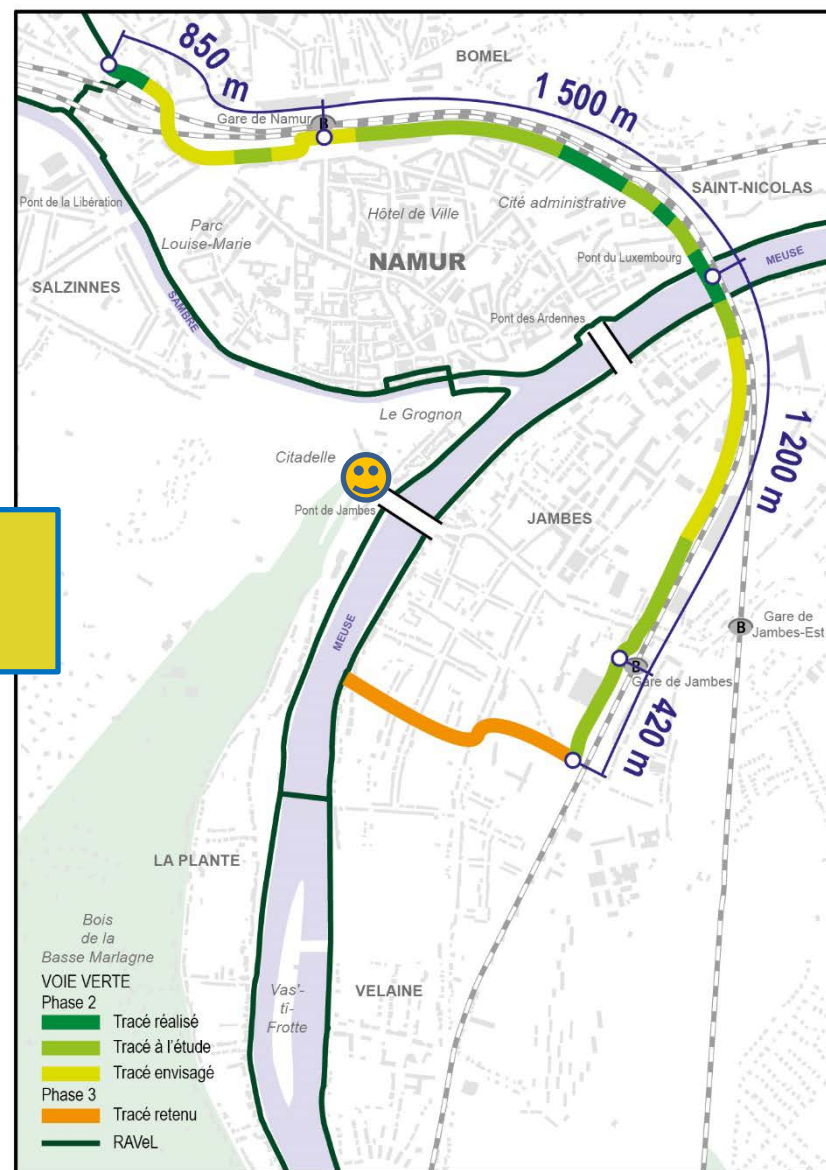
Nombreux projets en cours à des stades différents
- quelques variations dans le tracé: site propre ou partagé
- quelques points durs: carrefours/correspondances

Jambes

Pas/peu de projet
- tracé idéal le long d'une future collectrice
- 2 traversées de voirie
- 3 passages à niveau à moyen terme



en selle !





MERCI DE VOTRE ECOUTE !

Pour toutes questions liées au vélo à Namur

Patrick Czerwinski – 081/24 87 70

Barbara Colfs – 081/24.60.88



DOCUMENTS de REFERENCES

2010 - PCM de Jambes, Transitec (et présence de diverses mises à jour du document

2011 – Plan communal cyclable - Ville de Namur

2012 - Schéma de Structure Communal,

2017 - étude voie verte urbaine, ICEDD, Espaces Mobilités Dessins et Construction

2018 - exposition au Pavillon de l'aménagement urbain – ICEDD – Ville de Namur