





mobilité



## Une meilleure mobilité sur Jambes et la rive droite namuroise

Le cœur de Jambes souffre ! Il est vrai que Jambes attire du monde : habitants, écoliers, clients des magasins, sportifs, travailleurs, amateurs de culture. Jambes est aussi un lieu de passage obligé pour certains déplacements vers le centre de Namur ou l'autoroute. Il est temps d'améliorer la mobilité pour tous à Jambes.

Le Collège communal a fixé de nouveaux objectifs pour ce Plan communal de Mobilité de Jambes. Nous ne créons pas de quatrième pont sur la Meuse qui, de toute façon, serait vite saturé. Nous souhaitons, par contre, améliorer sensiblement le confort et la sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, personnes en chaise roulante, parents avec poussette...) et des cyclistes. Enfin, nous souhaitons offrir aux usagers du bus des temps de parcours plus courts et améliorer le stationnement des automobiles. Cette nouvelle vision de la mobilité reflète nos engagements inscrits dans la déclaration de politique communale.

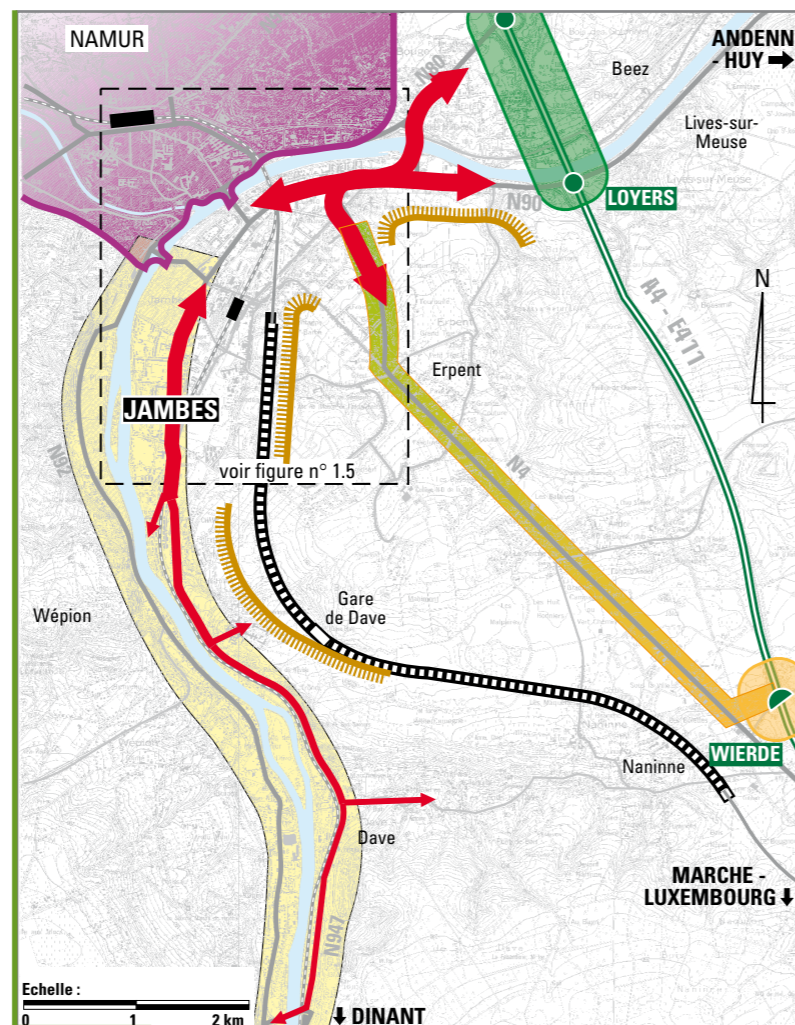
Les propositions qui vous sont présentées dans les pages qui suivent ont été sensiblement enrichies par la participation d'un groupe de citoyens. Des Jambois, des commerçants et des experts ont confronté leurs points de vue afin de dégager des solutions réalistes au bénéfice de tous. Nous remercions encore une fois toutes ces personnes qui ont contribué avec enthousiasme à la qualité des pistes pour une meilleure mobilité.

Ce plan communal de mobilité concerne chacun d'entre nous. Il est une invitation à partager l'espace public dans le respect de tous, avec une attention particulière aux usagers plus vulnérables. Voilà pourquoi nous vous invitons vivement à découvrir tous les détails de ces propositions par le biais de l'exposition organisée et de faire parvenir vos commentaires au cours de l'enquête publique.

Ainsi nous poserons ensemble la première pierre du Jambes de demain !

Patricia GRANDCHAMPS Échevine de la Mobilité

Jacques ÉTIENNE Bourgmestre



### Jambes dans son contexte

- La vallée de la Meuse est infranchissable entre le pont de Wépion (au Sud) et le Pont de Jambes. Il n'y a non plus aucune connexion entre elle et l'autoroute (à l'Est), si ce n'est l'étroite route de Dave à Naninne. Par conséquent, la totalité du trafic venant de la rive droite doit passer par le centre de Jambes, qu'il se dirige vers Namur ou vers la E 411.
- Entre Wierde (au Sud-Est) et Lovers, il n'y a aucun accès à l'autoroute. Par conséquent, la N 4 constitue le seul drain des déplacements du plateau que ce soit en direction de la E 411, de Namur ou même de la vallée de la Meuse.
- Les deux accès à l'autoroute de Bouge et de Lovers polarisent la circulation venant de Namur, de Jambes et au-delà. Ils sont saturés.
- Les deux lignes du chemin de fer (dont seule celle d'Arlon est ici mise en relief) bénéficient de 4 points d'arrêt (Naninne, Dave-St-Martin, Jambes-Est et Jambes), mais ils ne sont pas suffisamment utilisés.

## Où se localise le problème ?

- Le flot de véhicules descendant l'avenue du Luxembourg se jette dans celui de la N 90, provoquant d'énormes bouchons en direction des deux accès à la E 411 (Bouge et Lovers), le soir, et du pont des Ardennes, le matin.
- Le trafic qui descend la Montagne Ste-Barbe se heurte au passage à niveau souvent fermé de l'avenue Materne, puis au carrefour saturé de la place de Wallonie, et enfin au bouchon du pont de Jambes.
- Quant au trafic venant de Dave, que ce soit en direction de Jambes, de Namur, de la E 411 ou même de la N 4 (Naninne), il n'a d'autre choix que la N 947 (rue de Dave).
- En raison de l'encombrement des artères principales, les automobilistes recherchent des itinéraires de délestage qui traversent les quartiers d'habitat et certains mouvements s'avèrent dangereux.
- Les autobus n'offrent pas de vraie alternative, puisqu'ils sont englués dans la circulation automobile. Les itinéraires cyclistes sont dangereux et les piétons n'ont pas de trajet commode.

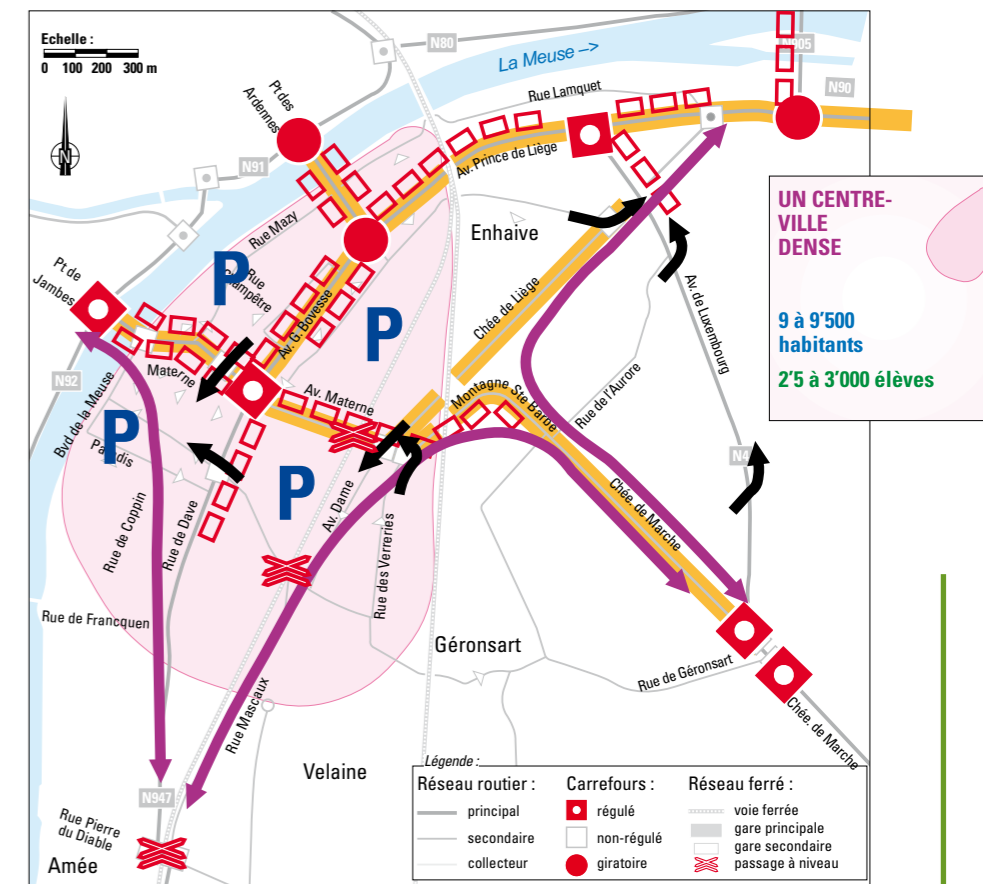


Figure 1.5

Or, la situation ne fait qu'empirer d'année en année...

### A. Le diagnostic de la situation actuelle

Depuis la précédente étude, les caractéristiques de base du trafic ont peu évolué. On les rappellera ici en bref.

La population du périmètre pris en compte (Jambes + Erpent + Naninne) est de 15 000 habitants, dont 12 000 dans le sillon mosan (soit 2 000 de plus qu'en 2003). Le nombre d'emplois y est passé de 2 200 postes à 3 000, essentiellement concentrés dans les administrations. L'enseignement attire quelque 4 700 élèves encadrés par 500 enseignants.

À ces deux grands pôles -scolaires et d'emplois- s'ajoutent les centres commerciaux de l'avenue Materne et des axes qui y conduisent, ainsi que les multiples complexes de loisirs, sports et culture.

Cette forte densité de population et d'activités au cœur de Jambes génère un trafic considérable, sur lequel vient se greffer un trafic bien plus important encore : celui qui traverse la localité en direction ou en provenance de la rive gauche de la Meuse.

Les comptages réalisés en 2003 donnaient les résultats suivants : 140 000 unités véhicules entrant et sortant du périmètre étudié un jour moyen, dont la moitié en transit. Quant au solde, qui représente les entrées et sorties dans Jambes même, il se répartit entre 50% en relation avec la rive gauche, 30% avec le plateau via la N 4 et 20% avec les autres pénétrantes (la N 90 au Nord et au Sud).

Pour le stationnement, la situation est tout aussi délicate : durant la journée, l'ensemble des places en voirie est occupé, phénomène d'ailleurs aggravé du fait que la durée n'est pas limitée dans le temps ou, lorsqu'elle l'est, qu'aucun contrôle sérieux n'est effectué. Par contre, le parking d'Acinapolis reste largement sous-utilisé.

Quant aux autobus, ils sont nombreux (plus de 10 lignes) et fréquents (plus de 400 bus par jour ouvrable sur les lignes urbaines 2, 8, 9 et 11). Mais ils sont englués dans la circulation automobile et donc peu attractifs : avec moins de 15 passagers chacun en moyenne (chiffre de 2003), ils représentent moins de 15% du total des déplacements motorisés sur les ponts de Jambes et des Ardennes.

Le train, qui dispose de 4 arrêts en rive droite, ne constitue pas non plus une alternative valable, en raison de la basse fréquence des liaisons vers Namur (environ 2 trains par heure à 5 minutes d'intervalle...).

**LA CONCLUSION EST CLAIRE : Jambes a fait le plein de voitures, son infrastructure routière est saturée. Quant aux transports en commun, ils offrent de bonnes capacités, mais celles-ci sont difficiles à valoriser dans les conditions actuelles d'exploitation.**

Faut-il alors se reporter sur les modes "doux", la marche et le vélo ? Belle idée, mais leur usage se heurte à des problèmes de discontinuité des itinéraires, d'insécurité (notamment pour le vélo, qui doit se glisser entre les voitures), de manque de confort (trottoirs inexistantes ou en mauvais état) et, pour ce qui concerne les liaisons avec le plateau, de pénibilité. Bref, dans l'état actuel des choses, les modes "doux" ne sont pas une panacée, alors que la plaine de Jambes devrait s'y prêter magnifiquement...



# mobilité



## B. Les grandes options

Les remèdes ne découlent pas spontanément du diagnostic établi. Car si tout le monde peut s'accorder sur les difficultés de circuler et de stationner à Jambes, chacun ne les perçoit pas de la même manière et n'a pas forcément les mêmes priorités, selon qu'il est automobiliste ou piéton, riverain ou navetteur, etc.

Comme indiqué plus haut, on a tout d'abord assisté à un changement de vision politique dans le chef de la nouvelle majorité communale mise en place en 2006. Le concept de "mobilité durable" s'est invité au cœur du débat. Sans nier l'importance de la voiture automobile, mais sans lui réserver toute la place qu'elle occupe aujourd'hui. Il s'agit de donner envie à ceux qui le peuvent de se déplacer autrement en offrant des alternatives confortables. Il convient notamment de partager davantage l'espace entre tous les usagers. C'est conscients de ces nouveaux enjeux que l'auteur de l'étude et tous les partenaires de la mobilité (services communaux, Service Public de Wallonie, TEC – SRWT et SNCB) ont travaillé.

L'étude a également été enrichie des avis des "ateliers de participation citoyenne", mis en place par l'autorité communale. Ces ateliers étaient constitués de Jamboises et de Jambois représentatifs de la population et sélectionnés parmi les nombreux candidats sur base de l'âge, de l'activité, du lieu de résidence ou de travail. Ils étaient animés par le bureau Tr@me. Les habitants ont confronté leurs points de vue avec celui des "experts". De leurs réunions, il est ressorti un consensus assez fort sur les principales options, quoique avec des divergences de vues ponctuelles sur les priorités et les solutions. Assez logiquement, les préoccupations émises concernaient surtout la convivialité des quartiers, la sécurité des déplacements, l'accès aux commerces et le stationnement. Cela dit, quelles sont les grandes options du Plan ? On en retiendra cinq :

1. **Soulager le cœur de Jambes** du transit inutile, en offrant des itinéraires alternatifs,
2. **Augmenter la rapidité des bus**, par la création de sites propres là où c'est opportun et possible. Les maîtres mots sont ici "intermodalité" (combinaison de plusieurs types de transport) et "multimodalité" (offre d'alternatives efficaces).

3. **Augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes** en prévoyant des itinéraires sécurisés.
4. **Limiter l'impact du trafic automobile** dans les quartiers résidentiels (Enhaive, Lamquet, Mazy, Coppin...), où il a tendance à se glisser pour éviter les grands axes encombrés.
5. **Mieux gérer le stationnement** dans le centre de Jambes, en privilégiant les clients des commerces dans les rues principales et les résidents dans les quartiers d'habitat.

## C. Le concept de base

Pour soulager les rues de Jambes, Transitec avait analysé toutes les possibilités de contournement. Il lui est rapidement apparu que les contraintes topographiques et urbanistiques empêchaient la création d'infrastructures nouvelles, tantôt jugées souhaitables par les uns, tantôt contestées par les autres, comme la liaison Wépion - Wierde des années 70, un pont sur la Meuse entre Jambes et Wépion Fourneau ou encore une liaison Amée - Erpent, évoquée dans les années 90.

**Autrement dit, selon Transitec, il n'existe AUCUNE SOLUTION ROUTIÈRE susceptible d'écarter la circulation de transit de la plaine de Jambes et des ponts sur la Meuse. Que faire alors ?**

Deux idées fortes sont avancées :

1. D'une part, **une voirie de contournement dite "collectrice"** doit permettre de traverser la localité sans s'engager dans le centre ou les quartiers résidentiels. Elle contribuera également à valoriser le site Acinapolis et la gare SNCB, en les rendant plus accessibles.
2. D'autre part, les transports en commun seront fondamentalement améliorés et renforcés pour créer un véritable **cordons ombilical en bus** entre Namur et Erpent, grâce à divers aménagements expliqués ci-après.

## Le concept multimodal des déplacements

(voir la figure en couverture)

La voirie collectrice reliant la rue de Dave à la place Joséphine-Charlotte en évitant le centre de Jambes captera le trafic Nord-Sud. Elle est également connectée aux rues de Géronsart et Materne. Via le nouveau pont sur le rail, elle sera reliée à la chaussée de Liège.

Le transport public rapide venant d'Erpent en direction de Namur passera par la place de la Wallonie et l'avenue Gouverneur Bovesse.

Des parkings P+Bus sont aménagés à Erpent et près de la Tour d'Enhaive, un parking P+Rail près de la gare, et plusieurs P+Marche à proximité du centre commercial. **P+B P+R P.M**

Le vélo s'articule sur le RaveL existant et sur un nouveau RaveL à créer le long du chemin de fer de Dinant. Une passerelle lui est dédiée, comme aux piétons, en face du Grognon.

## D. Les propositions concrètes

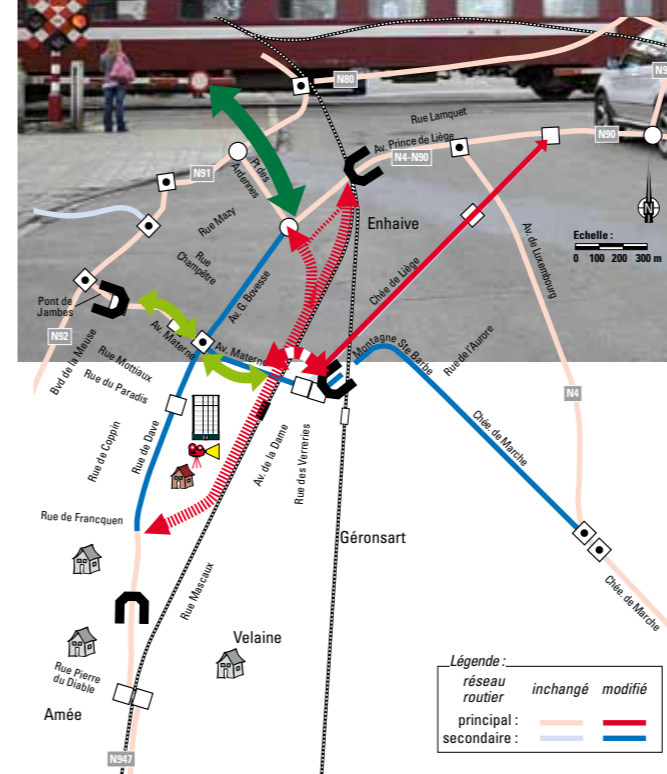
### 1. Un pont sur le chemin de fer

Le point central du nouveau dispositif est constitué par un ouvrage construit en dénivelée au-dessus des voies du chemin de fer à la hauteur du stade, en remplacement du passage à niveau de l'avenue Materne qui sera fermé.

Cet ouvrage est assez complexe à étudier, en raison non seulement de la topographie des lieux, mais aussi des différentes fonctions qu'il aura à remplir : assurer la liaison de l'avenue Materne avec la chaussée de Liège, la Montagne Ste-Barbe, les rues de la Dame et des Verreries.

Plusieurs alternatives ont été écartées :

- ✓ un passage en souterrain dans l'axe de l'avenue Materne : vu la longueur de la trémie à réaliser et son coût (la trémie devrait commencer devant la patinoire) ;



Quand le train, le bus et la voiture se rencontrent, cela fait une jolie pagaille.

## Le réseau routier à moyen et long terme

La nouvelle collectrice, prolongée jusqu'à la place Joséphine-Charlotte et, si le besoin s'en fait sentir, jusqu'à l'avenue Prince de Liège, devient l'axe principal de la traversée de Jambes avec l'ancienne chaussée de Liège à laquelle elle est reliée par le nouveau pont sur le chemin de fer. Quatre "Portes" marquent l'entrée dans la zone urbaine dense. La traversée de la Meuse s'effectue de préférence en bus, de même que l'accès au pôle commerçant.

(À court terme : voir page 18).

- ✓ un pont au sud de la gare (sur le site Acina) : pour ne pas ramener le trafic dans le quartier de la Dame.

À noter toutefois qu'un passage sous voies sera édifié pour les piétons et cyclistes.

### 2. La nouvelle "collectrice"

Il s'agit d'une artère urbaine à deux voies destinée à éviter au trafic remontant du sud vers Namur ou la E 411 de passer par la place de la Wallonie.

Au sud, elle se branchera sur la rue de Dave à hauteur du CPAS, pour s'orienter vers la ligne de chemin de fer qu'elle longera en direction de la gare de Jambes. Elle passera ensuite place de la Gare fleurie pour rejoindre l'avenue Materne, au point où celle-ci sera déviée vers le nouveau pont au-dessus du chemin de fer, avec raccord à la Montagne Ste Barbe, d'une part, et à la chaussée de Liège, d'autre part. Via celle-ci, les automobilistes venant de Dave pourront rejoindre le pont des Grands Malades et l'autoroute E 411.

Dans un deuxième temps, elle sera prolongée le long du chemin de fer, derrière le stade de l'Adeps, jusqu'à la place Joséphine-Charlotte. Ce tracé permettra son raccorde-

ment au pont des Ardennes et par là, au cœur de Namur.

### 3. L'axe du transport public performant

Il s'agit de mettre en place un transport public rapide entre le parc relais à créer à Erpent (au lieu dit "Petite Couture") et Namur, via les principaux points générateurs de trafic : le collège d'Erpent, la future école communale de Bellevue, l'institut Ste-Marie, la gare de Jambes, la place de la Wallonie...

Le tracé retenu comporte :

- ✓ le passage au-dessus du chemin de fer de Dinant via le pont à construire ;
- ✓ un site propre à un sens entre ce pont et la place de la Wallonie ;
- ✓ l'aménagement de ce carrefour pour permettre au bus de virer à droite vers l'avenue Gouverneur Bovesse sans être bloqué par les feux ;
- ✓ un aménagement de l'insertion du bus dans le giratoire de la place Joséphine-Charlotte ;
- ✓ des bandes bus sur le pont des Ardennes (en partie, et seulement après l'ouverture du P+R) prolongés à Namur par l'axe Brabant - Rogier vers la gare SNCB.

Selon Transitec, la largeur des voiries concernées est suffisante pour envisager ces aménagements sans réduire le stationnement. Il estime que, sur l'avenue Bovesse, la collectrice permettra d'éponger suffisamment le trafic qui y passe actuellement, pour que le bus n'y soit pas freiné par les bouchons, d'autant qu'il aura priorité aux abords des carrefours.

### 4. La tranquillité des quartiers

L'optique est d'empêcher les véhicules de transit d'emprunter les voiries de quartier. Des aménagements sont donc envisagés pour y créer des "zones de modération" ou des boucles à sens unique. C'est le cas de :

- ✓ la rue Lamquet, empruntée pour "bypasser" l'avenue Prince de Liège : création d'une zone 30 ;
- ✓ la rue Van Opré : division en deux parties mises à sens uniques opposés ;
- ✓ les rues Lambin et du Paradis : mise à sens uniques opposés ;
- ✓ la rue Mottiaux : division en deux parties mises à sens uniques opposés + placement de feux au carrefour avec la rue de Dave et la rue de Géronsart ;





mobilité



## Enquête publique

L'administration communale de Namur organise l'enquête publique sur le plan de mobilité de Jambes du 5 octobre au 18 novembre 2009.

Toute personne intéressée peut, pendant la durée de l'enquête :

### Consulter le projet de PCM :

- à la Maison des Citoyens (Hôtel de Ville), les jours ouvrables de 8h à 16h
- via le site [www.ville.namur.be](http://www.ville.namur.be)
- sur le lieu de l'exposition qui aura lieu **du 12 au 30 octobre**, Place Joséphine Charlotte n°2.

### Demander des explications techniques de base :

- lors des permanences organisées les mardis **6 et 20 octobre**, 10 et **17 novembre 2009**, de 14h à 16h, à la Maison des Citoyens (Hôtel de Ville)
- lors de la séance publique d'information qui aura lieu le **15 octobre 2009** à 20h, au CPAS, rue de Dave 165 à Jambes.

### Adresser ses observations et réclamations écrites

- au Service Information et Communication, Hôtel de Ville à 5000 Namur, pour le **18 novembre 2009** au plus tard (date de la poste faisant foi)
- via [information@ville.namur.be](mailto:information@ville.namur.be)

### Pour en savoir plus :

- le Plan de déplacement et de stationnement de Namur, in *Confluent* n°s 287 (janvier 2001), 288 (février 2001) et 292 (juin 2001).
- le plan de mobilité de Jambes (1ère mouture), in *Confluent* n°342 (janvier 2006)
- <http://mobilite.wallonie.be>

Textes : Pierre DULIEU, avec la collaboration de Michel Jehaes (Cabinet de l'échevine P. Grandchamps) • Graphiques : Transitec • Photos : André DUBUISSON, ©123rf • Conception graphique : Éric BORGERS

Réalisation :

© Édico, 43, rue Tillieux, 5100 Jambes - 081/30 28 35 10/2009

