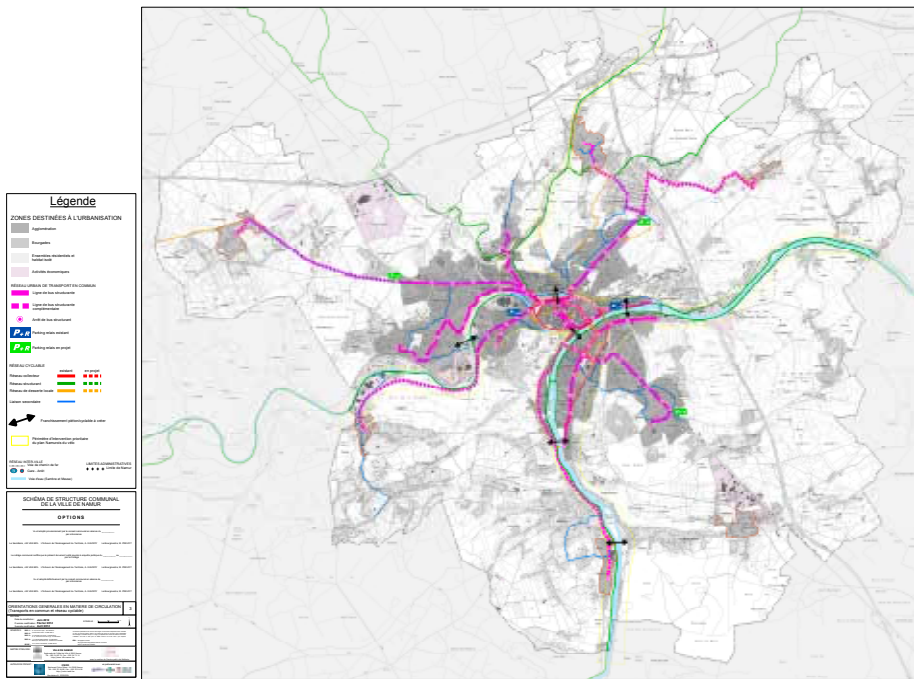




# NAM'IN MOVE... POURQUOI ?



Le SSC a défini la base du réseau bus structurant  
A compléter par un réseau secondaire



**Objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 en Belgique (COP21)**

Projection du Bureau Fédéral du Plan :  
A politique inchangée, **augmentation de 12% des émissions de gaz à effet de serre** dans le secteur du transport de 2008 à 2030

## Schéma de Structure Communal & Programme Stratégique Transversal (2012-2018) de la Ville de Namur

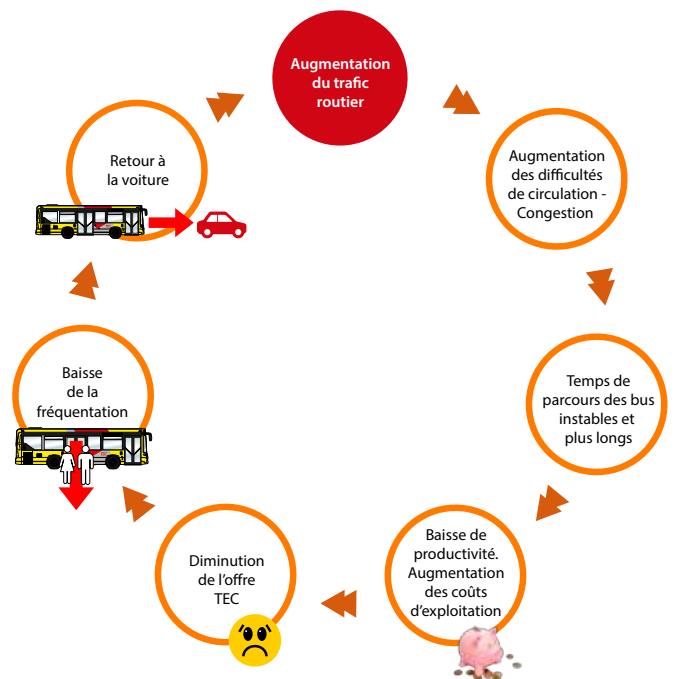
Développer des **axes de bus structurants** en améliorant la fréquence, la vitesse commerciale et le confort des bus

*En 2012, La ville de Namur s'est dotée d'un Schéma de Structure Communal visant à favoriser le développement durable, c'est-à-dire un développement à la fois social, environnemental et économique qui soit soucieux de garantir ces ressources sur le long terme. Le schéma de structure communal a comme principale finalité de réfléchir à l'avenir du territoire communal, d'arrêter une stratégie en matière d'aménagement et de structuration de celui-ci.*



## Stratégie environnementale du Groupe TEC

Acquisition de bus hybrides



## Pollution atmosphérique

400 000 décès prématurés par an en Europe



## Faciliter l'intermodalité

### Système de Transport Intelligent

Importance d'un réseau **hiérarchisé** et d'arrêts hiérarchisés

*La Ville de Namur va se doter d'un système de transport intelligent (STI) installé fin 2018. Ce STI a pour objectif d'informer les usagers sur les conditions de trafic et de leur proposer des solutions de mobilité prenant en compte les différents modes de transport.*



## Répondre aux enjeux démographiques

### Déclaration de politique régionale (2014 – 2019)

Répondre aux évolutions démographiques et de mobilité en limitant l'étalement urbain et en développant une mobilité maîtrisée

(Source : Déclaration politique régionale, OSER INNOVER RASSEMBLER 2014-2019, Wallonie, page 70)

### Contrat de Service Public (2013 - 2017)

Optimiser les services de transport public en donnant une priorité à la **vitesse commerciale** des bus et aux projets liés à l'**intermodalité**

(Source : Contrat de service public 2013-2017, Entre la Wallonie et le Groupe TEC, page 7)

## Rendre le transport en commun plus attractif

- Des temps de parcours plus **fiables**
- Un réseau **lisible**
- Une **diminution** des déviations
- Des **services utiles** aux arrêts
- Une **intermodalité efficace** avec tous les modes

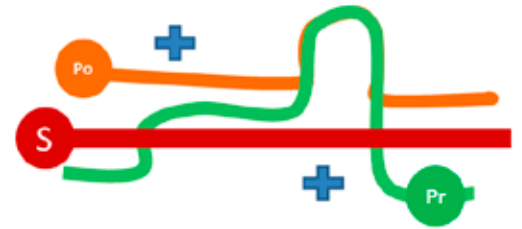


# NAM'IN MOVE... C'EST QUOI ?

## UN NOUVEAU RÉSEAU

### Hiérarchisation du réseau : 4 niveaux de services

	Fréquence	Amplitude horaire
<b>S</b> Réseau structurant	Elevée	Elevée
<b>Pr</b> Réseau de proximité	Moyenne	Moyenne
<b>Po</b> Réseau de pointe	Faible	Heure de pointe
<b>+</b> Solutions complémentaires		



#### Réseau Structurant



##### Itinéraire :

- ▶ Peu de détour
- ▶ Bus à double sens sur tout l'itinéraire
- ▶ Voirie structurante

##### Service :

- ▶ Des équipements aux arrêts (équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers)

##### Qualité :

- ▶ Fréquence élevée (intervalle max de 15 min entre deux passages - jusqu'à 7,5 min sur certains tronçons)
- ▶ Capacité élevée
- ▶ Vitesse commerciale élevée
- ▶ Grande amplitude de service
- ▶ Des mesures de priorisation qui assurent sa fiabilité (bande bus, etc.)

#### Réseau de Proximité



##### Itinéraire :

- ▶ Complémentaire au réseau structurant
- ▶ Avec des détours
- ▶ Voirie moins structurante acceptée
- ▶ Soit en prolongement du réseau structurant soit via une ligne spécifique

##### Qualité :

- ▶ Fréquence visée : 1 à 2 bus/h
- ▶ Pas d'objectif prioritaire pour la vitesse commerciale

#### Réseau de Pointe



##### Itinéraire :

- ▶ Renfort du réseau de proximité ou complémentaire au réseau structurant/proximité

##### Qualité :

- ▶ Augmenter la capacité en heures de pointe en scolaire
- ▶ Assurer une desserte plus fine pour le public scolaire

#### Solutions complémentaires

- ▶ Sécurisation des cheminements piétons et cyclables
- ▶ Mise en place de mesures d'accompagnement au changement
- ▶ Centrale des Moins Mobiles, Cambio, Li bia Vélo, Handicap & Mobilité, TaxiTEC



Nécessité de diminuer le recours de la voiture particulière !

Mais comment permettre à plus de personnes de se déplacer en bus ?

#### Augmenter le nombre de bus en heures de pointe ?

Possible à la marge, en fonction des budgets mais peu réaliste à ce jour

#### Acquérir des bus permettant de transporter plus de personnes ?

Possible également mais pas applicable partout (bus articulés, nouvel aménagement intérieur des bus hybrides,...)

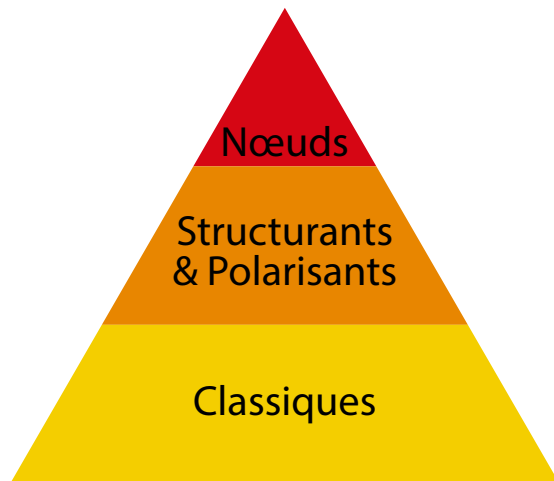
#### Réorganiser l'offre de manière plus structurée ?

En heures de pointe, quand les bus sont déjà bien sollicités, les rendre plus directs et plus efficaces permet de transporter plus de personnes. En heures creuses et le samedi, un réseau plus clair et plus efficace attirera des automobilistes qui y verront une solution crédible, plus respectueuse de l'environnement et meilleur marché.

Le réseau structurant apporte des solutions dans ce cadre. Afin de répondre à un maximum de besoins (y compris les voyageurs historiques), les réseaux de proximité et de pointe complètent l'offre pour apporter une solution globale, que le processus participatif permettra d'améliorer.



## Hierarchisation des arrêts



**Objectif**  
Prioriser la mise en place d'équipements et de services en fonction de la hiérarchisation des arrêts



**Equipements**

- ▶ Stationnement cyclable
- ▶ Panneaux d'information dynamique
- ▶ Type d'abribus

**Services**

- ▶ Favoriser l'intermodalité
- ▶ WIFI

## Suppression de boucles telle qu'à Belgrade

**Objectif :**

- ▶ Fiabilité du temps de parcours en permettant une pause pour ne pas répercuter le retard éventuel
- ▶ Rechargement des bus hybrides
- ▶ Itinéraire double sens pour les lignes structurantes

## Gare de Namur = passage de toutes les lignes

Toutes les lignes ( **S** **Pr** **Po** ) passent par la gare de Namur.

## DES MESURES PRIORISANT LE TRANSPORT EN COMMUN

### Mise en place de bandes bus & SITES propres

**Actuellement :**

- ▶ Site propre dynamique sur le bas de la Chaussée de Waterloo
- ▶ Site propre en amont du carrefour Rue Jean Chalon

**En projet :**

- ▶ Site propre sur la N4 (Erpent)
- ▶ Site propre sur l'Avenue Bovesse
- ▶ Site propre sur l'Avenue Prince de Liège
- ▶ Site propre double sens sur la Chaussée de Louvain



### Détection intelligente des bus aux carrefours à feux (en test)

## UNE MODERNISATION DE LA FLOTTE DES VÉHICULES

**Acquisition de bus hybrides :** circulation en mode électrique dans les quartiers périphériques de Belgrade et d'Erpent

- ▶ Avantage : Amélioration de la qualité de vie et diminution de la pollution, du bruit et des vibrations des véhicules

## DES FACILITÉS D'INTERMODALITÉ

- ▶ Cheminements piétons et cyclables adaptés
- ▶ Stationnement cyclable aux arrêts importants
- ▶ Système de Transport Intelligent (STI) : Information dynamique aux arrêts importants





# PROCESSUS DE PARTICIPATION CITOYENNE

## ANIMATEUR DU PROCESSUS : " ESPACE ENVIRONNEMENT "

Organisme pluraliste, neutre et d'intérêt public, créé en 1972

Une équipe interdisciplinaire de 20 chargés de mission

Méthodologies et enjeux communs

- ▶ concertation et participation citoyenne
- ▶ développement durable
- ▶ amélioration du cadre de vie



## OBJECTIF

Associer les citoyens et institutions à l'élaboration du nouveau plan de transport en commun afin d'adapter au mieux l'offre de transport en commun aux besoins actuels et futurs



## S'INFORMER SUR LE PROJET ?



▶ [Site naminmove.be](http://Site.naminmove.be)

▶ **Séances d'Infobus**

**Pour le quartier de Jambes/Erpent :**

Lundi 23/01 de 17h à 20h : Jambes Cimetière

Jeudi 09/02 de 10h à 13h : Jambes Place de Wallonie

**Pour le quartier de Belgrade :**

Jeudi 26/01 de 17h à 20h : Place du Bia Bouquet

Lundi 06/02 de 10h à 13h : Place du Bia Bouquet

▶ **Exposition permanente au Pavillon d'aménagement urbain**

(Hôtel de Ville, Maison des Citoyens, Rue de Fer, 5000 Namur)

ouvert du lundi au vendredi de 8h30 à 16h et le samedi de 8h30 à 11h30

**Permanences de 13h30 à 16h00 :**

- Mercredi 18 janvier
- Mercredi 25 janvier
- Mercredi 1er février
- Vendredi 3 février



# PARTICIPER AU PROJET ?

- ▶ Via un questionnaire
- ▶ Via des ateliers participatifs (sur base de candidature)

## Questionnaire

### Objectifs

- ▶ Recueillir l'avis du plus grand nombre sur les scénarios proposés pour les deux quartiers
- ▶ Alimenter les débats en atelier

### Questionnaire

- ▶ Sur le site [naminmove](#)
- ▶ Par téléphone au 081/25 35 55

Délai : 12 février 2017



« Seul, on va plus vite.  
Ensemble, on va plus loin. »

## Ateliers participatifs

### Objectif

Proposer un nouveau plan réseau pour les quartiers de Belgrade & Jambes/Erpent sur base des avis des citoyens

### Formulaire de candidature en ligne

- ▶ Sur le site [naminmove](#)
- ▶ Par téléphone au 081/25 35 55

Délai : 22 janvier 2017

### Participants

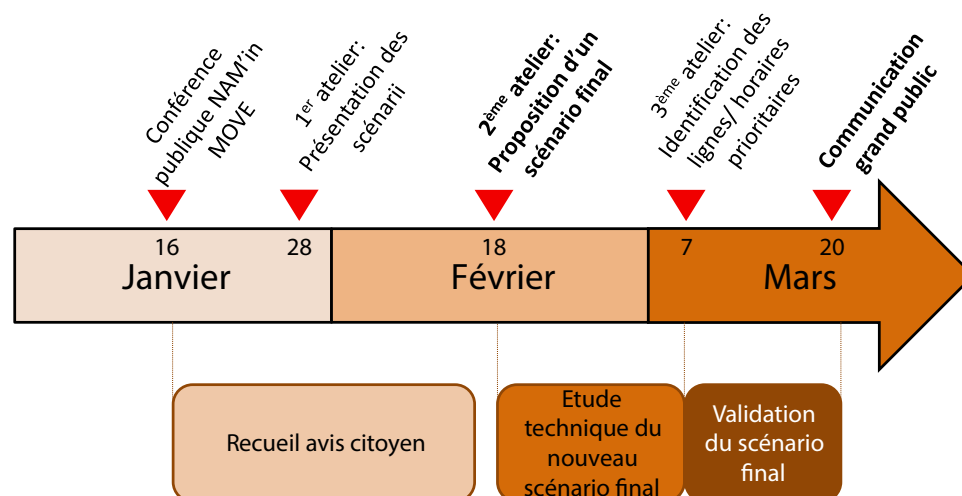
- ▶ Panel de citoyens et d'institutionnels (+/- 15 personnes, appel à candidature)
- ▶ Experts Ville et TEC
- ▶ Espace Environnement

### Trois dates (présence obligatoire aux trois ateliers)

- ▶ Samedi 28 janvier (9h30 à 12h30)
- ▶ Samedi 18 février (9h30 à 12h30)
- ▶ Mardi 7 mars (19h00 à 21h00)

### Comment ?

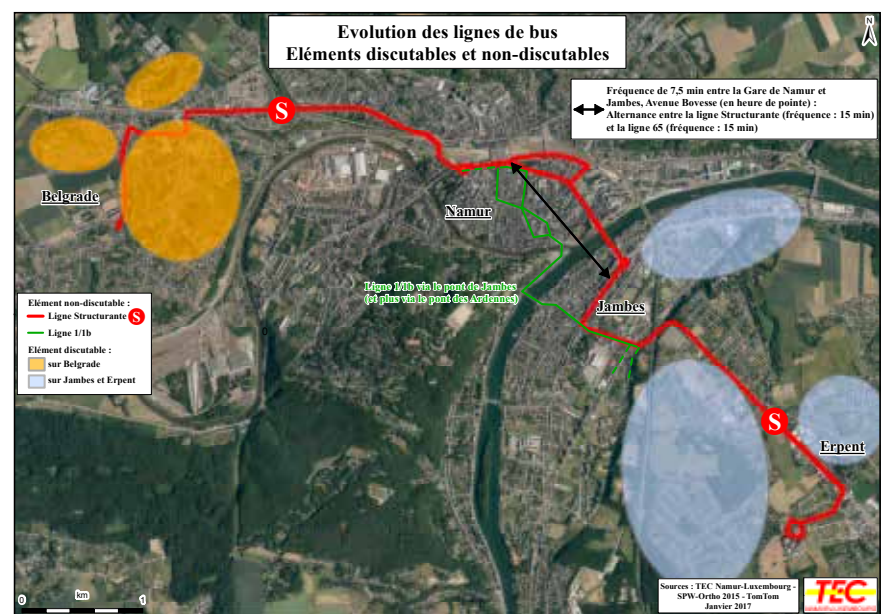
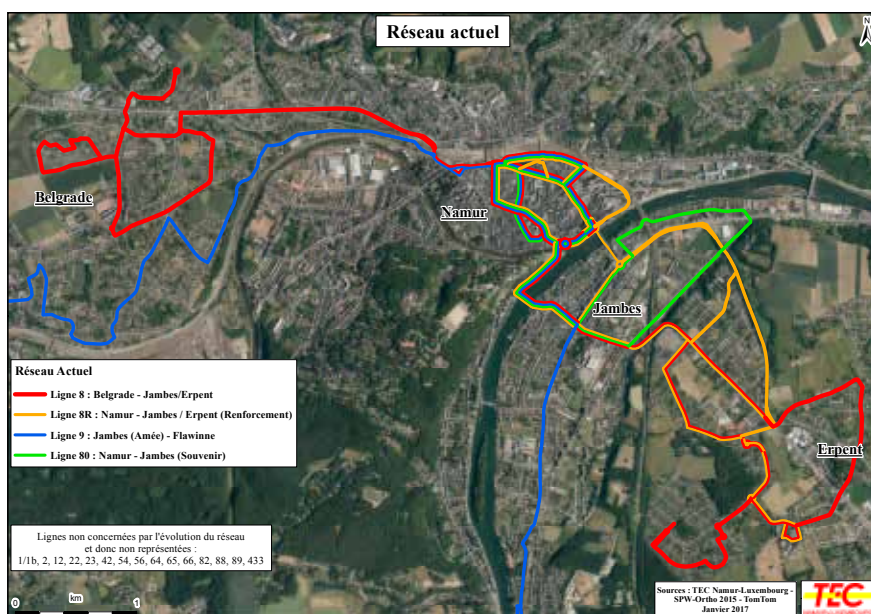
- ▶ **1<sup>er</sup> atelier** : Présentation du projet et des 3 scénarii de plan réseau par quartier (Jambes/Erpent & Belgrade)
- ▶ **2<sup>ème</sup> atelier** : Proposition par les participants d'un plan réseau de transport en commun sur base des avis des citoyens
- ▶ **3<sup>ème</sup> atelier** : Identification des lignes sur lesquelles l'augmentation potentielle de fréquences/amplitudes est prioritaire





# NAM'IN MOVE... COMMENT TRACER LE NOUVEAU RÉSEAU ?

## Les éléments discutables et non discutables du nouveau réseau



### Eléments discutables

Pour chaque quartier (Belgrade & Jambes/Erpent), seule une partie du réseau (dit réseau de proximité et réseau de pointe) peut faire l'objet de discussions lors du processus participatif. Différentes solutions complémentaires (adaptation de cheminements piétons, etc.) pourront également être proposées pour accompagner les changements.

### Eléments non discutables

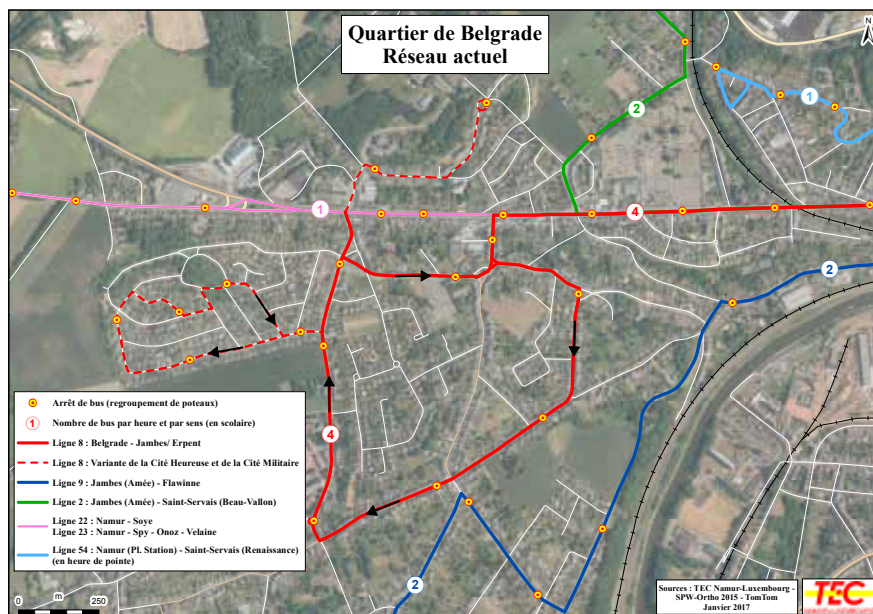
Le réseau Structurant est non discutable.

Il en est de même pour l'itinéraire de la ligne 1/1 b qui circule dorénavant via le pont de Jambes et plus via le pont des Ardennes.

Grâce à l'alternance entre la ligne structurante (fréquence 15 minutes) et la ligne 65 (fréquence 15 minutes en heure de pointe) l'axe « Gare de Namur – Place de la Wallonie » via le pont des Ardennes est desservi toutes les 7,5 minutes en heure de pointe !

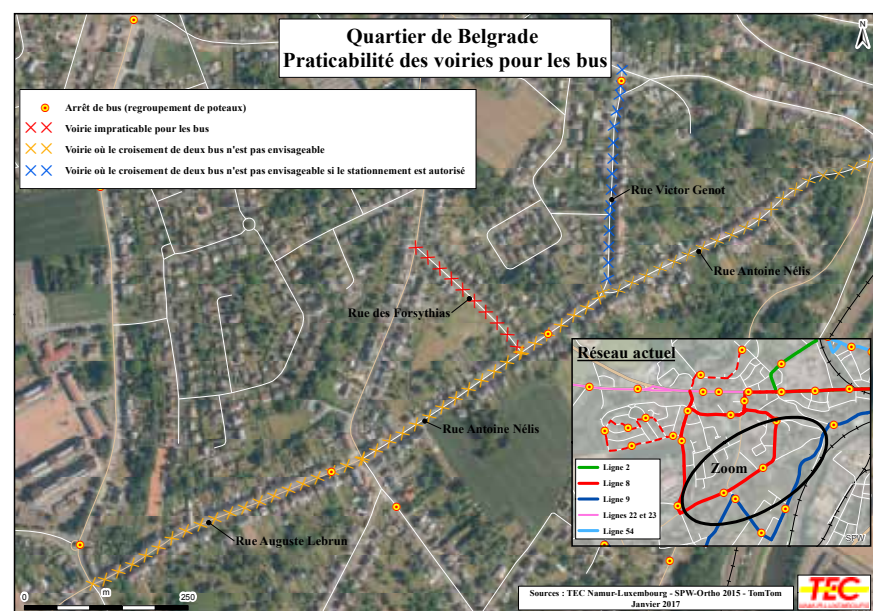
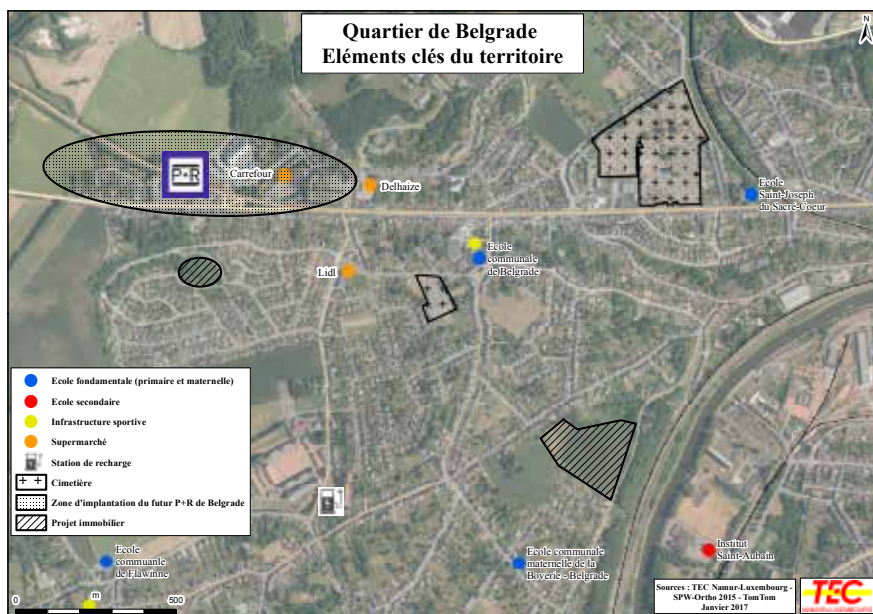


# Belgrade : réseau actuel



## Particularités

- ▶ La ligne 8 réalise une boucle dans le quartier de Belgrade ; il n'y a donc aucun terminus.
- ▶ La ligne 8 dessert la Cité Heureuse et la Cité Militaire en heures de pointe scolaire et vacances ainsi que le samedi.



L'itinéraire de la ligne structurante est en partie conditionné par les voiries permettant la circulation très fréquente de bus à double sens (contrairement aux rues Antoine Lebrun, Antoine Nélis, Rue du Forsythias, Rue Victor Genot).



# Belgrade : propositions de scénarios à discuter

## Futur réseau

- ▶ Les principes suivants, communs aux 3 scénarios, ne pourront être modifiés :
- ▶ La ligne 8 est remplacée par une ligne structurante double sens jusqu'à l'arrêt Belgrade Caserne en gardant la même fréquence, à savoir à minima 4 bus par heure. Son itinéraire est en partie conditionné par les voiries permettant la circulation très fréquente de bus à double sens.
- ▶ La station de rechargement des bus hybrides est implantée au terminus Belgrade Casernes, ce qui nécessite une suppression de la boucle.



## Particularités

- ▶ La Cité Heureuse continue à être desservie en heures de pointe scolaire et vacances
- ▶ Les arrêts de la Cité Militaire ne sont plus desservis, mais des arrêts situés à proximité (250 à 350 mètres) sont desservis 1 à 2 fois par heure.
- ▶ Le tracé de la ligne 9 est modifié pour desservir Flawinne et Belgrade, par un itinéraire alternant une fois sur deux entre la rue Deneumoustier et l'avenue Gourdin.
- ▶ L'arrêt de la place de la Liberté est reporté à l'arrêt rue Delhaye à 120m.
- ▶ L'arrêt Rue Nélis n'est plus desservi. Il faut se rendre aux arrêts Rue Deneumoustier ou Rue Delhaye situés respectivement à 370 m et 450 m.



## Particularités

- ▶ La Cité Militaire et la Cité Heureuse continuent à être desservies, et ce uniquement en heures de pointe scolaire
- ▶ Le tracé de la ligne 9 est modifié pour desservir Flawinne et Belgrade, par un itinéraire alternant une fois sur deux entre la rue Deneumoustier et l'avenue Gourdin
- ▶ L'arrêt de la place de la Liberté est reporté à l'arrêt Rue Delhaye à 120m
- ▶ L'arrêt Rue Nélis n'est plus desservi. Il faut se rendre aux arrêts Rue Deneumoustier ou Rue Delhaye situés respectivement à 370 m et 450 m



## Particularités

- ▶ Sont desservies en heures de pointe scolaire **UNIQUEMENT** :
  - La Cité Militaire
  - La Cité Heureuse
  - La boucle de Belgrade (Place Borlée - Rue Nélis - Place de la Liberté)
  - La boucle actuelle de Belgrade est dès lors maintenue, mais uniquement en heure de pointe.
- ▶ L'itinéraire de la ligne 9 n'est pas modifié.

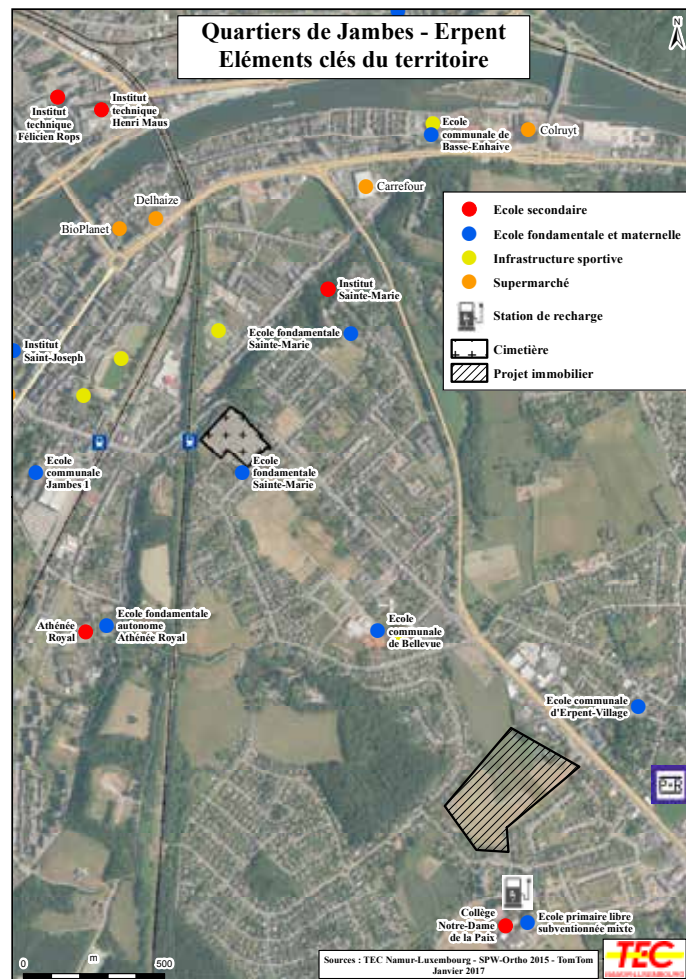


# Erpent : réseau actuel



## Particularités

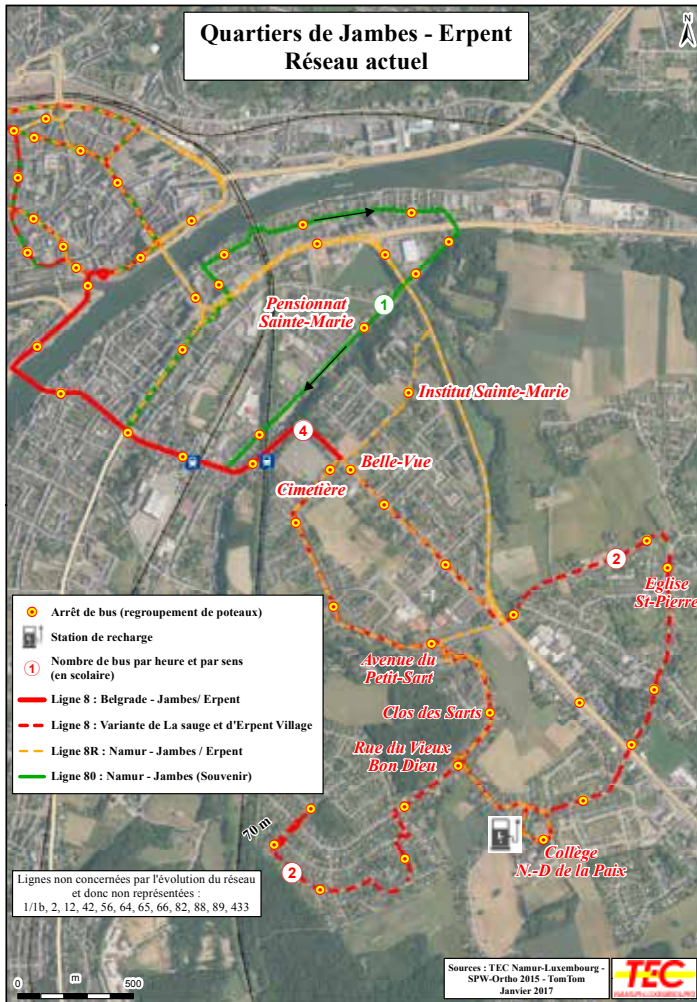
- ▶ La ligne 8 emprunte alternativement deux itinéraires sur Erpent : par Erpent-Village et par Jambes Belle Vue
- ▶ La ligne 8R (renforcement) ne circule qu'en heure de pointe en période scolaire avec un itinéraire limité (Gare de Namur –Institut Sainte Marie ou Erpent Collège)
- ▶ La ligne 80 réalise une boucle « Place de la Wallonie – Rue Lamquet – Chaussée de Liège – Avenue du Bourgmestre Jean Materne- Place de la Wallonie ».



# Erpent : réseau actuel

## Futur réseau

- ▶ Les principes suivants, communs aux 3 scénarios, ne pourront être modifiés :
- ▶ La ligne 8 est remplacée par une ligne structurante jusqu'au Collège d'Erpent à une fréquence de 4 bus par heure à minima.
- ▶ La station de rechargement des bus hybrides est implantée au terminus Collège Notre Dame de la Paix d'Erpent

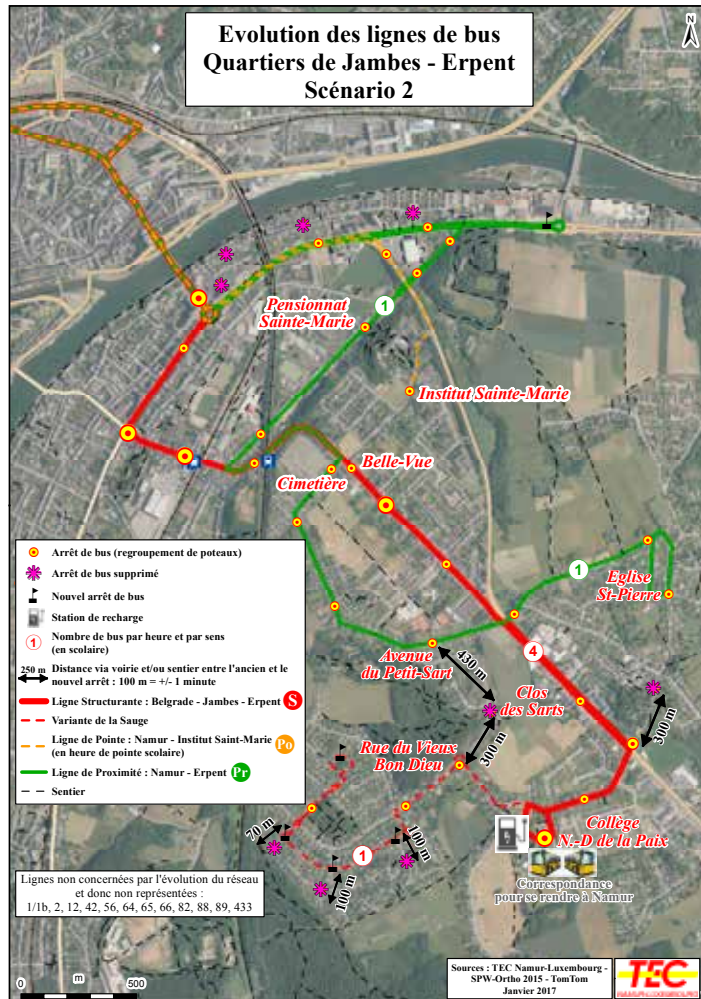


## Particularités

- ▶ La ligne de proximité dessert le quartier autour de l'Avenue Prince de Liège jusqu'au pont des Grands Malades (commerces, services, appartements, ...) et circulera via l'Avenue Prince de Liège dès le rond-point Joséphine Charlotte (et plus la Rue Lamquet, moins centrale) lorsque les cheminements piétons seront adaptés.
- ▶ La ligne de proximité dessert successivement le quartier d'Enhaive, le quartier Belle Vue, le quartier Erpent Village et la Sauge.
- ▶ Suppression de l'arrêt Clos des Sarts ; il faut se rendre aux arrêts Rue du Vieux Bon Dieu ou Avenue du Petit Sart situés respectivement à 300 m et 430 m.
- ▶ Desserte du quartier de la Sauge : le nouvel itinéraire proposé permet de desservir le Nord du quartier. Les arrêts au Sud du quartier (arrêt Rue des Fougères, arrêt Rue Haut Pré, arrêt Rue du Garde) sont quant à eux déplacés de maximum 100 mètres.

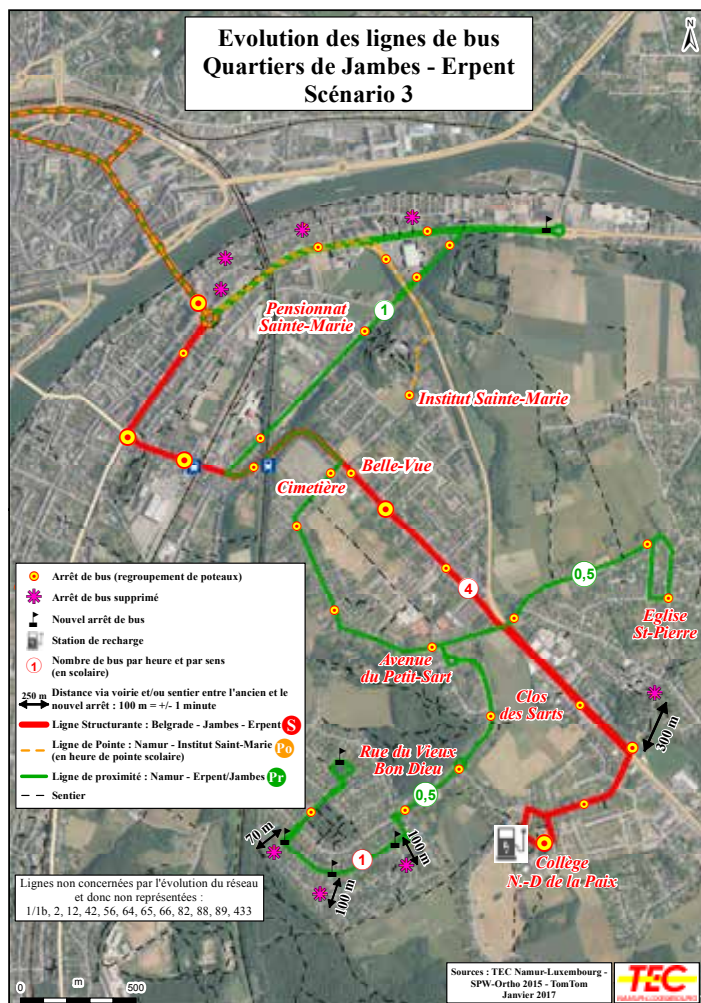


# Erpent : réseau actuel



## Particularités

- ▶ La ligne de proximité dessert le quartier autour de l'Avenue Prince de Liège jusqu'au pont des Grands Malades (commerces, services, appartements, ...) et circulera via l'Avenue Prince de Liège dès le rond-point Joséphine Charlotte (et plus la Rue Lamquet, moins centrale) lorsque les cheminements piétons seront adaptés.
- ▶ La ligne de proximité dessert successivement le quartier d'Enhaive, le quartier Belle Vue et Erpent Village.
- ▶ Le quartier de la Sauge est desservi en prolongement de la ligne structurante (un bus sur 4). Dans l'autre sens, les passagers qui embarquent au quartier de la Sauge devront faire correspondance (horaire conçu en fonction) au Collège d'Erpent pour se rendre à Jambes ou Namur, leur bus devant réaliser une pause (recharge) et le suivant étant sur place ou en approche. Ils auront par contre l'avantage de pouvoir se rendre directement au centre de Jambes (contrairement aux autres scénarios).
- ▶ Desserte du quartier de la Sauge : le nouvel itinéraire proposé permet de desservir le Nord du quartier. Les arrêts au Sud du quartier (arrêt Rue des Fougères, arrêt Rue Haut Pré, arrêt Rue du Garde) sont quant à eux déplacés de maximum 100 mètres.
- ▶ Suppression de l'arrêt Erpent Maison Communale; il faut se rendre à l'arrêt Avenue des Acacias situé sur la Chaussée de Marche (300m).
- ▶ Suppression de l'arrêt Clos des Sarts ; il faut se rendre aux arrêts Rue du Vieux Bon Dieu ou Avenue du Petit Sart situés respectivement à 300 m et 430 m.



## Particularités

- ▶ La ligne de proximité dessert le quartier autour de l'Avenue Prince de Liège jusqu'au pont des Grands Malades (commerces, services, appartements, ...) et circulera via l'Avenue Prince de Liège dès le rond-point Joséphine Charlotte (et plus la Rue Lamquet, moins centrale) lorsque les cheminements piétons seront adaptés.
- ▶ La ligne de proximité emprunte alternativement deux itinéraires différents à partir de l'arrêt « Avenue du petit Sart » : un bus sur 2 se dirige vers le quartier de la Sauge, un bus sur 2 se dirige vers Erpent Village.
- ▶ Suppression de l'arrêt Erpent Maison Communale; il faut se rendre à l'arrêt Avenue des Acacias situé sur la Chaussée de Marche (300m).
- ▶ Desserte du quartier de la Sauge : le nouvel itinéraire proposé permet de desservir le Nord du quartier. Les arrêts au Sud du quartier (arrêt Rue des Fougères, arrêt Rue Haut Pré, arrêt Rue du Garde) sont quant à eux déplacés de maximum 100 mètres.

# LEXIQUE

**Arrêt « Nœud » :** arrêts centraux aménagés pour faciliter les correspondances entre les différents modes de transport (bus-bus, bus-vélo, etc), et munis d'équipements et de services (stationnement cyclable, WIFI, abribus de 1ere catégorie, panneaux d'informations dynamique)

Exemple : gare de Namur, Grognon, Omalius

**Arrêt Polarisant :** arrêt centraux

Exemple : Belgrade Village, Erpent Collège

**Arrêt « Structurant » :** arrêts situés sur le réseau structurant. Arrêts où des équipements et services seront prioritairement affectés si il reste

**Bande bus :** espace réservé aux bus qui peut toutefois être emprunté par les voitures les derniers mètres avant un carrefour pour changer de direction



**Bureau Fédéral du Plan :** le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme d'intérêt public. Il réalise des études et des prévisions sur des questions de politique économique, sociale, environnementale et leur intégration dans une perspective de développement durable. A cette fin, le BFP rassemble et analyse des données, explore les évolutions plausibles, identifie des alternatives, évalue les conséquences des politiques et formule des propositions.

**Développement durable :** un développement durable est un développement qui a pour objectif l'amélioration continue de la qualité de vie et du bien-être humains, tant localement que globalement, et qui garantit la capacité de répondre aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations à venir à satisfaire les leurs. Le développement durable repose sur trois piliers :

- Environnemental
- Economique
- Social

**Heure creuse :** l'heure creuse est la période de la journée pendant laquelle le trafic est moins important

**Heure creuse :** <7h00 ; 9h00-15h30 ; >18h00

**Heure de pointe :** l'heure de pointe est la période de la journée pendant laquelle le trafic est le plus important. Elle s'applique du lundi au vendredi.

**Heure de pointe du matin :** 7h00-9h00

**Heure de pointe du soir :** 15h30-18h00

**Intermodalité :** l'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

Exemple : se rendre à l'arrêt de bus à vélo et prendre ensuite le bus.

**Site propre bus :** espace exclusivement réservé aux bus (de manière générale, les vélos et les taxis sont également autorisés)



**Vitesse commerciale :** la vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne y compris les temps d'arrêt (embarquement & débarquement).