

CONFERENCE DE PRESSE DU MERCREDI 4 FEVRIER 2009

Concerne : Etude de réorganisation de l'espace public dans le centre ville
Etat des réflexions

Préambule

- L'espace public est le vide construit par le contexte bâti et paysager qui l'encadre.
- La mobilité est l'une des composantes de l'espace public.
- L'étude s'inscrit dans une réflexion plus générale et intègre les zones de Parc + Ride (parkings d'échange) existants et projetés. (Voir diapos. 5)
- Les conclusions de l'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM), réalisé en 1998 par Transitec et actualisé en 2008, démontrent que l'intérieur de la « Corbeille » (surnom donné au centre urbain namurois, compris entre les boulevards de ceinture Orban, Cauchy, Brunell et Mélot) ne présente pas de problèmes spécifiques, ni en termes de circulation automobile, ni en termes de places de stationnement.
- Ces conclusions permettent d'aborder la question d'une nouvelle définition de l'espace public basée sur un nouveau partage de celui-ci par les différents utilisateurs.
- Les dimensions de la Ville ($\pm 700 \times \pm 1700$ m) et les courbes isochrones (calcul du temps de parcours d'un point de la ville à un autre) font apparaître les temps de déplacement des modes doux relativement réduits pour les distances du centre (assimilé aux « quatre coins ») à la périphérie (5 à 10 min.). (Voir diapos. 6)

Objectifs

« Corbeille partagée » entre tous les usagers de la ville (piétons, automobilistes, PMR, transports publics...)

- RE-organisation
- RE-qualification
- RE-appropriation

- Hiérarchisation des espaces publics et des voiries

- Création et réaménagement d'espaces publics de qualité
- Convivialité et sécurité
- Favoriser les modes de déplacements doux (PMR, piétons, vélos...)
- Rendre l'espace public aux citoyens à travers un meilleur partage de celui-ci, car la ville appartient à tous

Outils Réglementaires (Voir diapos. 7-19)

Ces outils permettent de redessiner la ville.
Il s'agit d'outils légaux de hiérarchisation.

→ **La Zone 30 (Z30)** (Voir diapos. 8-10):

- pas de limite de trafic
- un traitement des entrées est nécessaire (effet de portes)
- les transports publics y sont autorisés
- les modes doux n'y sont pas prioritaires

→ **La Zone Piétonne (ZP)** (Voir diapos. 11-14):

- tout type de circulation automobile y est interdit, sauf pour le chargement et le déchargement de personnes ou de marchandises à des heures bien définies.

→ **La Zone de Rencontre (ZR)** (Voir diapos. 15-17):

- le trafic doit être compris entre 100 et 120 VP/h (véhicules par heure)
- il ne peut y avoir de trafic de transit
- la priorité y est donnée aux modes doux
- il n'y a aucune séparation physique entre les différents usagers (continuité de l'espace)
- l'espace est de plain pied (pas de potelet ni de trottoir) de façade à façade
- le dépose-minute y est autorisé
- le stationnement y est autorisé uniquement aux endroits marqués
- la population doit être consultée dans le processus de création d'une ZR.

→ **Les Sens Uniques Limités (SUL)** (Voir diapos. 18-19):

- les SUL sont des rues en sens unique pour les automobilistes mais dans lesquelles les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens
- la vitesse des automobilistes y est limitée à 30 Km/h

Orientations de l'étude (Voir diapos. 20-60)

ZONE 30 (Voir diapos. 21-27)

En additionnant les SUL existants (et à créer), les zones 30 (principalement aux abords d'écoles), les zones de rencontre et les piétonniers existants ainsi que les espaces dont le gabarit et la configuration rendent impossible une vitesse supérieure à 30 km/h, près de 80% des espaces publics du centre de la Corbeille sont situés en zone relativement sécurisée.

- La zone 30 sera donc généralisée à l'intérieur de la Corbeille et ses portes d'entrées seront définies et matérialisées.

VALORISATION DES ZONES PIETONNES (Voir diapos. 28-34)

Les dimensions du centre-ville tendent à favoriser les déplacements piétons (faibles temps de parcours).

De nombreuses **perméabilités piétonnes existent au sein de la Corbeille** (le piétonnier, le quartier des FUNDP, autour de l'Hôtel de Ville, autour du Beffroi, autour des Célestines...). Ces perméabilités

sont très importantes en centre-ville car elles permettent raccourcis et flâneries, convivialité et sécurité par rapport à la circulation automobile.

Il sera intéressant de **poursuivre la mise en valeur de cette toile piétonne** mais aussi de la compléter et de l'étendre, à plus long terme et dans la mesure du possible, à l'îlot des Ursulines et de l'école Notre Dame, à l'ancienne gendarmerie, à l'îlot des Bateliers...).

À court terme, il est envisagé d'ouvrir la **venelle se situant entre l'Hôtel de Ville et la Haute Ecole Albert Jacquard**. Ce passage permettra aux élèves des écoles du centre-ville (et plus particulièrement de l'Institut Saint-Louis et de l'Institut Notre-Dame) d'emprunter un raccourci piéton et sécurisé depuis le Square Léopold (zone de Dépose-Minute projetée).

La rue Grafé, suite à une demande des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (FUNDP) liée à leurs projets de transformation, sera réalisée suivant un aménagement du type piétonnier avec une circulation autorisée pour les navettes de uniquement, et dans un seul sens. Parallèlement, la rue Lelièvre devra être envisagée en sens unique, en Z30 avec un élargissement des trottoirs.

La rue du Quatrième Génie sera également mise en piétonnier (ainsi que la rue de l'Inquiétude), afin de favoriser la création d'un espace convivial et sécurisé devant l'entrée des différentes écoles.

Dans cet ordre d'idée, **un projet de passerelle piétonne au droit du Grognon**, reliant le centre-ville namurois avec le centre commercial de Jambes, semble être un élément essentiel et un chaînon manquant aux réseaux piétons et cyclistes (actuels et projetés).

DEVELOPPEMENT DE ZONES DE RENCONTRE PRIORITE AU QUARTIER DE L'ANGE (Voir diapos. 35-60)

La notion de Zone de Rencontre est un outil qui intègre un partage de l'espace entre tous les usagers. Les transports en commun, les automobilistes, les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR), les piétons. Tous seront amenés à évoluer dans un espace au sein duquel les limites physiques n'existent plus et où la priorité ne sera plus donnée aux voitures. Des aménagements particuliers seront réalisés dans le but de modérer la vitesse et de faire prendre conscience aux automobilistes qu'ils pénètrent dans une zone où ils n'ont plus la priorité.

Concernant la Place et la rue de l'Ange, trois scénarios différents ont été envisagés. Parmi ces scénarios, celui de la mise en Zone de Rencontre est le plus plausible, étant donné les contraintes d'accès (commerces, parking Gifar, crèches...), de livraisons et dépose-minute (commerces et piétonnier du Vieux Namur), de flux piétons (liaison de deux quartiers piétons)...

Voici un bref descriptif des avantages et inconvénients des trois solutions qui ont été étudiées :

A. Zone 30

Avantages

- continuité d'aménagement avec la rue de Fer
- maintien de quelques places de stationnement
- maintien des différents accès
- élargissement des trottoirs

Inconvénients

- maintien de la priorité aux automobilistes
- manque de définition de la Place de l'Ange
- coupure de la Place en deux parties distinctes séparées par l'automobile
- rupture dans la liaison des différents quartiers autour du quartier de l'Ange

B. Zone Piétonne

Avantages

- prolongation des piétonniers existants et liaison des différents quartiers
- permet une définition de la Place de l'Ange

Inconvénients

- contraintes importantes d'accès pour les riverains, les commerces, les fournisseurs, le parking Gifar, la crèche...
- pose la question de la sécurité et du contrôle social en dehors des heures d'ouvertures des commerces
- suppression du passage des transports publics
- rupture très nette avec la rue de Fer

C. Zone de Rencontre

Avantages

- assure la liaison des différents quartiers et des deux piétonniers
- permet une redéfinition intéressante de la Place de l'Ange
- garanti l'accès au parking Gifar, aux commerces, au piétonnier du Vieux Namur, aux crèches...
- permet l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR)
- permet l'arrêt (le dépose-minute, chargement-déchargement...)

Inconvénient

- rupture avec la rue de Fer

APPLICATION DE LA ZONE DE RENCONTRE AU QUARTIER DE L'ANGE

La zone de rencontre s'étendra depuis le carrefour des « quatre coins » jusqu'à la Place d'Armes.

Adaptation de la ZR au quartier de l'Ange.

- pas de trafic de transit
- transports en commun autorisés
- priorité aux modes doux
- pas de séparation physique entre les usagers
- continuité de l'espace
- espace de plain pied de façade à façade en pavés
- espace de circulation dans un matériau différents
- stationnement autorisé aux endroits marqués et pour les PMR
- vitesse limitée à 20km/h
- arrêt pour le dépose-minute autorisé
- livraisons autorisées (suivant des créneaux horaires à définir)
- suppression des 36 places de parking en journée

Il existe différentes façons d'aménager une ZR et de donner un axe de circulation aux modes de transports motorisés. Le filet d'eau central ou latéral donne une direction et un axe à suivre aux automobiles. Une différence de matériaux (par exemple à l'endroit destiné aux roues des automobiles) peut également être envisagée sur une courte distance. (Voir diapos. 44-52)

Quartier de l'Ange : Circulations.

Les aménagements en zone de rencontre ne modifient pas les sens de circulation actuels.

Quartier de l'Ange : Itinéraire des transports publics.

Les itinéraires et arrêts TEC restent inchangés.

Quartier de l'Ange : Stationnement.

Suppression du stationnement en surface en journée rue et place de l'Ange (sauf PMR) afin de diminuer le trafic de transit.

La suppression des 36 places de stationnement en journée s'inscrit dans les objectifs du Plan Communal de Mobilité actualisé en 2008.

La Corbeille dispose au total de 5087 places de stationnement (en voirie et au sein des différents parkings en ouvrage). Le taux d'occupation des parkings en ouvrage est sensiblement moins élevé que celui des places en voirie. L'offre de places de parking en centre-ville est à ce titre très largement suffisante aujourd'hui.

L'arrêt pour le dépose-reprise est autorisé.

Quartier de l'Ange : Zones de terrasses.

Les aménagements en ZR permettront de créer des zones de terrasses « horeca » plus importantes et plus nombreuses, et également en vis à vis, ce qui s'avère impossible dans la configuration actuelle. Cet étalement des zones de terrasse permettra une plus grande convivialité et une plus grande sécurité, tout comme cela pourra favoriser la création de nouveaux commerces horeca sur ces axes.

Quartier de l'Ange : Plantations.

La création de zones de plantations permettra, dans le cas de la place de l'Ange, de la recentrer et de la requalifier différemment (aujourd'hui nous avons une lecture divisée et longitudinale de l'espace, pas d'une place centrale). Les plantations permettent également d'apporter de la qualité à l'espace public et des zones d'ombres.

Il sera envisagé, dans un développement à moyen et long terme, d'étendre et de développer les aménagements en Zone de Rencontre d'autres quartiers du centre-ville namurois. (Voir diapos. 59-60)

Description de la notion d'Espace Partagé (EP) (Voir diapos. 61-77)

Il existe différents types d'Espaces Partagés. Les zones semi-piétonnes, les zones de rencontres, les zones piétonnes, les zones à trafic limité...

Charges de trafic au sein des Espaces Partagés (EP)

Les charges de trafic acceptées au sein des EP sont très variables et des charges de plus de 10.000 véhicules par jour sont parfaitement envisageables.

Par rapport aux charges de trafic rue de l'Ange et partout ailleurs dans la Corbeille, aucun problème ne s'oppose à la mise en place d'une Zone de Rencontre.

Longueur de la ZR

Un des risques les plus importants d'une ZR est le manque de partage entre les différents usagers. De trop grandes distances sans flux perpendiculaires poseront quelques problèmes et risqueront de ne pas fonctionner correctement.

Ce problème et ce risque n'existent pas pour le quartier de l'Ange. De nombreuses traversées piétonnes existent, de nombreux débouchés piétonniers croisent les rues et la place.

Responsabilité de la ZR

De manière générale, dans les pays limitrophes, on observe une déresponsabilisation des régions par rapport au principe de ZR. Les villes deviennent alors responsables et gestionnaires des voiries concernées.

Dans la plupart des exemples existants, ce sont également les villes qui sont responsables et gestionnaires des services de Transport en Commun.

Les ZR sont-elles adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR) ?

La suppression des bordures et des traversées piétonnes pose surtout un problème de sécurité et de repère vis-à-vis des personnes mal voyantes. Ce problème est lié à la disparition des repères tactiles. Il est donc nécessaire de mettre en place de nouveaux types de repères (ex. guides, différences de matériaux...).

Transports en Commun

On observe, en France et en Suisse, que la présence des TC au sein des ZR n'est pas problématique.

Les TC sont essentiels au sein des ZR car ils sont des générateurs d'importants flux piétons, condition au bon fonctionnement de ces zones de rencontre.

Stationnement

Il est nécessaire de mettre en œuvre une politique de stationnement très volontariste.

Dans les villes ayant mis en œuvre des ZR, le nombre de places de stationnement est très réduit.

Zones Piétonnes et Zones de Rencontre

Les Zones de Rencontre se marient très bien avec les Zones Piétonnes, qui sont des génératrices de flux piétons importants.

Réglementation et Communication

Il existe différentes possibilités de légiférer les Espaces Partagés en Belgique

- la Zone de Rencontre
- la mise en place d'un totem en entrée de zone reprenant l'ensemble des règles à suivre au sein de la zone

La communication et la signalisation des Zones de Rencontre sont très importantes.

La signalisation peut se matérialiser de différentes manières : totem en entrée de zone, panneau ZR, marquage au sol...

Les revêtements de sol sont également modifiés en ZR. Des plateaux d'accès sont nécessaires et obligatoires afin de marquer l'entrée en ZR.

La Zone de Rencontre est totalement adaptée à la ville de Namur

Exemple de la ville allemande de Nagöld (Voir diapos. 78-88)

- Nagold est une ville relativement comparable à Namur de par sa taille et son contexte. Les pouvoirs publics y ont mis en place une Zone de Rencontre en plein cœur de la ville. Cette ZR traverse la ville ainsi qu'une Zone Piétonne.
- 30.000 habitants en centre ville.
- Zone de chalandise de 150.000 personnes.
- Présence d'un centre historique, d'un confluent ainsi que d'un relief escarpé autour de la ville.

- Transports Publics :
 - Les bus traversent la Zone de Rencontre sur une distance maximale de 500 mètres pour se rendre à la gare des bus située en bordure de ZR.
 - Il n'y a pas d'arrêt de bus au sein de la ZR.
 - Les transports publics traversent la ZR dans un seul sens de circulation (boucle).
- La zone de rencontre accueille quotidiennement 10.000 véhicules.
- Le projet a été conçu et réalisé après un travail avec les commerçants et les habitants du centre-ville.
- Le revêtement de sol est en pavé béton sur la place et en pierre naturelle ailleurs.
- Les pavés étant très plats, le bruit engendré par le passage des véhicules est négligeable.
- La rue est entièrement de plain-pied.
- Il s'agit du même type de pavage sur l'ensemble de la rue, mais avec des différences dans l'agencement ou la taille entre la partie « voirie » et la partie « trottoir ».
- La matérialisation de l'entrée de Zone de Rencontre est réalisée par une surélévation de la voirie (exemple similaire au passage de la rue de la Tour à la place du Théâtre à Namur).
- Il n'y a pas un grand nombre d'aménagements visibles prévus pour les modes doux, vélos, si ce n'est à la gare des bus.
- Dès que l'on s'éloigne du centre ville, on se retrouve au sein de quartiers très résidentiels.
- L'organisation de l'espace est très discrète et est matérialisée par la présence de mobilier urbain, qui confère malgré tout un cadre, une sécurité.
- Les systèmes d'éclairage sont très discrets également. Il n'y a pas d'éclairages encastrés au sol.