Mobilité

Quels outils pour des villes, des villages et des quartiers apaisés ?

Union des Villes et Communes de Wallonie asbl

Wallonie service public SPW

Webinaire – 9 décembre 2021

Nos invités

Joachim ROMAIN
Cabinet du Ministre de la Mobilité

Boris NASDROVISKY
SPW

Stéphanie SCAILQUIN
Ville de Namur

Anne SCHMITZ
Ville de Marche-en-Famenne

Gwenaël DELAITE
UVCW

Natalie SLEGERS
Vanessa DUMONT
Mont-Saint-Guibert

Menu de la séance

01 Villes et villages apaisés : focus sur les enjeux

02 Les dispositifs et les outils

03 Retours d'expériences

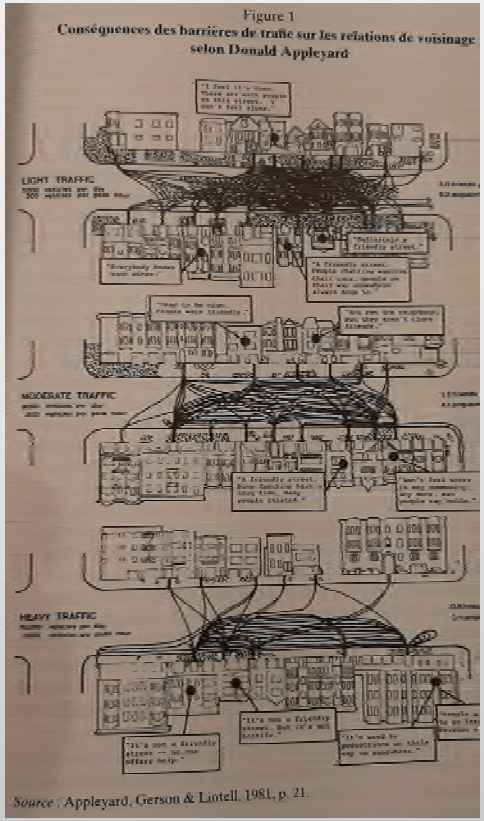
01 02 03

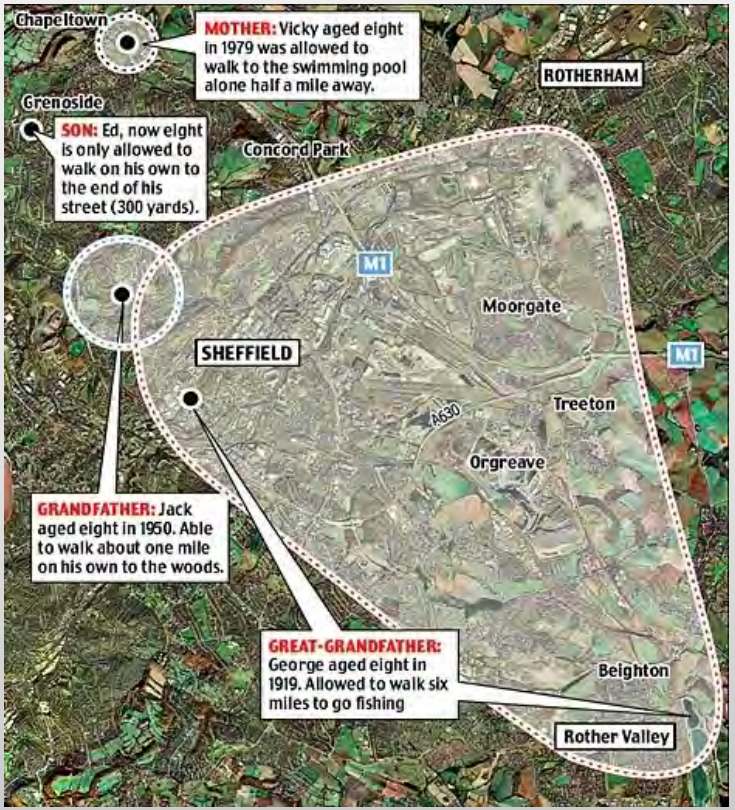
Focus sur les enjeux

Joachim ROMAIN
Cabinet du Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité

1) La problématique

(outre le réchauffement climatique, la pollution)





2) Les objectifs

- *Le Gouvernement soutiendra significativement la mobilité douce et active (marche, vélo, micromobilité douce, etc.) et le développement d'une infrastructure adaptée. L'attention sera portée en particulier sur les déplacements quotidiens. Le Gouvernement veillera prioritairement à former les agents techniques de l'administration à une prise en compte systématique des modes doux dans les aménagements de voirie et d'espace public. Il renforcera également la lutte contre les incivilités routières*

- *Le Gouvernement investira dans la marche à pied et promouvra un environnement favorable pour les déplacements pédestres quotidiens, notamment auprès des pouvoirs locaux. Un plan piéton sera élaboré et rapidement mis en œuvre, valorisant le piéton et en plaçant la marche au centre des aménagements de voiries et des lieux publics, là où c'est opportun. L'espace public sera rendu aux usagers actifs et aux personnes à mobilité réduite, via un soutien aux pouvoirs locaux et une collaboration avec eux, en vue de l'amélioration de l'accessibilité des trottoirs, des places, des sentiers, des bâtiments, etc.*

2) Les objectifs

- *Mise en œuvre de la systématisation de la prise en compte du vélo à l'occasion des travaux d'aménagement, de réfection ou d'entretien des voiries ou de l'espace public, en vue d'offrir des aménagements cyclables de qualité (pistes cyclables, parkings à vélo, extension significative des zones 30, rues scolaires, rues cyclables, etc.)*

- *Pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le Gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport et la coordination entre opérateurs de transport. Il s'inscrit clairement dans la promotion d'une mobilité intermodale et multimodale. Ce nouveau modèle de mobilité consiste à intégrer différents modes de transport – transport public, automobile, vélo, marche à pied, etc. – en un seul système qui est à la fois efficace, facilement accessible, abordable, sûr et écologique.*

3) Les mesures / Infrastructures

1) Appel à projet « aménagement temporaires »

→*2 juillet 2020. +- 50 communes, 1.236.054,52 €*

2) Appel à projet communes pilotes « Wallonie Cyclable »

→*3 septembre 2020/11 mars 2021. 116 communes, 61.2 millions €*

3) Droit de tirage « mobilité active et Mobopole »

→*24 novembre 2021. 262 communes, 210 millions, dont 105 millions pour les aménagent cyclable, 42 millions pour les aménagements piétons et 63 millions à la réalisation de mobipôles*

3) Les mesures / « Services »

- Fiches de la Sécurothèque
- Renforcement RH au SPW MI (amélioration du soutien/accompagnement envers les communes)
- Renforcement du soutient au brevet du Cycliste (Ph. Henry et V. De Bue) et autres actions de mise en selles menées par ProVélo. Scénarios à l'études pour augmenter encore le soutien.
- Brevet du piéton (V. De Bue)

A venir

- Plan d’actions vélos
- Plan d’actions piétons

01 02 03

Les dispositifs réglementaires et les outils au service de vos politiques de mobilité

Boris NASDROVISKY
Service public de Wallonie - Mobilité Infrastructures

Jacques n’a pas dit…

Ce que je ne vais pas présenter

http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque42.pdf

Ce que je ne vais pas présenter

http://securotheque.be

Pourquoi apaiser nos villes, villages et quartiers ?

Pour apporter des solutions à des problèmes

Constats …

- Enjeux climatiques : réduction des GES
- Pollution de l'air: **2.400 décès/an** en Belgique (IEW d'après EEA)
- Accidents de la route : **309 décès et 15.034 blessées** en Wallonie (SPF économie et AWSR 2019) et coûts pour la Belgique estimé à 6,8 milliards €/an soit 1,8% du PIB (Touring).
- Coût de la congestion automobile en Belgique : entre 1 et 2 milliards € soit **1 à 2% du PIB** (OCDE).

<u>À politique inchangée</u> en 2030 (bureau du plan)

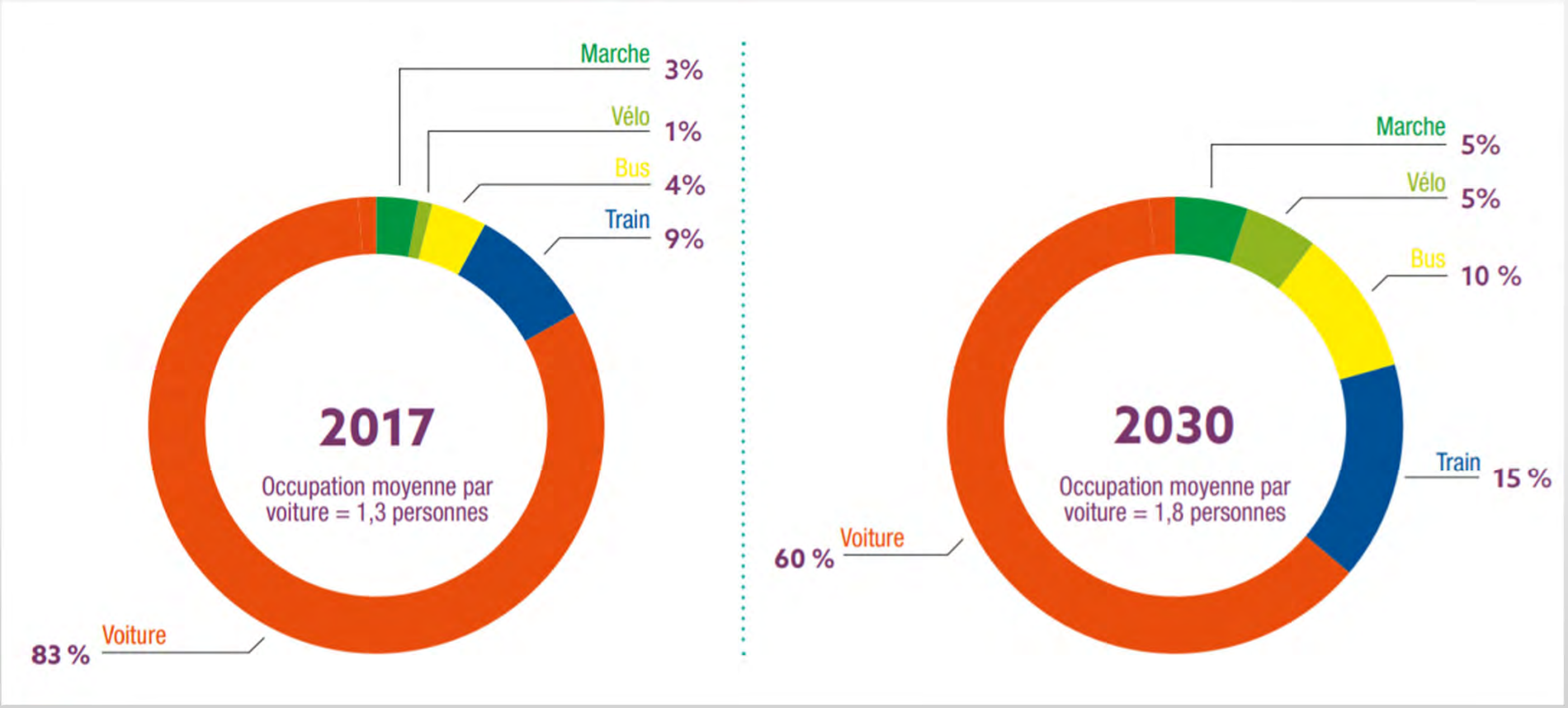
- Augmentation des voyageurs*km de 20%
- Augmentation du nombre de tonnes*km de 68%
- Diminution des vitesses de circulation de 29 % en heure de pointe, vu la congestion croissante
- Accroissement des GES de 12 % malgré l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants

VISION FAST

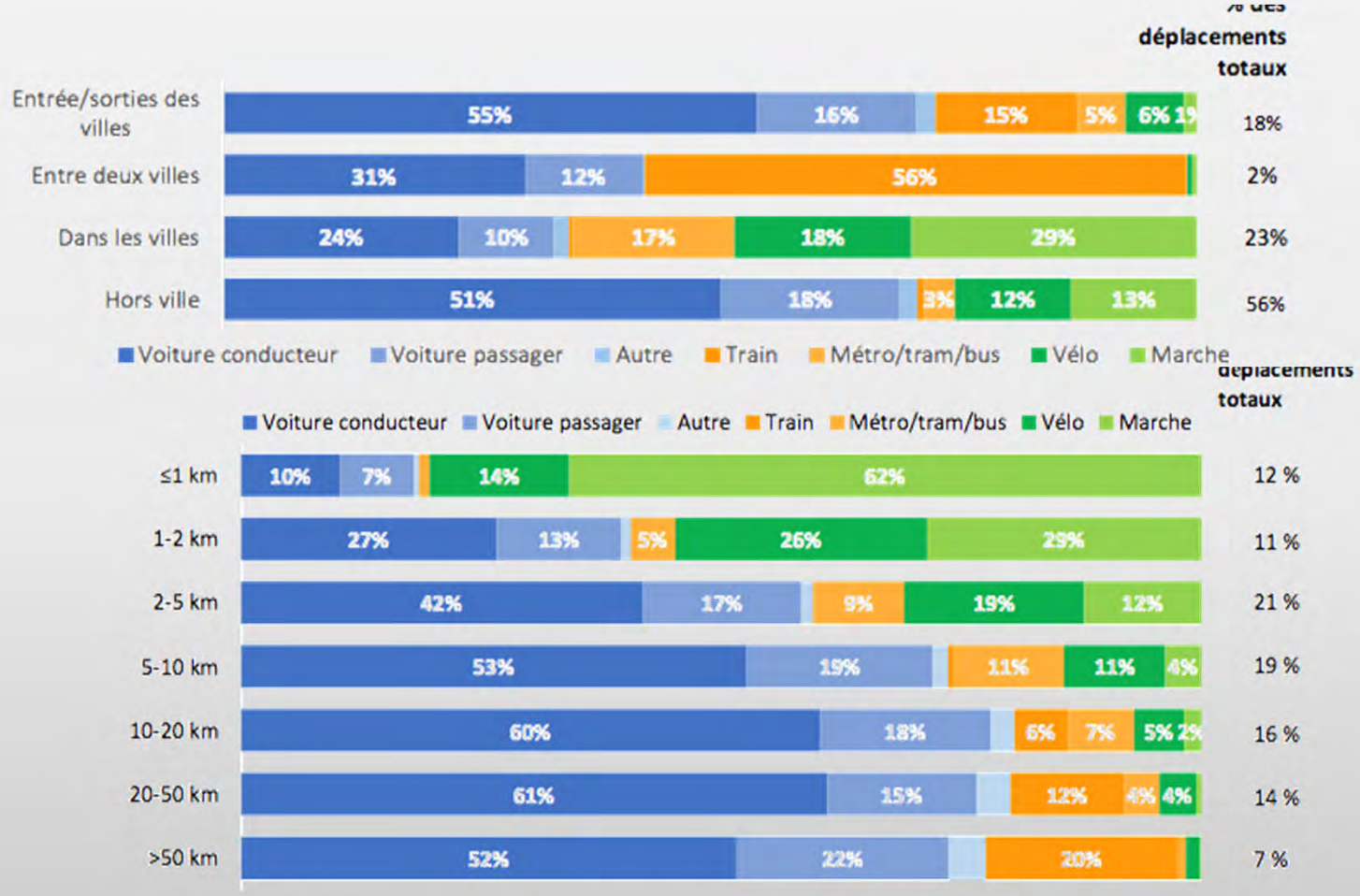
Objectif : 2030

Garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur du transport.

Vers quoi ?


Marche 3%
Vélo 1%
Bus 4%
Train 9%
2017
Occupation moyenne par voiture = 1,3 personnes
83 % Voiture
Marche 5%
Vélo 5%
Bus 10 %
Train 15 %
2030
Occupation moyenne par voiture = 1,8 personnes
60 % Voiture

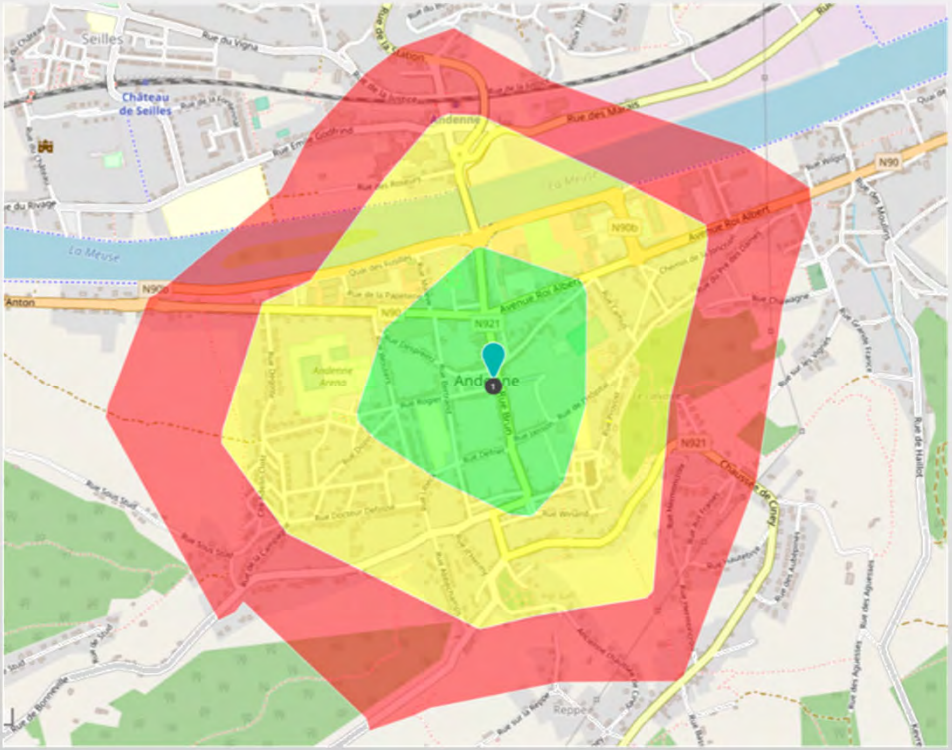
Le potentiel est là

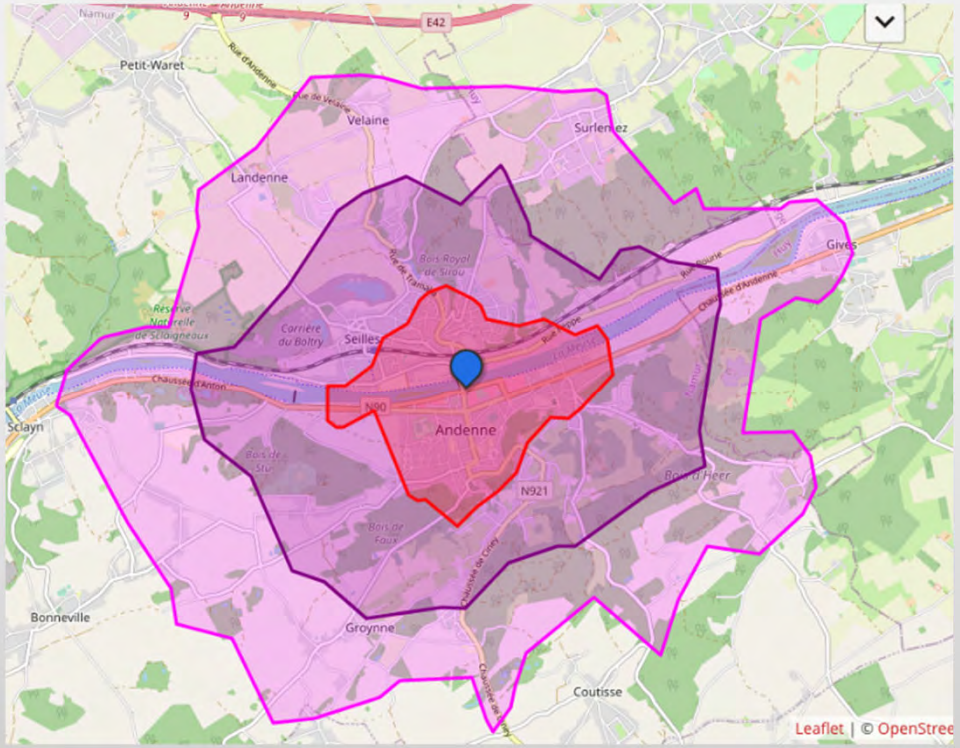


Graphique 25 - Parts modales, en fonction de la distance des trajets (en nombre de déplacements) (Base : 25.168 déplacements)

Source : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf

Des villes et villages marchables, cyclables





Source : openstreetmap

Pour mieux partager l’espace public

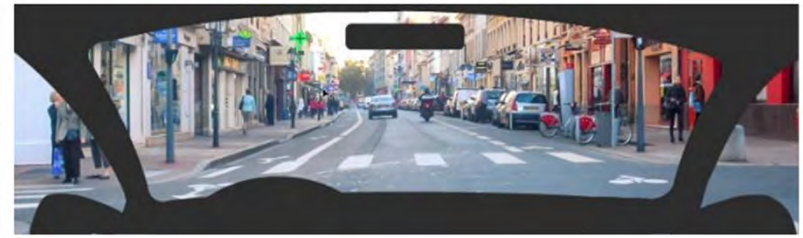
Car parfois ça passe

Et parfois, ça ne passe pas

Pour plus de sécurité, plus de sureté.

À 50 km/h

À 30 km/h

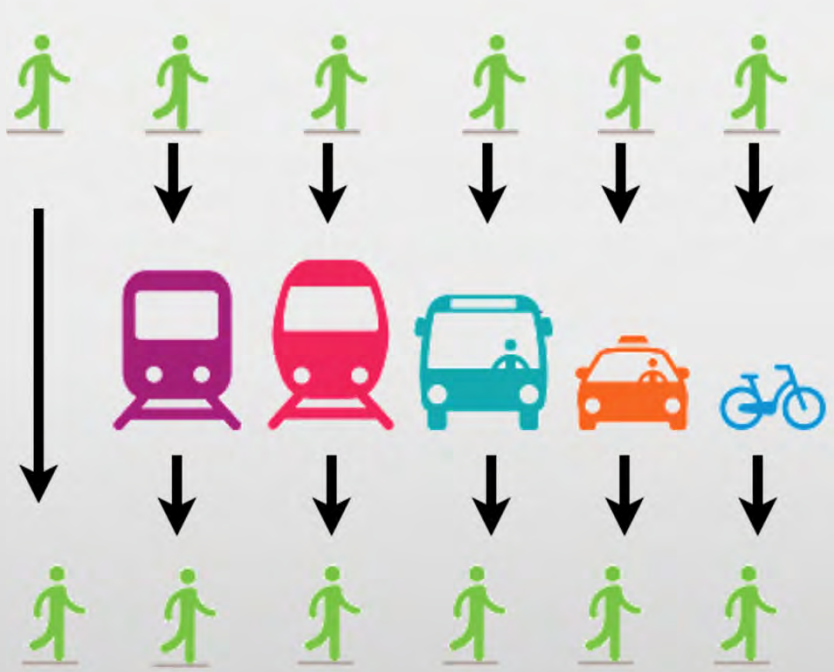


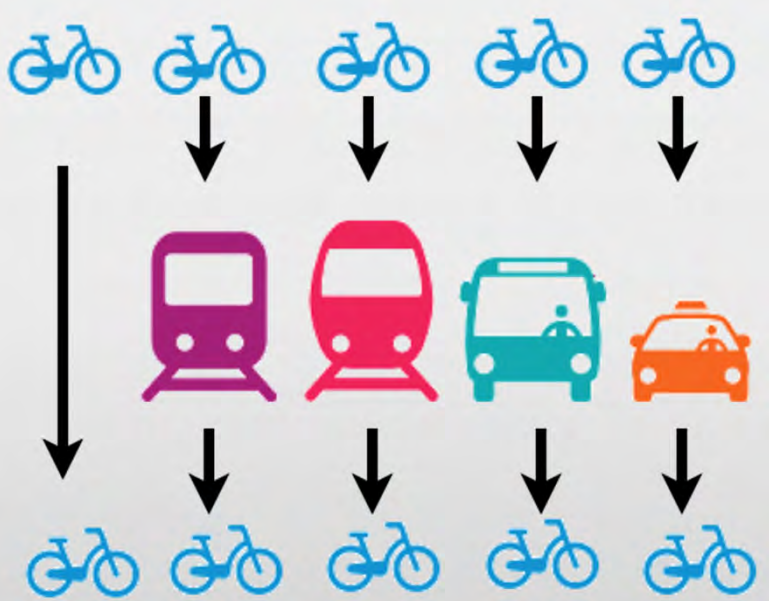
À 0 km/h

Source : cerema

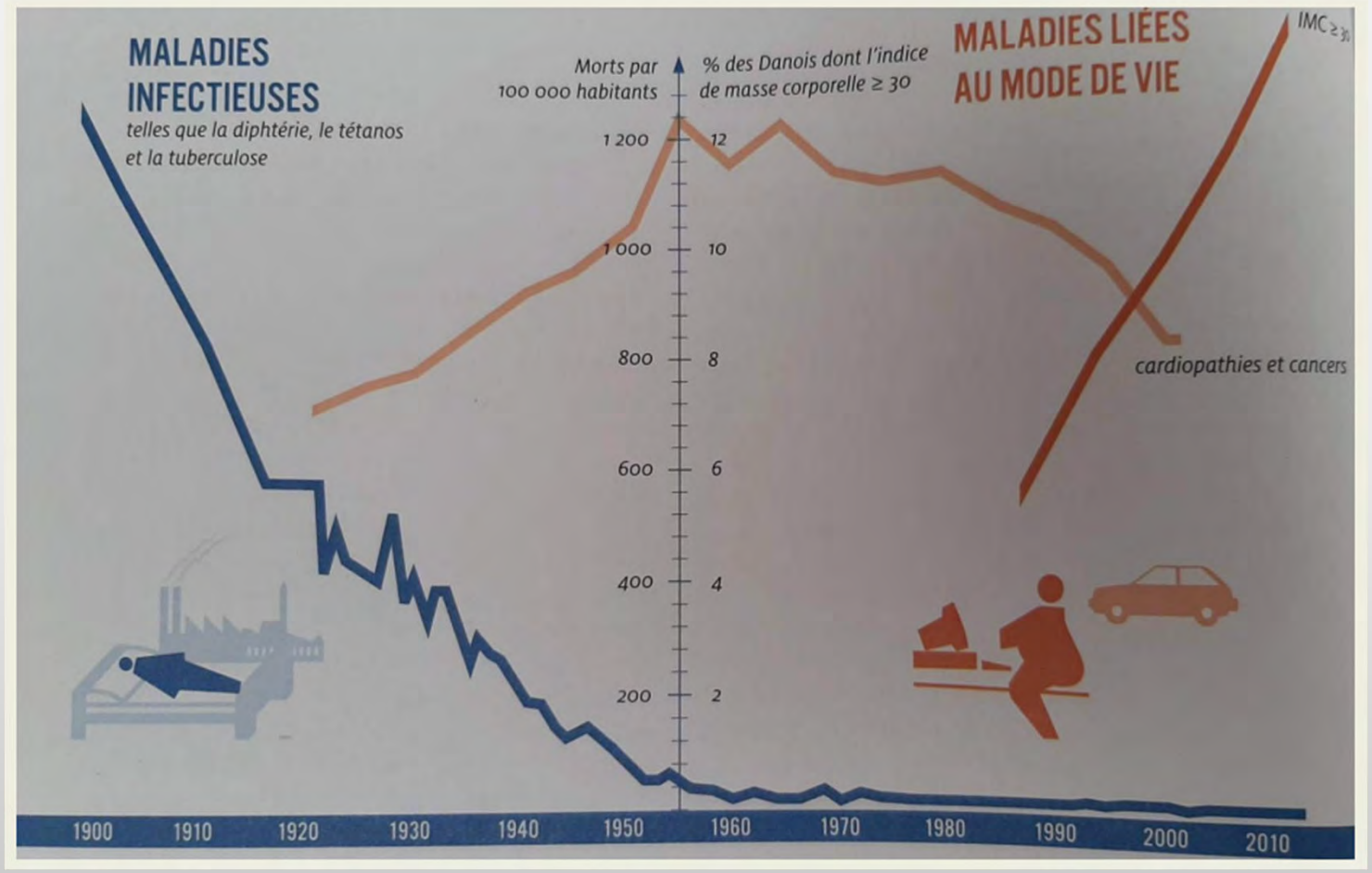
Source : CEREMA

Faciliter l’intermodalité



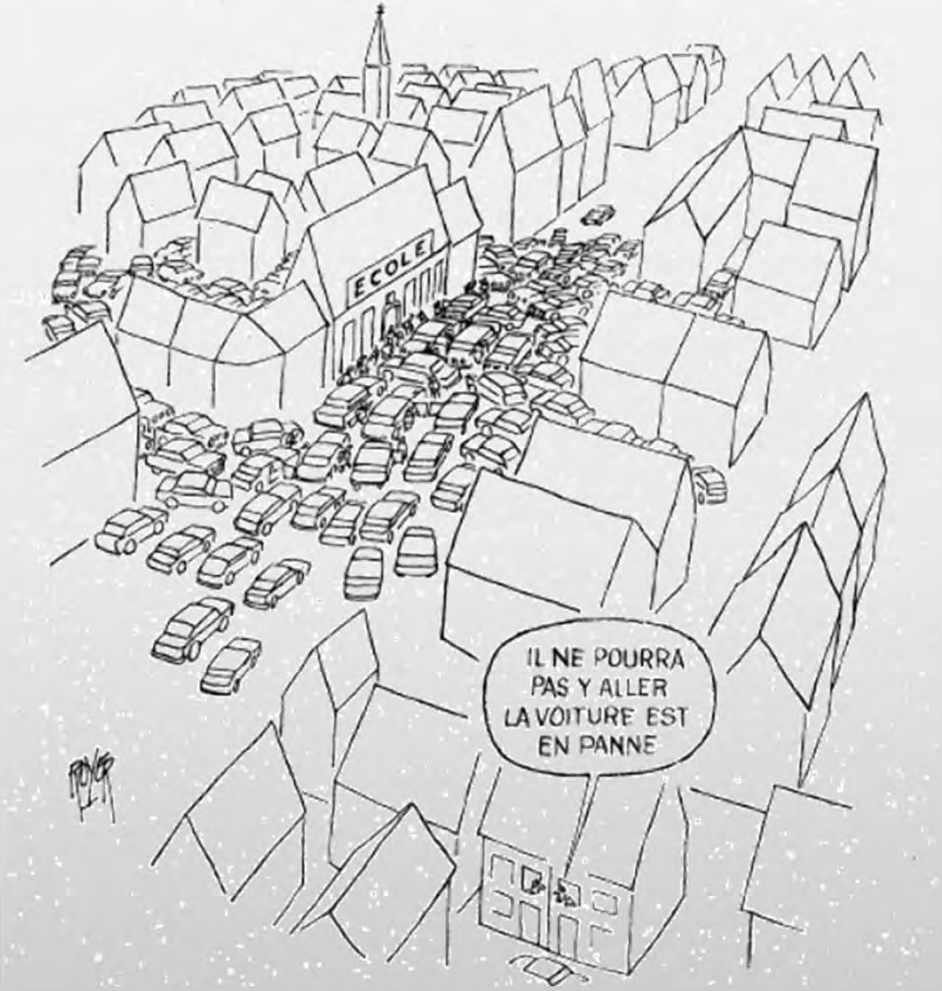


Pour notre santé



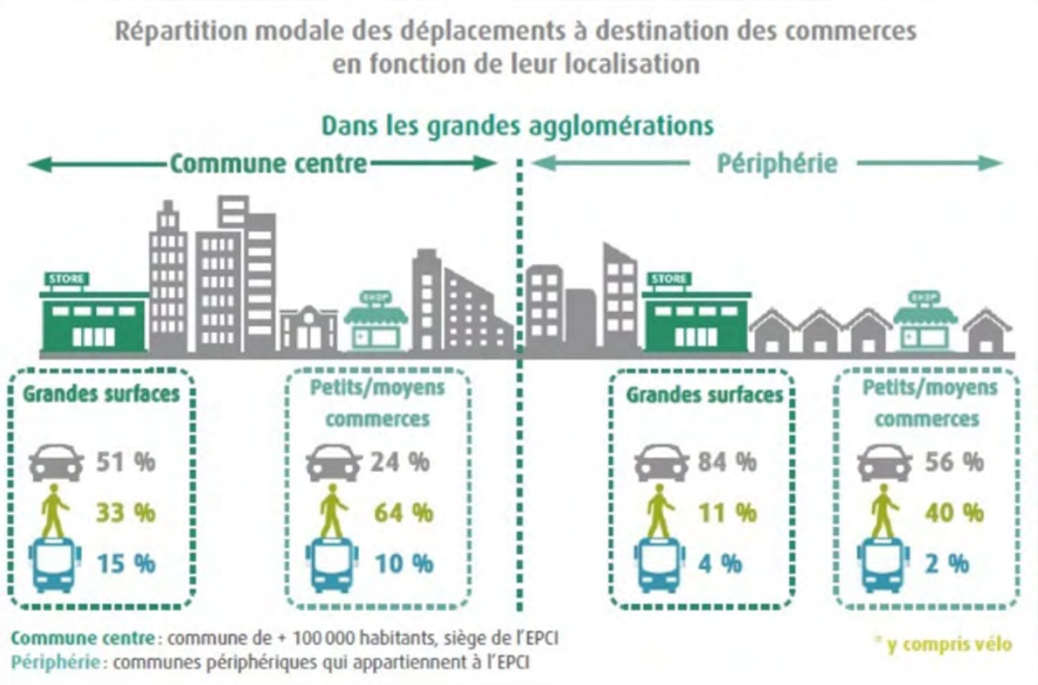
Source :

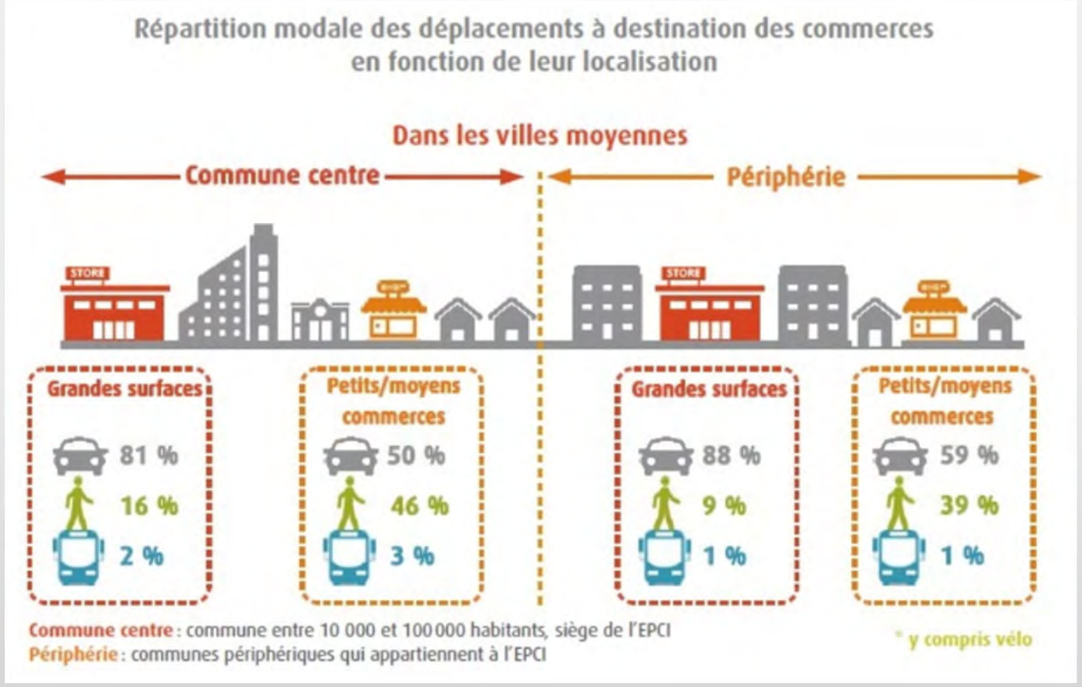
Pour leur bien-être



Pour animer l’espace public

Pour le commerce





Source : https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business

Pour favoriser nos contact sociaux

Image ,: Amanda Mills, USCDCP

Pour permettre à toutes et tous de circuler

.... Qui est PIÉTON ? .....

Un piéton est une **personne** qui **se déplace à pied**.

Les enfants | Les adolescents | Les adultes | Les personnes âgées

Mais pas que...
Sont aussi considérés comme piétons :

Les cyclistes de moins de 10 ans

Les joggers

Les livreurs

Les malvoyants et non-voyants

Les personnes avec un handicap moteur

Les personnes qui écoutent de la musique

Les parents avec une poussette

Les personnes qui marchent avec un vélo à la main

Les skateurs

Source : Tous à Pied
Plaisir Minuscule

Question de culture ?

Source : gracq – formation CeM

Question de culture ?

il y a 6 mois

Pontevedra, une ville sans voiture

franceinfo Suivre

En Espagne, la ville de Pontevedra, 83 000 habitants, a tenté un pari fou : bannir la circulation automobile. Résultat : moins de bruit, moins de stress et plus d'air. Mais ce modèle est-il applicable partout ?

Retrouver toutes les infos sur la vidéo sur :...

Voir plus ›

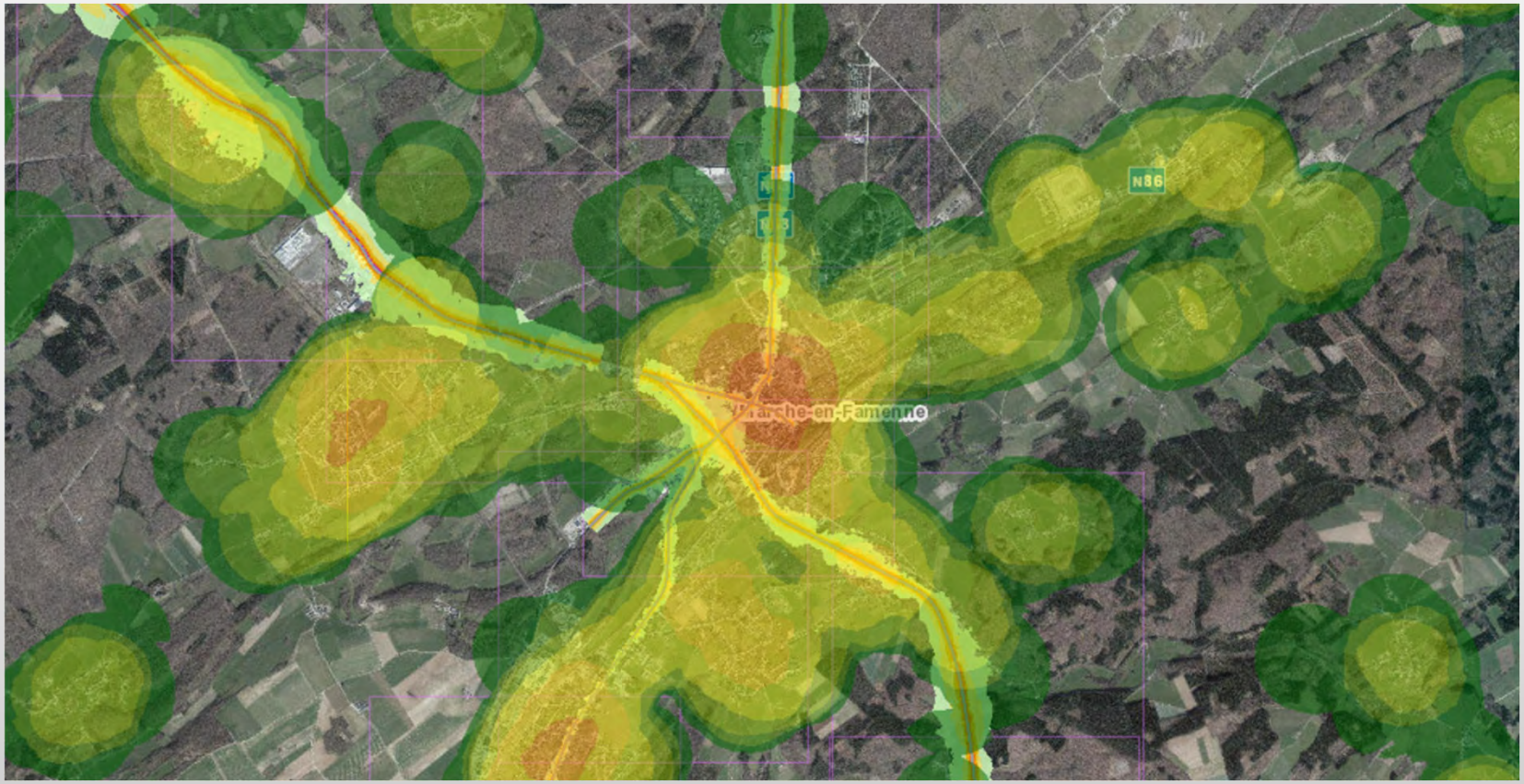
Signaler

https://www.dailymotion.com/video/x8219cc

Question de culture ?

Connaître et planifier

Avan tout, une bonne connaissance de son territoire

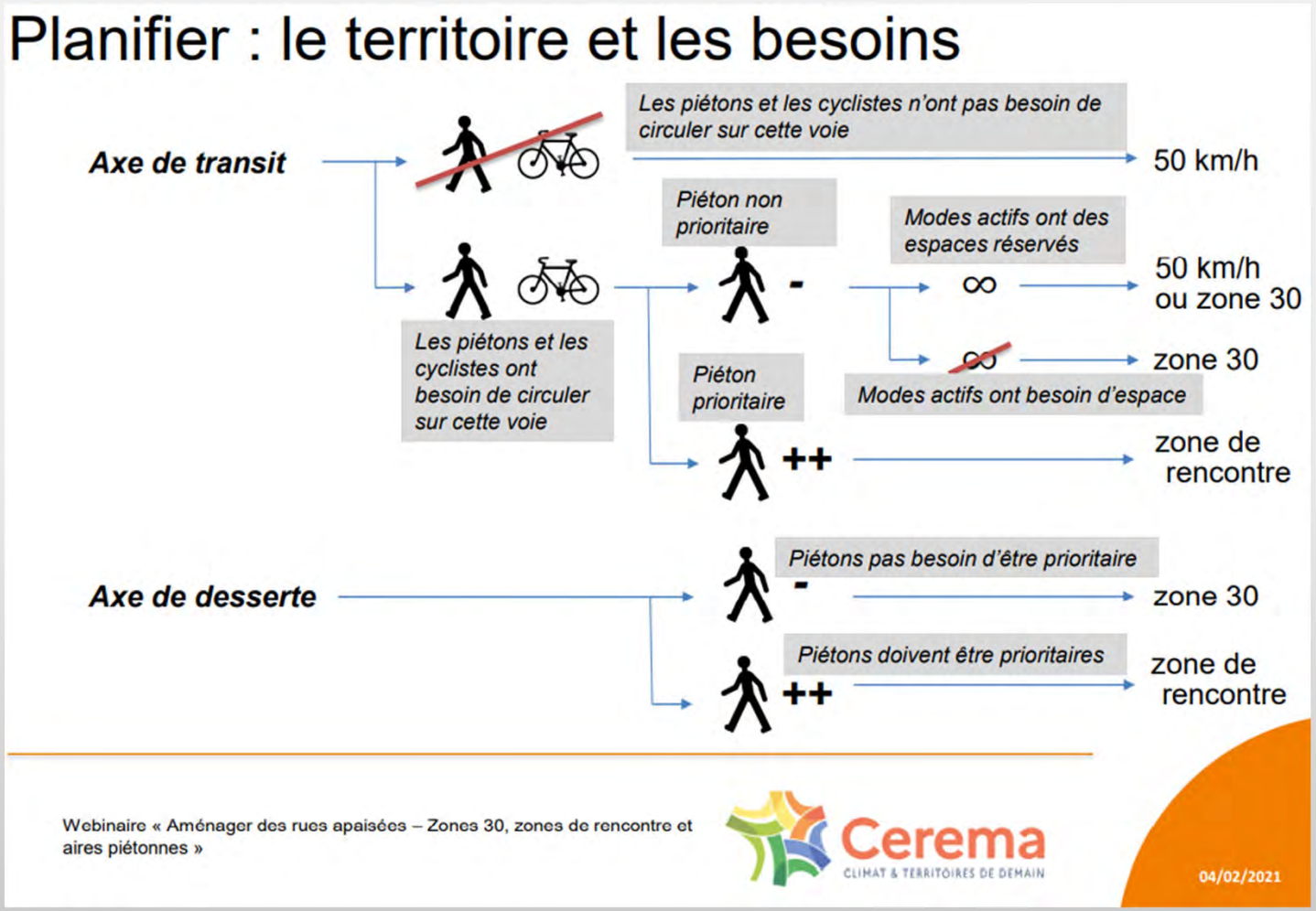


https://geoportail.wallonie.be/walonmap

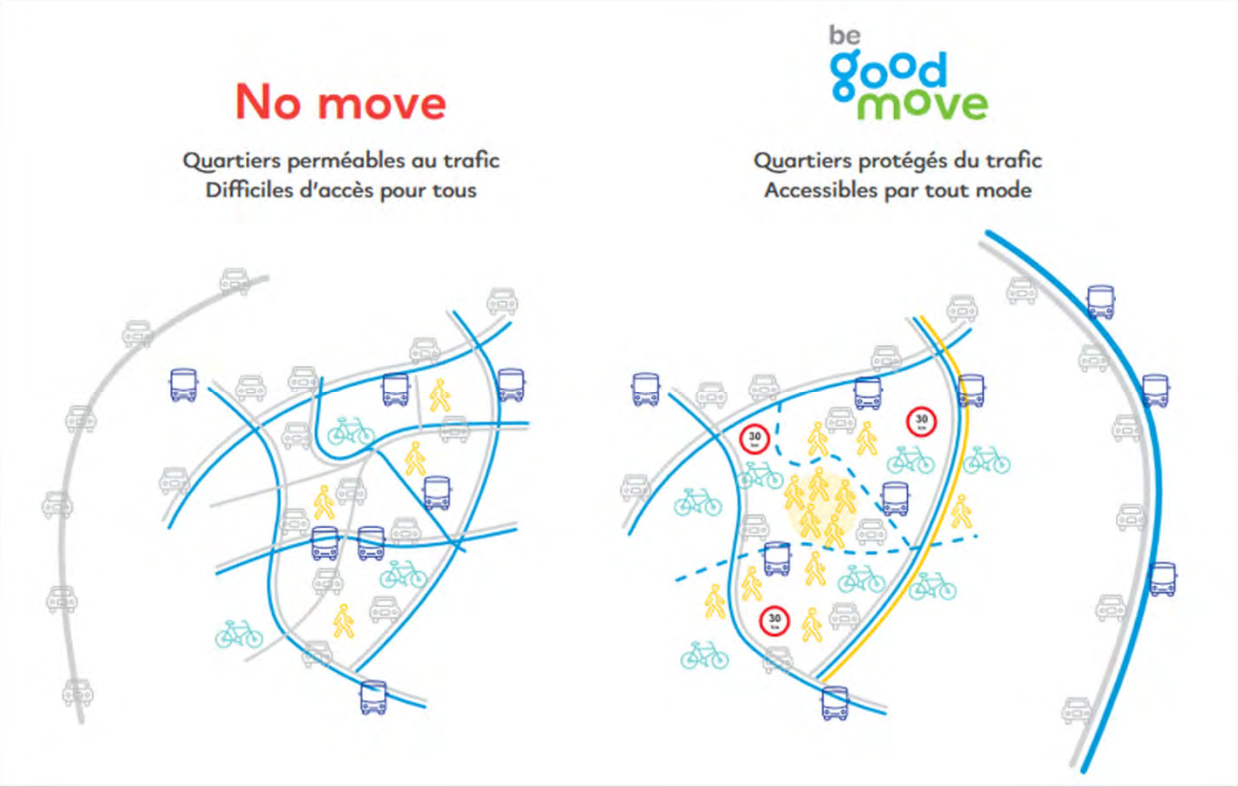
Avoir un réseau, une spécialisation multimodale des voiries

Gal Pays des Condruses

Avoir un réseau, une spécialisation multimodale des voiries



Avoir un réseau, une spécialisation multimodale des voiries



Bordeaux-Mérignac : quartiers apaisés. Source : Ville de Mérignac, rapport d'étude 2009.

Pour s’aider dans la mise en place de réseaux piétons, cyclables

http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque39.pdf
http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque37.pdf

Penser « piéton-ne », « cycliste »

Un principe à mettre en oeuvre

S T O P

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

Source : Google Earth

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

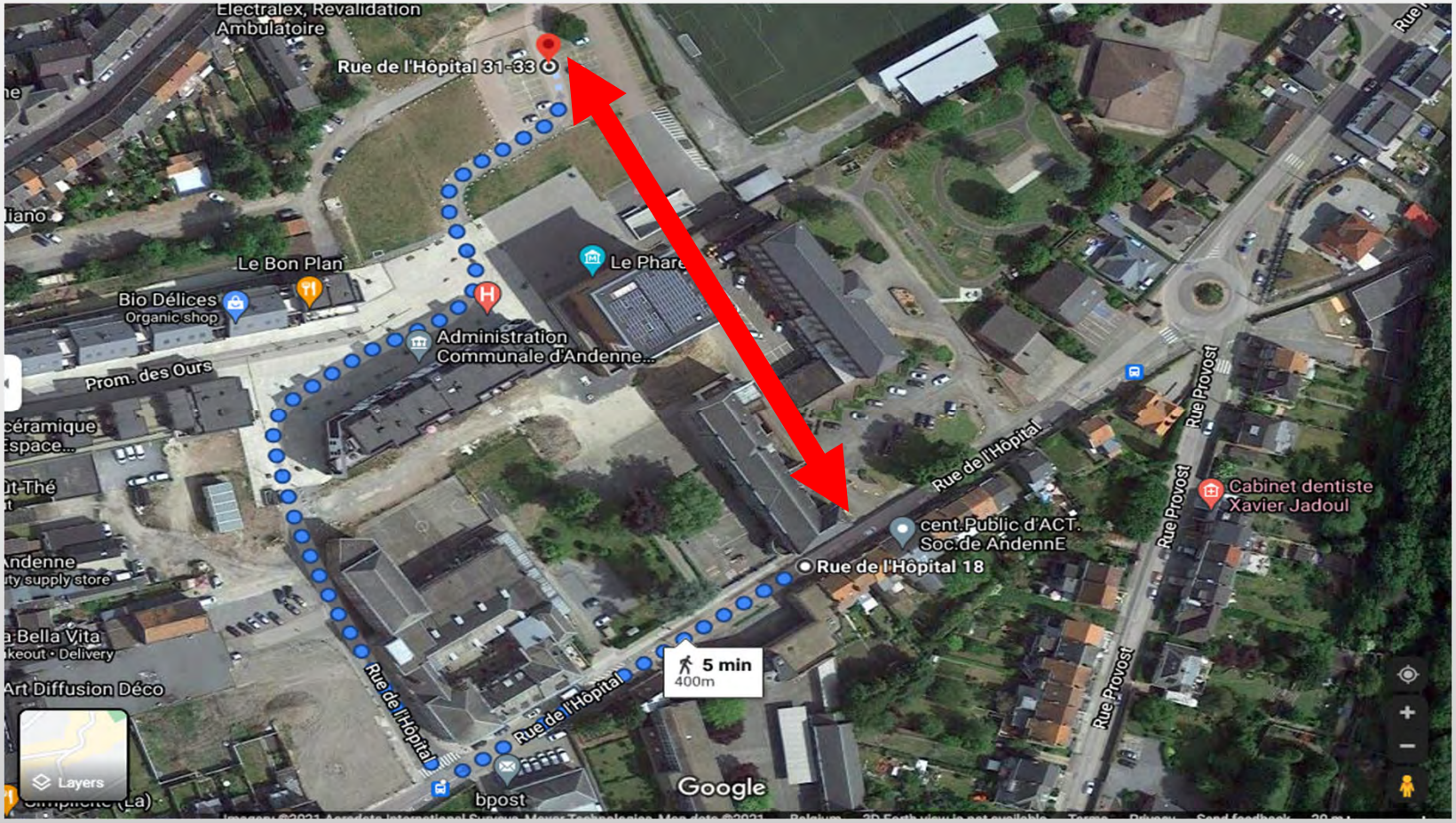
Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

Source : IGN

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

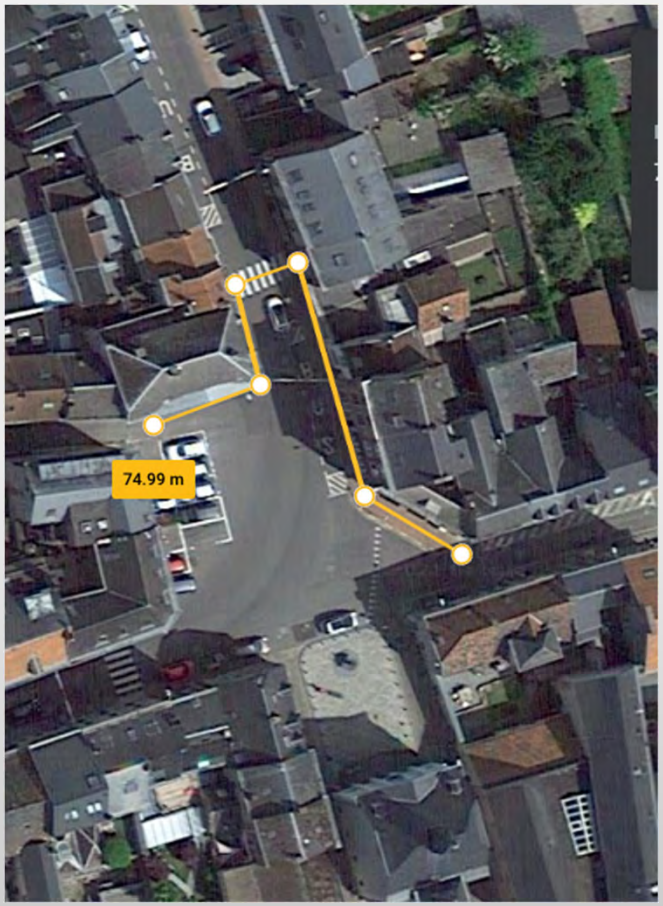
Source : Google Maps

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”



Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

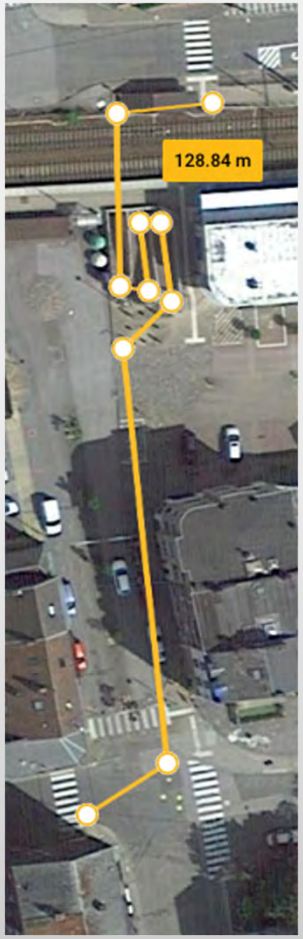
Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

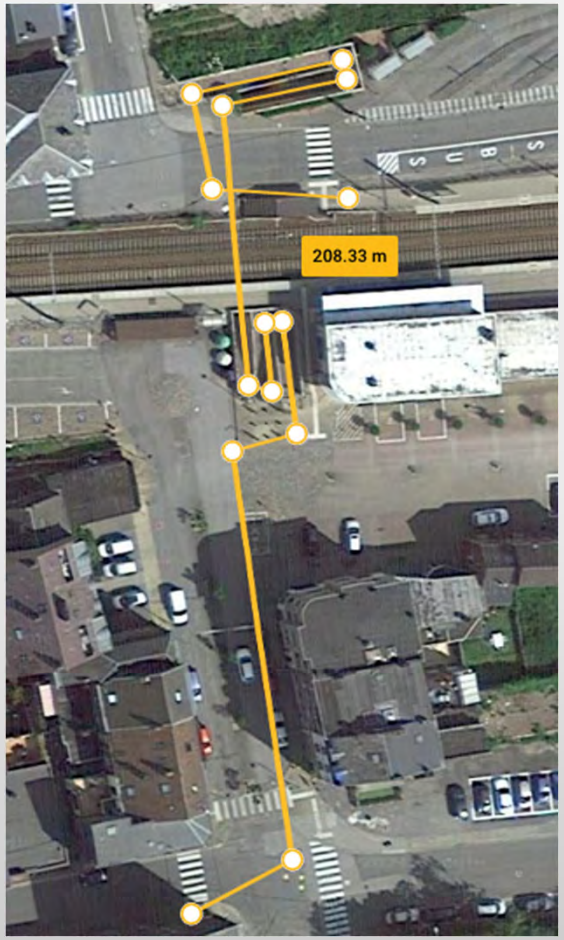


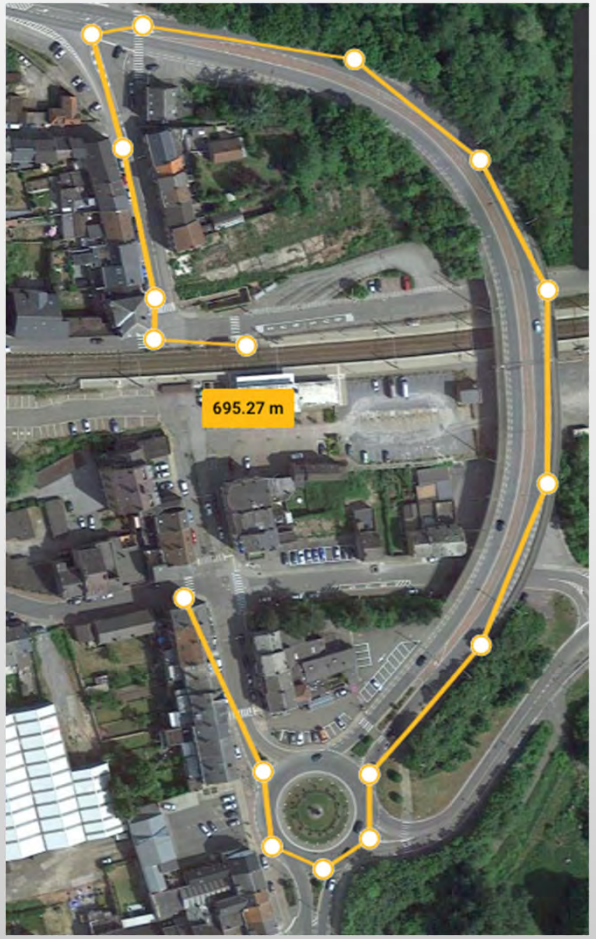
Source : Google Maps

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

Penser à celles et ceux qui se déplacent de manière “active”

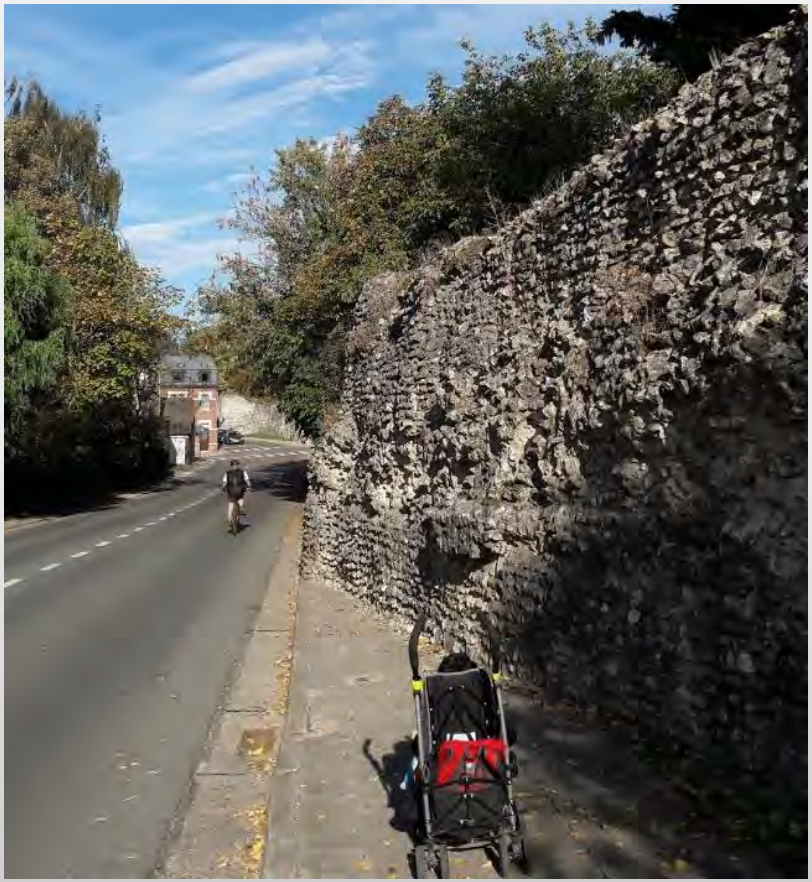






Source : Google Maps

Infrastructure sans interruption



Infrastructure sans obstacles

La marche plaisir

Infrastructure sans obstacles

Avoir envie d’y aller

Pouvoir s’arrêter

Pouvoir jouer

Pouvoir s’amuser

Pouvoir s’amuser

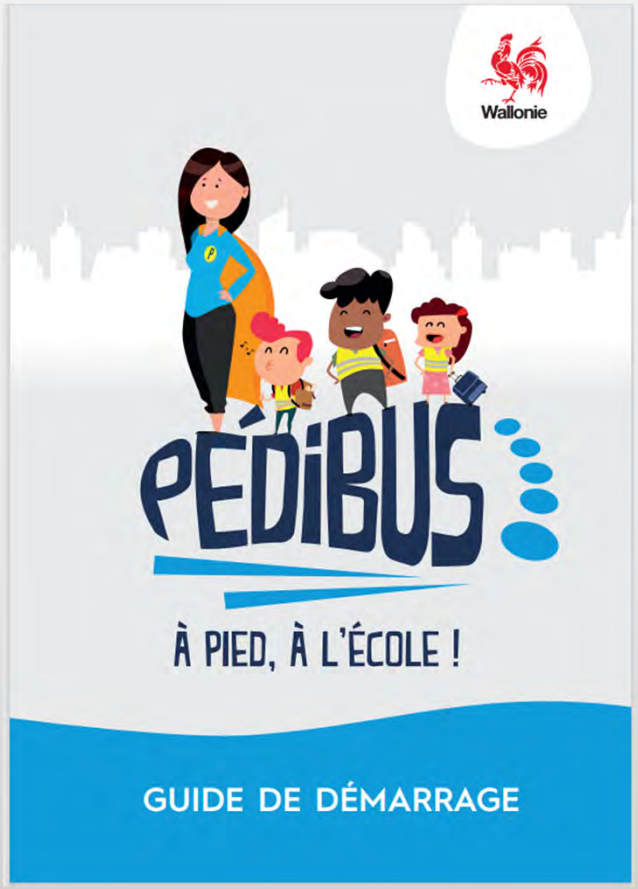
Animer l’espace

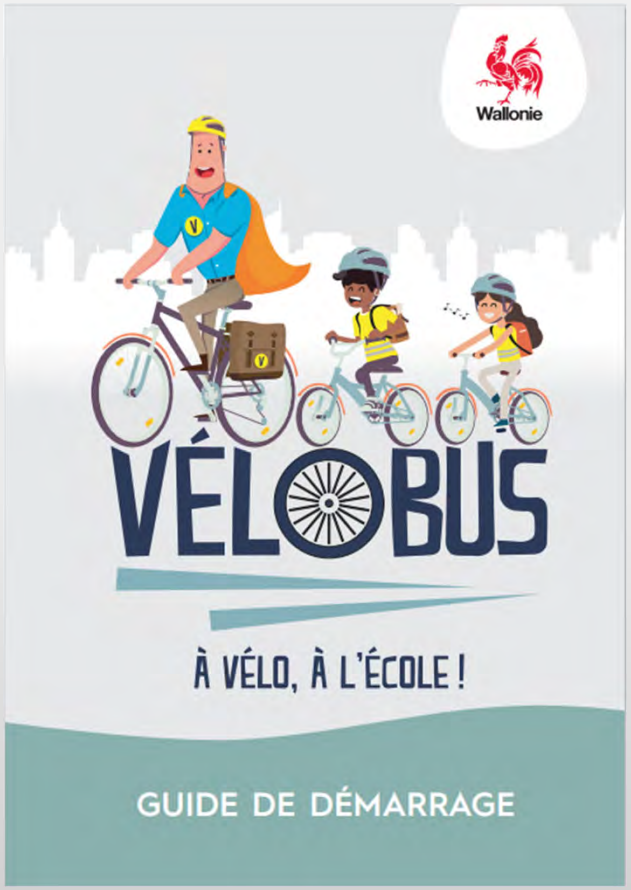
Avant de parler aménagement

Pedibus Vélobus

Source : Pedibus Malonne

Pedibus Vélobus



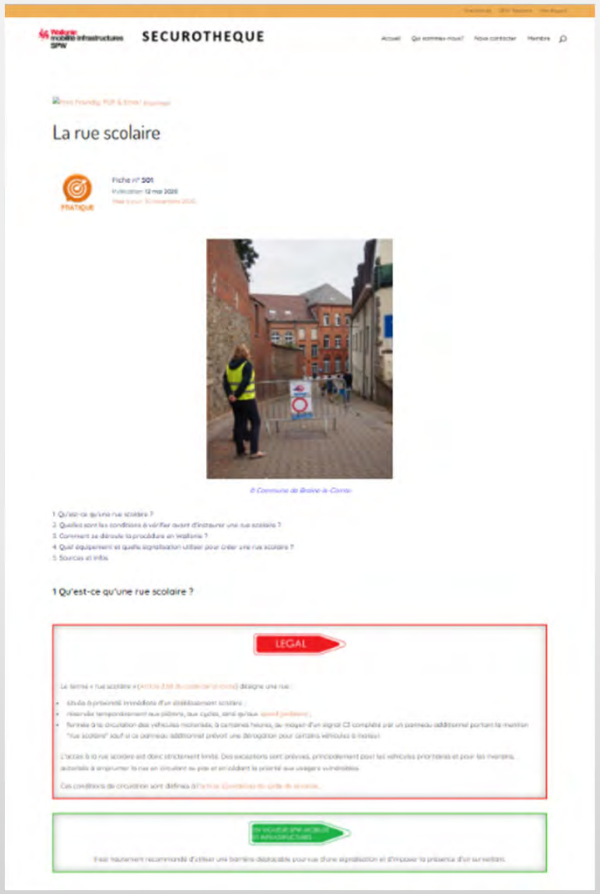


- http://mobilite.wallonie.be/files/emsr/pedibus_guide_2020.pdf
- mobilite.wallonie.be/files/emsr/Outils_velobus/velobus_guideA4.pdf

(Re)apprendre

La Rue Scolaire

La Rue Scolaire



- mobilite.wallonie.be/files/live/sites/mobilite/files/cematheque1/cematheque_0051.pdf
- http://www.securotheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/abords-d-ecoles/la-rue-scolaire/

Les aménagements temporaires

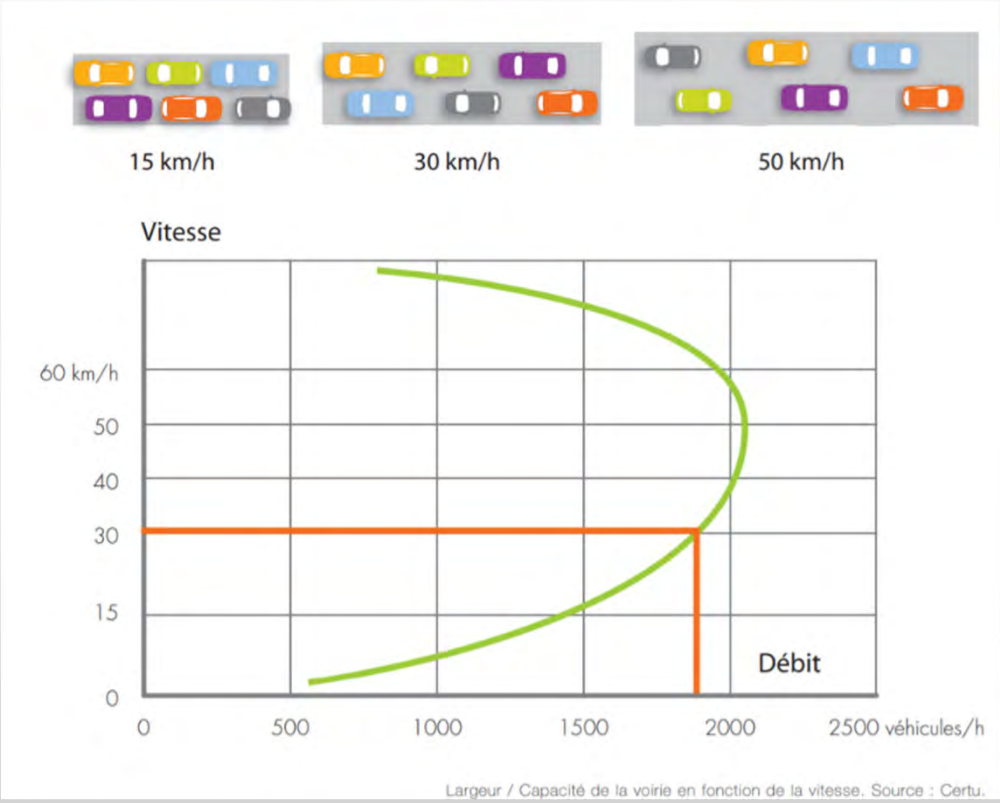
http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/le-reseau-des-cem/amenagements-temporaires.html

Les aménagements ?

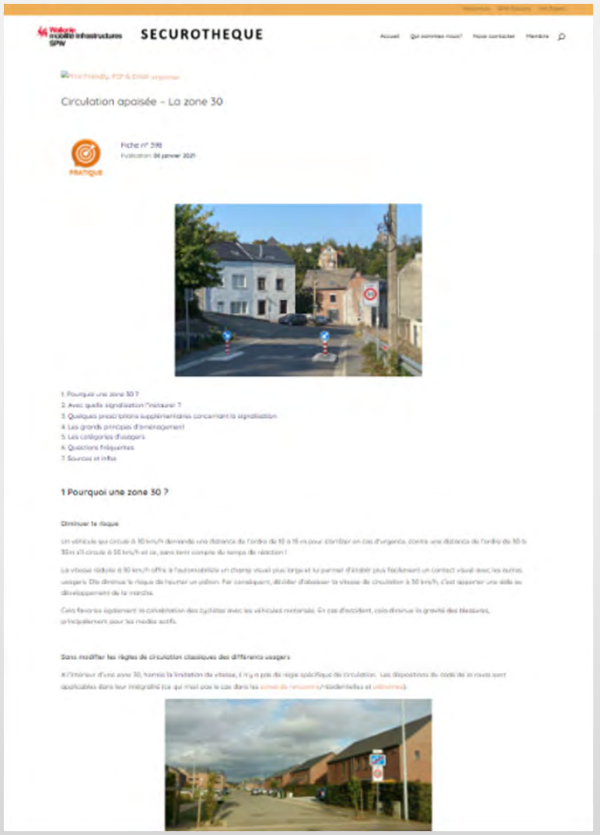
Les zones 30

40 Bd Sassera
Dinant, Wallonie
Google
Street View – mars 2009
Citadelle de Dinant
Google
40 Bd Sassera
Dinant, Wallonie
Google
Street View – mai 2019
Citadelle de Dinant
Google
Date de l'image : mai 2019 © 2021 Google Belgique Conditions Confidentialité Signaler un problème

Les zones 30

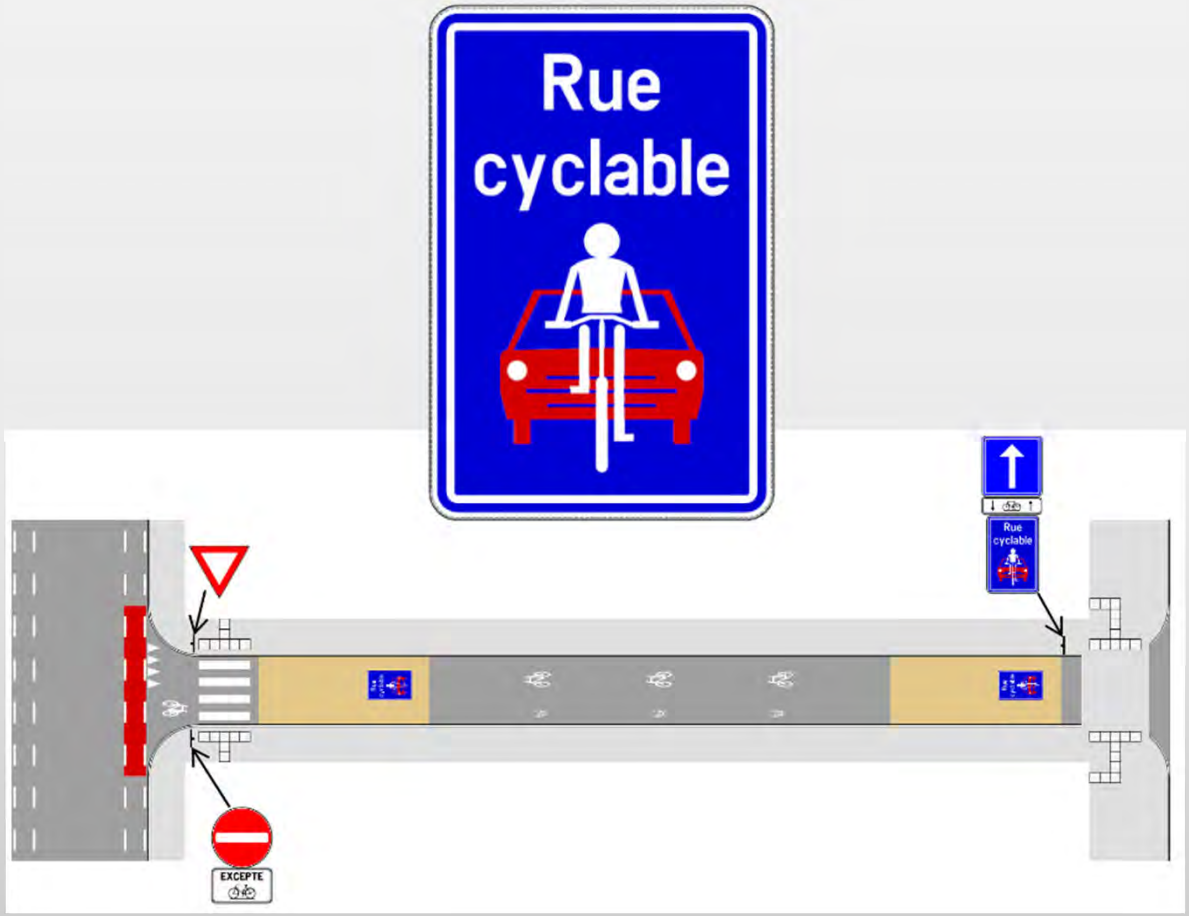


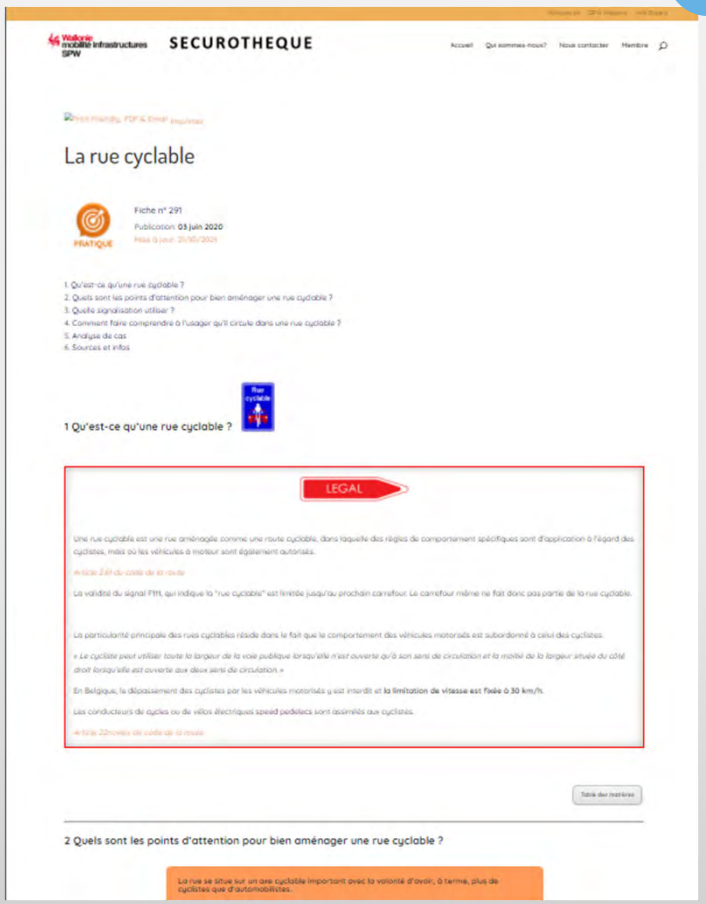
Largeur / Capacité de la voirie en fonction de la vitesse. Source : Certu.



http://www.securotheque.be/trajectoire-vitesse/gerer-la-vitesse/amenagements-specifiques/zones-amenagements-specifiques/zone-30/

Les rues cyclables





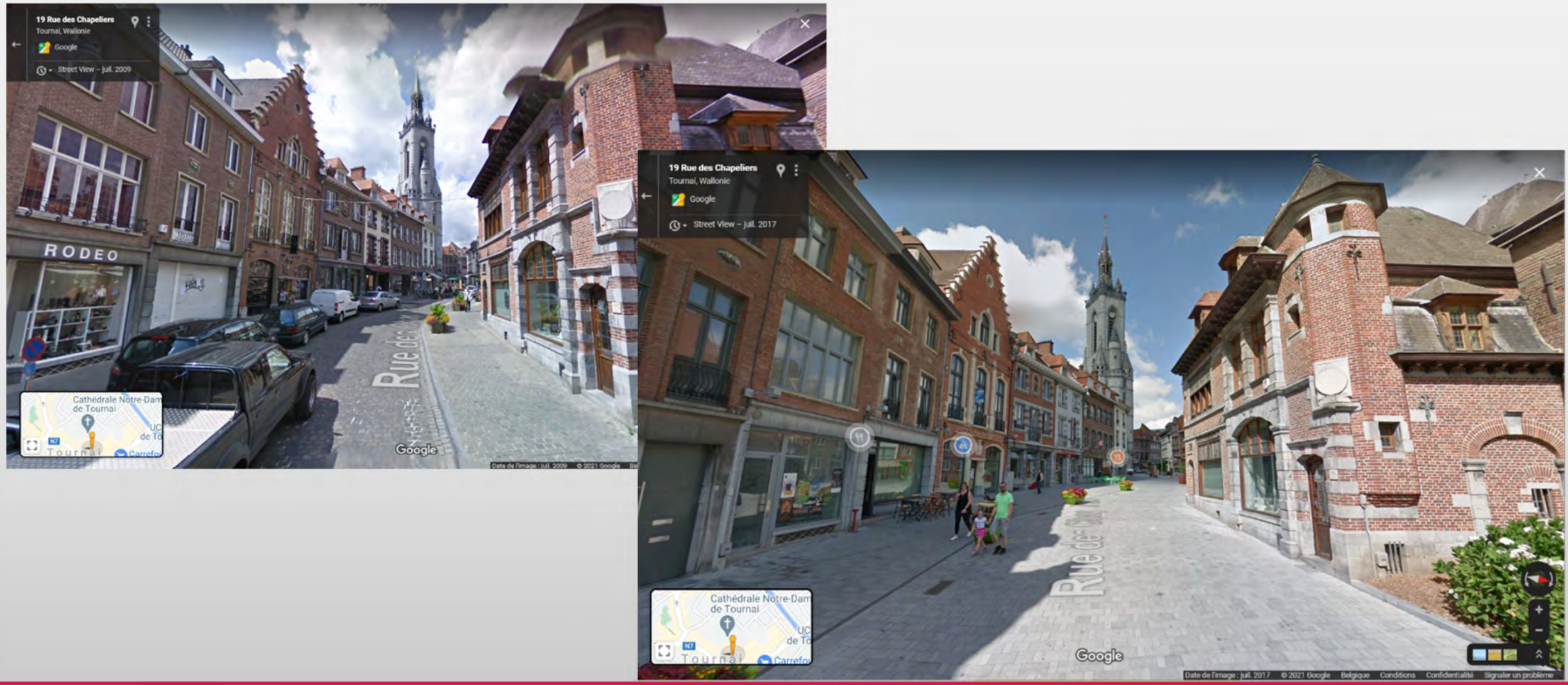
http://www.securotheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/rue-cyclable/

La réorganisation du stationnement

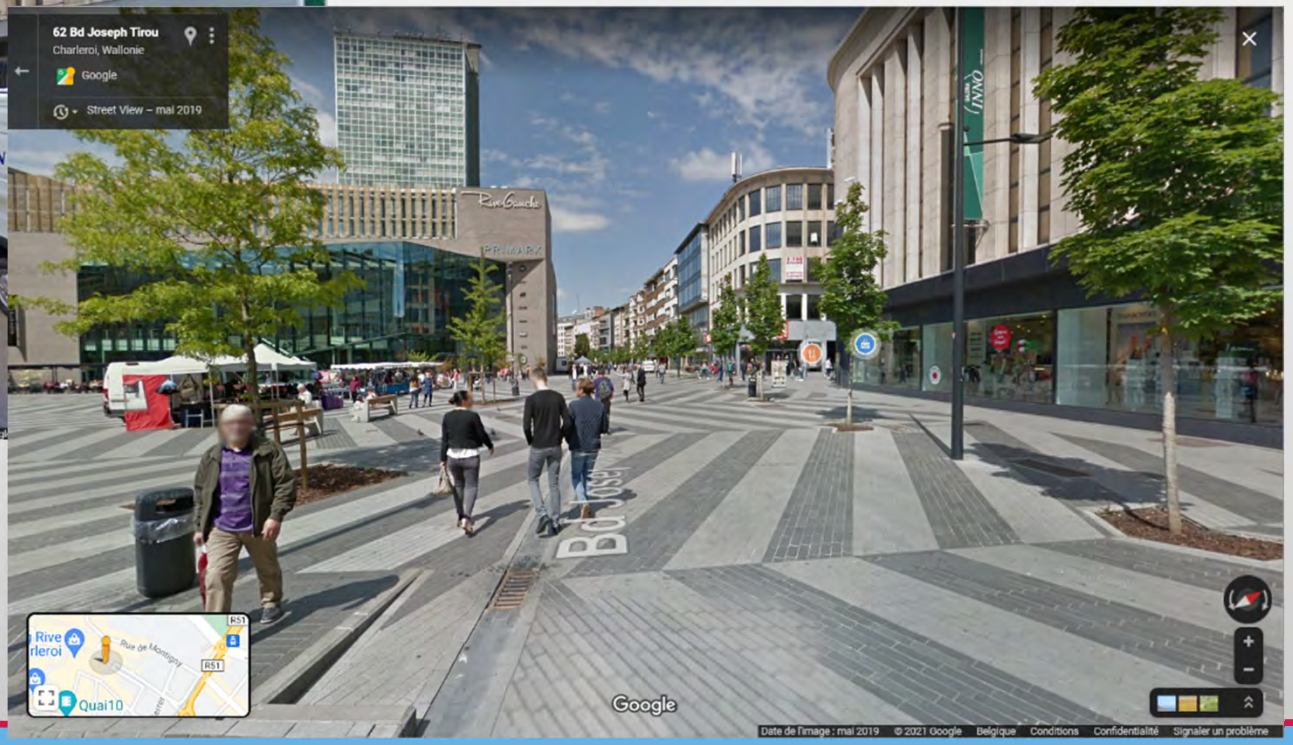
La réorganisation du stationnement

Les piétonnisations

Les piétonnisations



Les piétonnisations



Les zones de rencontre

Les zones de rencontre

Actualités

Nul n'est censé...
ignorer la loi

Plusieurs rues de Tournai se sont vues attribuer des affectations particulières :

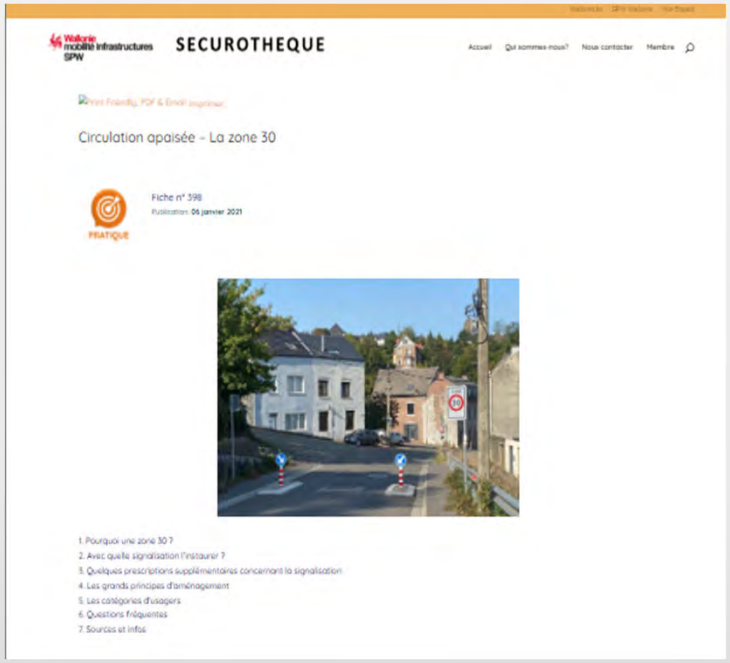
- La rue de Courtrai est une zone de rencontre : les piétons y ont la priorité et sont autorisés à circuler sur la rue. Les conducteurs ne peuvent les mettre en danger ni les gêner et doivent s'arrêter au besoin. La vitesse de circulation est limitée à 20 km/h.
- Le vieux Chemin de Willems est devenu zone résidentielle : les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, et les jeux y sont également autorisés. La vitesse est également limitée à 20 km/h mais les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.
- 27 rues sont devenues rues cyclables : généralement étroites, les cyclistes y sont prioritaires même si les véhicules motorisés y sont autorisés. Limitées à 30 km/h, il est d'usage de ne pas doubler les cyclistes.

Pour rappel, tout le centre-ville de Tournai a été placé en zone 30 km/h (sauf donc dans les zones de rencontre et résidentielle). Les marquages aux entrées de ville vont être repeints mais n'oublions jamais que nul n'est censé ignorer la loi. ■

Les zones de rencontre

https://wallex.wallonie.be/eli/arrete/2020/06/30/2020031192

Fiches sécurothèques



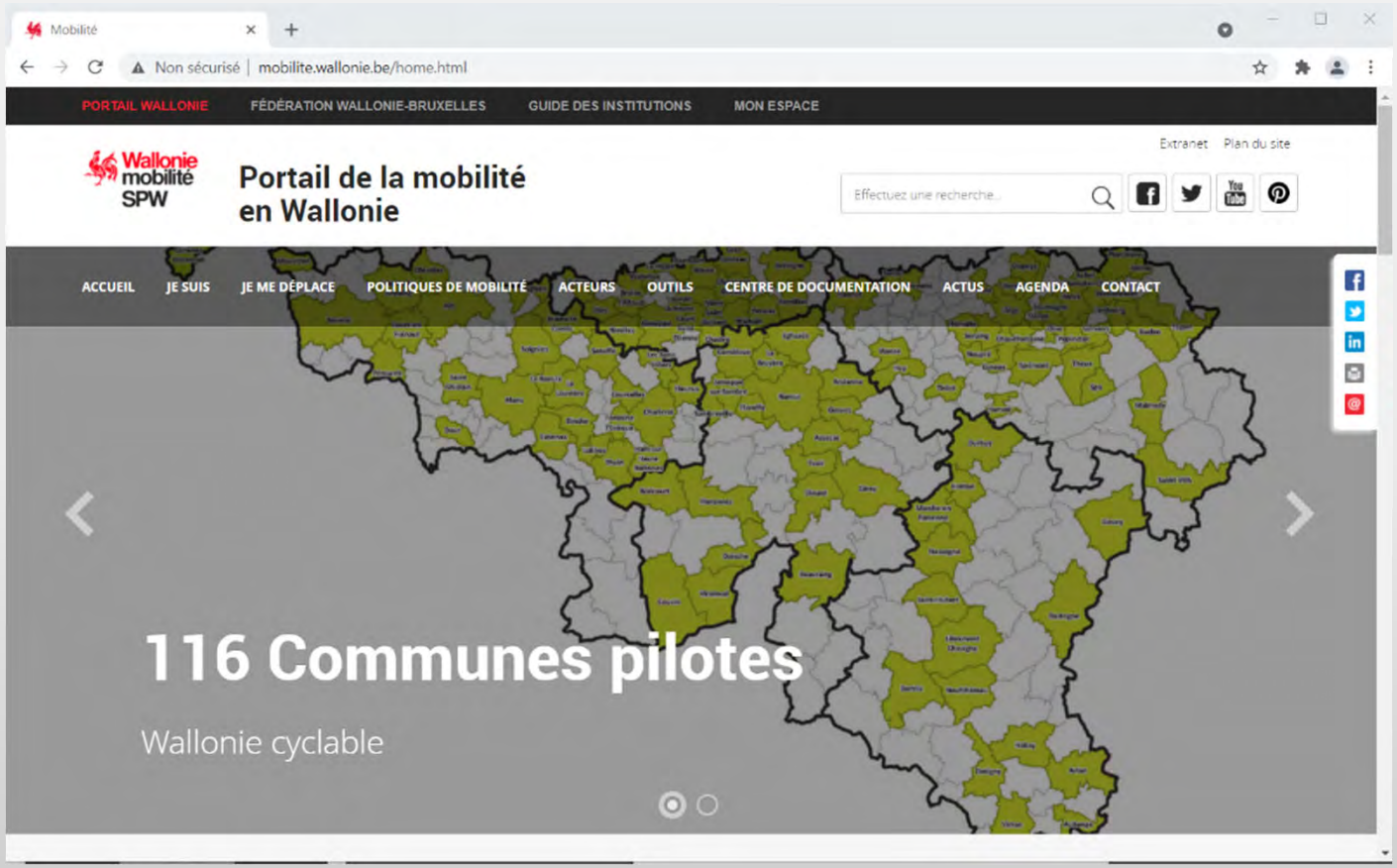
http://www.securotheque.be/trajectoire-vitesse/gerer-la-vitesse/amenagements-specifiques/zones-amenagements-specifiques/zone-30/

http://www.securotheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/zones/zone-pietonne/

http://www.securotheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/zones/circulation-apaisee-la-zone-de-rencontre/

Pour aller plus loin

Portail de la Mobilité



http://mobilite.wallonie.be/home.html

http://www.securotheque.be/

La Sécurothèque – Le site technique à destination des gestionnaires de voiries et des professionnels de la sécurité routière

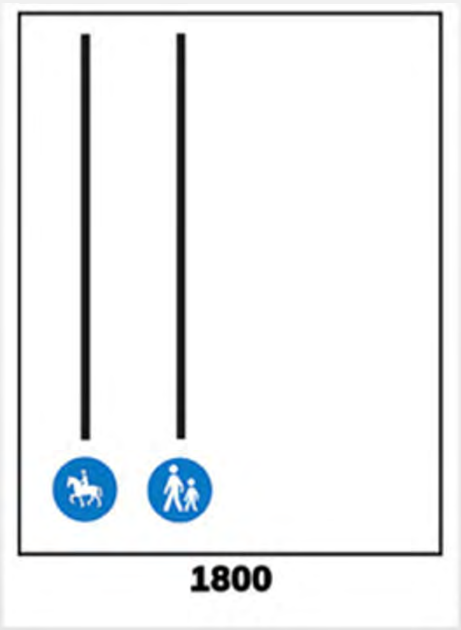
Publications de la CPDT et de la FRW

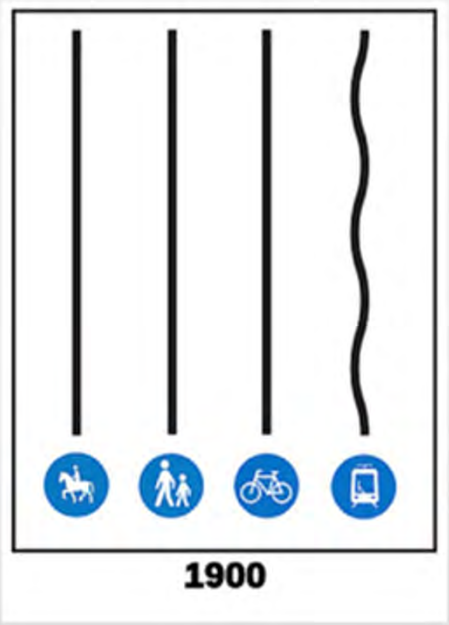
https://cpdt.wallonie.be/publications/hors-series/amenager-les-espaces-publics-wallons

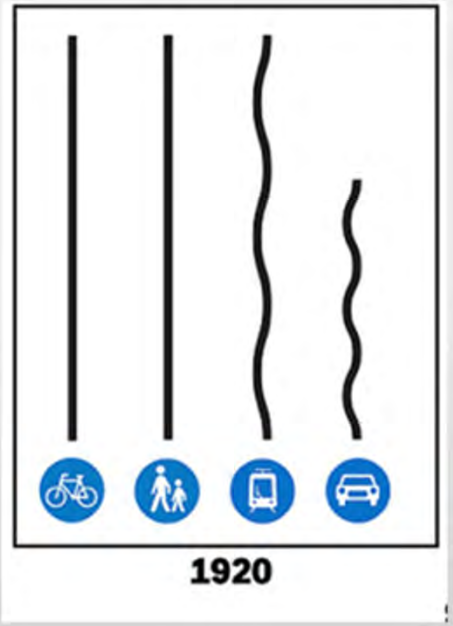
https://www.frw.be/store/p233/espacespublics.html

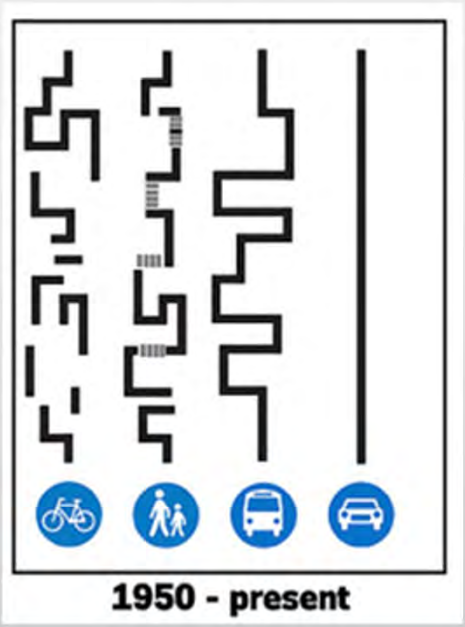
Conclusions

Mon adjudant. Et la conclusion de tout ça ?

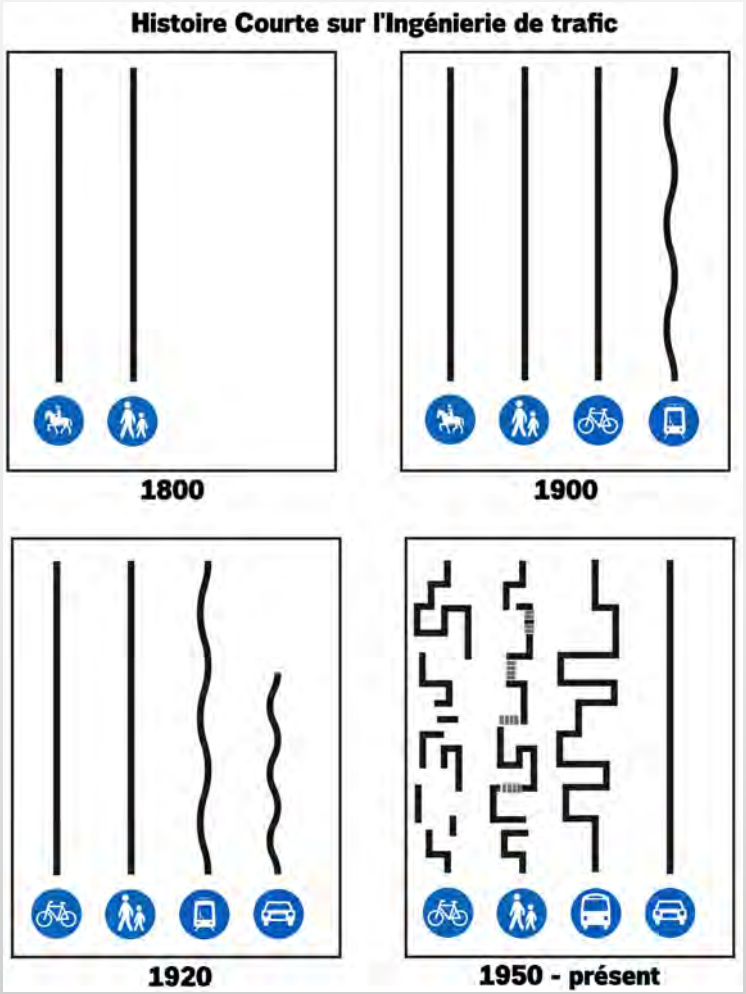


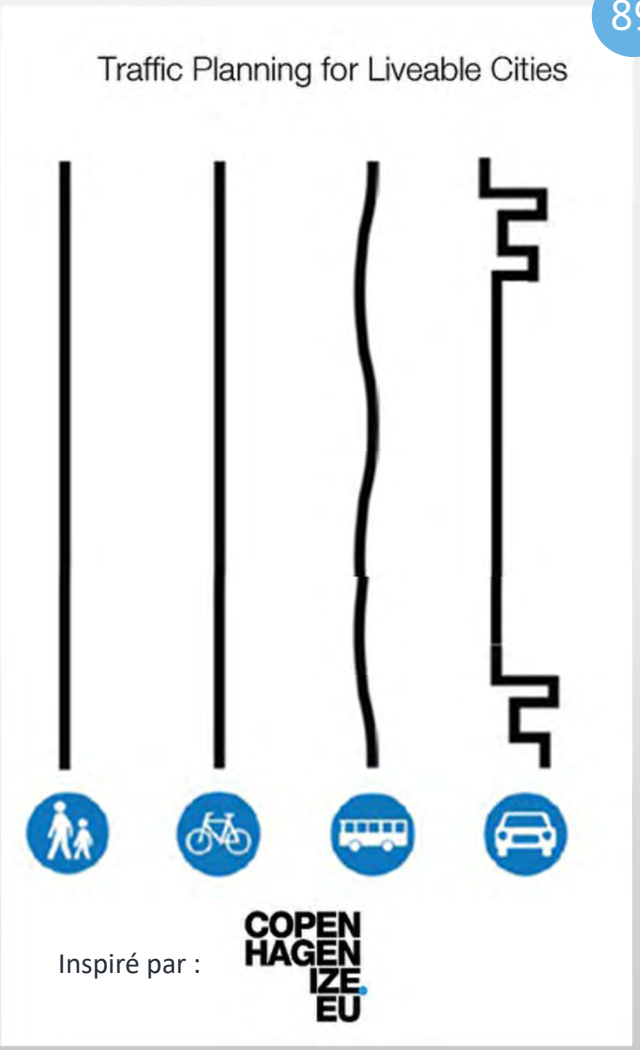






COPEN HAGEN IZE EU
agenize Design Co. 2013


Histoire Courte sur l'Ingénierie de trafic
1800
1900
1920
1950 - présent


Traffic Planning for Liveable Cities
Inspiré par :
COPEN HAGEN IZE EU

Merci de votre attention

Boris NASDROVISKY

Manager Mobilité Active - Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures - Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8 - 5000 NAMUR

GSM : +32(0)471 66 86 56
Mail : boris.nasdrovisky@spw.wallonie.be

01 02 03

Retour d'expérience

Limitation de la vitesse et du trafic

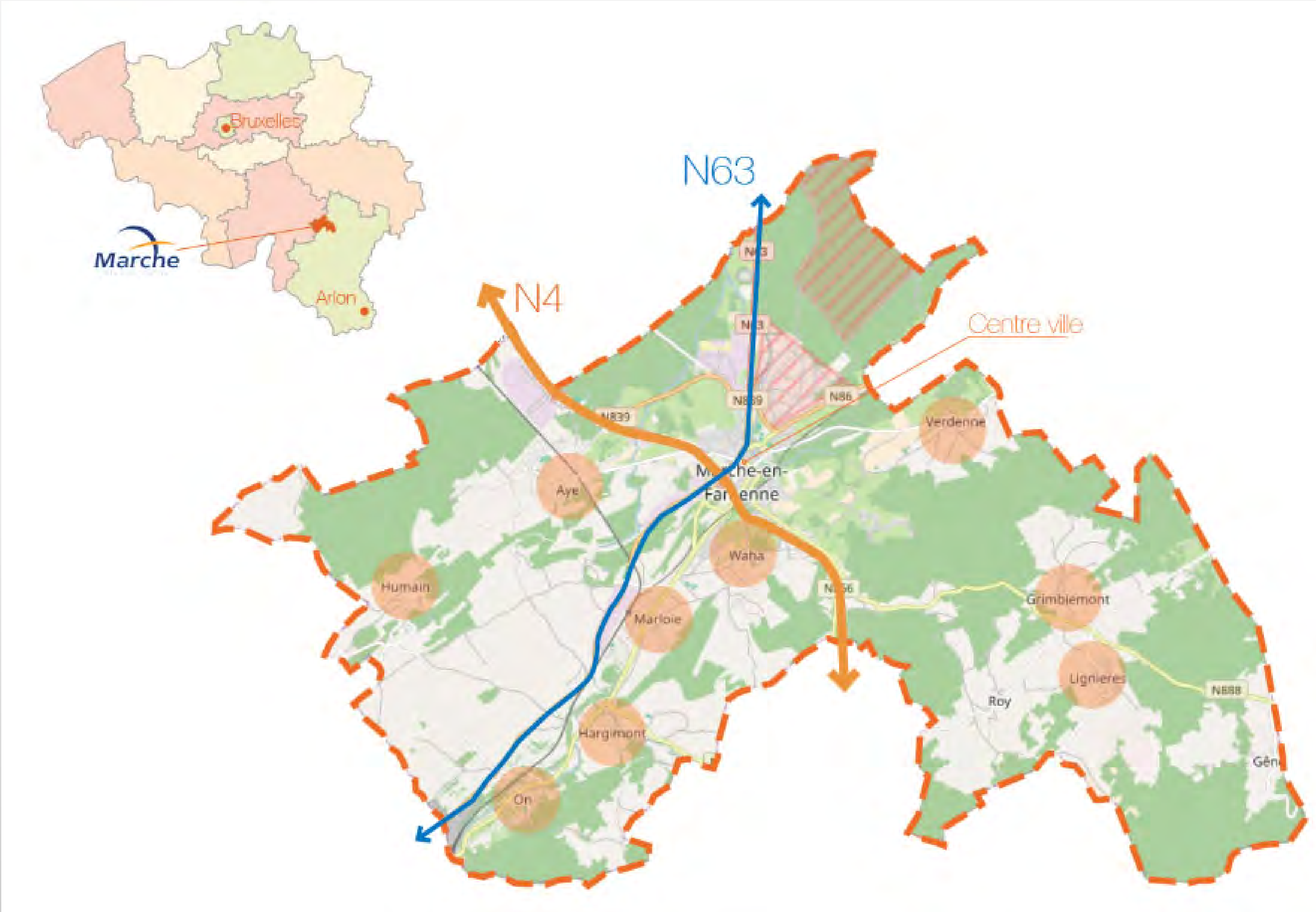
Anne SCHMITZ
Ville de Marche-en-Famenne

La limitation de la vitesse et du trafic:
l'exemple de Marche-en-Famenne et son boulevard urbain

Plan de l’exposé

1. Situation
2. Historique
3. Aménagements réalisés
4. Enseignements
5. Futur

1. Situation


Bruxelles
Arlon
Marche
N63
N4
Centre ville
N86
N839
Verdenne
Aye
Waha
Humain
Marloie
Grimbiemont
Lignieres
Roy
Hargimont
On
N888

1:25000
0.6 km
SPW | SPW (2021)

2. Historique

Boulevard urbain

Vue aérienne, 1978

Transversalités du boulevard

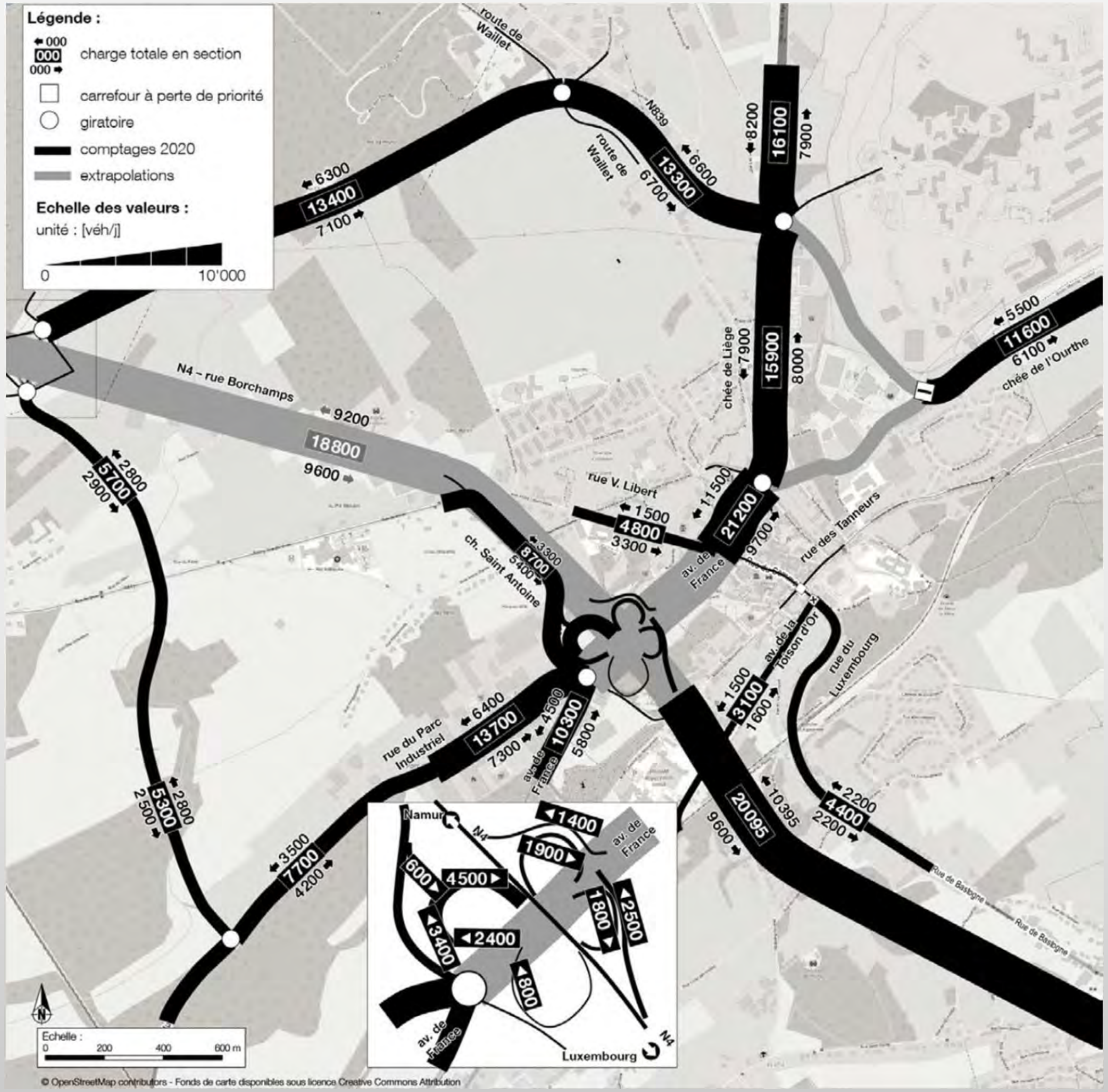
3. Aménagements réalisés

Boulevard urbain

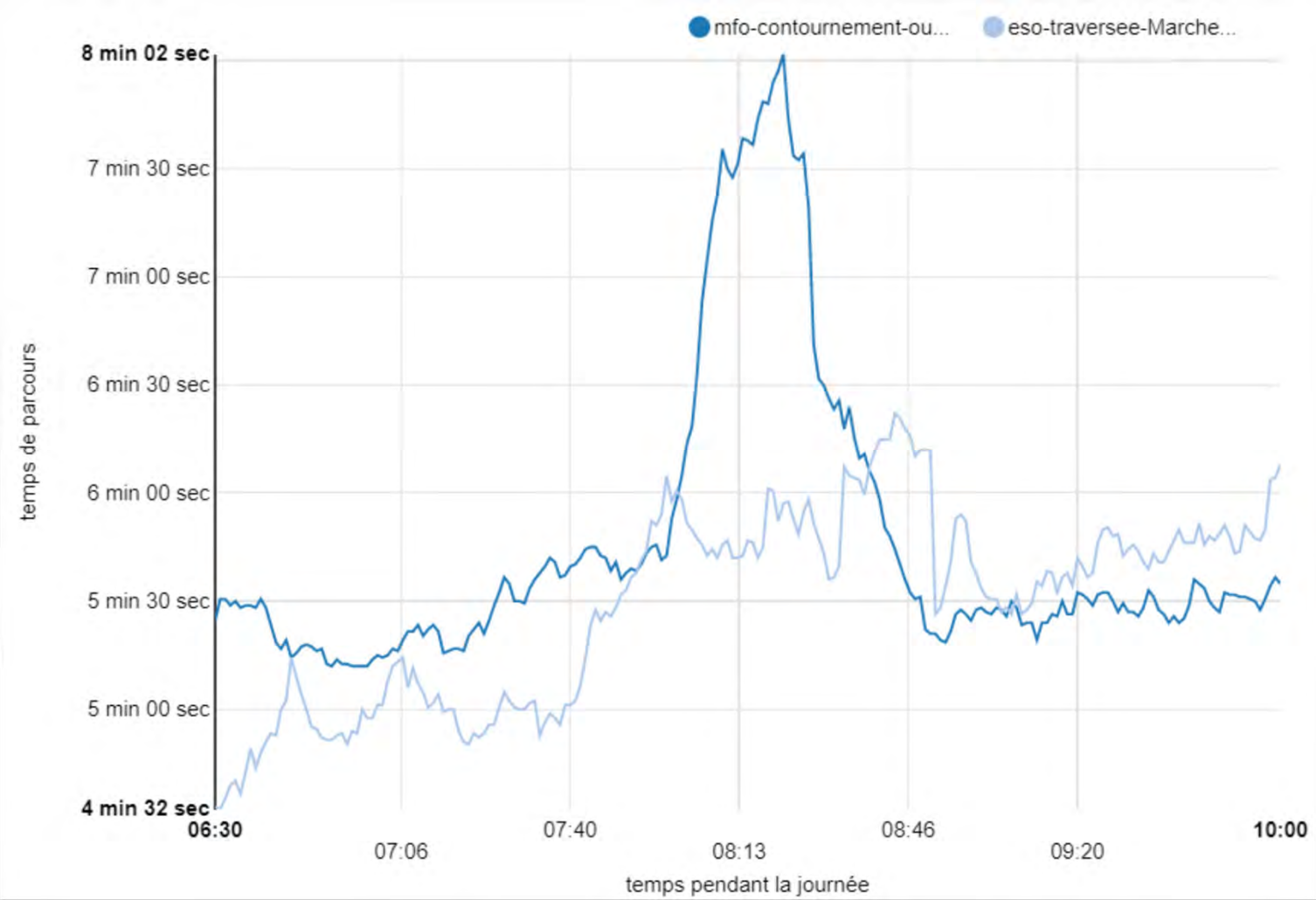
Boulevard urbain

SANDERMANS

4. Enseignements


Légende :
charge totale en section
carrefour à perte de priorité
giratoire
comptages 2020
extrapolations
Echelle des valeurs :
unité : [véh/j]
0
10'000
route de Wallet
N839
route de Wallet
N4 – rue Borchamps
rue V. Libert
chée de Liège
chée de l'Ourthe
ch. Saint Antoine
av. de France
rue des Tanneurs
rue du Parc Industriel
rue du Luxembourg
Rue de Bastogne
Namur
N4
Luxembourg
Echelle :
© OpenStreetMap contributors - Fonds de carte disponibles sous licence Creative Commons Attribution

1. **avec plus de 20.000 vhc/ j, le tronçon central du boulevard urbain reste trop chargé,** induisant un effet de coupure entre le quartier de commerces et services, ainsi que les écoles au sud-est et l'habitat au nord-ouest ;
2. le contournement est sous-utilisé pour l’accès au nord du centre-ville ;
3. le contournement est sous-utilisé pour l’accès au commerces de la chaussée de Liège ;
4. boulevard urbain saturé dès la pointe scolaire du matin, le Bd urbain sature entre la Pirire et la caserne ; cette congestion est quasi généralisée durant les activités commerçantes.;
5. forte saturation mettant en évidence un nouvel itinéraire d’accès aux pôles scolaires évitant la traversée du boulevard urbain.


mfo-contournement-ou...
eso-traversee-Marche...
8 min 02 sec
7 min 30 sec
7 min 00 sec
6 min 30 sec
6 min 00 sec
5 min 30 sec
5 min 00 sec
4 min 32 sec
temps de parcours
06:30
07:06
07:40
08:13
08:46
09:20
10:00
temps pendant la journée

5. Futur

Pour rendre attractif les contournements, il est indispensable de ralentir la circulation automobile sur le boulevard en renforçant les entrées de ville, en améliorant les traversées pour les modes actifs.

Traitement des traversées

Aménager des plateaux pour faciliter les traversées,à l'instar de ceux réalisés sur **l'avenue Bovesse, à Namur**, soumise à des charges de trafic similaires.

De manière plus ambitieuse

1/Mettre la voirie de plain pied-sur la section prioritaire (entre Libert et Baronne)

O Grande perméabilité

O Effet visuel au niveau de la bande roulante qui ralentit (automobiliste n'est plus l'usager prioritaire)

2/Permet à plus long terme d'envisager une zone partagée à 20 km/h

Exploitation SOFICO ?
MOBIPUNT
TEC
MOBIPUNT
P+R
P+Micromob
P covoit
K&R
Route Nationale 4
Delhaize Marche
Parc van der Straten
Club Marche
Papeterie
A.S. Adventure
Livraison
Mickids
Tom & Co Marche
Animalerie
ICI PARIS XL
Parfumerie
Quick
Vente à emporter
Google
Rue de la Prairie

Sources :

- Plan communal de mobilité de Marche-en-Famenne 2002 – Espaces Mobilités
- Etude du plan communal de mobilité de Marche-en-Famenne (en cours) – Transitec
- Publication CPDT 2018 R6 : Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs – Ville de Marche Aménagement du boulevard urbain
- Le Boulevard Urbain de Marche-en-Famenne : Projets urbains : Etudes de cas concrets Laura Campeny | Laurent Sevrin | Philippe Valentim Université de Liège | MCUAT | 2012/2013

Merci pour votre attention

Anne SCHMITZ – Chef de Département
Conseillère en mobilité
Ville de Marche-en-Famenne

084/32 70 27 anne.schmitz@ac.marche.be

01 02 03

Retour d'expérience

La mise en œuvre d'une rue scolaire

Vanessa DUMONT et Nathalie SLEGERS
Commune de Mont-Saint-Guibert

Rue scolaire
Test de 6 semaines [16/09 au 25/10/2019]
en vue de pérenniser

Le contexte | Les objectifs | En pratique

Le contexte

- **2 écoles directement concernées :**
  - **Collège : 6 années d'humanité**
  - **INDH : 3 maternelle + 6 primaire**
- **1500 enfants** impactés sur les deux écoles
- **Situation : rue des Hayeffes,** axe central de la commune

4 objectifs

- Augmenter la sécurité des enfants aux abords des écoles
- Encourager une mobilité alternative à la voiture
- Accroître la qualité de l'air
- Faire de ce test, une réussite pour tous

Avant la Rue scolaire

Pendant la Rue scolaire

Étude du bureau Tractebel – 3 scénarios

Scénario n°1 : Fermeture totale de la rue aux voitures

Au sud, la rue est fermée après le rond-point et le parking pour permettre le dépose-minute.

Venant du nord (~15% des origines des élèves) :

- 1.a - L'option idéale serait de couper l'accès depuis le croisement avec la rue Vital casse car cela évitera tout dépose-minute hasardeux, mais la voirie se situe sur le territoire de la commune de Court-Saint-Étienne
- 1.b - Il est alors proposé de couper la circulation avant le rond-point pour passer le message que l'école n'est pas accessible par ce côté (et éviter des déposes-minutes dans le rond-point

Étude du bureau Tractebel – 3 scénarios

Scénario n°2 : Mise en sens unique

La rue des Hayeffes est passée en sens unique dans le sens Beaurieux jusqu'au deuxième rond-point, ainsi il n'y a pas de risque de dépose-minute, ni de rebroussement dans le premier rond-point en venant de Court-Saint-Étienne.

Cette solution n'est pas à proprement parlé une « rue scolaire ».

Étude du bureau Tractebel – 3 scénarios

Scénario n°3 : Fermeture totale d'un tronçon de la voirie, entre les deux ronds-points

Cette proposition se distingue du scénario n°1 car elle permet l'accès au rond-point en venant de Court-Saint-Étienne, facilitant le rebroussement, mais augmentant le risque de dépose-minute dans le rond-point. Les avantages de cette solution résident en sa localisation, exclusivement sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Guibert, et impactant peu de riverains (seuls 2 maisons).

Le meilleur scénario : le 3

Critère	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Sécurité	🟢	🟠	🟢
Vitesse voiture	🟢	🔴	🟢
Accessibilité pour les parents venant de l'CSE	🔴	🟢	🟠
Qualité de l'air devant l'école	🟢	🔴	🟢
Correspondance aux objectifs initiaux	🟢	🟠	🟢
Accessibilité aux places de parking	🟢	🟢	🟢
Risque de comportement inadapté (dépose minute sauvage)	🟢	🔴	🔴

En pratique

- **Durée :** 6 semaines de Test [16/09 au 25/10/19] soit 30 jours ouvrables
- **Fermetures :**
  - Lu, ma, je, ve : 7h45 à 8h45 + 15h à 16h45
  - Me : 7h45 à 8h45 + 11h à 12h30
- Beaucoup de communication :
  - Avant :
    - Infos parents dès l'été
    - Infos citoyens et communes avoisinante
    - Lors des réunions scolaires de rentrée
  - Pendant : intensif durant les 6 semaines (post, reportage, TV, presse, sur le terrain…)
  - Après :
    - Enquête citoyenne interactive et profilée, avec près de 800 réponses
    - Promesse de publication des résultats

Très nombreux acteurs

- Auteurs de projet (bureau Tractebel)
- Administration communale et Collège
- Police et Province du BW
- Collège St Etienne et INDH : direction, profs, parents et élèves
- Centre Sportif JM et nombreuses associations (Gracq, …)
- Les acteurs du terrain : la Poste, les bus scolaires, le ramassage des poubelles, les société de camions, les agriculteurs impactés dans la zone, les commerces…
- Soit… une estimation de **+ de 1000 heures** déployées par l'ensemble des participants, dont 245 heures supplémentaires prestées par l'administration communale.

Mesures d'accompagnement

- Période **test** de mise en place de la rue scolaire de 6 semaines
- Réunions **régulières** entre les différents acteurs : bilan du fonctionnement + mesures d'adaptation pour les éventuels disfonctionnements
- Présence impérative de personnel aux endroits « chauds »
- Fermeture physique : barrières Nadar, signalisation routière
- Organisation des stationnements et kiss & ride
- Contrôles pour éviter les dépose-minutes dans les ronds-points
- Communication sur les informations pratiques, les avantages, la durée de la période test, les solutions de mobilité alternative …
- Enquête citoyenne en fin de test avec publication des résultats

La communication

De nombreux outils terrain : parents et citoyens

De nombreux outils sur le web et les RS

Des liens étroits avec la presse … et les autres communes

BRABANT WALLON

MONT-SAINT-GUIBERT

Rue « scolaire » des Hayeffes : un premier bilan très positif

La rue des Hayeffes est devenue très calme matin et soir. Les parents ont dû changer leurs habitudes. De manière définitive ?

La "rue scolaire" opérationnelle à Mont-Saint-Guibert

Une « rue scolaire » à Mont-St-Guibert durant six semaines ! Une « rue scolaire » est une voie publique fermée à la circulation automobile afin d'encourager les piétons et cyclistes à circuler. Une rue, comme son nom l'indique, qui est située aux abords des écoles. Ce lundi matin, la commune de Mont-St-Guibert a fermé la rue des Hayeffes (...)

Commune de Walhain
1,3 K personnes aiment ça · Mairie

16 sept. 2019 · …25 octobre, la rue des Hayeffes sera transformée en RUE SCOLAIRE. ⚠ Plus d'infos : https://www.mont-saint-guibert.be/ma-commune/services-communaux/travaux_mobilite/rue-scolaire-1/16-09-au-25-10-19-rue-des-hayeffes-transformee-en-rue-scolaire

Commune de Court-Saint-Etienne
13 novembre 2019 ·

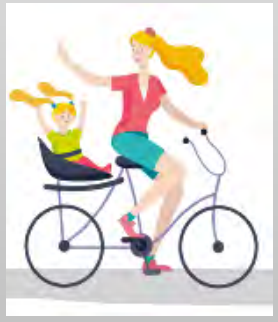
🚶 RUE SCOLAIRE À MONT-SAINT-GUIBERT 🚶
Après 6 semaines de test, la Commune de Mont Saint Guibert souhaite connaitre votre avis. Vous êtes parents d'élèves, enseignants, riverains, automobilistes ? Donnez votre opinion en 3 minutes par ici 👇

Résultats de l'enquête citoyenne (778 réponses)

78% sont très positifs
70% trouvent la durée du test adaptée
86% jugent l'information bien faite
50 personnes (8%) souhaitent aider ☺

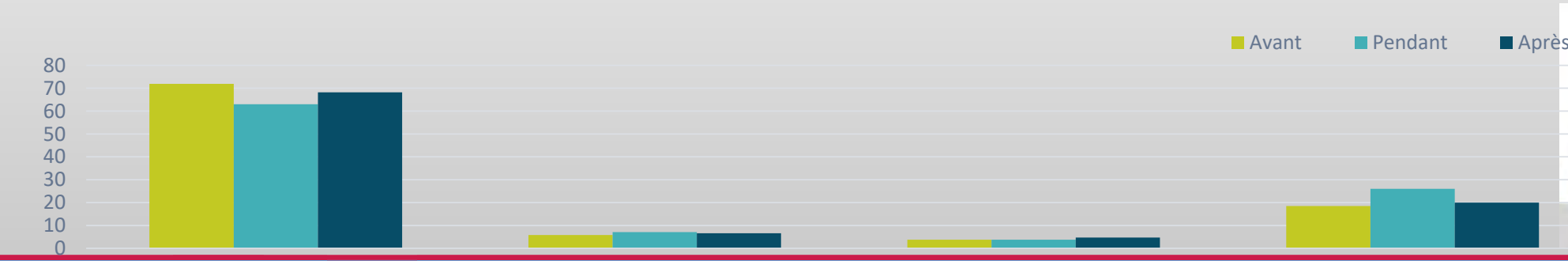
Une bonne fluidité dans les rues
Un grand sentiment de sécurité dans la Rue scolaire, partagé dans les rues avoisinantes
Une convivialité positive tant le matin que le soir
Appréciation de la courtoisie du personnel sur le terrain et bonne visibilité de la Police
Les horaires semblent adaptés mais … ceci sera modulé dans les commentaires

J'ai trouvé	:-) :-)	:-)	:-(	:-(:-(
La fluidité dans les rues de MSG	167	361	146	55
La sécurité dans la Rue scolaire	388	260	59	22
La sécurité aux abords de la Rue scolaire (Hayeffes, A. Lannoye, de Mont-Saint-Guibert et Petite Chaussée)	202	321	149	57
La convivialité des usagers dans la Rue scolaire - le matin	184	386	126	32
La convivialité des usagers dans la Rue scolaire - en fin de cours	186	377	127	39
La courtoisie du personnel sur le terrain	297	336	64	31
La présence de la Police	251	320	124	31
L'ajustement des horaires de la Rue scolaire à ceux des écoles	276	304	96	52



Résultats de l'enquête : La mobilité

- La voiture (y compris le co-voiturage) reste le moyen de locomotion principal (+/- 75% du trafic). Elle diminue de 8% durant le test.
- Le co-voiturage progresse très légèrement durant le test
- Le bus est utilisé par 4% des élèves et en progression légère après le test (5%)
- Les « 2 roues » sont utilisées par 18% avant et 21% après le test, avec **un pic pendant le test de 26%** !
- **Avantage non prévu** : réduction du trafic de transit dans la commune et apaisement général (bruit, stress, …)



Les étapes futures

- Intégration d'une partie des travaux d'aménagements indispensables dans le PCM
- Discussion avec le Collège et les multiples intervenants pour calendrier et tentative de mise en place en septembre 2022

01 02 03

Retour d'expérience

L'évaluation d'un dispositif et la participation citoyenne

Stéphanie SCAILQUIN
Ville de Namur

Zone Partagée : des aménagements temporaires à un espace apaisé de mobilité

- Initiée en mai 2020
- Périmètre initial = Corbeille
- Aménagements temporaires
- Evaluations constantes
- Communication
- Prolongations

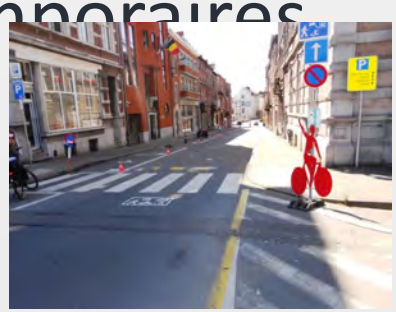
Mise en place des aménagements temporaires

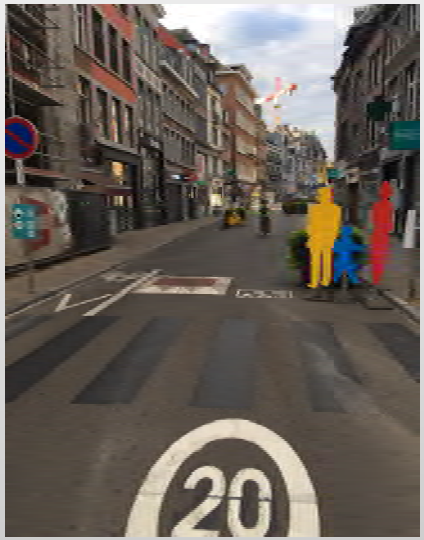
Mai 2020

Septembre 2020

Septembre 2021

- Marquage et signalisation 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





Evaluation constante et continue

- Comités
  - Comité technique
  - Comité des usagers de l'espace public
- Retour des usagers
  - Conducteurs de bus (tests chaussée glissante, bacs à fleurs,…)
  - Courriers et interpellations
  - PMR et écoles
  - Commerces
- Mesures chiffrées et indicateurs
  - Mesures de la vitesse pratiquée en rue (radars préventifs et compteurs)
  - Évolution du temps de parcours des bus
  - Largeurs de voirie à Namur vs limite à 20 km/h
  - Mesures de la qualité de l'air
  - Évolution du nombre de piétons dans les rues commerçantes
  - Enquête auprès des usagers via notre gestion Centre-Ville
  - Retour d'expériences via une enquête sur notre piétonnier

Attention ces évaluations doivent tenir compte de la situation et des mesures sanitaires (commerces et écoles fermés, télétravail, confinement,…)

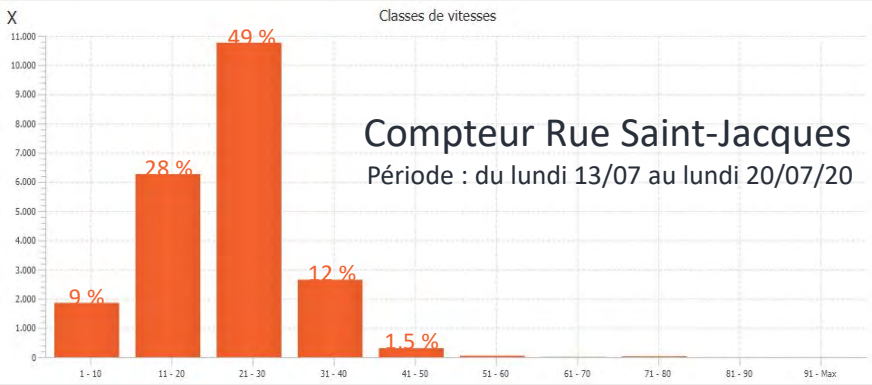
Mesure de la vitesse pratiquée en rue

La vitesse dans les rues aménagées est relativement bien respectée :

- Vitesse moyenne entre 20 et 23 km/h
- V85 < 30 km/h

La vitesse est plus élevée dans les rues larges et rectilignes :

- Vitesse moyenne ~ 30 km/h
- V85 entre 40 et 60 km/h

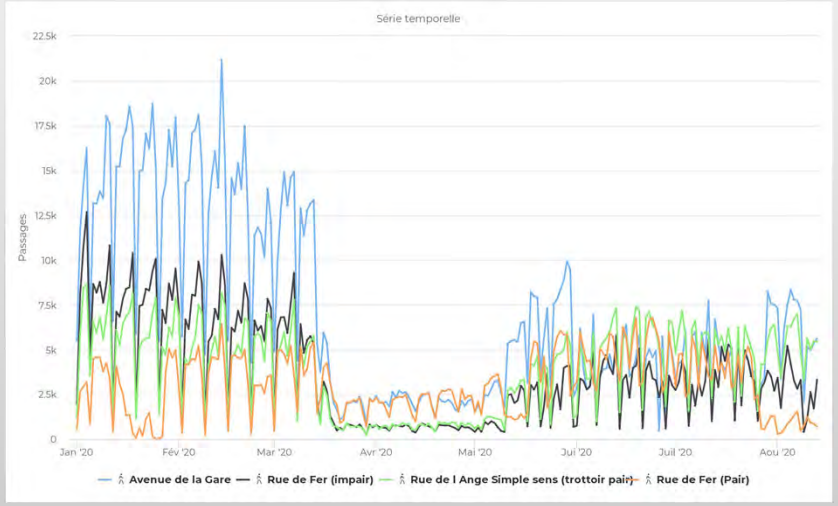


Compteur Rue Saint-Jacques

Période : du lundi 13/07 au lundi 20/07/20

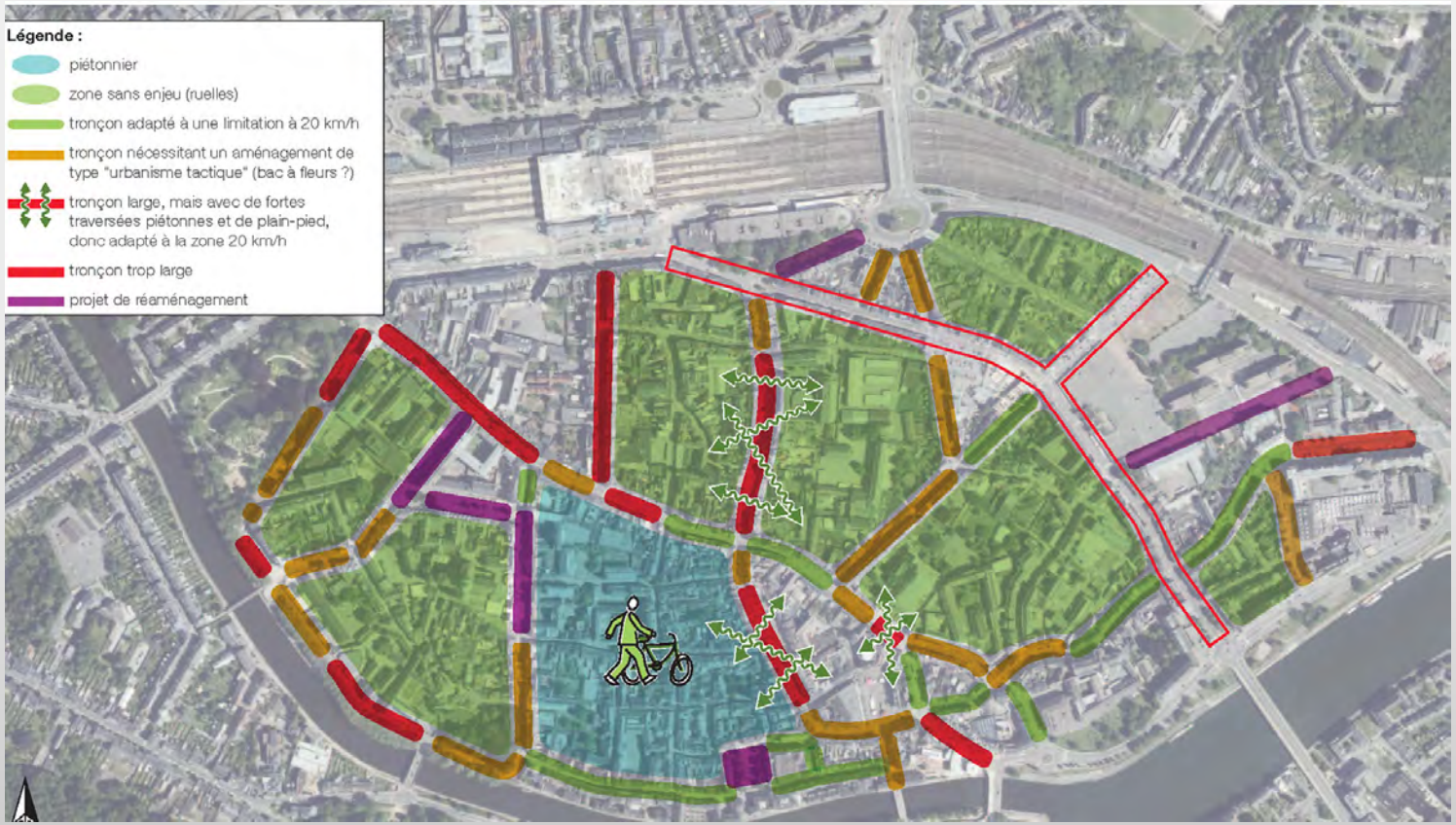
Statistiques

Numéro de série :	19B0172
Version :	08.95 (1270)
Nombre de mesures :	68758
Nombre de mesures après filtrage :	21937
Nombre de campagnes :	11
Vitesse q_85 :	44 km/h
Vitesse Moy.	33 km/h
Pourcentage d'excès de vitesse :	84,05 %



Compteur piétons

Largeurs de voirie à Namur vs limite à 20 km/h



Sources : Transitec

Mise en place des aménagements temporaires

Mai 2020

- Marquage et signalisation 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

Septembre 2020

- **Parking en épis**
- **Marquages**
- **Dispositifs ralentisseurs**

Septembre 2021

Communication

Planimètres : place de l'Ange et entrées de Ville

Communication

Tu ne vas pas seul·e de la voiture à l'école, il faut donc se stationner correctement !

Les bons plans ?
- le parking de l'Hôtel de Ville ;
- en voirie, les emplacements marqués d'un P au sol, 30 minutes gratuites avec un ticket.

Pour rappel

L'arrêt et le stationnement sont deux notions différentes. Un véhicule à l'arrêt ne le reste que le temps nécessaire pour charger ou décharger une personne ou des marchandises de façon manifeste.

Un véhicule est autorisé à **s'arrêter** :
- lorsqu'un·e passager·ère monte ou descend du véhicule,
- lorsque le ou la conducteur·rice charge ou décharge des marchandises de façon manifeste.

Si vous devez quitter votre véhicule, pour accompagner votre enfant à l'école par exemple, et ce même pour un temps très bref, il est obligatoire de **se stationner** correctement. Le stationnement correct est nécessaire pour :
- une course rapide comme l'achat d'un pain ou un journal,
- attendre un passager·ère.

L'arrêt et le stationnement sont interdits sur les trottoirs, les passages pour piéton·nes et dans un virage.

LES PIÉTON·NE·S PEUVENT CIRCULER LIBREMENT SUR TOUTE LA LARGEUR DE LA VOIE PUBLIQUE.

LES CYCLISTES PEUVENT AUSSI SE DÉPLACER SUR TOUTE LA LARGEUR DE LA VOIE PUBLIQUE.

LES VÉHICULES RESTENT AUTORISÉS À CIRCULER MOYENNANT UNE VITESSE MAXIMALE DE 20 KM/H. LES BUS CIRCULERONT SELON LES HORAIRES ET ARRÊTS HABITUELS.

NAMUR CAPITALE

Plus d'infos : www.namur.be/mobilite

Je vais à l'école dans le centre-ville

Les bons conseils pour une mobilité apaisée !

La zone partagée, qu'est-ce c'est ?

Signalée par les panneaux et peintures au sol, la zone partagée limite la circulation à 20 km/h, et laisse plus d'espace aux piéton·nes et cyclistes.

Cette zone partagée est en place de façon temporaire, jusqu'à la fin août 2021. Des adaptations, améliorations, ajustements auront lieu en cours d'année. Tiens-toi bien au courant !

Sur la voie publique, que tu sois piéton·ne, cycliste ou passager·ère d'une voiture : il y a quelques règles à respecter et tu as une place à prendre.

Tes droits

Quelques conseils

Les interdits

Tu es piéton·ne ?

Chacun·e est piéton·ne à un moment de la journée.

Tu peux circuler librement sur toute la largeur de la route.

La vigilance reste néanmoins de mise et **il est interdit d'entraver délibérément la circulation des autres.**

Prends possession de ce nouvel espace, la zone partagée, c'est un cœur de ville apaisé !

Tu verras que les passages pour piéton·nes ont été peints en noir afin de les effacer.

En effet, dans la zone partagée, **tu peux traverser là où tu le souhaites** ce qui ne veut pas dire n'importe comment !

Pour traverser en sécurité :
- regarde des deux côtés ; pense aux vélos qui peuvent parfois emprunter les rues à contre-sens,
- assure-toi d'être vu·e,
- choisis un endroit dégagé,
- cherche le regard du conducteur·trice, remercie-le d'un signe de la main.

Tu es cycliste ?

Tu es considéré·e comme un conducteur·rice.

Respecte le sens de la circulation : seules les rues en SUL peuvent être empruntées à contre-sens.

Tu ne peux par exemple pas remonter la rue de Fer.

Tiens ta droite.

Dépasse un·e piéton·ne ou un·e cycliste par la gauche.

Respecte le 20 km/h dans la zone partagée.

Si tu as moins de 10 ans, tu peux rouler sur les trottoirs à condition d'être prudent·e bien sûr et toujours céder la priorité aux piétons.

Rue cyclable

Dans les rues cyclables, tu peux utiliser toute la largeur de la voie.

Elles ont été aménagées autour de la zone partagée pour rendre plus confortable l'accès au centre-ville.

La vitesse ne peut pas dépasser le 30 km/h.

Tu es passager·ère d'une voiture ?

Tu vas seul·e de la voiture à l'école, c'est le kiss and ride ou la zone de dépose-minute.

Dépose-minute

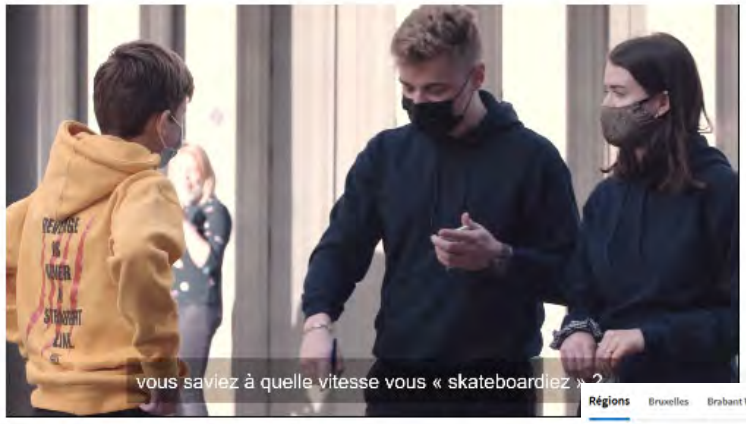
Une zone dépose-minute est une zone qui permet de s'arrêter pour déposer ou reprendre un·e passager·ère.
A utiliser uniquement le temps du chargement ou déchargement.

Les bons réflexes ?

C'est toi, le·la passager·ère qui attend ton ou ta conducteur·rice ! Et pas l'inverse. Convenez à l'avance de l'heure et lieu du rendez-vous.

Communication

Changeons de rythme



https://youtu.be/JtVTMuYFT3g

Régions Bruxelles Brabant Wallon Hainaut Liège Namur Luxembourg Flandre

Zone 20 à Namur: "Changer les habitudes prendra du temps"

Communication

Panneaux supplémentaires en cours de production

Constats et prolongations

- Zone plus apaisée
- Périmètre maintenu
- Certaines voiries incitent à la vitesse
- Les cheminements demeurent le plus souvent sur les trottoirs et aux emplacements des anciennes traversées piétonnes
- Informer et communiquer encore et encore
- Aménagement de nouveaux panneaux d'entrée
- Prolongée à trois reprises par le Collège (Juin 2020, septembre 2020, juin 2021)
- Zone maintenue jusqu'à l'été 2022

Et demain ?!

- Nouvelle évaluation programmée au printemps 2022
- Qualité de l'air, appel à la participation pour l'installation de capteurs
- Etude en cours sur l'extension de notre piétonnier via la participation citoyenne
- Maintien d'espaces en zone partagée hors piétonnier

Merci pour votre participation !

À bientôt !