



# Namur

## *Plan communal cyclable*

*2011-2014*





**Approuvé par le Conseil communal de Namur le 12 septembre 2011**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Le vélo aujourd'hui.....</b>	<b>8</b>
1.1	Profil de la commune et potentiel du vélo .....	8
1.2	La méthode BYPAD.....	10
1.3	Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil .....	13
1.4	Le diagnostic par module.....	14
<b>2</b>	<b>Le vélo demain .....</b>	<b>24</b>
2.1	Objectifs généraux .....	24
2.2	Vision et ambitions de la commune .....	25
<b>3</b>	<b>Actions : Rouler à vélo .....</b>	<b>28</b>
3.1	Repères pour le réseau vélo.....	28
3.2	Leviers prioritaires .....	28
3.3	Fiches d'action.....	35
<b>4</b>	<b>Actions : Le vélo à l'arrêt.....</b>	<b>110</b>
4.1	Repères pour le stationnement vélo .....	110
4.2	Leviers prioritaires .....	110
4.3	Fiches d'action.....	112
<b>5</b>	<b>Actions : Encourager la pratique du vélo.....</b>	<b>120</b>
5.1	Repères pour la promotion de la pratique du vélo .....	120
5.2	Leviers prioritaires .....	120
5.3	Fiches d'action.....	124
<b>6</b>	<b>Actions : Ancrer la politique cyclable.....</b>	<b>150</b>
6.1	Repères pour les aspects organisationnels.....	150
6.2	Leviers prioritaires .....	150
6.3	Fiches d'action.....	153
<b>7</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>172</b>
7.1	Boîte à outils.....	172
7.2	Résultats des comptages.....	172
7.3	Visite de terrain .....	177
7.4	Cahier cartographique.....	177
7.5	Aperçu des actions .....	177
7.6	Budget 2011-2014 .....	177
7.7	Tableau de bord.....	178



## **TABLEAUX**

<b>Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC .....</b>	<b>12</b>
<b>Tableau 2 – Calendrier de l'élaboration du PCC.....</b>	<b>13</b>
<b>Tableau 3 – Evaluation BYPAD par module .....</b>	<b>13</b>
<b>Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d'action .....</b>	<b>24</b>
<b>Tableau 5 – Aperçu des actions.....</b>	<b>177</b>
<b>Tableau 6 – Tableau de bord .....</b>	<b>178</b>

## **FIGURES**

<b>Figure 1 – Les modules BYPAD.....</b>	<b>11</b>
<b>Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD.....</b>	<b>11</b>
<b>Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC .....</b>	<b>12</b>
<b>Figure 4 – Diagnostic BYPAD.....</b>	<b>22</b>
<b>Figure 5 – Ambitions BYPAD .....</b>	<b>27</b>



## **Avis au lecteur**

Le document du Plan communal cyclable (PCC) a été élaboré suivant la méthodologie « BYPAD » et les instructions proposées par le Service Public de Wallonie (SPW). La Ville de Namur a été assistée dans la démarche et dans la rédaction de ce document par un bureau d'experts (ICEDD) mis à notre disposition par le SPW.

Voici quelques « clés » qui faciliteront la lecture de ce volumineux dossier.

Pour le diagnostic, les objectifs et les leviers d'actions, un texte complet explique la volonté de la Ville. Des extraits de procès-verbaux ou divers documents de travail sont parfois reproduits pour illustrer ou compléter le propos. Ces extraits sont mis en évidence et encadrés.

Selon le canevas fourni par le SPW, les fiches actions sont regroupées selon **quatre axes** :

- A.** « Rouler à vélo » pour les **aménagement**s et infrastructures  
Les fiches d'aménagements sont colorées en fonction du réseau cyclable : réseau collecteur, liaisons structurantes, ...
- S.** « Le vélo à l'arrêt » pour les propositions de **stationnement**
- P.** « encourager la pratique du vélo » pour les actions de **promotion**, de formation, de sensibilisation...
- O.** « Ancrer la politique cyclable » pour l'**organisation**, la coordination, les moyens, le suivi, ...

L'ensemble de ces fiches constitue le Plan communal cyclable, mais toutes ne sont pas soumises à la subvention régionale. Ces dernières sont illustrées par le logo régional ci-dessous repris en entête de la fiche, à côté de son intitulé.



Pour un **aperçu synthétique** du Plan communal cyclable, certains documents ont été repris en annexe :

- **Annexe 7.4 - Cahier cartographique** : il reprend notamment l'organisation du réseau, les infrastructures existantes et les projets.

- **Annexe 7.5 – Aperçu des actions** (tableau 7.5.1) : la **liste complète des actions proposées au financement** « Communes pilotes Wallonie cyclable » est reprise dans ce tableau spécifique. Ce tableau ne résume pas le Plan communal cyclable, il reprend seulement les actions proposées à la subvention.

- **Annexe 7.5 – Aperçu des actions** (tableaux 7.5.2 à 7.5.5) : ces **quatre tableaux synthétiques résument l'ensemble des fiches actions**. Elles sont regroupées par axe et permettent un renvoi facile vers les fiches ayant la même numérotation et le même intitulé. Le numéro des fiches soumises à la subvention « Communes pilotes Wallonie cyclable » est repris sous cette forme : **Fiches « Wallonie cyclable »**. Les tableaux précisent, dans la mesure du possible, l'année d'exécution et le financement.



- **Annexe 7.6 – Budget 2011-2014** : ce **tableau budgétaire** précise les investissements proposés pour chacun des axes (aménagement, stationnement, promotion, organisation), par année et par intervenant, dans le respect des conditions de financement de l'appel à projet « Communes pilotes Wallonie cyclable ».

Enfin, il est important de rappeler que ce Plan communal cyclable sera appelé à évoluer. Ces différentes actions, tant pour la Ville de Namur que pour ses partenaires, doivent faire l'objet d'études détaillées et être soumises à l'Autorité de la Ville et autres autorités compétentes : gestionnaires de dossiers et pouvoirs subsidiants.

Bonne lecture !



## **LE PROJET**

### **« COMMUNES PILOTES WALLONIE CYCLABLE »**

Ce Plan communal cyclable a été préparé dans le cadre du projet régional « Communes pilotes Wallonie cyclable ».

La Déclaration de Politique Régionale prévoit de travailler avec une demi-douzaine de villes cyclables pilotes. L'idée de la mesure est de concentrer les moyens sur un nombre limité de communes afin de pouvoir arriver à un impact significatif. Ceci contribuera aux objectifs de mobilité durable, notamment celui de favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. Pour y parvenir, le Gouvernement ambitionne notamment de rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité active et de promouvoir le vélo.

Les objectifs spécifiques du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » sont :

- Développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- Identifier les meilleures stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels ;
- Développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, ce qui contribuera à une image favorable de la Wallonie.

Le projet suit les étapes suivantes :

- Appel à projet aux communes ou associations de communes rurales
- Pré-sélection d'une douzaine de communes sur base du dossier de candidature
- Préparation du Plan communal cyclable (PCC) par les communes ou associations de communes sélectionnées (le présent document)
- Sélection de 6 à 8 communes ou associations de communes rurales
- Mise en œuvre des PCC sélectionnés de 2011 à 2014 à l'aide de moyens financiers régionaux.

La Ville de Namur est parmi les 13 communes ou association de communes pré-sélectionnées. En préparant le PCC, elle a bénéficié de l'assistance d'un expert fourni par l'association de bureaux **ICEDD / TIMENCO / PROVELO**.

### **Politique cyclable de la Ville de Namur**

La Ville de Namur a progressé dans sa réflexion depuis la fin des années '90.

En 1998, elle a approuvé un Plan Vélo avec 17 itinéraires cyclables pour rejoindre le centre-ville au départ de la périphérie.

En 1998 également, son Plan communal de Mobilité (PCM) pour le centre-ville a pointé les priorités d'une politique cyclable.

En 2009, l'étude de la réorganisation de l'espace public dans le centre-ville a confirmé la part privilégiée à réserver au vélo au sein d'un vaste espace partagé.

En 2010, le PCM de Jambes a identifié des liaisons cyclistes entre les deux rives de la Meuse, mais aussi pour liaisonner les quartiers.

Pourtant, après dix ans de mise en œuvre des premières politiques de mobilité, il subsiste encore de trop nombreux « points noirs », sources d'insécurité. Par ailleurs, il semble important d'étendre les cheminements cyclables au départ d'un réseau structurant.

En conséquence, la Ville de Namur a souhaité amplifier sa politique volontariste en faveur de la pratique du vélo au quotidien en parfaite cohérence avec sa Déclaration de politique communale du 5 juin 2007 et plus particulièrement son chapitre « retrouver le plaisir de la rue ».

C'est ainsi que le Plan namurois du Vélo a été adopté en mai 2010 et que la charte « Namur, à Vélo ! » a été lancée. Celle-ci invite tous les acteurs de la mobilité namuroise à s'associer en faveur du vélo.

La Ville agit en sa qualité de gestionnaire de la voirie et de la sécurité sur le domaine public, mais également comme acteur central d'une politique locale de mobilité. Elle propose d'associer dans sa démarche les autres gestionnaires de voirie et du domaine public, ainsi que les sociétés de transports publics.

Tous les acteurs de la mobilité ont également été invités à s'impliquer en faveur de la pratique du vélo au quotidien : acteurs économiques et sociaux, associations socio-sportives et socio-culturelles, les écoles, les administrations concernées, les usagers, ...

Sans exclure aucune action ou aucun investissement en faveur du vélo, la Ville et les partenaires ont défini un **périmètre d'intervention prioritaire, dénommé périmètre hypercyclable**. Celui-ci a été défini en fonction de la topographie et de la densité de population et de services. Ce périmètre reprend la Corbeille<sup>1</sup>, Salzinnes, Jambes, Bomel, Saint-Servais, le P+R Saint-Nicolas, ainsi que les RAVeLs jusqu'aux limites du territoire de Namur.

**Concrètement, il s'agissait de lancer une dynamique globale en faveur du vélo autour d'un plan concerté des infrastructures à réaliser et d'une charte à laquelle les gestionnaires de voiries, les acteurs de la mobilité, les acteurs socio-économiques, le monde de l'enseignement, les associations et les citoyens sont invités à s'engager, chacun, à la hauteur de ses envies et possibilités.**

C'est donc fort logiquement que Namur a posé sa candidature dans le cadre du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable ».

## **240 vélos en libre service à Namur** <sup>2</sup>

Après plus de 3 années d'étude, d'analyse des succès et échecs dans les pays voisins, la Ville de Namur va lancer la 1<sup>ère</sup> expérience wallonne de vélos en libre service et ainsi rejoindre le club des capitales cyclables européennes voisines telles que Bruxelles, Paris, Luxembourg, Barcelone, Séville, Valence, ...

Namur devrait disposer de 240 vélos au printemps prochain, répartis sur 24 stations dans le périmètre cyclable prioritaire de la Ville.

En plus des efforts en cours pour améliorer les infrastructures cyclables, les vélos en libre service devraient permettre de « remettre en selle » bon nombre de cyclistes occasionnels et participer ainsi au développement du vélo au quotidien.

---

<sup>1</sup> Corbeille : centre-ville, entre la gare au Nord et la Sambre et la Meuse au Sud

<sup>2</sup> Cahier cartographique : carte PCC NAMUR 8 : Stations de vélos libre service





# 1 LE VÉLO AUJOURD'HUI

## *Diagnostic de la politique cyclable*

### 1.1 Profil de la commune et potentiel du vélo

Extrait de l'étude de la réorganisation de l'espace public dans le centre-ville, Atelier 4D – A D'A – Transitec, Avril 2010.

#### **LE DEVELOPPEMENT URBAIN DE NAMUR**

Devenue capitale de la Région Wallonne, le rayonnement de la ville de Namur dépasse ce que sa taille laisse supposer. La ville se situe à la charnière du sillon industriel Sambre et Meuse, ainsi que sur l'axe européen Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg. Elle est également la porte d'entrée des régions touristiques de l'Ardenne, tout en bénéficiant encore de la proximité de Bruxelles. Namur est un centre résidentiel, touristique, économique et de services. Outre sa vocation administrative, la ville joue le rôle de pôle commercial et surtout de centre scolaire et universitaire.

#### **CONTRAINTES TOPOGRAPHIQUES**

Le site de Namur, au confluent de deux vallées relativement encaissées, a largement déterminé son développement. Les voies d'accès et le chemin de fer sont tout naturellement localisés sur les pentes les plus faibles, tandis que les zones d'habitat se sont inscrites dans la vallée entre les divers éperons du relief ou, plus tard, sur les plateaux. L'urbanisation en forme de doigts de gant est restée compacte, ne s'écartant que rarement à plus de trois kilomètres du centre. L'absence d'éléments de circulation transversaux en raison du relief a renforcé une mobilité largement orientée sur la Corbeille et ses boulevards de ceinture. Cette mobilité est, de plus, fortement contrainte par des points de franchissement obligés de la Meuse, de la Sambre et des voies de chemin de fer<sup>3</sup>.

#### **FONCTIONS DE CENTRE URBAIN**

Le centre-ville, au patrimoine bâti riche, est resté le pôle incontournable pour les activités tertiaires, en particulier le commerce, l'enseignement (peu décentralisé vers les quartiers extérieurs) et les administrations. 15.000 emplois environ se situent dans la Corbeille, constituant un atout pour la vitalité du centre, d'autant plus que l'habitat s'est bien maintenu (près de 7.000 habitants). La compacité et le cadre agréable du centre de Namur en font un lieu idéal pour les circulations piétonnes, renforçant la mixité de la ville. Tout y est à deux pas.

#### **LES PROBLEMES**

Cette centralité, avec tout ce qu'elle apporte de positif, pose également des contraintes, car la Corbeille devient la destination incontournable pour les motifs les plus divers. Tous les flux se retrouvant sur les mêmes voies d'accès, celles-ci deviennent à leur tour des barrières urbaines entre les quartiers, déjà séparés par le relief ou les cours d'eau. Sous la pression automobile, les axes de pénétration ont perdu en qualité, les espaces piétons étant réduits à la portion congrue.

---

<sup>3</sup> Cahier cartographique : cartes PCC NAMUR 1 : Réseau routier et PCC NAMUR 2 : Relief



L'espace est trop peu structuré sous forme de séquences marquant les portes de ville et les entrées de quartier. Les portes d'agglomération indiquant aux automobilistes le moment d'adapter leur vitesse et leur comportement sont peu visibles. L'espace mono-fonctionnel exclut les autres modes de transport, les bus et les vélos n'ont pratiquement jamais d'espace réservé ou adapté à leur passage. Ce dernier constat est valable également dans la Corbeille. En dehors des zones piétonnes, l'automobile s'impose comme la maîtresse de maison, alors qu'il serait plus logique de la considérer comme une invitée au centre.

#### Nombre d'habitants à Namur

109.818 (Source : Ville au 01/08/2011).

#### Potentiel du vélo à Namur

Extrait du PCM de Namur (1998).

Namur dispose d'un potentiel intéressant pour le vélo comme moyen de transport, puisque 40% de la population habite dans la vallée (**plus de 40.000 personnes**), près de 60% dans un rayon de trois kilomètres autour du centre, et 80% dans un rayon de cinq kilomètres (**plus de 80.000 personnes**). Les principaux pôles d'attraction sont situés au centre et à ses abords immédiats. Le RAVeL, bien qu'encore incomplet aujourd'hui, ajoute à son rôle touristique et récréatif un potentiel évident de liaison rapide de la périphérie au centre pour une part des déplacements quotidiens. Les points d'entrée dans la Corbeille sont généralement des nœuds d'échange du trafic routier et constituent des points difficiles pour la circulation des vélos. La Corbeille offre quant à elle une configuration permettant d'envisager un statut privilégié pour les modes de déplacements doux, et plus spécifiquement des cyclistes.

Comme cité précédemment, le Plan namurois du Vélo de 2010 propose de concentrer prioritairement les interventions au périmètre hypercyclable, ainsi qu'aux deux RAVeLs jusqu'aux limites territoriales namuroises. Les éléments suivants ont été pris en compte dans la définition de ce périmètre d'interventions prioritaires :

- des déplacements courts : 50 % des trajets urbains effectués en voiture en ville font moins de 5 km, et des distances inférieures à 3 km dans deux tiers des cas
- le potentiel d'utilisation : les 40.000 Namurois qui habitent dans la vallée sont des utilisateurs potentiels du vélo pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école.

Sans compter qu'avec le réseau TEC et la gare de Namur, les navetteurs peuvent combiner le vélo avec le bus ou le train.

Le Point Vélo de la gare de Namur met à disposition les vélos des projets Cyclotec (TEC) et Bluebike (SNCB) et propose également entretiens et réparations de ces vélos.

#### Répartition modale

Source : Enquête fédérale 2008 – Déplacements domicile/travail à vélo.

2,08 % des Namurois qui travaillent vont au travail à vélo

1,65 % des gens qui travaillent à Namur s'y rendent à vélo



Source : Enquête sur la mobilité scolaire en Wallonie, réalisée par le SPW/DGO2 (2003-2004).

1 % des déplacements scolaires des élèves du secondaire sont effectués à vélo alors qu'ils sont 20 % à habiter entre 1 et 4 km.

#### Comptages : Observatoire du vélo de Namur

L'organisation de cet observatoire repose sur une collaboration entre Pro Vélo et la Ville de Namur. Si d'autres comptages avaient déjà eu lieu par le passé, ceux-ci ne comportaient qu'un nombre limité de points de comptage et une faible récurrence. La volonté conjointe de Pro Vélo et de la Ville est de disposer désormais d'un observatoire fiable et continu, à considérer comme un état des lieux de référence auquel seront comparés les résultats des comptages ultérieurs sous la forme de pourcentages d'évolution.

Nous ne disposons pas d'assez de recul pour tirer des enseignements fiables, mais la dynamique est lancée. Soulignons également la participation bénévole de 16 adhérents du Plan namurois du Vélo lors des comptages du 17 mai 2011. C'est un exemple clair de la participation citoyenne et de l'engagement de nos adhérents !

Pour plus de détails, se référer au chapitre 7.2

## 1.2 La méthode BYPAD

Le PCC prend comme point de départ le dossier de candidature de la commune. Les grandes étapes suivies sont le diagnostic, les objectifs, les actions. Cette approche classique a été enrichie en utilisant la méthode BYPAD.

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD est basé sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (Bicycle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 - approche au cas par cas*. Des problèmes sont résolus quand ils s'imposent et seulement quand ils s'imposent, selon le principe du « sapeur-pompier ».

- Niveau 2 – *approche isolée*. Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- Niveau 3 – *approche système*. La politique cyclable est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs met en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- Niveau 4 – *approche intégrée*. La politique cyclable atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD

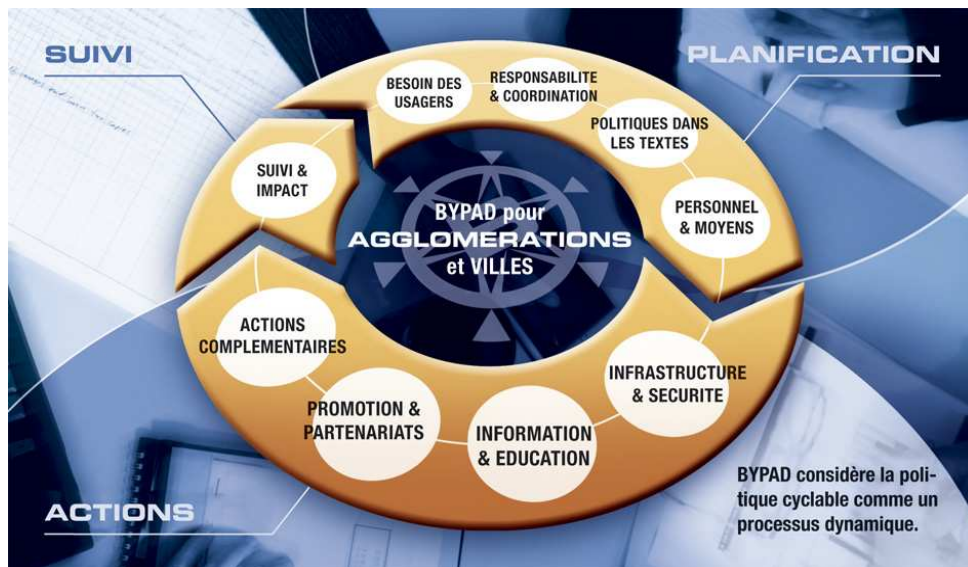


Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD



La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cyclable** :

- Une politique cyclable approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cyclable mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Un label de qualité et des échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)).

Toutes les communes ayant élaboré leur PCC en utilisant la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cyclable intégrée.

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PCC

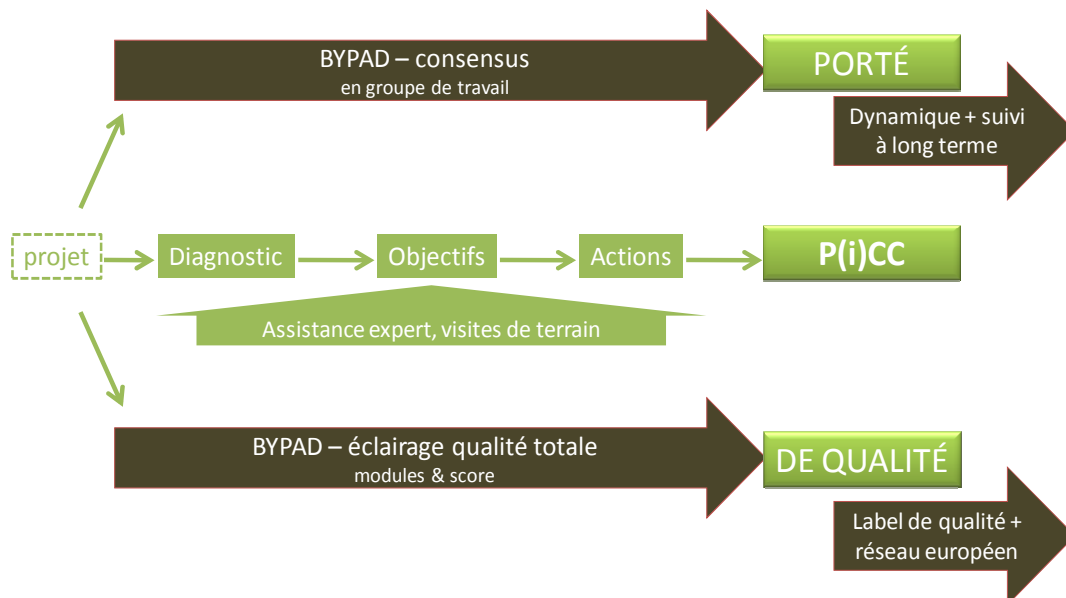


Tableau 1 – Composition du groupe de travail PCC

Type	Nom	Fonction / Service / Institution
Usager	Anne De Spiegelaere	-
Usager	Bernard Loiseau	-
Usager	Jérôme Robert	Coursier Mosan
Décideur politique	Patricia Grandchamps	Echevine de la Mobilité
	Michel Jehaes	Chef de cabinet
Décideur politique	Xavier Gérard	MR Parlement wallon
Décideur politique	Benoit Malisoux	Attaché de cabinet CDH
Fonctionnaire	Catherine Noël	Service Mobilité
Fonctionnaire	Patrick Czerwinski	Service Mobilité
Fonctionnaire	Damien Schwartz	Service Bureau d'études Voies publiques

Tableau 2 – Calendrier de l'élaboration du PCC

26 janvier 2011	Journée de lancement
9 février 2011	Réunion GT1 (Groupe de travail) : DIAGNOSTIC
17 février 2011	Réunion CCV1 (Conseil consultatif communal Vélo) – Présentation du résultat du GT1
3 mars 2011	Réunion GT2 : OBJECTIFS ET LEVIERS PRIORITAIRES
16 mars 2011	Visite de terrain (connexions et coupures RAVeL, ...)
23-25 mars 2011	Participation à Vélocity Séville
31 mars 2011	Réunion GT2 Bis : CLASSEMENT DES PISTES
7 avril 2011	Réunion CCV2 – Présentation des résultats des GT2 et GT2 Bis
5 mai 2011	Réunion GT3 : FICHES ACTIONS
19 mai 2011	Réunion GT3 Bis : CARTOGRAPHIE
14 juin 2011	Réunion CCV3 – Présentation des résultats des GT3 et GT3 Bis
20 juin 2011	Présentation du canevas du PCC à la CCATM
29 août 2011	Présentation du PCC au Collège communal
12 septembre 2011	Présentation du PCC au Conseil communal
3 octobre 2011	Dossier PCC déposé au SPW

### 1.3 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Tableau 3 – Modules de l'évaluation BYPAD  
Résultats issus du GT1 (chapitre 1.4)

1	Besoins des cyclistes	3
2	Responsabilités et coordination	3
3	La politique cyclable dans les textes	3
4	Moyens et personnel	2.5
5	Infrastructure et sécurité	1.8
6	Information et éducation	2.5
7	Promotion et partenariats	1
8	Actions complémentaires	1.8
9	Évaluation et impacts	1

## 1.4 Le diagnostic par module<sup>4</sup>

### **Besoins des cyclistes – 3 points/4**

La prise en compte des besoins des cyclistes fait l'objet d'une politique systémique à la Ville de Namur.

#### **FORCES**

- Les usagers sont systématiquement associés à la politique cyclable via le Comité Vélo : définir les priorités, émettre un avis sur tout projet d'aménagement de voirie. Les usagers ont également été concertés sur le Plan Vélo de 2010 (Comité Vélo, CCATM, ...). Depuis, les institutions, associations, écoles, entreprises, particuliers sont invités à adhérer à la charte. Chaque adhérent est tenu informé et peut réagir via un courrier électronique et site Web.
- Des contacts existent avec les usagers et les services pour des problèmes ponctuels ou des projets plus spécifiques. Ils ont également l'accès au site Web sur lequel ils retrouvent de l'information, la possibilité de laisser des messages.

#### **FAIBLESSES**

- Les demandes ponctuelles des usagers ne sont pas collectées précisément, ni gérées en fonctions des priorités du Plan Vélo.
- Pas encore d'assemblée annuelle des adhérents de la charte. La première aura lieu en septembre 2011.

#### **PISTES**

- Collecter précisément les demandes ponctuelles des usagers. Les gérer en fonctions des priorités de notre Plan Vélo.
- Communiquer à la masse silencieuse des usagers potentiels. Penser également aux autres usagers afin d'intégrer la politique vélo dans une politique de mobilité globale : partager l'espace et éviter d'opposer les usagers, ...
- Généraliser la Newsletter ponctuelle qui a été envoyée au millier d'adhérents de la charte vélo.

### **Responsabilité et coordination – 3 points/4**

#### **FORCES**

- Même si de nombreux freins existent encore tant au niveau politique que technique et administratif, la tendance est à une reconnaissance légitime du vélo, qui occupe une place importante de la politique de mobilité.
- La déclaration de politique communale réserve une place explicite au vélo : « La Ville mènera une politique volontariste en faveur du vélo au quotidien, notamment par l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés et de parkings spécifiques ».
- Deux conseillers en mobilité sont responsables de la coordination de la politique cyclable.

<sup>4</sup> Les résultats ci-dessous reflètent les synthèses de réflexions du groupe de travail. Chaque membre ayant rempli individuellement un questionnaire relatif au BYPAD.

- La coordination avec la DGO1 fonctionne bien. Jusqu'à il y a peu, le Comité Vélo invitait la direction des routes pour les projets vélo qui la concernaient. L'approche était ponctuelle et généralement selon le calendrier des projets du SPW. Depuis la concertation entamée pour élaborer notre Plan Vélo de 2010, toutes les directions concernées du SPW ont été associées : un périmètre prioritaire a été défini et les projets ont été priorisés.
- La coordination avec le TEC, la SRWT et la SNCB est également satisfaisante.

#### **FAIBLESSES**

- La bonne coordination avec la DGO1 ne mène pas toujours à des mesures concrètes, faute de moyens financiers.

#### **PISTES**

- On peut difficilement aller plus vite, au risque de soulever de vives oppositions. Il faut convaincre et atteindre une taille critique qui légitimise davantage la politique vélo. On sent cette tendance avec le nombre croissant de cyclistes sur Namur et l'adhésion de plus en plus importante de nombreux acteurs.
- Comme le prévoit la charte d'adhésion, chacun s'engage dans la mise en œuvre du plan coordonné selon les moyens humains et budgétaires disponibles. Cela nécessite aussi une volonté politique qui dégage des moyens budgétaires pour nos partenaires. Les études avancent selon les priorités fixées et tous les moyens engagés vont dans le sens souhaité.

### **La politique cyclable dans les textes – 3 points/4**

#### **FORCES**

- La déclaration de politique communale réserve une place explicite au vélo : « La Ville mènera une politique volontariste en faveur du vélo au quotidien, notamment par l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés et de parkings spécifiques ».
- La Ville de Namur dispose d'un Plan Vélo, document stratégique en matière de planification.
- La Ville de Namur dispose d'une charte signée par plus de 1.000 adhérents.

#### **FAIBLESSES**

- Les recommandations du Règlement Communal d'Urbanisme
- (RCU) en matière cyclable ne sont pas encore validées (en cours d'élaboration).
- Le lien entre le vélo et les autres modes de déplacement est encore trop théorique, sans véritable politique globale, hormis dans l'aménagement des espaces publics (partage de l'espace et intégration du vélo). La Ville a pourtant des projets, notamment pour valoriser le vélo au départ de la gare, au service des nombreux navetteurs et des touristes.

---

<sup>5</sup> Les deux schémas directeurs développés réservent une place centrale aux transports en commun et au vélo (connexion au RAVeL sur Bomel – St-Servais). Ceci justifie, entre autres, le choix pour le premier investissement vélo dans le cadre du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable ».



### **PISTES**

- Le RCU est en cours d'élaboration. Des prescriptions sont formulées en matière de stationnement vélo.

### **Moyens et personnel – 2,5 points/4**

#### **FORCES**

- Depuis le début de cette législature au moins, il y a chaque fois un budget affecté à des aménagements cyclables, soit dans le cadre de crédits d'impulsion ou sur fonds propres.
- Depuis plus longtemps encore, des budgets sont également affectés au Brevet du Cycliste.
- Outre ces budgets, des aménagements cyclistes sont également prévus sur d'autres budgets plus globaux : signalisation (pour les SULs), marché de sécurité routière (abaissement de bordures), marquage (bande cyclable ou avancées cyclistes), ...
- Le service Mobilité est responsable de la politique cycliste. Depuis le Plan Vélo de 2010, une personne responsable a été désignée au sein de ce service et une autre personne a été engagée pour renforcer la politique vélo.
- Au-delà de cette mission de coordination, d'autres personnes et services, sont clairement identifiés pour collaborer à la politique cyclable, notamment : un agent technique du bureau d'études Voies publiques, le conseiller en mobilité de la Police. Des liens existent également avec le service de l'Urbanisme et celui de l'Équipement urbain, mais ne sont pas systématiques.

#### **FAIBLESSES**

- Il est difficile, voire impossible, de garantir des budgets réservés au vélo. Quelle que soit la matière d'une politique sectorielle, la Ville remet en débat l'ensemble de son budget annuellement.
- Compte tenu de la situation financière de celle-ci, aucun budget n'est vraiment acquis d'avance. L'Échevine actuelle qui propose l'ensemble des budgets des voiries, réserve toujours une part au vélo. L'apport de subsides facilite évidemment la décision politique et la hauteur des investissements.

### **PISTES**

- Si Namur peut être retenue dans le projet "Communes pilotes Wallonie Cyclable », sa volonté sera facilitée par une pérennisation de moyens budgétaires.
- Le Plan Vélo de 2010 a mis en évidence que les "points noirs" et les gros investissements ne sont pas du ressort de la Ville, mais plutôt sur domaine régional (routes régionales, RAVeL, voies hydrauliques). L'indispensable coordination des investissements avec d'autres gestionnaires de voirie est donc déterminante.
- Certaines collaborations pourraient être améliorées, notamment avec le service des Sports et ceux de la Jeunesse ou pour le renfort de personnel lors du passage des Brevets du Cycliste.

## **Infrastructure et sécurité – 1,8 points/4**

### **FORCES**

- Namur a l'avantage d'être au croisement de deux RAVeLs importants, ossature intéressante pour l'organisation du réseau.
- Points noirs mis en évidence, listés et priorisés selon l'avis du GRACQ.
- Certains axes ou parties d'itinéraires sont réalisés : chée de Waterloo, Rempart de la Vierge, Cardinal Mercier, ... ; pour le RAVeL : connexion réalisée entre le Grognon et La Plante; les autres sont à réaliser, y compris rue Muzet dans le cadre de la pré-sélection de la Ville de Namur au projet « Communes pilotes Wallonie cyclable 2011.
- 17 itinéraires cyclables communaux ont été mis en place sur base d'une étude de 1997. Balisage (chevrons verts + signalisation verticale) et carte cyclable, mais sans véritable intégration ni sécurisation. Une seconde carte a été éditée (pas d'itinéraires mais des rues conseillées).
- Les plaintes sur l'état des pistes sont perçues en direct ou via la Maison des Cyclistes (nids de poules et gestion de déviations pendant des interventions en voirie sur cheminement cycliste...). Certaines demandes ponctuelles sont traitées.

### **FAIBLESSES**

- La suppression des points noirs et la continuité des cheminements sont souvent tributaires d'aménagements à effectuer sur voiries régionales. Le SPW a l'intention d'investir, mais cela nécessite d'importants budgets et des délais d'étude et de mise en œuvre.
- Des aménagements plus conséquents commencent à voir le jour, mais avec des ruptures de liaison ou arrivées sur des points noirs (Rempart de la Vierge, chée de Waterloo, av. Cardinal Mercier, Pont des Ardennes, av. Bovesse, SULs, ...).
- Les pistes cyclables ne sont pas spécialement entretenues, le RAVeL l'est occasionnellement. L'entretien reste encore fort ponctuel et curatif.

### **PISTES**

- Tendre vers le niveau 3 : réseau de qualité et points noirs éliminés (surtout connexions RAVeL avec la Corbeille). Nombreux projets importants mais coûteux. Infrastructures lourdes (passerelle du pont du Luxembourg, passerelle du Grognon, encorbellement, RAVeL de la gare de Namur à la gare de Jambes, ...)
- Poursuivre la concertation pour harmoniser les paramètres de qualité des aménagements. Ce sont surtout les budgets qui permettront d'atteindre une cohérence du réseau en progressant dans les chaînons manquants du réseau.
- Réaliser un tableau de planification des infrastructures à réaliser, faisant l'objet d'un véritable suivi.
- Etablir des liens entre les fiches actions du Comité de Pilotage et le PCC.

- Gérer de manière centralisée les plaintes avec réponses immédiates (et communiquer sur cette possibilité), programmation rapide des travaux ou à plus long terme s'ils s'inscrivent dans des projets d'aménagements prévus.

### **Information et éducation – 2,5 points/4**

Deux thèmes sont abordés : information/communication et éducation/formation

#### **FORCES**

Voici une série d'outils et actions d'information et de communication qui reflètent la vision systémique de la Ville en la matière :

- Le site Mobilité de la ville de Namur dont les pages "vélo" sont mises à jour régulièrement. C'est un outil d'information important, permettant notamment aux usagers d'accéder à la carte cyclable. Cette carte a également été publiée en version papier récemment.
- La charte vélo a été lancée par la Ville, regroupant aujourd'hui plus de 1.000 adhérents. Elle présente l'avantage d'une cohésion des messages et des publics, unis dans une série d'objectifs communs.
- La presse locale a démontré un certain intérêt pour la politique vélo de la Ville de Namur. C'est un vecteur de communication important, qui relaye les nouvelles infrastructures et événements liés au vélo. La Ville doit même être attentive à communiquer "raisonnablement" pour ne pas donner l'impression que la politique vélo se fait au détriment de la voiture.
- La Ville organise une série d'événements ponctuels, notamment dans le cadre de la semaine de la mobilité : taxi-vélo, balades, etc.

Voici les quelques points forts en matière d'éducation et de formation, faisant l'objet d'une politique relativement isolée :

- La Ville organise des formations régulières pour élèves de 5<sup>ème</sup> primaire depuis plusieurs années. Ces dernières années, les moyens ont été augmentés et ce sont pas moins de 500 à 600 élèves qui bénéficient annuellement de cet encadrement. Cette année, implication complémentaire d'une école (classe de 6<sup>ème</sup> primaire) dans le Printemps de la Mobilité.
- Il existe des formations pour adultes, en partenariat avec le Point Vélo.

#### **FAIBLESSES**

Les éléments d'information et de communication ne reflètent pas encore une vision intégrée :

- La dynamique de communication via le site Web doit encore évoluer, afin que l'information soit plus souvent mise à jour et fasse l'objet d'échanges.
- Il est nécessaire, via les outils et actions citées, d'améliorer l'information sur les visions et la politique stratégique en matière de vélo.
- Il n'existe pas de plan de communication cohérent qui articule information, communication, événements et outils liés au vélo.

Les éléments d'éducation et de formation sont au stade d'une vision isolée :

- Seul le public scolaire est concerné par une stratégie de formation régulière.
- Les formations pour adultes rencontrent un succès mitigé.

#### **PISTES**

- L'accueil des nouveaux habitants avec une balade vélo doit être mis en place cette année.
- Projet de formation des agents communaux (sorte de "bike to work").

#### **Promotion et partenariats – 1 point/4**

##### **FORCES**

- La Ville propose aux entreprises, écoles, associations, de faire de la promotion ; cela fait partie de la charte d'adhésion "Namur, à Vélo !"

##### **FAIBLESSES**

- A part les écoles, aucun partenariat concret avec les entreprises ou autres fonctions.

##### **PISTES**

- Encourager les bonnes pratiques avec des partages d'expériences et un prix qui récompense les initiatives remarquables.

#### **Actions complémentaires – 1,8 points/4**

Deux thèmes sont abordés : la place du vélo face à la voiture, et la prise en compte du vélo en matière d'urbanisme.

##### **FORCES**

En matière de valorisation de la place des cyclistes par rapport aux automobilistes, une série de points forts sont à citer :

- De très nombreux SULs sont mis en place selon les priorités proposées par le GRACQ et après rapport de Police et analyse en Comité Vélo.
- Des avancées cyclistes sont marquées aux principaux carrefours à feux.
- Les bandes bus sont accessibles aux cyclistes.
- La politique de stationnement automobile décourage le stationnement de moyenne et longue durée en voirie au centre-ville, mais reste accessible pour la courte durée et pour les habitants. L'accès au centre est conseillé via les parkings-relais et les transports en commun.

En matière d'urbanisme, voici les points forts :

- Globalement, les projets d'urbanisme sont analysés sous l'angle du développement durable pour lequel l'éco-mobilité tient une place importante, pour ce qui concerne les grands projets d'aménagement du territoire.

- L'avis Mobilité est souvent demandé dans les procédures d'urbanisme (presque chaque fois dans les dossiers importants en aménagement du territoire<sup>5</sup>).
- Grâce à ces avis, les cheminements et parkings vélos sont intégrés dans les projets.

### **FAIBLESSES**

La valorisation de la mobilité cyclable présente de nombreux points à traiter :

- L'hyper-centre n'est pas en zone 30.
- La prise en considération du vélo dans les villages est faible.
- La mise en SUL de la commune de Namur n'est pas encore atteinte.
- Le stationnement au centre-ville reste une question délicate avec des revendications des commerçants et d'une partie de la population. De même, les modérations de vitesse et aménagements pour cyclistes ne sont pas acceptés par tous, surtout si cela a des conséquences sur le stationnement par exemple. Une approche isolée en progression.

En matière d'urbanisme :

- Même si l'étude du quartier de la gare a été pensée aussi pour le vélo, aucune solution technique n'a été retenue à ce jour pour un franchissement direct de la gare.

### **PISTES**

- Poursuivre la mise en SUL.
- Aménager la Corbeille en zone 30.
- Valider le Règlement Communal d'Urbanisme afin que les recommandations ou impositions aux promoteurs, notamment pour les immeubles multiples, soient systématiques.

### **Évaluation et impacts – 1 point/4**

Deux thèmes sont abordés : les comptages et l'accidentologie.

### **FORCES**

- Depuis 2010, deux campagnes de comptage sont réalisées par an aux principaux accès cyclables de la ville, selon les recommandations méthodologiques de Pro Vélo. Du personnel étudiant est engagé et formé à cet effet, en renfort du service Mobilité.
- En matière d'accidentologie, la Ville de Namur travaille sur base des points noirs établis par les cyclistes eux-mêmes, notamment le rapport du GRACQ. La Ville sollicite également l'avis de la Police sur les situations signalées comme dangereuses par certains usagers (particuliers, écoles, ...). Pour les nouveaux aménagements, l'avis du Comité Vélo et de la Police est demandé en amont, plutôt que d'analyser les données d'accidentologie. Pour certains dossiers plus complexes, l'avis de l'IBSR est sollicité.

### **FAIBLESSES**

- Il n'y a pas de communication autour des résultats du comptage, l'objectif était d'obtenir un premier coup d'oeil dans le cadre du lancement du Plan Vélo.

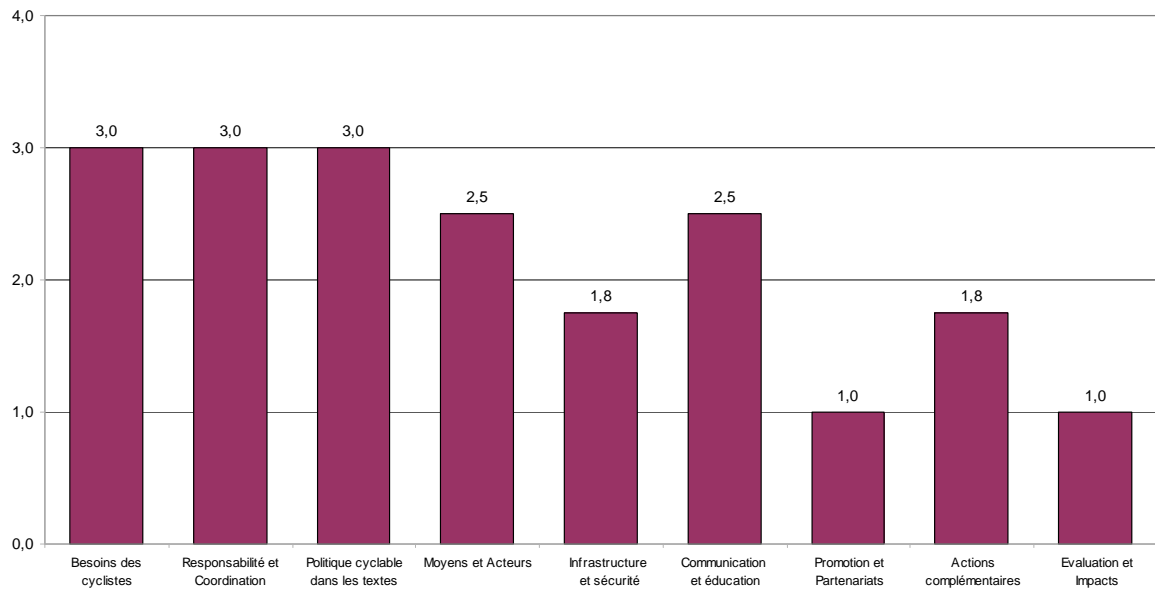
- Il n'y a pas encore de comptage permanent.

### **PISTES**

- Poursuivre la discussion sur l'installation de compteurs permanents (avis mitigé du Comité Vélo), permettant une analyse plus fine pour les flux principaux.

## **Résumé**

**BYPAD - Niveau par module**



### Niveau obtenu par question

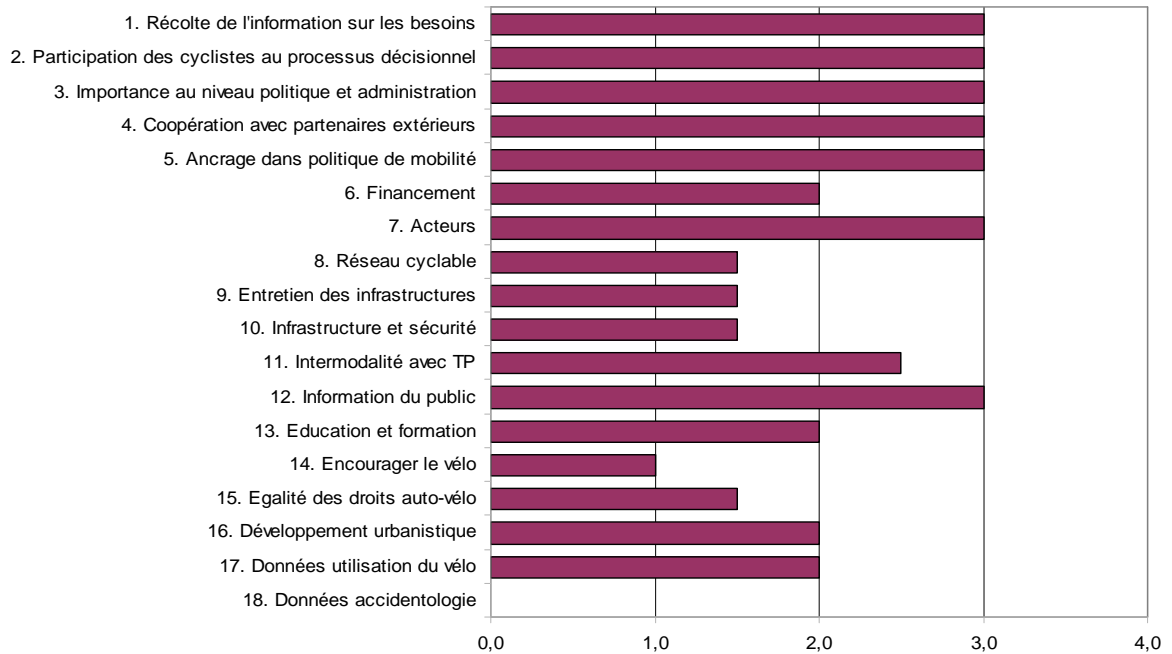
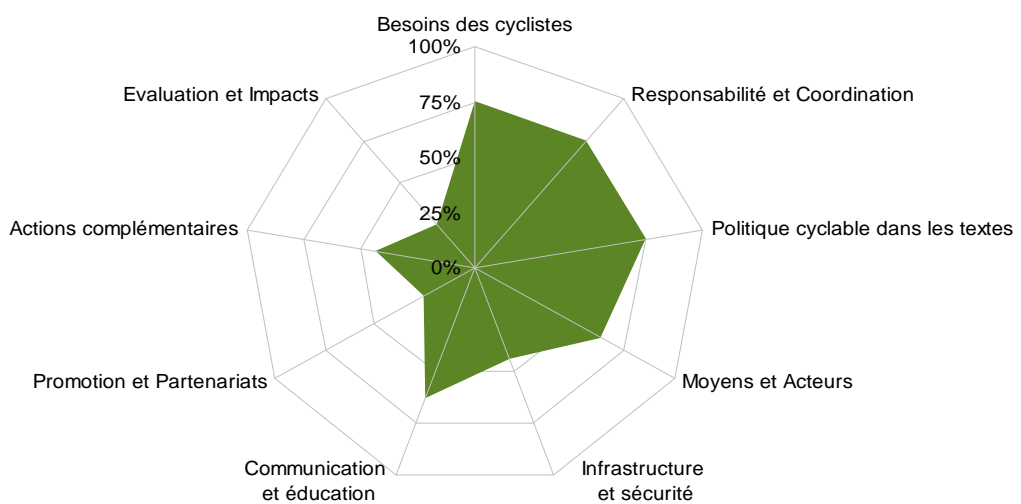


Figure 4 – Diagnostic BYPAD

### Namur Diagnostic BYPAD 2011



## **CONCLUSIONS :**

Le résultat reflète bien la situation à Namur : une politique forte, mais récente dans son dynamisme actuel, qui doit encore se traduire sur le terrain. L'ambition de la politique est reprise de manière explicite dans la déclaration de politique communale. Le Plan namurois du Vélo et la charte d'adhésion datent de 2010.

Le bilan n'est pas équilibré sur les neuf axes du diagnostic. Les besoins des cyclistes sont entendus grâce à la concertation instituée dans différents comités. Le service Mobilité travaille en collaboration avec les autres acteurs de la mobilité namuroise.

Sur le terrain, les choses doivent encore se concrétiser. Ce **décalage entre les intentions et la réalité du terrain** s'explique de plusieurs manières.

Tout d'abord, certains projets nécessitent **du temps**. C'est le cas pour les travaux d'infrastructure dont certains chantiers viennent enfin de débuter après plusieurs années de procédures. C'est également le cas pour le marché de vélos en libre service qui ne sera mis à la disposition des cyclistes qu'au printemps 2012, après plusieurs années de réflexion et de procédure.

La réalité du cycliste est un « tout » sur le terrain ; elle ne dépend **pas seulement de la Ville de Namur**. Si la collaboration avec les autres partenaires est excellente, les budgets des uns et des autres sont parfois difficiles à mobiliser. Et c'est ainsi que certains maillons ou **points noirs** restent des obstacles réels à l'amélioration significative du réseau, malgré les efforts déjà consentis.

Il faut également constater que cette volonté forte et ses premiers efforts en faveur des usagers cyclistes ne sont pas encore suffisamment perçus par la population. Certains cyclistes eux-mêmes ne connaissent pas les changements récents.

Et la Ville elle-même n'a pas encore suffisamment de recul pour évaluer et adapter sa politique.

**Si l'on peut se réjouir du dynamisme actuel de la Ville, le diagnostic BYPAD 2011 indique clairement qu'il faudra poursuivre les actions et investissements entamés avant que ceux-ci ne soient pleinement perçus par les cyclistes et la population dans son ensemble.**



## 2 LE VÉLO DEMAIN

### *La vision et les ambitions du projet de politique cyclable*

#### 2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux de la politique cyclable sont identiques dans toutes les communes, et peuvent être résumés comme suit : rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.

Ceci implique que :

- Le PCC vise à stimuler la pratique quotidienne du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PCC vise avant tout à améliorer la cyclabilité générale, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PCC vise à sensibiliser et renforcer l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

*Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d'action*

<b>Objectifs généraux de la politique cyclable</b>	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous
<b>ROULER À VÉLO</b> L'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
<b>LE VÉLO À L'ARRÊT</b> Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
<b>ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
<b>ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

## 2.2 Vision et ambitions de la commune

La Ville de Namur a déjà pris de nombreuses initiatives en matière de politique cyclable et ce, particulièrement depuis ces dernières années. En cohérence avec sa déclaration de politique communale et consciente des efforts encore à réaliser pour développer le vélo au quotidien, le Conseil communal a approuvé **un Plan Vélo en mai 2010**.

Ce plan proposait déjà de valoriser prioritairement le périmètre hypercyclable de la Ville : le centre-ville (la « Corbeille »), la plaine de Jambes, La Plante, Bomel, le bas de Saint-Servais et de Salzinnes ainsi que les zones limitrophes aux RAVEls (soit partiellement Beez, Wépion, Flawinne et Vedrin). L'objectif général est d'augmenter les déplacements cyclistes.

Pour y parvenir, la politique du vélo était envisagée sur quatre axes complémentaires :

1. les infrastructures (et équipements) cyclables : compléter le réseau, sécuriser les «points noirs» notamment aux entrées de ville, multiplier les range-vélos et le stationnement dans les parkings ;
2. les services : Point Vélo à la gare de Namur, service de vente et d'entretien de vélos, vélos en libre service, cartes cyclistes, ...
3. la sensibilisation (information, communication, éducation) : Brevets du Cycliste dans l'enseignement fondamental, promotion du vélo, événements, ...
4. le suivi et l'évaluation : objectifs, état d'avancement, évaluations quantitatives et qualitatives, ...

Le plan de 2010 proposait ensuite une liste concertée de près de 80 projets d'infrastructures, dont une cinquantaine jugés plus importants. Ils concernent la Ville pour un tiers d'entre eux ; les autres investissements dépendent principalement du SPW (direction des routes ou des voies hydrauliques, mais aussi la SNCB). Il s'agissait notamment :

- des connexions avec la gare de Namur ;
- des connexions entre les quartiers et la Corbeille ;
- des RAVEls, notamment leurs accès et certaines connexions manquantes ;
- mais aussi quelques principes généraux tels que la mise en SUL, les zones d'avancées cyclistes, les bandes bus accessibles aux cyclistes, la suppression de pavés, ... ;
- sans oublier le stationnement vélo et le balisage.

Comme annoncé déjà dans notre dossier de candidature « Communes pilotes Wallonie cyclable », en novembre 2010, il est temps pour la Ville de Namur d'aller **plus vite, plus loin et mieux** :

- **Plus vite** : Si nous avons pu réunir tous les partenaires de la mobilité dans une même démarche, chacun n'a pu s'engager dans le Plan namurois du Vélo que selon ses moyens disponibles. Avec l'aide de la Région, « Wallonie cyclable » doit nous permettre de concrétiser plus rapidement les actions prioritaires. Cette concrétisation rapide des premières actions doit enclencher plus facilement une réelle dynamique positive grâce à la visibilité des projets. Et nous savons qu'il s'agit là d'un enjeu important : atteindre une masse critique de cyclistes qui légitimise la place du vélo en ville.
- **Plus loin** : En accord avec nos partenaires, nous avons défini un périmètre d'intervention prioritaire limité notamment autour du centre-ville et de Jambes. A présent, nous avons revu le périmètre en fonction des enjeux du projet de schéma de structure. Nous avons également prévu des liaisons secondaires en-dehors de ce périmètre hypercyclable.

- **Faire mieux** : Pour avoir mené la réflexion depuis plusieurs années, nous mesurons bien l'ampleur de la tâche. Le soutien méthodologique et le partage d'expérience nous ont aidés à développer une politique novatrice, sous tous ses aspects : infrastructures, communication, formation, services, ...

La Ville de Namur a toujours travaillé en concertation avec ses partenaires de la mobilité, ainsi qu'avec les associations cyclistes. Aujourd'hui, grand nombre d'acteurs sont mobilisés<sup>6</sup>. Devenir ville cyclable pilote sera un **nouveau tremplin pour tous les namurois et leurs nombreux visiteurs** réguliers : le vélo deviendra progressivement une partie de **notre identité, de notre image, en cohérence avec la ville durable** que nous voulons devenir.

**L'élaboration du Plan communal cyclable a permis de s'appuyer sur ce travail déjà largement étayé et concerté. Mais nous avons pu enrichir le diagnostic, les objectifs et le plan d'action, notamment sur base de la méthodologie BYPAD, avec l'aide de certains usagers et d'un bureau extérieur.**

**A présent, le PCC de Namur se présente comme une transition mûrie des différentes étapes de la politique cyclable namuroise :**

- **Améliorer le réseau**

Même si la politique cyclable ne se résume pas aux seules infrastructures, il est essentiel de poursuivre les efforts pour **améliorer le réseau cyclable**. On sait que ces investissements nécessitent du temps et des budgets parfois conséquents pour se concrétiser. On sait également que l'ensemble des partenaires doit s'impliquer et coordonner ses investissements pour développer un réseau cohérent. C'est pour cela qu'il a été essentiel de **hiérarchiser le réseau** en différenciant les fonctions et les niveaux d'équipement, sans sous-estimer les **quartiers à mieux partager** pour sécuriser la place du vélo dans un trafic apaisé.

Le **réseau a été complété** pour répondre également à la vision de développement territorial telle qu'envisagée dans le projet de schéma de structure communal<sup>7</sup>.

Certains investissements déjà programmés vont sortir leurs effets prochainement ; d'autres doivent être étudiés en fonction du PCC. Et au-delà des « grandes infrastructures », certaines mesures de circulation et diverses mesures d'accompagnement doivent aussi être mises en œuvre. C'est le cas des SULs par exemple.

- **Développer une image positive et encourager la pratique du vélo au quotidien**

La Ville de **Namur est déjà cyclable**, aujourd'hui. Il ne faut pas attendre tous ces investissements pour inviter la population à se déplacer à vélo. Il faut bien sûr poursuivre les formations telles que le Brevet du Cycliste, mais il faut davantage **encourager chacun à tenter l'expérience du vélo**. Il faudra poursuivre les campagnes de sensibilisation et de communication « grand public » afin d'améliorer encore l'image du cycliste. Il nous paraît tout aussi essentiel de **maintenir un dialogue permanent avec les usagers** : avec les comités représentatifs, mais aussi avec l'ensemble des cyclistes.

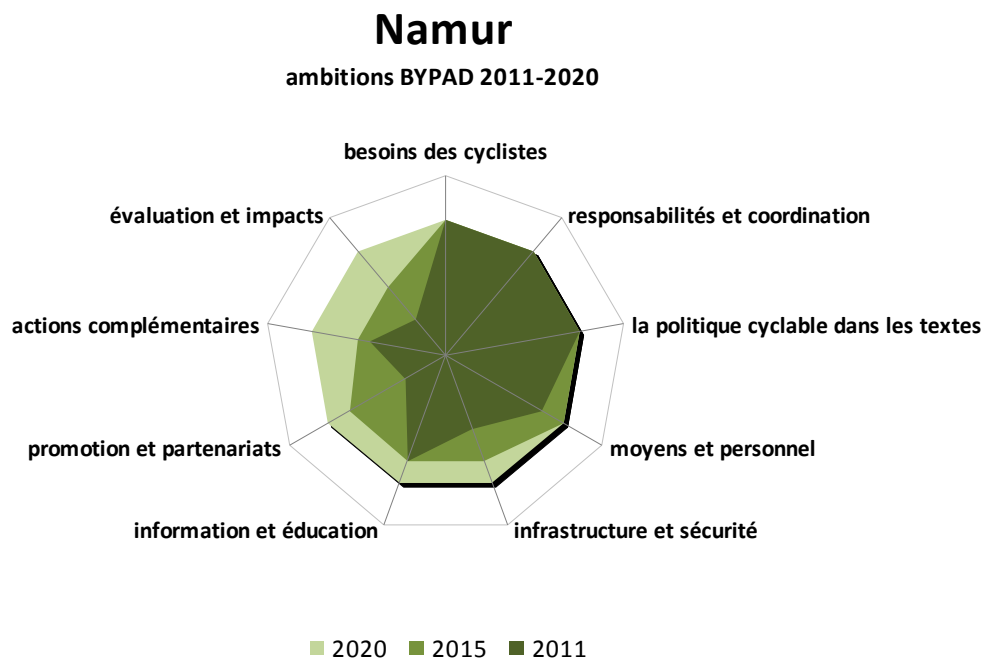
La Ville de Namur se réjouit tout particulièrement de la prochaine mise à disposition des vélos en libre service. Si la politique cyclable ne se résume certainement pas à ce seul service, on peut espérer que ces vélos multiplieront les premières expériences du retour au vélo en ville. Et au-

<sup>6</sup> Pouvoirs publics, écoles, entreprises, associations et citoyens : déjà plus de 1.100 adhérents à la Charte « Namur, à Vélo ! ».

<sup>7</sup> Le projet de schéma de structure communal est soumis au Conseil communal du 12 septembre 2011 pour son arrêt provisoire.

delà, nous espérons également que ces vélos permettront d'atteindre plus rapidement une masse critique de cyclistes susceptibles d'inviter d'autres usagers au vélo.

Figure 5 – Ambitions BYPAD





## 3 ACTIONS : ROULER À VÉLO

### *Champ d'action : infrastructures et réseau vélo*

#### 3.1 Repères pour le réseau vélo

**Objectif général : développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, direct, cohérent, confortable, agréable).**

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus.
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide.
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non, ...).
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage.
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective).

En pratique, il est souvent impossible de satisfaire l'ensemble de ces critères: longer les grandes routes est souvent rapide mais peu agréable, des voies lentes peuvent être agréables et confortables mais présenter des détours et un sentiment d'insécurité nocturne, ... Des arbitrages seront nécessaires, tenant compte des destinations, des publics cibles, etc. Mais le principe est de tenter de satisfaire au mieux aux critères de qualité.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur des itinéraires complets, soit sur un quartier dans son ensemble.

#### 3.2 Leviers prioritaires

##### 3.2.1. Périmètre cyclable et développement territorial

Dans le PCC, une représentation cartographiée de la structure du réseau cyclable est proposée. Celle-ci, en toute logique, entre en cohérence avec d'une part le Plan namurois du vélo de 2010<sup>8</sup> et d'autre part le projet de schéma de structure communal. Les périmètres de ces deux études, et la structure du réseau qui en découle, sont décrits ci-dessous.

---

<sup>8</sup> Un Comité Vélo ainsi qu'un comité de Pilotage suivent la mise en œuvre du Plan namurois du Vélo. Cette coordination active avec des partenaires essentiels (DGO1, SRWT, TEC, services communaux, etc.) permet d'obtenir une vision planifiée des aménagements.

### ▪ **Le périmètre « hypercyclable » du Plan namurois du Vélo de 2010**

Dans le Plan Vélo, la Ville de Namur et ses partenaires ont défini un périmètre d'intervention prioritaire. Dans un premier temps, la planification des interventions (infrastructure et stationnement vélo) accorde une priorité à ce périmètre « hypercyclable ». Ce dernier constitue donc une **première phase opérationnelle** de mise en œuvre du réseau cyclable tel que décrit ci-dessus.

Ce périmètre « hypercyclable » a été défini selon la topographie et la densité de population et des services. Il correspond à la Corbeille, Salzinnes, Jambes, Bomel, Saint-Servais, le P+R Saint-Nicolas, ainsi que les RAVeLs jusqu'aux limites du territoire de Namur.

### ▪ **Le schéma de structure communal <sup>9</sup> (SSC) en projet**

Dans cet outil de planification, la structure territoriale est envisagée à travers la mise en place d'un réseau écomobile performant et une planification différenciée du territoire induisant ainsi ce que l'on peut désigner comme une éco-accessibilité, à savoir le rapport optimal entre l'urbanisation et l'écomobilité.

La structure écomobile dite d'intra-ville fait référence au réseau TEC, à la possibilité de se déplacer en modes doux notamment par l'utilisation du vélo ainsi qu'aux voitures partagées. La viabilité et les opportunités de la structure écomobile supposent une concentration spatiale d'habitants et d'usagers sur le territoire qui fait de la densité une notion centrale. L'objectif est de permettre aux habitants d'avoir moins besoin d'une automobile, mais aussi de réduire la pression du stationnement et de favoriser l'intermodalité pour les personnes et les biens.

Le projet de SSC définit différentes classes au sein du territoire namurois :

- Le centre urbain (classe A+).
- Les parties centrales des quartiers urbains (classe A).
- Les parties périphériques des quartiers urbains (classe B+).
- Les bourgades (classe B).
- Les villages (classe C+).
- Les ensembles résidentiels et l'habitat isolé (classe C).

C'est au sein des classes A+, A et B, que l'on retrouve des « noyaux de vie » qui rassemblent dans un périmètre restreint les commerces, services et équipements et forment un centre attractif. D'une part, pour les habitants et les usagers qui bénéficient de cette proximité physique leur épargnant des trajets inutiles et, d'autre part, pour les gestionnaires de ces commerces, services et équipements dont la fréquentation est accrue grâce à l'accroissement des opportunités offertes par ce regroupement.

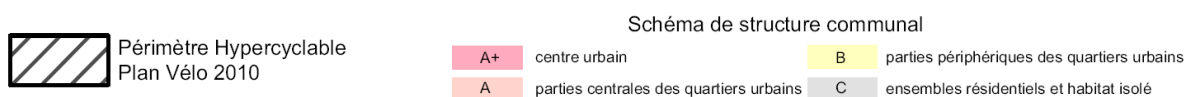
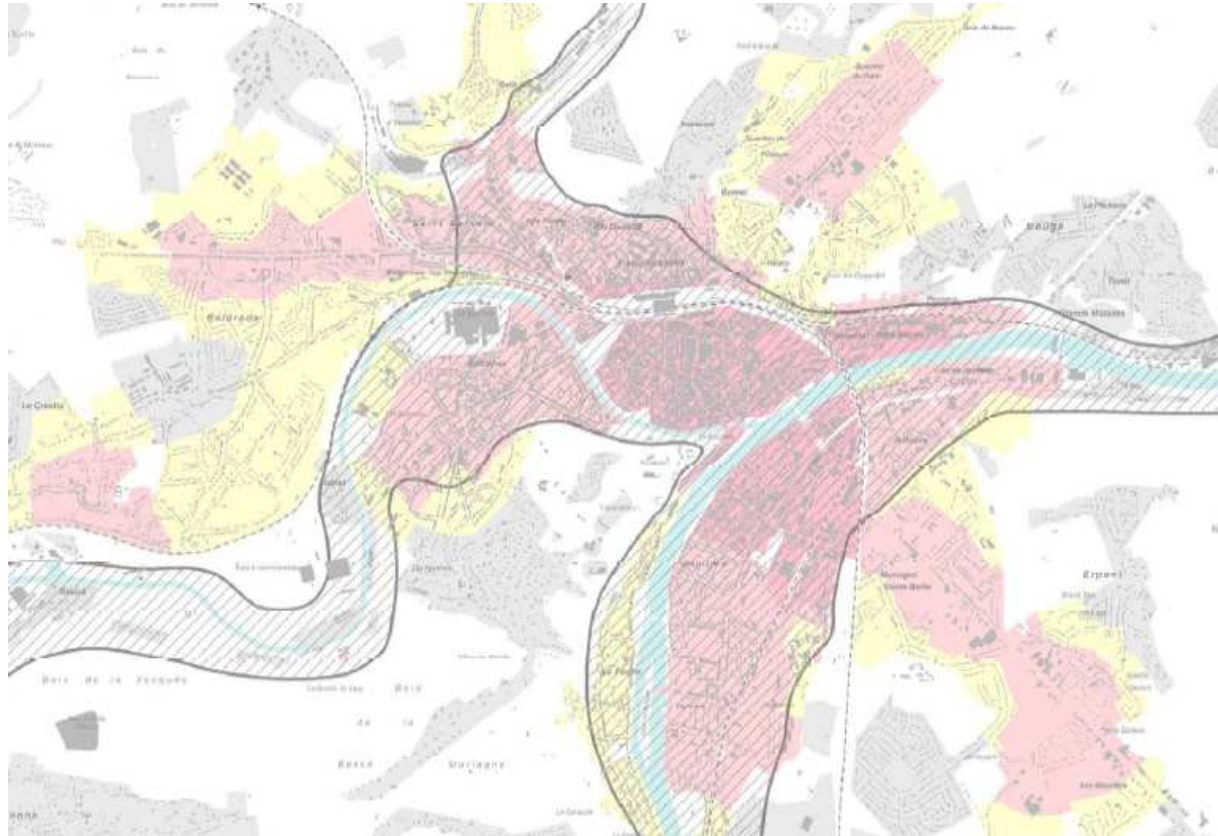
Le périmètre « hypercyclable » du Plan namurois du Vélo de 2010 s'articule également sur une logique de densité, mais en y ajoutant une variable de déclivité afin de prioriser les aménagements sur un territoire à haut potentiel. En le confrontant au zonage du projet de SSC, on constate qu'il englobe le centre urbain et certaines parties centrales des quartiers urbains.

Par contre, il ne comprend pas Belgrade, Erpent et le haut de Bomel. Afin d'appuyer la connexion de ces quartiers au centre urbain via un réseau écomobile, ces quartiers denses ne doivent pas seulement jouir d'axes de transports en commun structurants, mais également de liaisons cyclables de qualité.

---

<sup>9</sup> Pour rappel, le SSC est soumis à l'adoption provisoire avant enquête publique en séance du Conseil communal du 12 septembre 2011.

A ce stade, des liaisons secondaires les relient au centre de manière théorique (itinéraires de principe). Afin de démontrer la volonté de la Ville d'intervenir sur ces liaisons dans le cadre de son PCC, une première intervention est formulée concernant la liaison vers Vedrin et le haut de Bomel, via la rue des Frères Biéva.



### 3.2.2. Organisation du réseau cyclable<sup>10</sup>

**Le Plan communal cyclable représente le réseau selon la structure suivante :**

Si le Plan Vélo de 2010 a permis d'identifier les principales infrastructures existantes ou à créer, le PCC précise ici le niveau qualitatif des infrastructures en les hiérarchisant. L'objectif de cette structuration est de préciser les fonctions de chaque infrastructure et corolairement, son niveau d'équipement.

Attention cependant qu'un RAVeL, dont la principale vocation vise la connexion des pôles urbains et semi-urbains<sup>11</sup>, peut, sur certains tronçons, coupler cette fonction à d'autres fonctions du

<sup>10</sup> Cahier cartographique : PCC NAMUR 3 : Organisation du réseau cyclable.

<sup>11</sup> Le schéma directeur cyclable régional, qui vise à connecter les pôles urbains et semi-urbains sur le territoire wallon, emprunte le réseau cyclable namurois. Au sein de ce maillage cyclable de longues distances, Namur doit être connecté aux pôles suivants : Charleroi, Dinant, Huy, Hannut et Jodoigne.



réseau namurois. Ce sera notamment le cas pour la connexion structurante entre Namur et Jambes.

### **Réseau collecteur (rouge)**

C'est le contour de la Corbeille ainsi que toutes les connexions entre les radiales et le centre urbain : Porte d'Omalius, Porte d'Heuvy, Porte de Bomel, Porte Léopold, Porte des Cadets, Porte des Ardennes, Porte du Confluent, Porte du Parlement, Porte de l'Evêché, Porte Wiertz, Porte du Parc.

Le réseau collecteur se prolonge vers Jambes pour y desservir les principaux quartiers et la gare. Il s'appuie en partie sur le domaine communal et principalement sur le domaine régional.

**L'enjeu majeur de ce réseau se situe sur le prolongement du RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : ce fameux « RAVeL de gare à gare »<sup>12</sup> qui reliera Saint-Servais – Namur – Jambes.** Cette nouvelle infrastructure deviendra la véritable « colonne vertébrale » de la **mobilité douce**, complétant ainsi les RAVeLs existants pour organiser le réseau collecteur de Namur.

Ce réseau joue plusieurs rôles :

- Portes d'entrée pour les cyclistes quotidiens qui pénètrent au centre de Namur et de Jambes.
- Connexions rapides pour passer d'un quartier à l'autre sans entrer dans la Corbeille. Que l'on passe de Belgrade à Jambes, ou de Salzinnes à Bomel, il est nécessaire de permettre aux cyclistes de contourner la Corbeille sur des itinéraires de qualité.
- Carrefour cyclable régional entre les RAVeLs de Meuse, de Sambre et d'Hesbaye.

Les infrastructures du réseau collecteur doivent être aménagées en site propre.

### **Liaisons structurantes (vert)**

Namur est au cœur du schéma directeur régional et bénéficie de plusieurs RAVeLs. Ces infrastructures de liaison sont des cheminements structurants vers le réseau collecteur pour atteindre les pôles de Namur et de Jambes.

Ces liaisons doivent être complétées par certains tronçons. Dans d'autres cas, le confort ou la sécurité doivent être améliorés.

Pointons ici l'ambitieuse liaison de la passerelle cyclo-piétonne entre Namur et Jambes !

Ces infrastructures sont également aménagées en site propre.

### **Réseau de desserte locale (jaune)**

Dans le souci de développer le vélo au quotidien, il est important d'envisager des dessertes locales pour atteindre les principaux pôles en tout confort et toute sécurité. Certains cheminements facilitent l'accès aux écoles et infrastructures sportives ou culturelles, ou relient certains quartiers.

On envisage notamment :

---

<sup>12</sup> C'est en effet déjà sous ce terme que les partenaires de la mobilité désignent ce tronçon majeur du réseau collecteur, reliant les gares de Namur et de Jambes (et au-delà...).





- Les aménagements dans Namur et Jambes.
- Les connexions entre les quartiers.
- Les connexions des quartiers vers la Corbeille ou vers le réseau structurant.
- Les dessertes de chaque quartier : Quartier de l'Hôtel de Ville, Quartier du Théâtre, Quartier des Célestines, Quartier du Vieux Namur, Quartier de l'Université.

### ***Liaisons secondaires (gris)***

Les liaisons secondaires doivent permettre de relier l'ensemble du territoire au périmètre cyclable. Elles peuvent se connecter directement au réseau collecteur ou rejoindre une liaison structurante. Ces liaisons comprennent aussi les principaux itinéraires d'un premier Plan Vélo adopté en 1998.

Le type d'aménagement tiendra compte de la situation de terrain (largeur de voirie, déclivité, sens de circulation, ...) et ne sera plus systématiquement un site propre.

### ***Quartiers apaisés (rose)***

Outre les infrastructures cyclables linéaires, reliant des pôles d'activités ou des connexions au réseau cyclable, la Ville de Namur souhaite également encourager des « poches cyclables ». Il s'agit de quartiers aménagés pour modérer la vitesse et encourager le partage de l'espace entre tous les usagers. Dans ces conditions, le cycliste pourra y trouver sa place et s'y déplacer en toute sécurité.

On pense principalement aux quartiers réglementés en « zone 30 », mais ce n'est pas la seule possibilité. Et au-delà de la réglementation de circulation, les aménagements doivent être pensés pour partager l'espace et sécuriser les modes doux, dont le vélo : marquage au sol, SULs, effets de porte, balisage, mobilier de stationnement, ...

Ce sera le cas pour tout le centre-ville dès le 1<sup>er</sup> octobre 2011, mais d'autres quartiers sont envisagés à Jambes ou dans les quartiers denses de Bomel, Saint-Servais, ... voire dans certains cœurs de villages.

### ***Principes généraux d'aménagements***

La Ville a arrêté quelques bons principes d'aménagement qu'elle met en œuvre chaque fois qu'elle envisage des aménagements de voirie : zones d'avancée cyclistes aux carrefours, goulottes aux escaliers, accès vélos sur bandes bus, ...

Mais la priorité de ces principes généraux reste la mise en SUL<sup>13</sup> de tous les sens uniques accessibles. Cette mesure légère permet de faciliter grandement des cheminements cyclables, pour autant que les mesures de sécurité soient envisagées.

#### **3.2.3. Actions prioritaires du Plan communal cyclable**

- **Relier les gares de Namur et de Jambes, c'est la priorité du réseau cyclable de Namur**

La première priorité est de prolonger le RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg, entre sa sortie Muzet<sup>14</sup> et la gare de Namur, puis vers la gare de Jambes. **Cette infrastructure régionale est**

---

<sup>13</sup> Pour rappel, 23 SULs ont été aménagés dans le cadre du premier subsidé « Communes pilotes Wallonie cyclable ».

<sup>14</sup> Pour rappel, la sortie Muzet a fait l'objet d'un premier investissement dans le cadre de « Communes pilotes Wallonie Cyclable », sur le seul tronçon sur domaine communal.

**indispensable pour organiser le réseau collecteur et ainsi desservir correctement les pôles de Namur et de Jambes, tout en supprimant les principaux « points noirs » actuels d'entrées de ville.**

Cette priorité est principalement de la compétence de la Direction des Routes du SPW. Une passerelle accolée au pont ferroviaire du Luxembourg est déjà en chantier et financée dans le cadre des financements « RAVeL ». Les autres tronçons sont à l'étude et devraient également être financés de la même manière. D'autres parties seront financées de manière spécifique lors des travaux aux abords de la gare de Namur, conformément à la décision du Gouvernement wallon dans le cadre des investissements pour une mobilité durable à Namur (nouvelle gare de bus). Enfin, certains aménagements seront prévus sur le site de la SNCB-Holding ou intégrés dans de futurs projets immobiliers. L'ensemble de cette infrastructure a d'ores et déjà fait l'objet d'un consensus entre toutes les parties, principalement : la Ville, le SPW et la SNCB-Holding.

▪ **Les priorités sur domaine communal : le périmètre hyper-cyclable, une grande liaison secondaire et des quartiers « vélos admis »**

Compte-tenu que cette priorité serait rencontrée par ailleurs, de même que d'autres investissements programmés par le SPW (direction des routes ou des voies hydrauliques), la Ville de Namur se propose de concentrer les investissements de son Plan communal cyclable sur d'autres priorités qui relèvent de sa responsabilité (principalement en domaine communal).

C'est ainsi que, pour ce qui concerne les infrastructures, la Ville de Namur se propose de **compléter le réseau dans le périmètre hypercyclable, en y supprimant les points noirs**, mais aussi d'en sortir en développant **une première grande liaison secondaire pour relier Vedrin au centre-ville**. Et parallèlement, la Ville souhaite aménager **quelques quartiers adaptés aux cyclistes**.

Concrètement, la Ville propose d'aménager un **cheminement le long du boulevard d'Herbatte, reliant le quartier de Bomel à la gare de Namur**, au réseau collecteur et au centre-ville.

Ensuite, il est proposé d'aménager une liaison secondaire **rue Frère Biéva pour relier le haut de Bomel et Vedrin au centre ville**. Ce long cheminement serait envisagé en deux phases. Et enfin, Namur propose de participer au cofinancement de la **passerelle cyclo-piétonne entre Namur et Jambes**. L'étude d'avant-projet devrait être lancée prochainement, tandis que l'investissement ne pourrait être envisagé que d'ici quelques années.

Comme annoncé plus haut, la Ville de Namur ne souhaite pas se limiter à des infrastructures linéaires. **L'ensemble des SULs** sera aménagé dès l'an prochain. De même, différents quartiers seraient aménagés progressivement.

Nous pensons tout d'abord au **quartier Coppin de Jambes**, conformément au récent Plan communal de Mobilité. Ce quartier « cyclable » permettrait de desservir ce quartier d'habitat dense, mais également de relier les quais de Meuse à différents pôles de service jambois.

**Bomel et Saint-Servais** bénéficient d'un schéma directeur d'aménagement durable fondé notamment sur l'écomobilité autour du RAVeL et de la gare. Il nous semble judicieux d'aménager ces poches d'habitat en « zone 30 » avec divers SULs et cheminements suggérés reliant le RAVeL à la gare.

Le **quartier Van Opré** devrait lui aussi bénéficier d'aménagements pour partager l'espace et sécuriser les cheminements dans ce quartier de services (notamment les cabinets ministériels et services du SPW).

Ces différents projets devront encore faire l'objet d'un **examen technique et financier plus approfondi et être soumis à l'Autorité communale avant d'être concrétisés**. Ils pourront



donc être éventuellement adaptés, modifiés, voire même remplacés par d'autres investissements, dans le respect de la cohérence du Plan communal cyclable.

- **Une vision d'ensemble**

Par souci de cohérence, nous reprenons ici l'ensemble des fiches-actions indispensables au développement du réseau cyclable de Namur.

Les aménagements envisagés à l'horizon 2015 sont davantage détaillés, tandis que les autres aménagements devront être étudiés pour être programmés à l'horizon 2020.

Les investissements prioritaires à charge de la Ville sont mis en évidence et sont repris également dans le document budgétaire.

Nos partenaires ont confirmé les priorités d'investissement en février 2011 dans le cadre du premier Comité de pilotage du Plan namurois du Vélo. Toutefois, ceux-ci restent conditionnés aux financements propres qui pourront être dégagés.

### 3.3 Fiches d'action<sup>15</sup>

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b> 	
<b>A1</b> <b>Prolongation du RAVeL2 :</b> <b>RAVeL urbain partie 1/9</b> <b>Muzet - Avenue des Croix du Feu</b>	
Type d'aménagement	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Av. des Croix du Feu, du débouché du RAVeL2 (rue Muzet) au pont d'Heuvy.</b>
Contexte et objectifs	<p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type R en plein cœur du territoire Namurois et qui reliera <b>Saint-Servais</b>,</p> <p><b>Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p>
Description de l'aménagement	<p>Traitement de la sortie du RAVeL2 au débouché de la rue Muzet (sécurisation de la traversée et revêtement) avec réorganisation du stationnement (marquage) et réfection des trottoirs et bordures.</p> <p>Marquage d'une Piste Cyclable Bidirectionnelle le long du Square pour rejoindre le trottoir av. des Croix du Feu se poursuivant le long de l'avenue jusqu'au feux de signalisation du pont d'Heuvy. Traitement des traversées.</p> <p>Nature du revêtement : hydrocarboné beige.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Bureau d'Etudes Voies publiques de la Ville de Namur.
Partenaire(s)	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Période de mise en œuvre	Etude 2011 – Réalisation avril/mai 2012.
Coût global estimé	280.896,45€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable / Budget SPW 2011.

<sup>15</sup> Cahier cartographique : PCC NAMUR 4 : Projets infrastructures, PCC NAMUR 5 : Quartiers apaisés, PCC NAMUR 6 : Réseau existant et projeté, PCC NAMUR 7 : Réseau existant et projeté (types d'infrastructures).

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1

**A2**

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 2/9  
Pont d'Heuvy**

Type d'aménagement	Piste cyclable bidirectionnelle en site propre.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Pont d'Heuvy (entre l'avenue des Croix du Feu et l'avenue des Combattants)</b>
Contexte et objectifs	Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.  Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type RAVeL en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).
Description de l'aménagement	Réalisation d'un encorbellement le long de l'av. des Combattants, côté gare, ou réorganisation des voies de circulation sur le pont.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	-
Période de mise en œuvre	2013
Coût global estimé	À étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A3**

**1**

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 3/9  
Avenue des Combattants**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Av. des Combattants.</b>
Contexte et objectifs	 <p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type Ravel en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p>
Description de l'aménagement	<p>Création d'un site propre bidirectionnel sécurisé côté SNCB à intégrer en partie dans les projets de promotion immobilière de la SNCB-Holding.</p> <p>La connexion aux aménagements de la Place d'Omalius (pour rejoindre les aménagements du Rempart de la Vierge) est également prévue.</p>
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	SNCB-Holding.
Période de mise en œuvre	Dépend du Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) de la gare et de la promotion immobilière SNCB-Holding. Période estimée : 2013.
Coût global estimé	A étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 4/9  
Bd Ernest Mélot**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>bd. Ernest Mélot.</b> Situé sur le Boulevard jusqu'à l'ancien bâtiment de la poste et ensuite à l'arrière côté gare.
Contexte et objectifs	Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.  Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type RAVeL en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).
	
Description de l'aménagement	Création d'un site propre bidirectionnel sécurisé avec une attention toute particulière à la cohabitation des vélos avec les piétons.  Connexion à l'offre de stationnement vélo située sur l'ancienne voie n°1 (voie pompiers).
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	SNCB-Holding.  Promoteur du bâtiment de bureau projeté sur le site de l'ancienne poste.  TEC-SRWT (pour la bonne connexion des aménagements avec les quais de bus).
Période de mise en œuvre	PRU gare – Planning de la gare - 2015.
Coût global estimé	A étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget PRU Gare.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1

**A5**

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 5/9  
Connexion Est de la Gare de  
Namur**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Connexion entre le côté Est de la gare de Namur et le Boulevard Cauchy</b> , via le passage sous le pont de Louvain, le long du chemin de fer.
Contexte et objectifs	<p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type Ravel en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p> <p>Cet itinéraire s'intègre dans le projet de Kiss and Ride de la SNCB-Holding.</p>
Description de l'aménagement	Création d'un site propre bidirectionnel tenant compte du Kiss and ride de la SNCB-Holding, puis de la rampe d'accès des bus à la dalle de la gare.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	SNCB-Holding.
Période de mise en œuvre	PRU gare - Planning Dalle de la gare - 2013.
Coût global estimé	A étudier par la SPW.
Sources de financement	Budget PRU Gare.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**


1

**A6**

**Prolongation du RAVeL2 :**  
**RAVeL urbain partie 6/9**  
**Boulevard Cauchy**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Boulevard Cauchy</b> , connexion Pont de Louvain, Pont du Luxembourg.
Contexte et objectifs	Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.  Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type RAVeL en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.)  L'aménagement de ce tronçon doit être coordonnée avec la construction de deux bâtiments le long du cheminement.
	
Description de l'aménagement	Création d'un site propre bidirectionnel Boulevard Cauchy et franchissement de l'avenue Albert Ier (passerelle) en connexion avec la passerelle du Luxembourg et du RAVeL situé en rive droite de Meuse.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	Infrabel, promoteurs des batiments.
Période de mise en œuvre	2014.
Coût global estimé	1.500.00,00€ TVAC.
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 7/9  
Passerelle du Pont du  
Luxembourg**

Type d'aménagement	Passerelle cyclo-piétonne + rampes et escaliers d'accès.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Passerelle contre le pont du Luxembourg.</b>
Contexte et objectifs	<p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type RAVeL en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p> <p>La passerelle est réalisée dans le cadre de la rénovation du pont ferroviaire du Luxembourg.</p>
	
Description de l'aménagement	Création d'une passerelle cyclo-piétonne accrochée sur le pont côté amont (Citadelle).
Responsable de la mise en œuvre	Infrabel.
Partenaire(s)	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Période de mise en œuvre	2011-2012 travaux en cours.
Coût global estimé	750.000,00€ TVAC (portion SPW du marché conjoint).
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 8/9  
Liaison Pont du Luxembourg –  
Gare de Jambes**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Connexion pont du Luxembourg – gare de Jambes</b> le long des voies de la ligne Namur – Dinant.
Contexte et objectifs	<p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du RAVeL2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type Ravel en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p> <p>La réalisation de ce tronçon doit être coordonnée avec la fermeture du passage à niveau de la gare de Jambes et la réalisation de la caserne des pompiers.</p>
	
	Site propre bidirectionnel avec passage au-dessus de la rue Mazy, de l'avenue Prince de Liège et de la rue d'Enhaive, puis passage sous voie (derrière ancien Givors) pour longer le chemin de fer.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	Infrabel.
Période de mise en œuvre	2015.
Coût global estimé	À étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.

**Prolongation du RAVeL2 :  
RAVeL urbain partie 9/9  
Gare de Jambes vers le Sud**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	RAVeL2 Hoegaarden-Mariembourg : <b>Connexion gare de Jambes</b> vers Amée
Contexte et objectifs	<p>Création d'un <b>RAVeL urbain</b> en prolongation du Ravel2 Hoegaarden.</p> <p>Cette liaison permettra d'assurer un cheminement entièrement sécurisé de type Ravel en plein cœur du territoire namurois et qui reliera <b>Saint-Servais, Namur et Jambes</b> en connexion avec divers pôles importants de déplacement (gare de Namur, quartiers d'habitats, infrastructures sportives, culturelles, etc.).</p> <p>La réalisation de ce tronçon doit être coordonnée avec la rénovation urbaine du site Acinapolis (PRU).</p> <p>Elle a pour but de rejoindre la Meuse via l'Athénée, la cité de logements de l'avenue Major Mascaux, la cité et le parc d'Amée.</p>
Description de l'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	Infrabel.
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	À étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget SPW RAVeL.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A10**

**1**

**Carrefour d'Omalius**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel et traitement des jonctions.
Localisation	Carrefour d'Omalius.
Contexte et objectifs	 <p>Chainon manquant entre plusieurs sites sécurisés : site propre bidirectionnel du Rempart de la Vierge, zone 30 rue de Bruxelles et le futur RAVeL urbain (tronçon bd Melot – avenue des Combattants).</p> <p>En lien avec les aménagements mobilité du Périmètre de Remembrement Urbain de la Gare de Namur.</p>
Description de l'aménagement	Site propre bidirectionnel empruntant la zone de stationnement du square. Marquages. Adaptation de la grille de feu pour aménagement d'une nouvelle traversée permettant de rejoindre le Rempart de la Vierge.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Directions des Routes de Namur.
Partenaire(s)	SNCB-Holding.
Période de mise en œuvre	PRU Gare – Planning Dalle de la gare – 2013.
Coût global estimé	À étudier par le SPW.
Sources de financement	Budget PRU Gare.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A11**

**1**

**Rue de Bruxelles**


Type d'aménagement	Aménagement de la rue de Bruxelles.
Localisation	Tronçon situé entre la rue de Bruxelles et la rue Godefroid.
Contexte et objectifs	Zone 30 Corbeille et effet de porte d'entrée au centre-ville.
Description de l'aménagement	 <p>Réfection complète de la voirie (sans modification de l'implantation des bordures) en zone 30 et aménagement d'un effet de porte au carrefour Omalius, bande cyclable suggérée et sas au feu.</p> <p>Remarque : la partie pavée du tronçon Saint-Jacques/Godefroid ne fait pas partie du chantier.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Bureau d'études Voies publiques de la Ville de Namur.
Partenaire(s)	-
Période de mise en œuvre	2011.
Coût global estimé	345.000,00€ TVAC. NB : l'effet de porte de la rue de Bruxelles représente un budget de 133.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Plan Escargot 2011.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**1**

**A12**

**Boulevard Frère Orban**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	Bd Frère Orban entre le Pont de la Libération et la rue des Brasseurs, côté Sambre. Il se connecte au RAVeL situé en rive gauche de Sambre en différents endroits.
Contexte et objectifs	 <p>Situé à un carrefour d'entrée de la Corbeille (carrefour pont de la Libération et av. de Stassart), il y a lieu d'assurer le bouclage Sud de la ceinture Corbeille.</p> <p>NB : Prévoir d'améliorer la traversée de l'avenue de Stassart pour les cyclistes.</p>
Description de l'aménagement	<p>Cheminement cyclo-piéton séparé de la circulation automobile (sous les arbres), en hydrocarboné coloré.</p> <p>Traitement des carrefours, aménagement de porte zone 30-Corbeille au carrefour d'un côté (croisement avec l'avenue de Stassart), jonction avec l'aménagement cyclable du Rempart de la Vierge, l'aménagement des arrêts de bus et la connexion au RAVeL Sambre et la rue des Brasseurs, à l'autre extrémité.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	SPW Mobilité (Plan Escargot).
Période de mise en œuvre	2011 (en cours).
Coût global estimé	350.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur avec intervention de la Wallonie (Plan Escargot à concurrence de 250.000,00€).

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A13**

1

**Pont des Ardennes – RAVeL1  
sous le pont, en rive gauche**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	Rue des Quatre Fils Aymon, sous le Pont des Ardennes.
Contexte et objectifs	<p>Bien qu'utilisé par de nombreux promeneurs et cyclistes, le RAVeL est interrompu sous le pont des Ardennes en rive gauche de Meuse. Il est essentiel d'assurer la continuité du RAVeL à cet endroit.</p> 
Description de l'aménagement	La solution technique à apporter dépendra de la nécessité ou non de maintenir le by-pass pour les automobiles sous le pont. La solution technique sera choisie en conséquence : encorbellement ou RAVeL sur la voirie existante, en cas de suppression du by-pass.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse.
Partenaire(s)	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Période de mise en œuvre	2014.
Coût global estimé	200.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Budget SPW Voies hydrauliques.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**3**

**A14**

**Boulevard Isabelle Brunell**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel
Localisation	Connexion entre le Pont des Ardennes et le rond-point d'Harscamp par le trottoir du boulevard Isabelle Brunell, côté Meuse.
Contexte et objectifs	Permettre la liaison du nouveau site propre aménagé (par le SPW en 2010 entre le rond-point d'Harscamp et l'arrêt de bus), au niveau de l'arrêt de bus vers le Pont des Ardennes, et la connexion au Square Arthur Masson.
	
Description de l'aménagement	Elargissement du trottoir et signalisation (F99).
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	Budget SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**1**



**A15**

**Passerelle du Grognon**  
**Connexion Grognon / Jambes**

Type d'aménagement	Passerelle cyclo-piétonne.
Localisation	Connecter la rive droite de Meuse, au niveau du Grognon, avec la rive gauche de Meuse, au niveau de l'Elysette.
Contexte et objectifs	<p>Une passerelle sur la Meuse est un élément majeur de liaison et de référence et est un des éléments d'un maillage beaucoup plus vaste. Recommandée par de nombreuses études de mobilité et d'aménagement du territoire.</p> <p>Etude de faisabilité que la Ville lance en 2011.</p>
	
Description de l'aménagement	Les aspects techniques, architecturaux, de mobilité seront définis par l'étude lancée par la Ville de Namur en 2011.
Responsable de la mise en œuvre	SPW Voies hydrauliques.
Partenaire(s)	Gouvernement et Parlement.
Période de mise en œuvre	2015.
Coût global estimé	5.000.000,00€.
Sources de financement	<p>Budget SPW Voies hydrauliques.</p> <p>600.000,00€ TVAC par la Ville de Namur grâce au projet « Communes pilotes Wallonie Cyclable ».</p>

Type d'aménagement	Rendre le passage sous le pont accessible aux vélos (élargissement) et aménagement de rampes d'accès de part et d'autre du pont.
Localisation	Sous le Pont de Jambes (monument classé) – rive droite de Meuse.
Contexte et objectifs	<p>Le franchissement du Pont de Jambes est un important point noir dans la continuité du RAVeL2.</p> <p>Par le haut du Pont, il s'agit de franchir trois larges bandes de circulation sur une vaste étendue d'asphalte où le cycliste a des difficultés à trouver sa place dans un flux roulant important. Par le bas, les deux volées d'escaliers sont dissuasives pour le franchissement du pont avec un vélo. Pourtant ce double cheminement est important et complémentaire dans le maillage.</p> <p>Par le haut, le réaménagement de l'avenue Materne devrait gérer la traversée des cyclistes (et des piétons).</p> <p>Par le bas, compte tenu de la vétusté des escaliers et du pavage sous le pont, un projet contemporain est à étudier dans le respect du caractère historique du monument classé.</p>
Description de l'aménagement	Réaliser une rampe en amont, un élargissement du passage sous le pont (porte-à-faux de 50 cm – support L en béton et garde-corps) pour rejoindre le quai de Meuse plus loin en aval. Notons que cette option est assez légère et ne nécessite pas la réalisation d'un encorbellement, plus lourd dont la mise en œuvre serait contraignante pour le bon écoulement de la Meuse.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Namur.
Partenaire(s)	SPW DGO4 Patrimoine.
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	400.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Budget SPW Voies hydrauliques.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A17**  
**RAVeL1**  
**Port du Bon Dieu**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel
Localisation	Section de RAVeL située sous le pont du Luxembourg, en rive gauche de Meuse.
Contexte et objectifs	<p>Permettre la continuité entre Beez et Namur. La réfection du revêtement a été réalisée lors des derniers travaux INASEP en août 2011. Le tronçon est à présent continu entre les Moulins de Beez et le pont du Luxembourg. Une interruption existe cependant à hauteur du rond-point de la Place St-Nicolas. Elle peut être facilement levée car il s'agit juste d'un amoncellement de terre.</p>
	
Description de l'aménagement	Réfection du revêtement – nettoyage/balayage - assurer la continuité du halage passant sous le pont du chemin de fer et la connexion à la passerelle du pont du Luxembourg.
Responsable de la mise en œuvre	Projet immobilier privé – Site d'Aménagement à Réaffecter (SAR).
Partenaire(s)	SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse.
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-


**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2


**A18**

**RAVeL2**


**Rampe d'accès « Boulodrome »**

Type d'aménagement	Rampe d'accès.
Localisation	Chaussée de Perwez, au lieu dit « Boulodrome » (au pied du nouveau chemin de Saint-Marc).
Contexte et objectifs	Connexion au RAVeL préconisée par le Schéma directeur de Bomel-Saint-Servais (permettre aux habitants de Saint-Marc et de la cité d'Hastedon de rejoindre le RAVeL).
	
Description de l'aménagement	A définir.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Routes.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-

**Jambes, Bd de la Meuse  
(pont de Jambes-écluse de la  
Plante)**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	Bd de la Meuse, sur trottoir longeant la Meuse en rive droite.
Contexte et objectifs	Conexion entre l'av. Materne et Jambes (Amée) d'une part et La Plante d'autre part (via l'écluse).
	
Description de l'aménagement	Site propre bidirectionnel sur le trottoir.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-

**Port autonome / Chantier naval  
de Beez**

Type d'aménagement	Site propre.
Localisation	Bd de la Meuse, sur trottoir longeant la Meuse en rive gauche.
Contexte et objectifs	Chaînon manquant sur site propre.
	
Description de l'aménagement	Site propre ou Piste Cyclable Marquée sur la rue de Namur afin de sécuriser la liaison entre la sortie du RAVeL en amont du chantier naval et le retour sur le RAVeL à hauteur des Moulins de Beez.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse. Port autonome.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**1**

**A21**

**Rue du Grognon**

Type d'aménagement	Réfection de voirie – redistribution du stationnement – cheminement cyclodédiste
Localisation	Rue du Grognon (connexion du RAVeL2 à la rue du Pont).
Contexte et objectifs	
Description de l'aménagement	Piétonnier accessible aux cyclistes (F103).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Septembre 2011.
Coût global estimé	350.000,00€TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur - Plan Mercure.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**1**

**A22**

**Place Saint-Hilaire**

Type d'aménagement	Traitement de carrefour.
Localisation	Place Saint-Hilaire, au carrefour de la rue du Pont, de la rue Bord de l'eau, de la rue Notre-Dame et de la rue du Pont.
Contexte et objectifs	 <p>Quelques lieux sont à sécuriser pour assurer la bonne connexion vers le sud et notamment la gestion de ce carrefour afin de permettre aux cyclistes venant de la rue Notre-Dame de rejoindre la rue du Pont de manière sécurisée.</p>
Description de l'aménagement	<p>Marquages, modification d'îlots directionnels.</p> <p>Envisager un cheminement bidirectionnel au pied de la Citadelle en vue de traverser avec les piétons, côté Sambre.</p>
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2015.
Coût global estimé	A étudier par SPW.
Sources de financement	Budget SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.

**Renouvellements ponctuels de revêtement (RAVeL Meuse)**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement (suppression de pavés arrondis en mauvais état).
Localisation	Halage le long du parc et de l'écluse de La Plante. Bd Isabelle Brunell, rampe d'accès RAVeL1 au droit du rond-point d'Harscamp. Av. Albert Ier, en face du CHR.
Contexte et objectifs	Une connexion entre RAVeL1 et 2 est possible à l'écluse de La Plante. De nombreux cyclistes utilisent le parc de la Plante pour rejoindre le centre-ville. L'objectif est de confortabiliser le cheminement le long de l'écluse par un revêtement adapté. Le site étant classé, il y a lieu de s'assurer du respect du contexte paysager historique.  Bd I. Brunell, en aval du Pont de France, le cheminement piéton-cycliste réalisé au niveau du rond-point d'Harscamp favorise l'utilisation de la rampe existante. Elle permet aux cyclistes venant de Beez ou de la rive gauche de Sambre de rejoindre le centre-ville.  Au niveau du CHR, améliorer la connexion au halage.
Description de l'aménagement	Seule une amélioration du revêtement est ici nécessaire : pavés* ou hydrocarboné sur une largeur de 2,50 m minimum. (*Les pavés sciés peuvent être envisagés - si pas de pente et si souhaité au niveau patrimonial).
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse. SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	SPW DGO2 Voies hydrauliques Meuse. SPW DGO1 Direction des Routes de Namur
Période de mise en œuvre	2013 pour La plante et le rond-point d'Harscamp.
Coût global estimé	15.000,00€ TVAC pour l'écluse de la Plante. 15.000,00€ TVAC pour le rond-point d'Harscamp.
Sources de financement	Budget SPW DGO2 Voies hydrauliques - RAVeL.

**Renouvellements ponctuels de revêtement (RAVeL Sambre)**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement (suppression de pavés arrondis en mauvais état).
Localisation	<p>La rampe « Orban » située en aval de la passerelle de la rue Henri Lemaître.</p> <p>La rampe « Louise-Marie » située entre la passerelle et le Pont de la Libération.</p>
Contexte et objectifs	Des mesures légères d'amélioration du revêtement permettraient de confortabiliser les deux rampes reliant le boulevard Orban, faisant partie du réseau collecteur, à la Sambre.
Description de l'aménagement	<p>Seule une amélioration du revêtement est ici nécessaire : pavés* ou hydrocarboné sur une largeur de 2,50 m minimum.</p> <p>(*Les pavés sciés peuvent être envisagés - si pas de pente excessive et si souhaité au niveau patrimonial).</p>
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques – DO.251.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	A estimer.
Sources de financement	SPW DGO2 Voies hydrauliques – Budget RAVeL.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**2**

**A25**

**RAVeL1 - Bauce**

Type d'aménagement	Réfection du revêtement et de la berge.
Localisation	RAVeL1 – Quai de l'Etoile, en amont de la rue des Sarpettes.
Contexte et objectifs	Rétablir la continuité du RAVeL interrompue depuis de nombreuses années.
Description de l'aménagement	Réfection du revêtement et de la berge.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Cahier des charges dès 2012. Réalisation 2014.
Coût global estimé	120.000,00€ TVAC.
Sources de financement	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**3**

**A26**

**Ecluse de Salzennes**

Type d'aménagement	Amélioration de la traversée des cyclistes.
Localisation	Passage de l'écluse de Salzennes.
Contexte et objectifs	Sécurité et confort de la traversée – en relation avec le projet de nouveau barrage.
Description de l'aménagement	À définir.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015 (nouveau barrage).
Coût global estimé	
Sources de financement	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**


3

**A27**  
**Salzennes**  
**Quai de l'Ecluse**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement.
Localisation	Quai de l'Ecluse, entre l'écluse et l'embranchement sous les voies de la ligne SNCB Namur-Charleroi.
Contexte et objectifs	Confortabiliser cette section du RAVel, point de convergence des RAVeL1 ET RAVeL2.
Description de l'aménagement	Aménagement d'un cheminement en hydrocarboné ou en béton.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre. INASEP (pristin état ?).
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre.

Type d'aménagement	Sécurisation de traversée de voirie et réalisation d'une rampe.
Localisation	Sous la place d'Hastedon, au débouché du RAVeL2 sur le domaine SNCB et au niveau de la rue Salzennes-les-Moulins, descente vers le RAVeL1 (quai de l'Ecluse – halage de Sambre rive gauche).
Contexte et objectifs	<p>Le RAVeL2, épine dorsale d'accès au centre-ville pour les habitants de Saint-Servais, Saint-Marc et Vedrin, permet de rejoindre le RAVeL1 en passant sous les voies Namur-Bruxelles et Namur-Charleroi. La sécurisation de la traversée de la rue Salzennes-les-Moulins et la descente vers le Quai de l'Ecluse méritent d'être sécurisées et rendues plus confortables.</p> 
Description de l'aménagement	<p>Sécurisation de la traversée entre la sortie de la trémie sous voies Namur-Charleroi et la venelle menant au Quai de l'Ecluse (rive gauche de Sambre).</p> <p>Réalisation d'une rampe sur l'escalier, en entrée de cette venelle, côté rue Salzennes-les-Moulins.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	5.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur.

**Ravel2 sortie vers Sambre (2/2)**  
**(Ravel1) – Domaine Infrabel**

Type d'aménagement	Sécurisation et confort du RAVeL.
Localisation	Sur domaine d'Infrabel, sous la place d'Hastedon, ce chemin permet de rejoindre le RAVeL1 en bord de Sambre.
Contexte et objectifs	<p>Le RAVeL2, épine dorsale d'accès au centre-ville pour les habitants de Saint-Servais, Saint-Marc et Vedrin, permet de rejoindre le Boulevard du Nord mais sans vraie connexion à la gare de Namur.</p> 
Description de l'aménagement	Réaménagement du site propre bidirectionnel.
Responsable de la mise en œuvre	Infrabel.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Selon projet de réhabilitation du site par Infrabel. Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	Infrabel.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**2**


**A30**

**RAVeL2**

**Eclairage – St-Servais**

Type d'aménagement	Installation d'un éclairage en section.
Localisation	RAVeL2 dans sa descente vers la place d'Hastedon, sur une longueur de section à définir.
Contexte et objectifs	Sécuriser ce tronçon en vue d'en développer l'usage en RAVeL urbain (important potentiel sur Saint-Marc et Vedrin) tel que prévu par le Schéma directeur de Bomel.
Description de l'aménagement	Placement de poteaux d'éclairage public.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Routes.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.

**Rampe connexion chée de  
Perwez**

Type d'aménagement	Confortabiliser la rampe d'accès existante.
Localisation	Entre la rue de l'Industrie (parking du Hall Octave Henry) et le RAVeL2.
Contexte et objectifs	Amélioration du confort sur un axe très fréquenté. S'inscrire dans les conclusions du schéma directeur de Bomel – Saint-Servais.
	
Description de l'aménagement	Renouvellement du revêtement (prévoir hydrocarboné). Traiter le passage sous le RAVeL vers la cité Floréal et la traversée de la rue de l'Industrie.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-


<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A32</b> <b>Pont de Louvain</b>
Type d'aménagement	Rampe côté gare.	
Localisation	Voir projet PRU Gare.	
Contexte et objectifs	Connexion entre le pont de Louvain et la Place de la Station.	
Description de l'aménagement	Site propre/rampe.	
Responsable de la mise en œuvre	SNCB-Holding. SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	PRU Gare - 2014.	
Coût global estimé		
Sources de financement	Budget PRU Gare.	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A33**

**1**

**Jonction Herbatte 1/3**  
**Bd du Nord - Bd d'Herbatte**

Type d'aménagement	A définir suivant PRU Gare.
Localisation	Section sous le pont de Louvain.
Contexte et objectifs	<p>Bomel est coupé en deux par le Pont de Louvain. Avec le développement de projets urbanistiques dans la zone de la gare, il y a lieu d'être vigilant à maintenir et développer un lien fort pour les modes doux entre le Boulevard d'Herbatte et le Boulevard du Nord.</p> 
Description de l'aménagement	A définir suivant PRU Gare.
Responsable de la mise en œuvre	SNCB-Holding. SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	PRU Gare – Intégration aux abords du parking SNCB-Holding (ancien site CMR) - 2013.
Coût global estimé	A estimer par le SPW.
Sources de financement	Budget PRU Gare.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**A34**

**1**

**Jonction Herbatte 2/3**  
**Pont de Louvain - passerelle**  
**Infrabel**

Type d'aménagement	Trottoir cyclo-piéton.
Localisation	Boulevard d'Herbatte, sur trottoir bordant le chemin de fer.
Contexte et objectifs	Il convient de valoriser le rôle que pourrait avoir la passerelle d'Herbatte dans la desserte du quartier de Bomel vers le centre-ville.
	
Description de l'aménagement	La liste des recommandations sera apportée par le Comité Vélo : signalisation entrée/sortie.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	20.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur.


**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1



**A35**

**Jonction Herbatte 3/3**  
**Passerelle Infrabel et Plomcot**


Type d'aménagement	Trottoir cyclo-piéton sur accotement existant et traitement des carrefours.
Localisation	Entre la passerelle Infrabel et le carrefour formé par la rue de Balart et l'av. des Champs Elysées.
Contexte et objectifs	Relier Beez puis Plomcot à la gare par l'axe Champs Elysées - Herbatte.  Il convient de valoriser le rôle que pourrait avoir la passerelle d'Herbatte dans la desserte du quartier de Plomcot vers le centre-ville.
	
Description de l'aménagement	<p>Piste bidirectionnelle entre la passerelle et l'avenue des Champs Elysées 1m50 de trottoir et 2m50 de cheminement vélo bidirectionnel côté chemin de fer, en pavés de béton, bordure et filets d'eau, marquage, traitement du trottoir au niveau des 2 arrêts de bus (à hauteur du Aldi, de part et d'autre de la chée) et de la traversée du cheminement.</p> <p>Remarque importante : ce projet est à intégrer dans un projet plus global de réfection lourde de cette voirie en très mauvais état (longueur totale du boulevard : 1km).</p> <p>Nb : Il y a lieu d'envisager l'hypothèse d'un aménagement de tout l'axe en zone 30.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	-
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	300.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1

**A36**

**Connexion Bd du Nord au Pont de Louvain**

Type d'aménagement	Sécuriser et répartir la pente de la montée vers le pont.
Localisation	Entre le ron-point de St-Luc et le pont de Louvain.
Contexte et objectifs	 <p>Le traitement du cheminement nécessaire pour que les cyclistes puissent rejoindre le Pont de Louvain en toute sécurité au départ du rond point de Saint-Luc nécessite une étude approfondie. Les contraintes sont nombreuses. Les enjeux sont importants compte tenu du potentiel cyclable des quartiers, de la proximité du centre-ville et du manque de liaison cyclable sécurisée actuel.</p>
Description de l'aménagement	En liaison avec le projet de parking à construire par la SNCB-Holding.
Responsable de la mise en œuvre	SNCB-Holding.
Partenaire(s)	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Période de mise en œuvre	Intégration aux abords du projet du parking SNCB-Holding (CMR). Etude 2011.
Coût global estimé	
Sources de financement	SNCB-Holding.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A37</b> <b>Rue Gaillot et rue Dewez</b>
Type d'aménagement	Sécurisation des SULs aux carrefours du Square Léopold.	
Localisation	Square Léopold aux débouchés des r. Gaillot et Dewez.	
Contexte et objectifs	<p>Le Pont de Louvain et le rond-point Léopold constituent la voie de pénétration naturelle des cyclistes en provenance de Champion, Bouge et Bomel. Toutefois, compte-tenu des flux automobiles et bus (projet à l'étude), la sécurité des cyclistes doit être améliorée.</p> <p>Pour qu'il soit « cyclistes admis », il est nécessaire de repenser le fonctionnement de la circulation au rond-point Léopold.</p>	
Description de l'aménagement	Sécurisation des SULs aux carrefours du Square Léopold.	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Après 2015.	
Coût global estimé		
Sources de financement		



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A38**

**Bd Baron Huart**

Type d'aménagement	Trottoir cyclo-piéton.
Localisation	Namur - Bd Baron Huart – Trottoir dans le sens Pont de Jambes – pont de France.
Contexte et objectifs	<p>Rendre le trottoir accessible aux cyclistes en vue de permettre la liaison entre Jambes et Namur, via le pont de Jambes.</p> <p>Egalement destiné aux usagers du RAVeL2 passant sous ces ponts.</p>
	
Description de l'aménagement	A définir.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A39**

**Porte de Bordial – rue Bord de l'Eau**


Type d'aménagement	Cheminement cyclo-piéton.
Localisation	Au pied de la Citadelle, sur le site de la Citadelle, côté Sambre, entre la rue Catherine de Savoie et la rue Bord de l'Eau.
Contexte et objectifs	<p>Ce cheminement sera très utile pour les cyclistes venant de Salzinnes par la rue C. de Savoie ou pour ceux descendant de la Citadelle par l'av. Jean 1<sup>er</sup>.</p> <p>Cet aménagement s'inscrit dans le projet plus global d'un cheminement prolongé vers la Place St-Hilaire en remodelant le tracé de la voirie et en prévoyant une largeur de 1.50 à 2.50 m pour le cheminement cyclo-piéton. Le cycliste circulera de la sorte en site propre pour rejoindre la traversée piétonne au pied de la Citadelle ou de la rue Notre-Dame.</p>
Description de l'aménagement	Abaissement de bordures, remise en chaussée sécurisée (signalétique), revêtement hydrocarboné ou dolomie stabilisée.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Projet Citadelle – SPW DGO1 Routes.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	SPW DGO1 Routes – Ville-Citadelle.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2


**A40**

**Cheminement des Facultés**

Type d'aménagement	Non défini.
Localisation	Axe Rempart de la Vierge – rue Grandgagnage – rue Grafé.
Contexte et objectifs	Perméabilité de et vers le centre-ville.
	
Description de l'aménagement	Non défini.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – FUNDP.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>2</b>		<b>A41</b> <b>Parc Louise-Marie</b>
Type d'aménagement	Panneaux de signalisation et autorisation.	
Localisation	Parc bordé par le Bd Frère orban, le Rempart de la Vierge, la Place d'Omalius et l'av. de Stassart.	
Contexte et objectifs	Avenue de Stassart, l'étroitesse de la chaussée ne permet pas la remontée des cyclistes en toute sécurité (sens pont de la Libération – Place d'Omalius).	
Description de l'aménagement	Signalisation (fléchage et autorisation). Consolidation de revêtement (dolomie stabilisée).	
Responsable de la mise en œuvre	Ville.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Après 2015.	
Coût global estimé		
Sources de financement		

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A42</b> <b>Avenue Materne Ouest</b>
Type d'aménagement	Mixité et bande cyclable suggérée dans les deux sens. Voirie réaménagée en configuration zone 30.	
Localisation	Section de l'av. Materne comprise entre la Place de la Wallonie et le pont de Jambes.	
Contexte et objectifs	L'avenue Materne, axe principal entre le pont de Jambes et la gare de Jambes en passant par la place de la Wallonie. Pour l'instant, il n'y a aucun aménagement pour les cyclistes dans ce lieu à haut potentiel d'utilisateurs où les pôles de déplacements sont nombreux (infrastructures sportives, écoles, commerces, administration, gare, cinéma, académie de musique et Gare Fleurie). Les tronçons communaux et régionaux seront réaménagés en menant une réflexion pour que le vélo trouve sa place dans la voirie reconfigurée.	
Description de l'aménagement	Marquage au sol.	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Etude 2011. Engagement 2010 – Travaux 2013.	
Coût global estimé	En cours d'estimation.	
Sources de financement	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b>	
<b>A43</b> <b>Avenue Materne Est</b>	
<b>1</b>	
Type d'aménagement	Piste cyclable et bande cyclable suggérée.
Localisation	Section de l'av. Materne comprise entre la Place de Wallonie et la Gare de Jambes.
Contexte et objectifs	<p>L'avenue Materne, axe principal entre le pont de Jambes et la gare de Jambes en passant par la place de la Wallonie. Pour l'instant, il n'y a aucun aménagement pour les cyclistes dans ce lieu à haut potentiel d'usagers où les pôles de déplacements sont nombreux (infrastructures sportives, écoles, commerces, administration, gare, cinéma, académie de musique et Gare Fleurie). Les tronçons communaux et régionaux seront réaménagés en menant une réflexion pour que le vélo trouve sa place dans la voirie reconfigurée.</p>
	
Description de l'aménagement	<p>Piste cyclable dans le sens Pl. de la Wallonie-Gare. Chevrons dans l'autre sens.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville – SRWT + TEC.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2011.
Coût global estimé	<p>408.000,00€ TVAC – part communale (dont 250.000,00€ Plan Escargot). 257.000,00€ TVAC – part SRWT (Site propre bus).</p>
Sources de financement	<p>SRWT. Ville de Namur.</p>


<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A44</b> <b>Cheminement via les</b> <b>infrastructures sportives</b>
Type d'aménagement	Chemin réservé cyclo-piéton.	
Localisation	Rue d'Enhaive (piscine de Jambes) et l'av. Materne (patinoire).	
Contexte et objectifs	Liaisons à valoriser : cheminement cyclable communal à travers les infrastructures sportives reliant l'accès à la piscine de la rue d'Enhaive au parking de la patinoire av. Materne. Lors de la réalisation du RAVeL de gare à gare, il y a lieu de prévoir la connexion de cet itinéraire communal avec le RAVeL à proximité de la salle d'escalade.	
		
Description de l'aménagement	Chemin réservé cyclo-piéton.	
Responsable de la mise en œuvre	Projet de la Communauté française.	
Partenaire(s)	Ville de Namur.	
Période de mise en œuvre	2013.	
Coût global estimé	200.000,00€ TVAC.	
Sources de financement	Ville de Namur / Communauté française.	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1

**A45**

**Rue Mottiaux – rue de Géronsart**

Type d'aménagement	Marquage – Ilot traversée de carrefour – Sécurisation.
Localisation	Jambes – Quartier de Coppin.
Contexte et objectifs	<p>Au départ du Bd de la Meuse, l'axe Mottiaux-Géronsart est un des itinéraires du Plan Vélo de 1998 permettant de rejoindre Erpent via le quartier de Géronsart.</p> 
Description de l'aménagement	<p>Le marquage au sol du SUL de la rue Mottiaux est défectueux.</p> <p>La traversée de la rue de Dave est à sécuriser : îlot – traversée cycliste – marquage – signalisation.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	Estimation dans le cadre de mise en zone 30 du quartier « Coppin ».
Sources de financement	Ville de Namur.



<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b>		<b>A46</b>
<b>1</b>		<b>Rond-point Joséphine-Charlotte</b>
Type d'aménagement	Cheminement dans les oreilles.	
Localisation	Jambes, au pied du pont des Ardennes.	
Contexte et objectifs	La place Joséphine-Charlotte, nœud important du trafic routier, ne peut être utilisée que par des cyclistes expérimentés.	
Description de l'aménagement	Réfection du revêtement/bordures.	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Engagement budgétaire 2009.	
Coût global estimé		
Sources de financement	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A47**

**Pont des Grands Malades**

Type d'aménagement	Marquage de chaînons manquants.
Localisation	Jambes - Pont des Grands Malades - Traversée de la Meuse entre la rue de Namur et la chaussée de Liège.
Contexte et objectifs	<p>Le RAVeL1 en rive gauche de Meuse est aisément connecté au pont et à la chaussée de Liège par des rampes de part et d'autre.</p> <p>Des Piste Cyclable Marquée sont matérialisées sur le pont, dans les deux sens.</p> <p>En rive droite, ce pont débouche sur la croisée de 3 nationales importantes avec passages sur différents niveaux. Il est important d'assurer des connexions sécurisées entre les Plan Communal de Mobilité déjà existantes.</p>
Description de l'aménagement	Etude liée à de nouveaux marquages de Plan Communal de Mobilité – matérialisation sur le terrain.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	


**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**3**

**A48**

**Place de la Gare Fleurie**

Type d'aménagement	Remaniement du quartier.
Localisation	Jambes – Place de la Gare Fleurie - Gare – Complexe cinématographique Acinapolis.
Contexte et objectifs	Le Périmètre de Remembrement Urbain du site Acinapolis doit proposer un cheminement vélo pour liasonner l'avenue Materne, la rue de la Gare Fleurie, le complexe cinématographique et le futur quartier.
Description de l'aménagement	A définir.
Responsable de la mise en œuvre	Ville/privé/SNCB-Holding/CPAS.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	PRU Gare de Jambes – Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b>		<b>A49</b>	
<b>3</b>		<b>Rue de la Confiturerie</b>	
Type d'aménagement	Amélioration du revêtement et du confort.		
Localisation	Entre l'av. Materne et le site Acinapolis		
Contexte et objectifs	Liaison à valoriser : jonction entre l'avenue Materne et l'ACINAPOLIS via la rue de la Confiturerie par l'ouverture de la barrière.		
			
Description de l'aménagement	Amélioration du revêtement et du confort.		
Responsable de la mise en œuvre	Ville et privé.		
Partenaire(s)			
Période de mise en œuvre	PRU Gare de Jambes – Après 2015.		
Coût global estimé			
Sources de financement			


<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A50</b> <b>Itinéraire rapide gare de</b> <b>Namur – cité administrative de</b> <b>Jambes</b>
Type d'aménagement	Balisage – marquage.	
Localisation	Itinéraire de jonction conseillé entre la gare de Namur et la gare de Jambes.	
Contexte et objectifs	<p>De nombreux cyclistes recherchent un cheminement permettant de se rendre aisément d'une gare à l'autre.</p> <p>Le manque de lisibilité actuel entraîne souvent des pertes de temps et des détours inutiles.</p>	
Description de l'aménagement	<p>Fléchage au sol ou logo et signalétique verticale (F34b1, F34b2).</p> <p>Namur =&gt; Jambes : Pl. de la Station, av. de la Gare, r. Rogier, r. du 1<sup>er</sup> Lanciers, r. J-B Brabant, pont des Ardennes, av. Bovesse, av. Bg Materne, r. de la Gare Fleurie. Soit : 2.5 km.</p> <p>Jambes =&gt; Namur : r. de la Gare Fleurie, av. Bg Materne, av. Bovesse, pont des Ardennes, r. J-B Brabant, r. du 1<sup>er</sup> Lanciers, r. Pépin, r. E. Cuvelier, r. St-Jacques, r. Godefroid, pl. de la Station. Soit : 2.8 Km.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	2012.	
Coût global estimé	<p>Poteau + signal : 140,00€/pc (x20) = 2800,00€ HTVA – pose comprise.</p> <p>Fléchage au sol : 35,00€/pc (x40) = 1400,00€ HTVA.</p> <p>+ divers</p> <p>Coût global : 5.000,00€ HTVA.</p>	
Sources de financement	Ville de Namur.	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**2**

**A51**

**Rue Henri Blès**


Type d'aménagement	Connexion entre la Place Wiertz et l'entrée du SUL de la rue H. Blès.
Localisation	Salzennes – Place Wiertz.
Contexte et objectifs	<p>Finaliser le débouché Place Wiertz.</p> <p>La rue Henri Blès est un axe fort pour les cyclistes voulant rejoindre le RAVeL1 ou le Quartier des Balances en évitant la rue Patenier et la chaussée de Charleroi, axes à très forte pression automobile.</p>
	
Description de l'aménagement	Abaissement de bordure – Ilot marquage au sol.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

3

**A52**

**Avenue Albert 1er**

Type d'aménagement	Piste cyclable marquée.
Localisation	Avenue Albert 1 <sup>er</sup> à sa jonction avec le boulevard Cauchy, sens vers centre-ville.
Contexte et objectifs	<p>Finaliser le marquage de la Piste Cyclable Marquée vers le pont du Luxembourg, une PCM étant déjà marquée depuis la place Saint-Nicolas.</p> <p>Assurer la sécurisation du cycliste en amont et dans la bande du tourne à gauche (vers l'av. Comte de Smet de Nayer).</p>
	
Description de l'aménagement	Marquage et traitement du tourne-à-gauche.
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**3**

**A53**

**Avenue Cardinal Mercier**

Type d'aménagement	Bande cyclable suggérée.
Localisation	Salzennes
Contexte et objectifs	
Description de l'aménagement	Marquage.
Responsable de la mise en œuvre	
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Ville de Namur Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A54**

**Itinéraires du Plan Vélo de 1998**

Type d'aménagement	Sécurisation des carrefours – Marquages – Signalisation.
Localisation	17 itinéraires localisés sur Malonne, Wépion, Erpent, Jambes, Bouge, Vedrin, Saint-Marc, Saint-Servais, Belgrade et Salzennes.
Contexte et objectifs	<p>Ce réseau de dix-sept itinéraires cyclables a été conçu dans le cadre des déplacements quotidiens. Ils relient la périphérie au centre-ville.</p> <p>Dans le souci d'une meilleure mobilité de tous les usagers cyclistes, il nous semble important d'améliorer la sécurité sur certains de ces itinéraires.</p> <p>Une analyse et une mise à jour de ces itinéraires sera faite en concertation avec le Comité Vélo, compte tenu de leur potentiel à alimenter la réflexion sur les itinéraires de liaisons secondaires.</p>
Description de l'aménagement	<p>Marquages et signalisation.</p> <p>Sécurisation des carrefours.</p> <p>Balisage.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	Après 2015.
Période de mise en œuvre	
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1



**A55**

**Rue des Frères Biéva**

Type d'aménagement	Site propre bidirectionnel.
Localisation	Entre la pépinière du service Environnement de la Ville (qui marque la fin de la configuration urbaine de la voirie, à la sortie de Bomel) et le centre de Vedrin.
Contexte et objectifs	Permettre aux habitants du centre de Vedrin de rejoindre Bomel en site propre. Situé le long d'une voirie à pente raisonnable, ce cheminement servira de « collecteur » aux quartiers résidentiels périphériques (Guelette, Comognes, Transvaal, Pitteurs, etc.) et à divers pôles de déplacements (SPW, îlot Saint-Luc, service des Plantations de la Ville de Namur, commerces, centre de Bomel, etc.).
	
Description de l'aménagement	Site propre bidirectionnel et traitement des carrefours sur près de 3km.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2013-2014.
Coût global estimé	600.000,00€ TVAC (moitié 2013-moitié 2014).
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A56**

**Liaison Belgrade - Namur**

Type d'aménagement	Réaménagement global de la chaussée de Waterloo. Prioriser au maximum les bus compte tenu de la présence du futur P+R de Belgrade, tout en conservant un maximum de stationnement.
Localisation	Chaussée de Waterloo.
Contexte et objectifs	
Description de l'aménagement	Réaménagement global de la chaussée de Waterloo.
Responsable de la mise en œuvre	SPW Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	TEC – SRWT et la Ville de Namur.
Période de mise en œuvre	Après 2015 (désignation d'un bureau d'étude en 2011).
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2

**A57**

**Temploux – Route de Spy**

Type d'aménagement	Site propre cyclo-piéton et aménagement en chaussée.
Localisation	Route de Spy à Temploux.
Contexte et objectifs	
Description de l'aménagement	1.100m de piste cyclable bidirectionnelle entre la rue Bout du Village et le cimetière (localisation hall sportif à venir), Pistes Cyclables Marquées de part et d'autre de la chaussée entre le cimetière et la chaussée de Nivelles , traitement de la partie communale du carrefour avec la chaussée de Nivelles.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Etude réalisée – Réalisation 2014.
Coût global estimé	250.000,00€ TVAC.  Remarque importante : ce projet est à intégrer dans un projet global de réfection lourde de cette voirie en béton. Des interventions seront à prévoir au niveau du réseau d'égout (longueur totale de la voirie 2,4km).
Sources de financement	Ville de Namur.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**3**

**A58**

**Liaison Erpent - Namur**

Type d'aménagement	Balisage d'itinéraire.
Localisation	Tracé à définir.
Contexte et objectifs	
Description de l'aménagement	Balisage d'itinéraire.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

3

**A59**

**Traversée de la Sambre vers  
Flawinne**

Type d'aménagement	Balisage d'itinéraire – Connexion au pont de la rue du Déversoir.
Localisation	Rue des Sarpettes (en bord de Sambre) et le pont de la rue du Déversoir.
Contexte et objectifs	Assurer une connexion confortable entre le RAVeL1 en rive droite de Sambre et le pont afin de desservir Flawinne.
Description de l'aménagement	Rampes – Signalisation.
Responsable de la mise en œuvre	
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>3</b>		<b>A60</b> <b>Liaison Namur - Floreffe</b>
Type d'aménagement	Itinéraires/destinations à signaler : entrées/sorties RAVeL1.	
Localisation		
Contexte et objectifs		
Description de l'aménagement	Itinéraires/destinations à signaler : entrées/sorties RAVeL1.	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO2 Voies hydrauliques Sambre – Commune de Floreffe – SPW DGO1 Routes.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Après 2015.	
Coût global estimé		
Sources de financement		

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

4

**A61**

**Rue de la Majolique**

Type d'aménagement	Piste cyclable bidirectionnelle.
Localisation	Malonne - Rue assurant la liaison entre la chaussée de Charleroi (N90) et le Quai de l'Etoile, RAVeL1.
Contexte et objectifs	Permettre la connexion au RAVeL1 en venant des Fonds de Malonne.
Description de l'aménagement	Réfection globale du revêtement pour réalisation d'une Piste Cyclable Bidirectionnelle en site propre.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

4

**A62**  
**Haut de Bomel**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement – Consolidation – Signalisation.
Localisation	Chemin assurant la liaison entre le RAVeL2, à hauteur du centre ecclésiastique et le quartier du Bon Air sur les hauteurs de Vedrin.
Contexte et objectifs	Permettre la connexion du RAVeL2 au quartier du Bon Air.
Description de l'aménagement	Réfection globale du revêtement – Cheminement cyclo-piéton.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

4

**A63**  
**Rue Hébar**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement – Piste Cyclable Bidirectionnelle.
Localisation	Bouge, rue Hébar, entre la chée de Louvain et la Route de Hannut.
Contexte et objectifs	Connexion intéressante entre Vedrin, Bouge et Beez.
Description de l'aménagement	Sur base du plan cadastral : expropriation légère car largeur voirie de 9 à 12m => voirie de 6m et Piste Cyclable de 3m.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

4

**A64**

**Chemin de Boninne**

Type d'aménagement	Renouvellement du revêtement – Consolidation – Signalisation.
Localisation	Chemin assurant la liaison entre la chaussée de Louvain à Bouge et Boninne.
Contexte et objectifs	Permettre la connexion entre Bouge et Boninne.
Description de l'aménagement	<p>Amélioration du revêtement sur une partie de la voirie actuellement en gravillon dans sa section chée de Louvain – rue Hébar et en chemin de terre entre le parc à conteneurs et Boninne.</p> <p>L'aménagement pourrait être réalisé sur base de ce que l'on peut trouver sur les chemins de remembrement, à savoir deux bandes de béton cyclable (bibandes).</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

4

**A65**

**Liaison Dave - Jambes**

Type d'aménagement	En voirie : sécurisation – marquage. En site propre : prolongation du Rivage de Dave.
Localisation	Section comprise entre Dave (Château) et la rue de l'Emprunt à Jambes.
Contexte et objectifs	<p>Cet axe bénéficie actuellement d'une Piste Cyclable Marquée sur certains tronçons. La continuité ne peut être assurée à cause de l'étroitesse de la voirie en certains endroits.</p> <p>Il y a lieu de penser à un aménagement en site propre entre la rive droite de Meuse et la ligne SNCB, dans le prolongement du Rivage de Dave.</p> <p>En entrée de Jambes, étant donné la largeur restreinte et le nombre important de contraintes, il semble judicieux de favoriser l'aménagement d'un itinéraire alternatif à la rue de Dave par l'aménagement d'un cheminement cyclable interquartier rue de Coppin.</p>
Description de l'aménagement	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A66</b> <b>Zone 30 Corbeille</b>
Type d'aménagement	Mise en zone 30 de la Corbeille.	
Localisation	Délimitée : - Au Nord par l'av. de Stassart, le bd. Mélot, l'av. de la Gare, le rond-point Léopold, le bd. Cauchy ; - Au Sud – Sud-Est par le bd. Comte de Smet de Nayer, le sq. A. Masson, le bd. I. Brunell, r. Bord de l'Eau, la Sambre.	
Contexte et objectifs	<p>Le Collège a décidé de la mise en zone 30 de l'ensemble de la Corbeille, dont la mise en œuvre, avec effets de porte, est fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2011.</p> <p>Dans le but de renforcer la sécurité routière et d'améliorer le cadre de vie en ville, le centre-ville sera aménagé en zone 30. En réduisant la limitation de vitesse à 30 km/h pour les automobilistes, c'est la sécurité de tous les usagers qui est améliorée. Les cyclistes peuvent circuler plus facilement dans ces espaces publics. Un environnement de roulage sûr facilite les déplacements autonomes à vélo vers les pôles d'emploi, les écoles, les commerces, les centres sportifs, les infrastructures d'accueil extrascolaire, etc.</p>	
Description de l'aménagement	Effet de porte (revêtement différencié, panneau zone 30 au sol), signalisation entrées/sorties (20 fois), oreilles, abaissement de bordure PMR.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.	
Partenaire(s)	-	
Période de mise en œuvre	2011.	
Coût global estimé	133.000,00€ TVAC (non compris la signalisation => service Voirie).	
Sources de financement	Ville de Namur.	

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1



**A67**

**Quartiers apaisés**  
**Jambes : Coppin**

Type d'aménagement	Mise en zone 30 du quartier.
Localisation	Jambes : voiries reprises entre la Meuse, l'av. Jean Materne, la rue de Dave au Sud jusqu'à la rue de Francquen (incluse).
Contexte et objectifs	 <p>Dans le but de renforcer la sécurité routière et d'améliorer le cadre de vie en ville, le quartier sera aménagé en zone 30. En réduisant la limitation de vitesse à 30 km/h pour les automobilistes, c'est la sécurité de tous les usagers qui est améliorée. Les cyclistes peuvent circuler plus facilement dans ces espaces publics. Un environnement de roulage sûr facilite les déplacements autonomes à vélo vers les pôles d'emploi, les écoles, les commerces, les centres sportifs, les infrastructures d'accueil extrascolaire, etc.</p>
Description de l'aménagement	Signalisation, portes d'entrée côté rue de Dave (trottoirs traversants aux 5 carrefours), aménagement de 2 itinéraires cyclables communaux via 1/ la rue de Coppin et 2/ la rue Mottiaux ; pour ces itinéraires un enrobé coloré est prévu en chaussée ainsi que la sécurisation des carrefours par la réalisation d'oreilles de trottoirs. La localisation des itinéraires cyclables devra être confirmée lors de l'instruction de l'étude du quartier avec les riverains (dont étude du plan de stationnement). Le projet ne comprend pas les éventuelles réfections de revêtement de chaussées endommagées. Le traitement des entrées de zone 30 côté avenue Jean Materne n'est pas comptabilisé dans ce projet, il fait partie des aménagements projetés par le SPW (trottoirs traversants prévus).
Responsable de la mise en œuvre	Ville – SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	200.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie Cyclable.


**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1



**A68**

**Quartiers apaisés**  
**Jambes : Géronsart**

Type d'aménagement	Mise en zone 30 du quartier.
Localisation	Quartier inscrit dans le périmètre situé entre la rue de Dave, l'avenue Jean Materne et le chemin de Fer.
Contexte et objectifs	<p>Dans le but de renforcer la sécurité routière et d'améliorer le cadre de vie en ville, le quartier sera aménagé en zone 30. En réduisant la limitation de vitesse à 30 km/h pour les automobilistes, c'est la sécurité de tous les usagers qui est améliorée. Les cyclistes peuvent circuler plus facilement dans ces espaces publics. Un environnement de roulage sûr facilite les déplacements autonomes à vélo vers les pôles d'emploi, les écoles, les commerces, les centres sportifs, les infrastructures d'accueil extrascolaire, etc.</p>
<p>Description de l'aménagement</p> 	<p>Signalisation, portes d'entrée de la zone 30 (7 carrefours), aménagement de l'itinéraire cyclable communal rue de Géronsart (enrobé coloré et 2 dispositifs ralentisseurs).</p> <p>Remarque : le traitement des entrées de zone 30 côté av. Materne est pris en charge par ailleurs, dans le cadre du chantier de l'av. Materne Est.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.
Période de mise en œuvre	2014.
Coût global estimé	85.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

2



**A69**

**Quartiers apaisés**  
**Bomel – Saint-Servais**

Type d'aménagement	Mise en zone 30 du quartier.
Localisation	L'extension de la zone 30 au-delà les rues Asty-Moulin et Emaillés vers Bomel, jusqu'à la rue Nanon (exclue).  Soit les rues Piret-Pauchet, des Maraîchers, A. Bastin, de la Pépinière, A. Maquet, G. Bayar, G Defnet et Derenne-Deldinne.
Contexte et objectifs	 <p>Dans le but de renforcer la sécurité routière et d'améliorer le cadre de vie en ville, le quartier sera aménagé en zone 30. En réduisant la limitation de vitesse à 30 km/h pour les automobilistes, c'est la sécurité de tous les usagers qui est améliorée. Les cyclistes peuvent circuler plus facilement dans ces espaces publics. Un environnement de roulage sûr facilite les déplacements autonomes à vélo vers les pôles d'emploi, les écoles, les commerces, les centres sportifs, les infrastructures d'accueil extrascolaire, etc.</p>
Description de l'aménagement	<p>Signalisation, aménagement d'un itinéraire alternatif à l'axe Nanon-Industrie pour les « cyclistes tortues » par la Cité Floréal puis les rues du Moulin Lavigne, de la cité Germinal et la rue Baillard (1,2km au total) ; l'amélioration de la visibilité des cyclistes à différents carrefours par la mise en place d'oreilles de trottoirs ainsi que le marquage des amorces en début et fin de SUL (lorsque manquant).</p> <p>Remarque : le traitement des aménagements de porte côté Bd du Nord existant, côté rue Nanon, ils seront pris en charge dans le cadre de l'aménagement de l'axe Nanon-Industrie (oreilles et revêtements colorés, à confirmer).</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2013.
Coût global estimé	100.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.



**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

**1**



**A70**

**Balisage d'itinéraires**

Type d'aménagement	Balisage – Marquage.
Localisation	Au sein du périmètre hypercyclable.
Contexte et objectifs	<p>De nombreux cyclistes recherchent des cheminements permettant de se rendre aisément d'un endroit à l'autre sans qu'il y ait pour autant un aménagement sécurisant ou spécifique.</p> <p>Outre l'aspect infrastructure, il paraît nécessaire de baliser des cheminements entre des pôles d'intérêt.</p>
Description de l'aménagement	Fléchage au sol, logo et signalétique verticale (F34b1, F34b2).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2014 (dès que la Wallonie mettra en place une coordination à ce sujet avec les autres villes wallonnes).
Coût global estimé	<p>Poteau + signal : 140,00€/pc HTVA – pose comprise.</p> <p>Fléchage, marquage au sol : 35 €/pc HTVA.</p> <p>Coût global : + /- 90.750,00€ TVAC.</p>
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Aménagements**

1



**A71**

**Sens uniques limités (SUL)**

**1 ère phase**

Type d'aménagement	Signalisation – Marquage.
Localisation	Les différentes voiries concernées sont reprises dans le tableau exhaustif qui a été étudié au sein du Comité Vélo.
Contexte et objectifs	<p>Pour répondre aux avantages suivants, pour le cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapidité : c'est notamment grâce à ces raccourcis inédits que le vélo est le plus rapide en ville.</li> <li>- Choix : de nouvelles possibilités d'itinéraires lui sont offertes.</li> <li>- Sécurité : parce qu'il a plus de choix, il prendra les routes les moins fréquentées et les moins dangereuses. Il établira également un échange visuel direct avec l'automobiliste qui arrive en face de lui. Ces deux usagers de la route auront donc le temps de rectifier leur trajectoire si nécessaire.</li> </ul> <p>Pour se mettre en conformité avec l'arrêté royal du 18 décembre 2002 stipulant que, depuis le 1er juillet 2004, les sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contre-sens (à certaines conditions).</p>
Description de l'aménagement	Panneaux conformes et amorces (Bande Cyclable Suggérée) en début et fin de SUL, et marquage en section courante dans les cas problématiques.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	-
Période de mise en œuvre	2011-2012.
Coût global estimé	Phase 1 en 2011 : 65.257,00€ TVAC.
Sources de financement	Phase 1 Wallonie cyclable (52.206,00€) + Ville (13.051,00€) TVAC.

FICHE D'ACTION  
Aménagements

1



A72

Sens uniques limités (SUL)

2 ème phase

Type d'aménagement	Signalisation – Marquage.
Localisation	Les différentes voiries concernées sont reprises dans le tableau exhaustif qui a été étudié au sein du Comité Vélo.
Contexte et objectifs	<p>Pour répondre aux avantages suivants, pour le cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapidité : c'est notamment grâce à ces raccourcis inédits que le vélo est le plus rapide en ville.</li> <li>- Choix : de nouvelles possibilités d'itinéraires lui sont offertes.</li> <li>- Sécurité : parce qu'il a plus de choix, il prendra les routes les moins fréquentées et les moins dangereuses. Il établira également un échange visuel direct avec l'automobiliste qui arrive en face de lui. Ces deux usagers de la route auront donc le temps de rectifier leur trajectoire si nécessaire.</li> </ul> <p>Pour se mettre en conformité avec l'arrêté royal du 18 décembre 2002 stipulant que, depuis le 1er juillet 2004, les sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contre-sens (à certaines conditions).</p>
Description de l'aménagement	Panneaux conformes et amorces (Bande Cyclable Suggérée) en début et fin de SUL, et marquage en section courante dans les cas problématiques.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.
Partenaire(s)	-
Période de mise en œuvre	2011-2012.
Coût global estimé	phase 2 en 2012 : 120.000,00€ TVAC (estimation sur base des 23 SULs repris dans le dossier de candidature « Commune pilotes Wallonie cyclable »).
Sources de financement	Phase 2 Wallonie cyclable.

FICHE D'ACTION Aménagements 1		A73 <b>Zones avancées pour cyclistes (ZAC)</b>
Type d'aménagement	Zones avancées pour cyclistes (ZAC) aux carrefours à feu.	
Localisation	 <p>Namur : Pont de Louvain, av. Baron Huart-rue des Moulins, Pont de Jambes-av. Baron Huart et Moreau, pont de l'Evêché -av. Reine Astrid, pont du Luxembourg, Square Omalius, Place de la Station, Pont d'Heuvy.</p> <p>Salzennes : Place du 8 mai.</p> <p>Jambes : Place de la Wallonie.</p> <p>Saint-Servais : Place d'Hastedon, r. A. Leblanc-chée. De Waterloo, carrefour DIV.</p> <p>Bouge : chée. De Louvain-r. St-Luc.</p>	
Contexte et objectifs	Sécuriser l'arrêt au carrefour en permettant une meilleure visibilité du cycliste en lui assurant également une meilleure position pour le démarrage à la phase verte.	
Description de l'aménagement	Marquage au sol d'un SAS.	
Responsable de la mise en œuvre	SPW DGO1 Direction des Routes de Namur.	
Partenaire(s)	-	
Période de mise en œuvre	2012.	
Coût global estimé	350,00€ par sas, 3 sas en moyenne par carrefour, soit un coût global de 19.000,00€ TVAC.	
Sources de financement	Budget SPW DGO1 Direction des routes de Namur.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A74</b> <b>Bandes bus accessibles</b>
Type d'aménagement	Rendre les bandes bus accessibles aux vélos.	
Localisation	Signalisation : Square d'Omalius (en face du parc). Marquage : axe Rogier-Brabant.	
Contexte et objectifs	 <p>Le bénéfice que représente le fait d'être soustrait au stress et aux ralentissements du trafic automobile implique que les cyclistes et les TC peuvent accepter certains inconvénients en ayant à l'esprit que, foncièrement, les deux modes sont des alliés.</p> <p>La solution des bandes bus+vélo constitue un réel gain pour la majorité des cyclistes.</p> <p>Les analyses indiquent que les inconvénients du partage sont minimales en ce qui concerne la vitesse commerciale des bus, et qu'ils sont surtout fonction du bon aménagement.</p>	
Description de l'aménagement	Marquages routiers permanents (logo vélo dans bande bus).  Signalisation verticale permettant aux cyclistes d'utiliser les bandes bus.	
Responsable de la mise en œuvre	SRWT.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	2012 à 2015.	
Coût global estimé	Marquage : 36,00€ TVAC/m <sup>2</sup> . Signalisation : 60,00€ TVAC/panneau et support.	
Sources de financement	SRWT.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Aménagements</b> <b>1</b>		<b>A75</b> <b>Goulottes</b>
Type d'aménagement	Pose d'une goulotte métallique dans divers escaliers de l'entité.	
Localisation	Souterrain de la gare (2), rue Salzannes-les-Moulins, rue Somal, av. Baron Huart, pont de France, pont de Jambes, Halle al Chair, sentier de la Bouteille, rue H. Lemaître, av. Woitrin.	
Contexte et objectifs	<p>L'objectif est ici d'assurer l'utilisation des RAVeLs à proximité des quartiers de vie comme outil de déplacement quotidien en améliorant la jonction au RAVeL.</p> 	
Description de l'aménagement	Goulotte métallique de section : 10cm larg x 5cm h x 0.7 cm épaisseur en acier galvanisé.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.	
Partenaire(s)	<p>SPW Voies hydrauliques pour goulottes à placer en bord de Sambre et Meuse.</p> <p>SPW DGO4 Patrimoine pour les sites classés (Baron Huart et Pont de Jambes).</p>	
Période de mise en œuvre	2012.	
Coût global estimé	<p>5.000,00€ TVAC.</p> <p>NB : 242,00€ TVAC/m.</p>	
Sources de financement	Ville de Namur.	



## 4 ACTIONS : LE VÉLO À L'ARRÊT

*Champ d'action : stationnement vélo*

### 4.1 Repères pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons :

- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont :

- Prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée par les destinations.
- Répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort.
- Prévoir des solutions de rangement du vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain.
- Choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

### 4.2 Leviers prioritaires

La Ville a déjà investi dans du mobilier de stationnement vélos ces dernières années : box pour vélos, 250 range-vélos supplémentaires au centre-ville, ...

La priorité sera donnée à équiper d'autres quartiers et à envisager du mobilier range-vélos dans les nouveaux aménagements de voirie, ainsi qu'aux abords de certains arrêts de bus.

Nous attendons également que la SNCB-Holding augmente et améliore le stationnement vélos en gare de Namur : parking couvert et parking fermé. La même logique devra suivre au niveau de la gare de Jambes, sans oublier les gares périphériques.

La Ville de Namur vient d'investir également dans quelques parkings couverts et souhaite offrir cette infrastructure aux principaux bâtiments communaux : écoles, centres sportifs et culturels, ...

La Ville se propose de définir de nouvelles **règles d'urbanisme** pour que les nouveaux projets de construction réservent des emplacements pour le stationnement des vélos.

Cette approche correspond aux suggestions émises par le groupe de travail dans le cadre du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » dont un extrait de procès-verbal du 31 mars 2011 est reproduit ici :

#### Horizon 2015



- Aux stations Cambio (« Porte de Fer » devant le pavillon du Tourisme, « Moncrabeau », « Nord », « Maurice Servais », « Wiertz » à Salzennes, « Joséphine-Charlotte » et « Port Henri Hallet » à Jambes).
- Aux abords des gares : Namur, Jambes et Flawinne, Ronet, Jambes-Est, Dave, Naninne et Marche-les-Dames.
- Aux abords des centres sportifs et écoles.
- Aux abords des passages piétons (plutôt qu'une voiture en stationnement à cet endroit : visibilité et champ de vision accrus pour les piétons qui traversent).
- Valider le Règlement Communal d'Urbanisme (en cours d'élaboration) afin que les recommandations ou impositions aux promoteurs, notamment pour les immeubles multiples, soient systématiques.
- Sensibiliser les Institutions privées et publiques d'importance (la Province : Maison de la culture, les Facultés, ...) afin de réaliser des aménagements dans les lieux cruciaux.
- Investissement dans des abris vélos fermés (à positionner dans les quartiers de la ville ?).
- Mise à disposition de garages privés convertis en parking sécurisé (coût de location réparti sur chacun – prendre contact avec la Régie foncière).

#### Horizon 2020

Aux arrêts de bus : priorité sera donnée à l'équipement des arrêts situés en dehors du périmètre (et de manière progressive - quartiers en développement).




## 4.3 Fiches d'action

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: left;"> <p><b>FICHE D'ACTION</b> <b>Stationnement</b></p>  </div> <div style="text-align: right;"> <p><b>S1</b></p> <p><b>Range-vélos</b> <b>sur domaine public</b></p> </div> </div>	
Type d'action stationnement	Equiper, compléter et/ou remplacer, en U renversés, en voirie, notamment aux stations Cambio et aux abords de passages pour piétons.
Localisation	<p>Voirie : lieux à définir pour de nouveaux emplacements.</p> <p>Stations Cambio : Nord, Maurice Servais, Wiertz, Joséphine-Charlotte, Port Henri Hallet.</p> <p>Passages pour piétons : lieux à définir.</p>
Contexte et objectifs <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 5px;">  </div>	<p>En voirie, le Comité Vélo se prononcera sur le remplacement des range-vélos existants (type DUO et HP) par des arceaux 7016 au besoin, ainsi que sur de nouveaux sites pour implantations (élargissement du périmètre).</p> <p>Aux stations Cambio : Nord (équiper), Maurice Servais (équiper), Wiertz (compléter et remplacer), Joséphine-Charlotte (compléter et remplacer), Port Henri Hallet (compléter et remplacer). Porte de Fer et Moncrabeau déjà équipées en arceaux.</p> <p>Aux passages pour piétons : réserver un emplacement de stationnement pour les vélos en amont (de préférence) ou en aval d'un passage pour piétons. Le Comité Vélo se prononcera sur les sites à équiper.</p> <p>Remarque : l'implantation des stations VLS libérera des range-vélo à replacer ailleurs.</p>
Descriptif	Arceaux Inox ou acier galva RAL 7016.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service de l'Équipement urbain.
Période de mise en œuvre	2013 – 2014.
Coût global estimé	<p>Arceau type 7016 en acier : 13.342,00€ TVAC pour 40 pièces (prix 2010). Enlèvement, placement et/ou remplacement : 150,00€ HTVA par range-vélo.</p> <p>Soit 80.000,00€ TVAC pour l'acquisition et le placement de 80 nouveau range-vélos.</p>
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Stationnement**

**S2**

**Aux abords des gares**

Type d'action stationnement	Compléter / équiper les gares SNCB en râteliers vélos sur le territoire namurois.
Localisation	Quais de gares : Namur – Jambes, et gares périphériques : Flawinne, Ronet, Jambes-Est, Dave, Naninne et Marche-les-Dames.
Contexte et objectifs	L'augmentation des cyclistes renforce le besoin d'espaces de stationnement et ce, également aux points inter-modaux. La SNCB-Holding s'est engagée à placer des râteliers vélos de part et d'autre des entrées de la gare de Namur Il y a lieu d'étendre ce principe aux autres gares de l'entité.
	
Descriptif	Disposition simple : 2/3/4 emplacements. Disposition double : 2+2/3+3/4+4 emplacements. <a href="http://www.verhofste.com/fr/ratelier-a-velo-forever-102.htm">http://www.verhofste.com/fr/ratelier-a-velo-forever-102.htm</a>
Responsable de la mise en œuvre	SNCB-Holding.
Partenaire(s)	SNCB-Holding / B-Parking.
Période de mise en œuvre	Dès 2012.
Coût global estimé	A estimer par SNCB-Holding.
Sources de financement	Budget SNCB-Holding.

**FICHE D'ACTION**  
**Stationnement**



**S3**

**Aux abords des bâtiments communaux : centres sportifs, culturels et écoles**

Type d'action stationnement	Offrir un stationnement ouvert et sécurisé pour accueillir les cyclistes fréquentant les bâtiments communaux.
Localisation	Centres sportifs, écoles, piscines, P+R, Bibliothèque communale, parking de l'Hôtel de Ville.
Contexte et objectifs	<p>Le placement de parkings vélos sur le territoire de la Ville de Namur répond à une demande des cyclistes quotidiens et soutient la politique générale menée par la Ville en faveur des cyclistes.</p> <p>Cohérence avec la politique cyclable de la Ville de Namur.</p> <p>Cohérence avec la politique de retour des habitants dans le centre-ville.</p> <p>Equiper tous les centres sportifs et les écoles communales d'un parking vélo sécurisé.</p>
	
Descriptif	Auvents (4 vélos par auvents) et modules (3 vélos par modules).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service de l'Équipement urbain.
Partenaire(s)	Ville de Namur - Département des Bâtiments et les gestionnaires des sites (directeurs d'établissements, ...).
Période de mise en œuvre	2013 – 2014.
Coût global estimé	<p>Auvents : 5.324,00€ TVAC (prix pour 5 pcs suivant offre du 05/12/2008).</p> <p>Module : 675,18€ TVAC (prix pour 10 pcs suivant offre du 05/12/2008).</p> <p>Soit un total de 50.000,00€ TVAC répartis en 2013 et 2014.</p>
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**Subventions aux institutions de services publics**

Type d'action stationnement	Subventionner l'achat de range-vélos.
Localisation	Sur les sites privés ou aux abords directs des écoles et institutions privées de service public.
Contexte et objectifs	<p>Aider les institutions privées subsidiées à accueillir les cyclistes dans de meilleures conditions en leur proposant une zone réservée au stationnement des vélos.</p> <p>On entend par institution publique toute institution ouverte au public et assurant des missions de service public (entité juridique reconnue par la Ville de Namur).</p>
Descriptif	Subventionner à hauteur de 80% du coût d'achat, sur base d'un règlement communal à adopter.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité et Département de gestion financière.
Partenaire(s)	Les établissements scolaires (autres que les écoles communales), les associations culturelles et sportives.
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	
Sources de financement	

**Règlement Communal  
d'Urbanisme  
Stationnement vélo**

Type d'action stationnement	Stationnement dans les immeubles privés.
Localisation	Impact sur tout le territoire : nouvelles constructions.
Contexte et objectifs	<p>En cours d'élaboration (enquête publique en cours).</p> <p>Valider le Règlement Communal d'Urbanisme afin que les recommandations ou impositions aux promoteurs soient systématiques, pour les constructions (et rénovations) à usage de logement, de bureau, de commerce et pour toutes autres constructions.</p>
Descriptif	<p>En vue de favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture particulière, le RCU impose que chaque nouveau projet comporte des emplacements de parcage pour vélos.</p> <p>« Tous les projets doivent prévoir des places de stationnement pour les deux-roues légers. Tout immeuble comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélo par chambre. Un studio comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélo ».</p> <p>Les caractéristiques techniques des emplacements sont prévues dans le document : surface, accessibilité aisée depuis la voie publique, etc. ...</p>
Responsable de la mise en œuvre	<p>Ville de Namur.</p> <p>Propriétaire du bâtiment.</p>
Partenaire(s)	
Période de mise en œuvre	2013.
Coût global estimé	-
Sources de financement	-

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Stationnement</b>		<b>S6</b> <b>Garages privés</b>
Type d'action stationnement	Collaborer avec un (des) propriétaire(s) de garage afin d'en réserver la location possible aux cyclistes.	
Localisation	Centre-ville de Namur.	
Contexte et objectifs	Mise à disposition de garages privés convertis en parking sécurisé pour vélos (coût de location réparti sur chacun).	
		
Descriptif	À voir suivant les situations.	
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité.	
Partenaire(s)	Régie foncière – Les sociétés publics de logement social.	
Période de mise en œuvre	Régie foncière et sociétés de logements sociaux – 2015. Propriétaires privés – 2020.	
Coût global estimé		
Sources de financement	Régie foncière et Société de Logement de Service Public.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Stationnement</b>		<b>S7</b> <b>Box à vélos</b>
Type d'action stationnement	Implantation d'abris vélos fermés et sécurisés sur l'espace public.	
Localisation	Dans les différents quartiers de la Ville. A définir en concertation avec le Comité Vélo et/ou via une enquête publique.	
Contexte et objectifs	<p>De nombreuses personnes restent découragées par le manque de place dont elles disposent pour ranger leur vélo.</p> <p>A côté des nombreux aménagements réalisés ou à réaliser pour faciliter la mobilité des cyclistes, le projet de box vélos permettra de parquer son vélo en toute sécurité et à l'abri des intempéries.</p> <p>Accessible aux citoyens ne disposant pas de place dans leur logement.</p>	
Descriptif	Quantité : 10.	
	Qualité et modèle : achat ou construction via une entreprise d'économie sociale.  Attention aux aspects esthétiques : permis d'urbanisme...	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur.	
Partenaire(s)	Une entreprise d'insertion sociale – différents services de la Ville. Voir expériences bruxelloises.	
Période de mise en œuvre	Après 2015.	
Coût global estimé		
Sources de financement		



**Range-vélos aux arrêts  
de bus TEC**

Type d'action	Favoriser l'intermodalité.
Contexte et objectifs	Permettre aux clients TEC d'utiliser le vélo jusqu'à l'arrêt où se trouveront des range-vélos.  Développement de l'intermodalité dans les nouveaux quartiers – Projet de « Relais intermodalité » Froidebise (SRWT).
Descriptif	Equiper certains arrêts, de certaines lignes en range-vélos en suffisance et abris.  Définir les lignes et les arrêts sur ces lignes en collaboration avec le TEC Namur-Luxembourg.
Responsable de la mise en œuvre	Ville - Service Mobilité.  SRWT/TEC.
Partenaire(s)	TEC – Monde associatif.
Démarches administratives et juridiques	
Période de mise en œuvre	Après 2015.
Coût global estimé	Arceau : 150,00€/pc.  Abri sans arceau : 7.500,00€ à 12.000,00€ HTVA/pc.  Box vélo : 4.800,00€ HTVA/pc.
Sources de financement	SRWT.



## 5 ACTIONS : ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO

*Champ d'action information, sensibilisation, éducation*

### 5.1 Repères pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra :

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante.
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne.
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

### 5.2 Leviers prioritaires

Il ne s'agit pas de limiter l'usage du vélo à la promenade touristique ou sportive. Namur souhaite que le vélo devienne un mode majeur de déplacement, au même titre et complémentirement à la marche, aux transports en commun ou à la voiture. Le **public cible du PCC** ne concerne donc pas que les cyclistes d'aujourd'hui, mais vise un **large public** (très nombreux usagers potentiels), **susceptible de se remettre à la pratique du vélo**.

#### ▪ Une première grande campagne de promotion et d'information générale

La Ville de Namur a déjà développé un premier concept de communication (logo, couleurs, matériel de promotion, parrain du Plan namurois du Vélo ...) dans le cadre de la charte « Namur, à Vélo ! ». Il s'agit de poursuivre et d'intensifier cette communication générale pour **développer une image moderne et positive du vélo en ville**. La campagne de lancement des vélos en libre service ne manquera pas de dynamiser cette image positive du vélo ; une grande campagne d'information et de communication touchera un large public. Toutefois, il est essentiel que cette campagne s'inscrive dans un plan de communication plus général, celui de « Namur, à Vélo ! » et de « Wallonie cyclable ».

Cette campagne générale serait prolongée les années suivantes par des **campagnes thématiques** pour sensibiliser les usagers (cyclistes ou non) à différentes questions de sécurité routière ou du déplacement à vélo : SUL, zone d'avancée cycliste, port du casque, ... Le choix des thèmes de ces campagnes sera alimenté par les conseils de la Police et des comités d'usagers.

Pour appuyer ces campagnes, il sera utile de disposer de services, de matériels et de supports adéquats.



- **Un dialogue permanent avec les cyclistes**

La Ville entretient déjà un dialogue permanent avec les organisations représentatives des cyclistes. Ce dialogue sera maintenu, voire renforcé comme proposé dans les actions visant à « ancrer la politique cyclable ». Mais au-delà de cet aspect organisationnel de la concertation, la Ville de Namur souhaite informer directement chaque usager des avancées de la politique cyclable. Cette information sera accessible sur une page spécifique du site internet de la Ville. Une Newsletter informera tous les cyclistes qui le souhaitent. Ces outils permettront aussi de sonder occasionnellement l'opinion des usagers sur différentes questions. Quant à la page Web, elle devrait également permettre de signaler un problème sur le terrain ou de formuler une suggestion, dans l'attente d'une gestion informatisée intégrée de toutes les plaintes concernant le vélo.

- **Des actions ciblées vers des publics spécifiques**

Il faut pouvoir décliner la sensibilisation et la promotion en fonction des publics spécifiques.

**L'école est à la fois lieu de formation et destination de déplacement.** Au niveau fondamental, il s'agit de poursuivre et d'amplifier la formation pour les Brevets du Cycliste. Il est important de capitaliser cette pratique du vélo en l'ancrant dans les pratiques de déplacement scolaire. Des soutiens aux écoles sont prévus.

A l'âge de 18 ans, chaque jeune pourra bénéficier d'un an de gratuité d'abonnement pour les vélos en libre service. Et des actions seront prévues pour sensibiliser les étudiants du supérieur dès chaque rentrée scolaire. Enfin, signalons que les écoles pourront solliciter une subvention pour mener leur propre action, spécifique à leurs réalités et à leur projet pédagogique.

Les **nouveaux habitants** seront invités à découvrir la ville à vélo. Tandis que les **comités de quartier** qui le souhaitent pourront profiter d'une subvention communale pour mener une action en faveur du vélo dans leur quartier.

Les **travailleurs – navetteurs** recevront également une information spécifique afin de leur proposer le vélo en complément aux transports en commun.

- **Un vélo pour chacun**

A côté du **vélo personnel** que chacun pourra choisir chez son vélociste, la Ville propose de mettre d'autres vélos à la disposition de la population, en fonction des besoins de chacun.

C'est ainsi que les **240 vélos en libre service** viendront compléter l'offre déjà existante de Blue-Bike, Cyclo-TEC et autres vélos en location à la Maison des Cyclistes.

Mais ce système de location reste centré sur le périmètre hypercyclable. C'est pourquoi la Ville propose d'aider les particuliers à acquérir un **vélo électrique** afin de faciliter le déplacement sur de plus longues distances ou vers des reliefs plus accidentés.



Pour le public étudiant, Namur envisage à plus long terme d'étoffer l'offre de location de vélo longue durée. Mais avant, nous voulons évaluer le développement des autres offres de vélos. En attendant, une **bourse aux vélos d'occasion** sera organisée chaque année pour favoriser la réutilisation et l'accès démocratique au vélo.

#### ▪ **Des conseils et supports de communication**

Ces axes de communication et actions de promotion seront appuyés par des animations et des événements.

Il sera nécessaire d'adapter cette communication en fonction des autres actions et de l'évaluation permanente du PCC.

Ci-dessous est reproduit l'extrait de procès-verbal du 31 mars 2011 des travaux du groupe de travail relatifs aux initiatives à prendre pour encourager la pratique du vélo :

#### Horizon 2015

- Etre davantage à l'écoute des besoins des cyclistes (communiquer à la masse silencieuse en plus des convaincus (adhérents et gracquistes).
- Informer sur la manière de nous contacter : le service Mobilité est « la boîte aux lettres » des plaintes et suggestions via une application interne (logiciel de demande d'intervention) {programmation rapide des travaux ou à plus long terme s'ils s'inscrivent dans des projets d'aménagements prévus}.

#### Comment toucher ces différents publics :

- Plan de Communication cohérent, récurrent et pérenne (à affiner en fonction des différentes catégories de cyclistes).
  - Tour à vélo des nouveaux résidents.
  - Le Namur Magazine.
  - Les écoles : les parents des enfants brevetés.
  - Les comités de quartier.
  - LAG annuelle – Signature de la charte.
  - Site Web : faire un lien vers une fiche technique à compléter, préciser que l'on est à l'écoute des demandes et suggestions, résumer notre vision des choses dans un article spécifique.
  - Newsletter (poser des questions aux cyclistes, demander l'avis des citoyens). Généraliser cette newsletter.
- Encourager les bonnes pratiques avec des partages d'expériences et un prix (Li bia vélo, ...) qui récompense les initiatives remarquables.
  - A plus long terme et suivant nos possibilités, cibler et sensibiliser le milieu institutionnel et les écoles. Un lobbying en entreprise étant davantage du ressort du monde associatif (GRACQ asbl).
  - Améliorer les collaborations et la transversalité au sein des services de la Ville :
    - avec le service des sports (1ère collaboration transversale en 2011 pour le Beau Vélo de RAVeL au niveau budgétaire). Etre présent sur un stand
    - avec le service Jeunesse : balade printemps-automne, Roller parade
    - avec l'Espace Participation de la Maison des Citoyens qui sera le lieu de petites expositions/stands à thème sur le vélo. (L'urne d'adhésion au Plan namurois du Vélo et une affiche explicative s'y trouvent depuis septembre 2010)

- avec le service du Personnel : projet de formation des agents communaux (sorte de "Bike to Work")
- Poursuivre la discussion sur l'installation de compteurs permanents permettant une analyse plus fine pour les flux principaux. Placements prioritaires, dès maintenant, sur sites propres : rue du Grognon en sortie/entrée RAVeL, Bd Frère Orban en sortie/entrée RAVeL, rue Muzet en sortie/entrée RAVeL et cheminement piétons-cyclistes de Jambes. Achat par la Ville (cfr bureau d'études) ou par les entrepreneurs désignés (avenant).  
Complémenter ces données par les comptages périodiques de l'Observatoire du vélo (davantage sensibles à la météo, à la direction et au profil du cycliste).
- Accidentologie : un premier résultat de statistiques vient de nous être communiqué par la Police – « Accidents de circulation avec lésions corporelles impliquant des cyclistes de 2007 à 2010 ».  
Mettre ce principe en œuvre également pour le vol de vélos (demande est faite à la police).
- Location de vélo longue durée, avec entretien gratuit et option d'achat, pour étudiants (vélos aux couleurs de la charte (plan B des Vélos Libres !)).  
50 à 100 vélos entretenus par le Point Vélo ou l'EFT « L'Outil » - budget 2012 de Wallonie cyclable.
- Plan de déplacement d'entreprise (Ville de Namur).  
Offrir un vélo aux agents qui renoncent à une place de parking (cfr KUL).

#### Horizon 2020

- Différents axes de sensibilisation : bike to school, bike to work, bike to shop/breakfast, bike to leisure (cinemas, fitness, ...).
- Création d'un parcours permanent éducatif (cfr La Rochelle, Evère).
- Envisager des partenariats avec l'UTAN, le Conseil Consultatif des Aînés (Commission Mobilité-Sécurité), les FUNDP (Groupe vélo et kot à projet, pour collaborations, ex : inauguration d'aménagements: Rempart de la Vierge – Bd Frère Orban), Club cyclosportifs, Vélocistes, ...
- TEC - Embarquement des vélos dans les bus : le GRACQ demande la possibilité d'une expérience pilote, le dimanche, sur une ligne choisie (la 3 ?). Il est proposé d'adresser une demande manuscrite à la direction du TEC Namur-Lux.

## 5.3 Fiches d'action

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P1</b>
		<b>Plan de communication :            campagne générale de            promotion</b>
Type d'action	Campagne de communication et de promotion.	
Public cible	Public large : cyclistes convaincus – cyclistes à convaincre – tous les usagers de l'espace public.	
Contexte et objectifs	<p>Campagne de communication et de promotion visant à renforcer l'image positive du vélo en ville.</p> <p>Cette campagne doit être coordonnée avec le lancement des VLS et poursuivie les autres années par des campagnes thématiques ciblées.</p>	
Descriptif	Campagne de communication et de promotion et rédaction d'articles, passage en radio, affiches sur bords de routes, animations sur le marché, ...	
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité. Ville – Service Information et communication.	
Partenaire(s)	Les relais média.	
Période de mise en œuvre	2012, au printemps ou en septembre.	
Coût global estimé	10.000,00€.	
Sources de financement	Wallonie cyclable.	

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P2**

**Plan de communication :  
campagne thématique de  
sensibilisation**

Type d'action	Campagne de communication et de sensibilisation relative à différentes thématiques de sécurité routière ou de comportement sur la voie publique.
Public cible	Public large : cyclistes convaincus – cyclistes à convaincre – tous les usagers de l'espace public.  Public plus ciblé, suivant thématique.
Contexte et objectifs	Il s'agit de sensibiliser les usagers (cyclistes ou non) au respect du code de la route, aux règles de prudence et de partage de l'espace public.  Les thématiques sont choisies par le Comité de Pilotage, sur proposition des services de Police et de Mobilité. Le suivi des différents indicateurs (accidentologie et autres) peuvent aider à la sélection des thématiques développées.
Descriptif	Campagne thématique développée par une boîte de communication. Exemples de thématique :  - rentrée scolaire : prudence, je rentre en classe à vélo  - matériel de visibilité du cycliste  - courtoisie et prudence dans les SULs  - le cycliste respecte le piéton.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité.  Ville – Service Information et communication.
Partenaire(s)	Les relais média.
Période de mise en œuvre	Tout au long de l'année et plus particulièrement au printemps – en été.
Coût global estimé	Marché de service pour une boîte de communication :  2013 – 2014 – 2015 : 3 x 5.000,00€ = 15.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P3**

**Susciter la participation des cyclistes – via le site Internet Mobilité**

Type d'action	Mise en place d'un onglet spécifique.
Public cible	<p>Développer un module spécifique à l'information sur la politique cyclable sur le site Web de la Ville de Namur (dans la rubrique Mobilité).</p> <p>Il s'agit de fournir une information générale et actualisée en fonction du développement des projets et actions, mais aussi de permettre aux cyclistes de déposer un commentaire ou d'émettre une remarque/suggestion/évaluation sur des aménagements ou autres.</p>
Contexte et objectifs	<p>Informations générales, cartographie, événements, services, support des campagnes de communication, ...</p> <p>Un module doit également permettre à un usager de laisser un message qui sera relevé par le Service Mobilité, dans l'attente d'un système complètement intégré.</p>
Descriptif	Ville de Namur – Service Mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Département des Affaires Civiles et Sociales – Information et communication / Publications.
Partenaire(s)	Marché public de service pour la création d'un module Web.
Période de mise en œuvre	<p>2012 – 2015.</p> <p>Création du module en 2012.</p>
Coût global estimé	5.000,00€ TVAC (la première année).
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P4**

**Information et consultation des  
cyclistes – via la Newsletter**

Type d'action	Mise en place d'une Newsletter.
Public cible	Elaborée et diffusée au départ du Plan namurois du Vélo, cette Newsletter vise à informer les adhérents de l'évolution de la politique cyclable de la Ville de Namur.
Contexte et objectifs	Présentation des actualités cyclistes : infrastructures, stationnement, service, sensibilisation, événement.  Ce sera également l'occasion de solliciter l'avis des cyclistes sur l'un ou l'autre projet (sondage).
Descriptif	Ville – Service Mobilité.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Département des Affaires Civiles et Sociales – Information et communication / Publications.
Partenaire(s)	Marché public de service pour la création d'un module d'édition d'une Newsletter.
Période de mise en œuvre	2012 - 2015 : 6 publications annuelles.  Module pour édition de la newsletter en 2012.
Coût global estimé	5.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.



<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P5</b> <b>Brevet du Cycliste</b>	
Type d'action	Mise en œuvre du Brevet du Cycliste.		
Public cible	Elèves des classes de 5 <sup>ème</sup> primaire du fondamental, tous réseaux confondus.		
Contexte et objectifs	<p>Le Brevet du Cycliste, initié et soutenu par la Wallonie a pour objectif de remettre l'enfant en selle et de lui donner les compétences nécessaires pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. Il s'agit d'un parcours pédagogique cohérent et progressif dont l'aboutissement est un test sur voirie, véritable mise en situation du déplacement à vélo en toute autonomie.</p> <p>L'objectif est de permettre à davantage de classes de s'investir dans ce projet : + 5 classes en 2012, + 10 classes en 2013, ...</p>		
Descriptif	<p>Mise en œuvre depuis l'année académique 2005-2006. Se clôturant en juin par une fête au centre-ville à l'occasion de la remise des brevets.</p> <p>De 6 classes (130 élèves) en 2005-2006, nous avons atteint les 30 classes (600 élèves) en 2010-2011.</p>		
Responsable de la mise en œuvre	Pro Velo asbl aidé d'un agent du service Mobilité pour la coordination.		
Partenaire(s)	Police, Gardiens de la Paix.		
Période de mise en œuvre	A chaque année académique.		
Coût global estimé	Evolution des coûts chaque année pour un plus grand nombre de classes, pour un total de 112.000,00€ TVAC.		
Sources de financement	Ville de Namur (et aide spécifique de la Wallonie pour ce projet).		

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P6</b>
<b>Les écoles fondamentales</b> <b>Rentrée à vélo en 6<sup>ème</sup> primaire</b>		
Type d'action	Courrier d'invitation avec carte pour la rentrée scolaire à vélo.	
Public cible	Les enfants de 6 <sup>ème</sup> primaire qui ont passé leur Brevet du Cycliste l'année précédente.	
Contexte et objectifs	<p>Chaque année, 500 à 600 enfants (une trentaine de classe de 5<sup>ème</sup> primaire) se forment à la conduite cycliste grâce au Brevet. Cette action s'achève en juin par la remise des brevets et une fête.</p> <p>L'action proposée vise à remettre rapidement ces jeunes enfants en selle, tant que eux et leurs parents ont un capital confiance suffisant : ils connaissent leur capacité et le chemin de l'école.</p>	
Descriptif	<p>Courrier remis à chaque enfant par l'intermédiaire de l'école, avec une carte du quartier de l'école reprenant les principaux itinéraires cyclistes conseillés.</p> <p>Des affiches seront mises en évidence dans les écoles.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.	
Partenaire(s)	<p>Pro Vélo.</p> <p>Chaque école.</p>	
Période de mise en œuvre	Rentrées scolaires : 2012 – 2013 – 2014 – 2015.	
Coût global estimé	4 x 500,00€ = 2.000,00€ TVAC.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

## Vélos libres gratuits pour les jeunes de 18 ans

Type d'action	Courrier d'invitation pour proposer aux jeunes de se déplacer en ville à vélo, notamment grâce à une formule d'abonnement gratuit aux vélos en libre service.
Public cible	Tous les jeunes dans le mois anniversaire de leurs 18 ans.
Contexte et objectifs	<p>Si diverses actions sont proposées aux enfants de l'enseignement fondamental, il existe moins d'actions pour les jeunes. A 18 ans, les jeunes sont majeurs et peuvent faire déjà certains choix dans les modes de déplacement.</p> <p>La Ville a imposé au fournisseur de service de vélos libres d'offrir un an d'abonnement gratuit aux jeunes de 18 ans.</p> <p>L'objectif est de remettre les jeunes en selle pour l'enseignement supérieur et leur vie adulte.</p>
Descriptif	Un courrier sera adressé à chaque jeune namurois dans le mois de l'anniversaire de ses 18 ans afin de l'inviter à se déplacer « fun » à vélo en ville et à profiter d'un an d'abonnement gratuit pour les vélos libres.
Responsable de la mise en œuvre	<p>Service Mobilité.</p> <p>Service Information et communication – Cellule Publications.</p>
Partenaire(s)	Fournisseur de service pour les vélos en libre service.
Période de mise en œuvre	2012-2013-2014-2015.
Coût global estimé	<p>Conception, impression, mise sous enveloppe et expédition des courriers.</p> <p>Soit un coût annuel de 1.500,00€, soit un total de 6.000,00€ TVAC sur les 4 années.</p>
Sources de financement	Ville de Namur

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P8</b>
<b>Sur les chemins de l'école</b>		
Type d'action	Panneau d'information, avec carte cyclable du quartier, à mettre à disposition des écoles qui le souhaitent.	
Public cible	<p>Etablissements d'enseignement fondamental, secondaire et supérieur.</p> <p>Si l'action suscite trop de demandes, la priorité sera donnée aux écoles qui s'investissent dans le Brevet du Cycliste, ainsi que dans les grandes implantations d'enseignement secondaire et supérieur disposant de range-vélos.</p>	
Contexte et objectifs	<p>Les écoles sont des partenaires essentiels de la sensibilisation et génèrent également de nombreux déplacements quotidiens dont une part significative représente des distances « cyclables ».</p> <p>Il s'agit d'offrir une information claire qui invite les enfants et les jeunes à se rendre à l'école à vélo.</p>	
Descriptif	<p>Un panneau sera implanté sur le site de l'établissement scolaire. Le panneau reprendra des informations générales invitant les jeunes à venir à vélo en toute sécurité. L'autre partie du panneau reprendra des informations spécifiques sur l'école, dont une carte des itinéraires cyclables suggérés dans le quartier.</p> <p>Idéalement, ce panneau sera mis près d'un parking à vélos de l'école.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.	
Partenaire(s)	Chaque établissement scolaire qui devra aider à valider la rédaction de la partie « personnalisée » du panneau.	
Période de mise en œuvre	Après 2015.	
Coût global estimé	<p>50 panneaux double face (avec socle) x 1.000,00€</p> <p>= 50.000,00€ TVAC.</p>	
Sources de financement	A envisager.	

**FUNDP et Hautes Ecoles**  
**Le vélo dès l'inscription**

Type d'action	Informar les étudiants des possibilités de se déplacer à vélo à Namur.
Public cible	Tous les étudiants du supérieur, dès leur inscription. Nous ciblons en particulier les non-namurois qui connaissent peu la Ville, son territoire et ses services.
Contexte et objectifs	Dans le cadre des rentrées académiques, concevoir une communication à l'attention des étudiants des FUNDP et des Hautes-écoles.
Descriptif	Conception et impression d'un flyer 3 volets à distribuer aux nouveaux étudiants du centre-ville. Réalisation d'une affiche au format A3. Contenu : Plan namurois du Vélo – Wallonie cyclable – Vélos en libre serve - Services du Point Vélo – Trucs et conseils.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité, Service Information et communication.
Partenaire(s)	GRACQ et Pro Velo asbl.
Période de mise en œuvre	A le rentrée académique de 2013.
Coût global estimé	Marché pour la conception et l'impression de 25.000 dépliants et 300 affiches : 1.500,00€ TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P10</b> <b>Tour à vélo des nouveaux résidents</b>
Type d'action	Organiser une balade vélo-découverte de la Ville de Namur.	
Public cible	Les nouveaux résidents.	
Contexte et objectifs	Les nouveaux résidents sont accueillis au maximum 5 fois par an par les autorités communales – Mot de bienvenue, présentation des services communaux, drink.	
Descriptif	<p>Il s'agit d'inviter les nouveaux habitants à une découverte gratuite des pôles d'intérêts de la Ville (commerces, services, ...) en leur proposant un tour guidé à vélo.</p> <p>Une note est glissée dans le courrier d'invitation qui leur est adressé en préalable à cette rencontre.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.	
Partenaire(s)	La Maison des Cyclistes de Namur (Point Vélo).	
Période de mise en œuvre	3 sorties annuelles : déjà en cours en 2011, rééditées les années suivantes.	
Coût global estimé	500,00€ TVAC/an , soit 2.000,00€ TVAC de 2012 à 2015.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P11**

**Les Comités de Quartier et les écoles : aides aux actions**

Type d'action	Promotion du vélo au sein des écoles et des quartiers en soutenant les dynamiques pédagogiques et de projet existantes.
Public cible	Comités de quartier et établissements scolaires.
Contexte et objectifs	Si la Ville initie une majorité des actions de promotion, il est intéressant d'encourager les écoles et les comités de quartier à développer leurs propres projets.
Descriptif	Une aide financière aux écoles et comités de quartier pour l'organisation d'actions en faveur du vélo dans leur établissement ou quartier.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.
Partenaire(s)	Comités de quartier et établissements scolaires. Secteur associatif : GRACQ, Pro Velo.
Période de mise en œuvre	Dès 2012.
Coût global estimé	10 x 500,00€, soit 5.000,00€/an TVAC = 20.000,00€ TVAC de 2012 et 2015.
Sources de financement	Wallonie cyclable.



**Sensibilisation des navetteurs**

Type d'action	Campagne de sensibilisation des navetteurs à l'usage du vélo en complément des transports en commun.
Public cible	Travailleurs - navetteurs.
Contexte et objectifs	Plusieurs dizaines de milliers de travailleurs se rendent à leur travail à Namur ou Jambes par le train ou le bus.  Si certains d'entre eux terminent leur déplacement à pied, beaucoup d'autres pourraient utiliser le vélo pour rejoindre leur lieu de travail en sortant du bus ou du train.
Descriptif	Tous les navetteurs recevront un feuillet d'information sur les services vélos au départ de la gare.  Diverses animations et distribution de gadgets « vélo » compléteront la campagne aux heures de pointe.
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.
Partenaire(s)	La Maison des Cyclistes de Namur (Point Vélo).
Période de mise en œuvre	2013.
Coût global estimé	2.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.



**PDE : Bike coaching des agents  
de la Ville**

Type d'action	Formation pour une (re)-mise en selle.
Public cible	Les agents de la Ville volontaires.
Contexte et objectifs	Mise en œuvre dans le cadre du PDE de l'administration – Sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs – Promotion de l'indemnité vélo.
Descriptif	<p>Mettre en œuvre un programme de formation (théorique et pratique) et un accompagnement (recherche d'un itinéraire – conseils – équipement) s'étalant sur une période donnée (15 jours).</p> <p>Le pack comprend la locations de vélos, la formation, la préparation d'itinéraires, le coaching individualisé et l'équipement (casques, vareuse, ...).</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville - Service Mobilité.
Partenaire(s)	Pro Velo.
Période de mise en œuvre	2012 – 2015.
Coût global estimé	Prestation de Pro Vélo (accompagné de bénévoles du monde associatif) – coût des packs équipement, prêts de vélos : 4 x 725,00€, soit 2.900,00€ TVAC.
Sources de financement	Ville de Namur.

**PDE : Bike coaching en  
entreprise**

Type d'action	Formation pour une (re)-mise en selle.
Public cible	Les salariés d'entreprises.
Contexte et objectifs	Sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs – Promotion de l'indemnité vélo.
Descriptif	Mettre en œuvre un programme de formation (théorique et pratique) et un accompagnement (recherche d'un itinéraire – conseils – équipement) s'étalant sur une période donnée (15 jours ?).
Responsable de la mise en œuvre	Ville - Service Mobilité et un prestataire de services.
Partenaire(s)	Pro Velo.
Période de mise en œuvre	Reporté après 2015, plus tôt si possible.
Coût global estimé	50 % du montant pris en charge. Prestation de Pro velo (accompagné de bénévoles du monde associatif) – Coût des packs équipement, prêts de vélos.
Sources de financement	A envisager plus tard.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P15</b> <b>Le Trophée du Vélo</b>
Type d'action	Récompenser des actions/projets/services.	
Public cible	Collectivités, entreprises, associations, particuliers.	
Contexte et objectifs	Le trophée vise à récompenser et à faire connaître des actions et réalisations en faveur du vélo.	
Descriptif	Lancer l'appel à candidature lors de l'AG 2011. Premiers trophées lors de l'AG en 2012.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville – Service Mobilité et Service Information et communication.	
Partenaire(s)	Les adhérents au Plan namurois du Vélo.	
Période de mise en œuvre	Annuelle, lors de l'AG : 2012 à 2015.	
Coût global estimé	1.000,00€, soit 4.000,00€ TVAC de 2012 à 2015.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

**Vélos libres service**  
**Plan de communication**

Type d'action	Implantation de 24 stations et 240 vélos.
Public cible	Habitants, travailleurs, étudiants et touristes.
Contexte et objectifs	<p>Un système de <b>vélos en libre service</b> met à disposition du public des vélos, gratuitement ou non. Ce service de mobilité permet d'effectuer des déplacements de proximité principalement en milieu urbain. Cette location de vélos permet de lever 3 freins à la pratique du vélo : le stationnement à domicile, le vol et la maintenance de son vélo personnel.</p> <p>Un marché publicitaire (affichage urbain) est lié à ce service.</p> <p>Actuellement : 24 stations équipées de 240 vélos.</p>
Descriptif	Important plan de communication pour lancer les vélos en libre service (printemps 2012), avec des relances chaque année : site Web, affiches, animations, événements, ...
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Service mobilité, Service de l'Équipement urbain, Bureau d'Études Voies Publiques (mobilité douce, abords bâtiments et terrains de sports).
Partenaire(s)	JC Decaux, fournisseur de service ayant obtenu le marché de la Ville de Namur.
Période de mise en œuvre	2012 – 2015.
Coût global estimé	Néant, prévu dans le marché.
Sources de financement	Marché publicitaire – Abonnement des usagers.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P17</b>
<b>Location longue durée</b>		
Type d'action	Mettre un vélo à disposition pour une longue durée avec un coût attractif.	
Public cible	Etudiants des Universités et Hautes-écoles.	
Contexte et objectifs	<p>Favoriser et faciliter la mobilité scolaire et le transfert intermodal par la mise en place d'un service de location à prix modique.</p> <p>Vélos standards (ou à assistance électrique pour étudiants au domicile/kot éloigné).</p> <p>Enquête préalable auprès du public – Y a-t-il un intérêt ?</p>	
Descriptif	<p>Vélos très identifiables, équipés de cadenas (minute et en U, le vélo doit être attaché correctement à un point fixe sinon les Gardiens de la Paix peuvent embarquer le vélo et l'étudiant doit venir s'expliquer).</p> <p>=&gt; accès facilité au vélo et diminution du risque de vol des vélos pour les étudiants.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité – Service de l'Équipement Urbain - Département de Gestion financière.	
Partenaire(s)	<p>Pro Velo et son Point Vélo.</p> <p>L'EFT l'Outil.</p>	
Période de mise en œuvre	Le projet sera mis en œuvre après 2015 et après l'évaluation des vélos en libre service.	
Coût global estimé	Achat des vélos, à envisager plus tard.	
Sources de financement	A envisager plus tard.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P18</b> <b>Location d'accessoires</b>
Type d'action	Mettre à la location différents accessoires liés au vélo.	
Public cible	Les visiteurs du Point Vélo.	
Contexte et objectifs	Permettre l'essai afin que le client s'oriente éventuellement par la suite vers un achat.	
Descriptif	<p>Achat d'accessoires divers : remorques vélo (passager et transport de choses), panniers de courses, barre d'attache vélo, siège enfant, GPS, ...</p> <p>A mettre à disposition au Point Vélo dans le cadre d'une collaboration.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité – Service de l'Équipement Urbain - Département de Gestion financière.	
Partenaire(s)	Le Point Vélo de Pro Velo.	
Période de mise en œuvre	Projet reporté après 2015, plus tôt si possible.	
Coût global estimé	À envisager plus tard.	
Sources de financement	À envisager plus tard.	

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P19**

**Gravure vélos**

Type d'action	Proposer la gravure des vélos au Point Vélo : pour navetteurs et tout cycliste.
Public cible	Les usagers cyclistes.
Contexte et objectifs	Mise à disposition d'un graveur (achat par la Ville) au Point Vélo.
Descriptif	Système de marquage d'un code de protection contre le vol sur le vélo (sur tout type ou forme de cadre).
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Service Mobilité.
Partenaire(s)	Point Vélo de la gare de Namur - Pro Velo asbl.
Période de mise en œuvre	Dès 2012.
Coût global estimé	+/- 7.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P20**

**Prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique**

Type d'action	Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.
Public cible	Cette offre est réservée aux particuliers et vise notamment ceux qui se déplacent sur de plus longs trajets ou des parcours avec un relief accidenté (hauteurs de Namur, par exemple).
Contexte et objectifs	<p>Les capacités du vélo à assistance électrique (VAE) combinées avec les aménagements mis en place pour les cyclistes offrent un mode de transport alternatif au deux-roues thermiques.</p> <p>Avec la subvention de la Ville de Namur de 25% du prix d'achat du VAE (jusqu'à un maximum de 400,00€), les usagers peuvent ainsi accéder plus facilement à un véhicule pratique, propre et silencieux.</p>
Descriptif	Le bénéficiaire devra remettre un formulaire de demande, la convention signée, une copie du certificat d'homologation du vélo, une copie de la facture d'achat, l'engagement par une attestation sur l'honneur.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Département de Gestion financière.
Partenaire(s)	Vélocistes namurois.
Période de mise en œuvre	2012-2015.
Coût global estimé	<p>25% avec un maximum de 400,00€/vélo.</p> <p>25 vélos par an/10.000,00€, soit 40.000,00€ TVAC.</p>
Sources de financement	Wallonie cyclable.



**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P21**

**Bourse aux vélos d'occasion**

Type d'action	Organiser une bourse aux vélos d'occasion.
Public cible	L'ensemble des citoyens.
Contexte et objectifs	Permettre à tout un chacun de revendre un vélo qui n'est plus utilisé ou d'en faire l'acquisition à un prix modique.
Descriptif	Tenir une bourse aux vélos en un lieu et période à définir.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité.
Partenaire(s)	L'EFT l'Outil.
Période de mise en œuvre	2012 – 2013 - 2014 - 2015.
Coût global estimé	4 x 500,00€ promo et prestation, soit 2.000,00€ TVAC sur les 4 années.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P22**

**Carte cyclable**

Type d'action	Réédition de la « Carte cyclable de Namur ».
Public cible	Cyclistes touristes et quotidiens.
Contexte et objectifs	<p>La dernière édition date de janvier 2010.</p> <p>Il s'agit de fournir un support cartographique permettant un repérage aisé de rues ou de zones « à circulation apaisée » sur l'entité namuroise avec un zoom sur la Corbeille.</p>
Descriptif	<p>Carte de l=57 cm x h=47 cm.</p> <p>Une face = entité namuroise + légende + photos.</p> <p>Une face = zoom Corbeille + conseils pratiques et renseignements + photos.</p> <p>Légende : RAVeL, aménagements cyclables, aménagements en projet, rues conseillées, pentes, sens unique, vélocistes, parking vélos et Point vélo.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur- Service Mobilité.
Partenaire(s)	GRACQ asbl – Pro Vlo asbl – membres du Comité vélo.
Période de mise en œuvre	Eté 2012.
Coût global estimé	Marché de dessin et conception graphique + impression de 5.000 exemplaires : 3.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**FICHE D'ACTION**  
**Promotion**



**P23**

**Evènements – Festivités**

Type d'action	Animation et sensibilisation « vélo » lors des grands événements namurois.
Public cible	Large public qui se déplace en nombre à Namur (namurois et visiteurs) lors de grands événements tels que le FIFF, Namur en Mai, Fêtes de Wallonie, périodes de soldes, grands salons à Namur Expo, ...
Contexte et objectifs	En tant que grande ville, Namur organise et accueille de grands événements qui rassemblent des dizaines de milliers de visiteurs. C'est l'occasion de toucher un large public, d'autant que les questions d'accessibilité se posent à ces occasions.
Descriptif	<p>Animations de sensibilisation à la mobilité douce en ville : comédiens de rue invitant le public à monter à vélo, service de taxis-vélos, ...</p> <p>Marché de service pour des prestations artistiques ou autres, en variant les formes d'animations.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité et Service Information et communication.
Partenaire(s)	Les organisateurs des événements.
Période de mise en œuvre	2012 – 2013 – 2014 – 2015.
Coût global estimé	4 x 5.000,00€ = 20.000,00€ TVAC sur les 4 années.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**Printemps de la Mobilité**

Type d'action	Formation/sensibilisation aux déplacements à vélo domicile ↔ école.
Public cible	Elèves de 6 <sup>ème</sup> primaire du fondamental – Une classe.
Contexte et objectifs	<p>L'initiative porte sur l'organisation de projets de mobilisation concrets dans les écoles.</p> <p>Il s'agit de projets « clé sur porte », conçus par des associations actives dans le domaine de la mobilité et expérimentées dans le travail en milieu scolaire, et qui consistent en des animations destinées à mobiliser les élèves, les enseignants, les directions, les élus locaux et les administrations communales.</p> <p>Le principal objectif est de conscientiser les jeunes à la problématique de la mobilité en les accompagnant dans la mise en place d'actions de sensibilisation qui aboutiront durant le « Printemps de la Mobilité », prévu au mois de mai 2012.</p>
Descriptif	<p>Le REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo) consiste en la réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés pour rejoindre l'école ou le centre de la commune en partant des 4 points cardinaux de la commune et sur un rayon d'environ 4 km. Une carte pourrait être distribuée aux élèves de l'école reprenant le chemin des ecoliers à vélo.</p> <p>Le REVe permet de sensibiliser les autorités à la nécessité d'aménagements ciblés sur ces itinéraires, aboutir à un balisage permanent, ... Le REVe est une suite logique, concrète et utile au Brevet du Cycliste et peut soutenir la mise en place d'un ramassage scolaire à vélo.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Pro Velo asbl, Empreintes asbl aidé d'un agent du service Mobilité de la Ville de Namur pour la coordination générale.
Partenaire(s)	Police, Gardiens de la Paix, corps professoral.
Période de mise en œuvre	Le projet sera mis en œuvre progressivement dans l'école dès le mois d'octobre 2011 pour aboutir à des actions de visibilité du 7 au 11 mai 2012. (Déjà réalisé en 2010).
Coût global estimé	Temps de travail assuré par un agent du service Mobilité (voir fiche « renfort en personnel »).
Sources de financement	Ville de Namur avec l'aide spécifique du SPW.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P25</b> <b>Namur magazine</b>
Type d'action	Un encart spécifique sur l'évolution du Plan Vélo dans le cadre du projet « Wallonie cyclable », avec la carte des itinéraires cyclables.	
Public cible	Les citoyens de l'entité (les 25 anciennes communes). Tirage : 57.000 exemplaires.	
Contexte et objectifs	<p>Chaque trimestre, le service Mobilité rédige un article sur des sujets liés à ses compétences (une à deux pages dédiées).</p> <p>L'objectif est de consacrer un petit dossier au vélo pour faire connaître le PCC et ses premières réalisations à l'ensemble de la population.</p> <p>La carte et le dossier pourraient être retirés et conservés par chaque ménage namurois.</p>	
Descriptif	Il s'agit ici d'encarter la carte des itinéraires cyclables et diverses informations sur le PCC et les vélos libres dans un petit dossier de 8 pages.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Service Mobilité.  Service Information et communication – Cellule Publications.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Une édition au printemps ou à l'été 2012.	
Coût global estimé	4.000,00€ TVAC.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Promotion</b>		<b>P26</b> <b>AG du Plan Vélo</b>
Type d'action	Un rassemblement annuel dans un contexte d'étude et de divertissement.	
Public cible	Les partenaires. Les adhérents au Plan namurois du Vélo.	
Contexte et objectifs	Intéresser l'ensemble des usagers au PCC : Faire connaître nos projets. Le suivi, l'évaluation. Le Trophée du vélo. Invitation de personnes ressources.	
Descriptif	Une journée d'échange – Encourager les bonnes pratiques – Récompenser les initiatives remarquables – Présenter des modèles de réussite – Stimuler les bonnes pratiques en accueillant un invité extérieur.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité et Service Information et communication.	
Partenaire(s)		
Période de mise en œuvre	Annuelle – Septembre.	
Coût global estimé	1.000,00€, soit 4.000,00€ TVAC de 2012 à 2015.	
Sources de financement	Ville de Namur.	



## 6 ACTIONS : ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE

*Champ d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi*

### 6.1 Repères pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable de bien l'ancrer dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment :

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal.
- Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre.
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

### 6.2 Leviers prioritaires

Le **service Mobilité de la Ville** a été créé en 2001. Encore composé de trois personnes en 2006, il s'est étoffé de deux agents supplémentaires, dont une personne affectée à la politique cyclable depuis 2010. C'est à ce niveau que la Ville de Namur développe la politique cyclable, sous l'impulsion du Collège et du Conseil.

Les dossiers d'infrastructure sont soumis à l'avis d'un **Comité Vélo** depuis déjà plusieurs années. Ce comité réunit différents services de la Ville (Mobilité, Bureau d'études, Service de l'Équipement urbain, Police), mais aussi les associations représentatives des cyclistes (GRACQ, Pro Velo). D'autres intervenants sont parfois invités, tels que la Direction des Routes de Namur ou la Direction des Voies hydrauliques.

Le Plan namurois du Vélo approuvé en mai 2010 a redéfini de nouvelles structures de concertation et de partenariat avec un **Comité de Pilotage** réunissant l'ensemble des partenaires de la mobilité<sup>16</sup>. Ce comité actualise les priorités, évalue les états d'avancement du plan, soumet les fiches projets aux autorités en vue des inscriptions budgétaires, et évalue l'avancement des projets en regard des objectifs de déplacements cyclistes fixés. Le Comité Vélo reste actif pour assurer le suivi technique des projets.

---

<sup>16</sup> SPW – DGO1 - Direction des Modes doux, SPW – DGO1 – Direction des Routes, SPW – DGO4 – Cellule RAVeL, SPW – DGO2 - Direction de la Planification et de la Mobilité, SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Namur (Meuse), SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Charleroi (Sambre), Groupe TEC/SRW, SNCB-Holding, Ville de Namur (Service Mobilité, Bureau d'études Voies publiques, Aménagement du territoire, Echevinat de la Mobilité), un représentant de la Maison des Cyclistes de Namur.

## ▪ **Pilotage et coordination du PCC**

Fort de ces acquis, mais également de l'expérience du groupe de travail et du Conseil consultatif communal vélo institué dans le projet « Communes pilotes Wallonie cyclable », la Ville propose d'ancrer la politique à ces **deux niveaux : un Comité de Pilotage et un Comité technique**. Ajoutons encore que la politique cyclable est présentée et débattue lors d'une **Assemblée générale des adhérents** à la charte « Namur, à Vélo ! » afin d'impliquer tous les usagers qui le souhaitent. La **CCATM** reste également une instance d'avis où sont débattues les questions de mobilité, y compris la politique cyclable.

## ▪ **Des moyens humains pour professionnaliser la politique cyclable**

Sur le plan opérationnel, l'élaboration du PCC a démontré qu'il était plus que nécessaire d'affecter un agent spécifiquement à la politique cyclable. Et à l'analyse, nous pensons qu'un second agent sera nécessaire pour coordonner et suivre toutes les actions (soit 1,5 ETP affecté à la politique cyclable). **L'un assurera la gestion de projet et le suivi technique, tandis que l'autre pourra assurer la logistique de projet et les actions de promotion** du vélo. Un certain nombre d'heures de vacataires sont également prévues pour l'encadrement d'activités (comptage, brevet, distribution, ...).

Si une bonne **coordination technique** existe déjà au sein de l'administration de la Ville, elle doit être renforcée en sollicitant explicitement l'avis du service Mobilité sur les différents projets de voirie, d'urbanisme, de bâtiments communaux...

Et au-delà de ces avis techniques, il est nécessaire de renforcer la **transversalité des actions avec les autres services** de la Ville : travaux publics et bâtiments, information et communication, sport, jeunesse, tourisme, ... Cette collaboration nouvelle s'installe progressivement.

## ▪ **Des outils d'évaluation et un suivi**

La Ville de Namur a lancé son observatoire du vélo avec des premières campagnes de comptage en 2010. Il est essentiel de mettre en place une « **culture de l'évaluation** », avec un suivi.

Concrètement, il faut continuer cet observatoire, mais le renforcer par un réseau de compteurs automatiques.

Parallèlement, il est nécessaire d'enregistrer les plaintes, les signalements de problèmes et autres remarques des usagers afin d'en assurer le suivi.

Pour le reste, nous devons collationner une série d'indicateurs à mettre en débat dans les comités de pilotage pour adapter la politique cyclable.





Il nous semble également important de préparer dès à présent les fiches actions pour étendre le PCC au-delà de 2015, notamment en-dehors du périmètre cyclable prioritaire.

#### ▪ **Un partage d'expériences**

La Ville a participé à plusieurs colloques internationaux et a adhéré au **Club des Villes et Territoires Cyclables français**. Nous avons également visité plusieurs villes afin de mieux connaître leur politique « vélo ».

Cette démarche de partage d'expériences nous semble essentielle pour enrichir nos actions nouvelles.

#### ▪ **Faire évoluer le système de vélos en libre service**

Si le système de vélos en libre service pourra être mis en place sans charge financière pour la Ville, son développement nécessitera des partenariats et des charges financières. Ainsi, à la lumière des expériences des autres villes, le succès espéré nous invitera à **augmenter le nombre de vélos** (et de bornes), voire même des stations supplémentaires.

Ci-dessous est reproduit l'extrait de procès-verbal du 31 mars 2011 des travaux du GT évoquant les initiatives à prendre pour ancrer la politique du vélo à Namur :

##### Horizon 2015

- Chacun s'engage dans la mise en œuvre du plan coordonné selon ses moyens humains et budgétaires disponibles (cfr la Charte). Nécessité d'une volonté politique qui dégage des moyens budgétaires pour nos partenaires.
- Adhésion au Club des Villes cyclables (membre actif, stimulation, partenariat).
- Le Plan Vélo de 2010 a mis en évidence que les "points noirs" et les gros investissements ne sont pas du ressort de la Ville, mais plutôt sur domaine régional (routes régionales, RAVeL, voies hydrauliques). La poursuite de la coordination des investissements avec d'autres gestionnaires de voirie est donc indispensable et déterminante.
- Etablir des liens entre les fiches action du Comité de Pilotage et le PCC (Procédure – suivi).
- Amener les moyens humains suffisants et nécessaires à une bonne communication.

## 6.3 Fiches d'action

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>O1</b> <b>Comité de pilotage</b>
Type d'action	Pilotage du PCC.	
Contexte et objectifs	<p>Le Plan namurois du Vélo approuvé en mai 2010 a redéfini de nouvelles structures de concertation et de partenariat avec un Comité de Pilotage réunissant l'ensemble des partenaires de la mobilité. Ces partenaires ont été invités à l'élaboration du PCC au sein du Conseil consultatif communal Vélo (CCV). Il s'agit de pérenniser ce comité et de lui confier des missions pour la mise en œuvre et le suivi du PCC.</p>	
Descriptif	<p>Ce comité actualise les priorités, évalue les états d'avancement du plan, soumet les fiches projets aux autorités en vue des inscriptions budgétaire, et évalue l'avancement des projets en regard des objectifs de déplacements cyclistes fixés.</p> <p>Il se réunit deux ou trois fois par an, selon les besoins.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Namur.	
Partenaire(s)	<p>SPW – DGO1 - Direction des Modes doux, SPW – DGO1 – Direction des Routes, SPW – DGO4 – Cellule Ravel, SPW – DGO2 – Direction de la Planification et de la Mobilité, SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Namur (Meuse), SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Charleroi (Sambre), Groupe TEC/SRWT, SNCB-Holding, Ville de Namur (Service Mobilité, Bureau d'études Voies publiques, Aménagement du territoire, Echevinat de la Mobilité), un représentant de la Maison des Cyclistes de Namur.</p>	
Démarches administratives et juridiques	-	
Période de mise en œuvre	Déjà en cours, à poursuivre tout au long du PCC.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement	Aucun.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>02</b>
<b>Comité vélo (technique)</b>		
Type d'action	Concertation et avis technique sur les infrastructures et aménagements cyclables.	
Contexte et objectifs	<p>Les dossiers d'infrastructure sont soumis à l'avis d'un Comité Vélo depuis déjà plusieurs années. Ce comité réunit différents services de la Ville (Mobilité, Bureau d'études, Service de l'Équipement urbain, Police), mais aussi les associations représentatives des cyclistes (GRACQ, Pro Velo). D'autres intervenants sont parfois invités, tels que la Direction des Routes ou la Direction des Voies hydrauliques.</p> <p>Il s'agit de pérenniser ce comité et de lui confier les missions de suivi technique pour la mise en œuvre et le suivi du PCC.</p>	
Descriptif	<p>Le Comité Vélo remet des avis techniques sur les fiches actions du PCC pour ce qui concerne les infrastructures et le stationnement. Il rend également des avis sur tous les aménagements de voiries ou d'espaces publics afin de veiller au bon partage de l'espace, accessible et sécurisant pour les cyclistes.</p> <p>Il se réunit au minimum tous les deux mois, mais devra se réunir plus régulièrement dès 2012.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Namur.	
Partenaire(s)	<p>Service Mobilité, services techniques de la Ville, Police de Namur, représentants des associations cyclistes et usagers.</p> <p>Invités : autres services de la Ville, Direction des Routes, SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Namur (Meuse), SPW – DGO2 – Direction des Voies hydrauliques de Charleroi (Sambre), Groupe TEC/SRWT, SNCB-Holding.</p>	
Démarches administratives et juridiques		
Période de mise en œuvre	Déjà en cours, à poursuivre tout au long du PCC.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement	Aucun.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>03</b> <b>CCATM</b>
Type d'action	Avis officiel sur le développement territorial et la mobilité.	
Contexte et objectifs	<p>La CCATM a été consultée sur les grands dossiers récents de la Mobilité (PCM, étude P+R, étude centre-ville, ...). Elle a également été consultée sur le Plan namurois du Vélo (2010) et sur la candidature à « Communes Pilotes Wallonie cyclable » (2010-2011).</p> <p>La CCATM a manifesté son intérêt pour ces dossiers et le suivi de leur mise en œuvre.</p>	
Descriptif	<p>Le service Mobilité soumettra un bilan des états d'avancement du PCC.</p> <p>Les membres de la CCATM seront tenus informés des actualités du PCC et seront invités à l'AG des adhérents au Plan namurois du Vélo.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Namur.	
Partenaire(s)		
Démarches administratives et juridiques		
Période de mise en œuvre	Déjà en cours, à poursuivre tout au long du PCC.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement	Aucun.	



**Ressources humaines**

**Deux agents pour la coordination et le suivi du PCC (1,5 ETP)**

Type d'action	Engagement de deux agents pour 1,5 équivalent temps plein en renfort du service – Dédiés à la coordination de la politique cyclable.
Contexte et objectifs	La Ville a déjà recruté anticipativement un agent depuis un an afin de préparer le PCC. Son travail devra se poursuivre pour assurer les actions, notamment la promotion, les actions de terrain et la logistique du projet. Mais il faudra également assurer la coordination et le suivi des projets relatifs au Plan communal cyclable (Wallonie cyclable). Il faudra également coordonner les actions avec les partenaires et envisager de nouvelles fiches actions pour répondre au potentiel cyclable sur tout le territoire (au-delà du périmètre hypercyclable). Actuellement, c'est la responsable du service Mobilité qui assure la gestion de la politique cyclable, mais cette charge va augmenter.
Descriptif	Ces agents devront, sous la responsabilité hiérarchique du chef de service de la Mobilité : coordonner le PCC, assurer le suivi des projets et l'évaluation du plan.  Ces deux personnes devront assurer autant les suivis techniques (et de terrain) que les aspects administratifs, logistiques, venir en appui des actions de promotion, ...
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Département des Ressources Humaines.
Partenaire(s)	Service des Ressources humaines de la Ville.
Démarches administratives et juridiques	Recrutement ou mobilité interne et remplacement.
Période de mise en œuvre	2012 – 2013 – 2014 – 2015.
Coût global estimé	50.000,00€ / an, soit 200.000,00€ TVAC sur les 4 années.
Sources de financement	Wallonie cyclable.



Type d'action	Recrutement de personnel vacataire pour venir en appui de certaines actions du PCC.
Contexte et objectifs	<p>La Ville a déjà dû faire appel à une agence d'intérim' pour avoir des étudiants pour certaines actions de sensibilisation ou des comptages.</p> <p>La Ville cherche aussi à mobiliser du personnel communal ou des usagers volontaires, mais ces solutions ne seront plus suffisantes dans le cadre d'un ambitieux PCC.</p>
Descriptif	Mise à disposition de vacataires pour des actions de sensibilisation (distribution de flyers), des comptages ou des animations, en renfort du personnel de la Ville.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur- Service Mobilité.
Partenaire(s)	Service des Ressources humaines de la Ville.
Démarches administratives et juridiques	Marché de service via agence intérim.
Période de mise en œuvre	2012 - 2013 - 2014 - 2015.
Coût global estimé	5.000,00€ / an (100 heures) x 4 ans = 20.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

**Collaboration spécifique avec  
le Département des Voies  
publiques**

Type d'action	Collaboration du service Mobilité sur les projets d'aménagement de voirie : place du vélo et partage de l'espace public.
Contexte et objectifs	Le service Mobilité collabore déjà avec les autres services du DVP et principalement avec le bureau d'étude de la Ville pour les aménagements de voirie. Les dossiers sont soumis au Comité Vélo, mais la collaboration est plus vaste. Il s'agit ici de l'intensifier, tant pour les projets de la Ville que pour ceux du SPW : le service Mobilité doit collaborer aux principes d'organisation de l'espace public.
Descriptif	Collaboration systématique du service Mobilité sur les projets de voiries et d'espaces publics, tant ceux de la Ville que ceux du SPW.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité.
Partenaire(s)	Bureau d'études Voies publiques et autres services concernés.
Période de mise en œuvre	Dès 2012.
Démarches administratives et juridiques	
Coût global estimé	Prévu dans le renfort du service Mobilité par 1,5 ETP affecté à la politique cyclable.
Sources de financement	Renfort prévu.

**Collaboration spécifique avec  
le Département  
d'aménagement urbain**

Type d'action	Avis « Mobilité » sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire.
Contexte et objectifs	<p>Le service Mobilité remet déjà des avis sur les dossiers importants d'aménagement du territoire ou d'urbanisme.</p> <p>Le service a d'ailleurs été renforcé voici deux ans pour analyser les nombreux dossiers. Cette collaboration doit être davantage développée d'autant que les options du développement territorial et de l'urbanisme se fondent sur l'éco mobilité, y compris la mobilité douce.</p>
Descriptif	Avis systématique du service Mobilité sur les dossiers d'aménagement du territoire et d'urbanisme afin d'encourager le secteur privé à développer le vélo : cheminements et stationnement.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur- Service Mobilité.
Partenaire(s)	
Démarches administratives et juridiques	
Période de mise en œuvre	Dès 2012.
Coût global estimé	Aucun, mais travail d'un agent à temps plein pour les avis mobilité depuis un an.
Sources de financement	Ville de Namur.



**Schéma de structure et  
règlement communal  
d'urbanisme**

Type d'action	Arrêter une vision du territoire fondée entre autres sur le principe d'écomobilité, incluant le développement de la mobilité douce.
Contexte et objectifs	Il y a déjà eu une première tentative d'adoption d'un schéma de structure voici quelques années. La Ville a relancé le dossier depuis un an et devrait l'arrêter provisoirement en septembre 2011 avant de le soumettre à l'enquête publique. Parallèlement, différents règlements communaux d'urbanisme thématiques sont en préparation.
Descriptif	Approuver une SSC et des RCU qui incluent la mobilité douce pour les déplacements en ville sur des « courtes distances ». La carte du réseau cyclable est reprise dans le projet de SSC.  Cet enjeu sera mis en avant dans le cadre de l'enquête publique.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Département de l'Aménagement urbain.
Partenaire(s)	Service Mobilité.
Démarches administratives et juridiques	
Période de mise en œuvre	2012.
Coût global estimé	Aucun.
Sources de financement	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>09</b>
<b>Collaboration entre services de la Ville</b>		
Type d'action	Améliorer les collaborations et la transversalité au sein des départements et services de l'administration de la Ville.	
Contexte et objectifs	Des collaborations existent déjà régulièrement. Elles sont principalement organisées au sein du Département des Voies publiques (Mobilité – Equipement urbain – Voirie). Elles sont plus ponctuelles avec les autres services, mais celles-ci pourraient être renforcées.	
Descriptif	Présentation du PCC aux responsables de départements. Newsletter intranet pour les agents de la Ville.	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité.	
Partenaire(s)		
Démarches administratives et juridiques		
Période de mise en œuvre	Dès 2012.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement		

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>O10</b> <b>Observatoire du vélo</b>
Type d'action	Campagne de comptage en des lieux de passage ciblés.	
Contexte et objectifs	<p>Organisé en collaboration avec Pro Velo asbl, cet observatoire est un état des lieux permettant la comparaison des résultats des comptages à venir.</p> <p>Evaluer la fréquentation dans le temps et dans l'espace.</p> <p>Justifier des investissements.</p> <p>Aménager en fonction des besoins réels.</p> <p>Mesurer l'impact d'une campagne de promotion.</p> <p>Evaluer l'impact de nouveaux aménagements.</p>	
Descriptif	<p>Deux campagnes annuelles (mai et septembre) sur 16 sites retenus pour leur intérêt en termes de fréquentation (portes d'entrée de ville essentiellement).</p> <p>Comptages effectués le mardi ou jeudi, entre 7h et 9h par tranche de ½ h, hors période de vacances.</p> <p>Paramètres : provenance, direction, sexe, âge, type de vélo, casqué ou pas.</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur- Service Mobilité.	
Partenaire(s)	Les adhérents du Plan namurois du Vélo ou les étudiants.	
Démarches administratives et juridiques		
Période de mise en œuvre	Mi-mai et mi-septembre en 2012 – 2013 – 2014 -2015.	
Coût global estimé	1.500,00€ (deux campagnes annuelles) x 4 = 6.000,00€ TVAC sur les 4 années.	
Sources de financement	Ville de Namur.	



**Réseau de compteurs permanents**

Type d'action	Mise en place d'un réseau de compteurs permanents sur le réseau collecteur et les principaux accès.
Contexte et objectifs	<p>Compléter les données de l'observatoire du vélo. Ces dernières sont plus qualitatives (profil des cyclistes), mais également davantage sensibles à la météo (statistiquement moins fiables).</p> <p>Comptage de tous les cyclistes entrant et sortant sur le réseau collecteur (Jambes et Namur).</p>
Descriptif	<p>Un capteur (boucle magnétique ou autre) est connecté à un boîtier.</p> <p>Comptage et analyse des données.</p>
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur : Service Mobilité – Service de l'Équipement urbain.
Partenaire(s)	
Démarches administratives et juridiques	SPW (Direction des Routes et Direction des Voies hydrauliques)
Période de mise en œuvre	2013.
Coût global estimé	40.000,00€ TVAC.
Sources de financement	Wallonie cyclable.

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>012</b> <b>Accidentologie cycliste</b>
Type d'action	Relevés statistiques par la Zone de Police de Namur (ZP 5303) de 2007 à 2010.	
Contexte et objectifs	<p>Evaluation des accidents de circulation avec lésions corporelles impliquant des cyclistes.</p> <p>Suivi de l'évolution.</p>	
Descriptif	<p>Statistiques des faits (ampleur des faits, conséquences), analyse dans le temps, analyse dans l'espace.</p> <p>Analyse en Comité technique / Comité de Pilotage pour définir les recommandations aux services techniques, services de Police, ...</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Zone de police – Recherche & Développement – Cellule Analyse Stratégique.	
Partenaire(s)	Service Mobilité.	
Démarches administratives et juridiques	Du ressort des services de Police.	
Période de mise en œuvre	Déjà en cours, reconductible chaque année.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

<b>FICHE D'ACTION</b> <b>Organisation</b>		<b>O13</b> <b>Vol de vélos</b>
Type d'action	Relevés statistiques (faits judiciaires non roulage) par la Zone de Police de Namur (ZP 5303) de 2007 à 2010.	
Contexte et objectifs	Statistiques des vols de vélos s'étant produits sur le territoire de la zone de Namur entre 2007 et 2010.	
Descriptif	<p>Statistiques des faits (ampleur des faits, conséquences), analyse dans le temps, analyse dans l'espace.</p> <p>Analyse en Comité technique / Comité de Pilotage pour définir les recommandations pour campagne de prévention, gestionnaires du centre ville, services de Police, ...</p>	
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur - Zone de police – Recherche & Développement – Cellule Analyse Stratégique.	
Partenaire(s)	Service Mobilité.	
Démarches administratives et juridiques	Du ressort des services de Police.	
Période de mise en œuvre	En cours, reconductible chaque année.	
Coût global estimé	Aucun.	
Sources de financement	Ville de Namur.	

**Gestion des plaintes et  
demande d'intervention**

Type d'action	Récolter les doléances des cyclistes et assurer le suivi de la plainte via le formulaire électronique « demande d'intervention ».
Contexte et objectifs	<p>Actuellement, les plaintes et problèmes des cyclistes parviennent à la Ville principalement par le GRACQ.</p> <p>Les plaintes des citoyens sont gérées en interne par encodage dans un logiciel intranet vers les services concernés.</p> <p>L'objectif est de permettre directement à l'utilisateur cycliste de signaler un problème.</p>
Descriptif	<p>Dans un premier temps, les cyclistes pourront laisser un message via le site Web. Celui-ci sera reçu et géré par le service Mobilité qui l'encodera dans le logiciel de suivi intranet.</p> <p>A terme, l'utilisateur pourra directement laisser son message au service concerné. La demande est directement aiguillée vers le service Ville concerné et un suivi informatique est assuré avec courriel retour vers le plaignant.</p> <p>Motif de la demande, information sur le demandeur, localisation de l'intervention, suivi...</p> <p>Le service Mobilité veillera au bon suivi des plaintes (y compris avec une visite de terrain), assurera une analyse statistique des plaintes et en assurera un retour vers les services et les comités (techniques et de pilotage).</p>
Responsable de la mise en œuvre	<p>Ville de Namur - Service Mobilité.</p> <p>Département des Affaires Civiles et Sociales (D.C.S.)/Information et communication /Cellule Procédures.</p>
Partenaire(s)	
Démarches admin. et juridiques	
Période de mise en œuvre	Dès 2013. A prévoir en interne.
Coût global estimé	-
Sources de financement	Ville de Namur.

**Partage d'expérience,  
formation continuée  
et réseau international**

Type d'action	Colloques, visites et services d'un réseau international.
Contexte et objectifs	Le secteur du vélo évolue fort vite ; les politiques cyclables également. Il faut pouvoir profiter de l'expérience d'autres villes : certaines qui ont une longue pratique de la mobilité douce et d'autres qui l'ont mise en œuvre récemment. Les services communaux et l'Échevine de la Mobilité ont participé à plusieurs colloques à l'étranger et ont visité plusieurs villes. En 2010, la Ville de Namur a adhéré au Club des Villes et Territoires cyclables (première localité wallonne à y adhérer).
Descriptif	Poursuivre le partage d'expérience en organisant régulièrement des visites, en participant à des colloques et en s'intéressant de manière générale aux pratiques nouvelles des villes cyclables.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Namur.
Partenaire(s)	Club des Villes et territoires cyclables.
Démarches administratives et juridiques	
Période de mise en œuvre	Déjà en cours et prochain colloque à Dijon en octobre 2011 ; à poursuivre tout au long du PCC.
Coût global estimé	3.000,00€ / an de cotisation et participation à des colloques et autres activités, soit 12.000,00€ TVAC d'ici 2015.
Sources de financement	Ville de Namur.



**Evolution du réseau  
de vélos en libre service**

Type d'action	Augmentation du nombre de vélos (et de stations) pour les vélos en libre service
Contexte et objectifs	La Ville de Namur vient d'attribuer un marché pour la mise à disposition et la gestion d'un réseau de vélos en libre service. Le marché était organisé de manière à trouver un équilibre financier entre les recettes publicitaires et la dimension du réseau de VLS. Toutefois, il est possible d'étendre le réseau, ce que souhaiterait la Ville de Namur, en partenariat avec d'autres institutions.
Descriptif	Augmentation du nombre de vélos sur certaines stations. Mise en place de nouvelles stations.
Responsable de la mise en œuvre	Service Mobilité de la Ville de Namur.
Partenaire(s)	La Ville de Namur cherche des partenaires pour investir dans l'extension du réseau : Parlement wallon, SPW, Province ou autres.
Démarches administratives et juridiques	Conformément à la remise de prix pour du matériel supplémentaire pour le réseau VLS.
Période de mise en œuvre	Recherche de partenariat en cours. Evolution à prévoir en fonction du succès des VLS, à partir de 2014.
Coût global estimé	Une nouvelle station (10 vélos) : 41.000,00€ + 5.000,00€ de frais d'exploitation annuels. Extension d'une station (1 vélo) : 3.000,00€ + 410 ,00€ de frais d'exploitation annuels. Soit :  1) 100.000,00€ d'équipement (investissement en bornes ou stations supplémentaires).  2) 18.000,00€.
Sources de financement	Partenariat et Ville de Namur.

Type d'action	Permettre aux clients TEC d'embarquer le vélo sur une ligne de bus – à titre d'essai.
Contexte et objectifs	Comme dans d'autres pays, les usagers souhaitent pouvoir monter dans le bus avec leur vélo pour les déplacements en forte déclivité. Cette revendication des cyclistes s'oppose au refus du groupe TEC pour des questions juridiques, mais aussi pour la capacité des bus à accueillir des vélos autres que les Cyclo-TEC et vélos pliables.
Descriptif	Autoriser l'accès du bus par le client cycliste sur une ligne test.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service Mobilité. SRWT/TEC.
Partenaire(s)	TEC – Monde associatif.
Démarches administratives et juridiques	Accord du groupe TEC, après analyse juridique.
Période de mise en œuvre	Après 2015, plus tôt si opportunité
Coût global estimé	-
Sources de financement	-

**Convention Ville - SPW**  
**Propreté et espaces verts**

Type d'action	Evaluation des besoins et moyens nécessaires afin d'améliorer la collaboration Ville/Wallonie sur l'entretien des infrastructures cyclables régionales.
Contexte et objectifs	<p>Le SPW investit dans les infrastructures cyclables dans le cadre du réseau RAVeL ou en voirie régionale.</p> <p>Il est essentiel que ces infrastructures soient entretenues.</p> <p>Le SPW ne disposant pas des moyens suffisants pour en assumer l'entretien, il propose de confier ces missions à la Ville par convention.</p> <p>Une convention existe déjà pour la gestion de la propreté publique (vidange des poubelles) et celles des espaces verts (élagage des abords de RAVeL).</p>
Descriptif	Gestion de la propreté publique et des espaces verts suivant convention.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Département du Cadre de Vie.
Partenaire(s)	Service Mobilité et SPW.
Démarches administratives et juridiques	Evaluation des besoins et moyens.
Période de mise en œuvre	Avant 2015.
Coût global estimé	-
Sources de financement	Ville de Namur.

**Convention Ville - SPW**  
**Entretien des infrastructures**

Type d'action	Entretien des infrastructures cyclables régionales.
Contexte et objectifs	<p>Le SPW investit dans les infrastructures cyclables dans le cadre du réseau RAVeL ou en voirie régionale.</p> <p>Il est essentiel que ces infrastructures soient entretenues.</p> <p>Le SPW ne disposant pas des moyens suffisants pour en assumer l'entretien, il propose de confier ces missions à la Ville par convention.</p> <p>Certaines conventions assez anciennes existent déjà, mais sont à réactualiser (et à mettre en œuvre).</p>
Descriptif	Entretien régulier du réseau régional cyclable suivant convention à définir.
Responsable de la mise en œuvre	Ville de Namur – Service technique de la Voirie (Département des Voies publiques).
Partenaire(s)	<p>Service d'appui juridique du DVP et Service Mobilité de la Ville de Namur.</p> <p>SPW (Direction des Routes et Direction des Voies hydrauliques).</p>
Démarches administratives et juridiques	Analyse juridique des conventions existantes et actualisation pour l'ensemble du réseau cyclable régional.
Période de mise en œuvre	Dès 2013.
Coût global estimé	Mission générale des services techniques et ouvriers du DVP.
Sources de financement	Ville de Namur.

## 7 ANNEXES

### 7.1 Boîte à outils

Lors de la journée de lancement, chaque commune participante a reçu une boîte à outils : un ensemble de documents de référence utiles dans l'élaboration du PCC.

- Fiches Infrastructures PRESTO.
- Fiches Promotion PRESTO.
- Brochure du CRR « Le vélo – un mode de déplacement durable, nécessitant des solutions techniques appropriées ».
- Brochure du GRACQ « une politique cyclable pour ma commune ».
- Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables réalisé par la DGO2
- Livre « Le vélo à la reconquête des villes ». Nicolas Pressicaud. L'Harmattan.
- Une série d'articles traitant du sujet, notamment des exemples de villes telles que Copenhague ou Strasbourg.

### 7.2 Résultats des comptages

#### ***Les objectifs poursuivis...***

- Evaluer la fréquentation dans le temps et dans l'espace.
- Justifier des investissements.
- Aménager en fonction des besoins réels.
- Mesurer l'impact d'une campagne de promotion.
- Evaluer l'impact de nouveaux aménagements.

#### ***Un outil développé en concertation...***

L'organisation de cet observatoire repose sur une collaboration entre Pro Velo et la Ville de Namur. La volonté conjointe de Pro Velo et de la Ville est de disposer désormais d'un observatoire fiable et continu.

#### ***Un outil qui démontrera son utilité dans le temps...***

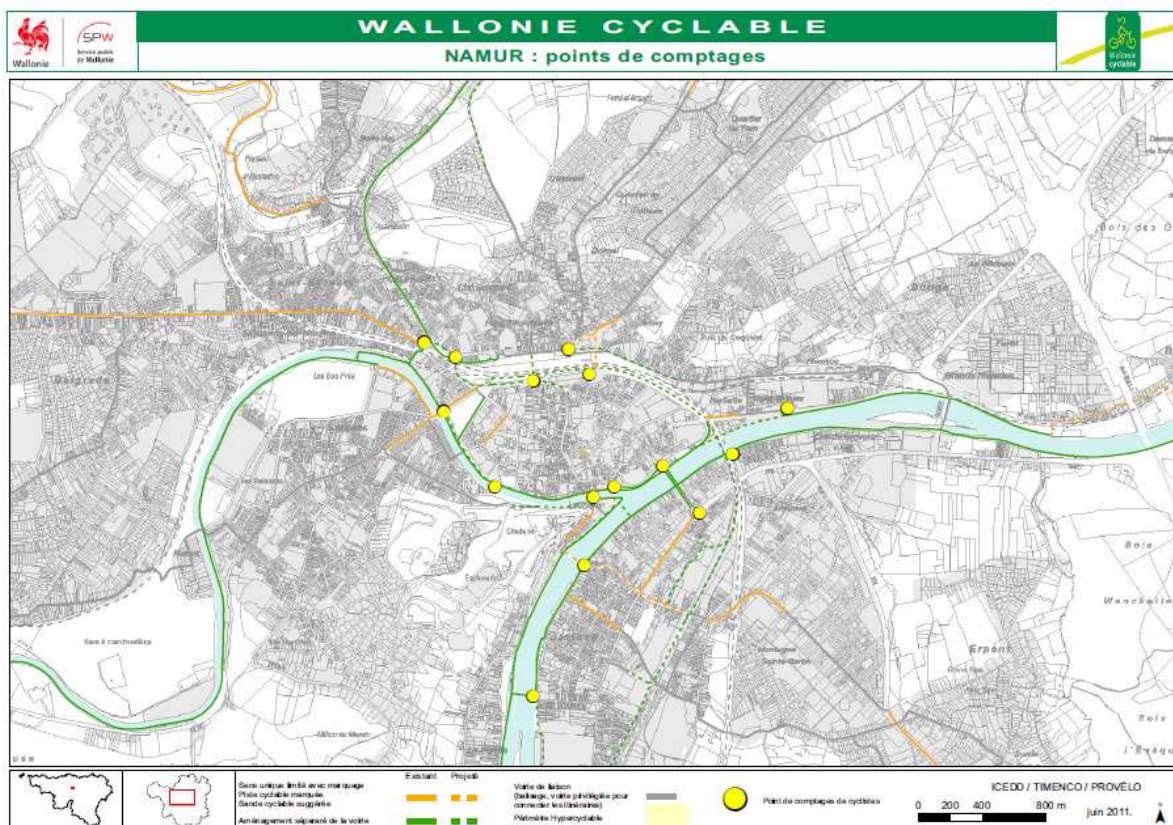
La comptabilisation des cyclistes telle que nous l'avons conçue ne garantit en rien l'exhaustivité : il va sans dire que des cyclistes empruntent des axes de circulation où nous ne disposons pas de compteurs... Par ailleurs, certains cyclistes peuvent être comptabilisés plusieurs fois selon leur itinéraire. L'objectif n'est pas de donner un chiffre permettant de mesurer avec exactitude le nombre de cyclistes namurois. Il nous semble plus pertinent d'envisager l'exercice sous l'angle de l'évolution temporelle: « Quelle est l'augmentation du nombre de cyclistes? », « Quel est l'impact de tel aménagement sur l'utilisation du vélo dans ce quartier ? », ... Dans cette optique, ce premier observatoire doit être perçu comme un état des lieux de référence auquel seront comparés les résultats des comptages ultérieurs sous la forme de pourcentages d'évolution.

## Méthodologie

La méthode repose sur celle élaborée dans les communes d'Ottignes, de Liège et de Mons. Elle a cependant été adaptée localement afin de répondre aux demandes spécifiques de la Ville de Namur.

## Le choix des carrefours

Nous avons retenus 15 carrefours<sup>17</sup>



Il s'agit de :

- la place d'Hastedon
- le rond-point de la prison
- le rond-point Herbatte-Bomel
- le rond-point Léopold
- le pont de la Libération
- le rond-point du Centre Hospitalier Régional
- la passerelle Henri Lemaître

<sup>17</sup> Cahier cartographique : PCC NAMUR : Points de comptage-Observatoire du vélo.



- le rond-point des Echasseurs
- le pont du Musée
- le pont de France
- le rond-point Joséphine-Charlotte
- le pont de Jambes
- l'écluse de Jambes
- la place de la Station
- la passerelle du pont du Luxembourg.

### **La date du comptage**

Les opérations de comptage seront menées deux fois par an, en mai et en septembre. Ces périodes correspondent aux moments jugés comme étant les plus propices à l'usage du vélo : conditions climatiques favorables et hors des périodes de vacances. Le comptage en mai se situe cependant en plein blocus des étudiants.

Les comptages sont toujours effectués le mardi ou le jeudi afin de gommer les effets liés aux habitudes des travailleurs à temps partiel (lundi, mercredi et vendredi) et au congé des élèves (mercredi).

Dans l'éventualité où les conditions météorologiques du jour retenu sont mauvaises (forte pluie, vent soutenu, ...), le comptage pourrait être annulé et reporté à une date ultérieure.

<b>Dates des comptages</b>	<b>Observations météorologiques</b>
18 mai 2010	Temps sec et froid 8°C à 7h
28 septembre 2010	Temps gris sec et froid 6°C à 7h,
17 mai 2011	Ciel couvert mais sec

### **L'heure du comptage**

Nous avons choisi de comptabiliser l'ensemble des cyclistes circulant entre 7h et 9h. Cette plage horaire permet à la fois de couvrir les déplacements réalisés à courte distance (trajets exclusivement cyclistes) et ceux qui s'insèrent dans un schéma intermodal plus complexe (trajets domicile-gare / trajets gare-travail ou gare-école).

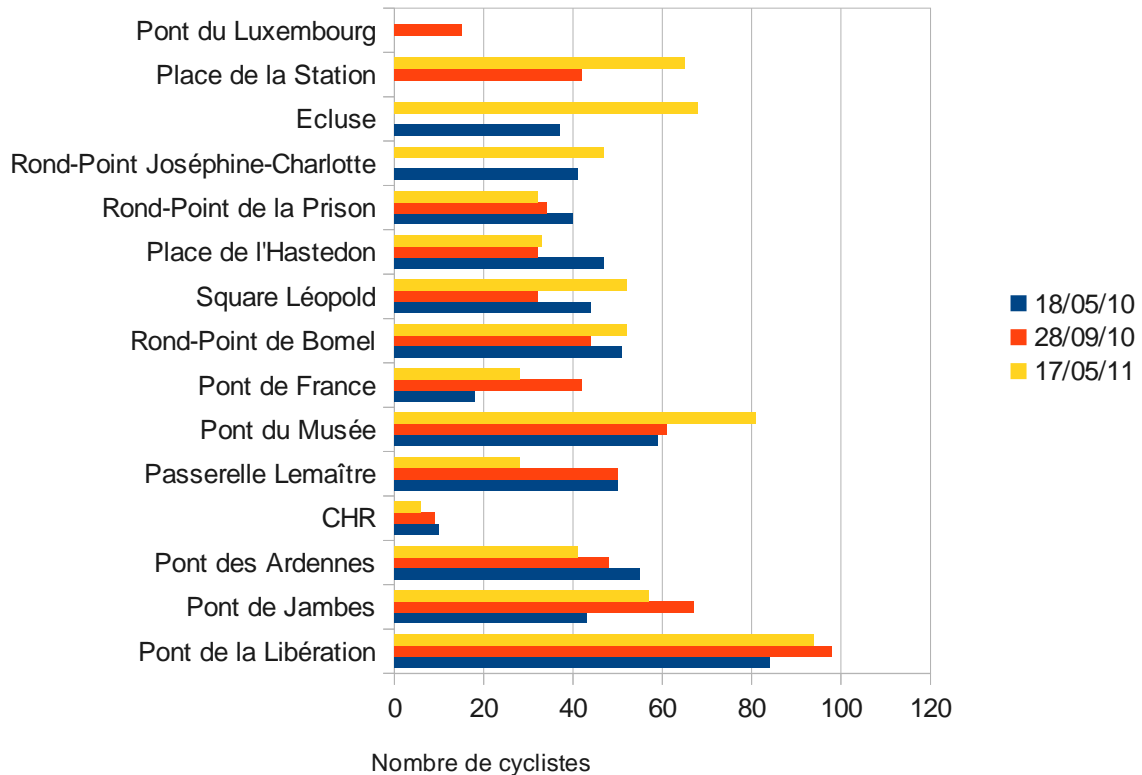
### **Les informations recueillies**

Pour chaque carrefour, le compteur comptabilise dans un tableau prévu à cet effet la provenance des cyclistes, leur direction, leur sexe, leur âge (enfant de moins de 14 ans) ainsi que la tranche horaire concernée (7h-7h30, 7h30-8h, 8h-8h30, 8h30-9h). Au mois de septembre 2010, des éléments plus qualitatifs ont été ajoutés: port du casque, siège enfant, vélo pliant ont été croisés avec les infos de bases.

<b>Carrefour</b>	<b>18/05/10</b>	<b>28/09/10</b>	<b>17/05/11</b>
Pont de la Libération	84	98	94
Pont de Jambes	43	67	57
Pont des Ardennes	55	48	41
CHR	10	9	6
Passerelle Lemaître	50	50	28
Pont du Musée	59	61	81
Pont de France	18	42	28
Rond-Point de Bomel	51	44	52
Square Léopold	44	32	52
Place de l'Hastedon	47	32	33
Rond-Point de la Prison	40	34	32
Rond-Point Joséphine-Charlotte	41	nc	47
Ecluse	37	nc	68
Place de la Station	nc	42	65
Pont du Luxembourg	nc	15	20



## Nombre de Cyclistes comptabilisés aux différents carrefours



Le pont de la Libération apparaît très clairement comme étant le point de passage le plus fréquenté (84 cyclistes en mai et 98 en septembre 2010 et 94 en mai 2011), suivi par le pont du Musée (59 cyclistes en mai et 61 en septembre et 81 en mai 2011).

### **Les résultats à l'échelle des carrefours**

Afin de faciliter l'interprétation des résultats au niveau de chaque carrefour, nous travaillons actuellement à l'automatisation de la représentation des flux par segments de droite d'épaisseur proportionnelle au nombre de cyclistes.

En attendant ceux-ci, le graphique ci-dessus reprend les totaux par axe de provenance et de destination. Ils ont été colorés selon une progression de couleur allant du jaune pâle au marron en fonction du nombre de cyclistes.

Rappelons que les chiffres présentés témoignent de la situation à l'heure de pointe du matin.

## 7.3 Visite de terrain

Une visite de terrain a eu lieu le 16 mars 2011 (ICEDD, Ville de Namur : service Mobilité bureau d'études Voies publiques).

Nous avons parcouru les RAVeL1 et RAVeL2 du réseau structurant compris dans le périmètre hypercyclable. Ce qui nous a également permis d'observer la situation sur les voiries connexes ainsi que sur les connexions à ces RAVeLs.

Revêtements défectueux ou discontinus, connexions aux axes principaux voisins mal renseignées ou absentes, amélioration de la signalisation et du marquage au sol, liaison vers les quartiers, absences de goulottes dans les escaliers, encorbellement à réaliser, ...

Les résultats de nos observations ont été compilés et ont permis d'affiner le contenu des fiches actions reprises au point 3.3.

Quelques photos prises pendant cette reconnaissance ont alimenté certaines de nos fiches actions Aménagement.

## 7.4 Cahier cartographique

### Cartes reprises en annexe :

PCC NAMUR 1 : Réseau routier

PCC NAMUR 2 : Relief

PCC NAMUR 3 : Organisation du réseau cyclable

PCC NAMUR 4 : Projets d'infrastructures

PCC NAMUR 5 : Quartiers cyclables

PCC NAMUR 6 : Réseau existant et projeté

PCC NAMUR 7 : Réseau existant et projeté (types d'infrastructures)

PCC NAMUR 8 : Stations de vélos libre service

PCC NAMUR 9 : Points de comptage – Observatoire du vélo

## 7.5 Aperçu des actions

### Tableaux repris en annexe :

7.5.1 : Liste des projets soumis à la subvention « Communes pilotes Wallonie cyclable »

7.5.2 : Tableau des aménagements et infrastructures : Rouler à vélo – Liste des actions

7.5.3 : Tableau des actions stationnement : Le vélo à l'arrêt – Liste des actions

7.5.4 : Tableau des actions de promotion : Encourager la pratique du vélo – Liste des actions

7.5.5 : Tableau des actions d'organisation : Ancrer la politique cyclable – Liste des actions

## 7.6 Budget 2011-2014

### Tableau repris en annexe :

Tableau de synthèse : Budget 2011 - 2014

## 7.7 Tableau de bord

Tableau 6 – Tableau de bord

Indicateur	Valeur de référence 2010/2011	Objectif 2014	Valeur 2012	Valeur 2013	Valeur 2014
<b>REALISATIONS</b>					
Km de pistes cyclables (séparées)	0	0.7			
Km de pistes cyclables bidirectionnelles (séparées)	0.4	5.5			
Km de pistes cyclables marquées	11.9	12.4			
Km de bandes cyclables suggérées	1.9	3.3			
Km de chemins réservés (F99, etc.)	45.2	54.5			
Nombre d'emplacements vélo au centre-ville	473				
Nombre de participants à une éducation vélo	12 (via Vélo Trafic du GRACQ)				
Nombre de participants à des événements vélo	Pro Velo : 95 Ville : 300				
Nombre de SUL réalisés	110	165			
Km de voiries en zone 30	36.6	48.3			
Nombre de Newsletter	2	4 à 6/an			
Nombre adhérents charte Plan Vélo	1112	2000			
<b>IMPACT</b>					
Nombre de cyclistes / h au lieu de comptage x	Cfr Comptages (Chapitre 7.2)				

Nombre de participants au ramassage scolaire à vélo	Non connu				
Déplacements domicile-travail à vélo à l'administration communale	Enquête 2008 : 21				
Nombre de vélos stationnés à la gare	2011 : 55				
<b>Qualité intégrale BYPAD</b>					
Module 1	3	3		-	
Module 2	3	3		-	
Module 3	3	3		-	
Module 4	2.5	3		-	
Module 5	1.8	2.5		-	
Module 6	2.5	2.5		-	
Module 7	1	2.5		-	
Module 8	1.8	2		-	
Module 9	1	2		-	