



Mémorandum mobilité 2024

Préambule

Ce mémorandum se veut être un support de travail favorisant la collaboration entre les acteurs de terrain et les autorités compétentes. Il recense diverses propositions pour améliorer la mobilité par les modes actifs sur le territoire malonnois. **Dans la perspective des élections à venir, nous souhaitons communiquer nos demandes prioritaires aux futurs décideurs communaux namurois, en espérant que celles-ci soient intégrées dans les programmes des différentes listes, puis concrétisées dans les actions de la nouvelle majorité et soutenues par chacun des futurs élus.**

Nous sommes conscients que certaines demandes dépassent les seules compétences communales (impact sur des voiries régionales, ...). Notre approche se voulant globale et tenant compte des nombreuses interdépendances relatives à la mise en place de plans de mobilité cohérents, il nous paraît opportun de rassembler toutes les demandes dans ce document. D'autre part, un relai par le niveau communal est souvent nécessaire lors de l'introduction de demandes à d'autres niveaux de pouvoir.

Afin de faciliter la lecture, les phrases synthétisant des demandes concrètes (relatives aux compétences communales) sont mises en évidence (gras) dans le texte, sous forme de questions. Nous vous serions très reconnaissants, si vous pouviez nous transmettre vos positions par rapport à ces questions d'ici le vendredi 27 septembre.

Table des matières

- 1. Malonne Transitionne**
 - 1.1. Présentation du collectif
 - 1.2. Demandes transversales
- 2. Groupe Sentiers**
 - 2.1. Rappel de l'utilité des chemins et sentiers
 - 2.2. Objectifs
 - 2.3. Réalisations
 - 2.4. Demandes spécifiques
- 3. Groupe Mobilité**
 - 3.1. Mise en contexte et objectifs du groupe
 - 3.2. Projets en cours et demandes spécifiques
- 4. Synthèse**



1.1. Présentation

Créé en novembre 2018, Malonne Transitionne se donne pour objectif d'être force de **proposition**, de **mobilisation** et d'**action** constructives visant à répondre aux défis liés aux changements économiques, alimentaires, énergétiques, climatiques et sociaux que traverse notre société. S'appuyant sur une dynamique citoyenne forte, notre association a déjà permis d'initier de nombreux projets tels que :

- la mise en place de nombreux cinés-débats, conférences, cafés-citoyens, d'ateliers zéro-déchet, réparation vélo, ...
- la cartographie, le balisage et la valorisation des sentiers : <https://malonnetransitionne.be/SM/>
- le recensement de différentes problématiques en lien avec la mobilité ainsi que le montage et suivi de différents dossiers en lien avec cette thématique (projet d'élargissement de trottoir dans la rue d'Insevaux, projet "Départ vers le Futur", projet de passerelle sur l'ancienne voie du tram, ...)
- la mise en place de boîtes à livres
- l'organisation d'activités de rencontre avec des personnes résidant au centre de la Croix-Rouge de Belgrade et des personnes réfugiées installées à Malonne (promenades, ateliers cuisine du monde, concerts,...) en collaboration étroite avec le Collectif Citoyens Solidaires de Namur
- et bien d'autres projets que vous pouvez découvrir sur notre site internet : <https://malonnetransitionne.be/>.

L'association compte actuellement une cinquantaine de membres actifs et plusieurs centaines de sympathisants régulièrement présents aux activités proposées par celle-ci.

Le groupe ne relève d'aucun parti politique et est ouvert à tout Malonnois quelles que soient ses convictions politiques, philosophiques ou religieuses.

Consciente de l'importance de maintenir, voire renforcer, le lien entre les citoyens, les administrations compétentes et le monde politique, l'association s'inscrit dans une posture d'actrice et de facilitatrice mobilisant ses (modestes) ressources en termes de connaissance du terrain, de récolte/diffusion d'information, de sensibilisation, de mobilisation, d'action ... voire de médiation afin d'améliorer la qualité du vivre ensemble sur le territoire malonnois.

Au-delà des activités ponctuelles, des groupes de travail assurent le suivi de certaines thématiques chères à l'association. Parmi ceux-ci le **groupe sentiers** et le **groupe mobilité** qui sont à l'origine de ce mémorandum.

1.2. Demandes transversales

1. Dans le cadre de projets liés à la mobilité, Malonne Transitionne s'est inscrit dans le processus des budgets participatifs initié par la Ville de Namur. Le projet de passerelle sur la voie du tram, le projet *Départ vers le Futur*, puis le projet de circuit nature balisé en collaboration avec Natagora ont mobilisé de nombreux citoyens et les propositions issues des processus participatifs menés dans le cadre de ceux-ci rencontrent un large soutien des personnes concernées. Il existe donc de fortes attentes des Malonnois quant à la concrétisation de ces propositions.

Quels sont les engagements que vous pouvez prendre afin d'assurer aux personnes impliquées dans ces projets d'obtenir une position claire des autorités compétentes (experts techniques et responsables politiques) sur la pertinence des solutions proposées ainsi que sur leurs délais d'intégration dans les plans d'investissements relatifs à la mobilité ?

2. Au-delà des projets de plus grande envergure, des demandes ponctuelles sont régulièrement formulées par nos groupes de travail et transmises aux autorités compétentes (voir Sections 2.4 et 3.2). La diversité des services potentiellement concernés par les demandes est telle qu'il est très difficile de savoir à qui adresser nos requêtes et d'obtenir des réponses concrètes. Au-delà des outils de signalement tels que FixMyStreet, lequel n'est pas encore utilisé à Namur, il nous semble important de mettre en place un canal communication bidirectionnel avec les collectifs.

Êtes-vous prêt à ouvrir un canal de communication unique et permanent, simple et direct entre les collectifs citoyens et les services communaux afin d'assurer le suivi de ces demandes ?

3. Dans le domaine de la mobilité, de nombreux projets impliquent différents niveaux de pouvoir, services ou opérateurs. Une concertation entre ces différents acteurs est indispensable afin d'aboutir à des solutions pertinentes, dans des délais et des budgets raisonnables.

Êtes-vous prêt à soutenir la mise en place d'un Groupe de Travail avec le Collectif, la Ville, le SPW, le TEC et les voies navigables, ... qui se réunirait au minimum une fois par an et traiterait des différents dossiers "transversaux" de mobilité portés par les collectifs ?

4. En tant qu'acteur de terrain, notre collectif est un observateur de première ligne de ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas parmi les différents aménagements et dispositifs mis en place afin de favoriser ou sécuriser la mobilité dans notre village. Afin de mettre à profit ce retour d'expérience, nous aimerions pouvoir contribuer à la consolidation des règles de bonne pratique à appliquer lors de la mise en place des aménagements liés à la mobilité.

Êtes-vous disposé à impliquer les collectifs citoyens dans les processus de mise à jour des cahiers des charges relatifs aux questions de mobilité ?

De même, lors de la planification de travaux en lien avec les demandes formulées par les collectifs, êtes-vous disposé à confronter les projets envisagés à leur expérience de terrain afin de maximiser les chances de répondre aux besoins des usagers ?

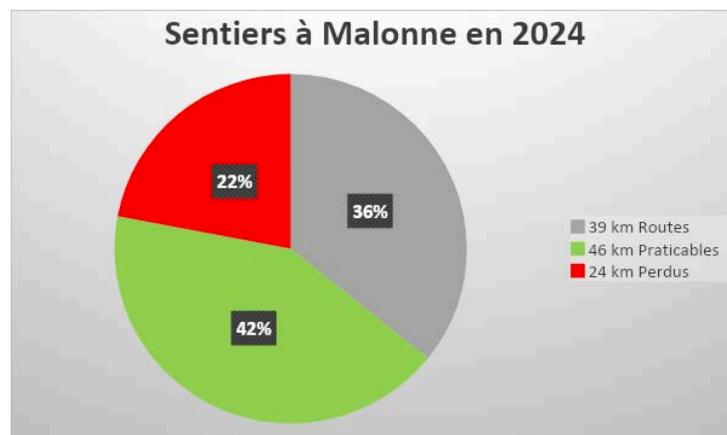


Le groupe Sentiers a vu le jour en mars 2019, quelques semaines après la création du collectif *Malonne Transitionne*, dont il fut un des premiers sous-groupes.

Constitué initialement d'une poignée de passionnés, connaissant plus ou moins bien le terrain, le groupe compte aujourd'hui une bonne vingtaine de membres actifs, tous dévoués à la cause.

Nous sommes partis d'un constat : après avoir rapidement fait un inventaire du réseau et nous être renseignés en consultant à la fois des sites tels que [Chemins.be](https://chemins.be) et d'anciennes cartes géographiques, nous avons appris qu'à Malonne **en 1841, 110 km de sentiers existaient**. Les temps ont bien changé depuis lors et certains de ces chemins, de plus en plus pratiqués, ont été progressivement asphaltés (environ 40 km). Des 70 km restants, 24 km ne sont plus praticables. Qu'ils soient supprimés, barrés à mi-chemin, construits, privatisés (officiellement ou non), il n'est plus possible aujourd'hui de les emprunter d'un bout à l'autre.

Il reste donc **46 km de sentiers praticables** à ce jour (soit un peu plus de 40 % du réseau initial), ce qui est déjà un beau réseau comparé à d'autres sections du grand Namur. Ils sont devenus notre priorité.

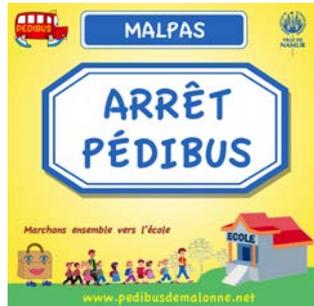


Partant de ce constat, nous nous sommes fixés deux objectifs : **préserver et valoriser** le réseau de sentiers de notre village et y **favoriser la mobilité active**.

2.1. Rappel de l'utilité des chemins et sentiers

Les sentiers peuvent présenter quatre intérêts majeurs :

- Le premier est un évident **intérêt de mobilité**, les sentiers permettent souvent de rallier des points d'intérêt (école, centre sportif, commerce, arrêt de bus, gare, etc.).



- Le deuxième est un **intérêt de loisir**, on aime se balader dans un sentier à pied ou à vélo (sportivement ou non), ou dans un but plus touristique.



- Le troisième est l'**intérêt environnemental**. Les sentiers et leurs abords sont souvent des endroits riches pour la biodiversité. Arbres, buissons ou haies, plantes, fleurs et champignons accueillent oiseaux nicheurs, insectes et papillons. Même les flaques d'eau permettent aux oiseaux d'y laver leurs plumes...



- Le quatrième intérêt est d'ordre **patrimonial**, il peut être historique (les sentiers menant au fort par exemple), il peut concerner le bâti (donnant accès à une vieille ferme ou à une chapelle,...), mais il peut être aussi paysager ou naturel (longer un arbre ou une haie remarquable – la charmille de la Taillette en est un bel exemple).



2.2. Nos objectifs

1. Préserver et valoriser le réseau de sentiers de notre village
2. Favoriser la mobilité active dans le village

Comment les atteindre ?

- Identification et balisage de tous les sentiers
- Valorisation des sentiers
- Veiller à un bon entretien des sentiers
- Surveiller les incivilités/entraves de particuliers
- Observation de la cohérence du maillage des sentiers
- Création d'itinéraires de promenades et de randonnées

2.3. Rappel de nos réalisations

- Inventaire complet des sentiers sur le terrain : [carte](#)
- Création de cartes
- Création et diffusion (par le Malonne première) de balades des sentiers oubliés :
 - [14 balades](#) (8-18 km)
 - [6 bouclettes](#) (5-6 km)

- [5 balades à thème](#) (avec Natagora)
- [Transmalonnoise](#) : 22 km avec 30 points d'intérêt (inauguration officielle en 2022), présente sur le [site internet](#) de l'Office du tourisme de Namur



- Organisation de balades commentées (thématiques, familiales et contées aux flambeaux)

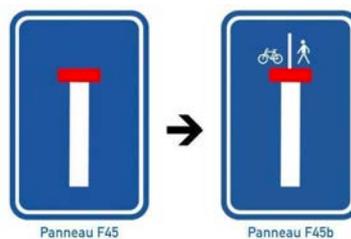


- Création du [site web](#) proposant :

- des cartes
- toutes les balades avec fichiers gpx, pdf et roadbooks
- un jeu/photos



- Projet **Alain passe tu passes !** de Tous à Pied (panneaux F45b)



- Participations annuelles au **Clean Up** de BeWapp



- Chantier défrichage/réhabilitation d'un sentier (Maupelin) : [reportage vidéo de Bouké](#)
- Projet de réhabilitation des sentiers de la **Taillette** (Champ-Ha)
- Participation au projet **RCP** (Réseau de Cheminement Piéton) de la Ville de Namur et Tous à Pied ([article](#))



- Interactions avec la Ville de Namur pour signaler et/ou résoudre des problèmes ponctuels (administratifs, techniques ou pratiques) : **synthésisés au travers d'une [carte interactive](#)**.

La situation actuelle

Ces dernières années, **les sentiers malonnais sont de plus en plus fréquentés**. Cela tient à une évolution des mentalités (besoin de redécouvrir son environnement immédiat notamment développé pendant la période Covid) et à nos différentes actions sur le terrain (voir ci-dessus). La plupart des sentiers malonnais sont propres et bien entretenus par les services communaux. Notre groupe a développé avec différents interlocuteurs à la Ville de Namur des relations fructueuses de collaboration :

- empierrement du chemin du Tombois
- pose de rampes à la Taillette

Malgré cela, des sentiers continuent de disparaître : obstacles posés par des riverains, appropriations abusives, manque d'entretien (végétation, éboulements, impraticabilité...). Pour diverses raisons, des projets pourtant reconnus comme intéressants n'aboutissent pas.

2.4. Nos demandes :

- Baliser tous les sentiers

Il s'agit de **notre demande prioritaire**. Car si le balisage de sentiers déjà bien visibles (comme celui réalisé via le RCP) a certes son intérêt, le problème principal vient du manque de signalisation du caractère public de nombreux autres. Souvent même des obstacles (bacs à fleurs, remorques...) ou des panneaux dissuasifs (« privé ») placés aux entrées amènent le promeneur à renoncer à s'engager sur un sentier dont le caractère public est pourtant incontestable. **De tels panneaux existaient autrefois à Namur**. Ils devraient être réinstallés, soit suivant un modèle propre à dessiner, soit en utilisant celui proposé par l'association Tous à Pied.



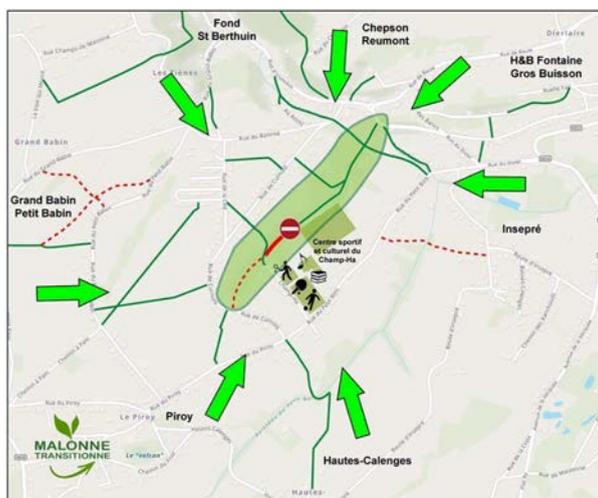
Êtes-vous prêt à soutenir la mise en place, comme c'était le cas autrefois à Namur, d'un balisage systématique des entrées de sentiers publics, selon un modèle à convenir ?

- Projet Taillette : [dossier 2019](#) et [dossier 2024](#)

Situé derrière le centre sportif et culturel du Champ-Ha, ce petit vallon est au cœur du maillage d'un réseau de sentiers gravitant autour de ce point d'intérêt fréquenté par des centaines de personnes au vu des activités proposées en ce lieu.

Plusieurs problèmes se posent à cet endroit liés notamment aux conséquences des travaux d'égouttage entrepris dans ce vallon il y a une petite dizaine d'années mais aussi au fait que certains tronçons ne suivent plus le tracé original.

La volonté du groupe est de trouver une solution pérenne permettant une circulation libre et complète dans ce petit réseau de sentiers partant du centre sportif vers les quartiers voisins.



- Projet sentier 77 (Les Trîs)

Ce sentier se trouve au cœur d'un réseau de petits sentiers entre les quartiers Fond de Malonne, Les Trîs et Clinchamp et est fréquemment emprunté tant par les écoliers que les promeneurs ou VTTistes.

Suite aux fortes pluies de l'été 2021 une partie du sentier s'est effondrée et le sentier a été bloqué puis interdit par la Ville de Namur pour des raisons évidentes de sécurité. Aucune solution à l'effondrement n'a été apportée (réparation ou déviation) et la circulation dans la partie basse pourtant toujours accessible via la rue Les Trîs est également bloquée. Ce réseau entier est en grand danger de disparition.

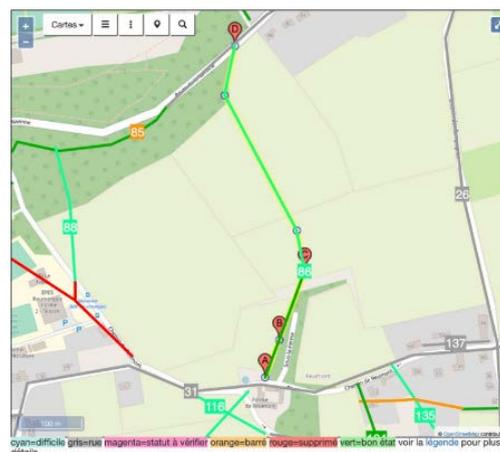
=> [dossier pdf](#)



- Projet sentier 86 (Reumont)

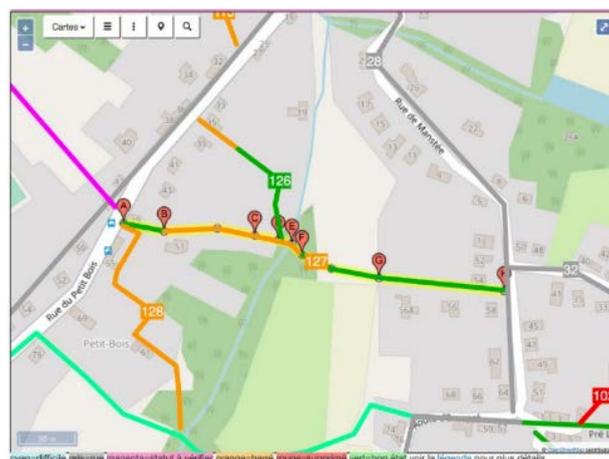
Ce joli sentier campagnard est resté inaccessible pendant plusieurs années mais, suite à une rencontre avec le fermier, le passage est à nouveau possible depuis 2021. L'entretien de ce sentier (en partie basse) ne peut être réalisé par les services communaux car la nouvelle trace est quelque peu déviée par rapport à l'assiette officielle. Nous demandons donc à officialiser le tracé actuel.

=> [dossier pdf](#)



- Projet sentier 126-127 (Petit Bois – Insepré)

Cette jonction entre ces deux quartiers est un maillage important pour la mobilité douce à Malonne car il évite de faire un grand détour avec du dénivelé. Les habitants des quartiers d'Insepré et des Basses Calenges ne peuvent rejoindre le Champ-Ha autrement que par les routes alors qu'il y a une trentaine d'années à peine, il existait encore trois (voire quatre) sentiers reliant la rue d'Insepré à celle



du Petit Bois. Aujourd'hui cette liaison n'existe plus car les riverains l'ont rendue impossible.

Notre objectif est d'en rouvrir une => [Dossier pdf](#)

Êtes-vous prêt à soutenir les projets évoqués ci-dessus, importants pour la création ou re-création d'un maillage de sentiers à Malonne : Taillette, Les Trîs (77), Reumont (86), Petit-Bois Insepré (126-127) ?

- Mais aussi :

- Le sentier [146](#) (Cabaca Gros Buisson entre I et J sur la carte) est un borbier régulier qui doit être empierré.
- L'entretien de TOUS les sentiers est globalement bon mais certains sont problématiques (haies envahissantes, non entretenus par les espaces verts, ...).
- Réalisation sans tarder de la deuxième phase du RCP rive gauche.
- Réouverture au public des sentiers traversant les bois communaux mais **fermés par le DNF** (sentiers [i36](#) traversant le bois du Tombois/Tronquois, [i58](#) sur les crêtes dans le bois de la Vecquée, [i27](#) reliant le sentier 106 à la rue d'Insevaux, [i43](#) longeant l'IMP Reumonjoie depuis la rue de Reumont).
- Plan d'aménagement forestier des bois communaux de la Ville de Namur : [document](#) reprenant observations du groupe sentiers.



3.1. Mise en contexte et objectifs du groupe

Afin de bien cerner les motivations ayant conduit à la création de ce groupe de travail et des projets qui en découlent, quelques spécificités liées au territoire malonnois sont à mettre en évidence :

- un environnement et un développement urbanistique laissant très peu de marge de manœuvre en terme de développement d'infrastructures relatives à la mobilité (rues étroites, reliefs marqués, parcelles privées, préservation du caractère rural du village ...)
- une très forte densité de trafic en période de pointe (plus de 3.000 élèves sur les établissements scolaires drainés par un même axe de circulation)
- des besoins de mobilité fort différents selon les publics fréquentant le village (classes d'âges, proximités diverses, activités scolaires, culturelles, sportives, touristiques, agricoles, vie associative, ...)
- une offre de transport en commun peu adaptée aux besoins des riverains

Partant de ces constats, le groupe mobilité construit ses propositions en se basant sur les objectifs prioritaires suivants :

- Faciliter l'intermodalité via :
 - des arrêts de bus ou "dépose minute" spécifiquement dédiés, clairement identifiés et sécurisés;
 - des emplacements de "dépose minute" évitant des détours aux automobilistes;
 - des accès piétons sécurisés aux arrêts de bus ou "dépose minute";
 - l'initiation de réflexions et de projets sur la mobilité partagée (plateforme de covoiturage, véhicules partagés, ...)
- Faciliter et sécuriser les déplacements piétons (PMR, poussette,...) le long des axes conduisant aux écoles depuis les zones de parking/habitat déportés (dernier km) en combinant les réseaux de trottoirs et sentiers du village (trottoirs trop étroits voire inexistantes ou envahis par la végétation, bordures de trottoirs trop hautes, poteaux de signalisation gênant le passage,...);
- Aménager les traversées et certains trottoirs (accès aux arrêts de bus notamment) de l'avenue de la Vecquée et de la chaussée de Charleroi afin de désenclaver certains quartiers afin de les rendre accessibles aux modes de mobilité actifs en garantissant des conditions de sécurité minimum;

- Sécuriser la pratique du vélo via :
 - le marquage de bandes cyclables suggérées sur les axes fortement fréquentés aux heures de pointe (rue d’Insevaux, Grand Babin, ...) afin d’aider les cyclistes à prendre leur place et limiter la vitesse des voitures;
 - la mise en place de parkings à vélos au sein de chaque école;
- Organiser et identifier les zones de parkings publics aux abords de tous les lieux d’activités afin d’éviter les conflits avec les riverains.

Une dynamique de village particulièrement développée a permis la mise en place d’initiatives de mobilité originales et efficaces telles que le *Pédibus*, actif depuis plus de dix ans et contribuant à réduire la pression de trafic aux abords des écoles. D’autre part, l’instauration d’un climat de dialogue constructif avec les autorités compétentes de la Ville a contribué à la réalisation de différents aménagements. Parmi ceux-ci, nous pouvons citer l’élargissement d’un trottoir emprunté par ce Pédibus, la mise en place de potelets afin d’empêcher le parking sur certains trottoirs, les premières étapes du réaménagement de l’ancienne voie du tram, appelée à devenir un des aménagements majeurs permettant la sécurisation et le développement de la mobilité active au sein du village, ...

Si on peut se réjouir de ces dernières avancées, nous constatons que les moyens mis en œuvre restent relativement limités et ne sont pas encore à la hauteur de la criticité de la situation en matière de mobilité. Cette criticité est d’ailleurs reconnue par la Ville qui a fait de Malonne un des villages prioritaires dans le cadre de son “plan trottoir”.

3.2 Projets en cours et demandes spécifiques

Se basant sur ses propres observations de terrain ainsi que sur différentes requêtes transmises par les riverains, le groupe mobilité a établi un fichier de recensement et de suivi des demandes et projets en lien avec la mobilité. **Ce fichier vivant est accessible en ligne via [ce lien](#).**

Certains projets ont fait l’objet d’une mobilisation importante au sein de notre collectif et sont décrits ci-dessous :

3.2.1 Plateforme de covoiturage

La forte densité d’établissements scolaires (plus de 3.000 élèves) sur un périmètre très limité représente la cause principale de l’engorgement automobile observé lors des entrées et sorties d’écoles. Cette concentration induit cependant une opportunité unique de développement de solutions de covoiturage. Des tentatives réalisées par certaines écoles mettent en évidence la nécessité de mettre en place un outil partagé entre les différents établissements (de nombreux parents/voisins ayant des enfants dans plusieurs établissements). Notre collectif aimerait mettre en place un groupe de travail rassemblant les écoles et les autorités communales afin d’identifier la plateforme la plus adaptée aux besoins des utilisateurs et promouvoir une expérience pilote inter-écoles au sein du village.

[Êtes-vous prêt à soutenir une expérience pilote de mise en place d’une plateforme de covoiturage inter-écoles à Malonne ?](#)

3.2.2 Départ vers le futur

Quels moyens mettre en place afin de stimuler notre intelligence collective, faire émerger du terrain des propositions concrètes et réalistes qui puissent orienter les réflexions de nos décideurs politiques et de nos administrations ? Telle était la question à l'origine du projet « *Départ vers le futur* » porté par *Malonne Transitionne* et soutenu par la Ville de Namur dans le cadre de ses budgets participatifs.



Cette expérience pilote a permis de proposer aux Malonnois des ateliers participatifs et ludiques afin de coconstruire des propositions d'aménagements d'une partie du village grâce à l'utilisation de casques de réalité virtuelle. Pour ce faire, les participants ont été accompagnés par un bureau d'étude spécialisé en mobilité et urbanisme ([Espaces Mobilités](#)).

Pour cette première expérience, les réflexions se sont focalisées sur le triangle formé par la rue d'Insevaux, la rue du Grand Babin et la rue Joseph Massart. Les enjeux principaux portaient sur l'amélioration de la mobilité, la sécurisation des différents usagers, la valorisation du cadre de vie et le soutien de la biodiversité.

Un ensemble de solutions très concrètes ont été formulées, un processus de sélection et d'optimisation a ensuite permis d'affiner les options les plus pertinentes avec l'aide des principaux usagers concernés ainsi que des experts d'[Espaces Mobilités](#). Ces différentes solutions sont décrites dans le document accessible via le lien [suivant](#) et certaines d'entre elles ont été intégrées au modèle virtuel du quartier que l'on peut découvrir via cette [vidéo](#) et qu'il est possible de visiter à l'aide de casques de réalité virtuelle.



Afin de soutenir la dynamique participative et d'assurer que les futurs aménagements rencontrent les besoins des usagers, êtes-vous disposés à intégrer les collectifs citoyens dans la définition des cahiers des charges et la sélection des projets relatifs au périmètre étudié ?

3.2.3 Projet de passerelle Voie du Tram

La Voie du Tram est un chemin paisible. C'est aussi la **seule alternative de mobilité douce** à la rue du Fond étroite, pauvre en trottoirs et très fréquentée aux heures de pointe. Le chemin est interrompu brutalement par un escalier constituant un obstacle pour cyclistes et piétons à mobilité réduite ou accompagnés de poussette ou de caddies remplis de courses. À l'automne 2020, le collectif Malonne Transitionne a proposé un projet dans le cadre du budget participatif consistant à réaliser la construction d'une passerelle à droite de l'escalier reliant le chemin à sa deuxième partie isolée depuis la destruction du pont ferroviaire, mais toujours entretenue. Le projet n'a pas été sélectionné mais a retenu l'intérêt de la Ville de Namur. Une rampe a été aménagée en 2024 sur l'escalier mais son inclinaison ne permet pas aux usagers cyclistes, ni même aux piétons avec poussette ou caddie de l'emprunter en sécurité. Le récent rachat par la ville de la parcelle posant problème témoigne d'une volonté de faire aboutir le projet de passerelle. Nous nous réjouissons de ces avancées !



Êtes-vous prêt à soutenir, jusqu'à son aboutissement, ce projet de passerelle cyclo-piétonne, alternative de mobilité active à la dangereuse rue du Fond ? Afin de soutenir la dynamique participative et d'assurer que le futur projet rencontre les besoins des usagers, êtes-vous disposés à intégrer les collectifs citoyens dans la définition du cahier des charges et la sélection de ces futurs aménagements ?

=> [vidéo explicative](#)

=> [dossier 2021 \(pdf\)](#)

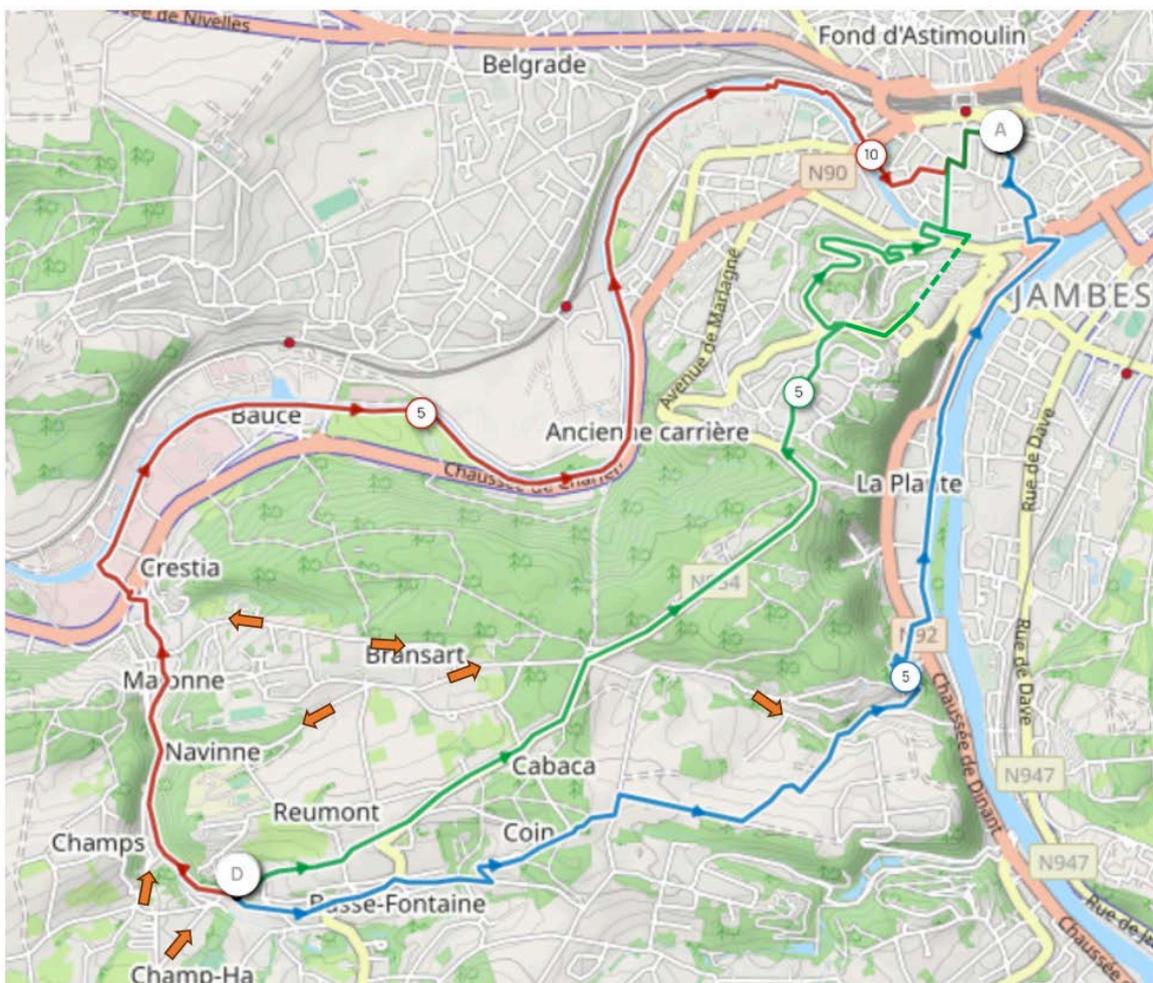
3.2.4 Sécurisation des jonctions cyclables entre Malonne et Namur/Jambes

L'essor des vélos à assistance électrique ainsi que la mise en place du téléphérique permettent actuellement de franchir sans peine la centaine de mètres de dénivelé séparant le centre-ville des différents quartiers du village. Aux heures de pointe, la dizaine de kilomètres séparant ces lieux peut désormais se parcourir plus rapidement en vélo qu'en voiture ou en transport en commun !

Plusieurs points noirs constituent des freins à l'intensification des déplacements à vélo sur ces tronçons. Ils sont de différents types :

- ❖ Les traversées de chaussée : souvent périlleuses, principalement en raison de la vitesse des véhicules au droit de ces carrefours et du manque d'aménagement (îlot refuge, éclairage, ...);
- ❖ La qualité des revêtements : tant sur les pistes cyclables, les routes, que sur les chemins de halage. On rencontre trop souvent des revêtements dégradés propices aux chutes, aux crevaisons ...;
- ❖ Les marquages routiers : lorsqu'ils ne sont pas absents ou effacés, ils sont souvent inappropriés et ne prennent pas suffisamment en compte les cyclistes;
- ❖ L'éclairage : les carrefours sont trop peu éclairés de même que les chemins de halage.

Nous identifions trois itinéraires prioritaires permettant d'accéder à la ville ainsi que cinq routes stratégiques permettant de "drainer" les cyclistes provenant des différents quartiers du village vers ces itinéraires et les différents pôles d'activité du village :



3.2.4.1 Jonction bord de Sambre (rouge)

Dans sa première partie, cet itinéraire emprunte les rues Fernand Colon, Insevaux et Fond de Malonne. Ces rues, ainsi que leurs trottoirs, étant fort étroits, l'aménagement de pistes cyclables n'est pas envisageable. L'aménagement de **bandes cyclables suggérées** permettrait d'aider les cyclistes à prendre leur place dans le trafic et limiter la vitesse des voitures. Ceci est d'autant plus pertinent que la vitesse est limitée à 30 km/h sur une longue partie de ce tronçon.

La Voie du Tram constitue une alternative optimale au Fond de Malonne mais est actuellement interrompue au niveau de la rue du Landoir. Le **projet de passerelle** précédemment décrit dans ce document permettrait d'établir la jonction avec la rue de la Majolique en toute sécurité.

La traversée de la N90 à hauteur du Déli-frites est dangereuse (vitesse excessive). A côté du passage piéton, nous proposons un marquage pour la traversée des vélos.

Le tronçon ouest de la rue de la Majolique (et de son trottoir), assurant la jonction entre la N90 et la rue de l'Ecluse sont dans un état catastrophique (revêtement défoncé, poussières). Il s'avère nécessaire d'y ajouter des éléments de séparation route/trottoir et ainsi que de rappeler à la société BPMN ses obligations de maintien en bon état de cette zone publique.

La qualité des revêtements du bord de Sambre est très inégale. Le tronçon à partir de Tabora, le long de la citadelle, est en pavés impraticables pour les cyclistes. Il faudrait étudier la possibilité d'asphalter une bande de 1,0 à 1,2 m de largeur sans dénaturer l'aspect général. Le peu de garde-corps et d'éclairage sur une majorité du bord de Sambre fait que cet itinéraire est presque complètement délaissé en période hivernale (du moins pour les trajets domicile-travail). Un éclairage intelligent devrait être envisagé. Ces aménagements auraient un intérêt touristique dans la mesure où ils permettraient aussi une meilleure jonction entre la ville de Namur et le parking pour motorhome à Floreffe.

3.2.4.2 Jonction citadelle (vert)

Cet itinéraire emprunte pour grande partie l'avenue de la Vecquée. La vitesse importante pratiquée par les véhicules (70 km/h) et le trafic aux heures de pointe constituent un risque important pour les cyclistes. Sur le tronçon le plus dangereux, situé entre le chemin Bouillot et l'avenue du milieu du monde, la largeur de la route et de ses accotements (certains fossés pourraient être canalisés et remblayés) permet largement l'implantation d'une piste cyclable et d'un trottoir. **Il existait d'ailleurs, dans le temps, des pistes cyclables de part et d'autre de la route.** Ces aménagements sont aussi indispensables afin de permettre l'accès aux arrêts de bus "Notre Dame au Bois", "Marlagne" et "Vecquée" sans mettre en péril la vie des piétons (cfr. photo ci-contre). Les informations obtenues quant à la mise en œuvre du rond-point au niveau de la route de la Navinne ne sont pas très rassurantes quant à la prise en compte des règles de bonnes pratiques permettant d'assurer la sécurité des cyclistes qui seront amenés à le traverser. Des suggestions d'adaptations ont déjà été formulées par le GRACQ, vu l'ampleur des travaux envisagés, nous osons croire que ceux-ci seront pris en compte lors de la réalisation des futurs aménagements !



3.2.4.3 Jonction bord de Meuse (bleu)

Cet itinéraire emprunte le Chemin du Cabaca, la rue des Camps, la route des Forts, la Tienne aux Bruyères, la rue des Châtaigniers et le chemin de la Caracole. Ceux-ci étant peu fréquentés par les véhicules et donnant vue sur de très beaux paysages, ils constituent une voie d'accès idéale vers les bords de Meuse. Un tronçon du chemin de la Caracole est cependant très fortement dégradé et s'apparente plus à un chemin VTT qu'à une voie carrossable. La réfection de ce tronçon doit être envisagée tout en veillant à prévoir les dispositifs nécessaires afin de garantir que ce chemin reste réservé à la circulation locale des véhicules.

3.2.4.4 Routes de "drainage" (flèches oranges)

En plus des itinéraires de connexion avec la ville, cinq routes stratégiques (Petit-Bois, Grand-Babin, Navinne, Bransart-Trîs et Marcel Lecomte) contribuent à *drainer* les cyclistes provenant des différents quartiers vers ces itinéraires et les différents pôles d'activité du village. Ces routes nécessitent des aménagements afin de sécuriser la pratique du vélo. Le traçage de bandes cyclables suggérées permettrait d'aider les cyclistes à prendre leur place dans le trafic et limiter la vitesse des voitures. La mise en œuvre de chicanes, telles que celles placées dans certaines de ces rues, est aussi à poursuivre. Celles-ci représentent toutefois un réel danger si elles ne permettent pas aux cyclistes de les franchir, comme cela a été réalisé sur la route Marcel Lecomte à Wépion (cf. photo). Cette dernière route sera prochainement entièrement rénovée.



Pouvez-vous vous engager à ce que la future réfection de la rue Marcel Lecomte intègre les aménagements minimum permettant de sécuriser la pratique du vélo ?

3.2.5 Passages piétons

3.2.5.1 Création de nouveaux passages piétons :

3.2.5.1.1 Sur la N954

Nous demandons la création d'un passage pour piétons sur l'avenue de la Vecquée N954, à Namur, entre le carrefour avec l'avenue du Milieu du Monde et le virage dit de la chapelle canadienne. Cet itinéraire est certes situé sur le territoire de Salzinnes, mais intéresse de nombreux Malonnois.

La traversée pour les piétons de ce tronçon de la N954 est difficile aux heures de pointe, où le trafic automobile est continu. Or, cette traversée, utile non seulement pour les riverains, constitue aussi un maillon de la liaison piétonne entre le chemin Fernand Severin et le quartier de la citadelle, lequel permet de rejoindre aisément à pied le centre de Namur.

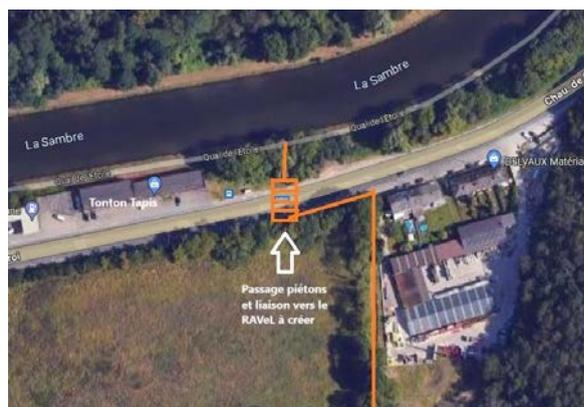


Nous proposons d'installer ce passage à mi-longueur du tronçon, grosso modo entre les entrées de maison n°1 et n°6. C'est là que la visibilité est la meilleure, tant pour les piétons que pour les automobilistes. Placer un tel passage plus près du virage, par exemple au débouché du sentier Séverin, n'offrirait pas cette bonne visibilité.

=> [Dossier pdf](#)

3.2.5.1.2 La Gueule du Loup

Proposition de création d'un passage piéton sur la RN90 (chaussée de Charleroi) au débouché du chemin de Corbeaufosse, qui descend du bois de la Vecquée et qui rejoint la chaussée de Charleroi. Le tracé actuellement retenu dans la seconde phase du RCP rive gauche longerait la chaussée pendant 200 ou 300 mètres, direction Salzinnes, avant de la traverser entre la pompe à essence et la station des bus, puis de rejoindre le Ravel. Ce bout de grand-route est peu agréable. Nous proposons que les gens puissent directement traverser au débouché du sentier (près de l'arrêt de bus avant Tonton Tapis, cf. carte ci-contre), et qu'ils puissent rejoindre le halage moyennant un aménagement léger : un escalier, un débroussaillage qui permettraient de traverser les buissons et le talus jusqu'au Ravel qui longe la Sambre.



3.2.5.1.3 La traversée de l'avenue de la Vecquée au niveau de la rue Bourgmestre Fernand Colon

Il est actuellement très dangereux pour les usagers faibles de longer ou de traverser cette portion de route en raison de la vitesse des véhicules qui y circulent (70 km/h), de la configuration des lieux (au sortir de longues courbes diminuant la visibilité de loin) et de l'insuffisance des aménagements (pas de trottoirs, pas de passage pour piétons). Cette section constitue pourtant un passage obligé pour les habitants des quartiers Basse et Haute Fontaine ainsi que celui du Broctia (dont de nombreux écoliers) voulant se rendre au centre du village ou accéder aux arrêts de bus *Basse Fontaine* et *Haute Fontaine*. Il est urgent de mettre en place les aménagements nécessaires avant qu'un drame ne se

produise ! Une solution existe et consiste à créer un trottoir le long de l'avenue de la Vecquée (en bordure des parcelles (406M, 402S, 404B et 404C) et créer un passage piéton au niveau du débouché de la rue Fernand Colon.

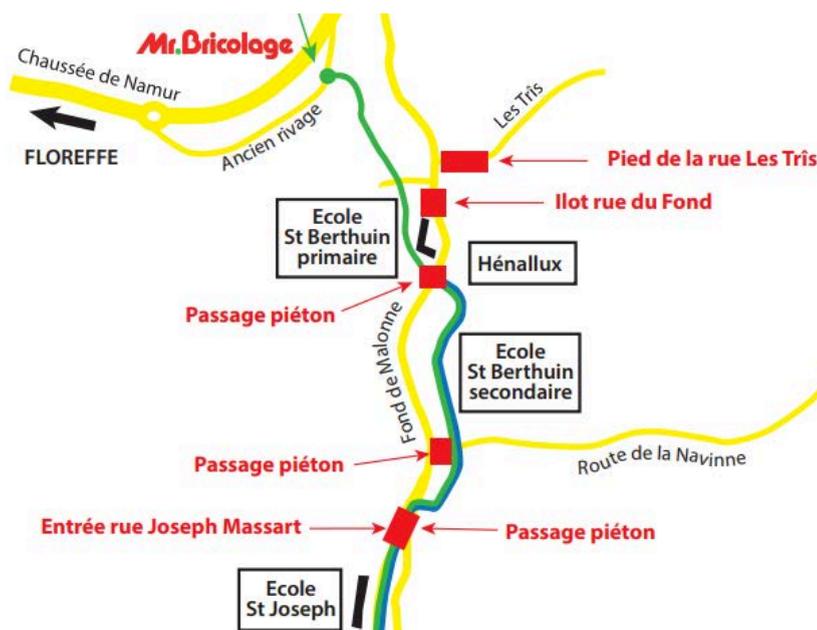


fréquentation du sentier sur les habitants du lieu, il pourrait s'avérer opportun d'envisager de déplacer l'assiette du sentier afin de le faire longer la façade arrière (borgne) du bâtiment.

Pouvez-vous vous engager à relayer auprès du SPW ces demandes essentielles pour améliorer la sécurité des cheminements piétons des Malonnois ?

3.2.5.2 Remise à neuf des passages piétons existants aux abords des écoles

Plusieurs passages piétons déjà existants sont en mauvais état. Nous proposons que ceux repris sur la carte ci-contre soient remis à neuf en priorité étant donné qu'ils se trouvent sur les itinéraires les plus fréquentés lors des heures de pointe à Malonne. En effet, les passages piétons repris sur cette carte se trouvent aux abords des écoles. Nous demandons également un éclairage spécifique à ces endroits. En périodes automnale et hivernale, la luminosité est faible aux heures d'entrée et de sortie des écoles.



Ce mémorandum a été rédigé par les groupes Mobilité et Sentiers de *Malonne Transitionne* et en particulier par :

Stany Dorval stany.dorval@hotmail.com

Thomas Duquesne thomas.duquesne@gmail.com

Jean-françois Pacco jfpacco@yahoo.fr

Véronique Pirot vicpirot@gmail.com

Yannick Renaux yrenaux@hotmail.com

Antoine Rousseau rousseau.antoine@me.com

Théo Verdonck theophileverdonck@hotmail.com

4. Synthèse

Dans le cadre des prochaines élections communales à Namur, l'association *Malonne Transitionne* fait une série de **propositions concrètes réalistes, tant techniquement que financièrement, pour améliorer la mobilité active dans la localité**. Elle demande que ces propositions soient étudiées puis mises en chantier par la prochaine autorité communale ou relayées par celle-ci vers d'autres niveaux de pouvoir.

Cheminevements cyclopiétons :

- Construction d'une passerelle cyclo-piétonne permettant à la Voie du Tram de franchir la rue du Landoir et d'éviter la rue du Fond.
- Projet d'aménagement du quartier d'Insevaux (écoles) : intégration des collectifs citoyens dans la définition des cahiers des charges et la sélection des projets.
- Amélioration des jonctions cyclables entre Malonne et Namur-Jambes (notamment via la rue Marcel Lecomte à Wépion).
- Création de trois nouveaux passages piétons sur l'avenue de la Vecquée et la chaussée de Charleroi.

Sentiers :

- balisage systématique des entrées de tous les sentiers publics sur le territoire malonnois.
- concrétisation de quatre projets prioritaires pour améliorer le maillage de sentiers : traversée du bois de la Taillette, déblocage du sentier 77 au quartier des Tris, déplacement et entretien du sentier 86 à Reumont, réouverture d'une liaison entre Petit-Bois et Insepré (sentiers 126-127).

Mise en place d'une expérience pilote de plateforme de covoiturage inter-écoles à Malonne.

Plus généralement : ouverture d'un canal de communication unique entre les collectifs citoyens et les services communaux afin d'assurer le suivi de ces demandes. Amélioration de la concertation entre les différents niveaux de pouvoir, services ou opérateurs, notamment via la mise en place d'un groupe de travail avec le Collectif, la Ville, le SPW, le TEC et les voies navigables. Implication des collectifs citoyens dans la mise à jour des cahiers des charges relatifs aux questions de mobilité et lors de la planification de travaux en lien avec les demandes formulées par les collectifs, afin de maximiser les chances de répondre aux besoins des usagers.