

**LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !**



**Aménagement Bus Innovant  
Chaussée de Louvain, Namur (B)**

**TEC**

# ABI - Aménagement Bus Innovant



Voie bus dynamique centrale, à double-sens, gérée par signalisation verticale



NAMUR, chaussée de Louvain (Belgique)



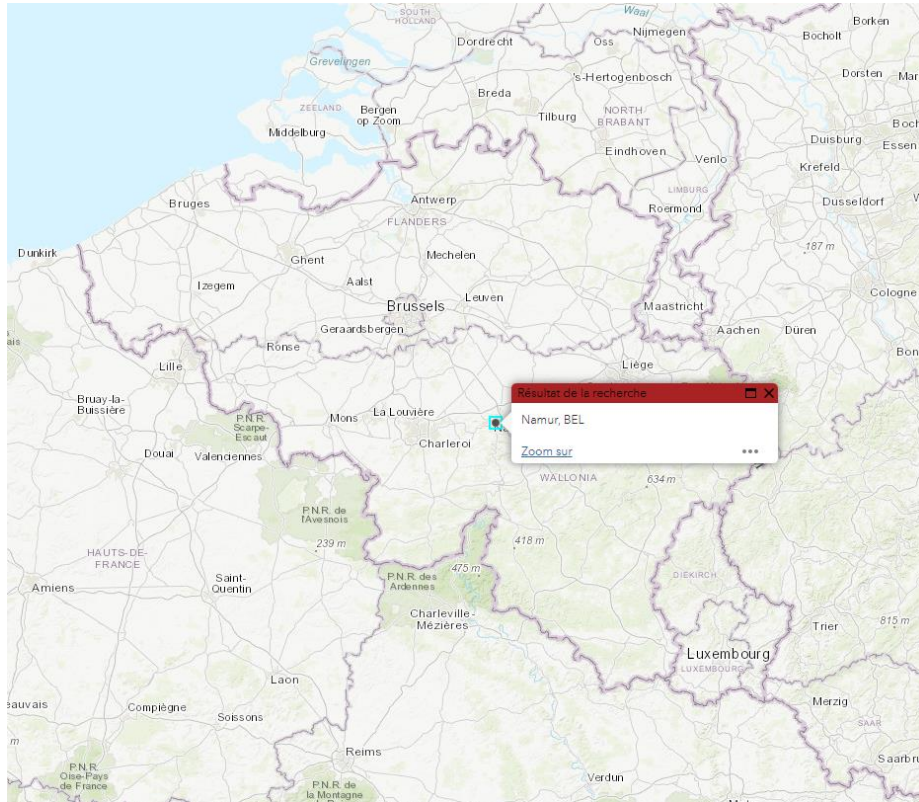
**Mots-clés** : entrée de ville, urbain, fréquence moyenne/élevée

**Application potentielle** aux cas d'usages suivants :

- moyennes et grandes villes
- perte de temps
- pas de place pour une bande bus dans chaque sens
- Compatible avec des accès publics & privés latéraux



# Localisation : Chaussée de Louvain, NAMUR (B)



Longueur de la « bande bus » :  
+/- 1.200 mètres



# Réseau

- Type d'offre sur l'axe : bus
- Ville : Namur (110.000 habitants)
- Opérateur(s) : [TEC](#) ; réseau urbain +- 3 M° Km + convergence réseau interurbain (47.000 voyageurs/jour)
- Axe concerné : fréquence & nb de bus par jour par sens : +- 8 bus / heure / sens (20 en pointe)
- Spécificité éventuelle pertinente à mentionner : présence ligne express (pas tous les arrêts) + connexion P+R
- Enjeu avant ABI : entrée de ville avec beaucoup de commerces, vitesse au pas en HP, hyperpointe s'allongeant, projet de P+R
- Contexte gouvernance : Route régionale. SPW et TEC acteurs régionaux. Etude par TEC, sous contrôle/validation Région mais aussi Ville + police, très présente sur questions stratégiques. P+R construit par TEC, payé par Région sur terrain payé par Ville, géré par Ville.





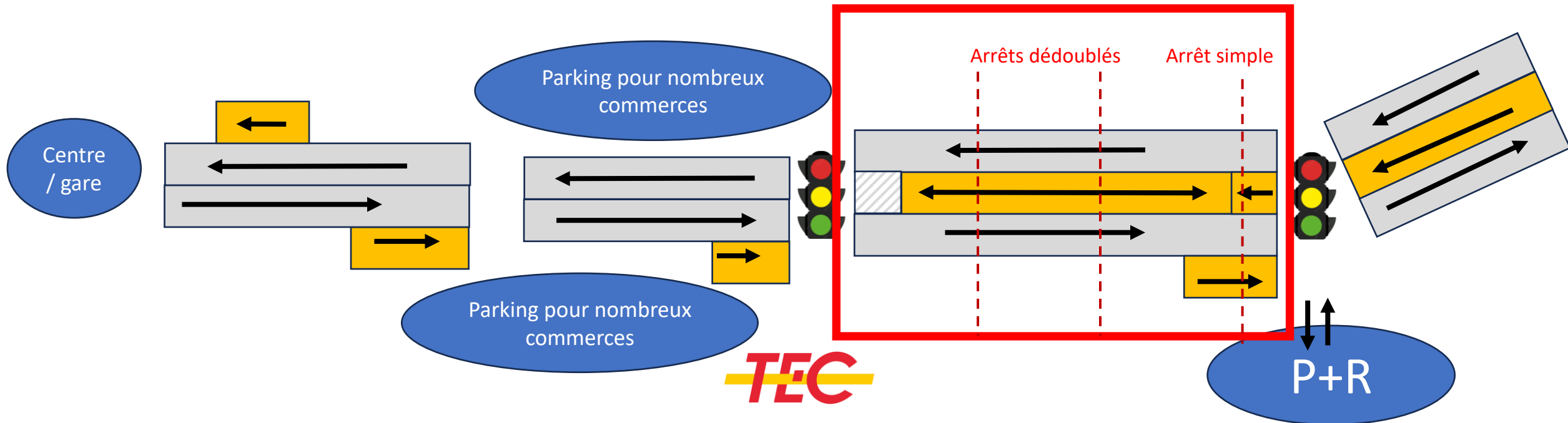
# Aménagement

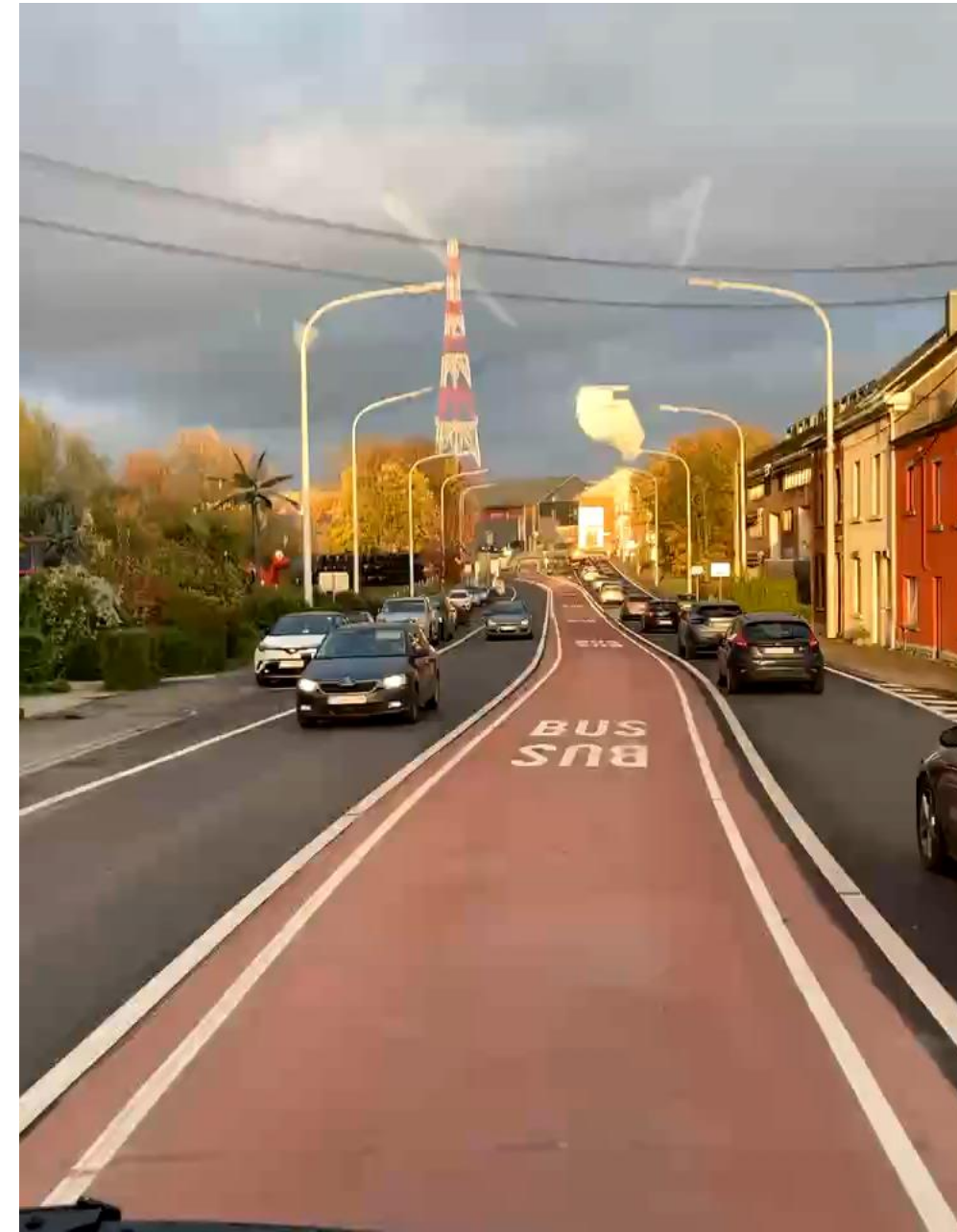
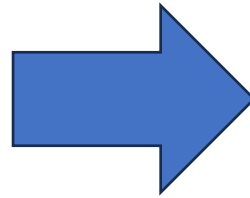
- Objectifs initiaux : fiabiliser temps de parcours bus dans les deux sens (avec une seule voie bus)
- Légalement : Site Spécial Franchissable (SSF)
- Concept / schéma de fonctionnement : entrée de ville jusque 11h ; sortie de ville à partir de 12h
- Modalités de gestion : signalisation verticale bidirectionnelle + instruction conducteurs

En complément :

- Une voie bus axiale « entrée de ville » en amont de la ville
- Une voie bus latérale « sortie de ville » en aval
- Des petites voies bus latérales entre centre/gare et l'aménagement là où c'était possible
- 2 arrêts dédoublés & 1 arrêt simple sur section concernée
- Modes acceptés : bus uniquement (vs taxis, vélos, transports scolaires)

Longueur de la « bande bus » : +/- 1.200 mètres





- Voirie aménagée début 2000' avec MAX (accès riverains) et quelques arbres (souvent scalpés car nombreux accidents liés à la vitesse, la nuit).
- Point sensible du projet : riverains habitués à tous mouvements TàG et TàD versus souhait site surélevé du TEC
- Année de mise en service : 2022
- Coût : 1,6 M° € pour section concernée

**TEC**

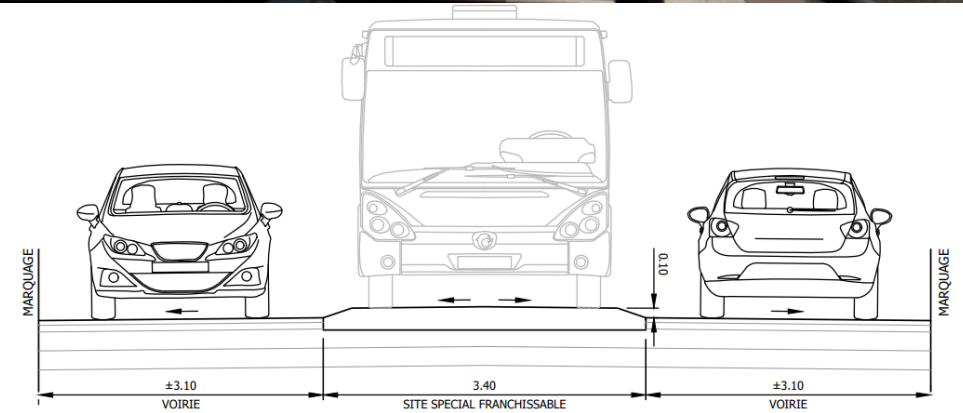


Sens entrée  
de ville

Zone abaissée  
(un peu  
montagne russe  
pour le bus), en  
approche arrêt  
dédoublé

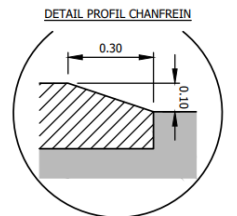


Début de la zone  
en entrée de  
ville (site  
unidirectionnel  
avec arrêt)



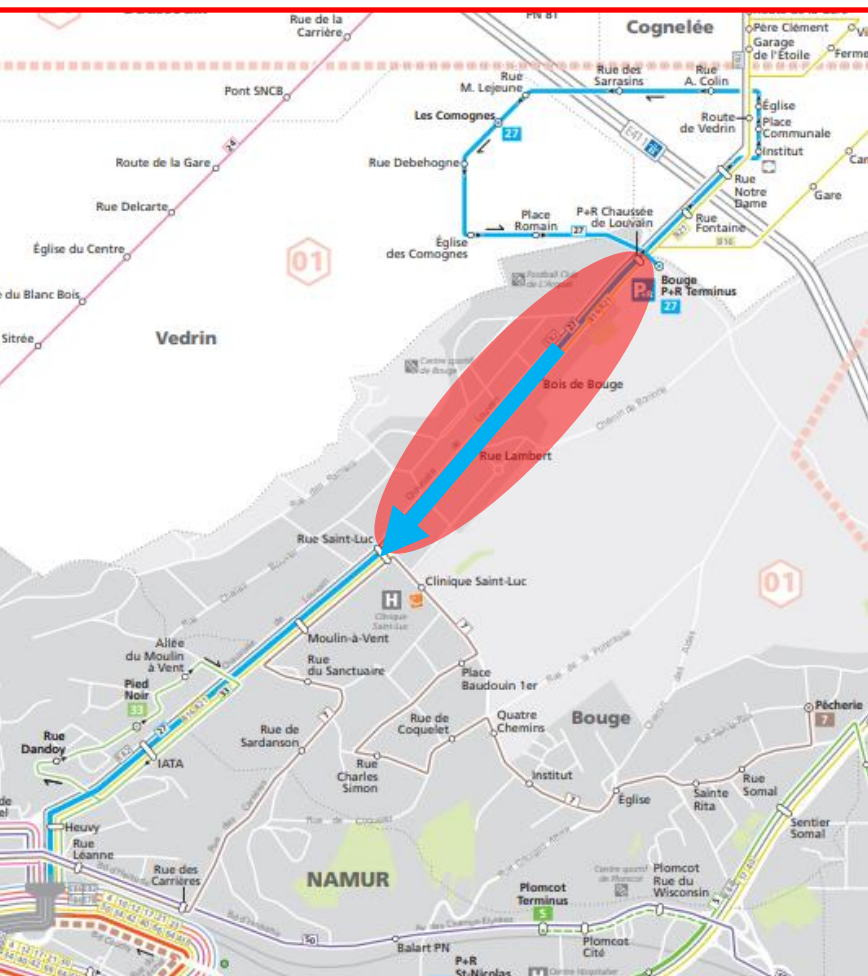
**COUPE TYPE**  
**SITE SPECIAL FRANCHISSABLE**

Ech. 1/50

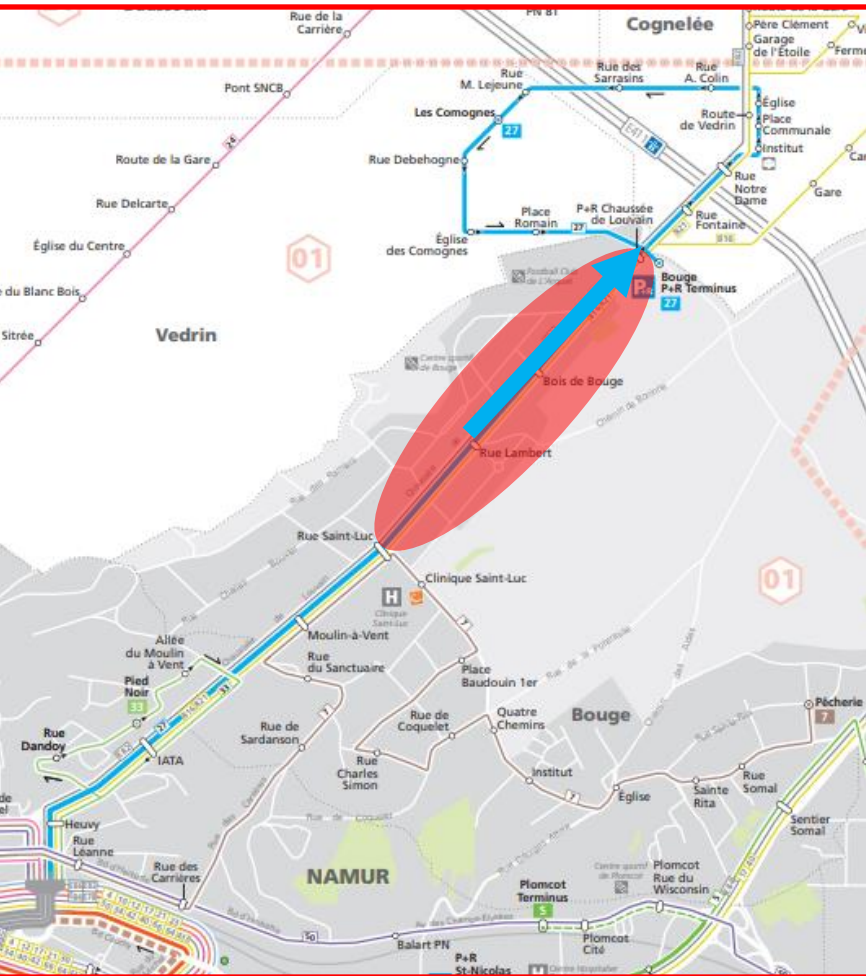




# Vidéo (entrée de ville & réinsertion en voie mixte)



# Vidéo (sortie de ville et bascule sur voie latérale)



# Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>- Gain de place (une seule bande bus)</li><li>- Pas d'interférence avec la circulation automobile du flux chargé en heure de pointe</li><li>- Gain de temps aux heures de pointe</li><li>- Accessible aux services d'urgence (&gt;&lt; avant)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Réinsertion/traversée de la circulation automobile perte de temps en HPS à la traversée de la voie VP entre les deux SSF</li><li>- Pas de planification des arrêts dans hastus (et donc pas d'I.V. sauf « papier » aux doubles arrêts) → erreur → traversée en last minut</li></ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>- Fiabilisation des horaires</li><li>- Pas de perte de temps aux heures de pointe</li><li>- Bande bus étroite, diminution de la vitesse → Diminution du risque d'accidents</li><li>- Optimiser usage de la bande bus en entrée de ville. Gestion stratégique des files en entrée de ville → Augmentation fluidité bus hors du site propre</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Conflits avec les voitures qui traversent le SSF</li><li>- Traversée du SSF dont le sens circulé varie dans la journée (accidentologie)</li><li>- Traversée de piétons pour accéder aux arrêts bus centraux (perte de temps)</li><li>- Suppression du site propre par manque de succès du P+R et suppression du renfort de fréquence</li></ul>

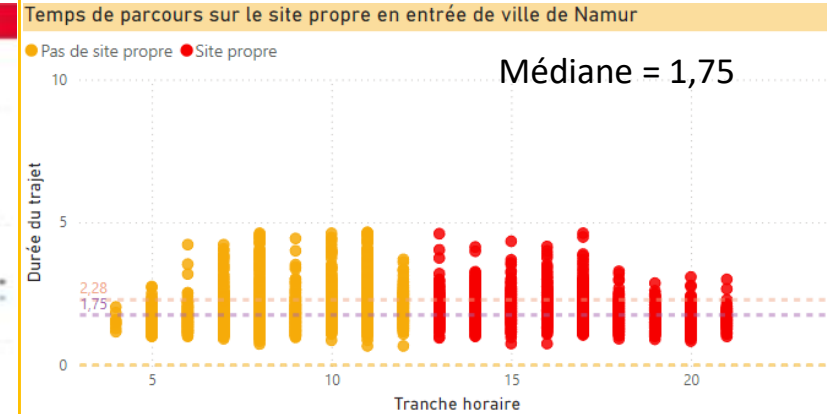
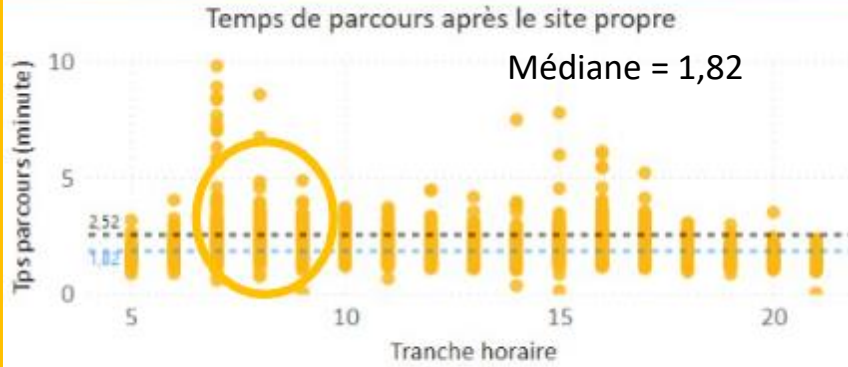
# Analyse temps de parcours sur le tronçon du SSF

Avant la mise en place

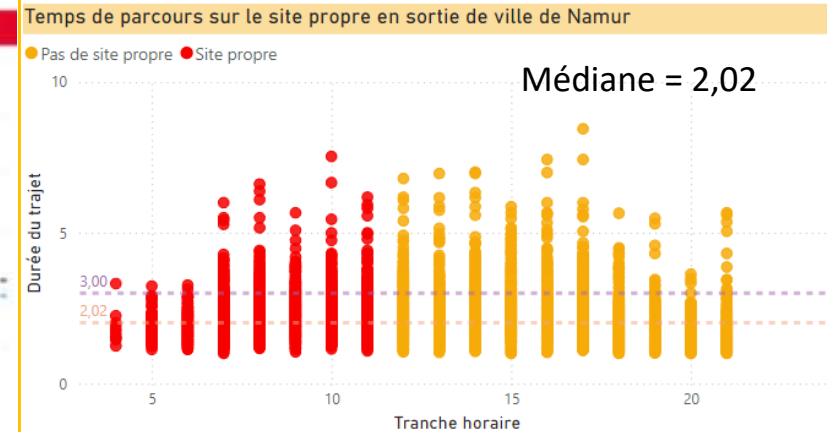
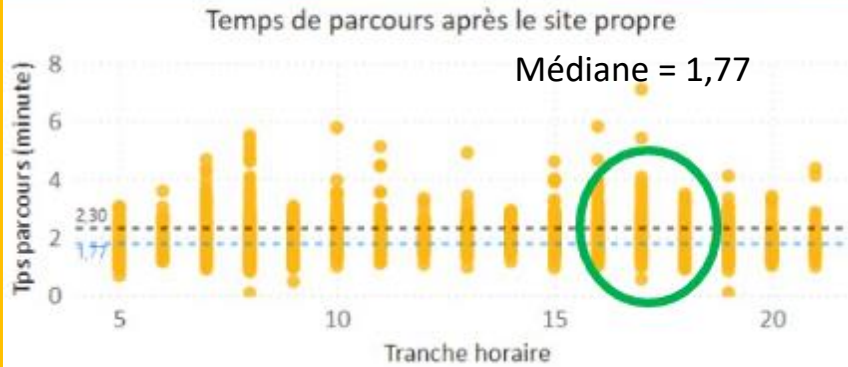
1 an après la mise en place (2023)

Année 2024

Entrée de ville

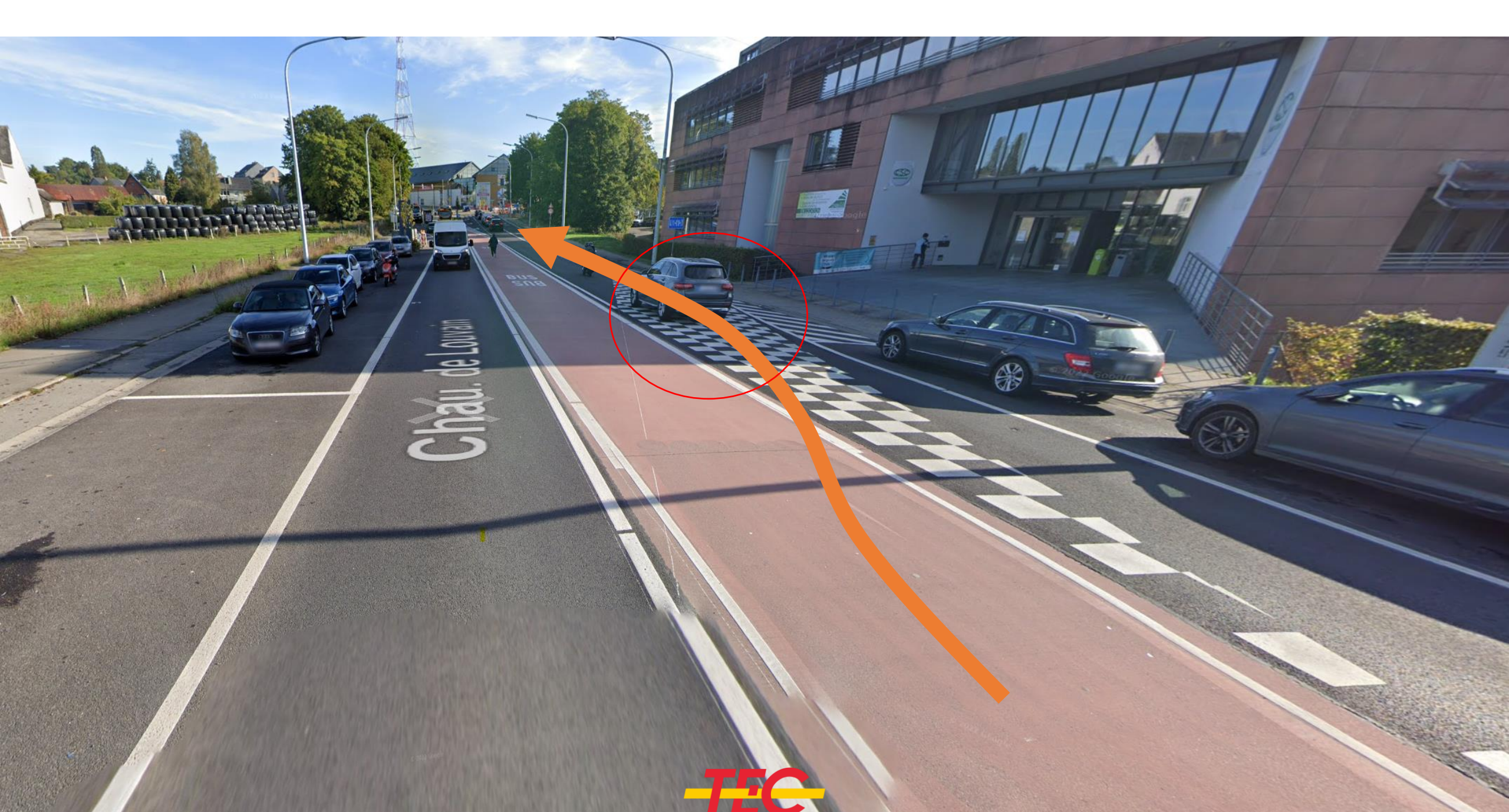


Sortie de ville



- Augmentation de la stabilité du temps de parcours  
→ Augmentation de la fiabilité des horaires

- Pas de variations de temps de parcours avec utilisation ou non de la bande bus selon l'heure  
→ Bonne répartition horaire



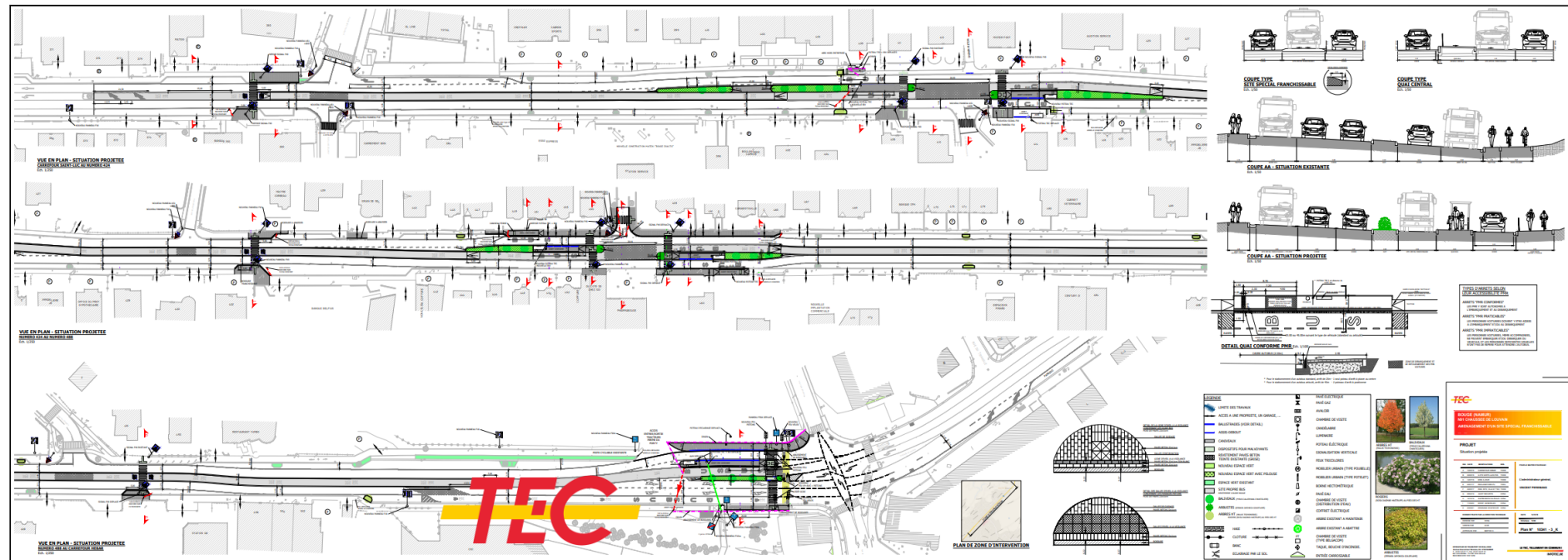
# Documents techniques (à solliciter)

Ligne 27 SALZINNES (BALANCES) - CHAMPION – VEDRIN  
 Ligne 816 NAMUR - MEEFFE  
 Ligne 821 NAMUR – EGHEZÉE  
 Ligne E82 NAMUR - JODOIGNE

Le présent règlement interne d'exploitation définit les conditions dans lesquelles les conducteurs doivent utiliser le Site Spécial Franchissable (SSF) chaussée de Louvain à Bouge (Namur), dans sa section entre la rue Saint-Luc et la rue Hébar.

Ce SSF a la particularité d'être bidirectionnel, le sens autorisé est déterminé par des plages horaires fixes et invariables.

*Ce présent règlement interne d'exploitation sera évalué après 6 mois d'utilisation du SSF.*



**LE TEC, TELLEMENT EN COMMUN !**

**Merci !**

