




www.tritel.be

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE CINEY

Rapport de Phase 3

Mars 2010

P0964



TABLE DES MATIÈRES

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE CINEY _____	1
Rapport de Phase 3 _____	1
TABLE DES MATIÈRES _____	2
1. INTRODUCTION _____	4
1.1. Qu'est-ce qu'un plan communal de mobilité ? _____	4
1.2. Les objectifs généraux du Plan Communal de Mobilité _____	5
1.3. Les objectifs spécifiques au contexte cinacien _____	5
2. SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ET DU STATIONNEMENT _____	7
2.1. Introduction _____	7
2.2. Objectifs et principe du Schéma Directeur _____	7
2.3. Réseau routier _____	10
2.3.1. Introduction _____	10
2.3.2. Hiérarchisation proposée _____	10
2.3.3. Interventions infrastructurelles _____	16
2.4. Modes doux (piétons et vélos) _____	18
2.4.1. Actions en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite _____	18
2.4.2. Actions en faveur des cyclistes _____	18
2.5. Transports en commun _____	21
2.5.1. Structure projetée des réseaux de chemin de fer et d'autobus _____	21
2.5.2. Interventions infrastructurelles _____	31
2.6. Plan de stationnement _____	32
2.6.1. Périmètre d'application du plan de stationnement _____	32
2.6.2. Contexte et argumentation en faveur de l'instauration du Plan de stationnement	33
2.6.3. Actions proposées pour la gestion du stationnement _____	36
3. PLAN D'ACTIONS _____	38
3.1. Introduction _____	38
3.2. Réseau routier _____	38
3.2.1. Principes d'aménagement de chaque niveau de voiries _____	38
3.2.2. Interventions au niveau du centre-ville de Ciney _____	43
3.2.3. Aménagement des entrées de village du territoire communale _____	52
3.2.4. Aménagements spécifiques _____	53
3.3. Modes Doux (piétons et vélos) _____	65
3.3.1. Actions pour améliorer les déplacements des piétons et PMR _____	65
3.3.2. Actions pour favoriser la pratique du vélo _____	72
3.4. Transports en commun _____	92

3.4.1.	Propositions de réaménagement suite à la suppression des passages à niveaux des gares de Ciney, Haversin et Leignon	92
3.4.2.	Réseau de référence	101
3.4.3.	Description des alternatives de développement du réseau bus	103
3.4.4.	Enquêtes réalisées : Corbion et Serinchamps	111
3.4.5.	La voiture partagée : Cambio	111
3.4.6.	Navette sociale	112
3.4.7.	Système de voitures à partager (VAP)	112
3.5.	Plan de stationnement	114
3.5.1.	Principes de base	114
3.5.2.	Zones du Plan de stationnement	115
3.5.3.	Modalités à mettre en place pour gérer le stationnement limité dans le temps	118
3.5.4.	Moyens humains à mettre en place pour gérer le stationnement	119
3.5.5.	Gestion des recettes	120
3.5.6.	Mesures d'accompagnement	120
3.5.7.	Réaménagement de la Place Monseu	123
4.	PERSONNES RESSOURCES	130

1. INTRODUCTION

Après un bref rappel de la définition et des objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité, le document reprendra les objectifs spécifiques au contexte cinacien définis dans le cadre de la phase 2 de ce PCM. Ensuite le Schéma Directeur des Déplacements et du Stationnement sera décrit pour tous les modes. Enfin, le Plan d'Actions sera présenté en détail.

1.1. Qu'est-ce qu'un plan communal de mobilité ?

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de planification et d'aide à la décision pour l'organisation et la gestion des déplacements sur le territoire communal. Il permet de développer une **politique globale, concertée, stratégique et pragmatique prenant en compte les besoins en mobilité à court, moyen et long terme**. En ce sens, il apporte une vision d'ensemble permettant une utilisation efficace des ressources et une meilleure efficacité des actions jusque là menées de façon ponctuelle ou sectorielle.

Le Plan Communal de Mobilité pose les choix politiques et techniques nécessaires pour atteindre un équilibre :

- entre les différentes activités humaines coexistantes sur le territoire et les déplacements qu'elles engendrent ; il doit poser les arbitrages nécessaires entre les besoins sans cesse croissants de la mobilité et du respect du cadre de vie ;
- entre les différents modes de déplacements en rendant à chacun la place qui lui est due et en renforçant leur complémentarité ;

L'élaboration du Plan Communal de Mobilité est l'occasion d'impliquer tous les acteurs de la mobilité autour d'un projet commun où chacun y trouve sa place.

Une fois approuvé par la Commune et la Région, le Plan Communal de Mobilité devient le document de référence guidant les acteurs dans la gestion quotidienne de la mobilité et dans la mise en œuvre d'action ou lors de négociations entre différents acteurs.

1.2. Les objectifs généraux du Plan Communal de Mobilité

Les objectifs poursuivis par le Plan Communal de Mobilité couvrent plusieurs thématiques fortement imbriquées :

- Améliorer l'accessibilité des lieux de vie et d'activités et la mobilité des personnes
- Augmenter la part de marché des modes de transport durables (modes doux et transports en commun)
- Améliorer la sécurité routière
- Améliorer le cadre de vie

1.3. Les objectifs spécifiques au contexte cinacien

Sur base du diagnostic, le rapport de phase 2 a mis en évidence les objectifs à atteindre dans le cadre de ce PCM dans les domaines suivants :

- les modes doux :
 - aménager les trottoirs et cheminements piétons (1A)
 - améliorer l'espace dévolu aux piétons et cyclistes dans les espaces publics (1B)
 - augmenter la pratique du vélo, par la mise en œuvre d'un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables (1C)
- les transports en commun :
 - faciliter l'intermodalité entre les différents modes de transport (en particulier : intermodalité entre le réseau autobus et le chemin de fer ainsi que l'intermodalité entre le vélo et les transports publics) (2A, 2C)
 - améliorer l'offre et la fréquentation des transports en commun (train et autobus) à Ciney (2B)
- la circulation automobile :
 - hiérarchiser le réseau routier et diminuer le trafic dans les noyaux d'habitat (3A, 3B, 3C)
 - sécuriser les axes et les carrefours dangereux (3D)
 - fluidifier le trafic dans les secteurs congestionnés (3A, 3C)
 -
- le stationnement :

- revoir le plan de stationnement dans le centre de Ciney, afin d'améliorer le fonctionnement actuel du stationnement dans Ciney et de mieux rééquilibrer l'espace public (4A)
- le transport de marchandises :
 - garantir l'accessibilité des zones d'activités économiques (5A)
 - protéger les quartiers d'habitat du trafic des poids lourds (5A, 5B)
- la modification des comportements :
 - encourager l'évolution des mentalités en faveur d'une mobilité plus durable (6A, 6B)

Les références aux objectifs opérationnels listés dans le rapport de phase 2 sont rappelées entre parenthèses à côté de chaque objectif spécifique ci-dessus.

Le rapport de phase 3 a pour objectif de concrétiser les objectifs identifiés en phase 2. La phase 3 apporte donc maintenant des propositions et des recommandations visant à rencontrer ces objectifs.

2. SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ET DU STATIONNEMENT

2.1. Introduction

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan communal de mobilité, la première étape est de définir le Schéma Directeur des Déplacements et du Stationnement. Ce schéma directeur définit les grands principes permettant de mettre en place le plan communal de mobilité et intègre les objectifs de celui-ci, définis en phase 2, de façon transversale.

Le schéma proposé doit répondre aux objectifs d'accessibilité, de mobilité, de sécurité routière et de qualité du cadre de vie préalablement définis. Les mesures concrètes nécessaires pour la mise en œuvre du schéma directeur seront développées dans le plan détaillé de l'organisation des déplacements et du stationnement (plan d'actions).

2.2. Objectifs et principe du Schéma Directeur

Objectifs généraux

La commune de Ciney, capitale du Condroz, est une ville rurale d'importance régionale située sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. De par ses activités (commerciales, scolaires, économiques, administratives, ...), elle attire et génère de nombreux déplacements particulièrement dans Ciney-Ville. Elle se situe également sur l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg et dispose d'infrastructures de communications performantes à longue distance (l'E411, la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg). Bien que située dans la zone d'influence de la ville de Namur, Ciney est donc un pôle d'attractivité régional propre tant au niveau commercial, qu'économique (2 zonings de nombreuses entreprises, ...) et scolaire (plus de 5000 élèves et étudiants).

Le schéma directeur des déplacements sur le territoire communal doit pouvoir concilier les déplacements vers les pôles extérieurs (Namur, Bruxelles, ...) et les déplacements régionaux et internes à la commune. Le concept multimodal proposé s'articule autour de ces 3 axes :

- **Renforcer la cohésion** entre les différentes localités de la Commune ;
- **Maintenir et améliorer les relations vers les pôles extérieurs** et les autres localités voisines, depuis les différents pôles de la Commune ;
- Maintenir et améliorer l'accessibilité des pôles d'activités de la Commune.

Objectifs relatifs aux principaux équipements de la commune

Le **centre de Ciney** constitue le centre névralgique de la commune. Il combine une fonction d'habitat importante, accueille de nombreux équipements et commerces ainsi que plusieurs entreprises à la périphérie de la ville. Son attractivité dépasse fortement les limites communales. Il doit offrir une bonne convivialité pour les déplacements internes et de bonnes liaisons multimodales vers les autres pôles de la commune et les localités voisines.

Avec plus de 2.000 personnes occupées, les **zones d'activités économiques de Biron et Achêne, l'entreprise Ronveaux et l'IMP** représentent aujourd'hui près de la moitié de l'emploi total à Ciney. Leurs attractivités s'étendent bien au-delà des limites communales, et les perspectives de développement de la ZAE de Biron et de celle d'Achêne sont de nature à renforcer encore cette tendance à l'avenir. A ce titre, elle doit disposer d'une accessibilité optimale par la route et les transports en commun (déplacements domicile – travail) et le transport de marchandises doit bénéficier d'un accès direct de bonne qualité vers le réseau autoroutier national et international.

Les noyaux villageois d'habitat de la commune connaissent de nombreux déplacements de proximité ainsi que vers le centre de la commune. Les relations avec le centre de Ciney sont nombreuses (gare, écoles, commerces, administration communale...) et doivent être facilitées pour l'ensemble des modes de déplacement. Enfin, la cohésion du territoire communal requiert de bonnes connexions entre toutes les localités de la commune.

Un concept multimodal – hiérarchisation des actions

Bien que ce rapport de phase 3 soit abordé sous une approche modale, ce schéma directeur des déplacements et du stationnement de Ciney est un concept résolument multimodal. Il vise en effet à **favoriser chaque mode de transport pour les types de déplacements où il est le plus pertinent** :

- la marche à pied est très performante pour les déplacements courts à l'intérieur des différents pôles communaux.
 - Actions : améliorer la convivialité et la sécurité des cheminements piétons (Objectifs 1A et 1B) ;
- le vélo est très compétitif pour les déplacements jusqu'à 5 kilomètres ; à titre illustratif, il s'agit approximativement de la distance entre Leignon et le centre de Ciney.
 - Actions : sélectionner des itinéraires cyclables en fonction des opportunités (compte tenu notamment des contraintes liées au relief) et les aménager, les sécuriser, y renforcer la convivialité tout au long de ceux-ci (Objectifs 1B et 1C)
- les transports en commun doivent pouvoir constituer une bonne alternative à la voiture particulière vers les secteurs fortement peuplés et/ou fréquentés (en particulier, vers Ciney-ville, les gares et les zones d'emplois) et permettent d'élargir les destinations accessibles pour la population non motorisée.
 - Actions : améliorer l'attractivité et l'efficacité du réseau existant (train et autobus), améliorer l'intermodalité et renforcer la desserte intra-communale (Objectifs 2A, 2B, et 2C)

- la voiture particulière reste incontournable pour les déplacements extra-locaux et sur les relations pour lesquelles la demande de déplacements est insuffisante pour justifier une offre TC à niveau de services suffisant. La route est également incontournable pour l'approvisionnement des entreprises situées à Ciney (ZAE de Biron et Achêne, Ronveaux, ...). Son omniprésence génère cependant certaines nuisances (trafic de transit, pollution et insécurité, occupation d'espace dans les centres urbains par les voitures en stationnement, ...)
 - Actions : développer un concept de hiérarchisation du trafic et de protection des quartiers d'habitats, prévoir des dispositifs permettant sa mise en œuvre (aménagement de sécurisation, de ralentissement des vitesses, plan de signalisation...) et réorganiser le plan de stationnement (Objectifs 3A, 3B, 3C, 3D et 4A).

2.3. Réseau routier

2.3.1. Introduction

Ce chapitre présente le concept multimodal de déplacement du point de vue du réseau routier. La première étape de ce schéma directeur des déplacements étant en effet de définir la hiérarchisation des voiries sur la commune de Ciney. Ensuite, les aménagements infrastructurels nécessaires pour mettre en place cette hiérarchie sur le terrain seront décrits.

2.3.2. Hiérarchisation proposée

La hiérarchie du réseau routier définit le niveau de performance qu'une route doit atteindre: axe de transit (principal), de liaison (secondaire), de collecte ou de desserte. Il convient de classer ces voiries selon le rôle stratégique qu'elles doivent jouer dans le réseau, dans l'optique de répartir le trafic de manière optimale en le canalisant autant que possible sur des axes moins sensibles. La réorganisation de la circulation routière est un préalable indispensable à toute politique de mobilité, au vu de la position occupée par l'automobile dans l'espace dévolu aux déplacements et au stationnement.

La hiérarchisation des voiries proposée est représentée sur la Figure 1. Cette structure répond aux objectifs d'accessibilité, de fluidité du trafic et de limitation des nuisances dans les quartiers d'habitat.

Différentes catégories de voiries ont ainsi été définies :

- **Axes de transit** représentés principalement par les **autoroutes** et routes régionales de type **RGG** et **RESI** (E411, N4, N97) : voiries de transit longues distances. Ces voiries feront l'objet d'aménagements permettant de garantir le bon écoulement du trafic (capacité, lisibilité, signalisation, sécurisation, ...) ;
- **Axes de liaisons (interurbaine et intervillage)** : voiries de liaisons de courte distance entre les villages et quartiers de la commune et des communes voisines. Ces voiries feront l'objet d'aménagements permettant de garantir la sécurité de tous les usagers et le bon écoulement du trafic (capacité, lisibilité, signalisation, sécurisation, ...) ;
- **Collecteur de quartiers et voies de dessertes** : axes principaux de collecte au sein d'un quartier résidentiel sur lequel se greffe les voies de dessertes. Ces voiries feront l'objet de mesures permettant de modérer les vitesses et les volumes de trafic, de sécuriser la voirie (plans de circulation, dispositifs physiques ralentisseurs de trafic, zones 30, zones résidentielles, ...).

Le respect de cette hiérarchisation, via une bonne signalisation et des aménagements de voiries devra permettre de protéger des flux motorisés des quartiers actuellement fortement perturbés. Il permettra également de canaliser le trafic poids-lourds sur les axes aménagés à cet effet et ainsi de limiter les nuisances riveraines dans les quartiers d'habitat.

Le détail des aménagements à apporter sera décrit dans le Plan Détaillé de l'Organisation des Déplacements et du Stationnement.

La hiérarchisation des voiries est également primordiale pour le trafic de marchandises. En effet, la canalisation des poids-lourds sur les voiries de transit et interurbaine est indispensable pour éviter les nuisances (bruit, air, dégradation vde voiries, ...) dans les zones non destinées à recevoir du trafic lourd. Dans la commune de Ciney, les poids-lourds se dirigent principalement vers 3 zones à savoir la ZAE de Biron, la ZAE d'Achêne, et l'entreprise Ronveaux.

Les figures 2 à 4 nous montrent les itinéraires d'accès à ces zones à privilégier pour le trafic de marchandises. La nouvelle bretelle vers le zoning d'Achêne permet une desserte facile de cette zone d'activités tout en évitant le passage par le village d'Achêne. La N4, l'E411 et la N97 permettent de relier la ZAE de Biron. L'entreprise Ronveaux est elle desservie par la rue du Roi Albert et le quai de l'Industrie.

Des contacts ont été pris par TRITEL et la commune avec un représentant de Téléalas afin d'inclure la hiérarchie proposée dans ce PCM dans les cartes produites pour les GPS. Un contact avec la commune avec les autres sociétés qui fournissent ces cartes serait intéressant pour valider cette hiérarchie grâce à ce nouvel outil de plus en plus utilisé qu'est le GPS.

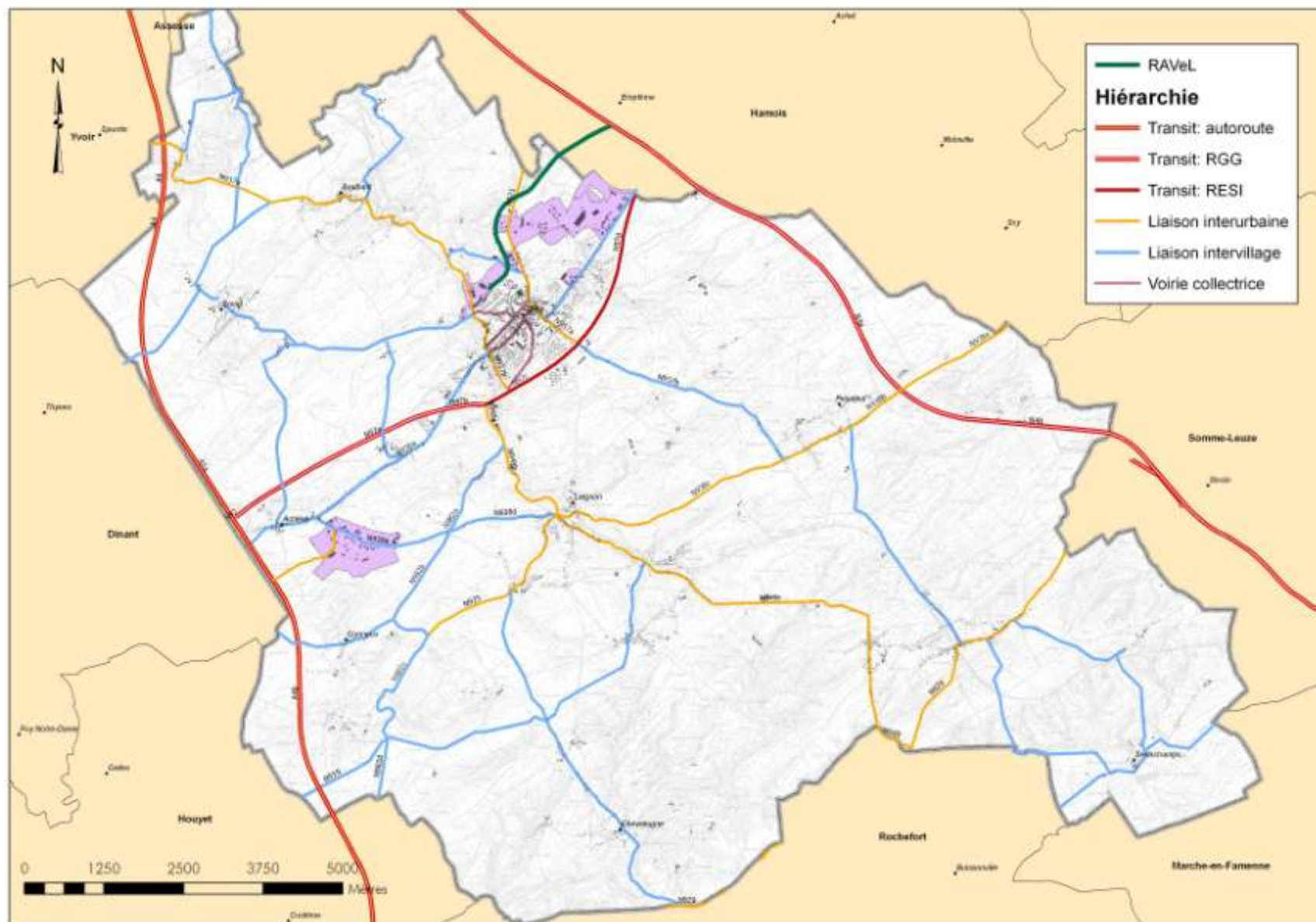


Figure 1. Hiérarchisation des voiries proposée pour la commune de Ciney

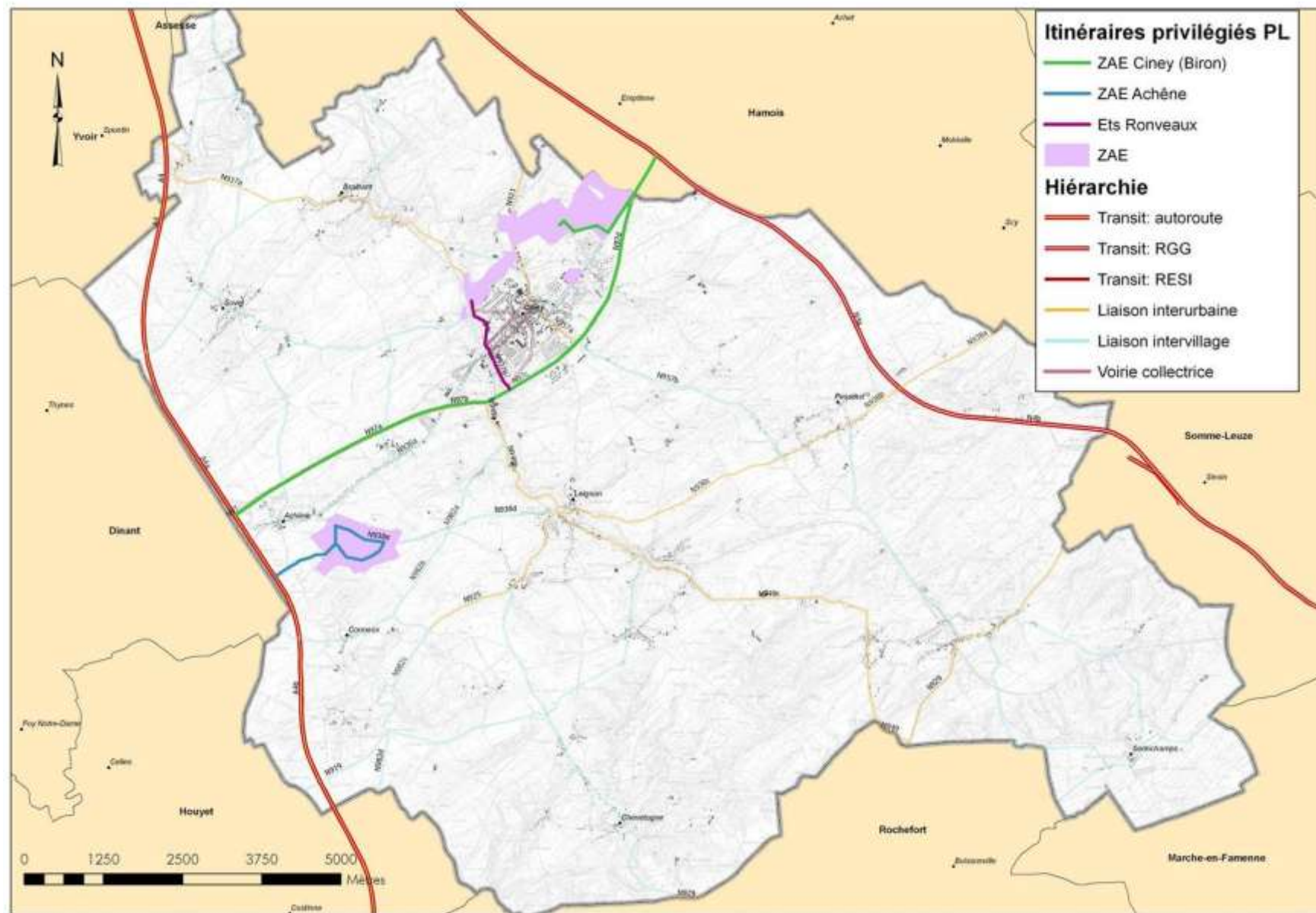


Figure 2. Itinéraires privilégiés pour le trafic de marchandises sur la commune de Ciney

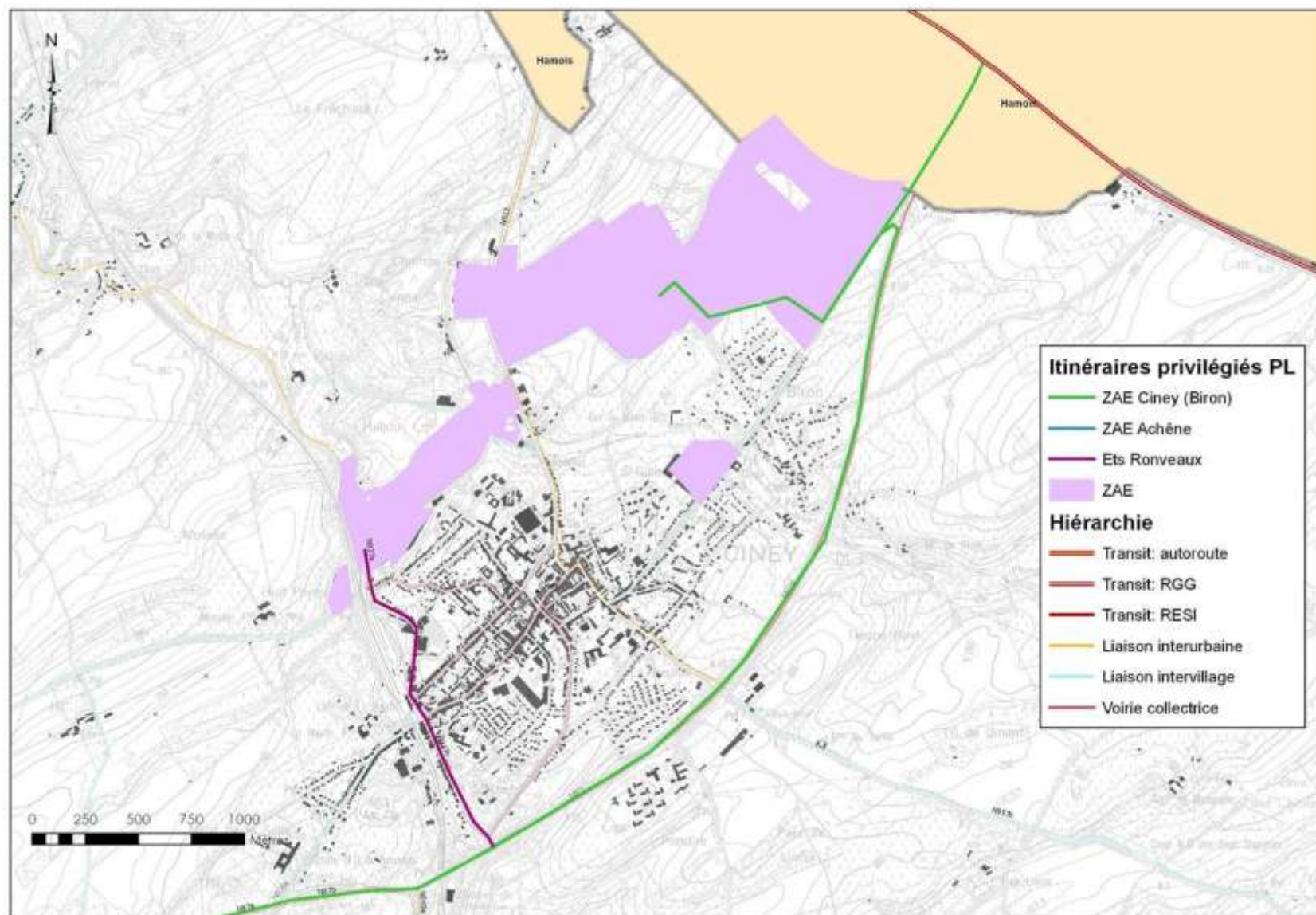


Figure 3. Itinéraires privilégiés d'accès à la ZAE de Biron et à l'entreprise Ronveaux

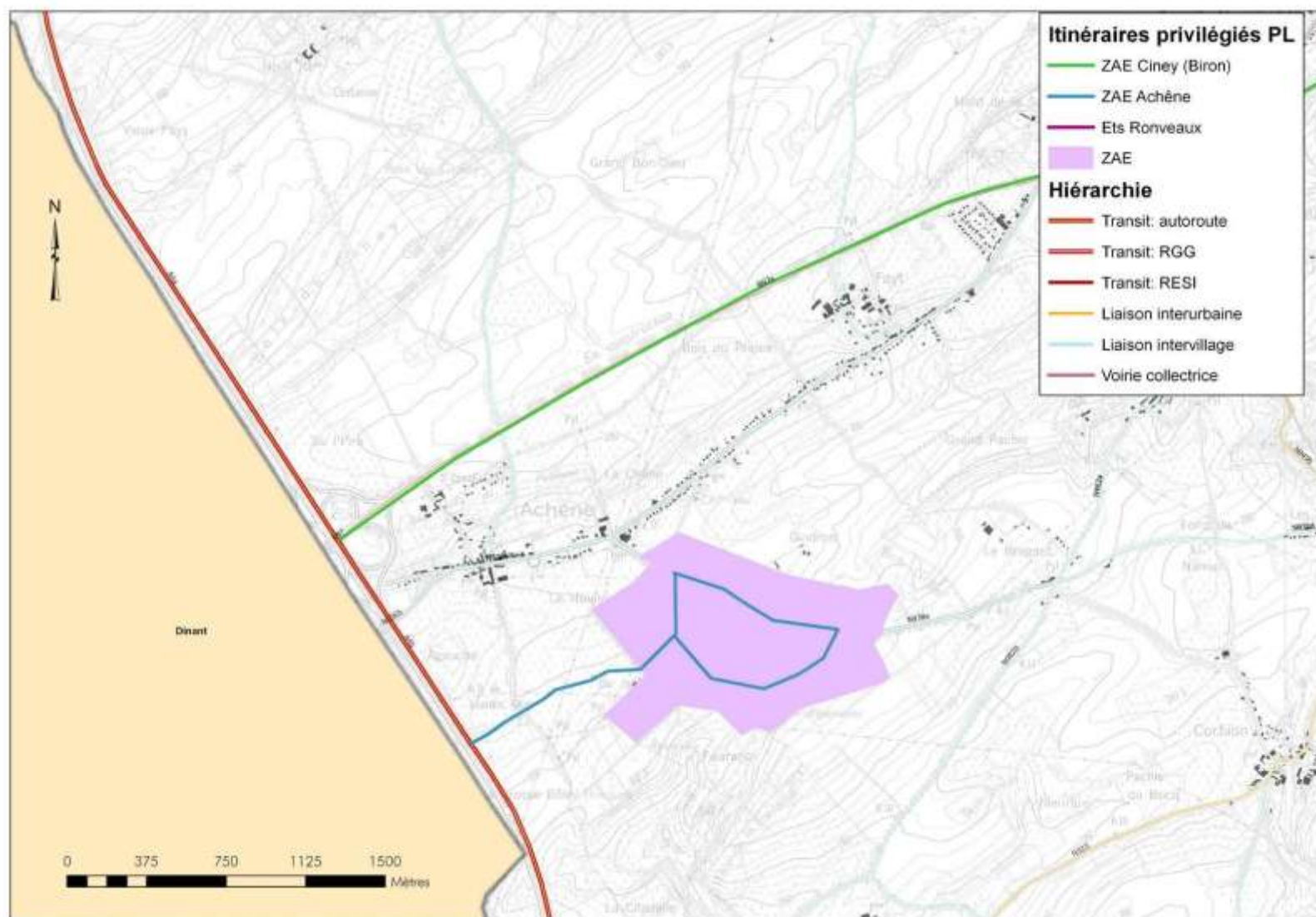


Figure 4. Itinéraires privilégiés d'accès à la ZAE d'Achêne

2.3.3. Interventions infrastructurelles

Pour être efficaces et pouvoir ainsi canaliser le trafic, les axes de transit et de liaisons qui ont été définis ci-dessus doivent pouvoir fonctionner de manière efficace et être fluides dans toutes les directions et garantir une sécurité routière optimale. Pour optimiser leur fonctionnement, un certain nombre d'aménagements sont proposés à court, moyen et long terme.

Aménagements à court et moyen terme

- Rénovation de la rue du Condroz et carrefour avec l'avenue Schlögel et la rue Saint-Hubert

La rénovation de la rue du Condroz est budgétisée par le SpW. L'aménagement et l'exploitation du carrefour entre la rue du Condroz, l'avenue Schlögel et la rue Saint-Hubert devront également être revus dans ce cadre.

- Réaménagement de l'avenue Schlögel

De manière à mieux mettre en évidence l'entrée dans la ville de Ciney, l'avenue Schlögel sera réaménagée. Des nouveaux profils de voirie permettant d'améliorer la sécurité routière et le confort de tous les utilisateurs de la voirie sont proposés dans le Plan d'Actions ci-après. On notera qu'avant ce réaménagement complet de la voirie, la Commune a l'intention de faire à court terme (inscrits dans le Plan triennal 2010-2013) des travaux de marquage permettant d'ores et déjà d'améliorer les conditions de sécurité et dissuader les stationnements gênants pour les usagers faibles.

- Amélioration de l'accessibilité routière de l'IMP par la N97

Le quartier du Tienne à la Justice est parcouru par de nombreux véhicules se rendant à l'IMP depuis la voie rapide par la sortie Ciney. Afin de limiter ce phénomène, il sera intéressant d'ouvrir une voirie d'accès direct depuis l'IMP vers la N957 afin de rejoindre directement la N97 sans passer par le quartier du Tienne à la Justice.

- Aménagement de sécurité sur le chemin de Haljoux

Le chemin de Haljoux sera réaménagé principalement pour des raisons de sécurité. Il ne servira pas de contournement d centre de Ciney par le Nord. Ce réaménagement est déjà budgétisé et programmé par la commune.

Aménagements à long terme :

- Réaménagement du carrefour sur la N97 à Biron (rond-point à l'étude)

Le carrefour à l'entrée Nord de Ciney sur la route de Liège devra être réaménagé afin d'améliorer la lisibilité et la sécurité. Le rond-point prévu à cet endroit permettra de mieux marquer l'entrée dans Ciney (effet de porte) et facilitera en outre l'accessibilité des poids-lourds au zoning de Biron.

- Réaménagement du carrefour entre la N921 et la rue Notre-Dame (à l'étude)

Aussi bien pour des raisons de sécurité que de lisibilité et de fluidité, il est primordial de revoir ce carrefour qui draine des flux importants qu'ils soient automobiles ou piétons en particulier aux heures de sorties d'écoles.

- Réaménagement de l'avenue de Namur

Afin de réduire la vitesse des automobilistes, d'améliorer la sécurité routière ainsi que de créer un effet d'entrée dans le centre-ville, il serait intéressant de repenser le profil de cette voirie.

2.4. Modes doux (piétons et vélos)

La mise en œuvre du plan de hiérarchisation des voiries et du plan de stationnement a pour but de modérer le volume de trafic et la vitesse des automobilistes sur les voies de desserte et les collecteurs, au bénéfice de la convivialité des espaces publics, et du confort et de la sécurité des déplacements des cyclistes et des piétons.

Le schéma directeur des déplacements envisage néanmoins plusieurs initiatives complémentaires à l'intention des cyclistes et des piétons :

- Mise en œuvre d'un réseau cyclable à l'échelle de la commune ;
- Interventions complémentaires pour améliorer la convivialité des espaces publics et des déplacements à pied et à vélo.

2.4.1. Actions en faveur des piétons et des personnes à mobilité réduite

Les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) devront être pris en compte dans tous les nouveaux aménagements programmés par la Commune. Dans ce Plan de Mobilité, ils restent toujours une priorité d'action et tous les aménagements et modifications proposées aux voiries et aux plans de circulation et de stationnement tiennent compte du confort des piétons et des PMR aussi bien dans les zones résidentielles (rue Courtejoie) que dans les quartiers commerçants (rue du Commerce, Rue du Centre) et aux arrêts de transport en commun. Ainsi la Commune se référera au CWATUPE (articles 414 et 415) et au Manuel du MET n°10 – Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous.

Le plan d'actions décrit en détail les aménagements à apporter pour garantir l'accessibilité et la sécurité des piétons et des PMR.

2.4.2. Actions en faveur des cyclistes

Compte tenu des contraintes de relief et de distances rencontrées dans l'entité de Ciney, la structure proposée pour le réseau cyclable repose sur :

- un réseau urbain, permettant de relier les infrastructures et équipements importants de la ville de Ciney qui offre le potentiel le plus intéressant en termes de déplacements courts sur la commune ;
- le RAVeL, qui peut constituer une dorsale importante dans sa zone d'influence, avec une attention particulière aux liaisons de ce RAVeL vers les principaux équipements ;
- des itinéraires de liaisons entre les villages et hameaux à distance raisonnable de Ciney et le centre de Ciney en pente douce quand cela est possible ;
- des itinéraires de liaisons reliant entre eux les différents noyaux d'habitat de la commune ;
- la connexion des itinéraires cyclables de Ciney avec les infrastructures et les itinéraires existants ou prévus dans les localités voisines.

- Poursuivre l'installation de parkings pour les vélos. Ces emplacements de stationnement pour les vélos doivent être prioritairement placés près des grands générateurs de déplacements (gares, écoles, commerces, ...). On notera qu'aux abords des gares il faut privilégier des parkings couverts et le plus directement connectés avec les quais.

De manière générale, au niveau du territoire communal et en fonction des possibilités offertes par le relief, les itinéraires cyclables utilisent en priorité des rues en impasse, des chemins hors voirie (à éventuellement réhabiliter) ou des axes routiers à faible densité de trafic automobile. Dans le cas contraire, des infrastructures cyclables sont proposées dans le plan d'actions pour garantir une sécurité optimale des cyclistes. En revanche au niveau du centre ville, il y a intérêt à démultiplier l'offre et donc le type d'infrastructures offertes aux cyclistes et ceci afin de garantir une bonne cyclabilisation du centre ville. On notera que la cyclabilisation des centres urbains (nombreuses références en témoignent) améliore sensiblement le cadre de vie de tous les usagers.

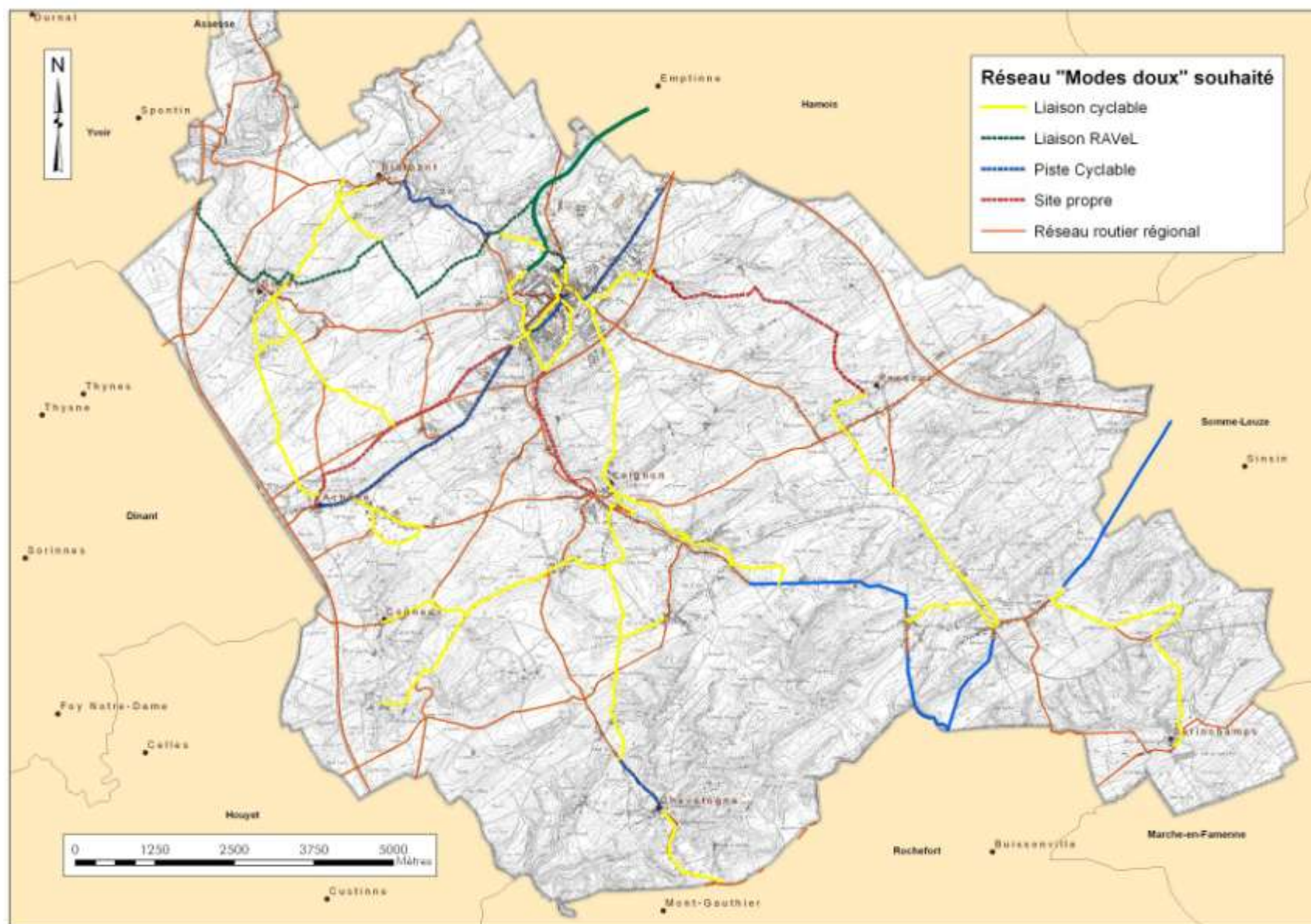


Figure 5. Réseau cyclable communal projeté

2.5. Transports en commun

2.5.1. Structure projetée des réseaux de chemin de fer et d'autobus

2.5.1.1. Chemin de fer

Compte tenu de sa situation géographique et des temps de parcours vers Namur et Bruxelles particulièrement attractifs, la ligne de chemin de fer doit continuer à constituer la colonne vertébrale du réseau de transports en commun souhaité pour Ciney et même les communes voisines.

L'opportunité de rouvrir la gare de Braibant a été évoquée lors de ce Plan Communal de Mobilité de Ciney. Une enquête a été réalisée mais le taux de réponse trop faible ne nous permet pas de tirer une conclusion sur l'opportunité de cette réouverture.

TRITEL a donc appliqué une méthodologie permettant d'évaluer le potentiel des 4 gares présentes sur le territoire communal, à savoir Ciney, Leignon, Chapois et Haversin. On notera que notre analyse a également envisagé le point d'arrêt de Braibant actuellement fermé. Cette méthodologie est présentée ci-dessous, après un rappel des caractéristiques de la ligne.

Pour rappel le diagnostic mettait en évidence que la fréquentation des 3 gares existantes, sans compter Ciney, était très faible avec à peine plus de 110 montées (en moyenne) par jour de semaine et de l'ordre d'une trentaine pour les gares de Chapois et de Leignon (SNCB-2006).

Schéma de la ligne

La ligne de chemin de fer 162 passe par Ciney. C'est une liaison essentielle qui constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans la province de Namur. Ciney est une gare IC. Les liaisons qui sont assurées au départ et à l'arrivée de Ciney sont représentées ci-dessous, tant à l'échelle nationale (arrêts IC de la ligne 162), qu'à l'échelle locale. Les gares de Leignon, Chapois et Haversin sont des gares dans lesquelles seuls les trains L s'arrêtent.



Figure 6 : Schéma de la ligne 162 – Relations IC



Figure 7 : Schéma de la ligne 162 – Relations locales entre Namur et Marloie

Horaire des trains au départ et à l'arrivée de Ciney

A l'heure de pointe du soir (entre 17h et 19h), les trains au départ de Ciney ont l'horaire suivant :

Tableau 1 : Horaire des trains au départ de la gare de Ciney

Au départ

Heure	Horaire
16:01 IC	Bruxelles-Midi Ciney 16:01 - Namur 16:19 - Gembloux 16:33 - Ottignies 16:45 - Bruxelles-Luxembourg 17:05 - Bruxelles-Schuman 17:10 - Bruxelles-Nord 17:18 - Bruxelles-Central 17:23 - Bruxelles-Midi 17:27
16:01 IC	Luxembourg (L) Ciney 16:01 - Marloie 16:14 - Jemelle 16:22 - Libramont 16:46 - Marbehan 17:03 - Arlon 17:17 - Luxembourg (L) 17:40
16:03 L	Namur Ciney 16:03 - Natoye 16:09 - Floree 16:11 - Assesse 16:13 • Courriere 16:17 - Sart-Bernard 16:21 - Naninne 16:24 - Dave-Saint-Martin 16:28 - Jambes-Est 16:32 - Namur 16:37
16:06 L	Libramont Ciney 16:06 - Leignon 16:09 - Chapois 16:12 - Haversin 16:18 • Aye 16:26 - Marloie 16:29 - Jemelle 16:36 - Forrieres 16:45 - Grupont 16:50 - Libramont 17:11
16:35 P	Arlon Ciney 16:35 - Marloie 16:48 - Jemelle 17:05 - Libramont 17:29 - Marbehan 17:45 - Arlon 18:03
17:01 IC	Bruxelles-Midi Ciney 17:01 - Namur 17:19 - Gembloux 17:33 - Ottignies 17:45 - Bruxelles-Luxembourg 18:05 - Bruxelles-Schuman 18:10 - Bruxelles-Nord 18:18 - Bruxelles-Central 18:23 - Bruxelles-Midi 18:27
17:02 IC	Luxembourg (L) Ciney 17:02 - Marloie 17:15 - Jemelle 17:24 - Libramont 17:49 - Marbehan 18:06 - Arlon 18:20 - Luxembourg (L) 18:40
17:05 L	Libramont Ciney 17:05 - Leignon 17:10 - Chapois 17:13 - Haversin 17:19 • Aye 17:26 - Marloie 17:29 - Jemelle 17:56 - Forrieres 18:01 - Grupont 18:06 - Libramont 18:27
17:12 L	Namur Ciney 17:12 - Natoye 17:17 - Floree 17:19 - Assesse 17:22 • Courriere 17:26 - Sart-Bernard 17:30 - Naninne 17:33 - Dave-Saint-Martin 17:38 - Jambes-Est 17:41 - Namur 17:45
17:28 P	Luxembourg (L) Ciney 17:28 - Marloie 17:41 - Jemelle 17:49 - Libramont 18:12 - Marbehan 18:31 - Arlon 18:46 - Luxembourg (L) 19:06
17:32 P	Jemelle Ciney 17:32 - Leignon 17:35 - Chapois 17:38 - Haversin 17:44 - Aye 17:52 - Marloie 17:55 - Jemelle 18:03
17:52 P	Jemelle Ciney 17:52 - Marloie 18:05 - Jemelle 18:50
18:01 IC	Bruxelles-Midi Ciney 18:01 - Namur 18:19 - Gembloux 18:33 - Ottignies 18:45 - Bruxelles-Luxembourg 19:05 - Bruxelles-Schuman 19:10 - Bruxelles-Nord 19:18 - Bruxelles-Central 19:23 - Bruxelles-Midi 19:27
18:02 IC	Luxembourg (L) Ciney 18:02 - Marloie 18:15 - Jemelle 18:24 - Libramont 18:49 - Marbehan 19:06 - Arlon 19:20 - Luxembourg (L) 19:40
18:03 L	Namur Ciney 18:03 - Natoye 18:09 - Floree 18:11 - Assesse 18:14 • Courriere 18:17 - Sart-Bernard 18:21 - Naninne 18:24 - Dave-Saint-Martin 18:28 - Jambes-Est 18:32 - Namur 18:37
18:05 L	Libramont Ciney 18:05 - Leignon 18:08 - Chapois 18:10 - Haversin 18:16 • Aye 18:23 - Marloie 18:26 - Jemelle 18:34 - Forrieres 18:47 - Grupont 18:52 - Libramont 19:12
18:37 P	Marloie

Ciney 18:37 - Marloie 18:50	
Heure	Horaire
19:01 IC	Bruxelles-Midi
	Ciney 19:01 - Namur 19:19 - Gembloux 19:33 - Ottignies 19:45 - Bruxelles-Luxembourg 20:05 - Bruxelles-Schuman 20:10 - Bruxelles-Nord 20:18 - Bruxelles-Central 20:23 - Bruxelles-Midi 20:27
19:02 IC	Luxembourg (L)
	Ciney 19:02 - Marloie 19:15 - Jemelle 19:24 - Libramont 19:49 - Marbehan 20:06 - Arlon 20:20 - Luxembourg (L) 20:40
19:03 L	Namur
	Ciney 19:03 - Natoye 19:09 - Floree 19:11 - Assesse 19:14 • Courriere 19:17 - Sart-Bernard 19:21 - Naninne 19:24 - Dave-Saint-Martin 19:28 - Jambes-Est 19:32 - Namur 19:37

A l'heure de pointe du soir (entre 17h et 19h), les trains à l'arrivée de Ciney ont l'horaire suivant :

Tableau 2 : Horaire des trains à l'arrivée de la gare de Ciney

A l'arrivée

Heure	Horaire
16:34 P	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 15:08 - Bruxelles-Central 15:12 - Bruxelles-Nord 15:18 - Bruxelles-Schuman 15:25 - Bruxelles-Luxembourg 15:29 - Ottignies 15:49 - Gembloux 16:02 - Namur 16:16 - Ciney 16:34
16:56 L	Namur
	Namur 16:20 - Jambes-Est 16:24 - Dave-Saint-Martin 16:28 - Naninne 16:32 - Sart-Bernard 16:35 - Courriere 16:40 • Assesse 16:45 - Floree 16:49 - Natoye 16:52 - Ciney 16:56
16:59 IC	Luxembourg (L)
	Luxembourg (L) 15:20 - Arlon 15:43 - Marbehan 15:56 - Libramont 16:12 - Jemelle 16:36 - Marloie 16:45 - Ciney 16:59
17:00 IC	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 15:33 - Bruxelles-Central 15:37 - Bruxelles-Nord 15:42 - Bruxelles-Schuman 15:50 - Bruxelles-Luxembourg 15:54 - Ottignies 16:15 - Gembloux 16:28 - Namur 16:42 - Ciney 17:00
17:11 L	Libramont
	Libramont 16:16 - Poix-Saint-Hubert 16:27 - Grupont 16:35 - Jemelle 16:44 - Marloie 16:51 - Aye 16:54 • Haversin 17:01 - Chapois 17:06 - Leignon 17:08 - Ciney 17:11
17:23 P	Namur
	Namur 16:47 - Jambes-Est 16:51 - Dave-Saint-Martin 16:55 - Naninne 16:59 - Sart-Bernard 17:02 - Courriere 17:07 • Assesse 17:12 - Floree 17:16 - Natoye 17:19 - Ciney 17:23
17:27 P	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 15:54 - Bruxelles-Central 15:58 - Bruxelles-Nord 16:06 - Bruxelles-Schuman 16:15 - Bruxelles-Luxembourg 16:19 - Etterbeek 16:23 • Ottignies 16:41 - Gembloux 16:54 - Namur 17:09 - Ciney 17:27
17:48 L	Namur
	Namur 17:12 - Jambes-Est 17:16 - Dave-Saint-Martin 17:20 - Naninne 17:24 - Sart-Bernard 17:27 - Courriere 17:32 • Assesse 17:37 - Floree 17:41 - Natoye 17:44 - Ciney 17:48
17:51 P	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 16:12 - Bruxelles-Central 16:16 - Bruxelles-Nord 16:21 - Bruxelles-Schuman 16:29 - Bruxelles-Luxembourg 16:32 - Etterbeek 16:37 • Ottignies 17:00 - Gembloux 17:15 - Namur 17:30 - Ciney 17:51
17:55 L	Arlon
	Arlon 16:13 - Libramont 16:50 - Poix-Saint-Hubert 17:02 - Jemelle 17:24 - Marloie 17:34 - Aye 17:37 • Haversin 17:44 - Chapois 17:50 - Leignon 17:52 - Ciney 17:55
17:59 IC	Luxembourg (L)
	Luxembourg (L) 16:20 - Arlon 16:43 - Marbehan 16:56 - Libramont 17:12 - Jemelle 17:36 - Marloie 17:45 - Ciney 17:59
18:00 IC	Bruxelles-Midi

Bruxelles-Midi 16:33 - Bruxelles-Central 16:37 - Bruxelles-Nord 16:42 - Bruxelles-Schuman 16:50 - Bruxelles-Luxembourg 16:54 - Ottignies 17:15 - Gembloux 17:28 - Namur 17:42 - Ciney 18:00	
Heure	Horaire
18:23 P	Namur
	Namur 17:47 - Jambes-Est 17:51 - Dave-Saint-Martin 17:55 - Naninne 17:59 - Sart-Bernard 18:02 - Courriere 18:07 • Assesse 18:12 - Floree 18:16 - Natoye 18:19 - Ciney 18:23
18:36 P	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 17:10 - Bruxelles-Central 17:14 - Bruxelles-Nord 17:19 - Bruxelles-Schuman 17:27 - Bruxelles-Luxembourg 17:31 - Ottignies 17:50 - Gembloux 18:03 - Namur 18:17 - Ciney 18:36
18:56 L	Namur
	Namur 18:20 - Jambes-Est 18:24 - Dave-Saint-Martin 18:28 - Naninne 18:32 - Sart-Bernard 18:35 - Courriere 18:40 • Assesse 18:45 - Floree 18:49 - Natoye 18:52 - Ciney 18:56
18:59 IC	Luxembourg (L)
	Luxembourg (L) 17:20 - Arlon 17:43 - Marbehan 17:56 - Libramont 18:12 - Jemelle 18:36 - Marloie 18:45 - Ciney 18:59
19:00 IC	Bruxelles-Midi
	Bruxelles-Midi 17:33 - Bruxelles-Central 17:37 - Bruxelles-Nord 17:42 - Bruxelles-Schuman 17:50 - Bruxelles-Luxembourg 17:54 - Ottignies 18:15 - Gembloux 18:28 - Namur 18:42 - Ciney 19:00

Potentiel voyageurs SNCB de la commune de Ciney

Le potentiel voyageurs est défini comme le nombre de personnes qui disposent d'au moins une possibilité (un mode, une gare) pour rejoindre le réseau ferroviaire, dans des conditions qu'elles jugent acceptables.

De la même manière, le potentiel est estimé indépendamment du niveau de service dans les gares (fréquences de passage et destinations desservies). Il correspond dès lors au bassin de population desservi par chaque gare.

Afin de mesurer le potentiel des points d'arrêts de Leignon, Chapois, d'Haversin et de la gare de Ciney ainsi que la réouverture éventuelle de Braibant, une méthodologie comparable à celle qui a été utilisée dans le cadre de l'étude de potentiel voyageurs du RER desservant Bruxelles et sa périphérie a été appliquée.

Hypothèses :

Nous ne considérons que le potentiel représenté par les personnes domiciliées sur le territoire communal de Ciney.

Nous considérons que la distance maximale pour se rendre à la gare pouvant être effectuée à pied par 79,6%¹ des habitants est de 1.700 m (soit environ 24 min en considérant que la vitesse moyenne d'un piéton est de 1,2 m/s).

¹ 79,6% représentent la proportion de personnes qui déclarent être prêtes à faire 1.700 m à pied pour aller à une gare. Ces valeurs proviennent des hypothèses de l'Etude du potentiel voyageurs et de l'intermodalité des gares RER commandée par le SPF et réalisé par l'association momentanée TRITEL - ARIES. Elles ont été déterminées sur base d'enquêtes (enquête auprès des utilisateurs actuels et potentiels du RER sur l'attractivité des gares RER, afin de définir l'aménagement 'idéal' des gares et de pouvoir calibrer certains paramètres du modèle - 2005, SPF M&T).

Nous considérons que la distance maximale pour se rendre à la gare pouvant être effectuée à vélo est de 5.500 m (soit environ 24 min en considérant que la vitesse moyenne d'un cycliste est de 15 km/h). La proportion de personnes se déplaçant quotidiennement en vélo en Wallonie est de 2,2% (valeur issue de la dernière enquête Mobel 1998-1999). Nous considérons donc que 2,2% de la population située dans un rayon supérieur à 1700 m mais inférieur à 5500 m peut s'y rendre à vélo. Cette hypothèse est pessimiste compte tenu qu'elle n'intègre pas l'augmentation de la pratique du vélo. En effet, différents facteurs peuvent être à l'origine de cette augmentation de la part modale du vélo. Nous pouvons citer, à titre d'exemple, les travaux sur les infrastructures en faveur des vélos, l'augmentation du prix de l'essence,...

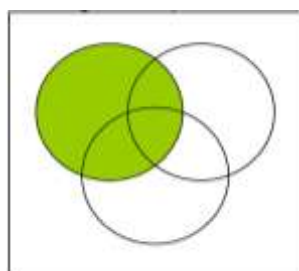
Bassin de population desservi par les gares (modes doux)

La Figure 8 montre que l'entièreté de la Commune a accès aux gares en modes doux (pied et vélo) et que la plupart des zones d'habitat densément peuplée y a accès à pied.

Le tableau suivant reprend le potentiel de population qui a accès aux gares, à pied et à vélo.

Tableau 3 : Potentiel de population ayant accès aux gares de Ciney par modes doux

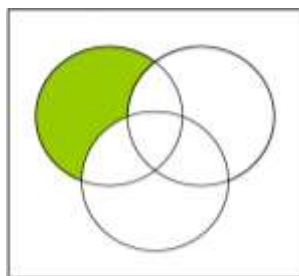
Gare	Potentiel Maximal			Potentiel Minimal		
	Pied	Vélo	Modes Doux	Pied	Vélo	Modes doux
Natoye	0	36	36			
Braibant	485	198	683	485	0	485
Ciney	5348	104	5452	5348	0	5348
Leignon	827	242	1069	193	0	193
Chapois	1461	241	1702	843	0	843
Haversin	937	41	978	937	2	938
Aye	0	4	4			
TOTAL	8440	89	8529			



Bassin de population maximum

Le potentiel maximal correspond à la population ayant accès à la gare. Ce potentiel prend également en compte les personnes qui ont accès à une autre gare. Les aires d'influence de plusieurs gares sont susceptibles de se chevaucher, et les individus résidant à l'intersection de plusieurs aires d'influence sont dans la possibilité de rejoindre l'une ou l'autre gare.

Le total correspond au bassin de population desservi par l'ensemble des gares et ne prend pas en compte les doubles comptages des populations pouvant accéder à deux gares distinctes.



Bassin de population minimum

Le potentiel minimal correspond au bassin de population minimum correspond au potentiel captif d'une et une seule gare. Ainsi, le potentiel minimal correspond à la perte nette de potentiel dans Ciney s'il est décidé de fermer (ou de ne pas ouvrir) cette gare.

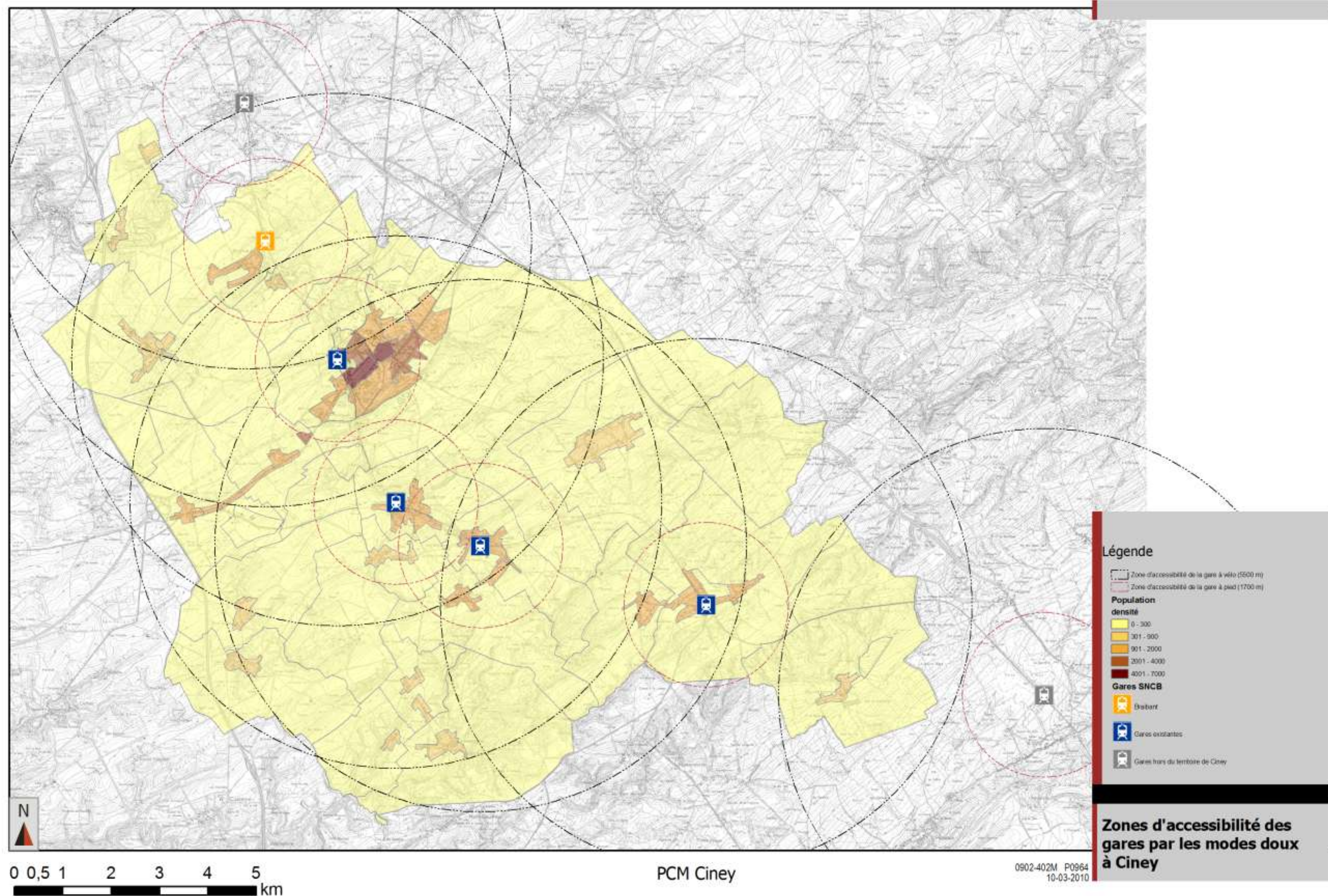


Figure 8 : Zones d'accessibilité des gares par les modes doux à Ciney

Nous rappelons qu'il ne s'agit ici que du potentiel et que cela ne correspond aucunement à une prédiction de la fréquentation des gares mais bien à la population desservie par ces gares. A titre de comparaison, rappelons que la fréquentation actuelle de la gare de Ciney équivaut en moyenne à 2.500 personnes par jour de semaine, tous modes confondus pour se rendre à la gare. Cette analyse permet de s'affranchir de l'estimation de la demande sur base de fréquentations réelles qui sont dépendante de la qualité de l'offre (fréquence des trains, entre autres).

Il apparaît que la gare de Ciney possède le potentiel le plus important. Ce potentiel ne prend donc en considération que les habitants de Ciney pouvant se rendre à la gare à pied ou à vélo. Il est évident que cette gare IC attire également des voyageurs des communes avoisinantes.

Les autres gares ont un potentiel très faible. Cependant, étant donné le peu de lignes de rabattement vers la gare de Ciney depuis toute la commune, les gares de Leignon, Chapois et Haversin restent aujourd'hui souvent la meilleure alternative pour rejoindre le centre-ville ou la gare de Ciney en transport en commun. Par conséquent, si aucune alternative n'est proposée pour permettre aux personnes de rejoindre le centre-ville de Ciney en transport en commun, les gares de Chapois, Leignon et Haversin sont essentielles dans une optique de politique de mobilité durable.

2.5.1.2. Réseau TEC

Redistribution des itinéraires des lignes existantes (Figure 67)

L'optimisation du réseau de transports publics sur la commune de Ciney visera à combler les déficits constatés en phase 1 (diagnostic) afin de rencontrer les objectifs de cohésion entre toutes les parties de la commune définis en phase 2 à savoir :

- Amélioration de l'intermodalité en intégrant les horaires du TEC et de la SNCB
- Simplification de certains itinéraires pour améliorer les vitesses commerciales et les dessertes (desserte de Sovet)
- Desserte des zones d'emplois de la commune (IMP, ZAE de Biron, ZAE d'Achêne)
- Desserte des villages et hameaux peu ou pas desservis (Serinchamps, Corbion, Conneux, ...) par modification ou création de lignes.

Il a été identifié un certain nombre de modifications de lignes à prévoir à court ou moyen terme de manière à créer et renforcer certaines liaisons tout en limitant les dépenses d'exploitations supplémentaires.

Les différentes options permettant d'aboutir au développement de ces lignes sont décrites dans le § 3.4.3 du Plan d'Actions.

Correspondances en heure de pointe du soir des trains à l'arrivée à Ciney avec les bus TEC au départ de la gare de Ciney

Les bus TEC au départ de la gare de Ciney ont les horaires suivants :

Tableau 4 : Horaire des bus TEC au départ de la gare de Ciney

5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
126A														
:45	:44		:06		:07		:10		:10		:10	:10	:15	:15
											:21			
											:41			
128A														
:31	:31		:19				:35				:20	:32		:10
	:51										:45			
13														
	:38		:24								:40		:20	
43/1														
	:42		:35	:46			:10			:10	:10		:10	:10
										:55				
43/2														
	:54				:10		:55				:45			:19
430														
													:09	
47														
											:45			
48														
							:10					:10		
66														
	:27		:23			:07					:34	:19		
69														
	:38		:05				:05			:05	:40			

Il apparaît que les horaires des bus TEC sont davantage adéquats aux horaires scolaires.

Entre 17h et 19h, les temps d'attente entre les trains à l'arrivée et les bus au départ de la gare de Ciney sont, par conséquent, par ligne :

Tableau 5 : Temps d'attente entre les trains à l'arrivée et les bus au départ de la gare de Ciney entre 17h et 19h

	Bruxelles- IC Midi	Libramont L	Namur P	Bruxelles- Midi P	Namur L	Bruxelles- Midi P	Arlon L	Luxembourg IC g (L)	Bruxelles- IC Midi	Namur P	Bruxelles- Midi P	Namur L	Luxembourg IC g (L)	Bruxelles- IC Midi
	17:00	17:11	17:23	17:27	17:48	17:51	17:55	17:59	18:00	18:23	18:36	18:56	18:59	19:00
	126A													
17:10	0:10													
18:15		1:04	0:52	0:48	0:27	0:24	0:20	0:16	0:15					
19:15										0:52	0:39	0:19	0:16	0:15
	128A													
17:32	0:32	0:21	0:09	0:05										
19:10					1:22	1:19	1:15	1:11	1:10	0:47	0:34	0:14	0:11	0:10
	13													
18:20	1:20	1:09	0:57	0:53	0:32	0:29	0:25	0:21	0:20					
	43/1													
18:10	1:10	0:59	0:47	0:43	0:22	0:19	0:15	0:11	0:10					
19:10										0:47	0:34	0:14	0:11	0:10
	43/2													
19:19	2:19	2:08	1:56	1:52	1:31	1:28	1:24	1:20	1:19	0:56	0:43	0:23	0:20	0:19
	430													
18:09	1:09	0:58	0:46	0:42	0:21	0:18	0:14	0:10	0:09					
	48													
17:10	0:10													
	66													
17:19	0:19	0:08												

Peu de lignes offre des temps de correspondance attrayants, étant donné le nombre faible de lignes de bus par rapport aux lignes de chemin de fer mais surtout le faible cadencement de ces lignes de bus existantes.

2.5.2. Interventions infrastructurelles

Les aménagements nécessaires à l'amélioration et l'optimisation des réseaux de transports publics sont cités ci-dessous. Ils seront décrits plus en détail dans le Plan d'Actions ci-après.

Chemin de fer

- **A moyen terme**, suppression de tous les passages à niveaux sur la commune
- Réaménagement du quartier de la gare de Ciney et des abords immédiats de celle-ci
- Parking d'intérêt local à Leignon, Chapois et Haversin
- aménagements pour améliorer l'accessibilité piétonne et à vélo des gares, ...

Les aménagements aux abords des gares doivent être multimodaux et multifonctions. L'installation des parkings doit tendre vers des espaces de stationnement intégrés à la structure urbanistique à mettre en place et aux autres fonctions des lieux (commerces, installation d'entreprises, de logements, ...).

Réseau autobus

Etant donné la structure du réseau routier et du réseau de bus, aucun problème de fluidité des transports publics ou de vitesse commerciale n'a été constaté pour les autobus du TEC. Aucune intervention infrastructurelle lourde n'est donc proposée pour le réseau TEC. En effet, les mesures proposées et mises en place récemment concernent principalement l'exploitation du réseau (création d'une nouvelle ligne, adaptation des horaires, ...). Les détails concernant ces actions sont repris dans le Plan d'action ci-après.

2.6. Plan de stationnement

2.6.1. Périmètre d'application du plan de stationnement

Sur base des observations faites dans le diagnostic et des relevés de stationnement réalisés en phase 1, un périmètre de gestion du stationnement a été défini. Il comprend tout le centre urbain de Ciney et englobe un certain nombre d'activités génératrices de trafic et ainsi de stationnement : commerces, administrations, activités culturelles et sportives,

Le périmètre d'application du Plan de stationnement est dès lors délimité :

- à l'ouest par l'avenue d'Huart et l'avenue du Roi Albert ;
- au nord par l'avenue de Namur et la rue Walter Sœur ;
- à l'est par le rempart de la Tour et le rempart des Béguines ;
- au sud par la rue Courtejoie et la rue Dinot.

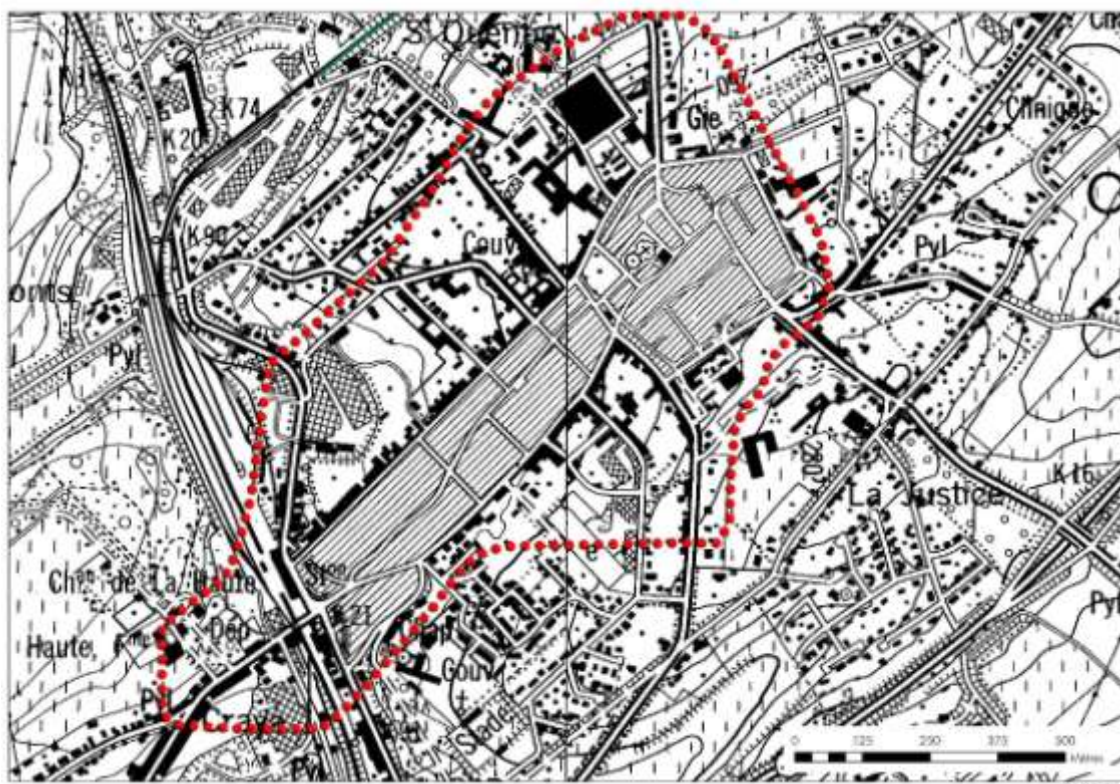


Figure 9. Périmètre d'application du Plan de stationnement

2.6.2. Contexte et argumentation en faveur de l'instauration du Plan de stationnement

Compte tenu de son importance locale et régionale, la ville de Ciney attire bon nombre de visiteurs. Le diagnostic (Phase 1 de la présente étude) a fait clairement ressortir que les parkings hors voirie (gratuit et dont durée illimitée) situé dans le centre (rue Dinot, Place du Roi Baudouin, rue d'Omalus, ...) constitue un atout considérable et doivent jouer un rôle fondamental dans la gestion du stationnement du centre ville. Cependant, ces parkings sont peu connus des visiteurs voire même des cinaciens et leur signalisation est souvent incomplète. Suite à ce problème, les taux d'occupation sur les voiries principales du centre-ville (dont certaines sous le régime de stationnement payant) sont souvent saturés.

Les relevés de stationnement réalisés dans le cadre de l'étude (Phase 1 – Diagnostic) démontraient que le centre ville de Ciney est saturé (Tableau 6 et Tableau 7 - Figure 10 et Figure 11). En effet, à partir d'un taux d'occupation de 85 %, on considère que les automobilistes commencent à chercher une place de stationnement et à générer des nuisances inutiles. On considère donc ce taux comme le taux limite d'occupation. Les figures 7 et 8 représentent les taux d'occupation du stationnement dans toutes les voiries analysées le matin et l'après-midi.

Tableau 6 : Capacités et taux d'occupation des différents secteurs

SECTEUR	CAP	AM	%	PM	%
GARE	418	449	107	429	103
HALL OMNISPORTS	219	140	64	148	68
REMPART DE LA TOUR	98	91	93	91	93
RENAIS-COURTEJOIE	233	180	77	184	79
DINOT	140	81	58	91	65
CENTRE	213	158	74	158	74
COMMERCE	107	98	92	86	80
PIERVENNE - STATIONS	115	114	99	109	95
TOT	1543	1311	85	1296	84

Si on retire les parkings de la zone "gare" du total des emplacements de stationnement de la zone comptée, on constate qu'on s'éloigne de la limite de saturation (77 %).

Tableau 7 : Capacités et taux d'occupation des différents secteurs sauf la gare

SECTEUR (sans gare)	CAP	AM	%	PM	%
HALL OMNISPORTS	219	140	64	148	68
REMPART DE LA TOUR	98	91	93	91	93
RENAIS-COURTEJOIE	233	180	77	184	79
DINOT	140	81	58	91	65
CENTRE	213	158	74	158	74
COMMERCE	107	98	92	86	80
PIERVENNE - STATIONS	115	114	99	109	95
TOT	1125	862	77	867	77
Parking Payant	384	292	76	272	71

Certains secteurs sont particulièrement saturés. Il s'agit de :

- La gare: plus que saturée avec du stationnement illicite et désordonné ;
- Quartier Rempart de la Tour: saturé probablement suite aux parkings des enseignants des écoles toutes proches ;
- Rue du Centre et Rue du Commerce : taux d'occupation assez haut.

La fréquentation très importante de la gare de Ciney explique en grande partie la pression de stationnement subie sur cette zone. Les réaménagements prévus dans le cadre du Schéma Directeur du quartier de la gare prévoient d'augmenter la capacité de stationnement à la gare de Ciney.

Les taux d'occupation sont également hauts au niveau des rues Courtejoie et Piervenne et de la plupart des rues du centre. Par contre, les parkings hors voirie pourtant gratuit et à faibles distances du centre sont sous occupés ce qui confirme leur manque de visibilité et le rôle central qui pourraient jouer dans la gestion du stationnement.

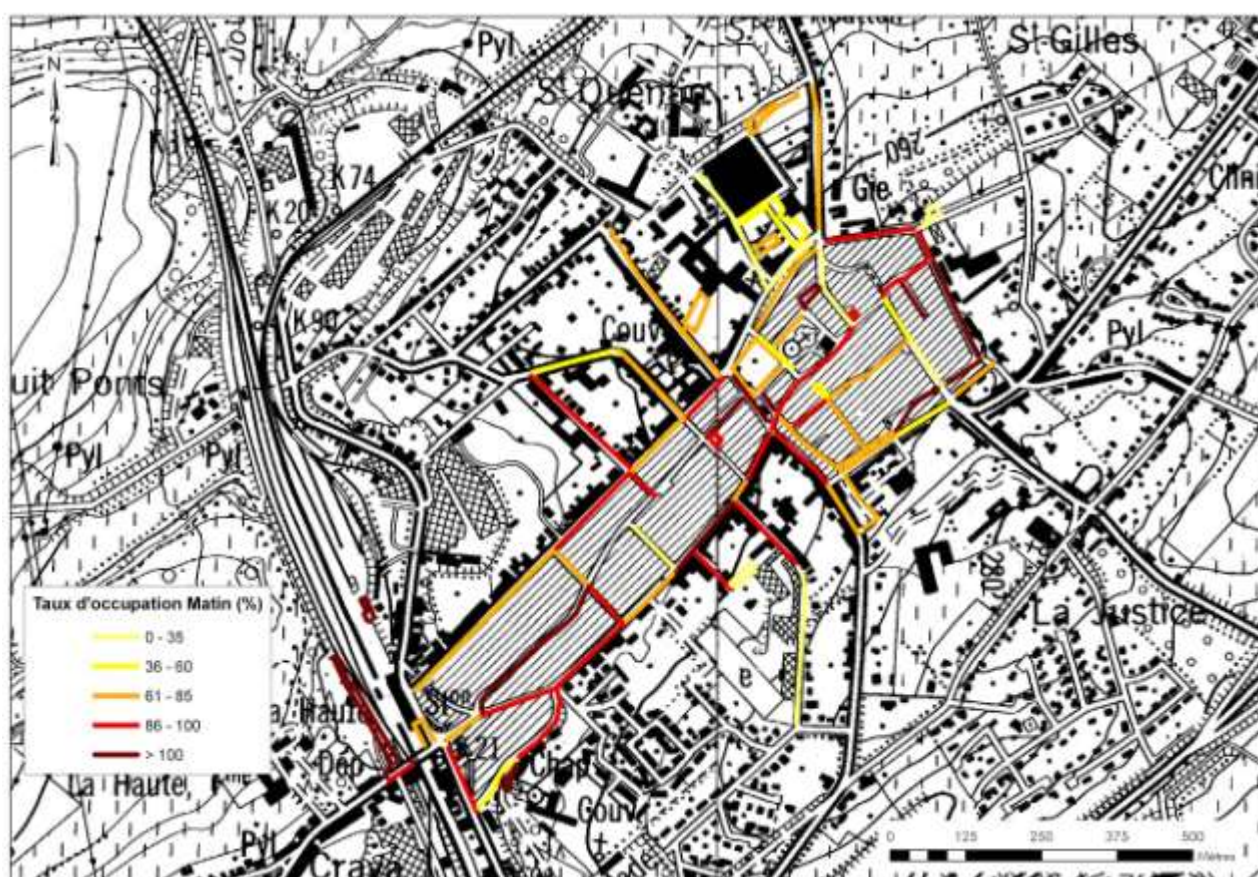


Figure 10. Taux d'occupation du stationnement (%) dans le centre de Ciney le matin

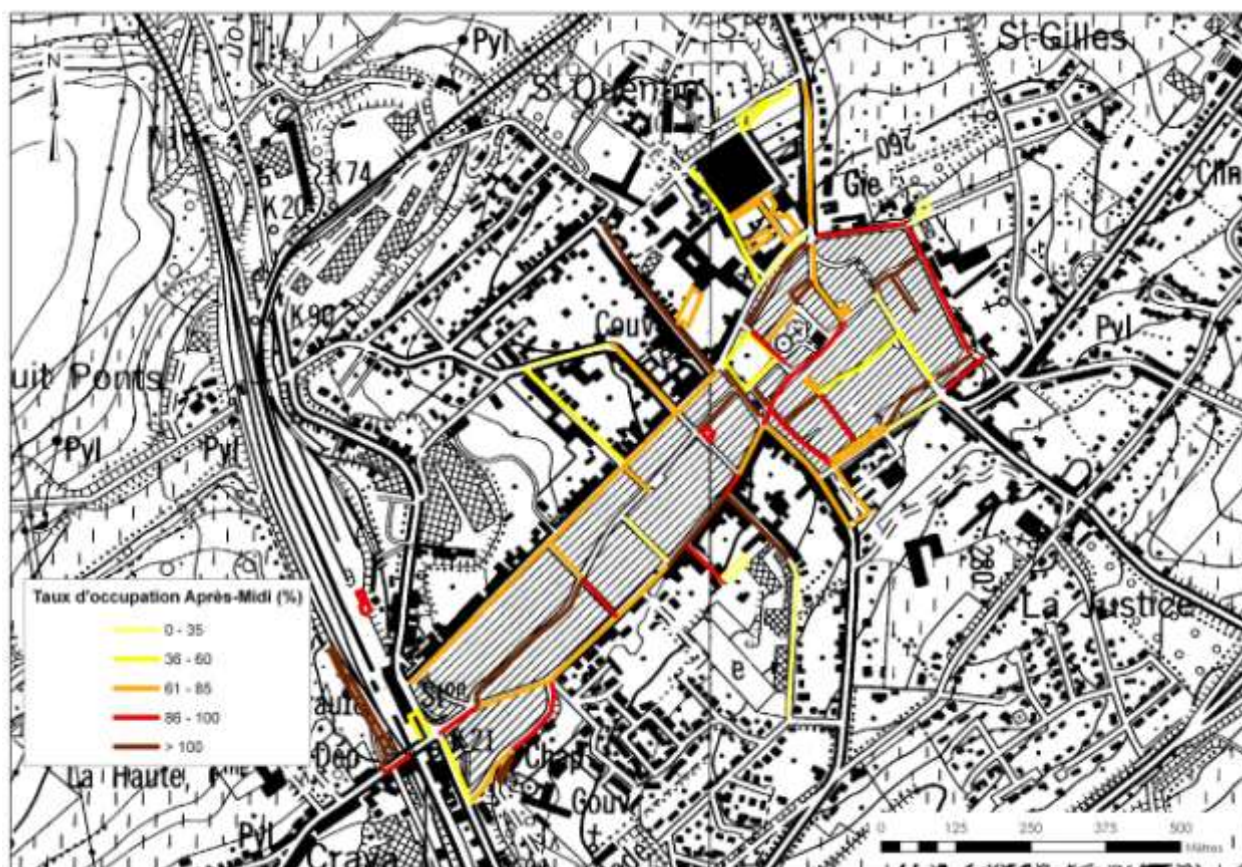


Figure 11. Taux d'occupation du stationnement (%) dans le centre de Ciney l'après-midi

2.6.3. Actions proposées pour la gestion du stationnement

La seule partie du territoire communal qui présente des caractéristiques rendant nécessaires la gestion du stationnement est le centre ville et le quartier de la gare. Les éléments présentés ci-dessous constituent donc les mesures jugées nécessaires pour améliorer la situation dans le centre ville et le quartier de la gare. L'ensemble de ces mesures constitue le plan de stationnement. Il s'agira donc d'un arsenal de propositions visant le zonage, les parkings en voirie et hors voirie et les principes de gestion.

Ainsi Le **plan de stationnement** du centre de Ciney ne doit pas être vu uniquement comme un plan unimodal automobile mais représente des mesures complémentaires nécessaires à l'implémentation des autres mesures et permet d'améliorer la qualité de vie du centre-ville. Une politique de gestion du stationnement structurée est une étape essentielle de la gestion de la mobilité dans le centre-ville de Ciney. C'est un instrument qui permettra d'améliorer la qualité de vie et de continuer à garantir l'accessibilité du centre ville dans des bonnes conditions. La mise en place du plan de stationnement se fait en réalisant les 2 étapes suivantes :

- **Identification du territoire et des zones concernées** : périmètre couvert, zonage différencié à identifier, capacité de stationnement offert en voirie et hors voirie, implantation de nouveaux parkings hors voiries, ...

- **Définition des principes de gestion** qui prévalent sur les différentes zones : type de dispositif (disque de stationnement ou horodateurs) durée maximum du stationnement autorisé, tarifications appliquées aux différentes zones et les dispositifs de contrôle mi en place pour garantir le respect et donc le succès de cette politique du stationnement en faveur de l'amélioration de la qualité de vie au centre ville de Ciney.
- L'ensemble de ces éléments sont largement décrit dans le Plan d'Actions consacré au Plan de Stationnement (voir point 3.5)

3. PLAN D' ACTIONS

3.1. Introduction

Après avoir défini un concept multimodal des déplacements dans le schéma directeur ci-avant, ce chapitre décrit les actions à mettre en œuvre pour rencontrer les objectifs de la phase 2. Ce chapitre est structuré sous forme de volet correspondant aux modes de déplacements et aux réseaux qu'ils occupent. Ce plan d'actions comprendra également des recommandations garantissant la qualité des déplacements de tous les modes.

Les demandes ponctuelles de la commune tout au long de l'étude du PCM relatives à des aménagements ou des recommandations sont également reprises dans ce chapitre.

3.2. Réseau routier

En complément au schéma directeur, ce volet décrit l'organisation souhaitée du réseau routier et de la circulation automobile. Il définit également les éléments nécessaires pour mettre en œuvre cette organisation. Ce volet vise ainsi à répondre aux objectifs définis en phase 2 et qui ont pour objectifs une hiérarchisation claire du réseau routier afin de diminuer les nuisances dues à la circulation automobile dans les quartiers d'habitats et de fluidifier et sécuriser les axes et carrefours posant des problèmes.

Les aménagements proposés tant sur le réseau régional que communal ainsi que les plans de circulations élaborés au niveau local sont décrits dans ce chapitre.

3.2.1. Principes d'aménagement de chaque niveau de voiries

Le schéma directeur a défini la hiérarchie des voiries pour la commune de Ciney. 5 niveaux ont ainsi été définis :

- Voirie de transit (Autoroute, RGG, RESI)
- Voirie de liaison interurbaine
- Voirie de liaison intervillage
- Voirie collectrice
- Voirie de desserte ou locale

3.2.1.1. Voiries de transit

Les voiries de transit représentées par l'E411, la N4, et la N97 font l'objet d'un aménagement spécifique pour les liaisons de longue distance et à grande vitesse. A l'heure actuelle, le transit de longue distance ne traversent pas le centre de Ciney. En effet, la N97, la N4 et l'E411 permettent un transit efficace en limitant au maximum les nuisances dans les zones d'habitats de la commune. Les voiries de niveaux inférieurs sont décrites ci-dessous en termes de fonction et d'aménagements souhaités.

3.2.1.2. Liaisons interurbaines

Les liaisons interurbaines sont représentées sur la commune de Ciney par la N937, la N949, la N938, la N925, la N929 et le tronçon de la N957 depuis la N921 jusqu'à la N97.

Ces voiries ont un rôle de liaison de moyenne distance entre les villages et quartiers de la commune et des communes voisines. Ces voiries devront faire l'objet d'aménagements permettant de garantir la sécurité de tous les usagers et le bon écoulement du trafic (capacité, lisibilité, signalisation, sécurisation, ...). Elles structurent la commune au niveau inférieur aux voiries de transit.

Ces voiries gardent donc une fonction de liaison importante bien que la fonction de desserte joue un rôle pour un certain nombre de villages implantées sur ces voiries (Braibant, Leignon, Chapois, Haversin, ...).

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons d'établir reprises dans le tableau suivant pour ce niveau de voirie :

Tableau 8 . Prescriptions souhaitées d'aménagement des voiries de liaison interurbaine (Source: « Handboek Secundaire Wegen » ; Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003)

Prescriptions	Hors agglomération (70 ou 90 km/h)	En agglomération (30 ou 50 km/h)
Nombre de bandes de circulation	1 x 2 localement bandes éventuelles de tourne à gauche	1 x 2 localement bandes éventuelles de tourne à gauche
Largeur des bandes de circulation	3,30 m (70 km/h) à 3,50 m (90 km/h)	3,15 m
Infrastructures modes doux	Pistes cyclables séparées souhaitées (si espace suffisant) / pistes cyclables adjacentes au minimum	Trafic mixte ou pistes cyclables suggérées

Le tableau 1 décrit les exigences d'aménagement pour les situations en dehors et dans les villages. En effet, comme les vitesses autorisées et la fonction de la voirie change quand on repasse en zone d'agglomération, le profil de la voirie proposé change également.

Les profils ci-dessous représentent schématiquement les prescriptions théoriques souhaitées pour les liaisons interurbaines avec des pistes cyclables séparées bidirectionnelles et unidirectionnelles.

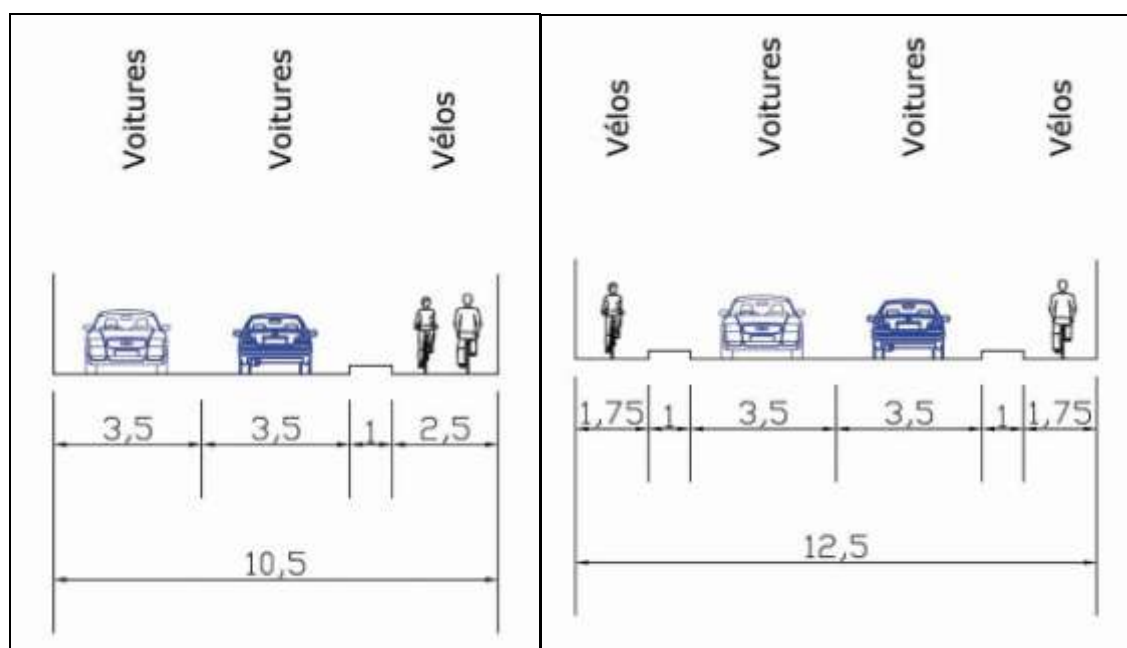


Figure 12. Profils de voiries types avec pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou unidirectionnelles

Les liaisons interurbaines de Ciney ne disposent pas toutes d'une largeur suffisante de 10,5 m pour respecter les exigences proposées. Le chapitre présentant le réseau et les aménagements cyclables (§ 3.3.2.5) reprend de manière plus spécifique un certain nombre d'aménagement proposé pour les voiries de liaison interurbaine comprises dans le réseau cyclable.

3.2.1.3. Liaisons intervillage

Les liaisons intervillages sont représentées sur la commune de Ciney par les voiries régionales non répertoriées dans les catégories supérieures ainsi que par certaines voiries communales (Avenue Schlögel, ...).

Ces voiries ont un rôle de liaison de plus courte distance entre les villages et quartiers de la commune. Ces voiries devront faire l'objet d'aménagements permettant de garantir la sécurité de tous les usagers (lisibilité, signalisation, sécurisation, ...).

Ces voiries ont une fonction de desserte principale mais gardent une fonction de liaison à courte distance.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons d'établir les prescriptions reprises dans le tableau suivant pour ce niveau de voirie :

Tableau 9 . Prescriptions souhaitées d'aménagement des voiries de liaison intervillage (Source: « Handboek Secundaire Wegen » ; Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003)

Prescriptions	Hors agglomération (70 ou 90 km/h)	En agglomération (30 ou 50 km/h)
Nombre de bandes de circulation	1 x 2 localement bandes éventuelles de tourne à gauche	1 x 2 localement bandes éventuelles de tourne à gauche
Largeur des bandes de circulation	3,30 m (70 km/h) à 3,50 m (90 km/h)	2,75 m (3,15 si passages très fréquents de bus ou poids-lourds)
Infrastructures modes doux	Pistes cyclables séparées souhaitées (si espace suffisant) / pistes cyclables adjacentes au minimum	Trafic mixte ou pistes cyclables suggérées

Ce tableau décrit les exigences d'aménagement pour les situations en dehors et dans les villages. En effet, comme les vitesses autorisées et la fonction de la voirie change quand on repasse en zone d'agglomération, le profil de la voirie proposé change également.

Les profils ci-dessous représentent schématiquement les prescriptions pour les liaisons intervillages.

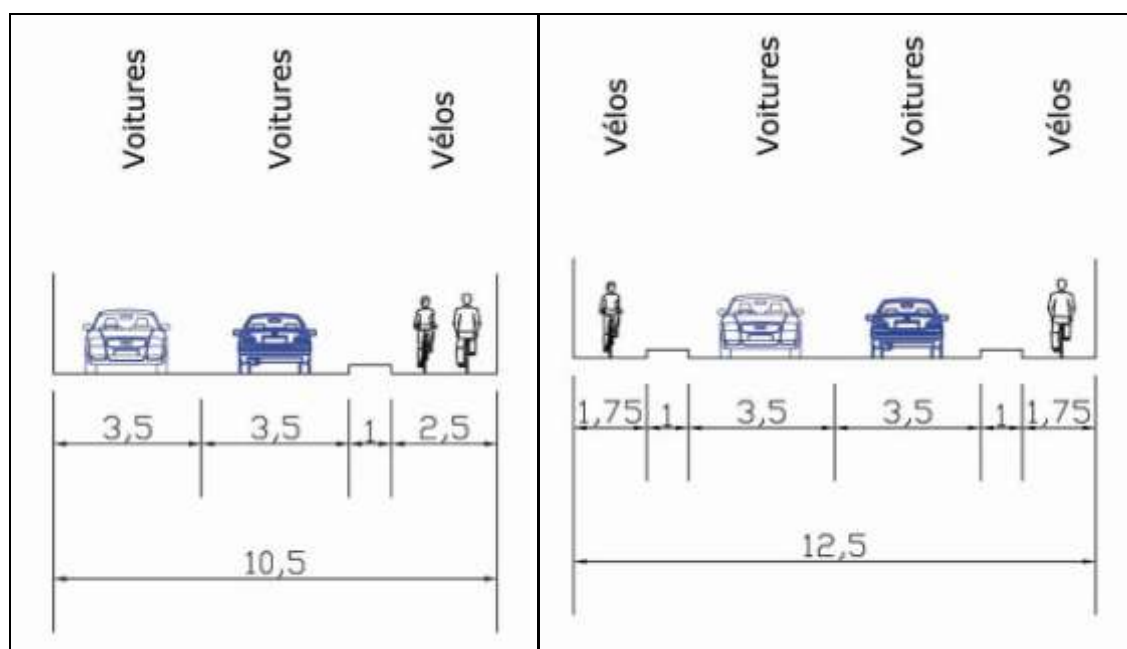


Figure 13. Profils de voiries types avec pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou unidirectionnelles

Les liaisons intervillages de Ciney ne disposent pas toutes d'une largeur suffisante de 10,5 m pour respecter les exigences proposées. Le chapitre présentant le réseau et les aménagements cyclables (§ 3.3.2.5) reprend de manière plus spécifique un certain nombre d'aménagement proposé pour les voiries de liaison intervillage comprises dans le réseau cyclable.

3.2.1.4. Voies de collecte

Les voies de collecte se retrouvent uniquement dans le centre de Ciney. Ce sont les voiries urbaines qui drainent le trafic issu des voiries locales et amène celui-ci vers le réseau structurant de liaison. Dans Ciney, les voiries de collecte sont représentées par la rue du Centre, la rue du Commerce, la rue Piervienne, la rue Saint-Pierre, la rue Notre-Dame, l'Avenue Sainfoin, la rue Courtejoie ainsi que la rue d'Omalus (jusque la rue Piervienne).

Dans les voiries de collecte, il est préférable de privilégier du trafic mixte (voitures – vélos). Cependant, pour des raisons de sécurité et de lisibilité, sur l'axe rue du Centre – Rue du Commerce, on installera une piste cyclable marquée dans le sens de la montée. Dans la rue Piervienne, on indiquera une bande cyclable suggérée dans le sens de la descente (voir § 3.3.2.5).

3.2.1.5. Voiries locale

Les voiries locales sont des voiries où le trafic de transit sera minimum. Les seules voitures parcourant ces voiries seront donc du trafic de destination. Le trafic mixte est également à privilégier dans ces voiries calmes.

La mise en place de zones résidentielles comme cela est actuellement le cas dans la rue des Stations peut être envisagée dans d'autres voiries locales dans le centre de Ciney ou les centres villageois.

3.2.2. Interventions au niveau du centre-ville de Ciney

3.2.2.1. Contexte

D'après les observations de terrain, les comptages et les autres informations analysées, on constate que le centre de Ciney présente une circulation importante. En effet, de par ses nombreuses activités (commerciales, administratives, scolaires, culturelles, ...), le centre-ville de Ciney génère et attire un trafic important en son sein. Les comptages effectués ont en effet montré que **plus de 80 %** du trafic observé (en particulier dans la rue du Commerce) **est du trafic de destination** ce qui signifie que peu de véhicules transitent effectivement par le centre de Ciney.

En termes de capacité, les voiries concernées dans le centre de Ciney ne présentent pas de problème au sens strict. Cependant, des flux de plus de 300 véhicules par heure (rue du Commerce) sont souvent considérés comme excessif et représente la limite acceptable dans un centre-ville où se conjuguent de nombreuses activités et où les piétons sont nombreux.

Certains carrefours sont cependant saturés à certaines heures et pendant des périodes courtes principalement aux heures d'entrées et sorties d'écoles.

3.2.2.2. Objectifs

Dans une optique d'amélioration du cadre de vie et de convivialité dans le centre-ville, l'objectif de ces interventions sur le réseau routier du centre-ville est de faciliter et de limiter le trafic dans le centre-ville de Ciney. Pour ce faire, nous proposons d'intervenir d'une part sur le plan de circulation et la gestion des livraisons dans le centre-ville (voir les points 3.2.2.3 et 3.2.2.4), et d'autre part, sur une série d'aménagements spécifiques (voir point 3.2.3)

3.2.2.3. Plan de circulation du centre-ville

Compte tenu du peu de problèmes de circulation rencontrés dans le centre ville de Ciney, les modifications au plan de circulation proposées dans le cadre du PCM sont peu nombreuses. Le principal objectif était de répondre à quelques difficultés ponctuelles liées soit à la rentrée et la sortie des classes, soit aux gabarits de certaines voirie (par ex : rue de la Station sur sa section entre la rue Sainte Barbe et la rue de l'Univers).

De plus une attention particulière est portée sur les implications, en matière de circulation, de certains projets de développement (cf. ci-dessous)

Le Plan Communal d'Aménagement « Sainfoin – Saint-Roch » implique un certain nombre d'implications sur le plan de circulation du centre-ville. En effet, sur le site de l'EPC, il est prévu d'installer un projet de logement mais aussi un parking à destination du public d'une centaine de places. Dans ce cadre et également pour des raisons de visibilité et de sécurité routière, la rue Dinot sera mise en sens unique dans sa première partie. L'accès au futur parking sera toujours possible de même que l'accès pour les parents attendant leurs enfants à la sortie de la venelle provenant de l'école Saint-Joseph (ruelle de Coqueriassart).

TRITEL a également pris en compte le Rapport Urbanistique et Environnemental relatif à la ZACC Saint-Gilles et y a fait quelques recommandations. Le PCM affirme le fait qu'il n'est pas nécessaire ni opportun de maintenir une liaison entre les deux parties de la ZACC à savoir la

zone "plateau" et la Zone d'Activités Economiques Mixte. En effet, les fonctions des deux sites étant opposées une voirie de liaisons entre les deux ne conviendrait pas. Il serait inadéquat de permettre le passage par une zone à caractère commercial vers une zone d'habitat et il est plus opportun de tourner la zone résidentielle vers le centre-ville en examinant les possibilités d'accès vers l'avenue de Namur. De plus, il existe 3 autres accès outre le chemin de Rebompré vers la zone "plateau" ce qui permettrait sans problème de répartir le trafic dans chacune des voiries. La création de voiries sur les sites de l'ancienne gendarmerie et du terrain Providence prendra en compte le développement relatif du trafic en fonction du nombre de logement à créer. Le débouché de ces 2 accès sur l'Avenue de Namur sera également l'occasion de réaménager cette avenue et le carrefour Notre-Dame plus adapté à recevoir un trafic en augmentation. Ce PCM y prévoit d'ailleurs l'installation d'un feu qui permettra à long terme d'absorber un trafic plus important (voir §3.2.3). Il faut également noter que le trafic prévu n'est pas un trafic intense et ne sera qu'un trafic local vers le nouveau lotissement. Des aménagements pourront être nécessaires pour limiter les vitesses et améliorer la sécurité des piétons et cyclistes. Toutefois, il est indispensable de maintenir ou de développer un accès « modes doux » vers la zone d'activités économiques tout comme vers le centre-ville.

La figure suivante reprend les modifications à apporter au plan de circulation actuel du centre ville de Ciney.

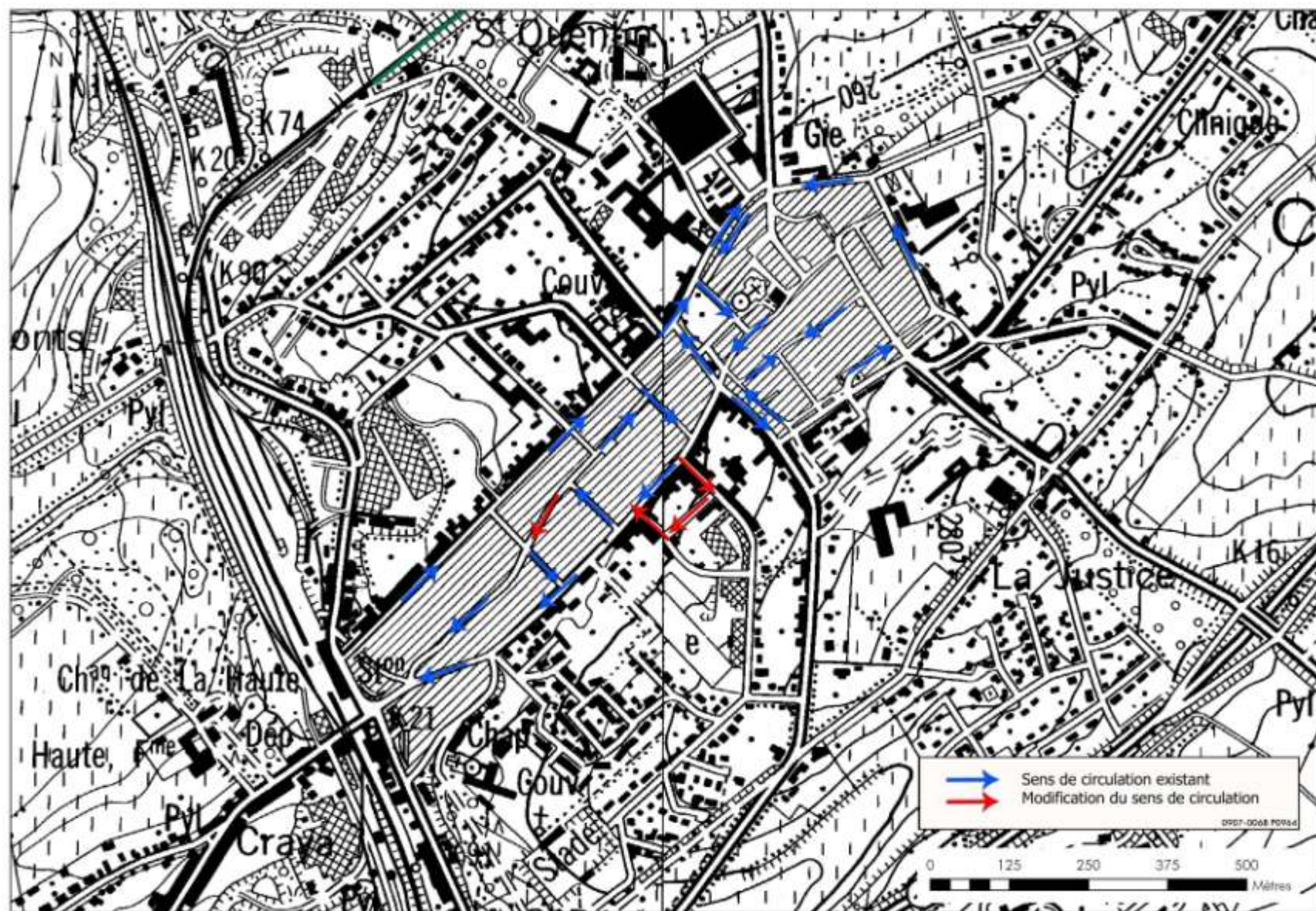


Figure 14. Plan de circulation du centre-ville de Ciney

3.2.2.4. Gestion des livraisons

Afin de limiter l'impact des livraisons sur le trafic et d'améliorer les possibilités de livraison dans les rues du Centre et du Commerce, il est indispensable d'organiser le fonctionnement des livraisons dans ces rues du Centre et du Commerce. Pour ce faire 2 options sont proposées :

- Délimitation dans l'espace des zones de livraison (marquées au sol)

Cette option propose de délimiter des aires spécifiques pour les livraisons où le stationnement classique sera dès lors interdit toute la journée pendant l'ouverture des commerces - par exemple : 07h00-18h00. Les zones spécifiques d'implantation dépendent de l'importance (du point de vue des fréquences et des volumes ou des poids livrés. Partant du constat que le plus souvent les perturbations constatées au niveau de la rue du commerce (bus du TEC bloqué et remontées de files des voitures) sont liées aux livraisons du Blokker, il apparaît indispensable de créer une aire de Livraisons à la hauteur de ce magasin. On notera que la plupart des autres grands magasins aillant besoin de marchandises lourdes sont livrés par l'arrière et ne perturbent donc pas la circulation sur l'axe central de la ville. D'autres zones de livraisons à implanter régulièrement sur la rue du Commerce permettront de desservir tous les petits commerces.

La figure 11 reprend les implantations proposées d'aires de livraisons dans les rues du Centre et du Commerce.

- Délimitation des heures de livraisons obligatoires

Une autre option pour organiser les livraisons sur l'axe Centre – Commerce consisterait à autoriser les livraisons que pendant une période stricte et limitée. Dans ce cas, aucune aire spécifique de livraison ne sera dédiée aux livraisons mais un certain nombre d'emplacements de stationnement seront définis pour la livraison à des heures bien définies, par exemple de 07h30 à 10h30.

- Analyse comparative des 2 options

Le tableau ci-dessous reprend réalise une analyse de type qualitative des différentes options liées à la gestion des livraisons sur l'axe rue du Centre et rue du Commerce. Pour ce faire, la situation actuelle (sans réglementation) et les 2 options précitées sont analysées selon différents critères d'évaluations et pour chaque critère, chaque option reçoit une évaluation qualitative dont l'échelle d'évaluation est la suivante :

- ++ : très favorable
- + : favorable
- 0 : neutre ou sans effet
- - défavorable
- -- très défavorable

Critères d'analyse	Statu quo	Gestion dans l'espace	Gestion dans le temps
Circulation (bus et voitures)	- -	+	+
Offre en stationnement pour les chalands	0	-	0
Contraintes de livraisons	0	-	--
Qualité de l'espace public (piétons)	-	0	+
TOTAL :	-3	-1	0

On notera que les 2 options ont principalement pour objectif de supprimer (le plus possible) les perturbations (incidents) du trafic (en particulier des bus) engendrées par les livraisons en double file. Ces doubles files se produisent, compte tenu de l'absence de zone de livraisons (délimitée dans l'espace ou le temps)

L'option de la gestion des livraisons dans le temps, à l'avantage de maintenir la totalité (pendant les heures de chalandise) de l'offre en stationnement de l'axe commerçant pour les clients des commerces et ainsi diminuer la perte d'espace. Cependant, l'inconvénient de ce système réside dans la contrainte horaire imposée aux livreurs par rapport aux systèmes des aires spécifiques de livraison (gestion dans l'espace).

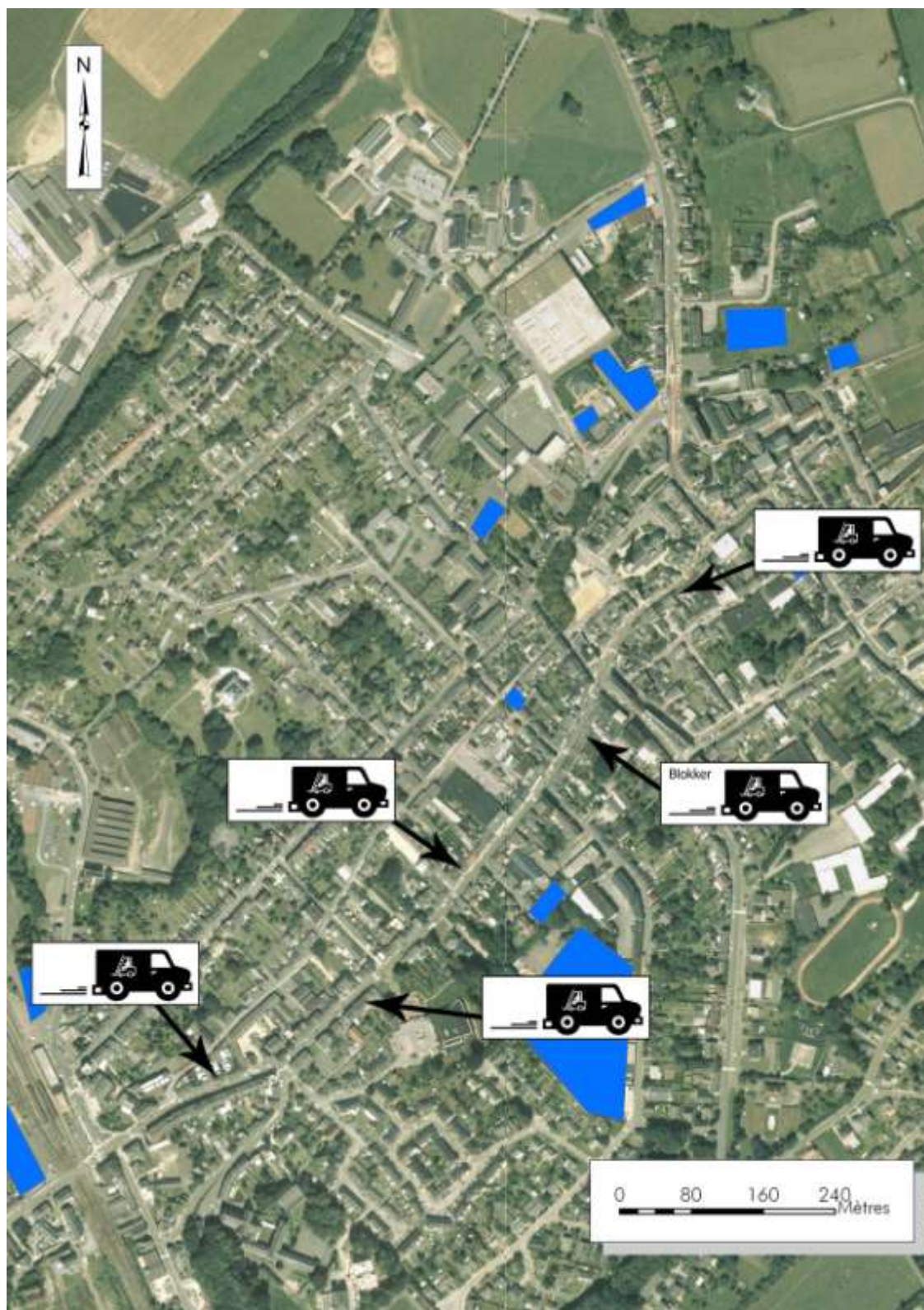


Figure 15. Localisation des zones de livraisons à implanter sur la rue du Commerce et du Centre dans le cas de l'option "régulation dans l'espace"

3.2.2.5. Restructuration de l'axe central rue du Centre - rue du Commerce

Compte tenu de ce qui précède en matière de livraisons, l'objectif de ce point est de proposer une restructuration de l'axe formé par les rues du Centre et du Commerce. Cette restructuration est compatible avec les 2 options en matière de gestion des livraisons (gestion dans le temps ou gestion dans l'espace).

Les propositions constituant la restructuration proposée ont pour objectifs de limiter les nuisances dues à la circulation routière sur cette voirie à forte fréquentation de piétons (écoliers et clients), de limiter les conflits entre les catégories d'utilisateurs de la rue (bus, cyclistes et camions de livraisons).

On notera que le Plan de Stationnement proposé pour le centre-ville (voir point 3.5) participera également à améliorer le cadre de vie de cet axe commercial.

La figure suivante reprend l'ensemble des propositions qui se rapporte à la rue du Centre et la rue du Commerce. On notera que certaines d'entre elles sont détaillées ci-après dans le chapitre consacré aux Aménagements spécifiques (voir point 3.2.3).

Les propositions de modifications de profils de voiries sont décrites dans la Figure 17. On notera que ces nouveaux profils considèrent que les livraisons se feront de manière réglementée (dans le temps ou dans l'espace). L'objectif de la proposition était de rester dans les gabarits existants de manière à réduire les coûts d'intervention.

Ces nouveaux profils proposent de profiter de l'actuelle largeur (4m70) pour maintenir une bande de circulation (à sens unique) confortable pour les types de véhicules (3m40) et de profiter de la sur-largeur pour y maintenir le Sens Unique Limité (SUL) pour les vélos en garantissant une largeur suffisante pour garantir une circulation sécurisée et confortable pour les cyclistes. Pour rendre plus visible ce SUL, nous proposons de réaliser un marquage sur toute sa longueur (voir point 3.3.2.5 Pistes cyclables marquées). Les livraisons des commerces se feraient exclusivement sur les trottoirs sans toutefois modifier la largeur actuelle de bordure à façades. Cette proposition ne représente donc pas un investissement lourd et peut être réalisée à relativement court terme.

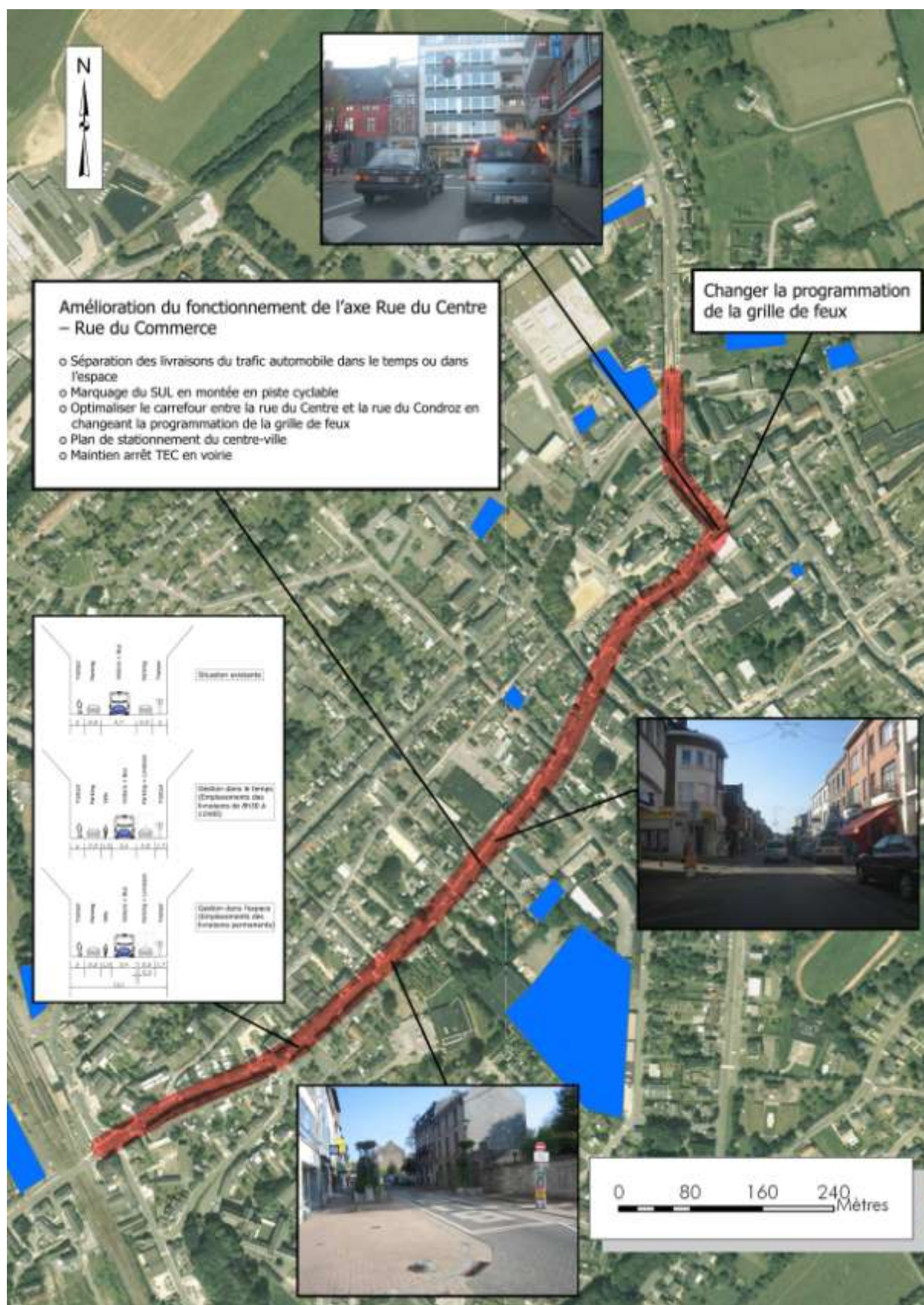


Figure 16. Schéma global de réorganisation de l'axe rue du Centre – rue du Commerce

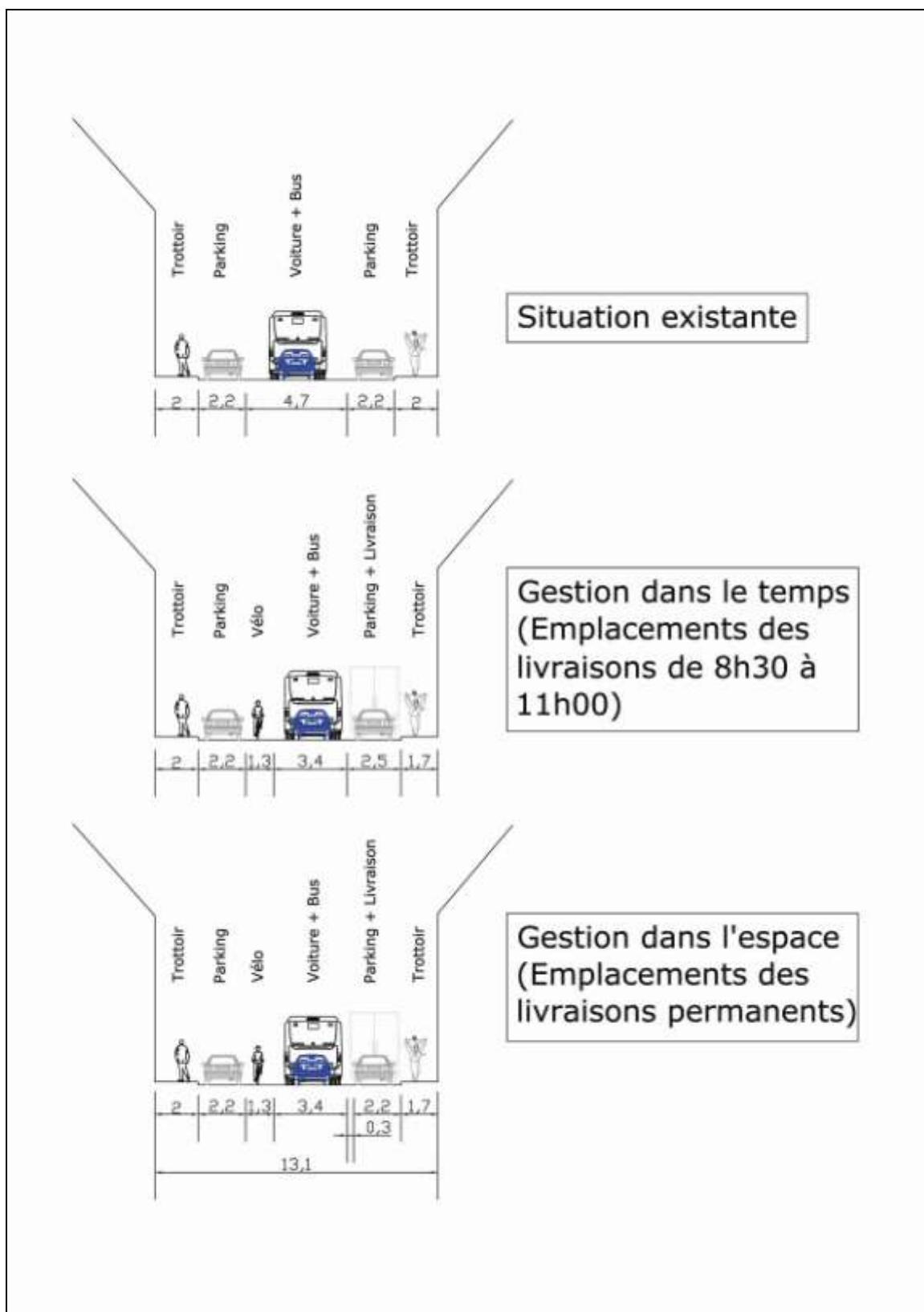


Figure 17. Profils de voiries en situations existante et projetée pour l'axe rue du Centre - rue du Commerce et systèmes de gestion des livraisons

3.2.3. Aménagement des entrées de village du territoire communale

3.2.3.1. Contexte

Un groupe de travail sur la sécurité a été mis en place dans le cadre du plan communal de développement rural (PCDR). Ce groupe de travail a identifiés les éléments posant problème au niveau de la sécurité routière.

Les conclusions de la CLDR sont reprises dans les procès-verbaux des réunions de ce groupe de travail du 8 octobre 2009 et du 13 janvier 2010.

Une proposition de la position de ces portes a été réalisée par le bureau Agua dans l'« Étude paysagère d'aménagement des cœurs de village de l'entité de Ciney »

3.2.3.2. Traversée des villages ou hameau

Les nationales traversant les villages de la commune doivent être sécurisées. Et des effets de porte doivent être créés afin d'inciter à la diminution de vitesse. La mise en valeur des modes doux doit être réalisée autant que possible par l'ajout de trottoirs confortables (min 1,5m) et de pistes cyclables marquées ou séparées. L'accès aux poids-lourds peut être interdite.

3.2.3.3. Effets de porte de village ou de hameau

Une conclusion générale de la CLDR concerne la mise en place d'un effet de porte à l'entrée des villages ou des hameaux afin de limiter la vitesse.

Les effets de porte peuvent être créés par :

- Une signalétique horizontale (marquages) et verticale (panneaux).
- Des dispositifs ralentisseurs
- Un rétrécissement de la largeur de la chaussée
- Un aménagement spécifique de l'espace public
- ...



Figure 18 : Exemple d'entrées de village à Seneffe (source : Présentation en formation continue CEM, mai 2009, Commune de Seneffe)

3.2.4. Aménagements spécifiques

3.2.4.1. Aménagements de kiss and ride près des établissements scolaires

TRITEL a analysé la possibilité de créer un Kiss and Ride pouvant desservir les écoles « Athenée Royal » et « École Technique Provinciale Agricole ». Comme le montre la photo suivante, le rond-point situé proximité des deux écoles est assez large pour permettre la création d'un espace dédié au Kiss and Ride au coin des rues Saint-Quentin et Square Omer Bertrand. L'aménagement proposé tel que dans la Figure 19 permet d'éviter aux élèves de devoir traverser la rue pour se rendre dans un de ces deux établissements. En effet ils se trouveraient du bon côté de la voirie et pourrait ainsi rejoindre aisément les 2 accès scolaires

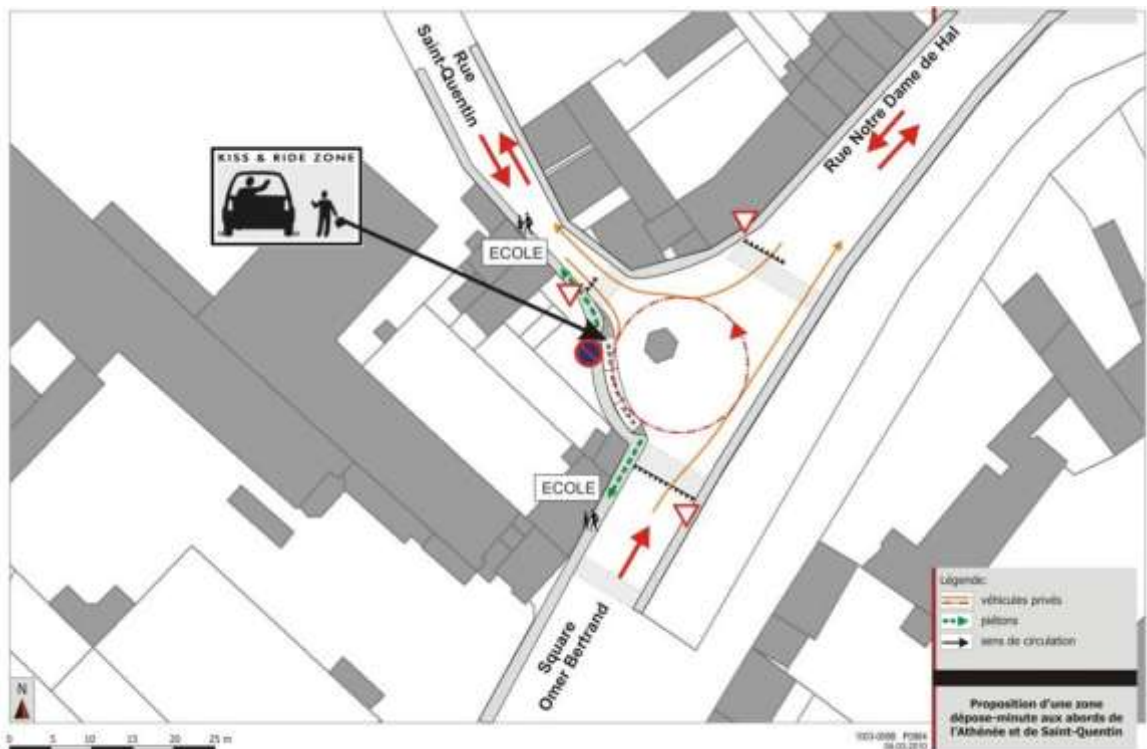


Figure 19 : Proposition d'un aménagement Kiss and Ride pour les écoles « Athenée Royal » et « École Technique Provinciale Agricole »

L'avantage de cette proposition est que ce Kiss and Ride serait accessible depuis le Nord du territoire communal (avenue de Namur) et depuis le Sud (rue Piervienne).



Figure 20 : Aménagement actuel du rond-point situé au coin des rues Saint-Quentin et Square Omer Bertrand

Un autre kiss and ride devrait être créé en face de l'Ecole Communale, à la place d'actuelles places de parking en haut de la Rue Saint-Pierre. Les enfants sortant côté trottoir entrent à l'Ecole Communale ou doivent traverser la rue Walter Soeur (passage piéton à sécuriser) pour aller à l'Athénée Royal et à l'École Technique Provinciale Agricole.

Si les cheminements piétons depuis les parkings Roi Baudouin, Belot et Walter Soeur vers les écoles sont sécurisés, quelques places de parkings peuvent également être réaménagées en zone de stationnement de courte durée (type : 15 min maximum).



Figure 21 : Création des kiss and ride pour faciliter l'accessibilité des écoles du centre de Ciney

3.2.4.2. Carrefour Notre-Dame – Avenue de Namur

Ce carrefour ne présente pas de problème particulier en heures creuses. Toutefois en heures de pointe et particulièrement aux entrées et sorties d'écoles, ce carrefour provoque de nombreuses remontées de files notamment sur la rue Notre-Dame de Hal et sur l'Avenue de Namur.

Deux scénarios sont proposés ci-dessous ; le premier à court terme fait une proposition de gestion du carrefour sans l'accès supplémentaire à la ZACC et le second intègre cet accès à la ZACC pour une vision à plus long terme.

Scénario à court terme

Afin de gérer les remontées de files présentes à ce carrefour (lors des entrées et des sorties des écoles) et au vu de la place limitée pour l'installation de nouvelles infrastructures, l'installation de feux tricolores est une solution à envisager pour améliorer le fonctionnement du carrefour. Au vu de la capacité observée lors des comptages, il n'est pas indispensable d'installer un carrefour à feux à cet endroit. Toutefois, pour des raisons de sécurité et pour éviter les remontées de files trop importantes aux heures d'entrée et sortie d'écoles, il sera utile d'installer des feux pour contrôler le trafic à cet endroit. Les feux permettent en outre une gestion contrôlée des flux et la grille de feux peut s'adapter en fonction de la modification des flux de trafic ou de la configuration du quartier.

Les figures suivantes représentent un schéma du carrefour ainsi que le diagramme de phases proposé pour ce carrefour à feux. Les lettres en majuscules correspondent dans les 2 cas.

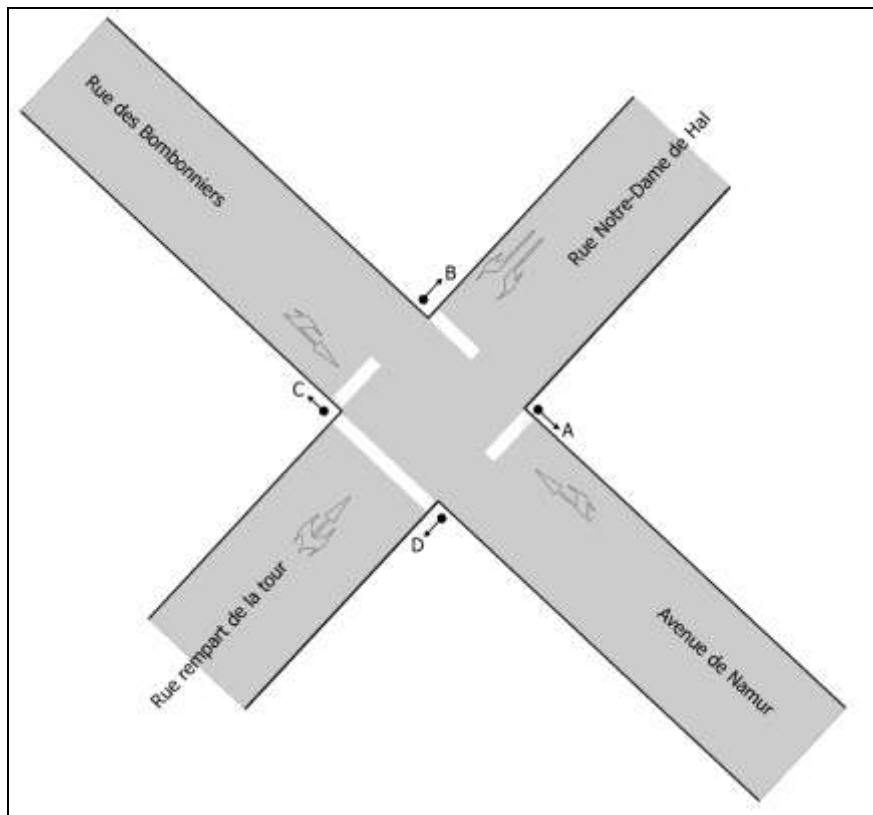


Figure 22. Représentation schématique du carrefour entre la rue Notre-Dame et l'Avenue de Namur

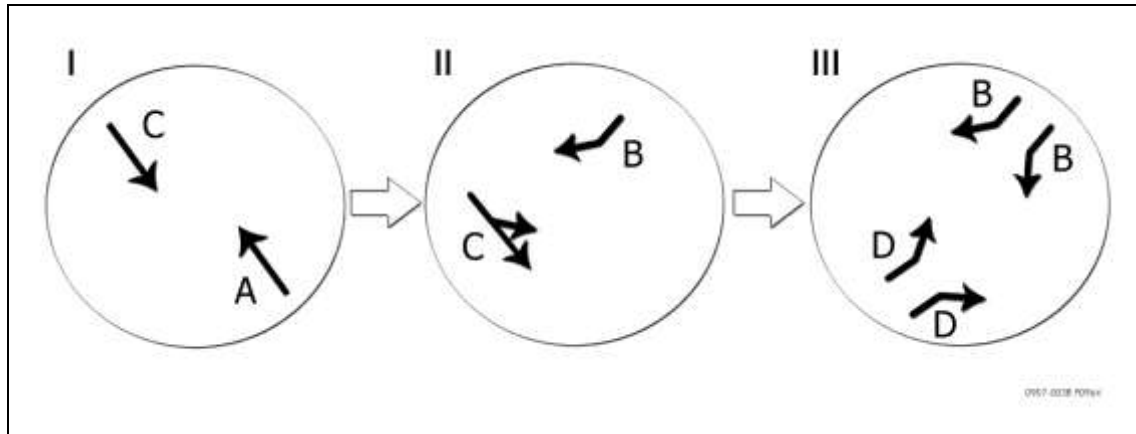


Figure 23. Diagramme de phases pour le carrefour entre la rue Notre-Dame et l'Avenue de Namur

La gestion de ce feu se fera par 3 phases ; la deuxième phase étant une prolongation de phase depuis la rue des Bonbonniers pour permettre les mouvements de tourne à gauche vers le Hall Omnisport. Dans la même phase les mouvements de tourne à droite depuis la rue Notre-Dame vers la rue des Bonbonniers sera autorisé.

Une étude plus détaillée est nécessaire pour réaliser une grille de feux précise. Dans cette étude, les temps de sécurité devront être calculés sur base d'un plan détaillé des lieux. Une fois les temps de sécurité calculés, les temps de vert pourront être déterminés sur base des flux observés (comptages réalisés en phase 1). La gestion des prolongations (phase 2) pourra se faire par radars ou détecteurs afin d'obtenir une meilleure adaptabilité en fonction des flux.

Compte tenu que les périodes problématiques pour la gestion de ce carrefour sont réduites dans le temps, on pourrait imaginer que dans la programmation de ce carrefour le mode orange clignotant soit privilégié le week-end et pendant la nuit.

Scénario à long terme

L'urbanisation de la ZACC Saint-Gilles va générer du trafic supplémentaire. Dans le cadre de ce projet il faudra prévoir la création d'une voirie sur les sites de l'ancienne gendarmerie et du terrain Providence. La réalisation de ce nouvel accès sur l'Avenue de Namur pourrait se faire de manière concomitante avec le réaménagement de l'avenue de Namur et le carrefour Notre-Dame plus adapté à recevoir un trafic en augmentation.

3.2.4.3. Carrefour Rue du Centre – rue du Condroz

Ce carrefour est le seul carrefour à feux de la ville de Ciney. Afin de mieux utiliser la capacité de ce carrefour, il est proposé de raccourcir les phases existantes.

Les 2 figures suivantes représentent schématiquement le carrefour et le diagramme de phase proposé.

La gestion de ces feux peut éventuellement se faire par détection (radar ou boucle) afin de garantir une bonne fluidité en heure de pointe et de permettre de réduire les temps d'attente aux feux en heures creuses.

Par rapport à la grille de feux actuelle, la future grille de feux devra :

- Supprimer la prolongation de B vers A (déjà fait) ;
- Supprimer la demande piétons (boutons poussoirs ne sont plus fonctionnels) ;
- Supprimer la position de repos.

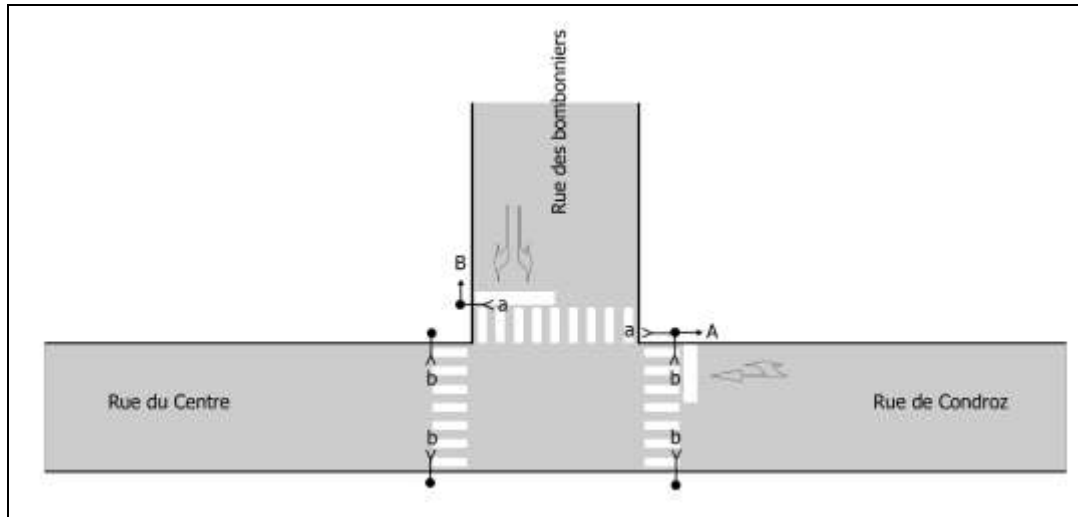


Figure 24. Représentation schématique du carrefour entre la rue du Centre et la rue du Condroz

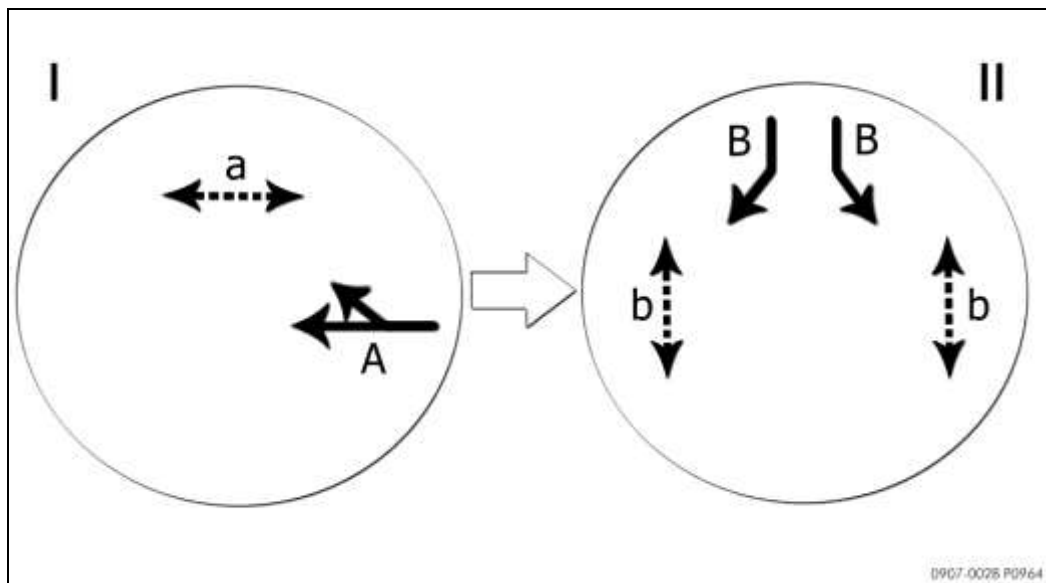


Figure 25. Diagramme de phases pour le carrefour entre la rue Notre-Dame et l'Avenue de Namur

3.2.4.4. Avenue de Namur

L'avenue de Namur constitue une entrée de ville importante depuis le Nord. Des bus du TEC empruntent cette voirie limitée à 50km/h. Afin de bien prendre en compte tous les usagers de la voirie et de marquer l'entrée dans la ville de Ciney les et ceci dans le même esprit que la proposition réalisée pour l'avenue Schloghël (voir ci-après), profils suivants sont proposés. Dans les zones où la largeur disponible est maximum, des bandes de stationnement (voir Figure 27)

pourront être maintenues de chaque côté de la voirie. On notera que la proposition est de positionner ces bandes de stationnement en long plutôt que perpendiculairement à la voirie. Cette proposition à l'avantage, d'une part, d'améliorer la sécurité (amélioration de la visibilité) des manœuvres pour les véhicules qui quittent l'emplacement de stationnement, et d'autre part, de libérer de l'espace pour les modes doux (avec la présence d'une piste cyclable de chaque côté de la voirie et des trottoirs de 1m50 contre 50 cm actuellement).

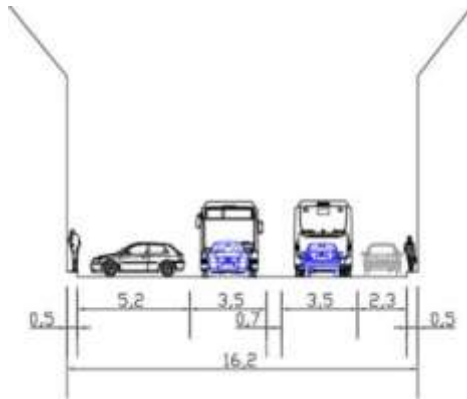


Figure 26 : Profil de voirie en situation existante en section maximale

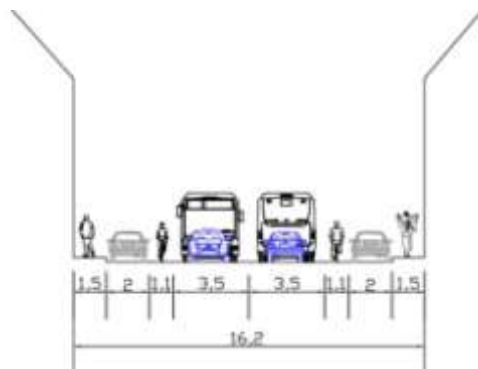


Figure 27 : Profil de voirie proposé en section maximale

L'avenue de Namur présente un rétrécissement où la largeur de voirie disponible n'est que de 12 m. A cet endroit, l'installation de pistes cyclables et de trottoir confortables est toujours possible mais sans bandes de stationnement. Cette suppression du stationnement permet de maintenir la continuité de l'infrastructure cyclable et des trottoirs.

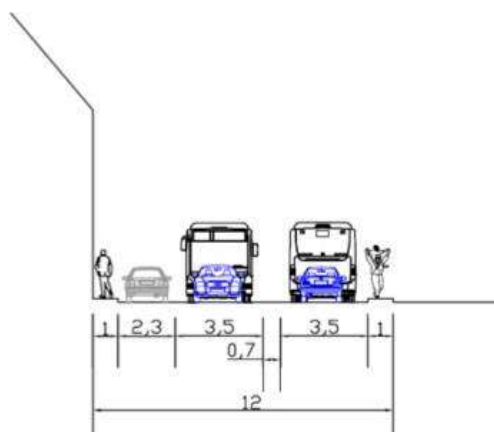


Figure 28 : Profil de voirie en situation existante en section minimale

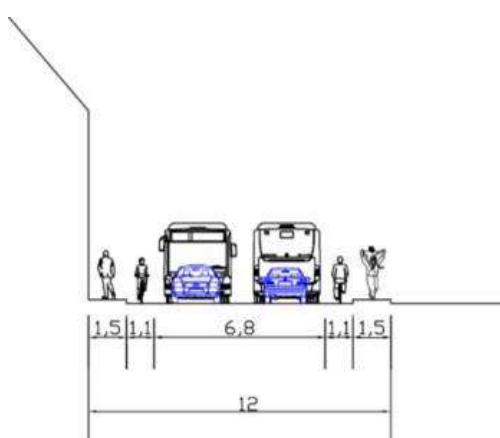


Figure 29 : Profil de voirie proposé en section minimale

Sur les tronçons où la largeur est supérieure à 14 m, un stationnement le long de la voirie est encore possible d'un côté de la route tout en conservant la piste cyclable et des trottoirs confortables d'une largeur de 1m50.

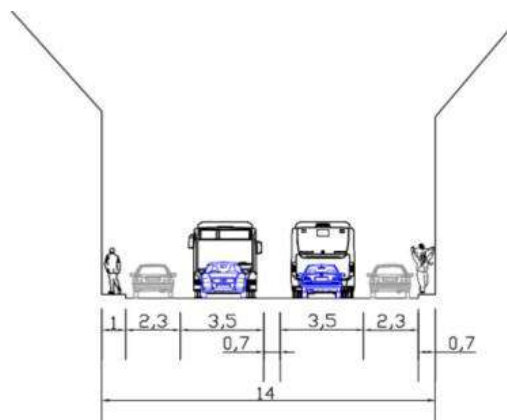


Figure 30 : Profil de voirie en situation existante en section moyenne

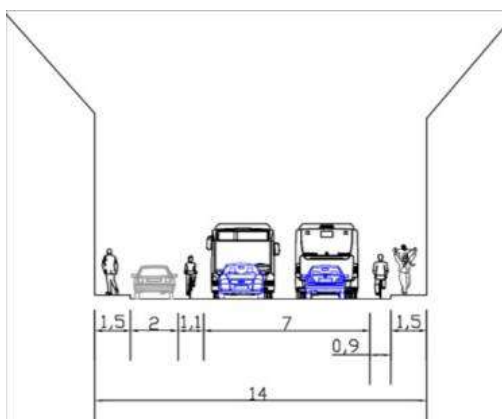


Figure 31 : Profil de voirie proposé en section moyenne

3.2.4.5. Avenue Schlögel

La commune prévoit à moyen terme de réaménager l'avenue Schlögel. Afin de bien prendre en compte tous les usagers de la voirie et de marquer l'entrée dans la ville de Ciney depuis le Nord-Est du territoire Communal, les profils suivants sont proposés. Dans les zones où la largeur disponible est maximum, des bandes de stationnement pourront être maintenues. L'avenue Schlögel présente un rétrécissement où la largeur de voirie disponible n'est que de 13,5 m. A cet endroit, l'installation de pistes cyclables est toujours possible mais il n'y aura pas de bandes de stationnement. Ce profil implique la suppression des bandes de tourne à gauche et des îlots centraux.

A court terme et en modifiant uniquement les marquages au sol (pas d'investissements lourds), il est également possible d'installer des pistes cyclables de largeur suffisante (1,75 m). Cependant, la présence d'îlots directionnels, de bandes de tourne à gauche et de plateaux ne permet pas de les installer sur toute la longueur de la voirie. Quand la largeur est insuffisante à cause de ces aménagements, la continuité de l'itinéraire cyclable se marquera par des logos + chevrons. On notera que ces travaux de marquages au sol sont inscrits au Plan triennal 2010-2013 de la commune.

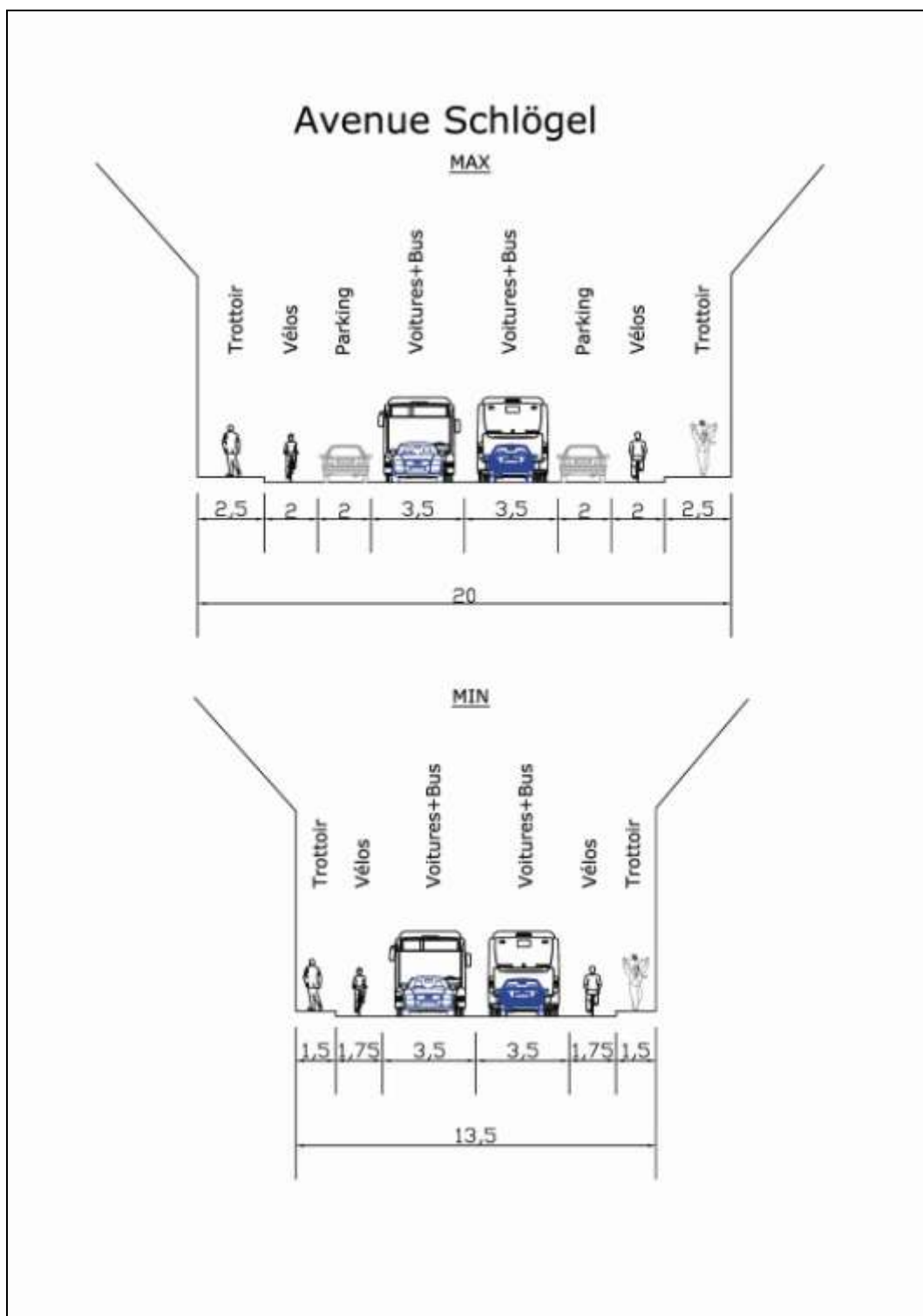


Figure 32. Profil en travers de l'Avenue Schlögel

3.2.4.6. Rue Courtejoie

Un projet de réaménagement de la rue Courtejoie a été proposé. L'objectif de ce projet est d'améliorer la sécurité routière aux abords de l'école Saint-Joseph et de l'Académie ainsi qu'à l'entrée de ville de Ciney par la rue Courtejoie. L'accent a été mis sur la réduction de l'impression de vitesse et l'amélioration du dépose-minute pour les élèves à l'entrée principale. Un plateau est proposé devant l'entrée de l'école maternelle ainsi que sur le dépose-minute. Les avancées de trottoirs sont également généralisées aux traversées piétonnes. La figure suivante reprend toutes les propositions ; les indications en couleurs représentent les modifications par rapport à la situation existante.



Figure 33. Plan de réaménagement de la rue Courtejoie

3.3. Modes Doux (piétons et vélos)

3.3.1. Actions pour améliorer les déplacements des piétons et PMR

Sur base d'informations recueillies par la commune et par les associations actives dans ce domaine, TRITEL a identifié un certain nombre de situations où des aménagements spécifiques pour améliorer la mobilité des piétons et des PMR sont nécessaires. Outre ces localisations spécifiques, ce chapitre reprend également un certain nombre de mesures à prendre en compte lors de tout futur réaménagement de l'espace public sur la commune de Ciney pour faciliter le confort et l'accessibilité des piétons et PMR.

La carte suivante reprend les problèmes de mobilité des PMRs et piétons dans le centre-ville de Ciney ainsi que les solutions à y apporter. Les propositions d'amélioration de la circulation des PMRs sont décrites dans le paragraphe suivant.

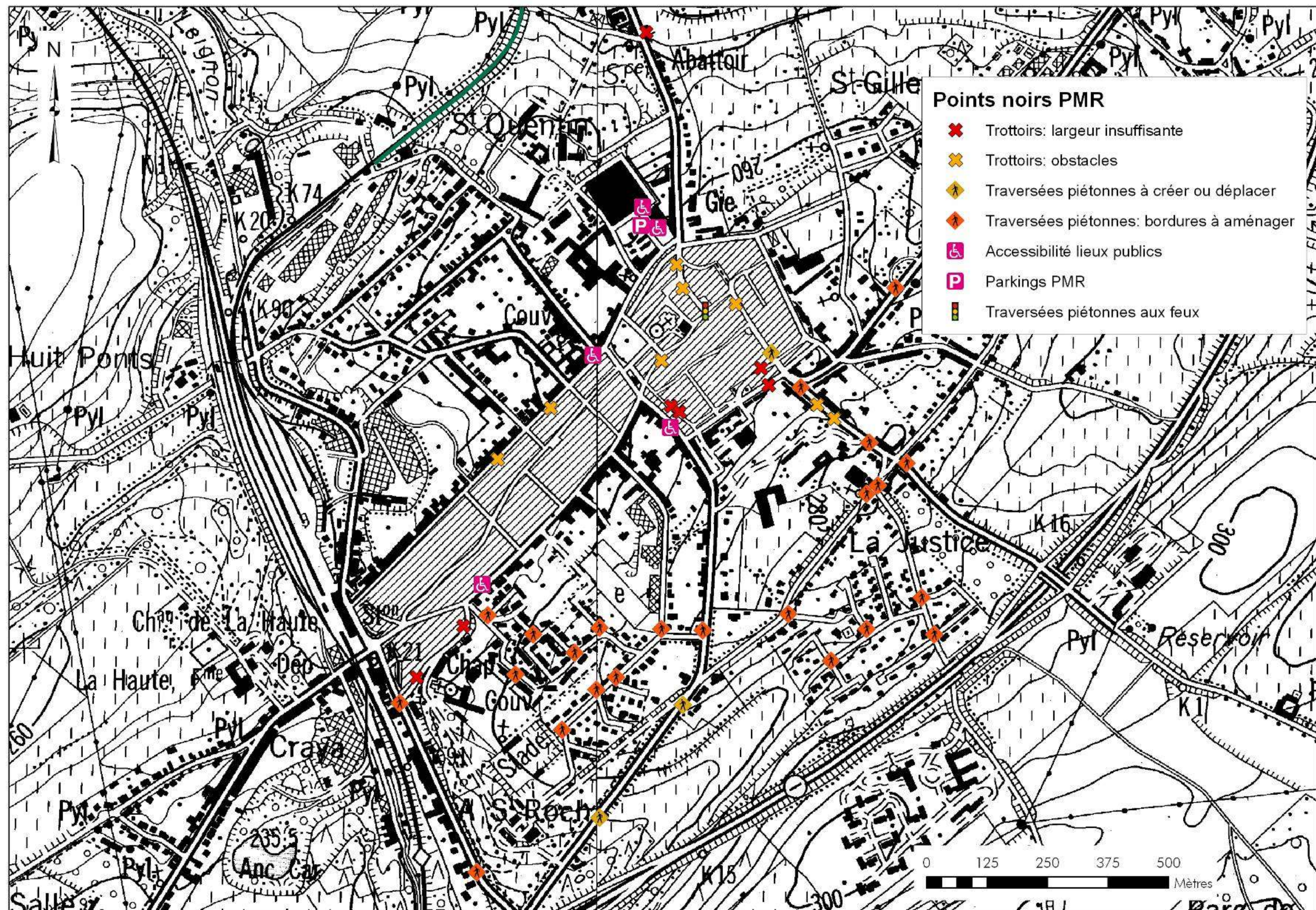


Figure 34. Carte des problèmes de mobilité et d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans le centre de Ciney

3.3.1.1. Aménagements recommandés des trottoirs en faveur des PMR

Comme relevé dans de nombreuses rues de Ciney, les cheminements piétons sont en beaucoup d'endroits inadaptés aux PMR. C'est le cas par exemple de la rue du Condroz ou de la rue Piervienne où des seuils de maisons débordent sur le trottoir, de la rue Saint-Hubert où des obstacles (bancs) entravent le passage des piétons et PMR.

Toutes les rues en agglomération doivent comporter un trottoir praticable. Le trottoir doit offrir une largeur libre de minimum 1,50 m pour permettre la circulation aisée des piétons, PMR, personnes âgées, poussettes ainsi que leurs croisements et leurs demi-tours.

Les cheminements doivent être au maximum dépourvus d'obstacles comme des panneaux de signalisation, des parcmètres, des poubelles, des bancs, ... La largeur du cheminement peut-être réduit jusqu'à 1,20 m localement (si le trottoir est large de moins de 2 m) pour le passage d'un obstacle et cela sur maximum 50 cm de longueur. Il ne peut y avoir aucun autre obstacle à moins de 1,50 m de celui-ci.

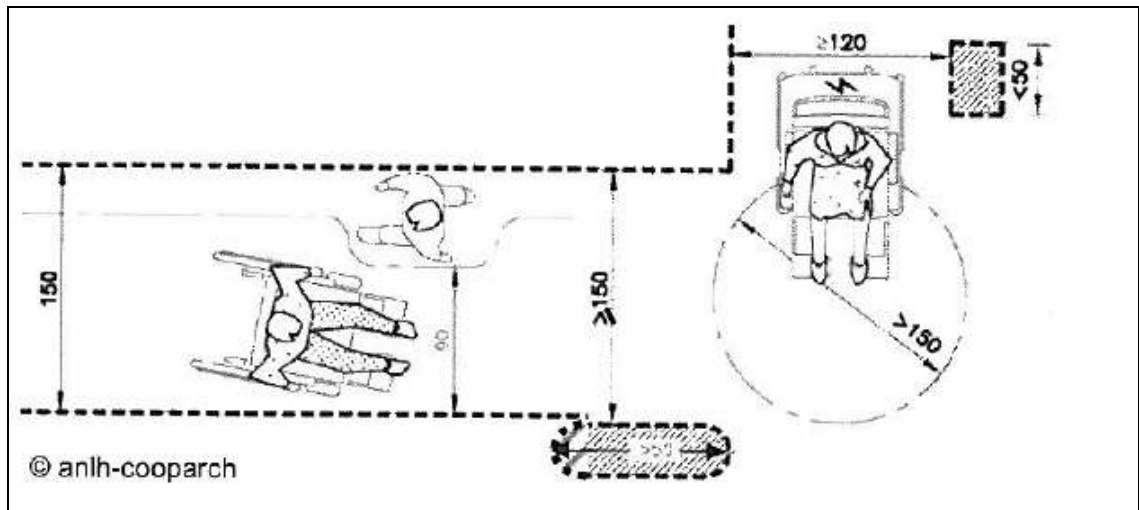


Figure 35. Recommandations pour l'aménagement des trottoirs en faveur des PMRs (Source: Vademecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, 2008)

3.3.1.2. Aménagements recommandés des traversées piétonnes en faveur des PMR

Les traversées piétonnes doivent être établies dans la continuité des cheminements piétons. La largeur d'une traversée piétonne doit être au minimum de 3 m si la vitesse autorisée est inférieure ou égale à 70 km/h et de 4 m si la vitesse autorisée est supérieure à 70 km/h.

Afin de garantir une sécurité suffisante aux modes doux, il est recommandé de généraliser les avancées de trottoirs aux passages pour piétons dans le où la chaussée comporte une zone permanente de stationnement adjacente au trottoir. La largeur de l'élargissement recommandé est de 1,7 m.

La longueur de l'élargissement de trottoir dépend de la vitesse pratiquée. En zone urbaine à vitesse réduite, on peut se contenter d'une largeur égale à la largeur du passage pour piétons. A vitesse plus élevée, il est recommandé une extension de l'élargissement pour augmenter la visibilité des automobilistes comme démontré sur la figure suivante.

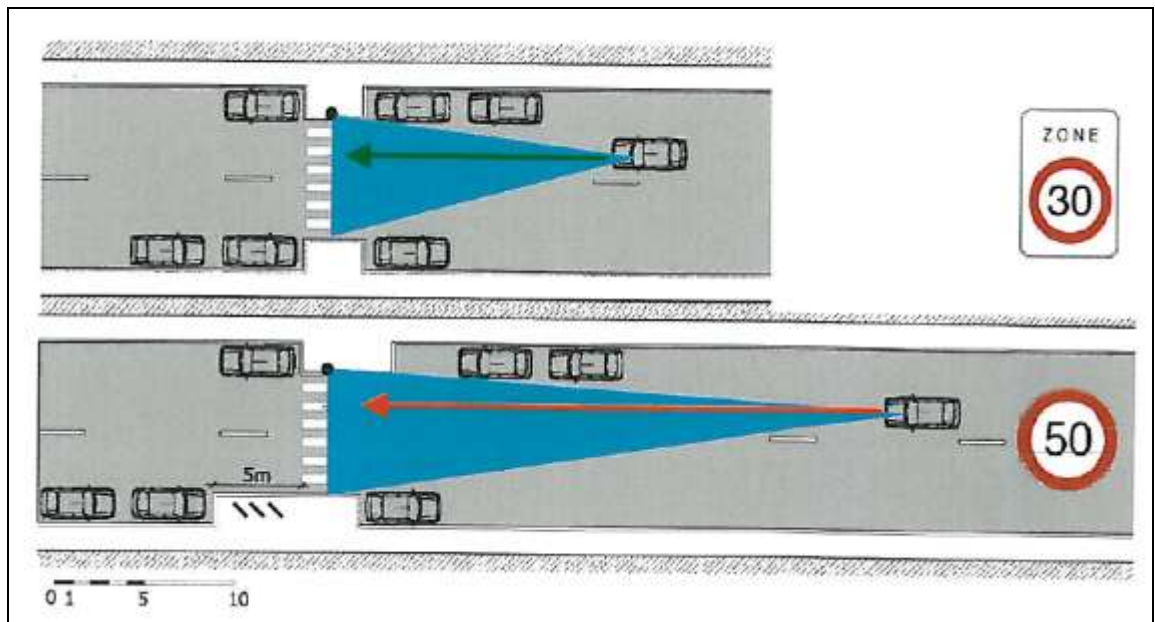


Figure 36. Recommandations pour les avancées de trottoirs aux traversées piétonnes (Source: Vademecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, 2008)

Les bordures sont des obstacles souvent infranchissables pour les PMR. Il est donc indispensable d'aménager les bordures aux abords des passages pour piétons. Il existe en effet un certain nombre de problèmes dans Ciney comme par exemple rue du Condroz.

Les prescriptions suivantes permettront de tenir compte de tous les usagers lors de tous les nouveaux aménagements en ville.

La hauteur maximale des bordures entre le fond du filet d'eau et le trottoir doit être de maximum 2 cm chanfreiné.

La transition entre le trottoir et la chaussée peut se faire de 3 manières différentes comme illustré ci-dessous :

- A. Abaissement de trottoir : préconisé quand le trottoir est étroit
- B. Plan incliné de 8 % : possible » uniquement si le trottoir est suffisamment large
- C. Plan incliné de 12 % : permet de maintenir le même niveau de trottoir à hauteur du passage pour piétons

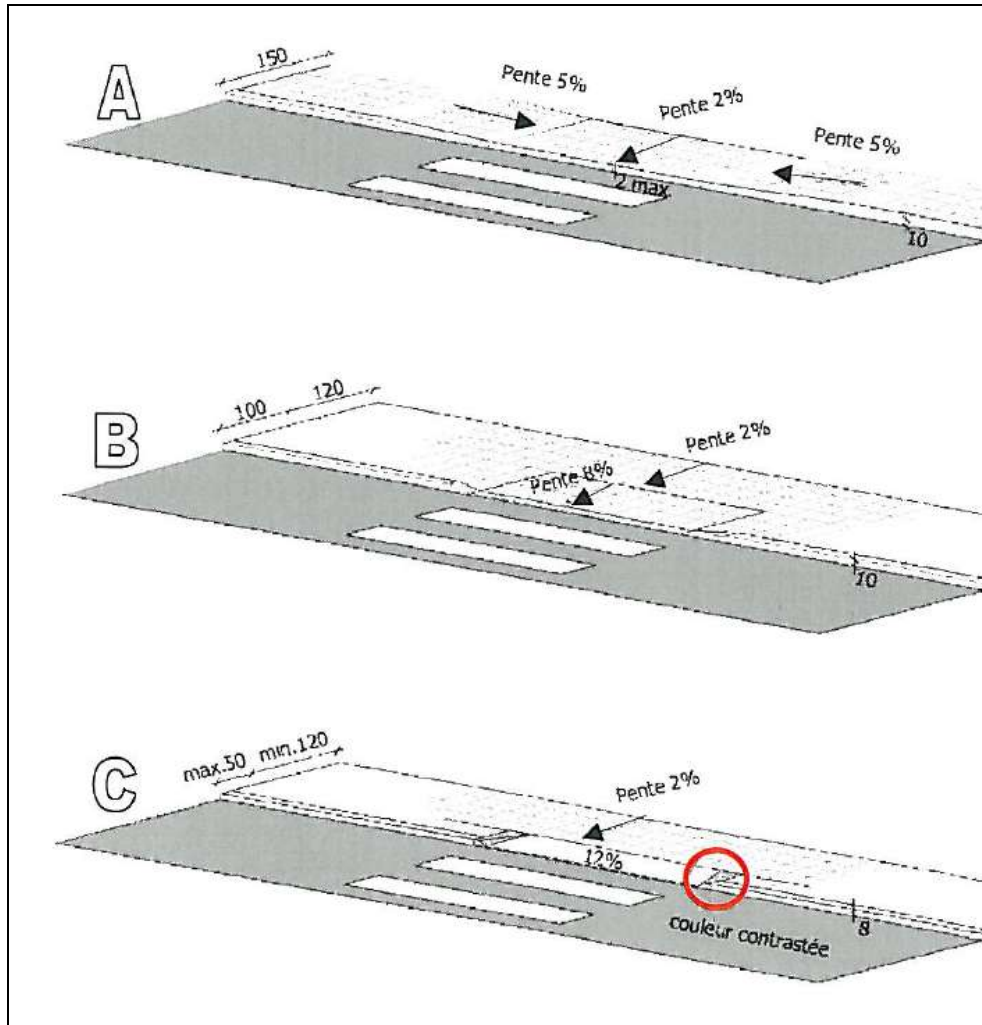


Figure 37. Recommandations pour les abaissements de trottoirs (Source: Vademecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, 2008)

On considère qu'un chaisard peut franchir une pente de 5% sur maximum 10 m de longueur (soit 7% sur max. 5 m, 8% sur max. 2 m, ou 12% sur max. 0,50 m). Pour toute dénivellation de plus de 2 cm chanfreiné, un plan incliné dont la pente longitudinale est inférieure à 5% doit être prévu.

On rappellera également que des dalles podotactiles à l'attention des personnes déficientes visuelles seront installées au droit des traversées réaménagées ou nouvellement créées (cf. Manuel du MET n°10 fiche 2.1 exemples de dalles podotactiles).

3.3.1.3. Aménagements des accès aux lieux publics

La rampe d'accès

Les bâtiments accessibles au public doivent comporter une voie d'accès de minimum 1,2 m de large et une bordure au sol de 5 cm de haut, sur toute la longueur de la rampe du côté du vide.

L'inclinaison de la rampe est de maximum 5% pour une longueur maximum de 10m. Si il n'est pas techniquement possible de respecter cette norme, la rampe présente une inclinaison de :

- Maximum 7% pour une longueur de 5m ;
- Maximum 8% pour une longueur de 2m ;
- Maximum 12% pour une longueur de 0,5m.

Un palier d'une longueur minimum de 1,5 m est aménagé aux deux extrémités de la rampe.

Une main courante double à 0,75 m et 0,90 m du sol est prévue de part et d'autre du plan incliné et du palier de repos, d'une main courante au niveau de 0,75 m et 1,00 m de haut.

L'ascenseur

La cabine de l'ascenseur a au minimum 1,4 m de profondeur et 1,1 m de largeur. Le sol est couvert d'un revêtement antidérapant. Les trois parois de l'ascenseur sont munies d'une main courante placée à 90 cm du sol. La paroi faisant face à la porte dispose d'un miroir pour faciliter les manœuvres d'une personne en chaise roulante.

L'espace libre entre le plancher et l'ascenseur doit être de 0,02 m maximum. Le palier de l'ascenseur à une aire de rotation de minimum 1,5 m.

Les boutons d'appel à l'intérieur et à l'extérieur de l'ascenseur doivent être placés à une hauteur comprise entre 0,8 et 0,9 m, être en relief et de couleur contrastée par rapport à la paroi/au mur.

Le système de communication doit être visuel et vocal. Toutes les indications sont traduites en braille.

La porte de l'ascenseur doit avoir une largeur minimum de 0,9 m, doit être coulissante automatiquement et être sensible au contact.

Le parking

Les bâtiments publics ainsi que les bâtiments destinés aux parkings doivent comporter minimum deux emplacements de stationnement réservés aux véhicules utilisés par les personnes à mobilité réduite, et un emplacement supplémentaire par tranche de 50 emplacements.

Les emplacements de stationnement ont une largeur minimum de 3,3 m. Pour des emplacements situés les uns derrière les autres, la longueur minimale est de 6m. Elles sont signalées horizontalement et verticalement par le symbole international d'accessibilité.

3.3.1.4. Feux tricolores

Ce point reprend les exigences minimales requises par les piétons pour des traversées sécurisantes aux feux tricolores à respecter lors de l'élaboration de toute grille de feux :

- Traversée en une fois ;
- Temps d'attente piétons maximum de 100 secondes (cycle de 90 secondes étant l'idéal) ;
- Pas plus de 2 bandes de circulation ;
- Si refuge longueur idéale de 2 m ;
- Piétons bien en vues (stationnement interdit à moins de 5 m) ;
- Vitesse réduite à hauteur de la traversée piétonne ;
- Largeur à définir en fonction du nombre de piétons ;
- Contraste fort : rayures blanches sur macadam ;
- Eclairage (plus bas) spécifique au niveau des passages piétons.
- Doublage de l'information visuelle à l'attention des piétons par un système sonore.

3.3.2. Actions pour favoriser la pratique du vélo

3.3.2.1. Introduction

Le vélo est un mode de transport non-polluant, économe et très performant pour les déplacements à relativement courtes distances. Son utilisation doit être encouragée pour développer une mobilité durable sur le territoire. Par ailleurs, l'utilisation du vélo pour les courts déplacements permet de décongestionner la voirie, de diminuer la demande en stationnement automobile et d'accroître la zone de couverture des transports en commun.

Le plan communal de mobilité entend favoriser le vélo suivant trois types d'actions :

- « cyclabilisation » des zones où le vélo a le plus fort potentiel (Ciney-Ville) ;
- aménagement d'itinéraires entre les différentes localités ;
- communication et promotion de l'usage du vélo auprès des citoyens.

Le relief particulier et l'étendue du territoire communal implique cependant de mettre des priorités sur les zones et les liaisons à fort potentiel. La ville de Ciney ainsi que les liaisons vers tous les villages situés dans un rayon d'environ 5 km seront donc prioritaires (Leignon, Braibant, Pessoux, et Achêne principalement).

En effet, le potentiel de déplacements à vélo est très important dans les zones à forte concentration d'activités (habitat, écoles, commerces, etc.) où les déplacements de 1 à 5 kilomètres sont nombreux. Une politique en faveur des cyclistes doit en priorité améliorer leurs conditions de circulation et de stationnement au sein de ces zones.

3.3.2.2. Actions

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la cyclabilisation d'un espace nécessite très rarement l'installation de pistes cyclables. Les actions à entreprendre visent à accroître la sécurité et le confort des cyclistes circulant à Ciney. Ceux-ci dépendent directement du volume de trafic et des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés et sont donc pour une grosse partie les mêmes que celles proposées pour la circulation automobile.

→ La hiérarchisation des voiries et l'aménagement de celles-ci suivant la fonction de chacune est une mesure primordiale pour améliorer la cyclabilité des quartiers et villages de Ciney.

L'usage du vélo dépend également de la possibilité de garer son vélo dans des bonnes conditions de sécurité tant à l'origine du déplacement qu'à destination.

→ L'offre de stationnement pour vélos doit être fortement développée à Ciney.

Ces offres en stationnement pour les vélos doivent être préférentiellement positionnés à proximité des principaux générateurs de déplacements, à savoir les gares, les écoles et les commerces. On notera qu'il est important que les parkings vélos au niveau des gares et des écoles, et ceci compte tenu de la durée de stationnement des vélos des navetteurs et des écoliers, soient à l'abri des intempéries.

Le tableau suivant précise les mesures à prendre en faveur du vélo **au centre de Ciney**.

Action	Timing de réalisation	Acteur responsable
Ouverture aux vélos des voiries à sens unique (SUL)	Déjà réalisé	Commune
Equiper les zones de commerces de parkings vélos. → Pour éviter les vols et les actes de vandalismes, ceux-ci doivent être de qualité (U renversés) et installés dans des lieux de passage pour favoriser le contrôle social. → Ils doivent être en nombre important car une offre de parking abondante a un effet positif sur la croissance du nombre de cyclistes.	Déjà réalisé en partie	Commune Commerçants
Outre, les parkings cités ci-dessus et destinés aux usagers des différents quartiers, certains équipements doivent disposer de leur propre parking vélo, il s'agit de : - La piscine - Le Hall Omnisport - La Maison Communale et les différentes antennes de l'administration communale - Les lieux culturels (Centre Culturel, Parc Saint-Roch, Cinexpo, ...) - L'IMP	Court terme Déjà réalisé Déjà réalisé en partie Déjà réalisé en partie Court terme	Exploitants Commune
Favoriser la pratique du vélo dans les déplacements domicile-école, via : - l'aménagement de parkings vélos sécurisés dans l'enceinte des écoles (tout particulièrement les écoles secondaires) - la mise sur pied d'un programme de formation à la pratique du vélo dans les écoles primaires débouchant sur la délivrance du « brevet du cycliste » en fin de 5ème année - la création de rangs à vélo dans les écoles primaires	Déjà réalisé en partie Court terme	Ecoles Communauté Française
Favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports publics : - installer un grand parking vélo à la gare de Ciney, soit viser un objectif de 80 à 100 places vélos minimum. Comme les vélos qui y sont stationnés restent pour la	Projeté en partie	SNCB

plupart pendant toute la journée, le parking doit abriter les vélos des intempéries. On notera qu'outre le parking actuellement situé à l'Est (côté parking), il faudra prévoir l'aménagement d'un parking vélos à l'ouest (côté entrée principale). En effet, la plupart des voyageurs provenant de ce côté des voies de chemin de fer. - installer des parkings vélos aux principaux arrêts d'autobus (Place Monseu, ...)	Déjà réalisé	Commune
Introduire dans le Règlement Communal d'Urbanisme l'obligation d'inclure un parking vélo lors de la construction de tout immeuble de logement ou de bureau, ainsi que dans tout projet important de rénovation - soit au minimum un emplacement par logement dans les immeubles de logement - soit au minimum un emplacement de parcage vélo par 100 m² de superficie de plancher avec un minimum de 2 emplacements par immeuble	Court terme	Commune
Installer une station de location de vélos en partenariat avec la SNCB à la gare de Ciney (comme dans de nombreuses gares touristiques du pays)		SNCB Commune
Encourager la réouverture d'un point vélo sur la commune de Ciney : vente, location et réparation	Court terme	Commune

La phase 1 du PCM avait déjà permis d'identifier un certain nombre de parkings vélos à installer dans le centre de Ciney. La commune a donc débuté l'installation de U renversés pour le parking vélo dans le centre commerçant de Ciney et devant la plupart des lieux publics.

Dans les **espaces publics**, la commune a débuté l'installation de plusieurs emplacements de parkings vélos :

- À côté de l'hôtel de ville ;
- Sur la place Monseu devant les commerces ;
- Sur la place Monseu à côté des arrêts de bus du TEC ;
- Sur le parking du centre culturel et du hall omnisport (Place Baudouin) ;
- Devant la Poste ;
- La plupart des autres sont répartis dans la rue du commerce ou aux alentours de manière à couvrir un maximum de commerces et d'équipements dans cette zone.

A l'avenir, il faudra dédoubler ces U afin d'augmenter la capacité et de montrer clairement la place du vélo dans le centre-ville.

L'habitat et les activités sont moins denses dans le reste de la commune. Il n'y a pas ici de périmètre à fort potentiel vélo à cyclabiliser en priorité. Cependant, les distances entre un certain nombre de localités et les différents équipements n'excèdent pas 5 kilomètres.

Ce sont donc, les liaisons entre les différentes localités qui sont ici fort importantes. Un certain nombre de mesures sont cependant nécessaires pour améliorer la place du vélo au sein des noyaux et aux gares qui desservent le territoire.

Les mesures générales proposées pour le pôle de Ciney-centre concernant la hiérarchisation des voiries, les SULs, les écoles et le règlement d'urbanisme sont bien entendu valables dans le reste de la commune également.

Action	Timing de réalisation	Acteur responsable
Favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports publics :		
- installer un parking vélo abrité des intempéries aux gares de Leignon, Chapois et Haversin, en visant un minimum de 10 emplacements à Chapois et Leignon et 20 emplacements à Haversin	Court terme	Commune - SNCB
- installer des parkings vélos aux principaux arrêts d'autobus dans chaque village	Court terme	Commune - SRWT

3.3.2.3. Itinéraires cyclables

Voir carte B 6

La modération du trafic dans les noyaux urbains et villageois de Ciney y offre de bonnes conditions de circulation pour les cyclistes. Pour relier ces noyaux entre eux, il convient de rechercher des itinéraires où la circulation cycliste est la plus sécurisée possible par rapport au trafic motorisé.

Les cheminements hors-voirie sont évidemment recherchés ou créés lorsque l'occasion se présente mais l'utilisation de voiries au trafic calme est également une solution adéquate qui permet en outre de maintenir une mixité entre les circulations cyclistes et automobiles. Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter certaines voiries au charroi important, des aménagements doivent alors être apportés pour y sécuriser les vélos.

3.3.2.4. Principes de balisage et de signalisation des itinéraires

Le balisage et la signalisation des itinéraires sont les actions réellement créatrices de ceux-ci. Une bonne lisibilité de l'itinéraire influe grandement sur son succès. Une attention particulière y sera donc portée. Il faut cependant préciser que la signalisation d'un itinéraire ne peut se faire que lorsque celui-ci est tout à fait sécurisé.

Un **balisage** proprement dit n'est pas forcément nécessaire pour un réseau cyclable communal si une bonne signalisation directionnelle est installée à chaque carrefour. En agglomération cependant, vu la multitude de voiries et de panneaux de signalisation de police, un balisage par marquage au sol peut s'avérer efficace. Par exemple, la Région de Bruxelles-Capitale utilise des chevrons pour baliser ses itinéraires cyclables régionaux.

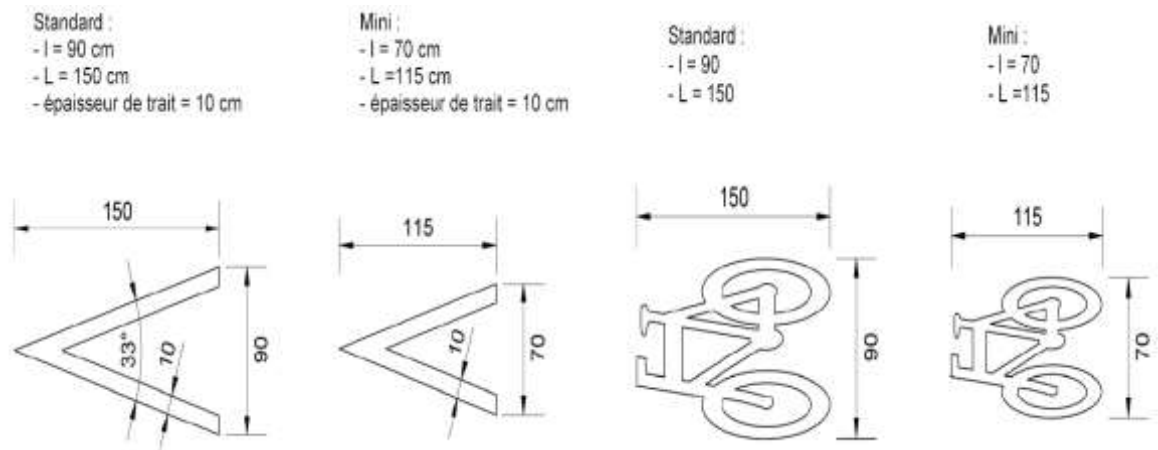


Figure 38 – Dimensions des chevrons et logos vélo à utiliser (source AED-IBSR).

La **signalisation directionnelle** est par contre primordiale. Celle-ci doit comporter la destination de l'itinéraire, la distance et une flèche indiquant la direction et le sens à suivre. La signalisation prévue au code de la route est l'utilisation des signaux F34b1 et F34b2.



F34b1



F34b2

Figure 39. Panneaux de signalisation F34b1 et F34b2

On utilisera de préférence le signal F34b2 pour marquer la continuité avec le réseau RAVeL où il est généralisé.

3.3.2.5. Aménagements cyclables

Un certain nombre d'aménagements sont nécessaires pour rencontrer les objectifs décrits ci-dessus et rendre le réseau cyclable proposé dans le schéma directeur fonctionnel et efficace et présentés sur la carte du réseau cyclable.

Sites propres

1- Liaison Pessoux – Biron

Un itinéraire de liaison en partie en site propre a été identifié entre Pessoux et la ville de Ciney. Le site propre se situe entre Pessoux et Biron. Il a été proposé par le Groupe de travail sentiers de le réaménager afin de le rendre praticable en vélo. Il permettrait ainsi d'avoir une liaison sécurisées entre le village de Pessoux et Biron et par la suite Ciney par l'itinéraire de liaison identifié (piste cyclable sur l'avenue Schloghël – cf. 3.2.3.5) entre Biron et le centre ville de Ciney. Cet itinéraire permettra à de nombreux écoliers de rejoindre les écoles de Ciney à vélos.

On notera également que l'aménagement proposé sur l'avenue Schloghël depuis Biron vers le centre ville de Ciney devrait idéalement se poursuivre sur l'avenue Saint-Gilles depuis Biron vers la ZAE.

Sur le tronçon proposé en site propre, il est proposé d'améliorer le sentier actuel. En effet, ce sentier est à l'heure actuelle bien entretenu mais reste trop étroit pour un aménagement cyclo-pédestre correct sur toute sa longueur.

La carte suivante présente le tronçon à aménager en site propre cyclo-pédestre (représenté en rouge). Le chemin de liaison de Pessoux à Ciney a une longueur approximative de 4650 mètres. Le chemin cyclo-pédestre en site propre à réaménager a une longueur de 2800 mètres. Il est donc proposé d'aménager ce sentier en chemin cyclo-pédestre de type RAVeL ou Pré-RAVeL.

Étant donné que l'on se trouve en milieu rural, 2 types de revêtement peuvent être proposés.

Le premier est de type **semi-renforcé** (dolomie ou cendrée par exemple). Ce type de revêtement assure un confort et un agrément intéressant (souplesse) s'il est bien entretenu. Il est régulièrement utilisé dans les zones rurales.

Une première estimation budgétaire a été réalisée sur base d'une longueur de 2,8 km et d'une largeur de 2,5 m (dimensions idéales).

L'estimation budgétaire comprenait les 3 principaux postes suivants :coût comprend:

- le travail du sol
- les fondations
- le revêtement (dolomie)

Les coûts supplémentaires relatifs à l'installation de ce chemin cyclo-pédestre ont également été pris en compte.

Le coût total est estimé à environ 266.000 € HTVA.

Cependant, il peut y avoir plusieurs inconvénients pour ce type de revêtement comme par exemple:

- entretien très régulier nécessaire
- pas idéal pour tous les types de vélos
- peu praticable en hiver (boue, ...)
- détérioration rapide si utilisation par des vtt ou occasionnellement par des véhicules agricoles

Le deuxième type de revêtement proposé est donc de type **renforcé classique**.

On notera qu'au niveau du coût du revêtement proprement dit la solution de type « semi-renforcée » reste plus cher. En effet, la dolomie coûte de 35 à 45 € du m² et est finalement plus chère qu'un revêtement "classique". Alors que pour un revêtement classique il faut compter de l'ordre de 5 à 10 € pour le travail du sol, de 10 à 15 € pour les fondations et de 10 à 15 € pour le revêtement.

Le prix global de l'une ou l'autre solution resterait donc sensiblement identique. Ceci étant, on notera qu'avec un revêtement de type « classique » classique les frais d'entretien sont beaucoup moins coûteux).

Le revêtement serait donc à installer sur le tronçon représenté en rouge sur la carte. Un empierrement est également nécessaire sur ce tronçon pour permettre une installation optimale du revêtement. La largeur du chemin cyclo-pédestre devrait idéalement être de 2,50 m.

Cependant, à court terme, il est intéressant de déjà aménager ce cheminement afin de le rendre praticable en empierrant le site uniquement dans un premier temps.

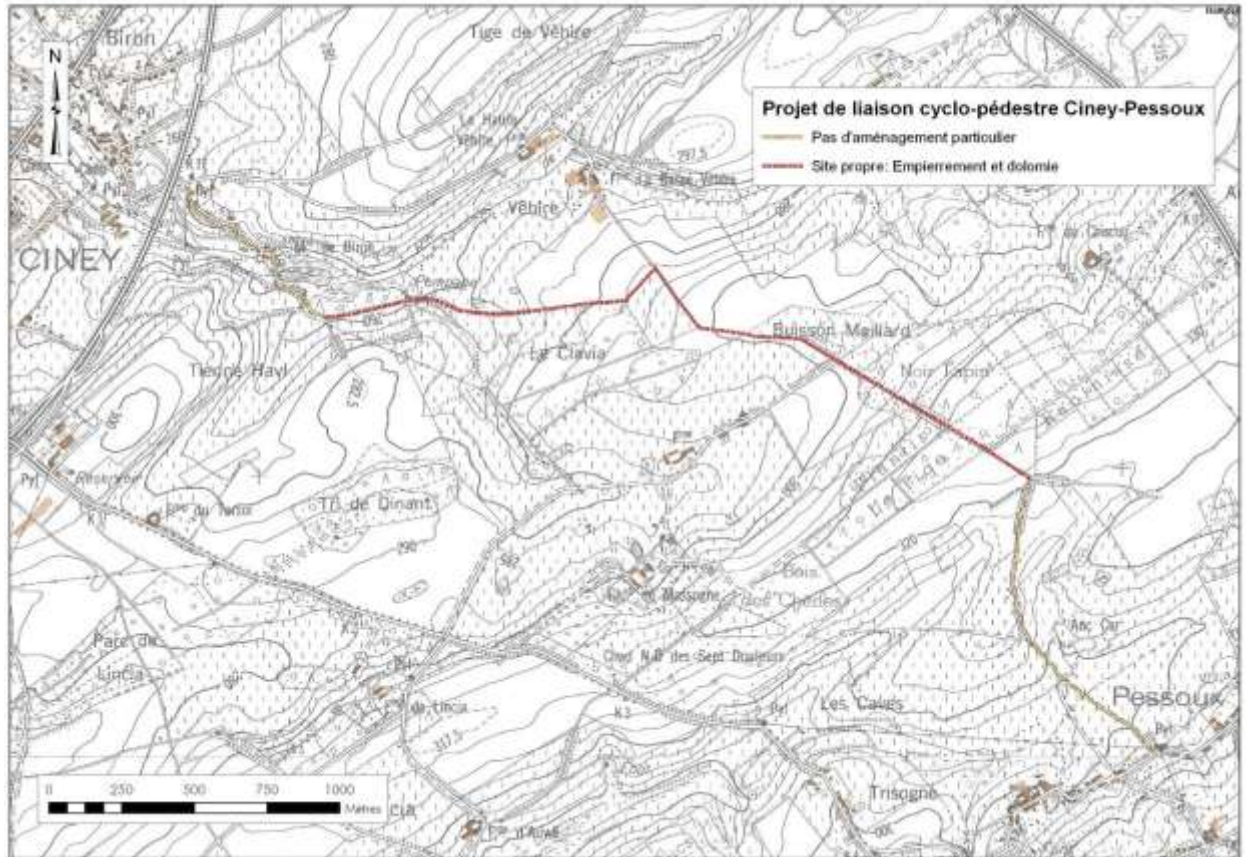


Figure 40. Projet de liaison cyclo-pédestre Pessoux-Biron

2- Liaison Leignon – Ciney

La distance entre Leignon et Ciney est relativement courte et accessible pour les modes doux. Le relief est également acceptable pour les vélos. Afin de créer une liaison modes doux forte entre Leignon et Ciney, il est proposé de créer un site propre modes doux le long du chemin de fer dans le même concept que la liaison entre l'école de Leignon et la salle de sport déjà proposé par la SNCB. La continuité de cet aménagement permettrait d'avoir une liaison totalement sécurisée entre Leignon et Ciney (quartier de la gare) en passant par la piscine communale.

Le premier tronçon de cette liaison, de Leignon au carrefour avec la rue de Spa (N938) et la rue Golinvaux (N949) au pont du Chemin de fer passant au-dessus de la N949, se positionnera le long de la voie ferrée côté nord. Ensuite au niveau du pont du chemin de fer, un ouvrage d'art de type passerelle pour les modes doux devra être envisagée. A titre d'exemple, les photos suivantes nous montrent une réalisation de ce type à Thuin.



Figure 41. Exemple de passerelle modes doux juxtaposant une voie de chemin de fer à thuin (Source MS-a, Bureau d'Etudes et de Projets en Urbanisme et Architecture)

Ensuite, la liaison continuera depuis la passerelle jusqu'à la rue Pont Mounia toujours côté nord. Une palissade est à prévoir comme sur les plans d'Infrabel pour la liaison Chapois-Leignon afin de séparer physiquement la piste cyclable des voies.

Enfin l'itinéraire prendrait ensuite la rue Pont Mounia pour rejoindre la piscine.

Voiries agricoles accessibles aux cyclistes

Certaines anciennes voiries cinaciennes destinées au charroi agricole ont été macadamisées il y a quelques années. Cependant, depuis lors, elles sont utilisées intempestivement par des véhicules non agricoles qui contribuent à dégrader ces voiries plus rapidement que prévu.

C'est par exemple le cas de la route reliant Leignon à l'IMP mais aussi d'autres voiries agricoles.



Figure 42. Exemple de voirie agricole utilisée par de nombreux automobilistes et très dégradée (route Leignon – IMP)

Afin de garantir une accessibilité optimale des véhicules agricoles à leurs terrains, il est cependant indispensable de maintenir un bon état d'entretien de ces voiries. Une solution doit donc être trouvée pour inciter les véhicules classiques à éviter ces voiries. Le passage des modes doux par ces voiries au trafic faible est cependant souhaité.

Une solution pour garantir une accessibilité du charroi agricole et des modes doux tout en garantissant un état de voiries acceptable et en limitant le passage des véhicules classiques est

représenté sur la photo suivant. Il s'agit de maintenir une bande enherbée au centre de la voirie pour dissuader les automobilistes.



Figure 43. Exemple du traitement d'une voirie agricole permettant le passage aisé des modes doux à Hoegaarden

Les véhicules agricoles peuvent utiliser une voirie de ce type sans difficulté et les vélos et piétons disposent de 2 bandes de revêtement adéquat pour une utilisation sécurisées et confortable.

Il est donc recommandé dans ce PCM d'utiliser ce type d'aménagement dans toutes ces voiries agricoles macadamisées ou à macadamiser afin de limiter le passage des véhicules tout en garantissant un accès aisé au charroi agricole et un passage facile des modes doux.

Pistes cyclables séparées

1- N949 entre Chapois et Haversin

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes sur cet axe, il est proposé de transformer les pistes cyclables marquées par des pistes cyclables séparées (unidirectionnelles) comme c'est par exemple le cas sur la N929 de Haversin à la N4.



Figure 44. N949 et piste cyclable marquée (à gauche) et N929 et piste cyclable séparée (à droite)

2- Liaison Halloy – Ciney

La liaison Braibant – Ciney présente un potentiel intéressant en termes de déplacements pour les modes doux. Cependant, l'insécurité routière ne permet que difficilement actuellement la mobilité des modes doux sur cette liaison et en particulier sur la N 937.

Entre Braibant et Halloy, le groupe de travail sentiers a réhabilité un chemin permettant d'effectuer cette liaison. La liaison entre Halloy et Ciney est plus difficile en raison de la configuration des lieux.

Le réseau cyclable (Figure 5) propose deux solutions pour relier Ciney et Braibant et Halloy. La première est d'utiliser des voiries à faible trafic et ainsi de reprendre l'itinéraire de liaison RAVeL allant vers Sovet. La seconde est d'installer une piste cyclable séparée (vu la largeur de la voirie) entre Halloy et Ciney.

La configuration de la route sur cet axe ne permet pas l'installation de pistes cyclables sur l'assiette de la voirie. Il faudra donc envisager de réaliser ce cheminement sur les terrains jouxtant la route.

Sur le premier tronçon, soit depuis la ferme de la Motte jusqu'au petit pont au dessus du ruisseau des Vaux, il faut envisager l'installation d'une piste cyclable séparée bidirectionnelle (qui a l'avantage d'avoir moins d'emprise au sol que 2 pistes unidirectionnelles) du côté Ouest de la route en aménageant le bas côté de la voirie. Pour le passage du pont, un ouvrage d'art sera cependant nécessaire à côté du pont automobile.

Le deuxième tronçon, allant du ruisseau de Vaux au chemin de Haljoux présente plus de difficultés au niveau du relief en particulier immédiatement après le passage du ruisseau. Cependant, la continuité de la piste cyclable séparée bidirectionnelle coté Ouest devra être envisagée, toujours en aménageant le bas-côté.

Enfin, le dernier tronçon entre le Chemin d'Haljoux et Ciney présente de nombreuses contraintes de relief, de déclivité et de talus. Il est donc indispensable d'envisager de raboter le talus coté Ouest afin de garantir la continuité de la piste bidirectionnelle jusque Ciney.

3- Liaison Achêne - Ciney

Des pistes cyclables existaient auparavant sur cette voirie. Etant donné qu'elle a été « déclassée » en voirie intervillage, le trafic y sera réduit notamment grâce à la N97 et à la nouvelle bretelle d'accès vers la ZAE d'Achêne.

La voirie actuelle permet l'installation d'une piste cyclable séparée dans les deux sens depuis l'Avenue d'Huart jusqu'au village d'Achêne. La suppression de la bande rouge centrale sera cependant nécessaire pour avoir la place suffisante pour les pistes cyclables.



Figure 45. Liaison entre Ciney et Achêne par la N936

4- Prescriptions techniques générales

Les prescriptions générales pour l'installation des pistes cyclables séparées sont les suivantes :

- Largeur recommandée : 1,75 m (minimum 1,50 m)
- Largeur recommandée dans le cas d'une piste bidirectionnelle : 2,50 m (minimum 2 m)
- Largeur minimale entre la chaussée et la piste cyclable : 1,00 m

L'entretien des pistes séparées ne peut se faire en même temps que l'entretien de la chaussée. Cependant, il existe des véhicules d'entretien spécifique pour les pistes cyclables séparées comme on peut le voir sur la figure suivante. Ceci étant on attire l'attention sur le fait que ce dispositif spécifique est onéreux.



Figure 46. Véhicules d'entretien de pistes cyclables en France (Toulon) et en Région Flamande

En ce qui concerne l'analyse de l'opportunité de réaliser ou non des infrastructures cyclables de type "séparée" ou de type "marquée", on rappellera que les premières disposent de l'avantage d'améliorer la sécurité des cyclistes (critère particulièrement important sur des axes où les vitesses pratiquées par les automobilistes sont élevées). En revanche, ces infrastructures nécessitent des équipements d'entretien spécifiques. Cette particularité rendra les campagnes de déneigement (salinasation) particulièrement difficile.

Pistes cyclables marquées

1- Avenue Schlögel, rue du Centre et rue du Commerce

Pour les voiries du centre de Ciney, les pistes cyclables sont décrites dans les chapitres se rapportant au réaménagement de la voirie à savoir l'avenue Schlögel (§ 3.2.3.5), la rue du Centre et la rue du Commerce (§3.2.2.5).

Afin de mettre en évidence la place du vélo dans la rue du Commerce dans le sens unique limité (SUL) aux vélos, il est proposé d'y installer une piste cyclable marquée dans le sens de la montée (sens interdit aux voitures). Comme indiqué sur le schéma suivant (cf. figure 46), le marquage d'une piste cyclable dans ce SUL occupera 1,30 m de largeur de voirie marquages compris (voir profils repris sur la figure 32).

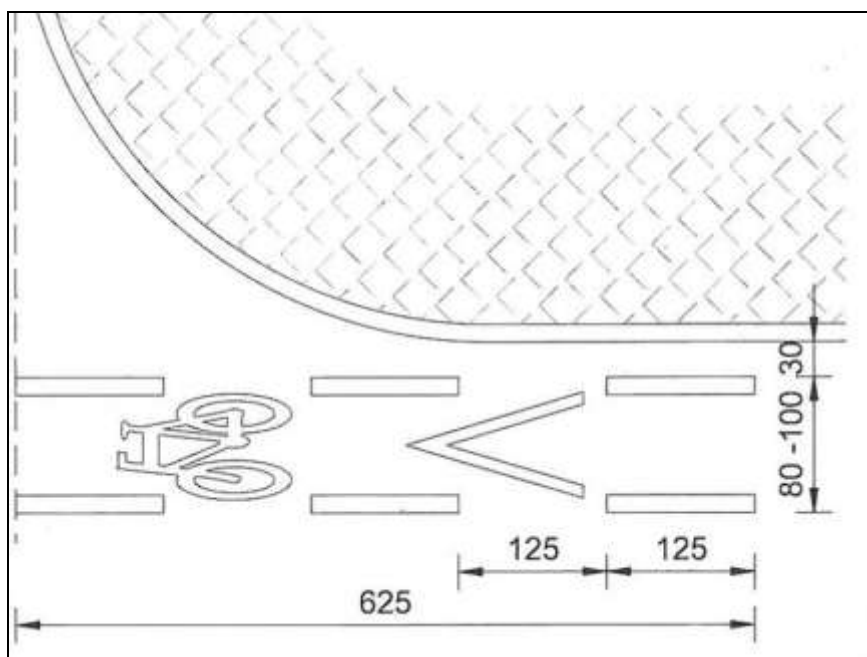


Figure 47.

On notera que la réalisation de cette piste cyclable (à contre sens) marquée sur la rue du Commerce (cf. photos-montage des Figure 42 et Figure 43) n'est en fait rien d'autre que l'actuel sens unique limité (SUL) autorisé sur cette voirie. L'intérêt de renforcer ce SUL par une piste cyclable marquée est de s'assurer d'une meilleure sécurité des cyclistes. En effet, ce marquage au sol permettra aux cyclistes d'être mieux vus des automobilistes.

Cette piste cyclable restera franchissable par les automobilistes souhaitant se stationner ou quitter une place de parking située sur le côté Est de la rue du Commerce.



Figure 48. photo-montage représentant la piste cyclable marquée sur la rue du Commerce



Figure 49.: photo-montage représentant la piste cyclable marquée sur la rue du Commerce

2- Chevetogne

Il est proposé d'installer un aménagement cyclable entre le centre de Chevetogne (rue Grande) et la rue Namorimont où l'itinéraire cyclable vers Leignon et Ychippe continue.



Figure 50. Rue Grande à Chevetogne: installation d'une piste cyclable marquée sur l'itinéraire cyclable

3- Prescriptions techniques générales

Les prescriptions générales pour l'installation des pistes cyclables marquées sont les suivantes :

- Largeur recommandée : 1,75 m (minimum 1,50 m)
- Utilisation de logos vélos pour mettre en évidence la piste cyclable aux carrefours et autres points problématiques
- Dans le cas où la largeur est suffisante, marquage d'une ligne Sauwens en ligne blanche ou bande sonore (voir figure suivante)

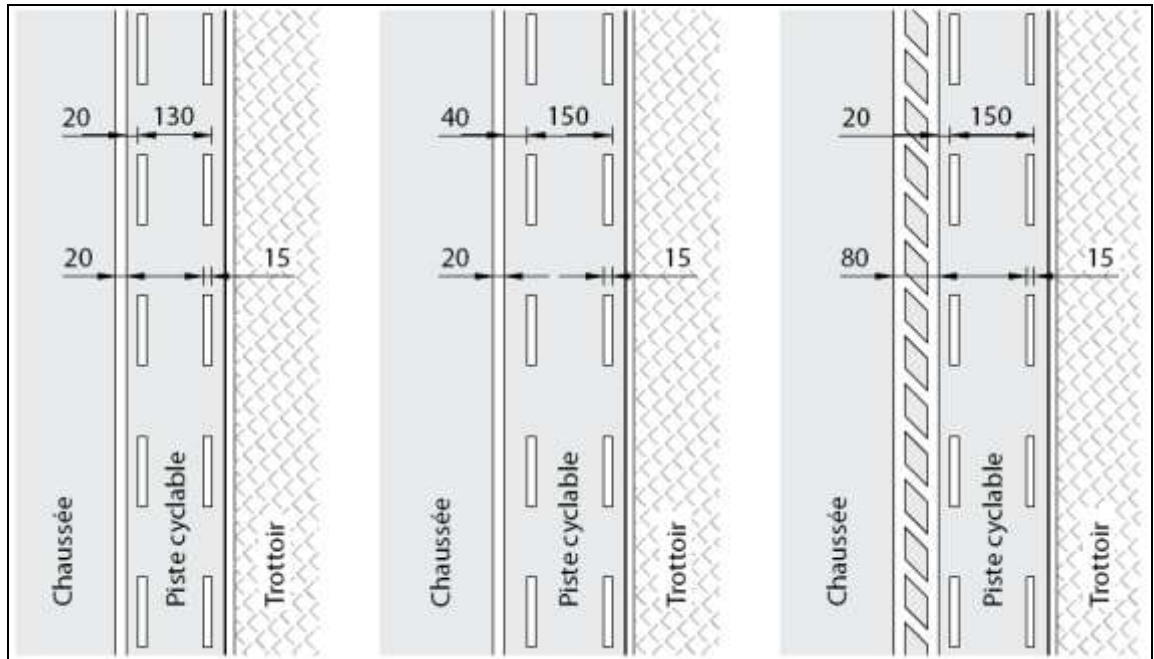


Figure 51. Lignes Sauwens pouvant être réalisée sous forme de ligne blanche continue, de bande sonore (avec ou sans ligne blanche continue) ou de réflecteurs au sol

Bandes cyclables suggérées et marquage des SULs

Dans la ville de Ciney, le marquage des SULs posent certains problèmes de lisibilité voire de sécurité. Le présent paragraphe a pour objectif d'harmoniser et d'améliorer la qualité du marquage au sol à destination des cyclistes. Les recommandations explicitées ci-dessous pourront ainsi être reprises dans le cahier des charges communal pour la prochaine campagne de marquage au sol.

Le marquage des SULs est en effet intéressant du point de vue de la sécurité et de la visibilité du cycliste ; il permet en effet :

- D'attirer l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes à contre-sens
- D'inciter les automobilistes et les cyclistes à se positionner correctement à l'approche des carrefours.

1- Dimension et standardisation des marquages vélos

Le type de marquage recommandé est le marquage utilisé actuellement à Ciney à savoir la combinaison chevrons+logos vélos de couleur blanche utilisée pour :

- Marquage ponctuel aux carrefours principalement ;
- Marquage continu (dans ce cas, cela revient à la création d'une bande cyclable suggérée continue utile dans certaines voiries).

L'avantage de l'utilisation de ce type de marquage est son moindre coût (par rapport au marquage de type « schlamm » rouge).

Les dimensions des chevrons et logos vélos à respecter sont décrites dans les deux figures suivantes. Ils ont donc une largeur standard de 90 cm. Une version de 70 cm ne sera utilisée qu'à titre exceptionnel quand les configurations des lieux empêchent l'installation de la version standard.

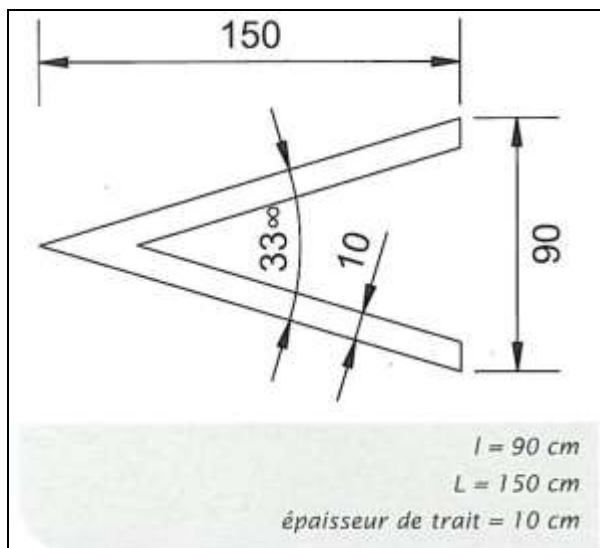


Figure 52.

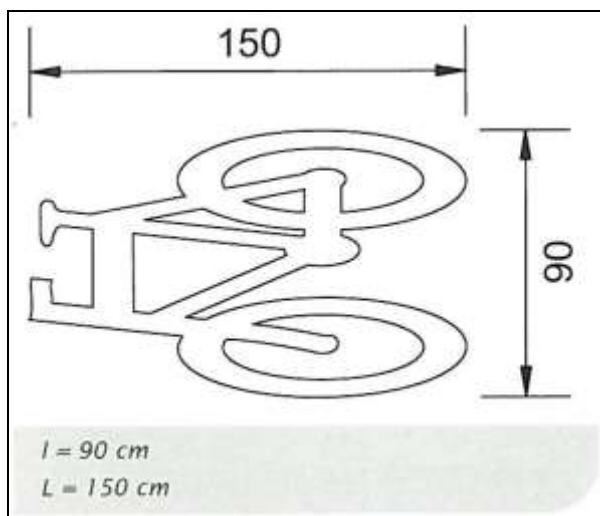


Figure 53.

À l'approche d'un carrefour et aux sorties et entrées de SULs, il est indispensable de procéder au marquage de cette combinaison. La distance entre les logos et les chevrons devra être respectée comme sur la figure suivante à savoir 7 m pour la distance entre deux logos vélos inclus.

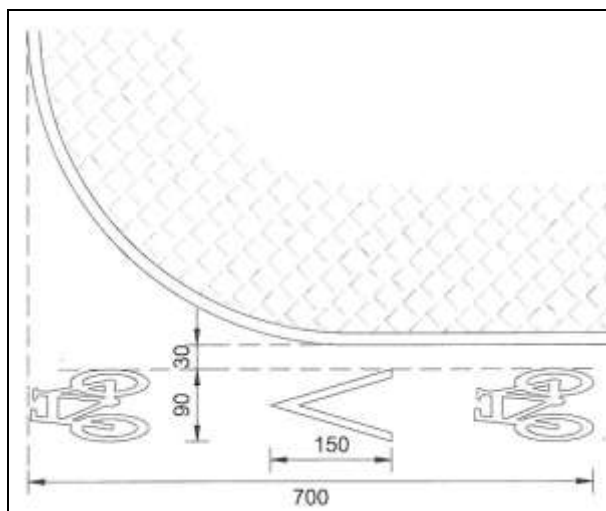


Figure 54.

Dans certains cas il est recommandé de procéder à un marquage continu du contresens cyclables que ce soit en piste cyclable marquée (cas de la rue du commerce) ou en bande cyclable suggérée (avec chevrons et logos vélos). Il est particulièrement utile lorsque la voirie a une fonction collectrice et lorsqu'il y a une desserte régulière en bus.

Le contresens cyclable de la rue Piervienne sera donc marqué en continu par une bande cyclable suggérée de type logos vélos + chevron.

Dans ce cas, il est indispensable de prévoir une marge de sécurité suffisante (40 à 50 cm) par rapport au stationnement latéral. L'axe des chevrons (de 90 cm de large) doit donc être tracé à 1m de la limite de la zone de stationnement comme indiqué sur la figure suivante. La distance entre les chevrons et logos vélos (exclus) sera de 7,5 m.

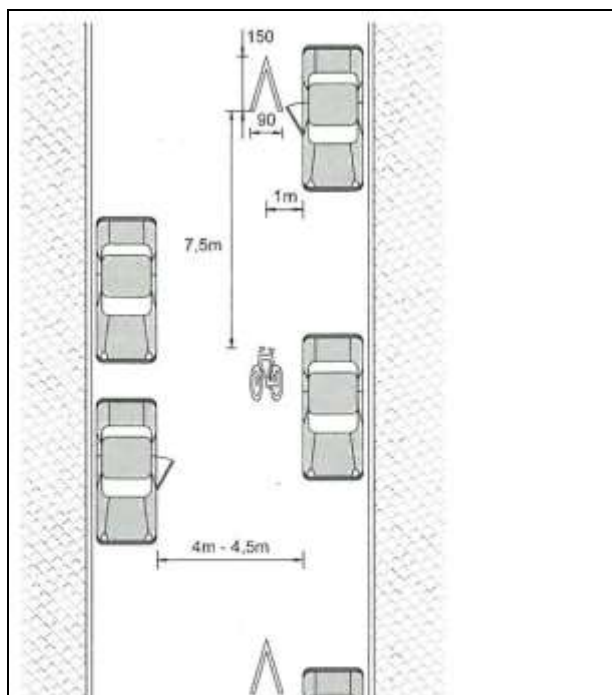


Figure 55.

2- Prescription technique pour un marquage de qualité

Afin d'obtenir un marquage de qualité, il est intéressant de s'intéresser au matériau utilisé. Le tableau ci-dessous reprend une comparaison entre la peinture classique le marquage thermoplastique.

Type de marquage	Coût/m	Durabilité	Coût/m/an
Peinture	0,45 €/m	0,5 an	0,90 €/m/an
Produits thermoplastiques	2,25 €/m	2 à 3 ans	0,75 €/m/an

3.4. Transports en commun

3.4.1. Propositions de réaménagement suite à la suppression des passages à niveaux des gares de Ciney, Haversin et Leignon

La SNCB a fourni à la commune des projets et des plans pour les réaménagements envisagés suite à la suppression des passages à niveaux des gares de Ciney et d'Haversin. Un plan sommaire de création d'un ouvrage d'art aérien et d'une nouvelle voirie a également été fourni pour Leignon. Ces plans sont actuellement proposés par Infrabel.

Dans le cadre de l'élaboration du PCM, la commune a chargé TRITEL de réaliser une analyse critique des plans et projets proposés par Infrabel sur le territoire communal de Ciney.

Les suppressions de ces passages à niveaux engendrent des modifications de la circulation aux abords des gares. Dans ce contexte, il est important que la commune profite de ces travaux redéfinir et requalifier qualitativement les espaces pouvant être alloués à une mobilité plus douce et à une valorisation de l'espace public aux abords de ces gares.

Dans le cadre de cette analyse critique des plans soumis à la commune, les dimensions des places de stationnement, des voiries et des courbes de giration ont été vérifiées et, au besoin, retracées. Des places PMR, Kiss and Ride et des abris vélos ont été positionnés de manière optimale. Des exemples d'aménagements de qualité pour abris-vélos sont proposés ci-dessous.



Figure 56 : Exemple d'abris-bus

Les plans situés ci-après reprennent les adaptations proposées par TRITEL concernant les abords des gares de Ciney, d'Haversin et de Leignon.

1- Ciney

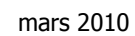
Pour Ciney, notre analyse des plans nous conduit à proposer que l'espace situé aux abords de la gare de bus soit désormais interdit au stationnement et soit réservé aux girations des voitures, à l'emplacement des voitures PMR et aux zones de débarquement et de chargement des bus du TEC. Une place taxi pourra éventuellement y être ajoutée si la commune le juge nécessaire. Les zones kiss and ride sont situées de part et d'autres de la rue longeant la gare afin de faciliter leur accès quelque soit l'origine et la destination du conducteur. Un plateau marquera les traversées piétonnes à ce niveau. Deux abri-vélos sont positionnés de part et d'autres des voies de chemin de fer.

Le rond-point menant au parking a été repositionné. L'accès aux quelques maisons longeant la voie de chemin de fer pourra se faire via un trottoir carrossable destiné uniquement à la desserte locale.



Figure 57 : Exemple d'aménagement d'un rond-point comprenant un accès de type trottoir carrossable pour une desserte locale (source : comité de quartier Wegnez à Pepinster)

La suppression du passage à niveau permet de libérer un espace considérable en face de la gare du côté de la ville au niveau de l'actuel carrefour qui perd son sens avec la suppression du passage à niveau. Cet espace pourra être aménagé de manière à valoriser le quartier de la gare.



94

2- Haversin

À Haversin, la zone de stationnement a été retracée afin de prendre en compte les largeurs nécessaires aux parkings des voitures et des PMR. L'accès au parking a aussi été repensée pour faciliter le kiss and ride. Un arrêt de bus a été placé en face de la gare, dans chaque sens de circulation. Afin de sécuriser la traversée piétonne, proche d'une courbe, il est essentiel de bien la signaler et de limiter la vitesse. Cette limitation pourra se faire à l'aide d'un plateau surélevé (cf. Figure 59)



Figure 59 : Exemple d'aménagement destiné à réduire la vitesse à proximité d'une courbe (source : Place au Vélo, Val de Marne)

Un abri-vélo est placé à côté de la gare et des accès aux quais.

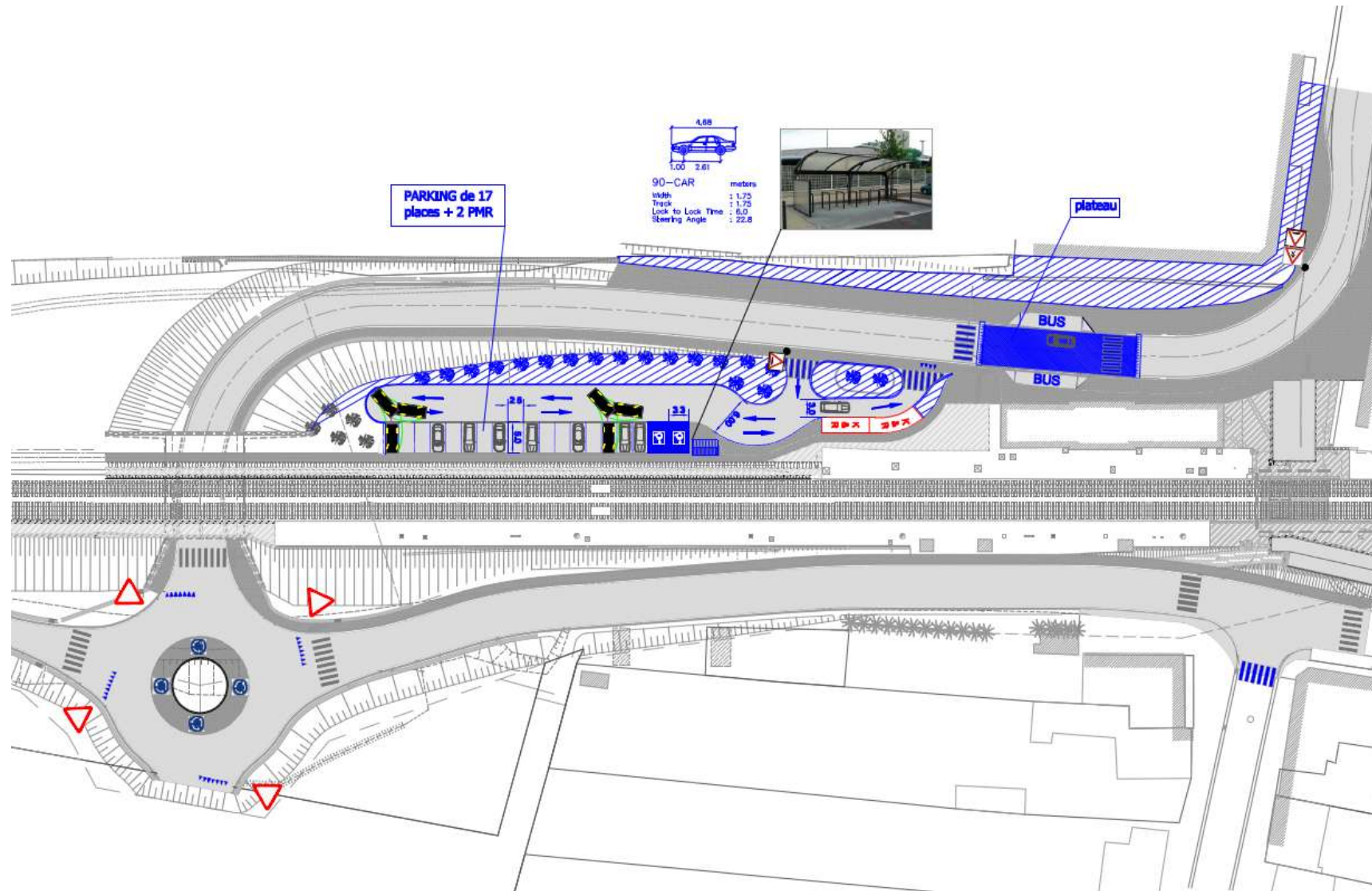


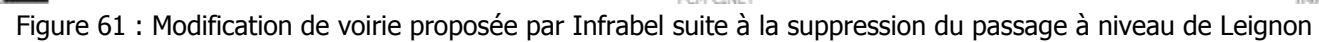
Figure 60 : Analyse critique du plan de réaménagement de la gare de Ciney suite à la suppression du passage à niveau. Les modifications par rapport au plan proposé par Infrabel sont en couleur.

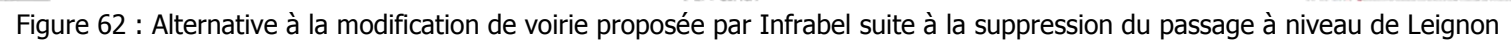
Leignon

La proposition d'Infrabel pour la modification de voirie suite à la suppression du passage à niveau de Leignon est reprise à la Figure 61

TRITEL propose une alternative en Figure 62. Cette alternative permet d'éviter la construction d'un ouvrage aérien en utilisant un passage sous-voies existant. Un autre avantage est que cela permet aussi de supprimer le trafic de transit (à l'entrée de Leignon) se rendant depuis et vers Ciney vers et depuis Chapois.

L'aménagement d'une liaison piétonne le long de la voie de chemin de fer entre l'école communale de Leignon et la salle de sport a été proposé par Infrabel. Cette proposition est reprise dans la Figure 63. La largeur de ce cheminement est de 2m et la longueur est de 266m.





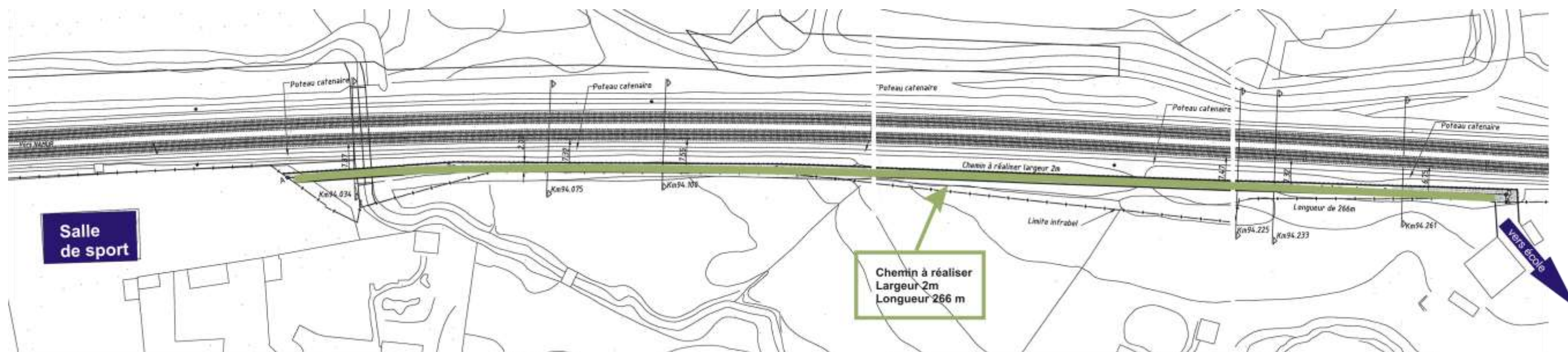


Figure 63 : Aménagement d'une liaison piétonne le long de la voie de chemin de fer entre l'école communale de Leignon et la salle de sport a été proposé par Infrabel

3.4.2. Réseau de référence

Ce paragraphe reprend pour rappel le réseau de référence actuel du TEC Namur-Luxembourg sur la commune de Ciney.

Lignes ouest :

- 128a Ciney-Spontin-Yvoir
- 430 Dinant-Thynes-Ciney

Lignes nord :

- 13 Andennes-Seilles-Ciney
- 66 Namur-Gesves-Ciney
- 126a Huy-Ciney

Lignes est et sud :

- 43/1 Dinant-Ciney
- 43/2 Ciney-Montgauthier
- 47 Ciney-Custinne
- 48 Ciney-Bonsin
- 50s Ciney-Serinchamps
- 57/1 Ciney – Chevtogne – Leignon et 57/2 Ciney - Leignon

Ligne express :

- 88 Bastogne-Namur

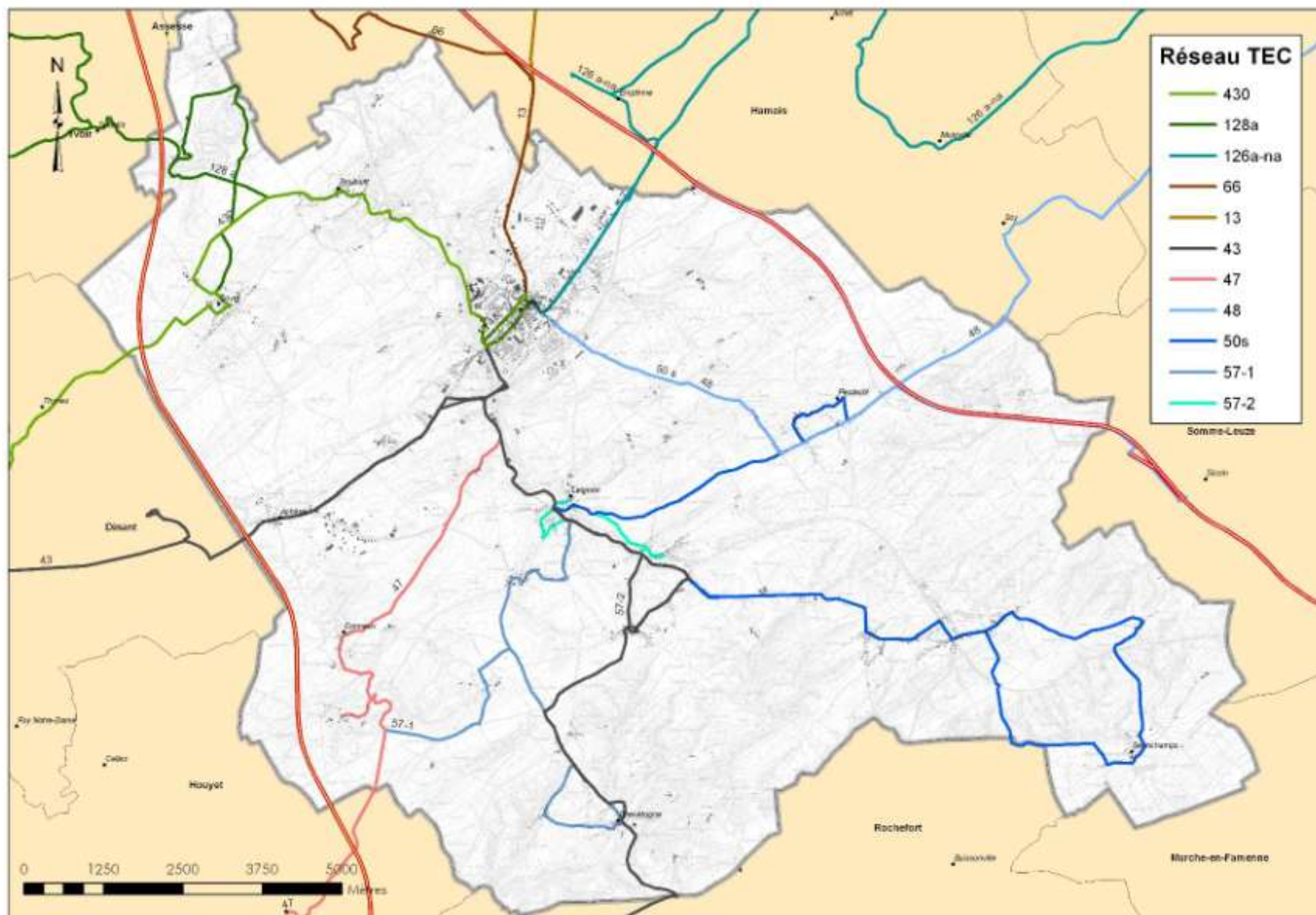


Figure 64. Réseau TEC actuel sur la commune de Ciney

3.4.3. Description des alternatives de développement du réseau bus

3.4.3.1. Mise en place d'une ligne urbaine desservant l'IMP

Situation de référence

Il n'y avait avant ce PCM aucune desserte de l'IMP. Toutes les lignes de bus passent par la gare SNCB de Ciney et la Place Monseu desservant ainsi le centre-ville. Depuis le 16 mars 2009, le TEC en partenariat avec la commune ont lancé une nouvelle, ligne : la ligne 69.

Option retenue

L'option de créer une « desserte urbaine » a été réalisée. Elle est en cours d'évaluation par le TEC. Cette ligne (numérotée 69) permet de desservir le site de l'IMP depuis la gare. Elle a pour objectif d'augmenter la part modal des transports publics auprès des travailleurs et visiteurs de l'IMP. Les fréquences et horaires ont donc été élaborés sur base des horaires de train et des horaires de travail de l'IMP. On notera que des adaptations d'horaires ont eu lieu en octobre 2009, de manière à rendre possible la correspondance pour les cinaciens revenant avec le train depuis Namur..

A plus long terme, il sera intéressant d'envisager la prolongation de cette ligne vers le zoning de Biron en relation avec le développement de celui-ci par le BEP.

3.4.3.2. Desserte de la ZAE de Biron

Situation de référence

La ligne 126a dessert l'avenue Schlögel et la rue Saint-Gilles sans rentrer dans le zoning.

Option 1

- Mutualisation de navettes depuis/vers la gare de Ciney, en partenariat avec le BEP et les entreprises sur le site
- A envisager dans le cadre du futur développement du zoning de Biron

Option 2 : ligne régulière

- Augmentation de la fréquence du tronçon de la ligne 126a depuis la gare de Ciney jusqu'à la ZAE de Biron au moins
- Déviation d'1 bus sur 2 en heures de pointe par l'intérieur du zoning (augmentation du trajet de 2,5 km)

➔ Option rejetée. La ligne 126a est trop longue et trop complexe pour faire un crochet supplémentaire dans le zoning.

Option 3 : ligne régulière

- Prolongation de la nouvelle ligne de desserte de l'IMP vers le zoning de Biron, en partenariat avec le BEP et les entreprises sur le site

3.4.3.3. Desserte de la ZAE d'Achêne

Situation de référence

La ligne 43/1 dessert le village d'Achêne via la N936 mais ne rentre pas dans le zoning. De plus, la présence d'un atelier protégé (Village n°3) dans le zoning appuie la demande d'une ligne de bus pour garantir une accessibilité à tous. En effet, l'étude du Plan de Mobilité des zones d'activités économiques de la Province de Namur (PMZA – SPW/BEP) avait réalisé une enquête (2004) sur les déplacements des travailleurs et les résultats de celle-ci démontraient clairement qu'une part non négligeable des travailleurs empruntaient les transports en commun pour se rendre sur la ZAE. Compte tenu de ce constat et du public visé, la sécurisation et le confort des arrêts aux abords de la ZAE sont des points particulièrement importants.

Option 1

- Déviation d'1 bus sur 2 de la ligne 43/1 dans le zoning par les rues du Parc Industriel et du Polissou
- Augmentation de fréquence aux heures de pointe intéressante pour améliorer l'attractivité des transports en commun pour les travailleurs du site.

Option 2

- Mutualisation de navettes depuis/vers la gare de Ciney, en partenariat avec le BEP et les entreprises sur le site

Option 3

- Prolongation de la nouvelle ligne de desserte de l'IMP vers le zoning de Biron au Nord et ensuite vers le zoning d'Achêne au Sud, en partenariat avec le BEP et les entreprises sur le site

3.4.3.4. Desserte de Corbion

Situation de référence

Le village de Corbion n'est desservi que par la ligne scolaire 57/1 qui dessert depuis Ciney, Conneux, Chevetogne, Corbion et Leignon. Cette ligne ne présentant qu'un seul passage par jour dans chaque sens, une amélioration de la desserte du village serait intéressante et est d'ailleurs demandée par les autorités communales et les représentants des riverains.

Option 1

- Projet réalisé par le TEC Namur-Luxembourg
- Déviation de la ligne 43/2 par Corbion via les rues de Custine (Delloé vers Ciney), Corbion et Somelette
- Distance supplémentaire de 3 km → coût total annuel supplémentaire estimé par le TEC à environ 15 000 euros

Option 2

- Déviation de la ligne 43/2 par Corbion via les rues de Custine (Delloé vers Ciney), Corbion et Ychippe
- Chapois n'est dès lors plus desservie et la ligne fait directement Leignon – Corbion - Ychippe.
- Distance supplémentaire de 0.6 km → coût total annuel supplémentaire très réduit

Option 3

- Déviation de la ligne 43/2 par Corbion via les rues de Custine (Delloé vers Ciney), et de Ronveaux (redressement de la ligne)
- Chapois et Ychippe ne sont plus desservis et la ligne fait directement Leignon – Corbion - Chevetogne
- Trajet le plus direct → réduction de la distance d'environ 1,2 km
- Gain de temps et réduction des coûts

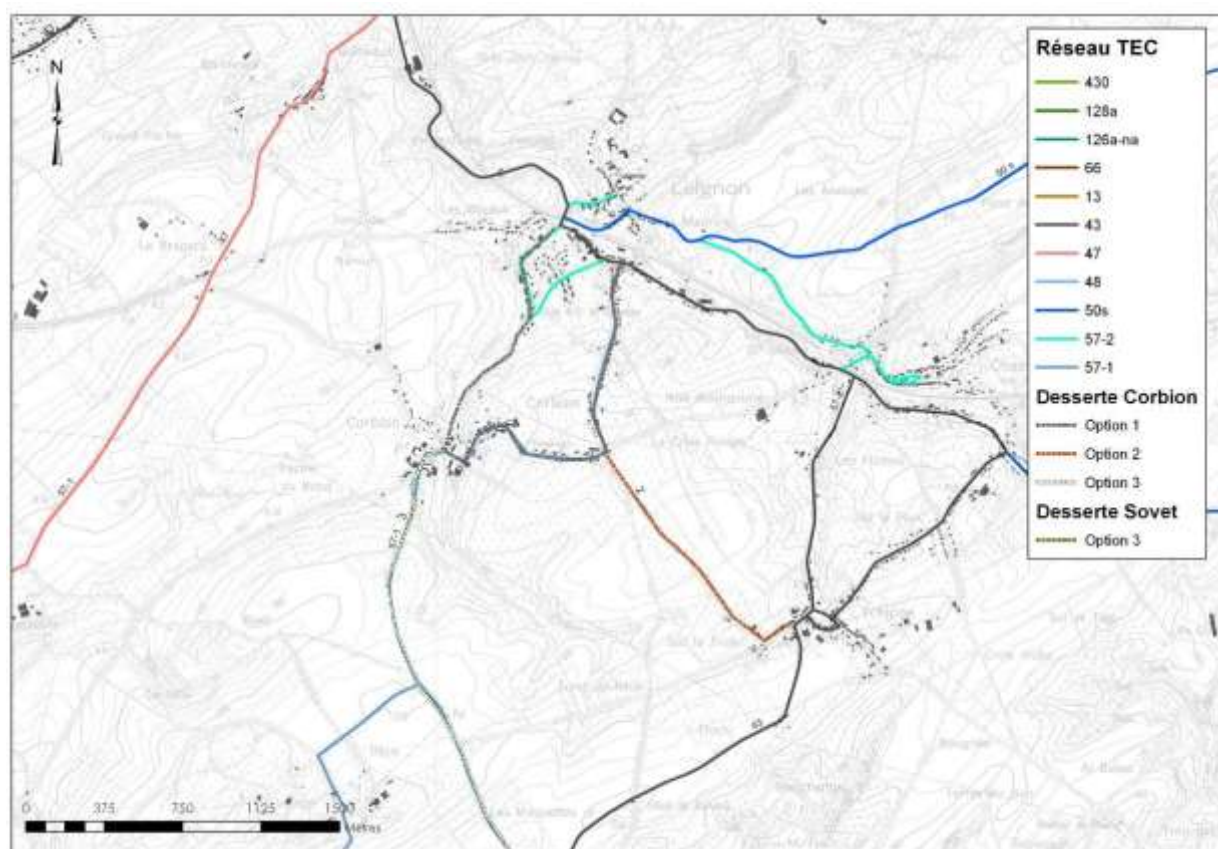


Figure 65. Propositions pour la desserte de Corbion

La première option est retenue par le TEC. Les délais de mise en œuvre dépendront des budgets disponibles.

3.4.3.5. Augmentation de fréquence ligne 43/2 à l'heure de pointe du soir

Situation de référence

Il apparaît que les horaires sont tout à fait inadaptés en termes de correspondances avec la ligne ferroviaire 162. En effet, la ligne 43/2 reliant Ciney à Montgauthier ne dispose d'aucun départ depuis la gare de Ciney entre 16h30 et 19h15.. Compte tenu des temps d'attente inacceptables, les navetteurs revenant donc de Bruxelles ou de Namur ne peuvent donc pas continuer leurs routes en bus à l'heure de pointe du soir.

Option 1

- Rajout d'un bus en direction de Montgauthier à l'heure de pointe du soir pour permettre aux navetteurs SNCB de rentrer chez eux en bus depuis la gare
- Correspondance impérative avec les trains IC et P venant de Namur et de Bruxelles

Pour se rendre compte effectivement du potentiel voyageurs susceptibles d'être intéressés par une correspondance bus depuis le train, le TEC devrait réaliser une enquête auprès des usagers du train (personnes descendant à Ciney des trains venant de Namur à l'heure du pointe du soir).

Cette ligne a récemment été prolongée en période de vacances scolaires ce qui permet aux navetteurs de rejoindre leur domicile depuis les gares même pendant l'été.

3.4.3.6. Optimisation de la desserte de Sovet

Situation de référence

Deux lignes desservent actuellement le village de Sovet. La ligne 430 relie Ciney à Dinant via Thynes et passe par Braibant et Sovet sur la commune de Ciney. La ligne 128a relie Ciney à Yvoir via Braibant et Senenne. Cette ligne fait le crochet par Sovet une fois par jour dans le sens Ciney-Yvoir à 16h15 (départ de Ciney) (+ une fois à 12h15 le mercredi). Il s'avère qu'un bus 430 quitte Ciney à 16h15 également pour rejoindre Sovet via Braibant et donc par le même itinéraire que le 128a et en même temps (12h15 le mercredi). Il est donc important d'optimiser la desserte de Sovet via ces deux lignes afin d'améliorer l'efficacité des 2 lignes et l'attractivité des autobus.

Option 1

- Décaler le départ de 16h15 du bus de la ligne 128a pour éviter le double emploi Ciney-Braibant-Sovet

Option 2

- Décaler le départ de 16h15 du bus de la ligne 430 pour éviter le double emploi Ciney-Braibant-Sovet

Option 3

- Suppression du crochet par Sovet du départ de 16h15 de la ligne 128a
- Modification d'itinéraire de la ligne 430 par le chemin de Mosée et la rue Saint-Donat
 - Distance diminuée de 2,5 km
 - Plus de passage par Braibant en même temps que le 128a

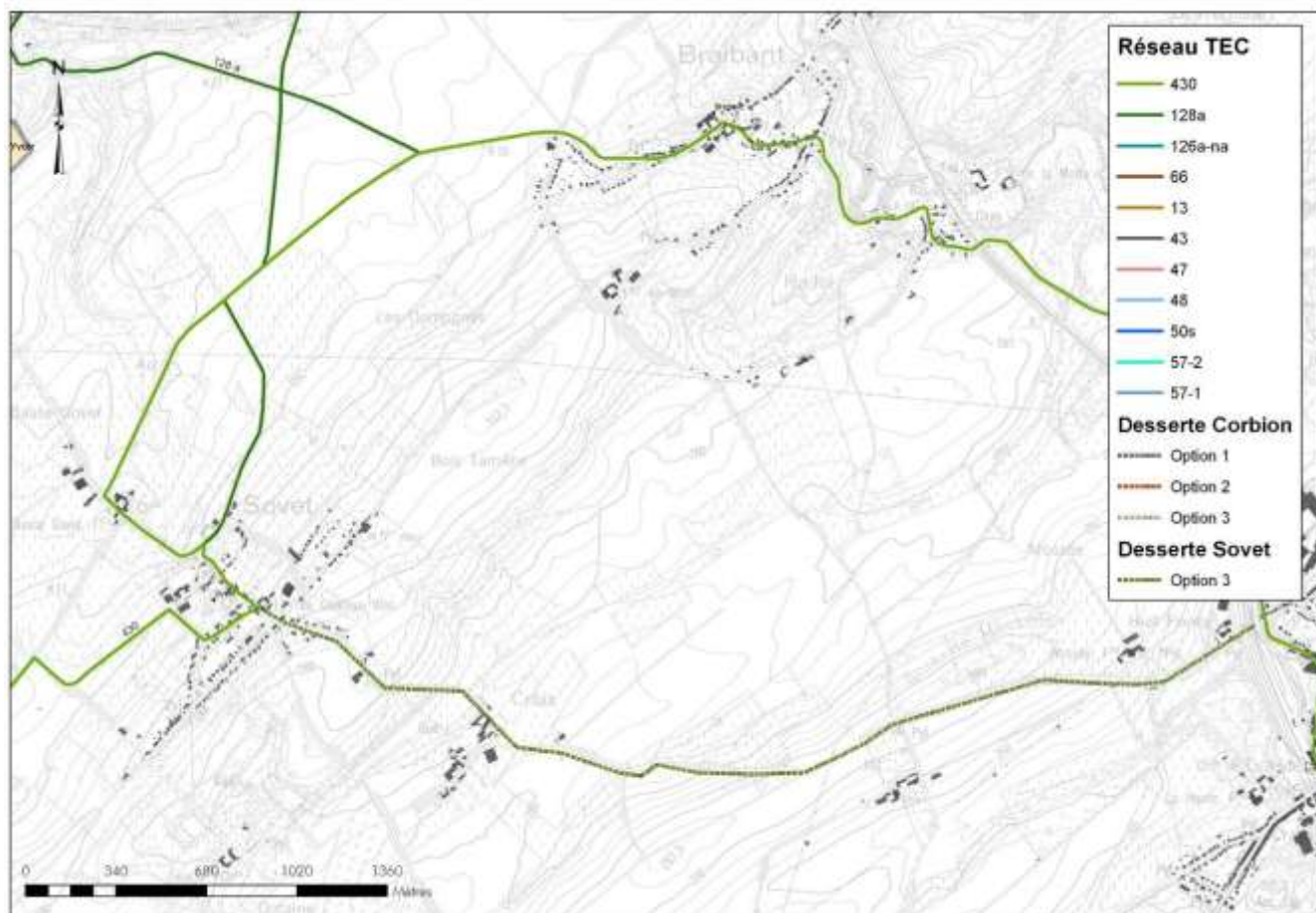


Figure 66. Propositions d'optimisation de la desserte de Sovet

3.4.3.7. Desserte de Serinchamps et Les Bassees

Situation de référence

Hormis la ligne 50s qui dessert ces villages seulement une fois par semaine, aucun transports en commun ne dessert ces deux hameaux. Cependant, la densité de population et le nombre d'habitants de cette zone sont très faibles et il semble difficile d'envisager une ligne régulière de bus pour desservir cette zone.

Option 1 : bus local

Le bus local fonctionne habituellement sur base d'une convention passée entre la Commune et le TEC qui prévoit que :

- le TEC fournit le matériel roulant, effectue les grands entretiens et prend en charge la formation des chauffeurs ;
- la Commune paie le carburant, les salaires des chauffeurs et les petits entretiens ;
- les recettes sont reversées au TEC.

Dans le contexte cinacien, l'autobus local pourrait renforcer la desserte des villages peu pas desservis comme Serinchamps ou Les Basses.

Avantages

- Souplesse d'exploitation : les trajets peuvent varier selon les jours de la semaine, différents services peuvent être fournis à différentes périodes, etc.
- Maîtrise par la commune de l'organisation de l'offre de TC local.

Inconvénients

- Faible rentabilité économique du projet

Option 2 : bus à la demande

Le bus à la demande ou TELBUS fonctionne actuellement en Province du Luxembourg et dans de nombreuses régions rurales flamandes. Ses objectifs sont de permettre aux zones rurales à faible densité de population, présentant un habitat très dispersé, de disposer d'un système de transport principalement dans les zones où des lignes régulières sont inaccessibles.

Dans le contexte cinacien (à éventuellement élargir à plusieurs communes, à la sous-région), le TELBUS pourrait renforcer la desserte des villages peu ou pas desservis comme Serinchamps ou Les Basses. On notera que si un tel système devait voir le jour, l'idéal serait d'équiper ces lignes avec des bus spécialement adaptés au PMR. En effet, ce type de clientèle sera particulièrement intéressé par ce type de service.

Avantages

- Souplesse d'exploitation : les trajets peuvent varier à tout moment, différents services peuvent être fournis à différentes périodes, le client peut être ramassés chez lui,

Inconvénients

- Très faible rentabilité économique du projet (de l'ordre de 4 %)
- délai nécessaire entre la réservation et le déplacement proprement dit

3.4.3.8. Desserte de Conneux et Conjoux et autres hameaux peu desservis de la commune de Ciney

Situation de référence

Les villages de Conneux et Conjoux ne sont desservis que par les lignes 47 et 57/1 soit 2 trajets par jour et par sens.

Option 1 : bus local

Le bus local fonctionne habituellement sur base d'une convention passée entre la Commune et le TEC qui prévoit que :

- le TEC fournit le matériel roulant, effectue les grands entretiens et prend en charge la formation des chauffeurs ;
- la Commune paie le carburant, les salaires des chauffeurs et les petits entretiens ;
- les recettes sont reversées au TEC.

Dans le contexte cinacien, l'autobus local pourrait renforcer la desserte des villages peu pas desservis comme Conneux, Conjoux, Reux, Enhet, Reuleau, Vinçon,

Avantages

- Souplesse d'exploitation : les trajets peuvent varier selon les jours de la semaine, différents services peuvent être fournis à différentes périodes, etc.
- Maîtrise par la commune de l'organisation de l'offre de TC local.

Inconvénients

- Faible rentabilité économique du projet

Option 2 : bus à la demande

Le bus à la demande ou TELBUS fonctionne actuellement en Province du Luxembourg et dans de nombreuses régions rurales flamandes. Ses objectifs sont de permettre aux zones rurales à faible densité de population, présentant un habitat très dispersé, de disposer d'un système de transport principalement dans les zones où des lignes régulières sont inaccessibles.

Dans le contexte cinacien (à éventuellement élargir à plusieurs communes, à la sous-région), le TELBUS pourrait renforcer la desserte des villages peu pas desservis comme Conneux, Conjoux, Reux, Enhet, Reuleau, Vinçon,

Avantages

- Souplesse d'exploitation : les trajets peuvent varier à tout moment, différents services peuvent être fournis à différentes périodes, le client peut être ramassés chez lui,

Inconvénients

- Très faible rentabilité économique du projet (de l'ordre de 4 %)
- délai nécessaire entre la réservation et le déplacement proprement dit.

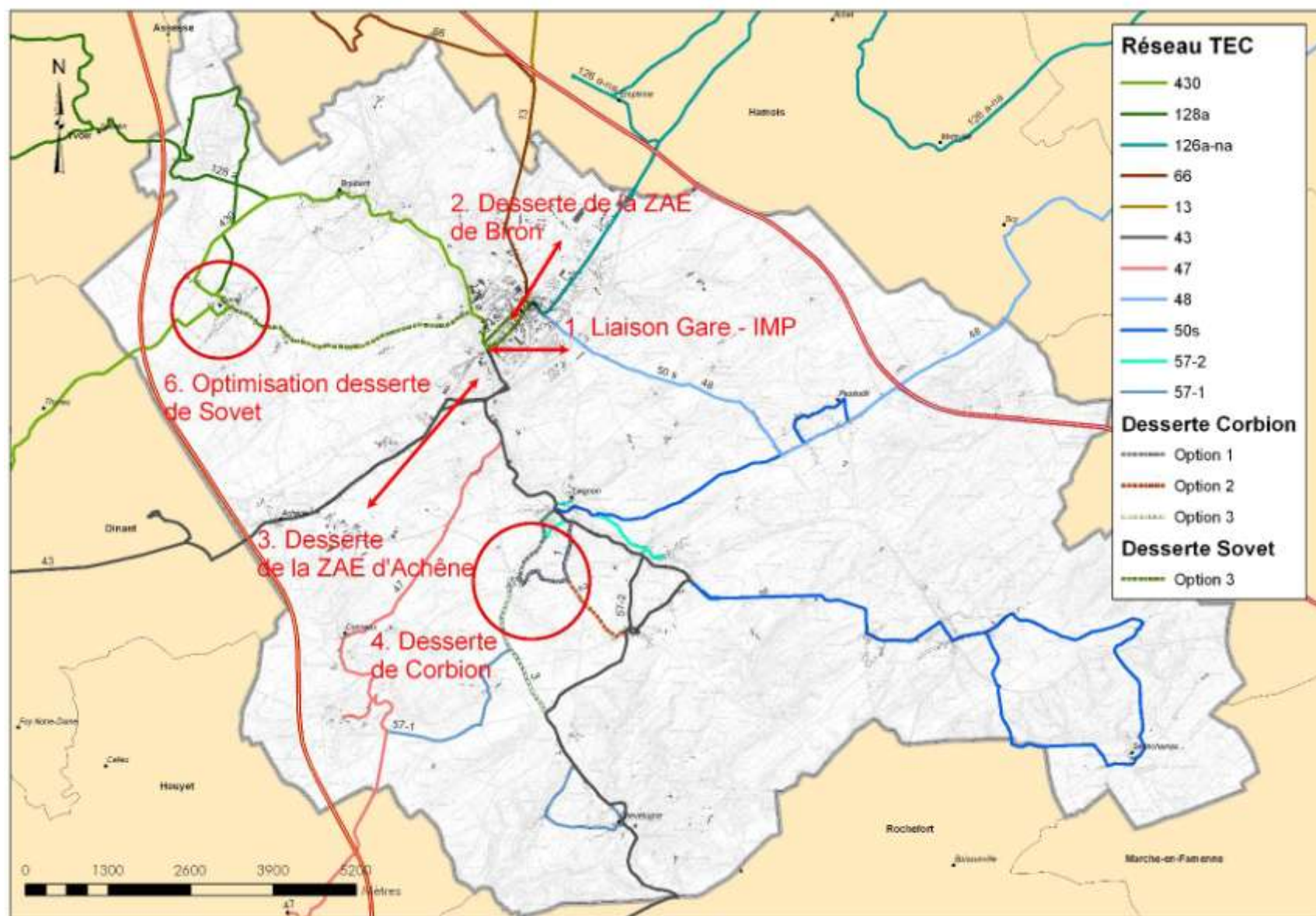


Figure 67. Propositions de modifications du réseau autobus sur la commune de Ciney

3.4.4. Enquêtes réalisées : Corbion et Serinchamps

Afin d'évaluer de manière plus fine la demande, une enquête a été lancée auprès de 2 villages pilotes : Corbion et Serinchamps.

Les habitants de ces villages ont été interrogés par courrier pour connaître leurs souhaits de déplacements en autobus si une nouvelle ligne était créée.

Les souhaits d'horaires et d'itinéraires ont ainsi pu être évalués plus finement.

Cependant le taux de réponse a été très faible.

3.4.5. La voiture partagée : Cambio

Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité de Ciney, la commune a pris contact avec l'opérateur du réseau de voitures partagées Cambio. Une station a été inaugurée à la gare de Ciney qui permettra à la fois aux cinaciens non motorisés d'utiliser ces voitures à titre occasionnel mais aussi aux visiteurs de Ciney d'utiliser Cambio en venant à Ciney.



Figure 68. Nouvelle station Cambio à la gare de Ciney

3.4.6. Navette sociale

La commune de Ciney a également mise en place un système appelée « La Navette Sociale ». Ce système de transport collectif (constituant une alternative aux transports publics et aux système d'auto-partagée (Cambio). En effet, la navette sociale est un système dont les publics cibles sont les personnes aux revenus modestes résidant sur la commune de Ciney (conditions IDESS) et les seniors de plus de 65 ans.

Les transports sont effectués par un agent du CPAS directement affecté à ce service. La navette circule du lundi au vendredi, excepté les jours fériés, de 07h30 à 20h30 et le samedi de 09h00 à 16h00.

Pour pouvoir bénéficier de ce service, l'utilisateur doit être inscrit auprès de la coordinatrice. L'inscription est valable pour un an.

Les motifs de déplacement pour pouvoir emprunter la navette doivent être obligatoirement un de ceux-ci :

- bénéficier des soins de santé et de médicaments;
- accomplir des démarches administratives;
- accéder à certains biens de consommation de 1ère nécessité uniquement sur la commune de Ciney;
- rendre visite à des proches à l'hôpital ou en maison de repos;
- se rendre aux manifestations du Centre Culturel ou du théâtre;
- pour toute démarche à caractère social;

La "Navette Sociale" ne peut se substituer ni aux taxis conventionnels, ni aux ambulances, ni aux services spécialisés dans le transport des personnes handicapées ou malades qui ont besoin d'une assistance particulière pour se déplacer

Le tarif est de 0,30 €/km parcouru et 2,40 € d'attente

3.4.7. Système de voitures à partager (VAP)

Une nouvelle forme de mobilité (Système de voitures à partager - VAP) est en cours de développement. Il s'agit d'un système de mobilité hybride entre le covoiturage et l'auto-stop. Le projet est porté par l'association « Voitures à partager » (www.vap-vap.be). L'objectif des VAP est de repenser l'utilisation des véhicules et de promouvoir un plus haut taux d'occupation des voitures en circulation. Il s'agit de développer le covoiturage sur de courtes distances pour se déplacer par exemple à l'intérieur d'une commune, circuler d'une commune à l'autre, ou pour rejoindre une gare ou un arrêt de bus. La pratique des VAP est proche de l'autostop traditionnel : toute personne intéressée s'inscrit dans l'association comme piéton et/ou automobiliste et reçoit une carte « VAP » à son nom et un N° de membre. Ensuite, les uns et les autres se prêtent au covoiturage :

- le piéton fait signe aux automobilistes en montrant sa carte « VAP » et en indiquant sa direction à l'aide de cartons de couleurs ;
- l'automobiliste affiche un insigne « VAP » sur son pare-brise et prend le piéton qu'il rencontre pour une partie ou la totalité du trajet, selon son propre itinéraire.



Figure 69: Photo VAPeuse (source : www.vap-vap.be)

3.5. Plan de stationnement

Comme expliqué au point 2.6 ci-dessus, l'objectif de la mise en place d'un plan de stationnement au niveau du centre ville de Ciney est d'en améliorer le cadre de vie. En effet la mise en place d'un plan de stationnement est un levier fondamental dans la gestion de l'espace public. Il permet, d'une part, de garantir un partage équilibré de l'espace public entre tous les usagers, et d'autre part, d'améliorer l'accessibilité et la sécurité routière dans le centre ville.

3.5.1. Principes de base

Un des principes de base d'un plan de stationnement est qu'il se différencie autant par des aspects socio-économiques, que spatiaux ou temporels :

- Socio-économique
- En fonction des groupes cibles: transport individuel (riverains, visiteurs, touristes, livreurs, ...), transport collectif (transports publics, taxis, ...);
- En fonction du mode de paiement: gratuit, payant, location, achat, ...
- Espace
- En fonction de la structure de l'espace souhaitée et du type d'habitat (zone piétonne, zone commerçante, alentours de la gare, ...)
- En fonction de l'aménagement de l'espace public: stationnement sur la voirie, parkings en ouvrage, ...)
- Temporel
- En fonction de la durée du stationnement: interdit, courte durée, moyenne durée, longue durée, permanent
- En fonction du jour: semaine, week-end, jour férié
- En fonction des périodes: vacances, travail, achats,

Afin de s'assurer que le plan de stationnement soit efficace et accepté de tous les 3 grands principes suivants doivent guider son établissement.

- Le bon fonctionnement des commerces dans le centre ville de Ciney doit être garanti. La mise en place d'un **régime de stationnement limité dans le temps et/ou payant** sont des moyens permettant de repousser le stationnement longue durée hors du centre ville commercial permettant ainsi d'augmenter l'offre en stationnement disponibles pour les visiteurs des commerces.
- L'application d'un **dispositif propre pour les riverains** permettra de maintenir une offre suffisante pour ces derniers.
- Le développement de l'offre en **stationnement à l'extérieur de l'hypercentre** est également un point primordial de ce plan de stationnement. En effet, le plan de

stationnement visera à favoriser le stationnement à l'extérieur de l'hypercentre et à développer des itinéraires conviviaux d'accès "depuis" et "vers" le centre à pied.

Le principe du "stand-still" sera respecté dans ce plan de stationnement. Cela implique que la réalisation de tout nouvel emplacement de parking en voirie ou en ouvrage sera compensée par la suppression d'une place de stationnement ailleurs dans la zone définie au profit d'une autre fonction de la voirie (élargissement de trottoirs, piste cyclable, ...). On notera toutefois que le principe du "stand-still" n'est pas à adapter pour les nouveaux pôles d'attractions urbains.

Le respect de ce principe est primordial dans le centre-ville de Ciney dans la zone définie dans la figure 67 et uniquement dans celle-ci. En effet, la suppression des places de parkings dans un village ou à l'extérieur de la zone ne doit pas être un argument pour l'augmentation du nombre de places dans l'hypercentre.

3.5.2. Zones du Plan de stationnement

Le plan de stationnement se base sur une adaptation des zones de stationnement des véhicules en augmentant celle-ci dans les zones commerciales afin d'y favoriser l'accessibilité des commerces et en incitant les travailleurs au transfert modal en limitant les possibilités de stationnement de longue durée. Le stationnement de longue durée (voitures ventouses) est ainsi reporté en dehors de l'hypercentre, en des endroits correctement reliés au centre-ville par des cheminements piétons aménagés en ce sens.

La délimitation des zones de stationnement aboutit alors à une utilisation et un étalement optimal de l'offre en stationnement. Les différents groupes cibles (riverains, travailleurs, commerçants, visiteurs, ...) sont alors soit attirés soit repoussés au sein d'une certaine zone.

L'adaptation ou la mise en place des zones de stationnement consiste en l'adaptation des zones et des régimes actuels en fonction des groupes d'utilisateurs, de la structure d'activité des quartiers et de l'offre de parking disponible (parking hors voiries y compris).

En fonction de ces critères et de l'analyse des relevés de stationnement réalisés dans le cadre de la présente étude (cf. point 2.6.2) les 3 zones (ci-dessous) sont proposées. Ces zones disposent de caractéristiques spécifiques permettant d'atteindre des objectifs d'amélioration des taux de rotation régimes de rotation dans le centre de Ciney :

- **Zone rouge** : Un régime de stationnement rotatif de courte durée (maximum 1 heure de stationnement autorisé) pour tous les usagers **à l'exception des détenteurs d'une « carte riverains »**. Ce régime est prévu à destination des visiteurs avec une durée de stationnement relativement courte (commerces du centre ville, administration, ...) ;
- **Zone orange** : Un régime de stationnement rotatif de moyenne durée (maximum 2 heures de stationnement autorisé) **pour tous les usagers à l'exception des détenteurs d'une « carte riverains »**. Ce régime est prévu à destination des visiteurs avec une durée de stationnement plus longue (commerces, activités culturelles ou sportives, ...) ;

- **Zone verte** : Un régime de stationnement non limité dans le temps. La zone verte est principalement située en dehors de l'hypercentre pour les visiteurs de plus longue durée ou pour les travailleurs.

L'introduction de ces différentes zones de stationnement signifie une augmentation de la lisibilité et une simplification de la structure du stationnement dans le centre ville par rapport à la situation actuelle.

La carte suivante représente les zones de stationnement proposées dans le cadre de ce Plan de stationnement. Les rues non colorées sont caractérisées par un régime de stationnement non réglementé, correspondant donc aux principes de la zone verte énoncés ci-dessus. On notera que la carte reprend certaines voiries et parkings hors voiries identifiés en vert (comme par exemple la rue Walter sœur et le parking de l'EPC. Ces voiries et parkings se situent à la frontière des zones rouges et oranges pour lesquelles des règles strictes, quant à la durée du stationnement autorisé sont énoncées ci-dessus.

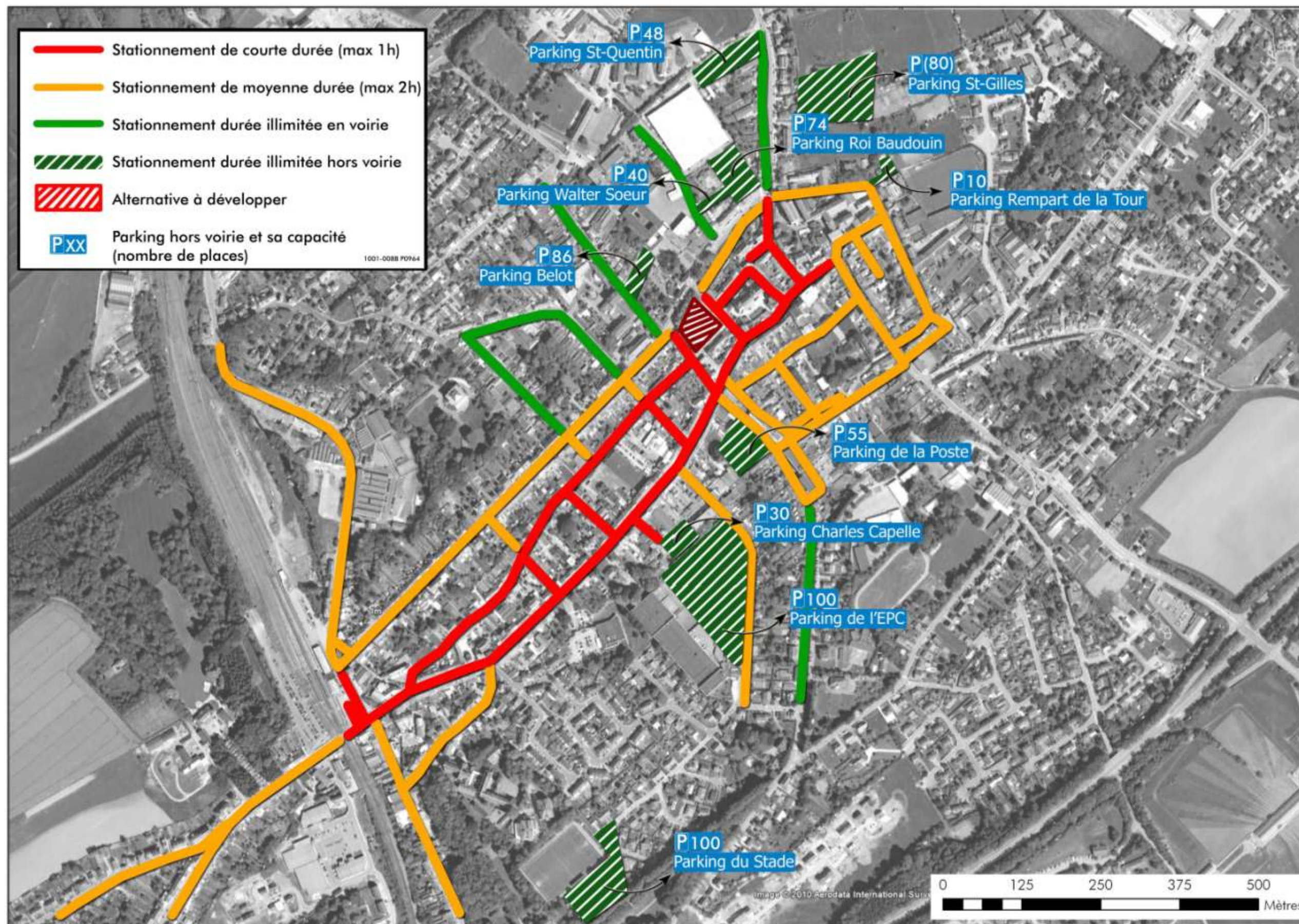


Figure 70. Plan de stationnement – identification des zones en voirie et des parkings situés hors voirie

3.5.3. Modalités à mettre en place pour gérer le stationnement limité dans le temps

La limitation de la durée de stationnement (proposée pour les zones rouges et les zones oranges) peut se matérialiser sur le terrain de deux façons :

- la mise en place d'une réglementation imposant l'usage du disque de stationnement. L'usage de ce disque permet de savoir pour combien de temps le véhicule peut rester stationné (variable selon qu'il se trouve dans une zone rouge ou dans une zone orange ;
- la mise en place d'horodateurs imposant au conducteur de payer une redevance de stationnement pouvant être variable (pour une même durée) selon que le véhicule se trouve en zone rouge ou en zone orange.

NB : la commune pourrait aussi décider d'être moins contraignant quant, quant à la durée maximum de stationnement (zone rouge : 1h et zone orange : 2h) autorisée, à condition de mettre en place une politique tarifaire plus incitative au stationnement de type « courte durée (en voirie dans le centre ville). Pour rappel : l'intérêt de promouvoir des hauts taux de rotation du stationnement en voirie dans le centre ville est d'améliorer l'accessibilité des équipements (commerces, administration communale, écoles, ...) en réduisant la présence des véhicules ventouses, la sécurité et qualité de vie du centre de Ciney en supprimant les stationnements illégaux et inciviques. L'enquête publique réalisée dans le cadre de ce PCM a révélé qu'il s'agissait d'une réelle attente des cinaciens.

Cette politique tarifaire incitative passe par une tarification beaucoup plus progressive que ce qui se fait actuellement dans le centre de Ciney.

Rappel :

Aujourd'hui dans la zone du centre ville couverte par les horodateurs, les règles suivantes sont en vigueur :

- Stationnement réglementé : du lundi au samedi (entre 09h00 et 18h00)
- Gratuit : 15 minutes
- payant (maximum 2h) au tarif de 1 €/heure
- forfait de 6,20 € pour le stationnement dont la durée est supérieure à 2h pour la tranche matin 09h00 – 13h30 et après-midi 13h30 – 18h00

3.5.4. Moyens humains à mettre en place pour gérer le stationnement

Dans les 2 cas de figure (disque de stationnement ou horodateurs), il faut veiller à ce que le contrôle soit rigoureux et régulier. En effet, sans un contrôle régulier des zones de stationnement les objectifs du plan de stationnement ne pourront pas être atteints.

Dans le cadre du PCM, TRITEL a estimé quelle devait être l'investissement en termes de moyens humains pour assurer le contrôle efficace concernant le respect du plan de stationnement

Le tableau suivant nous montre le nombre de personnes nécessaires pour contrôler la zone couverte par le plan de stationnement du centre ville de Ciney. Ce tableau distingue l'investissement (homme x jour) nécessaire pour le contrôle des zones rouges et des zones oranges.

	Zones rouges	Zones oranges
Nombre de places	256	433
Nombre de contrôles/jour	4	4
Nombre de jours/semaine	4	4
Nombre de contrôle/heure (12 s/contrôle)	300	300
Nombre de semaines	52	52
Heures de travail par an	1520	1520
Moyens humains (équiv. temps plein)/zone	0,47	0,79
Moyens humains (équiv. temps plein) total	1,26	

Ces calculs² montre que la gestion quotidienne du respect du Plan de stationnement sur le terrain nécessitera d'affecter à cette tâche un peu plus que l'équivalent d'une personne à temps plein.

² Les hypothèses utilisées ci-dessus sont des standards communément utilisés pour estimer l'investissement nécessaire en termes de personnel pour faire respecter les plans de stationnement

3.5.5. Gestion des recettes

Concernant la gestion des « recettes » qui peuvent être perçues dans le cadre de la mise en place du plan de stationnement (au cas où le choix s'est finalement porté sur le mode « horodateur » plutôt qu'une gestion par disque de stationnement), deux systèmes existent :

- Le **système de la rétribution**, appliqué par exemple à Gand ou Anvers
- Le **système de la taxe**, appliqué par exemple à Bruges ou Courtrai. Normalement, pour les communes qui ne veulent pas faire appel au privé, c'est la solution la plus utilisée.

	Rétribution	Taxe
Définition	une somme raisonnable pour un service livré	une taxe sur un service livré
Montant	raisonnable	illimité
En cas de conflit	Justice (ou sanction administrative)	Collège
Exploitation privé possible ?	Oui	Non, sauf régie

3.5.6. Mesures d'accompagnement

Comme expliqué ci-dessus en dehors des zones rouges et oranges, le Plan de stationnement prévoit de laisser le reste du territoire communal en zone verte. Ces zones vertes seront non réglementées, c'est-à-dire la durée de stationnement sera illimitée et le stationnement gratuit pour tous.

En plus des voiries concernées, l'ensemble des parkings du centre sont également repris comme étant des zones vertes. L'existence de ces parkings (aujourd'hui encore peu accueillant) constitue un atout remarquable pour mener une politique du stationnement ambitieuse permettant ainsi de valoriser pleinement les qualités du centre ville de Ciney.

La concrétisation de cette ambition passe par la réalisation des 2 mesures suivantes :

- **Aménagement de qualité.** Certains existent d'ores et déjà, d'autres seront réalisés dans le cadre de projets de développement. Il est impératif que ces parkings disposent d'un niveau de confort suffisant en termes de revêtement, d'éclairage et d'accessibilité
- **Signalisation efficace.** Pour s'assurer que les usagers utilisent réellement ces parkings, il est indispensable de mettre en place un balisage systématique de ces parkings. Plusieurs concepts de guidage peuvent être envisagés, par exemple une affectation de ces

parkings en fonction des origines des automobilistes (itinéraires privilégiés à favoriser depuis toutes les entrées dans Ciney) permettant ainsi aux conducteurs de rendre dans un de ces parkings via l'itinéraire le plus court. Un autre concept serait d'affecter l'usage de l'un ou l'autre parking en fonction du lieu de destination du conducteur. Ce type de guidage permet de réduire la distance entre le parking et le lieu de destination final.

La figure suivante indique également la position des balisages à indiquer pour les deux zones d'accès dans Ciney. A titre d'exemple, les automobilistes sortant à la sortie Ciney-gare sur la N97, seront dirigés par l'Avenue Sainfoin vers les parkings du stade et de l'EPC notamment par les itinéraires indiqués en pointillés verts. Les panneaux seront apposés aux carrefours indiqués. Comme on peut également le voir sur cette figure, les véhicules provenant de l'Avenue Schlögel sont dirigés par la rue Saint-Hubert et la rue Verte Voie pour éviter le passage dans le centre ce qui est un des objectifs du développement des parkings hors voiries.

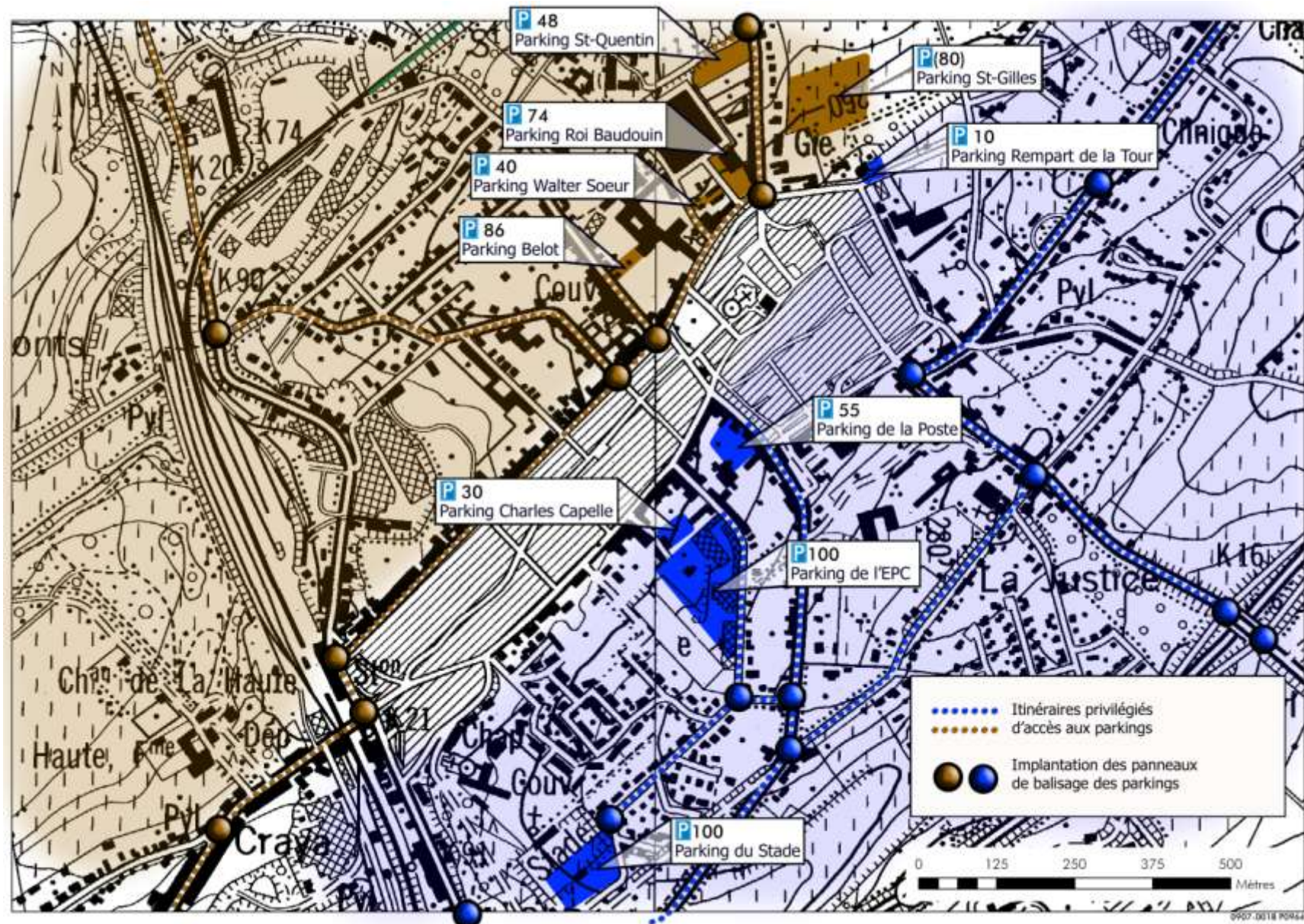


Figure 71. Itinéraires et balisage des parkings hors voiries de Ciney en fonction de l'origine des véhicules

3.5.7. Réaménagement de la Place Monseu

Dans le cadre de la réflexion relative à la construction d'un plan de stationnement pour le centre-ville de Ciney, il apparaît que la Place Monseu doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, à long terme nous considérons que cette espace public gagnerait en convivialité si son réaménagement pouvait s'envisager aussi par la suppression du stationnement. On notera que lors d'événements ponctuels le stationnement y est d'ores déjà interdit.

Compte tenu de l'impact important, sur l'offre en stationnement du centre ville, que pourrait avoir la suppression du stationnement sur la Place Monseu, les services communaux ont souhaité que le cadre du PCM, le chargé d'étude réalise une analyse sommaire sur le coût que pourrait occasionner le remplacement du stationnement en surface par la construction d'un parking en sous-sol au niveau de la Place Monseu.

La surface de la Place Monseu potentiellement utilisable pour y créer un parking souterrain couvre une surface d'environ 4.000 m². En y envisageant un parking en sous-sol sur un niveau, celui-ci pourrait accueillir de l'ordre de 100 places de stationnement. Compte tenu des relevés des taux d'occupation dans le centre-ville de Ciney, il n'apparaît pas nécessaire d'envisager un parking en sous-sol dont la capacité devrait dépasser la capacité actuellement disponible en surface. En effet, en retirant le secteur de la gare (demande très forte en stationnement) on a constaté que très rarement et localement on dépassait les 80% d'occupation.

Un tel ouvrage, compte tenu des ratios habituellement utilisés pour ce type d'estimation sommaire, nécessiterait un **coût d'investissement de l'ordre de 2,3 millions d'euros**.

A ce coût d'investissement devrait se rajouter les **frais liés aux équipements** spécifiques (barrières, bornes tickets, automates, ...), les **frais d'entretien** (réparations diverses,) et d'**exploitation** (frais de personnel, facture énergétique, ...)

En ce qui concerne les recettes à attendre de l'exploitation d'un tel ouvrage, il est, à ce stade-ci, difficile de les évaluer car elles dépendent de beaucoup de variables qui ne sont évidemment pas encore connues. Il s'agit notamment de fixer les éléments suivants :

- Régime d'exploitation. L'objectif est d'en faire un parking 100 % public (accès moyennant une rétribution horaire) ou un parking mixte public et privé comprenant donc une part d'abonnés et une part réservée au public.
- Régime tarifaire pratiqué, d'une part pour l'occupation du public (€/heure), et d'autre part, pour les abonnements (tarification variable selon les usagers : employés communaux, commerçants, riverains, ...)
- Heure d'ouverture. Ce point est fondamental pour le calcul des coûts d'exploitation mais aussi pour le calcul des recettes estimées.

Ces éléments ont une influence très forte sur le taux d'occupation de ce parking souterrain (et donc les recettes) que la commune peut attendre.

3.5.7.1. Hypothèses de travail

Le tableau ci-dessous reprend les résultats financiers (solde : recettes – coûts) de l'exploitation d'un tel ouvrage sous la Place Monseu. Pour rappel, ces résultats n'intègrent pas l'amortissement du coût d'investissement, il s'agit donc uniquement du bilan d'exploitation. Pour réaliser ce tableau financier, nous avons inévitablement dû fonctionner avec des hypothèses de travail, à savoir :

- Capacité de 100 places
- Parking ouvert 7j/7j : de 08h00 à 20h00 du lundi au jeudi, de 08h à minuit le vendredi et le samedi et de 09h00 à 19h00 le dimanche
- Pour les places publiques, le taux d'occupation envisagé est de 80% pendant 50% des heures pleines d'une journée de travail (8h)

3.5.7.2. Résultats

Les tableaux suivants reprennent les résultats de l'analyse financière sommaire. Cette analyse a développé 2 scénarios contrastés. Le 1^{er} scénario considère que l'ouvrage souterrain sous la place Monseu sera exclusivement réservé aux usages publics, c'est-à-dire des personnes qui se rendent dans ce parking moyennant rétribution horaire (... €/h). Le 2nd scénario considère une gestion mixte, c'est-à-dire propose que 50% des places soient allouées à des abonnés et les 50% de places restantes sont réservées pour le public.

Dans ces scénarios différentes tarification sont appliquées.

Pour les usagers libres (public), nous avons testé l'analyse pour les 2 tarifs suivants : T1 : 0.5 €/h et T2 : 1.5 €/h

Pour les abonnés, nous avons distingués 2 catégories d'abonnement : riverains et autres (employés, commerçants, ...) avec respectivement une tarification allant de T1 : 30€/mois et 40 €/mois et T2 45 €/mois et 60€/mois.

On notera que le tarif de 0.5 €/h est particulièrement bas (trop) mais compte tenu que l'enjeu est de rendre cet éventuel parking souterrain attractif et que les tarifs en surface sont également bas, nous considérons utile de tester cette hypothèse.

En ce qui concerne le prix des abonnements T1 et T2 sont des montants habituellement pratiqués.

Variables				Frais de gestion			
équipements				personnel nécessaire	3.00	ETP	
barrières (2)	3000	euros		coût personnel (1ETP)	23 400.00	euros	
borne d'accès tickets (2)	4 000.00	euros					
automates (2)	10000	euros					
frais d'exploitation équipements / accès / an	300.00	euros					
prix équipements / accès	17 000.00	euros					
durée de vie	15.00	an(s)		total (frais de personnel)	70 200.00	euros	
coût abonnement riverains		euros/mois					
tarif1 commerçants		euros/mois					
coût abonnement riverains		euros/mois					
tarif2 commerçants		euros/mois					
frais de perception des recettes automates	0.05	des recettes des automates					
nombre rétributions	0.00	unité(s)					
frais perception rétributions	0.00	euros/unité					
part effective des rétributions	0.00						
montant rétributions	0.00	euros					
nombre places de stationnement	100.00	places					
imprévus (entretien et réparation diverses)	0.10						
consommation électricité	800.00	kWh/place/an					
tarif 1 (incitatif)	0.50	euros/h					
tarif 2 (raisonnable)	1.50	euros/h					
Recettes				Recettes automates (public)			
tarif		tarif 1	tarif 2	tarif	tarif1	tarif2	
recettes parkings payants	30 981.60	92 944.80		limitation heure d'occupation (8h/24h & 7j/7j)	0.33	0.33	
abonnements	0.00	0.00		tx occupation (80% empl. Pdt 50% du tps)	0.40	0.40	
recettes des rétributions	0.00	0.00					
total	30 981.60	92 944.80		recettes	30 981.60	92 944.80	
Coûts				Recettes abonnements (privé)			
amortissement équipements accès / an	1 133.33	1 133.33					
frais exploitation équipements accès / an	300.00	300.00					
frais de perception des recettes automates	1 549.08	4 647.24					
frais personnel de gestion	70 200.00	70 200.00					
frais de perception retributions	0.00	0.00					
frais imprévus	3 098.16	9 294.48					
électricité	10 000.00	10 000.00					
total	86 280.57	95 575.05					
Solde				usagers divers abonnés			
Solde : recettes - coûts	-55 298.97	-2 630.25	euros / an	Parts usagers	1.00	0.00	0
				Police			0
				Autres			0

Plan Communal de Mobilité de Ciney – P0964

Variables

équipements		
barrières (2)	3000 euros	
borne magnétique (2)	5000 euros	
borne d'accès tickets (2)	4 000.00 euros	
automates (2)	10000 euros	
frais d'exploitation équipements / accès / an	300.00 euros	
prix équipements / accès	22 000.00 euros	
durée de vie	15.00 an(s)	
coût abonnement riverains	30.00 euros/mois	
tarif1 autres	40.00 euros/mois	
coût abonnement riverains	45.00 euros/mois	
tarif2 autres	60.00 euros/mois	
frais de perception des recettes automatés	0.05 des recettes des automatés	
nombre rétributions	0.00 unité(s)	
frais perception rétributions	0.00 euros/unité	
part effective des rétributions	0.00 euros	
montant rétributions	0.00 euros	
nombre places de stationnement	100.00 places	
imprévus (entretien et réparation diverses)	0.10	
consommation électricité	800.00 kWh/place/an	
tarif 1	0.50 euros/h	
tarif 2	1.50 euros/h	

Recettes

tarif	tarif 1	tarif 2
recettes parkings payants	15 490.80	46 472.40
abonnements	21 000.00	31 500.00
recettes des rétributions	0.00	0.00
total	36 490.80	77 972.40

Coûts

amortissement équipements accès / an	1 466.67	1 466.67
frais exploitation équipements accès / an	300.00	300.00
frais de perception des recettes automatés	774.54	2 323.62
frais personnel de gestion	70 200.00	70 200.00
frais de perception rétributions	0.00	0.00
frais imprévus	3 649.08	7 797.24
électricité	10 000.00	10 000.00
total	86 390.29	92 087.53

Solde

Solde : recettes - coûts	-49 899.49	-14 115.13 euros / an
--------------------------	------------	-----------------------

Frais de gestion

personnel nécessaire	3.00 ETP
coût personnel (1ETP)	23 400.00 euros

total (frais de personnel)	70 200.00 euros
----------------------------	-----------------

	heure / jour	pourcentage	semaine/an	heure/an
lundi	12.00	1.00	52.00	624.00
mardi	12.00	1.00	52.00	624.00
mercredi	12.00	1.00	52.00	624.00
jeudi	12.00	1.00	52.00	624.00
vendredi	16.00	1.00	52.00	832.00
samedi	16.00	1.00	52.00	832.00
dimanche	10.00	1.00	52.00	520.00

fermeture imprévue	0.007	fermeture/an	32.76 heures
--------------------	-------	--------------	--------------

heures parking accessible	464 724.00 heures
---------------------------	-------------------

Recettes automatés (public)

	tarif1	tarif2
tarif	0.50	1.50
limitation heure d'occupation (8h/24h & 7j/7j)	0.33	0.33
tx occupation (80% empl. Pd 50% du tps)	0.40	0.40
recettes	15 490.80	46 472.40

Recettes abonnements (privé)

ouverture (24h/24h & 12mois/an)	tarif1	tarif2
	21 000.00	31 500.00

	usagers divers	abonnés
	(%)	(#)
Parts usagers	0.50	50
Riverains		25
Autres		25

3.5.7.3. Commentaires

	Scénario gestion publique 100%		Scénario gestion mixte (50%)	
Tarifs	Tarif Horaire 0,5 €	Tarif Horaire 1,5 €	Tarif Horaire 0,5 € Abonnement riverain 30 € Abonnement commerçants 30 €	Tarif Horaire 1,5 € Abonnement riverain 45 € Abonnement commerçants 60 €
Recettes	30 981,60 € / an	92 944,80 € / an	36 490,80 € / an	77 972,40 € / an
Coûts	86 280,57 € / an	95 575,05 € / an	86 390,29 € / an	92 087,53 € / an
Solde	-55 298,97 € / an	-2 630,25 € / an	-49 866,49 € / an	-14 115,13 € / an

Le tableau ci-dessous reprend la synthèse des montants exprimés ci-avant pour les 2 scénarios contrastés. Ces résultats (avec les hypothèses de travail présentés ci-dessous) démontre bien qu'indépendamment des tarifs pratiqués (et surtout considérés comme restant acceptables pour maintenir une certaine attractivité du parking sous la place Monseu), le bilan financier de l'exploitation d'une telle infrastructure (indépendamment du coût d'investissement) est négatif. En effet, dans ce cas-ci nous pouvons considérer que l'ouvrage n'atteint pas la masse critique pour atteindre la rentabilité financière attendue et ceci d'autant plus qu'à proximité (moins de 5min de marche à pied) de la Place Monseu la commune dispose d'un potentiel de 255 places de parking hors voirie (voir figure 69). De plus la politique étant d'offrir le stationnement gratuit dans ces parkings situés hors voirie, il y a un grand risque que les places payantes sous la Place Monseu ne soient pas attractives pour les usagers.

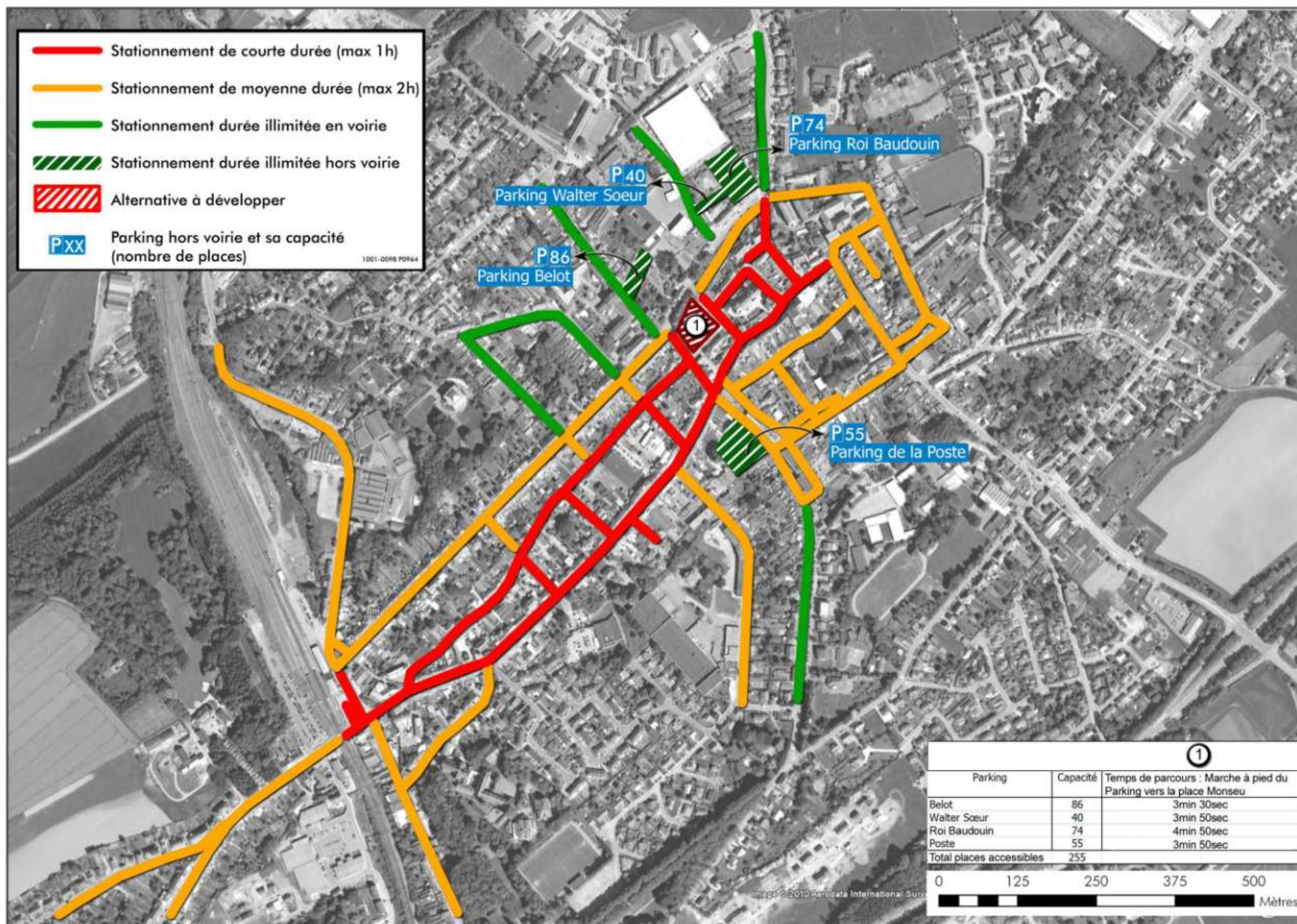


Figure 72. offre de parkings hors voirie située à proximité de la Place Monseu

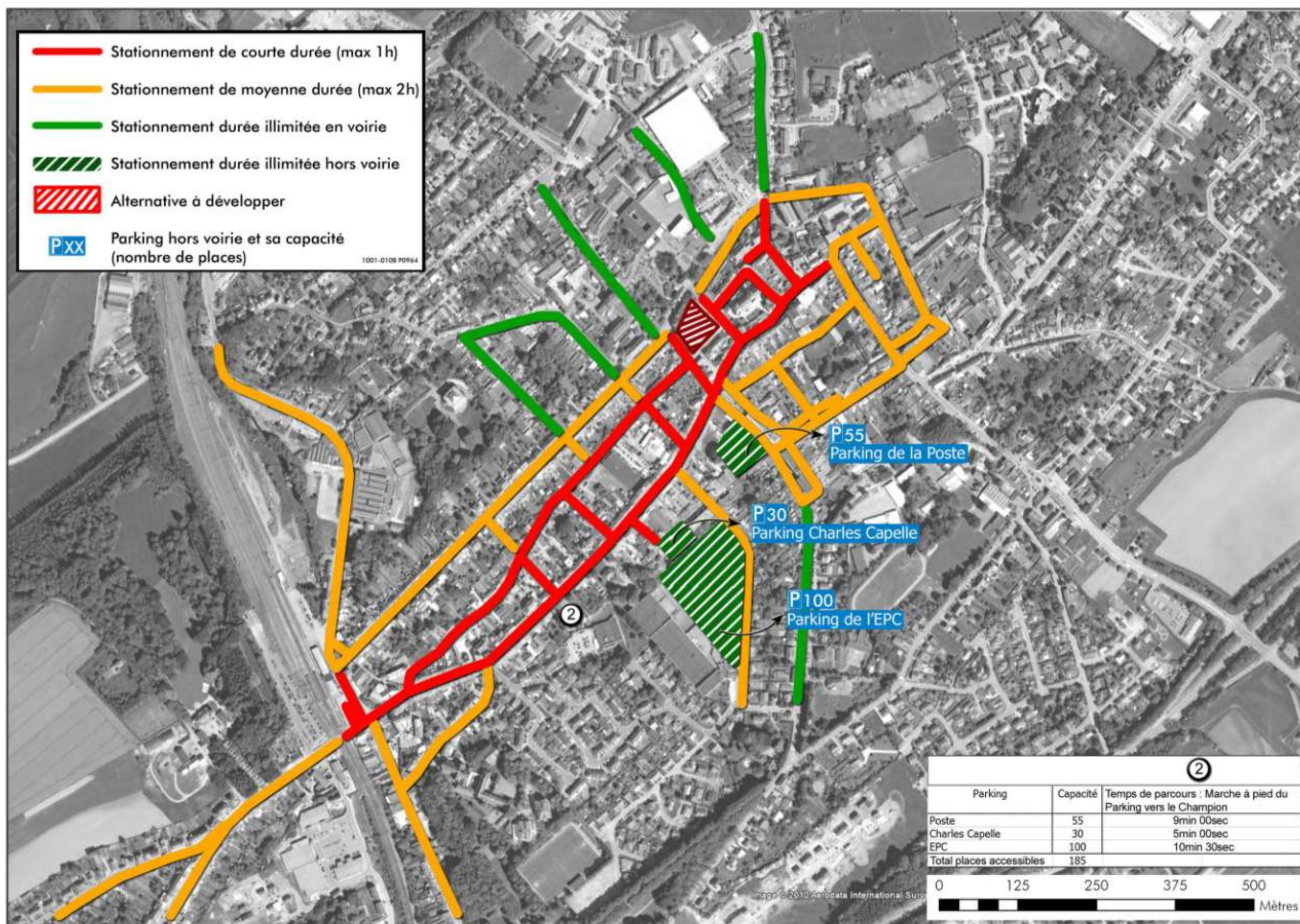


Figure 73: offre de parkings hors voirie située à proximité du bas de la rue du Commerce

4. PERSONNES RESSOURCES

Outre les membres du Comité d'Accompagnement reprenant les acteurs systématiquement actifs dans le cadre des Plan Communaux de Mobilité (PCM), à à savoir :

- les services du SPW
- le TEC
- les services communaux
- la police
- la SNCB
- Il existe aussi certains acteurs, organismes ou outils qui ont été spécifiquement contactés ou sollicités dans le cadre de l'élaboration du PCM de Ciney. Afin de garantir, une meilleure mise en oeuvre et un suivi du PCM de Ciney, nous proposons d'en dresser la liste en reprenant les coordonnées de ces personnes et de ces outils.
- TéléAtlas : M. Renaud Gosset – email : renaud.gosset@teleatlas.com
- PDS et enquêtes scolaires : M. Crappe (SPW) – email : pierre.crappe@spw.wallonie.be et M. E. SUPLIS (SPW) – email : erich.suplis@spw.wallonie.be – tel : GSM : 0476/54.06.03 fixe : 081/77.31.36
- Ecole supérieure d'Agronomie de Ciney : Directrice Nicole Mainjot – email : nicole.mainjot@province.namur.be
- Mme Sylviane Gilmont (Chef de Projets) - email : sylviane.gilmont@sentiers.be - tél : 081 255 261 ou 085 25 26 09
- Groupe Ronveaux - Directeur Administratif et Financier Frédéric MAILLEUX –email : f.mailleux@ronveaux.com
- Associatif Vélo à Ciney M. Hughes Lenoir: 122 , rue du commerce 5590 – Ciney email : haiglenoir@gmail.com – tel : 0496 07 46 49
- Cellule RaVel du SPW Ir J-Ph BILLE responsable - email : jeanphilippe.bille@spw.wallonie.be