



PCM de Ciney

Phase 1 : Diagnostic

Janvier 2009

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	1
1.1. Qu'est-ce qu'un plan communal de mobilité ?	1
1.2. Situation réglementaire	1
1.3. Les objectifs généraux du Plan Communal de Mobilité	2
1.4. Le processus d'élaboration du Plan Communal de mobilité	3
1.5. L'élaboration du diagnostic (phase 1)	4
2. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL	6
2.1. Présentation générale	6
2.2. Les caractéristiques de la population cinacienne	6
2.2.1. Population totale et densité de population	6
2.2.2. Structure sociale de la population	9
2.2.2.1. Composition des ménages	9
2.2.2.2. Population active et revenus des ménages	9
2.2.3. Taux de motorisation des ménages	11
2.3. La population scolaire	13
2.4. L'activité économique à Ciney	13
2.5. Les noyaux commerciaux	14
2.6. Les équipements à Ciney	14
2.7. L'aménagement du territoire	15
2.7.1. Le plan de secteur	15
2.7.2. Le Programme Communal de Développement Rural	16
3. LE DIAGNOSTIC MOBILITÉ	17
3.1. Les émetteurs et attracteurs de déplacements	17
3.1.1. Les écoles	17
3.1.2. Les pôles d'emplois	17
3.1.2.1. Le choix modal des déplacements domicile – travail	17
3.1.2.2. Les lieux de résidence des travailleurs	19
3.1.3. Les noyaux commerciaux	21
3.1.3.1. La problématique de la livraison des commerces	21
3.1.4. Les autres équipements de la commune	21
3.2. Les déplacements à pied, à vélo et les besoins des personnes à mobilité réduite	22
3.2.1. L'importance des déplacements à pied et à vélo	22
3.2.1.1. Introduction	22
3.2.1.2. Les déplacements de proximité	23
3.2.1.3. La pratique du vélo à Ciney et dans la Région Wallonne	23
3.2.2. Les équipements destinés aux piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite	24
3.2.2.1. Les équipements pour les personnes à mobilité réduite	24
3.2.2.2. Les cheminements hors voirie	24
3.2.2.3. Infrastructures spécifiques pour les vélos	25
3.2.3. Les obstacles et barrières à la pratique de la marche à pied et du vélo	28
3.2.3.1. Le relief	28

3.2.3.2.	Les distances	28
3.2.3.3.	Les infrastructures linéaires	28
3.2.3.4.	La sécurité routière	28
3.3.	Les transports publics à Ciney	29
3.3.1.	<i>Le réseau du TEC Namur-Luxembourg</i>	29
3.3.1.1.	La fréquentation du réseau TEC	33
3.3.2.	<i>Le réseau de la SNCB</i>	34
3.3.2.1.	Anciennes infrastructures de la SNCB	35
3.3.2.2.	Desserte et fréquences SNCB	36
3.3.2.3.	Fréquentation des gares SNCB	37
3.3.3.	<i>La couverture spatiale et les fréquences de passage des transports publics</i>	39
3.3.4.	<i>Les projets et demandes de modifications des réseaux de transports en commun</i>	42
3.3.4.1.	Projet de desserte urbaine	42
3.3.4.2.	Desserte de villages non desservis	43
3.3.4.3.	Bus du vendredi	43
3.4.	La circulation automobile	44
3.4.1.	<i>La structure du réseau routier à Ciney</i>	44
3.4.1.1.	Le réseau autoroutier	44
3.4.1.2.	Le réseau régional	44
3.4.1.3.	Le réseau communal	44
3.4.1.4.	La signalisation	45
3.4.2.	<i>Hiérarchisation des voiries</i>	45
3.4.3.	<i>Les grands flux de trafic</i>	46
3.4.3.1.	Le trafic circulant sur les voiries régionales	46
3.4.3.2.	Le trafic circulant sur le réseau local	49
3.4.4.	<i>La sécurité routière</i>	59
3.4.4.1.	Les raisons de l'insécurité routière	59
3.5.	Le stationnement	61
3.5.1.	<i>La problématique du stationnement à Ciney</i>	61
3.5.2.	<i>L'offre et la demande de stationnement dans le centre de Ciney</i>	61

1. INTRODUCTION

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 négociation entre différents acteurs.

1.2. Situation réglementaire

Le Plan Communal de Mobilité s'intègre dans une hiérarchie de plans réglementaires et indicatifs établis aux niveaux régional et communal.

Au niveau régional :

- le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) est un document stratégique qui *exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région Wallonne* ;
- le Plan de Secteur est le plan réglementaire qui définit les affectations du sol afin d'assurer le développement harmonieux des activités humaines. C'est un plan réglementaire auquel toute délivrance de permis de bâtir doit être conforme.

Au niveau communal :

- le Programme Communal de Développement Rural est *un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement rural de la commune. Il consiste en un*

ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entreprises ou conduites en milieu rural dans le but d'une revitalisation et d'une restauration d'une commune de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants du point de vue économique, social et culturel.

- les différents Plans Communaux d'Aménagement (PCA) et Rapport Urbanistiques et Environnementaux (RUE), qui sont les plans de destination à l'échelle d'un quartier (ou d'une ZACC) et qui reprennent les options urbanistiques planologiques et les prescriptions techniques. Ils ont une valeur réglementaire.

Par ailleurs, le Plan Communal de Mobilité s'inscrit dans un contexte supra-communal, et doit s'accorder avec les plans de mobilité de la Région et des communes voisines.

1.3. Les objectifs généraux du Plan Communal de Mobilité

Les objectifs à poursuivre par le Plan Communal de Mobilité couvrent plusieurs thématiques fortement imbriquées.

En matière d'accessibilité et de mobilité, le plan cherche à :

- organiser un système de déplacements cohérent des personnes et des marchandises, qui soit multimodal et correctement signalé ;
- favoriser le ralentissement du trafic local et maintenir le trafic sur les grands axes ;
- offrir une réponse en terme d'accessibilité aux lieux fortement fréquentés pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche à pied et le vélo ainsi que les transports collectifs ;
- encourager un usage rationnel de l'automobile et l'intermodalité ;
- encourager les plans de déplacements scolaires et d'entreprise ;
- examiner le problème du stationnement et proposer des mesures contre le stationnement sauvage ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités et fonction de leur profil de mobilité.

En matière de sécurité routière, il a pour but de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route tant sur les voiries communales que régionales.

En matière de qualité du cadre de vie, les objectifs sont :

- d'améliorer la qualité des espaces publics et y favoriser le développement des activités de vie locale et la convivialité dans le respect du patrimoine ;
- de diminuer les nuisances dues au trafic (bruit, pollution atmosphérique, stress...).

Enfin, le Plan Communal veut **rassembler les connaissances** sur la mobilité à Ciney et **favoriser les échanges d'expériences** entre les différents acteurs de manière à proposer des mesures concertées à l'échelle de la commune.

1.4. Le processus d'élaboration du Plan Communal de mobilité

Le processus d'élaboration du Plan Communal de Mobilité comporte trois grandes étapes:

- une première phase est consacrée à **l'état des lieux et au diagnostic de la situation actuelle**. Ce diagnostic a pour objet d'établir un état des lieux des problématiques qui se posent en matière de mobilité dans l'entité de Ciney et dans leurs alentours immédiats, en situation actuelle et en situation prospective à politique inchangée. C'est sur cette base que les objectifs du Plan seront établis (phase 2) et les actions concrètes seront choisies et approfondies (phase 3) dans les phases ultérieures de l'étude. Le diagnostic porte sur :
 - les générateurs de déplacement existants et l'évolution prospective de ceux-ci ;
 - les réseaux et l'offre de déplacement relatifs à chaque mode de déplacement ainsi que leur utilisation et les dispositions en matière de stationnement ;
 - la sécurité routière et les nuisances liées aux déplacements.
- une deuxième phase est consacrée au **choix des objectifs** que la Commune entend atteindre à court, moyen et long terme en matière de mobilité. Il convient bien entendu de décliner ces objectifs génériques en une série d'objectifs particuliers, qui répondent aux attentes des acteurs locaux et régionaux et aux problématiques rencontrées à Ciney qui auront été identifiées dans le cadre du diagnostic, tout en respectant les principes de développement durable et les documents régionaux et locaux de mobilité et d'aménagement du territoire.
- la troisième et dernière phase est constituée par le plan d'actions, qui contient les choix de stratégies et les choix de gestion pour rencontrer les objectifs du Plan Communal de Mobilité. Le Plan de mobilité à proprement parler concrétise les objectifs par des mesures spécialisées pour chacun des modes de déplacements. Le Plan de mobilité est divisé en trois parties distinctes:
 1. l'élaboration du schéma directeur des déplacements et du stationnement ;
 2. l'élaboration du plan détaillé de l'organisation des déplacements et du stationnement ;
 3. le programme d'actions regroupées en mesures.

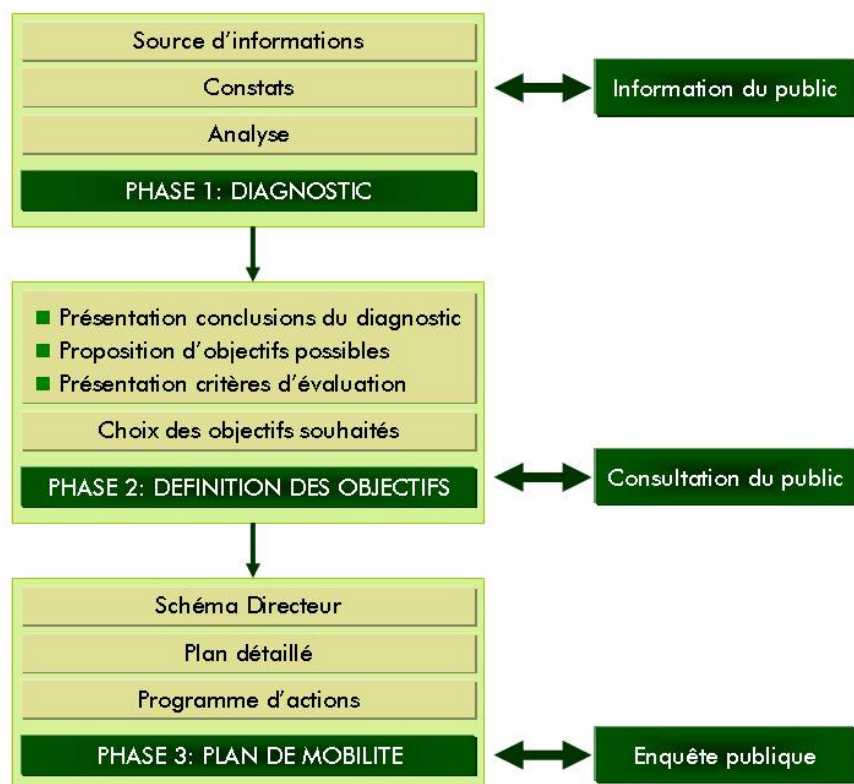


Figure 1. Déroulement général de l'étude

Des enquêtes publiques sont organisées au terme de la deuxième et de la troisième phase du processus.

1.5. L'élaboration du diagnostic (phase 1)

Le diagnostic a pour objet d'établir un état des lieux des problématiques qui se posent en matière de mobilité à Ciney et dans ses alentours immédiats, en situation actuelle et en situation prospective à politique inchangée. C'est sur cette base que les objectifs du Plan seront établis (phase 2), et les actions concrètes seront choisies et approfondies (phase 3), dans les phases ultérieures de l'étude.

Il porte sur :

- les générateurs de déplacement existants et l'évolution prospective de ceux-ci ;
- les réseaux et l'offre de déplacement relatifs à chaque mode de déplacement ainsi que leur utilisation, et les dispositions en matière de stationnement ;
- la sécurité routière et les nuisances liées aux déplacements.

Le diagnostic a été établi sur base de nombreux **relevés sur le terrain** réalisés par TRITEL, et complétés par les enseignements des **interviews des acteurs** sur leurs perceptions des problématiques en matière de mobilité et par l'exploitation des **études et plans d'aménagements** affectant la mobilité à Ciney.

Des **contacts** ont été pris tout au long du processus avec de nombreux acteurs et parties prenantes de la mobilité sur le territoire communal :

- l'Administration Communale de Ciney, en particulier les services des travaux, et de l'environnement, le conseiller en mobilité ainsi que la CCATM ;
- la zone de police locale ;
- le Ministère de l'Équipement et des Transports : direction des routes, direction du transport de personnes ;
- les exploitants des transports en commun : le TEC Namur-Luxembourg et la SNCB ;
- les parastataux et les autres organismes publics de la province de Namur et notamment le BEP.
- la société civile : les comités d'habitants et le mouvement associatif, les établissements scolaires, les hôpitaux, les associations de commerçants, les grandes entreprises de Ciney.

Par ailleurs, une **enquête** sera envoyée auprès de tous les établissements scolaires en septembre via le MET. Des informations seront ainsi récoltées sur les populations fréquentant ces installations, sur leurs habitudes de déplacement et sur les problématiques spécifiques de mobilité qu'elles rencontrent.

2. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL

2.1. Présentation générale

La commune de Ciney, capitale du Condroz, est une ville rurale d'importance régionale située sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. La ville de Ciney compte 15.269 habitants répartis dans la ville et les quelques villages alentours. Administrativement, Ciney fait partie de la province de Namur, sous-division de l'arrondissement de Dinant.

Située à 25 km de Namur, 20 km de Marche et 100 km de Bruxelles, l'entité de Ciney se positionne stratégiquement quant à ses liaisons avec les grandes villes. En effet, l'E411 reliant Arlon et Luxembourg à Namur et Bruxelles longe la commune et la gare de Ciney constitue une halte importante sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Luxembourg. Bien que située dans la zone d'influence de la ville de Namur, Ciney est un pôle d'attractivité régional important tant au niveau commercial, qu'économique (agro-alimentaire,...) et scolaire (plus de 5000 élèves et étudiants).

En dépit de sa position « carrefour », la capitale du Condroz reste une commune essentiellement rurale. L'agglomération de Ciney constitue néanmoins un pôle urbain non négligeable autour duquel une série de villages s'étire sur les tiges, laissant de larges plages agricoles à l'Ouest et de grandes étendues boisées à l'Est.

La commune de Ciney résulte de la fusion en 1977 des anciennes communes de Braibant, Chevetogne, Conneux-Conjoux, Leignon, Pessoux, Haversin-Serinchamps, Sovet et Achêne.

La commune de Ciney s'est inscrite en 2005 dans la démarche du Programme Communal de Développement Rural afin de réfléchir aux problèmes de cadre de vie et aux problématiques d'aménagement de l'espace rural. Dans ce cadre, un diagnostic et une description détaillée de la commune à l'heure actuelle a été réalisée. Ce chapitre du diagnostic du PCM s'en inspire donc largement.

2.2. Les caractéristiques de la population cinacienne

2.2.1. Population totale et densité de population

En mai 2007, Ciney comptait une population totale de 15.269 habitants. Cette population a augmenté de 1343 habitants par rapport au 1^{er} janvier 1991 (+ 6,6 %) et 621 habitants par rapport au 1^{er} janvier 2001 (+ 4,5 %). De 1991 à 2001, on a observé à Ciney la même progression qu'en Province de Namur, soit un peu plus de 5 %. Cette progression est supérieure à la moyenne régionale wallonne (2,69 %), et inférieure à la moyenne de l'arrondissement de Dinant (7,23 %).

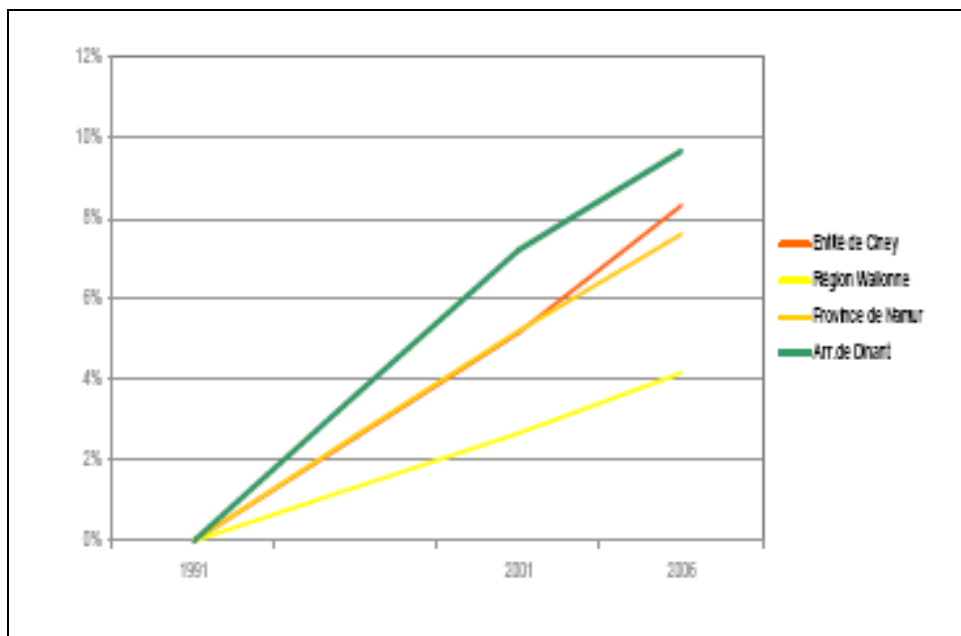


Figure 2. Evolution de la population ces dix dernières années à Ciney (en rouge), dans l'arrondissement de Dinant (en vert), dans la province de Namur (en brun) et en Région Wallonne (en jaune) (Source : PCDR)

La commune de Ciney s'étend sur 147,6 km², on y observe donc une densité de 103 habitants au km². L'ensemble des villages regroupe un peu moins de la moitié de la population totale de la commune. L'agglomération de Ciney compte en effet 8.201 habitants. Le village de Leignon (y compris Chapois, Corbion et Ychippe) constitue le plus gros village de la commune avec plus de 2.000 habitants. Ensuite, seule la section Haversin (Haversin, Serinchamps, Les Basses et Haid) dépasse ensuite les 1.000 habitants. Les autres villages sont de taille plus réduite et similaire (entre 600 et 800 habitants) et le village de Conneux-Conjoux est le plus petit de l'entité (moins de 250 habitants). La figure 2 représente l'importance des secteurs statistiques en terme de population sur toute l'entité.

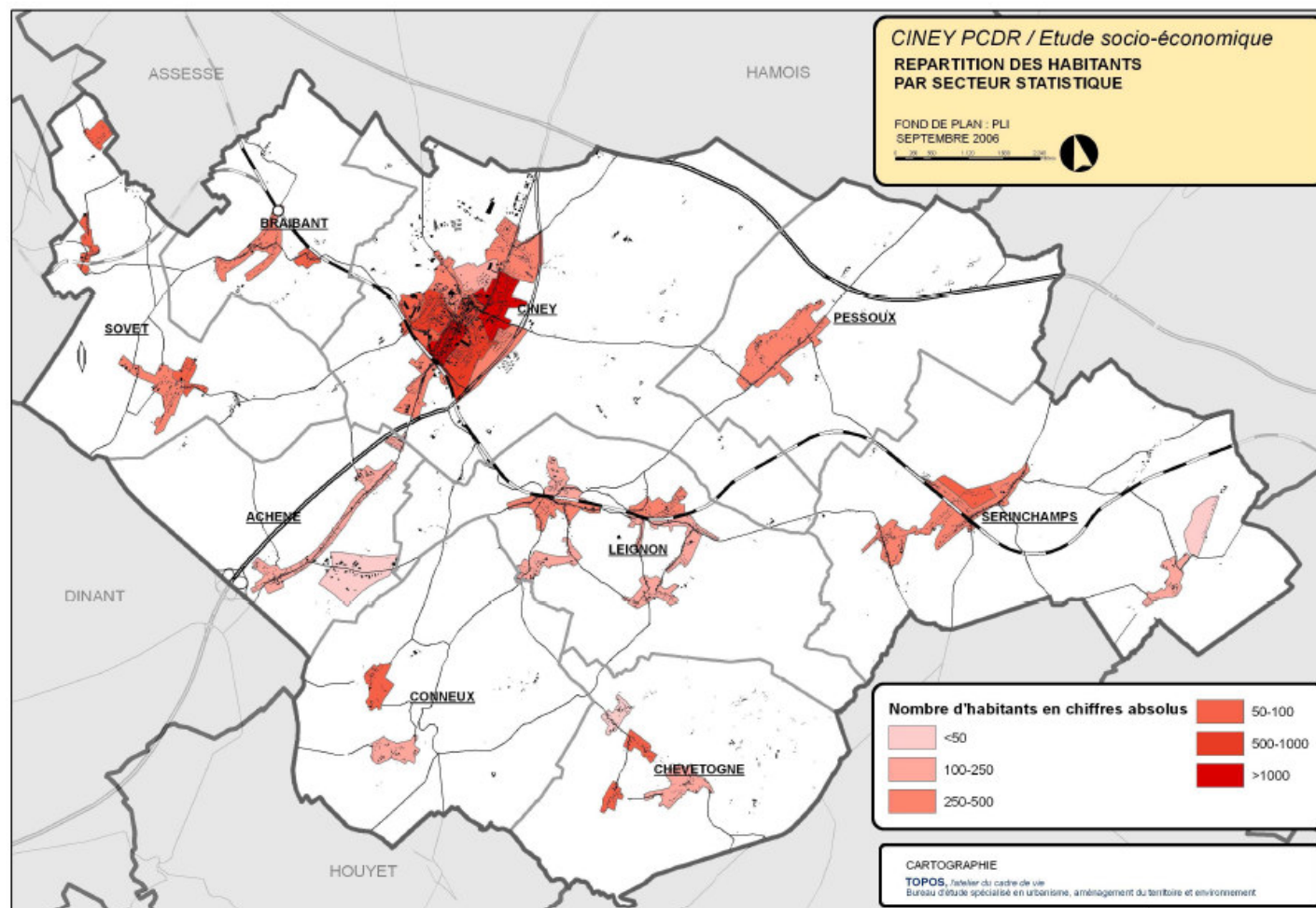


Figure 3. Répartition de la population par secteur statistique (Source: PCDR, TOPOS 2007)

2.2.2. Structure sociale de la population

2.2.2.1. Composition des ménages

En 2004, la taille moyenne des ménages de Ciney s'élevait à **2,4 personnes par ménage**. Comparativement, on notera que la taille des ménages de l'entité de Ciney se situe à un niveau supérieur à la moyenne régionale, à l'instar de la Province de Namur, située à un niveau très similaire.

Dans les villages, la taille moyenne d'un ménage est sensiblement plus élevée (2,71) que dans l'agglomération de Ciney (2,23), en 2001. Cela peut s'expliquer par le fait que les personnes seules ont tendance à venir s'installer en ville pour se rapprocher des services de proximités et des commerces.

Tous les villages ont connu une baisse de la taille des ménages entre 1991 et 2001, Braibant ayant enregistré la baisse la plus importante (3,2 à 2,7), ce village ayant toutefois connu une diminution globale de sa population dans le même intervalle.

2.2.2.2. Population active et revenus des ménages

En 2004, la population active de Ciney représentait 46 % de la population de Ciney (soit 6841 personnes)¹. Ce nombre peu élevé s'explique principalement par l'importance de la population âgée sur le territoire communal.

Le taux d'emploi² de 61 % était pour cette même année supérieur à la moyenne régionale (55,9 %) et le taux de chômage³ s'élevait à 14,2 % et est inférieur à la moyenne régionale (17,4 %).

La proportion de la population active (par rapport à la population totale) et le taux de chômage ne sont pas homogènes sur le territoire communal. La figure 3 présente la valeur du taux de chômage par secteur statistique. On y remarque un taux de chômage plus élevé dans la ville de Ciney en général ainsi que dans les sections de Chevetogne et de Chapois. Les autres sections villageoises présentent globalement un plus faible taux de chômage.

¹ source : PCDR

² taux d'emploi = population active occupée / population de 15 à 65 ans

³ taux de chômage (définition BIT) = demandeurs d'emplois inoccupés / population active

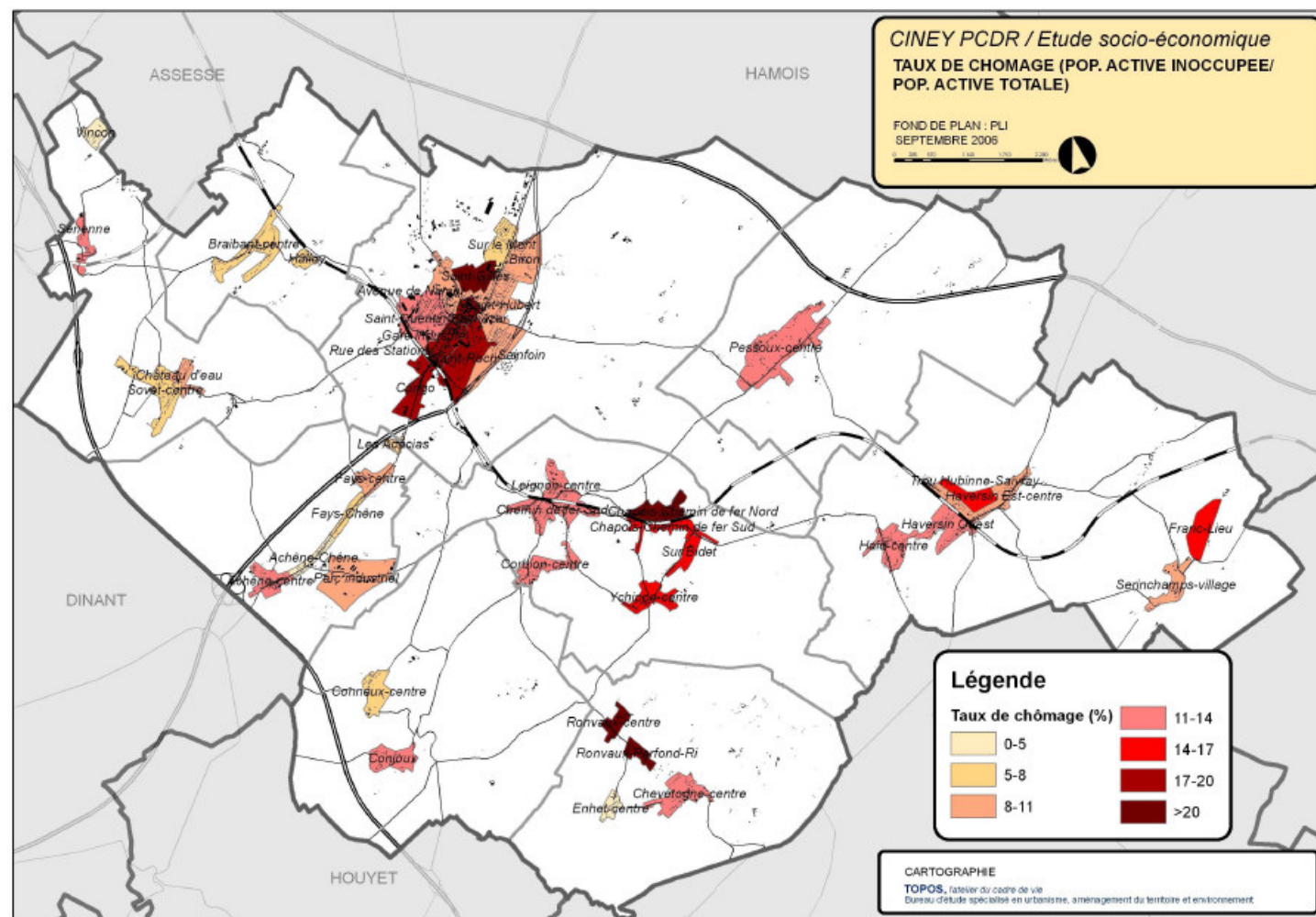


Figure 4. Taux de chômage par secteur statistique (Source: PCDR, TOPOS 2007)

2.2.3. Taux de motorisation des ménages

Depuis leur apparition au siècle passé, le nombre de véhicules motorisés en Belgique a cru de façon rapide et régulière pour dépasser 5,8 millions d'unités en 2005. Parmi ceux-ci, on dénombre 4,9 millions de voitures particulières.

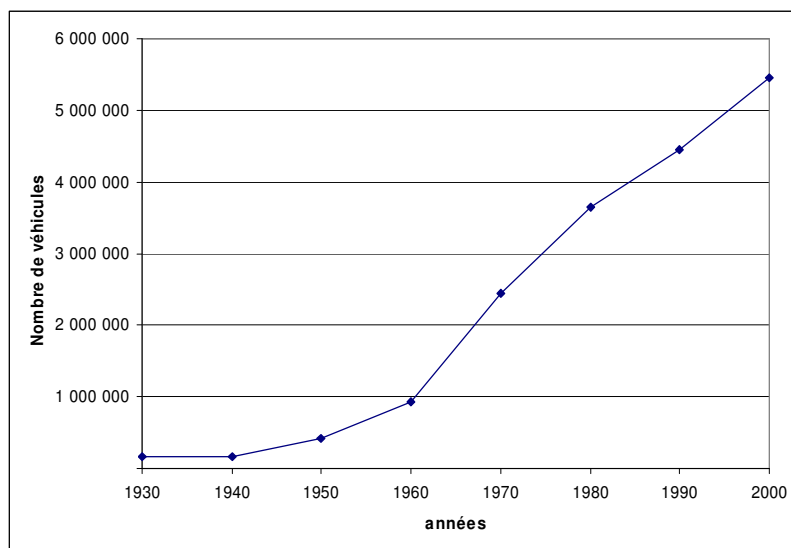


Figure 5 : Evolution 1930-2000 du nombre de véhicules à moteur en Belgique. Source INS.

Selon l'enquête socio-économique de 2001⁴, le nombre de voitures par logement se répartissait dans les 5 609 logements cinaciens comme représenté sur la figure 5.

⁴ contrairement aux chiffres d'immatriculation, l'enquête socio-économique de 2001 nous fournit le nombre de voitures au lieu de résidence

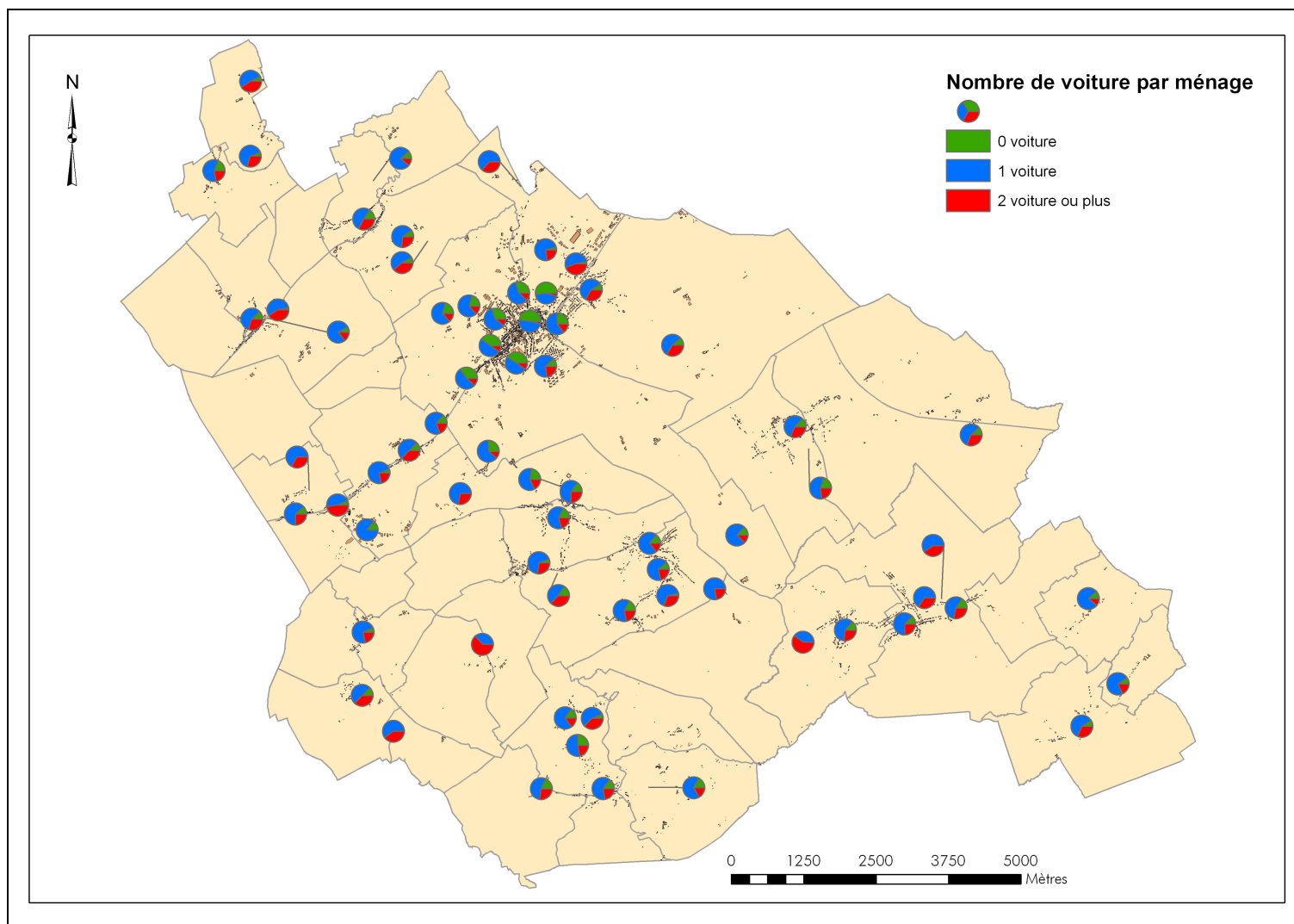


Figure 6. Nombre de voiture par ménage et par secteur statistiques à Ciney (Source: INS, 2001)

Le nombre de voitures par logement varie spatialement en fonction du type d'urbanisation et des caractéristiques de la population des différents quartiers. Ces différences sont représentées à la figure 5 ; on y remarque que :

- la proportion des logements disposant d'une seule voiture est de minimum 50 % dans la plupart des secteurs ;
- **les secteurs statistiques de l'agglomération de Ciney présentent une forte proportion de logements sans voiture**, proche de 50 % dans les secteurs du centre et proches de la gare ;
- la proportion des ménages disposant de minimum une voiture est très importante dans la plupart des secteurs les plus ruraux et les plus éloignés du centre ville.

Ces données, issues de l'enquête socio-économique de l'INS (2001), ne prennent cependant pas en compte les voitures de sociétés qui représentent une part importante des immatriculations en Belgique.

2.3. La population scolaire

Ciney est sans conteste une ville scolaire. Elle draine en effet de nombreux enfants de la commune mais aussi des entités voisines voire des communes plus éloignées (internat, écoles d'agricultures,...). On dénombre environ 5000 élèves sur l'entité de Ciney principalement regroupés dans la ville de Ciney. 19 établissements sont répertoriés dans l'entité dont 10 dans la ville de Ciney. On retrouve des écoles maternelles et primaires du réseau libre et public réparties sur tous le territoire et dans plusieurs villages comme Braibant, Leignon, Haversin, Chevetogne, ...

Le centre de Ciney regroupe en plus de ces écoles fondamentales des écoles secondaires et une Haute Ecole (Institut supérieur d'agronomie). Ces écoles dépendent de différents pouvoirs organisateurs comme la commune, la province, la communauté française ainsi que des écoles libres.

Une enquête auprès des élèves et des parents sera réalisée par le MET début janvier 2009. Cette enquête permettra d'obtenir plus d'informations sur la provenance des élèves de Ciney ainsi que sur leurs habitudes de déplacements. Cette enquête sera dès lors traitée dans le rapport de phase 3 du PCM.

2.4. L'activité économique à Ciney

Ciney compte de l'ordre de 5000 personnes actives occupées sur son territoire. Ce nombre est inférieur à la population active qui y réside.

Le statut des travailleurs se décline en deux catégories principales, à savoir :

- Les salariés, regroupant les ouvriers et les employés (environ 84 %)

- Les indépendants, regroupant les travailleurs seuls, les professions libérales, les dirigeants d'entreprise, c'est-à-dire les personnes ne disposant d'aucun lien de subordination (16%).

Ciney comporte donc une grande majorité de salariés dont le nombre n'a cessé d'augmenter entre 1997 et 2004 (+ 11%).

Sur les 4900 personnes occupées à Ciney, on en retrouve plus de 1000 sur les deux zonings, 600 à l'IMS (IMP + Sacré Cœur) et 500 à l'entreprise Ronveaux.

Des informations détaillées concernant les activités économiques par secteurs sont reprises dans les rapports du PCDR.

2.5. Les noyaux commerciaux

Ciney concentre la plupart des services et commerces de proximité ainsi que les commerces de moyenne et grande distribution. Ces activités se développent principalement le long de l'artère principale, rue du Commerce du haut de la ville jusqu'à la gare.

Les villages de Leignon et Haversin possèdent également quelques commerces rassemblés près des anciennes gares.

Dans les autres villages, la présence de commerces est très rare, comme à Braibant, Sovet ou Pessoux, voire inexistante pour les autres villages et hameaux.

La grande distribution est localisée à Ciney, principalement à Biron et dans le centre. On notera toutefois l'émergence d'un petit complexe de commerces et de logements, développé en lieu et place de l'ancien Site à Réaménager « Crahiat », aujourd'hui reconverti.

On peut souligner l'avantage lié à une localisation « centrale » de ce type d'équipements assurant un dynamisme de complémentarité lié à la proximité des commerces de détail. A plus large échelle, cette organisation répond également à un gage de dynamisme du centre urbain, lié à l'offre commerciale (PCDR, 2007).

2.6. Les équipements à Ciney

Outre les écoles, la commune de Ciney dispose d'un grand nombre d'équipements socio-économiques, sportifs et de services à la population. Tous les équipements sont décrits et cartographiés dans le rapport du PCDR. Nous n'allons donc pas répéter ici l'opération et nous nous baserons sur les cartes du PCDR.

2.7. L'aménagement du territoire

2.7.1. Le plan de secteur

Le plan de secteur est le plan réglementaire qui définit les affectations du sol afin d'assurer le développement harmonieux des activités humaines. C'est un plan réglementaire auquel toute délivrance de permis de bâtir doit être conforme.

Sur la commune de Ciney, on peut déjà distinguer les zones urbanisables des zones non urbanisables à savoir principalement les zones agricoles et forestières. 12% du zonage du plan de secteur est dévolu aux zones urbanisables, soit 1657 ha, et 88% aux zones non urbanisables.

Au sein de la zone urbanisable, on distingue :

- Les zones d'habitat et les zones d'habitat à caractère rural (soit environ 50% des zones urbanisables) avec un zonage plus important dans les sections de Ciney, Leignon-Chapois et Haversin-Serinchamps ;
- 15 % de la zone urbanisable sont destinés aux zones d'activités économiques (mixtes + industrielles) localisées en périphérie de Ciney ainsi qu'à Achêne à proximité de la sortie de l'autoroute E411 ;
- La zone de loisir constituée presque exclusivement par le domaine provincial de Chevetogne ;
- Quelques zones de services publics et de services communautaires regroupées principalement dans et autour de la ville de Ciney (10%) ;
- Les zones d'extraction réparties en 5 zones ;
- 11 % de la zone urbanisable sont dévolus aux zones d'aménagement communal concerté. On distingue 14 ZACC réparties sur la commune. 3 ZACC ont fait l'objet d'un Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE), il s'agit des ZACC « Saint-Gilles », « Crahiat » et « Haversin 2 ».

Concernant la ZACC Saint-Gilles, il est prévu de la scinder en deux zones distinctes. La première fera l'objet du développement d'une Zone d'Activité Economique Mixte du côté de la ZAE de Biron. La seconde fera l'objet du développement d'une zone d'habitat de 200 à 300 logements afin de densifier le centre ville de Ciney. Les questions des accès de ces ZACC se sont posées. Pour la partie « habitat », il a été finalement proposé de privilégier l'accès principal vers le centre ville (avenue de Namur) et non vers le zoning et l'avenue Schlögel où un cheminement « modes doux » sera malgré tout toujours possible.

2.7.2. *Le Programme Communal de Développement Rural*

Le Programme Communal de Développement Rural est un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement rural de la commune. Il consiste en un ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entreprises ou conduites en milieu rural dans le but d'une revitalisation et d'une restauration d'une commune de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants du point de vue économique, social et culturel.

3. LE DIAGNOSTIC MOBILITÉ

3.1. Les émetteurs et attracteurs de déplacements

3.1.1. Les écoles

L'activité scolaire présente sur le territoire communal engendre une demande de déplacements élevée :

- pour les élèves et les étudiants qui fréquentent les établissements concernés (déplacements domicile – école) ;
- pour le personnel qui y est occupé (déplacements domicile – travail) ;
- en raison des activités qui y sont organisées en journée dans le cadre des activités scolaires.

Par nature, l'essentiel de ces déplacements se concentre pendant des horaires réduits.

Une enquête auprès des écoles cinaciennes sera organisée par le MET en janvier 2009. Les informations obtenues pourront alors servir à dresser le diagnostic sur la mobilité scolaire à Ciney.

3.1.2. Les pôles d'emplois

La S.A. Ronveaux ainsi que l'IMP de Ciney nous ont fournis des informations quant aux modes de déplacements et aux origines de leurs travailleurs. Les résultats sont présentés ci-dessous.

3.1.2.1. Le choix modal des déplacements domicile – travail

312 travailleurs ont été interrogés lors de l'enquête mobilité de 2005 sur le site de Ciney. Nous pouvons ainsi constater la prépondérance de la voiture avec 88 % (dont 8% en covoiturage). Les transports en commun sont par contre très peu utilisés (personne ne vient en bus). Les habitants de Ciney viennent pour une grande part à pied (7 %).

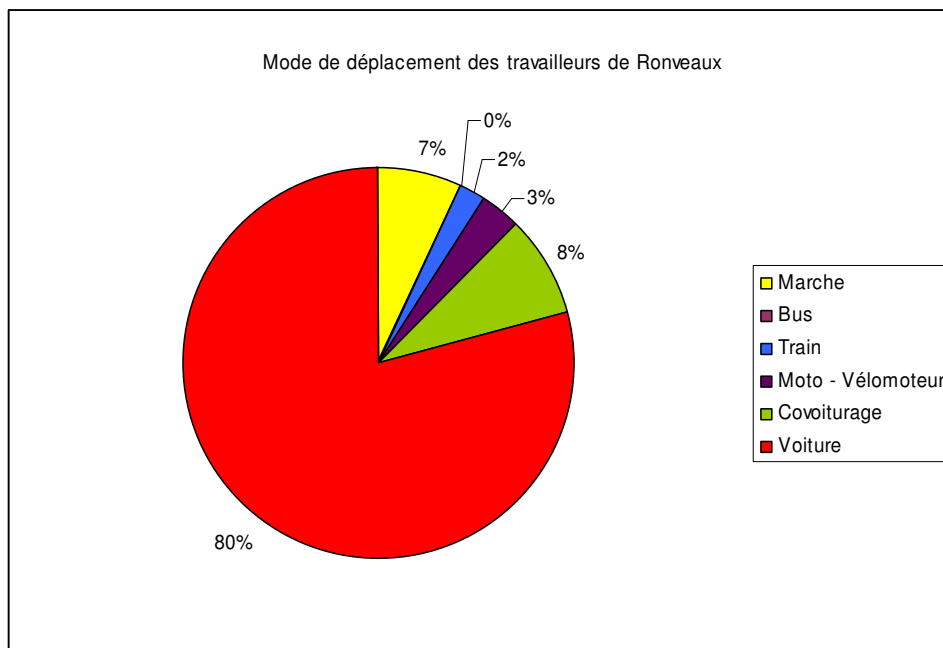


Figure 7. Choix modal des travailleurs de Ronveaux

Le même constat peut être fait pour l'IMP (516 personnes interrogées). La prédominance de la voiture est toutefois légèrement moins marquée au profit des transports publics et des modes doux.

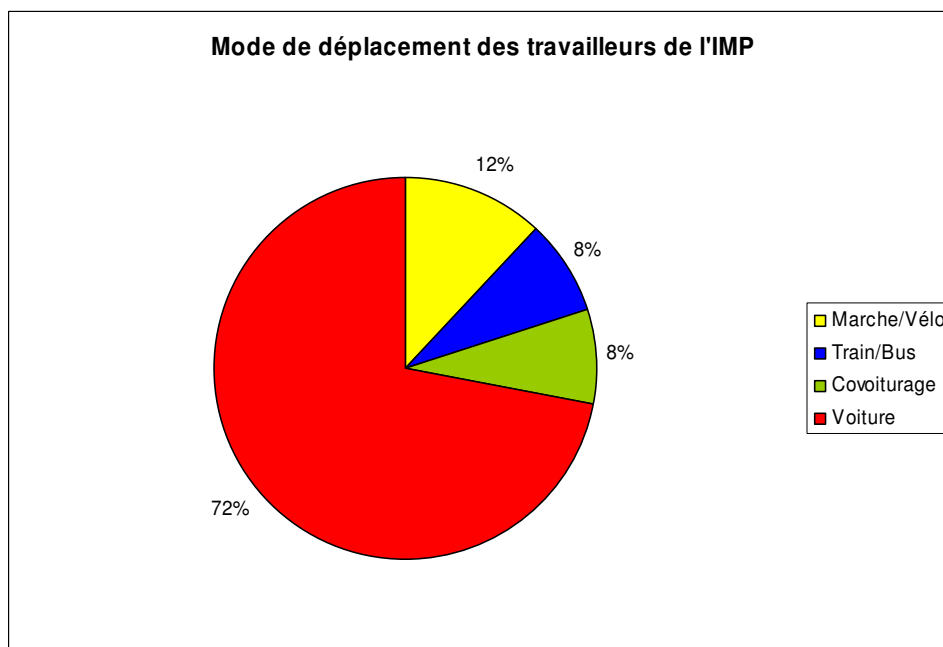


Figure 8. Choix modal des travailleurs de l'IMP

Ces deux entreprises présentent toutefois un profil particulier en termes d'horaires qui ne facilitent pas les transports en commun. En effet, un certain nombre d'employés et ouvriers commencent très tôt le matin (Ronveaux) et travaillent également de nuit. Les horaires des transports publics étant principalement orientés vers des horaires scolaires, il est difficile d'obtenir une desserte efficace aux heures creuses.

Dans le cadre du Plan de Mobilité de 12 Zones d'Activités Economiques en province de Namur, des enquêtes ont été envoyées aux entreprises des zonings de Biron et Achêne. Seul le taux de réponse du zoning d'Achêne était suffisamment élevé pour obtenir des résultats concluant (figure 9).

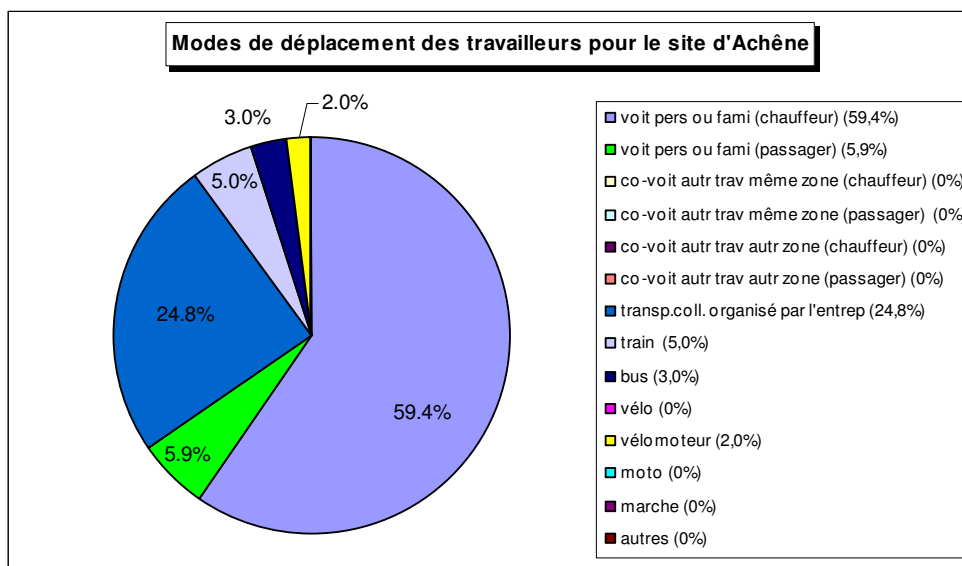


Figure 9. Choix modal des travailleurs du zoning d'Achêne (101 travailleurs)

3.1.2.2. Les lieux de résidence des travailleurs

Au total, les communes d'origine de 828 travailleurs de Ronveaux et de l'IMP nous ont été fournies. La figure suivante nous montre la répartition des lieux de résidence au sein de la province de Namur et en dehors.

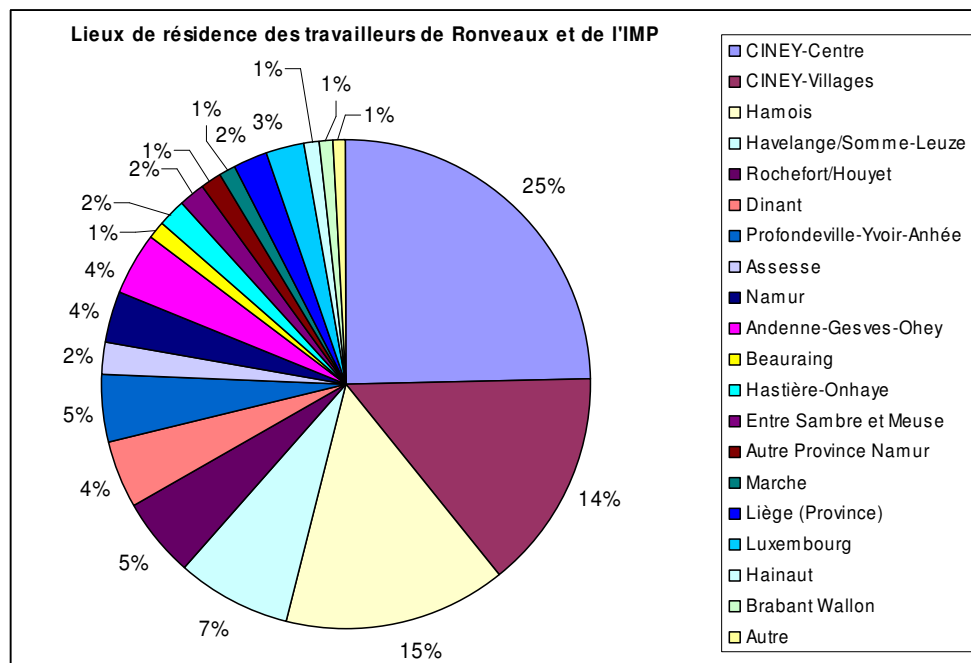


Figure 10. Origine des travailleurs de l'IMP et de Ronveaux à Ciney (Sources: Ronveaux et IMP)

Dans cette figure, on remarque que près de 40 % des travailleurs viennent de l'entité de Ciney et un quart des 800 travailleurs de ces deux sociétés habitent dans la ville de Ciney.

Plus de 75 % des travailleurs proviennent de Ciney ou des communes voisines et une grande majorité (86 %) sont domiciliés dans l'est de la Province de Namur (Axes Namur-Marche et Namur-Dinant et Namur-Huy).

3.1.3. *Les noyaux commerciaux*

3.1.3.1. La problématique de la livraison des commerces

L'approvisionnement des commerces peut dans certains cas poser des problèmes en matière de mobilité dans les noyaux commerciaux.

D'ordinaire, on retrouve de plus en plus les grandes surfaces en dehors des centres urbains. Cependant, à Ciney, on remarque que la plupart des grandes surfaces se situent dans le centre ville ce qui peut améliorer l'accès de proximité mais pourrait aussi poser quelques problèmes en termes de livraisons et de déchargement.

Les commerces installés au sein des quartiers ne bénéficient pour la plupart pas de quais de déchargement. Les livraisons doivent donc se dérouler en voirie. Cela ne semble pas poser de gros problèmes dans les petits noyaux locaux – hormis des difficultés ponctuelles et limitées dans le temps – où les livraisons sont peu importantes et il est souvent possible de trouver un emplacement où le véhicule ne gêne pas la circulation des autres usagers de la voirie. Dans les quartiers plus denses du centre, où la pression du stationnement est plus importante et les commerces plus nombreux, les opérations de livraison se déroulent bien souvent en double file. Il en découle parfois des difficultés en ce qui concerne la fluidité du trafic, notamment celui des bus, la convivialité des lieux et la sécurité des utilisateurs.

3.1.4. *Les autres équipements de la commune*

Les équipements sociaux, culturels et sportifs engendrent des déplacements souvent locaux mais également à plus longue distance, à caractères réguliers, saisonniers ou évènementiels :

- Parc Saint-Roch ;
- Hall omnisport et Centre Culturel place Baudouin ;
- Cinexpo ;
- Domaine Provincial de Chevetogne ;
- ...

3.2. Les déplacements à pied, à vélo et les besoins des personnes à mobilité réduite

3.2.1. L'importance des déplacements à pied et à vélo

3.2.1.1. Introduction

De manière générale, très peu d'espace est dévolu aux déplacements à pied et à vélo en Wallonie, et les équipements existants sont souvent caractérisés par leur discontinuité.

La faible proportion de l'espace public alloué aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite est révélatrice du rapport de force inéquitable qui s'est instauré au fil du temps entre les usagers de la voirie.

L'évolution des mentalités perceptible depuis une dizaine d'années, et les aménagements récents entrepris par la commune de Ciney (SUL, rues en zones résidentielles, rue du Commerce, Place Monseu, quartier de la gare, ...) et la Région laissent entrevoir une amélioration réelle de la situation, mais ces efforts doivent être poursuivis et accrus pour rendre aux modes doux la part de l'espace public auquel ils sont en droit de prétendre.

Une politique de mobilité et d'aménagement du territoire favorisant et sécurisant les circulations cyclistes et piétonnes et intégrant les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite permet en effet de rencontrer simultanément :

- des objectifs d'**équité** : 23,6 % des logements de Ciney ne disposent pas de voiture⁵ et ceux qui en disposent sont tous des piétons en puissance, puisque tout déplacement débute et se termine à pied ;
- des objectifs d'**intégration des personnes âgées ou à mobilité réduite**, en leur donnant la possibilité de se déplacer de façon autonome et de participer à la vie sociale ;
- des objectifs d'**amélioration du cadre de vie** et des **objectifs environnementaux**, en limitant les nuisances et la pollution engendrées par un trafic automobile trop intense ;
- des objectifs de **sécurité routière**, en diminuant le nombre d'accidents de la circulation impliquant les usagers faibles : les piétons représentent 6,7 % et les cyclistes 9,9 % du total des personnes tuées ou gravement blessées dans un accident de la route⁶ ;
- des objectifs de **mobilité durable**, en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements de proximité.

⁵ source : INS (2001)

⁶ source : Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002 – chiffres valables pour l'année 2000)

3.2.1.2. Les déplacements de proximité

Dans le contexte local et régional, l'importance des déplacements de proximité pouvant s'effectuer à pied ou à vélo est souvent sous-estimée. Ainsi :

- **21,7 % des déplacements réalisés en Région Wallonne ont une longueur inférieure à 1 kilomètre et 54,5 % d'entre eux ont une longueur inférieure à 5 kilomètres⁷** ; pour ces classes de distance, la marche à pied ou le vélo représentent des modes de transport performants ;
- le centre de Ciney est équipé de **commerces de proximité et de petits supermarchés**, qui engendrent de nombreux déplacements à pied au sein de l'agglomération ;
- **la proportion des travailleurs se rendant à pied à leur lieu de travail (7,1 % chez Ronveaux) est supérieure à la moyenne régionale (5,1 %) pour les entreprises situées dans le centre de Ciney.** Cependant dans le zoning d'Achêne, la part des travailleurs se rendant à pied sur leur site de travail est nulle (idem pour le vélo)⁸.

3.2.1.3. La pratique du vélo à Ciney et dans la Région Wallonne

L'utilisation du vélo est limitée en Wallonie : l'enquête MOBEL (1998-1999) indique que ce mode de transport ne représente que 2,2 % de l'ensemble des déplacements quotidiens, 1,6 % des déplacements domicile-école et 1,2 % des déplacements domicile-travail.

Depuis quelques années pourtant, on constate une certaine recrudescence de la pratique du vélo. Ainsi entre 2004 et 2005, le nombre de cyclistes a augmenté de 16,6 % à Mons et de 25 % à Bruxelles⁹.

Malgré l'absence de données détaillées sur l'utilisation du vélo à Ciney, celle-ci semble être **plus faible que la moyenne régionale** puisqu'il ressort des informations récoltées auprès des entreprises qu'elle ne représente aucun déplacement domicile-travail des travailleurs de l'IMP, de Ronveaux, et du zoning d'Achêne. Cela peut notamment s'expliquer par l'étendue de la commune et le relief important par endroits.

De plus, lors des comptages effectués en décembre 2009 à Ciney, les vélos ont été pris en compte. 23 vélos ont été comptés entre 7h et 9h le matin sur les 5 carrefours comptés, soit une moyenne de moins de 3 vélos par heure et par carrefour. Le carrefour le plus fréquenté par les cyclistes est le carrefour de la gare avec 4 vélos par heure.

Pourtant, 44,3 % des logements cinaciens possèdent au moins un vélo¹⁰ (la moyenne régionale 47,5 %) mais la fréquence d'utilisation est faible¹¹.

⁷ source : Enquête sur la mobilité des ménages (MOBEL 1998-1999) : contribution wallonne à l'enquête ménage. GRT-FUNDP 2000.

⁸ source : Plan de Mobilité pour 12 zones d'activités de la Province de Namur. TRITEL (2005)

⁹ source: Provélo – Observatoire du vélo 2005 ; entre 1998 et 2005, le nombre de cyclistes a crû de 125 % à Bruxelles

3.2.2. Les équipements destinés aux piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite

3.2.2.1. Les équipements pour les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite dépendent plus encore que les autres usagers du bon niveau d'entretien, de la largeur et de l'aménagement des trottoirs et des carrefours (plans inclinés aux traversées piétonnes, notamment). La faible largeur des trottoirs, l'abondance d'obstacles et la discontinuité des cheminements rendent la circulation avec une chaise roulante ou avec une poussette d'enfant pratiquement impossible dans de nombreux endroits de la commune.

La problématique des cheminements piétons et de leur accessibilité pour les moins mobiles est cependant systématiquement prise en compte dans les projets de réaménagements de voirie.

3.2.2.2. Les cheminements hors voirie

Chemins anciens

Un groupe de travail « sentiers » existe au sein de la commune et regroupe des citoyens qui repèrent, nettoient et entretiennent des sentiers à destination des promeneurs, cyclistes et/ou cavaliers. Ces sentiers pourront par la suite être utilisés également comme itinéraires utilitaires cyclables lors de l'élaboration du plan vélo (phase 3).

RAVeL

Le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est mis en œuvre en Wallonie depuis 1995 dans le but de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, séparé des voiries empruntées par les véhicules motorisés. Pour ce faire, le RAVeL emprunte des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées éventuellement reliés entre eux par des itinéraires de liaisons si cela est nécessaire. L'objectif est à terme de couvrir la plus grande partie de la Wallonie, avec des itinéraires constituant l'ossature du réseau, auxquels viendront se raccorder d'autres itinéraires. Le RAVeL est une infrastructure mixte principalement destinée aux déplacements de loisir.

Sur la commune de Ciney, un RAVeL va être inauguré prochainement. Il occupera l'ancienne ligne ferroviaire 126 reliant Ciney à Huy.

¹⁰ source: INS 2001

¹¹ d'après le rapport Vélo+ de Provélo (2005), 11,8 % des wallons disent utiliser leur vélo au moins une fois par semaine et 60,8 % presque jamais.

3.2.2.3. Infrastructures spécifiques pour les vélos

Voir carte n°10 : *Infrastructures pour les modes doux*

Sens uniques limités

Depuis le 1^{er} juillet 2004, le code de la route prévoit que les rues à sens unique peuvent être empruntées par les cyclistes à contresens, sauf exception. Les sens uniques limités (SUL) sont indiqués par une signalisation routière réglementaire claire.

Cette disposition vise à promouvoir l'utilisation du vélo en ville et met à la disposition des cyclistes de nouveaux itinéraires plus courts et/ou moins pentus. L'expérience indique que les SUL offrent des avantages en terme de sécurité pour les cyclistes. Ces derniers peuvent notamment établir un contact visuel avec les automobilistes et contrôlent dès lors mieux la situation que lorsqu'ils roulent dans le même sens que celui-ci.



La signalisation des sens uniques limités

La plupart des rues à sens uniques de Ciney ont été aménagées en SUL par les services communaux. Certains carrefours sont également équipés de bandes cyclistes de façon à augmenter la visibilité des cyclistes provenant d'un SUL.

Parkings vélos

L'impossibilité de trouver un emplacement pour garer son vélo à domicile et à destination est un frein important à l'usage du vélo.

A domicile, l'âge et la conception des immeubles plus anciens sans garage ne permettent généralement pas d'y ranger son vélo. **A destination**, les grandes surfaces disposent souvent d'emplacements vélos. Ce n'est pas toujours le cas devant les petits commerces. Au lieu de travail, les plus grandes entreprises disposent généralement d'emplacements réservés dans leurs installations, mais les entreprises plus petites en sont dépourvues. Il s'avère également que la surveillance des emplacements est essentielle pour inciter à la pratique du vélo, et celle-ci n'est pas toujours suffisamment assurée, faute de moyens. La commune a cependant 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.

Pistes cyclables

Hormis les aménagements et les marquages au sol pour les SUL dans l'agglomération de Ciney, on ne retrouve pas de pistes cyclables sur les voiries communales. Sur les voiries régionales, deux routes sont dotées de pistes cyclables :

- La N949 : de la sortie de Chapois à l'entrée de Haid ;
- La N949 : de la sortie de Haid à Buissonville (Rochefort) ;
- La N929 : du carrefour avec la N949 à Haversin ;
- La N929 : de la sortie d'Haversin à la N4.

Cependant, ces aménagements cyclables ne sont pas en état impeccable et sont situés hors agglomération sur des routes larges et très rapides qui augmentent fortement le sentiment d'insécurité. La coupure de ces pistes cyclables en agglomération ne permet d'avoir une vision claire et sécurisante des itinéraires cyclables en particulier dans les traversées de zones d'habitat.

Réseau cyclable

La direction des routes de Namur du MET a commandé une étude en 2003 concernant l'établissement d'un réseau cyclable pour la province de Namur. Ce réseau définit les grands itinéraires de liaisons entre les pôles provinciaux.

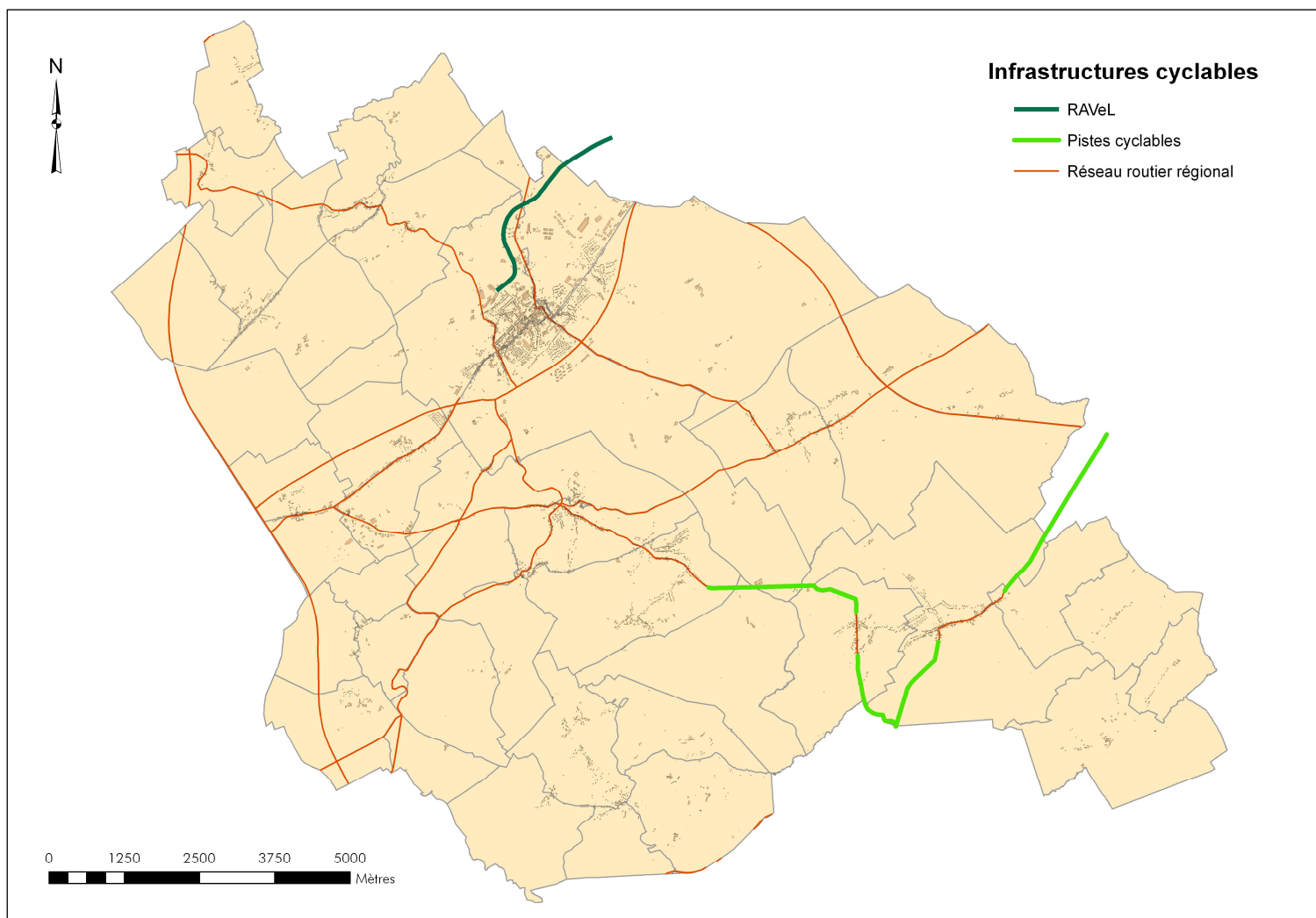


Figure 11. Carte des infrastructures cyclables existantes sur le territoire communal

3.2.3. Les obstacles et barrières à la pratique de la marche à pied et du vélo

3.2.3.1. Le relief

L'entité de Ciney présente un relief relativement contrasté, aussi bien dans la ville que sur l'ensemble de l'entité.

Celui-ci peut représenter un frein à la pratique du vélo. Cependant, de manière générale la commune est située sur un plateau relativement plat. Il est donc possible de trouver des itinéraires cyclables agréables et fonctionnels que ce soit dans Ciney ou pour les liaisons intervillages.

3.2.3.2. Les distances

L'entité de Ciney occupe une surface particulièrement importante et l'éloignement de certains villages par rapport au centre de Ciney ou à d'autres lieux d'activités et de services pourraient également être un frein important à la pratique du vélo.

Cependant, certains villages situés à quelques kilomètres du centre ont un grand potentiel de déplacements à vélo comme par exemple Braibant, Leignon et Chapois.

Lors de la phase 3, l'accent devra être mis sur ces liaisons que ce soit par des itinéraires routiers ou par des cheminements hors voiries.

3.2.3.3. Les infrastructures linéaires

Certaines infrastructures constituent d'importants obstacles physiques aux cheminements doux. Elles induisent ce qu'on appelle un 'effet barrière'. À Ciney, il s'agit :

- du **réseau routier et autoroutier (E411, N4 et N97)** dont la traversée représente une « barrière psychologique » éloignant ses deux rives ;
- de la ligne de **chemin de fer** ; la suppression d passage à niveau de la gare de Ciney notamment empêchera le passage direct pour les modes doux depuis l'avenue d'Huart vers le centre-ville. Afin d'éviter d'isoler le quartier du Crahiat et le sud de Ciney du reste de la Ville, il apparaît indispensable d'envisager la création d'un passage souterrain à hauteur de la route. Le passage par la gare représente en effet un détour important et non fonctionnel pour les modes doux.

3.2.3.4. La sécurité routière

Un autre obstacle à la pratique du vélo souvent invoquée est l'insécurité – objective ou subjective – de rouler sur la voirie, en raison d'un trafic automobile trop rapide et trop intense. Ceci plaide pour une sécurisation des voiries et un meilleur partage de l'espace public pour tous les modes de transports.

La sécurité des cyclistes dans les sens uniques limités (SUL) et surtout au débouché de ceux-ci dans les autres voiries est encore régulièrement mise en doute, principalement par les automobilistes.

3.3. Les transports publics à Ciney

3.3.1. Le réseau du TEC Namur-Luxembourg

Le réseau de bus desservant l'entité de Ciney a son épicentre dans la ville de Ciney. La plupart des lignes ont en effet leur terminus à la gare de Ciney et commencent ou terminent leur parcours respectivement par les rues Piervienne et du Commerce.

La figure suivante, tirée du dossier cartographique du PCDR représente toutes les lignes du TEC desservant la commune.



Desserte d'Andenne, Namur et Huy

La ligne 13 relie la gare de Ciney (premier départ 5h37', dernier départ 18h13') à Andenne-Seilles (premier départ d'Ohey à 5h51', dernier départ pour Ciney à 16h10') en 1 heure et 10 minutes. La fréquence de cette ligne est de 5 bus par jour et par sens.

La ligne 66 relie la gare de Ciney (premier départ pour Namur à 6h27', dernier départ pour Sorinne-la-Longue à 17h19') à la gare de Namur (premier départ de Gesves à 7h40', dernier départ de Namur pour Ciney à 16h40') en 1 heure et 23 minutes, sans arrêt sur le territoire communal hormis la gare. 4 bus dans chaque sens desservent cette ligne chaque jour (en semaine).

La ligne 126a relie Ciney « gare » (premier départ 5h40', dernier départ 19h10' pour Hamois) à la gare de Huy (premier départ de Havelange à 5h09', dernier départ de Huy pour Ciney à 16h47') en 1 heure et 17 minutes, sans arrêt sur le territoire communal non plus. La ligne 126a a une fréquence de 14 passages journaliers dans chaque sens.

Desserte de Dinant et des communes du sud de Ciney

La ligne 43 est divisée en deux navettes : la ligne 43/1, soit le trajet de Ciney à Dinant, et la ligne 43/2, soit le trajet de Ciney à Montgauthier.

La ligne 43/1 relie Ciney « place Monseu » (premier départ 5h43', dernier départ 17h57') à Dinant « place » (premier départ 6h25', dernier départ 18h50') en 27 minutes, via Achêne et Fays. Elle bénéficie de 8 passages journaliers dans les deux sens (horaire du 01/05/03).

La ligne 43/2 relie Ciney « place Monseu » (premier départ 6h51', dernier départ 19h16') à Montgauthier « place » (premier départ 5h18', dernier départ 17h27') en 30 minutes, via Leignon, Chapois, Ychippe et Chevetogne. Elle bénéficie de 6 passages journaliers dans les deux sens (horaire du 01/05/03).

La ligne 47 relie Ciney « place Monseu » (deux départs par jour, à 12h20' et 16h40') à Custinne « Ver » (un départ par jour à 7h36') en 32 minutes, via Leignon et Conneux.

La ligne 48 relie Ciney « place Monseu » (deux départs par jour à 12h10' et 17h10') à Bonsin « gare » (deux départs par jour à 6h53' et 13h05') en 50 minutes, via Pessoux et Sinsin (horaire du 06/11/00).

Desserte interne à l'entité

La ligne 50s relie Ciney « Gare » (unique départ, le lundi à 11h23') à Serinchamps « église » (unique départ, le lundi à 8h20') en 50 minutes, via Pessoux, Leignon, Chapois, Haid et Haversin (horaire du 08/04/91).

La ligne 57/1 dessert au départ de Ciney (8h01'), les villages de Leignon-Bragard, Conneux, Chevetogne et Leignon Ecole-Libre. Dans les sens inverses, un départ est organisé à 11h47' le mercredi et 15h47' les autres jours de la semaine.

La ligne 57/2 dessert, au départ de Ciney (8h08'), les villages de Leignon, Chapois-Eglise, Ychippe, Chapois et Leignon. Dans les sens inverses, un départ est organisé à 11h45' le mercredi et 15h45 les autres jours de la semaine.

Notons que les villages desservis uniquement par les lignes scolaires (soit les villages de Conjoux, Conneux, Corbion, Reux, Enhet, Pessoux, Reuleau, Sovet et Vincon), ne bénéficient pas d'une liaison flexible avec Ciney. Celles-ci n'offrent que deux trajets par jour et aucun le samedi.

La ligne 88 express Bastogne-Namur via la N4

En exploitation depuis 2004, la ligne 88 relie Bastogne à Namur par le tracé direct de la Nationale 4 en effectuant des arrêts à des endroits sélectionnés sur l'itinéraire : Aviscourt, Tenneville, Champlon, Bande, Marche, Sinsin et Jambes.

L'arrêt de Sinsin, situé sur le territoire de Somme-Leuze, jouxte la commune de Ciney et dessert potentiellement les villages de l'Est de l'entité. Dans le sens Namur-Bastogne, on compte trois passages (13h19', 17h19' et 18h19'), ainsi que dans le sens Bastogne-Namur (7h13', 8h13' et 11h13').

3.3.1.1. La fréquentation du réseau TEC

Le TEC Namur-Luxembourg nous a fourni l'évolution des recettes de chaque ligne traversant Ciney. Ces recettes ne nous permettent pas de connaître la fréquentation des lignes TEC étant donné que l'on n'a pas de pointages systématiques en raison des abonnements. Nous n'avons donc que très peu d'informations sur la fréquentation des autobus dans l'entité de Ciney.

A titre d'exemple, la figure 13 nous montre l'évolution de ces recettes pour la ligne 66.

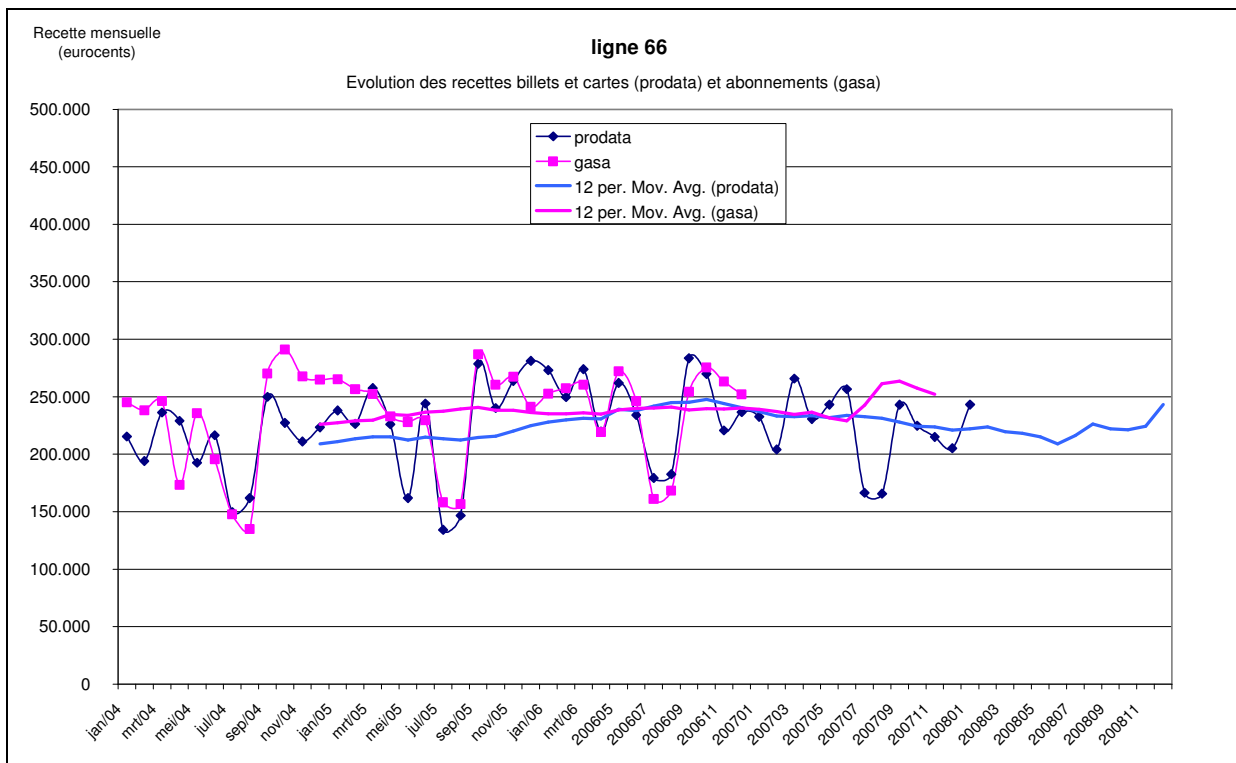


Figure 13. Evolution des recettes de la ligne 66 du TEC Namur-Luxembourg

3.3.2. Le réseau de la SNCB

Ciney est idéalement desservie par le chemin de fer. La commune est en effet en relation directe avec Namur, Bruxelles et Arlon. La commune est parcourue par la ligne 162 reliant Bruxelles à Luxembourg. Elle a à la fois une vocation « InterCity » (IC) ainsi que « L » (omnibus). Ciney est équipée de quatre gares ou points d'arrêts sur son territoire (Figure 15), soit Ciney, Leignon, Chapois et Haversin.

La gare de Ciney

La gare de Ciney est desservie par le réseau « Inter City », elle représente donc la principale gare de l'entité. La gare est également desservie par la ligne « L » Namur-Libramont-Arlon. La gare est équipée **d'un bâtiment « voyageurs » avec salle d'attente et guichet de vente des titres de transport.**

La gare **dispose d'emplacements de stationnement aménagés réservés aux voyageurs**, à la fois du côté du centre-ville (réservé au personnel) ainsi que de l'autre côté. On remarque toutefois suite aux relevés de stationnement effectués que l'offre est insuffisante par rapport à la demande particulièrement sur le parking navetteurs principal à l'arrière de la gare. Par ailleurs, la gare est inaccessible pour les personnes à mobilité réduite, en raison des escaliers d'accès aux quais.

La situation de la gare à proximité du centre-ville est intéressante et sert de base au développement du quartier (services et habitats). Toutefois, ce quartier attire également beaucoup de navetteurs et la circulation automobile peut y être très intense en heures de pointes. Ce constat a d'ailleurs été confirmé par les comptages effectués par TRITEL.

Aménagement de la gare

Le Schéma Directeur de l'aménagement du quartier de la gare est en cours et se termine à l'heure actuelle. Ce réaménagement a pour objectif principal de supprimer le passage à niveau de l'avenue d'Huart et de le remplacer par un pont plus au Nord.



La gare de Ciney

Localisation de la gare

La gare est relativement éloignée du centre administratif de la commune (15 à 20 minutes à pied); toutefois le cheminement pour accéder au centre de la commune est agréable et relativement convivial, les piétons passant par la rue du commerce. Son accessibilité et l'intermodalité avec le réseau autobus est intéressante étant donné que tous les bus passant par l'entité ont la gare comme terminus ou comme arrêt principal. Cependant, l'accessibilité en bus de la gare aux différents pôles importants de la ville de Ciney pourrait être améliorée, notamment par la mise en place d'une desserte de bus urbaine.

Les arrêts de Leignon, Chapois et Haversin

Ces arrêts ne possèdent pas de bâtiment « voyageurs » ; **les utilisateurs de la gare disposent d'un parking de fait à proximité immédiate des quais.**

L'intermodalité avec le réseau autobus est aujourd'hui inexistante à la gare d'Haversin, puisqu'aucune ligne régulière du TEC ne s'y arrête. Ce manque d'intermodalité met en évidence l'accessibilité difficile des villages et hameaux du Sud-est de la commune (Serinchamps, Les Basses) en transports en commun vers Haversin et ensuite vers Ciney.

Plusieurs lignes du TEC desservent par contre les gares de Chapois et surtout Leignon.

Raccordements industriels

Un raccordement industriel est en service à Ciney vers l'entreprise Ronveaux. Il reprend en effet le début de la ligne 126 vers Huy. Des discussions sont en cours entre la SNCB et la S.A. Ronveaux quant au mode de gestion future de la voie.

3.3.2.1. Anciennes infrastructures de la SNCB

Anciennes gares

A proximité du village de Braibant, on retrouve l'ancienne gare de Braibant qui n'est plus en service.

Ligne 126 (Ciney - Huy)

Cette ligne est aujourd'hui désaffectée et est destinée à recevoir le RAVeL prochainement.

Ligne 128 Ciney-Yvoir

Cette ligne n'est plus utilisée qu'à titre touristique. Elle relie la gare de Ciney à la gare d'Yvoir en desservant les gares de Spontin, Dorinne et Bauche. La réhabilitation de cette ligne est envisagée à long terme (PCDR, 2007).

3.3.2.2. Desserte et fréquences SNCB

Ciney est dans l'ensemble très bien situé sur le réseau ferroviaire national. La gare de Ciney est desservie par les relations IC et L alors que les arrêts de Leignon, Chapois et Haversin sont desservis par la relation L.

Relations desservies et nombre de trains par heure

Du lundi au vendredi, on compte un train par heure assurant la liaison express entre Ciney et Bruxelles (80 minutes de trajet) via Namur (18 minutes de trajet), et un train par heure assurant la liaison expresse entre Ciney et Arlon (72 minutes de trajet).

Aux heures de pointe, une relation P dessert également Ciney (vers Namur et Bruxelles-Midi) avec 3 trains supplémentaires entre 6 heures et 8 heures et 4 trains supplémentaires entre 16 heures et 16h30 et 18h30.

Pour rejoindre Liège, deux possibilités existent : via une correspondance à Namur, soit un train par heure (73 minutes de trajet) ou via une correspondance à Marloie, soit un train toutes les deux heures (96 minutes de trajet).

Par la relation L, on compte un train toutes les deux heures reliant Ciney à Namur (33 minutes) et un train toutes les deux heures reliant Ciney à Arlon (99 minutes).

3.3.2.3. Fréquentation des gares SNCB

Le tableau et la figure suivante indiquent la fréquentation des gares de l'entité de Ciney.

Tableau 1. Montées aux gares de l'entité de Ciney en 2006

Montées 2006	Ciney	Chapois	Leignon	Haversin
Semaine	2489	34	30	112
Samedi	799	8	12	16
Dimanche	868	21	9	19

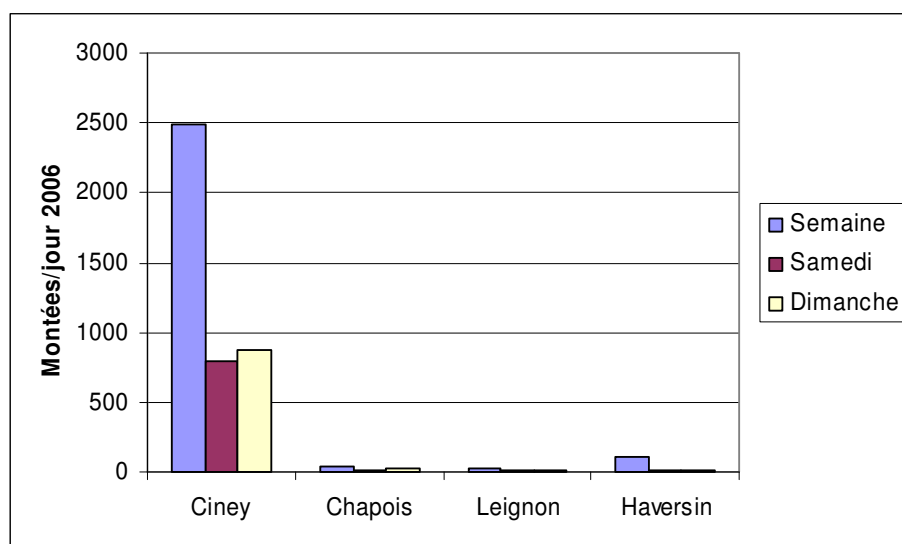


Figure 14. Fréquentation des gares de l'entité de Ciney

A titre de comparaison, la gare de Liège-Palais, deuxième gare de l'agglomération liégeoise, accueillait chaque jour de semaine en 2005 un peu moins de 2500 voyageurs. La gare de Namur accueille quant à elle plus de 17 600 voyageurs un jour de semaine.

La figure suivante nous montre quant à elle à titre de comparaison la fréquentation des gares dans la région de Ciney. On constate que Ciney reste la gare la plus fréquentée par rapport à celles de Dinant, Jemelle et Marloie.

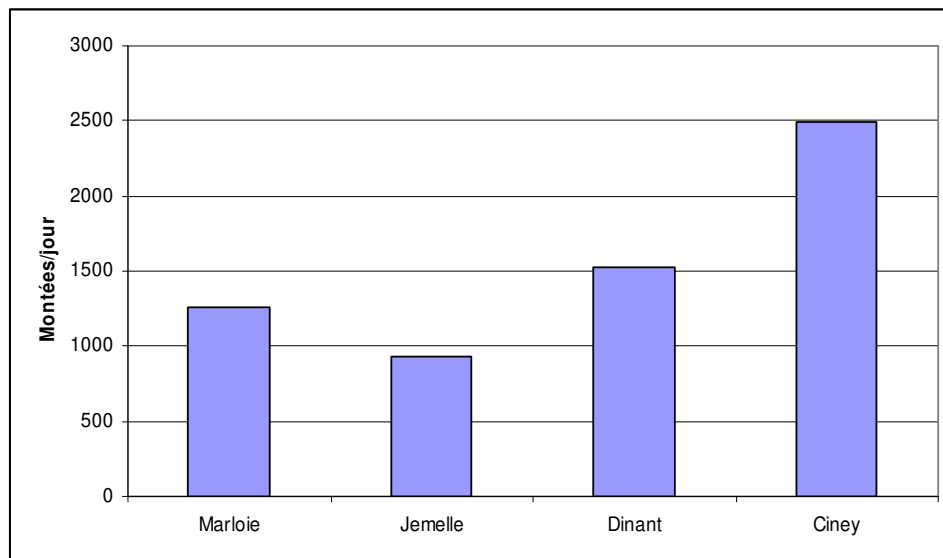


Figure 15. Fréquentation des gares proches de Ciney un jour en semaine.

La gare de Ciney draine en effet un important nombre de navetteurs issus de toute la sous-région grâce aux temps de parcours compétitifs (18 min vers Namur) par rapport à d'autres gares proches (Dinant – Namur : 28 minutes).

3.3.3. *La couverture spatiale et les fréquences de passage des transports publics*

La figure 16 associe un périmètre autour de chaque gare ou arrêt d'autobus à l'intérieur de la commune de Ciney, matérialisant ainsi leur zone d'influence (500 mètres à vol d'oiseau pour les gares SNCB et 250 mètres pour les arrêts d'autobus). Elles permettent de visualiser les portions du territoire communal qui ne disposent pas d'arrêts de transports en commun à une distance jugée empiriquement acceptable par les utilisateurs. Elles indiquent aussi le nombre approximatif d'autobus en heure de pointe dans chaque direction, toutes lignes confondues. Le même exercice est réalisé dans la figure 17 avec un « zoom » sur la ville de Ciney.

L'analyse de la couverture spatiale des lignes de bus et des arrêts doit en effet également être complétée par une analyse des fréquences. La plupart des bus sont des lignes rurales à fréquences relativement faibles et souvent limitées aux heures de pointe.

Les cartes suivantes reprennent donc pour chaque arrêt le nombre de bus aux heures de pointes du matin qui le desservent et la zone d'influence de cet arrêt. Cette carte permet de visualiser quels sont les zones peu ou pas desservies ainsi que les zones desservies mais à fréquences faibles.

De ces cartes, on peut observer qu'hormis dans la ville de Ciney, les fréquences sont très faibles sur les axes allant vers les villages avec en général un maximum de 4 bus aux heures de pointes. Par contre, globalement, le centre urbain est assez bien desservi étant donné l'importance de la gare et le fait que toutes les lignes desservent la gare et la place Monseu via les rues Piervenne et du Commerce ce qui implique une grande fréquence sur cet axe « gare - centre-ville ».

En regardant de plus près on s'aperçoit toutefois que cet axe est le seul à fréquence très élevée et que l'avenue Schlögel présente également une desserte intéressante. On peut cependant aussi remarquer que des zones ne sont pas du tout desservies dans la ville de Ciney. C'est particulièrement le cas de l'est de la ville (IMP, rue verte Voie, rue Tienne à la Justice, rue Courtejoie, ...).

Ces constations plaident bien sûr en faveur d'une ligne de desserte urbaine pour la ville de Ciney (voir 3.3.4).

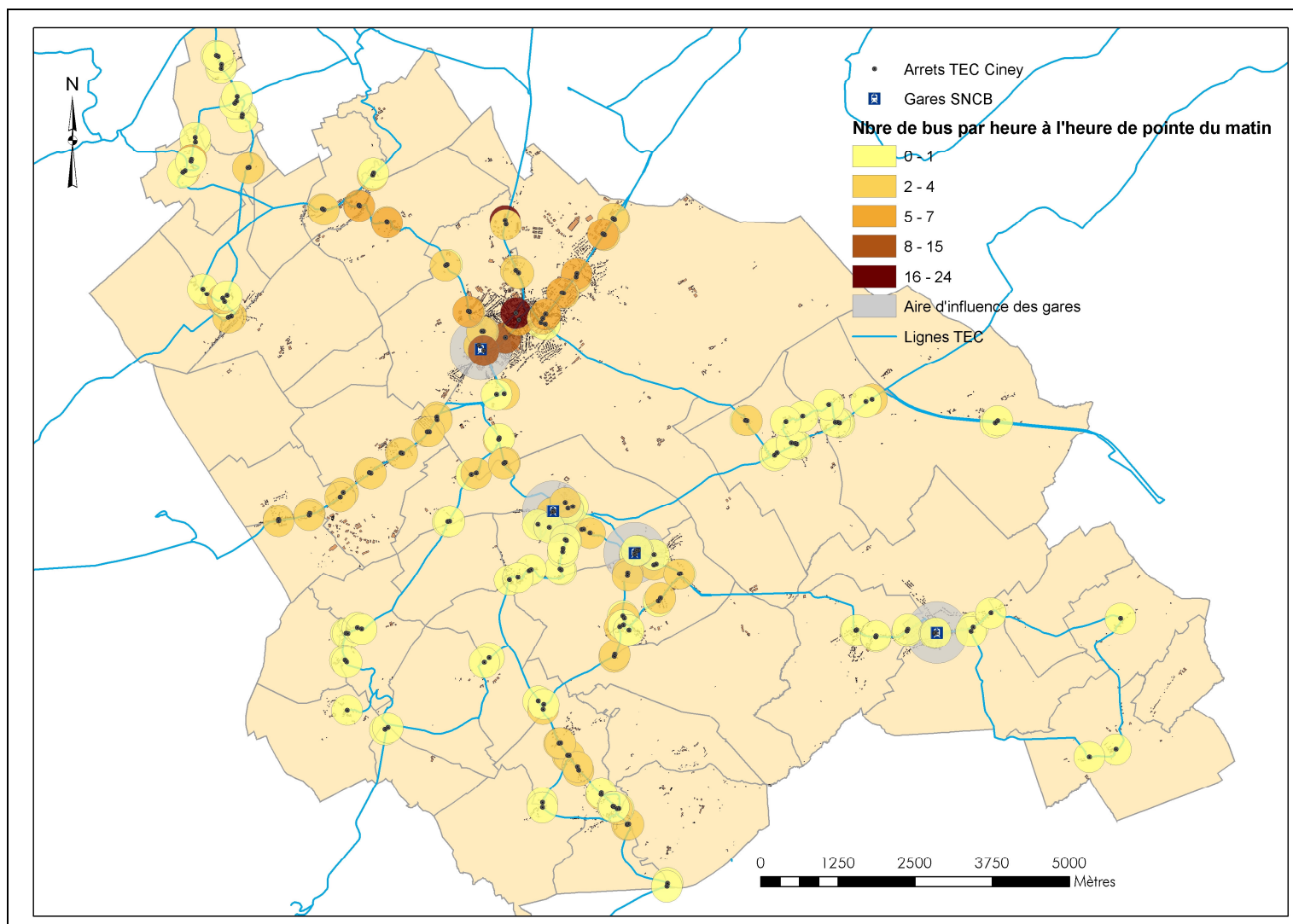


Figure 16. Aire d'influence des arrêts de transports en commun dans la commune de Ciney

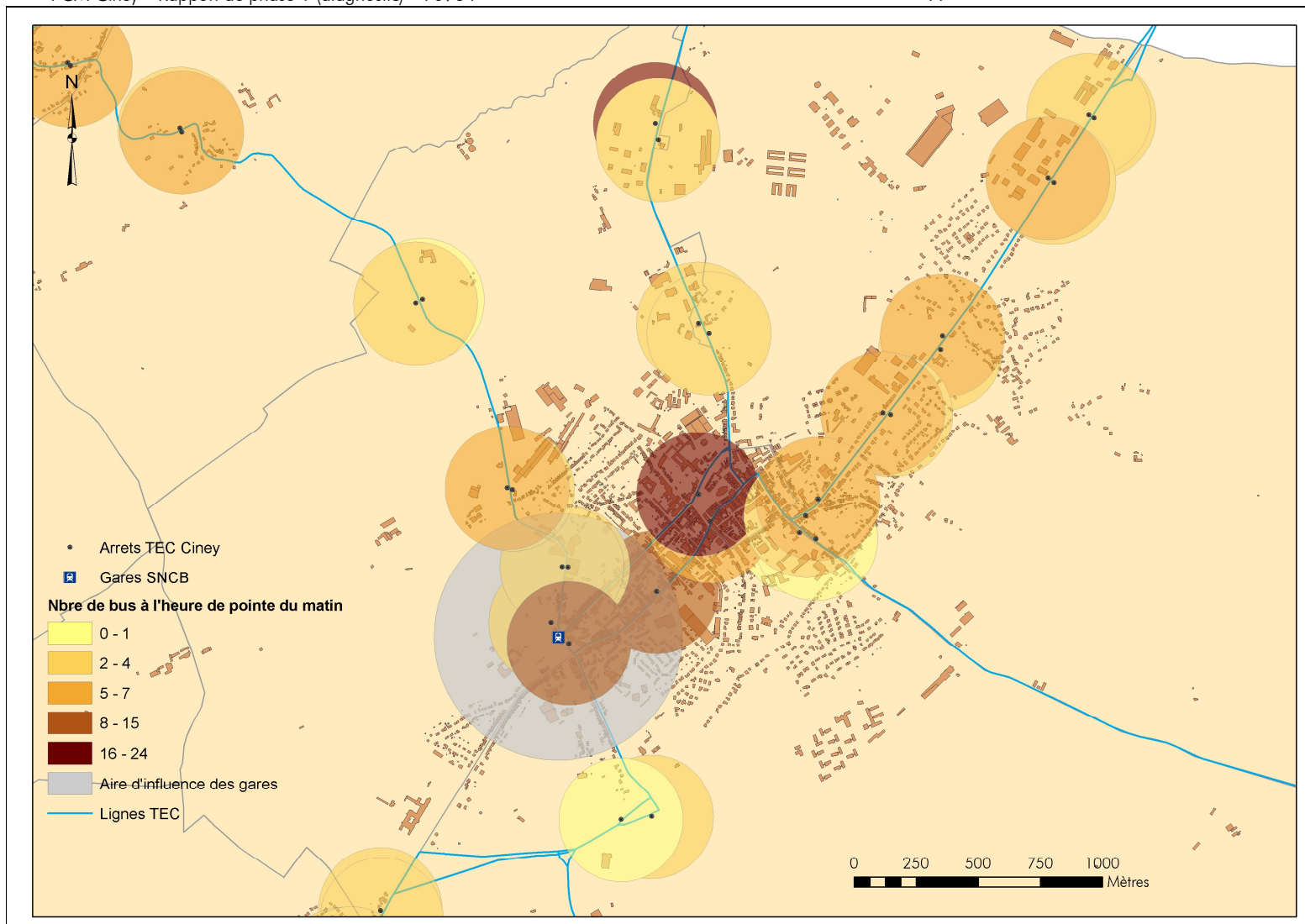


Figure 17. Aire d'influence des arrêts de transports en commun dans la ville de Ciney

3.3.4. Les projets et demandes de modifications des réseaux de transports en commun

3.3.4.1. Projet de desserte urbaine

Sur base de demandes émanant à la fois de l'Administration Communale de Ciney et des responsables de l'IMP, le TEC Namur-Luxembourg a étudié la possibilité de créer une ligne de desserte urbaine de Ciney qui permettrait de relier la gare, le centre, l'IMP et le zoning de Biron.

Une proposition préliminaire d'itinéraire a été élaborée et est présentée à la figure ci-dessous.

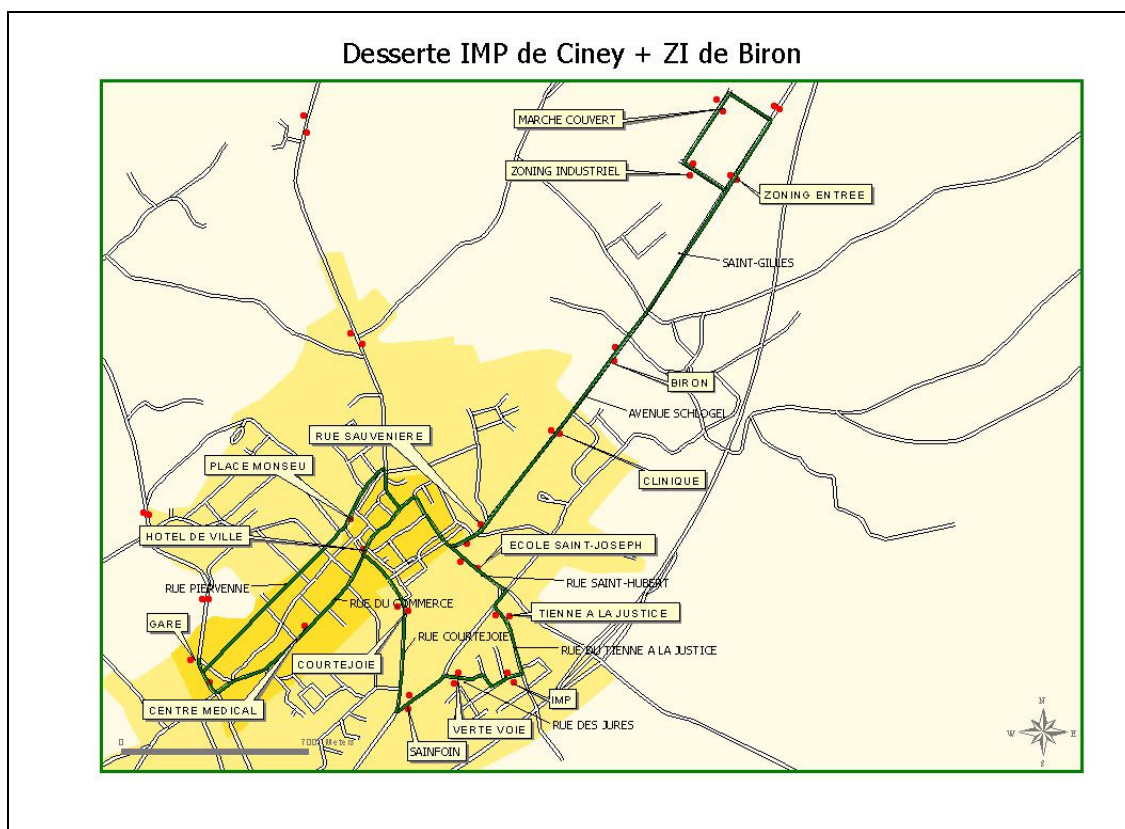


Figure 18. Projet d'itinéraire pour la ligne de desserte urbaine de Ciney

Sur base des horaires de travail de l'IMP, des établissements scolaires et des horaires de la SNCB, une proposition d'horaires pour cette ligne a également été formulée par le TEC. Cette ligne comporterait donc 6 parcours par jour et par sens en semaine dont 2 en heures de pointe du matin, 2 en heures de pointe du soir et deux en heures creuses.

Le coût de ce projet a été estimé à 44 266 € par an et n'est actuellement pas finançable par le TEC.

Dans le cadre du PCM, le TEC et la commune étudie les différentes possibilités de financer cet itinéraire au moins en partie.

3.3.4.2. Desserte de villages non desservis

Des revendications communales et citoyennes demandent régulièrement d'étudier la possibilité de desservir les villages de Corbion et Serinchamps.

Le TEC a étudié la possibilité de dévier la ligne 43/2 Ciney - Mont-Gauthier par Corbion via les rues de Custinne et Delloé. Outre l'allongement des temps de parcours, ce détour entraînera un coût annuel de 13 627 €.

La ligne 43/2 pose également un problème en termes d'horaires. En effet, le départ à l'heure de pointe du soir se fait quelques minutes avant l'arrivée du train en provenance de Namur et ne permet pas la correspondance. Le TEC étudie la possibilité de décaler ce départ comme cela a été fait pour la ligne 43/1 Dinant-Ciney.

Le village de Serinchamps n'est desservi par aucun transport public à moins de 3 km. Seul des transports scolaires ramassent quelques enfants pour les emmener à l'école à Haversin, village qui dispose d'une gare. Les habitants d'Haversin ont également revendiqués la mise en place d'un bus ou d'une navette qui permettrait de les amener au moins jusqu'à la gare d'Haversin.

3.3.4.3. Bus du vendredi

Avant le démarrage de l'étude, la commune de Ciney avait lancé une expérience pilote de bus local appelé « bus du vendredi ». Ce bus permettait de relier tous les villages et hameaux de la commune vers le centre de Ciney le jour du marché (le vendredi). L'expérience a duré 6 mois mais n'a toutefois pas été concluante.

Malgré une communication importante vers les personnes cibles et des réponses favorables des groupes cibles (personnes âgées), le taux de fréquentation de ce bus est resté très faible durant les 6 mois. On n'a dénombré en effet que 3 à 5 personnes dans ce bus par trajet au maximum.

Les raisons de cet échec peuvent se trouver dans le processus de communication qui aurait peut-être dû être plus poussé et continuer plus longtemps après la mise en place du système. Ensuite, les temps de parcours et le choix de l'itinéraire était certainement trop long par rapport aux distances entre Ciney et les différents hameaux.

3.4. La circulation automobile

3.4.1. La structure du réseau routier à Ciney

3.4.1.1. Le réseau autoroutier

La commune de Ciney est traversée dans sa partie ouest par l'E411, reliant Bruxelles à Luxembourg. Cette voirie est classée en RGG1. La commune est desservie par quatre échangeurs autoroutiers dont deux sont situés en partie sur le territoire communal, Spontin et Achêne. Du Nord au Sud, on retrouve donc les échangeurs n°19 de Spontin (N946 et N937), n°20 d'Achêne (N97), n°21 de Custinne (N982) et n°21 de Ciergnon (N918). L'échangeur n°20, localisé en partie sur le territoire communal, permet un accès aisé à la ville, via la N97.

3.4.1.2. Le réseau régional

Ciney est parcourue par de nombreuses routes nationales d'importances diverses (± 78 km).

Les N4 et N97 (tronçon ouest) sont inscrites dans la catégorie RGG 3 qui regroupe des routes rapides favorisant les liaisons interrégionales. La N97 traverse le Condroz d'Est en Ouest et relie Liège à Dinant et Philippeville. Cette voirie dessert Ciney via trois échangeurs (Ciney N957, Ciney N949 et Ciney N936) et deux carrefours (Biron et Ciney N949 avec le rond-point). Cette voirie relie également la N4 et l'E411.

La N4 Bruxelles-Arlon borde quant à elle la limite Est de l'entité. Elle dessert Ciney via 4 échangeurs (Emptinale N921, Emptinne N97, Pessoux N938 et Nettine N929). Diverses voiries de dessertes se connectent cependant directement à cette voirie.

La partie est de la N97 est par contre répertoriée en RESI ou réseau interurbain avec pour vocation de relier les noyaux urbains entre eux. Elle a un gabarit moins important que dans sa partie ouest (2*1 bande) mais ne traverse pas de village avant de rejoindre la N4.

Enfin, toutes les autres routes nationales sont également classées en RESI. Elles ont donc logiquement pour objectif de relier les différents secteurs de la région et sont alors utilisées par un trafic sous régional. Le réseau des voiries régionales de la commune est particulièrement dense ce qui permet bien sûr de desservir efficacement de nombreuses zones mais traversent également de nombreux villages de l'entité. Cette situation pose de nombreux problèmes aux habitants du fait du sentiment d'insécurité, de vitesse excessive et de bruit que représentent ces routes nationales traversant les villages et longeant souvent des écoles (comme à Braibant, Pessoux, Leignon, ...).

3.4.1.3. Le réseau communal

Toutes les autres voiries de l'entité de Ciney (± 444 kilomètres) sont gérées par la commune.

Ces voiries sont constituées de liaisons intervillages de faible gabarit reliant le plus souvent un hameau au village principal. On distingue également les collectes urbaines qui relient les quartiers de la ville de Ciney et les collectes villageoises. Enfin, les voiries de desserte permettent de rejoindre tous les quartiers d'habitat (trafic local) et n'ont pas de fonction de liaison ou de collecte.

3.4.1.4. La signalisation

Une signalisation directionnelle est installée sur le réseau géré par la Région (autoroutes et routes nationales). Elle renseigne les localités voisines et plus éloignées ainsi que les grands équipements. Un Schéma Directeur de signalisation a été mis en place par le MET. Le balisage est en cours actuellement et permettra d'assurer une meilleure signalisation aux alentours de la commune de Ciney.

3.4.2. Hiérarchisation des voiries

Le réseau routier cinacien est structuré en première instance par l'autoroute, la N4 et la N97 qui sont des voiries de transit à grand gabarit et à vocation interrégionales.

Sur le réseau communal, qui concentre la plus grande partie des échanges intra-cinaciens, la plupart des voiries de liaisons inter-villages sont des voiries régionales.

Enfin, les voiries de collectes et de desserte sont des voiries communales.

On peut donc dire que la hiérarchisation des voiries à l'échelle communale est de manière générale assez claire et les usagers sont facilement guidés vers les voiries avec un gabarit de plus en plus important à mesure qu'ils s'éloignent de plus en plus d'un quartier d'habitat.

Toutefois, à une échelle plus locale, dans certains cas, il est possible que des voiries moins adaptées soient empruntées par un trafic trop important à cause d'une signalisation inadéquate ou d'aménagements inadaptés. Par exemple, le quartier du Tienne à la Justice est parcouru par de nombreux travailleurs de l'IMP (la réouverture de la bretelle de la N97 à cet endroit pourrait résoudre en partie ce problème).

Les **conséquences** d'un manque de hiérarchisation des voiries peuvent être :

- un manque évident de **lisibilité du réseau routier** et de signaux visuels structurant les différentes parties du territoire et délimitant les noyaux d'habitat ;
- une **diffusion non-contrôlée de la circulation** dans certains quartiers d'habitat, préjudiciable à la sécurité des résidents et à la convivialité des lieux de vie ;
- un **accroissement de l'insécurité routière**, en raison du passage d'un trafic roulant à vitesse souvent excessive à travers des carrefours et dans des quartiers qui ne sont pas aménagés dans ce but.

3.4.3. Les grands flux de trafic

Afin de pouvoir catégoriser les flux, les comptages de trafic (automatiques) réalisés par le MET ont été observés et analysés. Ceux-ci sont illustrés et commentés ci-dessous.

Sauf indication contraire, les flux de trafic sont exprimés en *équivalents voitures particulières* (evp) : cela consiste à convertir à l'aide d'un coefficient les grands véhicules (camions, autobus,...) en un nombre équivalent de voitures particulières compte tenu de l'encombrement de la voirie qu'ils occasionnent.

3.4.3.1. Le trafic circulant sur les voiries régionales

A l'exception de la N929, des comptages de trafic sont disponibles pour toutes les routes régionales de la commune ainsi que pour l'autoroute et la N4.

La figure suivante représente les flux sur les principaux tronçons des voiries régionales dans la commune de Ciney.

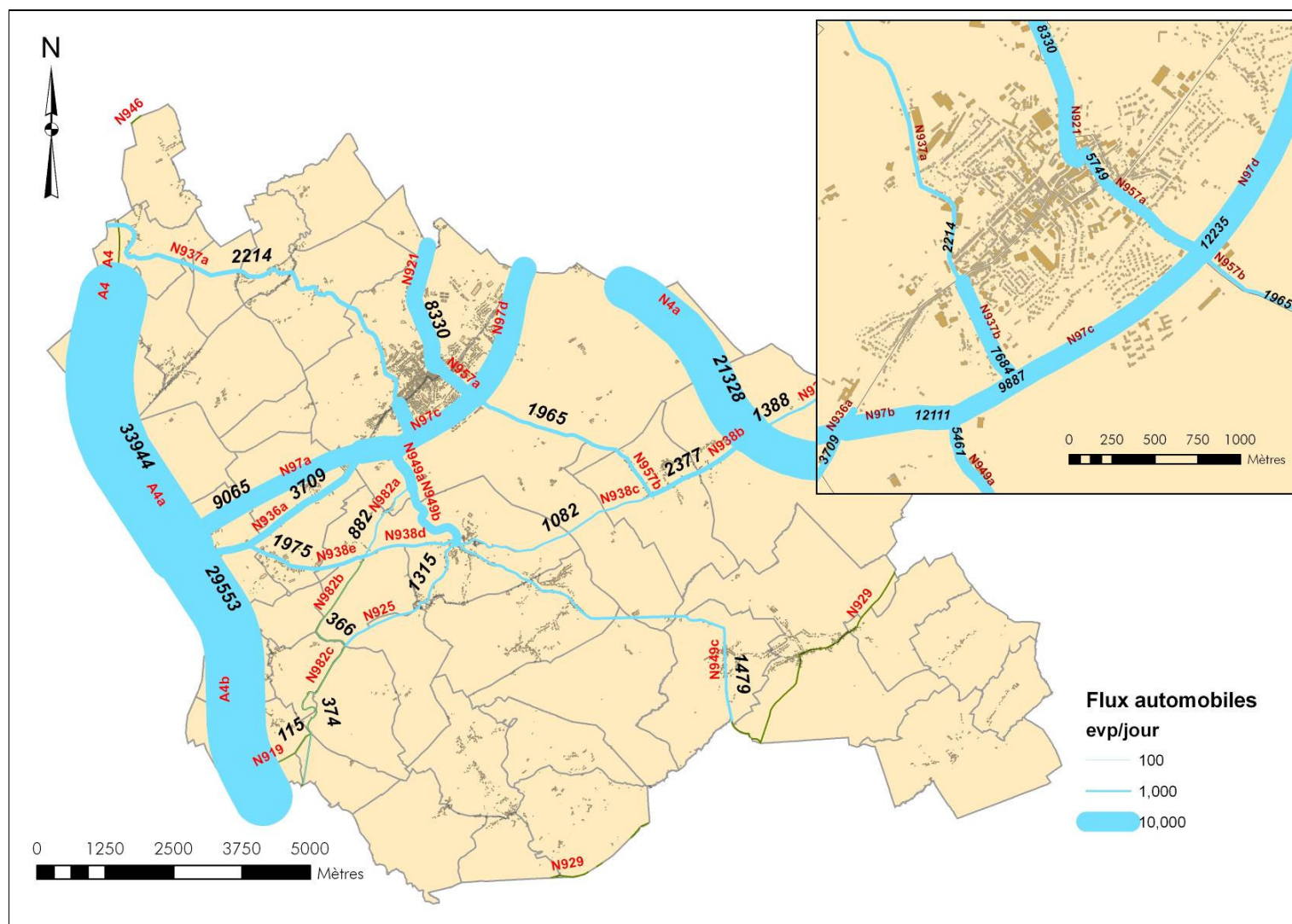


Figure 19. Représentation des flux automobiles issus des comptages MET sur les voiries régionales

On constate qu'hormis l'E411, la N4 draine un flux automobile important avec 20 000 evp/jour.

Pour les autres nationales, la N97 draine un flux important sur toute sa longueur est représente l'axe principal Est-Ouest dans la région. Sur certains autres tronçons, les flux restent également importants. C'est par exemple le cas de la N921 avec plus de 8000 evp/jour et l'avenue du Roi Albert qui draine 7600 evp/jour principalement en entrée ou sortie de la ville.

Hormis la N949 de Ciney à Leignon qui draine 5000 evp/jour, les autres routes nationales ne subissent qu'un trafic relativement faible.

Toutefois ces routes traversent de nombreux villages et le sentiment de largeur de voiries et de fluidité du trafic des automobilistes posent des problèmes en terme de sécurité routière mais surtout de confort de vie des riverains.

3.4.3.2. Le trafic circulant sur le réseau local

3.4.3.2.1 Introduction

Nous ne disposons pas de données de flux de trafic sur les voiries locales. Toutefois, TRITEL a réalisé des comptages le mardi 9 décembre afin de mieux cerner la problématique dans le centre de Ciney et d'évaluer la proportion de trafic de transit et de trafic de destination.

Deux types de comptages ont été réalisés. Premièrement, des comptages MANUELS DIRECTIONNELS ont été effectués aux carrefours principaux d'entrée dans le centre de Ciney de 7 heures à 9 heures. Ces comptages permettent d'avoir des informations précises quant aux flux observés à ces carrefours et permettent d'identifier les mouvements les plus importants. Ces données seront également nécessaires pour les propositions d'aménagement qui viendront en phase 3.

Ensuite, des comptages *ORIGINE-DESTINATION* par relevés de plaques minéralogiques aux points d'entrée de l'hypercentre cinacien ont été réalisés de 15 heures à 17 heures. Ces relevés permettent de quantifier la part du trafic de transit et du trafic de destination dans le centre de Ciney et donc d'évaluer la pertinence ou non de la création d'une voirie de contournement de Ciney par le chemin d'Haljoux ou ailleurs. Les résultats permettent également d'orienter les propositions de la phase 3 en matière de plan de circulation et de réorganisation du centre-ville de Ciney.

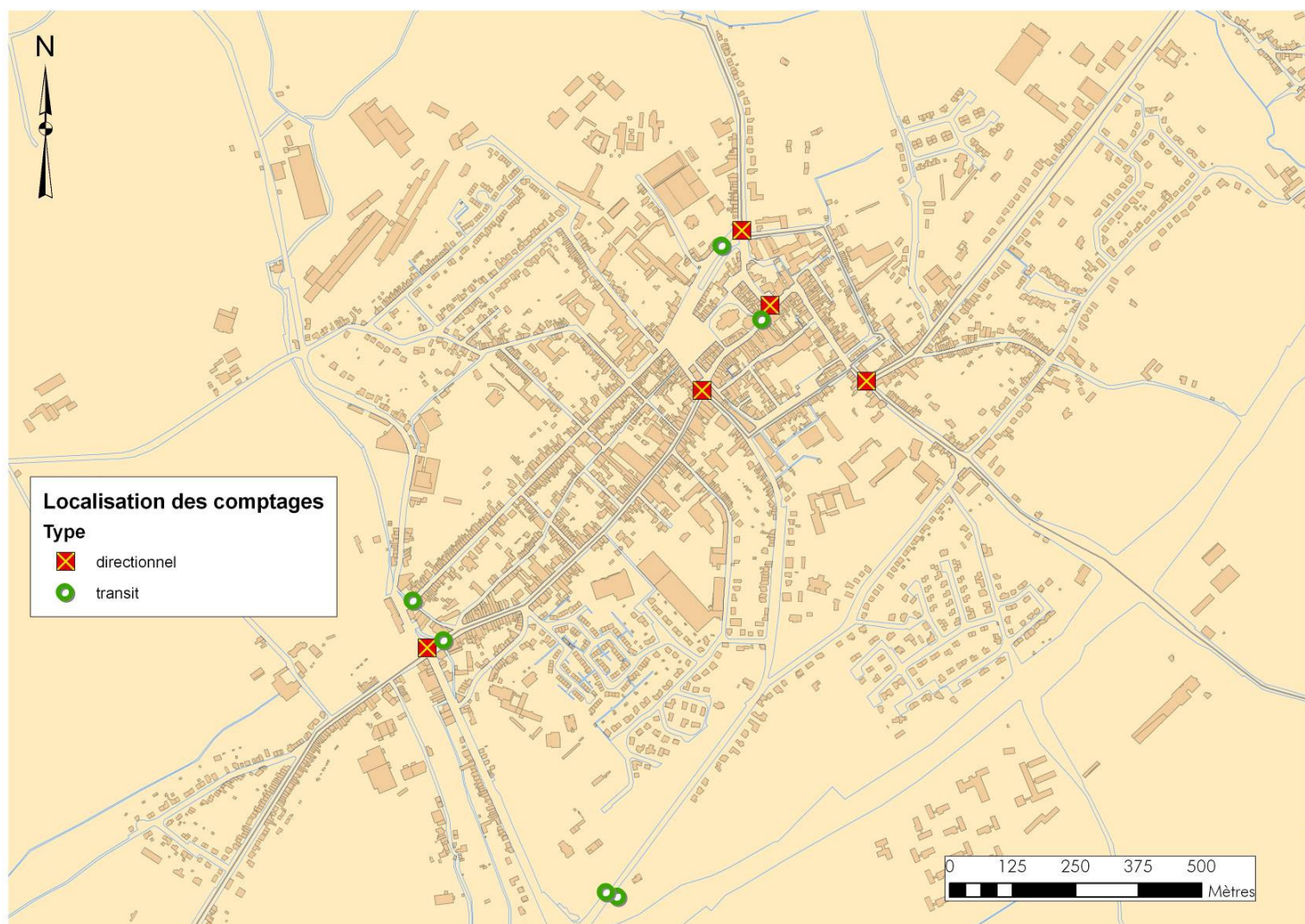


Figure 20. Localisation des comptages effectués en décembre dans le centre-ville de Ciney

3.4.3.2.2 Résultats des comptages manuels directionnels

Comme on peut le voir sur la figure 21 et dans le tableau 2, certains axes principaux du centre de Ciney ou de pénétration vers celui-ci subissent un trafic relativement important.

Tableau 2. Trafic horaire en evp observé dans le centre de Ciney à l'heure de pointe du matin (de 7h à 9h)

Axe	Trafic horaire (evp) dans le centre de Ciney le matin		
	vers le Centre	vers l'extérieur	Total
Rue Saint-Hubert	200	220	420
Avenue Schlögel	114	113	227
Rue du Condroz	230	249	479
Rue du Centre	298	/	298
Rue du Bonbonnier	356	163	519
Rue du Commerce	322	/	322
Rue Courtejoie	134	119	253
Rue du 11 Février	99	/	99
Avenue d'Huart	108	227	335
Avenue du Roi Albert	514	244	758
Place E. Vandervelde	667	114	781
Avenue de Namur	329	380	709
Rue Notre-Dame de Hal	/	315	315
Rempart de la Tour	86	/	86

On compte les plus grands flux sur les voies d'accès à la gare (Avenue du Roi Albert) et au centre-ville (place Emile Vandervelde via la rue Pienvienne) ainsi que sur l'avenue de Namur et la rue du Bonbonnier. L'axe rue du Centre - rue du Commerce avec plus de 320 evp/h (un seul sens de circulation) compte également un trafic important tout comme la rue Notre-Dame.

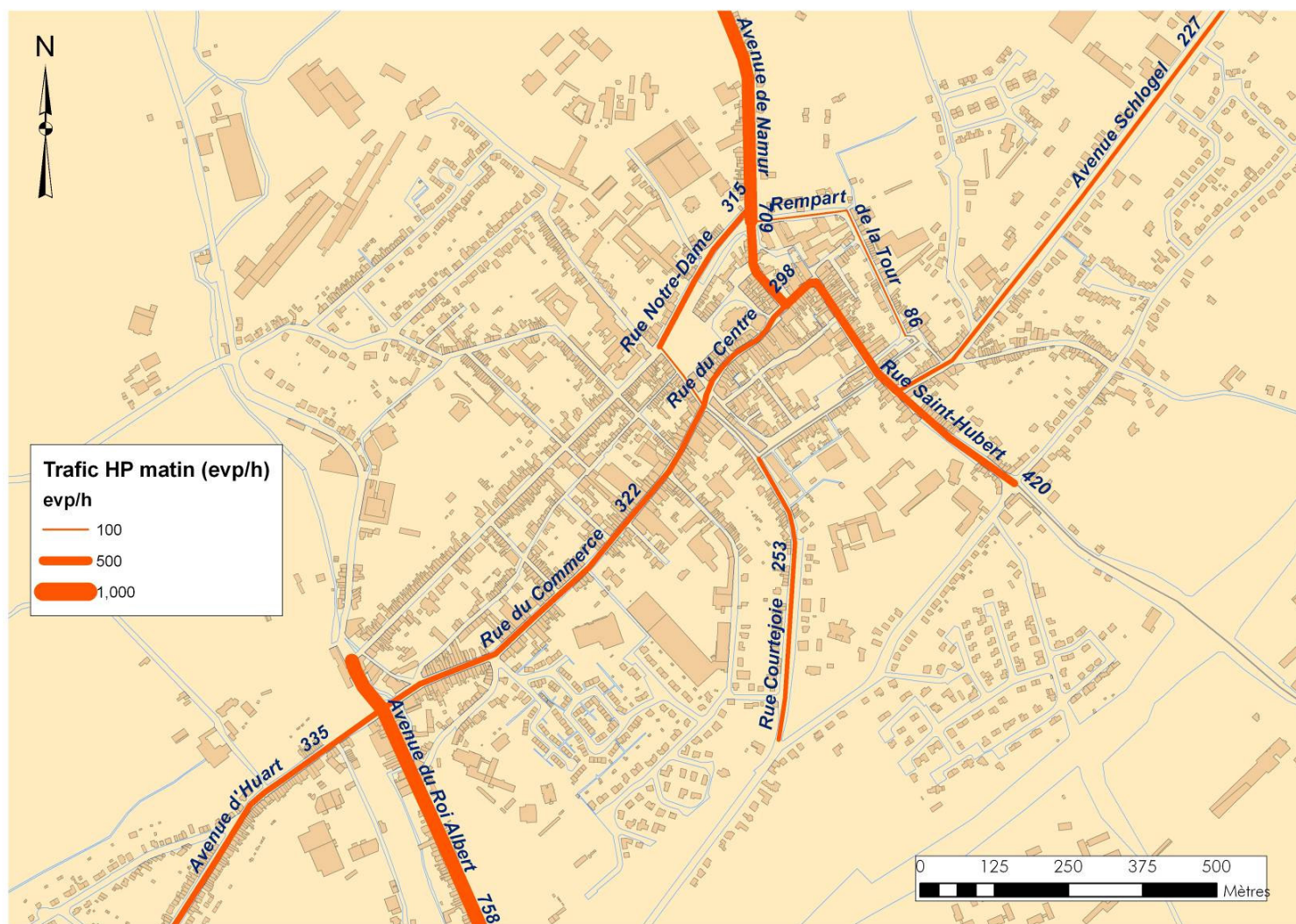


Figure 21. Représentation spatiale des flux observés dans le centre de Ciney à l'heure de pointe du matin

La figure suivante reprend la distribution dans le temps du nombre de véhicules passant sur les axes les plus importants.

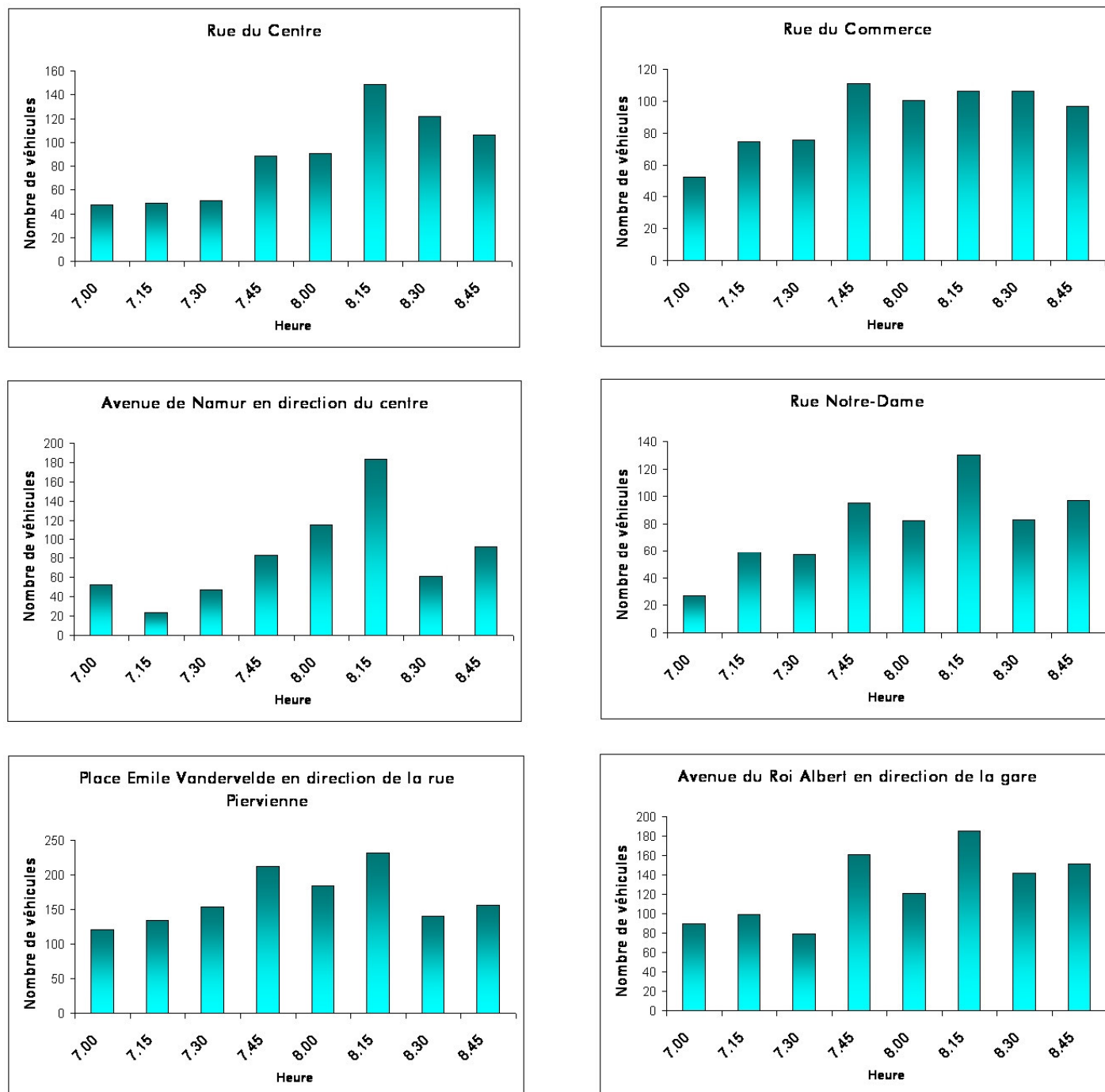


Figure 22. Distribution du nombre de véhicules passant sur les axes les plus importants

3.4.3.2.3 Résultats des comptages Origine-Destination

Méthodologie et traitement des données

L'objectif de ces relevés est d'identifier l'ensemble des véhicules pénétrant dans Ciney par une de ses entrées et sortant ensuite par un des points de sortie du centre-ville. Pour rappel, ces comptages ont eu lieu le mardi 9 décembre de 15 à 17 heures. Les plaques minéralogiques des véhicules ont été enregistrées sur un dictaphone et encodées à l'aide d'un logiciel développé par TRITEL qui permet de conserver l'heure de passage. Ces données ont ensuite été traitées à l'aide d'un second logiciel développé par TRITEL qui permet la comparaison des plaques minéralogiques relevées aux différents points d'entrée et sortie. Les erreurs fréquentes pouvant être commises pendant le relevé ou l'encodage tels que l'inversement de deux caractères ou les erreurs courantes de retranscription sont corrigées automatiquement lors de la comparaison. La localisation des points de comptages est représentée sur la figure 20.

Résultats

Les relevés de plaques d'immatriculation permettent de connaître le type de trafic présent dans les voiries de l'hypercentre de Ciney.

Lors du traitement des données, nous avons considéré que tout véhicule passant par deux points de comptage en plus de 15 minutes est un trafic de destination et non un trafic de transit. En effet, maximum 7 minutes sont nécessaires, dans des conditions de circulation normale, pour passer d'une entrée de Ciney à la sortie la plus éloignée. Nous avons donc choisi un délai de 15 minutes en prenant en compte les difficultés de circulation rencontrées aux heures de pointe dans le centre-ville.

Seuls les véhicules qui n'excèdent pas ce temps peuvent alors être considérés en transit. Cependant, afin d'étudier de manière plus fine le trafic et notamment le phénomène de dépose-minute, une analyse de sensibilité a également été effectuée sur un délai de 5 minutes à 15 minutes avec un intervalle de 2 minutes.

Le tableau 3 et la figure 23 nous montrent que seulement un quart des véhicules circulant dans l'hypercentre de Ciney sont considérés en transit. En effet, 25 % des véhicules comptés à la sortie de la ville y sont rentrés dans les 15 minutes précédentes et 23 % des véhicules comptés à l'entrée sont ressortis du centre dans les 15 minutes suivantes. L'axe « rue du Centre – rue du Commerce » ainsi que l'axe « rue Piervienne – rue Notre-Dame » sont particulièrement fréquentés par du trafic de transit. On peut aussi remarquer que de nombreux véhicules rentrant par la rue Piervienne ressortent par la rue du Commerce. Cet itinéraire n'est pourtant pas un itinéraire de traversée de ville logique. Il est donc probable que ces véhicules rentrent dans Ciney pour aller chercher ou déposer quelqu'un ou pour faire de très brèves courses. L'avenue Sainfoin ne draine quasiment que du trafic de destination également.

Tableau 3. Trafic de transit observé dans l'hypercentre de Ciney l'après-midi

		Sortie du centre-ville par			Nombre de véhicules entrant comptés en transit	Nombre total de véhicules entrant comptés	% transit
		Rue du Commerce (gare)	Rue Notre Dame	Avenue Sainfoin			
Entrée dans le centre-ville par	Rue du Centre	120	30	12	162	867	19
	Rue Piervienne	127	133	4	264	718	37
	Avenue Sainfoin	3	0	2	5	251	2
	Nombre de véhicules sortant comptés en transit	250	163	18	431	1836	23
	Nombre total de véhicules sortant comptés	867	553	409	1739		
	% transit	29	29	4	25		

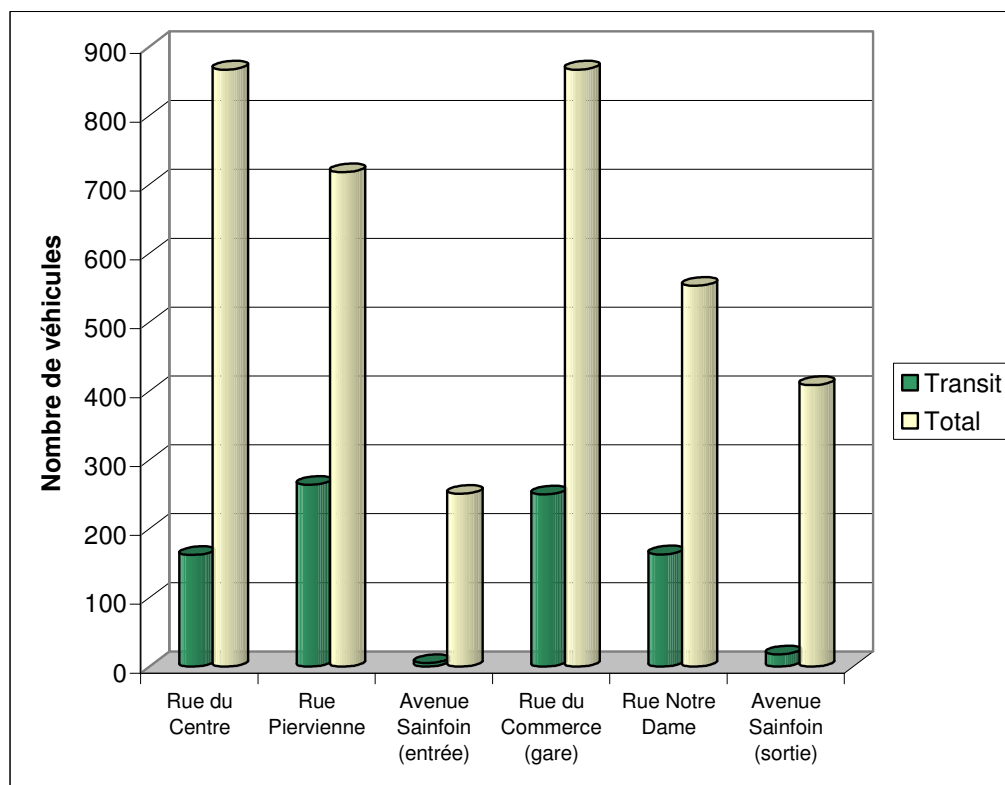


Figure 23. Nombre de véhicules en transit et nombre de véhicules total sur chaque axe relevé

L'analyse de sensibilité a porté sur les mouvements où un transit relativement conséquent est observé à savoir le trafic entrant par la rue du Centre et sortant par la rue du Commerce ainsi que le trafic entrant par la rue Piervienne et sortant par les rues Notre-Dame et du Commerce.

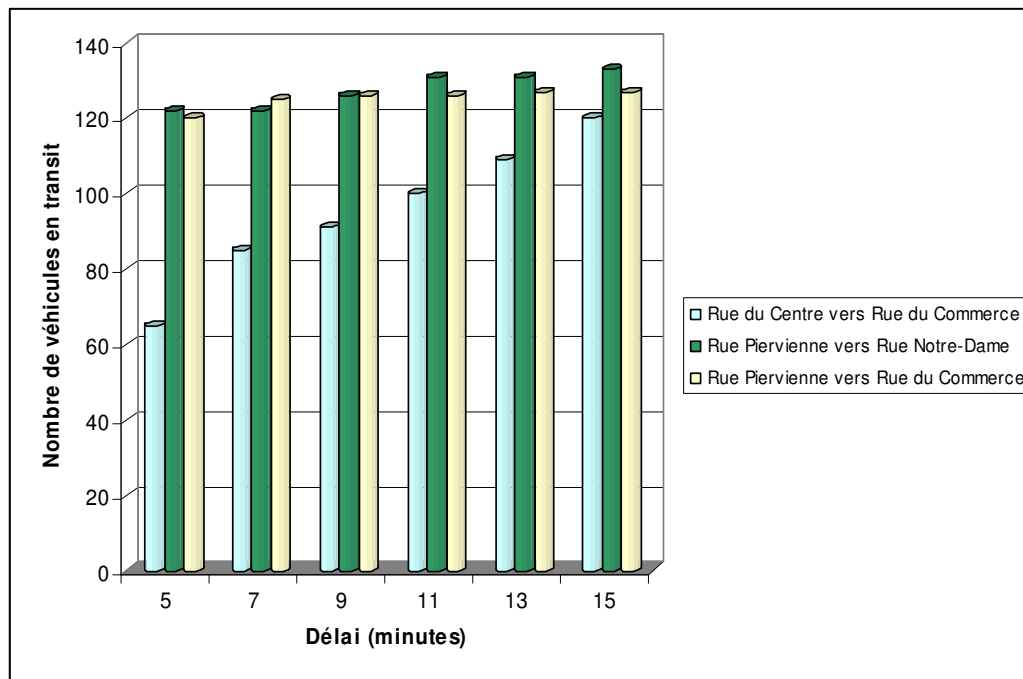


Figure 24. Nombre de véhicules considérés en transit en fonction du temps de parcours défini pour traverser le centre-ville

On constate dans la figure 24 que globalement seul le mouvement principal de la rue du centre vers la gare semble beaucoup moins important quand le temps de parcours défini diminue. En effet, la grande majorité des véhicules en transit dans les deux autres mouvements s'observent quelle que soit le délai défini dans le calcul.

L'influence du temps de parcours dans le mouvement centre-commerce peut notamment s'expliquer par la congestion relativement importante observée à l'heure de pointe dans les rues du Centre et du Commerce.

On peut également considérer que 15 minutes sont non seulement nécessaires pour traverser le centre mais également pour le dépose-minute d'une personne ou une course très rapide.

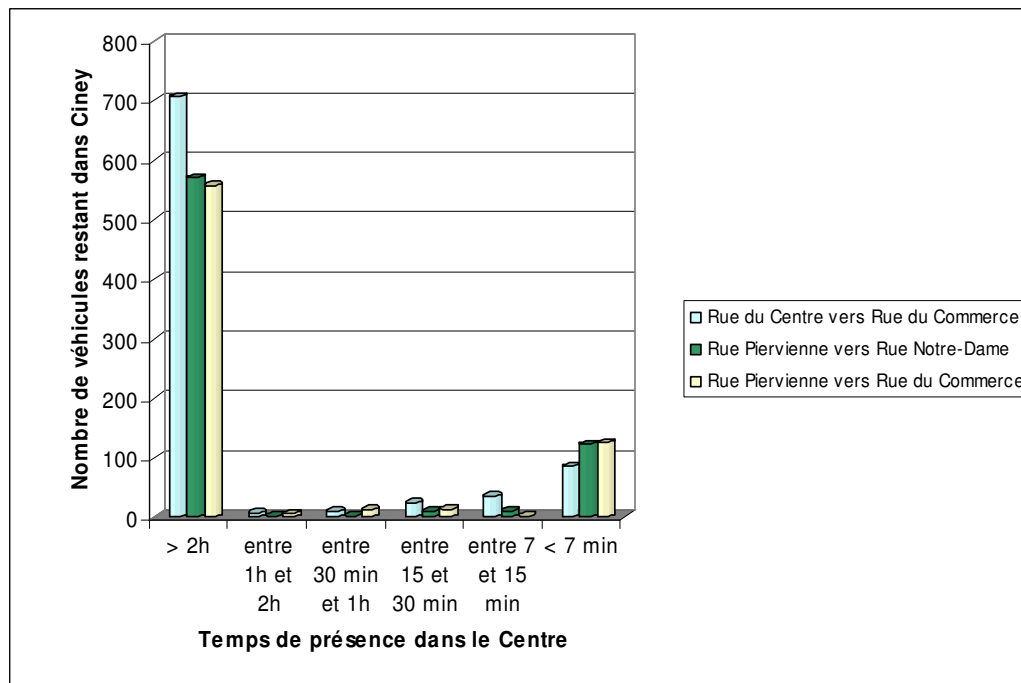


Figure 25. Temps de présence des véhicules comptés dans l'hypercentre de Ciney

Toujours pour ces 3 mouvements principaux, les temps de présence de véhicules dans le centre de Ciney ont été évalués. En effet, les véhicules observés une seule fois sont des véhicules qui restent plus de 2 heures sur le site. On constate dans la figure 25 que la majorité de ces véhicules restent plus de 2 heures (environ 80 %) et que très peu de véhicules restent moins longtemps. Ce graphique confirme bien le fait que la plus grande majorité du trafic présent dans l'hypercentre de Ciney y est attiré par les nombreux commerces et activités présentes et ne sont pas du trafic de transit indésirable. En effet, seuls environ 15 % des véhicules restent dans le centre moins de 7 minutes et peuvent être considérés comme du trafic de transit non désiré.

3.4.3.2.4 Conclusions

Malgré les embarras de circulation liés aux fonctions de l'axe rue du Centre – rue du Commerce (commerces, administration, proximité d'écoles, ...), avec un peu plus de 300 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin, il reste encore suffisamment de capacité pour écouler le trafic sur cet axe. En revanche, dans un objectif d'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'espace public dans l'hypercentre, ce trafic peut être ressenti subjectivement comme excessif. En effet, la littérature en la matière va également dans ce sens et préconise un maximum de 300 véhicules par heure et par bande dans un centre-ville avec présence de nombreux piétons. On peut donc dire que cet axe draine actuellement son trafic maximum et qu'il serait donc intéressant d'y diminuer l'importance de la voiture.

Pour les véhicules entrant dans la ville et contrairement aux véhicules sortant, les pics horaires sont très marqués dans le haut de la ville à savoir dans les rues du Centre, Notre-Dame et l'avenue de Namur où la tranche la plus intense se situe de 8h15 à 8h30 et correspond approximativement aux entrées d'écoles nombreuses dans la zone. Par contre, la distribution du trafic est plus diffuse sur les autres axes représentés à la figure 22 où d'autres fonctions s'ajoutent à la fonction scolaire (emploi, gare, commerces, ...).

Enfin, on observe un transit dans le centre de Ciney dans les trois mouvements présentés ci-dessus principalement. La part du trafic de destination est toutefois proche de 80 % et reste donc véritablement prédominante dans le trafic total observé dans l'hypercentre de Ciney. La présence de nombreuses fonctions et activités dans Ciney explique ce phénomène. L'option d'un contournement de Ciney pour reporter le trafic de transit n'est donc pas justifiée dans ce cas. La rénovation du chemin d'Haljoux, déjà fortement emprunté à l'heure actuelle, aura donc pour principal objectif d'améliorer la sécurité routière. Une bonne signalisation et des aménagements adéquats permettront toutefois de capter une petite part du trafic de transit traversant actuellement Ciney.

3.4.4. La sécurité routière

3.4.4.1. Les raisons de l'insécurité routière

La fréquence et la gravité des accidents de la circulation sont corrélés à la **pratique de vitesses excessives par rapport aux aménagements et/ou à l'environnement de la voirie** (densité du bâti, largeur des rues, cohabitation avec les modes doux etc.).

Plusieurs citoyens ont eu l'occasion de s'exprimer lors des réunions publiques du PCDR et déplorent le manque de civisme de certains automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesses, et le non-respect des zones 30 aux abords des écoles.

Des demandes ont été formulées pour l'installation de zones 30 et de dispositifs ralentisseurs de trafic dans de nombreux villages et quartiers afin de réduire les problèmes de vitesses et de diminuer le sentiment d'insécurité routière. L'amélioration du placement et de la visibilité des panneaux actuels ainsi que l'installation de marquages au sol supplémentaires et de signaux lumineux pourraient également être intéressants dans ce cadre.

Les tableaux suivants nous indiquent le nombre d'accidents qui ont été répertoriés par la police ces 3 dernières années.

Tableau 4. Nombre d'accidents répertoriés par la police par catégorie de dégâts

Type d'accidents	Année	Nombre
Blessés	2005	18
	2006	29
	2007	25
Matériels	2005	55
	2006	86
	2007	103
Mort	2005	1
	2006	1
	2007	1
	Total 2005	74
	Total 2006	116
	Total 2007	129

D'une manière générale, il est curieux de voir que les accidents, avec dégâts matériels surtout, ont augmenté sensiblement entre 2005 et 2007 (à noter que tous les accidents où les protagonistes ne font pas appel à un agent ne sont pas connus). Il est possible que les gens fassent appel de plus en plus aux services de police pour des accidents moins importants.

Tableau 5. Répartition des accidents par section de la commune

Type de dégâts	Section	2005	2006	2007
Matériels	Achêne	1	0	3
Matériels	Braibant	1	3	0
Matériels	Chevetogne	3	2	2
Matériels	Ciney	34	65	77
Matériels	Conneux	1	2	0
Matériels	Leignon	8	5	14
Matériels	Pessoux	5	2	2
Matériels	Serinchamps/Haversin	2	7	5
Blessés	Achêne	0	1	1
Blessés	Braibant	1	0	1
Blessés	Chevetogne	1	0	1
Blessés	Ciney	12	21	20
Blessés	Conneux	1	2	0
Blessés	Leignon	1	5	1
Blessés	Pessoux	0	0	0
Blessés	Serinchamps/Haversin	2	0	1
Mort	Achêne	0	0	1
Mort	Braibant	0	0	0
Mort	Chevetogne	0	0	0
Mort	Ciney	0	0	0
Mort	Conneux	0	0	0
Mort	Leignon	1	0	0
Mort	Pessoux	0	0	0
Mort	Serinchamps/Haversin	0	1	0

En ce qui concerne la répartition, on constate que la ville de Ciney représente la plus grande part des accidents recensés. Leignon est également une zone plus accidentogène.

3.5. Le stationnement

3.5.1. La problématique du stationnement à Ciney

Compte tenu de son importance locale et régionale, la ville de Ciney attire bon nombre de visiteurs. Le stationnement au centre ville doit donc jouer un rôle primordial dans la gestion du trafic automobile dans la ville. Il existe de nombreux parkings hors voirie gratuit et à durée illimitée dans le centre (rue Dinot, Place Beaudoin, rue d'Omalus, ...). Cependant, ces parkings sont peu connus des visiteurs voire même des cinaciens et leur signalisation est souvent incomplète. Suite à ce problème, les voiries principales du centre-ville (dont certaines sous le régime de stationnement payant) sont souvent saturées.

Afin d'identifier de manière plus précise la problématique du stationnement dans le centre de Ciney, TRITEL a procédé à des relevés de stationnement. Ces relevés ont consisté à compter le nombre de places disponibles pour le stationnement et à regarder ensuite quelles étaient leur occupation le matin et l'après-midi.

3.5.2. L'offre et la demande de stationnement dans le centre de Ciney

Dans l'ensemble, on peut dire que le centre ville de Ciney est saturé (tableaux 6 et 7 et figures 26 et 27). 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 26 et 27 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 de l’hypercentre. Par contre, les parkings hors voirie pourtant gratuit et à faibles distances du centre sont sous occupés ce qui confirme leur manque de visibilité.

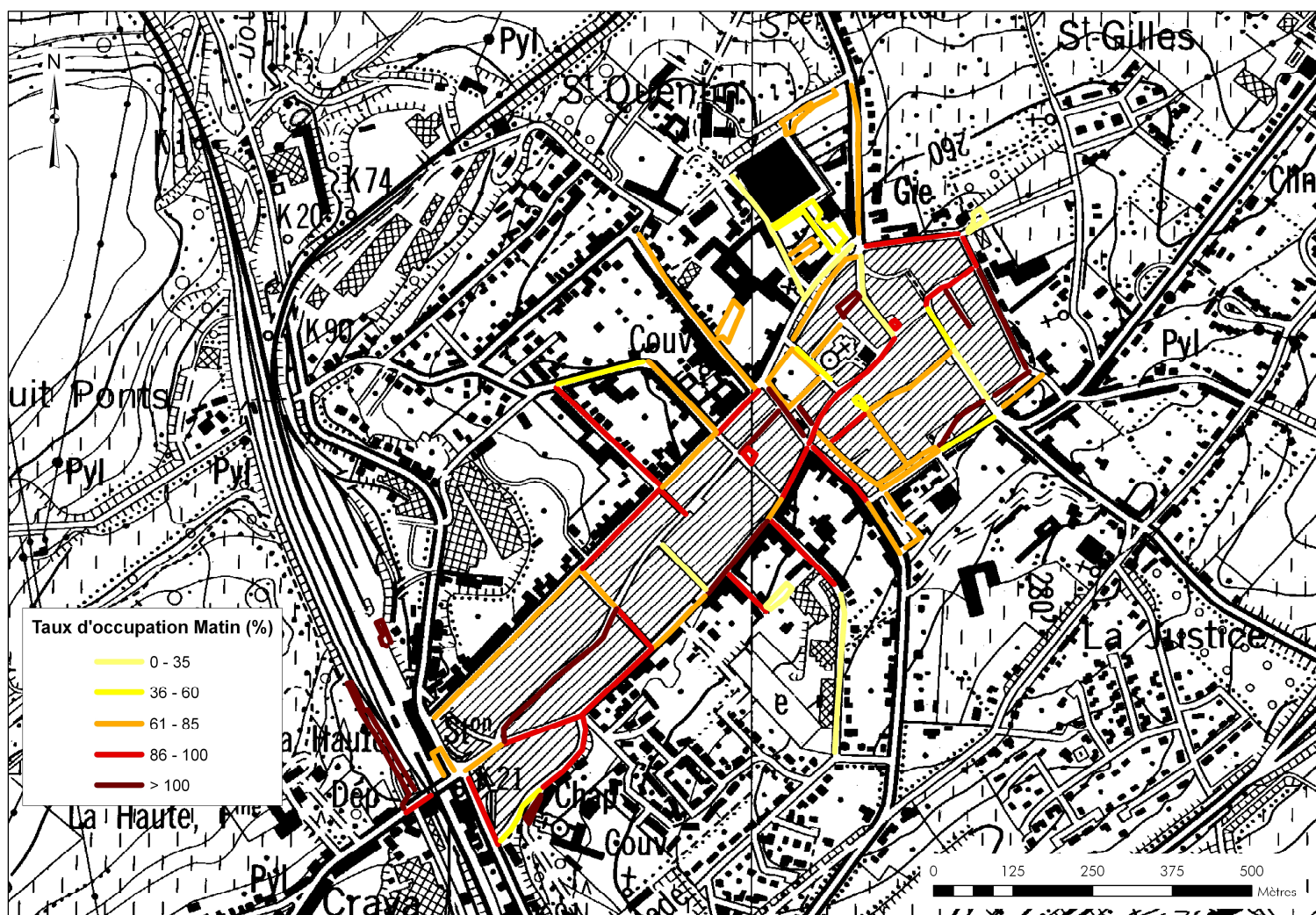


Figure 26. Taux d'occupation du stationnement (%) dans le centre de Ciney le matin

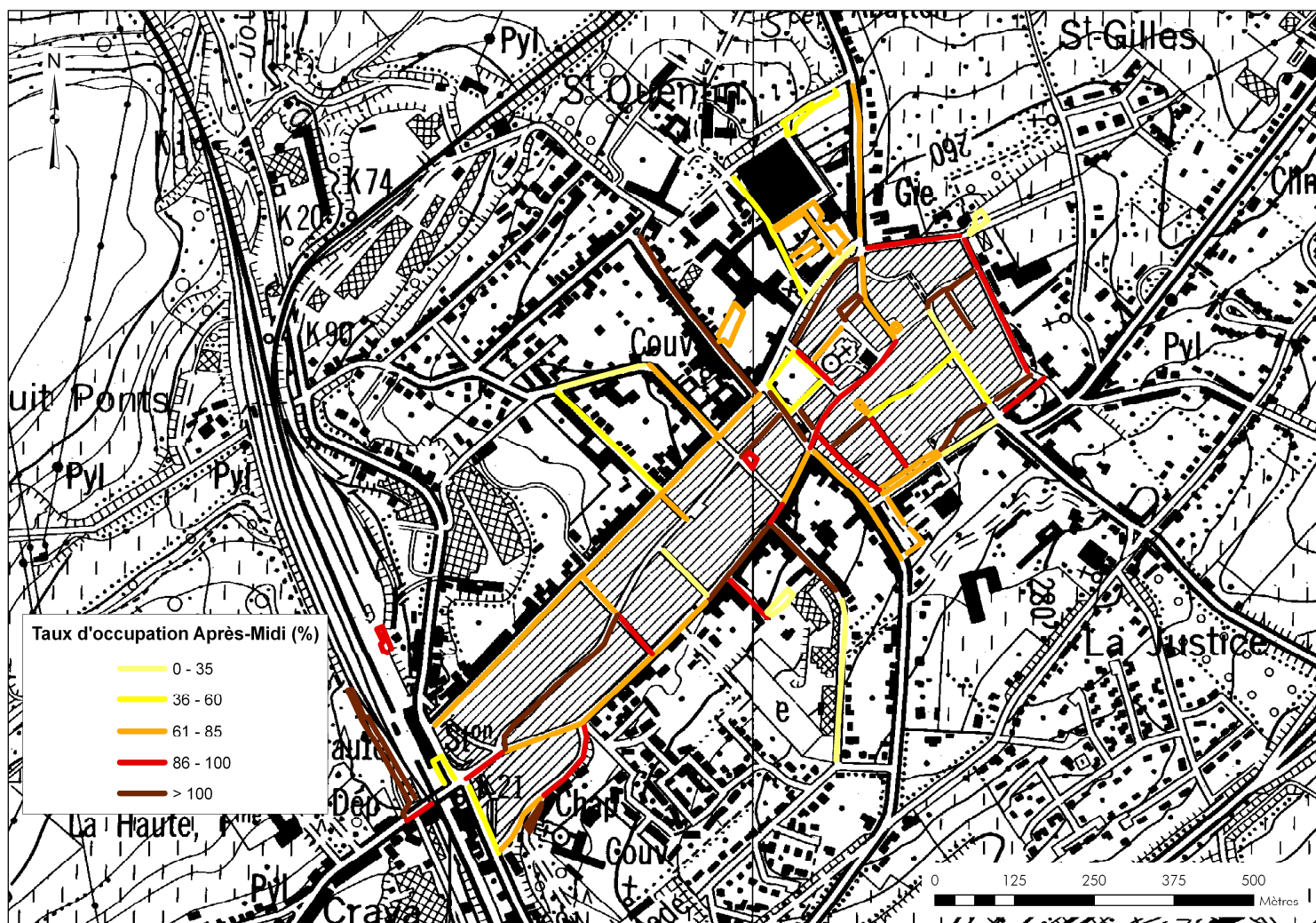


Figure 27. Taux d'occupation du stationnement (%) dans le centre de Ciney l'après-midi