



PCM de Ciney

Phase 2 : Définition des objectifs

Janvier 2009

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	3
2. RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX	4
2.1. Modes doux	5
2.2. Transports en commun et intermodalité	6
2.3. Réseau routier et sécurité routière	7
2.4. Stationnement	8
2.5. Transport de marchandises, activités commerciales et zones d'activités économiques	9
3. OBJECTIFS STRATEGIQUES	10
3.1. Objectifs généraux	10
3.2. Traduction de ces objectifs dans le contexte cinacien, sur base du diagnostic	10
4. PROPOSITION D'OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	12
4.1. Les modes doux	12
4.2. Transports en commun	14
4.3. Réseau routier et circulation automobile	17
4.4. Le stationnement	19
4.5. Le transport de marchandises	21
4.6. Evolution des comportements	22

1. INTRODUCTION

Le rapport de phase 1 (diagnostic) a permis de mettre en évidence les grands émetteurs et attracteurs de déplacements à Ciney, et de formuler un diagnostic relatif à la qualité et au fonctionnement des réseaux de transport de chaque mode, aux enjeux en matière de mobilité et aux opportunités à saisir.

Sur base du diagnostic, TRITEL et les autorités communales proposent un ensemble d'objectifs pour le plan communal de mobilité constituant les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude.

Philosophie suivie pour le choix des objectifs

La mise en œuvre d'un plan de mobilité est un processus qui demande du temps et des moyens, et le nombre d'intervenants nécessaires à sa mise en œuvre dépasse le strict cadre communal.

Les objectifs du plan décrivent la situation souhaitée à différents horizons temporels. A ce titre, certains d'entre eux ont une portée à court ou moyen terme. D'autres au contraire, plus stratégiques et ambitieux, poursuivent clairement une vision à long terme, et leur inscription dans le Plan Communal de Mobilité permet de baliser la stratégie souhaitée par les autorités communales à long terme, de préserver les possibilités et de saisir les opportunités y afférentes.

Il est important à préciser à ce stade que la phase 2 est une phase de définition d'objectifs généraux et opérationnels basés sur le résultat du diagnostic et les discussions avec le comité de suivi de l'étude. Cette phase peut donc paraître très générale mais est un préalable indispensable à la mise en route de la phase 3 du PCM de Ciney. Les pistes de solution et mesures concrètes seront donc proposées et détaillées en phase 3.

2. RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le présent chapitre synthétise les principaux constats établis en phase 1. Pour plus de lisibilité, ceux-ci ont été regroupés en cinq thématiques différentes. Les tableaux reprennent, pour chaque constat, la référence du chapitre du rapport de phase 1 dans lequel il est exposé, l'évolution prospective de la problématique correspondante au cours des prochaines années et les enjeux qui en découlent.

2.1. Modes doux

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Ciney est caractérisé une densité de population importante et un faible taux de motorisation et de nombreux commerces et services de proximité. Les déplacements de proximité y sont nombreux.	2.2	Vieillessement de la population ⇒ renforcement de ces tendances Enjeu(x): cadre de vie, déplacements des personnes à mobilité réduite, déplacements doux
Les déplacements vers et depuis les écoles sont nombreux.	2.3 3.1.1	Poursuite de l'augmentation du volume du trafic ⇒ diminution de la sécurité objective et subjective des piétons les plus vulnérables (jeunes enfants) ⇒ sensibilisation aux modes alternatifs à la voiture
Les écoles rencontrent des problèmes de sécurité routière	3.1.1	En l'absence d'aménagements spécifiques pour réduire la vitesse, la plupart des « zones 30 écoles » ne seront pas respectées. Enjeu(x): sécurité routière, respect du code de la route
Les infrastructures piétonnes et cyclistes (trottoirs et chemins hors-voirie , RAVEL) sont caractérisées par leur manque de continuité. Les trottoirs sont par endroit fort étroits ou inadaptés	3.2.2 3.2.3 3.2.2	Enjeu(x): attractivité des modes de déplacement doux
L'utilisation du vélo est marginale à Ciney, pour tous les motifs de déplacements.	3.2.1	Le vélo regagne peu à peu une place plus importante dans les déplacements en Belgique et en Wallonie. Ce phénomène doit être soutenu par une politique volontariste dans ce domaine Enjeu(x): utilisation du vélo pour les déplacements à courte distance

2.2. Transports en commun et intermodalité

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Offre ferroviaire intéressante. La fréquentation des trains au départ des gares de la commune est élevée.	3.3.2 3.3.3	Développement du quartier de la gare (Schéma Directeur) Enjeu(x): attractivité du chemin de fer
Les liaisons en bus entre les différentes parties de la commune et les communes voisines visent principalement un public scolaire. Certains pôles, villages, ou zonings sont peu ou pas desservis (IMP, Biron, Achêne, Serinchamps,)	3.3.1 3.3.3 3.3.4	Projets à l'étude avec le TEC et la commune Enjeu(x): Couverture de l'offre de transports en commun entre les différentes parties de la commune et vers les communes adjacentes.
L'intermodalité est peu développée à Ciney : • peu ou pas de parkings aux gares (excepté Ciney) (vélos et voitures) • accessibilité piétonne des gares de qualité insuffisante (en particulier Leignon, Chapois et Haversin) • trop peu de synergie entre les réseaux TEC et SNCB (horaires) • aménagements des arrêts, etc.	3.5.5 3.3.2.2 3.3.6 3.3.3	Des potentialités existent pour harmoniser les réseaux TEC et SNCB.

2.3. Réseau routier et sécurité routière

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Le réseau des voiries est en premier lieu structuré par les voiries régionales. La hiérarchisation peut être améliorée dans les noyaux d'habitats.	3.4.1 3.4.2	La croissance du trafic et les problèmes de congestion inciteront de plus en plus les automobilistes à rechercher un itinéraire via les voiries locales. Enjeu(x): cadre de vie, protection les mailles résidentielles du trafic de transit indésirable.
Le centre de Ciney est parcouru par un trafic intense (~300 evp/h rue du Commerce par exemple). Des problèmes de congestion sont régulièrement observés aux heures de pointe dans ce secteur. Environ un quart de ce trafic est du trafic de transit, le reste étant du trafic de destination vers le centre-ville.	3.4.3	La croissance du trafic et les problèmes de congestion inciteront de plus en plus les automobilistes à rechercher un itinéraire via les voiries locales. Enjeu(x): cadre de vie, accessibilité
La plupart des accidents de circulation se produisent sur un nombre de voiries assez limité.	3.4.4	Enjeu(x): sécurité routière.

2.4. Stationnement

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Les rues du centre de Ciney connaissent une saturation du stationnement, en raison de la densité du bâti et des activités (administrations, gare, commerces, centres scolaires, ...). Les parkings hors voiries sont sous-utilisés. Le secteur de la gare est très saturé. La rotation du stationnement n'est pas suffisante dans la zone commerçante. L'étroitesse des rues et l'importance de l'espace alloué à la voiture (circulation + stationnement) réduit l'espace disponible pour les autres utilisateurs et les autres fonctions de l'espace public (lieu de vie, d'activités et de rencontre).	3.5.1 3.5.2	La croissance du taux de motorisation et l'extension de certains équipements renforceront ces constats à l'avenir. Enjeu(x): partage et convivialité des espaces publics, accessibilité des activités.

2.5. Transport de marchandises, activités commerciales et zones d'activités économiques

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Les ZAE de Biron et Achêne concentrent de nombreux emplois. Les transports publics y sont rares et peu utilisés (pas de desserte du zoning d'Achêne, zoning de Biron partiellement desservi via l'avenue Schlögel par la ligne 126a.	2.4 3.1.2	Des projets d'extension de la ZAE de Biron existent. Enjeu(x): accessibilité des ZAE par les différents modes de transport.
Les opérations de livraison des commerces ne disposent pas d'emplacements réservés et perturbent la fluidité du trafic, notamment dans le centre de Ciney	3.1.3	Enjeu(x): congestion, accessibilité des commerces.

3. OBJECTIFS STRATEGIQUES

3.1. Objectifs généraux

- 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

3.2. Traduction de ces objectifs dans le contexte cinacien, sur base du diagnostic

- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - **sécuriser** les axes et les carrefours dangereux
 - **hiérarchiser** le réseau routier et **diminuer le trafic** dans les noyaux d'habitat
 - **fluidifier** le trafic dans les secteurs congestionnés
- en ce qui concerne les transports en commun :
 - **améliorer l'offre et la fréquentation** des transports en commun (train et autobus) à Ciney
 - **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)
- en ce qui concerne les modes doux :
 - aménager les **trottoirs** et **cheminements piétons**
 - augmenter la pratique du vélo, par la mise en oeuvre d'un réseau cohérent et continu d'**itinéraires cyclables**
 - améliorer l'**espace dévolu aux piétons et cyclistes** dans les espaces publics
- en ce qui concerne 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

- en ce qui concerne le transport de marchandises :
 - **garantir l'accessibilité** des zones d'activités économiques
 - **protéger les quartiers d'habitat** du trafic des poids lourds
- en ce qui concerne la modification des comportements :
 - encourager l'**évolution des mentalités** en faveur d'une mobilité plus durable

4. PROPOSITION D'OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Les objectifs opérationnels concrétisent les objectifs stratégiques, et sont proposés en vue d'être développés dans le cadre de la troisième phase de l'étude.

Il doit être noté que les objectifs sont souvent intimement liés entre eux. Ainsi par exemple, l'amélioration des conditions de circulation dans le centre ville de Ciney est intimement liée aux objectifs relatifs au stationnement dans Ciney et aux aménagements pour augmenter l'espace dévolu aux piétons et cyclistes dans cette zone.

4.1. Les modes doux

Objectif 1A - Favoriser la circulation des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Motivation

En analysant les caractéristiques (taux de motorisation) et la distribution de la population cinacienne ainsi que les caractéristiques de la population scolaire (nombreuses écoles dans Ciney) et des travailleurs (Ronveaux, IMP, commerces et administration à Ciney), on constate un potentiel intéressant de déplacements à pied dans la commune et dans la ville de Ciney principalement.

Pistes de réflexion

À ce titre, une grande attention doit être accordée à l'aménagement des cheminements piétons. Il faudra veiller à leur continuité, leur sécurité et leur confort, en particulier à proximité des équipements fortement fréquentés par les piétons : les écoles implantées à Ciney, les entreprises, les crèches, les gares et les principaux arrêts d'autobus. Une attention toute particulière devra également être apportée lors de tous les nouveaux aménagements programmés dans la commune. Le groupe de travail « sentiers » apportera des informations intéressantes dans ce volet.

Acteur : Commune de Ciney

Objectif 1B - Augmenter l'espace dévolu aux cyclistes et piétons

Motivation

De manière générale, la mise en œuvre de la hiérarchisation des voiries fournit l'opportunité d'augmenter l'espace dévolu aux modes doux dans les secteurs à protéger du trafic de transit.

Pistes de réflexion

Le réaménagement de l'espace public suite à la mise en œuvre de nouveaux projets devra nécessairement prendre en compte l'espace dévolu aux piétons et cyclistes

Acteur : Commune de Ciney

Objectif 1C - Concevoir un réseau cyclable communal correctement relié aux infrastructures existantes

Motivation

Le vélo est un mode de transport efficace et durable, dont l'utilisation doit être promue. Cela passe par des mesures de communication et d'éducation mais aussi par des actions sur l'infrastructure.

Pistes de réflexion

Ainsi, un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables doit être construit, en prévoyant des itinéraires sécurisés sur des axes à faible circulation ou des pistes cyclables sur les grands axes, compte tenu de la hiérarchisation du trafic choisie (cfr. objectif 3A).

Connexion aux itinéraires cyclables existants où déjà planifiés

- aménagement de liaisons entre le centre de Ciney et le RAVEL ;
- aménagement d'une liaison efficace entre le RAVeL et la gare de Ciney ;

Nouvelles liaisons

- liaisons cyclables entre les différents pôles de Ciney ;
- liaisons entre Ciney et les différents villages de la commune et Ciney, en particulier les villages proches comme Braibant, Chapois, Leignon, Pessoux... ;
- liaisons cyclables entre les différents villages de la commune.

Il convient de compléter l'ossature de ce réseau principal structurant à proximité des équipements publics (écoles, gares, principaux arrêts d'autobus...) et d'y prévoir des emplacements de stationnement pour vélos.

Acteurs : Commune de Ciney

4.2. Transports en commun

Objectif 2A - Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport

Motivation

L'amélioration de l'accessibilité des gares à pied et à vélo et des possibilités d'intermodalité avec le réseau autobus ou la voiture particulière (possibilité de stationnement à proximité des gares) constituent un maillon essentiel dans l'objectif de valoriser l'attractivité du chemin de fer à Ciney.

Pistes de réflexion

Le Plan Communal de Mobilité envisage les actions suivantes. La SNCB prévoit de plus la suppression de tous les passages à niveau de la ligne.

Gare de Ciney

- Schéma Directeur du Quartier de la Gare ;
- Augmentation de la capacité du parking voiture ;
- Aménagement d'un parking vélo du côté centre ville à la fois pour le mettre en évidence et pour le sécuriser (contrôle social) ;
- Aménagement un cheminement piétons et vélos en ouvrage à hauteur du passage à niveau actuel pour lier les deux côtés du chemin de fer ;
- Aménagement de cheminements piétons et cyclistes vers la gare (notamment liaison avec le RAVeL) ;
- Amélioration de l'intermodalité avec le réseau autobus (harmoniser les horaires SNCB et TEC, ...) ;

Gare de Haversin

- Aménagement et sécurisation des cheminements piétons depuis le village vers la gare ;
- Aménagement d'un parking voiture ;
- Aménagement d'un parking vélo ;
- Amélioration de l'intermodalité avec le réseau autobus ;

Gares de Leignon et Chapois

- Aménagement et sécurisation des cheminements piétons depuis les villages vers la gare ;
- Aménagement d'un parking voiture ;
- Aménagement d'un parking vélo.

Acteurs : Commune de Ciney, SpW, SNCB

Objectif 2B - Améliorer la desserte autobus intra-communale

Motivation

Le diagnostic a mis en évidence la bonne qualité de la desserte autobus en direction des communes voisines et des villages de Ciney depuis le centre de Ciney (et la gare). Toutefois, certains pôles de la ville de Ciney (IMP, ...) ainsi que les zonings (Biron et Achêne) et certains hameaux ou villages (Serinchamps, ...) sont peu ou pas desservis. De plus, la plupart des horaires visent un public scolaire et l'intermodalité avec le réseau SNCB n'est pas toujours assurée.

Pistes de réflexion

Pour remédier à ce constat, plusieurs solutions peuvent être envisagées. Il est proposé d'étudier la faisabilité technique et financière des solutions suivantes :

- la mise en œuvre d'une ligne urbaine pour relier les pôles importants de Ciney qui irait de la gare vers l'IMP en passant par l'hypercentre ;
- l'optimisation du réseau en redistribuant l'itinéraire de certaines dessertes existant aujourd'hui à Ciney, notamment en déviant la ligne 43/1 vers Dinant par le zoning d'Achêne ;
- la desserte de Corbion via la ligne 43/2 et la possibilité de desserte de Serinchamps ;
- l'augmentation de la fréquence de la ligne 43/2 vers Montgauthier en adéquation avec les horaires de train ;
- l'amélioration de l'intermodalité avec le réseau SNCB (horaires, dessertes, ...).

Acteurs : Commune de Ciney, TEC

Objectif 2C – Développer les modes alternatifs de transport : la voiture partagée

A l'heure actuelle, de nombreux modes alternatifs se développent dans nos grandes villes (vélo en libre service, voiture partagée, ...). Le système de la voiture partagée développé en Belgique par Cambio en association avec le TEC pourrait dans ce cadre être développé dans des villes de plus petite taille. La société Cambio entreprend des tests dans la ville d'Arlon et des contacts réguliers sont déjà en cours entre Cambio et la commune de Ciney pour envisager l'implantation d'une station Cambio à proximité de la gare de Ciney.

Acteurs : Commune de Ciney, TEC, Cambio

4.3. Réseau routier et circulation automobile

Objectif 3A – Améliorer et renforcer la hiérarchisation des voiries

Motivation

Le réseau de voiries à Ciney présente une hiérarchie claire pour les voies principales. Une hiérarchie plus détaillée devra être proposée pour toutes les autres voiries sur la commune. L'objectif est de définir les zones qui doivent être protégées du trafic de transit, d'améliorer le fonctionnement des axes structurants et d'améliorer la lisibilité du réseau.

Pistes de réflexion

La hiérarchisation des voiries doit reposer en première instance sur le réseau routier structurant (échangeurs autoroutiers, route nationales) et conduire au renforcement des zones 30 existantes, à l'identification des zones à aménager en zone 30 dans le futur et l'élaboration de plans de circulation au niveau local. Dans le cadre de ces plans de circulation locaux, des modifications ou des mises en sens unique seront possibles.

Acteurs : Commune, Police Locale, SpW

Objectif 3B - Définir des itinéraires privilégiés pour relier les différentes localités de la commune

Motivation

Les relations entre les différentes localités peuvent dans certains cas être plus claires.

Pistes de réflexion

Une réflexion doit être entreprise pour améliorer la continuité des itinéraires et des solutions techniques doivent être recherchées pour aménager les points de rupture, notamment les traversées de la ligne ferroviaire.

Objectif 3C - Traduire la hiérarchisation des voiries en principes d'aménagement

Motivation

Il s'agit de préciser les principes d'aménagement à mettre progressivement en place (sur le réseau routier structurant, les voies de liaison et le réseau local) pour concrétiser la hiérarchisation issue des objectifs 3A et 3B ci-dessus.

Cet objectif inclut également la proposition de solutions d'aménagement pour éliminer les points de rupture de continuité identifiés dans le diagnostic sur les axes de liaison.

Acteurs : Commune de Ciney, Police Locale, SpW, (TEC ?)

Objectif 3D - Améliorer la sécurité routière

Pistes de réflexion

Outre la prise en compte de la sécurité routière dans les propositions issues des objectifs précédents (3.B, 3C), des propositions conceptuelles d'aménagement doivent être faites pour améliorer la sécurité routière et diminuer, par tous les moyens possibles, les vitesses pratiquées sur les axes où elles nuisent à la sécurité objective ou subjective des autres usagers, et en particulier aux endroits suivants:

- Avenue de Namur ;
- Avenue Schlögel ;
- Rue Courtejoie ;
- carrefour avenue de Namur/Rue Notre-Dame ;
- traversées de villages,...

et, de manière générale, à la hauteur des équipements fortement fréquentés par les modes doux (centre sportif, écoles, IMP, crèche, ...).

Acteurs : Commune de Ciney, Police Locale, SpW

4.4. Le stationnement

Objectif 4A - Redéfinir le plan de stationnement dans le centre-ville de Ciney

La redéfinition du plan de stationnement répond aux objectifs suivants :

1. Favoriser le stationnement résidentiel à proximité des zones administratives et la rotation du stationnement dans les zones commerciales

Motivations

Une politique de stationnement efficace doit veiller à concilier les besoins contradictoires des différentes catégories d'utilisateurs : les riverains doivent pouvoir trouver un emplacement de stationnement à proximité de leur domicile et les visiteurs des commerces à proximité des établissements qu'ils souhaitent visiter.

2. Mieux définir le stationnement dans les rues saturées et inadaptées

Motivations

Dans de nombreuses rues étroites des quartiers densément bâtis, le stationnement pose des problèmes dans les endroits saturés (Ex : Rempart de la Tour). Il convient d'étudier la pertinence des régimes actuellement appliqués et de définir dans chaque rue le côté le plus adéquat si un stationnement unilatéral s'avère préférable.

3. Améliorer l'information et la signalisation vers les parkings hors voirie

Motivations

Une politique de stationnement performante se base sur l'acceptation et le respect par les automobilistes des objectifs du plan et de la réglementation correspondante. Le diagnostic a mis en évidence, en de nombreux endroits du centre de Ciney, un manque de visibilité et d'information vers les parkings hors voirie. La révision du plan de stationnement fournit l'occasion de corriger ce dysfonctionnement.

Pistes de réflexion

La réorganisation du stationnement dans le centre-ville de Ciney en mettant la priorité sur le stationnement hors voirie permettra de :

- de dégager les trottoirs d'un certain nombre d'obstacles (panneaux de signalisation) ;
- d'optimiser au cas par cas l'organisation du stationnement ;
- d'installer des parkings vélos supplémentaires ;
- d'installer du mobilier urbain (bac à fleur, arbre, avancée de trottoir) pour améliorer la lisibilité de la rue, réduire son aspect purement fonctionnel et améliorer la convivialité des lieux.

Sur base du système actuellement mis en œuvre (stationnement payant) favorisant le stationnement de courte durée, TRITEL proposera des adaptations ou des modifications pour améliorer la rotation du stationnement dans les rues commerçantes de Ciney.

Il conviendra également de veiller au respect de ces prescriptions au moyen d'une structure de contrôle performante.

Acteurs : Commune, Police locale

4.5. Le transport de marchandises

Objectif 5A – Protéger les quartiers résidentiels par la création d'itinéraires poids lourds

Motivation

L'activité économique de Ciney engendre un grand nombre de déplacements de marchandises, principalement routiers (Ronveaux, ...). Ce trafic est appelé à croître dans le futur. Il convient de protéger les quartiers résidentiels des nuisances dues à la circulation des camions sans nuire à l'attractivité des zones d'activités économiques de la Commune.

Pistes de réflexion

A ce titre, les camions desservant les entreprises et commerces de Ciney doivent être rapidement dirigés vers le réseau à grand gabarit par des itinéraires directs et logiques. Une attention doit être portée aux aménagements sur ces itinéraires de sorte qu'ils ne gênent pas la circulation des véhicules lourds.

Par ailleurs, des limitations de gabarit de certaines voiries peuvent aider au respect de la quiétude des quartiers d'habitat.

Acteurs : Commune de Ciney, SpW, BEP

Objectif 5B - Améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces et des entreprises

Motivation

L'amélioration des opérations livraisons dans le noyau commercial du centre de Ciney fait partie des objectifs du Plan Communal de Mobilité.

Pistes de réflexion

La réflexion doit être poursuivie pour examiner les possibilités d'améliorations de la situation, dans les domaines suivants :

- la conception et la localisation des aires de déchargement, compte tenu des besoins des commerces riverains ;
- les règlements/modalités d'utilisation relatifs aux aires de déchargement : horaires prévus ou autorisés pour les livraisons, itinéraires d'accès imposés ou recommandés... ;
- la formulation de recommandations pour l'aménagement de quais de déchargement hors voirie lorsque c'est possible, en cas de nouveaux commerces ou de rénovation lourde des commerces existants ;

Acteurs : Commune de Ciney, Police locale

4.6. Evolution des comportements

Parallèlement aux objectifs d'amélioration des réseaux de transport qui ont été exposés ci-dessus, et compte tenu de la croissance continue de la demande de déplacements motorisés, le plan communal de mobilité ne peut pas faire l'économie d'une réflexion de fond visant à conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable.

Objectif 6A - Inciter les écoles à s'investir dans le plan Octopus et prévoir la réalisation de plans de déplacements scolaires (PDS)

Entamer un processus de réflexion au sein des écoles, en collaboration avec les parents et les autorités communales pour définir les possibilités d'actions pour favoriser les alternatives à la voiture :

- généraliser la création des rangs piétons et rangs à vélos dans les écoles cinaciennes (c'est déjà le cas dans certaines écoles) ;
- dégager les priorités en matière de sécurisation des itinéraires piétons et cyclistes vers les écoles ;
- dans les écoles où ce n'est pas encore le cas, favoriser et encourager la mise en place d'un programme de formation à la pratique du vélo débouchant sur la délivrance du « brevet du cycliste » ;
- étudier les possibilités de co-voiturage entre élèves du même quartier sur base des résultats des enquêtes scolaires réalisées par le SpW ;
- concertation avec le TEC ;
- etc.

Acteurs : Commune de Ciney, établissements scolaires

Objectif 6B - Prévoir la réalisation de plans de déplacements d'entreprise (PDE)

Entamer un processus de réflexion au sein des entreprises de Ciney pour favoriser les alternatives à la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail :

- covoiturage entre les employés ;
- indemnisation des transports en commun, du vélo ;
- négociation avec le TEC pour une amélioration de l'offre ou la création d'une navette (comme actuellement avec l'IMP, ...)
- etc.

Dans ce contexte, l'administration communale montrera l'exemple et réalisera son propre PDE.