



MINISTRE WALLON DE
L'EQUIPEMENT ET
DES TRANSPORTS



VILLE DE DINANT



SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES



SOCIETE REGIONALE
WALLONNE DES TRANSPORTS



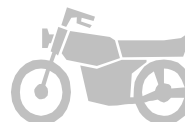
PLAN DE MOBILITE DE LA VILLE DE DINANT



PHASE 3 – ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE



Rapport final



agora

Version 4 – 3 Mai 2005

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	2	4.1.8	L'AMENAGEMENT DE L'ENTREE NORD DE LA VILLE (N92)	41
2	LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE	5	4.1.9	L'AMENAGEMENT DE LA N95 DANS LA TRAVERSEE D'ANSEREMME	43
2.1.	L'ACCESSIBILITE DE LA COMMUNE.....	6	4.1.10	L'AMENAGEMENT DE LA N95 DANS LA TRAVERSEE DE FALMAGNE-FALMIGNOUL	45
2.2.	LES DEPLACEMENTS AU SEIN DE LA COMMUNE.....	6	4.2	LES TRANSPORTS PUBLICS	47
2.3.	LES CIRCULATIONS DANS LE CENTRE VILLE	8	4.2.1	AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE FERROVIAIRE	50
3	LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE	9	4.2.2	LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TEC	53
3.1	CONTEXTE	10	4.3.	LES MODES DOUX	70
3.2.	OBJECTIFS POURSUIVIS	10	4.3.1	LE RESEAU CYCLABLE	70
3.3.	LA CLASSIFICATION	10	4.3.2	MISE EN PLACE DU STATIONNEMENT VELO	88
4	LES FICHES ACTIONS	16	4.3.3	MISE EN PLACE DU JALONNEMENT VELO	91
4.1	LE RESEAU ROUTIER	17	4.3.4	PROMOTION DES DEPLACEMENTS VELOS	92
4.1.1	INTRODUCTION :	17	4.3.5	LE PLAN PIETON ET PMR	93
4.1.2	LA CREATION D'UN NOUVEAU PONT	21	4.4	LE STATIONNEMENT	101
4.1.3	LA CIRCULATION DU CENTRE VILLE	24	4.4.1	AMELIORATION DE LA ROTATION SUR LES AXES COMMERCIAUX	101
4.1.4	LA N97 ET SES CONNEXIONS	26	4.4.2	CREATION D'UN PARKING DE SUBSTITUTION	106
4.1.5	LA N96 ET LA TRAVERSEE DE BOUVIGNES	35	4.4.3	AMELIORATION DU P&R DE L'E411	108
4.1.6	L'AMENAGEMENT DE LA RUE ST-JACQUES	37	4.5	LA COMMUNICATION	109
4.1.7	L'AMENAGEMENT DE LA N936 OUEST	40	5	LE PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE.....	111
			6	LE SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE.....	116

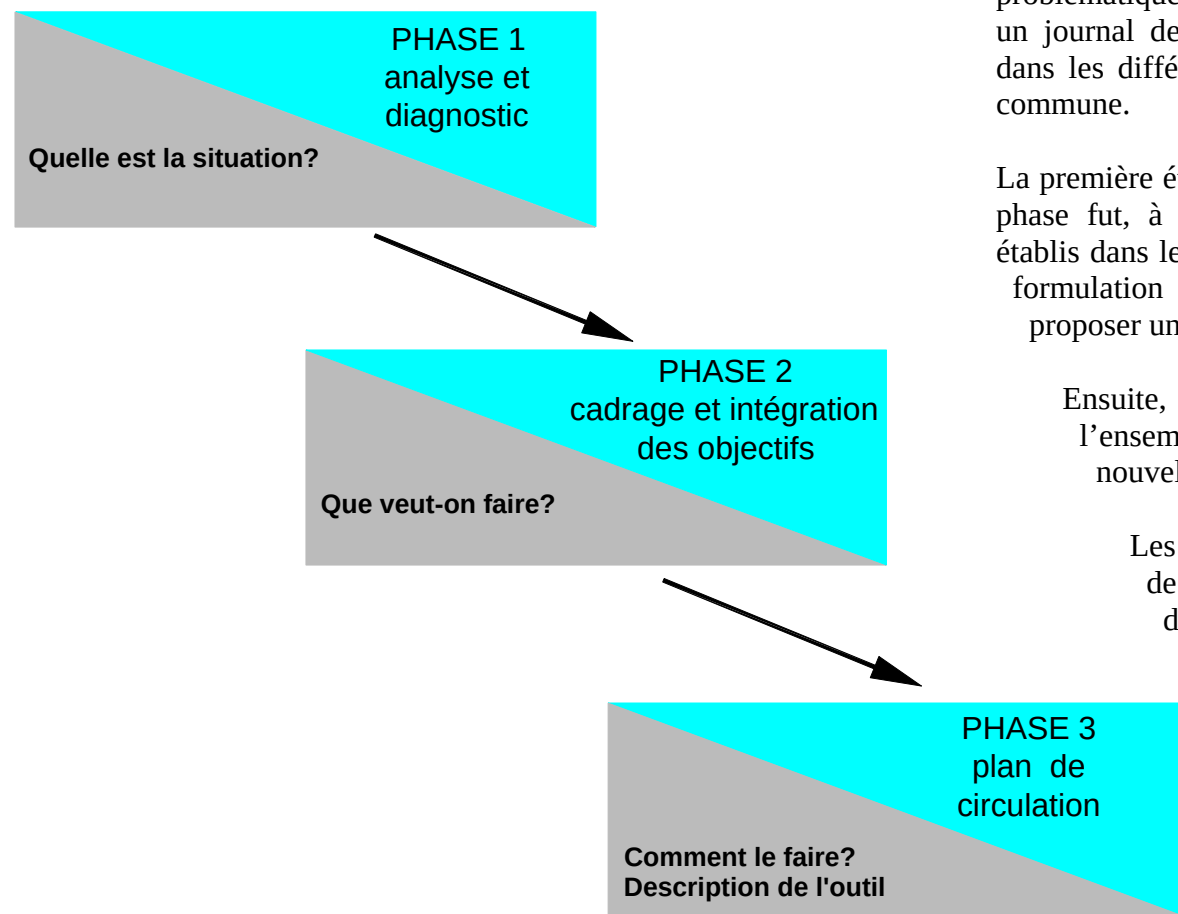
1 INTRODUCTION

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

La Région Wallonne, en collaboration avec la commune et les TEC, a confié aux bureaux d'études ISIS et AGORA l'étude d'un plan de mobilité de la commune de Dinant.

Cette étude se décompose en 3 phases:

Les phases 1 et 2 furent approuvées



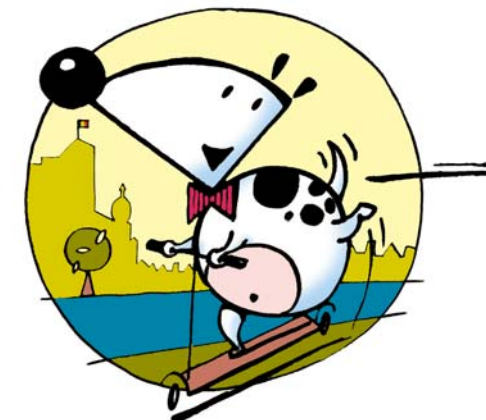
respectivement en octobre et novembre 2003.

En septembre 2004, deux actions de communication furent réalisées simultanément : un « toute boîte » afin de sensibiliser la population sur la problématique de la mobilité et un journal des enfants distribué dans les différentes écoles de la commune.

La première étape de la troisième phase fut, à partir des constats établis dans le diagnostic et de la formulation des objectifs, de proposer une nouvelle hiérarchisation des voiries.

Ensuite, les bureaux d'études ont mené une réflexion sur l'ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour la commune de Dinant.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l'étude et de nombreuses réunions bilatérales entre ISIS/AGORA et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, Ville,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique des bureaux d'études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.



Logo réalisé dans le cadre de ce PCM

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité de Dinant. Il se décompose de la façon suivante :

- le premier chapitre constitue un résumé « non technique » qui énumère les principes d'organisation du Plan Communal de Mobilité, selon différentes échelles géographiques et en abordant les différents thèmes de cette étude,
- le second détaille les moyens de mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité, sous forme de fiches actions,
- le troisième propose un phasage des différentes actions dans le temps,
- le quatrième chapitre explicite les méthodes de suivi du Plan Communal, puisque ce document constitue le point de départ de la démarche, et que, sans aucun doute, le plus difficile commence, à savoir la mise en place des différentes propositions.

Avertissement

Ce document propose toute une série de modification et d'aménagements de la voirie. En aucun cas, ces propositions ne remplacent des études de faisabilité, d'avant projet ou de projet. Elles sont proposées à titre d'exemple.

Pour rappel, le PCM est un document **d'orientation et de planification** qui détermine des priorités et des lieux d'intervention, mais il ne remplace pas les études d'aménagements routiers spécifiques.

2 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DU PLAN DE MOBILITE

2.1. L'accessibilité de la commune

Comme l'a montré le diagnostic, Dinant est facilement accessible, soit à partir du réseau autoroutier (E411), soit à partir du réseau régional implanté le long de la Meuse. Ces infrastructures ne sont absolument pas saturées et dès lors, pourront absorber sans le moindre problème la croissance que connaîtra la commune.

Néanmoins, il serait souhaitable de privilégier certains itinéraires afin de minimiser les dysfonctionnements locaux et d'optimiser le réseau existant :

- ❑ La vallée mosane est bordée de deux voiries régionales (N92 et N96) qui sont toutes les deux connectées au Pont d'Anhée. Elles absorbent plus ou moins le même volume de trafic (6000 à 7000 véh/jour). Mais en terme de sécurité, la traversée de Bouvigne par la N96 pose problème (segment extrêmement étroit). Dès lors, le PCM propose de favoriser l'utilisation de la N92 pour rejoindre Dinant.
- ❑ La création de nouvelles zones résidentielles à Wespain va accroître la génération de trafic à l'Ouest de la commune. Dès lors, la connexion pour ce quartier à l'E411 doit être favorisée via la N97

L'accessibilité en chemin de fer sera améliorée par une série de travaux sur l'infrastructure ferroviaire (mise à « 160 km/h », amélioration des capacités sur certains tronçons,...), et au niveau de Dinant, le PCM propose d'améliorer l'intermodalité par une meilleure concordance des horaires avec les TEC en gare de Dinant.

En terme de réseau TEC, le PCM reprend le projet du TEC, mais propose également un projet plus ambitieux. En particulier pour les liaisons régionales, ce projet se baserait sur 3 lignes rapido :

- ❑ Givet – Dinant – Ciney
- ❑ Dinant – Profondeville
- ❑ Beauraing – Dinant – Florennes

Ces lignes desserviraient la gare afin d'améliorer l'intermodalité avec le chemin de fer. Le service de ces lignes serait cadencé et renforcé en heure de pointe.

Enfin en terme de déplacements cyclables, le PCM prévoit de créer la continuité Nord- Sud du RAVel le long de la Meuse, mais aussi de renforcer les liaisons vers Ciney (via la vallée de la Leffe) et Houyet (via la vallée de la Lesse)

2.2. les déplacements au sein de la commune

La configuration spécifique, en fond de vallée étroite, de la commune induit une utilisation optimale du réseau existant. Or celui-ci implique une boucle contraignante en centre ville pour franchir la Meuse. Dès lors, une des actions fortes de ce PCM est la **création d'un nouveau pont** afin de ne pas pénaliser l'hypercentre par du trafic de petit transit.

L'implantation de celui-ci est fortement contrainte par le tissu bâti de la ville. Il se localisera au sud du Pont Barrage.

Simultanément à la création du pont, le PCM insiste particulièrement sur les aménagements de modération de vitesses aux abords des zones urbanisées et propose l'aménagement des voiries structurantes telles que la N92 au niveau du carrefour de Leffe, la N95 dans les traversées d'Anseremme et de Falmagne, la N96 dans la traversée de Bouvignes, la N936 au niveau de l'hôpital,...

SYNTHESE DES PRINCIPALES PROPOSITIONS DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

La circulation générale

1. favoriser la N92 pour les déplacements dans la vallée de la Meuse
2. création d'un nouveau pont
3. favoriser la N97 pour les déplacements du quartier Wespin
4. Suppression du trafic de transit dans le centre ville
5. sécurisation des noyaux urbanisés : bouvignes, rue St-Jacques, Anseremme, Falmagne-Falmignoul,...

Les transports publics

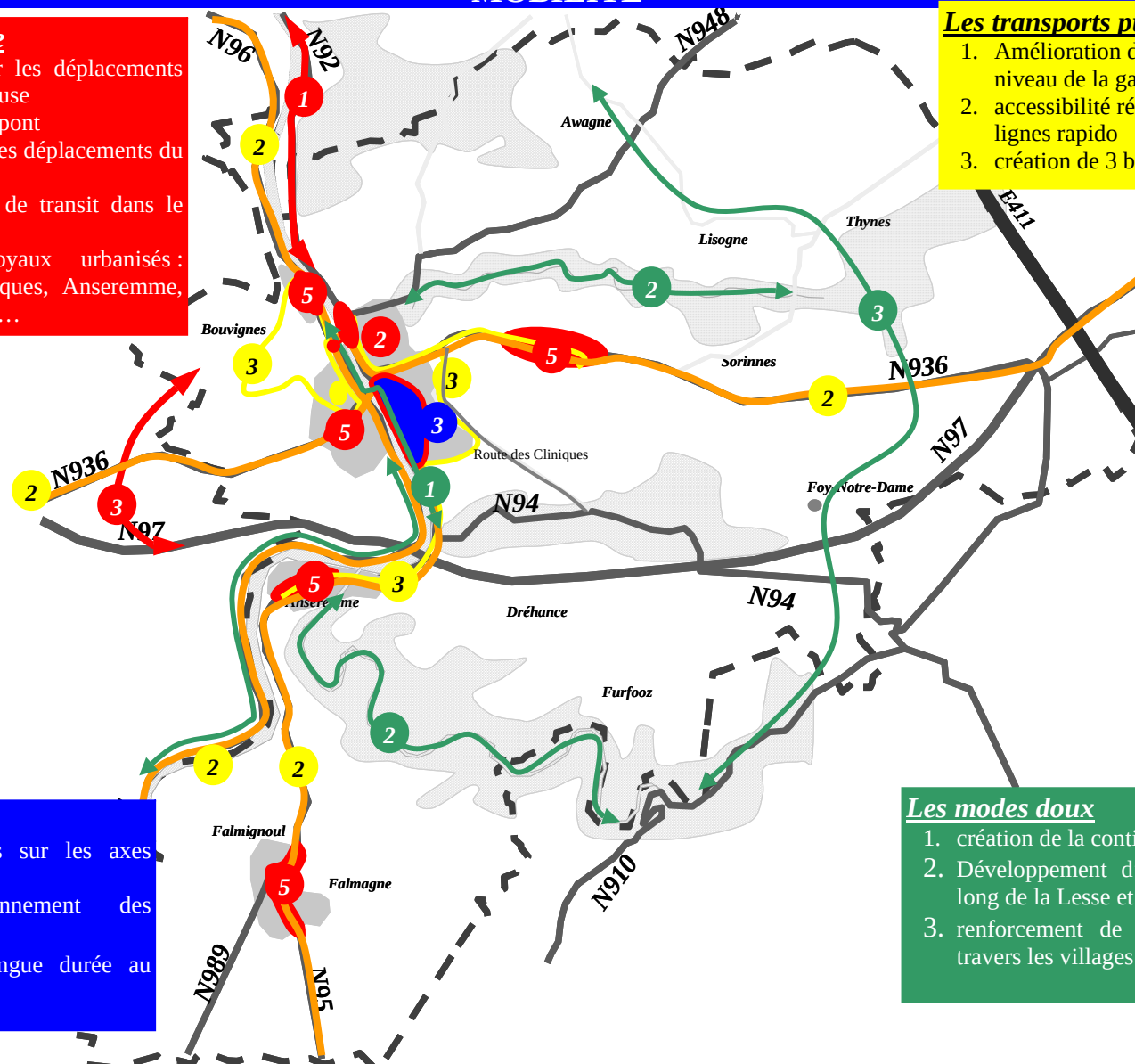
1. Amélioration de l'intermodalité au niveau de la gare
2. accessibilité régionale renforcée par 3 lignes rapido
3. création de 3 boucles de city bus

Le stationnement

1. Favoriser les chalands sur les axes commerciaux
2. maîtriser le stationnement des pendulaires
3. Créer une parking longue durée au Mont-Fat

Les modes doux

1. création de la continuité RAVeL
2. Développement d'itinéraire de loisirs le long de la Lesse et de la Leffe
3. renforcement de la liaison « plateau » à travers les villages



En terme **de desserte bus**, le PCM propose de créer un réseau de **city bus organisé en 3 boucles** :

- ❑ Gare – Herbuchenne – hôpital – Gare
- ❑ Gare – Bouvignes – Wespín – Gare
- ❑ Leffe – Gare – Anseremme

L'objectif de ces city bus serait de proposer des liaisons entre les principaux quartiers de la commune et le centre ville, et plus spécifiquement la gare qui serait ainsi le lieu de connexion de l'ensemble des modes de transport public.

Enfin ce réseau de city bus pourrait être complété par des bus à la demande qui desservirait les zones moins urbanisées de la commune lorsque l'utilisateur le demandera.

En terme de **déplacement cyclable**, le PCM propose de renforcer certaines liaisons « Villages – Ville », tout en s'appuyant sur le réseau régional.

2.3. Les circulations dans le centre ville

Au niveau du centre ville, le grand défi est de minimiser le trafic de transit dans la rue Grande et d'éliminer la boucle qui oblige près de 300 automobilistes à passer par le segment le plus commerçant (mais aussi le plus étroit) de la ville.

Dès lors le projet propose de remettre la rampe du Pont et une partie de l'avenue Churchill à double sens afin d'éliminer une partie du trafic dans le dernier tronçon de la rue Grande, qui, dès lors, pourrait être réaménagé de manière plus conviviale.

En terme de stationnement, il faut absolument combattre les effets de bords qui sclérosent l'ensemble du centre ville de 9 à 17h. Par conséquent le PCM propose d'étendre la zone de stationnement payante et introduit une zone de très courte durée afin de favoriser les chalands et par conséquent l'activité commerciale.

Au niveau piétonnier, un effort particulier est préconisé pour toutes les liaisons vers les pôles d'attractivités de la ville (site touristique, patrimoine remarquable, parking,...), notamment vers l'ascenseur du Mont-Fat et de la Citadelle, vers les zones de stationnement de la Gare, de l'avenue Cadoux, du Casino,..., vers le fleuve,...

Il faut absolument améliorer les conditions de déplacements piétons car les contraintes physiques, mais aussi l'échelle de la ville, la prédisposent pour des déplacements de ce type.

3 LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE

3.1 Contexte

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il structure la ville. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte neuf déplacements sur dix. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle.

3.2. Objectifs poursuivis

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire dinantais, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

3.3. La classification

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- ⇒ **dans une logique d'usager**, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- ⇒ **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- ⇒ **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage** contribuant à la politique des déplacements:
 - de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
 - d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'utilisateur.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'utilisateur),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux :

NIVEAU 1 : réseau national et régional

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

Ex. : l'E411 ou N97

NIVEAU 2 : réseau d'agglomération

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle de l'agglomération,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI I de la nomenclature wallonne.

Ex. : la N92

NIVEAU 3 : réseau de distribution et de liaison entre pôles

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre pôles et donne accès aux niveaux 1 ou 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3. **Il peut se traduire de la façon suivante:**

Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination.

Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

Les nœuds de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de

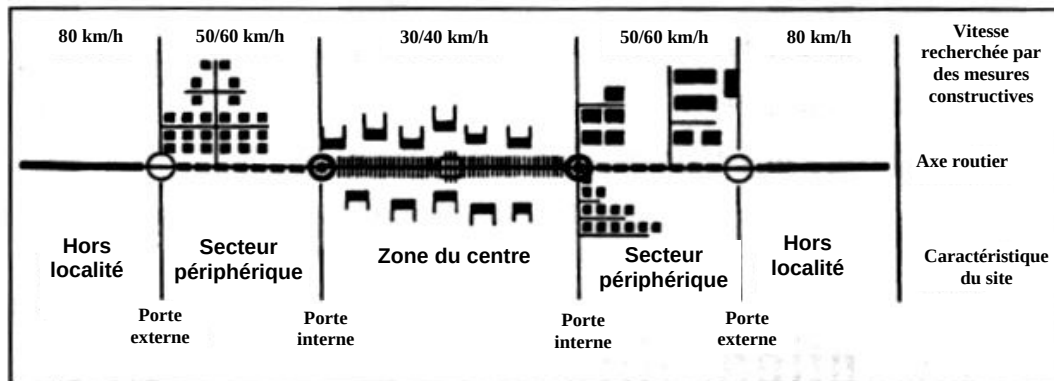
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,...).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.

50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse.

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.



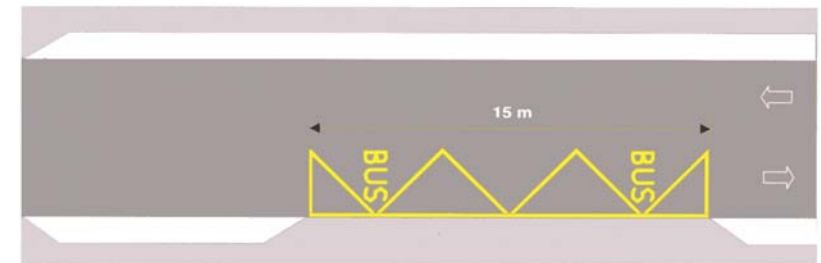
Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Les espaces piétons sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre le 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et

Le traitement paysager est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.



NIVEAU 4 : liaisons interquartiers

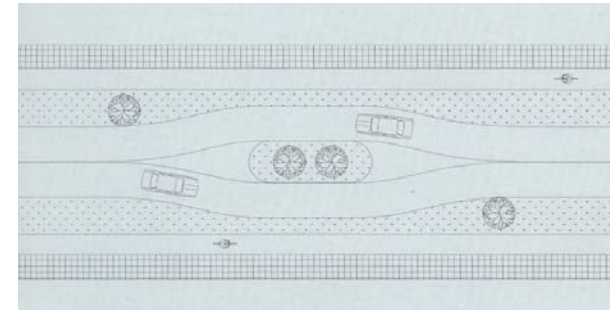
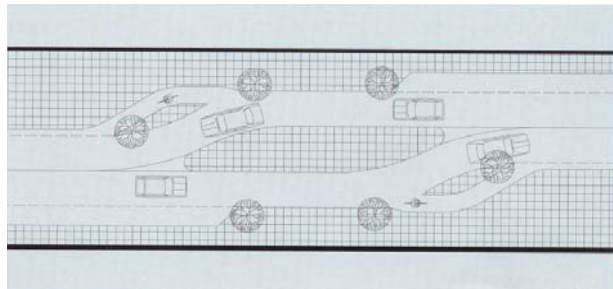
Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (max. 50 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personne à Mobilité Réduite,...)

Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...)



NIVEAU 5 : les voiries locales

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

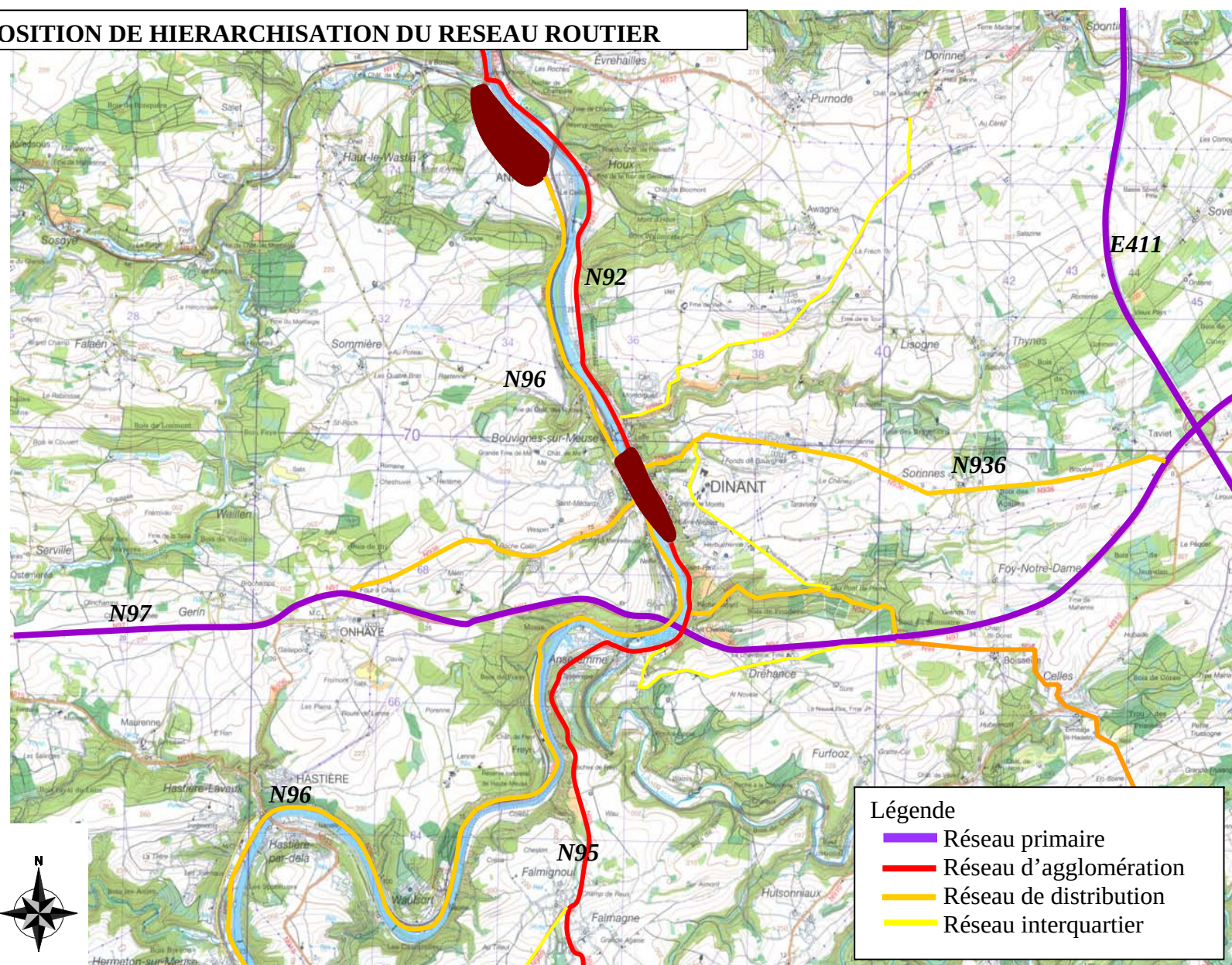
A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie sont entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la cour urbaine).



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Échelle des territoires et portée des déplacements	Région	Agglomération	Commune	Pôle urbain	Quartier, Zone
Catégorie du réseau viaire	Réseau national et global	Réseau d'agglomération	Réseau de distribution et de liaison entre pôles	Réseau de déplacements interquartiers	Réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
Thèmes de préconisations					
Affectation					
Mobiles affectés	VP – PL O/D hors aggro.	VP – PL O/D dans l'agгло	VP - PL livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons	VP - livraisons
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés
Exploitation					
Vitesses maxi autorisées	120	120-90-70-50	70-50	50	< 50
Aménagements					
Nombre de voies VP	2 par sens ?	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total
Stationnement	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée longitudinal (urbain) ou	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux		Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)
Jalonnement					
Mentions	Villes, agglomération, grands équipements	Secteurs, grands quartiers, pôles d'agglomération, connexions au réseau national	Pôles dans et hors secteur, quartiers, connexions au réseau d'agгло. et réseau national	Quartiers, pôles importants du secteur, équipements de proximité	Équipements de proximité

PROPOSITION DE HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER



4 LES FICHES ACTIONS

THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

INTRODUCTION : L'EVOLUTION DES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Il est difficile de prévoir les évolutions à une échéance de dix ans. En effet, le volume ne suit pas un déterminisme simple en fonction des évolutions de population et des emplois. Il existe de nombreux facteurs qui influenceront les volumes de trafic. Ceux-ci peuvent se segmenter en 2 grandes catégories :

- Les facteurs socio-économiques : ceux-ci dépendent de la dynamique démographique de la population, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,...
- Les facteurs liés aux conditions de déplacements : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, ...

Les différentes enquêtes « ménage » menées en France depuis plus de 20 ans mettent en évidence des évolutions communes à l'ensemble des agglomérations étudiées. Dans le cadre de cette étude, nous avons fait une estimation sur les données disponibles :

- **Evolution du nombre de déplacements/personne/jour :**
2,9 à 3,2 en dix ans, ce qui donne pour une population de 12800 hab, 3840 déplacements quotidiens supplémentaires. En prenant une hypothèse de croissance de population de 9% à l'horizon 2014, soit 14 000 hab, la croissance des déplacements atteint plus 7 500 déplacements quotidiens. Par conséquent, on peut estimer que ce facteur induira un volume supplémentaire de 700 à 800 déplacements en heure de pointe. En sachant que 70% des déplacements s'effectuent en

voiture particulière (conducteur ou passager), c'est quelques 500 déplacements en véhicules particuliers en heures de pointes que le territoire de Dinant devra absorber, soit près de 360 véhicules supplémentaires (1,4 pers/voit).

- **Evolution du taux de motorisation**

Le taux de motorisation en 2000 atteignait les 4,3 véhicules pour 10 habitants. En suivant les courbes de croissance des experts européens, on atteindrait des taux voisins à 4,6 véhicules pour 10 habitants, soit près de 400 véhicules supplémentaires sur le territoire de la commune. De nouveau en admettant une croissance de 9% de la population, ce volume de véhicules supplémentaires passerait à 900, soit 17% de croissance par rapport au parc actuel.

- **Evolution de la distance moy./dépl. :**

Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans,

- **Evolution des motifs**

On constate, dans les agglomérations françaises, depuis plus de dix ans une part stagnante des déplacements liés au travail ou au lieu de scolarité, mais un pourcentage en forte hausse pour les motifs de loisirs, d'achats ou affaires personnelles. Ce phénomène peut se traduire concrètement par une hausse du trafic en période creuse.

- **Evolution temporelle du déplacement** mode de fonctionnement des différentes fonctions des villes (étalement des heures d'ouverture des services et

commerces, part de travail effectué à domicile,...). Les prévisions donnent une tendance vers un étalement des périodes de déplacements

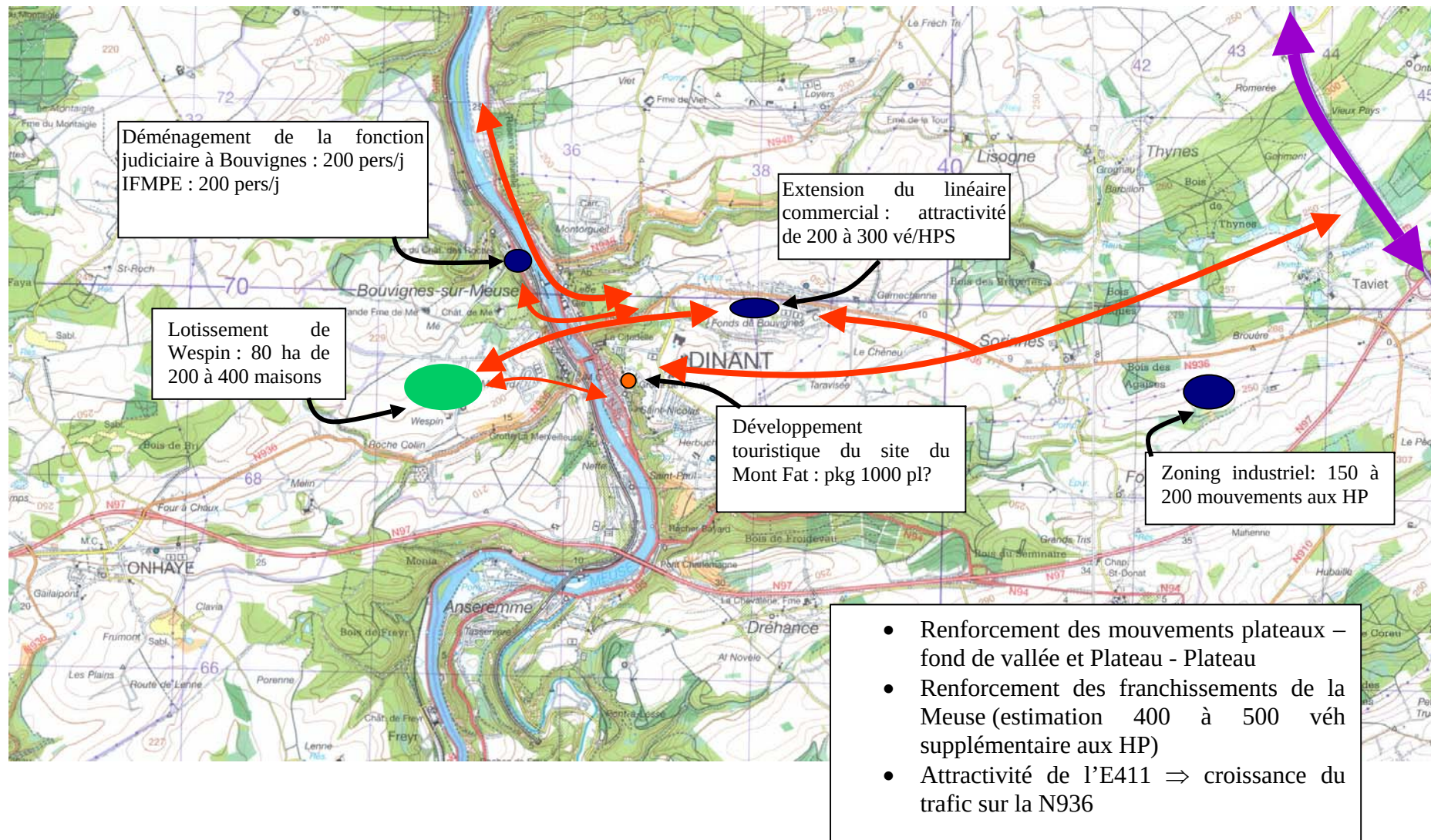
Toutes ces tendances se traduisent par une forte diminution prévisible des déplacements «obligés» au profit des déplacements «choisis».

Pour l'organisation du système de transport, cela a des conséquences fortes et a priori peu favorables pour le développement des transports collectifs dont l'essentiel de la clientèle est constitué par ces déplacements obligés.

On va vers un étalement des pointes de trafic, vers un fonctionnement de la «ville en continu» mais aussi vers une «ville à la carte» où les temps sont de plus en plus personnalisés avec des rythmes de vie de plus en plus individualisés. Les nouveaux besoins de déplacements risquent d'être plus difficilement gérables par les modes collectifs, la mobilité étant de plus en plus éclatée à la fois dans le temps et dans l'espace.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

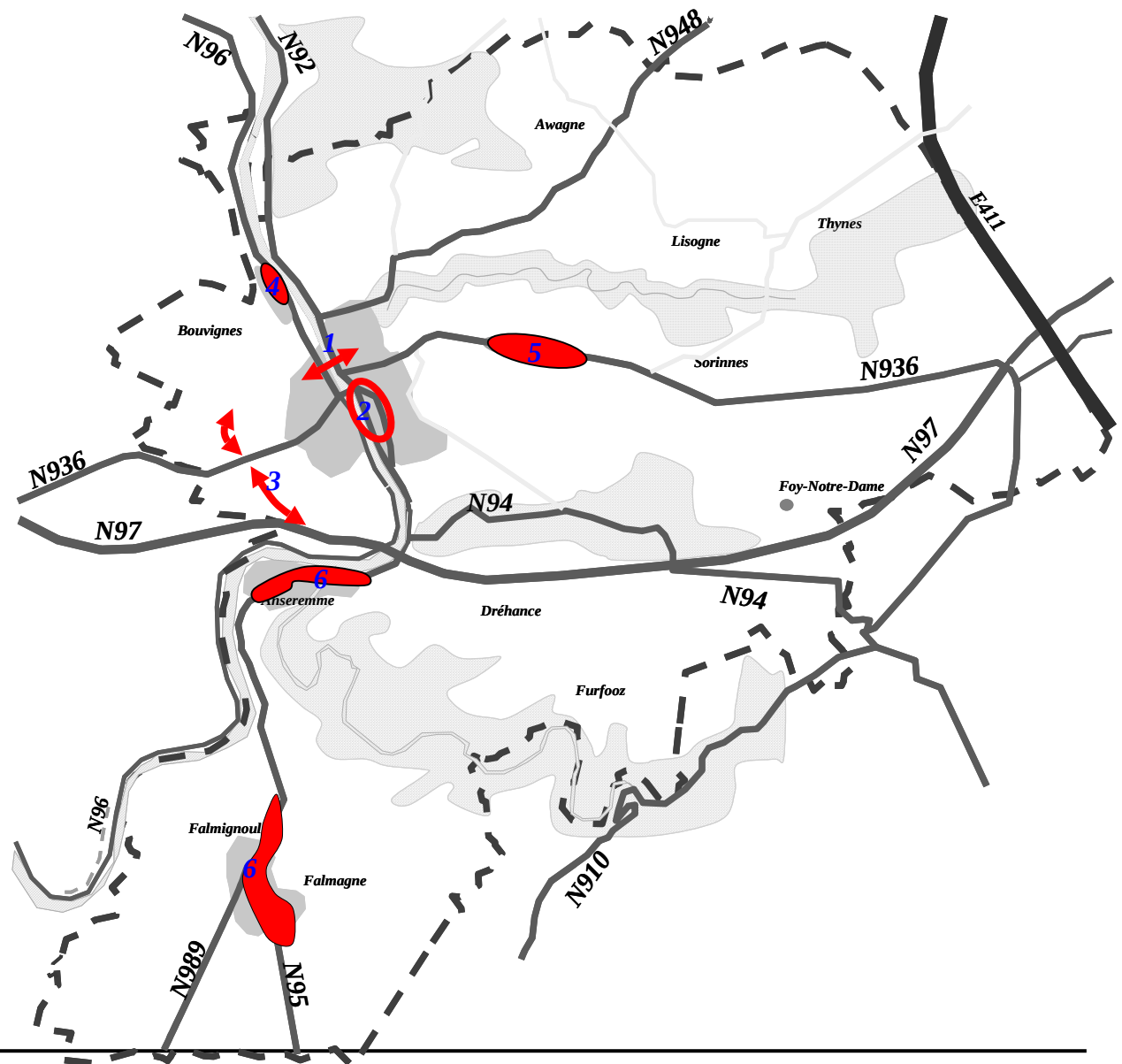
EVOLUTION DES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

La prospective des déplacements sur le territoire de Dinant montre que les problématiques suivantes doivent être étudiées :

1. Les projets urbanistiques vont accroître la demande de traversée de la Meuse : nécessité d'un nouveau pont ?
2. l'amélioration de l'attractivité du centre ville doit-il passer par une modification de la fonction de la Rue Grande ?
3. Le développement de Wespin va induire une demande supplémentaire. Comment l'organiser ? Via une connexion N97-N936 pour les relations vers l'E411 ?
4. La traversée de Bouvignes et l'accessibilité au centre judiciaire doivent être sécurisées
5. Sécurisation des mouvements transversaux sur la N936, au niveau des activités commerciales et de l'hôpital
6. Sécurisation des traversées d'Anseremme et de Falmagne-Falmignoul



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION 1.1 : LA CREATION D'UN NOUVEAU PONT

CONTEXTE

Actuellement, Dinant ne possède qu'un seul pont pour assurer les échanges entre les deux rives.

La configuration actuelle du réseau ne permet pas un accès direct au pont des mouvements provenant du Nord. Ceux-ci sont obligés de parcourir une boucle via la Rue Grande pour traverser la Meuse. Actuellement, on estime à 250 véhicules, aux heures de pointe, le volume de trafic réalisant cette boucle.

Ce flux de véhicules correspond à 30% du trafic de la rue Grande, axe congestionné particulièrement à l'heure de pointe du soir. Or cette voirie est le seul axe pouvant absorber le trafic Sud-Nord. Par conséquent, il en découle des pertes importantes de temps, en particulier pour les bus, ce qui provoque bien souvent des problèmes de correspondance à la gare.

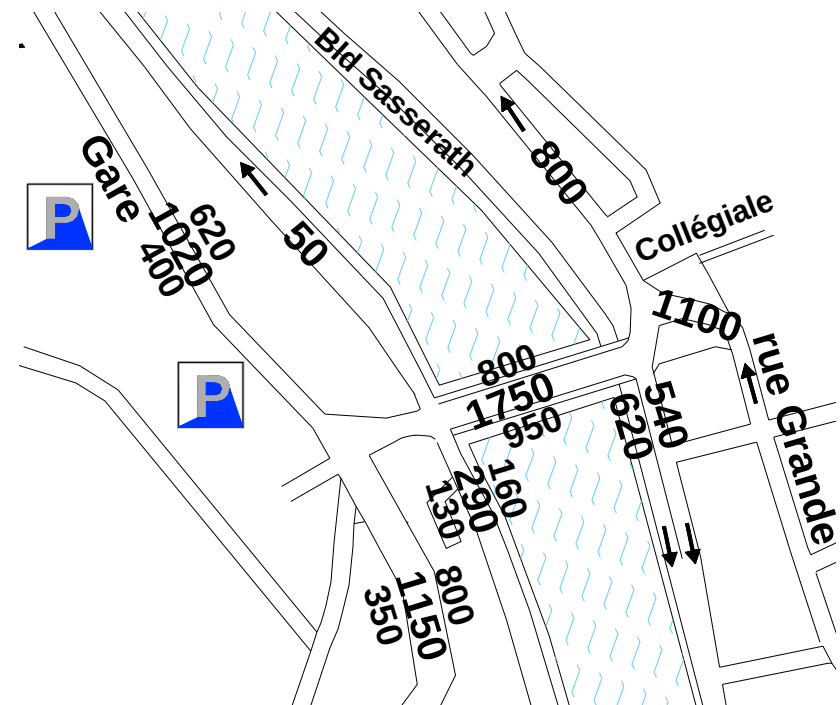
OBJECTIF

- Créer une alternative pour les mouvements traversant la Meuse, tant pour les véhicules particuliers que pour les bus

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans une prospective à 10 ou 15 ans, deux projets vont augmenter la demande de traversée de la Meuse :

- le développement urbanistique du plateau de Wespín (80 ha), qui devrait accueillir entre 200 (avec golf) et 400 (sans golf) logements, ce qui générerait quelques 300 à 600 déplacements motorisés supplémentaires aux heures de pointes. Par hypothèse en fonction de la configuration de la ville et de la localisation du réseau structurant, on a estimé que $\frac{3}{4}$ de ces mouvements traverseraient le fleuve.
- A court terme, le déménagement de l'appareil judiciaire à Bouvignes et l'extension de l'IFPME. Ces aménagements amèneraient quelques 300 personnes supplémentaires, dont près de 200 sont actuellement actifs dans le centre de Dinant.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Au total, on estime à quelques 450 le nombre de franchissements supplémentaires aux heures de pointes, induit par les deux projets à l'horizon 2015. Il faut en plus y rajouter la croissance «naturelle» du trafic que l'on estime à 1% par an, soit quelques 120 véhicules.

En conclusion, la demande en franchissement de la Meuse en 2015 avoisinerait les 1700 à 1800 véhicules aux HP, soit une croissance de 40 à 50%

Parallèlement, ce PCM insistera pour :

- Renforcer le pôle de la gare, en particulier pour sa fonction de multimodalité ; cette action nécessite une amélioration de l'accessibilité de la gare, pour l'ensemble des modes
- Maîtriser le trafic dans le centre de Bouvignes, afin de ne pas pénaliser sa rénovation urbaine.

LA CREATION D'UN PONT SUPPLEMENTAIRE

Une des solutions pour éviter la boucle du centre ville est de créer un nouveau pont. Celui-ci fut déjà l'objet de toutes les attentions lors de l'étude précédente (1995). A l'époque, il fut projeté au niveau du barrage, à la hauteur de Leffe.

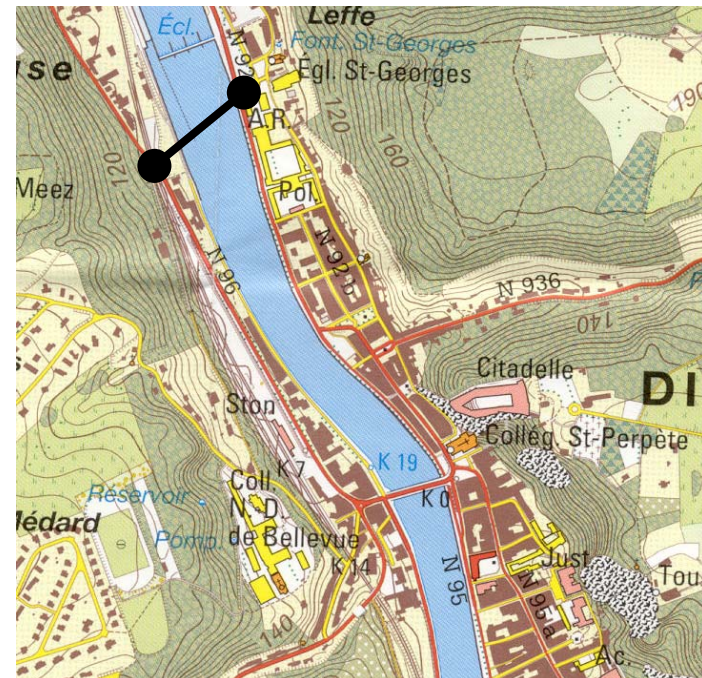
Lors du diagnostic, il fut précisé qu'il n'y avait pas d'avantage particulier d'utiliser le pont Barrage, car les travaux pour le transformer en pont routier complet seraient très coûteux.

A partir de ce constat, le positionnement optimal d'un nouveau pont doit tenir compte de :

- Minimiser la distance de franchissement ; autrement dit éviter les détours
- Se situer au nord du pont actuel puisque cette partie de la commune connaît les plus gros flux de trafic.

- S'insérer dans le tissu urbain afin d'attirer également un trafic urbain.
- Se localiser le plus près possible de la rue St-Jacques, axe structurant de l'Est de la commune (liaison vers E411 – accessibilité au pôle commercial,...)

Mais toutes ces considérations sont secondaires par rapport aux possibilités techniques d'insérer le pont. Suite aux différents contacts avec les principaux gestionnaires (Met - Voies hydrauliques, Met – D131, Ville de Dinant,...), il s'avère que la position la plus judicieuse serait celle reprise sur la carte ci-dessous.



A l'horizon 2015, ce nouveau pont absorberait quelques 700 véhicules pour les deux sens de circulation. Sa localisation proche du pont Barrage limiterait son attractivité pour les déplacements très locaux à destination du centre ville. Par contre, il pourra absorber l'ensemble du trafic de transit et sera intéressant pour améliorer l'accessibilité de la Gare et renforcer le rôle structurant de la N92.

AVANTAGES DE LA SOLUTION

- Diminution du volume de trafic dans le centre de Dinant :
 - o - 40% dans la rue Grande (-25% par rapport à la situation actuelle)
 - o -35% boulevard Sasserath (-26% par rapport à la situation actuelle)
 - o -48% sur le pont (-25% par rapport à la situation actuelle)
- diminution des distances parcourues pour la traversée Est-Ouest de la Meuse
- diminution des distances entre l'Athénée et la Gare
- Amélioration de l'accessibilité de la gare par les bus
- Amélioration de la gestion de la voirie en cas d'impondérable

INCONVENIENTS DE LA SOLUTION

- Coût du pont
- Insertion sur la N96
- N'apporte pas de solution pour un contournement Nord-Sud complet

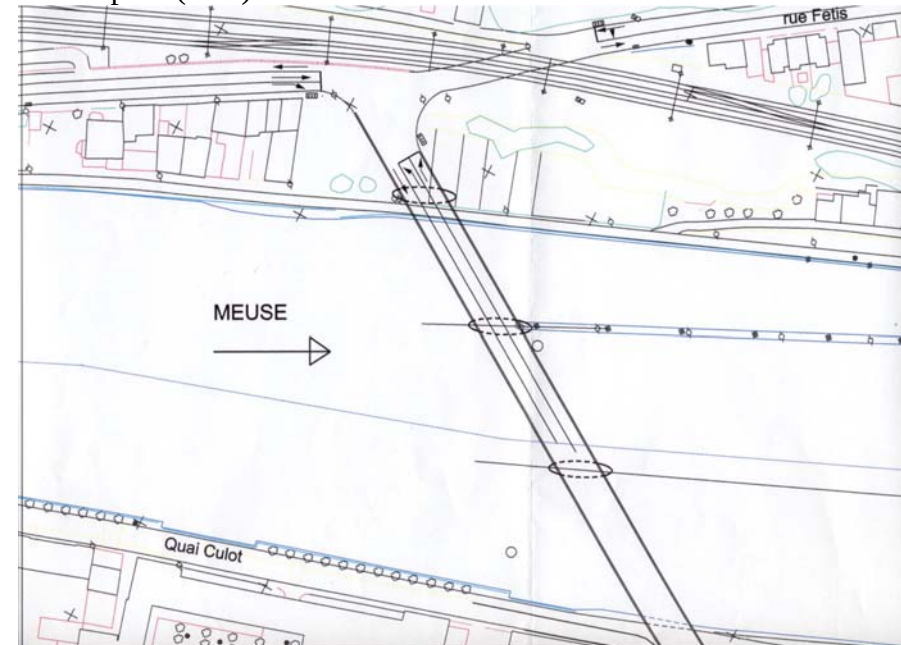
ESTIMATION FINANCIERE

Dans une première estimation, cette ouvrage coûterait 8 à 10 millions d'Euros.

AMENAGEMENT DES CONNECTIONS DU PONT

Coté N96

Le pont se connectera directement sur la N92, juste au sud du passage à niveau. Ce croisement sera obligatoirement géré par des feux tricolores afin de gérer les fermetures régulières du passage à niveau. Le mouvement principal devra être le mouvement N96 (sud) vers le pont (N92).



Coté place Cardinal Mercier

Cette suture devra être intégrée au réaménagement de la place Cardinal Mercier, sans trop empiéter sur le projet de réaménagement du Parvis de l'athénée (voir fiche action numéro 1.7).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs solutions ont été étudiées et analysées dans le cadre de cette étude : de l'inversion des sens de circulation, à la création d'une nouvelle rampe à partir du boulevard Sasserath.

Il est important de rappeler que la problématique du centre ville se compose de deux éléments distincts :

- L'accessibilité au pont et par corollaire la traversée de la Meuse
- Le transit Nord – Sud.

Dans le premier cas, la solution la plus efficace est incontestablement la création d'un nouveau pont (voir action précédente). Néanmoins comme la mise en service de ce pont n'est pas acquise, cette étude propose une solution de remplacement.

Celle-ci est basée sur le principe de permettre la montée sur le Pont De Gaulle à partir d'un nouveau giratoire implanté au pied de la rampe actuelle. L'objectif est de libérer le tronçon commercial de la rue Grande du trafic voulant emprunter le Pont De Gaulle.

A partir de ce principe, il existe deux solutions :

1. **Le sens de circulation de la rampe serait inversé** ce qui permettrait de créer un couloir à contre sens pour les vélos (continuité du RAVeL).

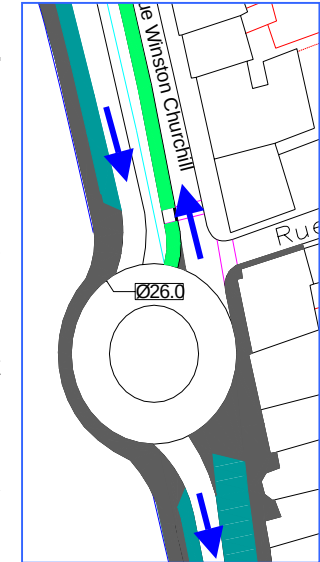


Avantages

- Accessibilité au pont sans transiter par la rue Grande.
- Création d'une continuité cyclable.

Inconvénients

- Obligation d'utiliser la trouée ST-Jacques pour le mouvement Pont ⇒ Avenue W. Churchill
- Implantation du giratoire nécessitant un gain d'espace sur la Meuse ⇒ coût important.
- Stationnement en double file ne sera plus possible sur la rampe



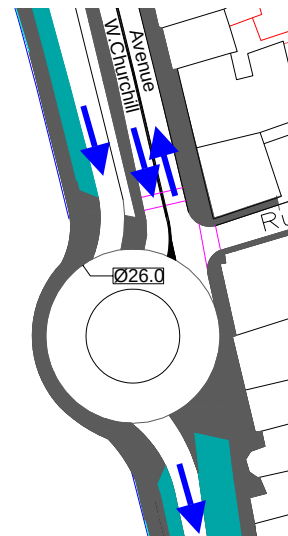
2. **La rampe serait mise à double sens.** Dans ce dernier cas les cyclistes seraient dirigés vers la Rue Grande qui serait aménagée en zone 30 (voir page suivante)

Avantages

- Accessibilité au pont sans transiter par la rue Grande.
- Pas de report de trafic sur la rue Sax et la trouée St-Jacques

Inconvénients

- Implantation du giratoire nécessitant un gain d'espace sur la Meuse ⇒ coût important.
- Stationnement en double file ne sera plus possible sur la rampe
- L'itinéraire cyclable (continuité RAVeL) est moins confortable et moins lisible.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

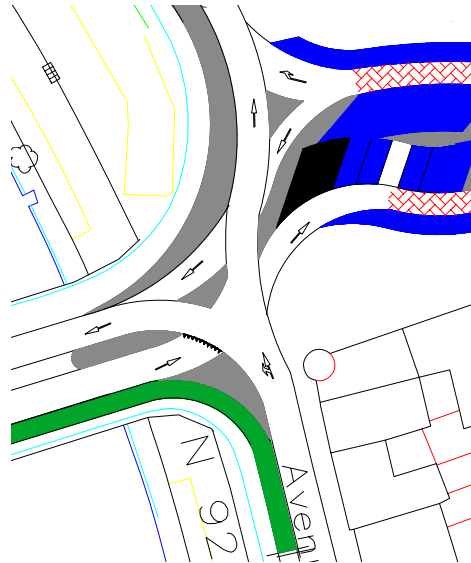
En terme de gestion de trafic, le mouvement provenant de la rampe devra être prioritaire afin de ne pas créer de remontée de file jusqu'au giratoire. Si le pont supplémentaire est mis en service, le taux de saturation du « cédez-le-passage » du Pont de Gaulle aurait un taux de saturation inférieur à 50%. Et si la rampe est à double sens, le taux de saturation serait encore plus faible.

Mais indépendamment de la remontée sur le pont De Gaulle, il est nécessaire de sortir le trafic de transit de la Rue Grande.

Pour ce faire, il est proposer de :

- mettre à double sens l'avenue W. Churchill entre le nouveau giratoire et la rue du Palais de Justice
- inverser le sens de circulation de la rue du Palais de Justice et la rue du Collège
- mettre en zone 30 la rue Grande entre la Collégiale et la rue du Palais de Justice
- réaménager la Place Reine Astrid.

L'objectif est de libérer le tronçon commercial de la rue Grande afin de privilégier la fonction commerciale.

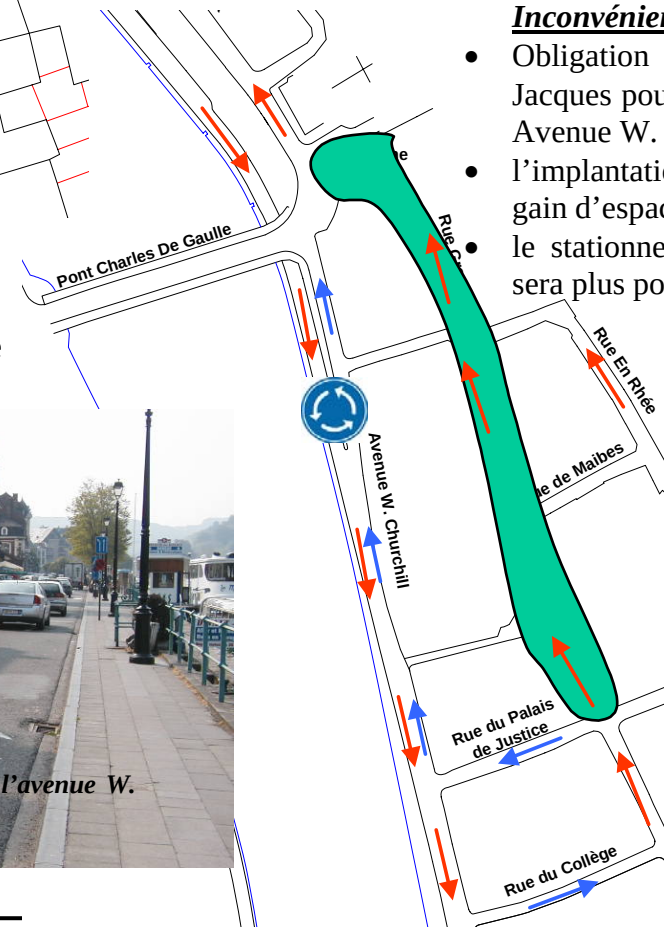


Avantages

- Le transit évite le tronçon commercial de la rue Grande qui peut être transformé en un axe local
- Le giratoire permet une accessibilité au pont sans transiter par la rue Grande
- La mise à double sens n'induit pas de modification de l'avenue Churchill. En effet comme le montre la photo, actuellement ce tronçon est déjà une voie double

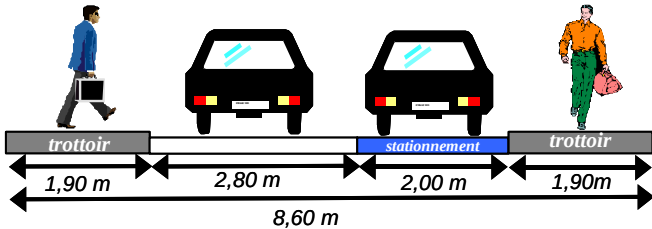
Inconvénients

- Obligation d'utiliser la trouée ST-Jacques pour le mouvement Pont ⇒ Avenue W. Churchill
- l'implantation du giratoire exige un gain d'espace sur la Meuse
- le stationnement en double file ne sera plus possible



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

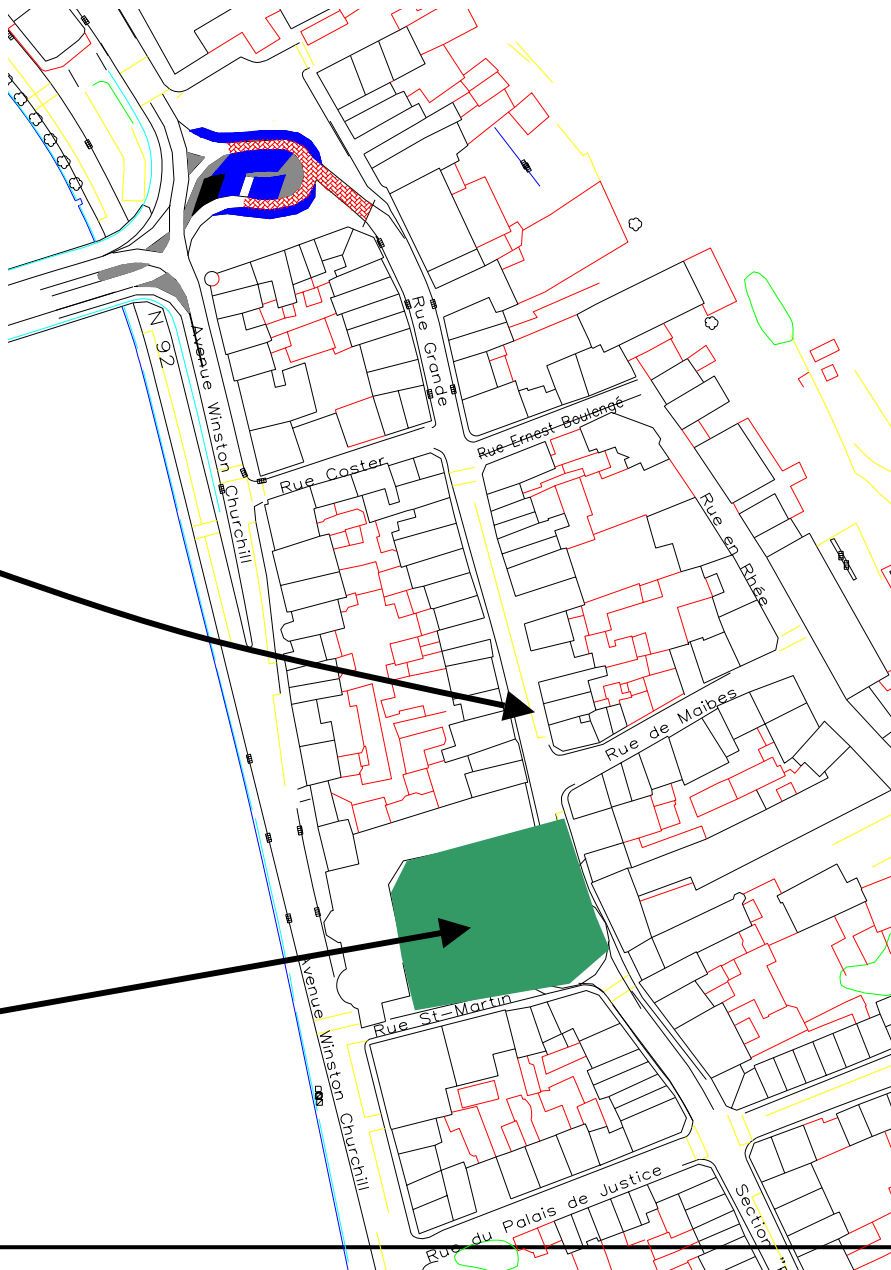
Si ce principe de circulation est admis, il sera possible de réaménager la Rue Grande, la zone devant l'Hôtel de Ville et la Place de la Collégiale, dans une perspective d'amélioration des pérégrination des modes doux.



Estimation du coût :

- Aménagement de la voirie : 21600 €
- La création de la place : 287 000 €

Création de la Place de l'Hôtel de Ville



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION 1.3 : LA N97 ET SES CONNEXIONS

CONTEXTE

La N97 est un axe majeur de la desserte du sud de la Wallonie. Elle franchit la Meuse au sud de Dinant et possède une connexion directe sur l'E411. Cette voirie possède de très grandes réserves de capacité.

Parallèlement, les gestionnaires dinantais prévoient un développement résidentiel très important du quartier de Wespín (rive gauche de la Meuse)

OBJECTIFS

- Mieux utiliser cet axe, tant à des fins locaux que régionaux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les cartes des pages suivantes et les différentes illustrations recadrent la problématique. Elles amènent plusieurs commentaires :

- Il est quasiment impossible d'établir une connexion entre Wespín et la N936 à l'Est du cimetière
- Il existe déjà une connexion entre la N936 et la N97 (Rondchenne), mais celle-ci consiste en une voirie étroite (largeur 4m) à vocation de desserte agricole
- Il existe également un passage sous la N97. Mais celui-ci est une voirie de service dont la largeur ne dépasse pas 3,4m
- La connexion entre la N936 et la N97, pour un déplacement vers l'Est, a une longueur de 3,1km

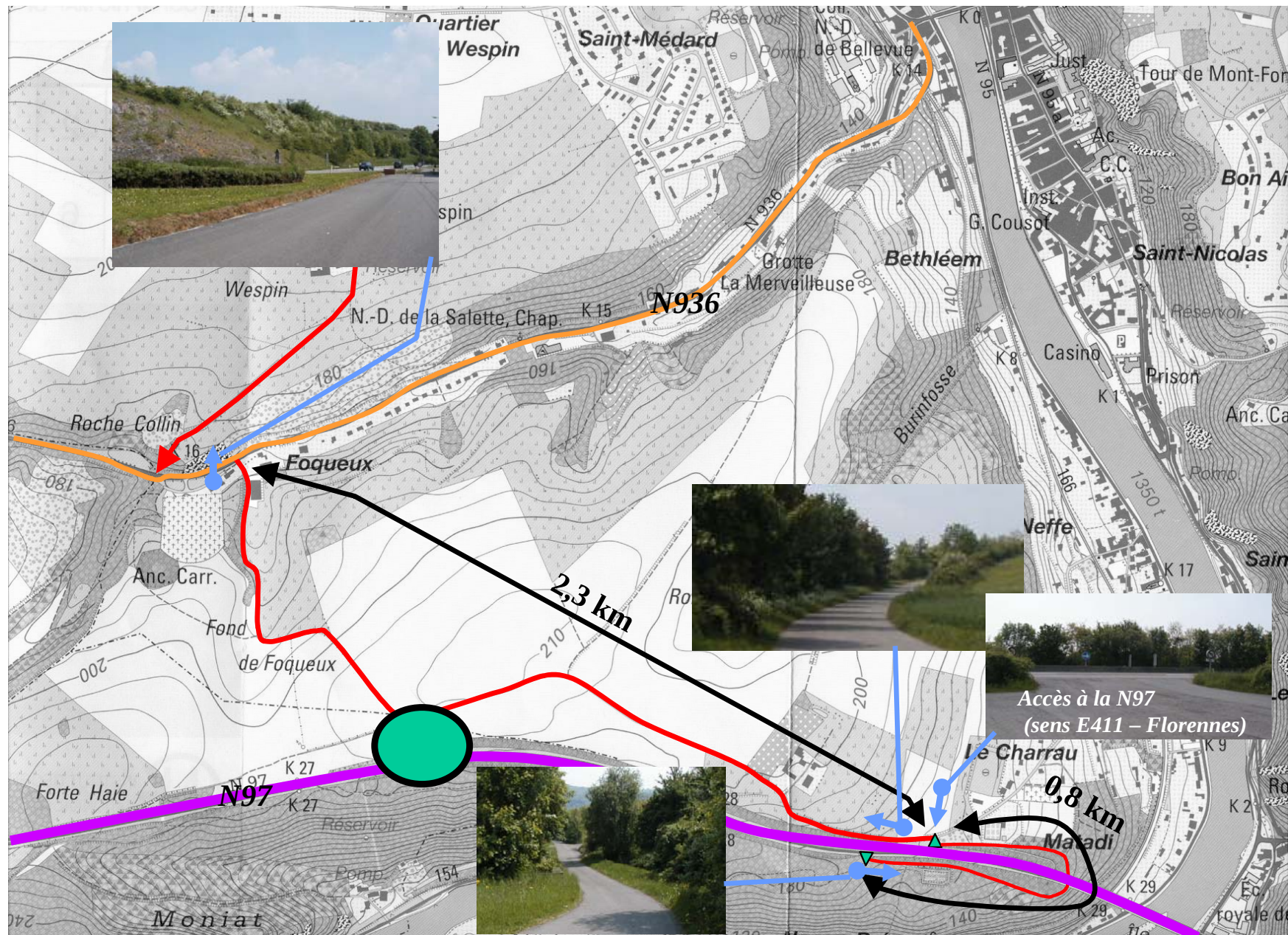
Distance entre différents lieux	
	en km
<u>Wespín - centre ville (MC)</u>	
via le Pont De Gaulle	2,7
Via la N97- N94	14,4
<u>Wespín - E411</u>	
via le Pont et la N936	12,6
via la N97	14,5
<u>Wespín - ZA de la rue St-Jacques</u>	
via le Pont et la N936	5,6
via la N97, la N94 et Ch. Herbuchenne	14,9

Le tableau ci-dessus montre clairement que la N97 ne peut jouer un rôle local. Elle n'est réellement attractive, pour les résidents du quartier de Wespín, que dans le cadre d'un déplacement vers le réseau autoroutier ou en condition exceptionnelle lors d'inondation ou de fermeture d'un axe du centre ville.

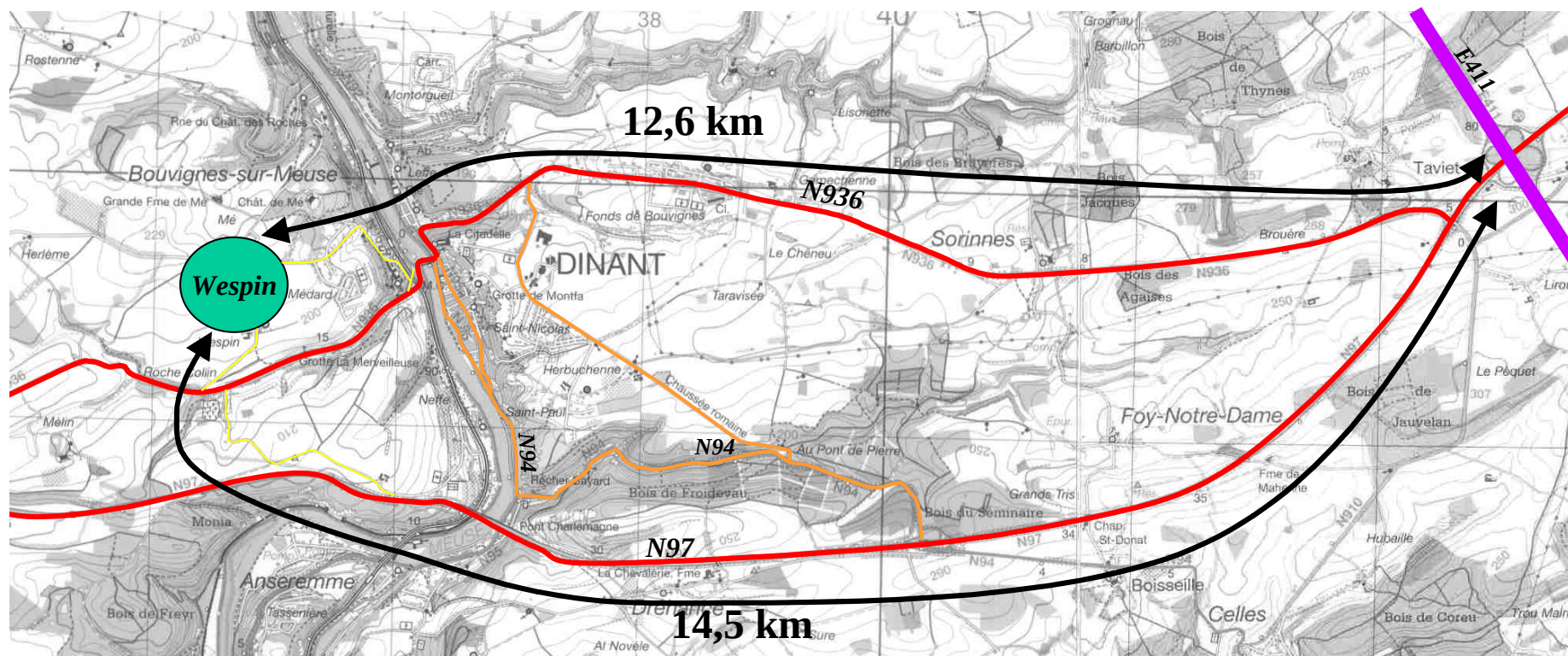
Dès lors cette connexion sera intéressante à terme pour sortir de l'agglomération, mais son rôle sera nettement moins intéressant qu'un nouveau pont.

Son attractivité pourrait être améliorée en améliorant la lisibilité du « spaghetti » actuel, voire en créant un nouvel échangeur aux abords de la BK 27,3 de la N97, qui se situe à moins de 100m de Ronchenne. Mais cet aménagement à un coût qui, dans le contexte financier actuel (et sans doute futur), ne paraît pas prioritaire. Il nous semble plus « réaliste » d'optimiser les points d'échanges actuels.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION 1.4 – INTRODUCTION / LA SECURISATION DES DIFFERENTES PENETRANTES

CONTEXTE

Des vitesses excessives s'observent, de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune de Dinant. La simple présence de panneaux de limitation de vitesses ne suffit pas à faire respecter la réglementation en place, si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite. Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels niveaux de vitesses sont également synonymes de nuisances sonores et environnementales

OBJECTIF

L'entrée d'agglomération est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que les usagers pénétrant dans l'agglomération aient tendance à conserver ses comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse. Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte** et **des espaces de transition** au niveau des entrées d'agglomération dans le souci de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'implantation isolée d'un aménagement spécifique au cœur d'une zone agglomérée a toutes les chances d'être inefficaces.

C'est dès l'entrée dans l'entité qu'il est nécessaire d'inciter les automobilistes à changer leur comportement.

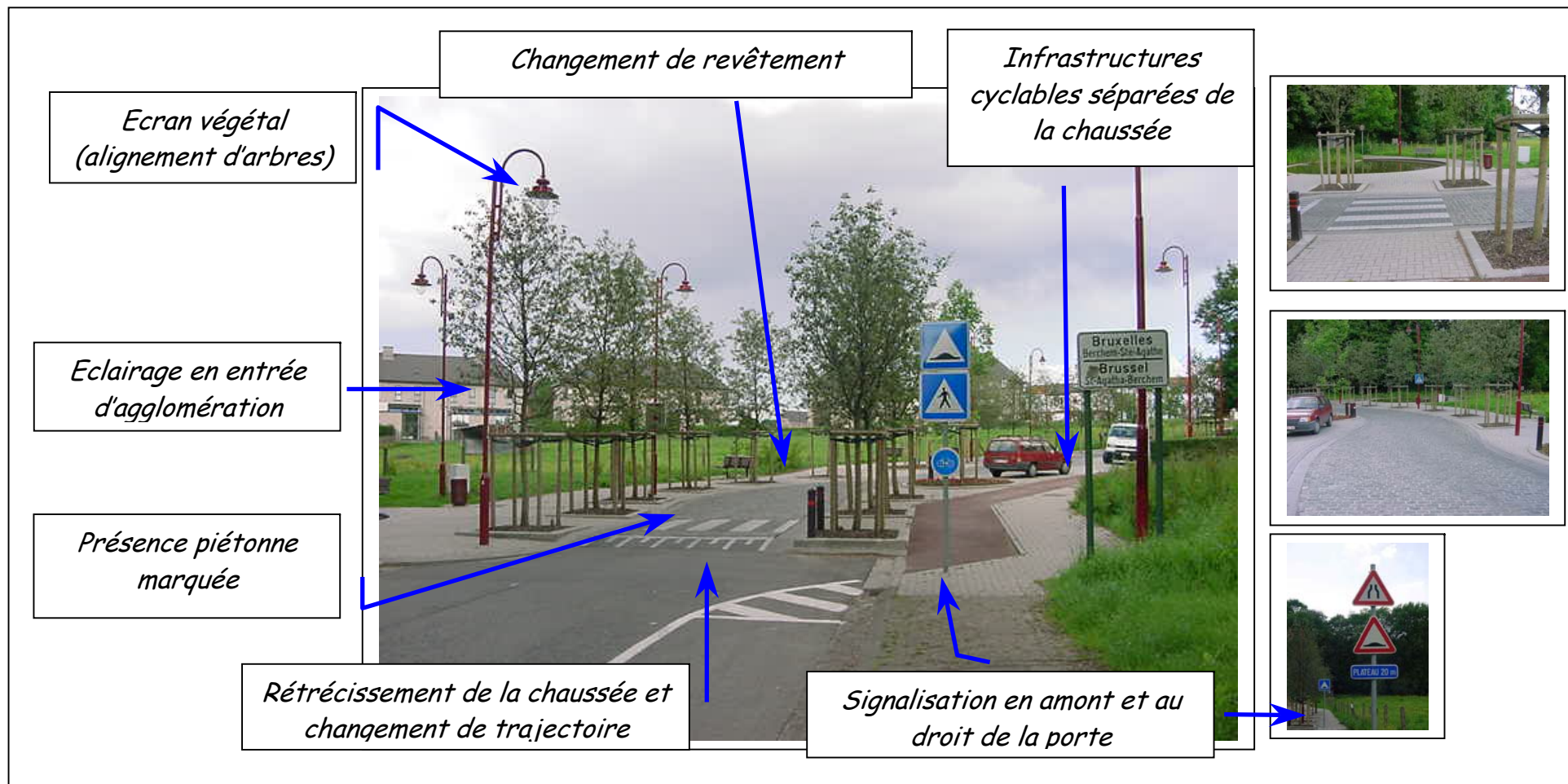
Une première « porte d'entrée » doit confirmer, dans l'espace réel, les informations fournies par les panneaux ou la modification de l'environnement.

Il existe différents types d'effets de porte mais un des grands principes est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour attirer l'attention de l'utilisateur et l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la chaussée, mais aussi une modification de son l'environnement immédiat. Il peut prendre des formes variées :

- Chicane ou terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- Plantations ou mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Revêtement différencié (pavés, bitume coloré par exemple) ;
- Aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différentes) ;
- Aménagement de bandes cyclables ;
- ...

Exemple d'aménagement d'un effet de porte



En amont de cet effet de porte, il convient d'aménager également une **zone « tampon »** ou « zone de transition » entre la rase campagne et l'effet de porte. Au sein de cette zone tampon, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de l'espace diffère de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (présence d'accotements en dur, de bordures, d'alignement, d'éclairage).

L'association « effet de porte + espace de transition » est un aménagement qu'il est souhaitable de réaliser sur les axes suivants :

- N92, à l'entrée sud de Dinant
- N936, aux entrées Ouest et Est de l'agglomération
- N95, dans sa traversée d'Anseremme
- N95, dans sa traversée de Falmagne-Falmignoul
- N96, dans sa traversée de Bouvignes
-

*Exemples de zone de transition
entre l'espace urbain et l'espace rural.*



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Dans les zones sensibles, les rétrécissements d'axe ne sont pas suffisants, particulièrement aux heures creuses et aux périodes nocturnes où les lignes droites trop « tentantes » génèrent toujours des vitesses qui ne respectent pas l'environnement ambiant. Dès lors, il est nécessaire de créer des points singuliers de ralentissement dont le représentant le plus usité est le rond-point de petite taille (diamètre <28 m.)

Les petits giratoires bénéficient d'avantages intéressants pour les zones urbaines que l'on rencontre à Dinant :

- réduction de vitesse importante à toutes les périodes de la journée
- emprise au sol réduite (pas besoin de bande de tourne-à-gauche)
- demi – tour possible
- diminution des largeurs à traversées
- pas de maintenance nécessaire

Enfin, la démarche de modération des vitesses s'inscrit avant tout dans une démarche « paysagère » qui s'appuie sur les particularités des sites traversés, sur la qualité de l'aménagement mis en place



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

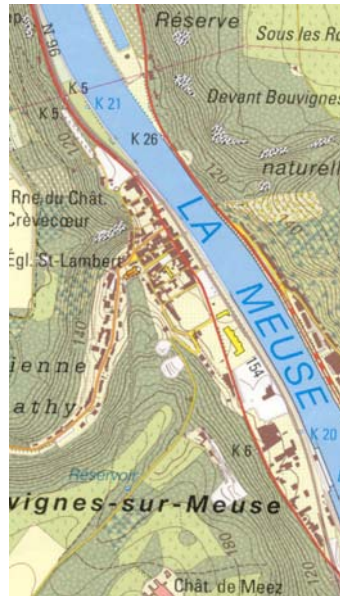
ACTION 1.4 : LA N96 ET LA TRAVERSEE DE BOUVIGNES

CONTEXTE

La N96 est le doublon de la N92 comme entrée Nord de la commune. Elle absorbe quelques 6400 véhicules quotidiens et possède un point noir, la traversée de Bouvignes. Cette voirie assure les liaisons locales entre Dinant et Anhée. Il faut rappeler qu'au Nord d'Anhée, il existe un giratoire et un pont qui fait traverser le flux provenant de Namur vers la Rive Droite et la N92 afin d'éviter la traversée du centre de la commune.

OBJECTIFS

- Sécuriser la traversée de Bouvigne



DESCRIPTION DE L'ACTION

. Propositions

- Séquencement de la traversée de Bouvignes pour marquer les différentes configurations du village
- Création de 2 effets de porte de chaque coté
- Traitement différencié de la partie centrale et création d'une zone 30
- Création d'un giratoire pour faciliter les insertions de l'IFPME et du centre judiciaire

Il est à noter que la création du nouveau pont permettrait plus facilement d'aménager cette section.

Enfin, il est important de signaler que cet axe fait partie du réseau structurant de la Région Wallonne et que par conséquent le MET ne permet pas d'implantation de zone 30 sur ce type de voirie.

Dès lors, afin d'éviter tout blocage, il nous semble qu'il faut procéder par phase :

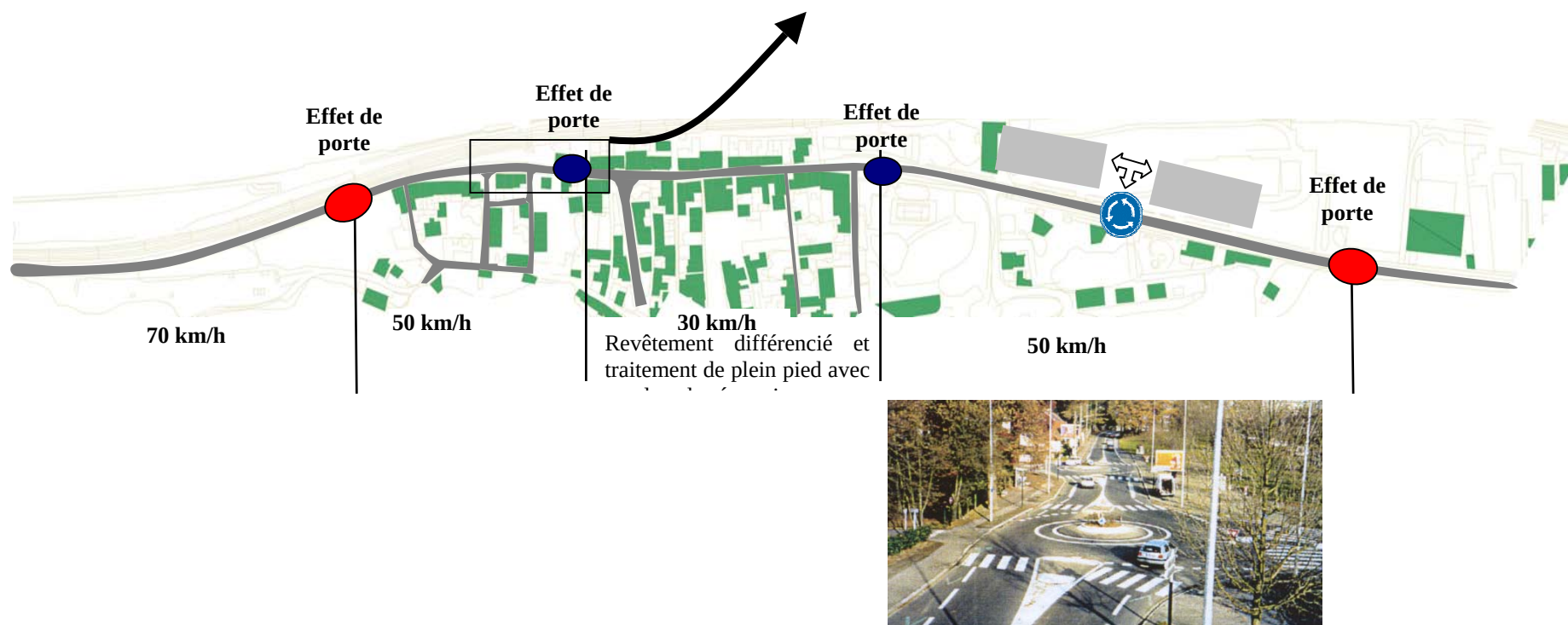
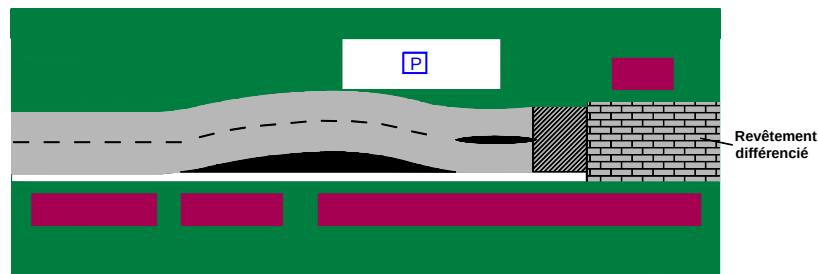
1. aménagement des effets de porte, avec vérification de leur impact sur la vitesse des usagers
2. traitement de la partie étroite de la traversée notamment par une modification du revêtement et du marquage, sans passer par la réglementation de la zone 30
3. Après mise en service du nouveau pont, examen des conditions de trafic afin de déterminer si des nouveaux aménagements sont nécessaires.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

ESTIMATION DU COUT :

Aménagement de la zone 30 :	250 000€
Effets de porte :	80 000€
Giratoire :	400 000€
	730 000€



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION 1.5 : L'AMENAGEMENT DE LA RUE ST-JACQUES

CONTEXTE

Ce tronçon de la N936 est un des axes les plus accidentogènes de l'agglomération dinantaise, en particulier les différents carrefours localisés aux abords de l'hôpital.

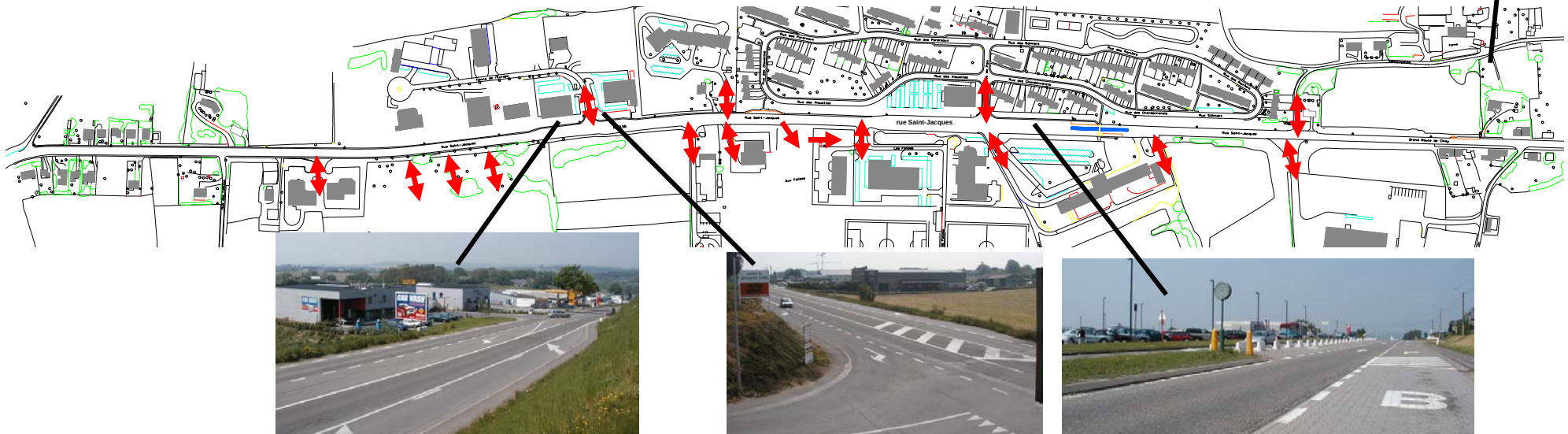
L'ensemble des gestionnaires est conscient de ce point noir. Il apparaît clairement que le croisement de la N936 et de la rue des Iles de paix sera transformé à court terme en giratoire.

Mais cette mutation ne sera pas suffisante pour sécuriser l'ensemble de l'axe urbanisé de la N936 sur le plateau de Gemmechenne. En effet le développement quelque peu anarchique des différentes implantations commerciales ont multiplié les entrées carrossables et par conséquent les mouvements d'insertion à partir et vers l'axe régional. Cette demande importante de mouvements transversaux non canalisés cumulée à la topographie du lieu vont augmenter les

risques d'accident. Par conséquent, il est absolument nécessaire de traiter l'ensemble de l'axe.

OBJECTIFS

- Sécuriser les insertions transversales
- Modérer les vitesses
- Sécuriser les traversées piétonnes



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

DESCRIPTION DE L'ACTION

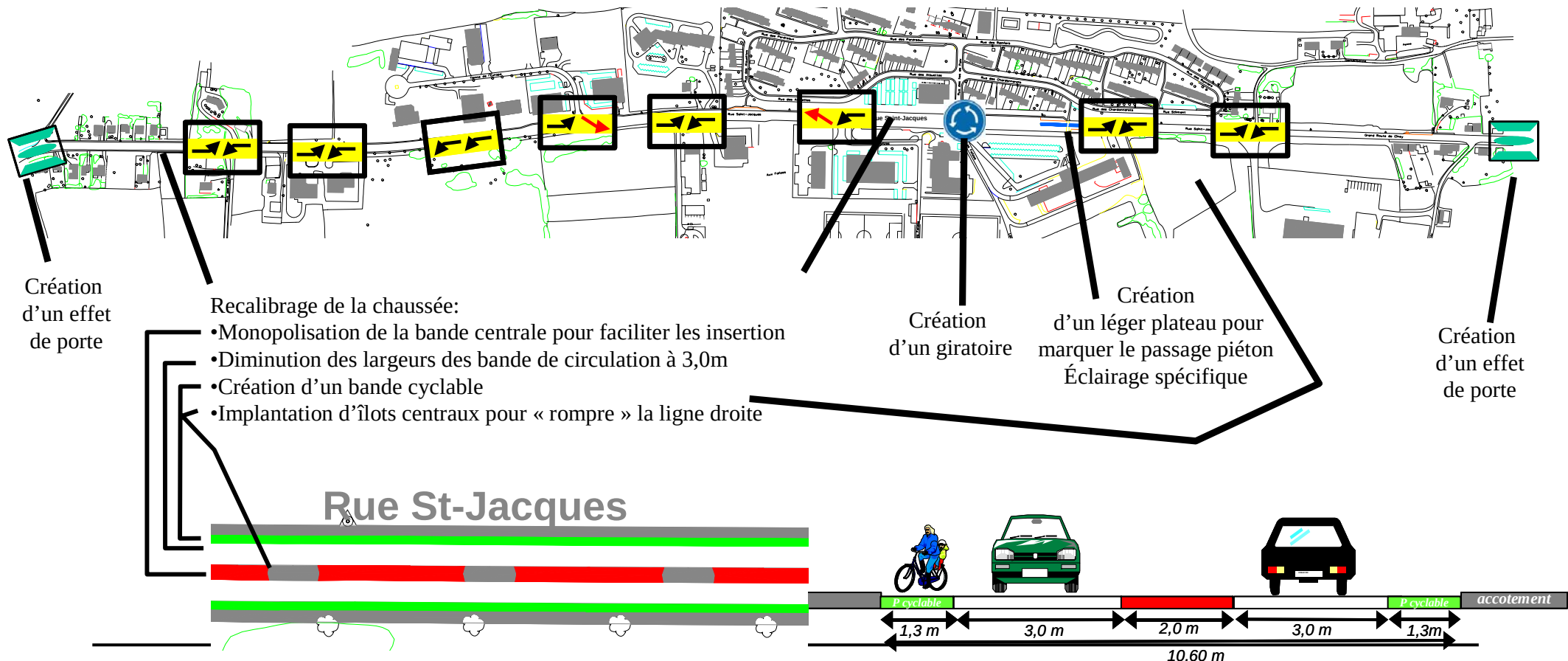
Un des premiers principes de sécurisation est de minimiser les lieux d'insertion sur l'axe. Ceux-ci peuvent dès lors être aménagés en conséquence. Malheureusement, ce principe n'est plus tout à fait applicable sur l'ensemble de l'axe.

A. Solution minimum



ESTIMATION DU COUT :

L'implantation centrale :	30 500€
Giratoire :	700 000€
Effets de porte :	40 000€
	770 500€

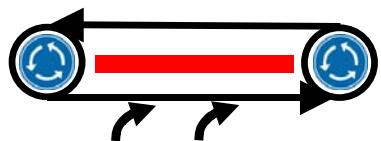
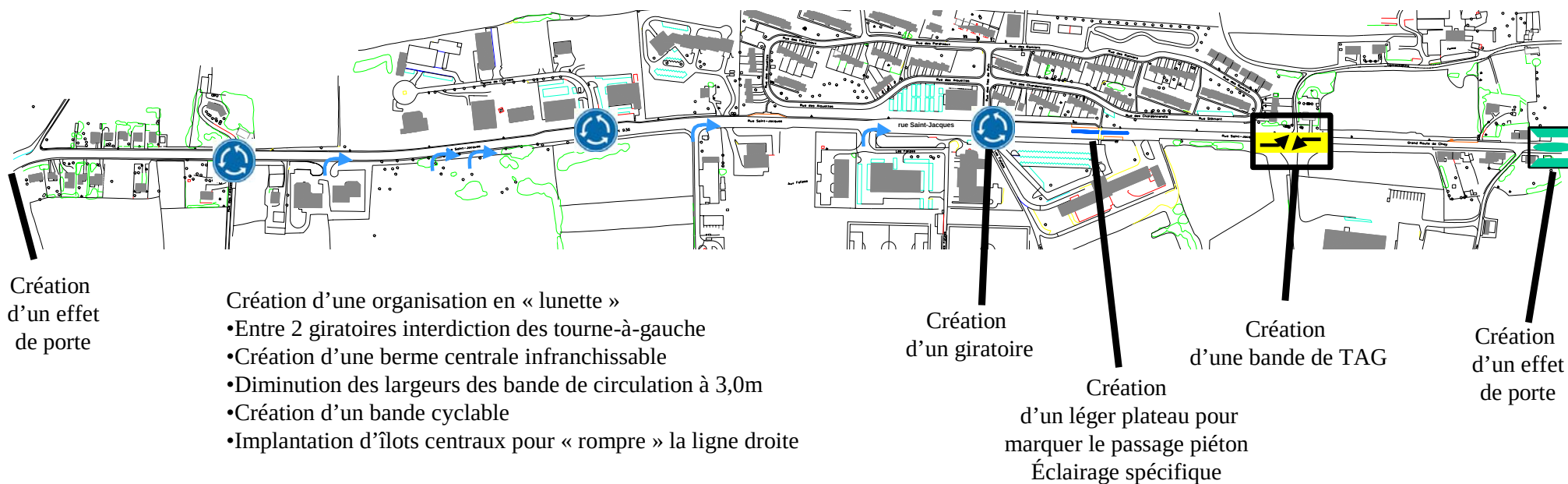


PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

B. Solution plus ambitieuse

ESTIMATION DU COUT :

Berne centrale	30 500€
Giratoires :	1500 000€
Effet de porte :	20 000€
	1550 000



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°6 : L'AMENAGEMENT DE LA N936 OUEST (rue de Philippeville)

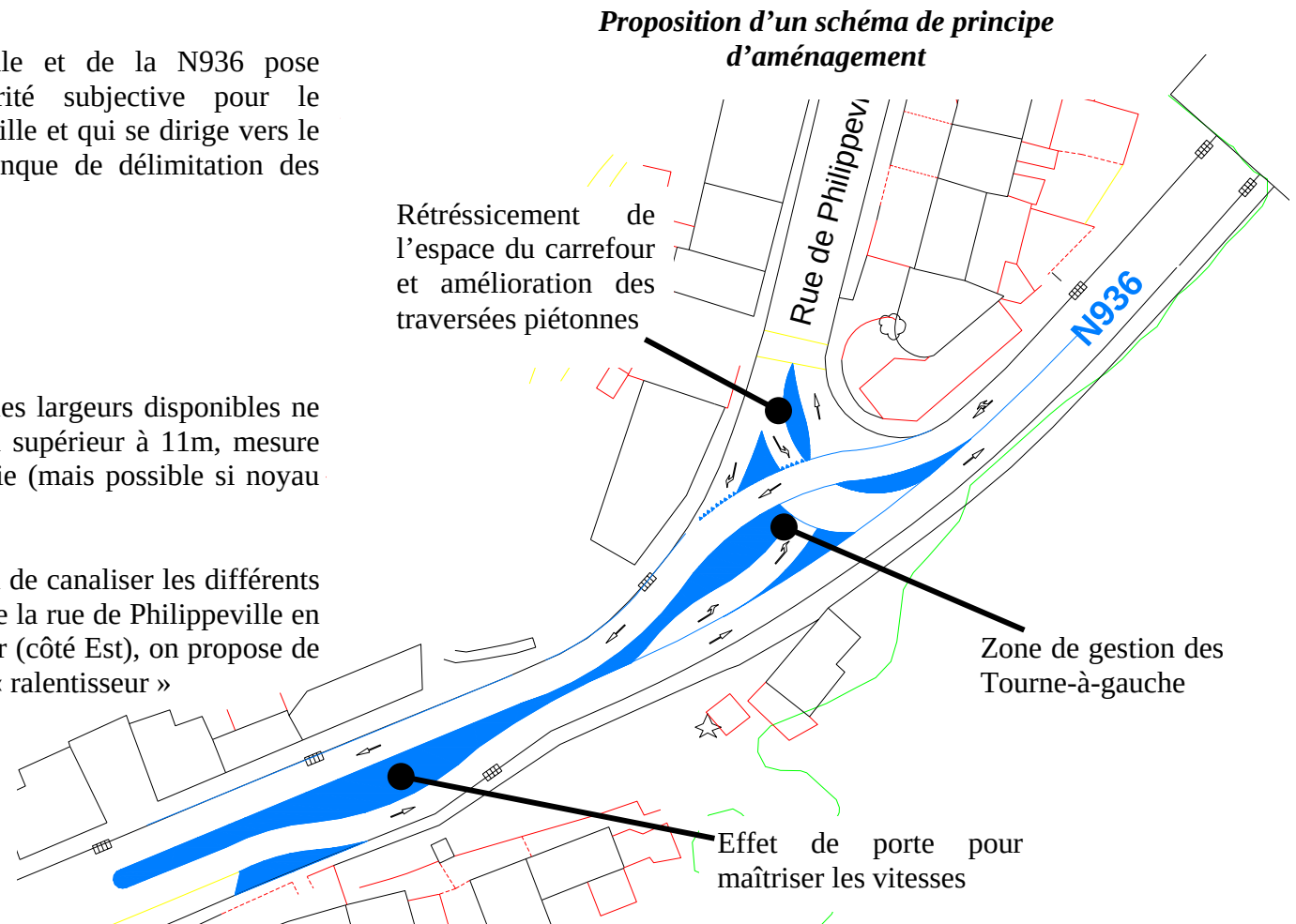
CONTEXTE

Le carrefour de la rue de Philippeville et de la N936 pose actuellement des problèmes d'insécurité subjective pour le mouvement sortant de la rue de Philippeville et qui se dirige vers le centre ville. Une des raisons est le manque de délimitation des différents axes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

2 solutions sont possibles :

1. implantation d'un giratoire, mais les largeurs disponibles ne permettent pas d'obtenir un rayon supérieur à 11m, mesure un peu juste pour ce type de voirie (mais possible si noyau franchissable)
2. implantation de plusieurs îlots afin de canaliser les différents flux et de proposer une insertion de la rue de Philippeville en deux temps. En amont du carrefour (côté Est), on propose de créer un îlot afin de créer un effet « ralentisseur »



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°7 : L'AMENAGEMENT DE L'ENTREE NORD DE LA VILLE (N92)

CONTEXTE

La N92 est l'axe de pénétration de la vallée de la Meuse. C'est l'axe le plus utilisé par le flux touristique. C'est l'entrée stratégique de la ville de Dinant.

Dès qu'elle rentre dans la partie urbanisée de Dinant, la chaussée est recalibrée et est dotée d'un terre plein central

Mais malgré cet aménagement, aucun élément ne vient perturber la linéarité de la chaussée, ce qui génère des vitesses relativement importantes et crée un sentiment d'insécurité, particulièrement aux différents carrefours



L'objectif du réaménagement est de créer deux éléments de modération de trafic pour améliorer la lisibilité de la voirie.

OBJECTIFS

- Sécuriser l'entrée de ville
- Améliorer les insertions depuis le pôle scolaire

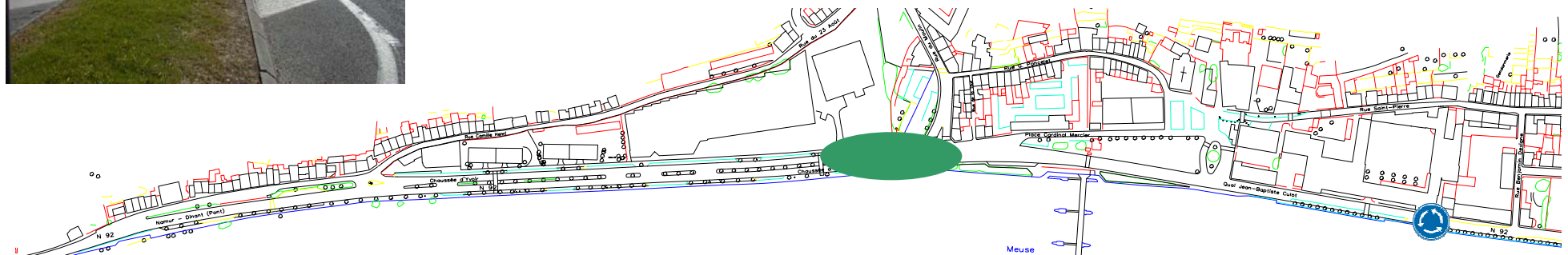
DESCRIPTION DE L'ACTION

La configuration de la voirie permet de créer un véritable effet de porte avec dévoiement important

Quelques centaines de mètres plus loin, l'implantation d'un giratoire, au niveau de l'accès de la place permettra de soutenir la volonté de ralentir le flux automobile mais aussi d'améliorer l'insertion du flux transversal.

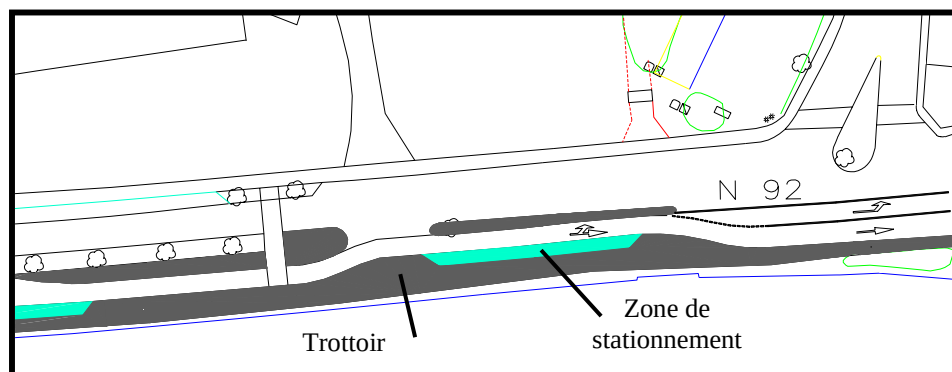
Cette organisation permet de créer un véritable parvis devant l'école et de maintenir un espace réservé aux bus. Les attentes plus longues doivent être canalisées sur la Place C. Mercier.

Toute la zone de desserte de l'établissement scolaire peut se localiser sur un grand plateau afin de marquer très clairement la différence de fonction vis-à-vis de la N92



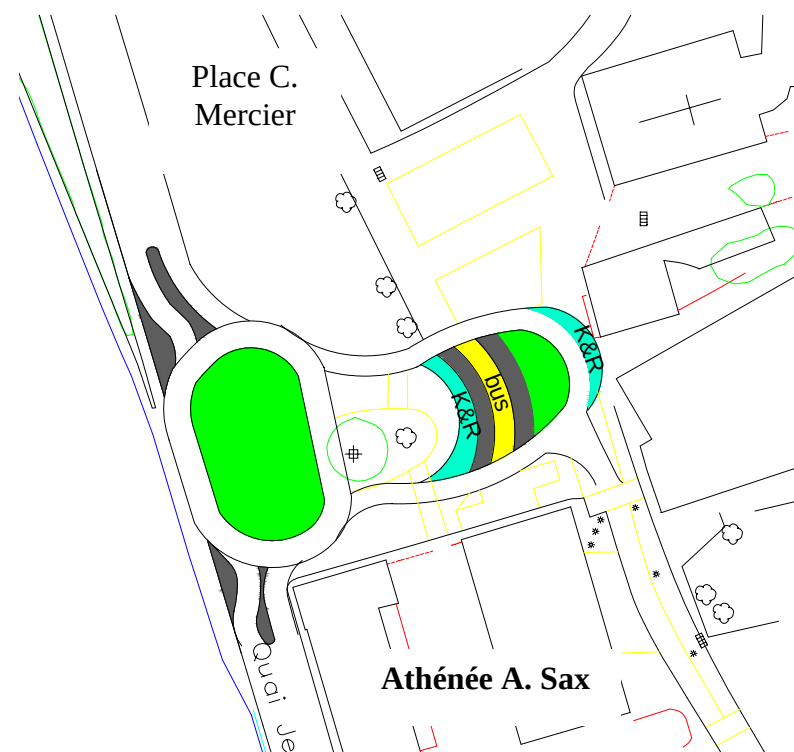
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Détail de l'effet de porte de la N92



ESTIMATION DU COUT :

Aménagement du parvis de la Place C. Mercier	330 000€
Effet de porte :	20 000€
	350 000€



THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

ACTION N°8 : L'AMENAGEMENT DE LA N95 DANS LA TRAVERSEE D'ANSEREMME

CONTEXTE

La N95 dans la traversée d'Anseremme est un des segments les plus accidentogènes. Cela s'explique par le caractère rectiligne de la voirie et la multitude des fonctions qui y sont présentes.

Malheureusement, l'espace disponible n'est pas très important, en sachant qu'il est nécessaire de laisser une offre de stationnement importante.

OBJECTIFS

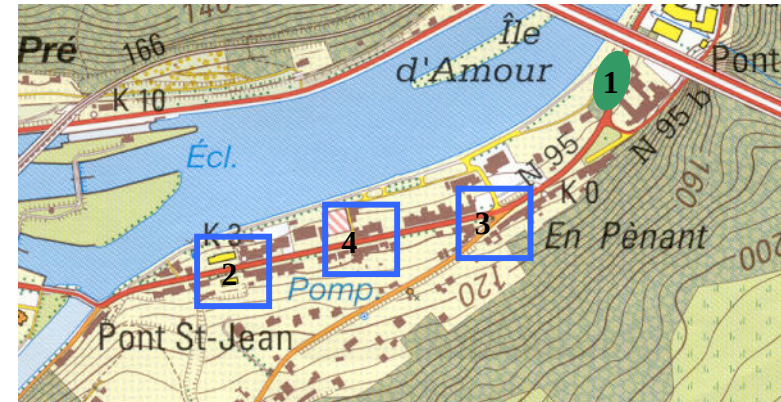
- Sécuriser la traversée d'Anseremme



DESCRIPTION DE L'ACTION

L'axe de la N95 dans la traversée d'Anseremme ne possède pas beaucoup d'éléments sur lesquels il est possible de s'accrocher pour implanter des éléments de modération de vitesse. Dès lors la proposition consiste à :

- Créer un effet de porte sur l'entrée Est, aux abords du Pont Charlemagne (1)
- Sécuriser le parvis de l'école d'Anseremme (2)
- implanter un plateau au niveau du carrefour rue Ariste

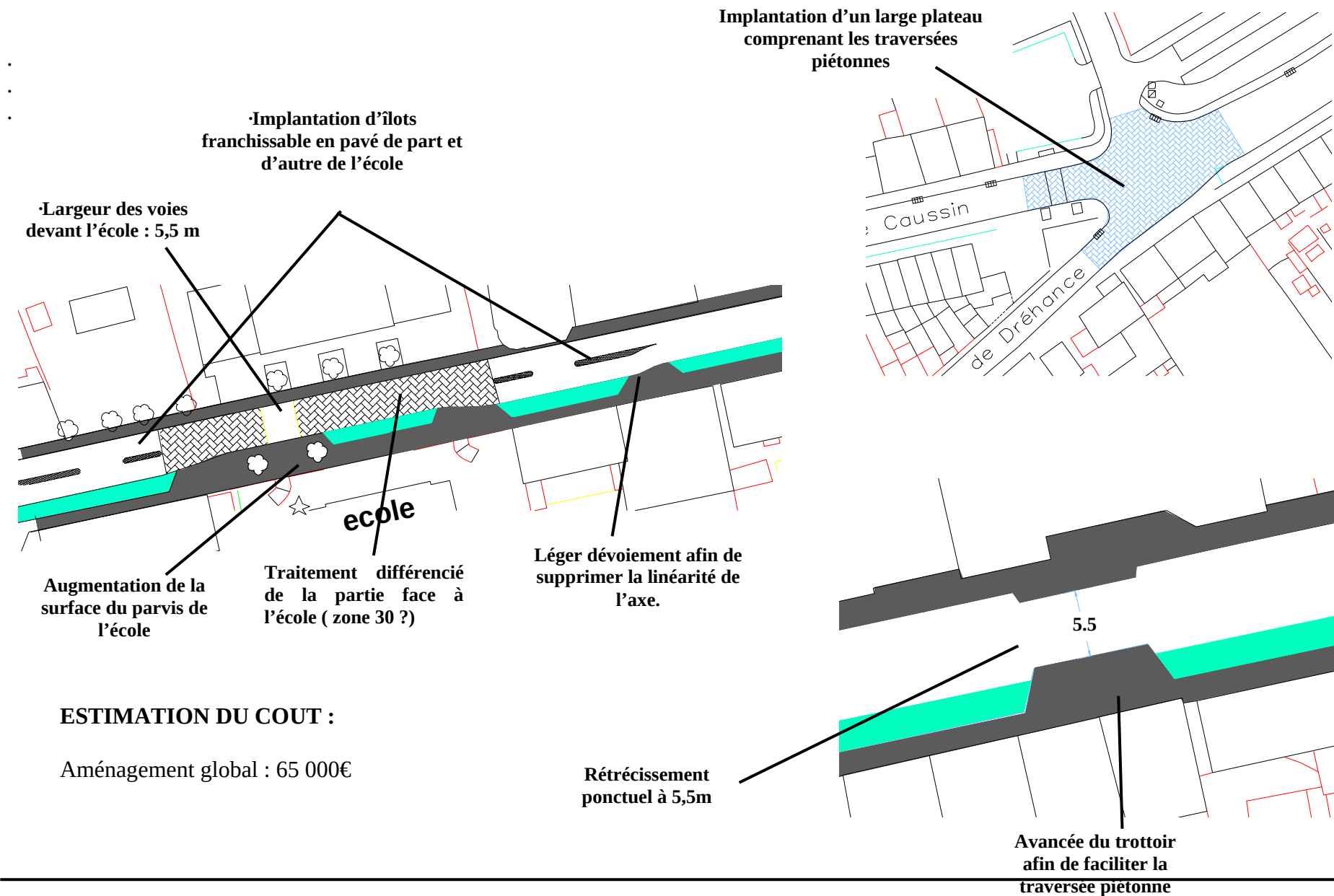


Caussin et Charreau de Dréhance (3)

- créer un rétrécissement entre les deux éléments précédents (4)

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Quelques détails des éléments proposés :



ESTIMATION DU COUT :

Aménagement global : 65 000€

THEME N°1: LE RESEAU ROUTIER

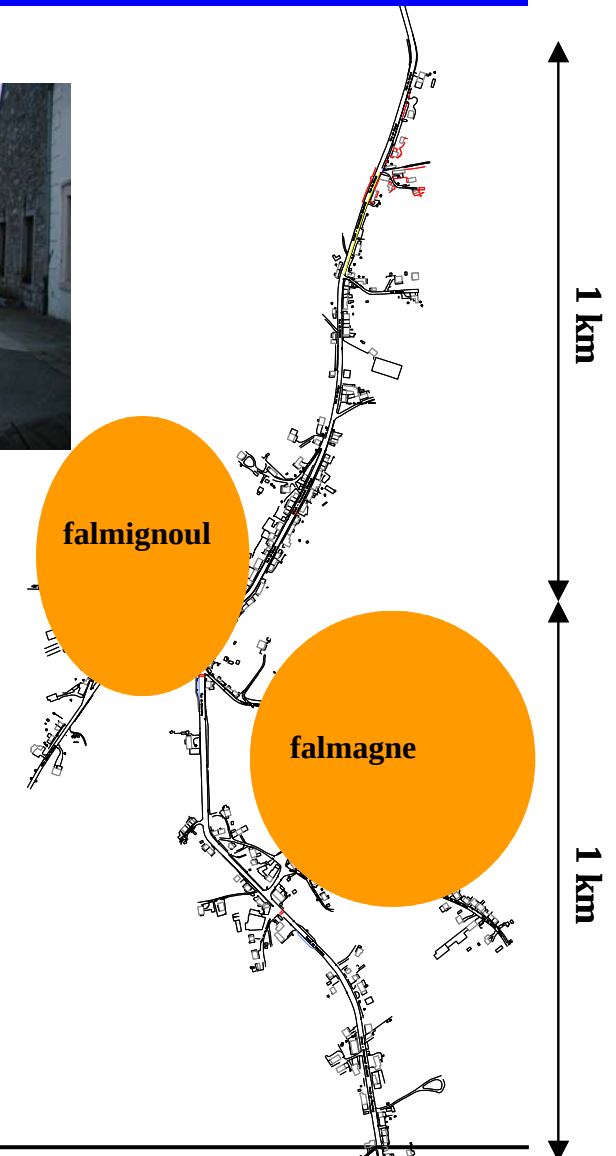
ACTION N°9 : L'AMENAGEMENT DE LA N95 DANS LA TRAVERSEE DE FALMAGNE-FALMIGNOUL

CONTEXTE

La N95 perd son caractère rural sur la commune de Dinant dans la traversée de Falmagne-Falmignoul. Sur un peu plus de deux kilomètres, la voirie serpente à travers une urbanisation parfois continue, parfois plus lâche. Malheureusement, peu d'aménagements viennent marquer ces différentes séquences dans la traversée du village. Or celle-ci présente des caractéristiques très roulantes induisant des vitesses ne respectant pas le milieu traversé : largeur, déclivité,...

OBJECTIF

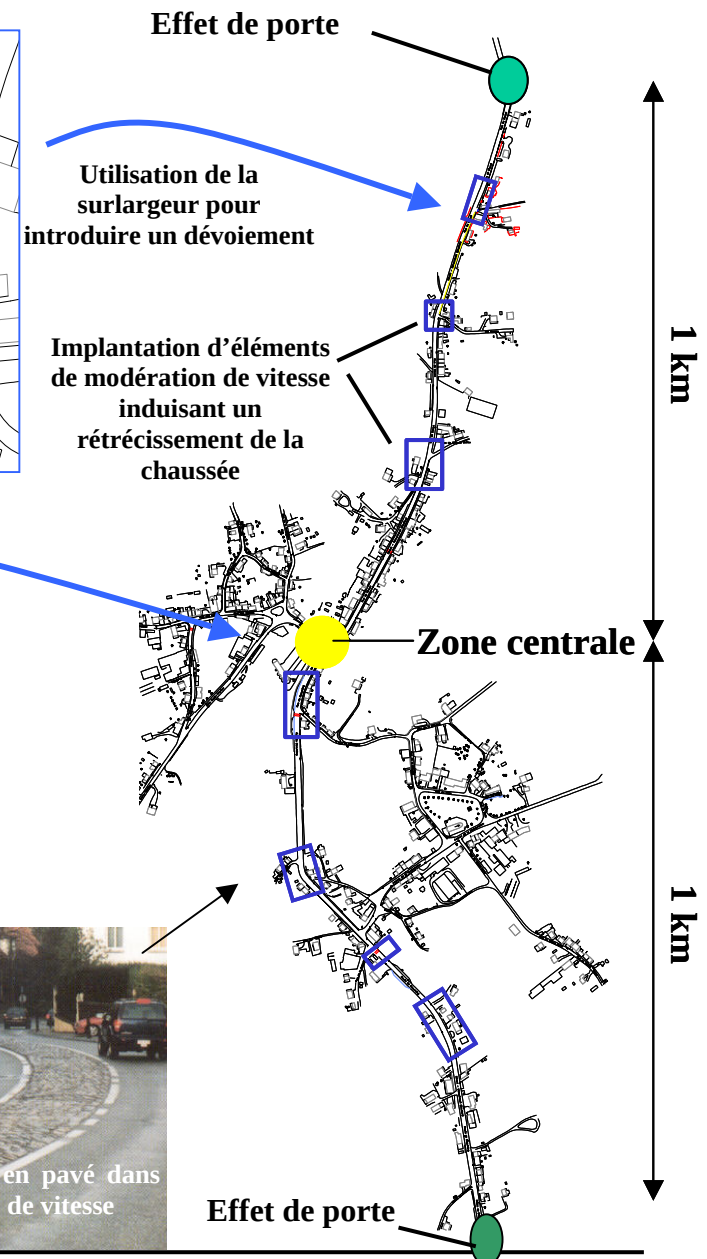
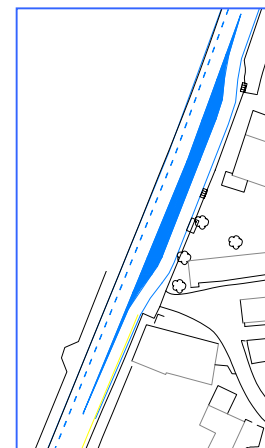
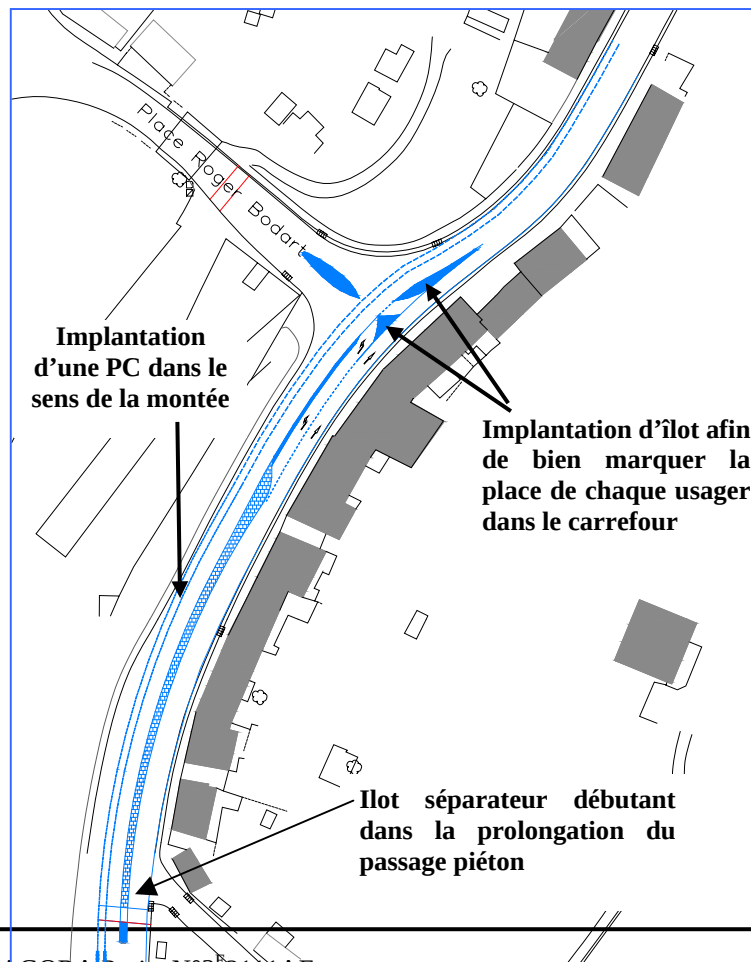
- Sécuriser la traversée de Falmagne-Falmignoul



DESCRIPTION DE L'ACTION

La proposition consiste à :

- Diminuer la largeur de la voirie à maximum 3m par sens sur les 2 km de traversée
- Implantation d'une piste cyclable dans le sens montant, sens où le différentiel de vitesse est le plus important
- Utilisation des carrefours ou virage pour implanter des éléments de modération de vitesse



THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

INTRODUCTION

Comme dans les autres pays industrialisés, on observe, en Belgique une progression très importante de la voiture, en partie au détriment des autres modes de transport, en particulier les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Ceci peut être expliqué :

- d'une part par le **confort** et la grande **autonomie** qu'apporte la voiture (souplesse dans l'organisation des déplacements) ;
- d'autre part par l'**éloignement** progressif des lieux de résidence par rapport aux lieux d'activités.

Le parc automobile a explosé ces dernières décennies et le taux de **motorisation** (nombre de véhicules pour 100 habitants) ne cesse de croître (1979 : 29%, 1991 : 38%, extrapolation 2010 : 50% !).

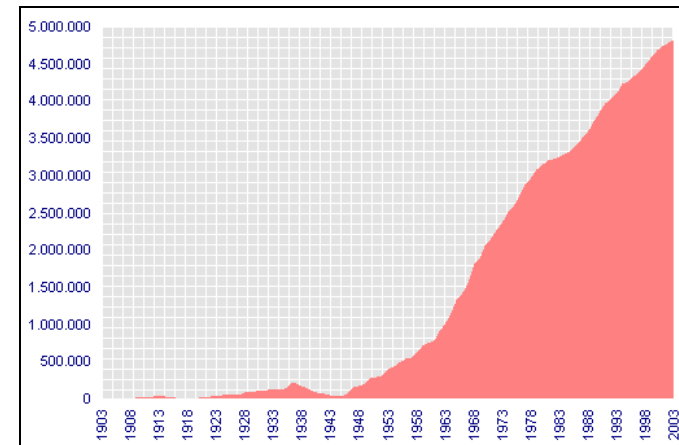


Fig.1 – Evolution du parc automobile en Belgique (1903 – 2003)

Nombre de véhicules privés

Source : INS et SPF Mobilité et transports

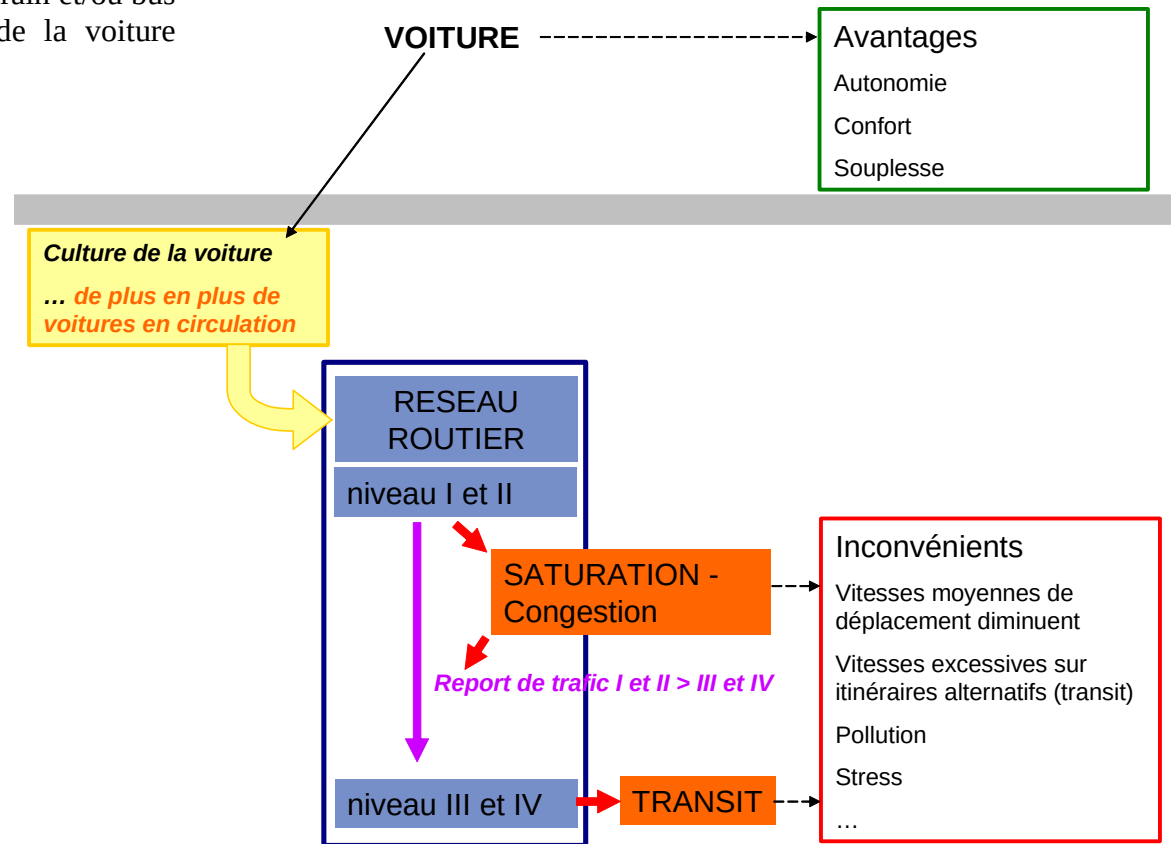
Cependant, les déplacements en voiture deviennent de moins en moins efficaces.

La **saturation** du réseau routier occasionné par le développement du trafic automobile restreint de plus en plus la mobilité, essentiellement en milieu urbain. Et l'on assiste encore à l'heure actuelle à une croissance de la demande en déplacement en automobile. Aussi, la **vitesse** moyenne des déplacements (tant en voiture qu'en bus) chute inexorablement, et – a fortiori – la **durée** moyenne des trajets ne cesse quant à elle d'augmenter.

Une part importante de la population de la commune de Dinant travaille dans les pôles d'emploi urbains (essentiellement Bruxelles et Namur). Ceux-ci se rendent au travail en voiture ou en train en fonction de la localisation de leur domicile par rapport aux infrastructures de transport existantes (autoroute ou gare). Les propositions développées dans le présent PCM, associées aux multiples mesures mises en place par les sociétés de transports collectifs, devraient aboutir à une offre nettement plus efficace. Elles devraient **encourager** les gens à utiliser d'avantage le train et/ou bus et réduire par la même occasion l'usage exclusif de la voiture personnelle.

Certaines nuisances liées à l'utilisation de la voiture personnelle peuvent encore être mises en avant. Ainsi, afin d'atteindre leur lieu de travail, nombre d'automobilistes tentent de rejoindre le plus rapidement possible les grandes infrastructures routières (e.a. E 411) et utilisent des itinéraires « alternatifs » sur le réseau secondaire (**trafic de transit**) ; les conducteurs y pratiquent bien souvent des **vitesse excessives**.

Afin de contrer ce phénomène, de soulager le réseau routier et avoir dès lors une mobilité plus efficace, il est logique de penser à promouvoir l'utilisation des **transports collectifs**.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Un des objectifs principaux du Plan de Mobilité est donc de **renforcer l'attractivité des transports publics**. A cette fin, il est possible d'améliorer les services :

- en spécialisant davantage les services
- en augmentant les **fréquences**
- en augmentant les **vitesse commerciales**
- en améliorant les **correspondances**

... et de rencontrer, par là même, les attentes des usagers des transports publics, à savoir :

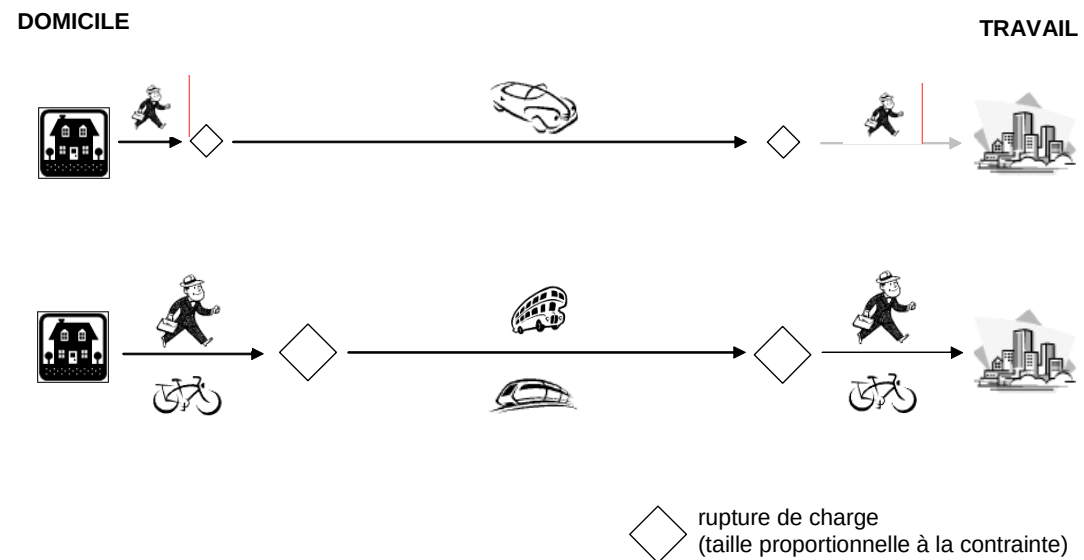
- 1 **lisibilité / visibilité**
- 2 **régularité / fiabilité**
- 3 **rapidité**
- 4 **confort**

Ayant un service de transports publics plus efficace, il est alors possible de proposer une alternative forte aux « classiques » déplacements en voiture (en particulier aux déplacements D/T et D/E).

Le schéma ci-contre présente les **chaînes de transports** classiques pour les déplacements **Domicile – Travail**. Un système de transports en commun efficace, associé à l'utilisation de la marche et du vélo, peut devenir concurrentiel à la seule utilisation de la voiture personnelle...

Il existe une volonté certaine dans le chef des opérateurs TC de proposer un service structurant et de contribuer de cette façon à la mise en place d'une politique de **mobilité durable**.

Cependant, une contrainte est le budget alloué aux transports publics.



THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION 2.1 : AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE FERROVIAIRE

CONTEXTE

La phase de diagnostic a montré que la gare ferroviaire de Dinant jouait un rôle non-négligeable, tant au niveau local que sous-régional. En moyenne, quelques 1.700 voyageurs la fréquentent quotidiennement les jours ouvrables. L'offre est de qualité, avec un train IC/h.sens liés directement à Namur et Bruxelles et 1 train/2h.sens liés à Bertrix et Libramont.

Elle bénéficie d'une accessibilité multimodale de qualité :

- Elle est très proche du centre-ville qui est lui-même très dense dans son fond de vallée ; néanmoins, la ville connaît un (fort) processus de déconcentration qui peut affaiblir son attractivité de proximité (forte proportion de piétons mise en évidence grâce à une enquête spécifique)
- Au moins pour ce qui concerne le fond de vallée, elle est assez bien accessible à vélo, grâce au RAVeL existant au Nord de Dinant et à un équipement de base en matière de parkings vélos
- Les correspondances entre services ferroviaires (L154 et Athus-Meuse) sont très bien assurées en gare de Dinant ; par contre, leur qualité est très variable en gare de Namur avec le reste du réseau belge
- elle est très bien disposée pour les correspondances avec les TEC, étant attitrée « gare de correspondance », bénéficiant

d'un équipement de qualité en la matière et d'une organisation horaire attractive

- Le vaste parking sur le site de la gare permet d'assurer une intermodalité aisée avec la voiture particulière.

Elle n'en souffre pas moins de certaines faiblesses :

- Des temps de parcours trop longs avec Bruxelles, depuis quelques années, en fonction du cumul de différentes mesures plus ou moins récentes
- Une (longue) attente en gare qui allonge les temps « morts », surtout des TEC en correspondance

Plusieurs modifications sont prévues à court, moyen ou long terme par la SNCB afin d'améliorer, d'une manière générale, le service ferroviaire et l'accessibilité, à Bruxelles en particulier. Parmi ces projets, nous pouvons citer :

- La mise à 160 km/h (au lieu de 130) entre Rhisnes et Watermael
- La mise à 4 voies entre Ottignies et Bruxelles, devant accroître la capacité et réduire les facteurs d'irrégularité
- La suppression du (dé-)couplage des trains à Namur en semaine
- L'amélioration de l'infrastructure en gare de Namur, qui devrait augmenter la vitesse et réduire les facteurs d'irrégularité

- Par contre, l'accroissement progressif des convois lourds de marchandises et la libéralisation du secteur pourraient peut-être réduire l'optimisation des sillons de convois voyageurs

La ville de Dinant va, notamment, poursuivre prochainement un développement urbain fort à Bouvignes.: présence du CFPME (Centre de Formation pour les PME) en extension, création de la Cité Administrative (Divignes), rénovation du vieux noyau. Cela générera une nouvelle demande en déplacements qui pourrait être (partiellement) assurée par le rail.

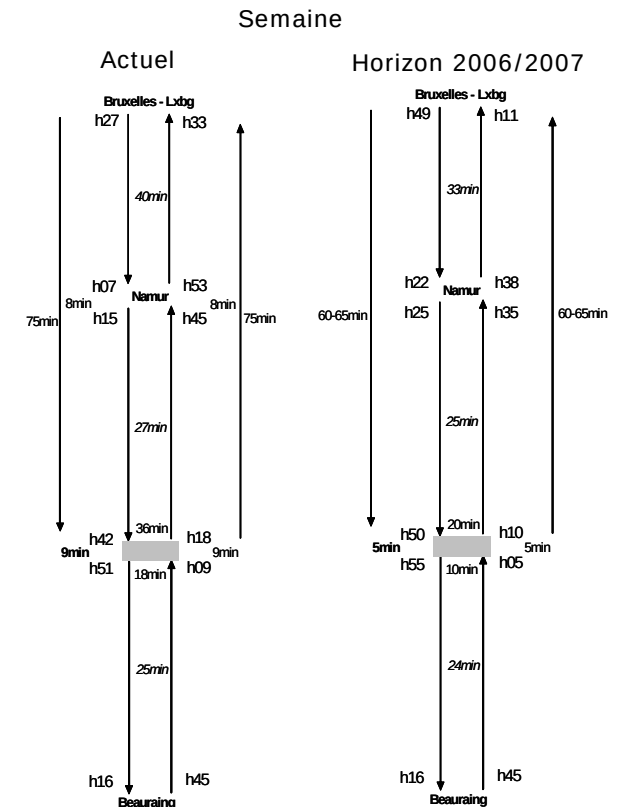
OBJECTIFS

- Optimiser l'évolution de l'offre de services ferroviaires, en tenant compte des projets évoqués ci-avant
- Renforcer la qualité de l'intra- / l'inter-modalité, et contribuer à en contenir les coûts

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les horaires et les temps de parcours à l'horizon 2006/2007 devraient se rapprocher de ce qui est indiqué sur les schémas ci-contre (tout en devant tenir compte de l'effet perturbant des travaux de mise à 4 voies entre Bruxelles et Ottignies à cet horizon temporel) :

- Réduction de 10-15 minutes du temps de parcours entre Bruxelles et Dinant ;
- Correspondances entre Beauraing – Dinant et Dinant – Namur malheureusement portées à 15 minutes



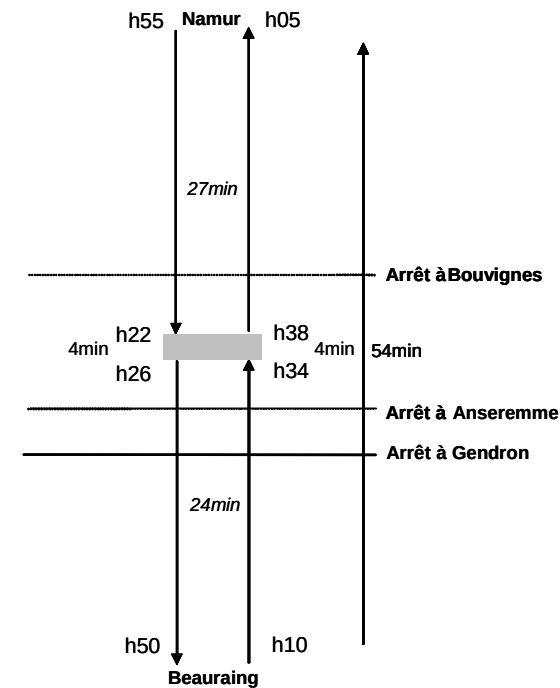
La logique de l'action serait basée sur l'heure H, de façon à optimiser l'inter-modalité TEC + train et l'intra-modalité ferroviaire. Plutôt que d'adapter l'organisation horaire de la ligne Bruxelles – Dinant en fonction des gares principales, il faudrait alors la repenser « par la base » et ainsi penser les horaires de trains en fonction d'une concentration univoque des services TEC à la gare à un moment commun et assez peu étendu (autour de l'heure H).

Ce type d'organisation temporelle pourrait avoir d'autant plus de chances de se mettre en place qu'elle pourrait, fondamentalement,

s'articuler autour de l'heure H (ou de l'heure H+30, donnant ainsi plus de chances de pouvoir être considérée par la SNCB dans le cadre d'un nouveau plan IC/IR, comme il est annoncé à l'horizon 2006-07).

Aux heures de pointe, nous proposons d'adapter les conditions d'exploitation des services P (à l'aide d'automotrices 41, disponibles semble-t-il en suffisance) qui sont limités actuellement entre Dinant et Namur, en les prolongeant à partir de / jusque Beauraing au moins. Ces deux services journaliers par sens desserviraient Bouvignes, ce qui nécessiterait la création de quais d'embarquement/débarquement de conception minimale (longueur, simple halte, abris simples mais esthétiques, simples escaliers d'accès). L'exploitation de ces services serait alternée avec les IC, de façon à offrir un service à peu près exactement toutes les demi-heures entre Namur et Dinant.

Un inconvénient de ce mode d'organisation (existant depuis quelques mois) est que cela imposera la correspondance à Namur pour les usagers voulant se rendre en direction de Namur. C'est toutefois un effet de la récente mise en circulation des nouvelles voitures de type M6, tractées, qui ne permettent plus la scission des trains comme c'était le cas auparavant avec les AM96 ; cette évolution paraît toutefois irréversible, même si elle n'est pas profitable à Dinant.



THEME N°2: LES TRANSPORTS PUBLICS

ACTION 2.2 : LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TEC

CONTEXTE

Le **diagnostic** a montré que l'offre actuelle en bus sur l'entité de Dinant était non négligeable sur les axes Dinant-Givet, Dinant-Ciney et Dinant-Profondeville. L'offre est moyenne sur les axes desservant les plateaux Est et Ouest, à destination de Beauraing et Florennes. Ailleurs, l'offre reste très réduite et existe notamment pour des raisons historiques.

L'offre est aussi satisfaisante aux heures de pointe les jours ouvrables, peu attractive les « heures creuses » et pratiquement inexistante le week-end, ce qui est assez paradoxal pour une ville qui a double vocation : pôle sous-régional et pôle touristique.

Nous nous « situons » dans un triple contexte de :

- congestion croissante dans et autour des pôles d'emploi (Bruxelles, Namur et Liège)
- développement de la Ville, tant sur le plan sous-régional (revalorisation de Bouvignes, développement à Wespín/Saint-Médard ainsi qu'à Géméchéne, mise en place d'une Charte « Hôpital » entre la France et le CHD) que sur le plan touristique (Parc sur le site de Mont-Fat, signalisation touristique, etc.)
- diversification dans le temps, l'espace et d'autres motifs de déplacements

Nous proposons une forte **restructuration** du réseau TEC, destinée à répondre, mieux qu'aujourd'hui, à différentes catégories de besoins de la population.

OBJECTIFS

Cette restructuration du service vise plusieurs **enjeux** :

- Adapter l'offre à des « niches » de clientèles (scolaires, navettes D/T, clientèles urbaine et touristique) ;
- Développer un service urbain efficace ;
- Mettre en place une intra-/inter-modalité efficace, c'est-à-dire clarifier l'offre globale des transports collectifs notamment en se basant sur les horaires des trains et ainsi conforter le rôle de pôle d'échange de la gare de Dinant, en vue de renforcer les « effets-réseaux ».

Cette restructuration de l'offre TEC doit être la plus complémentaire à l'évolution de l'offre ferroviaire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La restructuration à moyen-long terme du réseau de transports en commun, telle que présentée ci-après, s'appuie sur des **principes de double structuration, spatiale et temporelle** (voir figures 1 et 2) :

Structure spatiale : quatre types de services pour servir six types de polarités.

		Services			
		Liaisons inter-urbaines rapides	Services urbains	Services à la demande	Services scolaires
Polarités	Pôle urbain	x	x	x	x
	Pôle péri-central		x		
	Pôle intra-urbain		x		
	Noyau villageois	x		x	x
	Pôle scolaire	x			x
	Pôle intermodal	x	x	x	x

Structure temporelle : Amplitude horaire en fonction du type de service

Services	Horaire
Liaisons inter-urbaines	6h - 20h (renfort en HP)
Services urbains	9h (7h30) – 19h
Services à la demande	9h – 19h et 19h – 22h
Services scolaires	7h – 8h30 / 15h – 16h30

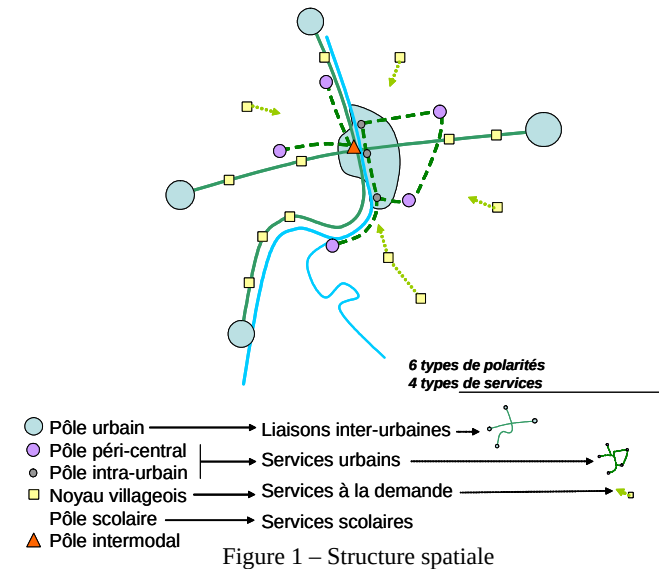


Figure 1 – Structure spatiale

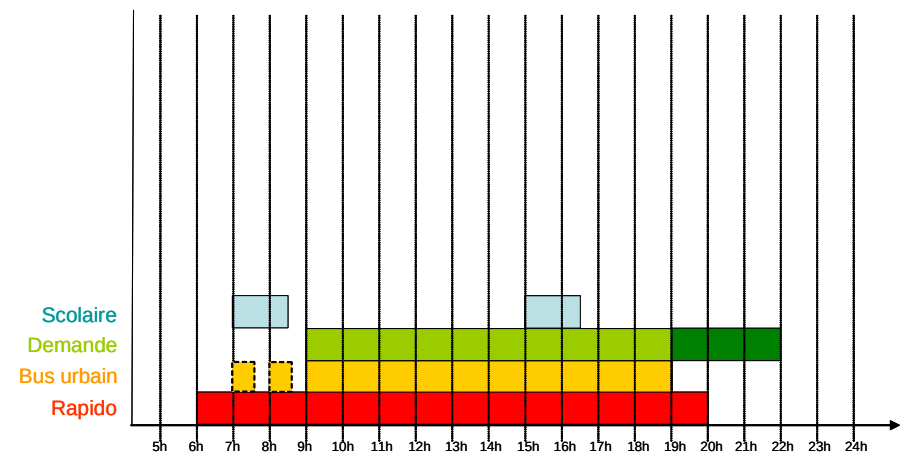


Figure 2 – Structure temporelle

L'offre serait complètement réorganisée pour optimiser le nœud inter-modal de la gare de Dinant, l'heure H y étant la base du raisonnement (cfr fiche SNCB). L'ensemble des services TEC seraient ainsi regroupés à la gare de Dinant à l'heure H (ou H+30), arrivant quelques minutes plus tôt et en repartant dès débarquement-embarquement des voyageurs, afin tout à la fois d'offrir les meilleures correspondances possibles (dans les deux sens), et de minimiser les coûts d'exploitation.

Cette logique concernerait tout particulièrement les services « Rapido » et « urbains ».

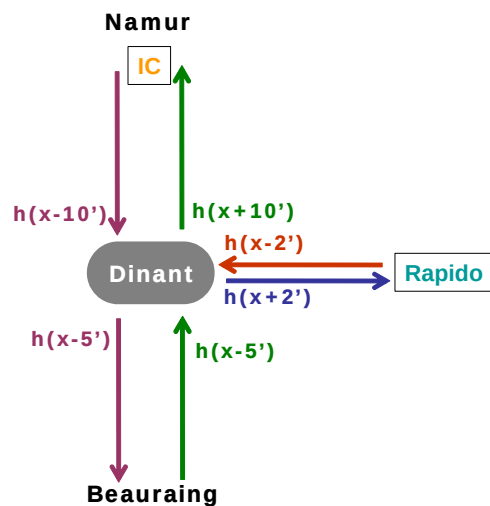


Figure 3 – Correspondances Rapido – L - IC

A moyen-long terme, l'offre serait la suivante :

■ 3 Rapido

Givet – Dinant – hospital - Ciney
Dinant – Profondeville
Beauraing – Dinant - Florennes

■ 3 Services urbains

Anseremme – Gare – Leffe
Gare – Herbuchenne – Hôpital – Gare
Gare – Bouvignes – Wespín – Gare

■ Services scolaires (et assimilés)

■ Services à la demande

A. Lignes rapides ou « Rapido »

➤ *Clientèles*

Ce service répond aux motifs de déplacement suivants :

- Navettes D/T ou D/E
- Achats
- Tourisme
- Visites
- Loisirs diurnes

➤ *Aspects spatiaux*

Liaison entre pôles urbains, à savoir Dinant avec Givet, Ciney, Profondeville, Beauraing, Florennes.

Il s'agirait de services « traversants », c'est-à-dire qui n'auraient plus (nécessairement) Dinant comme gare-terminus, mais qui ne feraient qu'y assurer le transit des voyageurs. Cela ne sera possible qu'à la condition expresse d'organiser l'offre SNCB sur base de l'heure H (ou H+30), comme développé plus haut.

La justification des itinéraires pressentis est la suivante :

- Itinéraires / horaires complémentaires du chemin de fer (par exemple la relation avec Beauraing est tout à fait distincte spatialement du chemin de fer)
- Temps de parcours optimaux pour minimiser les temps morts aux terminus, tout en tenant compte de l'heure H à la gare de Dinant
- Demande potentielle la plus homogène possible sur les parcours concernés (ex. demande plus faible et donc

fréquence réduite à 1 service chaque 2h tant vers Beauraing que Florennes)

- Relation directe très intéressante entre Givet et l'hôpital de Dinant
- Regroupement des services en rive gauche de la Meuse, au Nord de Dinant, correspondant à la demande principale et correspondant à la desserte ferroviaire en rive droite (de Yvoir à Namur).

Ces services n'assureraient plus que 1 arrêt par village, de qualité, et un nombre réduit d'arrêts à Dinant.

➤ *Aspects temporels*

Ces services fonctionneraient de 6h à 20h et seraient **cadencés**, avec renforts en périodes de pointe en semaine :

Rapido	Intervalle	Intervalle en HP
Anseremme – Dinant - Profondeville	1h	1/2h
Givet – Dinant – Hôpital - Ciney	1h	1/2h
Florennes – Dinant - Beauraing	2h	1h

Les fréquences offertes seraient diminuées de moitié le week-end pour tenir compte des coûts d'exploitation et de la moindre fréquentation (encore qu'un objectif fondamental serait d'attirer une nouvelle clientèle familiale / en groupe), comme l'autorise le train aujourd'hui.

➤ Aspects fonctionnels

Ces services seraient assurés par des bus standards (au niveau dimensionnement), mais devraient offrir un haut niveau de confort à bord (équivalent aux chemins de fer). Idéalement, la tarification devrait être parfaitement intégrée avec les chemins de fer, au moins au niveau des abonnés.

➤ Coûts d'exploitation¹

Le coût d'exploitation annuel estimé de ces trois services reviendrait à quelques **1 605 000 €/an** (si les services étaient pris en charge par les TEC).

Le détail des coûts de chaque Rapido est repris dans le tableau ci-dessous.

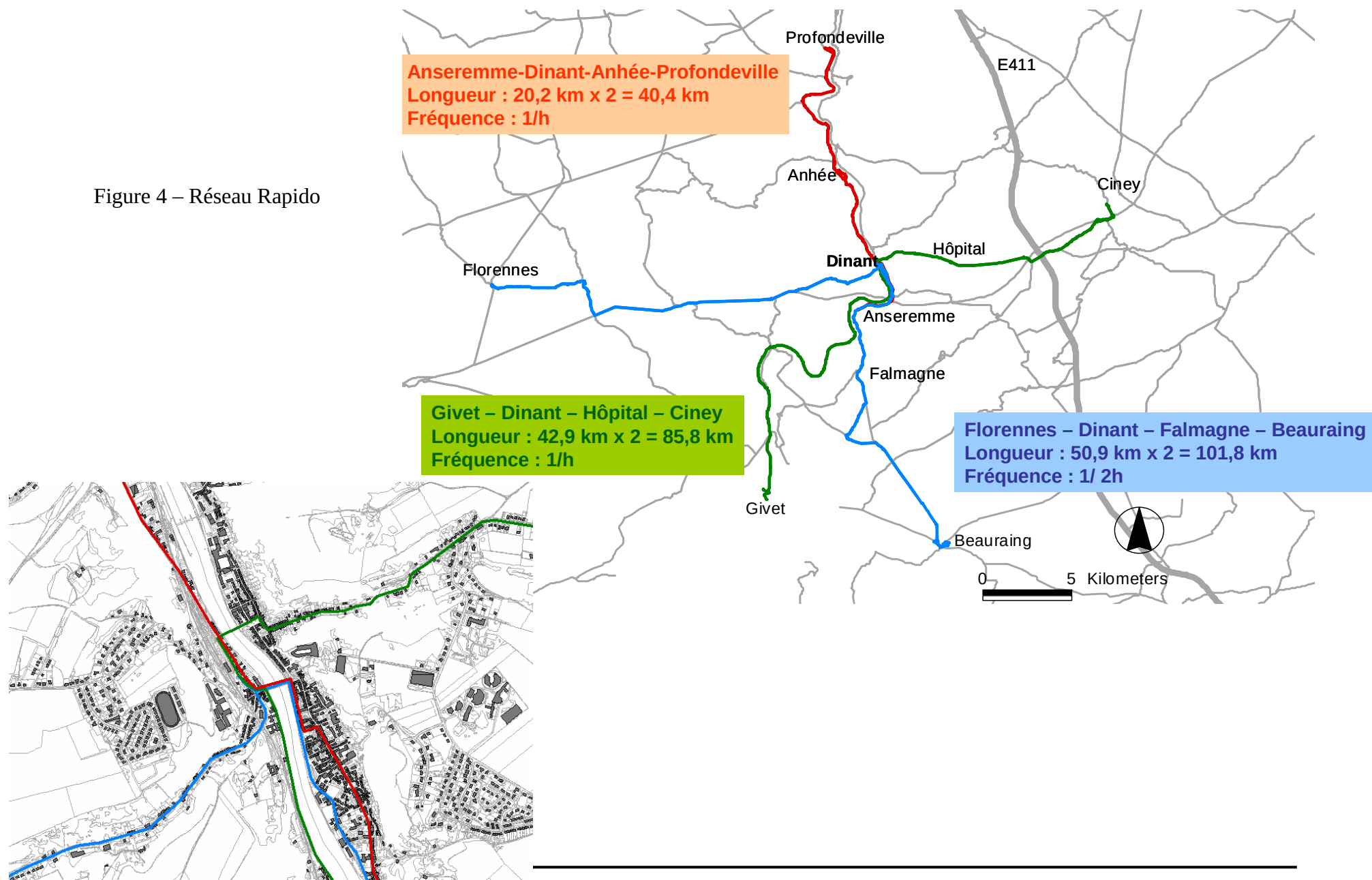
	TEC			
	Semaine	Samedi	Dimanche	TOTAL
RAPIDO Givet-Ciney	556.415,54	97.756,08	81.987,67	736.159,28
RAPIDO Anseremme - Profondeville	309.890,16	48.394,92	41.395,20	399.680,28
RAPIDO Beauraing - Florennes	364.658,56	56.947,99	47.405,78	469.012,34
TOTAL RAPIDO	1.230.964,26	203.098,99	170.788,65	1.604.851,90

Tableau 1 –
Coûts d'exploitation estimés
Services Rapido

¹ Se référer à l'annexe « Méthodologie d'estimation des coûts d'exploitation ».

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Figure 4 – Réseau Rapido



B. Lignes urbaines ou « Citybus »

(Voir schéma pages suivantes)

➤ Clientèles

Ce service répond aux motifs de déplacement suivants :

- Achats
- Tourisme
- Visites
- Loisirs diurnes
- Services urbains

➤ Aspects spatiaux

Liaison entre la gare/le centre-ville et les différents quartiers/villages (péri-)urbains (Bouvignes, Wespín, Leffe, Hôpital, Herbuchennes, Anseremme).

Le réseau est donc centré sur la gare.

N.B. : Les parcours reliant la rive droite à la gare (située en rive gauche) utiliseraient le pont actuel ainsi que le (futur) second pont de façon à créer une boucle plus efficace.

▲ Aspects temporels

Ce service serait proposé de 9h (7h30 pour les besoins particuliers de l'hôpital) à 19h, en relation avec les motifs de déplacement visés supra (voir figure 5).

La gare de Dinant est considérée comme le pôle intermodal et les horaires des Citybus sont en **correspondance** avec les trains et les rapido (concentration généralisée des véhicules).

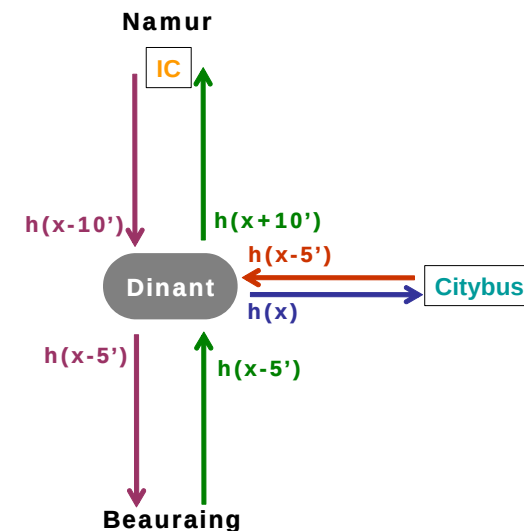


Figure 5 – Correspondances Citybus – L - IC

Ces services auraient une fréquence de deux bus par heure :

Citybus	Fréquence
Gare – Herbuchenne – Hôpital – Gare	2 bus / h
Gare – Bouvignes – Wespín – Gare	2 bus / h
Leffe – Gare – Anseremme	2 bus / h

Ils fonctionneraient toute la semaine, afin de tenir compte de la demande touristique et commerciale le week-end.

➤ Aspects fonctionnels

Ces services seraient assurés par des mini-bus (20-30 places à bord, la plupart en position « debout »), devraient offrir un haut niveau d'accessibilité et devraient être adaptés à de fortes pentes (cfr Suisse).

Les arrêts devraient être peu distants les uns des autres afin de faire office de « tapis roulant ».

Ils devraient bénéficier d'une tarification particulière, de l'ordre de 0,50€ par trajet, et ne pas permettre l'accès à bord des abonnés scolaires.

Les acteurs locaux pourraient/devraient prendre une part dans l'organisation et le financement de ce service, à la fois pour en réduire les coûts, optimiser l'organisation par rapport aux besoins et en optimiser les recettes.

➤ Coûts d'exploitation

Le *coût d'exploitation annuel estimé* de ces trois services reviendrait à quelques **474 000 €/an**.

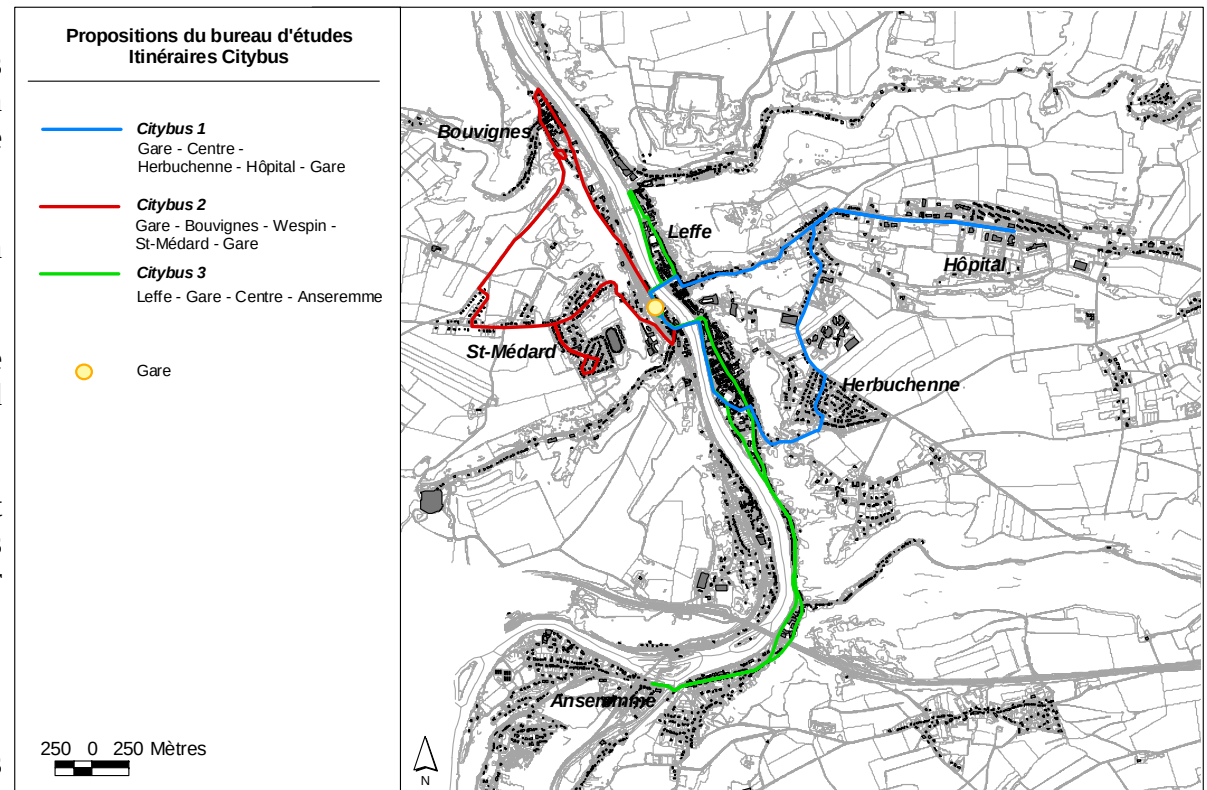


Figure 6 – Services « Citybus », Carte générale

Tableau 2 –
Coûts d'exploitation estimés
Services Citybus

	TEC			
	Semaine	Samedi	Dimanche	TOTAL
CITYBUS 1	95.483,68	19.171,92	18.951,60	133.607,20
CITYBUS 2	92.354,40	9.271,80	18.582,00	120.208,20
CITYBUS 3	168.280,08	16.894,26	35.223,60	220.397,94
TOTAL CITYBUS	356.118,16	45.337,98	72.757,20	474.213,34

C. Services à la demande

➤ Clientèles

Ce service répond à tous motifs de déplacement et n'a donc pas de clientèle privilégiée. Cependant, les personnes de plus de 65 ans et les personnes à mobilité réduite seraient en particulier susceptibles de faire appel à ce service.

➤ Aspects spatiaux

Le contexte spatial de Dinant (tout au moins s'agissant du seul territoire communal) tend à privilégier un service de rabattement vers la gare de Dinant étant donné son rôle intermodal.

➤ Aspects temporels

Le service fonctionnerait de 9h à 22h, se substituant à tout service régulier au-delà de 19-20h, dans un double but de rationalisation des coûts / optimisation de l'offre de service en fonction de la demande et de connexion avec les services ferroviaires.

➤ Aspects fonctionnels

Il pourrait s'agir de services sous-traités à des exploitants privés (type taximan), qui pourraient utiliser des véhicules de petite capacité : voitures dans un premier temps, mono-volume ensuite, camionnette puis mini-bus, ..., en fonction de l'évolution de la demande dans le temps.

La tarification devrait faire l'objet d'une étude particulière, et pourrait être variable selon différents critères comme le profil social

des usagers, la combinaison avec les services TEC/SNCB, l'heure / la période, ...

➤ Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation de tels services dépendront de nombreuses variables : matériel roulant disponible, partenariats, etc. Dès lors, nous nous sommes gardés de réaliser ici une quelconque estimation des coûts.

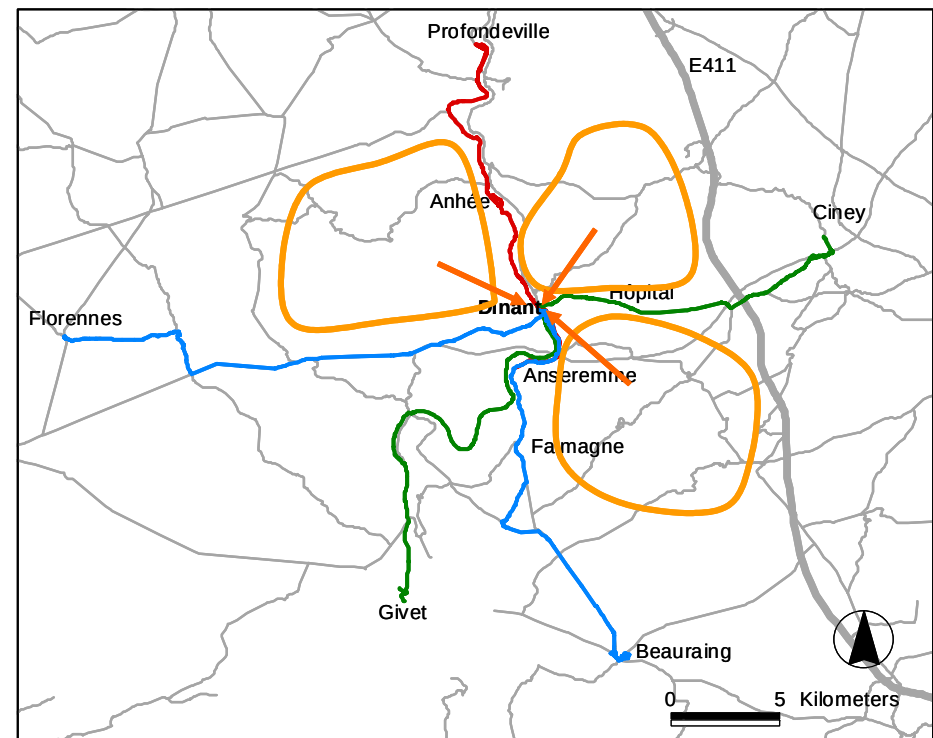
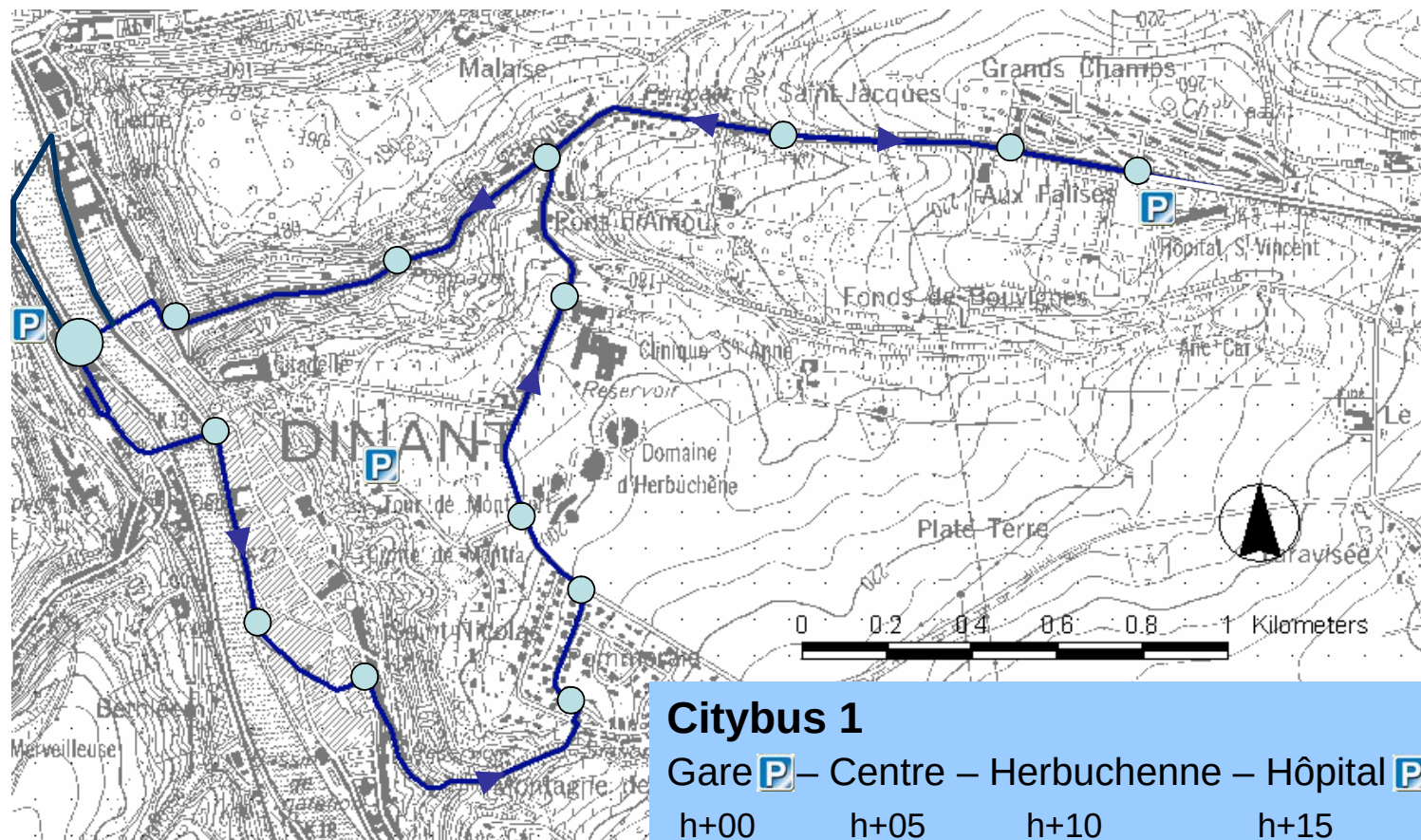


Figure 7 – Zones desservies par le système de transport à la demande

CITYBUS 1

Gare – Herbuchenne – Hôpital – Gare



Citybus 1

Gare – Centre – Herbuchenne – Hôpital – Gare

h+00	h+05	h+10	h+15	h+25
+30	+35	+40	+45	+55

Longueur : 7,8 km

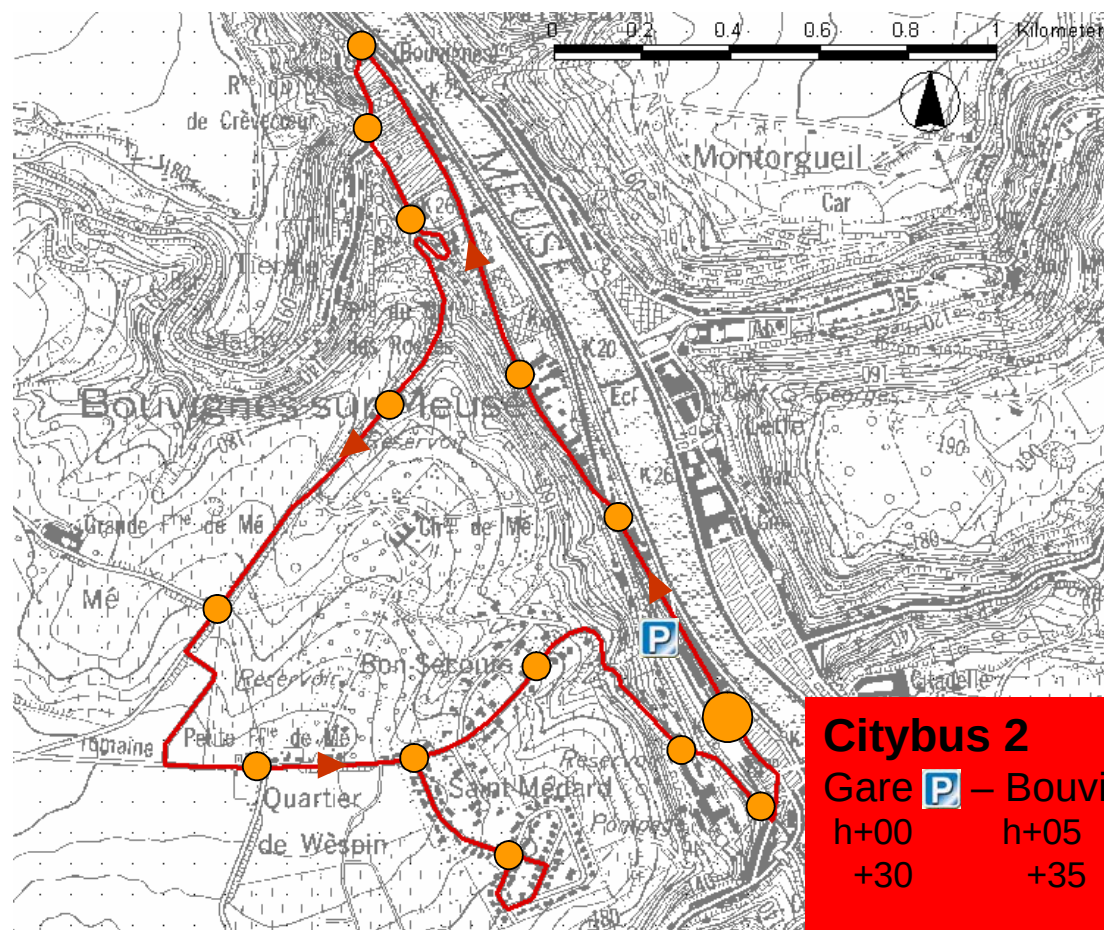
Rotation en ½ h

bus nécessaire : 1 bus

Fréquence : 2 bus/h

CITYBUS 2

Gare – Bouvignes – Wespín – Gare



Citybus 2

Gare  – Bouvignes – Wespín – St-Médard – Gare 

h+00	h+05	h+10	h+15	h+25
+30	+35	+40	+45	+55

Longueur : 7,0 km

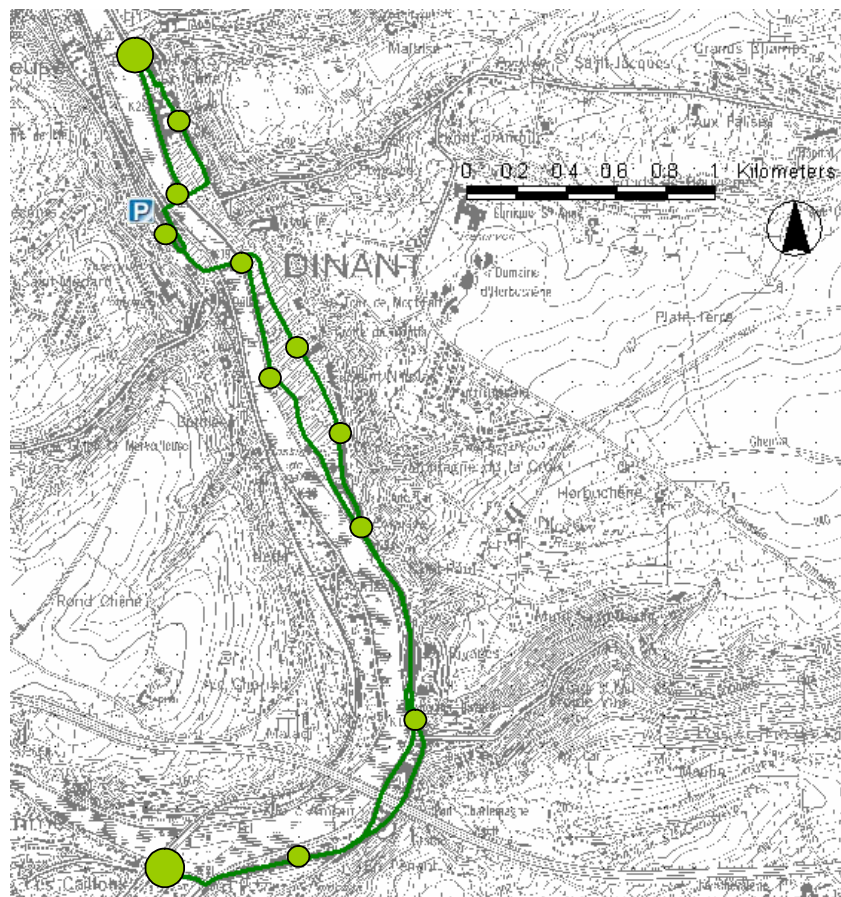
Rotation en ½ h

bus nécessaire : 1 bus

Fréquence : 2 bus/h

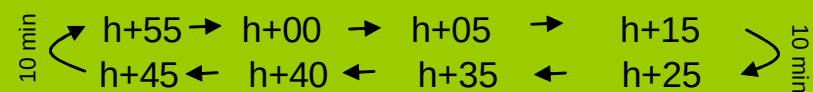
CITYBUS 3

Leffe – Gare – Anseremme



Citybus 3

Leffe – Gare  – Centre – Anseremme



Longueur : 9,8 km

Rotation en 1h

bus nécessaires : 2 bus

Fréquence : 2 bus/h

F. Intra-modalité à la gare

Il est clair que la proposition qui est faite est de nature à accroître la présence simultanée de véhicules du TEC en gare de Dinant (au maximum) :

- 5 Rapido
- 4 city-bus
- un nombre variable de (petits) véhicules de type STAD

Il faudrait dès lors, en fonction des choix qui seront faits, apprécier son éventuelle adaptation physique du site de la gare. Une partie de ces services pourraient néanmoins effectuer leur arrêt (assez court) de l'autre côté de la N92 (vers le Nord), en bordure de voirie, donc sans nécessairement devoir boucler sur le parking et ainsi perdre du temps et encombrer l'espace (restreint) concerné.

Projet alternatif développé par le TC

Le TEC Namur-Luxembourg a réfléchi de son côté à une proposition modulée se rapportant aux seuls Citybus, dont il se dit convaincu de l'intérêt.

Cette proposition est basée sur une autre logique que la nôtre, à la fois quant à ses aspects spatiaux, temporels et fonctionnels. Fondamentalement ; cette proposition se différencie de la nôtre par le fait que le TEC plaide pour que ces services servent aux besoins de plusieurs « niches de clientèles », devant en fait servir à tous types d'usagers potentiels, y compris les pendulaires.

Du coup, toute une série de caractéristiques rendraient la mise en oeuvre très différente de la nôtre :

- parcours empruntant le pont actuel, et donc pas le « second pont »
- amplitude horaire beaucoup très large (6h-22 h)
- véhicules de gabarit beaucoup plus grand (bus standard) pour absorber la clientèle potentielle, au moins aux heures de pointe
- avec ce type de véhicule, il est assez illusoire d'espérer emprunter certaines voiries jugées trop pentues ; du coup, les trajets des services pressentis entre la vallée et les plateaux (1 et 2) devraient être sensiblement allongés
- en conséquence du point précédent, le nombre de véhicules à mettre en service sur ces deux trajets devrait être doublé en vue d'assurer la (bonne) fréquence proposée (1/demi-heure)
- vitesse commerciale assez faible (moins de 15 Km/h contre 20 Km/h)

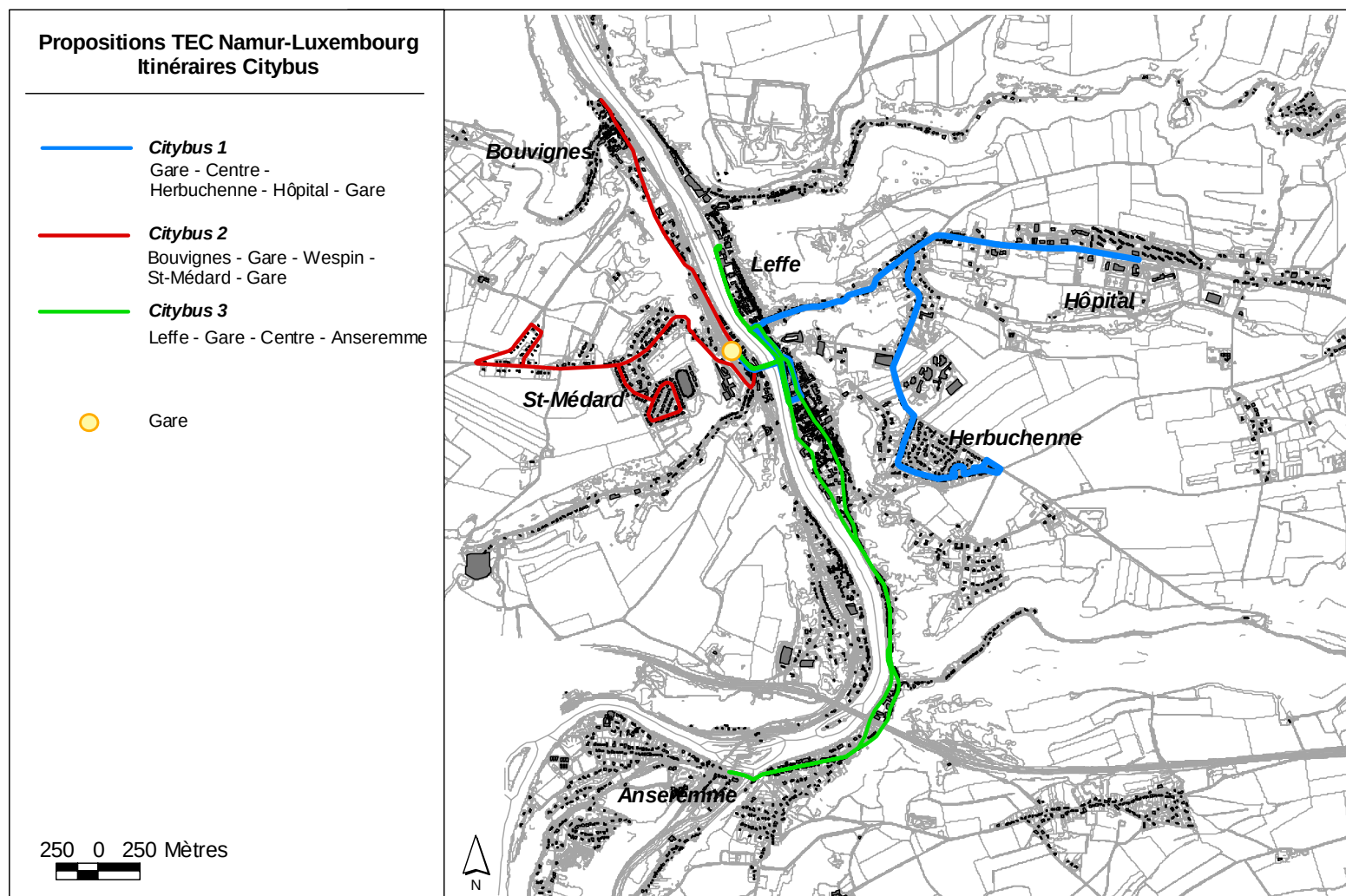
- divers ratios moyens appliqués ici (alors que notre proposition avait cherché à en minimiser spécifiquement un certain nombre)

Dès lors aussi, l'estimation correspondante des coûts d'exploitation annuels serait beaucoup plus élevée que la nôtre :

• Citybus 1 :	464.730€
• Citybus 2 :	451.491€
• <u>Citybus 3 :</u>	<u>465.566€</u>
TOTAL	1.381.788€

Par contre, le TEC n'est pas favorable, dans le cas présent, au développement d'une offre de type rapidobus, considérant – entre autres – que cela n'assurerait plus une couverture complète du territoire.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



ANNEXE

Méthodologie d'estimation des coûts d'exploitation

Les estimations présentées ci-avant ont été réalisées selon la méthodologie suivante, sur base des différents coûts unitaires transmis par le TEC Namur-Luxembourg.

Pour chaque bus exploité par le TEC², nous avons calculé la longueur de parcours (km), la longueur cumulée en tenant compte des différentes périodes (km/an) ainsi que la longueur des « kilomètres morts ³ » (+5%). Ceci nous a permis d'estimer les coûts directement liés au bus. Nous avons également calculé le temps de parcours total avec les « temps morts ⁴ » (+20%), ce qui nous a permis d'évaluer les coûts liés aux chauffeurs.

En sommant ces différentes composantes, nous avons obtenu une estimation du coût annuel lié à l'exploitation par le TEC lui-même.

A la demande du TEC, nous n'avons pas considéré une exploitation du réseau par un sous-traitant.

Données d'estimation des coûts

<u>Coût horaire chauffeur</u>	Lundi > Samedi : 25,58 €
	Dimanche : 51,16 €

² Nous avons évidemment tenu compte du type de bus proposé (mini-bus ou autobus standard).

³ Nous entendons ici par « kilomètres morts », la distance parcourue par un bus « à vide », c'est-à-dire notamment entre les parcours effectifs et le dépôt.

⁴ On entend par « temps morts » la somme des moments où le chauffeur ne roule pas (par ex. : attente entre deux trajets en gare).

Coût utilisation bus

Autobus standard : 0,92 € / km
 Minibus : 0,77 € / km
 Autobus articulé : 1,04 € / km

Année-type

182 jours ouvrables
 51 samedis
 51 dimanches
 72 jours de vacances
9 jours fériés
 365 jours

Appréciation des coûts

Aspects généraux

Nos propres estimations ne nous paraissent pas du tout « gonflées », en fonction des éléments d'appréciation suivants :

- Offre de week-end très fortement implémentée (et très coûteuse)
- Non prise en compte de la rationalisation des « temps morts » induits :
 - par l'organisation horaire « idéale » de la SNCB
 - par l'organisation préférentielle de services « traversants »
- Les services urbains pourraient être affermés à des exploitants locaux à coût réduit, mais n'ont pas été considérés
- Les services urbains spécialement pourraient – au moins ne partie - être pris en charge par des acteurs locaux (Ville, CHD, ...)

Aspects particuliers

- Non rationalisation de services « classiques » (ex. : Dinant – Ermeton-s/Biert), en complément des rapidos
- Dinant – Givet devrait être financé en partie par la France
- Les services de pointe pourraient être exploités sur des trajets réduits
- Le citybus 3 pourrait être probablement exploité à l'aide d'un seul véhicule/chauffeur

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1 : LE RESEAU CYCLABLE

CONTEXTE

La volonté de développer l'usage (utilitaire et de loisirs) du vélo au sein de l'entité communale – et en particulier en ville – s'inscrit complètement et efficacement dans la démarche de mise en œuvre d'un PCM.

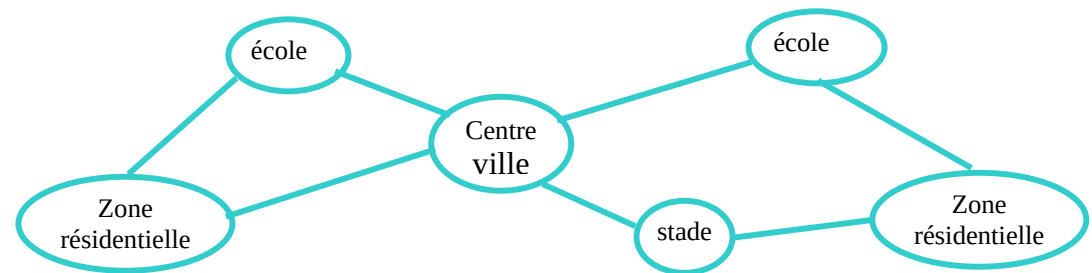
Le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la définition et la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité de la commune, et se prolongeant sur les entités voisines afin de constituer un réseau (supra-)régional.

Le concept de ce réseau repose sur la constitution progressive d'un maillage complet du territoire. En effet, il ne suffit pas d'intervenir de façon ponctuelle à travers le réaménagement d'une voirie ou d'une place, ce qui est d'ailleurs généralement inefficace. Un réseau doit s'appuyer sur un maillage continu qui réponde à des besoins avérés ou potentiels. Ce réseau donnerait en particulier accès à tous les générateurs de déplacements : administrations, sites scolaires, gare, sites touristiques, etc.

Actuellement, la commune de Dinant ne dispose pas d'infrastructure cyclable, hormis le tronçon RAVeL 2 (vers le Nord). La Ville de Dinant aurait beaucoup à gagner à s'équiper d'aménagements cyclables, parce qu'elle constitue un pôle d'activités important et multiple.

,...

PRINCIPES DU MAILLAGE DU RESEAU CYCLABLE



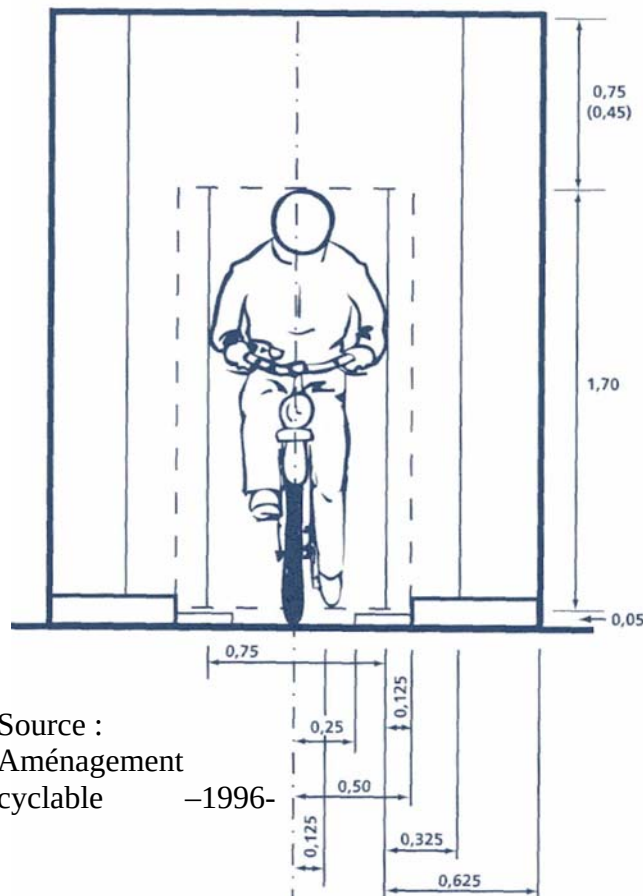
OBJECTIFS

- Permettre et encourager les déplacements à vélo à travers la commune sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels), devant à terme former un véritable réseau maillé.

DESCRIPTION DE L'ACTION

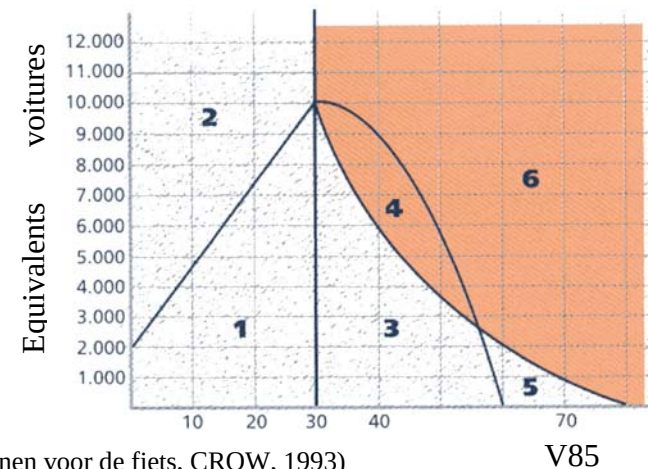
Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base.

Profil de l'espace disponible dont le cycliste a besoin



Source :
Aménagement
cyclable -1996-

Mixité ou séparation des usagers



(source : Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)

V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent

Zone 1 : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30 km/h, la mixité est recommandée

Zone 2 : situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées

Zone 3 : si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagement pour cyclistes peut être justifiée.

Zone 4 : une piste cyclable est souhaitable.

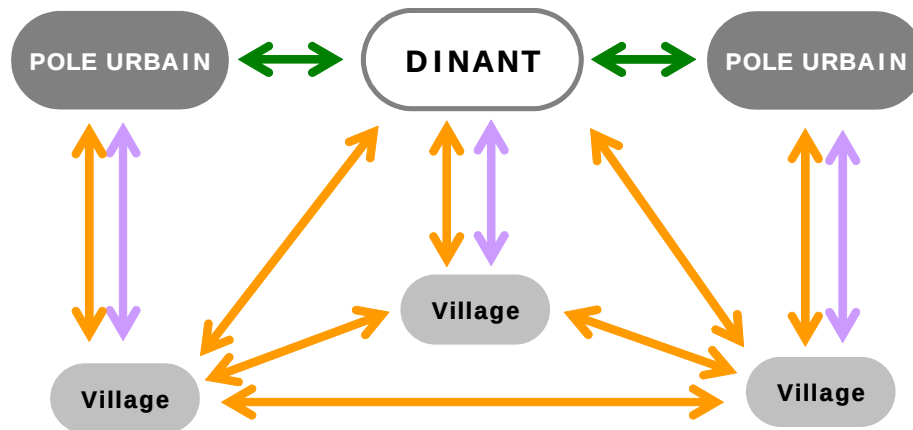
Zone 5 : voir zone 3

Zone 6 : des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés

DESCRIPTION DE L'ACTION

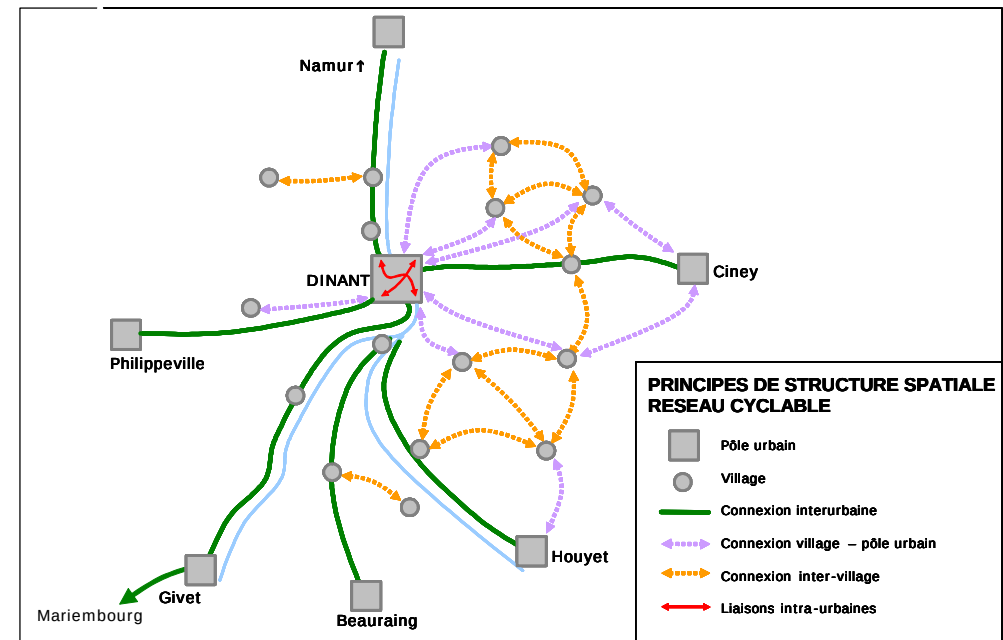
A. A l'échelle (supra-)régionale

Le réseau cyclable proposé s'appuie – à l'échelle régionale – sur le principe de maillage territorial suivant :



Nous proposons donc de développer un **réseau cyclable hiérarchisé et spécialisé**, répondant à :

- une logique spatiale, assurant une desserte pluri-scalaire et pluri-fonctionnelle
- des besoins de déplacements à vocations utilitaire ou de tourisme / loisirs.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

- **A l'échelle (supra-)régionale**, les itinéraires proposés jouent un rôle de lien vers les autres pôles urbains de la région, comme :

- ◆ Namur
- ◆ Givet > Charleville
- ◆ Ciney > Huy
- ◆ Houyet > Rochefort
- ◆ Beauraing
- ◆ Maredsous (vallée de la Molignée)

Fiche 3.1.a.

Fiche 3.1.a.

Fiche 3.1.b.

Fiche 3.1.c.

Fiche 3.1.d.

Il doit aussi s'inscrire dans une logique de tourisme à vélo, en plein développement en Europe (réseaux trans-régionaux et européen).

- **A l'échelle communale**, le réseau propose :
- des connexions systématiques avec Dinant
 - des liaisons entre villages, la vocation de loisirs dominant alors.

Fiche 3.1.e.

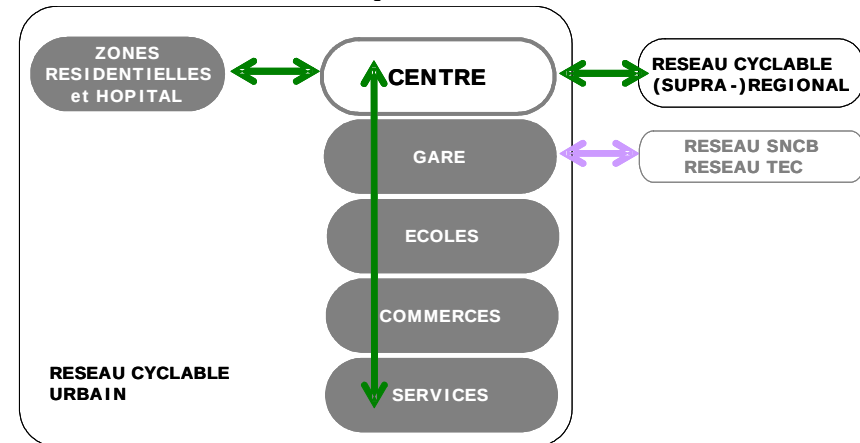
Fiche 3.1.f.

- **A l'échelle urbaine**, les liaisons proposées doivent assurer une desserte interne à la zone urbanisée principale de Dinant (cf. infra).

A l'échelle de la **ville**, le principe de structure spatiale est de relier correctement tous les quartiers plus ou moins périphériques au centre-ville et donner dès lors accès :

- A la gare, considérée comme pôle intermodal majeur
- Aux commerces
- Aux services

- Aux sites scolaires, principalement secondaires
- Aux activités touristiques et de loisirs



Ces principes d'organisation ne devaient pas aller de pair avec une logique de généralisation de pistes cyclables séparées ; tout un panel de mesures physiques est en effet possible pour concrétiser un réseau, dont les choix dépendent de multiples facteurs, principalement :

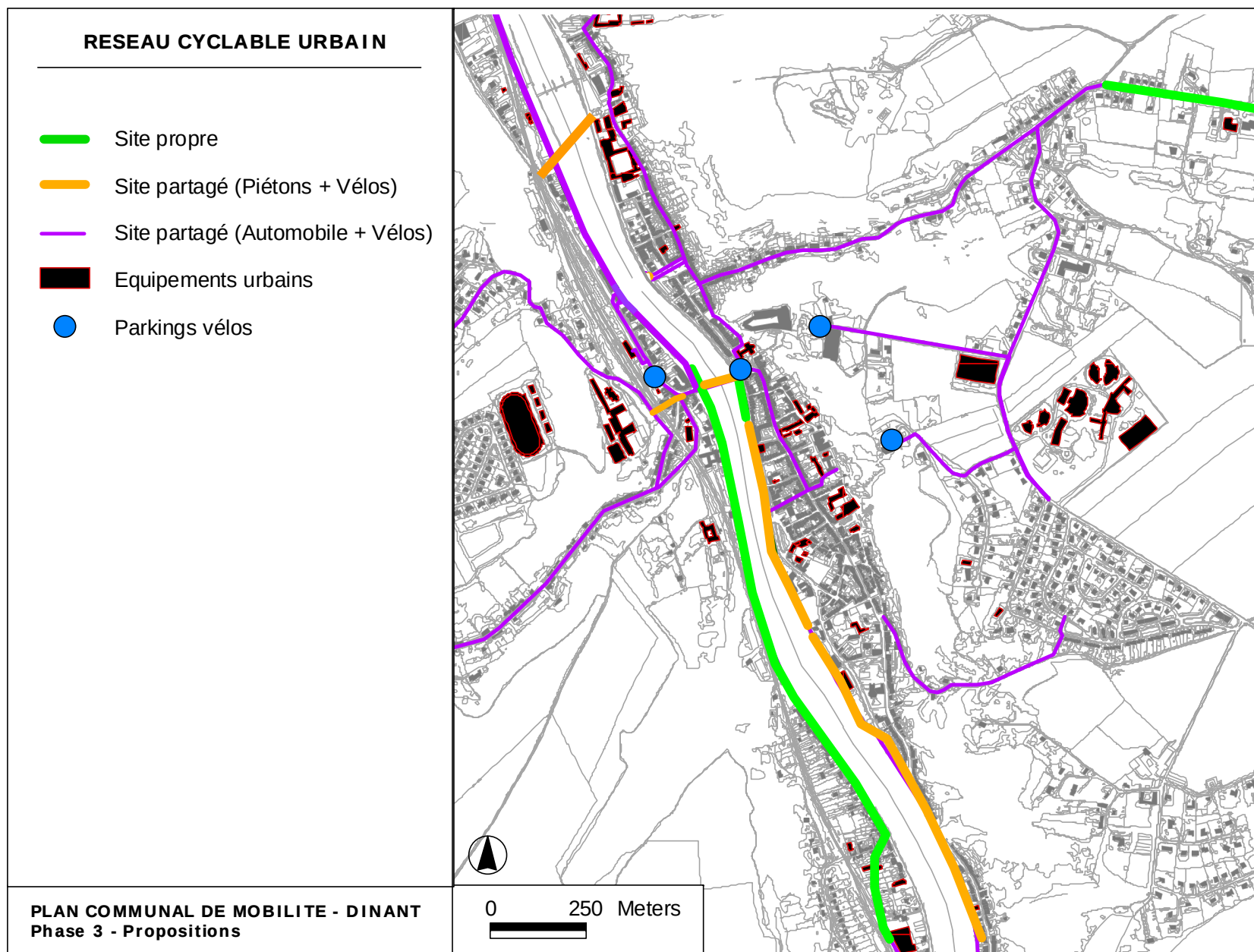
- Le type de voie cyclable (hiérarchie, type d'usages / usagers attendus)
- Trafic routier actuel ou potentiel : intensité, composition (poids lourds ?), vitesse légale / pratiquée
- Partage éventuel avec d'autres usagers (piétons, TC, ...)

Une vue générale du réseau cyclable urbain proposé est présentée à la page suivante.

Plusieurs aménagements en faveur des cyclistes en milieu urbain sont présentés ci-après :

- Liaison Place Reine Astrid – Rue Himmer **Fiche 3.1.g.**
- Traversée sécurisée de la N96 à Bouvignes **Fiche 3.1.h.**
- Parkings vélo **Voir Action 3.3.**
- Passerelle Belle-Vue – Gare **Voir Action 3.5.**

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.A : LIAISON INTERURBAINE NAMUR/DINANT - HASTIERE/GIVET

Namur – Dinant

Actuellement, ce tronçon constitue une partie du RAVeL 2 (Hoegaarden – Mariembourg). Cet itinéraire utilise le chemin de halage, en rive gauche de la Meuse. A partir de Bouvignes, les automobiles peuvent circuler sur le halage, mais le trafic correspondant est très faible puisque quasi exclusivement riverain.

Ce tronçon ne nécessite pas d'aménagement particulier, sauf qu'il faut regretter (d'un point de vue cycliste) la nature du revêtement (très incommode) qui a été mis en place sur un tronçon « patrimonial ».

Dinant – Hastière

Faute d'alternative réaliste, nous proposons d'utiliser la RN 96 (av. des Combattants) au départ du Pont Charles De Gaulle jusqu' au Charreau de Neffe . A court terme, nous proposons de réaliser un marquage au sol (piste cyclable suggérée avec logos) et, à moyen-long terme, de réaménager le bord de Meuse grâce à un encorbellement de l'ordre de 1+2 m, afin d'accueillir une piste cyclable bidirectionnelle.

A partir du Charreau de Neffe et en direction de Hastière, les cyclistes pourraient avantageusement utiliser l'assiette ferroviaire de la ligne 154, actuellement désaffectée. Pour rappel, la ligne désaffectée 154, Dinant-Hastière possédait deux voies; la seule voie qui subsiste a été recentrée par rapport à l'assiette ; elle est irrécupérable.

En vue d'une éventuelle réexploitation de cette ligne par la SNCB à moyen-long terme, nous proposons d'ôter les rails (qui devraient de toutes façons être complètement refaits), d'aménager sur l'assiette une infrastructure cyclable latéralement, de façon à dégager la place nécessaire pour l'implantation d'une nouvelle infrastructure à voie unique.

Il existe plusieurs difficultés techniques/locales que nous identifions ci-après (de Dinant à Waulsort).

a) Insertion vers l'assiette de chemin de fer depuis le Charreau

Nous préconisons l'utilisation de la rue Monseigneur pour rejoindre l'assiette à partir de l'avenue des Combattants.

b) Le tunnel de Monia, d'une longueur de 130 mètres et d'une largeur de 8 à 9 m, permettrait, en réservant 5 à 6 m pour l'implantation éventuelle d'une voie ferroviaire, la mise en place d'une voie cyclable. Un écran séparatif (élimination du bruit et du souffle), un éclairage adéquat ainsi qu'une signalétique adaptée devraient être intégrés aux futurs aménagements.

On peut également penser à un contournement du tunnel, le long de la RN96, avec création d'un mur de soutènement. Mais il s'agirait là d'une intervention coûteuse et techniquement délicate.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

- c) L'ancienne ligne 154 traverse le site du Château de Freÿr. Existe la possibilité de contourner le site en passant par un chemin situé à l'Ouest du site.
- d) A partir de la BK 96, on rejoint l'assiette ferroviaire. Au lieu-dit « Roche al Rue », le RAVeL serait implanté à gauche (vers Waulsort) de l'assiette ferroviaire
- e) La traversée des passages à niveau routiers devrait être aménagée afin d'éviter tous risques d'accidents

Aucune route importante n'est traversée par l'ancienne ligne. Sur l'entité même de Dinant, il n'y a pas de passage à niveau.

i) Tronçon Namur - Dinant

Description : Tronçon du RAVeL 2
(Hoegaarden – Mariembourg)
en bord de Meuse

Type de voirie : halage en rive gauche

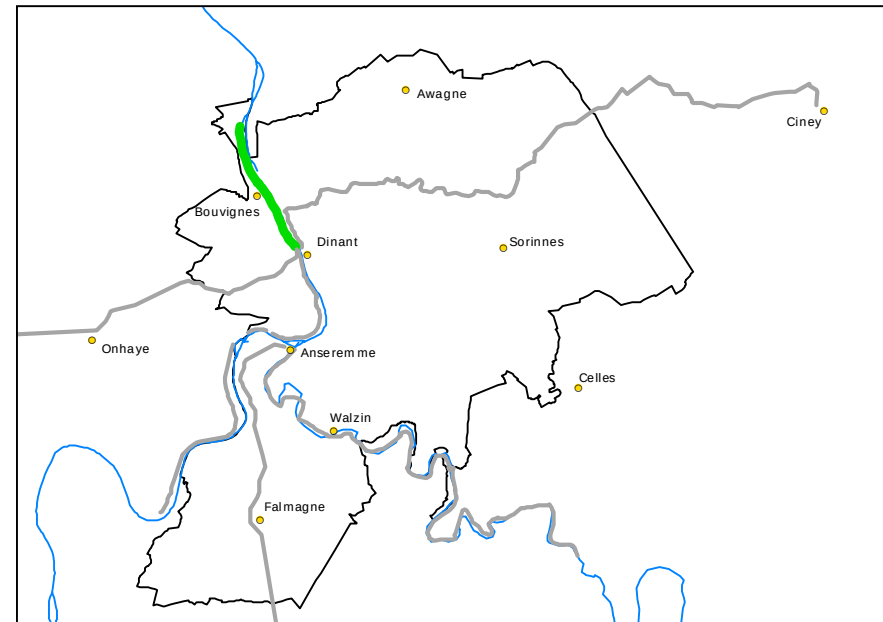
Largeur : 3,0 – 3,5 m

Aménagements : -

Usages : Intermodal : gare SNCB L154
arrêts TEC
Tourisme & Loisirs : vallée de la Meuse

+ scolaire

+ accès équipements et services



ii) Tronçon Dinant – Hastière

Description : Connexion vers Hastière
en bord de Meuse (RG)

Type de voirie : RN 96
Assiette ferroviaire L 154
Halage

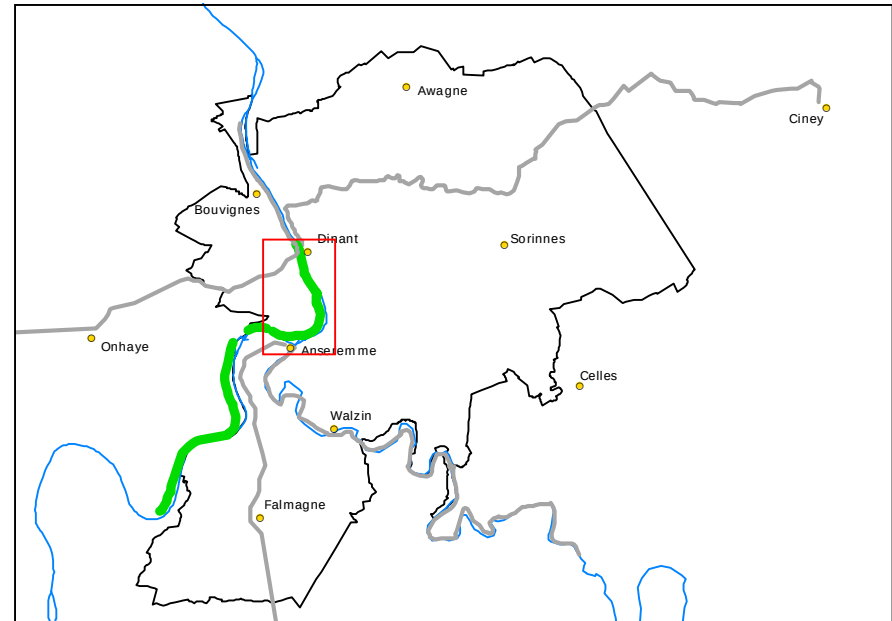
Largeur : variable

Aménagements : Logos (CT)
Piste cycl. Bidirectionnelle (LT)
Encorbellement
Assiette ferroviaire
Tunnel

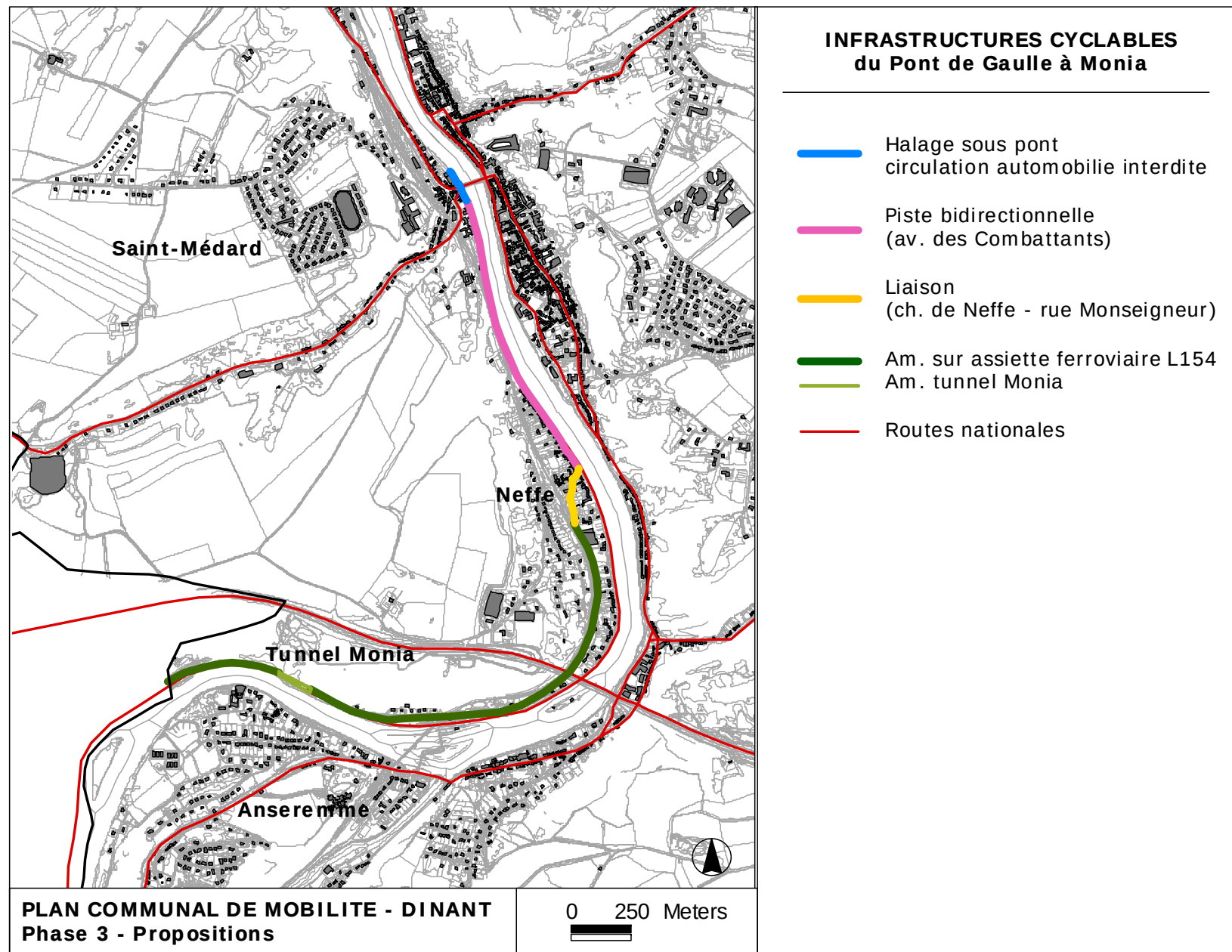
Usages : Intermodal : arrêts TEC
Tourisme & Loisirs :
vallée de la Meuse
>< vallée de la Lesse (Anseremme)

+ scolaire

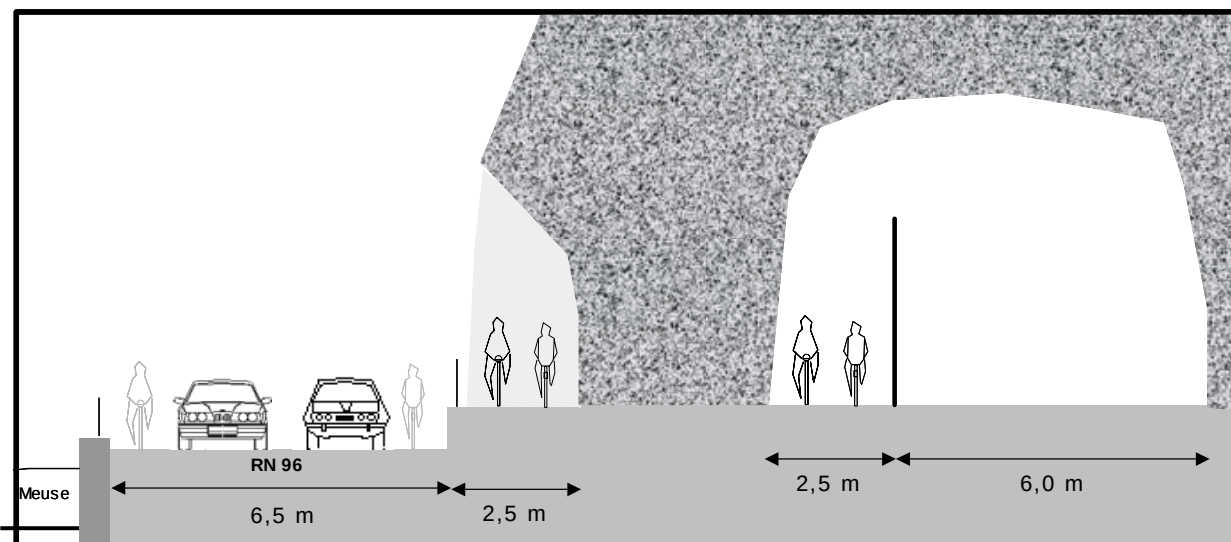
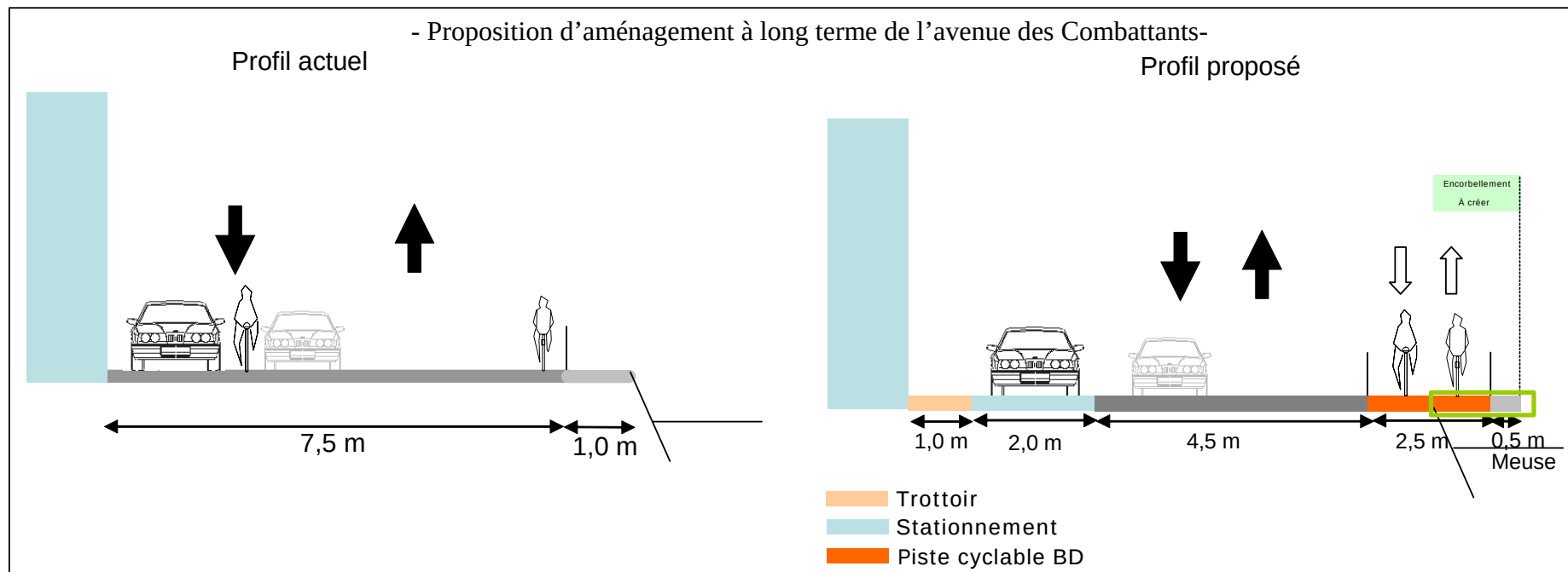
+ accès équipements et services



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



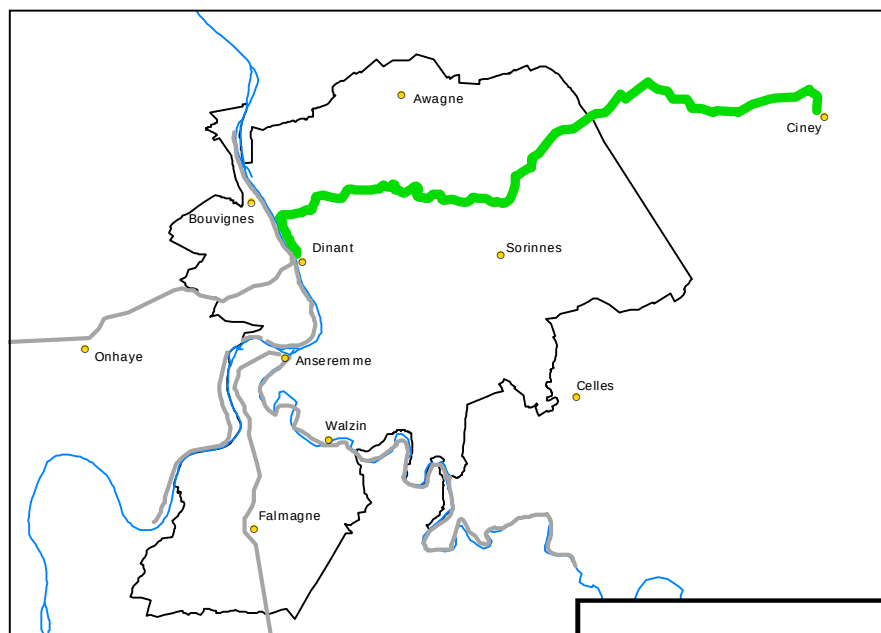
PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT



> Proposition d'aménagement
au tunnel de Monia

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.B : LIAISON INTERURBAINE DINANT - CINEY



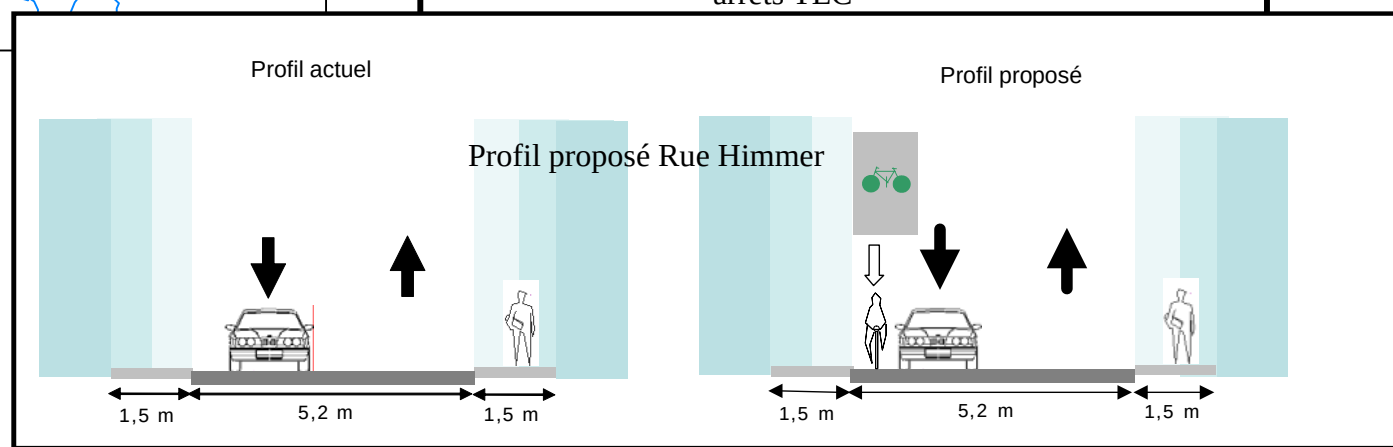
Description : Connexion vers Ciney
vallée de Leffe

Type de voirie : Route communale

Largeur : 4,0 – 5,5 m
trottoirs 0 – 1,5 m

Aménagements : Logos au sol

Usages : Intermodal : gares SNCB Dinant & Ciney
arrêts TEC

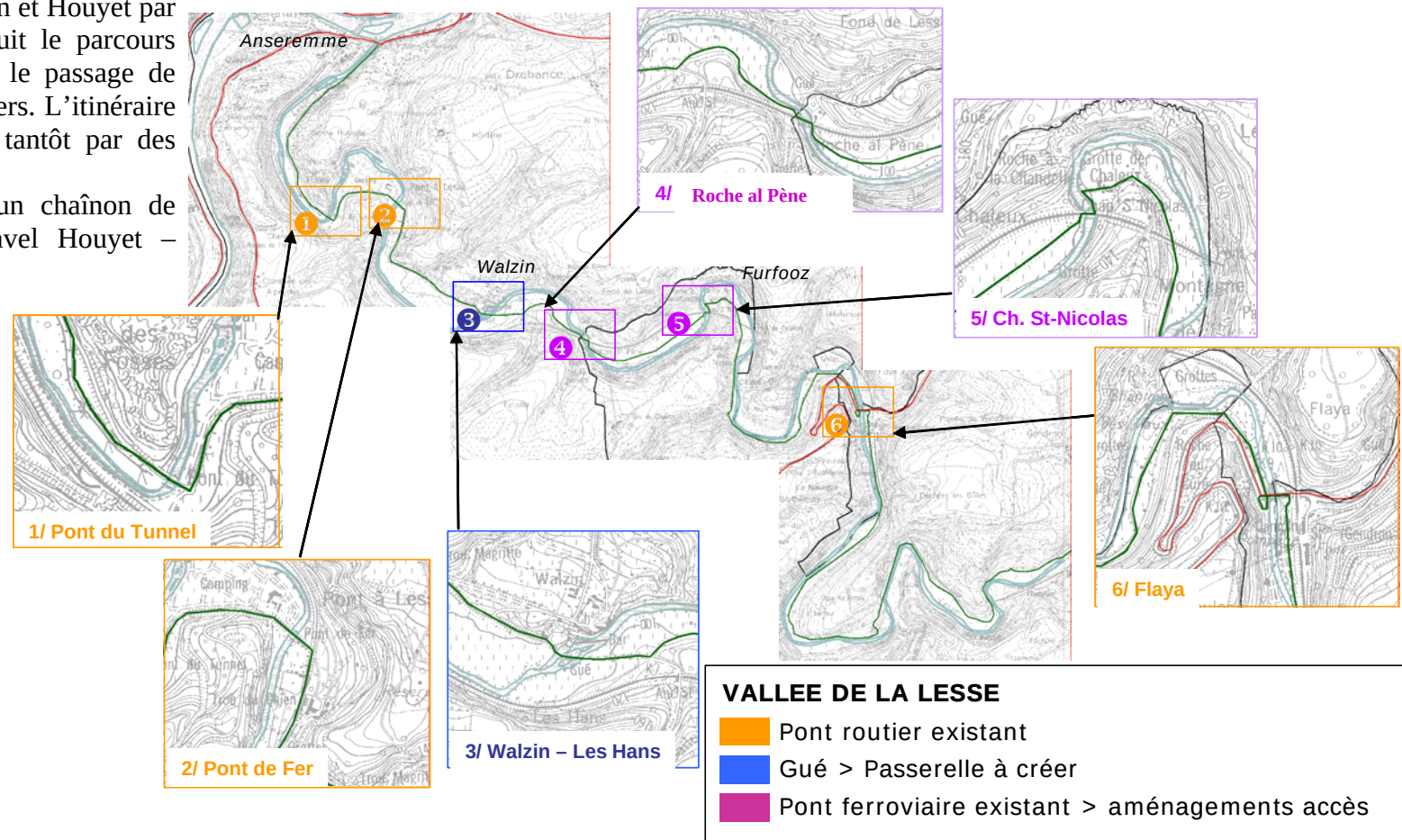


THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.C : LIAISON INTERURBAINE NAMUR - HOUYET

Il est possible de rejoindre Gendron et Houyet par le fond de la Lesse. Ce trajet suit le parcours sinueux de la Lesse et nécessite le passage de gués et ponts ferroviaires ou routiers. L'itinéraire proposé passe tantôt par routes, tantôt par des chemins.

Le trajet Dinant – Houyet est un chaînon de liaison RAVeL (Ravel 2 et Ravel Houyet – Rochefort (L150)).



Description : Connexion vers Houyet
Vallée de la Lesse

Type de voirie : Route communale
Chemins forestiers

Largeur : Variable

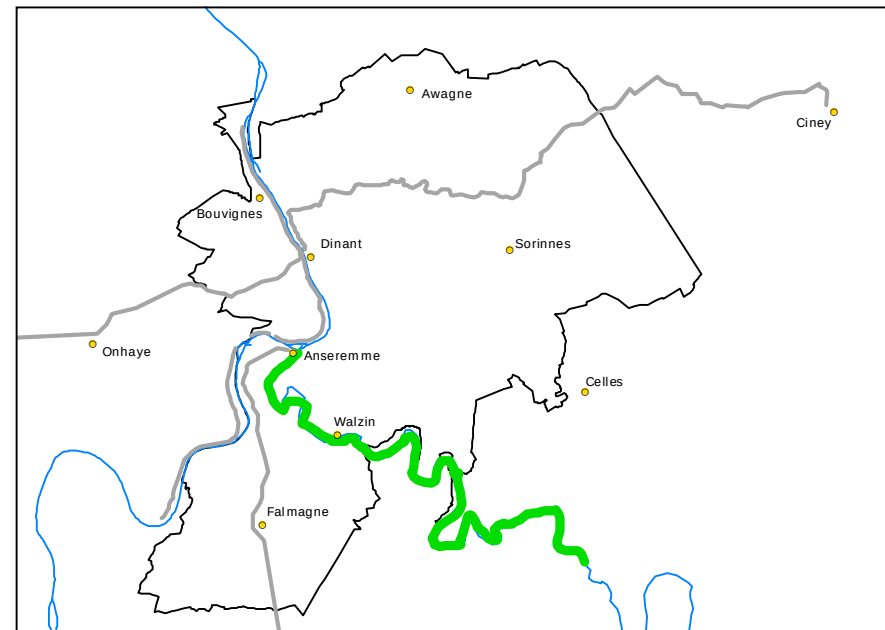
Aménagements : Logos au sol
Balisage

Usages : Intermodal : gares SNCB
Anseremme et Houyet

Tourisme & Loisirs :
vallée de la Lesse
liaison Meuse – Ardennes

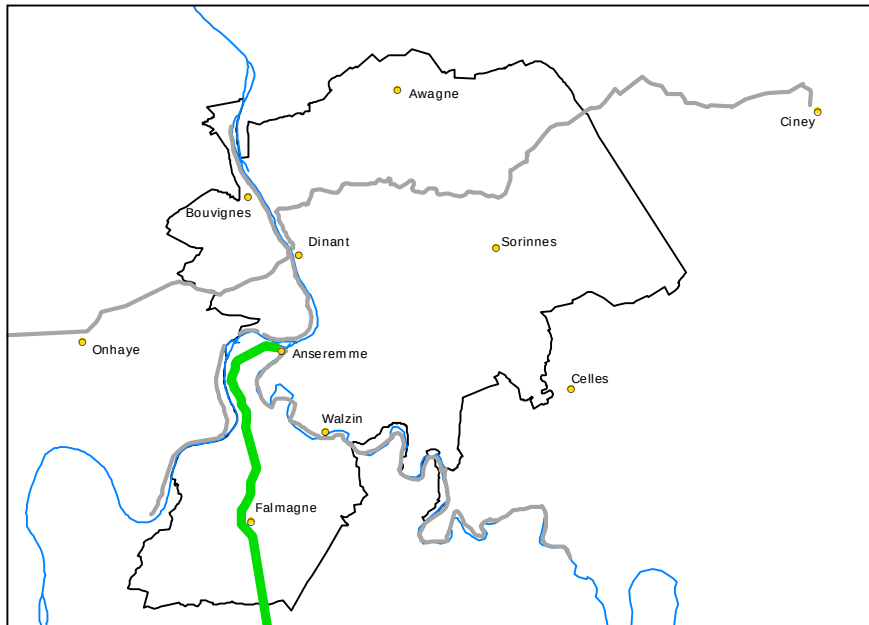
+ scolaire

+ accès équipements et services



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.D : LIAISON INTERURBAINE ANSEREMME - BEAURAING



Description : Connexion vers Beauraing
RN 95

Type de voirie : Route nationale

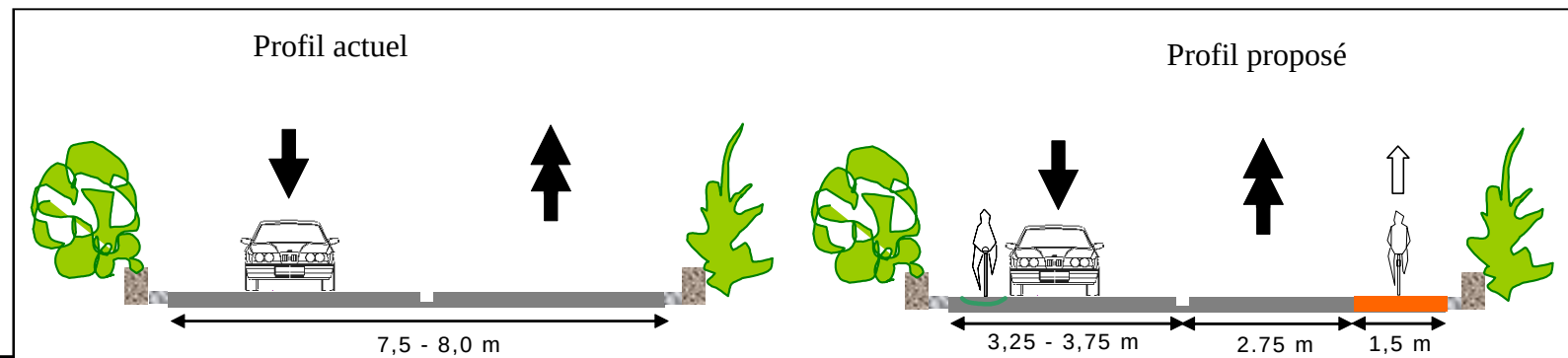
Largeur : 7,5 – 8,0 m

Aménagements : Piste cyclable (montée)

Usages : Intermodal : gares SNCB
d'Anseremme et Beauraing

Tourisme & Loisirs :
liaison Meuse – Ardennes

+ scolaire
+ accès équipements et services

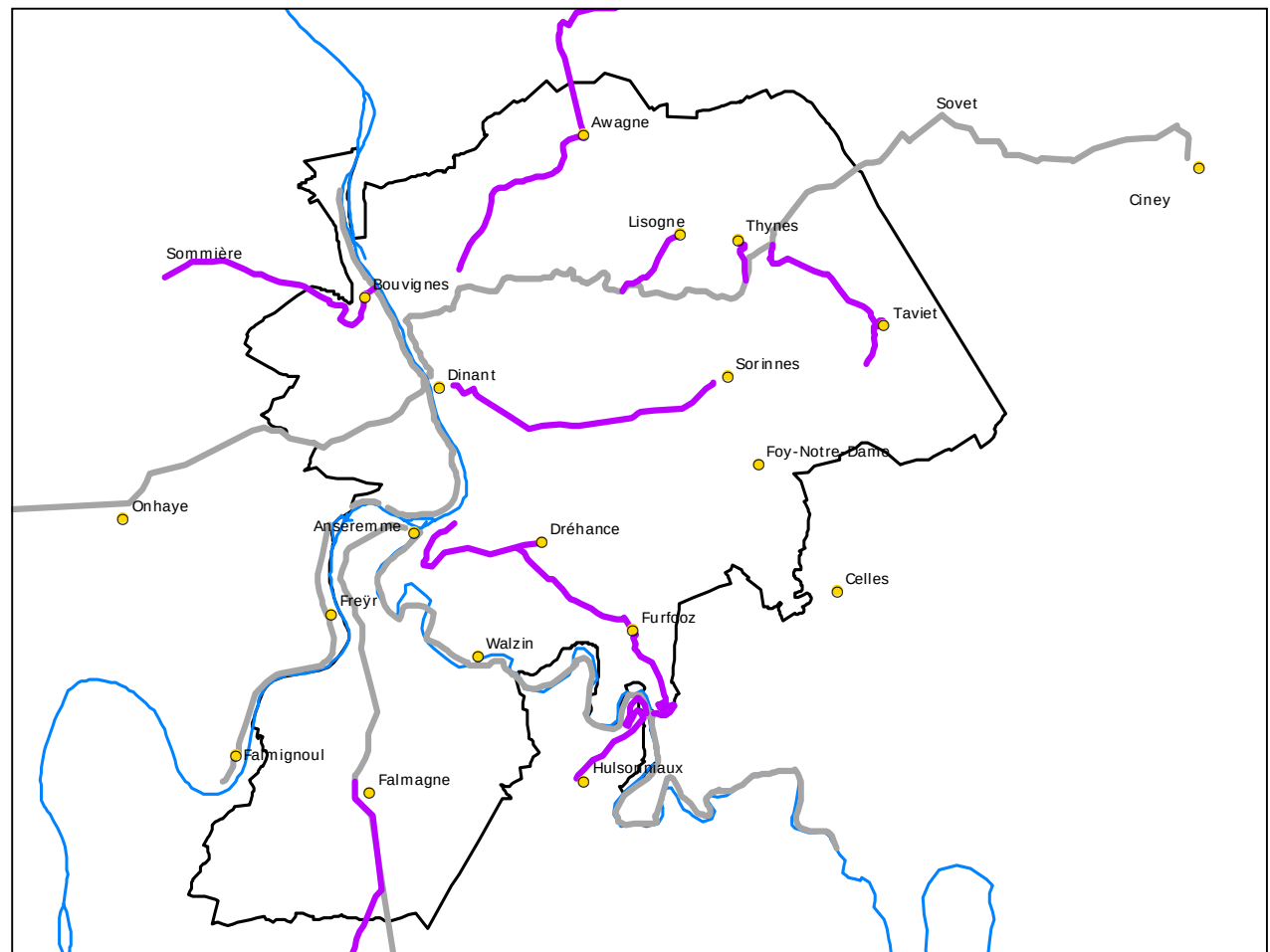


THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.E : LIAISON VILLAGE - VILLE

Nous avons identifié, sur l'ensemble des voiries de la commune, plusieurs itinéraires permettant de relier les villages de l'entité au centre urbain de Dinant. Ceux-ci sont présentés sur la carte ci-contre.

Ces itinéraires ont une fonction essentiellement **utilitaire**. Aussi, nous avons recherché les itinéraires les plus directs et/ou aisés vers Dinant. De plus, ceux-ci sont si possible raccordés aux liaisons interurbaines présentées ci-avant.

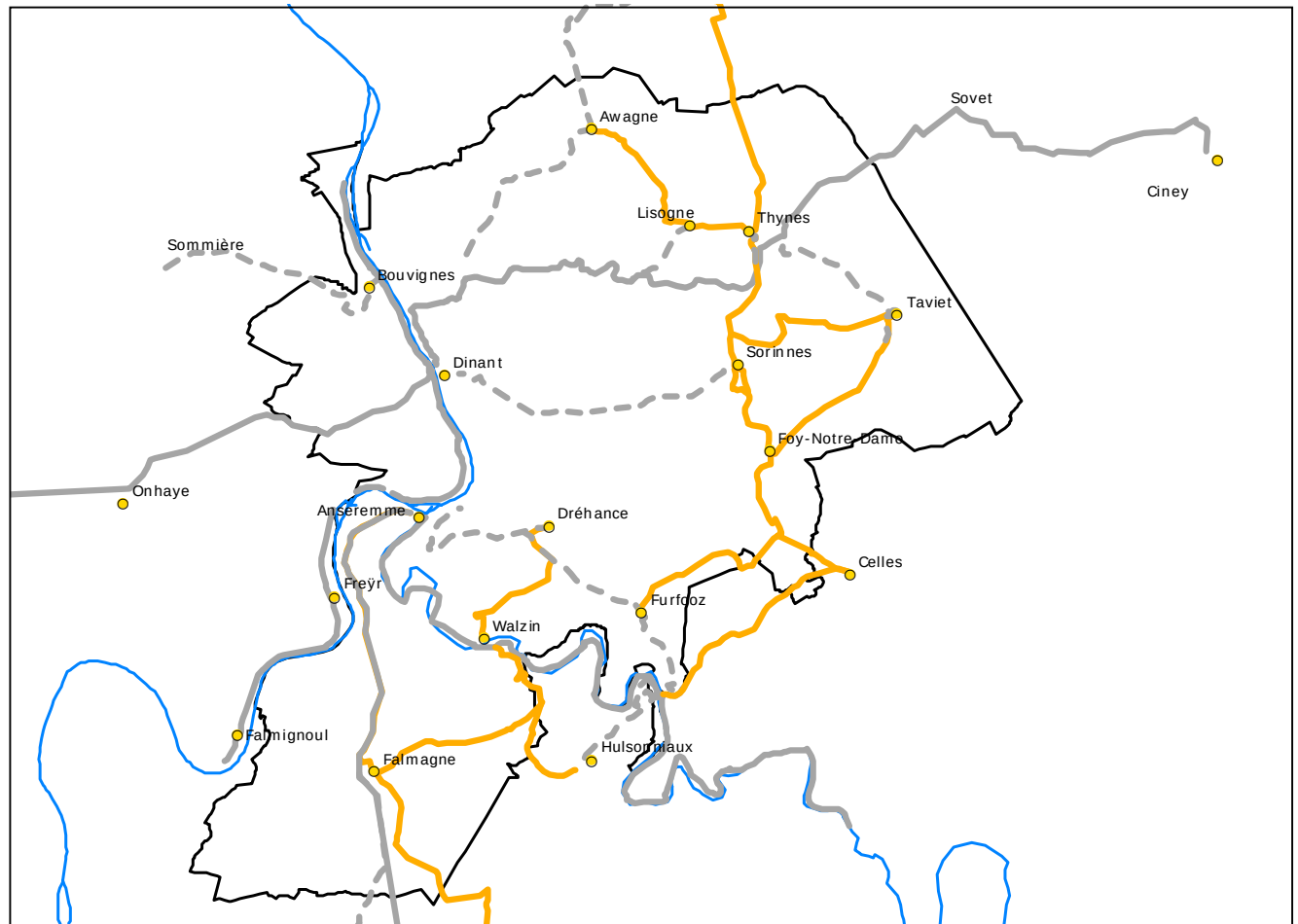


THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.F : LIAISON INTER-VILLAGE

Nous avons identifié, sur l'ensemble des voiries de la commune, plusieurs itinéraires permettant de relier la majorité des villages de l'entité entre eux. Ceux-ci sont présentés ci-contre.

Comme ces itinéraires ont une vocation essentiellement de **loisirs**, nous n'avons pas ici recherché spécifiquement d'itinéraires courts et/ou aisés.



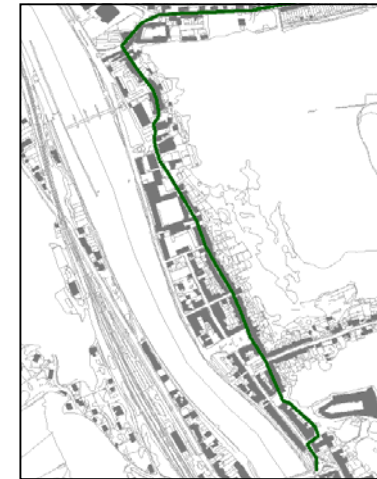
THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.G : LIAISON PLACE ASTRID – RUE HIMMER

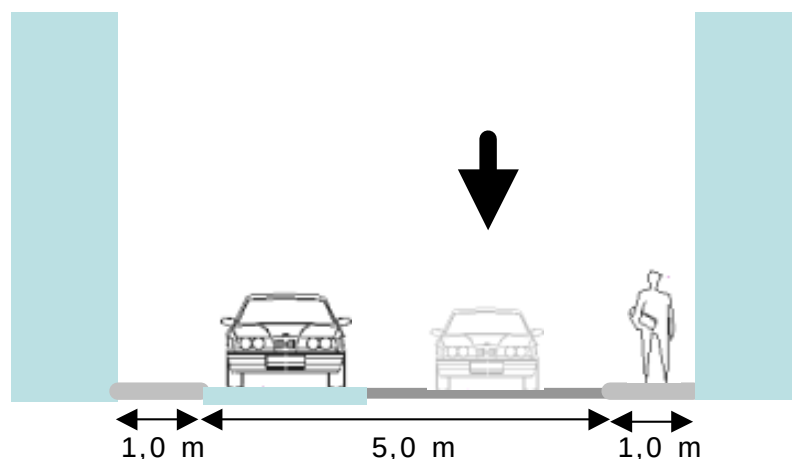
La rue Petite, la rue Saint-Pierre, la rue Poncelet et dans son prolongement, la rue du Moulin permettraient d'assurer une liaison entre la place Reine Astrid et la rue Himmer (départ de l'itinéraire vers Thynes et Ciney en fond de Leffe).

La mise en place d'un **Sens Unique Limité** (SUL) permettra d'assurer à ces voiries un rôle de liaison d'avantage sécurisée entre le cœur urbain et la vallée de la Leffe.

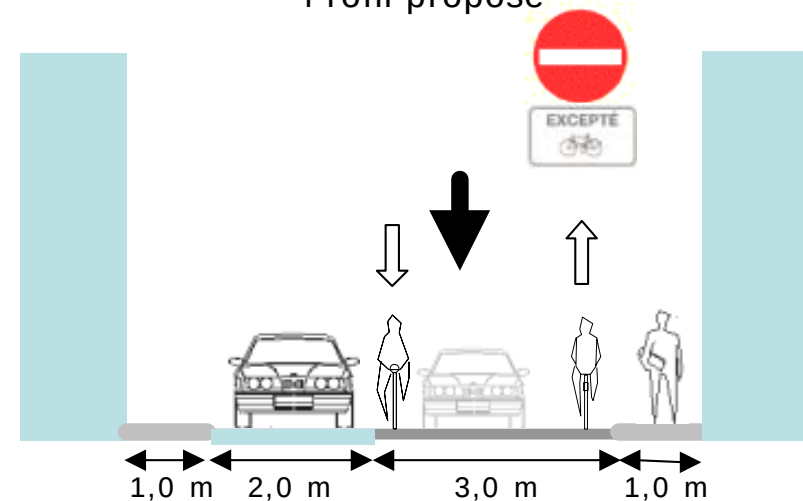
- Proposition d'aménagement rue Petite -



Profil actuel



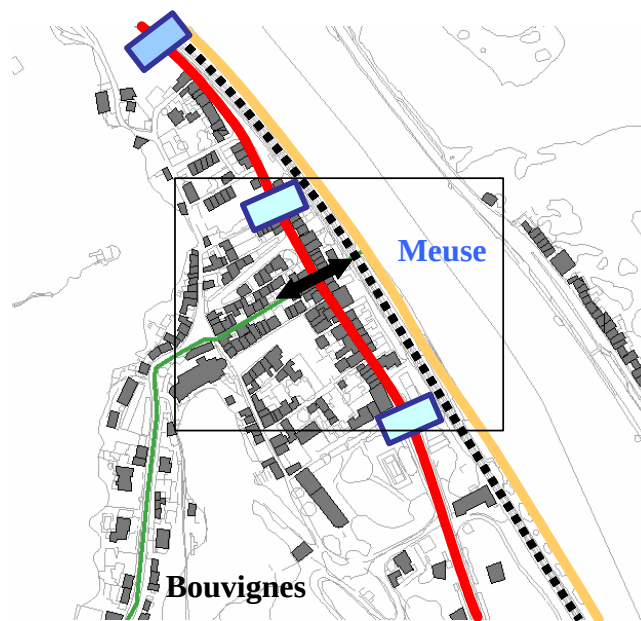
Profil proposé



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.1.H : TRAVERSEE DE LA N96 A BOUVIGNES

L'aménagement d'une traversée sécurisée de la N96 à hauteur de Bouvignes permettra aux cyclistes venant de Bouvignes de rejoindre le RAVeL 2 en toute sécurité. Cet aménagement est à intégrer à la mise en place d'un effet de porte .



RAVeL
RN 96
Itinéraire cyclable
Voie ferrée L154
Effet de porte

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.2 : MISE EN PLACE D'UN STATIONNEMENT VELO

CONTEXTE

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait nécessairement partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à de nombreux points de vue, est souvent subordonnée à la possibilité de disposer de stationnements dans / à proximité de chaque lieu de destination. Ceux-ci doivent se concrétiser sous forme d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée potentielle.

Pour favoriser une utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements en suffisance, confortables, sécurisés et surtout dispersés à proximité de l'ensemble des pôles attractifs.

2. OBJECTIFS

- Proposer une offre de stationnement au sein de / devant les pôles attractifs pour les cyclistes ;
- Sécuriser cette offre contre le vol ;
- Offrir le confort (facilité d'accrochage, espace suffisant) ;
- Accessoirement, offrir une bonne protection contre les intempéries.

DESCRIPTION DE L'ACTION

3. A. Les différents types de parkings vélo

Il existe trois types principaux de parkings pour vélos :

🚲 1 Le stationnement de type simple

U renversé, pinces
Protection contre le vol du cadre
et (au moins) une des deux roues
Un seul cadenas
Peu onéreux : env. 75 €
Stationnement



- de courte durée
- lieux à forte fréquentation

🚲 2 Le stationnement de type complet

Protection contre le vol du cadre,
des deux roues et de la selle
Un seul cadenas (de type long et flexible)
Coût : env. 225 €
Stationnement de durée moyenne (1/2 journée)



🚲 3 Le stationnement de type box fermé

Protection totale du vélo
Onéreux : env. 1 250 €
Consommateur d'espace
Pas toujours très esthétique
Stationnement
- de longue durée (journée)
- lieux peu surveillés



B. Localisation des parkings

Ces équipements sont implantés à proximité des pôles (potentiellement) attractifs pour les cyclistes, les types étant choisis en fonction de la durée des activités.

La **gare de Dinant** dispose déjà d'une infrastructure de stationnement vélo (type simple couvert). Cependant, il serait opportun d'y installer des box fermés (accès payant).

Dans le contexte du développement d'un parking de délestage sur le site de Mont-Fat et de la mise en place d'un système de transport vertical (remonte-pente) reliant le centre-ville au **plateau** (Mont-Fat / Citadelle), il semble nécessaire que ces futurs aménagements soient accompagnés, sur le plateau à proximité des parkings voitures, de la mise en place de box et d'emplacements couverts.

La **Place Reine Astrid** a une localisation centrale par rapport aux différentes activités et services urbains (en particulier p/r à la rue Grande) ; dès lors, son réaménagement devrait prévoir la mise en place de stationnements simples/complets, partiellement de type box fermés (éventuellement payants).

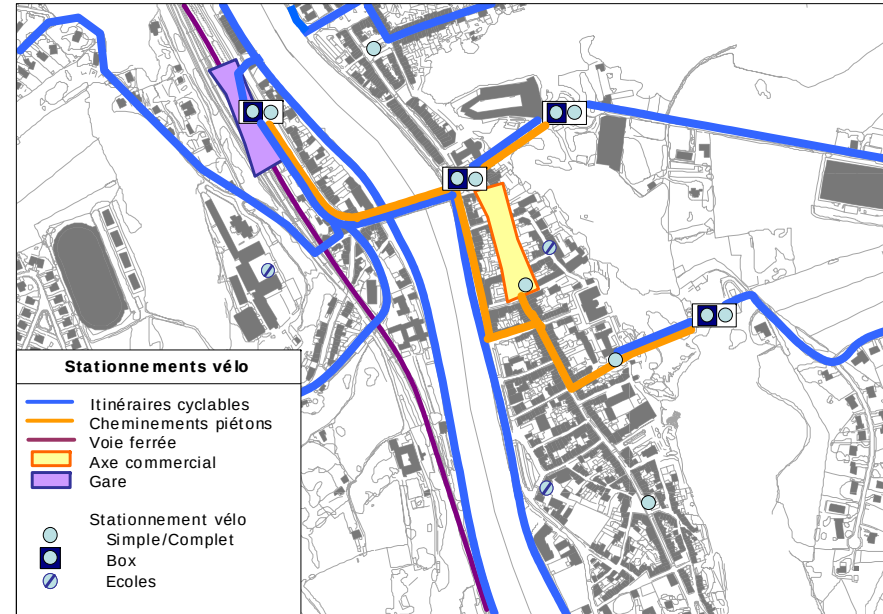
Plusieurs équipements devraient jaloner le **centre-ville** et en particulier à proximité des équipements (Centre Culturel, Palais de Justice, Place Saint-Nicolas, etc.). Selon la spécificité des activités locales, il conviendra d'apprécier l'opportunité de réaliser des équipements de stationnement de courte, moyenne ou longue durée. Il est recommandé qu'un équipement « lourd » soit prévu dans les lieux les moins fréquentés (faible contrôle social), de façon à limiter les vols.

Les **écoles** secondaires localisées à Dinant disposent actuellement de râteliers, mais leur capacité est faible et ils répondent mal à la nécessité d'être protégés (vol, intempéries). Aussi, il est conseillé

qu'une offre suffisante et de qualité soit mise en place au sein de ces établissements.

Anseremme : La halte d'Anseremme ne dispose pas d'infrastructure de stationnement pour les vélos. Etant donné l'importance touristique de ce lieu (embarquement/débarquement vers Houyet notamment), il semble nécessaire d'y installer un stationnement vélo (sécurisé et protégeant des intempéries). A court terme, l'offre serait limitée à quelques places (offre à adapter à long terme en fonction de la demande).

Zones rurales : A proximité des pôles locaux, des équipements devraient être mis en place. Selon la spécificité des activités locales (équipement collectif, arrêt de rapido-bus, ...), il conviendra, ici aussi, d'apprécier l'opportunité de réaliser des équipements de stationnement de courte, moyenne ou longue durée, en nombre réduit.



MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Recherche de partenariats :
 - Commune
 - Gestionnaires des pôles
 - Commerçants
- Promotion des déplacements cyclistes, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache
- Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable »

Il existe une « **Plate Forme Cyclable** » destinée aux arrondissements de Philippeville et de Dinant. Celle-ci, financée par la Région Wallonne et par l'Europe (FEDER), offre une série de moyens aux communes concernées afin d'y améliorer la mobilité cyclable. Ainsi, par exemple, dans le centre ville de Philippeville, plusieurs stationnements vélo ont été placés. Le présent Plan Communal de Mobilité peut être utilisé à bon escient afin de cibler les actions et/ou mieux identifier les aménagements nécessaires, en faveur des vélos.

THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.3 MISE EN PLACE D'UN JALONNEMENT VELO

CONTEXTE

Le jalonnement actuellement en place sur les différentes voiries de l'entité est principalement conçu pour les automobilistes. Il existe aussi une signalisation spécifique aux itinéraires RAVeL déjà existants sur le territoire communal. Par contre, il n'existe aucune signalisation quant aux autres itinéraires praticables et aucune indication n'est renseignée à propos du stationnement vélo.

La mise en place d'un jalonnement spécifique pour les cyclistes s'avère donc nécessaire. Un schéma directeur de signalisation directionnelle pour cyclistes devrait être établi, comme suite à l'adoption du PCM.

La signalisation mise en place pourra présenter un design original la distinguant totalement de la signalisation pour automobilistes.



OBJECTIFS POURSUIVIS

- Aider les cyclistes à se repérer dans la commune et à choisir leur itinéraire en fonction de leurs compétences et de leurs desiderata (vert ou rouge);
- Renseigner la distance et le temps nécessaire pour arriver à destination.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A. Etude du jalonnement :

- Définition des pôles à jalonner (voir proposition sur carte) ;
- Définition des itinéraires ;
- Dessins des panneaux ;
- Réalisation du piquetage.
- Elaboration des « fiches carrefour » synthétisant les mentions à indiquer aux carrefours (Schéma directeur) ;

B. Implantation du jalonnement :

- Mise en fabrication des panneaux ;
- Implantation des panneaux.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

- Recherche de pilotes/partenariats :
Commune
Gestionnaires des pôles d'attraction
Service Technique Provincial / MET
- Edition d'une carte des itinéraires cyclables de la commune, indiquant les distances, les temps de parcours et les difficultés (pentes, traversées d'axes, etc.). Cette carte pourra être distribuée aux résidents de la commune et mise en vente dans les organismes touristiques
- Actions diverses de promotion (événements, éducation,



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.4 : PROMOTION DES DEPLACEMENTS A VELO

CONTEXTE

La commune de Dinant dispose d'un axe cyclable fort : le RAVeL situé en fond de vallée, bordant la Meuse. Mais en dehors de cet axe, l'utilisation du vélo est actuellement marginale, d'une part à cause de la nature même du relief encaissé de la ville et d'autre part à cause d'une cohabitation difficile et insécurisante de ce mode de transport avec la circulation routière.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Promouvoir à tous niveaux les déplacements à vélos.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Créer, au sein de la Ville de Dinant, en coordination avec les gestionnaires de transports, un **organe permanent**

- de rassemblement
- de promotion
- d'échanges

dédié aux déplacements vélo.

Cette « Cellule Vélo » aurait un rôle actif dans le domaine de la communication, de l'information mais aussi dans le domaine de

l'infrastructure, en association avec les services techniques des différents gestionnaires de voiries et de transports.

Dans ce sens, des initiatives d'encouragement à l'utilisation du vélo seraient développées, comme par exemple :

- Brigades policières à vélo
- « Vélo-bus » pour accompagner les enfants en groupe à vélo sur le chemin de l'école, sous escorte d'adultes
- Evénements (ex. : « Le beau vélo de RAVeL »)
- Parcours culturels et touristiques
- Activités pédagogiques centrées sur le thème du vélo
- Soutien à des initiatives d'entreprises / de groupes structurés
- Actions coordonnées avec les instances actives dans le domaine du tourisme, dans le but de promouvoir le potentiel remarquable de Dinant en la matière, non seulement en faveur du tourisme d'un jour, mais aussi du tourisme à vélo. Par exemple dans le cadre du développement du tourisme d'un jour, et après la création du RAVeL le long de la Lesse, de nouvelles activités pourraient être proposées au départ de Dinant / Anseremme, combinant vélo et kayak dans chaque sens. Autre action potentielle, un circuit privilégié fléché qui relierait les différents pôles touristiques entre eux



THEME N°3: LES MODES DOUX

ACTION 3.5 : LE PLAN PIETON ET PMR

CONTEXTE

Tout usager de mode mécanisé est lors de son déplacement également un piéton. En effet, lorsque son véhicule est stationné, l'automobiliste n'a pas d'autre choix que d'utiliser ses jambes pour se rendre sur son lieu de destination. Des lors la difficulté n'est pas de faire marcher les gens, mais de les faire parcourir des distances un peu plus importantes et de leur faire comprendre que ce mode de déplacement est le plus pratique dans un environnement urbain.



Tout un chacun utilise le mode pédestre pour effectuer, ne fût-ce que partiellement, un déplacement. La rue Grande, le long de laquelle se situent les commerces, la sortie d'écoles ou d'autres équipements sont de bons exemples pour se rendre compte de l'importance des flux piétons dans les déplacements quotidiens au sein de Dinant.

Le contexte topographique de Dinant est tel que l'espace urbain est très confiné, ce qui rend plus délicate la cohabitation des différents modes de transport. Aussi l'accent sera-t-il mis sur la sécurité et le confort des cheminements piétons proposés.

OBJECTIFS POURSUIVIS

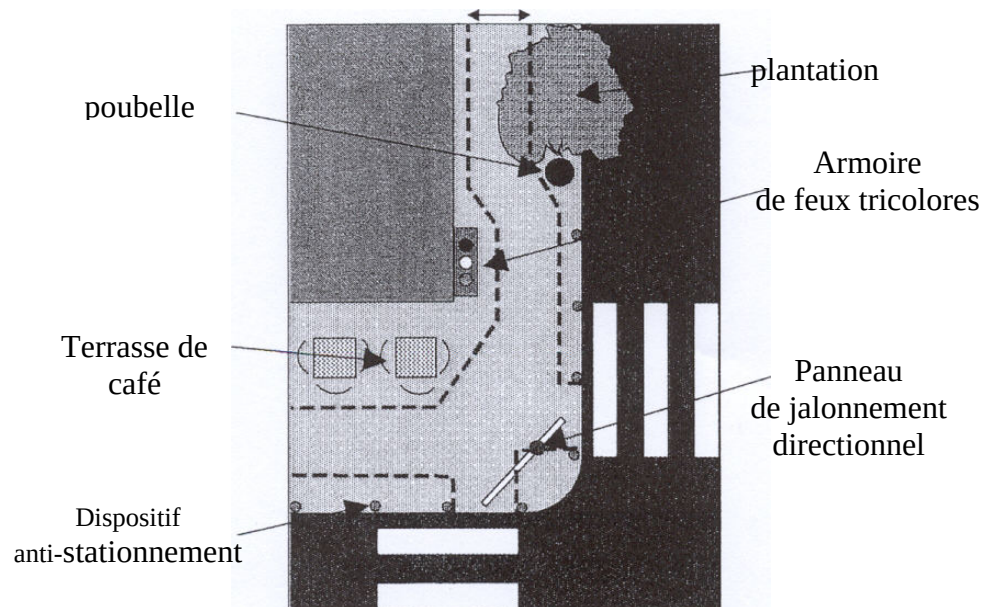
- Inscrire dans le paysage urbain, des cheminements complets et sûrs qui favorisent les déplacements à pied vers les différents pôles (parkings compris).
- Développer des itinéraires continus pour les personnes à mobilité réduite.
- Tenir compte de la structure urbaine de Dinant pour développer une logique de relations fortes (relief, fleuve, pôles d'activités principaux, zones habitées, zones commerciales, ...). Nous en avons établi une première carte thématique de « contexte territorial »)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Transformation de nombreux quartiers en « zones 30 », préférentiellement sous forme de plateaux surélevés (aux carrefours préférentiellement) et de « trottoirs traversants » leur permettant d'effectuer les traversées de plain-pied
- Les « espaces piétons à valoriser » sont des ruelles, voies réservées (principalement) aux piétons, constituant le plus souvent des raccourcis par rapport à des pôles d'attraction plus ou moins importants

- Les « espaces publics privilégiant la fonction de séjour » sont des places, des rues, des lieux, importants dans la vie (économique et sociale) de l'entité, qui mériteraient un lifting

Espace minimum pour le piéton



important (rénovation complète d'espace public, de façade à façade) :

Principalement, c'est toutefois la mise en zone 30 de la plus grande partie de l'entité qui devrait contribuer à favoriser cette catégorie d'usagers, devant hausser leur confort, à condition que les mesures concrètes mises en œuvre soient pensées dans leur intérêt, notamment aussi des personnes à mobilité réduite qui constituent de l'ordre de 30% de la population belge et dont des représentants sont

très actifs dans l'entité communale, suivant même le comité d'accompagnement de l'étude.

La carte générale de propositions que nous avons réalisée dans le centre urbain de Dinant reprend les itinéraires piétons à valoriser sur le plan physique.

Elle identifie différents types d'interventions dans l'espace urbain de fond de vallée, y compris des raccords avec certaines zones urbanisées sur les flancs de vallée / la crête.



PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Mesures principales en faveur des piétons et des PMR

Existant

- Chemin de halage
- Trottoirs de bonne qualité à utiliser
comme itinéraire privilégié de liaison

Aménagement de l'espace public

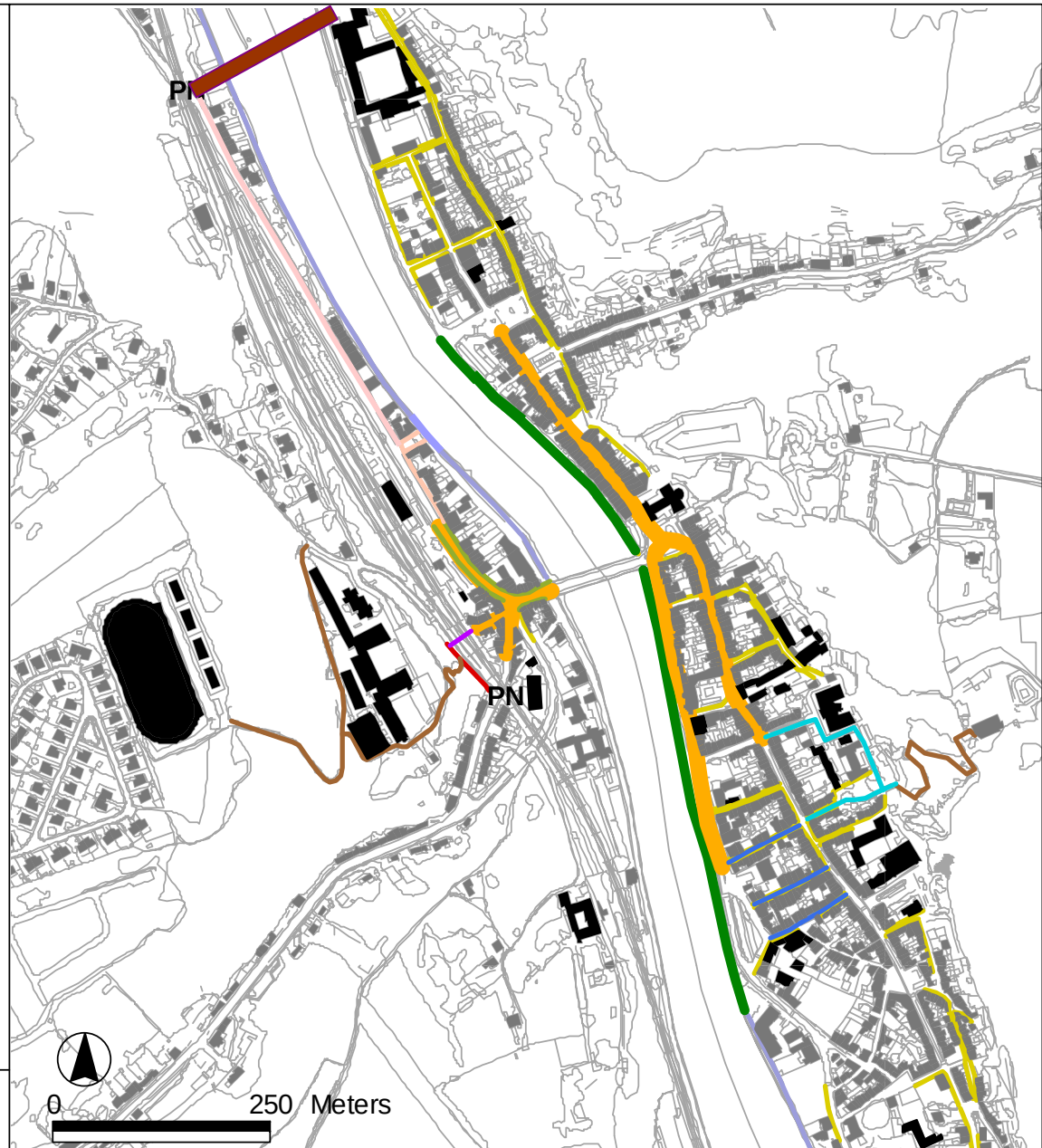
- Promenade urbaine majeure
- Espaces publics privilégiant
la fonction de séjour
- Zone résidentielle
- Chemin à améliorer
- Itinéraire à baliser *
- Zone à sécuriser
- Trottoirs à améliorer

Infrastructure à créer

- 2ème pont routier
- Passerelle
- Remonte-pente

* Un balisage piéton (vers les principaux pôles
urbains) devrait idéalement compéter
les mesures proposées

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE - DINANT
Phase 3 - Propositions



Les promenades urbaines : Boulevards Sasserath et Churchill

Le boulevard Sasserath et plus encore le boulevard Churchill sont deux voiries utilisées par de multiples usagers : véhicules motorisés (desserte du centre-ville + axe de transit vers Beauraing), piétons et vélos. Il y a donc lieu que la place de chaque usager y soit clairement délimitée.

Hormis pour les scénarios qui prévoient la mise à double sens du **Boulevard Churchill** entre la rampe et la rue du Palais de Justice, l'idée est de transformer cette voirie en **promenade urbaine**.

Carrefour Bd. Churchill – Place Astrid

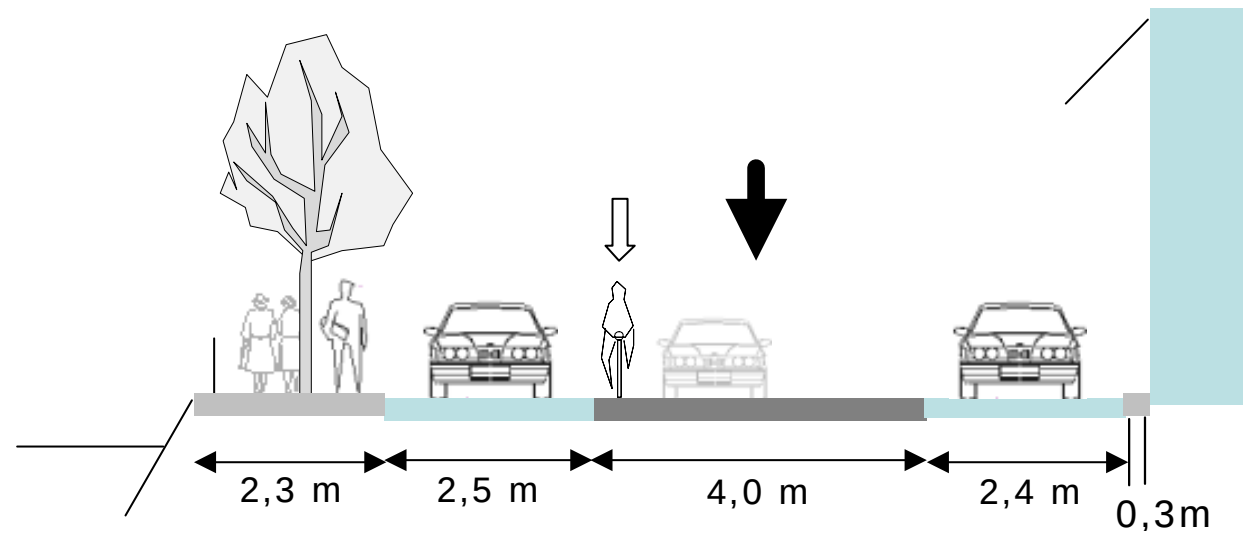
Une des propositions pour la Place Astrid est d'aménager un giratoire. Actuellement, il y a deux bandes descendantes depuis la place vers le boulevard (l = 6m). Il faudrait donc effectuer un réaménagement tel qu'il n'y ait plus qu'une seule bande de circulation (l = 3,5m). Ceci permettrait de gagner de la place pour le cheminement des piétons et cyclistes. Les trottoirs du Pont Charles de Gaulle ainsi que le trottoir coté Meuse entre la Place Astrid et le boulevard Churchill seraient partagés (c'est-à-dire utilisé par les piétons et par les cyclistes).



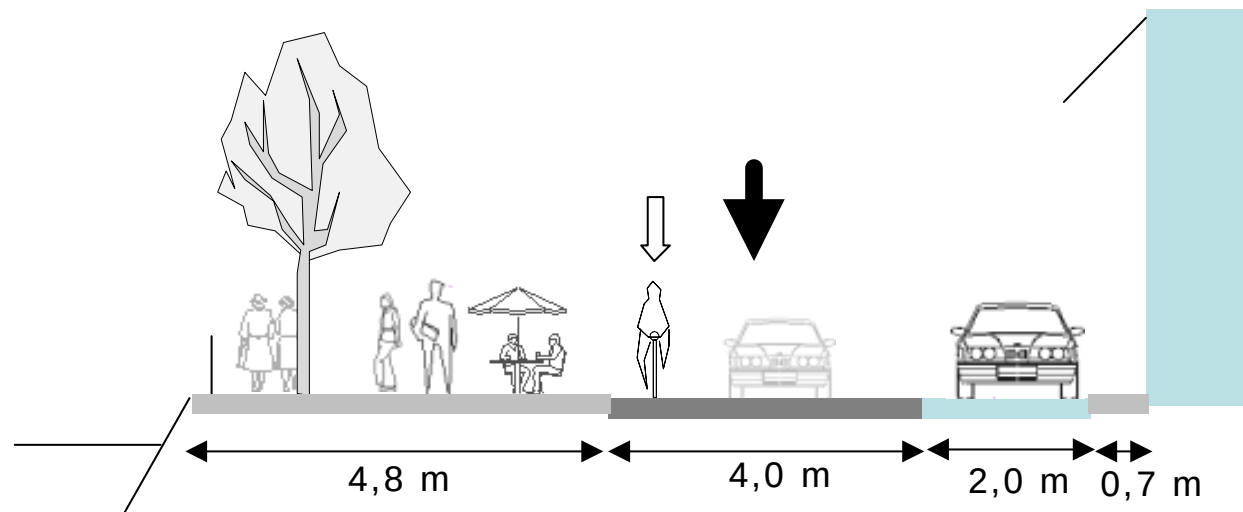
Place Reine Astrid – Bd Churchill



Bd Sasserath



- Situation actuelle -



- Proposition -

LIAISON Belle-Vue – Gare

La création d'une **passerelle piétonne** (également accessible aux cyclistes) raccordant la rue Bon-Secours au quai est de la gare permettrait également un cheminement plus court et très sûr. Le passage du quai est au quai Ouest s'effectue en utilisant l'actuel passage à niveau réservé aux piétons.

La mise en place d'une passerelle piétonne permettrait de raccourcir le trajet en devant descendre la rue Bon Secours et permettrait d'éviter, par la même occasion de devoir franchir à niveau le passage à niveau rue A. Sodar, lequel sera de plus en plus fréquemment fermé en raison du développement du trafic fret dans les toutes prochaines années.



CHEMINS A PIETONNISER

Liaison St-Médard – Gare

Du collège de Belle-Vue, descend un chemin piéton, lequel rejoint la rue Bon-Secours. L'accès piéton aux quais de la gare nécessite de descendre la rue Bon-Secours et de franchir le passage à niveau (Rue A. Sodar). Les quartiers de Saint-Médard et Wespain dominent le site de Belle-Vue. Aussi, il est envisageable que les riverains puissent utiliser ce sentier comme voie d'accès au centre-ville/à la gare. Il faudrait dès lors réaménager ce sentier (rampe, éclairage, revêtement adapté) et, idéalement, élargir l'actuel trottoir rue Bon-Secours (0,9 m > 1,5m), laquelle vient toutefois d'être complètement renouvelée.



Chemin rue Bon-Secours

Liaison Mont-Fat - Gare

Il existe également un sentier qui relie le site du Palais de Justice au site de Mont-Fat. Il serait utile de réaliser un réaménagement de ce sentier (rampe, éclairage, débroussaillage, mise en place d'un revêtement adapté). Ainsi, ce chemin piéton permettrait un accès aisé au centre-ville depuis le plateau.

Signalétique piétonne

Dans tous les cas, il faudrait également installer une signalisation piétonne en entrée de ville vers les différents pôles. Cette signalisation devrait idéalement renseigner les distances et temps de parcours moyen. Signalons qu'un projet similaire devrait être installé à Dinant, Bouvignes, Anseremme et Neffe (balises situationnelles renseignant le promeneur sur les aspects historiques des sites/bâtiments). On pourrait envisager l'utilisation de ces balises pour placer les renseignements relatifs à l'accessibilité piétonne.

La mobilité des PMR

Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et certains aménagements à leur attention ont été réalisés lors de travaux de rénovation (ex. gare de Dinant, passage pour piétons avec bordure inclinée, etc.).

L'étroitesse des trottoirs, leur encombrement, et leur entretien parfois médiocre, sont des obstacles bien réels pour les PMR. On notera que les trottoirs de la ville de Dinant sont souvent trop étroits pour permettre le croisement d'un piéton et d'une personne en chaise roulante.



Traversée adaptée aux PMR (Pl. St-Nicolas)

situations problématiques aux PMR et proposant des aménagements-type (GAMAH, Des cheminements piétons accessibles, confortables et sécurisants pour tous, volume 1, pp. 1-124). Nous recommandons vivement sa consultation préalablement à tout aménagement. Le CWATUP édicte également certaines recommandations / impositions à l'égard de ces usagers

Il existe de multiples solutions d'aménagement en faveur des personnes à mobilité réduite ; bien souvent ceux-ci sont assez simples et peu coûteux. Il existe un livre synthétisant toutes les

THEME N°4: LE STATIONNEMENT

ACTION 4.1 : AMELIORATION DE LA ROTATION SUR LES AXES COMMERCIAUX

CONTEXTE

Le stationnement est un élément de régulation des pratiques de déplacements pour le centre de la commune. Actuellement, malgré la réglementation en place, il reste de nombreuses possibilités de stationnement gratuit à proximité directe de l'hypercentre ce qui incitent à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements « domicile-travail ». Ce stationnement gratuit privilégie les usagers les plus matinaux, et pénalise les chalands et les visiteurs.

OBJECTIF

- Améliorer l'accessibilité des zones centrales
- Optimiser les espaces publics disponibles pour l'ensemble des besoins

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour rappel, l'enquête a révélé des taux de rotation faible, pas en rapport avec un centre ville à vocation commerciale.

Concrètement, si les voiries du centre ville possédaient un taux de rotation de 6 au lieu de 3,3⁵, ce n'est plus 2200 véhicules qui s'y stationneraient mais près de **4000 véhicules**, soit une augmentation de plus de 80%, sans rien changer dans l'infrastructure.

⁵ Taux de rotation moyen observé lors de l'enquête d'avril 2003

Mais pour atteindre ce niveau, il est indispensable de rassembler 3 conditions :

- Une concertation continue avec les intéressés qui doivent être convaincus de la mesure mise en place
- La rigueur dans la surveillance et la sanction
- L'information et la sensibilisation vers les usagers

Mais avant de déterminer les besoins nécessaires à court et moyen terme, il est utile d'examiner les projets qui vont modifier l'offre de stationnement du centre ville :

- Mise en service du parc en ouvrage Place Patenier : +/-100 places en ouvrage et maintien de +/- 20 places en surface
- Aménagement du parking des Oblats, mais pas de modification en volume
- Place du Casino, aménagement d'un parking en sous-sol
- Mont Fat: potentialité d'aménagement d'un parking de substitution de grande capacité (300 à 400 places)
- Parking l'avenue des Combattants en « Stand by »

Ces différents projets augmenteront très légèrement l'offre générale d'une trentaine de places.

Cette offre est-elle suffisante pour maintenir, et même développer la fonction commerciale du centre de Dinant?

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Estimation de la demande à l'horizon 2013

Globalement, les évolutions de la demande de stationnement dépendront d'une part des modifications des localisations des services et d'autre part de l'augmentation de l'utilisation de la voiture particulière pour accéder aux fonctionnalités du centre ville de Dinant.

Dans le premier cas, il est établi aujourd'hui que les services judiciaires déménageront vers Bouvignes. D'après les estimations, ce changement induira une diminution de +/- 80 véhicules au centre ville, particulièrement aux abords du Palais de Justice.

Dans le deuxième cas, on estime qu'à l'horizon 2013, le demande progressera de 10 à 12%, d'une part pour une question de génération (la population actuelle des + de 65 ans est moins motorisée que celle de 2013) et d'autre part parce que le taux d'équipement des ménages en véhicules est en pleine croissance.

Parallèlement à la croissance du stationnement, il est nécessaire que le centre ville maintienne une offre disposant d'espaces libres. En effet, si l'hypercentre est réputé saturé, de nombreux chaland se dirigeront vers d'autres lieux de services au détriment du centre ville de Dinant. Pour rappel, le diagnostic a bien montré qu'il n'existait pas actuellement un centre secondaire fort au sud de Namur. Dès lors, la clientèle de ces centres est assez volatile et est prête à se diriger autant vers Ciney que vers Dinant.

Par conséquent, on estime qu'il est nécessaire de disposer d'un **minimum** de 10% de places libres (coefficient de confort).

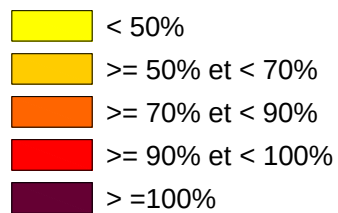
ESTIMATION DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT EN 2013								
	Offre actuelle	Offre future	Demande actuelle à 15h		Demande future		demande future + confort	
			va	%	va	taux	va	taux
Hypercentre	710	740	651	92%	645	87%	710	96%
Zone Nord	264	264	231	88%	255	97%	281	106%
Zone Sud	313	313	206	66%	228	73%	251	80%
Rive Gauche	414	414	251	61%	278	67%	306	74%
Total	1701	1731	1339	79%	1406	81%	1547	89%

COMPARAISON DE LA DEMANDE DE STATIONNEMENT ENTRE 2003 ET 2013

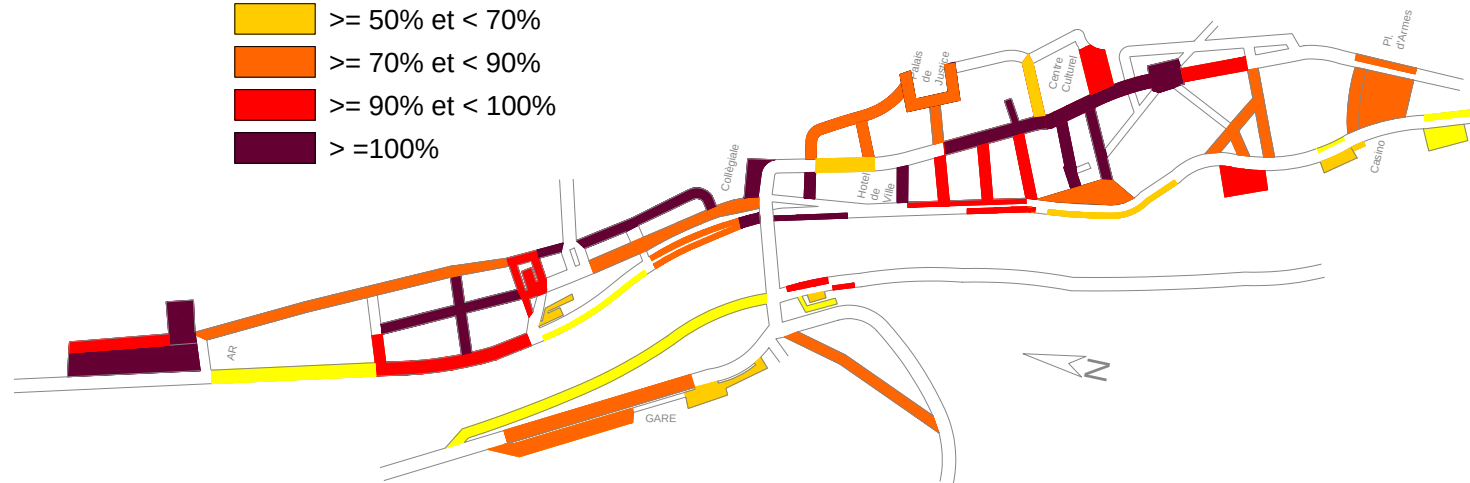
Situation actuelle



Taux d'occupation à 15h



Situation projetée en 2013



Impact sur le centre ville

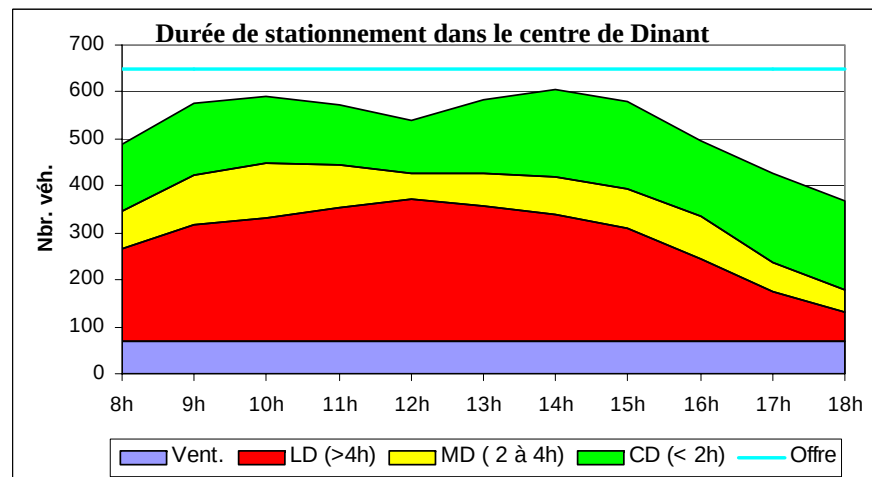
Le tableau et les deux cartes des pages précédentes renseignent les éléments suivants :

- Malgré le déménagement des fonctions judiciaires, le de mande de stationnement va encore croître
- L'hypercentre (zone commerciale) sera quasiment saturé, mais aussi quelques parkings périphériques (Oblats, Mercier, Gare,...)
- La Place du Palais de Justice devrait retrouver quelques places

Quelles sont les alternatives ??

Devant ce constat peu réjouissant, il est absolument nécessaire de faire évoluer l'offre de stationnement afin de mieux répondre à la variation des demandes.

L'enquête de rotation a montré que plus de 250 véhicules stationnement sur une durée de plus de 4h. dans le secteur



commercial, lieu où il est nécessaire d'obtenir le meilleur taux de rotation possible.

Dès lors, en « sortant » 50% de ces voitures « ventouses », il est possible de récupérer quelques 130 places qui pourraient accueillir près de 700 chalands.

Mais pour récupérer ces places, il est nécessaire d'augmenter la zone « réglementée » dans le centre de Dinant.

Mais, simultanément, il est impératif de pouvoir accueillir ces 130 véhicules sur d'autres zones de stationnement.

La Rive Gauche et le sud de la commune possèdent encore quelques capacités pour accueillir le report, néanmoins avec l'absorption de ce surplus, ces deux zones approcheraient de la saturation.

Création d'un parking de substitution ?

Dès lors, il est nécessaire d'envisager la création d'un parking de substitution, d'autant plus que pendant les vacances scolaires l'avenue Cadoux, lieu où il reste quelques places disponibles, est très utilisée.

Proposition d'une nouvelle politique de stationnement

La proposition s'appuie sur une segmentation de l'offre de stationnement du centre ville en 3 zones distinctes:

➤ **Le stationnement payant de courte durée :**

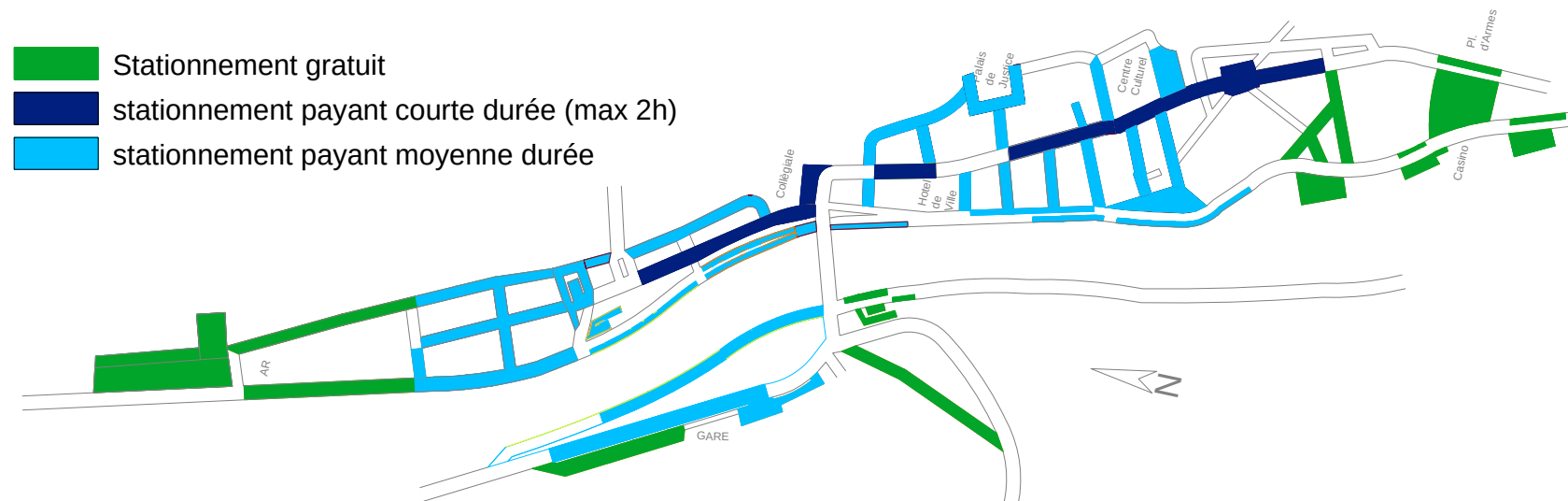
Cette zone est à destination des chalands du centre ville
La durée maximum de stationnement autorisé est de 2h et la tarification est progressive: premier ¼ d'heure bon marché voire gratuit, la deuxième heure plus chère.
Pas de dérogation
Cette zone se localiserait sur l'axe commerçant (rue Grande – rue SAX): +/- 125 places

➤ **Le stationnement payant de moyenne durée :**

Celui-ci serait implanté dans le reste de l'hypercentre pour combattre les « effets de bords » des voitures ventouses. Dans cette zone, il serait souhaitable d'accorder un avantage aux riverains (gratuité pour une voiture, abonnement annuel,...)

➤ **Le stationnement gratuit**

Cette gratuité s'appliquerait sur les zones périphériques au nord et au sud du centre ville mais aussi sur la majorité de la Rive Gauche.



THEME N°4: LE STATIONNEMENT

ACTION 4.2 : CREATION D'UN PARKING DE SUBSTITUTION

CONTEXTE

Le diagnostic et les prévisions de demande de stationnement ont montré la nécessité pour la ville de disposer d'un parking de substitution capable d'accueillir une partie de la demande de longue durée mais aussi d'absorber une partie de la demande touristique, sous toutes ses formes (voitures individuelles, Mobil Home, autocar)

OBJECTIF

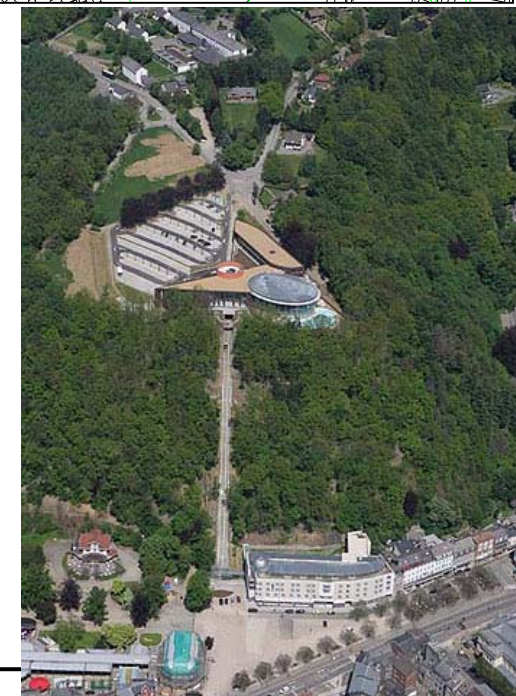
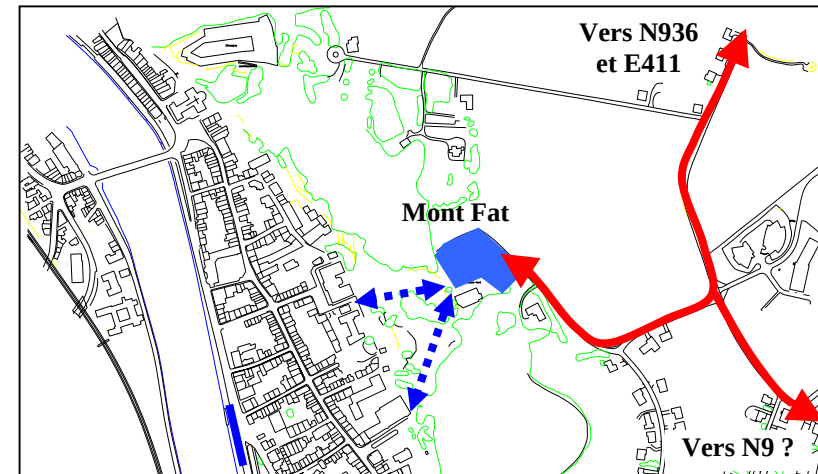
- Créer une zone d'accueil pour la demande de stationnement de longue durée
- Aménager la liaison entre cette zone et le centre ville.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La topographie de la ville de Dinant ne permet pas de trouver une zone de grande ampleur capable d'accueillir entre 200 et 300 véhicules (de 5000 à 7500m²).

Par contre, il existe une possibilité sur le plateau au lieu dit du Mont-Fat.

Mais le problème principal est la liaison vers le centre ville. A vol d'oiseau, ce parking est séparé de 250 à 300m du centre ville mais il existe un dénivelé important qui nécessite un aménagement particulier de type funiculaire, ascenseur, escalateur,...



*Exemple de funiculaire :
liaison entre le centre de
ville de Spa et le centres
des Thermes*

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

Ce parking permettrait également de servir de lieu d'accueil pour les autocars et les mobil homes.

L'aménagement d'un centre d'accueil spécifique aux autocars de tourisme est une des meilleures solutions, mise en place par quelques villes françaises, pour résoudre les problèmes posés par le stationnement des autocars.

Ces centres proposent des aires de stationnement qui présentent des éléments de confort recherchés par les autocaristes.

Ils sont couplés avec des lieux de dépose et de reprise des touristes localisés à proximité de lieux de visite. Les deux zones sont reliées par un système de télécommunication.

Dans le cas de Dinant, la zone de dépose/reprise (capacité : 2 autocars) serait toujours située le long de la Meuse, avenue Churchill et la zone de stationnement longue durée serait implantée au Mont-Fat.



Emplacement de courte durée le long des quais

Mais pour attirer les autocaristes sur les hauteurs, il est nécessaire de leur proposer quelques services afin qu'ils trouvent un intérêt à déplacer leur car.

Les services les plus demandés par les chauffeurs sont :

- Sanitaires et douches
- Distributeur de boisson
- Salle de repos

Parallèlement, le conducteur d'autocar profite souvent de l'absence de sa clientèle pour entretenir l'extérieur et l'intérieur de son véhicule. Dès lors, il a besoin d'un point d'eau, d'une source de courant, d'un point d'égout et de vidange et d'une poubelle.

La proposition dans le cadre de ce PCM est d'implanter un lieu de services couplés au développement de la zone touristique du Mont Fat.



Point d'eau disponible

De plus, ce type de service intéresse également les usagers de Mobilhome qui possèdent rarement une aire spécifique.

L'implantation d'un tel site doit être accompagné d'une véritable campagne d'information auprès des usagers (via guides spécifiques, Internet, folder professionnel,...) et d'un jalonnement complet à partir des différentes entrées de la commune.



THEME N°4: LE STATIONNEMENT

ACTION 4.3 : AMELIORATION DU PARK&RIDE DE L'ECHANGEUR N°20 DE L'E411

CONTEXTE

De plus en plus d'automobilistes se laissent tenter par le co-voiturage. Cela se traduit par un rendez-vous proche de la voirie structurante. Dans le cas de Dinant, cela se concrétise par une demande de stationnement aux abords de la sortie n°20 de l'E411.

Face à cette demande, les gestionnaires de voirie ont aménagé un espace de stationnement pouvant accueillir une dizaine de véhicules. Malheureusement, aujourd'hui ces places sont totalement occupées.

OBJECTIF

- Améliorer l'offre de stationnement pour le co-voiturage

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action proposée est relativement simple. Elle consiste à augmenter la surface dédiée au stationnement. Il existe des possibilités pour doubler la capacité actuelle, sans gros travaux. Mais, simultanément, il est nécessaire d'étudier la faisabilité d'un petit parking d'une cinquantaine d'emplacements afin d'absorber la demande future.



THEME N°5: LA COMMUNICATION

ACTION 5.1 : DEVELOPPEMENT D'ACTIONS RECURRENTES DE SENSIBILISATION

CONTEXTE

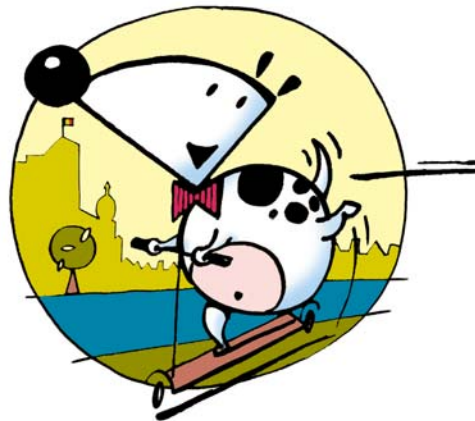
Le Plan Communal de Mobilité ne sera réellement efficace que s'il est partagé largement par la population de l'entité. Par conséquent, il sera nécessaire de multiplier les campagnes de communication et d'information à des moments clés de l'année. L'ensemble des médias devra être utilisé pour toucher un maximum de personnes.

OBJECTIFS POURSUIVIS

L'objectif de cette action est de définir annuellement les campagnes de médiatisation sur les thèmes relevant du Plan de Mobilité afin de sensibiliser la population sur la nécessité de mettre en service l'ensemble du projet.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Réalisation annuelle d'un «livre blanc» sur les éléments de la mobilité des Dinantais
- Participation de la commune à la semaine de la mobilité
- Campagne de presse régulière dans les différents quotidiens
- Réalisation de feuillets



d'informations sur les différents travaux entrepris

- Réalisation d'affiches
- Création d'une exposition itinérante sur les thèmes du Plan de Mobilité
- Développement d'une valise pédagogique
- Développement d'actions de sensibilisation sur des thèmes particuliers :
 - Action du TEC afin d'expliquer le fonctionnement du réseau
 - Journée vélo dans la ville
 - Journée ville sans voiture
 - ...

- Réalisation d'enquête de satisfaction sur les espaces publics

PARTENAIRES

- Pilote : la commune et le MET
- Partenaires : la commune, la SNCB, le TEC



5 LE PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

INTRODUCTION

Le plan communal de mobilité de Dinant propose un ensemble d'actions afin de modifier progressivement les tendances actuelles de la mobilité. Il se projette à un horizon de dix ans.

La mise en œuvre de ce PCM recouvre deux aspects :

- L'engagement des actions jugées prioritaires ; celles-ci sont à réaliser à court ou moyen terme, et peuvent nécessiter des études complémentaires immédiates avant leur réalisation effective.
- L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de cette étude ; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaires, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

Ce document propose un phasage des différentes actions proposées dans la phase 3 de l'étude.

Un horizon est déterminé pour chaque action et parallèlement, il est précisé si cette action est complémentaire, préalable ou dépendante d'autres actions. Cette relation peut-être technique, fonctionnelle, voire politique.

Enfin, 5 actions prioritaires sont mises en évidence. Elles sont jugées indispensables au bon fonctionnement de la mobilité dinantaise. Les gestionnaires doivent entreprendre le plus rapidement possible les études nécessaires afin de les concrétiser.

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS				
	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
TRANSPORT PRIVE				
⇒ Création d'un nouveau pont				
• étude de faisabilité	X			Ce type de travaux demande de nombreuses études et des accords politiques souvent longs à obtenir
• mise en service			X	
⇒ Mise en place du plan de circulation				
• Modifier la montée sur le pont		X	X	Voir point précédent
• Mise en service des sens proposés	X	X		Doit se faire avant réaménagement de la Rue Grande
• Aménagement de la Rue Grande				Après changement de sens de circulation
o faisabilité	X			
o mise en service		X		
⇒ Les connexions de la N97				Dépend du développement de Wespin
• Etude de faisabilité	X			
• Mise en service		X	X	
⇒ La traversée de Bouvignes	X			
⇒ L'aménagement de la rue St-Jacques				
• création du giratoire CHD	X			Indépendant des autres aménagements
• aménagements connexes		X		
⇒ Aménagement de la N96 Ouest		X		
⇒ Aménagement de l'entrée Nord				
• Porte d'entrée	X			
• Giratoire Sax		X		
⇒ Traversée d'Anseremme				
• Aménagement devant école	X			Indépendant des autres aménagements
• Reste des aménagements				

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS (suite)				
	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
TRANSPORT PRIVE (suite)				
⇒ Traversée de Falmagne-Falmignoul		X		
TRANSPORT PUBLIC				
RESEAU SNCB				
⇒ Optimiser l'offre		X		
⇒ Renforcer l'intermodalités	X			
RESEAU TEC				
⇒ Ligne Rapido	X	X	X	L'optimisation est dépendante du plan de circulation
⇒ Lignes urbaines	X	X		
⇒ Transport à la demande		X		
MODE DOUX				
⇒ Mise en place d'un réseau cyclable				Mise en place progressive Sécurisation des carrefours
• Amélioration du RAVel	X	X		
• Liaison de la Lesse	X			
• amélioration des pistes cyclables + entretien	X	X	X	
⇒ Mise en place de stationnement vélo	X	X		Mise en place du réseau
⇒ Mise en place du jalonnement		X		Création d'un réseau
⇒ Amélioration des rabattements vers les pôles de transports publics	X	X		
⇒ Amélioration des cheminements piétonniers	X	X	X	Dépendra du réaménagement de la Rue Grande

PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNE DE DINANT

PHASAGE DES DIFFERENTES ACTIONS (suite)				
	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT
STATIONNEMENT				
⇒ Réorganisation du stationnement en centre ville				
• Extension de la zone payante	X	X		Amélioration des espaces publics en centre ville
• amélioration de la rotation	X	X		Dépendra de la solution du parking longue durée
⇒ Parking de dissuasion				Mise en place du réseau
• Mise en place du parking	X	X		Création d'un réseau
• Mise en place de la liaison	X	X		De la liaison dépendra la fréquentation du parking
• Mise en place du jalonnement	X	X		Dépendra de la liaison
⇒ Amélioration du P&R de l'E411s	X	X		



Mesures prioritaires

6 LE SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

L'élaboration du plan communal de mobilité n'est pas une fin en soi. Cette étude fixe les orientations d'organisation de la mobilité au sein de l'entité à court, moyen puis long terme, mais il est nécessaire de la faire vivre.

Le plan communal de mobilité va être mis en œuvre par étape en fonction des priorités et des disponibilités budgétaires. Il sera en outre également nécessaire d'en faire une évaluation a posteriori.

Pour disposer des éléments nécessaires à cette évaluation, mais également pour faire vivre le plan communal de mobilité et pour découpler les différents services compétents dans les domaines influençant directement la problématique de la mobilité, il apparaît indispensable de créer **une cellule de suivi**. Celle-ci serait contrôlée par les mêmes acteurs que ceux qui ont suivi l'élaboration du plan communal de mobilité.

Le rôle de cette cellule est triple :

1. Organiser le suivi du plan communal de mobilité

- Créer, organiser et mettre à jour, **un observatoire de la mobilité** ; celui-ci est un outil qui permet d'évaluer la mise en œuvre des actions décidées dans le cadre du PCM et de s'assurer de leur efficacité. C'est un dispositif continu d'évaluation. Cette quantification doit permettre d'alerter les différents partenaires sur des dysfonctionnements inattendus consécutifs à la mise en œuvre d'une action ; il est par conséquent un outil d'aide à la décision.

L'observatoire permet :

- D'analyser la réalisation des actions au regard de leur programmation,
- De mesurer les effets de ces actions,
- De mesurer l'atteinte ou non des objectifs.

Cet observatoire est constitué d'indicateurs de mesure et d'évolution de la mobilité, qui peuvent être :

- Des comptages du trafic routier sur les principales voiries desservant la commune : N81, N88,...
- L'estimation des flux PL générés par le zoning industriel
- L'évolution de l'usage du vélo
- Les taux d'occupation du stationnement durant les périodes de pointe, l'évolution de la rotation en cas de modification de la rotation
- Les vitesses de circulation en entrée d'agglomération, dans les zones résidentielles et dans les centres
- Le suivi annuel des statistiques d'accidents corporels de la circulation
- Des données de fréquentation des transports publics (TEC, SNCB ,...)
- La qualité des espaces publics
- ...

Cet outil doit être mis en place dans la première année suivant le plan de mobilité. Il peut être complété par des données socio-économiques, et être utile de la sorte à l'ensemble des gestionnaires du territoire de la commune

- Être le garant de la cohérence des différentes actions qui seront menées dans l'ensemble de l'entité, notamment en termes de développement de l'urbanisation et d'organisation des flux de déplacements.

- Animer un comité de suivi du PCM, réunissant techniciens et responsables politiques

2. Développer et organiser l'information et la communication :

- Définir un plan de communication sur l'ensemble de l'entité : public ciblé, périodicité de la communication, vecteurs, mesures d'impact,... Ce plan de communication accompagne la mise en œuvre du PCM
- Organiser des actions de sensibilisation dans les écoles (continuité du concours de dessin), les entreprises, les administrations, les services sociaux,...
- Développer l'information sur le stationnement dans l'entité afin d'accompagner les différentes mesures qui seront prises dans ce domaine.
- Favoriser le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet) afin de limiter le nombre de déplacements pour certains motifs, comme la délivrance de pièces administratives par des services publics
- Développer l'information lors des chantiers de voirie et prévenir l'ensemble des usagers concernés.

3. Organiser et animer des rencontres entre les différents acteurs de la mobilité

- Travailler et développer un « service conseil » pour les entreprises et les services publics afin de les aider à la réalisation de plans de mobilité particuliers, outil visant à favoriser les déplacements domicile-travail, en transport public, à pied ou à vélo.

Comme le démontrent les nombreuses actions reprises dans ce document, cette cellule ne peut être efficace que si elle est composée d'animateurs permanents, et si elle est dotée de moyens qui lui permettent d'engager des actions et des études pour faire vivre le Plan Communal de Mobilité.

Dans un souci de cohérence, il serait préférable que cette cellule soit menée par une seule équipe et sur l'ensemble du territoire du plan communal de mobilité. Cette cellule peut être articulée autour du conseiller en mobilité de la commune qui est, depuis l'initialisation de l'étude, un interlocuteur privilégié pour ce type de problématique. Cette cellule est accompagnée par un comité de suivi qui se réunit quatre à cinq fois par an, où siègent les représentants de l'ensemble des partenaires (Région Wallonne, Commune, association, Intercommunale,...). **Cette cellule peut s'étendre sur un territoire plus vaste** et intégrer soit la l'Agglomération transfrontalière ou simplement les communes belges

L'élaboration du comité de suivi, mais surtout de l'observatoire, nécessite une réflexion préalable sur les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en œuvre : **que va-t-on observer ?**

Ceci implique :

- **La définition des objectifs à atteindre**

- **La définition d'indicateurs pertinents**, dont les quatre règles sont simplicité, fiabilité, pérennité et pertinence :
 - Définition d'indicateurs en fonction des actions retenues,
 - Définition méthodologique précise des indicateurs : détermination du mode de calcul, des lieux géographiques, du mode de constitution, de la périodicité des sources utilisées, des coûts.
- **La définition d'une situation initiale**, qui servira de référence et permettra de vérifier les méthodologies nécessaires à la récolte et à la réalisation de certains indicateurs.