

Mars 2025

Version finale après enquête publique



Plan Communal de Mobilité

Ville de Ciney

Diagnostic

1

Objectifs

2

Actions

3

Rapport de diagnostic



ICEDD





Introduction

- 1. Présentation de l'équipe [Diapositive 3](#)
- 2. Organisation de l'étude [Diapositive 4](#)

Phase 1 – Diagnostic

- Thème 1 : **Transition vers des nouvelles mobilités** [Diapositive 20](#)
- Thème 2 : **La demande** [Diapositive 30](#)
- Thème 3 : **Portes d'accès au territoire** [Diapositive 39](#)
- Thème 4 : **Les villages** [Diapositive 46](#)
- Thème 5 : **Les accès au centre-ville** [Diapositive 52](#)
- Thème 6 : **Les circulations dans le centre-ville** [Diapositive 59](#)
- Thème 7 : **Le stationnement** [Diapositive 69](#)
- Synthèse [Diapositive 79](#)

Plan Communal de Mobilité de Ciney

Introduction



ICEDD

Plan Communal de Mobilité de Ciney

Introduction

1. Présentation de l'équipe





Approche

Bureau indépendant d'études et de conseils qui accompagne les entreprises et pouvoirs publics dans leur transition vers un monde plus durable.

Métiers



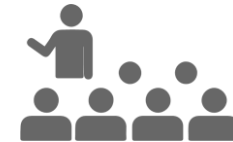
Diagnostic & Evaluation



Études prospectives



Accompagnement à la transition



Formation & participation

Thématiques



Ressources naturelles
& déchets



Mobilité
& territoire



Climat &
Transition énergétique



Bâtiments &
Industries durables



Fondé en 1961, l'ICEDD est un bureau indépendant d'études et de consultance qui accompagne les entreprises et pouvoirs publics dans leur transition énergétique et économique. L'équipe permanente du bureau se compose d'une trentaine d'experts dont les qualifications couvrent un vaste champ pluridisciplinaire. Les services offerts se déclinent dans 4 domaines de compétences : les ressources naturelles et les déchets, la mobilité et le territoire, le climat et la transition énergétique, les bâtiments et entreprises durables.

L'équipe « Mobilité et territoire » qui a en charge la réalisation de ce PCM est composée de 5 experts ayant chacun de nombreuses années d'expérience dans des études de mobilité, dans des analyses de territoire et dans l'élaboration d'actions concrètes. Elles ont une grande habitude dans la rédaction de plans, dans l'animation et la consultation citoyenne et dans l'interaction avec les élus, l'administration, la société civile et les acteurs privés. Les échanges réguliers avec les autres équipes de l'ICEDD leur permettent d'avoir une bonne connaissance des enjeux climatiques, de durabilité des infrastructures et bâtiments, d'économie circulaire et de gestion des ressources naturelles.



Présentation de l'ICEDD

François VANDER LINDEN



Formation

Sciences et Gestion de l'environnement
Conseiller en mobilité

Expertise

Plans de mobilité
Formation en mobilité

Expérience

12 ans

Bérénice RUYSEN



Formation

Bio-ingénieur en aménagement du territoire

Expertise

Mobilité, aménagement du territoire, système de transport intelligent et mobilité scolaire

Expérience

14 ans

Florence VANDY



Formation

Géographe
Gestion de l'environnement

Expertise

Evaluation environnementales, aménagement du territoire, mobilité et implantations commerciales.

Expérience

15 ans

Jean-Philippe LENS



Formation

Bio-ingénieur en aménagement du territoire
Conseiller en mobilité

Expertise

Aménagement du territoire, Agriculture, Développement économique, Mobilité

Expérience

19 ans

Barbara COLFS



Formation

Architecte-Urbaniste

Expertise

Architecture, urbanisme et aménagement de l'espace public

Expérience

20 ans



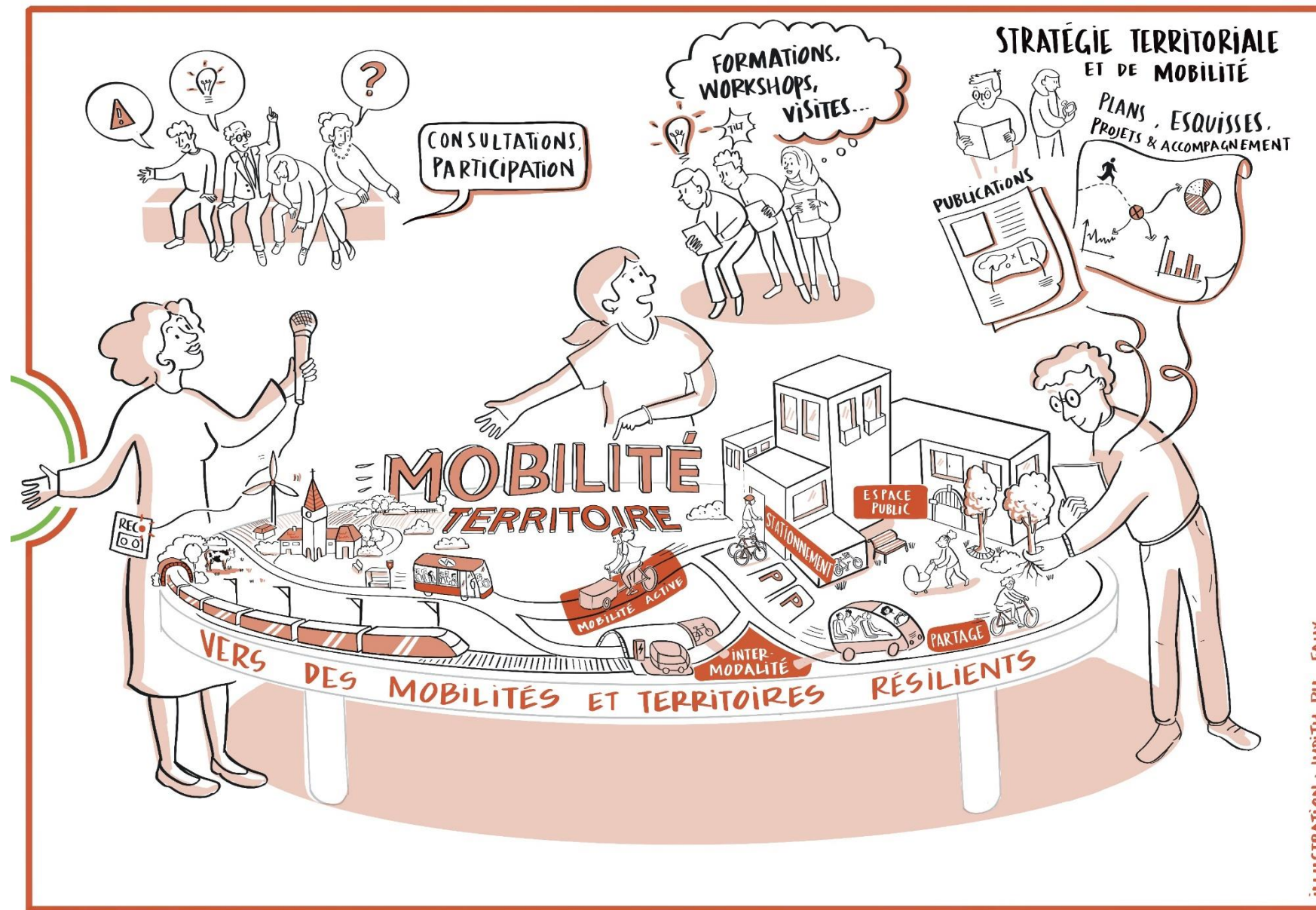
ICEDD

DR(EA)²M





Présentation de l'ICEDD





Plan Communal de Mobilité de Ciney

Introduction

2. Organisation de l'étude

Le PCM est un **outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale**. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune, en adéquation avec les options et objectifs généraux schéma de développement territorial. Il vise à promouvoir une **utilisation raisonnée de la voiture individuelle** et la valorisation d'une mobilité multimodale, avec un recours accru aux modes alternatifs à l'autosolisme et à la multimodalité.

Le PCM définit des **options** et des **actions** au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes et leur articulation (infrastructures et gestion de l'offre) mais également en matière de gestion de la demande.

Le PCM s'élabore en **co-construction** entre la Commune et les partenaires, qui ont la responsabilité d'assurer la cohérence avec l'échelle supra communale, valident le PCM et s'engagent à sa prise en compte dans leur domaine de compétence. Le PCM doit également s'articuler avec les autres outils de gestion communale notamment ceux traitant de l'aménagement du territoire et de l'énergie.

Cette stratégie insiste, entre autres, sur les **objectifs** et **outils** suivants :

- Concrétisation physique de l'intermodalité (stations d'échange modal)
- Renforcement des dispositifs de priorité au transport public, particulièrement à l'entrée et dans les pôles et structuration de l'offre en vue de maximiser la taille critique des flux
- Mise en place progressive d'un cadre favorisant le partage/la mutualisation des véhicules
- Approche centrée sur les besoins grâce à des outils d'information et de paiement intermodaux
- Divers outils d'action portant sur la demande de mobilité et ne relevant pas du domaine des infrastructures (implantations territoriales économes en ressources, comportements innovants, politiques du temps, ...)

Pour le PCM de Ciney, les 15 objectifs suivants ont été identifiés par le Comité de pilotage et décrits dans le cahier des charges ayant servis à sélectionner l'auteur du plan

Le cœur du PCM

- 1) Valoriser les **modes durables** ;
- 2) Réduire le **trafic automobile** et renforcer le **transfert modal** ;
- 3) Evaluer le fonctionnement des **parkings** ;
- 4) Améliorer l'intermodalité ;
- 5) Améliorer la **sécurité des piétons** aux points clefs (écoles, passages piétons, ...)
- 6) Améliorer l'accessibilité des espaces publics pour tous les publics dont les **PMR** ;

Via des moyens
spécifiques

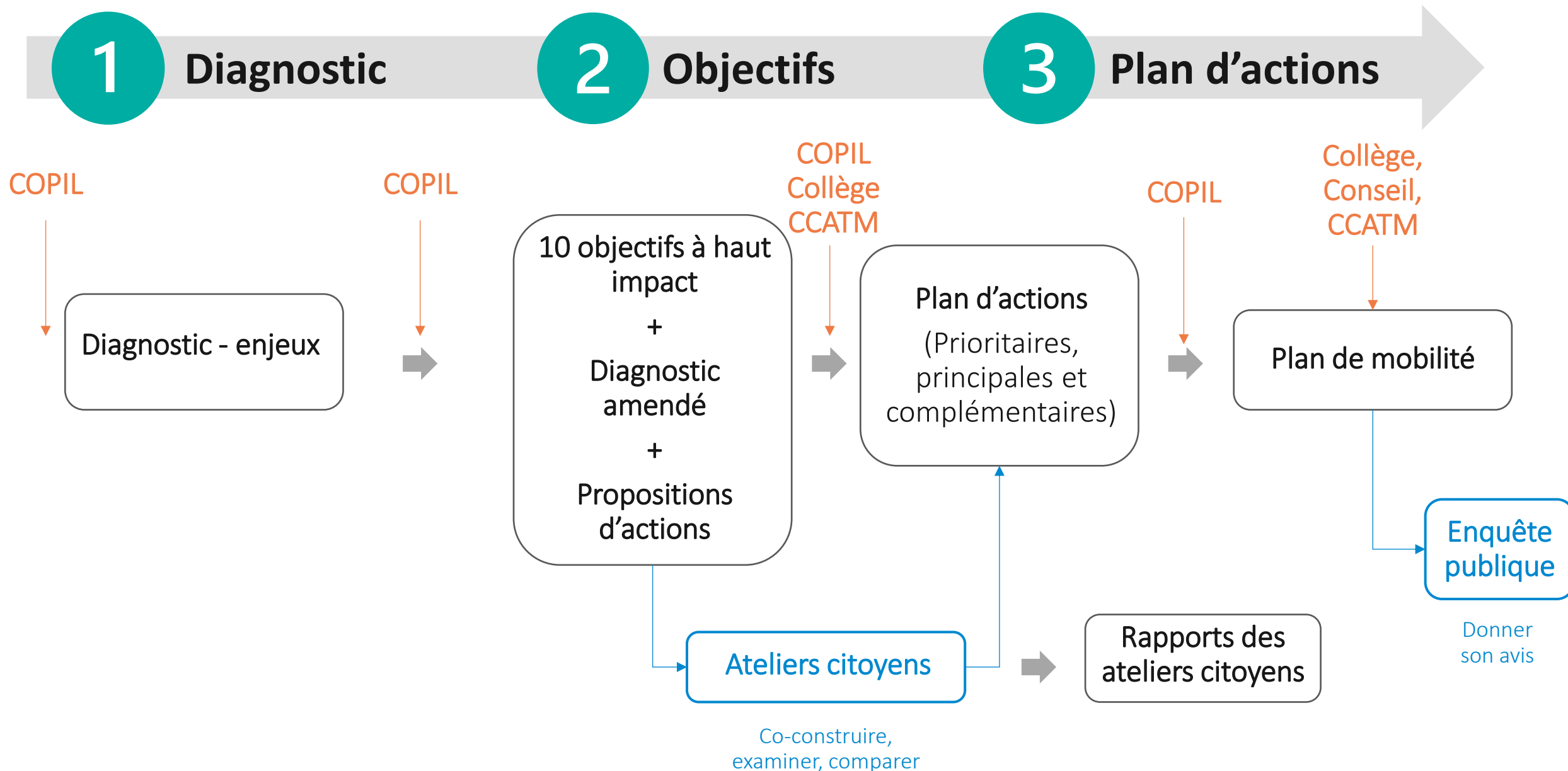
- 9) Mettre en place des **systèmes intelligents** (trafic, CO2, parkings) ;
- 10) Favoriser les **zones 30, résidentielle, de rencontre** ;

- 8) Maîtriser la demande via l'**aménagement du territoire** ;

En parallèle du PCM (CoDT,
SDT, SDC, SOL, PU)

Dans le but d'atteindre des résultats

- 11) Réduire le nombre et la gravité des **accidents** ;
- 12) Améliorer la convivialité des **espaces publics** et favoriser les activités de séjour ou de **vie locale** ;
- 13) Favoriser une **revitalisation** des territoires centraux ;
- 14) Diminuer les **impacts environnementaux** ;
- 15) Favoriser l'accès aux **commerces et aux entreprises**





Le déroulement du PCM comprend plusieurs **étapes d'information/validation** auprès de différentes instances. L'étude a démarrée en février 2023 avec un premier **Comité de pilotage (Copil) de lancement**. Copil qui se réunit après et avant chaque phase afin de valider les différents contenus étudiés et à étudier. Ce Copil est composé de membres du Collège, de l'administration et de la Zone de Police.

Les phases 2 et 3 font également l'objet d'une présentation au **Collège** pour validation et à la **CCATM** pour information. Le **Conseil communal** sera également sollicité en fin de phase 3 pour validation.

Le **processus participatif** se compose de deux moments :

- Un moment de cocréation sous la forme de **4 ateliers** avec 20 citoyens qui se sont portés candidats lors d'un appel sur les réseaux sociaux et dans le « Les Meugleries ». Ces 4 ateliers ont pour objectif d'étudier les différentes actions possibles et d'en faire ressortir leurs avantages et inconvénients afin de nourrir la suite de l'étude. Une synthèse des débats sera rédigée sous la forme d'un rapport de fin d'atelier ;
- Un moment de validation sous la forme d'une **enquête publique** lors de laquelle chaque citoyen pourra se prononcer sur l'avant-projet de PCM ;
- Des rencontres bilatérales et interviews de personnes ressources concernées par des activités à haute génération de flux (écoles, société de transport en commun, entreprises, ... ;



1

Diagnostic

2

Objectifs

3

Plan d'actions

Phase 1 – Diagnostic

La phase 1, le diagnostic, consiste à dresser un **portrait du territoire** en matière de mobilité. Les thèmes abordés sont les suivants

- les générateurs de déplacements existants et en projets et leur évolution à court et moyen terme ;
- les réseaux et l'offre de chaque mode de déplacements, ainsi que leur utilisation, leur adéquation à la demande, leur interconnexion, les points noirs existants et les dispositions en matière de stationnement ;
- les services de mobilité existants (covoiturage, véhicules partagés, taxis, Plans de déplacements d'entreprises, d'administration, ...) ;
- la sécurité et les nuisances liées aux déplacements ;
- les problèmes liés à la mobilité scolaire ;

Une première version du **diagnostic** sera d'abord établie sur base des données existantes pour permettre d'identifier les principaux enjeux. Ces enjeux seront ensuite challengés par des relevés complémentaires de terrain qui aboutiront alors à une version amendée du **diagnostic**.



Phase 2 – Objectifs

La phase 2 devra identifier **10 objectifs à haut niveau d'impact** qui reflèteront la situation souhaitée à moyen et long terme en matière de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire communal. Ces objectifs sont définis :

- dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire
- en cohérence avec les objectifs définis dans la vision FAST et la SRM
- à partir des objectifs spécifiques à la Commune, tels que définis dans le pré-diagnostic, évalués et adaptés suite aux conclusions de la phase diagnostic.

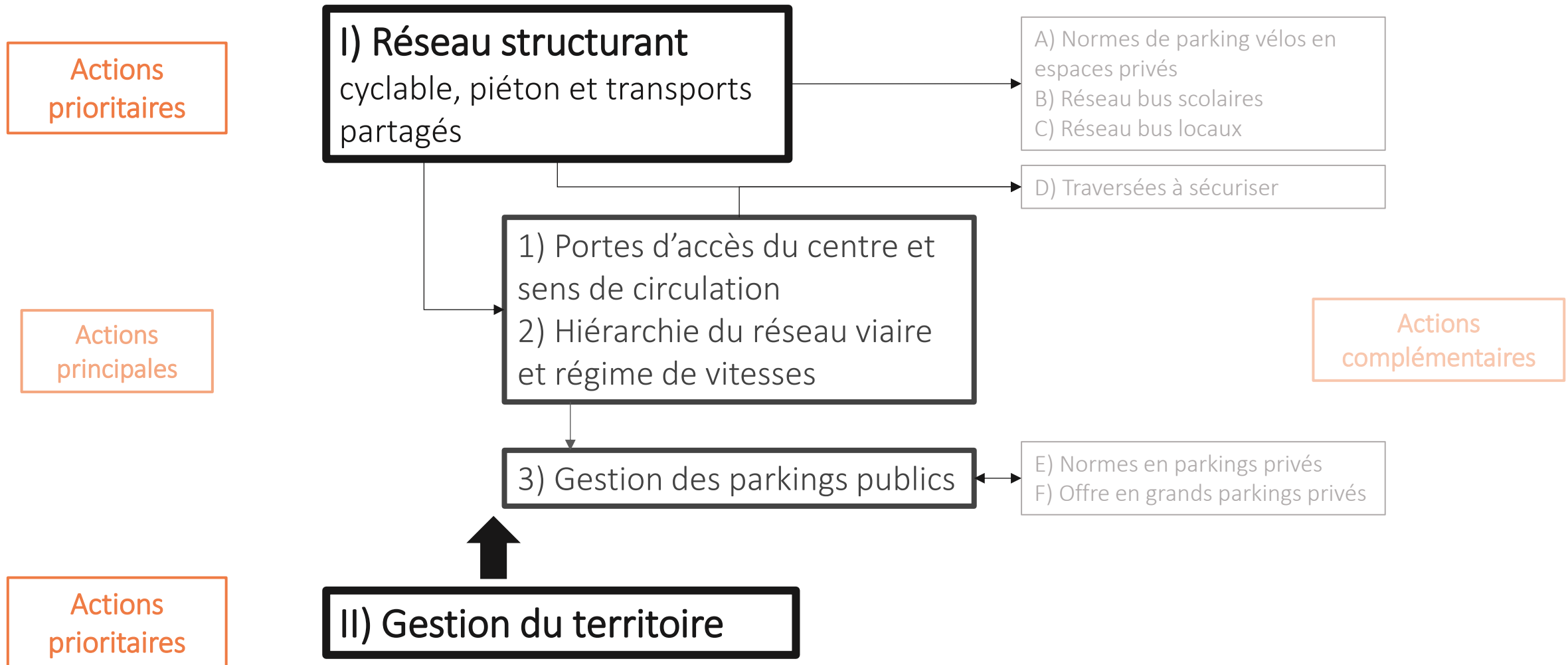
Phase 3 – Plan d'actions

Cette phase déclinera l'ensemble des actions retenues pour atteindre les 10 objectifs. Les actions seront déclinées en trois volets : les actions prioritaires dont la mise en œuvre est essentielle pour assurer un report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle ; les actions principales qui sont nécessaires à la sécurité et à la structure du réseau pour garantir la cohabitation de tous les modes ; les actions complémentaires (parfois hors du champ de la mobilité) qui viennent compléter les actions prioritaires et principales.

Ce plan d'actions sera ensuite traduit en plan de mobilité, véritable outil opérationnel intégrant les moyens humains et financiers et un calendrier de mise en œuvre.

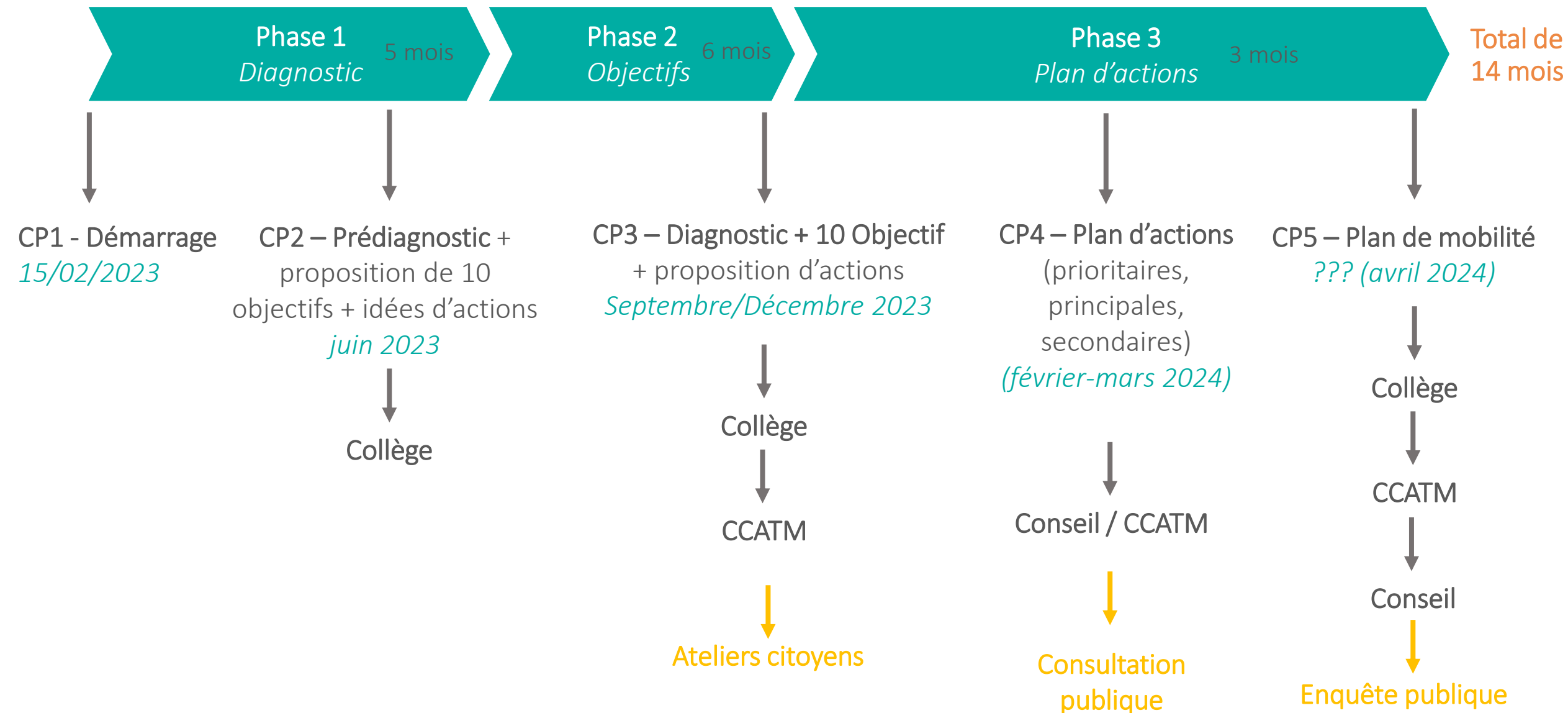


Phase 3 – Structure du plan d'actions





Planning de la mission





Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - Diagnostic



Le présent rapport de diagnostic a été structuré en **7 thèmes** allant d'une approche globale pour, de plus en plus, aborder des points particuliers. Le thème 1 décrit les enjeux globaux de la transition sociétale en cours d'un point de vue mobilité. Le thème 2 identifie tous les facteurs générateurs de flux à Ciney et susceptibles de l'influencer à l'avenir. Le thème 3 traite des problématiques d'accès au territoire. Le thème 4 aborde la question des villages. Enfin, les thèmes 5, 6 et 7 se concentrent sur le centre-ville successivement sous l'angle de ses accès, de la circulation et du stationnement.

Chacun de ces sept thèmes décrit la situation selon une **approche multimodale** en s'appuyant sur des données objectives (statistiques, relevés, comptages, enquêtes, ...) et sur les **contenus d'autres plans et programmes** régionaux (Stratégie Régionale de Mobilité, Schéma de Développement du Territoire, ...) ou communaux (Schéma de Développement Communal, Programme Communal de Développement Rural, ...)

L'objectif de ce diagnostic est d'**identifier les enjeux** du territoire en termes de mobilité. C'est-à-dire les faiblesses que l'entité va devoir corriger et solutionner ou les atouts à partir desquels elle va pouvoir bâtir son plan d'actions.

Les données, graphiques, chiffres sont donc présentés de telles manières à pouvoir faire ressortir les 24 enjeux qui ont été relevés.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 1

Transition vers des nouvelles mobilités

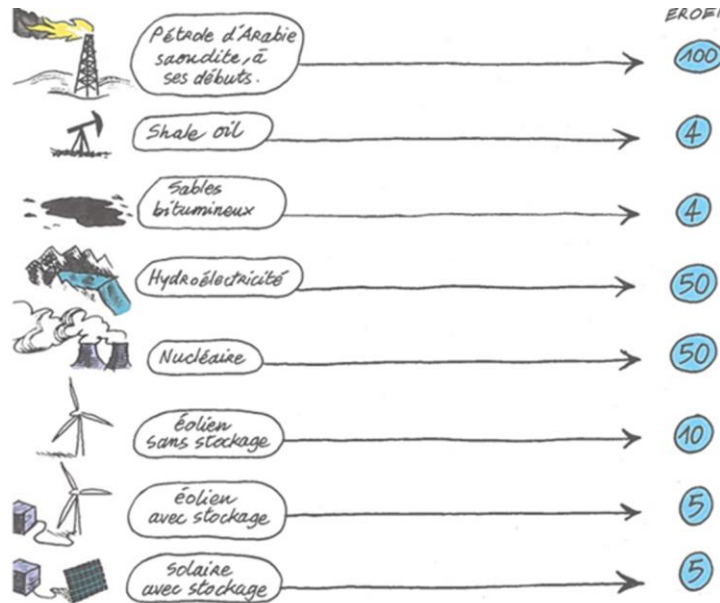


1) Transition : 3 Défis conjoints

Elaborer un Plan Communal de Mobilité en 2022 revêt un caractère très particulier étant donné les changements sociétaux auxquels nous assistons désormais.

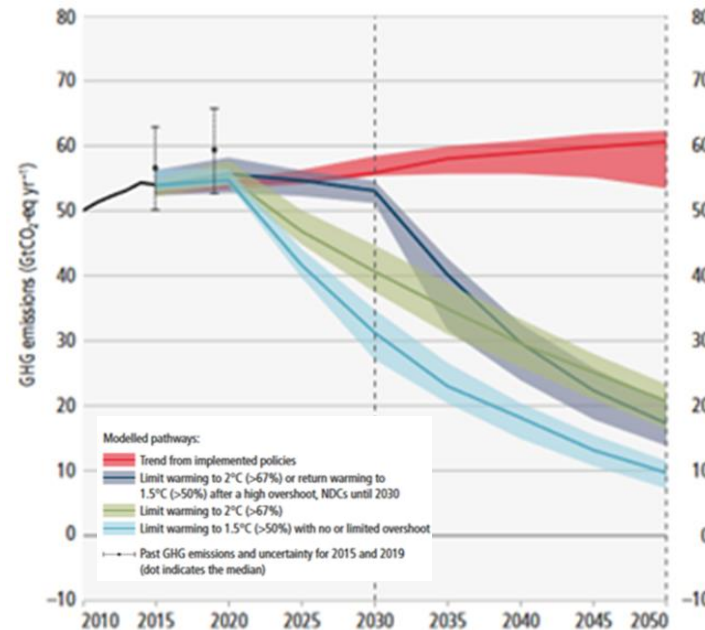
Jusqu'il y a peu, les PCM avaient comme ambition première d'apporter des solutions à la dynamique continue de croissance automobile. C'est ce paradigme qui structurait naturellement les PCM et nourrissait la majeure partie de leur plan d'actions. Les modes alternatifs à la voiture individuelle faisaient également partie de la réflexion mais trouvaient peu d'échos dans ce modèle dominé par la maîtrise du temps, aux ressources en énergie « illimitées » et sans intégration des externalités. 3 défis nous imposent de revoir ce paradigme :

Le défi énergétique, la fin de l'énergie pas chère



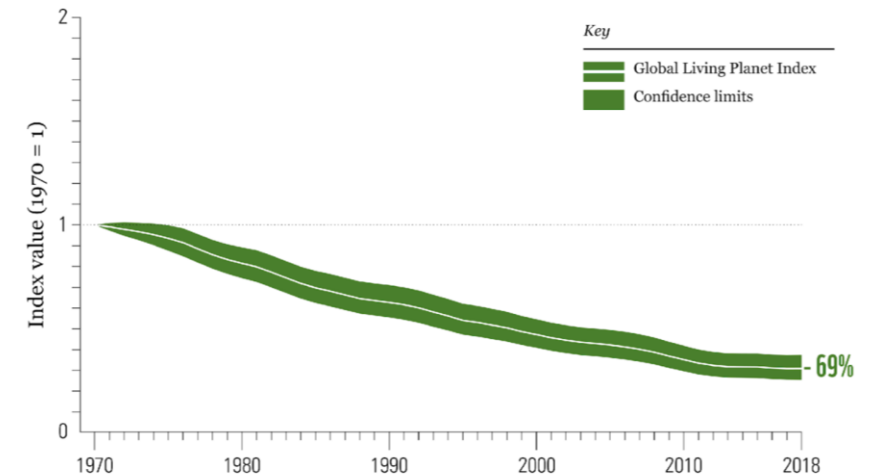
Coût énergétique des différentes sources d'énergie (Source : Le monde sans fin. Jancovici – Blain)

Le défi climatique, l'impossibilité de limiter le réchauffement à +1,5°C



Emissions projetées de GHG (Source : Climate Change 2022, Mitigation of Climate Change, Summary for Policymakers. Intergovernmental Panel on Climate Change.)

Le défi de la biodiversité, une menace réelle pour tous les services écosystémiques



The global living planet index (1970 to 2018) (Source : WWF Living Planet Report 2022)



Le défi énergétique, la fin de l'énergie pas chère

Il est admis par les experts en énergie que le pic pétrolier a été dépassé. Du pétrole est et sera toujours disponible mais dans des conditions d'accès et de traitement de plus en plus difficiles. Ce qui impactera à la hausse son coût. Comme le montre le graphique qui compare le coût énergétique (c'est-à-dire le rapport entre l'énergie nécessaire pour produire l'énergie et celle qui en est générée) des différentes sources d'énergie rien ne sera jamais aussi rentable que les champs pétroliers terrestres dont les réserves s'amenuisent. Ce qui amène à dire que nous vivons clairement la fin de l'énergie pas chère.

Le défi climatique, l'impossibilité de limiter le réchauffement à +1,5°C

Le dernier rapport du GIEC de 2022 confirme sans ambiguïté qu'il y a réchauffement climatique et que celui-ci est bien causé par les activités humaines. Il montre également que la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour limiter le réchauffement climatique à +1,5°C n'est pas du tout respectée et que nous nous dirigeons vers le seuil de +2°C d'ici 2100. Ce seuil est essentiel car au-delà, le GIEC estime que les effets du réchauffement climatique seront plus intenses et qu'un basculement dans un processus incontrôlable est davantage possible.

Le défi de la biodiversité, une menace réelle pour tous les services écosystémiques

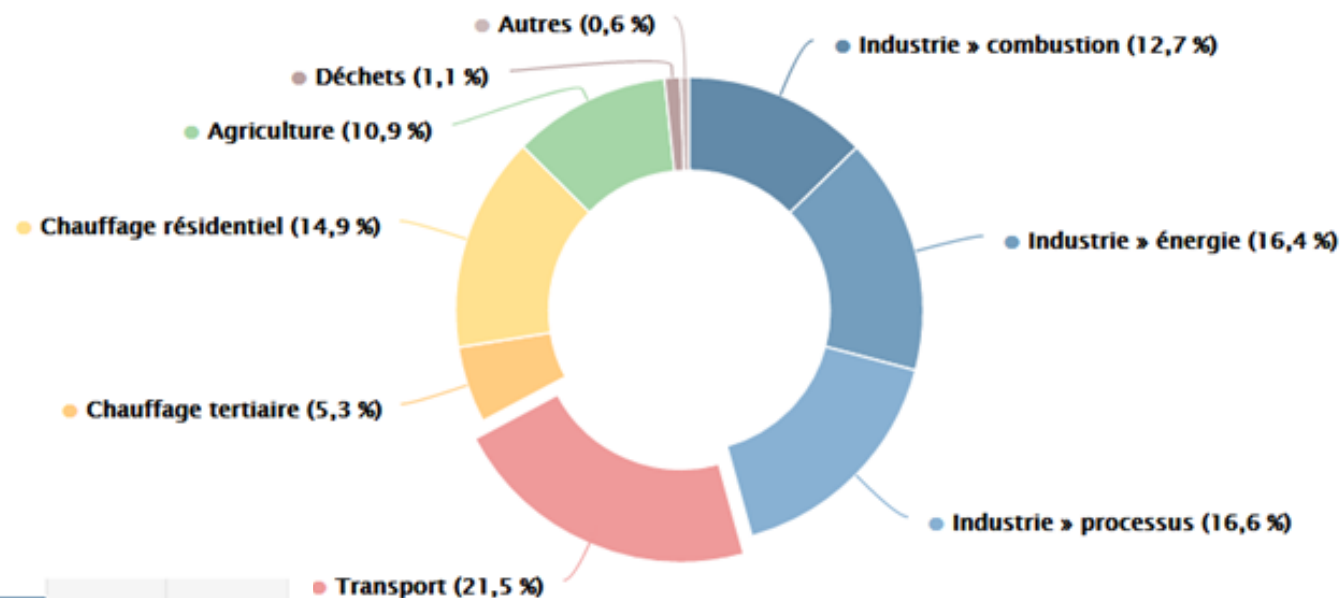
Depuis 1970, les populations de vertébrés (mammifères, oiseaux, poissons, reptiles et amphibiens) ont diminué de 68%. C'est ce que les scientifiques appellent la 6^{ème} extinction de masse et elle est entièrement causée par les activités humaines. Il en est de même pour les insectes et les espèces végétales qui disparaissent deux fois plus rapidement que les mammifères, oiseaux et amphibiens réunis. Or cette biodiversité joue de multiples rôles essentiels à la vie humaine : production d'oxygène, puits de carbone, fertilisation des sols, pollinisation des cultures, transformation de déchets et polluants, régulation des ravageurs des cultures, mise à disposition de matières premières, production de médicaments, ...



1) Transition : le « poids » environnemental du transport

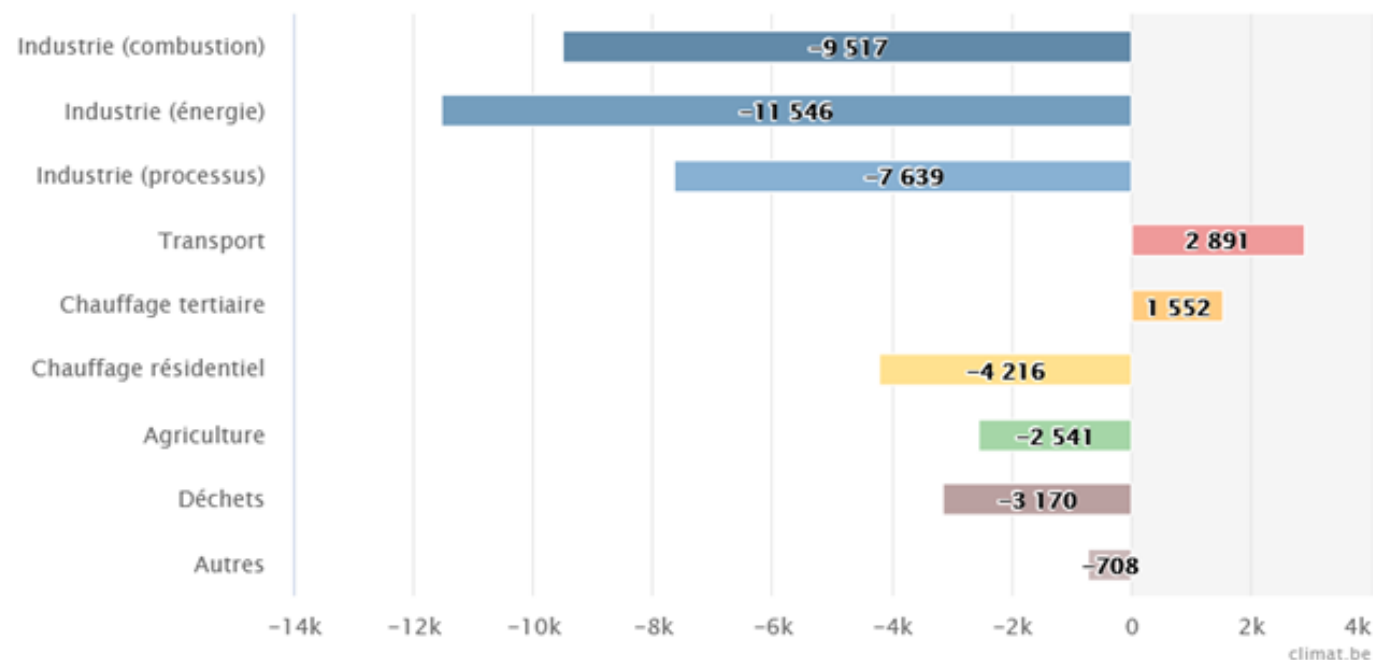
En Belgique, le secteur du transport émet **¼ des émissions de gaz à effet de serre**. Ce secteur est, en outre, un des seuls avec le chauffage tertiaire à avoir connu une augmentation de ses émissions entre 1990 et 2021 alors que tous les autres secteurs d'émissions baissaient fortement.

Part des émissions de GES en Belgique par secteur en 2021



Source : Climat.be

Evolution des émissions de GES des différents secteurs en Belgique entre 1990 et 2021 en kt éq CO₂



Source : Climat.be

Le secteur du transport constitue donc un **levier majeur pour baisser les émissions wallonnes de GES** dont plusieurs leviers se trouvent à l'échelon local dans notre manière de consommer la mobilité, dans nos pratiques d'aménagement du territoire, dans les infrastructures dédiées aux modes actifs et aux transports en commun et dans les dispositifs de mobilité partagée.



1) Transition : le « poids » environnemental du transport

L'électrification du secteur des transports est souhaitée et techniquement faisable mais son impact environnemental est important vu la quantité colossale de minerais nécessaire pour l'assurer (210kg par voitures électriques contre 40kg pour une voiture thermique). Il est donc essentiel d'être sobre et efficace dans son utilisation

Se pose également la question de la dépendance géostratégique puisque cette transition électrique impliquera de passer d'une dépendance vis-à-vis de la Russie (gaz) et des pays arabes (pétrole) à celle de la Chine qui maîtrise la filière minerais.

100 kWh de batteries,
ça correspond à

1 pickup



2 citadines



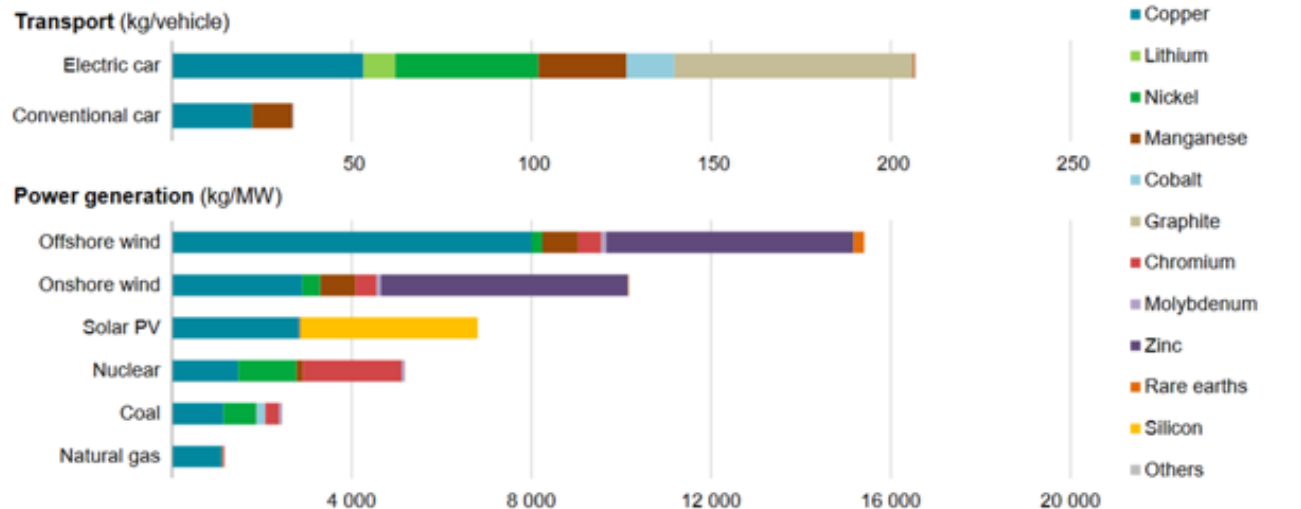
16 quadricycles /
mini-voitures



250 vélos à assistance
électrique (VAE)



Minerals used in selected clean energy technologies



IEA. All rights reserved

Source : The Role of Critical Minerals in Clean Energy Transitions, IEA, 2022

Source : Aurélien Bigot, 2023

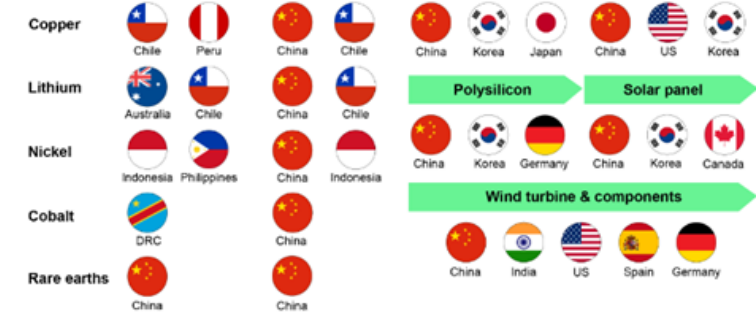
Oil and gas

Upstream Refining/midstream



Clean technologies

Mining Processing Battery material Battery cell/pack



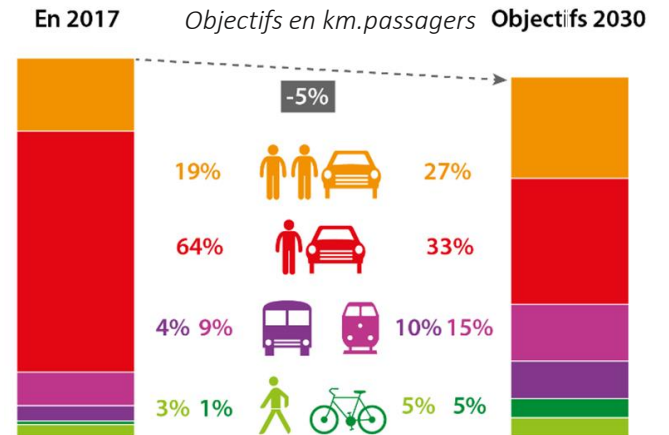
Source : The role of critical minerals in clean energy transitions – International Energy Agency

1) Transition : Engagements politiques wallons



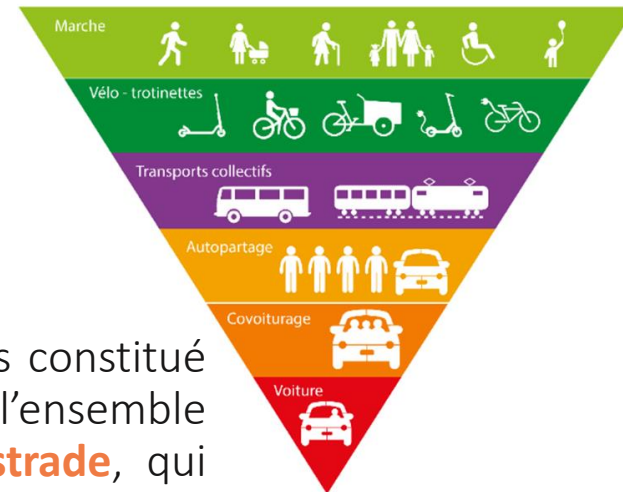
DÉCLARATION DE POLITIQUE
WALLONIE
2019-2024

En septembre 2017, le Gouvernement wallon a adopté la **Vision Fast 2030** pour garantir à tous une accessibilité aux biens et services et réduire drastiquement le nombre d'accidents de la route, le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport. Des objectifs ambitieux de report modal pour 2030 y ont été traduits.



En mai 2019, le Gouvernement wallon a adopté la **Stratégie Régionale de Mobilité** qui définit comment les objectifs de la Vision FAST 2030 vont être atteints. Y sont développés entre autres les principes de : bassins de mobilité, réseau hiérarchisé, mobipôles, mobipoints, fin de l'étalement urbain, quartiers apaisés, communication et tarification intégrée.

En septembre 2019, le Gouvernement wallon a présenté les grandes lignes de la nouvelle **Déclaration de politique régionale**. Elle prévoit notamment la neutralité carbone d'ici 2050 et -55% des émissions d'ici 2030 et consacre le principe STOP dans son chapitre 13 relatif à la mobilité.



Le 1^{er} octobre 2020, le TEC lance son **réseau Express** désormais constitué de 28 lignes. En parallèle l'AOT travaille sur un redéploiement de l'ensemble de son offre sur tout le territoire wallon. La première **cyclostrade**, qui dessine le réseau structurant vélo, est inaugurée en mai 2023





1) Transition : Les réponses du marché

Un **secteur privé** qui **investit massivement** dans des nouvelles technologies de motorisation, dans de nouveaux types de véhicules et dans des services de mobilité. Ainsi, la vente de trottinettes et vélos électriques explose de même que le nombre d'usagers de voiture partagées. Et le nombre de villes testant les véhicules autonomes grandit.





1) Transition : **Dynamiques locales**

Des dynamiques locales, souvent citoyennes, se mettent en place pour proposer, **à l'échelle de territoires locaux**, des solutions de mobilité partagées avec une préoccupation importante sur les questions énergétiques et d'accès à la solution (open source). Ces dynamiques ont aussi comme avantages indirects de fédérer les habitants d'un même territoire autour d'un **projet commun** (lien social), de créer des liens concrets avec la **filière de la formation** (bien présente à Ciney) et de **retrouver une partie de la maîtrise** (du prix, des décisions, des composants, ...) d'une filière répondant à des besoins de base (alimentation, énergie, mobilité).



Voiture partagée achetée
par la coopérative d'énergie
Courant d'air à Eupen

Source : Courantdair.be.be



Vélos électriques
disponibles à l'achat
et à la fabrication
open source



Plateforme web
open source
d'échanges de
bonnes pratiques

**LA FABRIQUE
DES MOBILITÉS**

Réduire notre consommation de moitié et rester interconnectés

Aujourd'hui en 2020

5% d'énergie belge

95% d'énergie
importée du monde
entier

Demain en 2050

50% local &
renouvelable

50% d'énergie
importée de Belgique
et d'Europe

/2

Grâce à la
technologie et au
changement
d'organisation et de
comportements

Source : Cenamur.org

Produire localement la moitié de l'énergie

17%
éolien



Soit 155 moyennes de 4 MW
Soit 88 grandes de 6 MW

17%
solaire

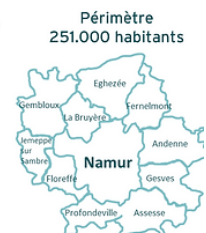


12 panneaux/pers
de 400 W

17% Biomasse
+ hydro + géo



Max
possible



Stocker 30 jours en carburant

Biocarburant
60L/pers

Biogaz: 30m3/pers
Hydrogène: 40m3/pers

Bois 100kg/pers

1 L pétrole
= 1,5 L biocarburant
= 1 m³ biogaz
= 4 m³ hydrogène li
= 2,5 kg bois

Stocker 3 jours d'électricité

800 kg de batterie/pers
Sodium fer phosphate
(capacité 90 kWh/pers)



Sur plusieurs sites, équivalents
d'un barrage de Coe pour la
région (45 kWh/pers)



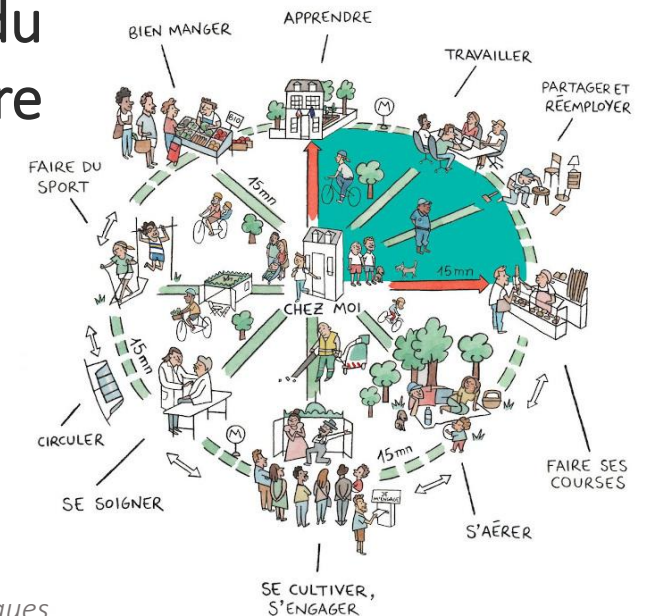
1) Transition : **Projet de ville**

Au-delà de la question de la mobilité se pose celle du **projet global de ville** pour Ciney car la mobilité doit se voir comme un moyen pour servir et atteindre ce projet de ville.

Avec le défi climatique les projets d'urbanisme sont en pleine effervescence et de multiples concepts sont apparus et pratiquement tous ont comme point commun de refaire des villes de vrais lieux de vie en corrigeant les impacts négatifs du tout à la voiture des années 60-70.



La ville du ¼ d'heure



Source : Chroniques
d'architecture



1) Transition : 3 enjeux

Enjeu 1

Comment accélérer les changements d'usages ?

Avec l'émergence d'une multitude de solutions éprouvées (micromobilité électrique, mobilité partagée, voitures et bus autonomes, lignes de bus express, applications IT de gestion de flottes et de trajets, produits d'assurance adaptés, communautés d'utilisateurs, ...), les contraintes réellement techniques à l'usage d'autres modes que la voiture individuelle sont levées les unes après les autres. Certes, les voiries doivent encore être adaptées et sécurisées mais elles ne rendent pas impossible leur usage. Comment donc accélérer l'appropriation sociale de ces nouveaux modes de transport qui constituent une vraie solution au défi climatique, techniquement et financièrement accessible au plus grand nombre. Voilà un premier enjeu pour Ciney

Enjeu 2

Lancer des dynamiques de projets locaux fédérateurs ?

Dans l'objectif d'accélérer la transition vers une mobilité plus durable, la dynamique citoyenne ne peut-elle pas être un vecteur puissant à utiliser comme c'est le cas pour les questions de transition alimentaire et énergétique ?

Enjeu 3

Quel projet de ville pour Ciney en 2100 ?

Avant de se fixer sur la trajectoire de mobilité pour Ciney, il semble essentiel de se fixer sur le projet de ville à 2050 voulu pour l'entité. La(les) réponse(s) à cette question permettra de mieux identifier et valider les actions de mobilité à prendre.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 2

La demande

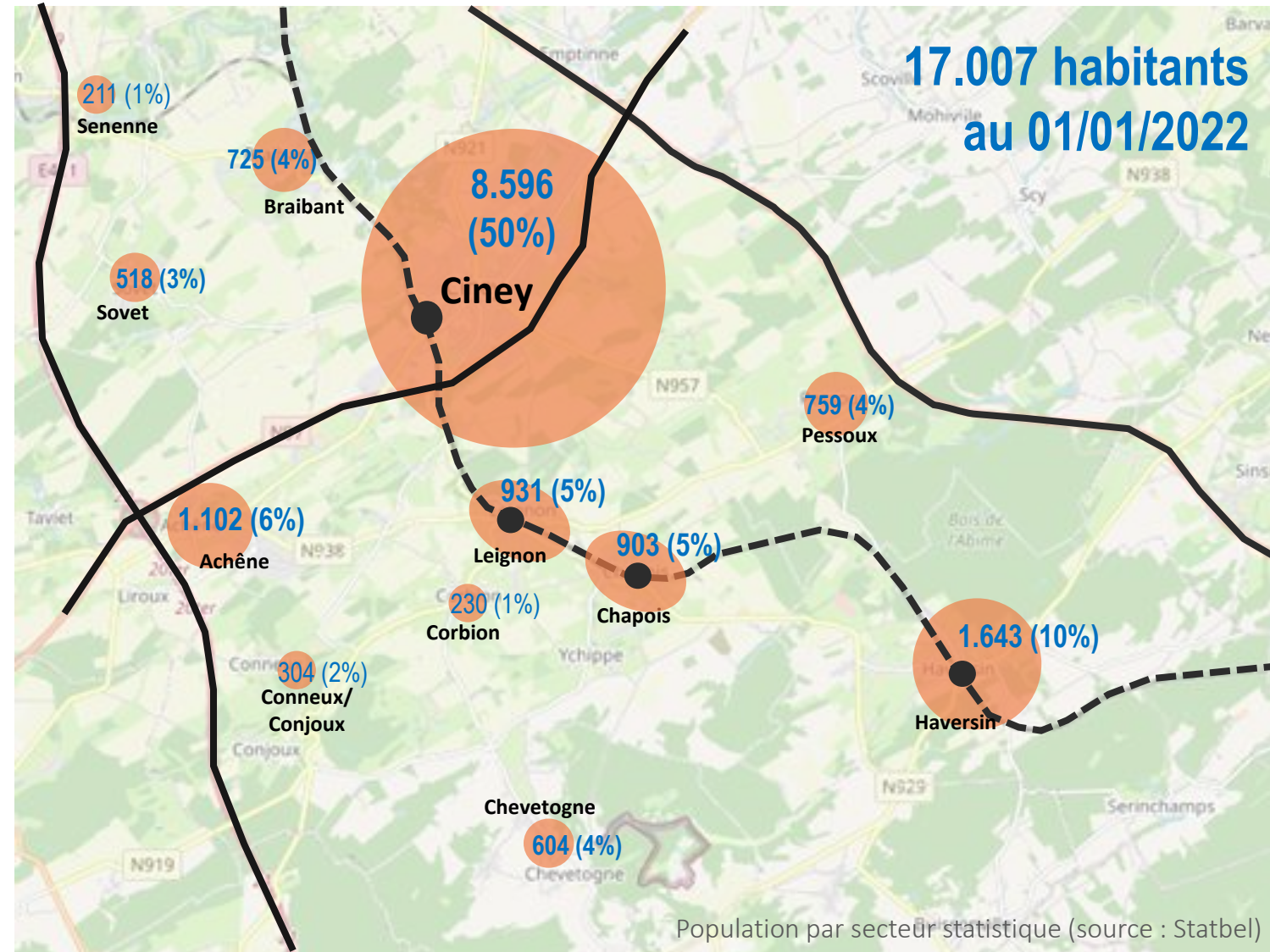


2) Evolution de la demande : Démographie

La commune de Ciney est située à l'est de la province de Namur à l'intersection entre l'E411 et la N4. Elle est traversée par la ligne de chemin de fer Bruxelles – Namur - Luxembourg et compte une gare et trois haltes SNCB ainsi qu'une ligne de bus Express Dinant/Havelange (E80) s'arrêtant à Achêne, Ciney-gare et Ciney-Biron.

D'une superficie de 99,80 km², Ciney est composé d'un centre-ville, véritable pôle supracommunal et de 8 villages (Achêne, Braibant, Chevetogne, Conneux, Leignon, Pessoux, Haversin et Sovet). **50 %** de la population réside **dans le centre-ville**, pratiquement **10% à Haversin** et **5 à 6%** dans chacun des villages de **Achêne, Leignon et Chapois**. Notons que Leignon et Chapois partagent déjà certaines infrastructures (notamment les écoles) avec un projet de voie cyclable le long du chemin de fer qui les relierait davantage. Ensemble, ils totalisent 1.834 habitants, soit 11% de la population cinacienne.

55^{ème} commune wallonne la plus peuplée sur 262



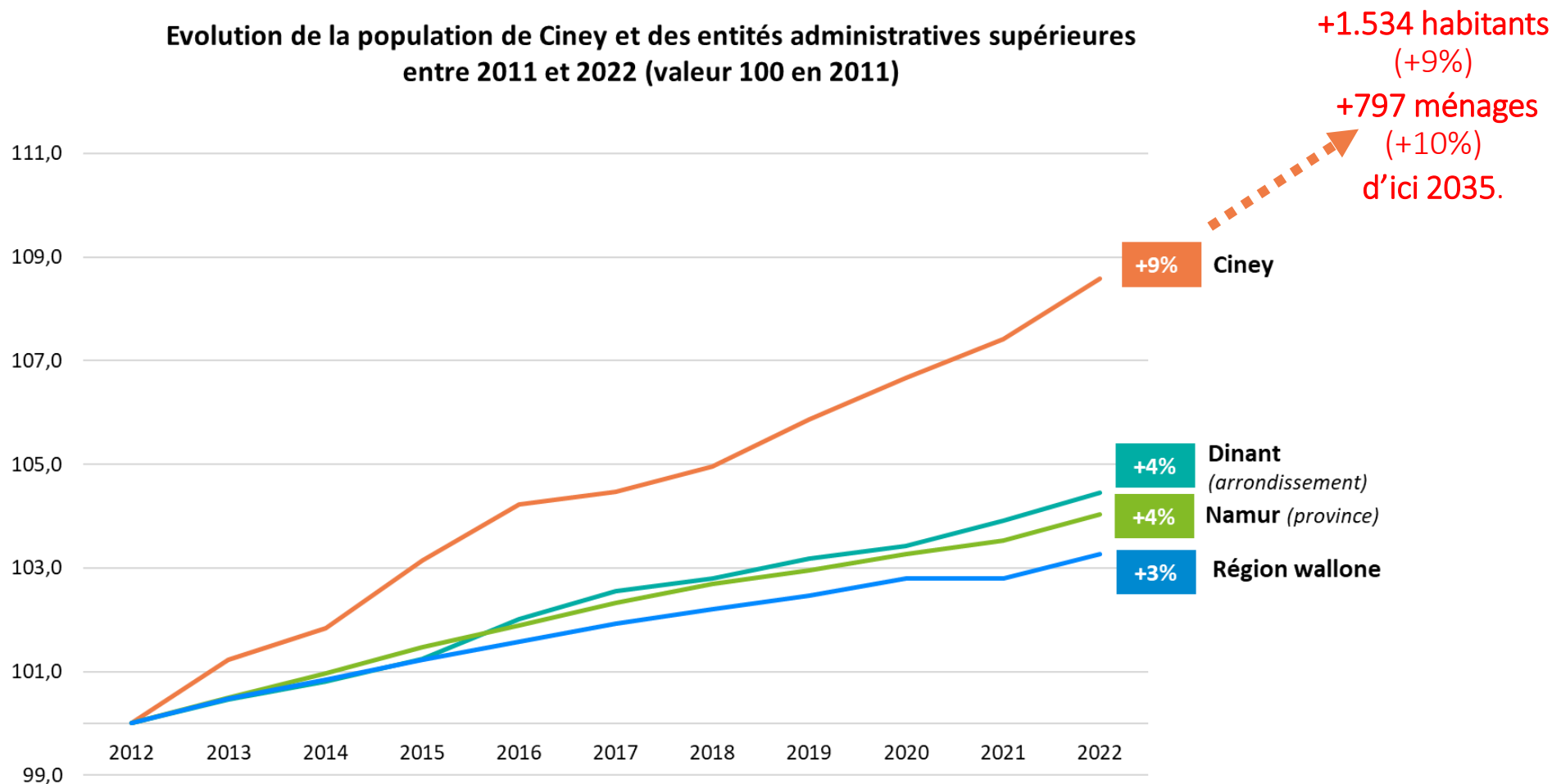


2) Evolution de la demande : Démographie

Au 1^{er} janvier 2023, le territoire communal comptait **17.103 habitants pour 7.822 ménages**. Au cours de cette dernière décennie, la population a connu une croissance d'environ 9% (soit + 1.346 habitants). Cette croissance, sauf entre 2016 et 2018, a toujours été plus forte que dans l'arrondissement de Dinant et la Province de Namur.

Selon les évaluations de l'IWEPS, la commune devra accueillir **+1.534 habitants (+9%)** et **+797 ménages (+10%) d'ici 2035**.

Evolution de la population de Ciney et des entités administratives supérieures entre 2011 et 2022 (valeur 100 en 2011)



source : IWEPS



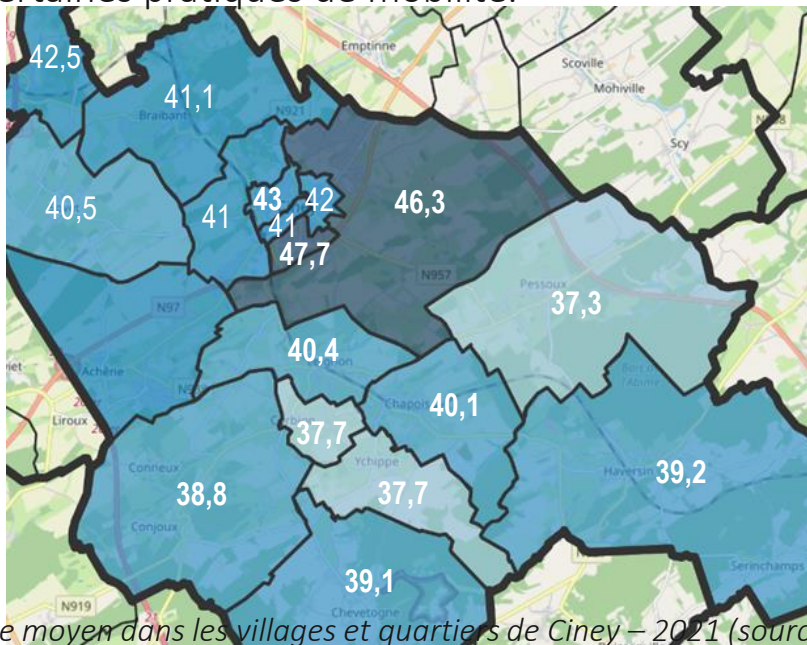
2) Evolution de la demande : Ages

Une population plus jeune dans les villages qu'en centre-ville, surtout au sud de l'entité.

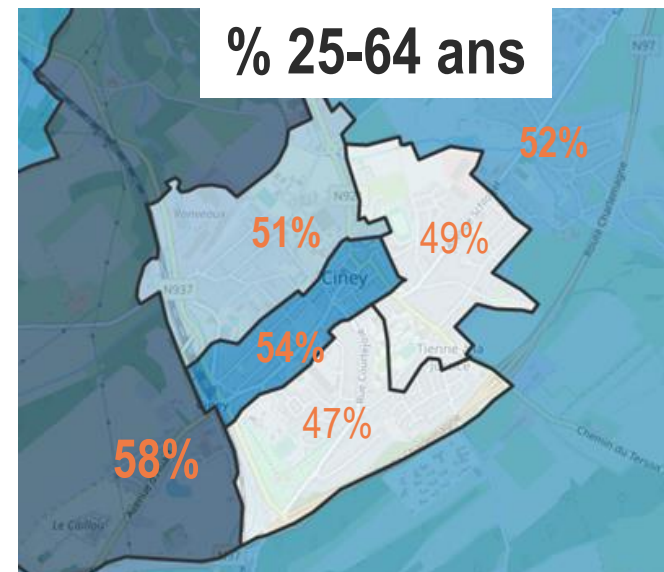
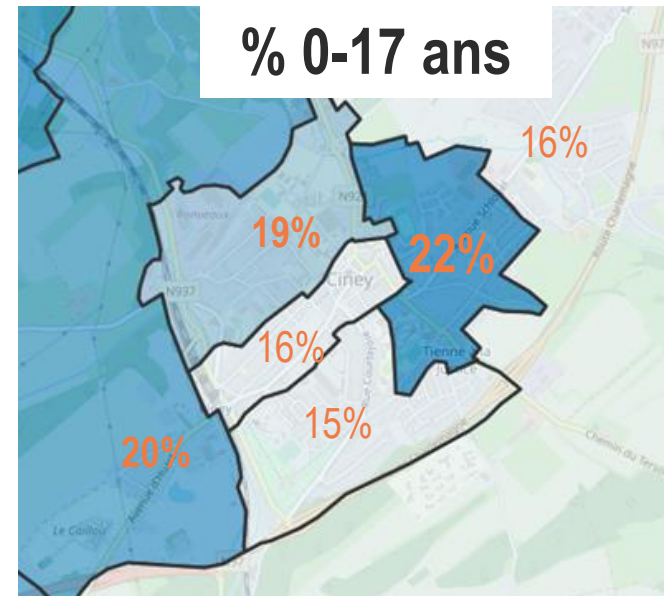
Dans le centre-ville :

- les **jeunes** sont davantage représentés dans les quartiers **Saint-Hubert, Crahiat et Omalius** ;
- Les **jeunes actifs** sont davantage représentés dans **l'hyper-centre**.
- Les **actifs** sont plus présents dans le quartier **Crahiat et l'hyper-centre**.
- Les **personnes âgées** sont davantage représentées dans les quartiers de **l'académie et de Biron**.

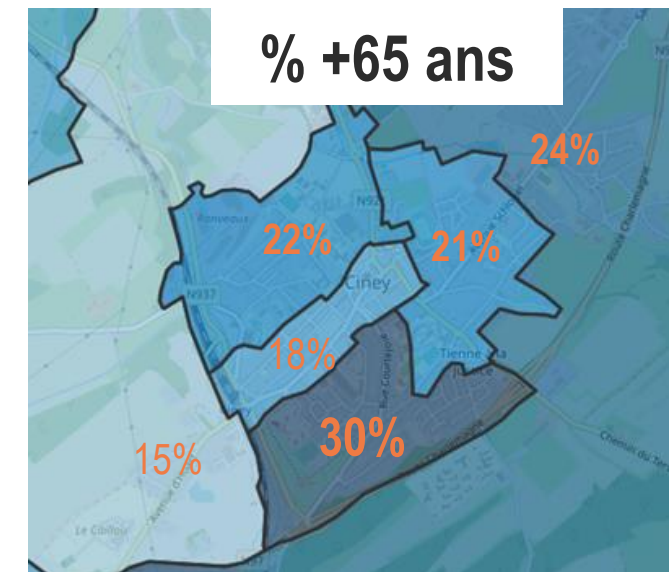
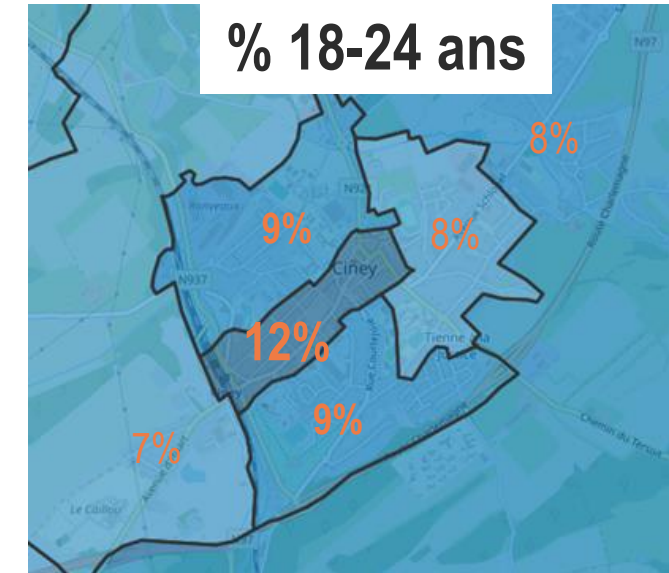
Cette répartition peut être intéressante à savoir pour organiser des actions et campagnes de **communication ciblées** sur certaines pratiques de mobilité.



Age moyen dans les villages et quartiers de Ciney – 2021 (source : IWEPS)



Part des différents groupes d'âges dans le centre-ville de Ciney – 2021 (source : IWEPS)





2) Evolution de la demande : Motorisation des ménages

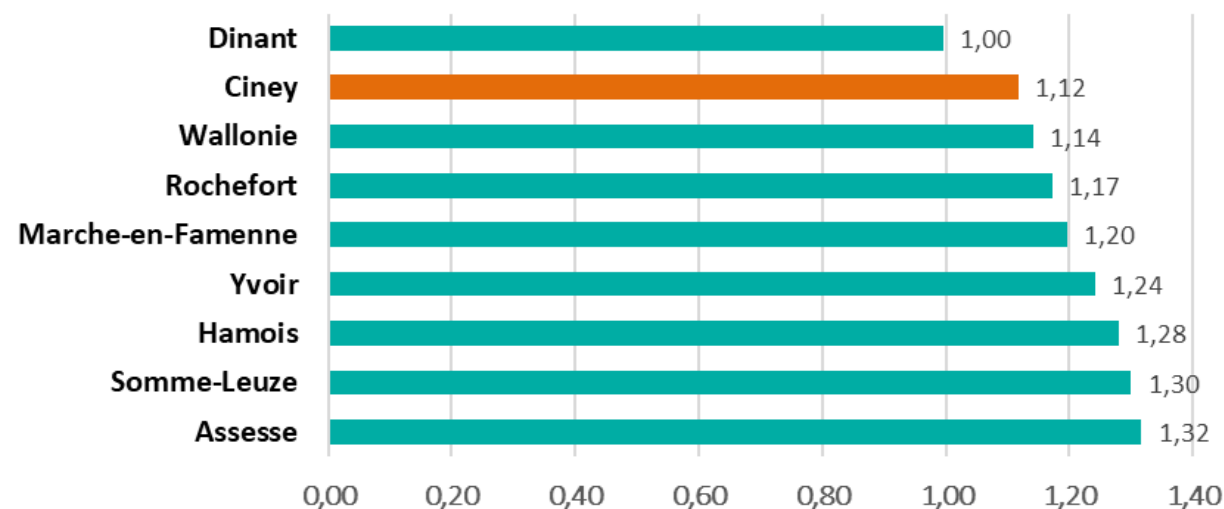
Cette croissance démographique aura un impact sur la croissance des flux et surtout sur le nombre d'emplacements de stationnement puisque les ménages de Ciney disposaient en moyenne d'**1,12 véhicule par ménage en 2021**, soit une valeur légèrement inférieure à la moyenne régionale qui est de 1,14 et bien en-deçà de toutes les communes voisines hormis Dinant.

Moyenne qui est **en croissance** puisqu'elle était de 1,08 en 2012 (+4%).

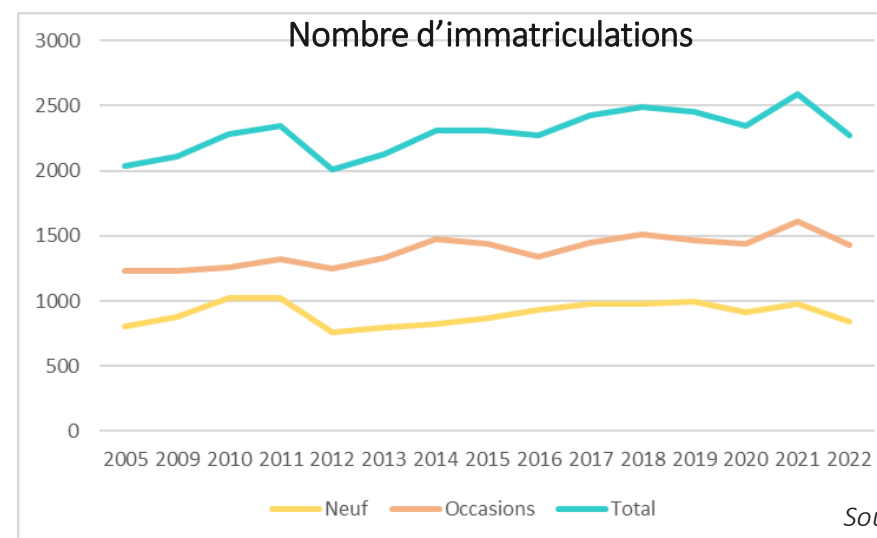
Le nombre d'immatriculations de véhicules est toujours en croissance avec 2.272 immatriculations annuelles en 2022 contre 2.42 en 2005 (+11,26%). Ces immatriculations sont dominées par les **véhicules d'occasion** (1.433 en 2022) dont la croissance (+14%) est aussi plus forte que celles de véhicules neufs (+4% avec 839 immatriculations en 2022).

Nombre moyen de véhicules par ménage

Source : Walstat



Nombre d'immatriculations

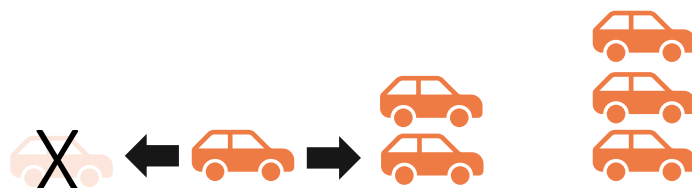


Source : Walstat



2) Evolution de la demande : Motorisation des ménages

Les ménages n'ayant qu'une seule voiture ont tendance à **diminuer** au profit des ménages sans voiture et des ménages avec 2 voitures.



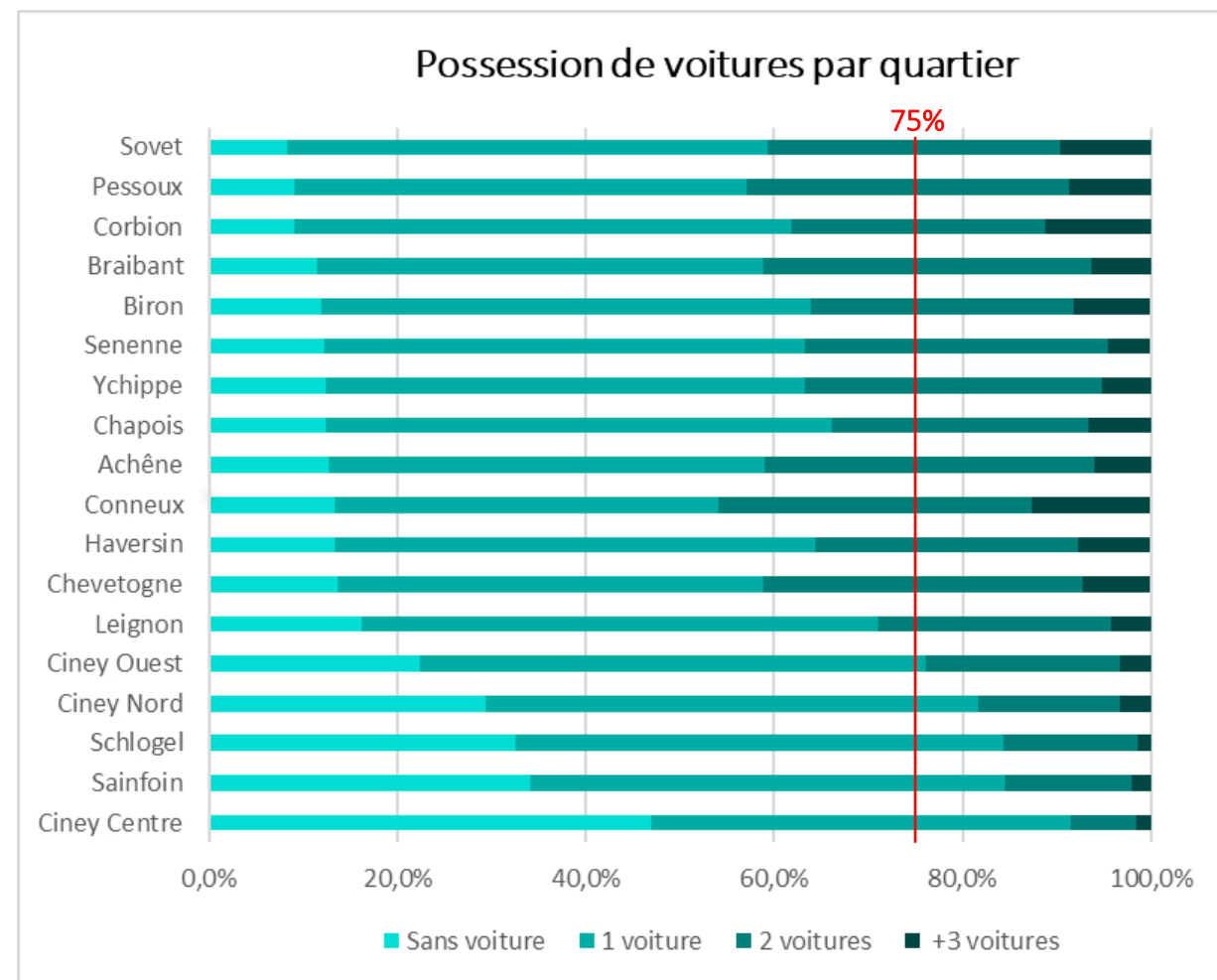
2017	24,8%	50,1%	20,6%	4,5%
2021	25,1%	49,5%	20,9%	4,5%
	+0,3%	-0,6%	+0,3%	0,0%

Source : Walstat

Sauf pour Biron, tous les quartiers du **centre-ville** fonctionnent avec plus de **¾ des ménages** qui n'ont **pas ou seulement une voiture**.

Les villages de Leignon et Chapois sont les plus proches de ce seuil, sans doute influencés par la présence de la halte SNCB. **Les villages avec les taux les plus élevés de ménages à 3 voitures sont ceux sans écoles et commerces : Conneux, Corbion et Sovet**

Source : Walstat



Source : Walstat



2) Evolution de la demande : Parts modales

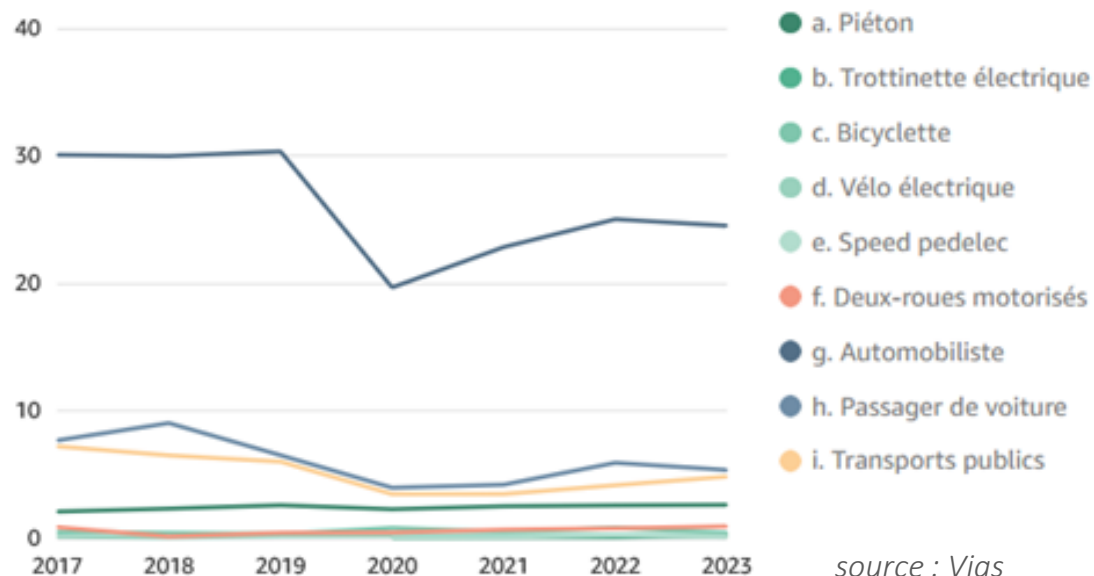
Bien que le nombre de voitures et d'immatriculations en Wallonie continue à croître, **le nombre de km parcourus par jour en voiture diminue**. Cette diminution a été très forte suite à la crise Covid et grâce au déploiement du télétravail. Mais aussi grâce à du **report modal** de la voiture vers les transports en commun, les deux-roues motorisés et les modes actifs (marche, vélo, trottinettes, speed-pedelec). Les solutions de **voiture partagées** sont-elles aussi plus attractives comme le montrent les statistiques de fréquentation de Cambio à Ciney et la croissance et l'extension des opérateurs en Wallonie.

2017-2023

Nombre total de km parcourus (millions) sur un jour moyen

Km parcourus par l'ensemble de la population (18+)

De janvier à mai



	2018	2019	2020	2021	2022
Membres	36	40	50	66	72
Réservations	652	/	/	1.043	1.410

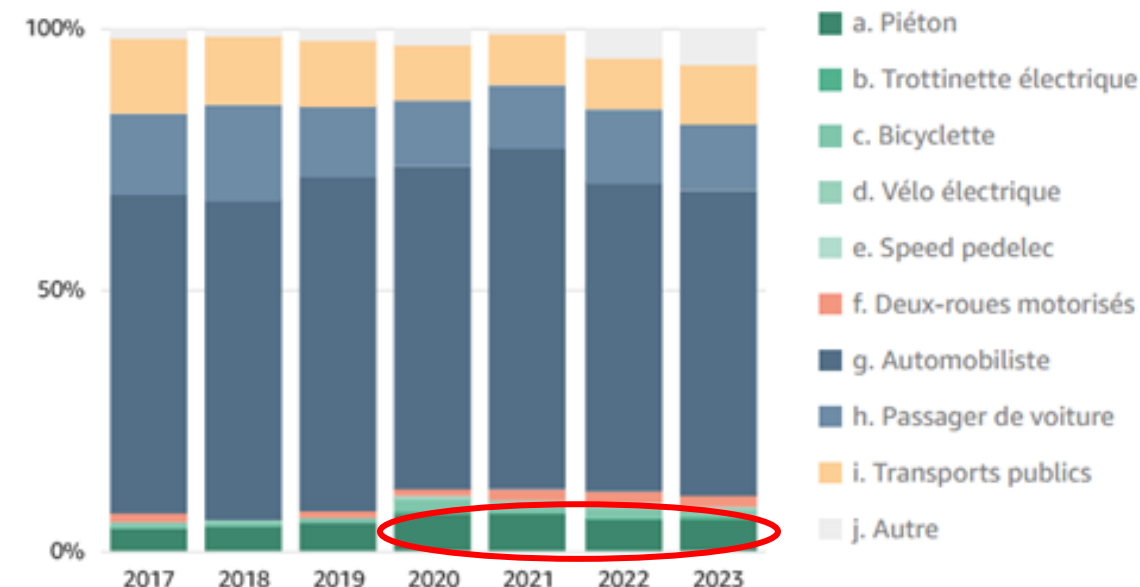
Evolution de l'usage de Cambio à Ciney (source : Cambio)

2017-2023

Part dans le nombre de kilomètres parcourus

% du nombre total de km rapportés par les répondants

De janvier à mai





2) Evolution de la demande : Développement territorial

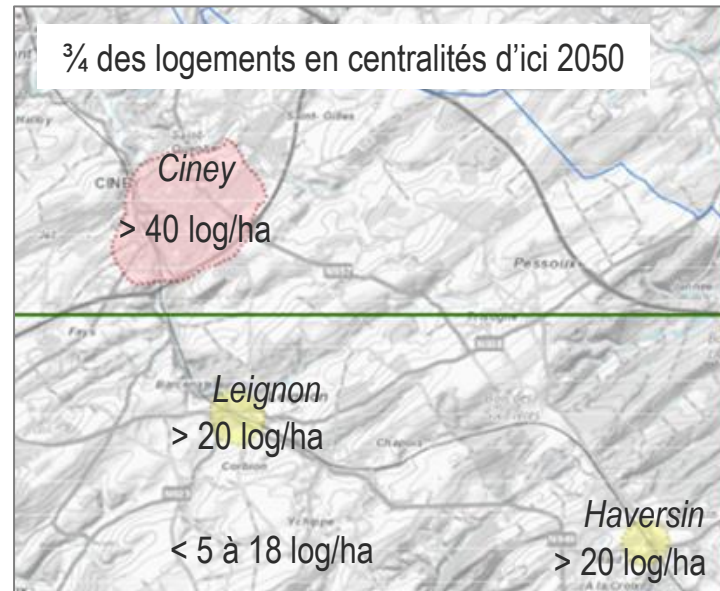
Un potentiel en logements (9.700 à 18.200) largement suffisant selon les potentialités du plan de secteur et du Schéma de Développement Communal :

- Ciney-centre = 4.840 à 9.000 log. ;
- Leignon/Chapois/Haversin = 2.340 à 3.400 log. ;
- Autres villages = 2.500 à 5.800 log. ;

Un futur Schéma de Développement Territorial (Région) qui va concentrer les logements dans 3 centralités (Ciney, Leignon et Haversin) mais ne supprimera pas le potentiel d'urbanisation dans les autres villages. Il va par contre restreindre le développement des ZAE et des retails parks ;

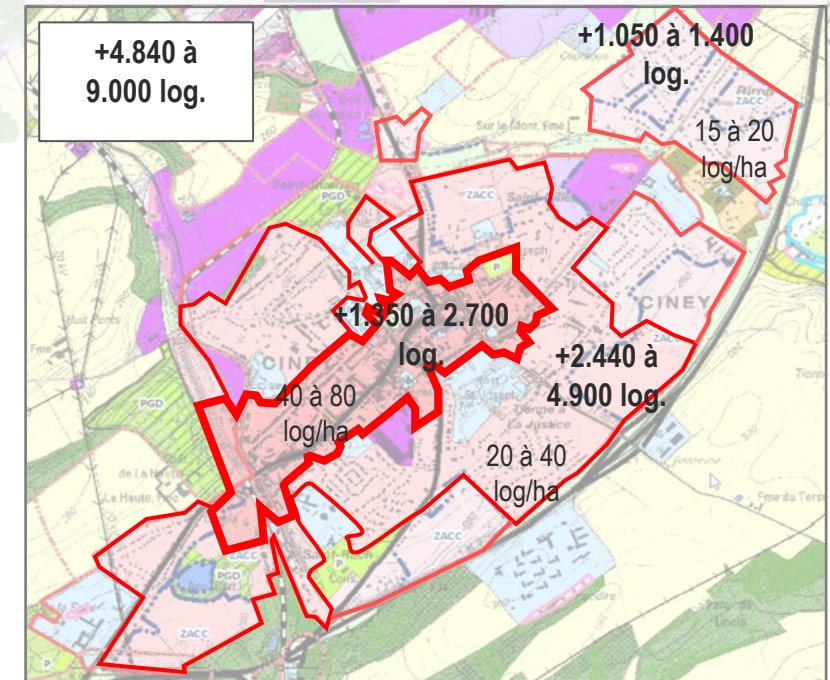
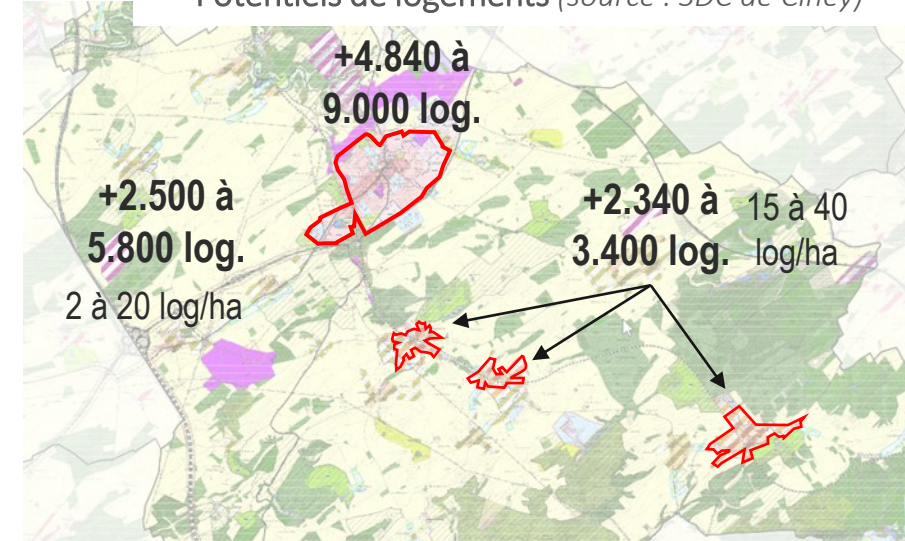
Des objectifs de densité en centre-ville qui risquent de multiplier la création de parkings en intérieurs d'ilot (absence de COS). Ce qui nuit à la qualité de vie, augmente le ruissellement et les ilots de chaleur.

- ⇒ Une demande de mobilité qui va continuer à provenir des villages
- ⇒ Une pression sur le stationnement qui va croître en centre-ville surtout dans les intérieurs d'ilots



Densités en logements (source : projet de SDT)

Potentiels de logements (source : SDC de Ciney)





2) Evolution de la demande : 2 enjeux

Enjeu 4

Gérer la demande en parking des projets immobiliers ?

Avec la croissance démographique et des ménages et la volonté de la Région wallonne de favoriser la densification des centralités, les projets de nouveaux logements dans le centre-ville de Ciney risquent de s'amplifier. Même si les chiffres montrent bien une tendance à la diminution des km parcourus en voitures, le nombre de voitures risque lui de poursuivre sa croissance encore quelques temps (même s'ils parcourent de moins en moins de km, le wallon reste attaché à la possession de sa voiture). Il y a donc un enjeu important sur la question de l'offre en parkings qui accompagnera les nouveaux projets immobiliers, afin d'éviter l'apparition d'impacts secondaires en termes de ruissellement, de perte en espaces verts, de création d'ilots de chaleur ou encore de bruits, surtout en intérieur d'ilots.

Enjeu 5

Focus sur la mobilité partagée, la marche et la micromob. élec. ?

La gestion de l'offre en transports en commun étant aux mains de la SNCB et des TEC, la Ville de Ciney dispose en réalité de peu de leviers pour agir directement sur son évolution qui, heureusement, va vers un mieux avec la nouvelle gare et l'apparition des lignes de bus Express. Tout en y restant attentif, n'y a-t-il dès lors pas intérêt à ce que la Ville déploie ses moyens prioritairement sur le développement de la marche, de la micromobilité électrique (e-trottinettes, e-vélo, micro-voitures) et de la mobilité partagée ? Ce qui permettrait de réduire à la fois les trajets parcourus en voitures mais aussi la demande en stationnement pour les nouveaux projets immobiliers.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 3

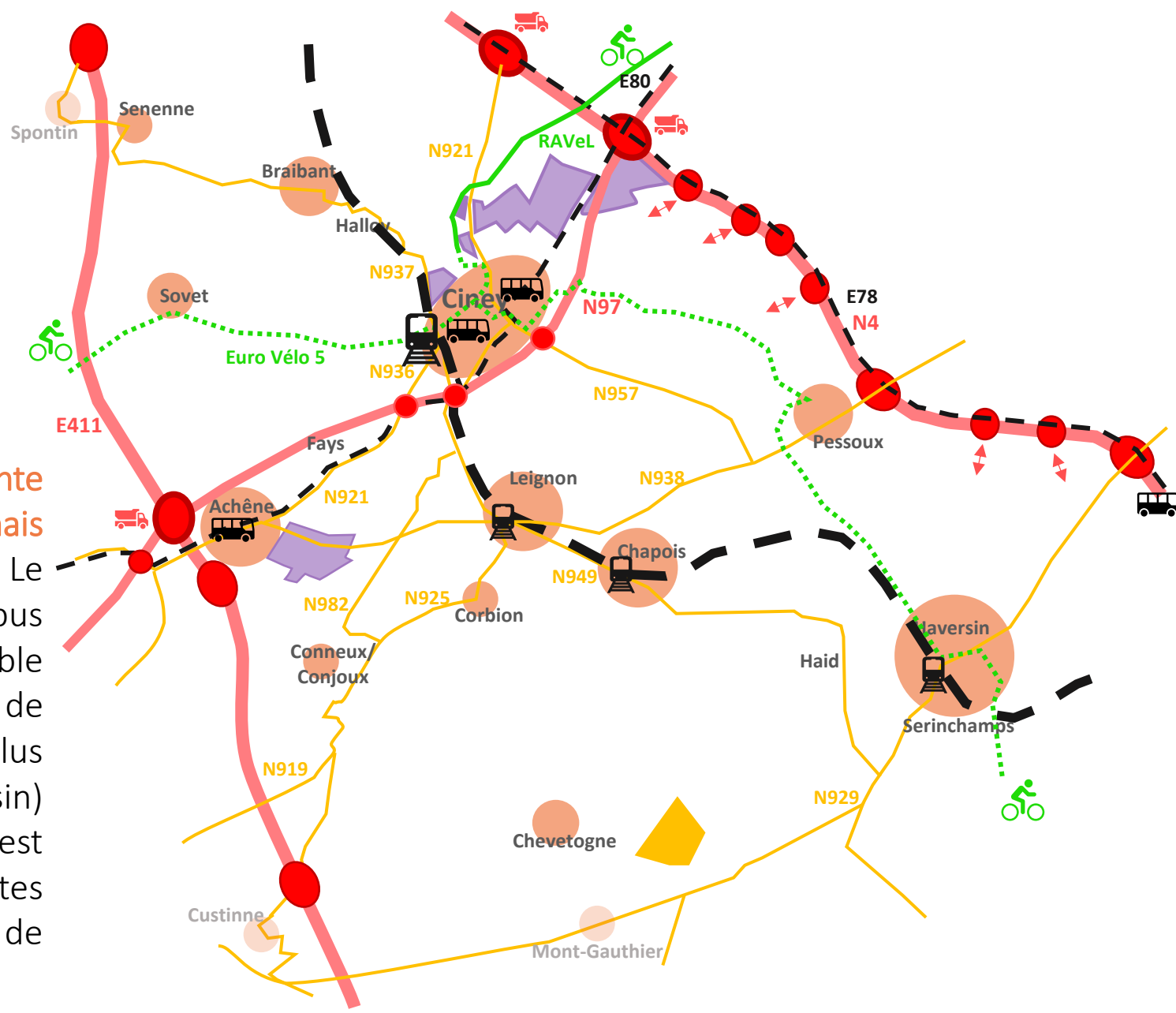
L'accès au territoire



3) Accès au territoire : 24 portes d'entrée

-  **14**  **portes routières** dont 3 indiquées 
« Ciney » et utilisées par les poids lourds.
-  **4 portes ferroviaires** dont 1 gare (14^{ème} gare de Wallonie avec 9,7 montées/descentes/jour par habitant ; 2.650 MD en 2007 à 1.600 MD en 2020) et 3 haltes.
-  **3 portes bus** (E80) + 1 ligne non valorisée (E78)
-  **3 portes cyclable** dont la principale vers Hamois/Havelange

Les 14 portes routières confèrent une **excellente accessibilité automobile in/out** au territoire **mais** génèrent des flux de **transit dans les villages**. Le territoire dispose aussi de 4 portes train, 3 portes bus Express et 3 portes vélo. Leur visibilité est plutôt faible hormis celle de la gare de Ciney (grands travaux de valorisation en cours). En plus du centre-ville, les plus gros villages (Achêne, Leignon, Chapois et Haversin) disposent d'une porte train ou bus Express mais qui est parfois peu valorisée. Le PAE de Biron n'a pas de portes autres que la voiture de même que le domaine de Chevetogne.





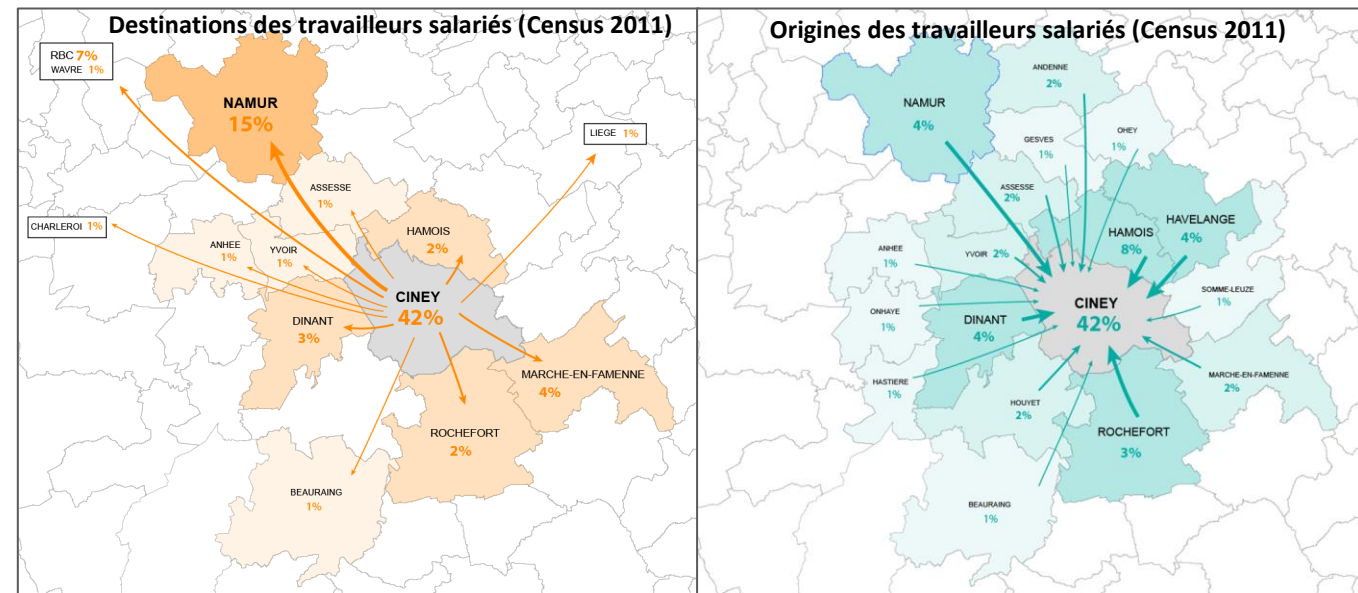
3) Accès au territoire : Origines-destinations des salariés

2.670 salariés résident et travaillent dans l'entité de Ciney. Ce qui justifie de travailler sur le report modal vers les modes actifs (marche, vélo, trottinettes) vu qu'il s'agit de courtes distances.

4.000 salariés vont et viennent depuis la 1^{ère} couronne (les 9 communes voisines + Namur et Havelange). Ce qui pourrait aussi justifier un report modal vers le vélo électrique (**919 concernent Hamois/Havelange**).

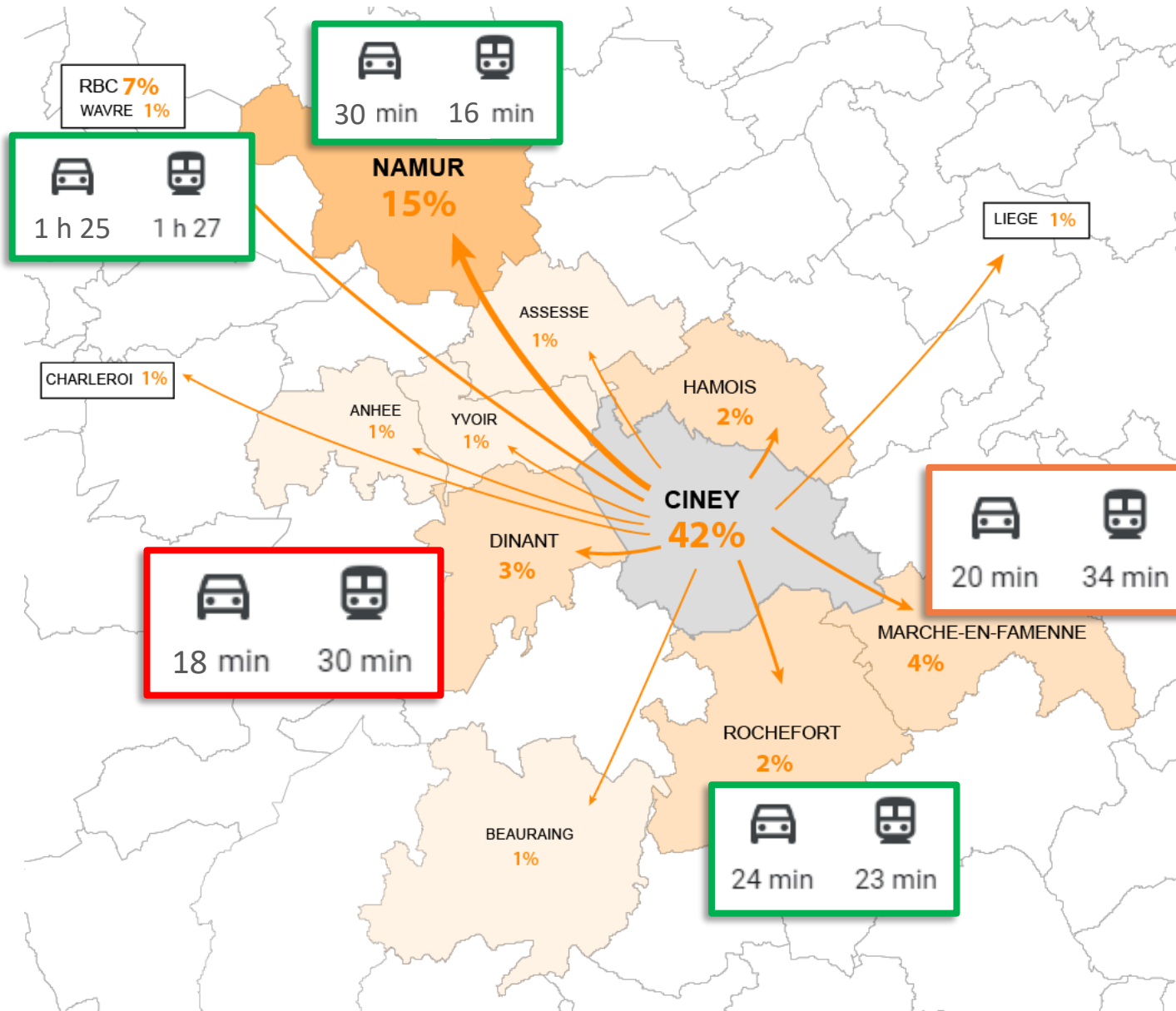
3.580 salariés vont et viennent depuis la deuxième couronne et le reste de la Wallonie dont la moitié transite par les portes nord (ce qui représente un potentiel pour le train et le bus E78 vers Namur). Viennent ensuite les portes ouest (13%) puis est (9%) (ce qui montre l'intérêt du bus E80) et enfin la porte sud (6%). Depuis 2011, cet intérêt pour le bus E80 doit s'être encore accru puisque les données « Ronveaux » (chiffres de 2023) montrent bien davantage de flux est-ouest (phénomène aussi observé en Brabant wallon où la croissance des flux est-ouest est plus élevée que celle des flux nord-sud).

	Ciney	1 ^{ère} couronne	2 ^{ème} couronne			
			Nord	Ouest	Est	Sud
Salariés (Census2011)						
Destinations	41%	30% (Namur = 15%)	17%	5%	4%	3%
Origines	42%	32% (Ha-Ha = 12%)	10%	8%	5%	3%
Ronveaux (2023)	21%	34% (Ha-Ha = 12%)	13%	21%	11%	1%
TOTAL	2.670	4.021	1.770	837	605	370
Elèves FWB (2018)						
Destinations	81%	12% (Namur=12%)				
Origines	30%	52% (Ha-Ha = 23%)				





3) Accès au territoire : Compétitivité des trains/bus



La carte ci-contre compare de manière synthétique :

- la demande en transport (sur base des données disponibles sur les trajets domicile-travail) et
- l'offre en transport en commun (train et bus) en temps de parcours (départ de Ciney à 8h30)

Parmi les destinations principales, **Dinant est la plus pénalisée**, avec un temps de parcours deux fois plus long en transports en commun par rapport à la voiture.

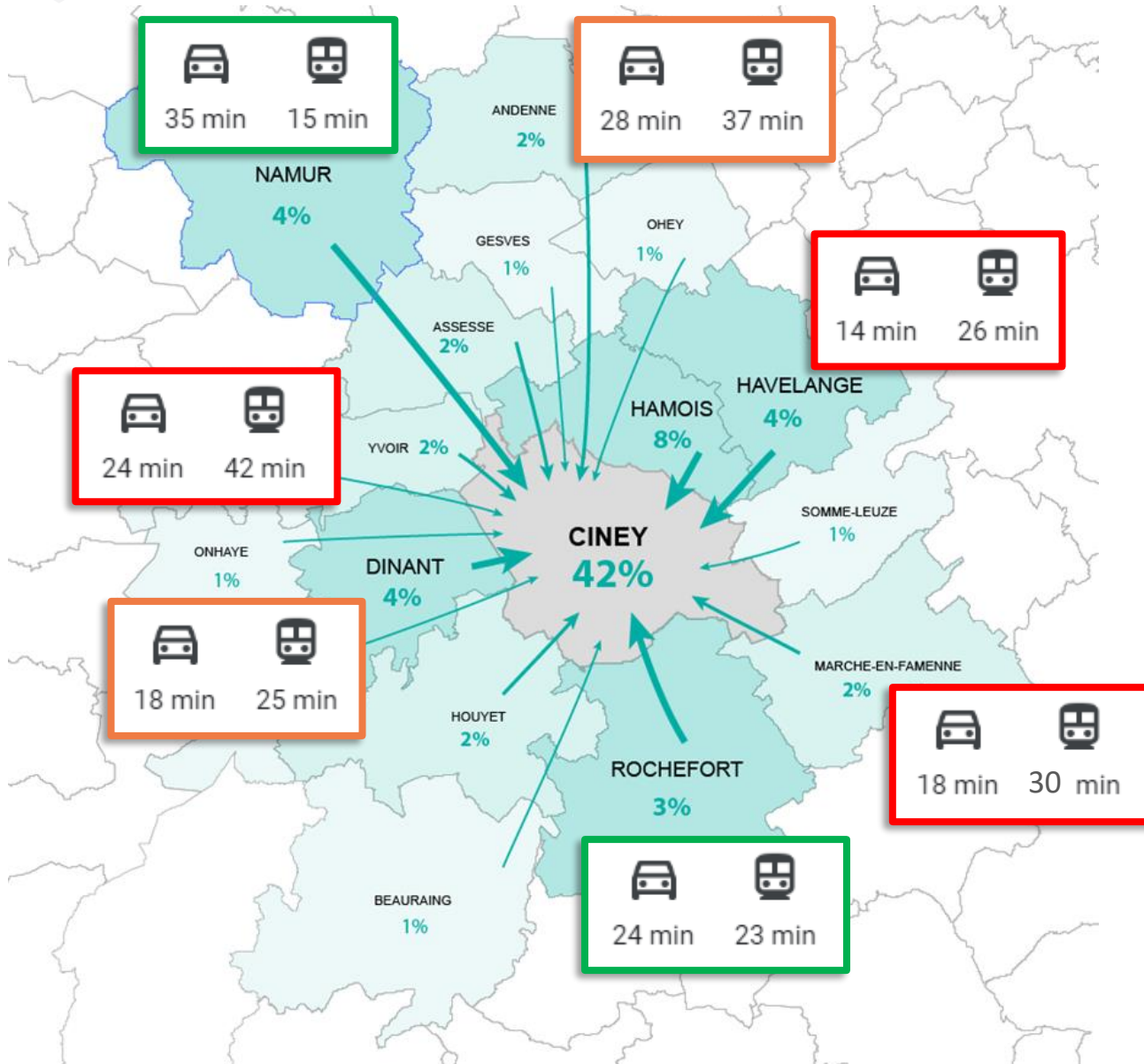
Namur, Bruxelles et Rochefort sont par contre plus rapide en transports en commun.

Test défavorable à Dinant car non lié au départ de la ligne Express. Cf.suite.

Temps de parcours effectués mardi départ 8h30 de centre à centre, Google, uniquement trajet principal (pas de temps d'attente à l'arrêt, de stationnement, etc)



3) Accès au territoire : **Compétitivité des trains/bus**



La carte ci-contre compare de manière synthétique :

- la demande en transport (sur base des données disponibles sur les trajets domicile-travail)
- et l'offre en transport en commun (train et bus) en temps de parcours (arrivée à Ciney à 8h30)

Parmi les origines principales, **Yvoir, Havelange et Marche-en-Famenne**, sont les plus pénalisées, avec des temps de parcours 30 à 50% plus longs en transports en commun qu'en voiture.

Namur reste encore plus rapide en transports en commun.

Test défavorable à Dinant Havelange car non lié au départ de la ligne Express. Cf.suite.



3) Accès au territoire : **Mobilité cyclable**

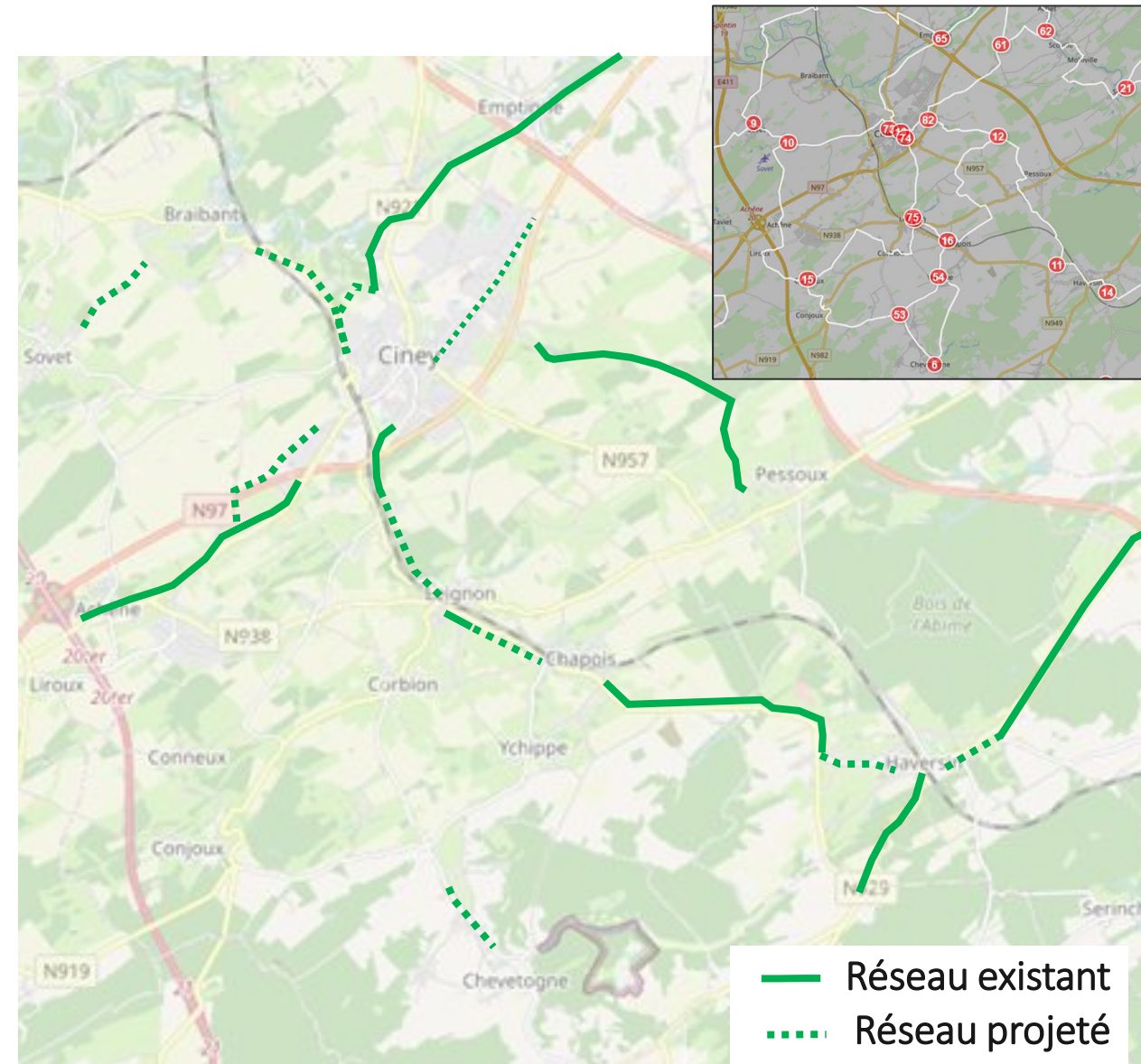
Le réseau cyclable cinacien se compose de **plusieurs maillons** développés en étoile autour de Ciney et le long de l'axe Ciney/Leignon/Chapois/Haversin. Il comprend trois types d'infrastructure :

- Un **RAVeL** qui sert peu aux liaisons fonctionnelles des cinacien(ne)s mais permet la liaison avec les communes de Hamois, Havelange et Clavier ;
- Des **voies cyclables séparées** : Ciney/piscine, Leignon/école et Pessoux/Ciney ;
- Des **pistes cyclables** marquées et parfois séparées le long des RN : Achêne/Ciney, Chapois/Haversin et Haversin/Sinsin, Haversin/N949

A ce réseau existant s'ajoute **plusieurs projets** dont les premiers sont en cours de travaux :

- Le réaménagement complet de l'Avenue Schlogel ;
- les voies cyclables piscine/Leignon et Leignon/Chapois
- La piste cyclable dans Haversin ;
- Les liaisons cyclables Sovet/Braibant, Braibant/Ciney, Fays/Ciney et Chevetogne/Ychippe ;
- La poursuite du RAVeL dans Ciney-Centre.

Ce réseau bénéficie d'une **faible visibilité** en ligne et sur le terrain (sauf pour le réseau PointNoeud) et manque de continuité dans les villages et le centre-ville





3) Accès au territoire : 4 enjeux

Enjeu 6

Optimiser les 24 portes routières du territoire ?

Les 14 portes routières sont un atout en termes d'accessibilité mais génèrent du transit dans les villages alors que les 10 autres portes train, bus et vélo sont, sauf la gare de Ciney, peu visibles et connues. Il y a donc un enjeu à optimiser les portes routières afin de réduire le transit inutile dans les villages et à mieux communiquer et valoriser les portes train, bus et vélos.

Enjeu 7

Développer des portes Biron et Chevetogne ?

Vu l'importance des flux générés par le parc d'activité économique de Biron d'une part et le domaine de Chevetogne d'autre part et le fait qu'ils aient tous les deux un rayonnement supralocal, il y a lieu de réfléchir à les connecter directement au réseau structurant de transports en commun et cyclable.

Enjeu 8

Des portes vélos en 1^{er} couronne et un bus Express Nord ?

Le nombre important de salariés (4.000) qui vont et viennent entre Ciney et les communes de la 1^{ère} couronne justifie de développer une infrastructure structurante transports en commun et cyclable pour favoriser le report modal. Il semble ainsi pertinent, au vu de la répartition de flux, de développer des portes vélos vers le Nord et vers l'Ouest et d'aménager un arrêt de la ligne bus Express 78 sur le territoire communal

Enjeu 9

Comment accélérer le déploiement du réseau cyclable ?

Plus de 6.000 salariés sont susceptibles d'utiliser le vélo pour leur déplacement domicile/travail. Ce potentiel important justifie de développer le réseau cyclable et de finaliser au plus vite tous les projets en cours. Sans oublier la sécurisation optimale du réseau existant et l'amélioration de sa visibilité.

Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 4

Les villages

Table des matières [Diapositive 3](#)

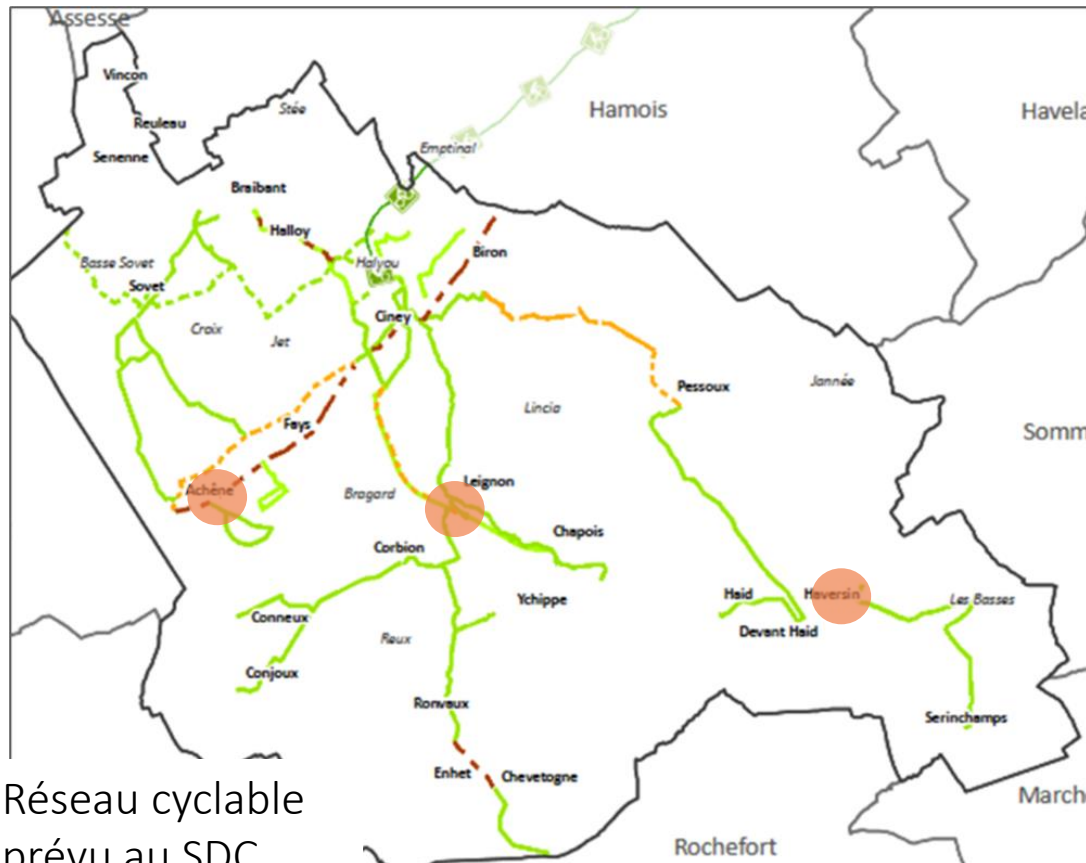


ICEDD

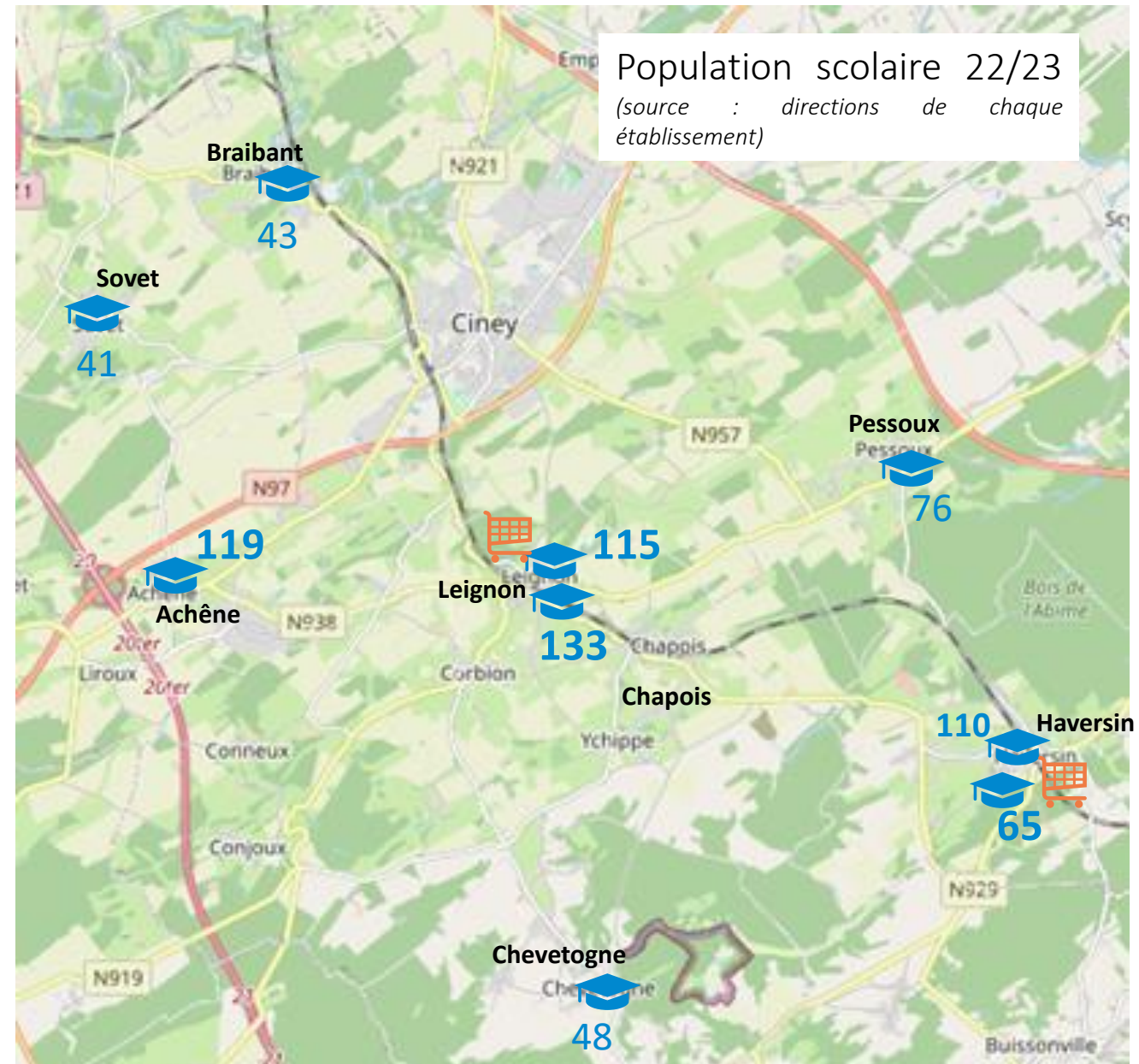


4) Les villages : mini-pôles scolaires (et de commerces)

Les implantations scolaires constituent souvent le dernier équipement polarisateur des villages. **Leignon** (248 élèves) **et Haversin** (175 élèves) **disposent de la polarité la plus forte** grâce aussi aux commerces qu'ils ont encore. Suit ensuite Achêne avec ses 119 élèves.



Réseau cyclable
prévu au SDC





4) Les villages : Ressenti de la population

Les consultations citoyennes effectuées dans tous les villages en 2022 dans le cadre du PCDR font ressortir que la **vitesse** est la première problématique identifiée par tous les villages sauf pour Ciney-Centre où les questions de sécurité routière et de circulations piétonnes sont dominantes.

Dans un second temps, viennent les questions de **sécurité** (carrefours dangereux, croisements difficiles, visibilité réduite, dispositifs ralentisseurs inadaptés, ...), de manque d'**aménagements piétons**, et d'**état de la route**. Et dans une moindre mesure les questions de charge de trafic et de manque d'aménagements cyclables.

Les questions relatives au parking et aux poids lourds sont circonscrites à des endroits bien particuliers et sont surtout prépondérantes à Achêne.

Fréquence des remarques par thématique lors des réunions villageoises PCDR

	Vitesse	Sécurité	Circulation piétonne	Etat route	Charge de trafic	Circulation cyclable	Parking*	Poids lourds
Achêne	XXXXXXXX	xxx	x	x	x	x	xxxx	xxxx
Haversin	xxxxx	x	XXXXXXXX	xx	xxx	/	xx	xx
Braibant/Halloy	XXXXXXXX	xxx	xxxx	xx	x	xx	x	/
Chapois - Ychippe	xxxxx	xxxxx	x	xxxxx	/	xx	/	/
Sovet	XXXXXXXX	xxxx	x	xxx	x	x	/	/
Biron	XXXXXXXX	x	x	xxx	xxx	/	x	/
Pessoux/Jannée	xxxxx	xxx	xxxxx	x	x	xx	xx	/
Ciney	x	xxxx	xxxxx	x	x	x	xx	/
Chevetogne	xxxxx	xxx	xx	x	x	x	x	x
Conjoux/Conneux/Reux	xxx	xxx	x	xxx	x	/	/	/
Serinchamps	xxx	xxx	x	xx	xx	x	/	/
Leignon/Corbion/Barcenal	xxxxx	x	xx	x	/	x	x	/

*Dans les villages il s'agit d'un manque et dans le centre-ville, de parking sauvage

=> Ces problématiques peuvent être résolues par des actions ciblées, techniquement et financièrement abordables



4) Les villages : Circulations piétonnes

Dans les 7 villages qui disposent d'une école (dont Leignon et Haversin qui ont en plus des commerces et des services), les **cheminements piétons** sont **plutôt sommaires**. Il s'agit principalement de dispositifs de sécurisation aux abords immédiats des écoles (panneaux zone 30, traversées sécurisées, Kiss&Ride, trottoir élargi) mais les aménagements s'arrêtent souvent dès la fin de la zone 30 et aucun village ne dispose de cheminements piétons continus et sécurisés permettant de relier l'école aux différentes rues.

Le stationnement devant les écoles et sur les accotements des rues sont également à questionner.





4) Les villages : Une multitude de solutions disponibles

PCM de Ciney
Phase 1 – Diagnostic
Juin 2023

50



rue scolaire



Interdit



Fortement déconseillé



Possible mais rarement recommandé



À retenir

Dispositifs	90 km/h	70 km/h (Zone tampon)	Agglo ou 50 km/h	Z30	Zone résidentielle	Dispositifs admis sur ligne de bus / trafic important de poids lourds et véhicules de secours	Efficacité	Contexte d'utilisation	Remarques
Coussin(s)	☹️	☹️	😊	😊	😊	😊	Efficace	En agglomération / voirie avec un trafic faible	Pas efficace pour les 2RM et les véhicules à essieux plus larges que les voitures Nuisances sonores et vibratoires
Plateau voitures	☹️	☹️	😊	😊	😊	☹️	Très efficace	Très utilisé dans les carrefours et zones 30	Nuisances sonores et vibratoires
Plateau bus	☹️	☹️	😊	😊	😊	Sur base de consultation des services concernés	Moyen	Très utilisé dans les carrefours et zones 30	Moins efficace pour les voitures Nuisances sonores et vibratoires
Ralentisseur de trafic (Dos d'âne)	☹️	☹️	😊	😊	😊	☹️	Efficace	En agglomération / voirie avec un trafic faible	Efficace pour tous les types de véhicules Peu efficace pour les 2RM
Dévoirement (chicane)								Principalement en entrée d'agglomération	Efficace avec un trafic élevé Peu efficace pour les 2RM
Chicane avec îlot symétrique	☹️	😊	😊	😊	😊	😊	Efficace	Principalement en entrée d'agglomération	
Ou chicane avec îlot asymétrique	☹️	😊	😊	😊	😊	😊	Efficace	Principalement en entrée d'agglomération	



4) Les villages : 3 enjeux

Enjeu 10

Quelle mobilité pour les villages de Leignon, Haversin et Achêne ?

Leignon, Haversin et Achêne polarisent des flux locaux en provenance des autres villages. Il est donc important de travailler vu l'offre bus limitée, sur des liaisons cyclables sécurisées depuis/vers les villages voisins.

Enjeu 11

Quelle mobilité aux abords des 7 écoles de village ?

Un autre enjeu consiste en la sécurisation des circulations et des trajets cyclables et piétons dans les centres et en particulier aux abords des écoles et des commerces.

Enjeu 12

Quels aménagements de vitesse et sécurité dans les villages ?

Enfin, les villages polarisateurs et ceux soumis à un trafic de transit et des vitesses trop important doivent faire l'objet d'aménagements routiers adéquats. Fort heureusement, une multitude de solutions techniquement éprouvées et abordables existent et sont aisément applicables

Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 5

Les accès au centre-ville





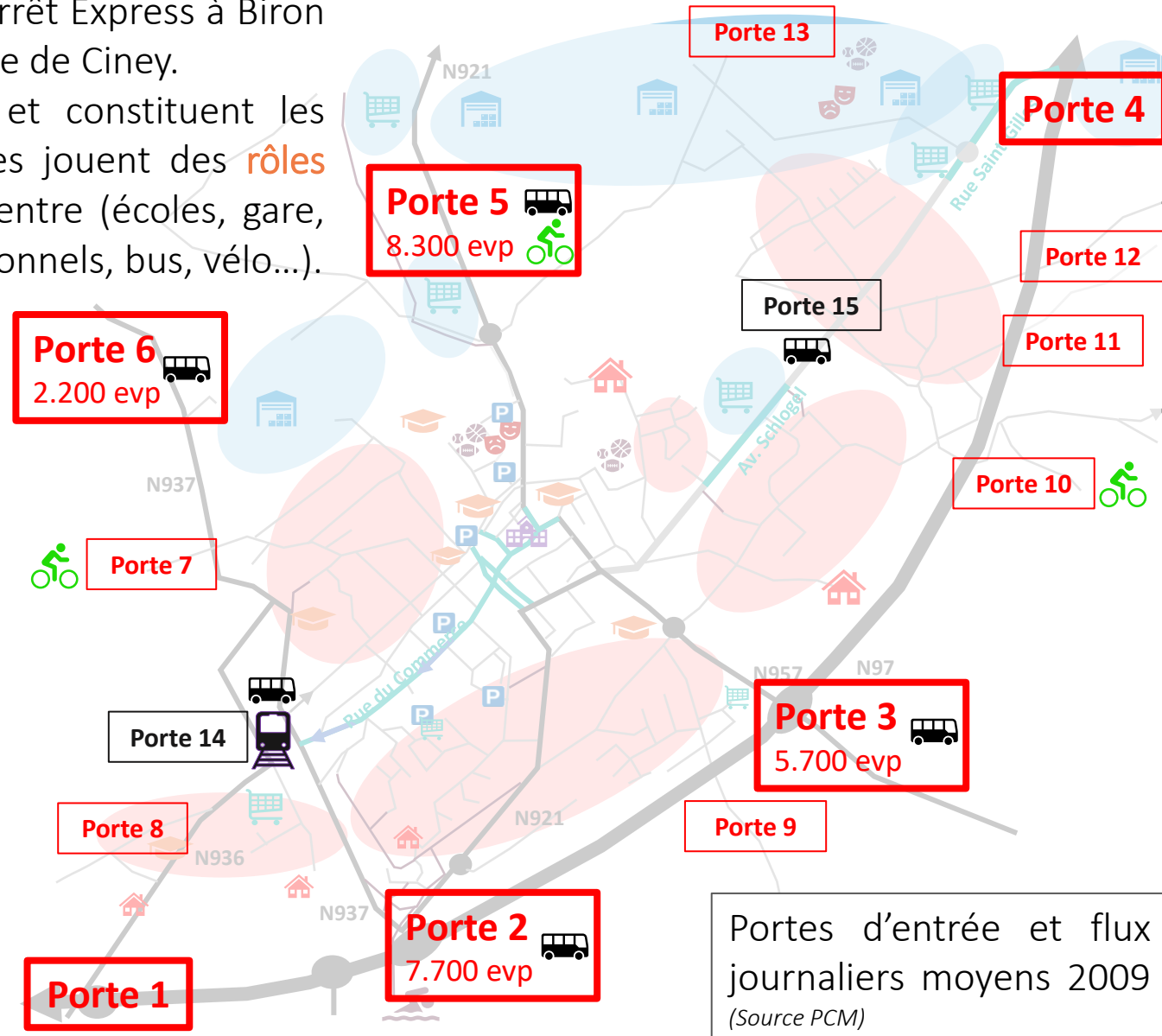
5) Accès au centre-ville : 15 portes de ville

En plus de la gare avec son bus Express (porte 14) et de l'arrêt Express à Biron (porte 15), **13 portes** permettent d'entrer dans le centre-ville de Ciney.

6 accès sont localisés sur le réseau routier primaire et constituent les principales portes d'entrée en termes de flux. Ces portes jouent des **rôles différents** d'accès vers les équipements et fonctions du centre (écoles, gare, commerces, résidence, hall sportif, théâtre, convois exceptionnels, bus, vélo...).

7 autres accès constituent des portes d'entrée secondaires où les flux automobiles sont parfois très limités.

	Accès local	Accès régional	Gare	Comm erces	écoles	Poids lourds	Bus	Vélo
Porte 1	X		X		x			
Porte 2	X	X	X		X	X	X	
Porte 3	X	X	x	X	X	x	X	
Porte 4	X	X		X	x	X		
Porte 5	X	X	x	X	X	X	X	X
Porte 6	x		x		x		X	
Porte 7	x							X
Porte 10	x							X
Porte 14		X	X	X				
Porte 15		X		X				





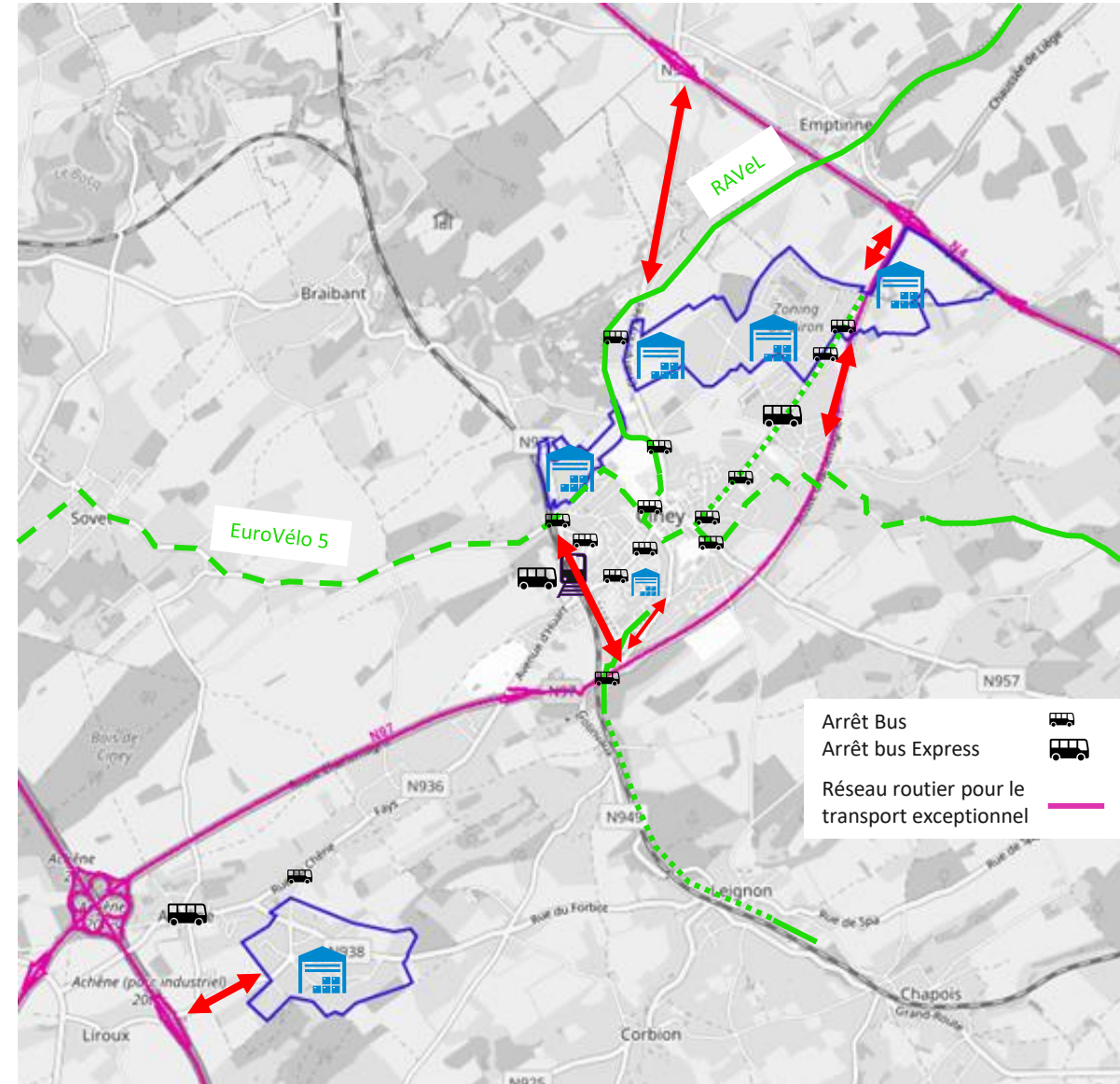
5) Accès au centre-ville : Accès vers les ZAE

Outre le centre-ville qui accueille des administrations et des bureaux, Ciney dispose de trois lieux majeurs d'accueil d'entreprises offrant un total de quasi **7.000 emplois** faisant ainsi de Ciney la **29^{ème} entité wallonne** la plus pourvoyeuse d'emplois :

- Le **parc d'activité économique de Biron** qui dispose de deux accès vers la N4 et d'un accès vers la E411 par la N97 sans devoir transiter par le centre-ville ;
- Le **site de l'entreprise Ronvaux** situé au nord du centre-ville et dont les accès au réseau autoroutier et de transport exceptionnel se font, pour des contraintes de pentes trop importantes au nord, par le Quai de l'Industrie et l'Avenue du Roi Albert, générant ainsi un trafic poids lourds via le centre-ville ;
- Le **parc d'activité économique d'Achêne** disposant désormais de son propre accès à l'E411 évitant ainsi le transit de charroi dans le centre du village.

Aucun de ces parcs n'est directement desservi par une ligne structurante de transport en commun et certaines parties de parc sont fort éloignées des arrêts de bus classiques. A noter que l'opérateur Cambio a indiqué que ses voitures de la station « Gare » étaient utilisées par des visiteurs des parcs d'activité économique.

Mis-à-part le site Ronvaux, les autres PAE ne sont pas desservis par le réseau cyclable structurant.





5) Accès au centre-ville : Accès vers les écoles

Avec 6.100 élèves dont 5.350 dans le centre-ville, Ciney est le 25^{ème} pôle scolaire de Wallonie. 876 (86%) des 1.083 élèves (FWB) résidents à Ciney fréquentent une école de l'entité. Ces mêmes 876 élèves représentent par contre 30% des 2.879 élèves scolarisés dans l'entité dont 1.639 proviennent des 10 communes voisines (en particulier celles de l'est et du nord).

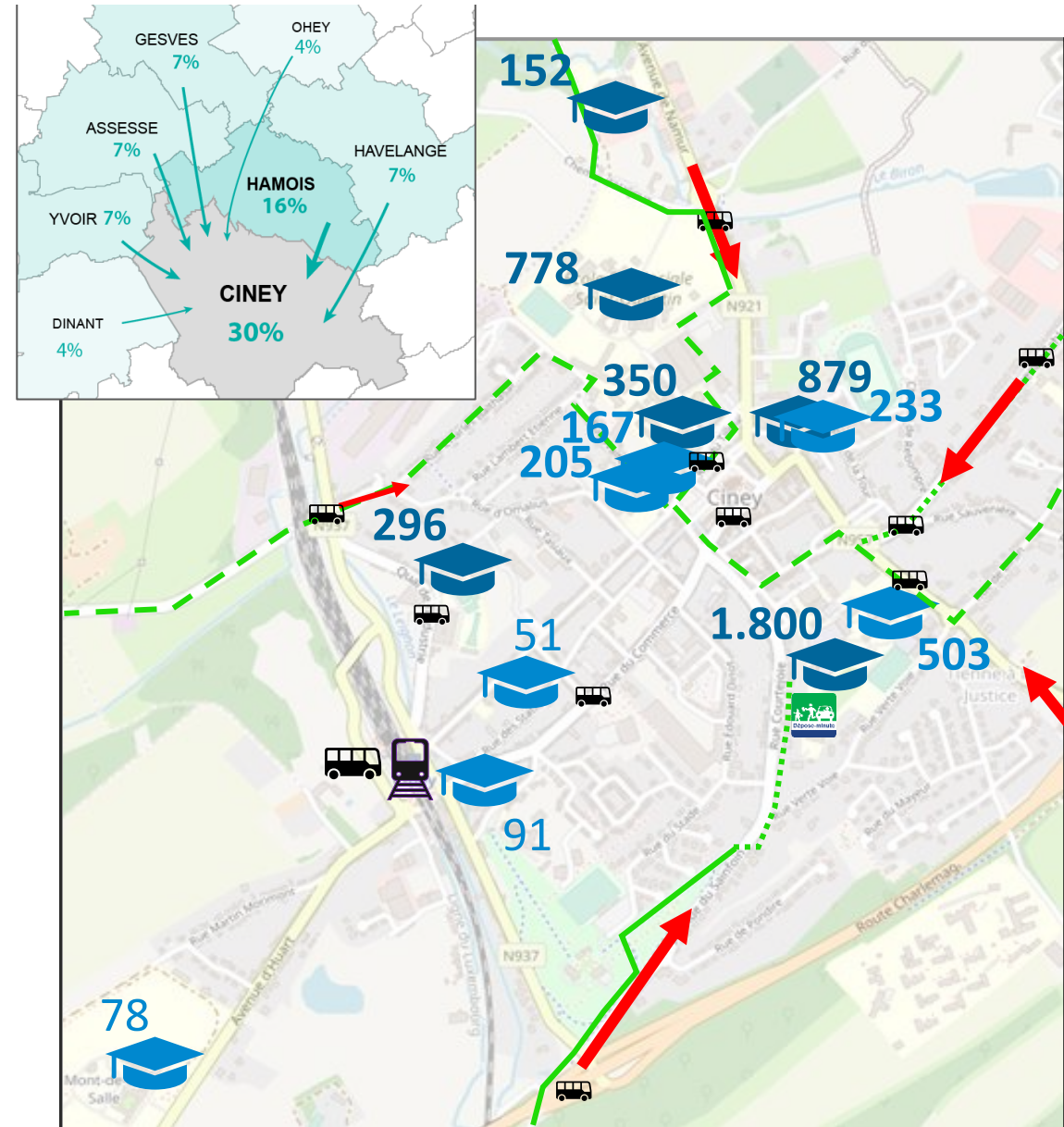
Le centre-ville est donc soumis à d'importants flux pendulaires pour accéder aux 13 implantations scolaires qu'il comprend. Flux scolaires qui sont la cause principale de la congestion automobile. Ces implantations sont desservies par le réseau cyclable structurant mais qui manque encore de visibilité et de sécurité dans ses traversées du centre. Toutes ces écoles disposent d'un parking en propre ou à proximité (et parfois un dépôt minute) mais génèrent quand même une pression sur le parking en espace public.

Cette population scolaire est en croissance continue depuis 10 ans mais avec une fréquentation scolaire maternelle en baisse continue depuis l'année 2015-2016. Premier effet de la baisse démographique des jeunes ?

Niveau	Nombre d'élèves par section			
	2011-2012	2021-2022	Evolution	
Maternel	732	639	-93	-13%
Primaire	1.440	1.460	+20	+1%
Secondaire	3.115	3.763	+605	+19%
Haute école	/	150	/	/
TOTAL	5.244	5.864	+620	+12%

Evolution de la population scolaire à Ciney (source : walstat.be)

Origine des élèves de la FWB (source : FWB)



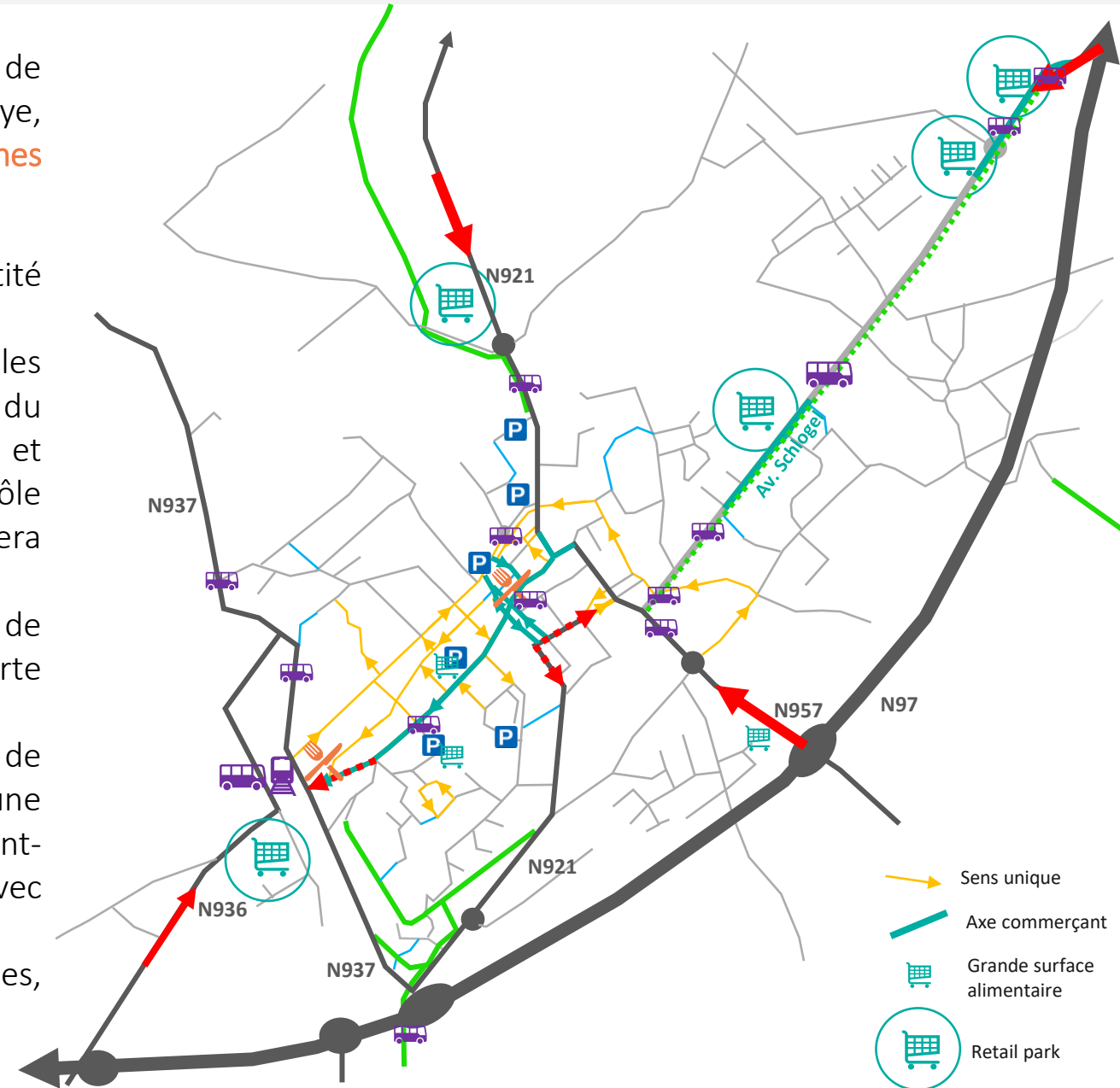


5) Accès au centre-ville : Accès vers les commerces

Ciney agit comme un **pôle commercial** qui draine tous les villages de l'entité mais **rayonne** aussi à l'ouest **sur les villages du plateau** (Natoye, Durnal, Dorinne, Spontin, Celles, Custinne) **et à l'est sur les 3 communes de Hamois, Havelange et Clavier** (cfr Schéma Régional de Développement Commercial).

Quatre types de structures commerciales sont présents dans l'entité dont trois sont localisés à Ciney-ville :

- Deux **axes commerçants** qui concentrent des petites cellules commerciales de biens de consommation courantes : rue du Commerce avec une zone bleue, des places achat-minute et plusieurs grands parkings gratuits ; place Monseu comme pôle horeca ; rue Saint-Gilles et Avenue Schlogel qui sera entièrement réaménagée en 2023-2024 ;
- trois **grandes surfaces alimentaires** implantées au sein de quartiers résidentiels (Lidl et Carrefour Market) dont la desserte en bus n'est pas optimale ;
- Cinq petits **retail parks** qui regroupent quelques enseignes de biens de consommation non courants souvent associés à une grande surface alimentaire (Crahiaat avec Delhaize, Saint-Quentin, Champs-Elysée, Schlogel avec Aldi et Saint-Gilles avec Colruyt) dont la desserte en bus n'est pas optimale non plus ;
- Des **commerces de villages** (épiceries, boulangeries, boucheries, pharmacie) qui se concentrent à Leignon et Haversin.



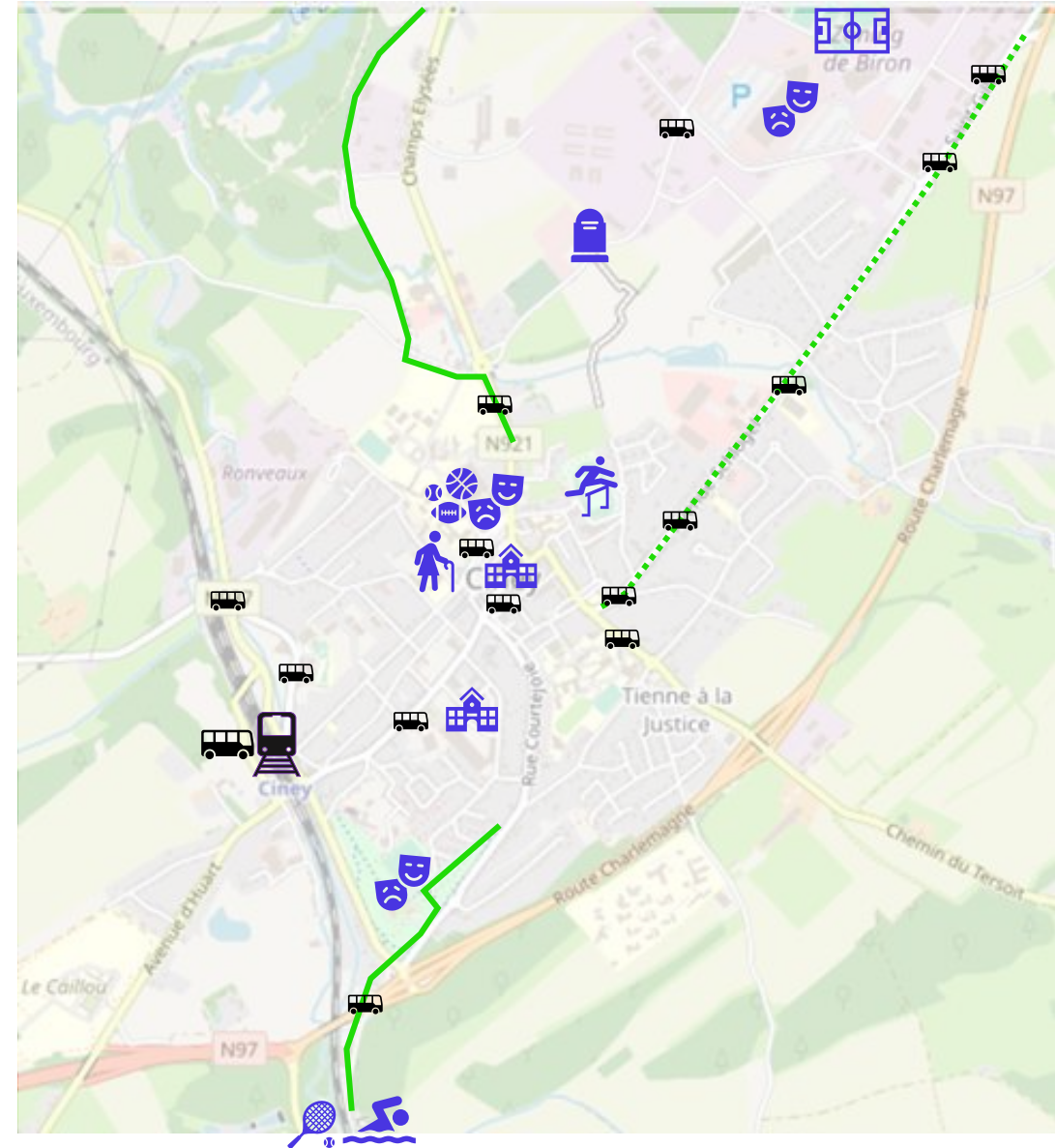


5) Accès au centre-ville : Accès vers les équipements

Mis-à-part des terrains de foot présents dans plusieurs villages et le domaine provincial de Chevetogne dont l'attractivité rayonne au-delà des frontières communales, les infrastructures sportives et culturelles sont pratiquement toutes localisées dans le centre-ville et sur ses abords. **Trois pôles** sont identifiés :

- **Au centre-ville** avec le théâtre, le centre culturel et le hall des sports avec son projet d'agrandissement suite au déménagement prochain des ateliers communaux ;
- **A l'entrée sud** de la ville avec le conservatoire et l'académie et un peu plus loin, la piscine et le club de tennis séparés par le chemin de fer ;
- **Dans le parc d'activité économique de Biron** avec le stade de foot, Ciney expo et le marché couvert.

Ces trois pôles disposent tous d'un accès direct au réseau routier structurant mais plusieurs d'entre eux sont **faiblement desservis par les bus et le réseau cyclable** (cimetière, foot, Ciney expo, marché couvert, académie). Ce type d'infrastructures génèrent des flux très souvent en dehors des heures de pointe et parfois sous forme événementielle. Ce qui peut engendrer une forte demande ponctuelle en parkings.





5) Accès au centre-ville : 5 enjeux

Enjeu 13

Quels rôles pour chaque porte d'accès au centre-ville ?

Avec 13 portes d'accès qui ont toutes des rôles et des flux forts différents il y a matière à mieux les organiser mais surtout à les hiérarchiser afin d'avoir une vision stratégique pour les développements futurs, de pouvoir apaiser les axes secondaires et fluidifier les axes principaux et de permettre la réalisation d'une communication et d'un jalonnement clair aux portes d'accès.

Enjeu 14

Comment mieux desservir les PAE en modes alternatifs ?

Outre la « porte » Biron déjà évoquée à l'enjeu 7, une réflexion doit être menée pour mieux desservir en bus et en vélo les 3 parcs d'activité économique et en particulier la desserte entre le parc de Biron et le centre-ville.

Enjeu 15

Quelle organisation d'accès aux écoles du centre-ville ?

Vu le statut de pôle scolaire supralocal de l'entité et l'impact des flux automobiles qui lui sont propres sur la congestion du centre-ville, apporter des solutions à la mobilité scolaire constitue un des enjeux majeurs de ce PCM.

Enjeu 16

Comment mieux accéder à tous les commerces sans voiture ?

Plusieurs types de commerces existent dans le centre-ville avec chacun des profils clients différents qui peuvent être à l'origine de stratégies mobilité spécifiques. C'est là l'enjeu de l'accès au commerce : quelle stratégie spécifique de mobilité adopter pour chacun des petits pôles afin de doper leur activité ?

Enjeu 17

Quelle mobilité vers les équipements ?

L'avantage des équipements sportifs et culturels est qu'ils génèrent des flux en dehors des heures de pointe. Mis-à-part des problèmes ponctuels de parkings, l'intérêt de les étudier est donc moindre. Néanmoins, on observe que c'est pour ce type d'activités que la croissance des flux est la plus forte ces dernières années. Il y a donc bien un réel intérêt à penser report modal également pour ces activités.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Thème 6

Les circulations dans le centre-ville



6) Circulations dans le centre : Charges et flux de trafic

Le PCM de 2009 montre des **charges de trafic** en centre-ville **orientées nord-sud autour de deux axes** : l'axe Tersoit/Condroz/Namur avec 4 à 7.000 EVP/j pour l'accès aux écoles et l'axe Roi Albert avec 7.700 EVP/j pour l'accès à la gare et comme point de sortie de la rue commerçante.

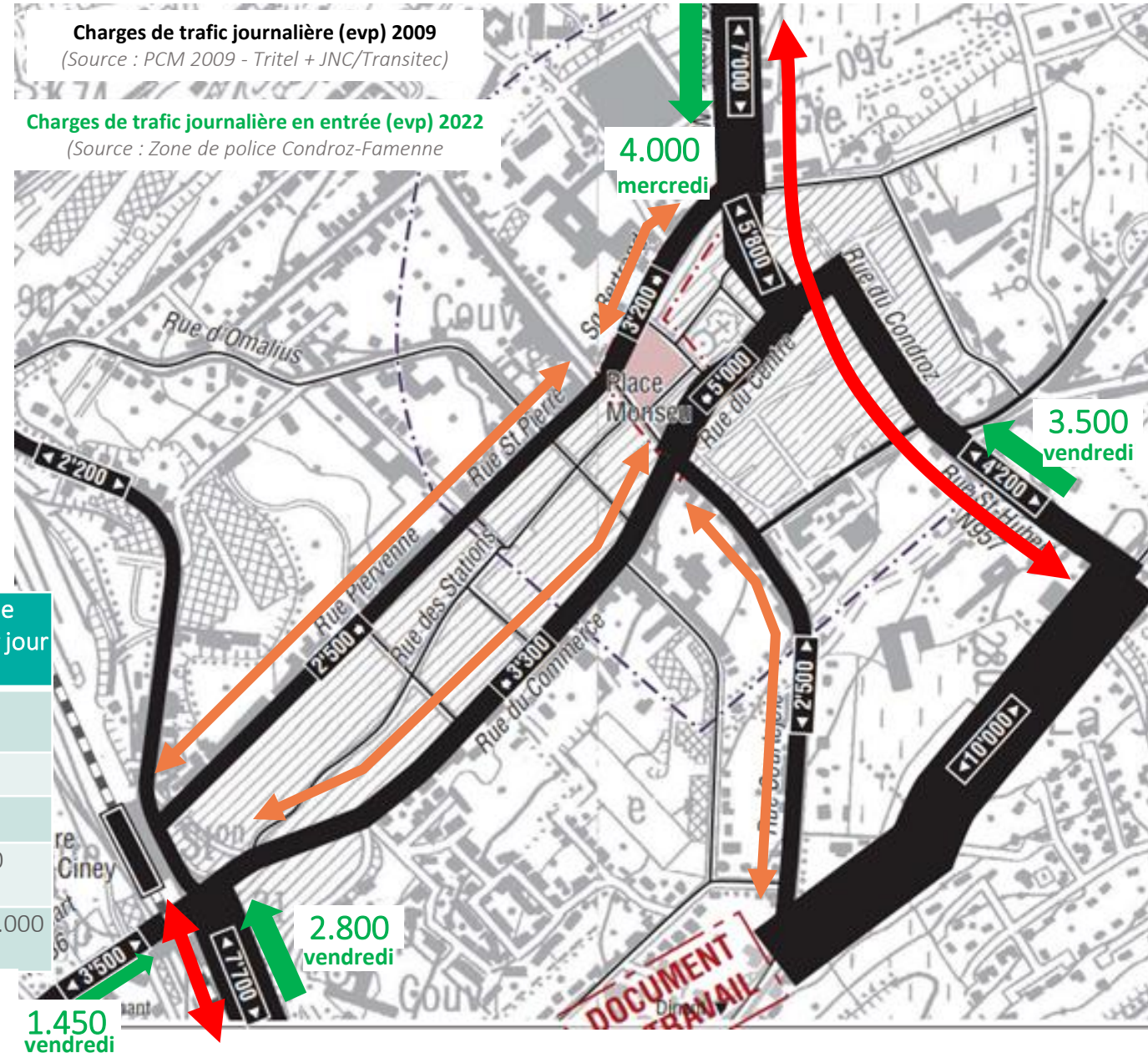
Les rues du Commerce et Piervenne servent de jonction entre ces deux axes et de desserte des commerces (2.500 à 3.300 EVP/j). Le Square Omer Bertrand et la rue Courtejoie servent d'accès aux parkings/écoles qu'ils desservent (2.500 à 3.300 EVP/j).

En 2022, ces charges de trafic sont sensiblement **les mêmes sur les avenues Roi Albert et Huart mais ont doublé sur la rue Tersoit et cru d'un tiers sur l'avenue de Namur** (chiffres en vert).

7.000 evp/j est une charge importante qui peut générer de la congestion ponctuelle, notamment aux heures de pointe mais qui est normale pour un axe comme Tersoit/Condroz/Namur qui joue un rôle de voirie principale.

Fonction		Nombre de véhicules par jour - 2 sens
Zone urbanisée	Voirie locale de desserte	< 3.000
	Voirie collectrice	6.000
	Voirie principale	12.000
Zone non urbanisée	Voirie principale	6.000 à 8.000
Autoroute		24.000 à 120.000

Charges de trafic journalière par fonction de voirie
(Source : CeMathèque n°23)





6) Circulations dans le centre : Charges et flux de trafic

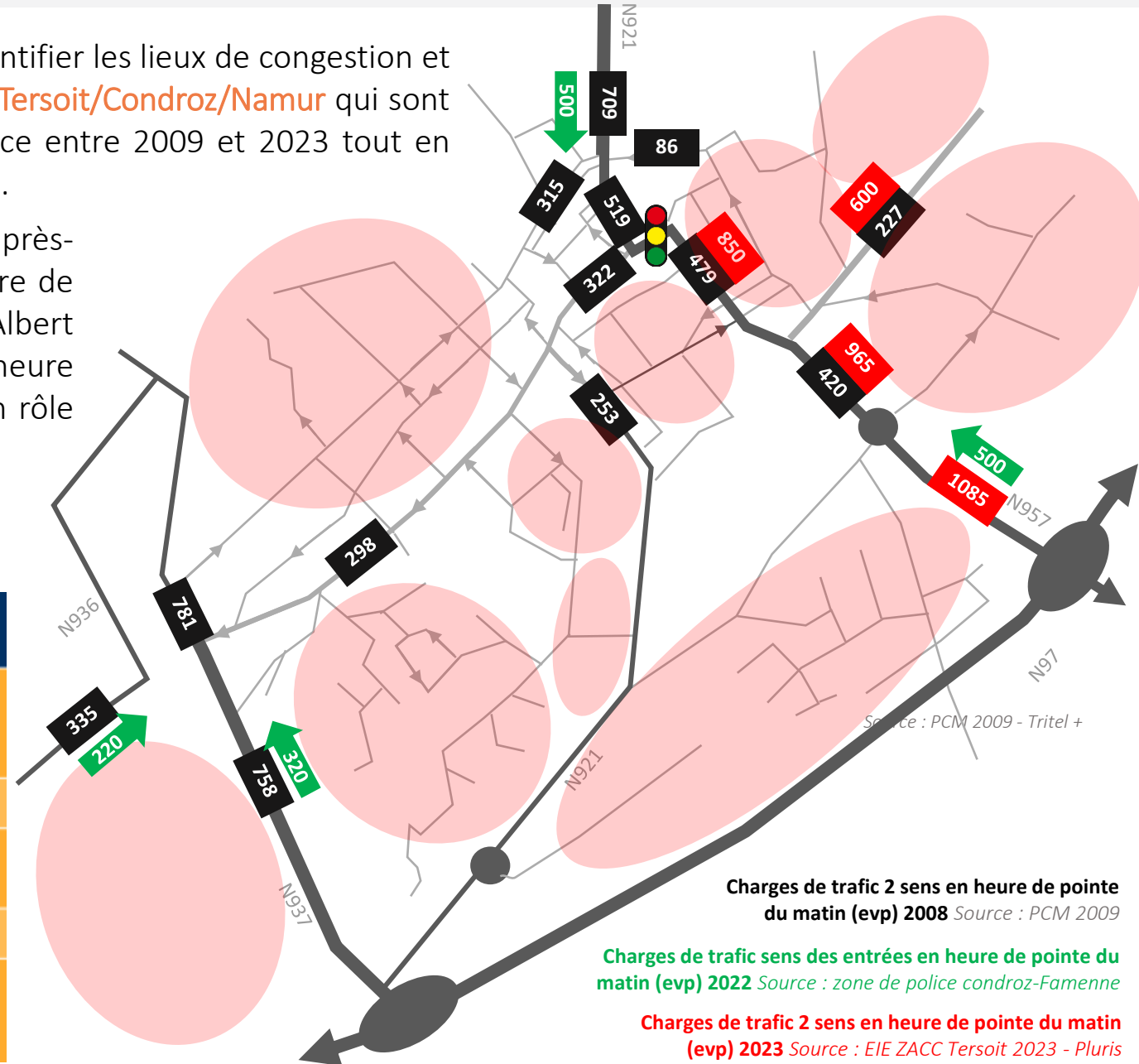
L'examen des charges de trafic aux heures de pointe permet d'identifier les lieux de congestion et les dynamiques de flux. A nouveau, ce sont les **axes Roi Albert et Tersoit/Condroz/Namur** qui sont les plus chargés avec ce dernier qui a connu une forte croissance entre 2009 et 2023 tout en restant dans des charges acceptables pour un axe principal urbain.

Sauf pour l'avenue d'Huart où les flux les plus importants sont l'après-midi entre 17 et 18h, tous les autres axes d'entrée ont leur heure de pointe le matin : entre 8h et 9h pour l'avenue de Namur et Roi Albert et entre 9h et 10h pour le chemin du Tersoit. Ce décalage dans l'heure de pointe pour l'axe Tersoit permet de dire qu'il joue surtout un rôle d'accès aux commerces du centre-ville et de l'avenue Schlogel.

Chacun des axes d'entrée joue donc un rôle particulier :

- **Av. d'Huart** = accès commerces ;
- **Av. Roi Albert** = Accès gare + sortie commerces ;
- **Av. de Namur** = accès écoles + commerces
- **Ch. du Tersoit** = accès commerces
- **Rue Courtejoie** = accès écoles

CAPACITÉ MAXIMALE THÉORIQUE D'UNE BANDE DE CIRCULATION (Source : CeMathèque n°38)	
1 voie sur autoroute urbaine – type contournement (échangeurs proches)	+/- 2300 EVP/h
1 voie sur autoroute (voie de droite)	+/- 2000 EVP/h
1 voie sur route à grand gabarit – avec carrefours dénivelés	+/- 1600 EVP/h
1 voie sur chaussée urbaine	+/- 1200 EVP/h
1 voie sur voirie locale – croisant régulièrement d'autres voiries locales similaires	+/- 600 EVP/h



Charges de trafic 2 sens en heure de pointe du matin (evp) 2008 Source : PCM 2009

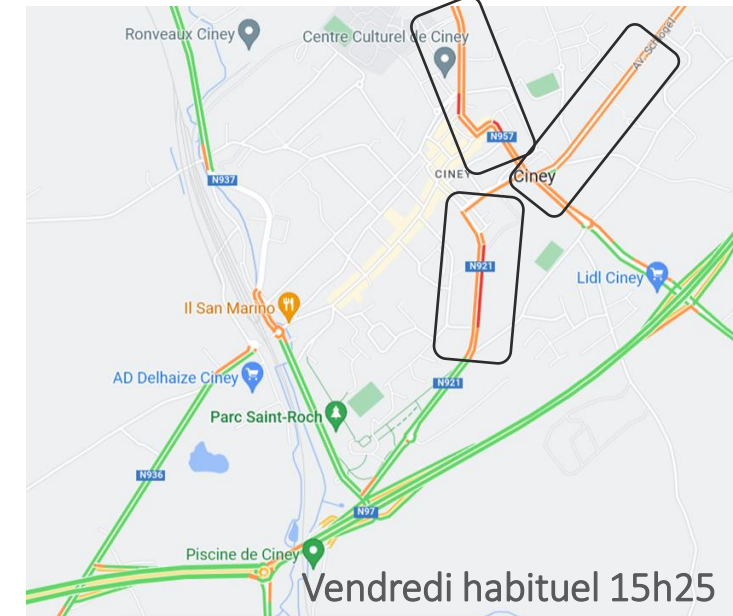
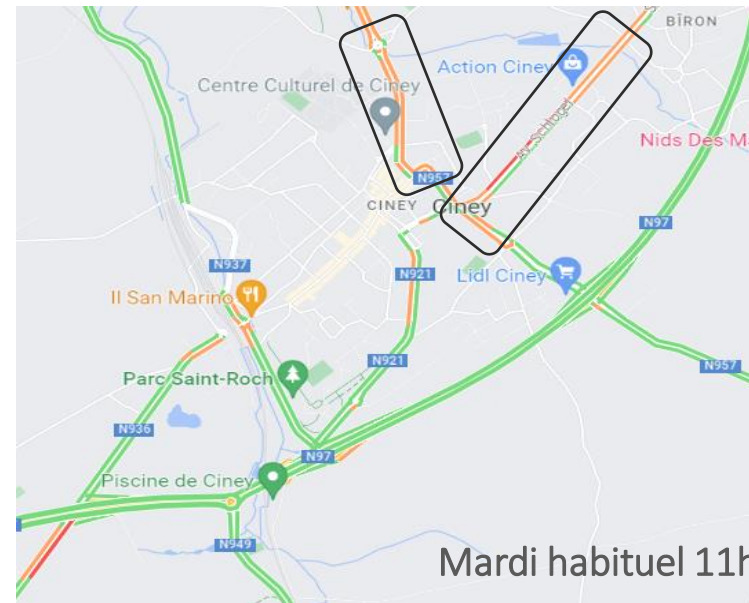
Charges de trafic sens des entrées en heure de pointe du matin (evp) 2022 Source : zone de police condroz-Famenne

Charges de trafic 2 sens en heure de pointe du matin (evp) 2023 Source : EIE ZACC Tersoit 2023 - Pluris



6) Circulations dans le centre : **Congestion**

Les données Google montrent que les congestions sont principalement liées aux activités scolaires (mardi matin, mercredi midi et vendredi 15h mais aussi liées aux activités commerciales (mardi 11h). L'axe Tersoit/Condroz/Namur est systématiquement concerné avec un point clé qui est le feu au croisement avec la rue du Centre. Vient ensuite l'avenue Schlogel et la rue Courtejoie au niveau du dépose minute et de la sortie vers l'Avenue Roi Albert.

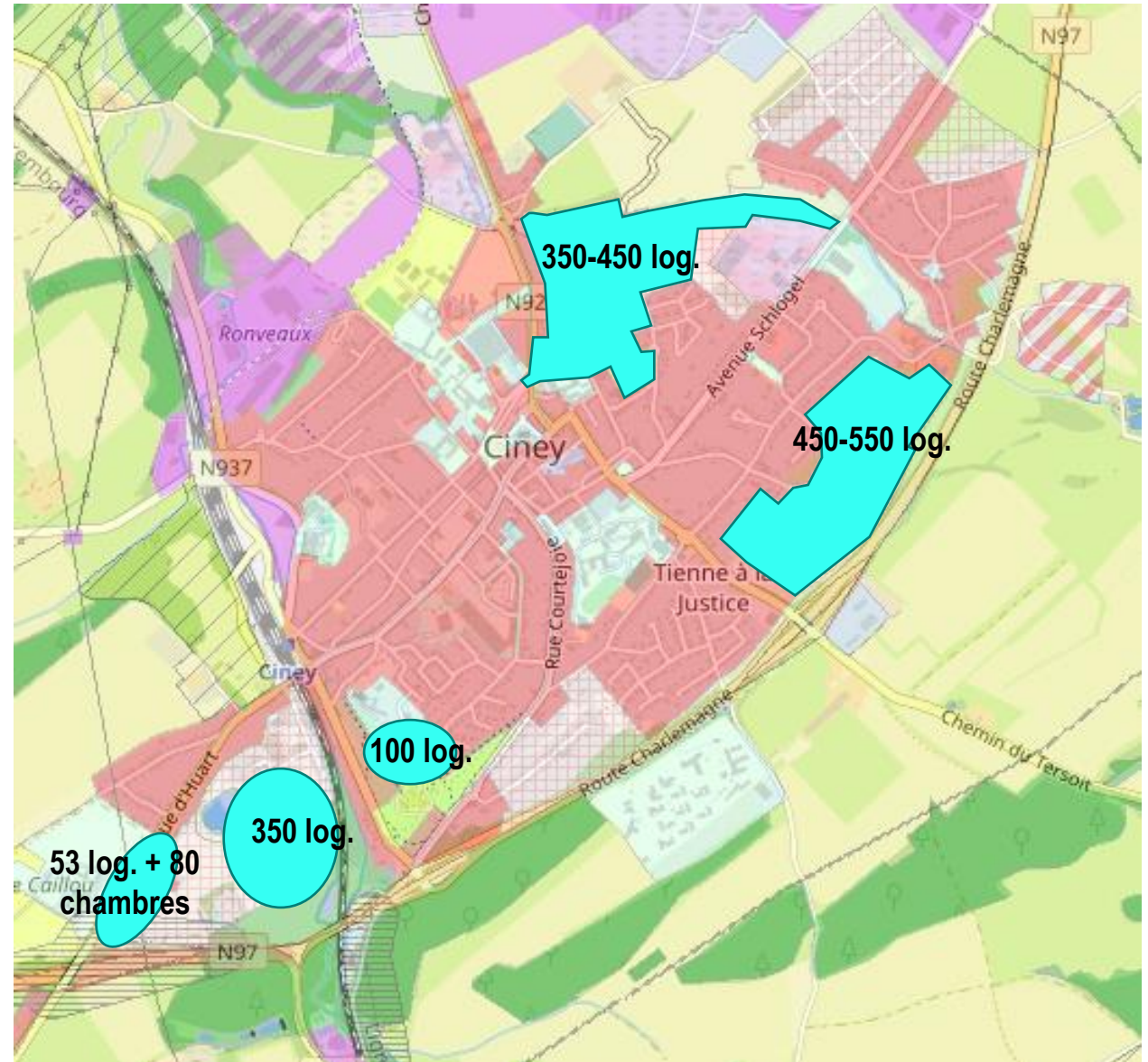


6) Circulations dans le centre : **Projets immobiliers**

Ces charges de trafic et ces problèmes de congestion pourront encore évoluer avec la mise en œuvre des projets immobiliers (**1.000 à 1.200 logements**) en demande sur les réserves foncières dans et aux portes du centre-ville.

Les axes les plus sollicités par ces projets seront l'axe Tersoit/Condroz/Namur et l'axe Schlogel/Saint-Gilles. Ce dernier qui va être réaménagé en boulevard urbain à deux fois 1 bande avec un site propre modes actifs dans chaque sens pour en faire un véritable axe modes actifs vers Biron.

Ces nouveaux projets doivent absolument être conçus pour la **mobilité partagée et les modes actifs** et avec une **mutualisation la plus avancée et une reconversion possible des infrastructures de parking**.





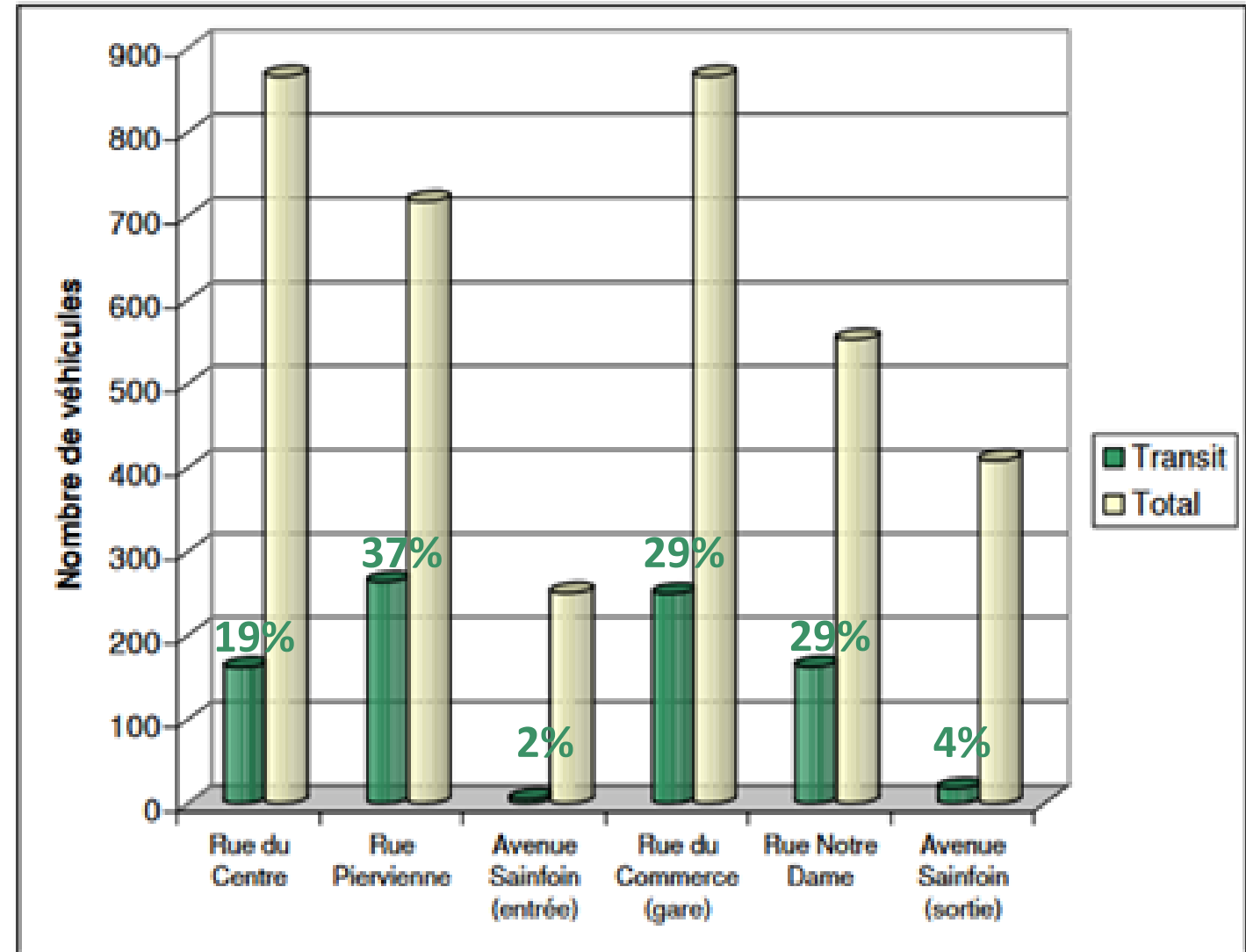
6) Circulations dans le centre : Transit

En 2009, le PCM identifiait que 25% du trafic entrant dans le centre-ville était du trafic de transit.

Ce trafic de transit était surtout marqué sur les deux axes « **rues du Centre et du commerce** » et « **rues Piervenne et Notre Dame** ». En outre, de nombreux véhicules rentrent par la rue Piervenne et ressortent par la rue du Commerce. L'avenue de Sainfoin ne drainant pratiquement que du trafic de destination.

Le PCM indiquait également que seuls environ **15%** des véhicules restent dans le centre moins de 7 minutes et **peuvent réellement être considérés comme du trafic de transit non désiré.**

Vu que Ciney a gardé son statut de pôle et que le réseau routier régional alentour n'a pas subi de modifications majeures depuis 2009 (si ce n'est l'accès direct autoroutier au parc d'activité économique d'Achêne), on peut considérer que cette part de transit est sensiblement la même aujourd'hui





Les axes Centre/Commerce et Piervenne/Notre-Dame qui sont les plus concernés par du transit sont également ceux qui concentrent le plus de passages de **bus** avec 46 passages par jours en semaine rendant ainsi les 3 arrêts « Monseu », « Hôtel de Ville » et « Centre médical » comme les plus desservis après l'arrêt « Gare » (60 passages).

On peut également remarquer que l'axe Sainfoin/Verte n'est utilisé que comme voie de passage pour le bus Express E78 dont les deux seuls arrêts dans Ciney sont « Gare » et Biron ».

Le **réseau vélo** dans le centre se développe avec des nouveaux tronçons prévus Av. Schlogel et rue Courtejoie mais il reste des chaînons manquants et des traversées à sécuriser ainsi qu'une visibilité du réseau à développer.

Quelques **arceaux vélos** sont présents dans les rues du centre et des **emplacements couverts** sont installés près de lieux stratégiques (gare, centre culturel, ...)

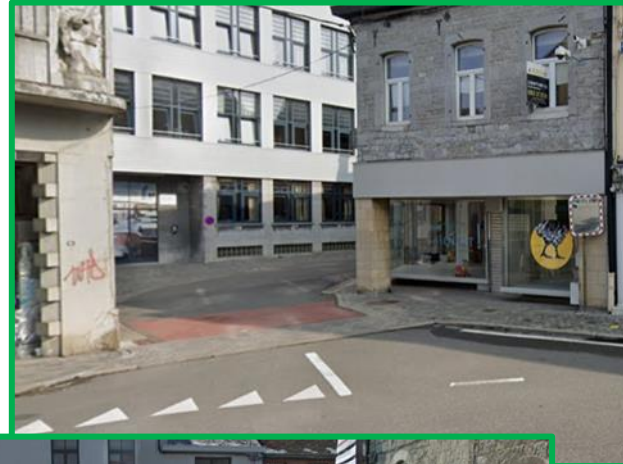


6) Circulations dans le centre : **Mobilité piétonne**

Les cheminements piétons dans le centre-ville de Ciney et ses quartiers périphériques sont plutôt bons. Les trottoirs sont majoritairement présents et de bonne qualité, de nombreuses traversées existent et sont sécurisées aux endroits conflictuels ou devant les écoles, l'espace public a été récemment rénové et est plutôt de qualité.

Une amélioration pourrait être faite au niveau des aménagements PMR puisque seules quelques passages piétons sont équipés de dalle pour personnes malvoyantes.

Le type d'aménagements à programmer dépendra également du projet de ville choisi notamment en termes d'installation de zone de rencontre qui limitent alors les aménagements spécifiques aux piétons



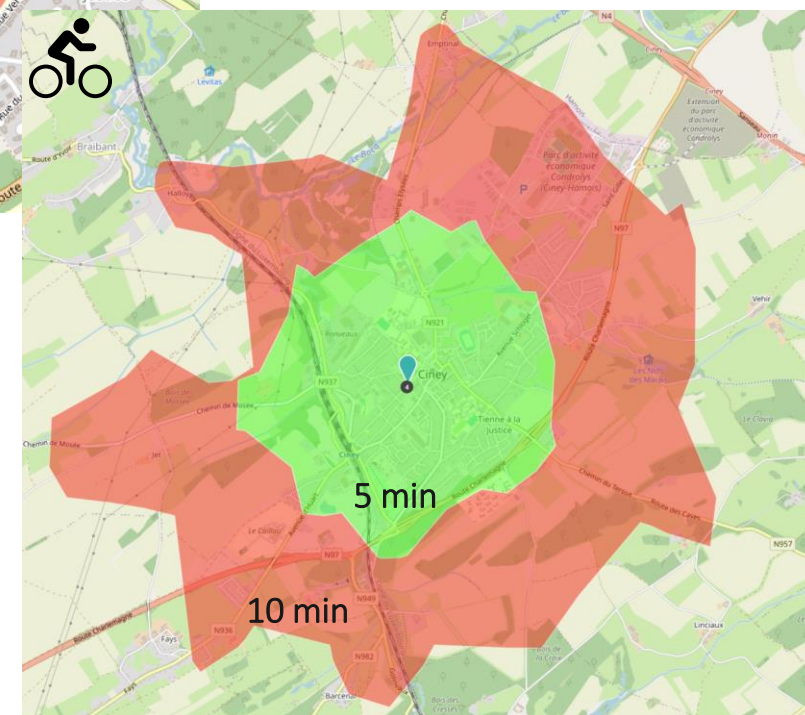
Source : GoogleStreetView



6) Circulations dans le centre : **Mobilité cyclo-piétonne**

Les distances à pied depuis le centre de Ciney, sur un rayon de 10 minutes couvrent l'ensemble de l'hypercentre.

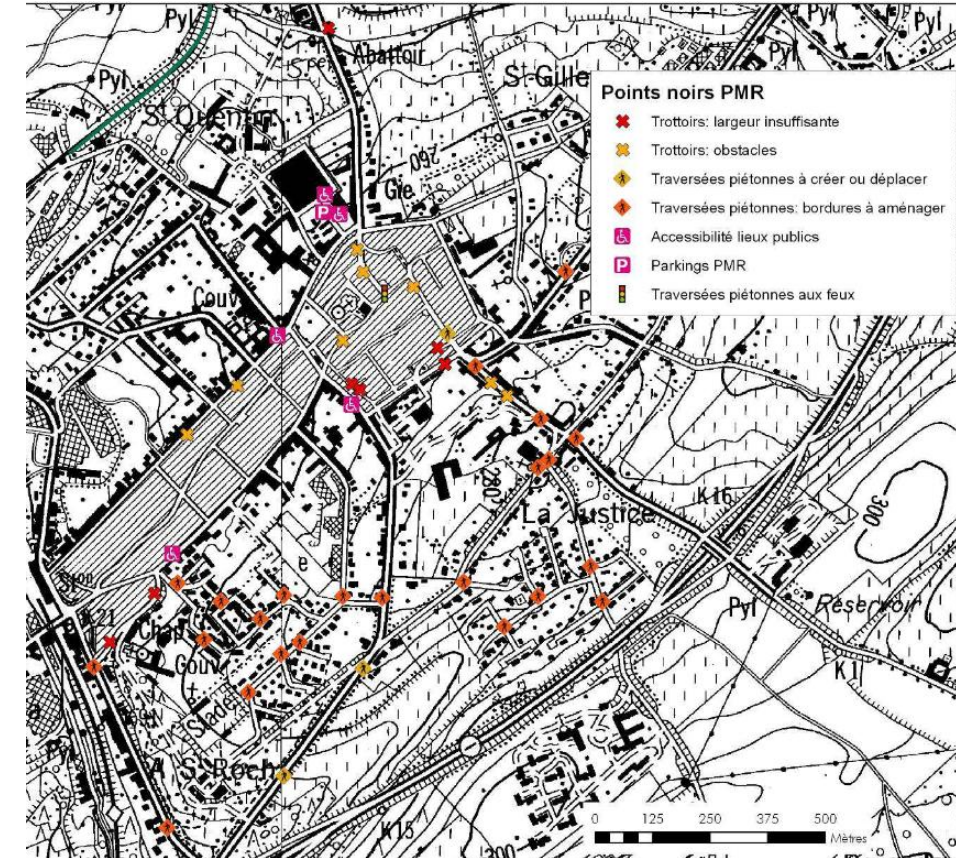
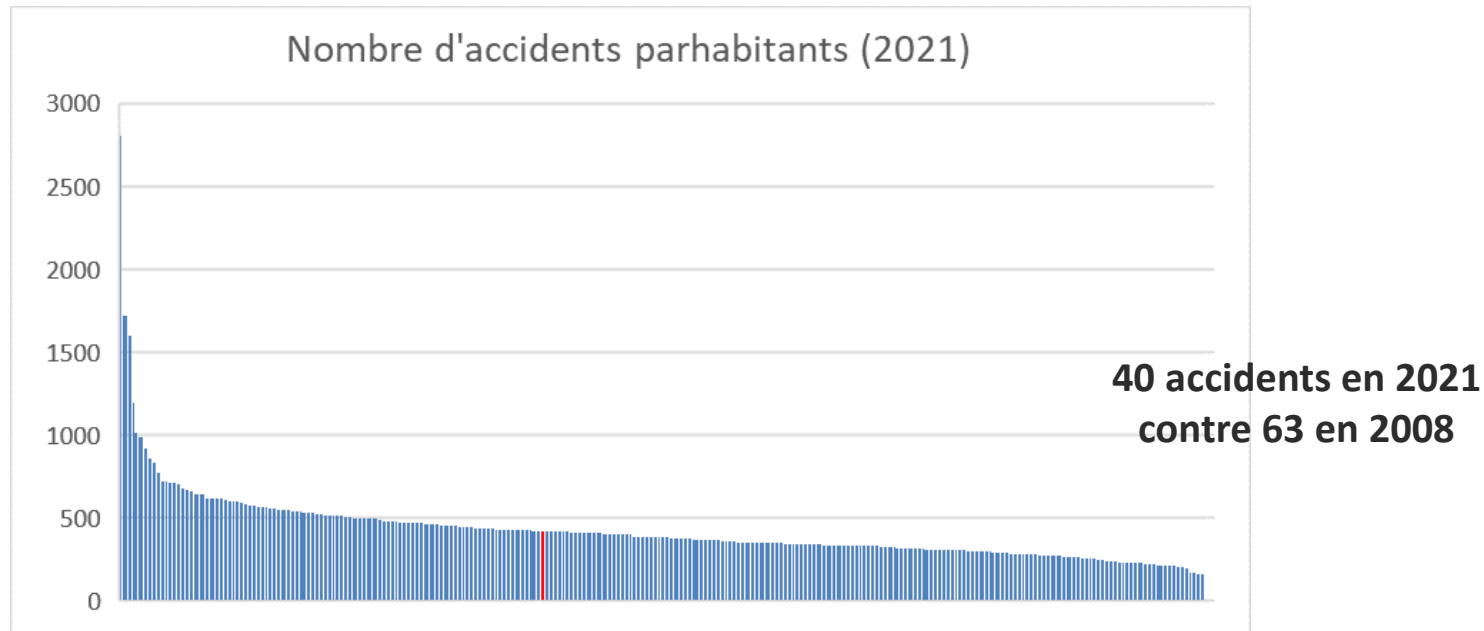
A vélo, en 5 minutes depuis le haut de la rue Piervenne on peut atteindre l'ensemble de l'hypercentre, en 10 minutes il est possible d'atteindre le PAE Condrolys. En 15 minutes, on peut déjà rejoindre des villages tels que Leignon, Braibant, et presque atteindre Achêne et Sovet.



6) Circulations dans le centre : **accidentologie**

Ce même raisonnement tient pour les points noirs de sécurité routière que le PCM de 2010 a particulièrement identifiés autour des circulations piétonnes. Ces points noirs pourront en partie être résolus grâce à des orientations stratégiques voulues par le projet de ville en termes de vitesse et d'aménagement de l'espace public.

Le nombre d'accidents de circulation répertoriés en 2021 était de 41 pour l'ensemble du territoire. Ce nombre est **en baisse** constante et se montait encore à 63 en 2008. Avec 1 accident pour 425 habitants, Ciney se place un peu au-delà de la moyenne wallonne. Cette tendance wallonne est le fruit de campagnes de communication régulière de VIAS ainsi que d'actions de sensibilisation et contrôle de la part de la police.





6) Circulations dans le centre : 5 enjeux

Enjeu 18

Quelles solutions pour la congestion de l'axe Tersoit/Namur ?

L'axe Tersoit/Namur joue un rôle clef dans le système de mobilité du centre-ville avec un nœud au niveau du feu Bonbonnier/Condroz/Centre. Il est donc essentiel d'examiner comment il pourrait évoluer surtout au vu des projets immobiliers futurs.

Enjeu 19

Faut-il limiter le transit dans l'hyper centre ?

Avec seulement 15% de transit dans le centre-ville, on peut se questionner sur le réel intérêt à engager des moyens pour réduire ce chiffre. En sachant qu'un véhicule en transit un jour peut être un client d'un commerce le lendemain.

Enjeu 20

Comment apaiser au maximum les quartiers résidentiels ?

Par contre, il semble essentiel que ce transit n'impacte pas les quartiers à vocation purement résidentielle. Il y a donc un enjeu à vouloir les apaiser de cette charge de trafic.

Enjeu 21

Où et comment prioriser des aménagements bus dans le centre ?

Le centre-ville et en particulier les rues du commerce et Piervenne étant les axes de passages de bus, il y a lieu d'en tenir compte pour tout développement futur ou de leur trouver des alternatives solides.

Enjeu 22

Où aménager le réseau cyclable structurant du centre ?

Pour ce qui est du réseau cyclable, ses deux principaux enjeux dans le centre-ville sont de le rendre cyclable et de relier les maillons extérieurs du réseau structurant qui y arrivent.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

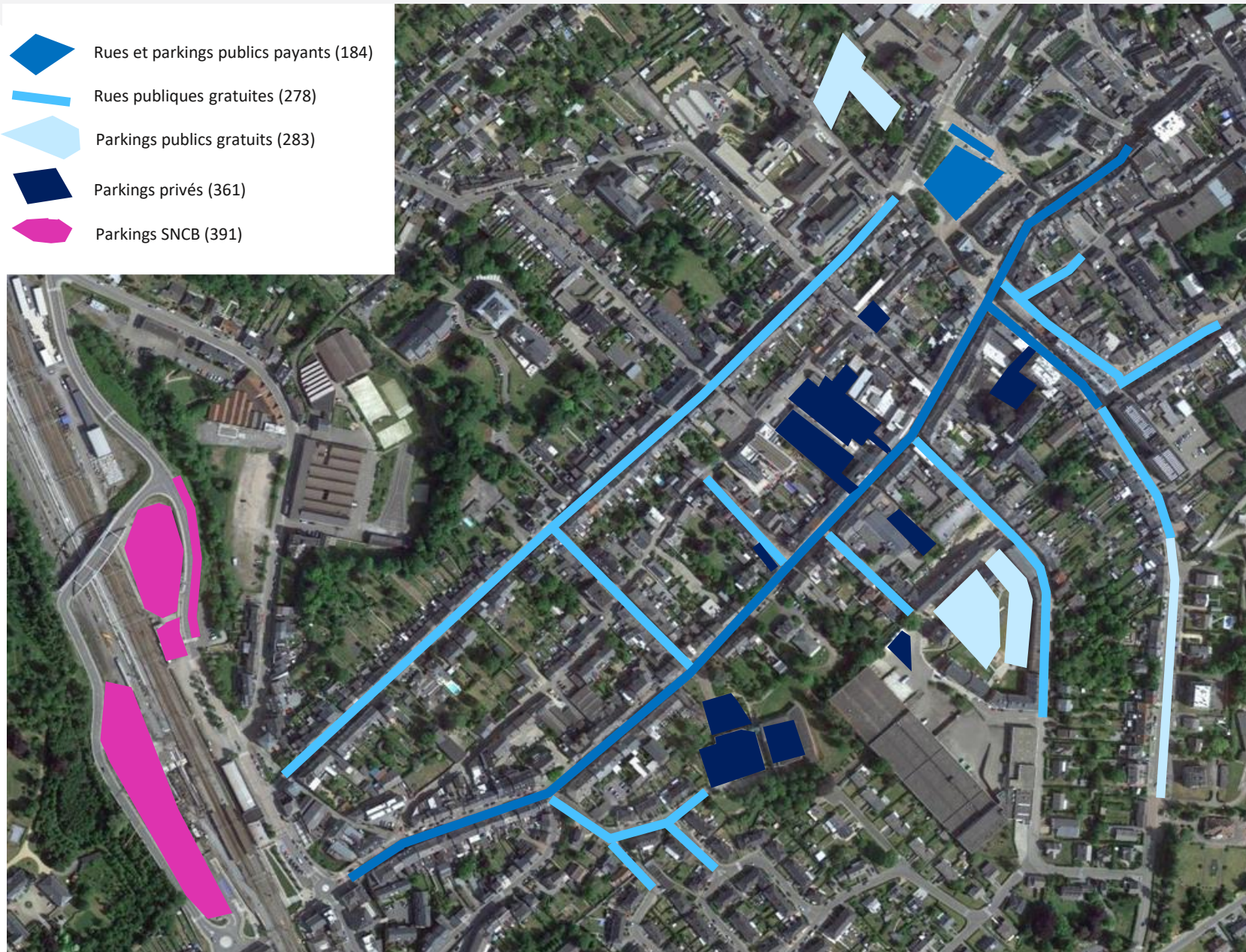
Objectif à haut impact n°7

Le stationnement



7) Stationnement : Taux d'occupation (1.506 places relevées)

-  Rues et parkings publics payants (184)
-  Rues publiques gratuites (278)
-  Parkings publics gratuits (283)
-  Parkings privés (361)
-  Parkings SNCB (391)



Deux **campagnes de comptages** de taux d'occupation ont été effectuées les mardis 23 mai et 5 septembre 2023 sur un parcours totalisant **1.506 places de parkings publics et privés**. Les relevés ont été effectués à 6h-6h30 afin d'évaluer la demande exercée par les résidents, à 8h45-9h15 afin d'évaluer la demande des travailleurs du centre-ville et enfin à 15h30-16h00 afin d'évaluer la demande des parents d'élèves et des chalandes des commerces.

Un échantillon de **5 types de parkings** a été choisi afin de comparer la pression exercée sur chacun d'eux : **rues et parkings publics payants, rues publiques gratuites, parkings publics gratuits, parkings privés et parkings SNCB**.

A ce relevé de terrain, nous avons pu confronter tous les chiffres 2022 obtenus par Rauwers (le gestionnaire de la zone payante) pour l'ensemble de la zone payante.



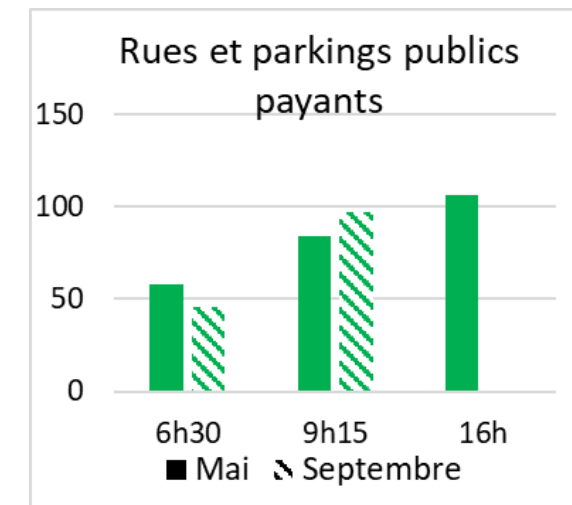
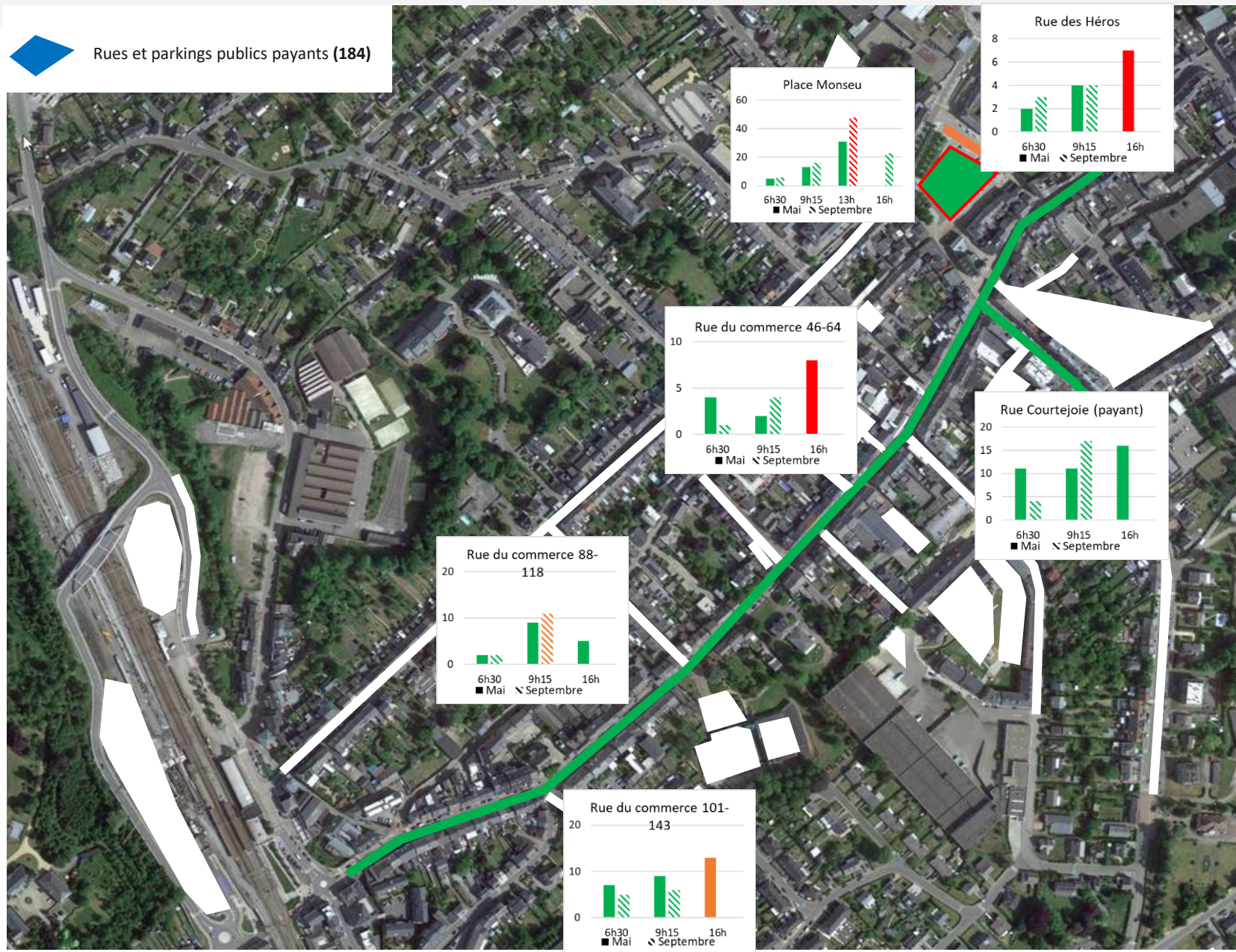
7) Stationnement : Taux d'occupation (rues et parkings publics payants)

PCM de Ciney
Phase 1 – Diagnostic
Juin 2023

72



Rues et parkings publics payants (184)



La **capacité totale étudiée (184 places)** des rues et parkings publics payants est **largement sous-utilisée** (55% à 16h30). Quelques segments connaissent un pic : l'après-midi rue des Héros et rue du Commerce 46-64 (tronçon du Carrefour Market) ou Place Monseu sur le coup de midi quand il fait beau.

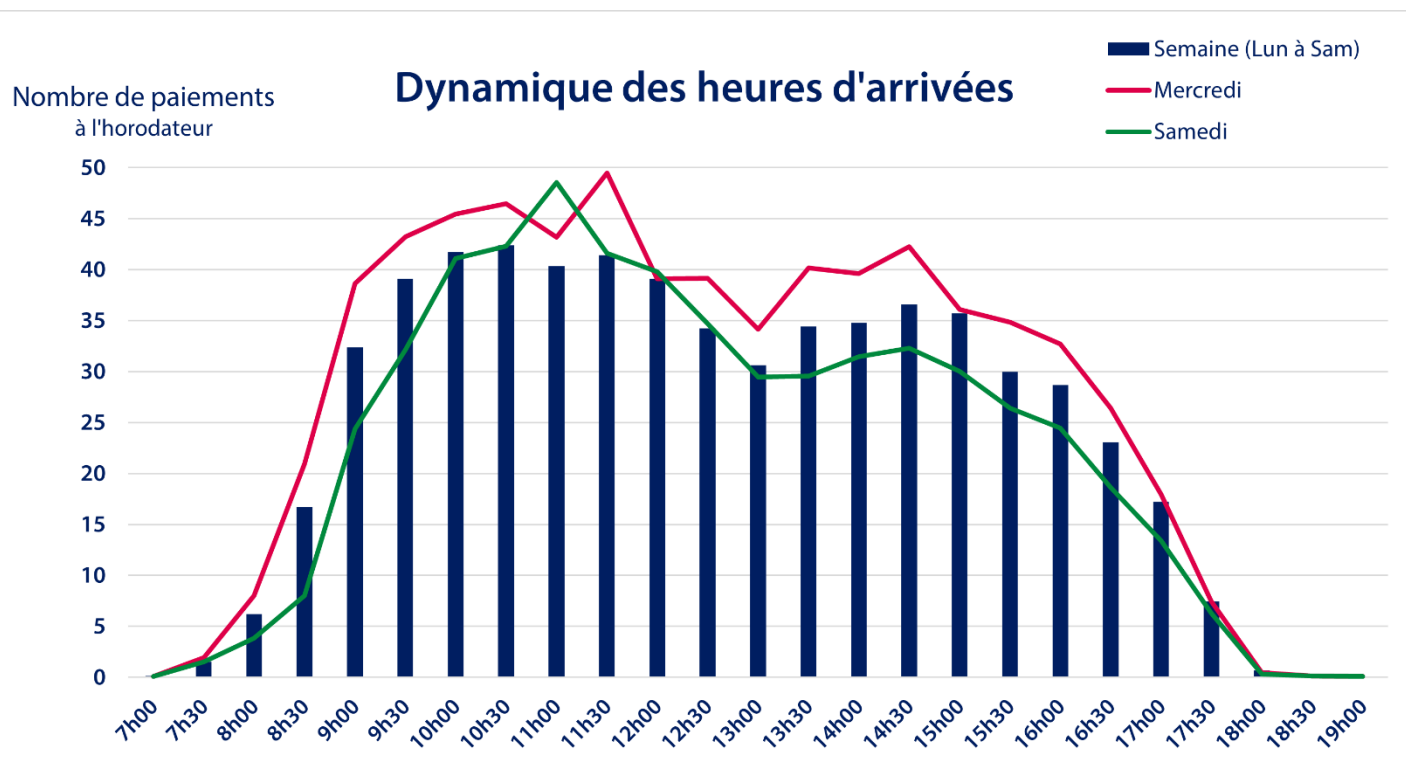
Rues/places étudiées : Héros, Monseu, Commerce et Courtejoie.



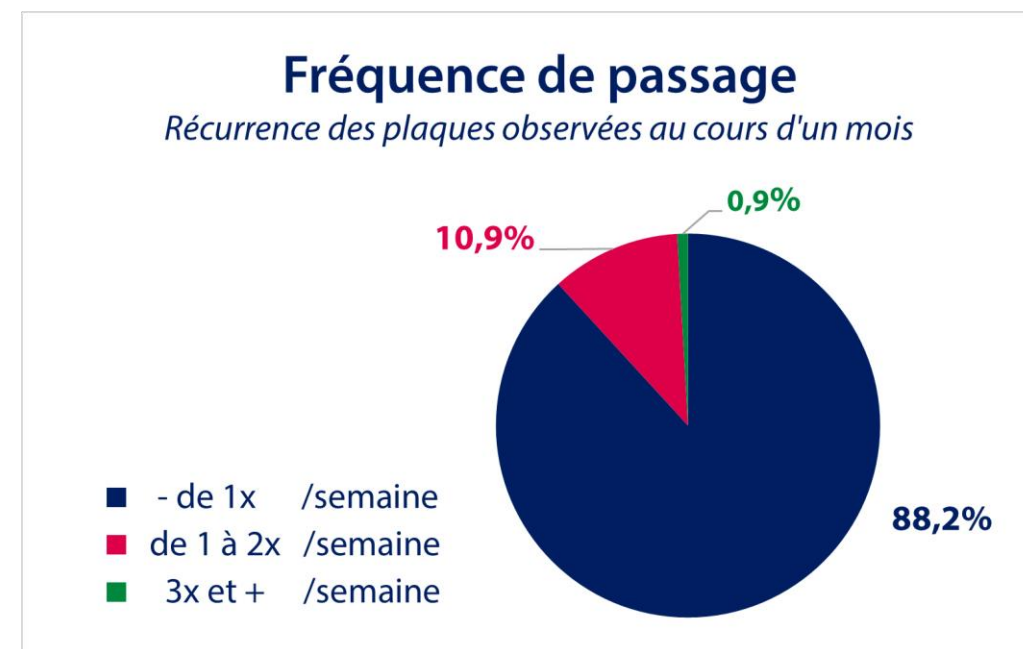
7) Stationnement : Taux d'occupation (rues et parkings publics payants)

Les chiffres Rauwers d'une année complète (2022) confirme la **sous-utilisation complète** de la capacité que ce soit la semaine ou le week-end. La fréquentation est plus élevée le matin que l'après-midi et démarre dès le démarrage des cours scolaires. Ce qui démontre le lien entre les écoles et les commerces.

Le nombre d'utilisateurs ne venant qu'une seule fois par semaine est extrêmement élevé, signe d'un comportement de passage hebdomadaire dans les commerces. Une autre explication possible vu le nombre majoritaire d'arrêts de moins de 20 minutes (cfr slide suivant) est que **beaucoup d'utilisateurs ne prennent pas de ticket** et ne sont donc pas apparents dans les données de Rauwers. Cette explication se confirme vu que le relevé de terrain a compilé le double de fréquentation.

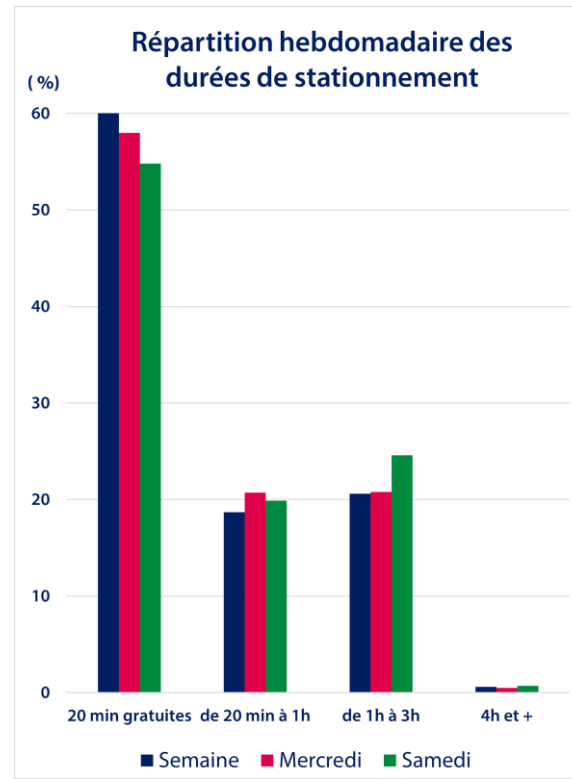


Sources: Rauwers 2022



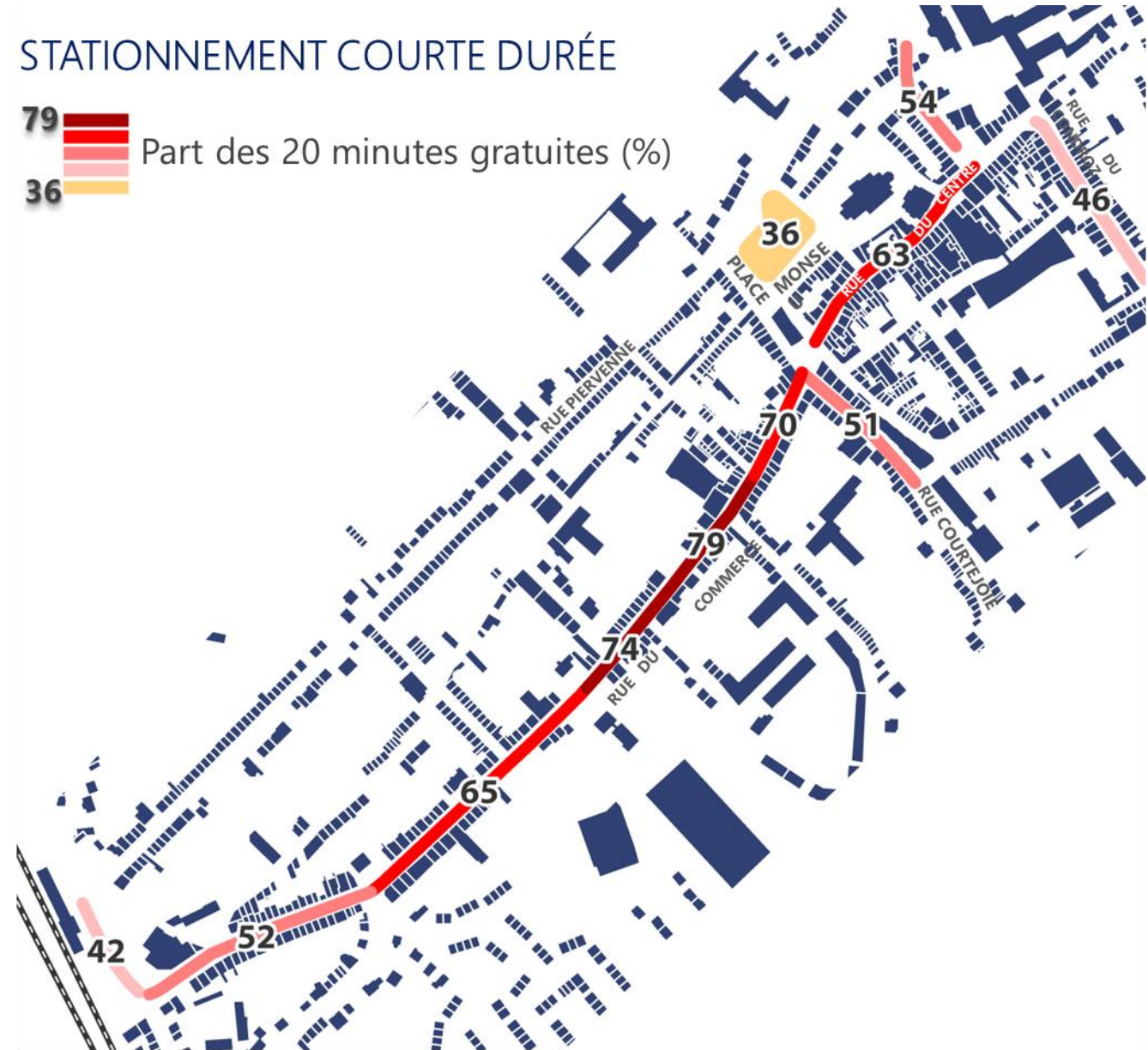


Les segments les plus sollicités pour les arrêts de moins de 20 minutes sont entre les rues Courtejoie et de l'Ermitage avec un pic en face du Carrefour Market.



79
36

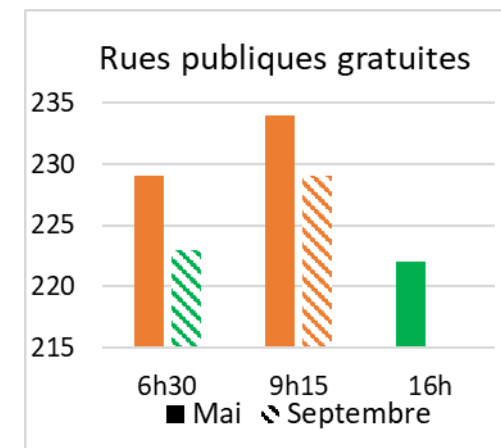
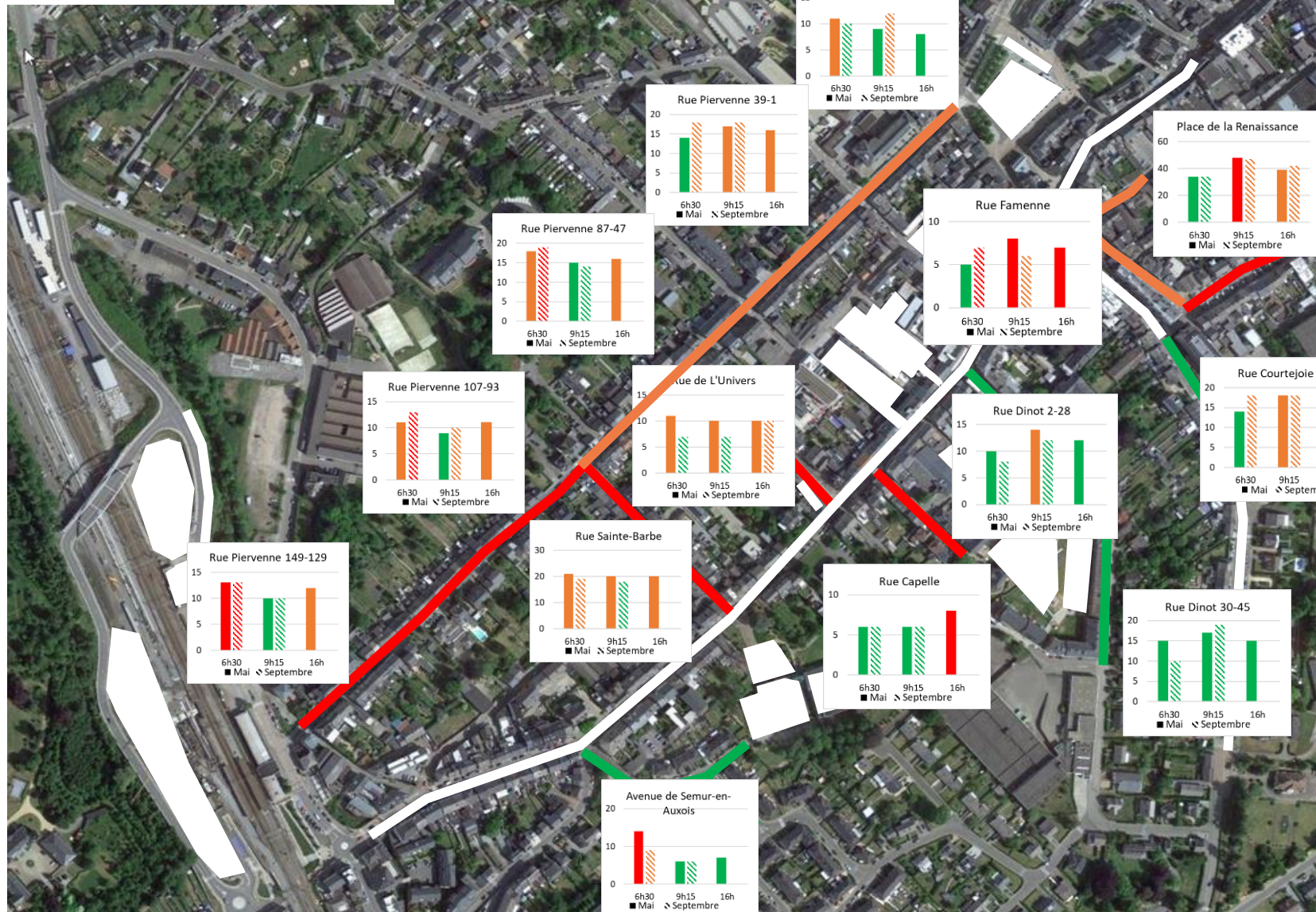
Part des 20 minutes gratuites (%)





7) Stationnement : Taux d'occupation (rues publiques gratuites)

Rues publiques gratuites (288)



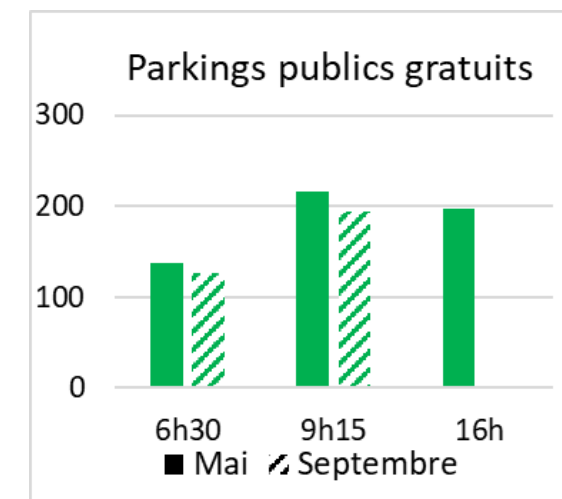
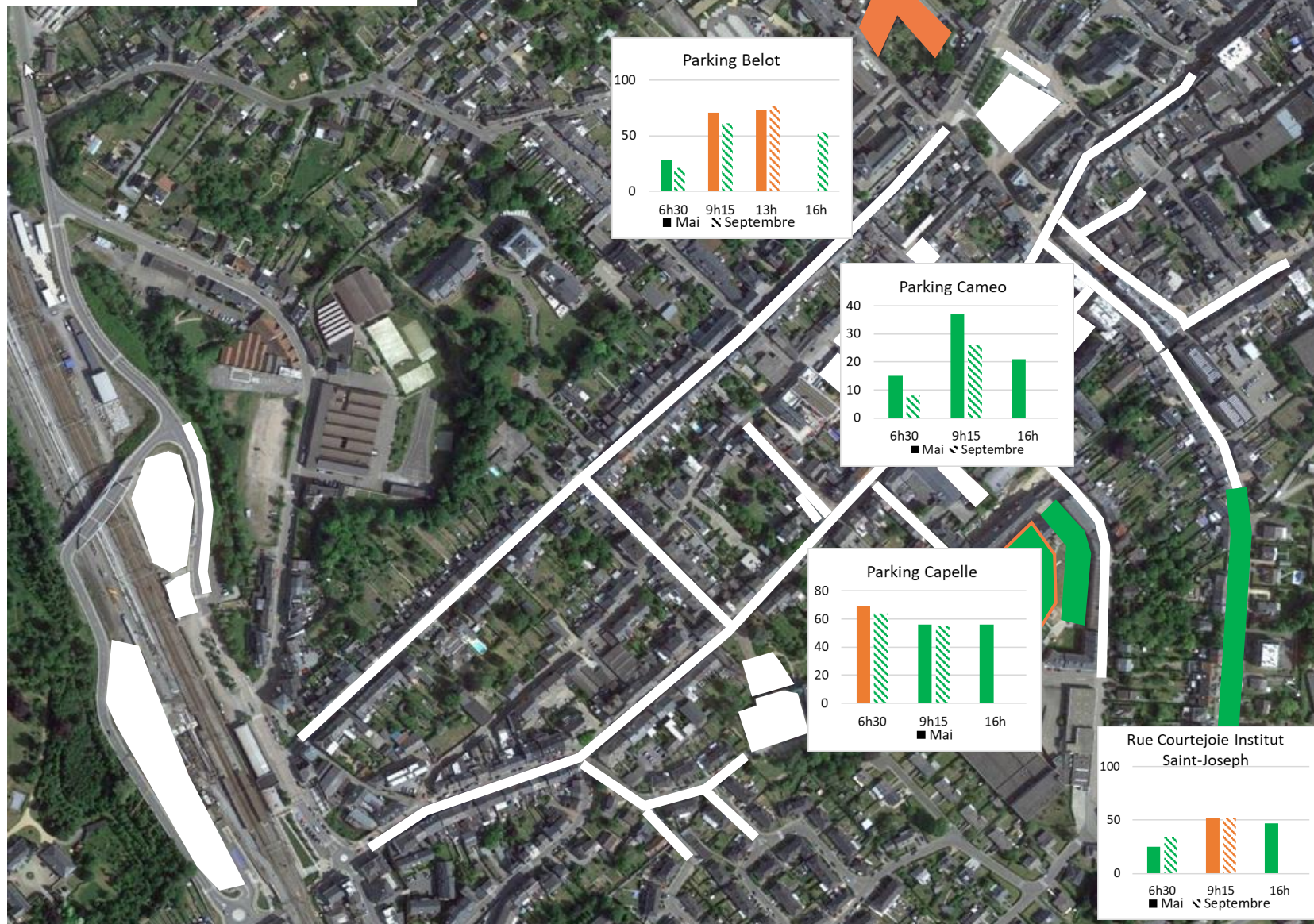
La **capacité totale étudiée (288 places)** des **rues publiques gratuites** atteint les **80% d'occupation le matin** et baisse l'après-midi. (55% à 16h30). Les secteurs aux abords directs de la rue du Commerce (sauf rue Dinot) connaissent plusieurs pics de saturation de par leur gratuité. Le bas de la rue Piervenne sature également sous l'effet probable de la gare. La capacité redevient sous-utilisée quand on s'éloigne du centre (rues Dinot et Courtejoie) ou quand on approche d'un grand parking public gratuit (rue Saint-Pierre).

Rues étudiées : Piervenne, Saint-Pierre, Sainte Barbe, Univers, Famenne, Renaissance, Courtejoie, Dinot, Capelle et Semur-en-Auxois.



7) Stationnement : Taux d'occupation (parkings publics gratuits)

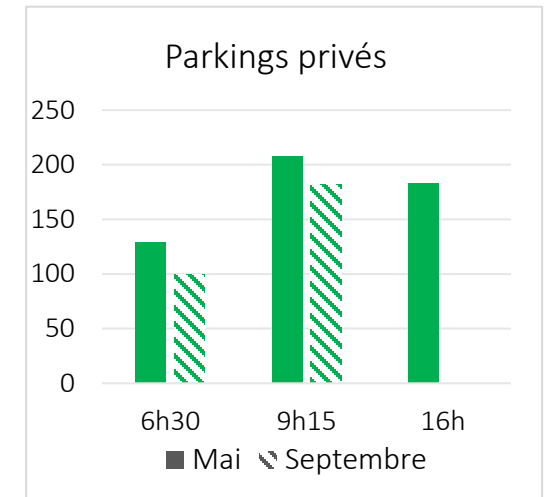
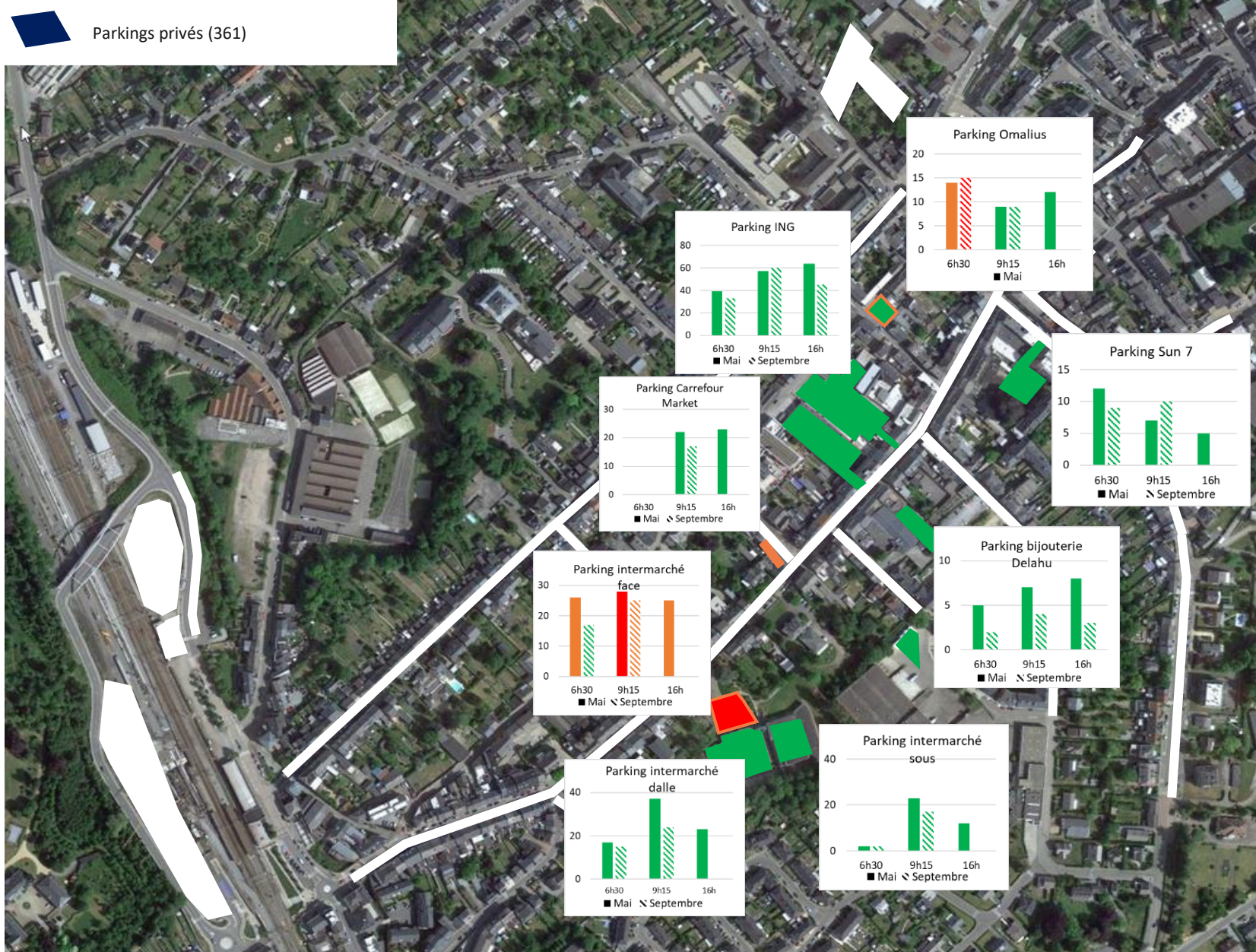
Parkings publics gratuits (283)



La **capacité totale étudiée (283 places)** des **parkings publics gratuits n'atteint jamais les 80%**. L'usage de ces parkings est fort varié et dépend directement des fonctions qui leurs sont proches. Ainsi, le parking Belot dépasse les 80% d'occupation par la proximité de l'Athénée en journée et par la fonction Horeca de la place Monseu en après-midi qui lui, est payant. Le parking Capelle est surtout fréquenté par des résidents et le parking Courtejoie connaît son pic au moment des heures scolaires.

Parkings étudiés : Belot, Cameo, Capelle et Courtejoie-St-Joseph

7) Stationnement : Taux d'occupation (parkings privés)

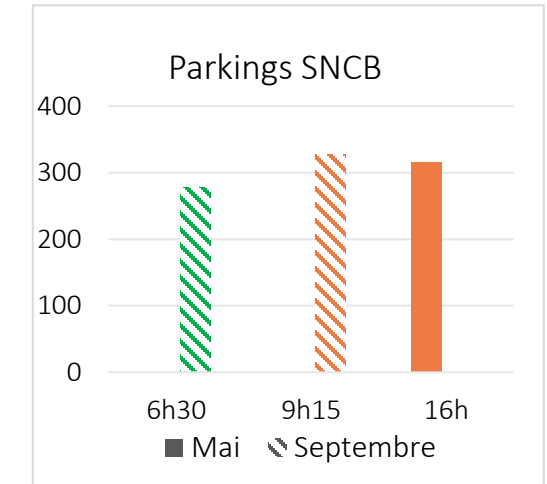
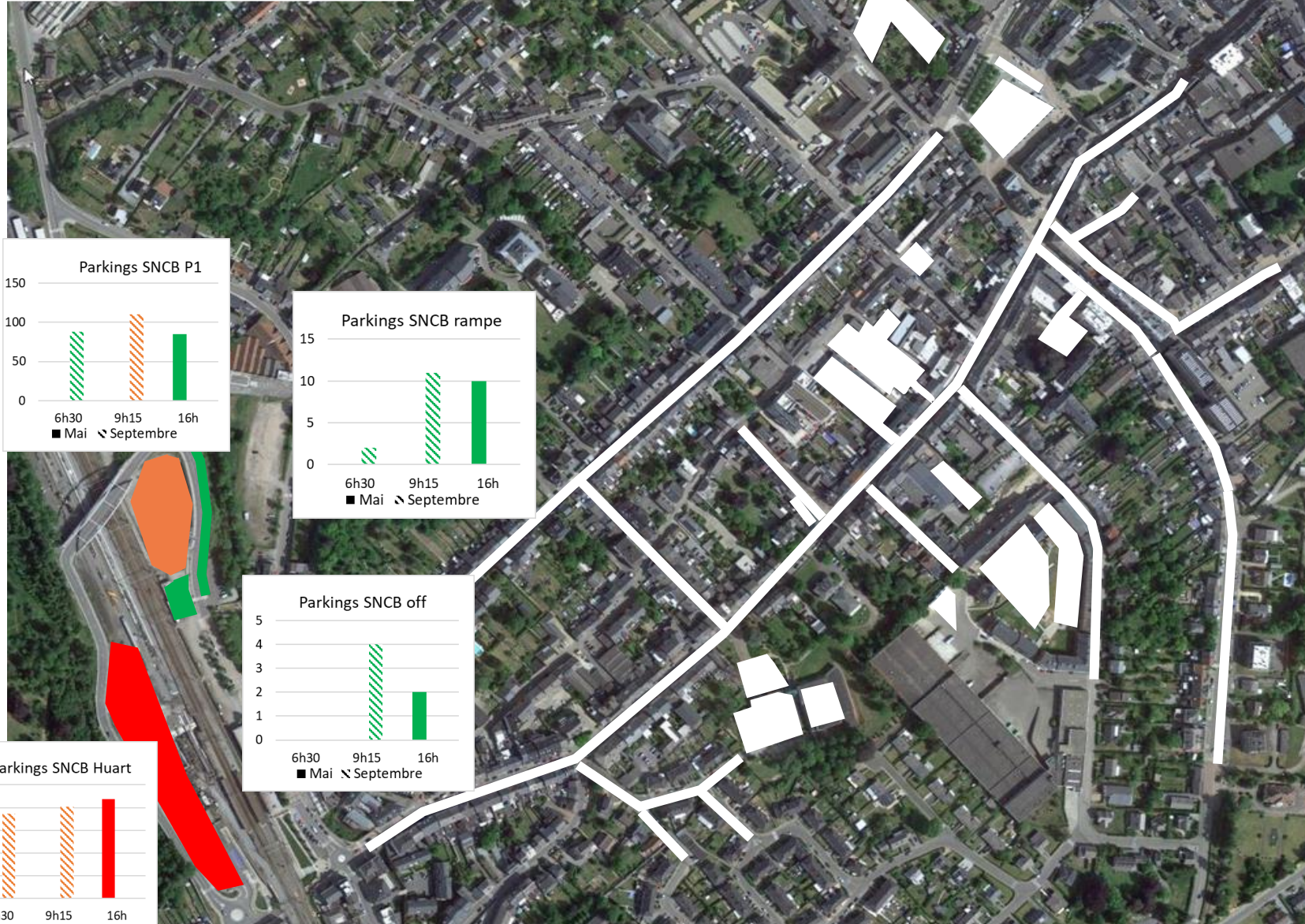


La **capacité totale étudiée (361 places)** des **parkings privés n'atteint jamais les 60%**. Sauf le parking Omalius le matin et le parking aérien bas de l'Intermarché, toutes les autres poches de parkings privés sont amplement sous-utilisées. Le parking « ING-Bel&Bo » est le plus sollicité de tous, connaît sa fréquentation la plus forte l'après-midi mais sans dépasser les 80% d'occupation.

Parkings étudiés : Omalius, Sun 7, bijouterie Delahu, ING, Carrefour Market et Intermarché

7) Stationnement : Taux d'occupation (parkings SNCB)

Parkings SNCB (391)



La **capacité totale des parkings SNCB atteint les 80%** avec le parking côté «Avenue Huart » qui est saturé. Encore gratuits, ces parkings génèreront certainement un report dans les rues voisines s'ils devaient devenir payants.



7) Stationnement : Taux de rotation

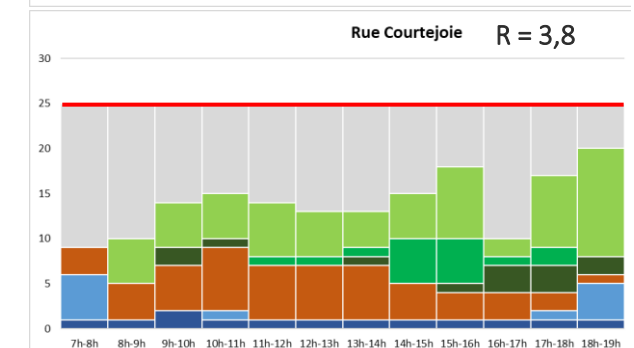
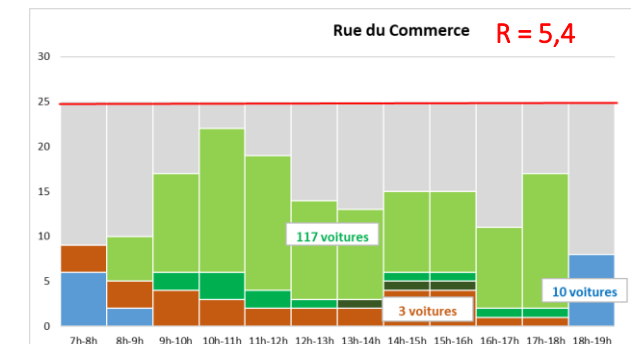
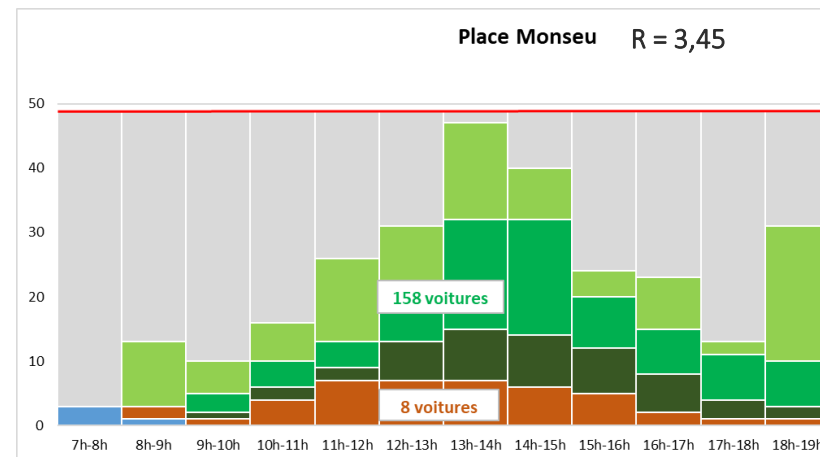
En plus des deux comptages de taux d'occupation, un comptage de taux de rotation a été effectué le 5 septembre 2023 sur un échantillon de 378 places de parking dans 10 rues et parkings au profil varié. L'objectif d'un tel exercice est, grâce au relevé des 4 premiers chiffres des plaques fait toutes les heures entre 7h et 19h (soit 12 passages), de calculer les durées de stationnement de chaque véhicule comptabilisé pour les classer ensuite par profil. On peut alors repérer les véhicules des :

- **Résidents** (en bleu sur les graphiques) que l'on retrouve toutes les heures ou le matin et puis à nouveau en fin de journée ;
- **Travailleurs** (en orange sur les graphiques) que l'on voit apparaître le matin et qui repartent en fin de journée avec des durées de stationnement de plus de 4 heures ;
- **Visiteurs** (en vert sur les graphiques) que l'on voit également apparaître dès le matin mais qui repartent assez rapidement puisque leur durée de stationnement sont plus courtes ;

Identifier par qui les rues et parkings sont utilisés permet alors de prendre des mesures spécifiques pour favoriser ou au contraire éviter un type d'usagers. Dans une rue commerçante il est ainsi préférable de favoriser la rotation pour pouvoir accueillir le plus de visiteurs possibles. Dans les quartiers et rues résidentiels il est ainsi préférable de favoriser les résidents afin d'éviter qu'ils ne tournent sans trouver de places.

Pour les rues payantes, on peut observer une très bonne rotation avec une majorité des places qui sont utilisées par les visiteurs. Les rues du Commerce et Courtejoie disposent même encore d'une capacité, notamment sur le temps de midi qui constitue à l'inverse le pic d'occupation de la place Monseu.

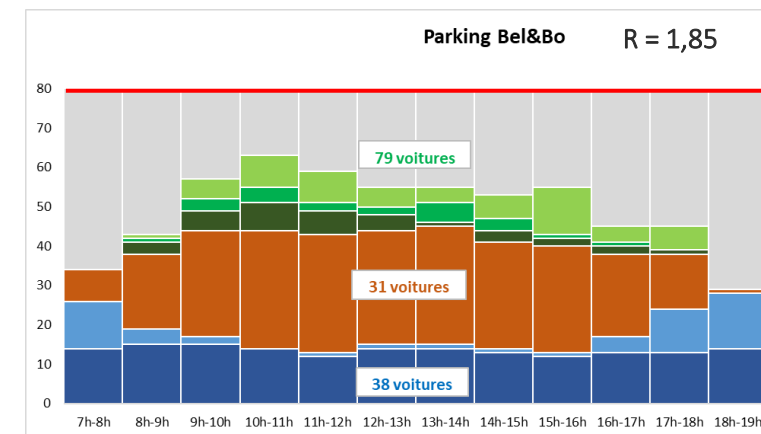
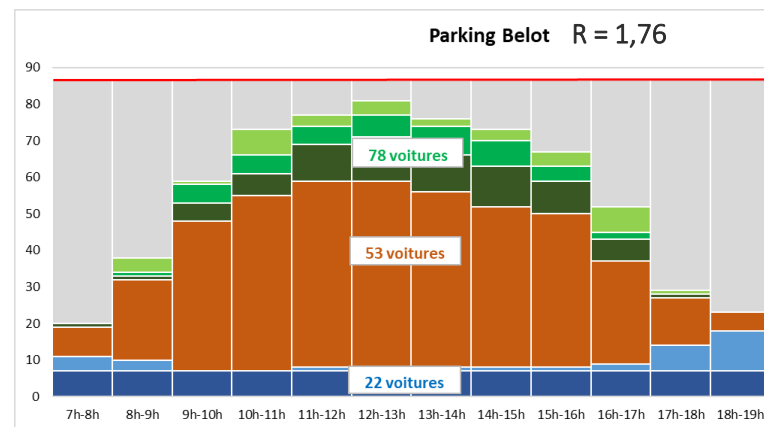
- Libre
- Très courte durée <1h
- Courte durée 1-2h
- Moyenne durée 2-4h
- Longue durée >4h
- Matin - Soir
- Permanent



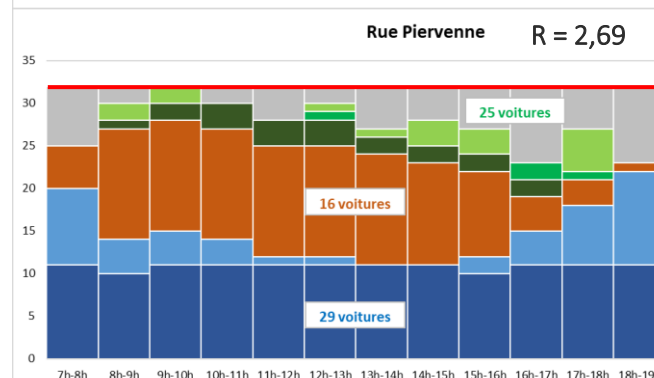
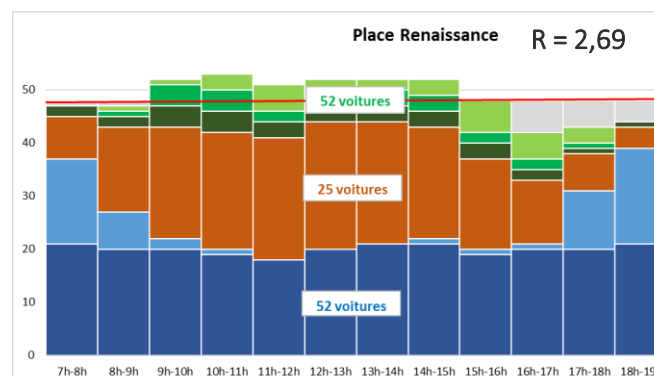
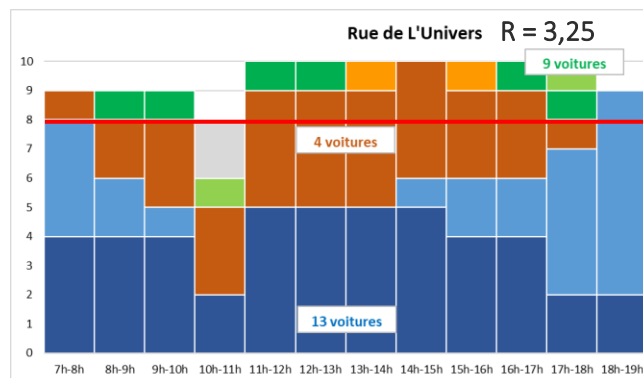


7) Stationnement : Taux de rotation

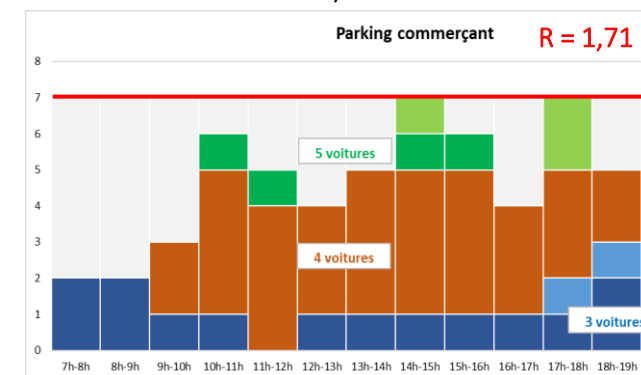
Pour les grands parkings gratuits (publics ou privés), on peut observer une bonne rotation avec une majorité des places qui sont utilisées par les visiteurs. La rue du commerce dispose même encore d'une capacité, notamment sur le temps de midi qui constitue le pic d'occupation de la place Monseu.



Pour les rues résidentielles gratuites, on peut observer la pression exercée à la fois par les véhicules ventouses de résidents qui y restent stationnés toute la journée et les véhicules de travailleurs qui laissent peu de places aux visiteurs qui viennent chercher la gratuité et se stationnent alors parfois de manière illicite.



On peut également pointer un comportement classique d'un parking privé commerçant qui est en réalité utilisé pour le stationnement des employés et laisse alors peu de places pour les clients (taux de rotation le plus bas de l'échantillon)



- Libre
- Très courte durée <1h
- Courte durée 1-2h
- Moyenne durée 2-4h
- Longue durée >4h
- Matin - Soir
- Permanent



7) Stationnement : 2 enjeux

Enjeu 23

Quelle nouvelle
politique du parking au
centre-ville ?

L'usage des parkings dans le centre-ville est fortement déséquilibré avec une offre globale suffisante mais certains parkings saturés à certains moments et d'autres, dont la localisation est pourtant stratégique qui sont sous-utilisés. Une réflexion d'ensemble semble donc nécessaire.

Enjeu 24

Anticiper la fin de la
gratuité du parking
SNCB ?

Réflexion qui doit également prendre comme hypothèse la fin de la gratuité des parkings SNCB.



Plan Communal de Mobilité de Ciney

Phase 1 - diagnostic

Synthèse des enjeux



1) Transition

Enjeu 1

Comment accélérer les changements d'usages ?

Enjeu 2

Lancer des dynamiques de projets locaux fédérateurs ?

Enjeu 3

Quel projet de ville pour Ciney en 2100 ?

2) Demande

Enjeu 4

Gérer la demande en parking des projets immobiliers ?

Enjeu 5

Focus sur la mobilité partagée, la marche et la micromob. élec. ?

3) Accès au territoire

Enjeu 6

Optimiser les 24 portes routières du territoire ?

Enjeu 7

Développer des portes Biron et Chevetogne ?

Enjeu 8

Des portes vélos en 1^{er} couronne et un bus Express Nord ?

Enjeu 9

Comment accélérer le déploiement du réseau cyclable ?

4) Villages

Enjeu 10

Quelle mobilité autour des villages de Leignon, Haversin et Achêne ?

Enjeu 11

Quelle mobilité aux abords des 7 écoles de village ?

Enjeu 12

Quels aménagements de vitesse et sécurité dans les villages ?

5) Accès au centre-ville

Enjeu 13

Quels rôles pour chaque porte d'accès au centre-ville ?

Enjeu 14

Comment mieux desservir les PAE en modes alternatifs ?

Enjeu 15

Quelle organisation d'accès aux écoles du centre-ville ?

Enjeu 16

Comment mieux accéder à tous les commerces sans voiture ?

Enjeu 17

Quelle mobilité vers les équipements ?

6) Circulations dans le centre

Enjeu 18

Quelles solutions à la congestion de l'axe Tersoit/Namur ?

Enjeu 19

Faut-il limiter le transit dans l'hyper centre ?

Enjeu 20

Comment apaiser au maximum les quartiers résidentiels ?

Enjeu 21

Où et comment prioriser des aménagements bus dans le centre ?

Enjeu 22

Où aménager le réseau cyclable structurant du centre ?

5) Stationnement

Enjeu 23

Quelle nouvelle politique du parking au centre-ville ?

Enjeu 24

Anticiper la fin de la gratuité du parking SNCB ?



L'analyse du territoire a donc permis de mettre en évidence **24 enjeux** qui doivent guider les réflexions pour établir les objectifs (phase 2) et les actions à mener (phase 3) du futur PCM.

Afin de pouvoir faciliter le travail de la phase suivante, il est intéressant de **regrouper les enjeux dont les réponses à apporter vont interagir les uns avec les autres**. Ainsi, il semble difficile de réfléchir à la politique globale du stationnement en centre-ville (enjeu 23) sans prendre en compte le parcours des bus (enjeu 21), le rôle des portes d'accès (enjeu 13) ou encore les problèmes de congestion de l'axe Tersoit/Namur (enjeu 18). On peut ainsi regrouper :

- Les enjeux qui concernent le centre-ville (12) ;
- Les enjeux qui concernent l'entité dans son ensemble (6) ;
- Les enjeux spécifiques aux villages (2) ;
- Les enjeux moins infrastructurels et qui concernent des changements d'habitude via des outils de programmation et/ou de communication ; (4)

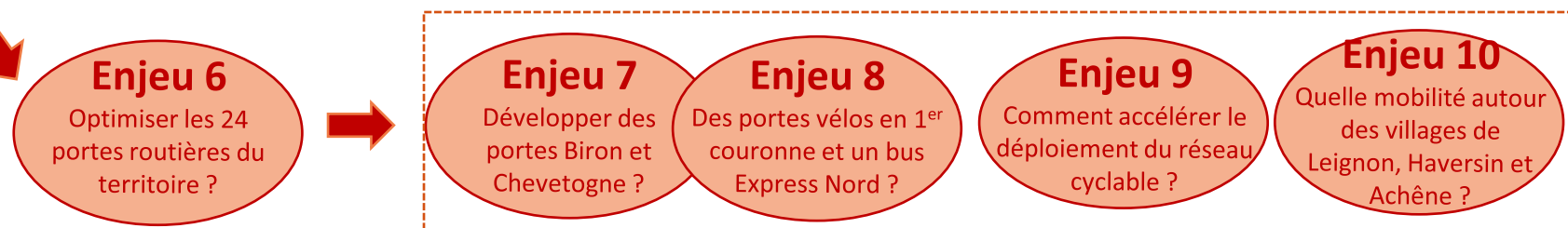
Après avoir fait ces regroupements, on peut remarquer qu'une certaine **séquence** s'opère **entre les enjeux**. Ainsi, comment répondre à l'enjeu 15 « *Quelle organisation d'accès aux écoles du centre-ville* » si l'on a pas au préalable répondu à l'enjeu 22 « *Où aménager le réseau cyclable structurant du centre ?* » ou l'enjeu 20 « *Comment apaiser au maximum les quartiers résidentiels ?* ». Et ces deux enjeux ne peuvent eux-mêmes être solutionnés si l'on a pas répondu à l'enjeu 3 « *Quel projet de ville pour Ciney en 2100 ?* ». C'est ce que résume le slide suivant qui regroupe les enjeux par ensembles de solutions et par suite logique de réflexion.



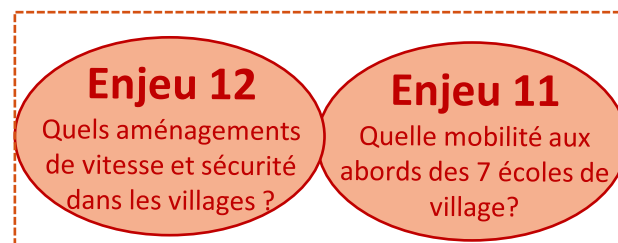
En ville



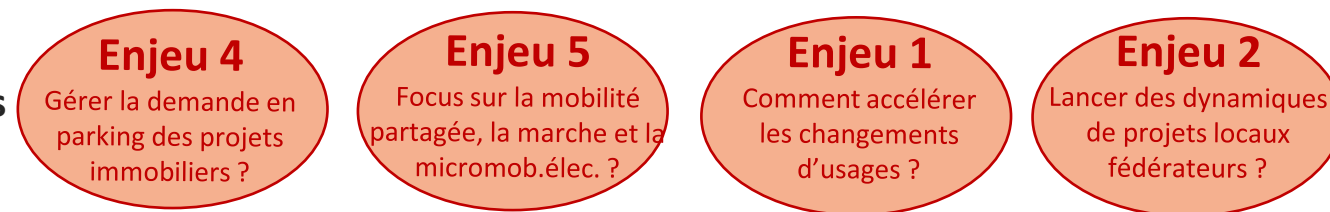
Dans l'entité



Dans les villages



Non localisés





ICEDD

**Institut de Conseil et d'Etudes
en Développement Durable**

4 Boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél : +32 81 250 480

www.icedd.be
icedd@icedd.be



Déchets et ressources naturelles



Climat et transition énergétique



Mobilité et territoire



Bâtiment et industrie durables