Mars 2025
Version finale après enquête publique

Plan Communal de Mobilité

Ville de Ciney

Diagnostic 1 → Objectifs 2 → Actions 3

Plan d'actions

ICEDD



Source : www.ciney.be

Table des matières

Phase 3 – Plan d'actions

1) Introduction — Diapositive 3
2) Bouquet de mobilité – actions de priorité 1 — Diapositive 12
3) Adapter la ville et les villages – actions prioritaires — Diapositive 117
4) Bouquet de mobilité – actions de priorité 2 — Diapositive 188
5) Bouquet de mobilité – actions de priorité 3 — Diapositive 210
6) Bouquet de mobilité – autres actions non prioritaires — Diapositive 212
7) Adapter la ville et les villages – autres actions non prioritaires — Diapositive 215

PCM de Ciney

Introduction

ICEDD

Objectifs d'un plan communal de mobilité

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 du 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 s'inscrit dans la **stratégie** « **FAST – Vision 2030** (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) » définie par le Gouvernement wallon en décembre 2017 (voir ci-après).

Ambitions régionales : le report modal

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la VISION FAST 2030 fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie.

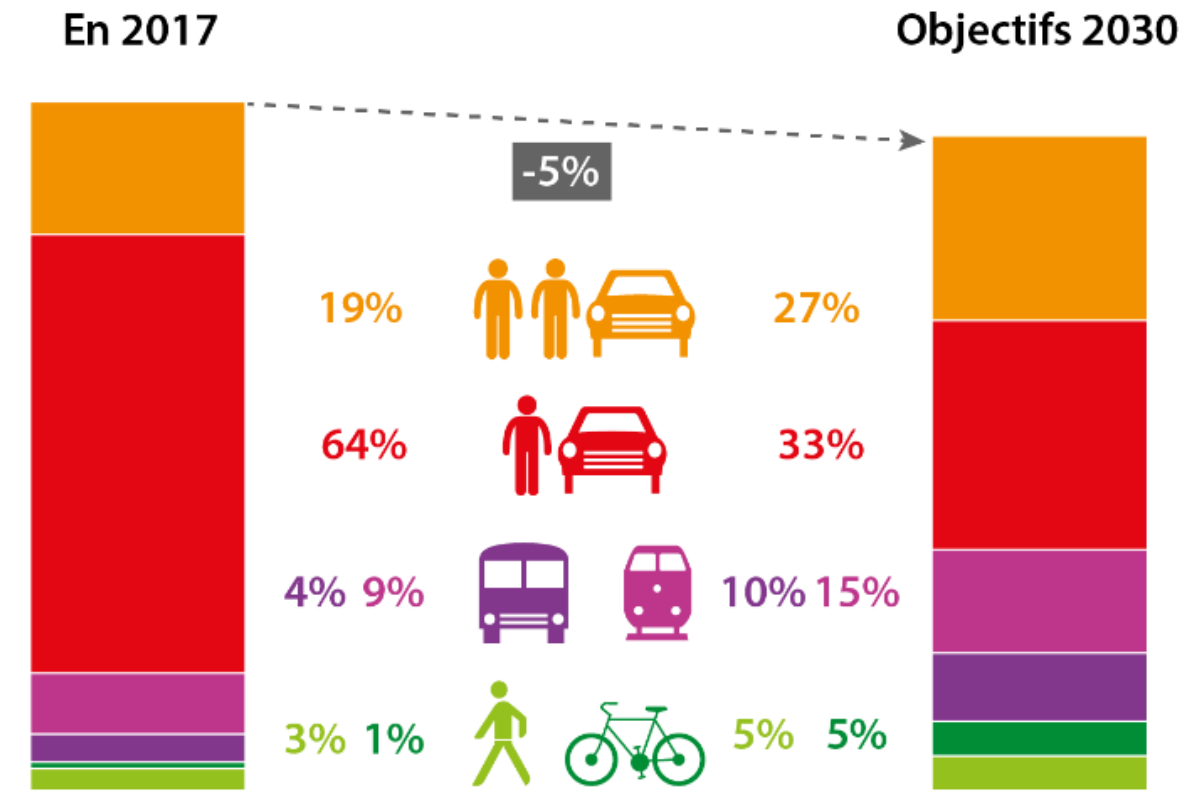
Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, **la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal** sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.

Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. Compte tenu des enjeux et défis actuels, le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s'attaquant simultanément aux symptômes directs que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.

Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal

FAST
Vision de la mobilité wallonne
2030

Objectifs de la vision FAST (en km.passagers)



Ambitions régionales : le principe STOP

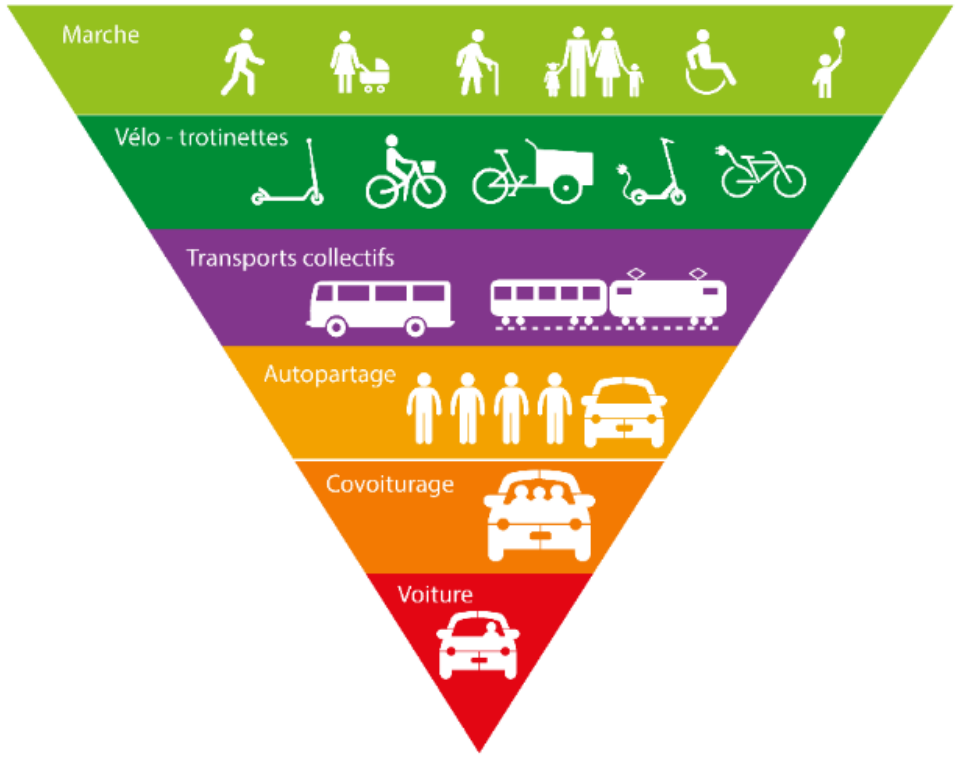
La facilité d'usage de la voiture et l'emprise qu'elle nécessite brident l'émergence des autres modes.

Le **principe STOP** inverse cette tendance, en hiérarchisant les différents modes de transports : la priorité est donnée aux modes actifs, puis aux transports collectifs et enfin à la voiture.

Ce principe se justifie au regard des niveaux de saturation persistants de la circulation routière et des coûts nécessaires à la fluidification du trafic, des conséquences locales de l'usage privilégié de la voiture sur la santé, la sécurité et le cadre de vie ainsi que du rapport débit offert par rapport aux coûts d'aménagement décroissant.

Selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges de l'étude), **le PCM doit répondre au principe "STOP"**.

Schéma du principe STOP



Source : SPW

Le PCM, une démarche en trois étapes

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges :

1 **Diagnostic** → 2 **Objectifs** → 3 **Plan d'actions**

Le présent rapport constitue la phase 3 de l'étude, à savoir le plan d'actions qui définit la vision sur les réseaux à l'horizon de 10 ans.

Cette vision est une **vision d'ensemble globale et cohérente** sur la mobilité dans la Commune. En même temps, elle apporte une **réponse aux enjeux précis de la Commune**, tels que définis dans le pré diagnostic, en cohérence avec les enjeux régionaux.

Le schéma intermodal définit pour chaque mode de déplacement un réseau structurant, y compris, le cas échéant, sa hiérarchisation à différentes échelles spatiales et temporelles. Le schéma intermodal superpose les réseaux afin de définir leur bonne articulation et les interconnexions intermodales permettant de combiner les modes.

Ce rapport fait suite au rapport des phases 1 et 2, présentant l'état des lieux en matière de mobilité et définissant les objectifs et options stratégiques

Le PCM, une démarche en trois étapes

1 Diagnostic
2 Objectifs
3 Plan d'actions

Diagnostic
+ enjeux

COPIL

10 objectifs à haut impact
+
Diagnostic amendé
+
Propositions d'actions

COPIL

Plan d'actions
(de priorité 1, 2 ou 3)

COPIL

Collège, Conseil, CCATM

Plan de mobilité

Enquête publique

Donner son avis

Ateliers citoyens

Co-construire, examiner, comparer

Rapports des ateliers citoyens

PCM de Ciney

Plan d’actions

ICEDD

Retour à la table des matières

Structure du plan d'actions

2 thèmes principaux structurent le plan d'actions : les actions du « bouquet de mobilité » et celles visant l'adaptation du centre-ville et des villages.

Le « **bouquet de mobilité** » regroupe l'ensemble des actions qui vont permettre d'atteindre les objectifs de la vision FAST grâce au développement de toutes les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Ces actions sont déclinées en quatre niveaux de priorité : priorité 1 (= à réaliser dans la législature 2024-2030), priorité 2 (= à initier et/ou préparer dans la législature 2024-2030) priorité 3 (= à préparer dans la législature 2024-2030) et non prioritaires (= à réaliser si les opportunités se présentent).

Les **actions d'adaptation** du centre-ville et des villages regroupent toutes les mesures de réorganisation ou d'aménagement du réseau viaire dans un objectif de sécurisation des usagers, de meilleure efficience des flux et du stationnement, de développement économique (notamment des commerces du centre) et de renforcement de la capacité de résilience du territoire d'autre part (lutte contre les inondations, développement de la biodiversité, réduction des pollutions, baisse des effets d'ilots de chaleur, …). Ces actions sont également déclinées en quatre niveaux de priorité.

1) Développer le bouquet de mobilité

120 actions d'infrastructures, réglementaires, matérielles, financières et humaines pour accélérer le déploiement et l'usage des solutions alternatives à la voiture individuelle adaptées à la réalité cinacienne

26 de priorité 1, 20 de priorité 2, 22 de priorité 3 et 52 non prioritaires

2) Adapter la ville et les villages

17 actions de réaménagement de l'espace public pour rendre le centre-ville et les villages apaisés, attractifs et résilients pour les habitants et les commerçants

4 de priorité 1, 2 de priorité 2, 4 de priorité 3 et 7 non prioritaires

78 actions prioritaires pour la législature 2024-2030

1) Développer le bouquet de mobilité



Priorité 1 = 26 actions **à réaliser**

Priorité 2 = 20 actions **à réaliser/préparer**

Priorité 3 = 22 actions **à préparer**

13 actions de management/communication ;
14 actions de réseau piéton ;
18 actions de réseau cyclable ;
5 actions de transport en commun ;
4 actions de mobilité partagée ;
14 actions de mobilité voiture ;

Non prioritaires = 52 actions

2) Adapter la ville et les villages



Priorité 1 = 4 actions **à réaliser**

Priorité 2 = 2 actions **à réaliser/préparer**

Priorité 3 = 4 actions **à préparer**

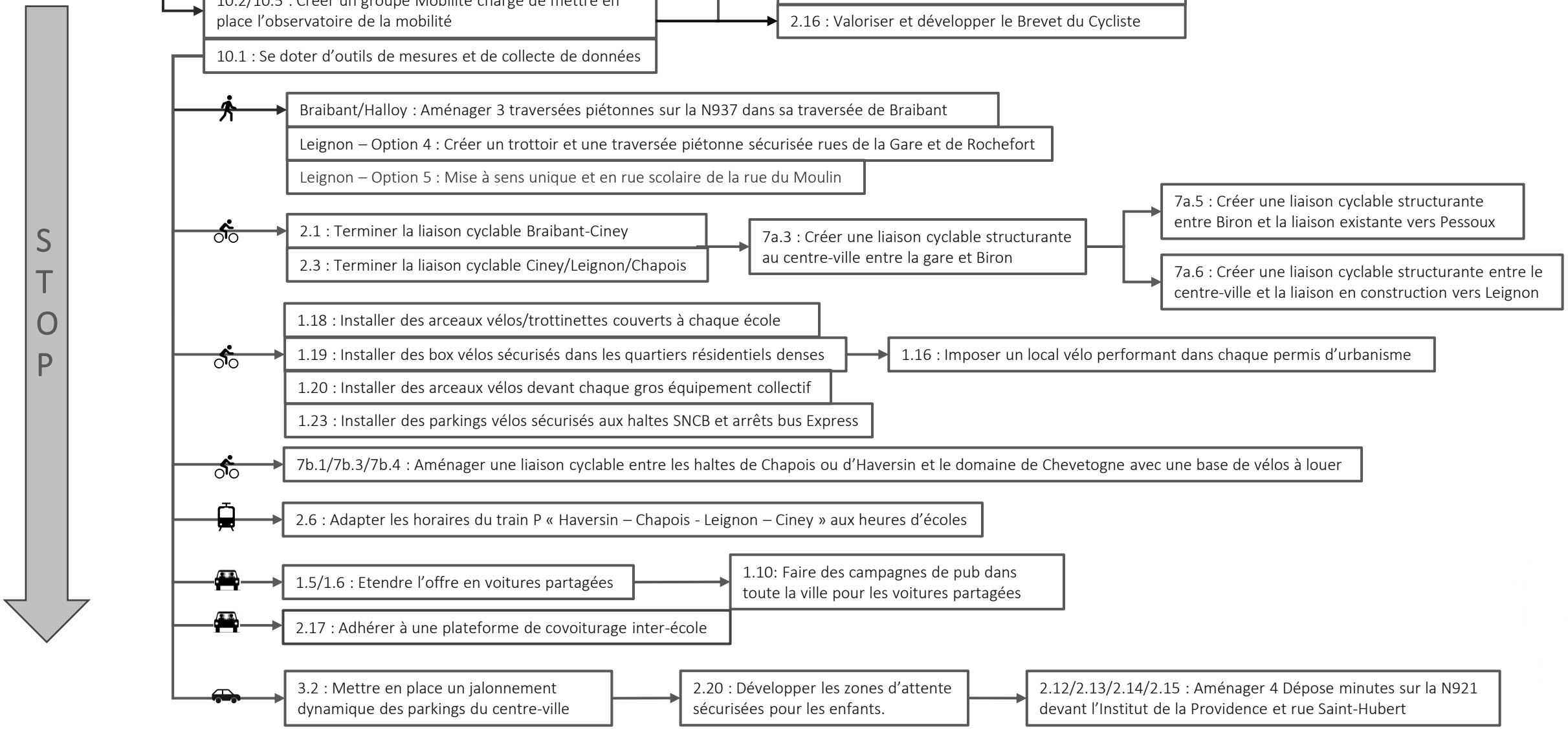
Non prioritaires = 7 actions

PCM de Ciney

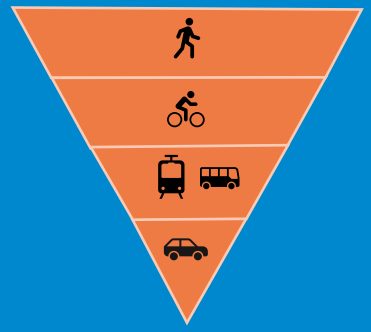
Actions du bouquet de mobilité de priorité 1

Retour à la table des matières

Bouquet de mobilité : priorité 1 (26 actions à réaliser dans la législature 24-30)



S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 9.1 : **Engager un-e conseiller-ère en mobilité temps plein chargé-e du suivi de tous les projets de mobilité**

ICEDD

Action 9.1 – Conseiller-ère en mobilité temps-plein

Objectifs

3 raisons principales justifient de renforcer les ressources humaines de la commune en engageant un-e conseiller-ère en mobilité temps plein :

1) **Les enjeux se sont multipliés et complexifiés**. La voirie n'est plus seulement une infrastructure dédiée au seul transport automobile. Elle est désormais dédiée à différents modes (modes actifs, bus, voitures partagées, charroi agricole) dont les usages et règles diffèrent et nécessitent une organisation spécifique et adaptée. De même, face aux enjeux du réchauffement climatique, la voirie n'est plus à percevoir comme un seul espace pour supporter des flux de véhicules mais comme un lieu pour également lutter contre les inondations, les ilots de chaleur et la perte en biodiversité. Ces évolutions nécessitent des compétences nouvelles ainsi qu'un temp plus important pour le montage de projets ;

2) **Les budgets ont cru** et nécessitent des moyens humains plus importants pour répondre aux appels à projets mais aussi pour les mettre en œuvre. Non seulement avec la formalisation du droit de tirage qui donne aux communes un moyen de financement plus transparent et pérenne. Mais aussi avec des montants de subsides régionaux plus conséquents alloués via les plans PIC, PIWACY et PIMACI. Auxquels peuvent également s'ajouter des moyens complémentaires via d'autres plans, programmes ou appels à projets (PCDR, Cœur de village, Rénovation urbaine, budget participatif, …) voir des soumissions à des fonds et fondations (Charles Léopold Mayer, Roi Baudouin, …) ;

3) **Les besoins ont et vont augmenter**. Avec 1.346 habitants en plus entre 2012 et 2022 et une croissance attendue de 1.534 habitants d'ici 2035, les besoins en mobilité dans l'entité ont crus et vont se maintenir. Cela va continuer à susciter une croissance des demandes envers la Ville liées à la mobilité (offres alternatives, régulateur de vitesse, emplacement de parkings, signalisation, formations, gestion du stationnement, …).

Action 9.1 – Conseiller-ère en mobilité temps-plein

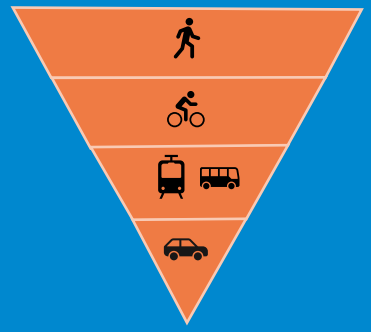
Action

À Ciney, un conseiller en mobilité consacre actuellement 20 % de son temps plein à cette tâche.

Il serait souhaitable de budgétiser un poste à temps plein dédié à la mobilité. Cela permettrait de proposer des solutions aux problèmes de mobilité, d'identifier les difficultés de déplacement pour en informer les autorités compétentes, d'encourager la concertation entre les différents acteurs et de faciliter le dialogue autour de ces questions. Ce conseiller jouerait un rôle de relais entre les différents acteurs (citoyens, riverains, associations, commerçants, responsables politiques, etc.), et s'avérerait utile dans divers domaines.

Dans le cadre du PCM, le conseiller en Mobilité sera crucial pour le bon suivi et la mise en œuvre des mesures du plan d'action, ainsi que pour l'évaluation de l'état d'avancement de ses mesures.

S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 10.2 : **Créer un groupe Mobilité chargé de mettre en place l'observatoire de la mobilité**

ICEDD

Action 10.2/10.5 – Groupe Mobilité observatoire

Contexte

L'observatoire de la mobilité est un outil de communication et d'évaluation des politiques de mobilité d'un territoire. Il compile une série de données objectives ainsi que les projets en cours et programmés dans le double but de donner de la visibilité aux actions qui sont menées et de mesurer l'évolution de la mobilité d'un territoire.

En fonction de la nature et de la taille du territoire, cet observatoire peut se structurer en une simple page ou se décliner en un catalogue plus élaboré et détaillé.

Ce qui fait le succès d'un bon observatoire est d'une part l'usage de données facilement accessibles et mesurables afin de garantir leur suivi dans le temps et, d'autre part, une mise à jour constante et régulière de toutes les informations affichées. L'outil devient alors un canal d'infos de référence pour tous les usagers de l'entité et véhicule une image positive de transition du territoire.

Objectif

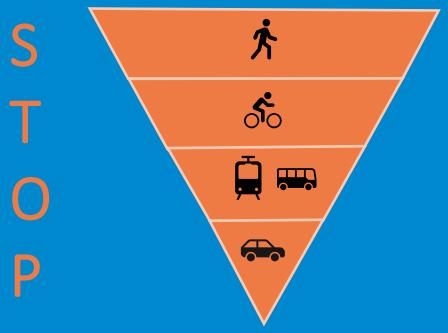
Constituer un groupe « Mobilité » chargé d'élaborer un premier observatoire Mobilité pour Ciney

Action

1) Identifier un porteur du projet (CeM ?) et constituer le groupe via appel à candidats au sein de l'administration et des citoyens
2) Identifier 5 à 10 premiers indicateurs clefs représentatifs de l'évolution de la mobilité à Ciney pour l'ensemble des modes de transport
3) Mettre en place une procédure simple de collecte et de mise à jour des données pour chacun des indicateurs
4) Créer une page web « Observatoire de la mobilité » sur le site web communal qui reprend les indicateurs et leur évolution ainsi que la liste (et le lien éventuel) des projets en cours et programmés. *(Pour un premier observatoire, une page web peut suffire)*

Exemples

Observatoire de la mobilité de la Région bruxelloise, observatoire de la mobilité de la ville de Namur, observatoire de la mobilité de l'agglomération de Brest,



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 10.1 : **Se doter d'outils de mesure de collecte de données**

ICEDD

Action 10.1 – Outils de mesure

Contexte

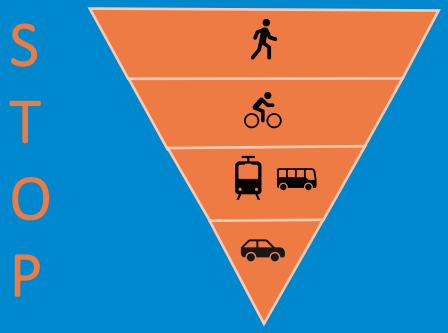
La quantité de datas disponibles pour un territoire ne cessent de croitre quelques soient les thématiques traitées. En plus de cette croissance quantitative, ces datas sont des plus en plus accessibles en open source et de plus en plus dynamiques (mise à jour en temps réel). En plus de l'accès aux datas, émergent également l'accès à des outils simples et faciles qui permettent la collecte et la création de ses propres datas.

Objectif

Identifier les outils de mesure à développer/acquérir pour alimenter l'observatoire Mobilité de Ciney (action 10.2) mais également apporter des informations objectives aux citoyens et porteurs de projet.

Action

1) Identifier sur Walstat et Walonmap les datas mobilité déterminantes pour Ciney et en demander des éventuels compléments auprès du SPW ;
2) Systématiser une clause d'accès et de traitement des données lors de la contractualisation de missions de mobilité auprès d'acteurs tiers (TEC, transport scolaire, gestion du stationnement, organisation d'événements, …)
3) Constituer une réserve de bénévoles prêts à se rendre disponibles pour assurer des campagnes de comptages de flux piétons et vélos lors des baromètres piéton de Tous à pied et cyclable du Gracq ;
4) Acquérir une série de caméras Telraam et lancer un appel aux citoyens disposés à les placer chez eux et en assurer le suivi ;
5) Installer à des endroits stratégiques des bornes dynamiques de mesure et d'affichage de flux de mobilité des navetteurs, piétons et/ou cycliste.



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 9.5 : **Réserver une page de chaque « Les Meugleries » pour communiquer sur les enjeux de la mobilité**

ICEDD

Action 9.5 – Publication dans « Les Meugleries »

Contexte

Les Meugleries est le bulletin d'information communal qui paraît tous les mois et reprend quantité d'information utile et d'actualité. Une rubrique travaux y est pratiquement chaque fois présente et une rubrique mobilité y fait de temps en temps son apparition.

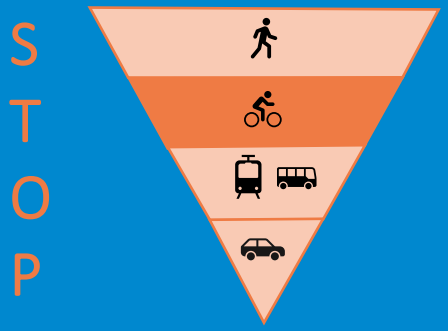
Objectif

Systématiser la rubrique mobilité afin de renforcer la communication sur cette thématique essentielle qui touche le quotidien de tous les ménages. Multiplier le partage d'expériences positives.

Action

Structurer la rubrique sur une page avec :

- L'évolution des indicateurs clefs de l'observatoire (Focus sur 1 par mois) ;
- La (les) infos d'actualité relative(s) aux travaux et ou actions de mobilité ;
- Une photo d'une mise en situation sur un des nombreux équipements de mobilité déjà présent sur le territoire (RAVeL, voie cyclable, véloroute, parking vélo, …) ;
- Une rubrique « trucs et astuces » faisant le relais des actualités fédérales et régionales de mobilité et qui concerne le quotidien des cinacien-ne-s (augmentation des indemnités vélos fédérales au 01/01/2024, extension des dépenses éligibles du budget mobilité fédéral, prime vélos régionale, adaptation du code de la route, …). De bonnes sources d'information pour y puiser ces infos sont : le réseau CeM, le CeMaphore, la CeMatheque, la Securotheque, la newsletter du Gracq, les sites du SPF et du SPW Mobilité ;
- Une intervieuw des opérateurs de mobilité alternative présent sur le territoire (Cambio, Wibee, Getaround, …) et de cinacien-ne-s ayant acquis des modes de transports alternatifs (vélos cargo, trotinettes électriques, vélo longtail, Citroën AMI, gyroroue, …) et disposés à en partager leur expérience.



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.16 : **Valoriser et développer le brevet du cycliste**

ICEDD

Action 2.16 – brevet du cycliste

C'est quoi le brevet du cycliste ?



Les objectifs du Brevet du Cycliste sont les suivants :

- Encourager l'utilisation du vélo par les enfants, améliorer leur santé et leur donner le goût du dépassement de soi ;
- Stimuler une réflexion plus large chez les élèves concernant les alternatives à la voiture pour leurs déplacements ;
- Enseigner aux enfants les compétences théoriques (telles que le code de la route), techniques (notamment la mécanique vélo) et pratiques (comme la maîtrise du vélo et le comportement en rue) afin de leur permettre de circuler en toute sécurité ;
- Sensibiliser les enfants à l'environnement et à son cadre de vie immédiat



Encadrés par leurs enseignants et/ou les formateurs de Pro Velo, les élèves de 5e (et 6e) primaire apprennent, dans leur environnement immédiat (proche de leur école), les bases de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie.

Le site web de Provélo propose une multitude de documentation et de bonnes pratiques pour aider à l'organisation et au suivi du brevet vélo

https://www.provelo.org/fr/page/brevet_du_cycliste

Action 2.16 – brevet du cycliste

A Ciney, où en est-on dans le brevet du cycliste ?

Il existe déjà une formation « Brevet du cycliste » destinés aux parents, enseignants et citoyens qui désirent devenir accompagnateurs pour la formation du Brevet de Cycliste le 14/03/2024.

A Ciney, 10 des 14 écoles fondamentales de l'entité organisent déjà le brevet cycliste.

Ecoles participantes :

1) Ecole communale de Braibant,
2) Ecole communale de Achêne,
3) Ecole communale Chevetogne,
4) Ecole communale de Ciney,
5) Ecole communale Haversin,
6) Ecole communale Leignon,
7) Ecole communale Pessoux,
8) Ecole communale Sovet,
9) Ecole libre St-Joseph,
10) Athénée Royal

Ecoles non participantes :

1) école libre des Trois Tilleuls à Leignon
2) L'Institut de la Providence
3) École Les P'tits Pouces de Haversin
4) École communale L'étincelle ;

Action 2.16 – brevet du cycliste

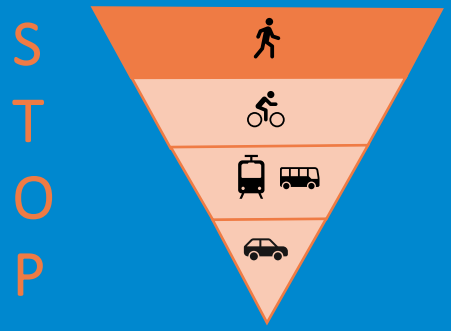
Action

Volet 1 : Renforcer la communication et le suivi des brevets déjà organisés :

- Créer une page dédiée sur le site web de la commune avec un descriptif du brevet, les dates prévues des prochaines formations par école participantes, le nombre d'élèves formés par année et un lien vers la page dédiée de ProVélo ;
- Organiser une journée « je vais à l'école en vélo » avec tous les élèves ayant passés leur brevets vélo et récompenser la meilleure classe ;

Volet 2 : Etendre l'organisation du brevet aux 4 écoles qui ne le font pas encore :

- Lancer, dans les 4 écoles non participantes, un appel à candidat-e-s prêt à y organiser le brevet cycliste ;
  - Publication dans le journal à destination des parents ;
  - Publication dans les canaux de com de la commune ;
  - Publication sur la plateforme du bénévolat giveaday ;
- Présenter aux candidat-e-s lors d'une réunion, l'ensemble des supports disponibles via le portail de Provélo (Rétroplanning du brevet cycliste, carnet de l'élève Brevet du cycliste, …) et leur faire un retour de bonnes pratiques avec l'aide d'autres participant-e-s ;
- Favoriser la formation des enseignant-e-s afin qu'ils puissent encadrer leurs élèves (proposer un dédommagement du temps investi dans la formation) ;
- Présenter des pistes de financement : exemple à Arlon où les bénévoles du GRACQ ont tenus un bar lors du carnaval dont les bénéfices ont permis de payer la formation du Brevet du Cycliste ;



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action Braibant/Halloy : **Aménager 3 traversées piétonnes sécurisées sur la N937 dans sa traversée de Braibant**

ICEDD

Action Braibant/Halloy – 3 traversées piétonnes

Création de trois traversées piétonnes sur la N937 dans sa traversée du village afin de sécuriser le passage des piétons et alerter les automobilistes :

- 2 traversées à hauteur du cimetière, des arrêts de bus « Route de Mont » et du Chemin des Roches ;
- 1 traversée à hauteur de la rue de Mont.



Action Braibant/Halloy – 3 traversées piétonnes

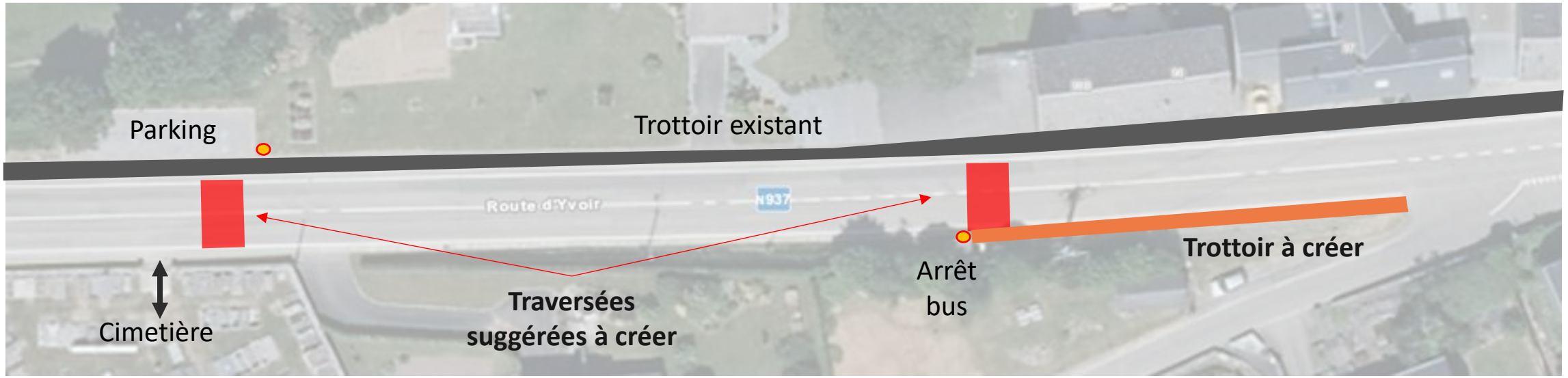
Traversées à hauteur du cimetière

Interventions proposées :

1) Installation de **deux traversées piétonnes suggérées** de 3 m de large permettant de relier le parking à l'entrée du cimetière et de connecter les deux arrêts de bus ;
2) Aménagement d'un **trottoir** sur 43m de long afin de sécuriser l'accès à l'arrêt de bus depuis le Chemin des roches

Une traversée piétonne suggérée est semblable à un passage piéton mais sans le marquage des bandes blanches et le panneau F49. Le piéton n'a donc pas la priorité. Les traversées piétonnes suggérées sont implantées sur des routes prioritaires avec fort trafic motorisé et trafic piéton occasionnel. On conseille qu'elles fassent 3m de large et qu'elles aient une coloration différente de la route.





Action Braibant/Halloy – 3 traversées piétonnes

Traversée à hauteur de la rue du Mont

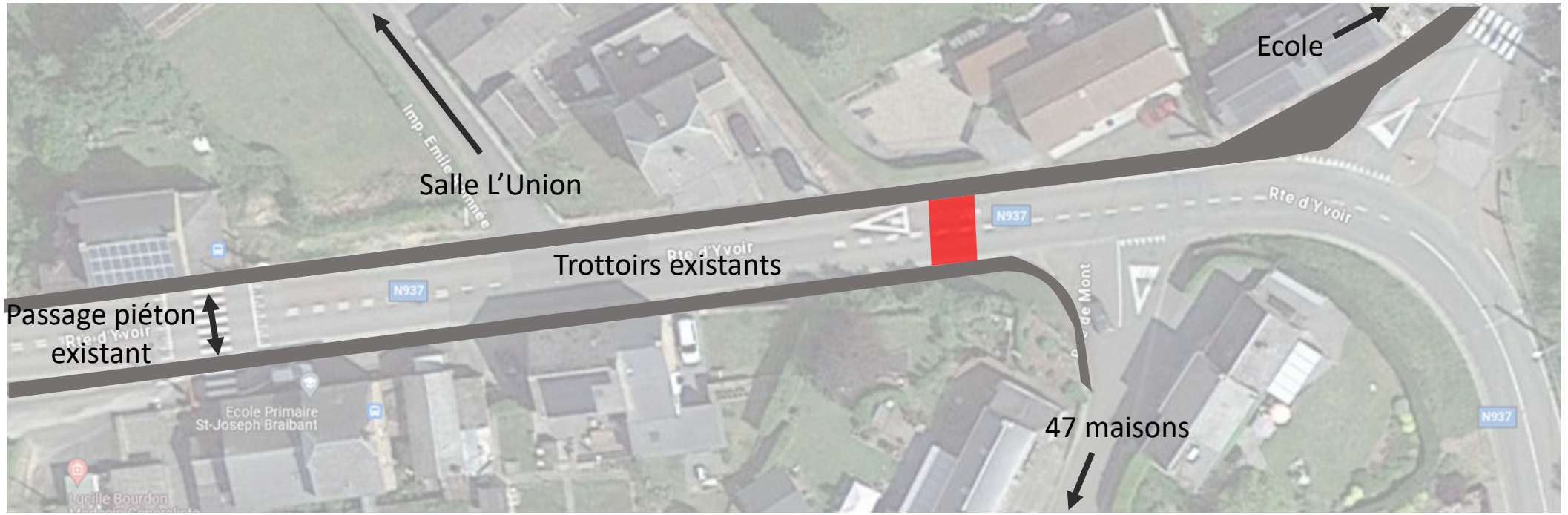
Intervention proposée :

1) Installation d'une **traversée piétonne suggérée** de 3 m de large à hauteur de la rue de Mont.

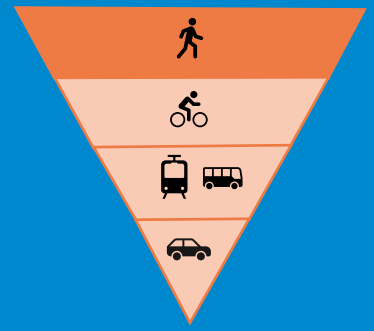
Justification :

Cette traversée permet de mieux sécuriser les traversées « naturelles » plus courtes vers l'école et la Salle L'Union depuis la rue de Mont. Traversée qui peut bénéficier des dispositifs de signalisation et d'avertissement mis en place sur la N937 en amont pour prévenir de la présence de l'école.





S T O P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action Leignon : **Mise à sens unique et en rue scolaire de la rue du Moulin**

ICEDD

Action Leignon – Option 5 : Sens unique et rue scolaire de la rue du Moulin

Etat des lieux

Les lignes TEC 57/1 et 57/2 empruntent la Rue du Moulin et desservent l'arrêt TEC « École Libre ». Cette rue monte d'ouest en est, de Golinvaux jusqu'à la Rue du Sacré-Cœur. Sur la portion étudiée, on trouve l'École Libre Fondamentale des 3 Tilleuls, plusieurs habitations, ainsi que l'arrêt TEC « École Libre ».

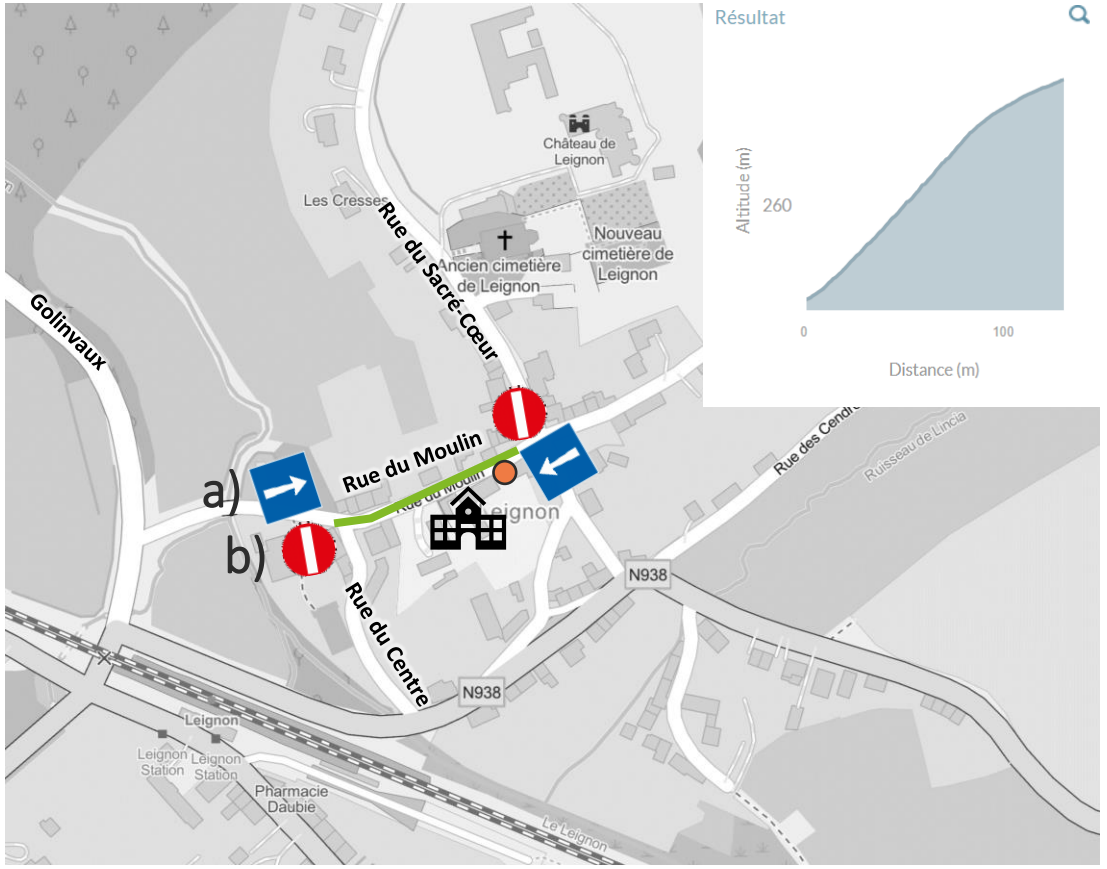
Objectif

Apaiser la Rue du Moulin et favoriser les modes actifs pendant les heures d'entrée et de sortie scolaire.

Action

Mettre une partie de la Rue du Moulin en sens unique et en rue scolaire (€)
Pour le sens unique deux options possibles concernant le sens de celle-ci :

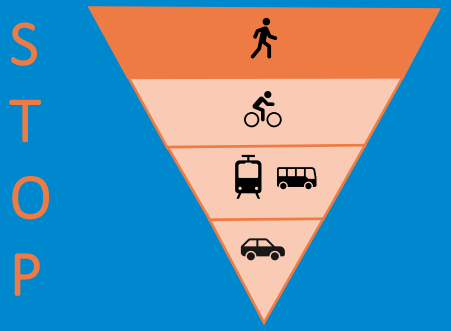
	Option a	Option b
Montée /descente	On va dans le sens de la montée donc on n'accumule pas de vitesse	On va dans le sens de la descente donc on risque d'accumuler de la vitesse une fois arrivé au croisement avec la rue du Centre.
Visibilité	Au début de la rue, il faut laisser passer les voitures venant de la Rue du Centre, mais la visibilité est bonne. En fin de rue, en sortant, on a priorité sur les usagers venant du nord de la Rue du Sacré-Cœur, qui n'ont pas une bonne visibilité sur la Rue du Moulin.	Au début de la rue, la visibilité est bonne lorsqu'on entre dans la Rue du Moulin. En sortant, les véhicules de la Rue du Centre doivent céder le passage, et la visibilité est assez bonne.



Arrêt TEC « Ecole Libre »
Ecole Libre fondamentale des 3 Tilleuls
Portion de rue étudiée en rue scolaire et en sens unique

Comme pour la Place Monseu (voir slide 141), des aménagements tests/temporaires peuvent être testés dans un premier temps.

Pour la Rue Scolaire, sept critères sont mis en avant pour en établir correctement une : https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/abords-d-ecoles/la-rue-scolaire



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action Leignon : **Créer un trottoir et une traversée piétonne sécurisée rues de la Gare et de Rochefort**

ICEDD

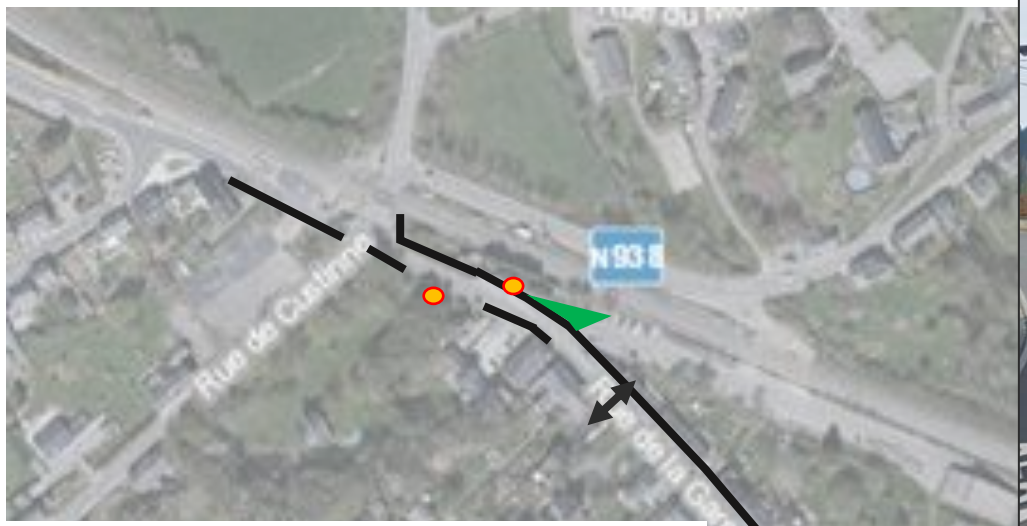
Action Leignon – Trottoirs rues de la Gare/Rochefort

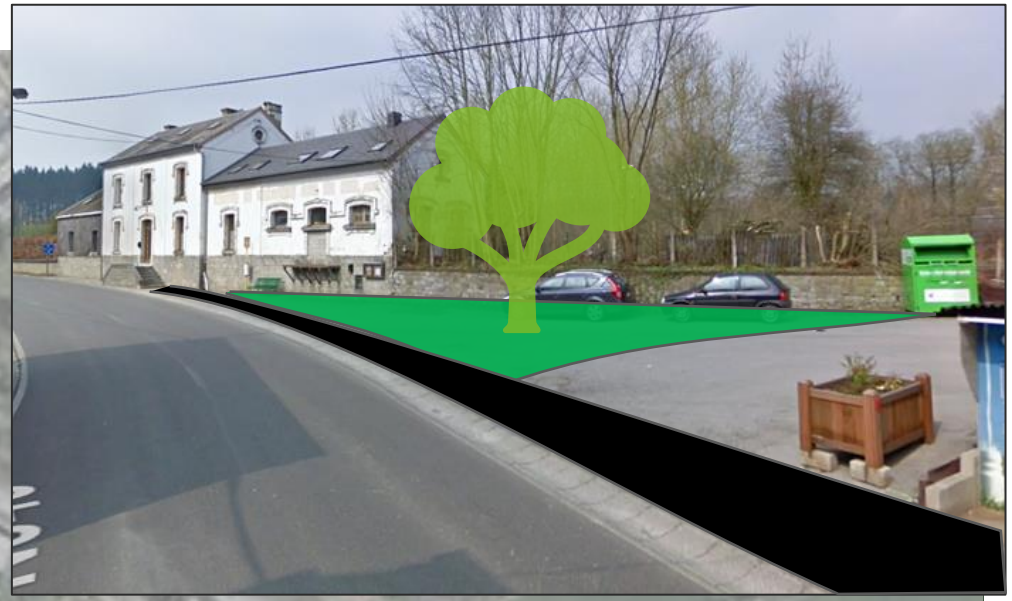
Etat des lieux :

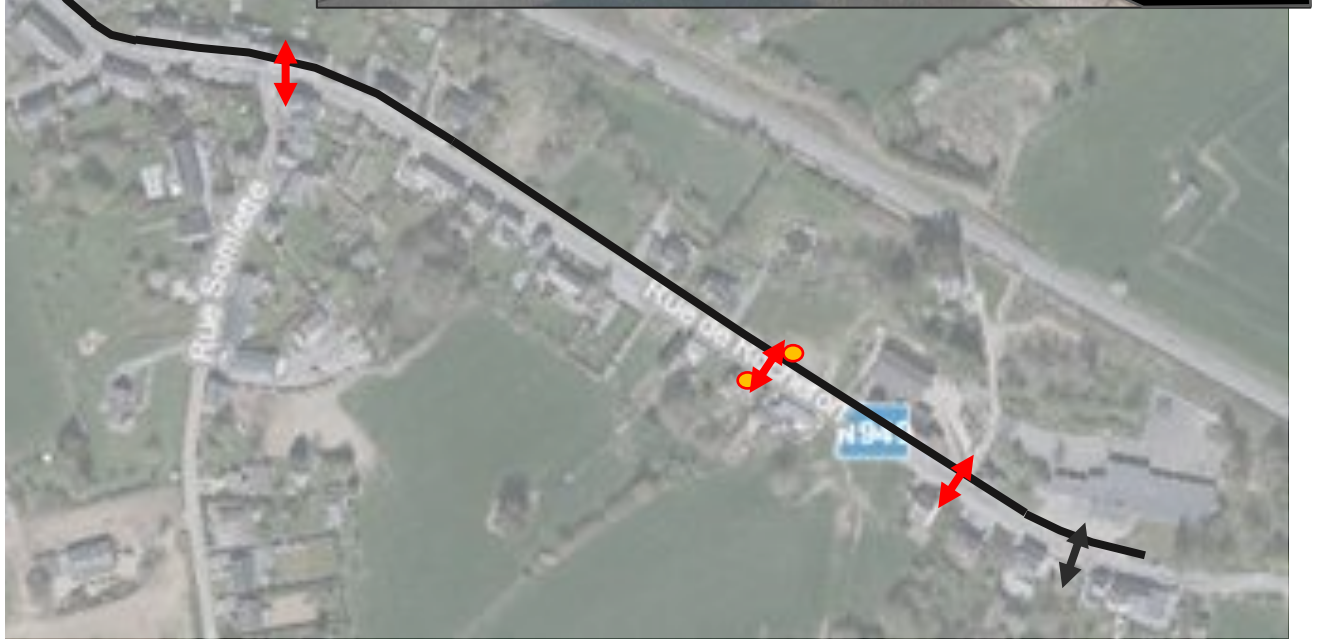
1) Trafic de +/-2.500 evp/jour avec quelques poids lourds + problèmes de vitesse ;
2) 4 passages de bus par jour ;
3) 6,5m de largeur de voirie +2*0,3m de filets d'eau + accotements/trottoirs servant de parkings ;
4) 2 passages piétons (école+pharmacie) ;
5) Rive nord :
   - 320m de trottoirs acceptables ;
   - 430m de trottoirs à améliorer ou manquants ;
   - 3 commerces : épicerie, horeca, pharmacie ;
   - Halte SNCB, école et accès vers le centre du village.
6) Rive sud :
   - 100m de trottoirs acceptables ;
   - 650m de trottoirs à améliorer ou manquants ;
   - 2 commerces : boucherie, fromagerie
7) Centralité villageoise au SDT => densification future.



Action Leignon – Trottoirs rues de la Gare/Rochefort







Propositions d'aménagement :

- **Réaménagement complet de la voirie** en traversée de village apaisée avec réduction des bandes roulantes à 2*3m ;
- Aménagement d'un **trottoir de 1,5m en rive nord** de l'école au passage à niveau ;
- **Prolongation du trottoir de la rive** sud sur 100m jusqu'à la rue du Forbot avec passage piéton rue de Custinne ;
- **Création d'oreilles de trottoirs** au niveau des deux passages piétons ;
- **Création de zones de stationnement alternées** en débord sur la chaussée bordées de bacs à fleurs ;
- Installations de plusieurs traversées suggérées ailleurs ;
- Aménagement d'un petit espace public verdurisé.

Action Leignon – Trottoirs rues de la Gare/Rochefort

Exemple d'aménagement : Tintigny (N83)









Action Leignon – Trottoirs rues de la Gare/Rochefort

Exemple d'aménagement : Doische (N99)









Action Leignon – Trottoirs rues de la Gare/Rochefort

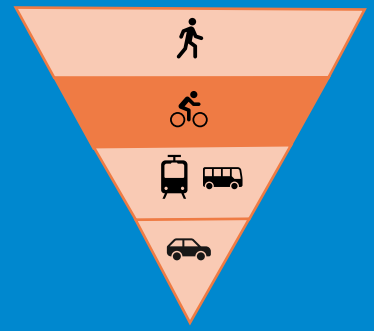
Exemple d'aménagement : Oleye (N784)







S T O P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.1 : **Terminer la liaison cyclable Braibant-Ciney**

ICEDD

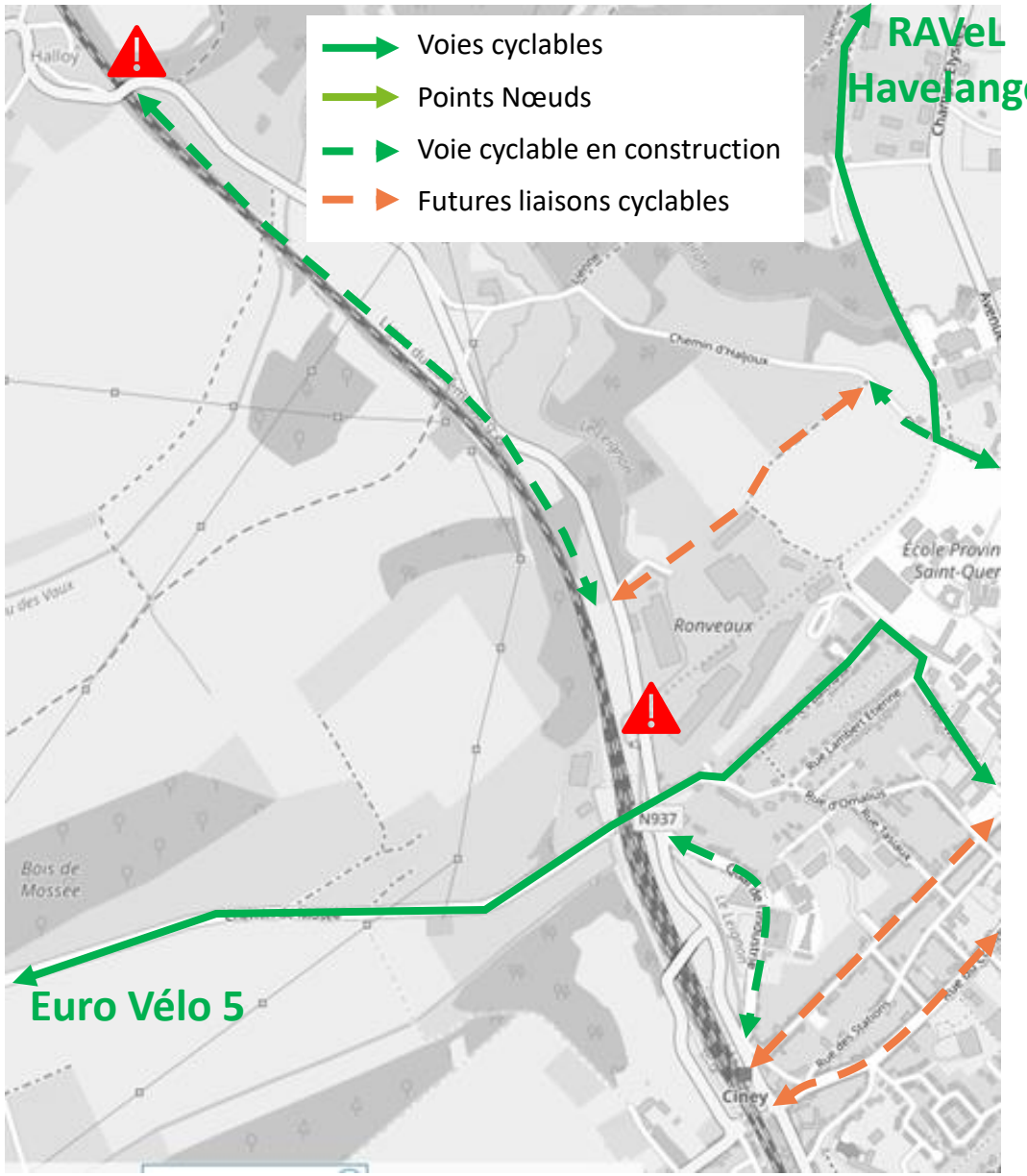
Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

Etat des lieux :

Voie cyclable en site propre en construction par Infrabel le long des voies de chemin de fer mais qui permettra de rejoindre la gare grâce au projet de piste cyclable bidirectionnelle prévue au quai de l'Industrie et pourra se connecter au RAVeL vers Havelange grâce au projet à l'étude via l'Impasse de Rebonmoulin.

MAIS tracé qui présente 2 discontinuités :

1) A Halloy à hauteur du pont de la route d'Yvoir au-dessus du chemin de fer ;
2) Rue des Huit Ponts entre l'impasse Rebonmoulin et la rampe d'accès au pont Martin Gray.

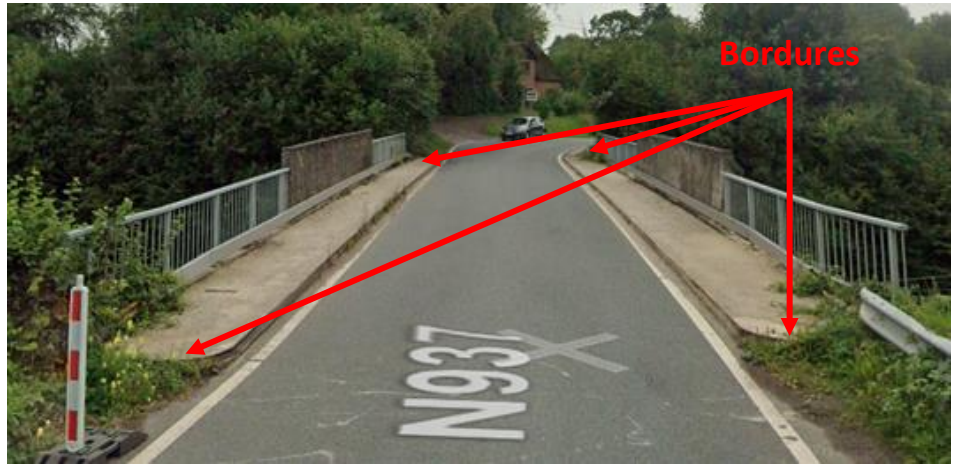


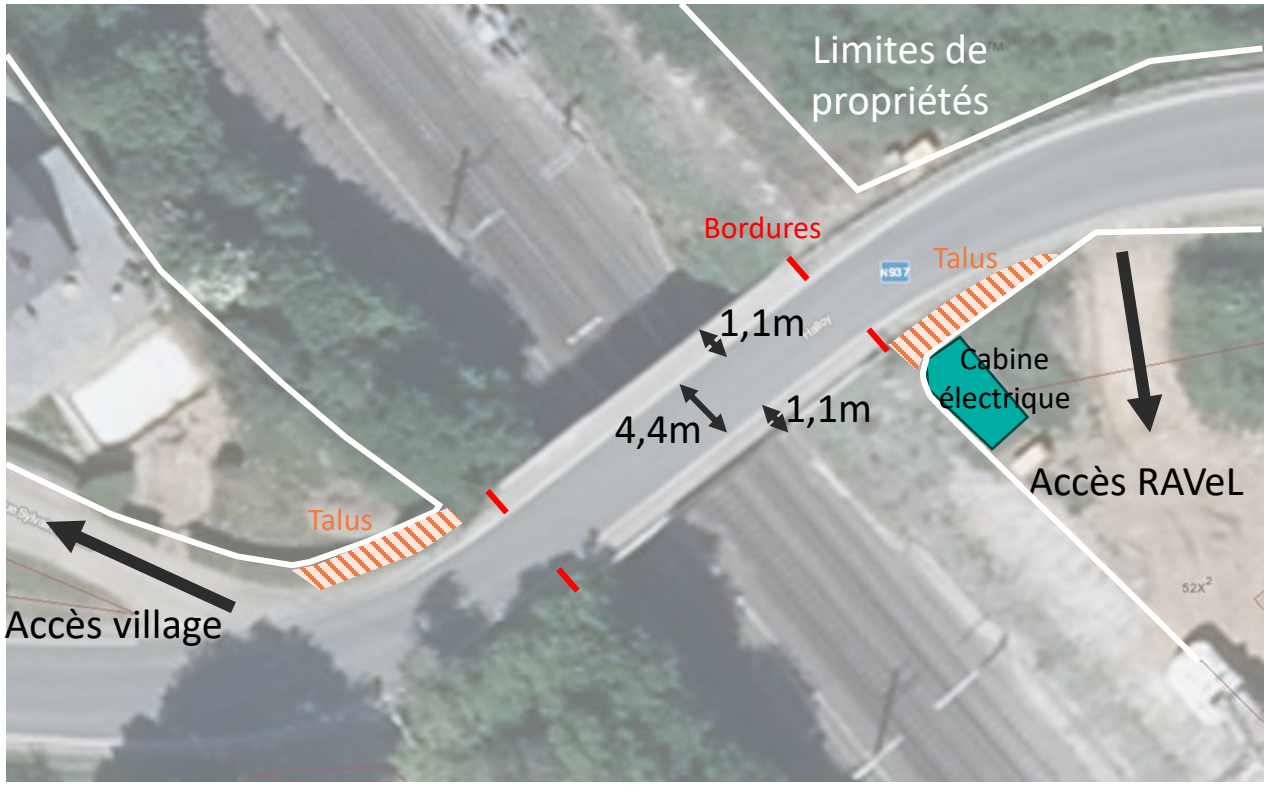
Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

1) Pont du chemin au-dessus du fer à Halloy

Etat des lieux :

1) Trafic de +/-2.500 evp/jour avec quelques poids lourds ;
2) 11 passages de bus/jour ;
3) Accès RAVeL et accès village coupés par la N937 et le chemin de fer ;
4) Pont chemin de fer de 4,4m + 2 trottoirs de 1,1m avec garde-corps des deux côtés mais bordures pour y monter ;
5) Cabine électrique au sud-est
6) Talus au nord-ouest et au sud-est.





Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

1) Pont du chemin au-dessus du fer à Halloy

Propositions d'aménagement :

Option 1 :

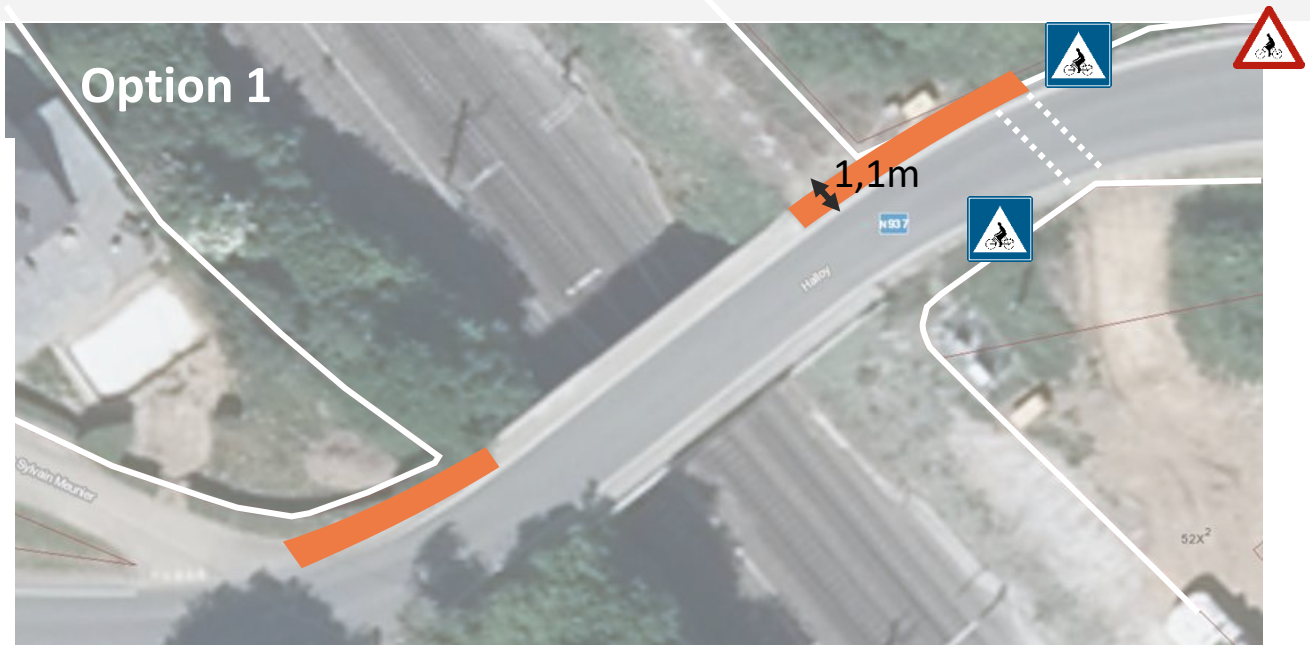
- Création de deux portions de pistes cyclables bidirectionnelles de 1,1m de large dans la prolongation du trottoir nord du pont ;
- Aménagement d'une traversée cyclable à hauteur du RAVeL avec 2 panneaux F50 et 1 panneau A25 ;

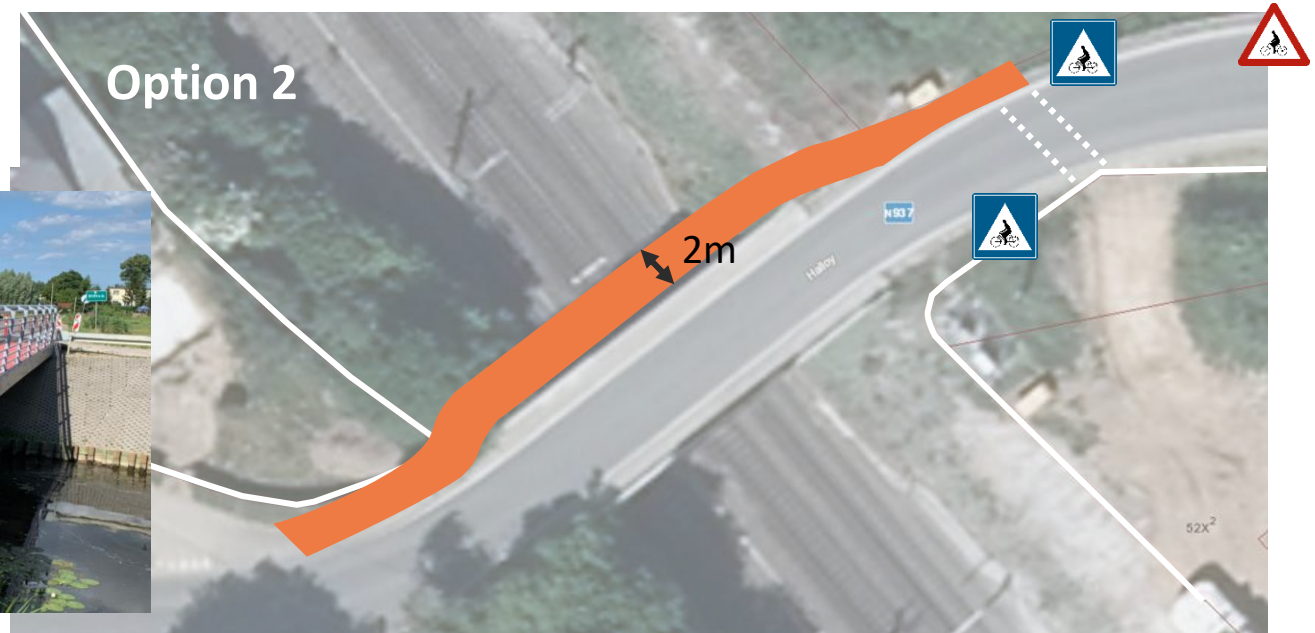
→ Option qui ne respecte pas la largeur utile min de 2m.

Option 2 :

- Installation d'une passerelle cyclable de 2,5m en limite nord du pont.


Source : Vélo-Pont, TH Composites

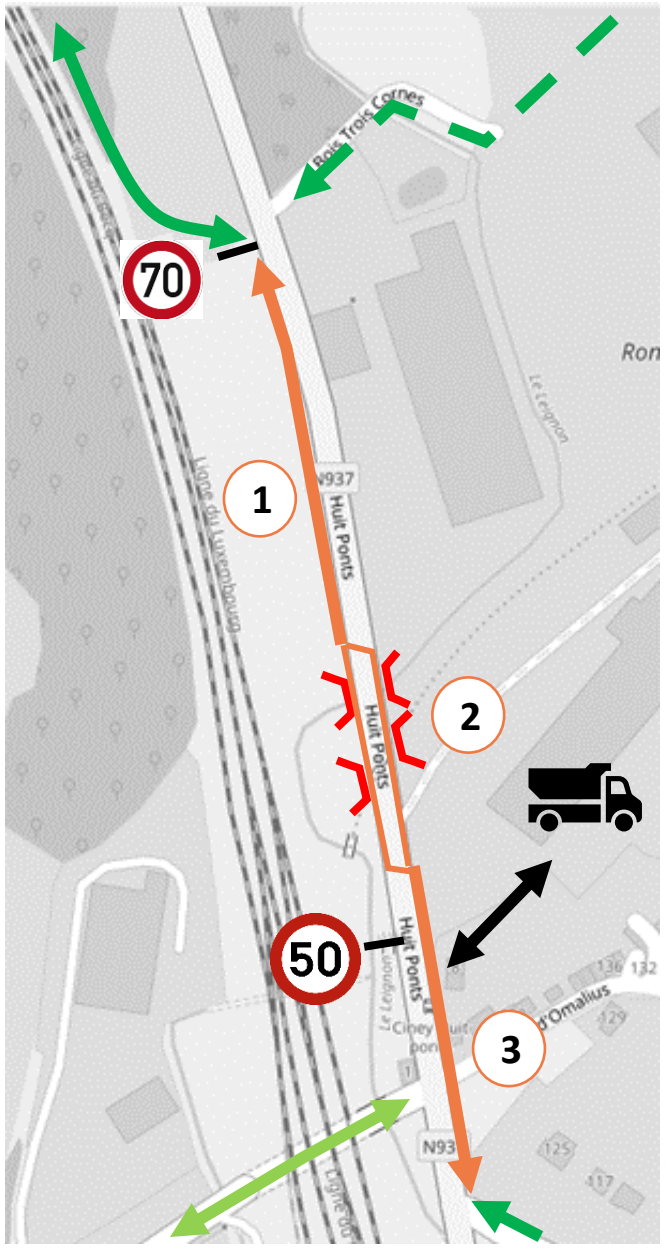




Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

2) Tronçon Impasse de Renbonmoulin/Pont Martin Gray

Voies cyclables existantes
EuroVélo 5
Voies cyclables en projet
Future voie cyclable



Etat des lieux :

- Route prioritaire ;
- Trafic de +/-2.500 evp/jour avec quelques poids lourds ;
- Vitesse autorisée de 70km/h sur 380m et de 50km/h sur 100m ;
- 11 passages de bus/jour ;
- Largeur de voirie de 6,1m hors accotements qui se réduit sous le pont du chemin de fer et sur le pont du Leignon ;
- Accès de convois exceptionnels pour l'entreprise Ronvaux ;
- 2 pistes cyclables bidirectionnelles à relier mais qui sont chacune d'une des deux côtés de la chaussée.

Propositions d'aménagement :

1) Aménager une piste cyclable séparée bidirectionnelle côté ouest le long de la voirie à 70km/h jusqu'au pont sur le Leignon ;
2) Marquer deux bandes cyclables suggérées sur la N937 dans le passage des ponts avec marquage de deux traversées cyclables. Y déplacer la limite à 50 km/h ;
3) Aménager une piste cyclable séparée bidirectionnelle côté est jusqu'à la piste bidirectionnelle en projet du Quai de l'Industrie.

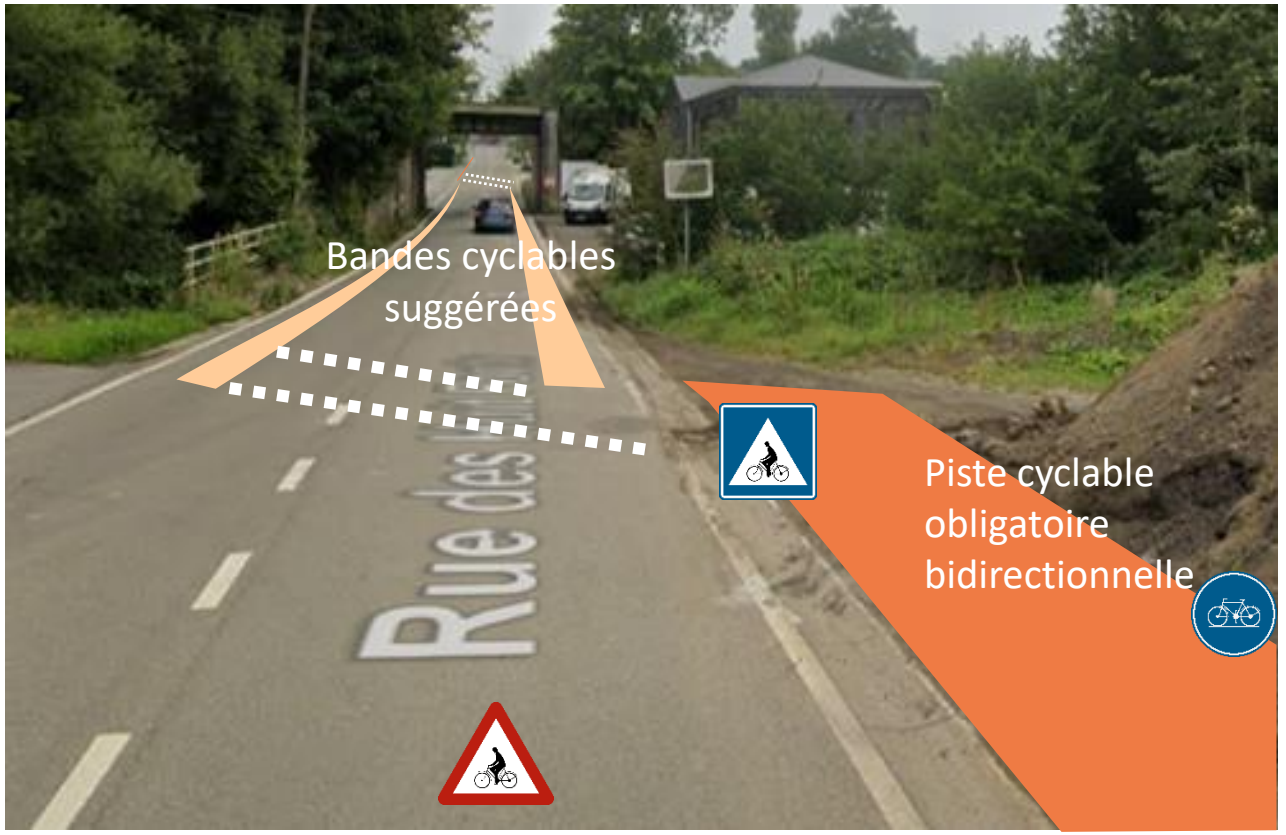
Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

2) Tronçon Impasse de Renbonmoulin/Pont Martin Gray

Propositions d'aménagement :



- Aménager une piste cyclable séparée bidirectionnelle côté ouest le long de la voirie ;
- Placer le panneau de signalisation D7.



Marquer la traversée cyclable par des panneaux F50 et A25 (+marquage au sol) ;

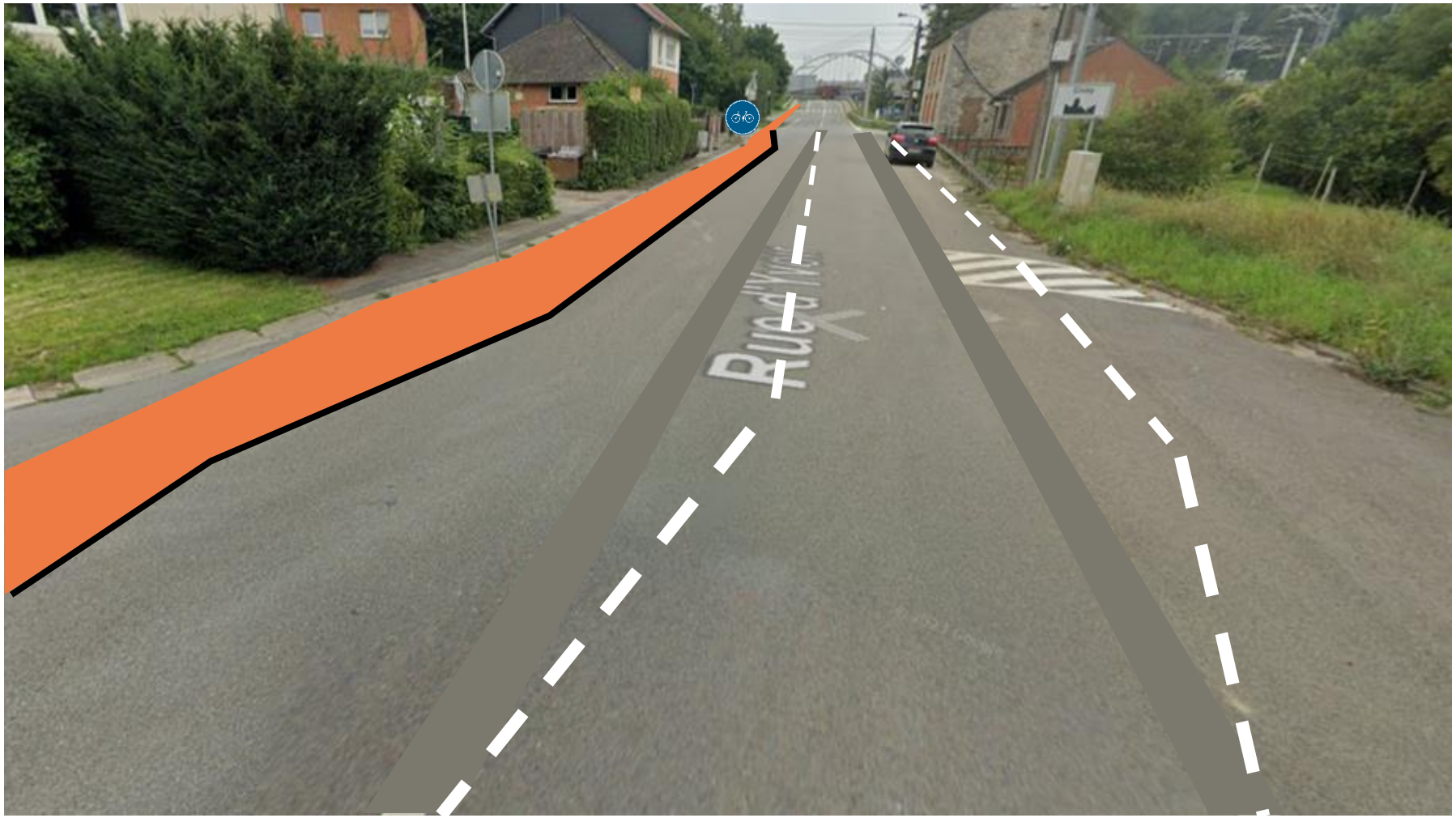
Action 2.1 – Piste cyclable Braibant-Leignon

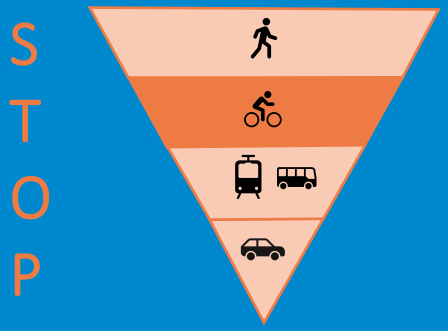
2) Tronçon Impasse de Renbonmoulin/Pont Martin Gray

Propositions d'aménagement :

Dévoyer l'axe de la voirie pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable séparée bidirectionnelle.

→ Sécuriser la liaison via un éclairage en hiver de 6h à 22h.





PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.3 : **Terminer la liaison cyclable Ciney-Leignon-Chapois**

ICEDD

Action 2.3 – Piste cyclable Ciney-Leignon-Chapois

Tronçon Ciney-Leignon

Etat des lieux : Voie cyclable en site propre existante sur 3 tronçons :

1) Du parc Saint-Roch à Ciney à la piscine de Ciney ;
2) Du passage sous-voie (près de la société Pire) à la rue du Forbot à Leignon (40m avant le carrefour Forbot/Custinne/Gare/Bayaux ;
3) Du fond parking de la gare de Leignon à l'école communale de Leignon.

Et en projet sur 1 tronçon :

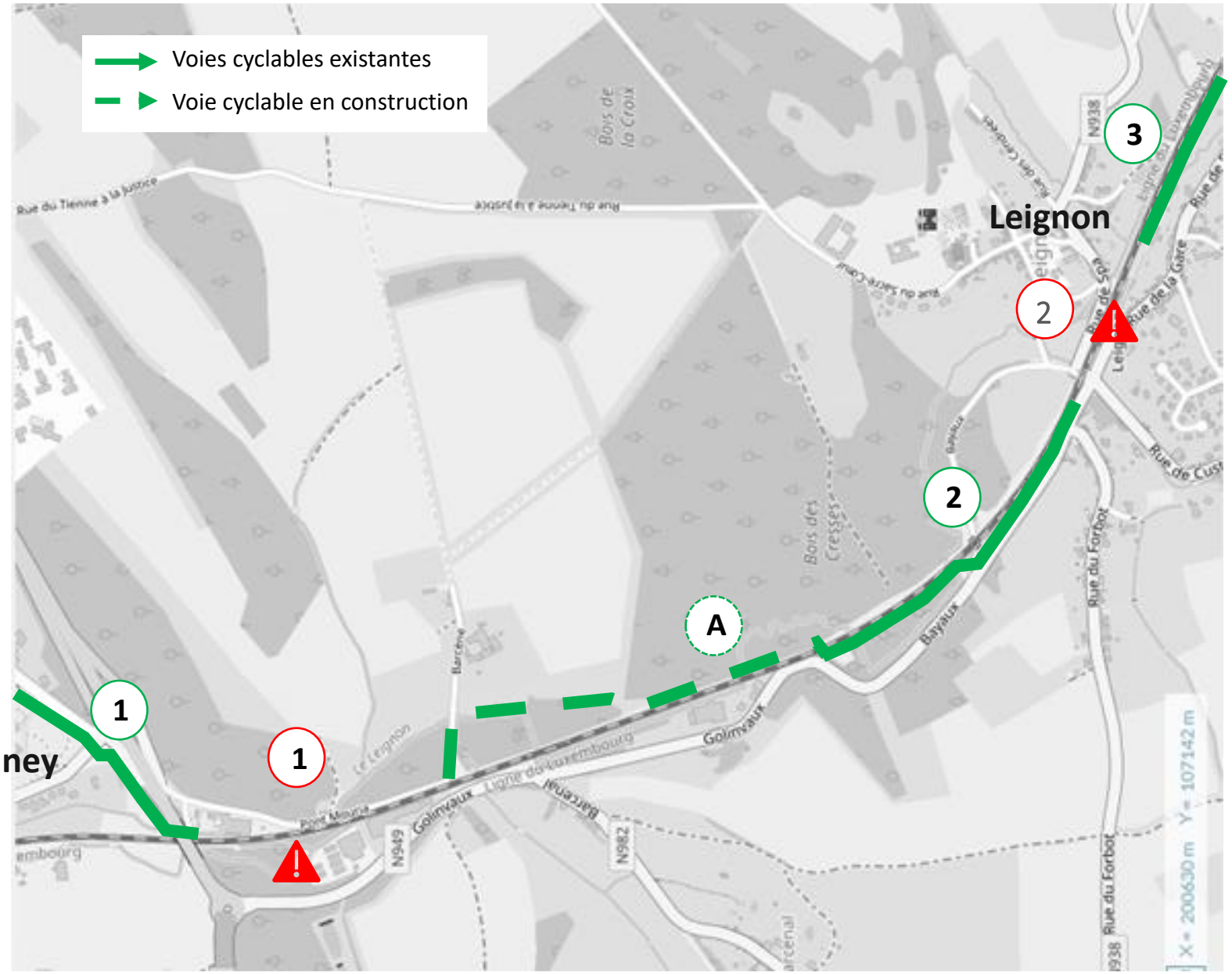
A) De la rue Barcène au passage sous-voie (près de la société Pire)

Ce parcours présente **2 discontinuités** :

1) Entre la piscine et la rue Barcène ;
2) Du carrefour Forbot/Custinne/Gare/Bayaux jusqu'au fond du parking de la gare.

Tronçon Leignon-Chapois

Projet prévu par infrabel le long des voies



Action 2.3 – Piste cyclable Ciney-Leignon-Chapois

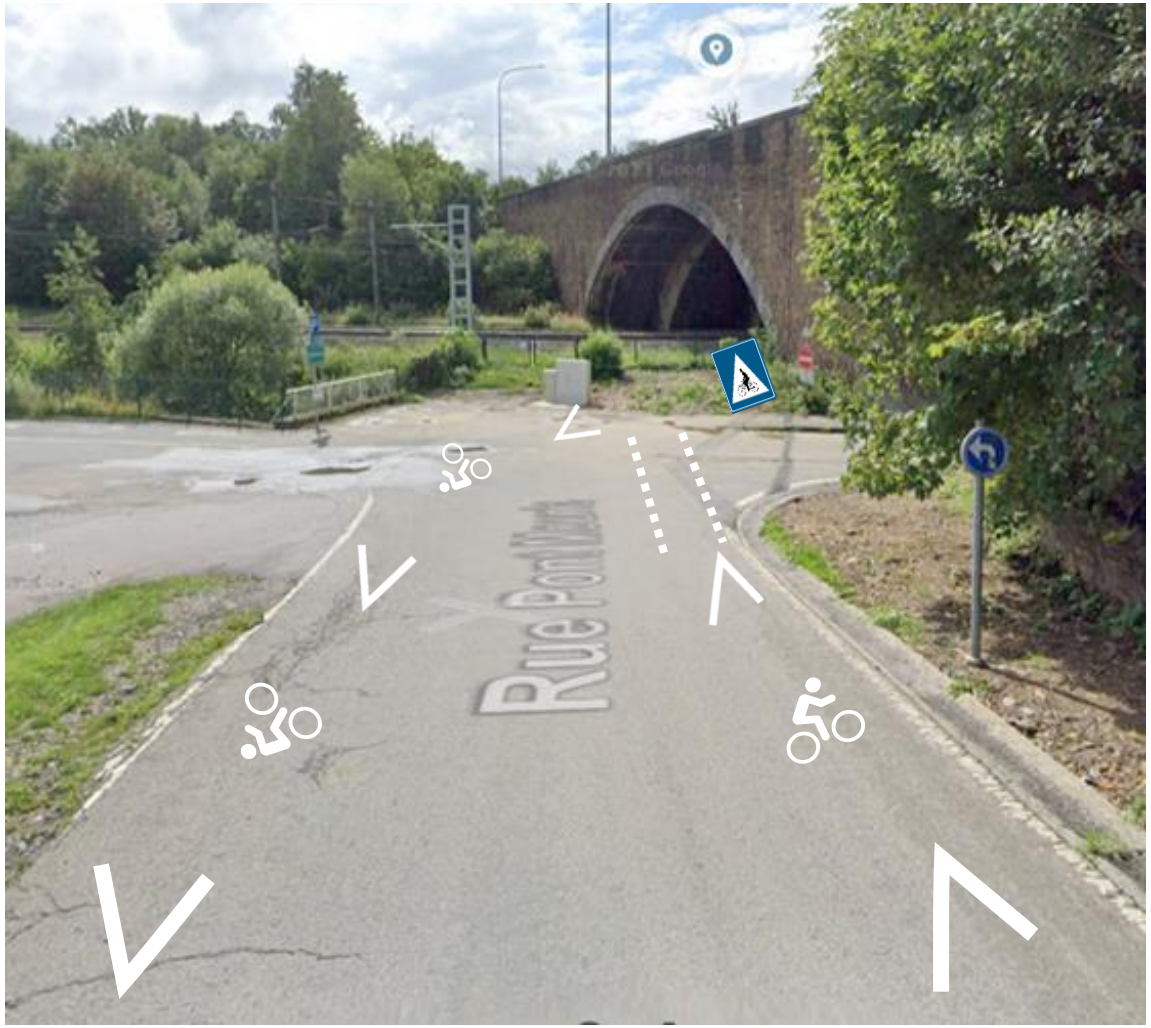
1) Piscine/Barcène

Etat des lieux :

- Trafic local avec peu de poids lourds ;
- Vitesse autorisée de 50km/h ;
- Largeur de voirie de 5,5m hors accotements ;
- Etat plutôt dégradé de la voirie.

Propositions d'aménagement :

1) Marquer deux bandes cyclables suggérées avec une alternance de pictogramme vélo et de chevrons ;
2) Marquer la traversée cyclable par un panneaux F50 ;



Action 2.3 – Piste cyclable Ciney-Leignon-Chapois

1) Carrfour Forbot/Parking de la gare

Etat des lieux :

- Eléments matériels empêchant la poursuite de la piste séparée bidirectionnelle (cabine électrique, chambre de visite)
- Vitesse autorisée de 70km/h mais moindre dans les faits vu l'approche du carrefour ;
- Charge de traffic > 3.000 evp/j ;
- Emprise publique de la voirie de 17m.



Propositions d'aménagement :

1) Aménager deux pistes cyclables séparées unidirectionnelle ;
2) Poursuivre avec une bande cyclable côté est ;
3) Marquer une traversée cyclable et la signaler par les panneaux F50 et A25;

Action 2.3 – Piste cyclable Ciney-Leignon-Chapois

1) Carrfour Forbot/Parking de la gare

Etat des lieux :

- Eléments matériels empêchant la poursuite de la piste séparée bidirectionnelle (cabine électrique, chambre de visite)
- Vitesse autorisée de 70km/h mais moindre dans les faits vu l'approche du carrefour ;
- Charge de traffic > 3.000 evp/j ;
- Voirie non prioritaire.

Propositions d'aménagement :

1) Arrêter la piste et la bande cyclable ménager deux pistes cyclables à l'entrée du carrefour vu que la voirie n'est pas prioritaire ;
2) Placer le panneau de signalisation D7.



Action 2.3 – Piste cyclable Ciney-Leignon-Chapois

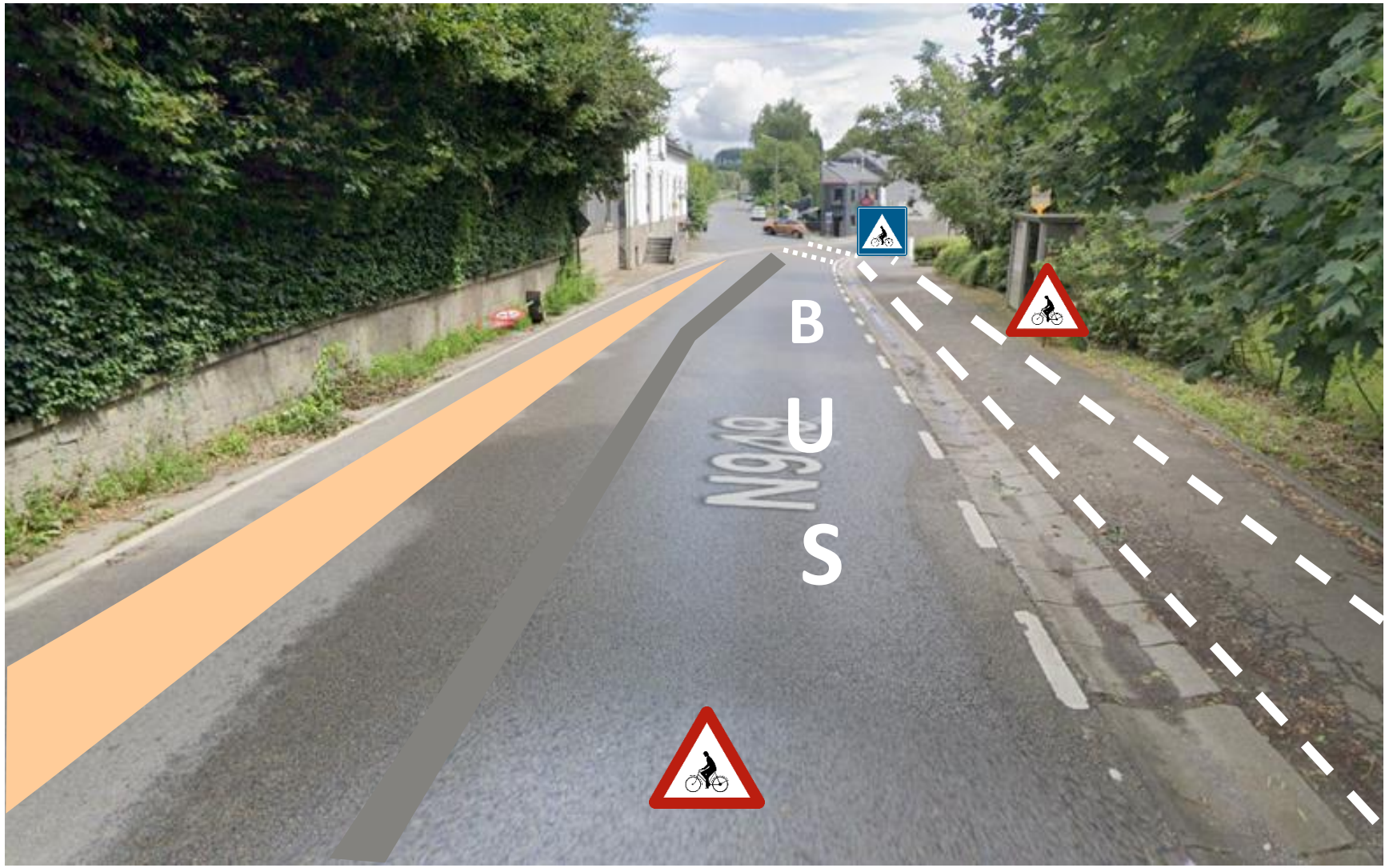
1) Carrfour Forbot/Parking de la gare

Etat des lieux :

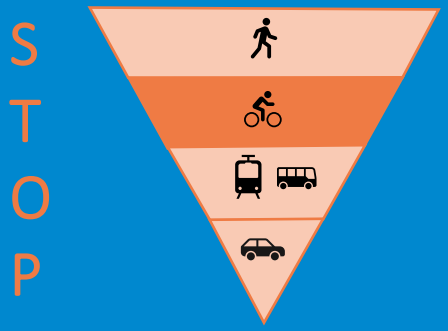
- Vitesse autorisée de 50km/h ;
- Charge de traffic > 3.000 evp/j ;
- Voirie non prioritaire.
- Accotement de 3m côté ouest.

Propositions d'aménagement :

1) Marquer une piste cyclable côté ouest sur l'accotement ;
2) Marquer une bande cyclable côté est ;
3) Marquer une traversée cyclable et la signaler par les panneaux F50 et A25 (+ marquage au sol) ;
4) Supprimer la ligne blanche centrale discontinue sur la chaussée jusqu'à la traversée cyclable ;
5) Marquer l'arrêt de bus sur la chaussée.



→ Sécuriser la liaison via un éclairage en hiver de 6h à 22h.



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 7.a.3 : **Créer une liaison cyclable structurante au centre-ville entre la gare et Biron**

ICEDD

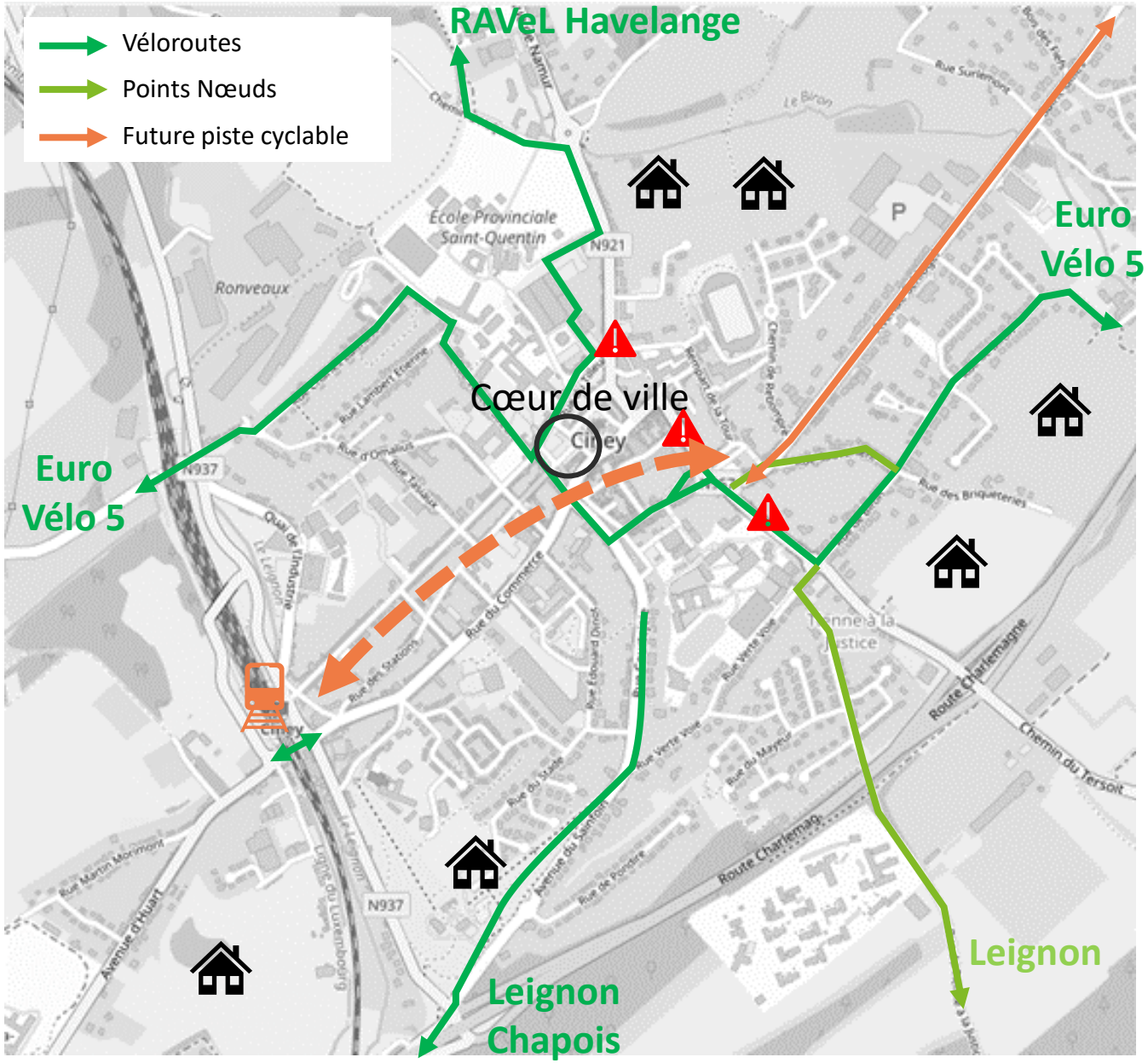
Action 7.a.3 – Liaison cyclable Gare-Biron

Etat des lieux :

1) 4 RaVeL et Véloroutes qui convergent vers le cœur de ville ;
2) 2 itinéraires points nœuds qui s'en écartent ;
3) Un passage sous-voies récemment rénové ;
4) Une N921 qui concentre les flux automobiles et constitue un lieu de danger pour les cyclistes.

Objectifs de la liaison Gare-Biron :

1) Compléter le réseau existant par une radiale sud-ouest/nord-est passant par le cœur de ville ;
2) Desservie le quartier du Crahiat et ses futurs logements ;
3) Intégrer l'opportunité du nouveau passage sous-voies.



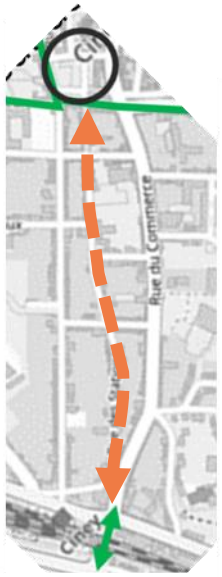
Action 7.a.3 – Liaison cyclable Gare-Biron

Tronçon Gare/Monseu

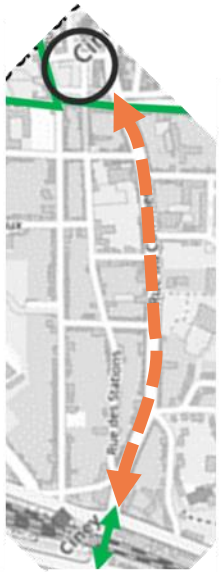
Option 1.1 : Piervenne



Option 1.2 : Midi/Stations



Option 1.3 : Commerce

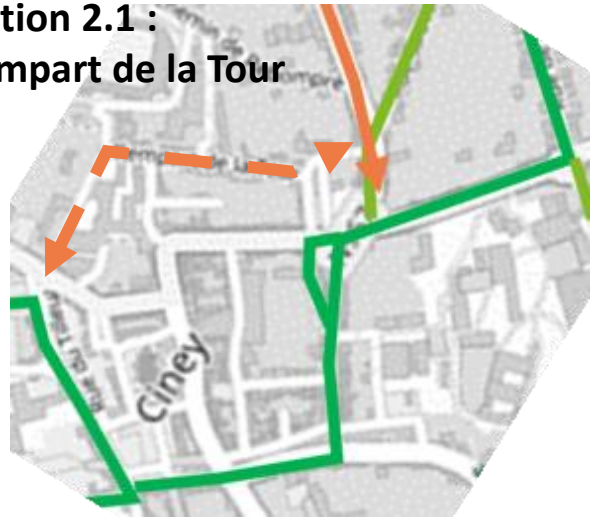


	Option 1.1 : Piervenne	Option 1.2 : Midi/Stations	Option 1.3 : Commerce
Avantages	✓ Visibilité des accès ; ✓ Axe de desserte ; ✓ Présence de 2 écoles ;	✓ Peu de flux voitures	✓ Visibilité des accès ✓ Axe de desserte ✓ Présence des commerces ✓ 4,6 mètres de largeur de voirie
Inconvénients	– Flux de voitures – Danger en SUL – 3,8m de largeur de voirie	– Invisibilité des accès ; – Piéton à privilégier ; – Peu de fonctions desservies	– Flux de voitures
	A privilégier Dans le sens de la montée	A écarter	A privilégier dans le sens de la descente

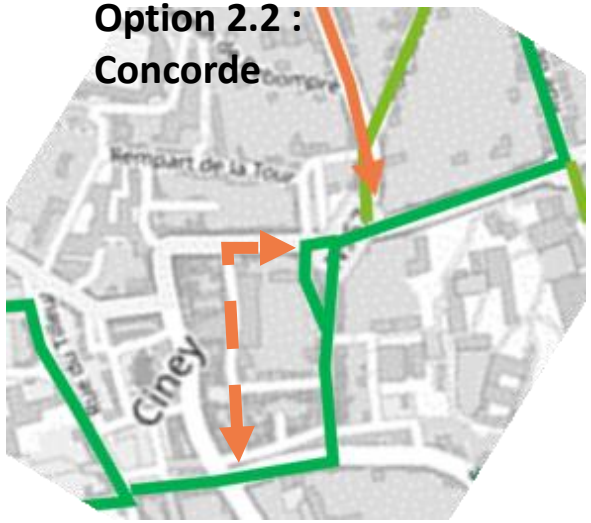
Action 7.a.3 – Liaison cyclable Gare-Biron

Tronçon Monseu/Schlogel = recherche d'une alternative à N957 + Courtejoie/Béguines

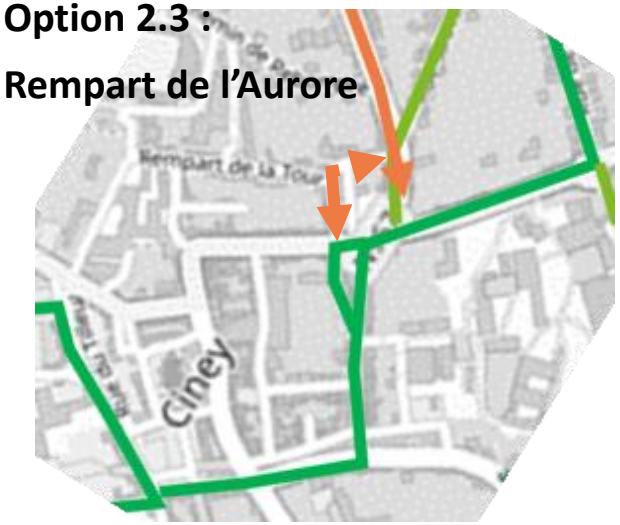
Option 2.1 : Rempart de la Tour



Option 2.2 : Concorde



Option 2.3 : Rempart de l'Aurore



Avantages

- ✓ N957 juste en traversée
- ✓ Peu de flux voitures

- ✓ Peu de flux voitures (Concorde)
- ✓ Présence d'un couloir de tourne-à-gauche vers la rue d'Alboca

- ✓ Peu de flux voiture
  Evite le rond-point Condroz/Simon/Saint-Hubert

Inconvénients

- – Traversée au niveau du plus gros carrefour du centre
- – 3,5 mètres de largeur de voirie

- – 90m de N957 à emprunter

- – Traversée à gérer de la rue Simon

A envisager

A privilégier
en complément de l'option 2.3

A privilégier
en complément de l'option 2.2

Action 7.a.3 – Liaison cyclable Gare-Biron

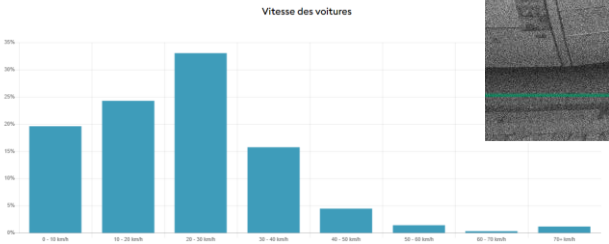
Interventions :

1) Itinéraire à baliser entre la gare et la place Monseu par la rue Piervenne dans le sens de la montée et par la rue du Commerce dans le sens de la descente ;

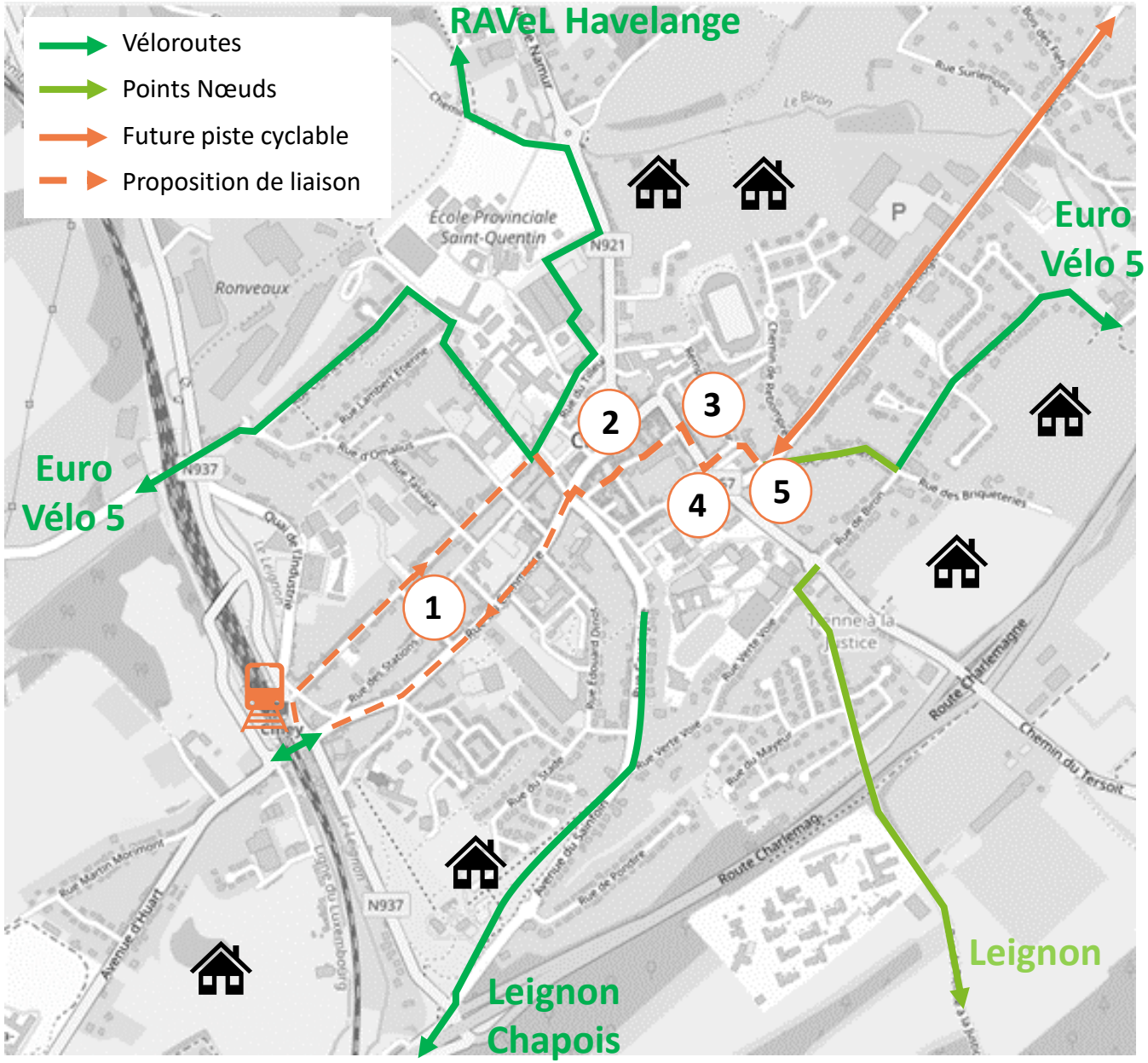
Pour encourager les déplacements multimodaux dans ces deux rues, il est nécessaire de réaliser des analyses de vitesses. Une solution simple consiste à installer des caméras Telraam, qui peuvent être placées à la fenêtre d'un bâtiment public ou privé de la rue. Cela permettrait de comptabiliser les parts modales, les charges de trafic et les vitesses pratiquées.







www.telraam.net

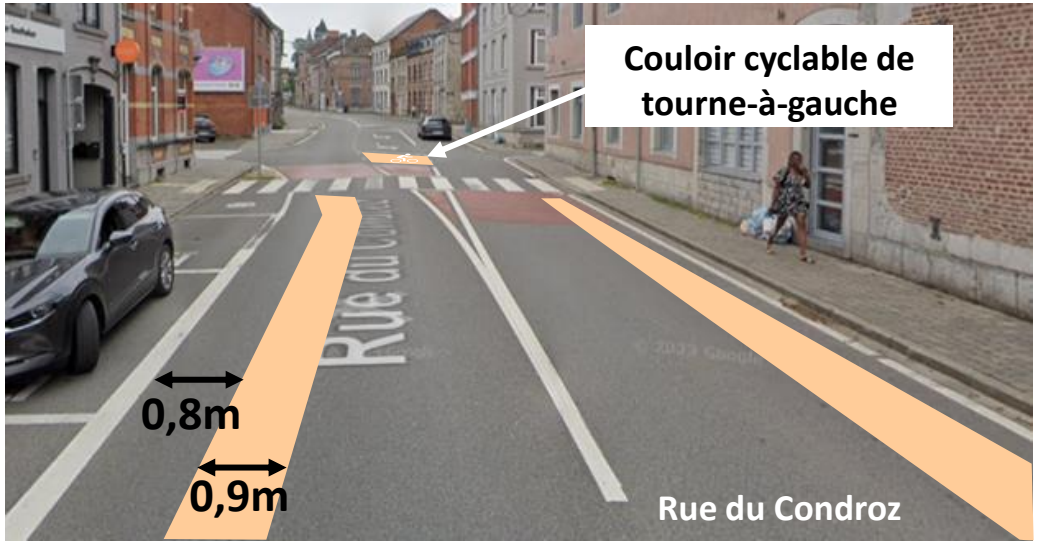


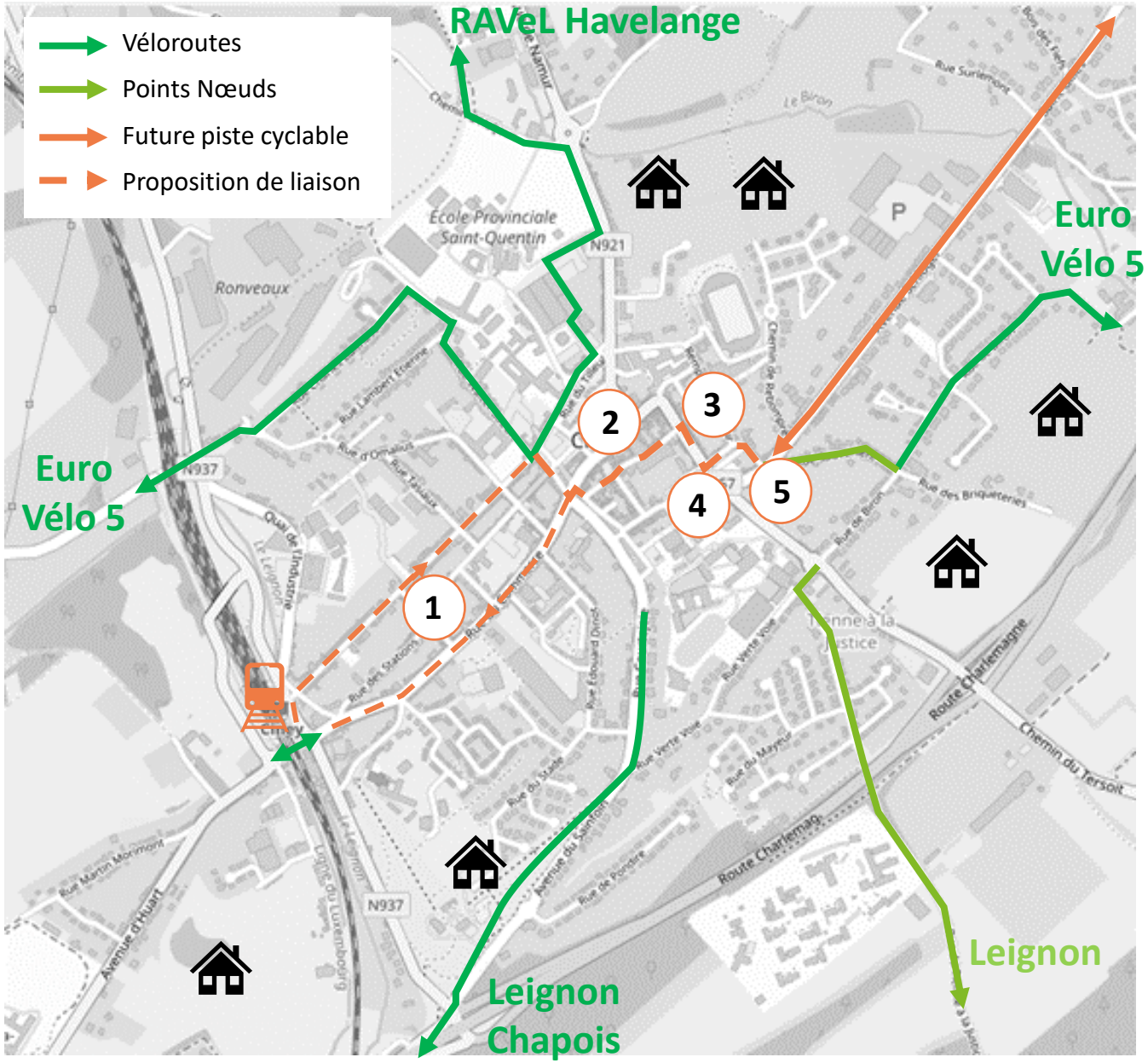
Action 7.a.3 – Liaison cyclable Gare-Biron

Interventions :

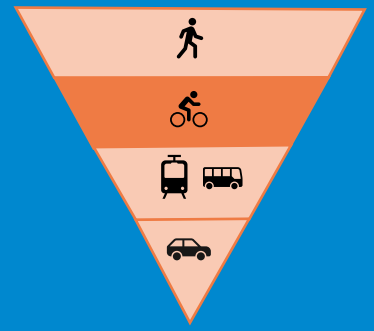
1) Itinéraire à baliser entre la gare et la place Monseu par la rue Piervenne dans le sens de la montée et par la rue du Commerce dans le sens de la descente ;
2) Itinéraire point-nœud et Euro-Vélo 5 à déplacer entre la rue du 11 Février et la rue Simon ;
3) Bandes cyclables marquées à appliquer rue du Condroz *(pas de règlement complémentaire de circulation)* ;
4) Couloir cyclable à marquer et signaler rue du Condroz pour le tourne-à-gauche dans la rue d'Alboca ;
5) Sécuriser le carrefour Abbaye/Simon/Sauvenière.

→ Sécuriser la liaison via un éclairage en hiver de 6h à 22h.





S T O P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 7.a.5 : **Créer une liaison cyclable structurante entre Biron et la liaison existante vers Pessoux**

ICEDD

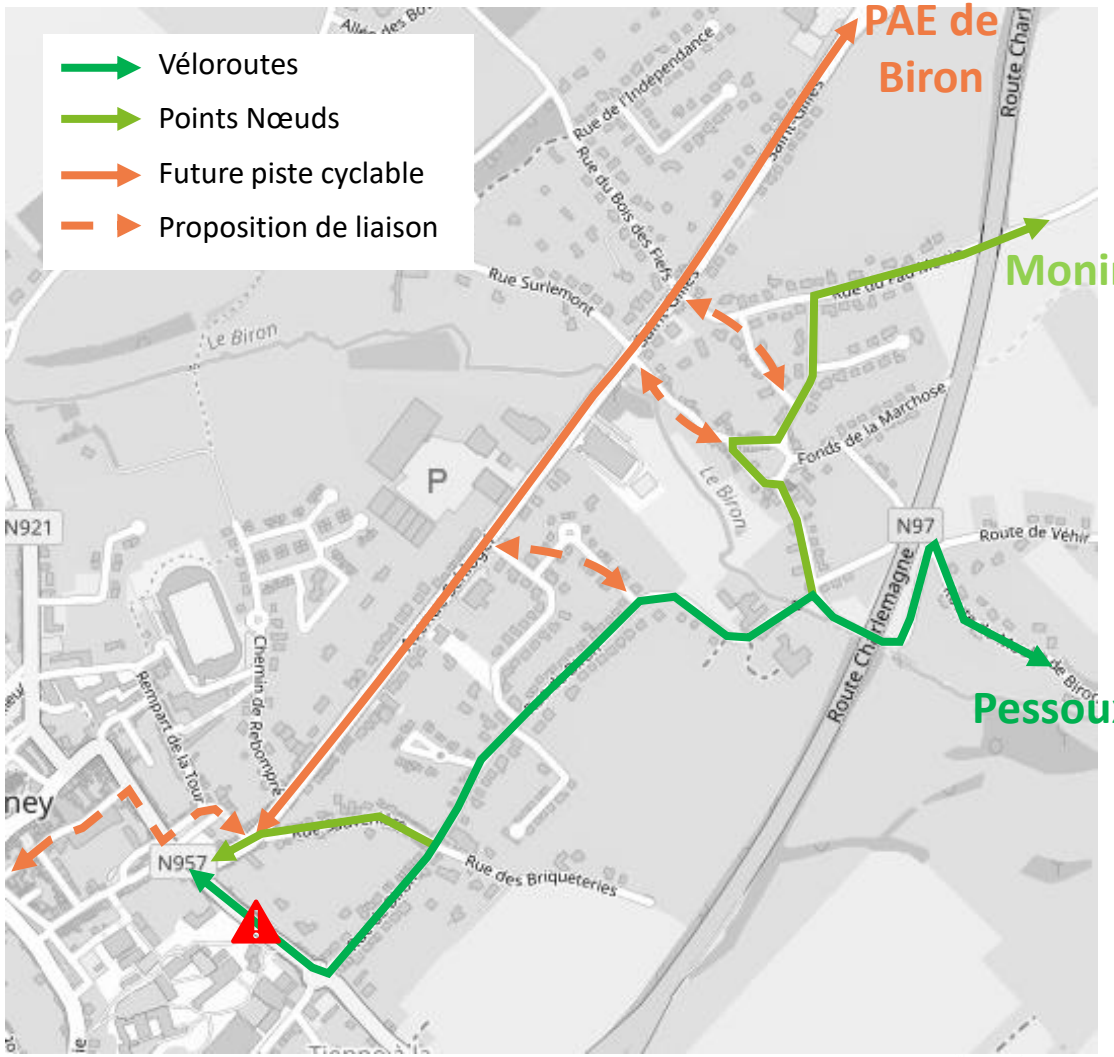
Action 7.a.5 – Liaison cyclable Biron-Pessoux

Etat des lieux :

1) 1 itinéraire points nœuds qui fait une partie de la liaison ;
2) Une future piste cyclable rue Saint-Gilles qui sécurisera le trajet jusqu'au PAE de Biron ;
3) 1 Véloroute Pessoux/Ciney qui fait doublon avec la future piste cyclable avenue de Schlogel, emprunte la N957 (et son flux voitures) et ne dessert pas le stade et les commerces de l'avenue Schlogel.

Objectifs de la liaison Gare-Biron :

1) Relier la véloroute Pessoux-Ciney au PAE de Biron ;
2) Connecter la véloroute Pessoux-Ciney à la future piste cyclable avenue de Schlogel.



Action 7.a.5 – Liaison cyclable Biron-Pessoux

Option 1.1 : Brasserie



Option 1.2 :Fau Monin



Option 2 : Barbeaux/Sorbier



Avantages

Option 1.1 : Brasserie

- ✓ Plateau déjà existant rue Saint-Gilles ;

Option 1.2 :Fau Monin

- ✓ Plateau déjà existant rue Saint-Gilles ;
- ✓ Carrefour Saint-Gilles commun aux liaisons vers Pessoux et vers Monin
- ✓ Justifie de supprimer le détour par le chemin Sous le Courtil

Option 2 : Barbeaux/Sorbier

- ✓ Accès direct au zoning Schlogel
- ✓ Accès plus rapide au stade

Inconvénients

Option 1.1 : Brasserie

- – Itinéraire un peu plus long (+50m) et plus dénivelé (+2m)

A écarter

Option 1.2 :Fau Monin

A privilégier

Option 2 : Barbeaux/Sorbier

- – Carrefour Schlogel/Sorbier à sécuriser

A privilégier

Interventions

→ Sécuriser la liaison via un éclairage en hiver de 6h à 22h.

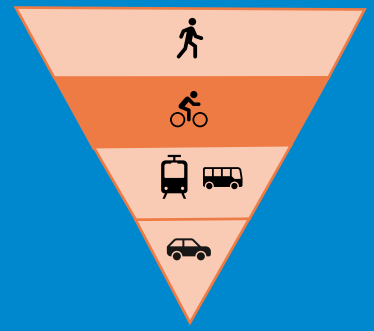
Option 1.2 :Fau Monin

- Baliser l'itinéraire
- Déplacer le balisage Point nœud du chemin Sous le Courtil vers le chemin de la Tournalle

Option 2 : Barbeaux/Sorbier

- Baliser l'itinéraire
- Sécuriser le carrefour Schlogel/Sorbier

S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 7.a.6 : **Créer une liaison cyclable structurante entre le centre-ville et la liaison en construction vers Leignon**

ICEDD

Action 7.a.6 – Liaison cyclable Centre-Leignon

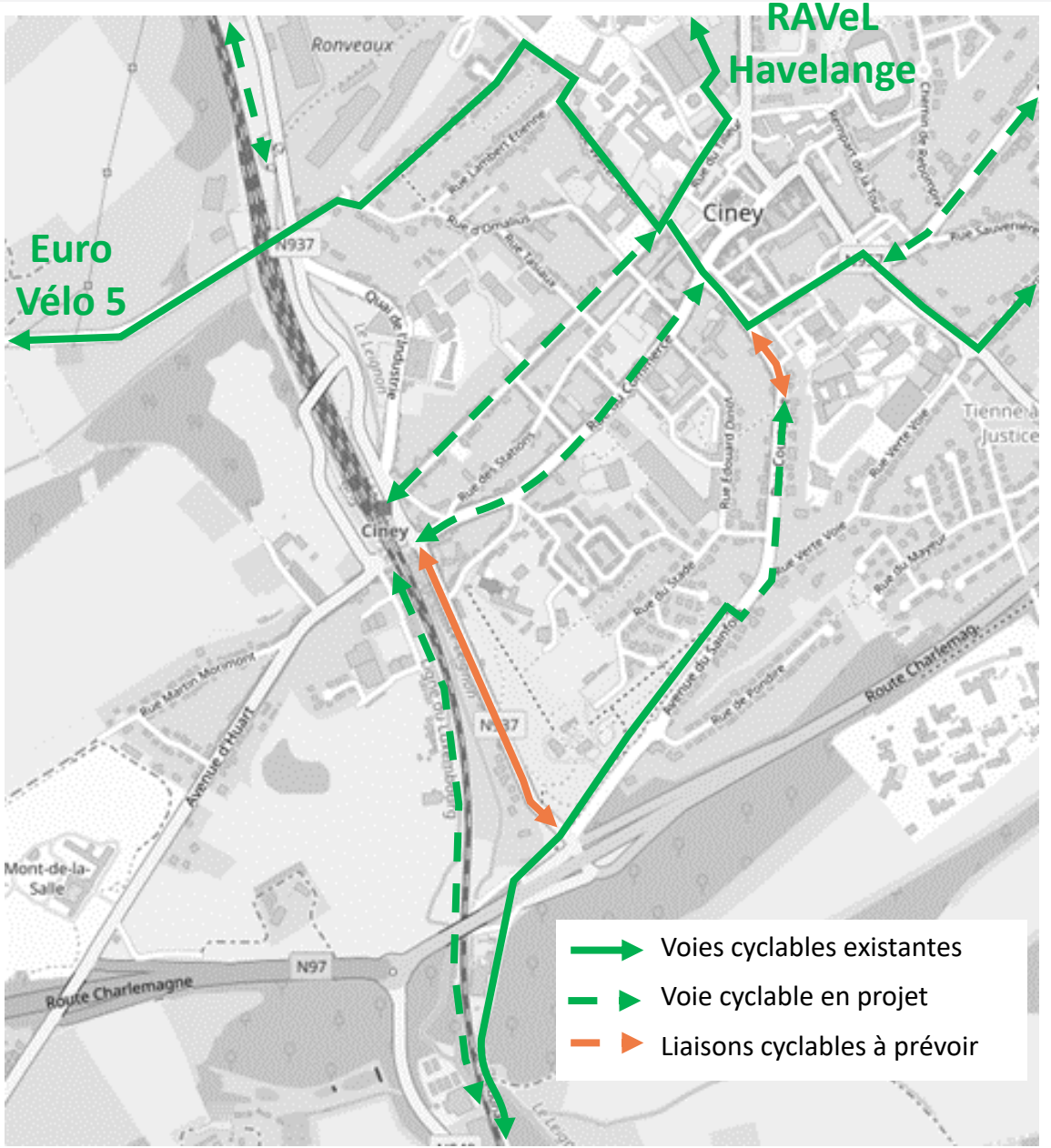
Etat des lieux :

Une voie cyclable en construction par Infrabel le long des voies de chemin de fer entre la piscine et Leignon en complément d'une piste cyclable prévue rue Courtejoie depuis le parc jusqu'à l'école mais avec deux discontinuités dans Ciney :

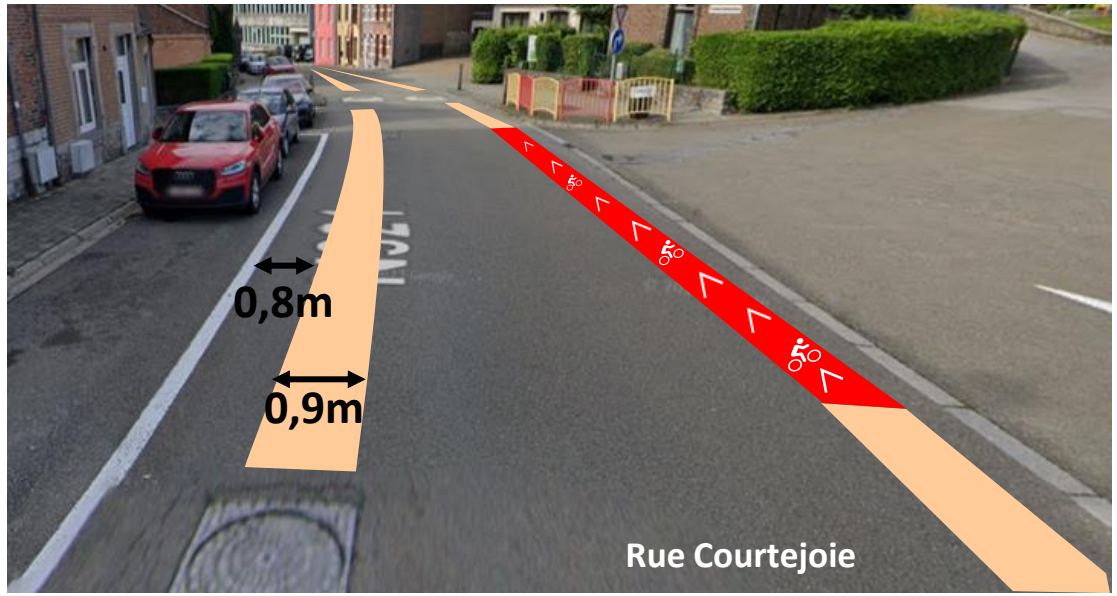
1) Rue Courtejoie entre l'école et la place Monseu ;
2) Avenue du Roi Albert.

Proposition d'aménagement :

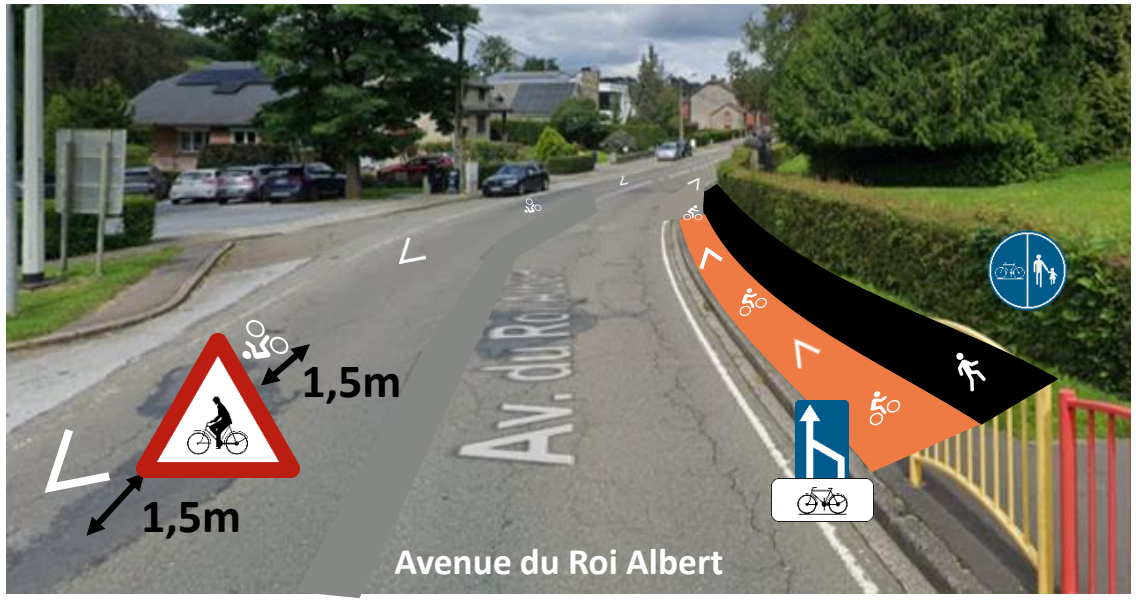
- Marquage de 2 bandes cyclables suggérées



Action 7.a.6 – Liaison cyclable Centre-Leignon



- Vu le bon état de la route, marquage de 2 bandes cyclables suggérées en bandes latérales unies ;
- Marquage d'une bande latérale unie de couleur rouge au droit de la sortie voiture du dépose minute et de l'école.

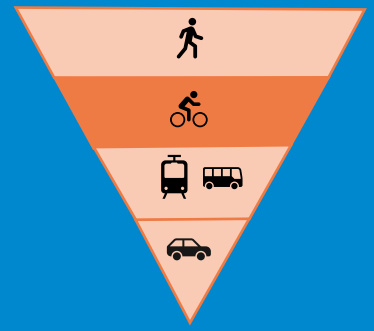


- Vu le mauvais état de la route, marquage de 2 bandes cyclables; suggérées avec alternance de pictogrammes vélos et de chevrons ;
- Poursuite de la piste cyclable en D9 sur le trottoir pour amorcer et sécuriser l'entrée sur la chaussée ;
- Placement des panneau A25 et additionnels Type IX et M1 ;
- Suppression de la ligne blanche centrale discontinue en chaussée.

A terme, prévoir le réaménagement complet de la chaussée avec une piste cyclable unidirectionnelle séparée en D9 côté ouest et une bande cyclable marquée côté est.

→ Sécuriser la liaison via un éclairage en hiver de 6h à 22h.

S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.18 : **Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école**

ICEDD

Action 1.18 : Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école

Contexte

La micromobilité active, incluant le vélo et la trottinette, joue un rôle crucial dans la promotion de la mobilité durable. Les vélos actuels sont plus rapides et plus performants mais plus chers aussi. Ce qui nécessite des ajustements dans les installations de stationnement, tant en amont (aux domiciles) qu'en aval (aux mobipôle, lieux de travail, écoles).

→ Il est donc impératif de garantir des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos à ces lieux de vie.



Action 1.18 : Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école

Choix de l'infrastructure

Le choix de l'infrastructure de parking vélo doit être déterminé par la durée du stationnement et la fonction du lieu de stationnement.

La sécurité du dispositif de stationnement est essentielle => STOP aux pinces-roues



Arceaux vélo

- Courtes durées
- Lieu avec du contrôle social

→ Petits commerces

Solution idéale pour les écoles



Arceaux vélo couvert

- Moyennes durées
- Sites privés fermés

→ Ecoles, entreprises

Box sécurisé

- Longues durées
- Location possible

→ Quartiers résidentiels denses



Râtelier couvert

- Moyennes durées
- Location possible
- Ouvert ou fermé

→ Gares, centres sportifs, salles de concert,



Local intérieur

- Moyennes et longues durées
- Borne de recharge possible

→ Logement, entreprises



Les bornes de recharge ne sont indispensables que si le local est à l'intérieur et pour une longue durée (logements, entreprises)

Action 1.18 : Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école

Action



Arceaux couverts



Arceaux pour trottinette

Où localiser un arceau vélo ?

Les arceaux pour vélos et trottinettes doivent être installés à l'intérieur du site de manière bien visible, tout en étant suffisamment dissimulés depuis l'extérieur. Ils doivent être facilement accessibles, proches des bâtiments de l'école et de l'entrée. Il est également important de les placer dans une zone bien éclairée et fréquentée pour permettre un contrôle social et éviter les endroits sombres ou isolés.

Quelles écoles cinaciennes cibler ?

Toutes les écoles qui ne sont pas encore équipées d'un parking vélo ainsi que celles équipées d'un dispositif pince-roue qui est désormais à proscrire.
Afin de maximiser l'effet sur l'usage réel du vélo, les critères suivants peuvent être utilisés si le budget ne permet pas d'équiper toutes les écoles en même temps ;

1) Ecoles avec le plus haut taux d'élèves cyclistes et d'élèves candidats cyclistes ;
2) Années d'organisation du brevet vélos ;
3) Ecoles secondaires puis écoles primaires.

Certaines écoles de l'entité ont sollicité une aide pour l'installation d'arceaux dans le cadre de subventions de la Région. Il pourrait être pertinent de privilégier en priorité les écoles qui ne bénéficient pas de cette subvention.

Coût des équipements :

- Arceaux couverts : 4 000 € pour 4 arceaux (soit 8 vélos)
- Rack à trottinette 7 places : 160 (non couvert)

Action 1.18 : Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école

Exemples

Ecoles maternelles et primaires exemples

Ecole Saint-Joseph Boondael, Ixelles

- Nombre d'élèves : 350 / Nombre d'employé.e.s : 35
- 2 parkings dans l'enceinte de l'école au total 82 places sur des arceaux en U renversé
- 24 places sont couvertes



Gemeenteschool De Kriek, Schaerbeek

- Nombre d'élèves : 120 / Nombre d'employé.e.s : 15
- Les parkings sont partagés entre 3 écoles (De Kriek, Pavijoen, René Magritte) qui sont situées sur le même site. Il y a en tout 900 élèves et 100 employés.
- Parking avec personnel dans un garage en copropriété avec 12 places sur des arceaux en U renversés
- Parking pour les élèves (partagé entre deux écoles) avec 108 places pour des arceaux en U renversés couverts.
- Organisation d'un rang vélo et atelier de réparation 2 à 3 fois par an pour réparer la flotte scolaire.

Action 1.18 : Installer des arceaux vélos/trottinettes couverts à chaque école

Exemples

Ecoles secondaires exemples



Ecole Active, Uccle

- Nombre d'élèves : 537 / Nombre d'employé.e.s : 55
- 30 emplacements, en partie couverts
- Parking non fermé mais invisible depuis l'espace public

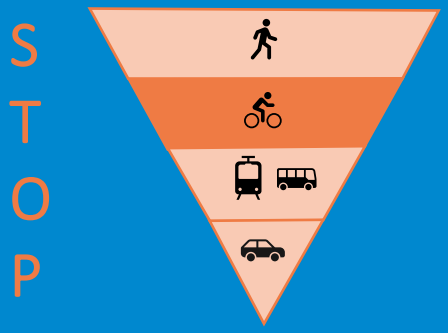
Sacré-Cœur Jette

- Nombre d'élèves : 1579 / Nombre d'employé.e.s : 140
- Parking vélo couvert sécurisé, hors du bâtiment principal
- Une clé individuelle est remise aux élèves et employé.e.s en faisant la demande contre une caution de 10 €
- 64 places élèves et 16 places enseignant.e.s
- Forte implication des associations de parents d'élèves



Institut Saint-Louis, Namur

- Nombre d'élèves : 1920 / Nombre d'employé.e.s : 180
- Parking vélo élèves : une trentaine d'emplacements, couverts et sécurisés
- Parking vélo enseignants : une quinzaine d'emplacements, possibilité d'accéder à une douche



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.19 : **Installer des box vélos sécurisés dans les quartiers résidentiels denses**

ICEDD

Action 1.19 – Installer des box vélos sécurisés dans les quartiers résidentiels denses

Contexte

La micromobilité active, incluant le vélo et la trottinette, joue un rôle crucial dans la promotion de la mobilité durable. Les vélos actuels sont plus rapides et plus performants mais plus chers aussi. Ce qui nécessite des ajustements dans les installations de stationnement, tant en amont (**aux domiciles**) qu'en aval (aux mobipôle, lieux de travail, écoles).

→ Il est donc impératif de garantir des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos à ces lieux de vie.



Action 1.19 – Installer des box vélos sécurisés dans les quartiers résidentiels denses

Choix de l'infrastructure

Le choix de l'infrastructure de parking vélo doit être déterminé par la durée du stationnement et la fonction du lieu de stationnement.

La sécurité du dispositif de stationnement est essentielle => STOP aux pinces-roues



Arceaux vélo

- Courtes durées
- Lieu avec du contrôle social

→ Petits commerces



Arceaux vélo couvert

- Moyennes durées
- Sites privés fermés

→ Ecoles, entreprises

Solution idéale pour les quartiers résidentiels denses

Box sécurisé

- Longues durées
- Location possible

→ Quartiers résidentiels denses



Râtelier couvert

- Moyennes durées
- Location possible
- Ouvert ou fermé

→ Gares, centres sportifs, salles de concert,



Local intérieur

- Moyennes et longues durées
- Borne de recharge possible

→ Logement, entreprises



Les bornes de recharge ne sont indispensables que si le local est à l'intérieur et pour une longue durée (logement, entreprise)

Action 1.19 – Installer des box vélos sécurisés dans les quartiers résidentiels denses

Action


Box collectif


Casier individuel

Quelles rues de Ciney sont concernées ?

Toutes les rues marquées en rouge sur la carte ci-jointe qui sont caractérisées par un important bâti mitoyen et/ou l'absence d'avant-court et/ou l'absence d'accès direct aux jardins individuels.

Où installer un box vélo?

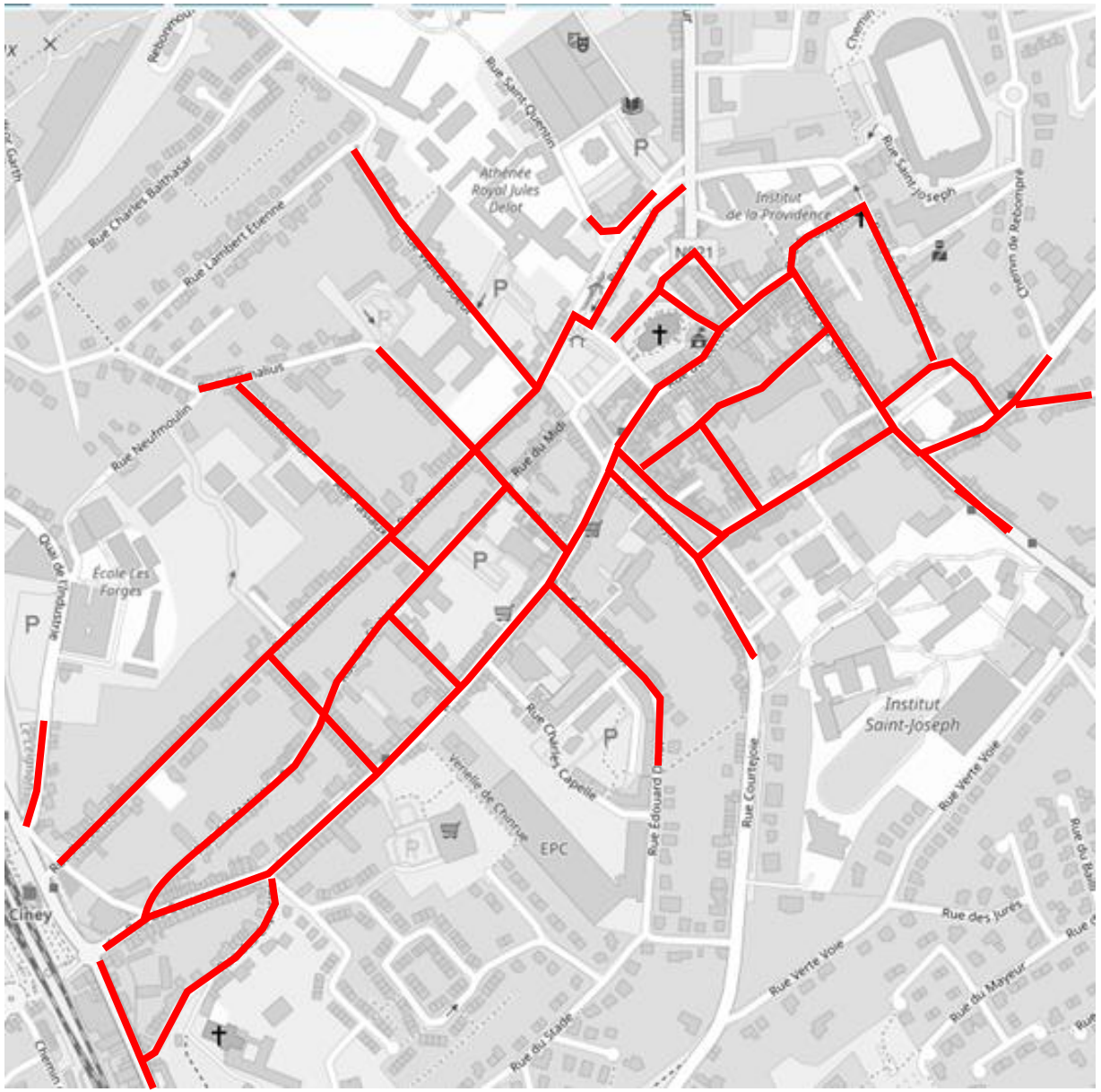
- Contrôle social possible ;
- Bien signalé et bien visible ;
- Facile d'accès ;
- Proche du lieu de résidence des utilisateurs potentiels, à une distance de maximum 50 m.

Coût des équipements :

- Box collectif (5 vélos) : 5000 € pose comprise
- Casier individuel : 900 à 1500 €/vélo

Action de la Ville de Ciney :

- Achat et pose de box collectif (exemple de la Région bruxellois) ;
- Mise à disposition de bos individuel (exemples de Liège et Gembloux).



Action 1.19 – Installer des box vélos sécurisés dans les quartiers résidentiels denses

Exemples

Gembloux

- **Tarif** : 100 euros / 12 mois et convention à signer avec la ville de Gembloux



Liège

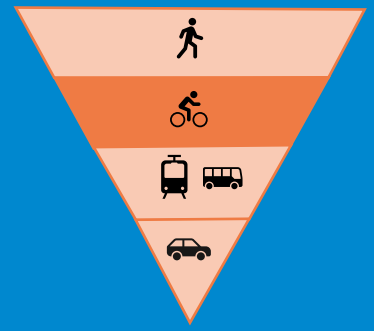
- **Location de box vélo personnel :** 25 emplacements ont été retenus et répartis dans différents quartiers de la ville.
- **Tarif** : 75 euros pour 12 mois, avec une caution de 25 euros pour obtenir une carte d'accès.
- **Conditions d'éligibilité :** les habitants situés à moins de 200 mètres d'un emplacement peuvent louer un box.

Si aucun box n'est disponible dans un rayon de 200 mètres de leur domicile, ils peuvent poser leur candidature pour les prochains box disponibles.



	Nombre de places	Rue
	4	rue d'Harscamp
	4	rue Mathieu Polain
	4	rue du Vieux Mayeur
	4	rue Bagolet
	4	rue Renardi
	4	rue du Jardin Botanique
	4	place de la Résistance
	4	rue du Vallon
	4	square Gramme
0	4	rue Lairesse
1	4	rue Jules Destrée
2	4	rue de l'Eglise
3	4	rue Pokietonov
4	4	rue de la Batterie

S T O P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.16 : **Imposer un local vélo performant dans chaque permis d'urbanisme**

ICEDD

Action 1.16 – Local vélo

Etat des lieux :

Trois conditions favorisent l'usage du vélo : 1) pouvoir rouler sur des infrastructures sécurisées, 2) disposer d'un parking vélo sécurisé sur son lieu de destination et 3) disposer d'un parking vélo sécurisé et facile d'accès sur son lieu de résidence. Qu'il y ait une de ces trois conditions défaillantes et le nombre de cyclistes quotidiens en sera impacté négativement.

La procédure d'octroi des permis d'urbanisme constitue donc un moment important pour s'assurer que chaque bâtiment soit adéquatement équipé en parking vélos. A Ciney, 110 permis d'urbanisme sont en moyenne octroyés chaque année dont 40 pour de nouvelles constructions, 30 pour de nouveaux appartements et 40 pour des rénovations. Ces 40 permis de rénovation annuels représentent 0,48% de l'offre totale en logement de l'entité. Ce qui veut dire que l'étape du permis est largement insuffisante pour garantir une évolution rapide du taux d'équipement en parkings des logements. Il est donc essentiel de pouvoir intervenir au moment de la procédure de permis mais aussi en dehors. Pour cette raison, l'action comporte donc deux volets :

- Volet 1 : Réalisation d'un guide de bonnes pratiques à destination des futurs demandeurs de permis ;
- Volet 2 : Réalisation d'une publication tout public à destination des habitants de Ciney ;

Objectif :

Accroitre l'offre en parkings vélos au sein des logements

Action 1.16 – Local vélo

Volet 1 : Réalisation par la commune d'un guide de bonnes pratiques à destination des futurs demandeurs de permis ;

Contenu à aborder :

- Contexte et motivations ;
- Nombre d'emplacement à usage de logement, à usage de bureaux et à usager commercial avec prise en compte des vélos cargos ;
- Caractéristiques des emplacements : localisation, dimensions et équipement,

Ce guide de bonnes pratiques est un document à communiquer à tout candidat pour un dépôt de permis d'urbanisme et doit être disponible via la rubrique « Urbanisme » du site web de la ville.

Exemples : guide relatif au stationnement hors voirie de Namur, Directives d'analyse des demandes de permis d'urbanisme à Liège, Règlement applicable aux logements à créer à Mons.

Volet 2 : Réalisation par la commune d'une publication tout public à destination des habitants de Ciney ;

Contenu à aborder :

- Contexte et motivations ;
- Règles clefs ;
- Exemples et liens vers de bonnes pratiques.

Cette publication est destinée à tous les résident-e-s de l'entité et doit pouvoir être communiquée via les différents canaux de la commune (site web, réseaux sociaux, newsletters, valves, …).

Action 1.16 – Local vélo

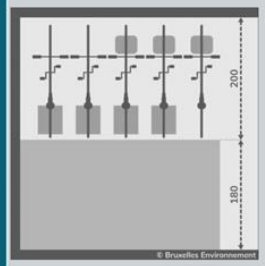
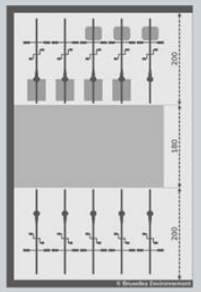
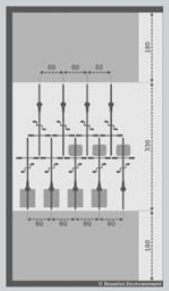
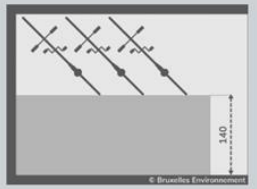
Ressources intéressantes :

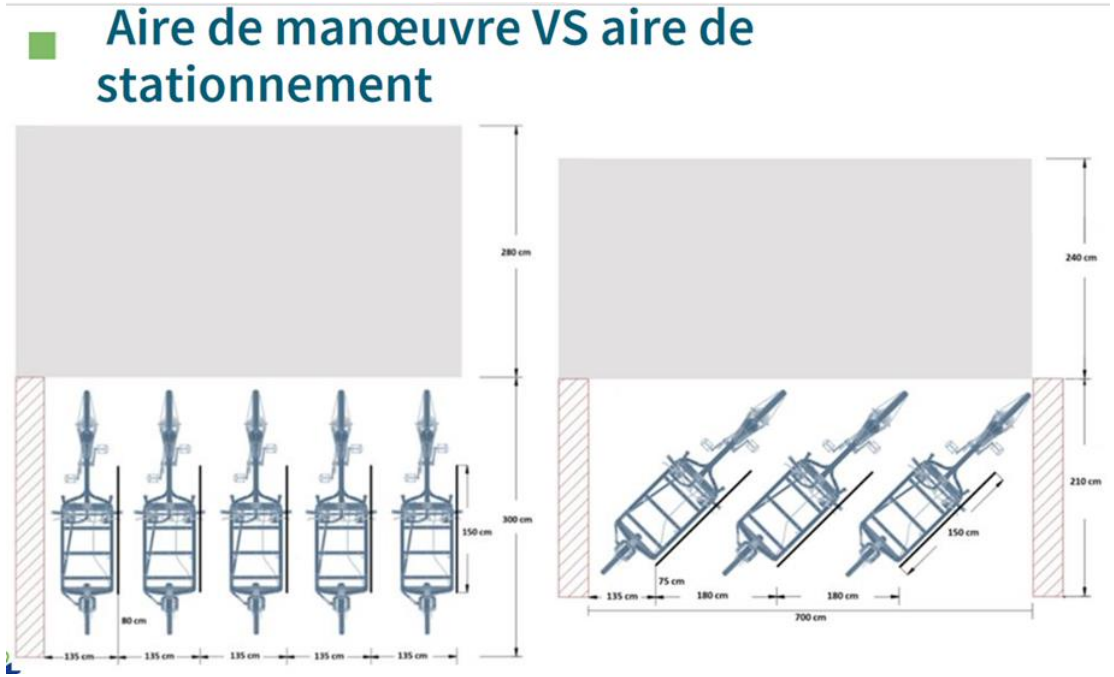
- « Tout savoir sur la mise en place d'un parking vélo », Webinaire, 12/06/2023, Bruxelles Environnement ;
- « Le stationnement des vélos en et hors voirie », Mai 2016, Wallonie cyclable ;
- « Réaliser des parkings vélos », Guidebatimentdurbale.brussels.be ;
- « Stationnement vélo et projet immobilier », La CeMathèque, 2018, SPW



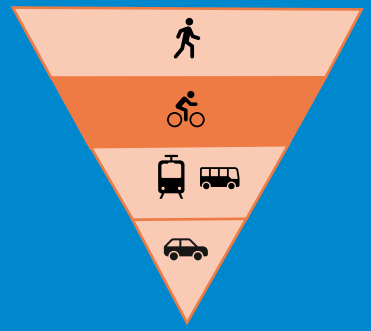
Aire de manœuvre VS aire de stationnement

Source : guidebatimentdurable.brussels/

	Perpendiculaire	En Bataille	Recouvrement roue avant	En épis 45°
Dispositions				
Superficie/vélo	1,13m²/vélo	1,13m²/vélo	0,80m²/vélo	1,26m²/vélo
Superficie/vélo (aire de manœuvre comprise)	2,15m²/vélo	1,64m²/vélo	1,66m²/vélo	2,52m²/vélo



S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.20 : **Installer des arceaux vélos devant chaque gros équipement collectif**

ICEDD

Action 1.20 : Installer des arceaux vélos devant chaque gros équipement collectif

Contexte

La micromobilité active, incluant le vélo et la trottinette, joue un rôle crucial dans la promotion de la mobilité durable. Les vélos actuels sont plus rapides et plus performants mais plus chers aussi. Ce qui nécessite des ajustements dans les installations de stationnement, tant en amont (aux domiciles) qu'en aval (aux mobipôles, lieux de travail, écoles, **équipements collectifs**).

→ Il est donc impératif de garantir des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos à ces lieux de vie.



Action 1.20 : Installer des arceaux vélos devant chaque gros équipement collectif

Choix de l'infrastructure

Le choix de l'infrastructure de parking vélo doit être déterminé par la durée du stationnement et la fonction du lieu de stationnement.

La sécurité du dispositif de stationnement est essentielle => STOP aux pinces-roues

Box sécurisé

- Longues durées
- Location possible

→ Quartiers résidentiels denses





Arceaux vélo

- Courtes durées
- Lieu avec du contrôle social

→ Petits commerces

Solution idéale pour les gros équipements collectifs

Arceaux couverts

- Moyennes durées
- Location possible
- Ouvert ou fermé

→ Gares, centres sportifs, salles de concert,





Arceaux vélo couvert

- Moyennes durées
- Sites privés fermés

→ Ecoles, entreprises

Local intérieur

- Moyennes et longues durées
- Borne de recharge possible

→ Logement, entreprises



Action 1.20 : Installer des arceaux vélos devant chaque gros équipement collectif

Action

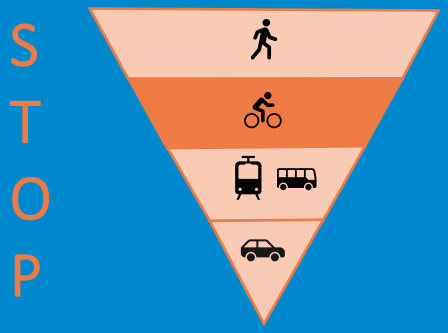
Installer des râteliers à vélos dans les équipements publics suivants à Ciney :

- Ciney Expo
- Stade Tillieux
- Parc Saint-Roch
- Ciney Padel Club
- Tennis Club Saint-Gilles

Le centre culturel de Ciney et la piscine de Ciney disposent déjà de stationnements couverts pour vélos. Le club d'athlétisme ARCH possède quelques pinces-roues, mais il serait judicieux de les remplacer par des râteliers à vélos couverts.







PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.23 : **Installer des parkings vélos sécurisés aux haltes SNCB et arrêts bus Express**

ICEDD

Action 1.23 – Installer des parkings vélos sécurisés aux haltes SNCB et arrêts bus Express

Choix de l'infrastructure

Le choix de l'infrastructure de parking vélo doit être déterminé par la durée du stationnement et la fonction du lieu de stationnement.

La sécurité du dispositif de stationnement est essentielle => STOP aux pinces-roues



Arceaux vélo

- Courtes durées
- Lieu avec du contrôle social

→ Petits commerces

Solution idéale pour les haltes SNCB

Box sécurisé

- Longues durées
- Location possible

→ Quartiers résidentiels denses, arrêts bus et trains



Râtelier couvert

- Moyennes durées
- Location possible
- Ouvert ou fermé

→ Gares, centres sportifs, salles de concert,





Arceaux vélo couvert

- Moyennes durées
- Sites privés fermés

→ Ecoles, entreprises

Local intérieur

- Moyennes et longues durées
- Borne de recharge possible

→ Logement, entreprises



Les bornes de recharge ne sont indispensables que si le local est à l'intérieur et pour une longue durée (logement, entreprise)

Action 1.23 – Installer des parkings vélos sécurisés aux haltes SNCB et arrêts bus Express

Etat des lieux

La commune de Ciney possède 1 gare et 3 haltes SNCB sur son territoire dont certaines sont déjà équipées d'une infrastructure de stationnement vélos.

- **Gare de Ciney/ bus Express E80 :** râtelier vélos et arceaux
- **Gare de Leignon :** arceaux non couverts
- **Gare de Chapois :** arceaux non couverts
- **Gare d'Haversin :** arceaux couverts
- **Arrêt Schlogel bus Express E80** : pas de parking vélo













Action 1.23 – Installer des parkings vélos sécurisés aux haltes SNCB et arrêts bus Express

Action

Installer des box vélos à contrôles d'accès aux haltes de Chapois, Leignon et Haversin afin de répondre à une demande de meilleure sécurisation de lieux de parkings vélos.

Exemples de box vélos



Où ? Gare TEC Gembloux
Prix ? 50 € /6 mois et 100 €/an
Condition ? Bénéficier d'un abonnement TEC



Où ? Gare SNCB Rixensart
Prix ? 10 €/mois et 100 €/an
Condition ? Bénéficier d'un abonnement SNCB ou TEC + être domicilié à Rixensart



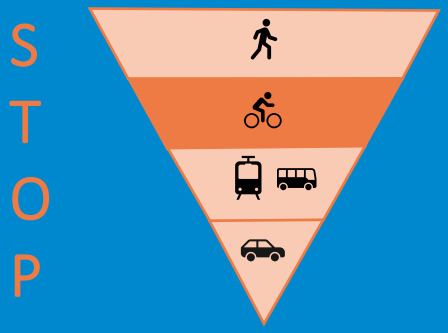
Où ? Gare SNCB Ottignies
Prix ? 15 €/mois, 25 €/trimestre et 75 €/an

Action 1.23 – Installer des parkings vélos sécurisés aux haltes SNCB et arrêts bus Express

Action

Pour les haltes de Leignon, Chapois et Haversin, il est préférable de prévoir le stationnement vélo du côté de la voie 2. C'est sur cette voie que passent les trains en direction de Ciney qui concentrent les montées du matin. Le matin étant plus tendu pour les usagers, il sera plus rapide pour eux de pouvoir déposer leur vélo du bon côté des voies.
Pour les haltes de Chapois et Leignon, des projets de créer des passages sous voie cyclables suite à la fermeture du passage à niveau sont à l'étude par Infrabel de même que le déplacement de l'arrêt des trains (Chapois).

Localisation	Avantages	Inconvénients
Gare de Leignon – côté voie 2	• Possibilité de récupérer l'espace futur de la voirie libéré par la fermeture du passage à niveau • Présence des commerces de ce côté des voies	
Gare de Leignon – côté voie 1	• Espace disponible sur l'accotement de la rue de Spa pour réaliser l'aménagement.	
Chapois – côté voie 2	• Potentiel chalandise plus élevé si on intégre les résidents d'Ychippe	
Haversin – côté voie 2	• Présence des écoles	
Haversin – côté voie 1		• Présence des commerces
Bus Express - Schlogel	Intérêt à déplacer l'arrêt au droit du rond-point en construction St-Gilles/N97	



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 7.b.1/7.b.3/7.b.4 : **Aménager une liaison cyclable entre les haltes de Chapois ou d'Haversin et le domaine de Chevetogne avec une base de vélos à louer**

ICEDD

Action 7.b.4 – Vélos à louer domaine Chevetogne

Avec 450.000 visiteurs/an, le domaine de Chevetogne présente un fort potentiel de report modal puisque la majorité des trajets se font aujourd'hui en voitures.

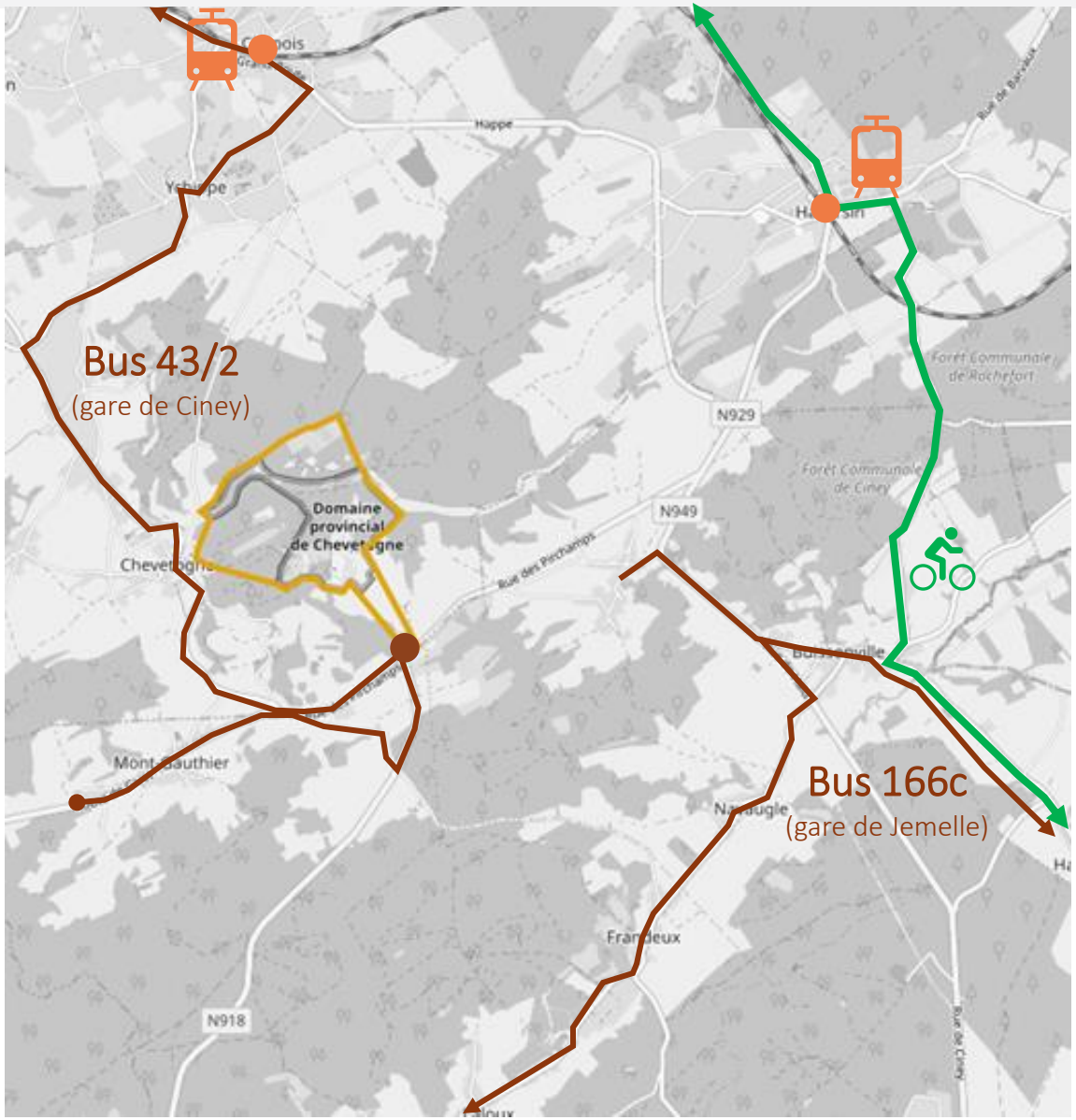
Parmi les alternatives possibles, on peut relever que :

- Les gares de Chapois et Haversin ont l'avantage d'offrir 2 trains/h la semaine, le wk et les jours fériés ;
- L'offre en bus est limitée au bus 43/2 avec 5 AR/j en semaine de vacances et 2 à 3 AR/j le samedi (le bus 166c ne circulant pas le wk et les vacances). L'arrêt bus se trouve en outre à plus d'1km à pied des 1ères attractions.

L'option étudiée est donc celle de l'aménagement d'une liaison cyclable couplée à un système de location de vélos depuis la halte de Chapois ou d'Haversin.

Outre la liaison en tant que telle, il conviendra également de mettre en place un système de location de vélos adultes et enfants (un partenariat avec un commerce existant est à privilégier) et d'installer un deuxième accès (en recourant aux nouvelles technologies de manière à assurer un fonctionnement autonome). Cet itinéraire pourra également à terme être connecté à la voie cyclable Ciney-Leignon-Chapois et permettre un accès vélo sécurisé jusqu'au domaine pour les cinacien-ne-s.

Avant de créer cette liaison, il convient d'évaluer son potentiel en réalisant une enquête auprès des visiteurs du Domaine.



Action 7.b.4 – Vélos à louer domaine Chevetogne

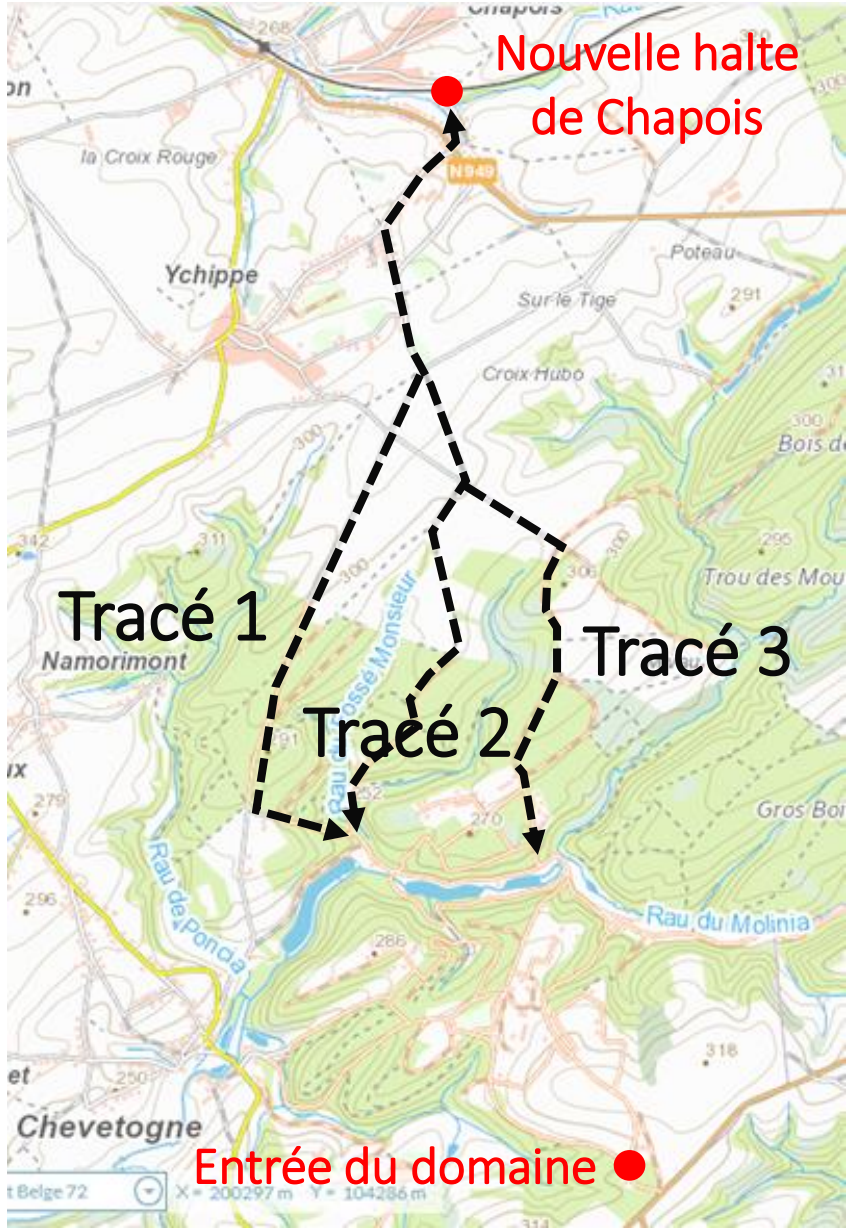
Départ depuis la halte de Chapois :

Depuis la halte de Chapois (nous considérons la nouvelle localisation de la halte rue du Pont), 3 tracés sont possibles. Le tracé 2 n'est pas à retenir car il nécessite de réaffecter 1,7km de chemins en terre et n'est pas le plus court ni le moins pentu. **Le tracé 3 est à privilégier** car il est le plus court et le moins pentu et n'obligerait à réaffecter « que » 200m de chemin de terre.

Outre l'**avantage** de proposer un tracé très bucolique et avec très peu de trafic routier, le départ depuis la gare de Chapois présente les **3 contraintes** suivantes :

- Création d'une nouvelle entrée au nord du domaine ;
- Absence de commerces dans le village (potentiel points relais) ;
- Traversée de la N949 à sécuriser ;

	Avantages	Inconvénients
Tracé 1		• Le plus long (3,9 km) et le plus pentu (D+/- 143m)
Tracé 2		• Plus long (3,7 km) et plus pentu (D+/- 135m) • 540m+1173m de chemin en terre (chemins n°26 et 41)
Tracé 3	• 3,4 km D+/- 102m	• 540m+200m de chemin en terre (chemin n°26)



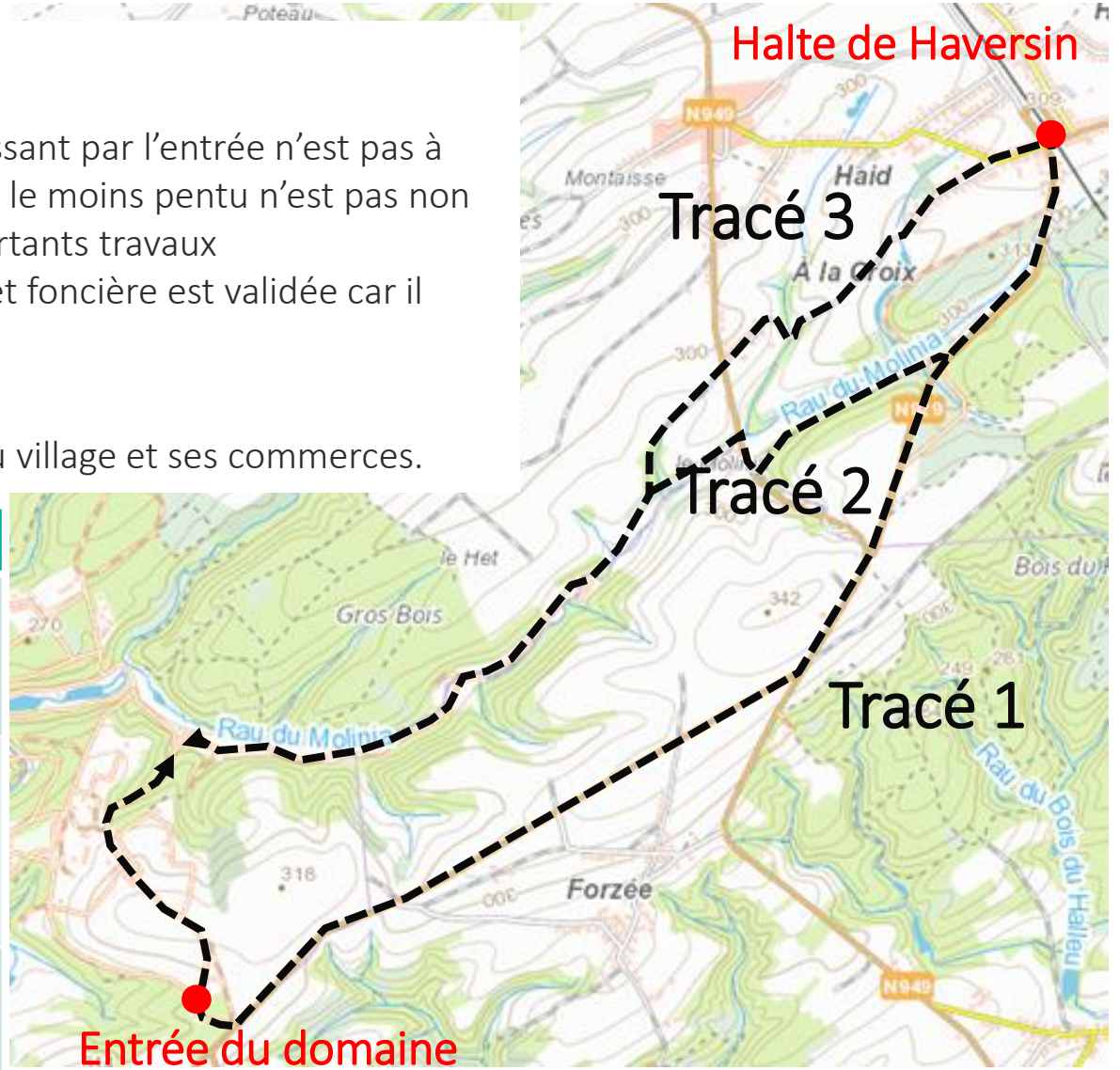
Action 7.b.4 – Vélos à louer domaine Chevetogne

Départ depuis la halte de Haversin :

Depuis la halte de Haversin, 3 tracés sont possibles. Le tracé 1, bien que passant par l'entrée n'est pas à retenir car le plus long, le plus pentu et très insécurisé. Le tracé 2, bien que le moins pentu n'est pas non plus retenir car il oblige 1km le long de la N929 et demandera les plus importants travaux d'aménagements. **Le tracé 3** pourrait être retenu si sa faisabilité technique et foncière est validée car il offre deux avantages majeurs par rapport à un départ depuis Chapois :

- Plusieurs commerces avec lesquels envisager une collaboration ;
- Un tracé qui bénéficiera aussi aux résidents du camping pour accéder au village et ses commerces.

	Avantages	Inconvénients
Tracé 1	• Passage par l'entrée	• Le plus long (6,7 km) et le plus pentu (D+/- 176m) ; • 5,2km sur les N929 et 949 ;
Tracé 2	• 4,9 km et D+/- = 100m	• 900m de chemin de terre et 830m de nouveau chemin à créer avec passage du ruisseau de Moligna ; • 1km sur la N929
Tracé 3	• 4,9 km	• Plus pentu (D+/- 119m) ; • 340m de chemin de terre et 700m de nouveau chemin à créer avec passage du ruisseau de Moligna ;



Action 7.b.4 – Vélos à louer domaine Chevetogne

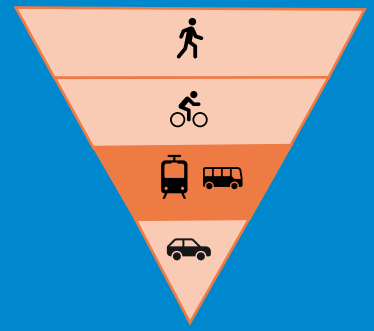


Ce tracé de 4 km, qu'il soit depuis la gare de Chapois ou d'Haversin doit être pensé comme une opportunité pour booster l'attractivité touristique cyclable du trajet. L'agrémenter d'une attraction phare comme celles de « Pédaler sous les arbres » dans le parc Bosland à Hechtel (Limbourg) ou « Traverser l'eau » dans le parc Bokrijk (aussi en Limbourg) permettra de penser les investissements cyclables non plus comme une seule infrastructure coûteuse pour répondre aux besoins de déplacements des cinacien-ne-s mais comme un outil de développement économique répondant à une stratégie globale pouvant s'appuyer sur une base solide (un domaine de Chevetogne orienté nature et un réseau de voies cyclables communales)





S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.6 : **Adapter les horaires du train P « Haversin-Chapois-Leignon-Ciney » aux heures d'écoles**

ICEDD

Action 2.6 – Changement des horaires du train P

Contexte

En semaine, le train P en provenance de Haversin, Chapois et Leignon arrive à Ciney à 7h52, soit 38 minutes avant le début des classes. Le train suivant (L) arrive à 8h44, soit 14minutes après le début des classes. Ces horaires peu favorables aux horaires scolaires ont en fait été mis en place pour assurer les correspondances avec les trains IC vers Namur qui sont respectivement à 7h57 et 8h56. Or, avec la mise en place de la voie cyclable Chapois-Leignon-Ciney, le trajet en vélo électrique deviendra compétitif avec en prime une maîtrise du temps de trajet et de correspondance en gare de Ciney. On peut dès lors s'interroger sur la nécessité d'adapter les horaires des trains P en fonction des horaires scolaires et non plus des correspondances IC afin de faire de ce train un véritable outil de liaison villages-Ciney. Notons tout de même qu'un certain nombre d'école sont situées dans le haut de la ville et qu'à pied depuis la gare, il faut compter au moins 20 minutes pour s'y rendre, d'où l'importance de mener des enquêtes avant d'étudier avec la SNCB la faisabilité de modifier les horaires.

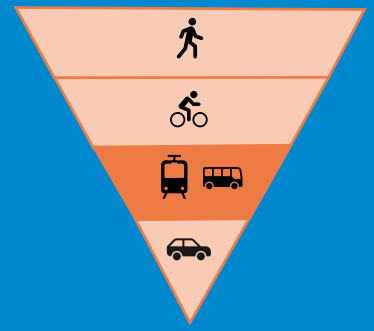
Action

1) Mener une enquête auprès des habitants de Leignon, Chapois et Haversin sur le potentiel de chalandise supplémentaire si les horaires du train P étaient adaptés aux horaires scolaires ;
2) Interroger les navetteurs actuels de ce train sur leur changement éventuel de comportement si les horaires étaient adaptés ;

Sur base des résultats des deux enquêtes :

3) Etudier avec la SNCB la faisabilité de modifier les horaires du train P ;
4) Etudier avec la SNCB la faisabilité d'ajouter des trains P plus adaptés aux horaires scolaires.

S T O P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.5/1.6 : **Etendre l'offre en voitures partagées**

ICEDD

Action 1.5/1.6 : Etendre l'offre en voitures partagées

Systèmes d'autopartage existants

Plusieurs systèmes d'autopartage sont présents en Belgique, qui couvrent différents types de besoins



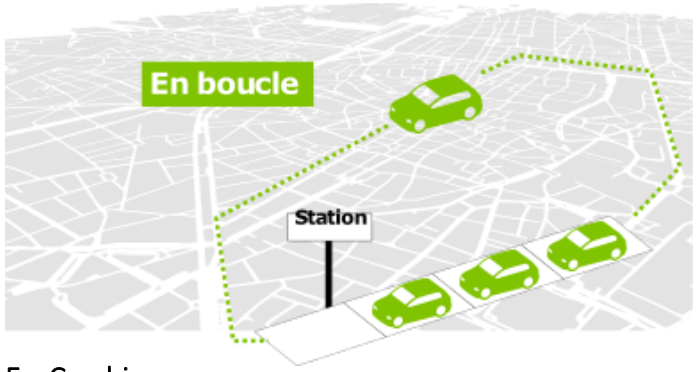
Non adapté pour Ciney

Ex: Poppy

+/- 600 véhicules (Bruxelles, Anvers)

Idéal pour les courtes distances/durées en milieu urbain

A amplifier dans le centre-ville



Ex: Cambio

1400 véhicules en Belgique

Idéal pour les moyennes distances/durées dans et hors de la ville



A développer dans le centre-ville et les villages

Ex: Getaround, Wibee

1700 véhicules en Belgique

Idéal pour les moyennes et longues distances/durées

A développer dans les gros projets immobiliers et les villages



Ex: Cozywheels, (ou Wibee)

8000 membres

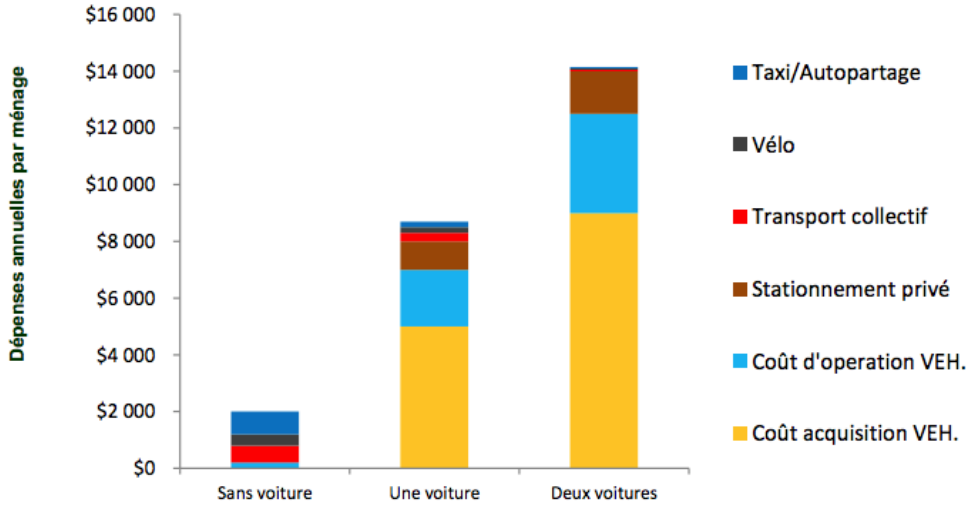
Idéales pour les moyennes et longues distances/durées

Source : Espace Mobilité

Action 1.5/1.6 : Etendre l'offre en voitures partagées

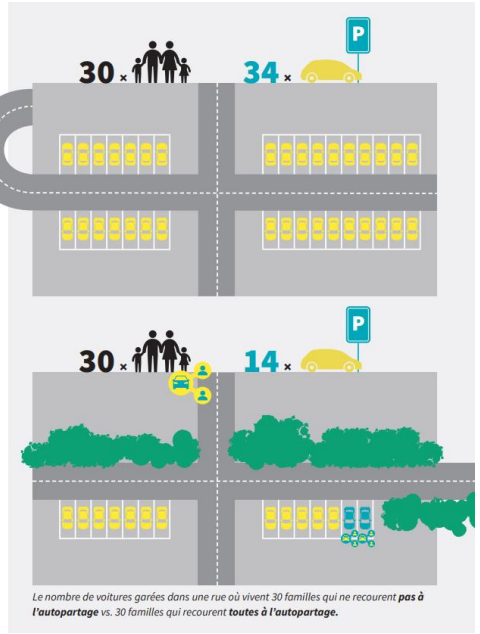
Avantages des voitures partagées

- Gain d'espace, diminue le stationnement en voirie ;
- Levier important (véhicule d'appoint) pour inciter la multimodalité au sein des ménages et donc la démotorisation ;
- Solution d'appoint pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule ;
- Maîtrise des coûts liés à la voiture.



Source : Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute

Une voiture partagée remplace 8 à 15 voitures privées



Source : Autodelen

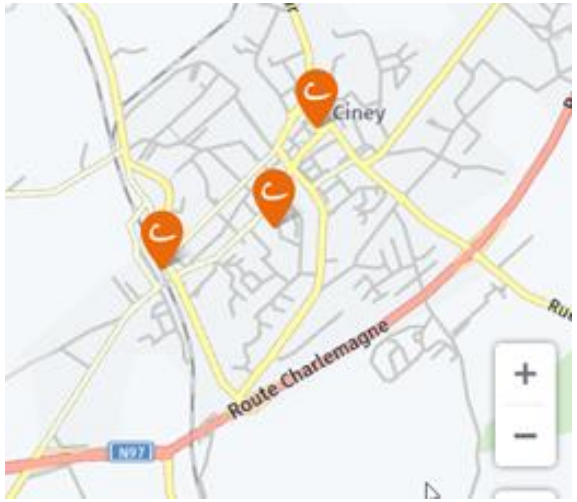
Une voiture reste stationnée 95 % du temps

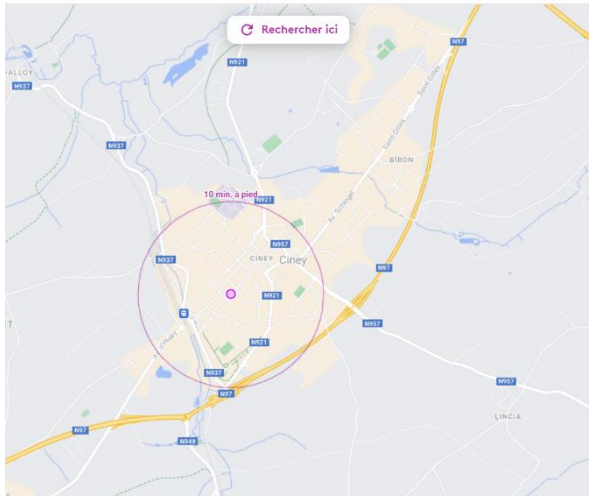


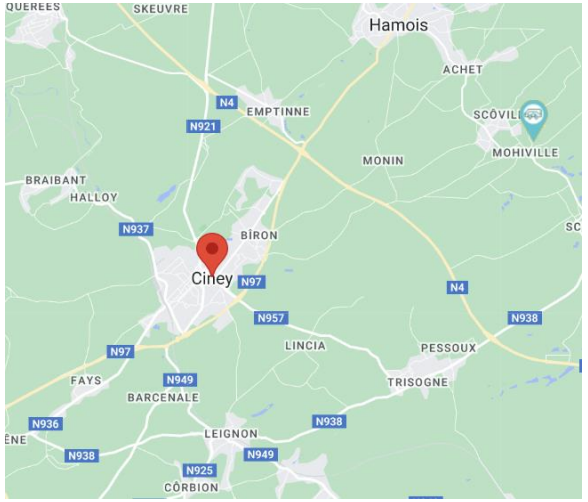
Source : Espace Mobilité

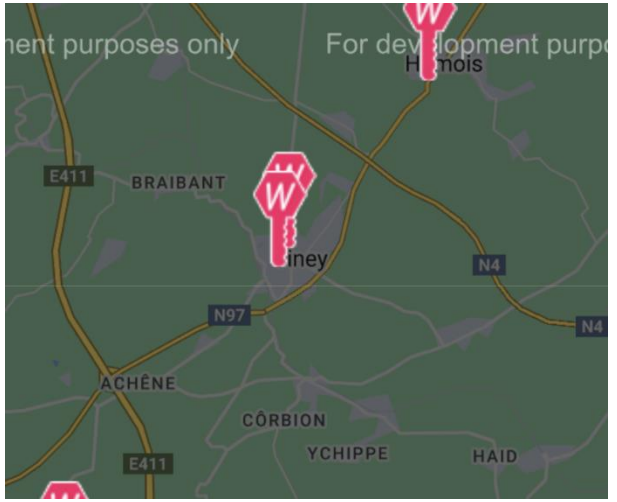
Action 1.5/1.6 : Etendre l'offre en voitures partagées

Etat des lieux à Ciney









2 stations (+1 en 2024)

4 voitures (+2 en 2024)

72 inscrits (12% de croissance annuelle)

1.410 réservations (4/j)

0 inscrit

0 inscrit

2 inscrits

Action 1.5/1.6 : Etendre l'offre en voitures partagées

Actions

Exemple d'emplacement réservé à Mont-St-Guibert



Volet 1 : Des places de parkings réservées

Faciliter le stationnement des utilisateurs d'autopartage en réservant des places et en créant des cartes de stationnement dédiées. Ces « cartes de stationnement pour voitures partagées » sont agréées par l'administration communale. Les conditions complémentaires d'agrément et la procédure sont définies par le Conseil communal à travers l'adoption d'un règlement.

Volet 2 : Une prime à l'inscription à un système d'autopartage

La commune de Ciney peut encourager financièrement l'autopartage entre particuliers en participant aux frais des citoyens souhaitant mettre leur voiture à disposition. Par exemple, elle pourrait offrir une prime de 500 euros ou prendre en charge les frais d'abonnement. Le premier mois d'abonnement à Getaround est gratuit, puis coûte 19 euros par mois. La commune pourrait couvrir les frais d'abonnement pendant les x premiers mois. *Des exemples existent : les villes de Malines et de Gand participent ponctuellement aux frais d'inscription à une plateforme d'autopartage. À Gand, la ville accorde une prime aux ménages qui décident de se séparer de leur voiture ou qui s'engagent dans le partage de leur véhicule électrique.*

Ottignies-Louvain-la-Neuve offre une prime pour l'usage des voitures partagées

Brabant wallon

Camille Oger

Publié le 12-08-20 à 17h44 - Mis à jour le 12-08-20 à 18h15

Dans le cadre des mesures d'aide "Covid-19", la Ville met à disposition une enveloppe budgétaire de 10 000 euros pour la prime.

Volet 3 : Des démarches proactives envers les opérateurs actifs en Belgique francophone

Le Collège et l'administration communale peuvent entamer des démarches envers les différents opérateurs afin de les inviter à être davantage proactifs sur le territoire grâce aux actions que la commune mène (places réservées, primes, espace de communication, …).

Action 1.5/1.6 : Etendre l'offre en voitures partagées

Actions

Volet 4 : Installer de nouvelles stations Cambio dans le centre

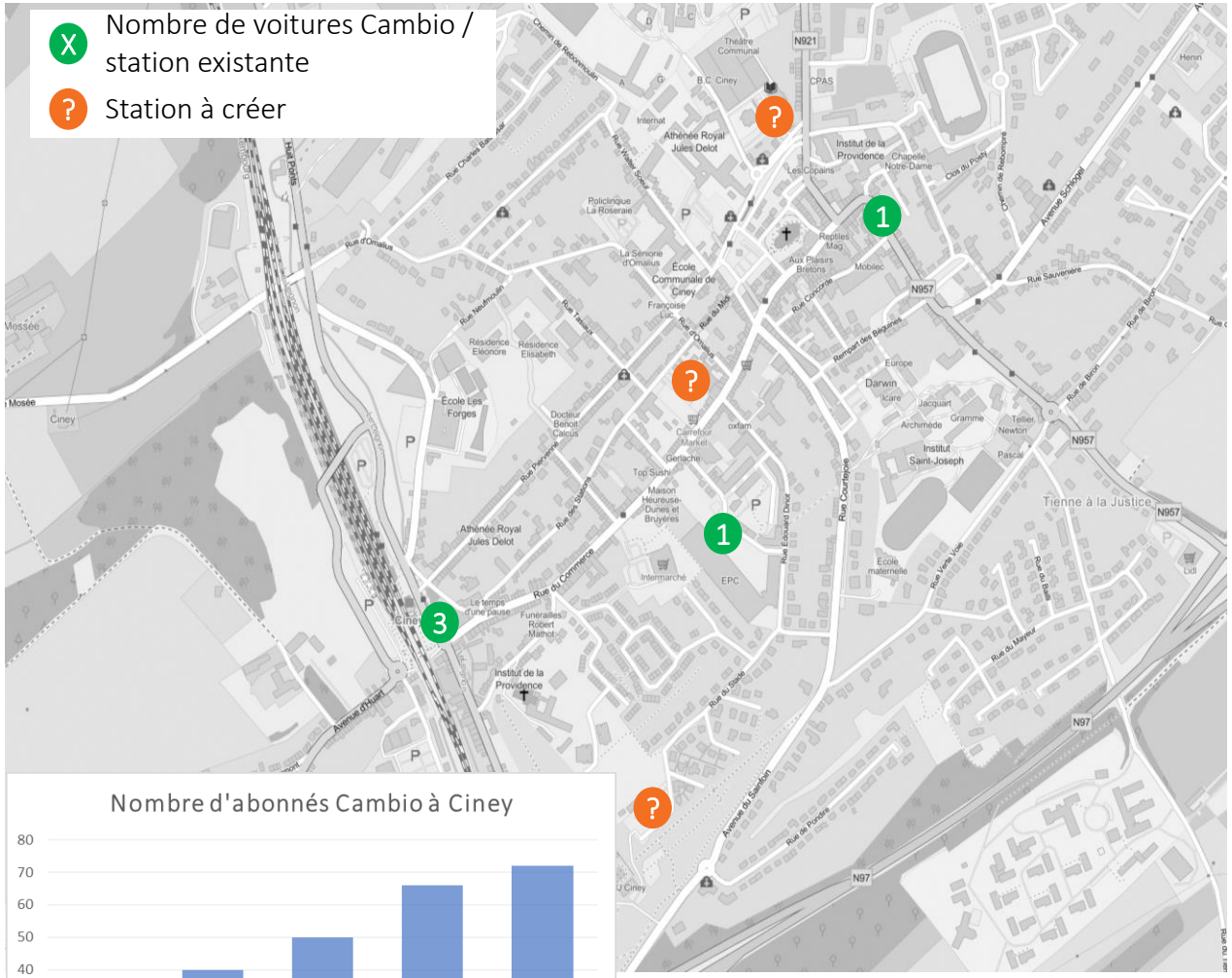
3 stations comptabilisant 5 voitures au total sont déjà présentes dans le centre-ville à la gare, place des Chasseurs et nouvellement, devant la maison citoyenne.

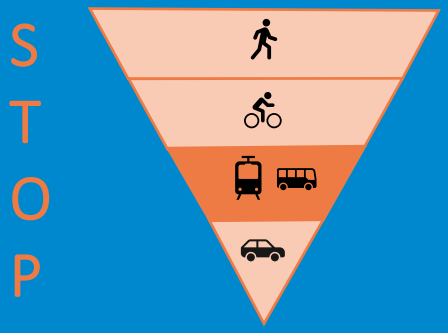
Vu la croissance annuelle continue du nombre d'abonnés, de nouvelles stations pourraient être développées. Des lieux pertinents pourraient être :

- Au sein du nouveau quartier du stade Saint-Lambert ;
- Place Roi Baudouin ;
- Au croisement Omalius/Midi

De plus, il convient d'étendre l'offre à plus de modèles.

D'autres stations peuvent être envisagées en dehors de Ciney, dans les villages voisins tels que Leignon et Haversin.





PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 1.10 : **Faire des campagnes de pub dans toute la ville pour les voitures partagées**

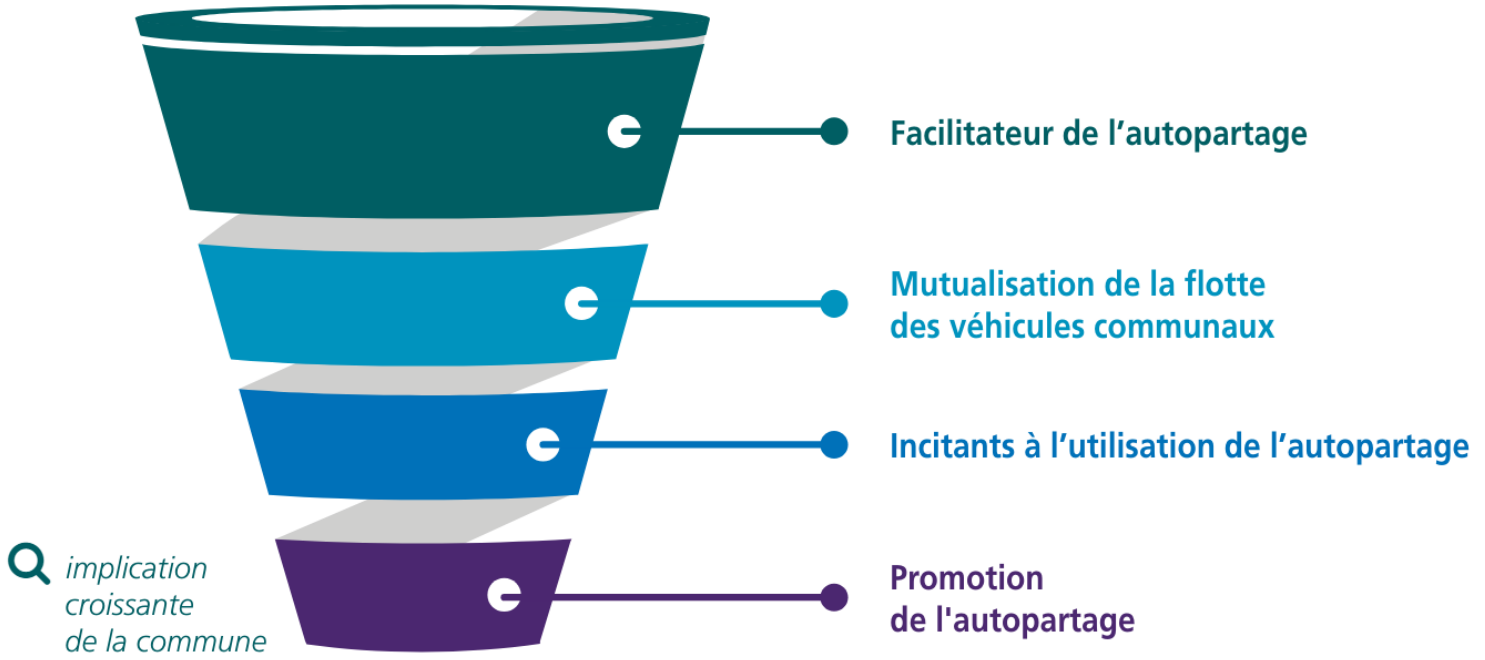
ICEDD

Action 1.10 : Faire des campagnes de pub dans toute la ville pour les voitures partagées

Contexte

Une commune peut être un des moteurs du développement de l'autopartage sur son territoire. Son implication peut se faire à divers degrés :

1. Promotion de l'autopartage
2. Incitants à l'utilisation de l'autopartage (voir 1.6)
3. Mutualisation de la flotte de véhicules communaux
4. Facilitateur de l'autopartage (voir 1.6)



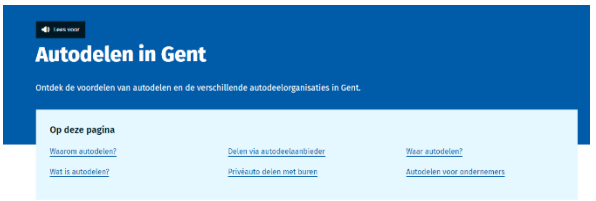
Action 1.10 : Faire des campagnes de pub dans toute la ville pour les voitures partagées

Actions

Volet 1 : Promotion de l'autopartage

- Mentionner l'autopartage sur le site web de la commune : une section existe déjà sur Cambio, mais pourrait être enrichie par des témoignages d'usagers et inclure des informations sur l'autopartage entre particuliers (peer-to-peer) ;
- Publier régulièrement des articles sur l'autopartage dans le bulletin communal et sur les réseaux sociaux ;
- Diffuser régulièrement les supports de communication fournis par l'opérateur, notamment lors de l'accueil des nouveaux habitants, durant des événements comme la Semaine de la mobilité, et par des affiches dans les lieux publics et commerces locaux.

Par exemple, la Ville de Gand a lancé une vaste campagne de communication pour atteindre 25 000 utilisateurs d'autopartage d'ici 2025. Cette campagne comprend une page web dédiée avec un compteur affichant le nombre de membres de l'autopartage, des témoignages d'utilisateurs de voitures partagées provenant de diverses entreprises, des vidéos explicatives, des accès à des séances d'information, ainsi que des cartes de l'emplacement des véhicules partagés.









Exemple à Bruxelles



Exemple commune des Bons Villers

Action 1.10 : Faire des campagnes de pub dans toute la ville pour les voitures partagées

Actions

Volet 2 : Mutualisation de la flotte de véhicules communaux

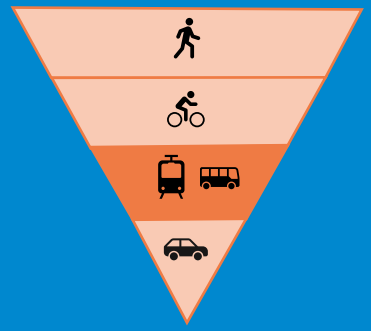
Le rôle exemplaire de l'administration communale est crucial pour encourager le changement de comportement. Pour cela la commune peut mettre en autopartage un ou deux véhicules communaux (via un système tel que Cozywheels) à disposition des citoyens lorsque celui-ci n'est pas utilisé par les membres du personnel.



Voiture partagée de la commune de Walhain (sources: SiteWeb de la commune de Walhain)

Exemple commune de Walhain

S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.17 : **Adhérer à une plateforme de covoiturage inter-école**

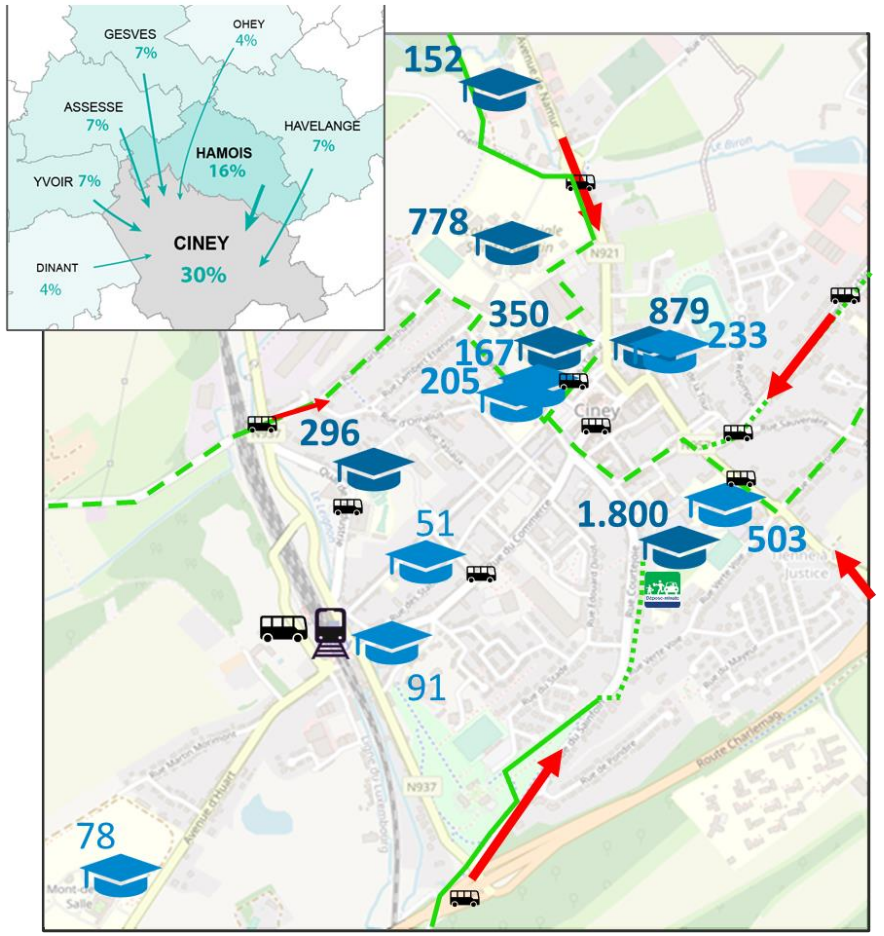
ICEDD

Action 2.17 – Plateforme covoiturage inter-écoles

Contexte

Avec près de **6.100 élèves**, dont **5.350 dans le centre-ville**, Ciney se classe comme **25e pôle scolaire de Wallonie**. Cette forte concentration scolaire génère des flux très importants, en particulier vers les **13 implantations scolaires situées en cœur de ville**. La pression automobile qui en résulte est notamment due au fait que, parmi les **2.879 élèves scolarisés dans l'entité**, **1.639 proviennent de communes voisines**, principalement situées à l'est et au nord de Ciney. ce qui confirme une forte attractivité extrascolaire et un usage quotidien intensif de la voiture pour les trajets domicile-école. Les écoles disposent en général d'un parking à proximité, parfois complété d'un « dépose-minute », mais cela ne suffit pas à absorber la charge, ce qui entraîne **une congestion routière significative** aux heures d'entrée et de sortie des classes, ainsi qu'une **pression accrue sur le stationnement public**.

Origine des élèves de la FWB (source : FWB)



Objectif

La création d'une **plateforme de covoiturage inter-écoles** vise à faciliter l'organisation de trajets partagés entre familles d'élèves habitant les mêmes villages ou communes voisines.
Ce dispositif a pour objectif de :

- **Réduire le nombre de voitures** aux abords des écoles ;
- **Diminuer les embouteillages** en centre-ville ;
- **Limiter la pression sur le stationnement public** ;
- **Encourager une mobilité plus durable et solidaire** entre les familles des écoles.

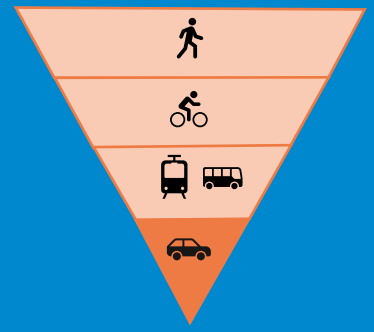
Action

Etablir une plateforme de covoiturage qui englobe toutes les écoles de Ciney-Centre, dans le but de faciliter le covoiturage entre les élèves provenant des mêmes villages ou communes voisines.

Exemples de plateforme de covoiturage :

- *UCLouvain :https://www.uclouvain.be/fr/universite-transition/le-covoiturage*
- *Unamur : https://www.unamur.be/fr/institution/durable/mobilite/voiture*
- *Institut Saint-André à Ramegnies Chin : https://www.st-andre.be/espaces-parentseleves/covoiturage/*

S
T
O
P



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 3.2 : **Mettre en place un jalonnement dynamique des parkings du centre-ville**

ICEDD

Action 3.2 – Jalonnement dynamique des parkings

Contexte

Les relevés de taux d'occupation des différents grands parkings publics dans le centre de Ciney ont montré qu'il restait encore de la disponibilité dans plusieurs parkings mais qu'elle n'était pas connue. Le jalonnement est une façon efficace d'orienter efficacement les automobilistes vers leur endroit de stationnement, afin d'éviter de les faire tourner en rond inutilement.

Objectif

Mettre en place un jalonnement dynamique de 5 des 6 grands parkings publics du centre.

Cette action est à mettre en place en complément de l'action 1.1/3.1 : mettre en place une zone bleue.

Quels parkings équiper ?

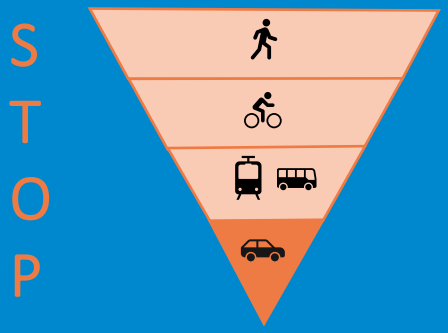
- Les 5 parkings à équiper sont : Cameo, Capelle, Centre, Roi Baudouin et Théâtre ;
- Le parking Belot ne devrait pas être équipé afin d'éviter un investissement inutile puisque sa fonction pourrait changer à terme. Sans jalonnement dynamique, les habitués continueront à l'utiliser mais tous les autres usagers seront dirigés vers les 4 autres parkings. Ce qui est à privilégier et à favoriser en termes de comportement et vu la sous-utilisation des parkings Théâtre, Cameo et Capelle ;
- Le parking Cameo devrait être équipé de marquage au sol afin d'optimiser son usage ;
- Le parking Capelle devrait être plus visible et intégré à l'offre ;
- Une différenciation de couleur pourrait des faire entre les 4 parkings en fonction des usagers à y privilégier. Les moyennes (2 à 4h) et longues (plus de 4h) durées (travailleurs) pour les parkings Cameo, Théâtre et Roi Baudouin et les courtes durées (clients Horeca et des commerces) pour le parking Centre.

En complément de ces cinq parkings, le parking ING/Bel&Bo pourrait à terme jouer un rôle majeur dans l'offre de stationnement en centre-ville, car il bénéficie d'une situation centrale à Ciney. Surtout dans le cas d'une piétonisation de la place Monseu. A terme, il pourrait donc aussi être joint à l'offre (ce qui impliquerait de rajouter un compteur vierge aux panneaux).

Action 3.2 – Jalonnement dynamique des parkings

Quels équipements installer et où ?

- Les capteurs CommuniThings sont de très bons capteurs (utilisés par la Ville de Liège entre autres ; à Namur, deux types de capteurs ont été utilisés et c'est les CommuniThings qui ont été retenu au final) ;
- Le contrôle par caméra, quand la configuration du parking le permet, est moins intrusif et à privilégier (les capteurs en voiries doivent être retirés à chaque entretien de voiries et sont soumis à plus de contraintes : poids-lourds, chasse neige…) ;
- Les panneaux compteurs doivent avoir une taille suffisante pour être lisibles à du 50km/h.
- Prévoir 8 panneaux (localisation précise à définir en fonction des branchements à faire). Les panneaux avec compteurs (plus chers) peuvent se limiter aux endroits où il y a le choix entre plusieurs parkings. Aux endroits où il n'y a plus qu'un 1 parking à indiquer, le compteur n'est pas nécessaire :
    - Pour les véhicules venant de puis la Charlemagne via le chemin du Tersoit :
        - 1 panneau à 5 compteurs avant le rond-point Verte Voie (flèche tout droit pour les parkings Baudouin, Théâtre et Centre + flèche à gauche pour le parking Cameo. Ceci afin d'éviter que des flux pour le parking Cameo aillent charger inutilement le feu à l'entrée de la rue du Centre). 5ème compteur en option pour le parking Bel&Bo ;
        - 1 panneau à 4 compteurs rue du Condroz avant le feu (flèche tout droit pour le parking Centre et à droite pour les parkings Belot, Baudouin et Théâtre). 4ème compteur en option pour le parking Bel&Bo ;
        - 1 panneau à 2 compteurs rue du Bonbonnier juste avant de rentrer dans la rue Notre Dame de Hal (flèche à gauche pour le parking Baudouin + flèche tout droit pour le parking Théâtre ;
        - 1 panneau (qui pourrait être sans compteur) avenue de Namur juste avant de rentrer dans le parking Théâtre avec une flèche à gauche vers le parking ;
    - Pour les véhicules venant de la N4 :
        - 1 panneaux à 5 compteurs après le rond-point des vaches et avant le parking Théâtre (flèche tout droit pour les parkings Roin Baudouin, Cameo et Centre + flèche à droite pour le parking Théâtre). 5ème compteur en option pour le parking Bel&Bo ;
        - 1 panneau à 4 compteurs avenue de Namur juste avant la rue Notre Dame de Hal (flèche à droite pour le parking Roi Baudouin + flèche tout droit pour les parkings Centre et Cameo). 4ème compteur en option pour le parking Bel&Bo ;
        - 1 panneau à 3 compteurs rue du Bonbonnier juste avant la rue du Centre (flèche à droite pour les parkings Centre et Cameo). 3ème compteur en option pour le parking Bel&Bo ;
        - 1 panneau à 3 compteurs rue du Commerce juste avant la rue Dinot (flèche à gauche pour le parking Cameo et tout droit pour le parking Centre) ;
    - Une autre option peut être de se limiter à deux seuls grands panneaux full led aux deux entrées nord et sud de l'axe Tersoit/Condroz/Namur. Et poursuivre ensuite avec uniquement des panneaux statiques. Comme les usagers des parkings sont majoritairement des habitués, cela pourrait suffire.



PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.20 : **Développer les zones d'attente sécurisée pour les enfants à des endroits stratégiques**

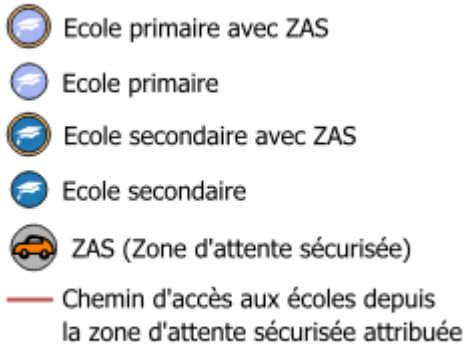
ICEDD

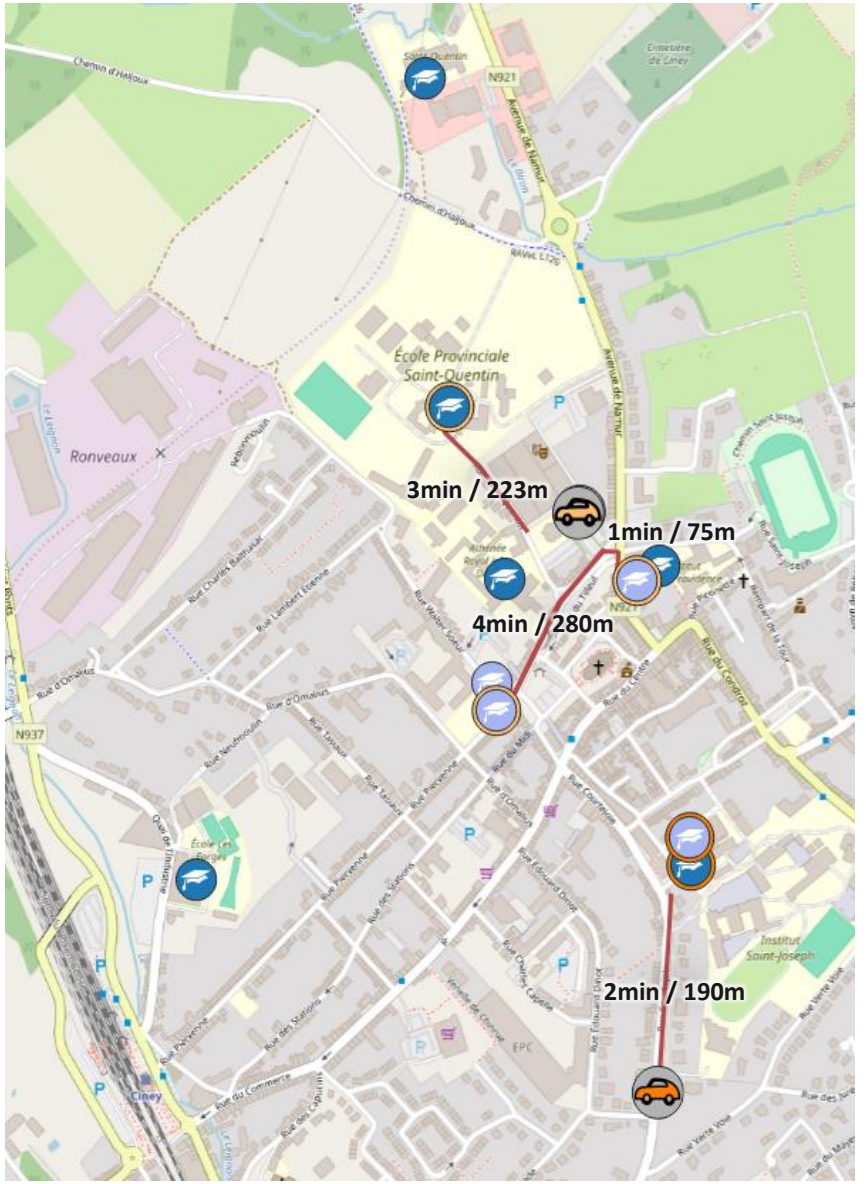
Action 2.20 : développer les zones d'attente sécurisées pour les enfants à des endroits stratégiques

Etat des lieux

Le 22 septembre 2021, la Ville de Ciney lance l'opération « Je marche vers mon école » en collaboration avec la zone de police et le GAL Condroz-Famenne.

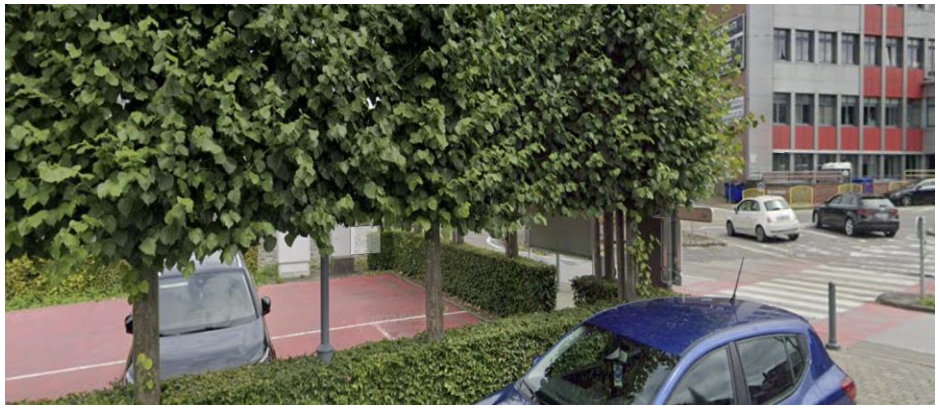
Les enfants sont invités à marcher vers l'école ou à se faire déposer dans des « zones d'attente sécurisées » installées près des écoles locales. Ces zones visent à améliorer la sécurité autour des écoles et à encourager les enfants à marcher ensemble, accompagnés d'un adulte bénévole».







Zone d'attente sécurisée – Rue Courtejoie



Zone d'attente sécurisée - Place Roi Baudouin

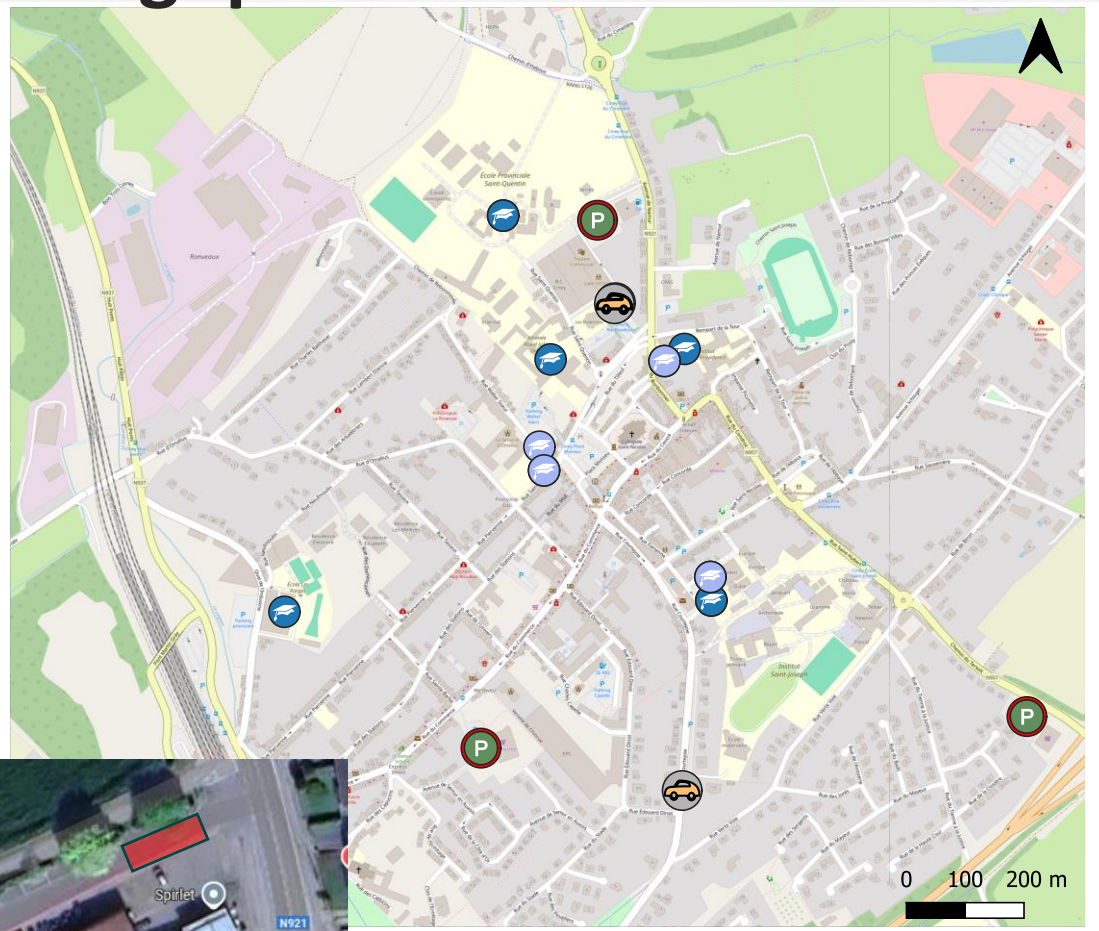
Action 2.20 : développer les zones d'attente sécurisées pour les enfants à des endroits stratégiques

Action

Les aménagements proposés consistent en la création de zones d'attente identifiées et sécurisées pour piétons aux abords des écoles :

- L'Institut Saint-Joseph
- L'Athénée Royal de Ciney
- L'Institut de la Providence

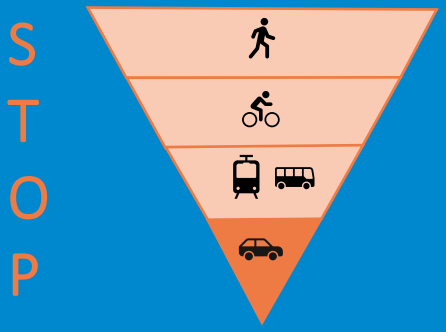
A installer dans les hypermarchés Intermarché et Lidl quelques places de parking réservées pour la dépose et la reprise des élèves pendant les heures scolaires, et laisser ces places libres à la clientèle le reste de la journée. Quelques places sont également à prévoir sur le parking Théâtre : au début du parking pour les élèves de la Providence, et en fin de parking pour les élèves de l'Athénée. D'autres zones peuvent également être identifiées.











PCM de Ciney

Bouquet de mobilité – priorité 1

Action 2.12/2.13/2.14/2.15 : **Aménager 4 déposes-minutes sur la N921 devant l'Institut de la Providence et l'école Saint-Joseph**

ICEDD

Action 2.12/2.13/2.14/2.15 - Déposes-minutes N921/N957

Action

Instaurer deux déposes-minutes sur la N921 à proximité de l'Institut de la Providence et deux à proximité de l'école Saint-Joseph.

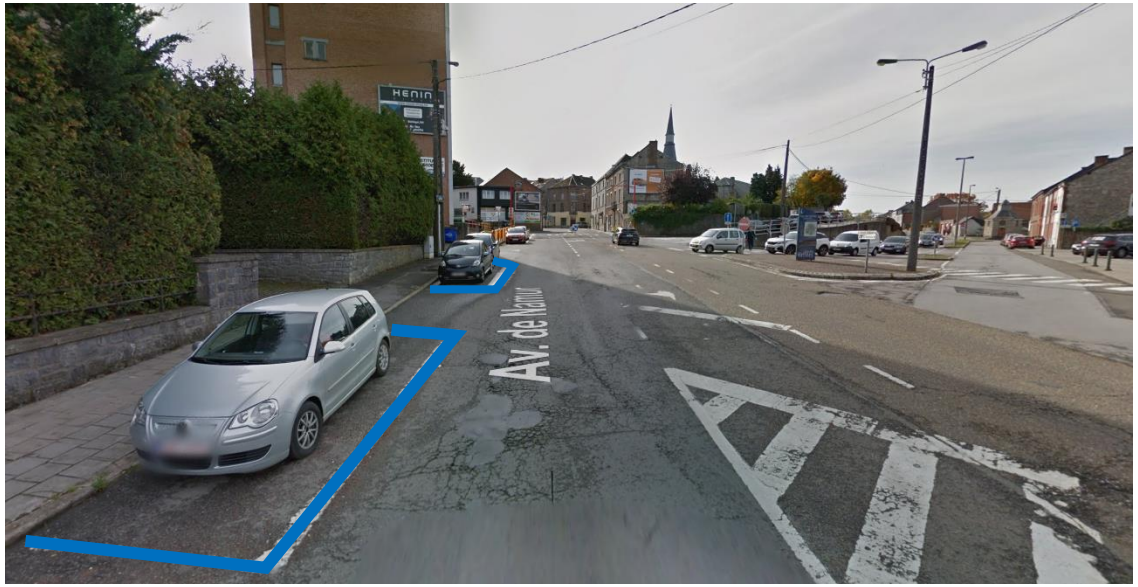
Installer un marquage bleu au sol ainsi qu'un panneau P maximum 30 min du lundi au vendredi de 7h30 à 8h45 et de 15h à 17h.

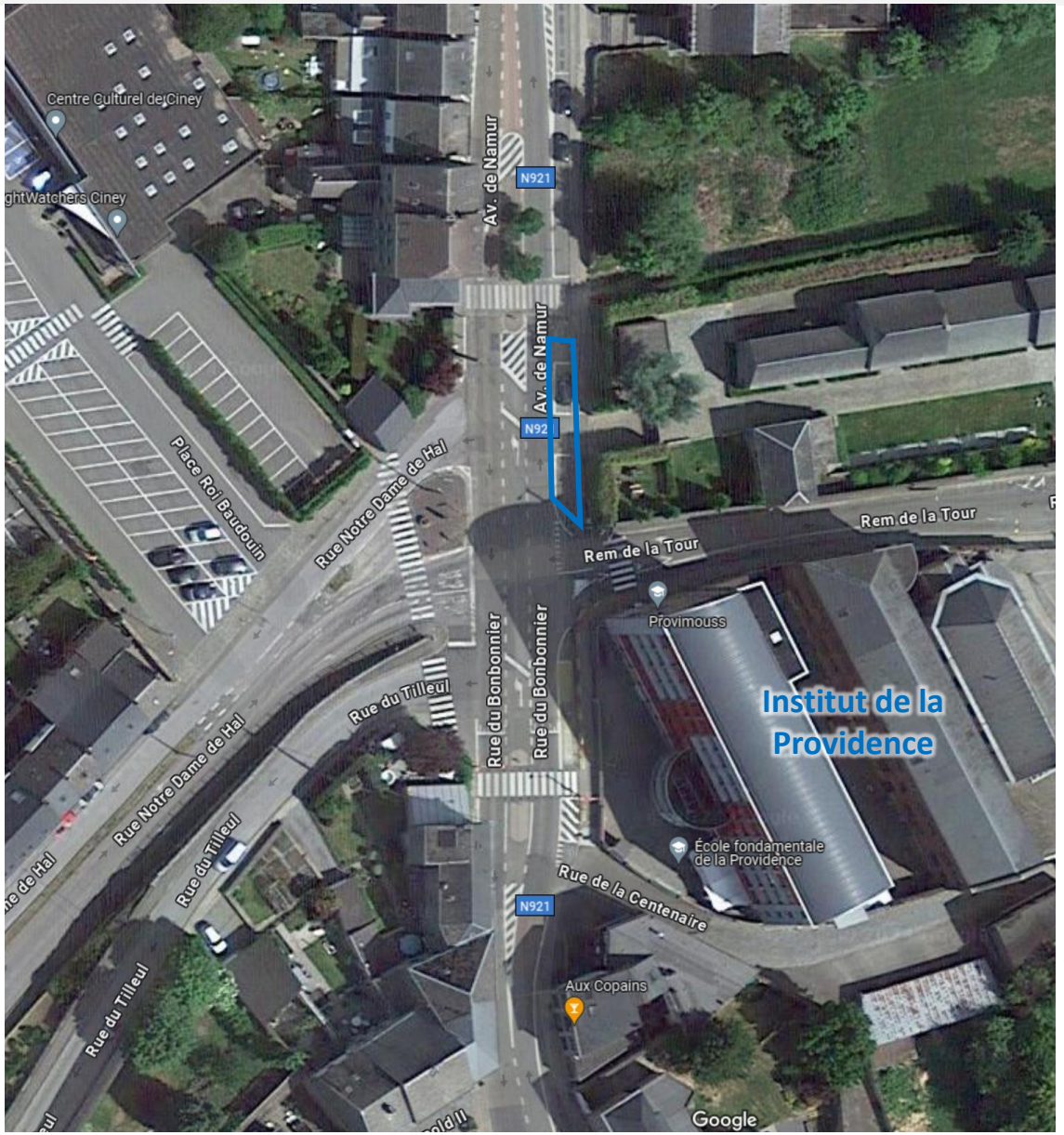




Exemple de déposes-minutes à Liège

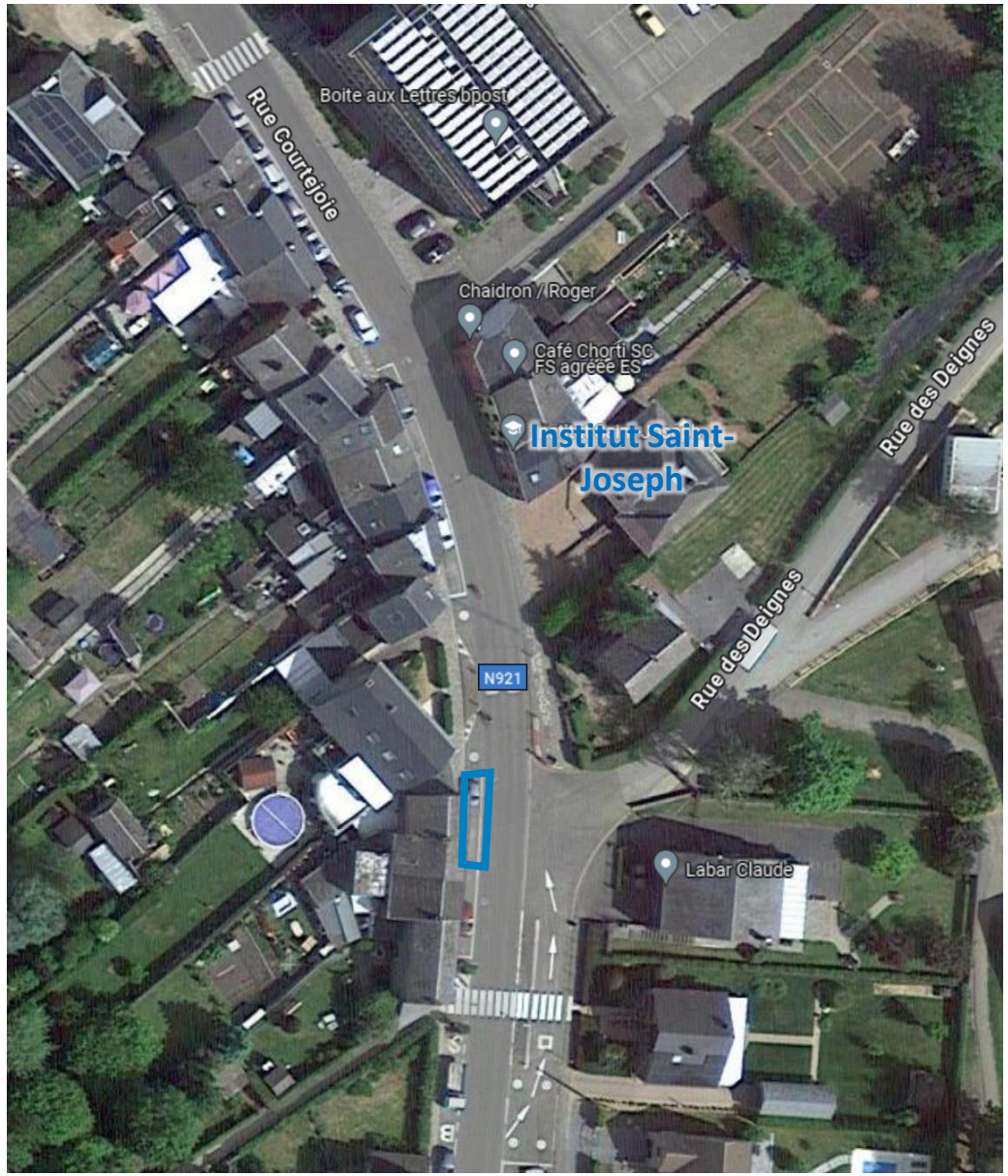
Action 2.12/2.13/2.14/2.15 - Déposes-minutes N921/N957





Action 2.12/2.13/2.14/2.15 - Déposes-minutes N921/N957





PCM de Ciney

Actions prioritaires d’adaptation de la ville et des villages

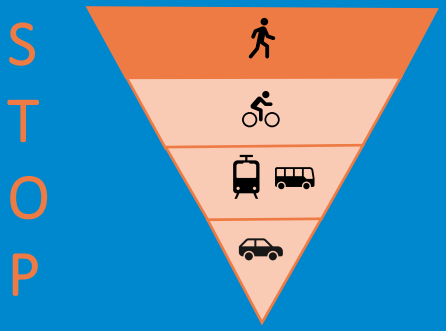
ICEDD

Retour à la table des matières

Adapter la ville et les villages : 10 actions prioritaires

STOP

Priorité 1 :	Priorité 2 :	Priorité 3 :
		5.7 : Piétonniser la rue du Centre
4.6 : Piétonniser la place Monseu		Chapois – Option 7 : Réaménagement complet de la place de l'Eglise en zone de rencontre
		Braibant/Halloy – Option 4 : Réaménagement complet en zone apaisée de la Route d'Yvoir entre l'arrêt de bus et la rue Aviateurs de Hepcée
	4.5 : Aménager une rocade cyclable autour du centre-ville	
1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville	3.4 : Organiser les parkings moyennes et longues durées le long de l'axe Tersoit/Condroz/Namur et réorganiser l'espace public des parkings Belot et Roi Baudouin	
3.3 : Organiser le stationnement des nouveaux projets immobiliers en proches de parkings mutualisées à l'entrée des quartiers		4.1 : Réorganiser la rue Omer Bertrand pour y ôter le trafic de transit
1.3 : Pour les nouveaux projets immobiliers, imposer au moins 1 emplacement de voiture partagée par 50 logements		



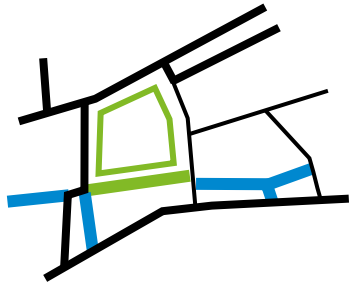
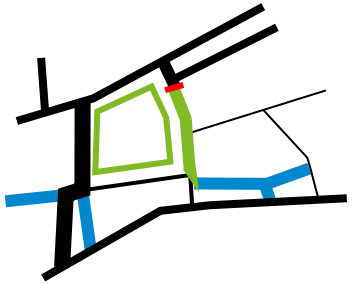
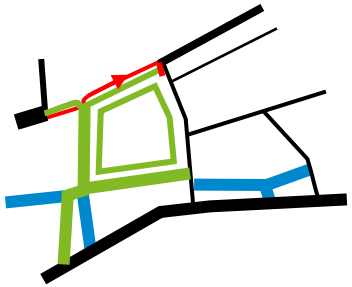
PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 1

Action 4.6 : **Piétonniser la place Monseu**

ICEDD

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

	Basic	Resto	Collégiale	11 Février	Bertrand
	 -47 EVP/HPS				
Réseau	Inchangé				
Potentiel Piéton	✓ Place libre – Liens terrasses-place – Discontinuité Héros-Midi-St-Eloi				
Stationnement et flux	– Report du parking sur Belot et Commerce ✓ Réduction des flux dans Héros, Anciaux et devant les restos – Croissance des flux #N921/Hal				
Conclusion	Insuffisant Visibilité limitée, risque de rater l'effet « WAOUW » du piétonnier				

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

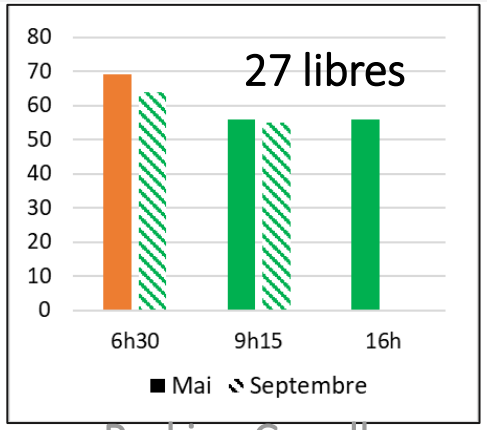
Scénario Basic

Quel Impact sur la demande en parkings ?

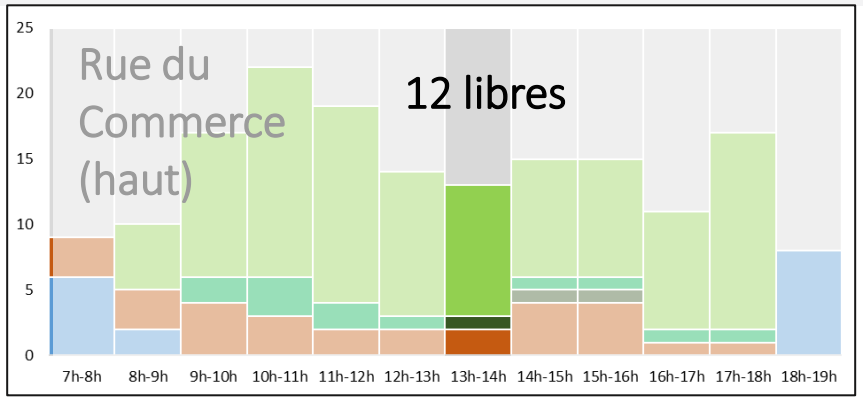
- Besoin de 47 places : 32 de courte durée (proximité), 8 de moyenne durée et 7 de longue durée ;
- 75 places disponibles : 23 à 80m (2'), 25 à 200m (4') et 27 à 400m (8');

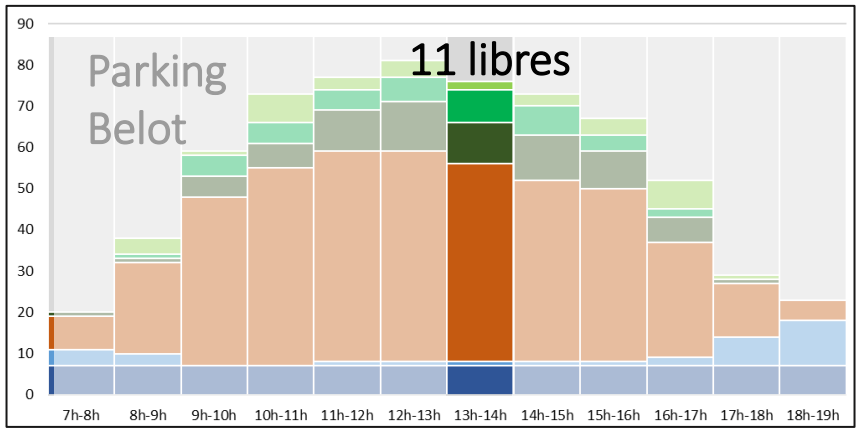
⇒ L'offre est suffisante pour combler la fermeture quotidienne du parking Monseu

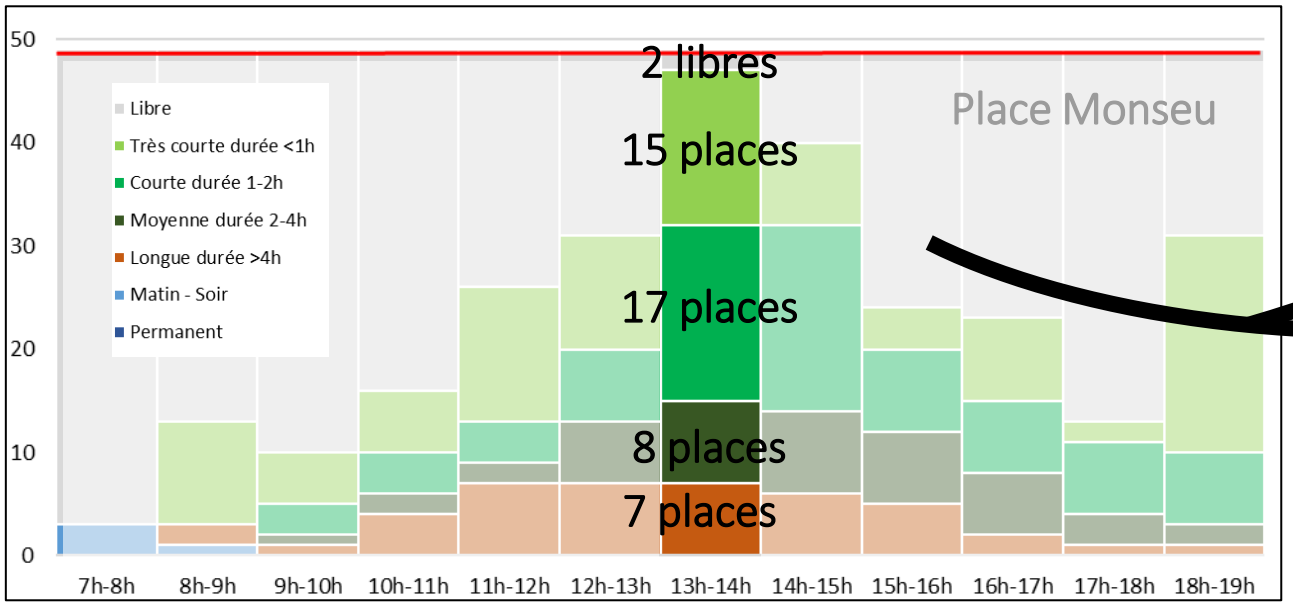
Et encore plus si on libère des places longues durées dans Belot et Bel&Bo



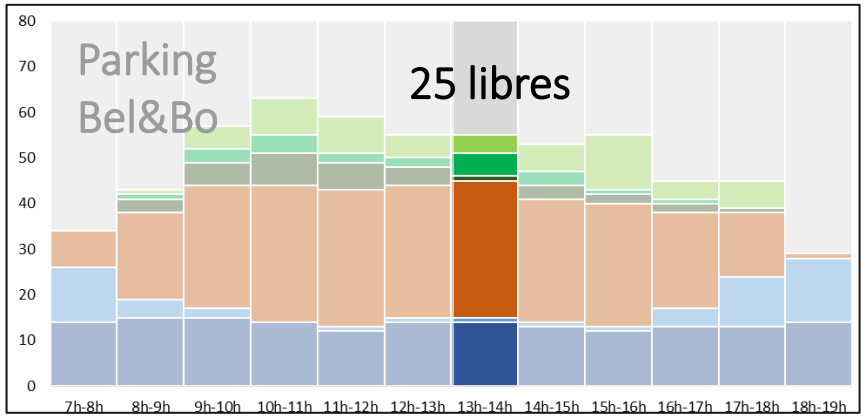
Parking Capelle







Report de la demande



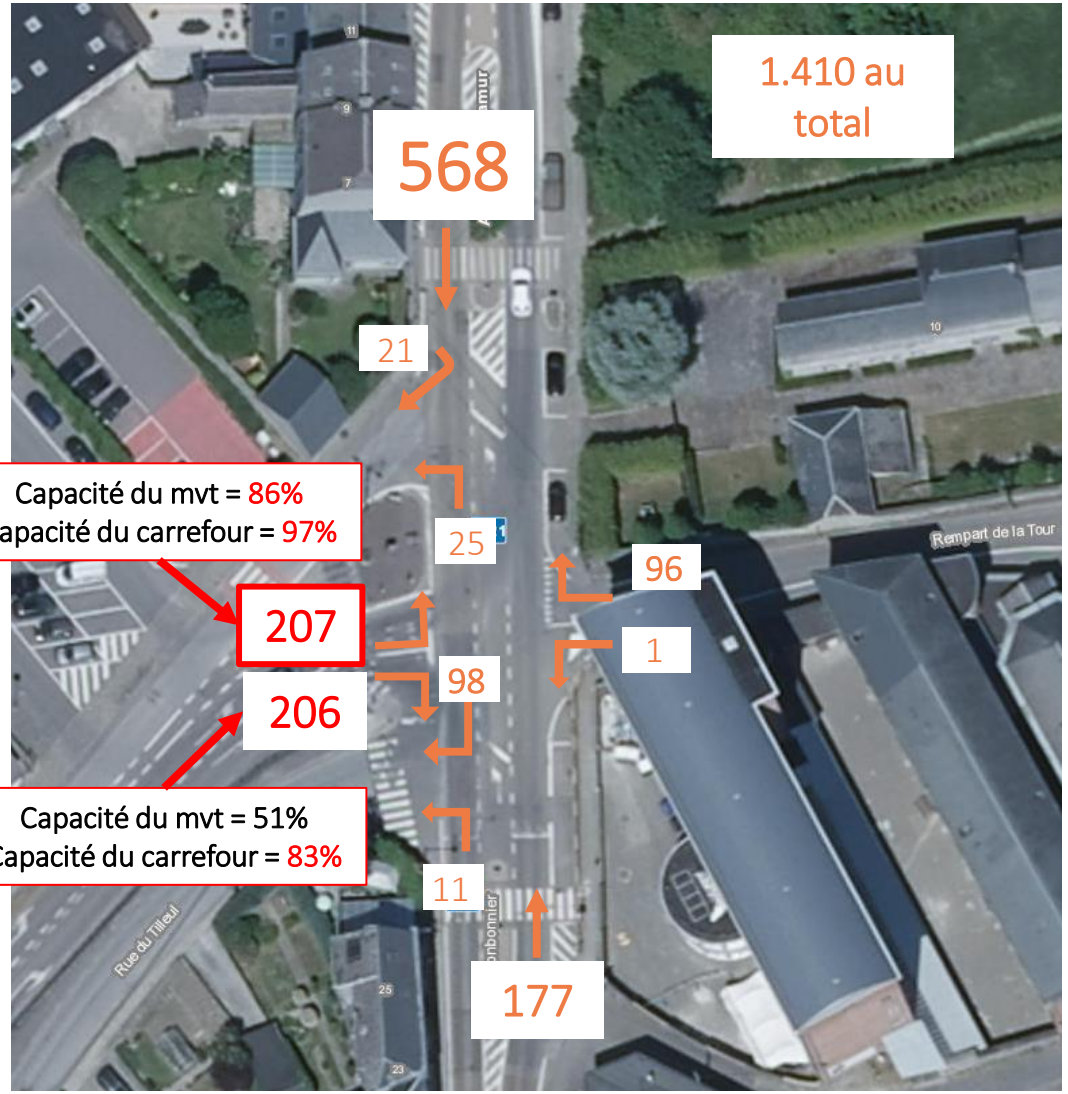
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Scénario Basic

Quel Impact sur le carrefour N921/Hal/Tour ?

- Carrefour dont les flux sortant de la rue ND-de Hal sont proches de la saturation en heure de pointe (83% de saturation pour le mouvement vers Ciney et 97% pour celui vers N4) ;
- **Fermeture Monseu** = report sur le carrefour de « seulement » 14 evp en entrée et 19 evp en sortie avec :
  - Capacité du mvt vers N4 = **100% et 100%** (saturé) ;
  - Capacité du mvt vers Ciney = 54% et 84% ;
- OR **avec 20% de croissance naturelle** (démographie, centralité SDT) :
  - Capacité du mvt vers N4 = **142% et 105%** (sursaturé) ;
  - Capacité du mvt vers Ciney = 75% et 93% ;
- MAIS, **si 20% de report modal** sur tous les mouvements :
  - Capacité du mvt vers N4 = 79% et **96%** ;
  - Capacité du mvt vers Ciney = **47%** et 80% ;

=> La fermeture du parking Monseu viendra saturer le carrefour N921/Hal/Tour et si un report modal volontariste n'est pas appliqué, ce carrefour sera sursaturé principalement par le mouvement de sortie de Hal vers N4 en partie liée à la présence des parkings puisque 50 à 60% de ces flux de sortie sont liés à la présence des parkings



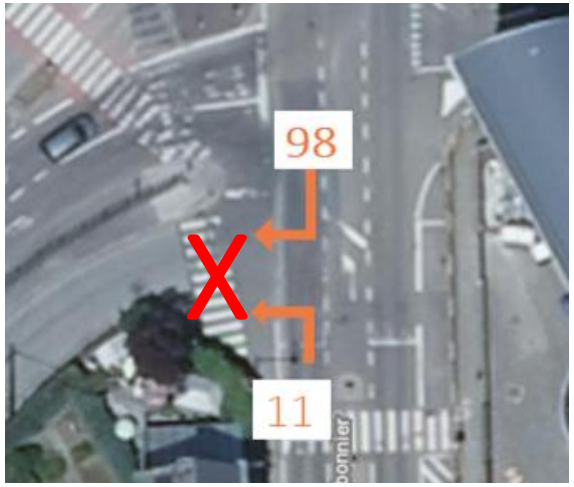
Nombre de voitures entre 16h15 et 17h15 (heure la plus chargée)

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Le défi du carrefour N921/Hal/Tour

1) Simplification du carrefour

Fermeture de Tilleul



Gains en capacité :

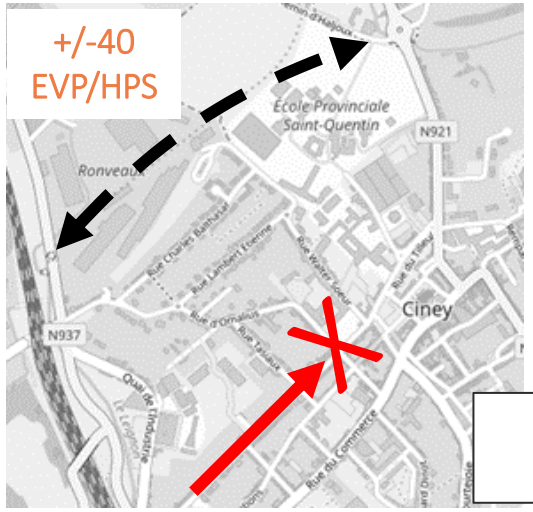
- Vers N4 : mvt = -6% + carrefour = -6%
- Vers Ciney : mvt = 0% + carrefour = 0%

A envisager

Gain intéressant pour du court terme et un coût limité

2) Sortie du pur transit

Fermeture de Saint-Pierre + nouvelle rocade nord



-21% et -4%
-7% et -4%

Gains en capacité :

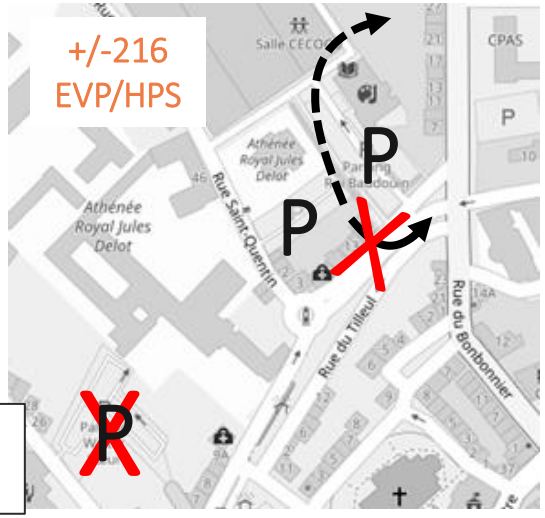
- Vers N4 : mvt = -5% + carrefour = -2%
- Vers Ciney : mvt = -8% + carrefour = -2%

A écarter

Gain intéressant mais totalement injustifié au vu du coût (3 à 6 Mo €)

3) Sortie des IN-OUT parkings

Fermeture de Belot et nouvel accès Baudouin



Gains en capacité :

- Vers N4 : mvt = -33% + carrefour = -5%
- Vers Ciney : mvt = -27% + carrefour = -10%

A privilégier

Gain réel et à long terme. Ouvre aussi de nombreuses opportunités pour le projet de ville. Mais attention au coût (1,1Mo pour 100places en silos)

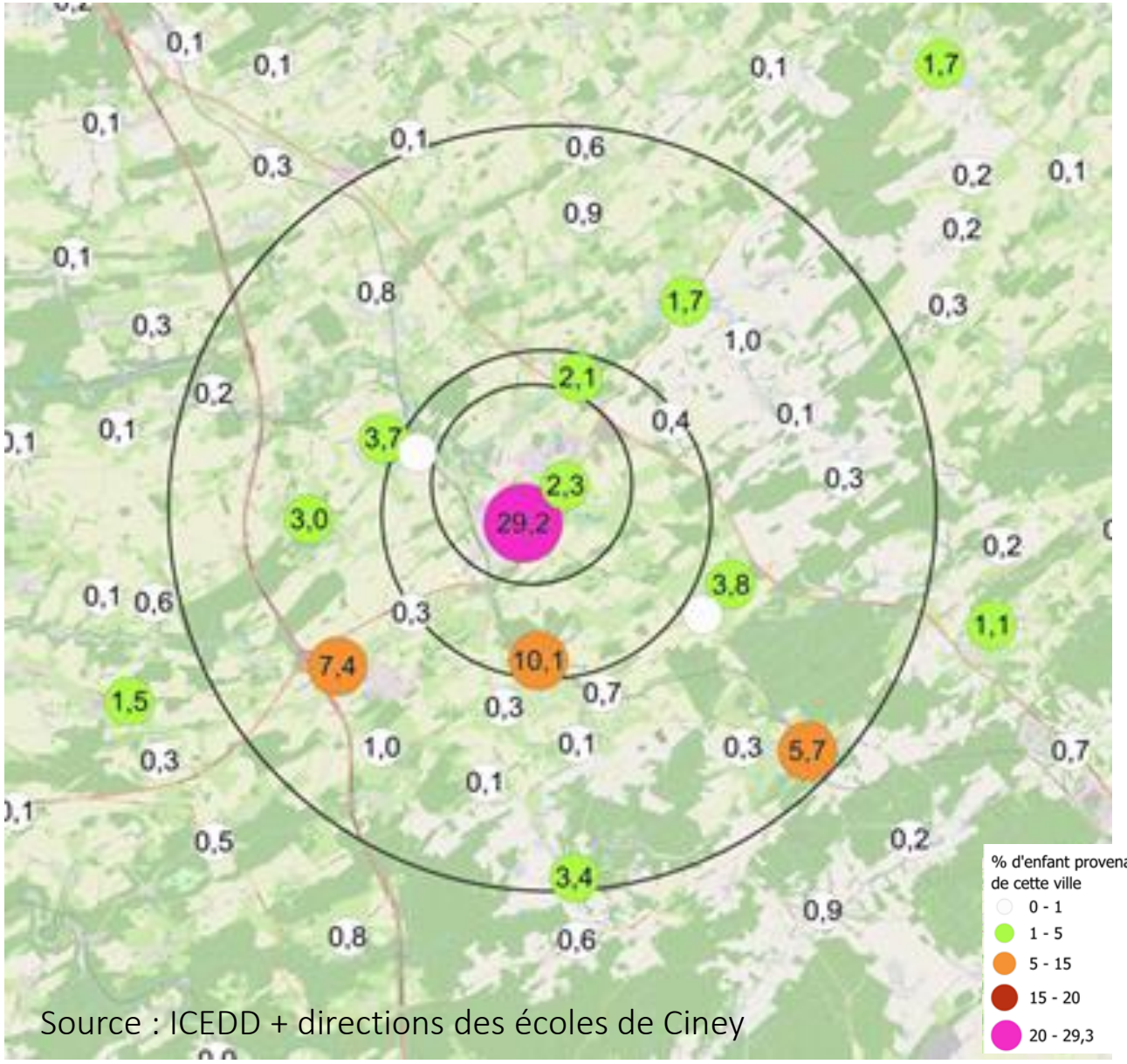
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Une autre possibilité pour décharger ce carrefour est de travailler sur les flux liés à la mobilité scolaire. Comme le montre la carte suivante qui localise 1.433 élèves scolarisés dans différentes écoles de Ciney :

- 31,5% des élèves habitent dans Ciney-centre et Biron
- 51,7% des élèves habitent au sud, à l'est et à l'ouect de la ville et y accèdent par le Sud via l'avenue du Roi albert, l'avenue du Sainfoin ou le chemin du Tersoit ;
- 14,2% des élèves habitent au nord de la ville et y accèdent via l'avenue de Namur.

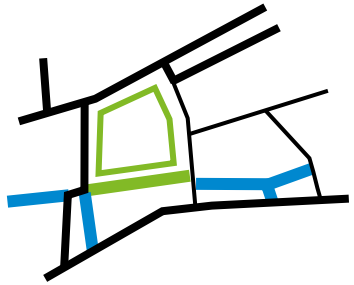
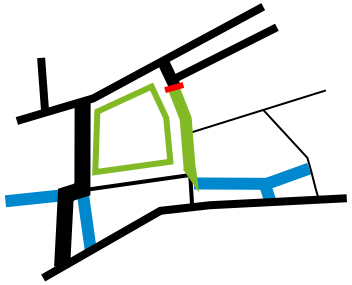
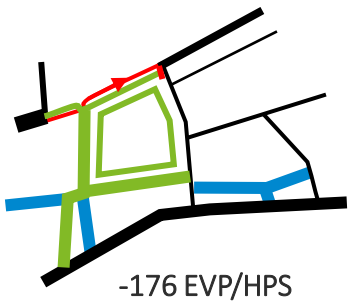
Nombre d'élèves sont donc dans les conditions de proximité géographiques pour venir à pied ou en vélo.

La grande majorité des élèves (51,7%) viennent du sud et sont obligés de traverser toute la ville pour se rendre dans les écoles du nord (Athénée, Institut de la Providence, EPASC). Pour ces élèves, organiser des points de dépose minute aux portes sud de la ville pourrait permettre de limiter le transit dans la ville et de décongestionner le carrefour N921/Hal/Tour.



Source : ICEDD + directions des écoles de Ciney

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

	Basic	Resto	Collégiale	11 Février	Bertrand
	 -47 EVP/HPS			 -112 EVP/HPS	 -176 EVP/HPS
Réseau	Inchangé	Fermeture de la liaison Cour Monseu-Héros	Fermeture de la liaison Tilleul/Héros	Fermeture de Cour Monseu → Impose d'office « Resto »	Fermeture Omer-Bertrand avec maintien des bus
Potentiel Piéton	V Place libre – Liens terrasses-place – Discontinuité Héros-Midi-St-Eloi	V Continuité Place-Terrasses sud-St-Eloi V Lien terrasses sud – place – Lien terrasses ouest - place	V Continuité Place-Collégiale V Apaisement Héros + Hauzeur et Ansiaux – Liens terrasses sud et ouest	V Continuité Place-Midi-St-Eloi V Lien terrasses sud et ouest	V Gain supplémentaire d'espace V Suppression transit dans Piervenne
Stationnement et flux	– Report du parking sur Belot et Commerce V Réduction des flux dans Héros, Anciaux et devant les restos – Croissance des flux #N921/Hal	V Fin du trafic devant les restos	V Fin du transit dans Anciaux – Croissance plus grande des flux #N921/Hal	V Fin du trafic Cour Monseu – Report du trafic dans Notre-Dame et Omer Bertrand – Croissance plus grande des flux #N921/Hal	– Alternative à trouver pour Belot pour éviter un report de trafic dans Sœur/Etienne – Report du transit sur Verte Voie, Courtejoie ou Charlemagne V Réduction des flux #N921/Hal
Conclusion	Insuffisant Visibilité limitée, risque de rater l'effet « WAOUW » du piétonnier	A envisager	A envisager Dans une approche « Step By Step » qui apaise le quartier Collégiale-Anciaux mais déforce Cour Monseu	A privilégier Sous réserve de capacité du carrefour N921/Notre-Dame	A privilégier Sous réserve d'une alternative à Belot et de gérer le report du transit

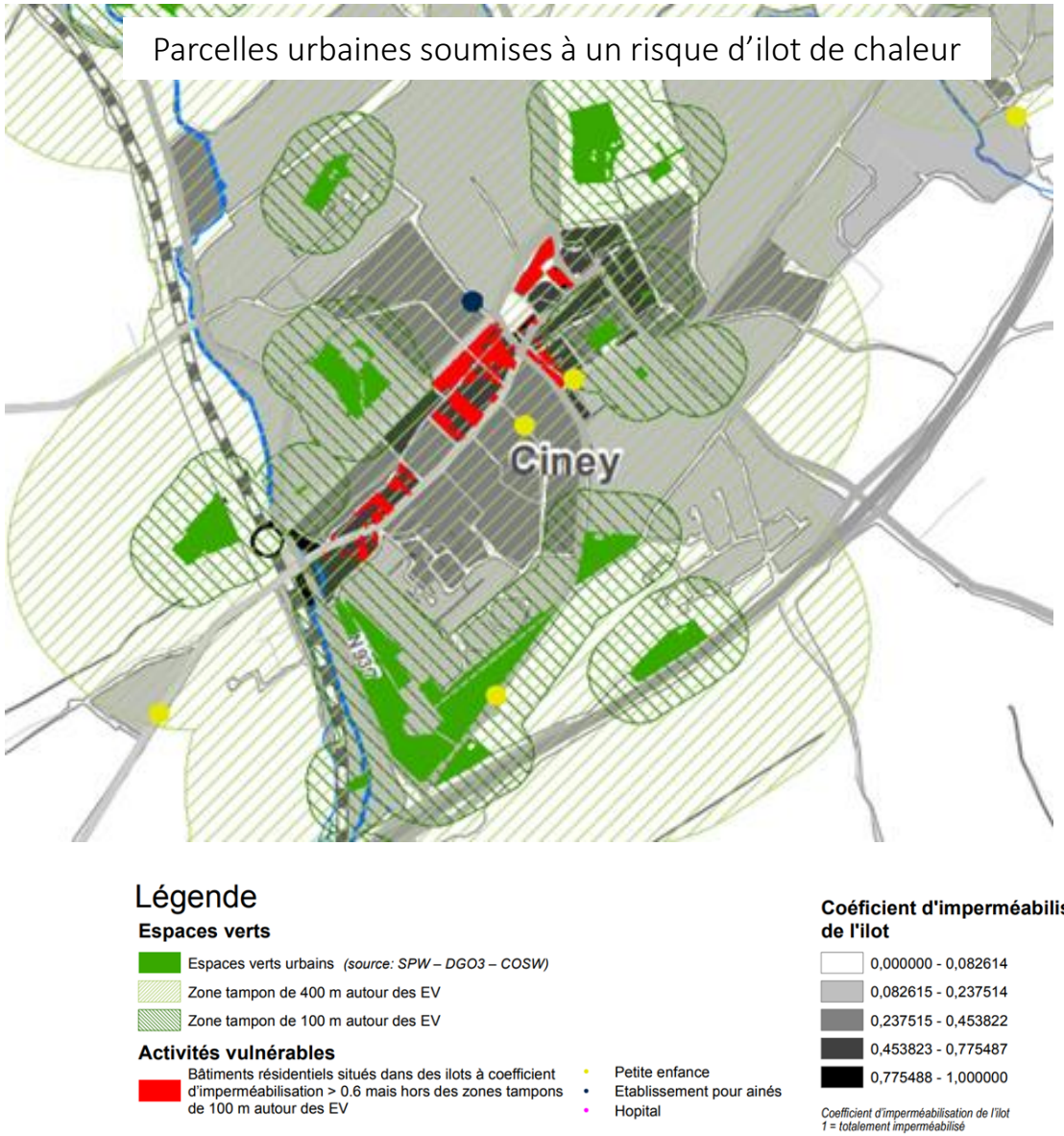
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Conclusion :

La piétonnisation de la place Monseu est faisable d'un point de vue mobilité et peut participer à réduire la vulnérabilité du centre-ville aux effets d'ilot de chaleur et de risque d'inondation (si verdurisation il y a).

=> Il faut poursuivre l'analyse par une enquête et une étude d'impact sur la dynamique commerciale et économique

Parcelles urbaines soumises à un risque d'ilot de chaleur



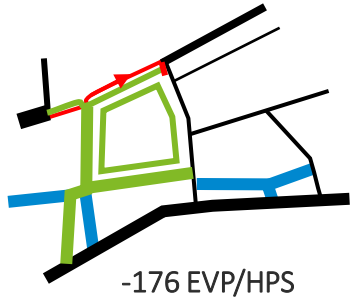
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

2 scénarios de piétonnisation sont privilégiés :

Dans le plan d'actions, 5 scénarios de piétonnisation de la place Monseu ont été étudiées et comparés et deux ont été considérés comme « à privilégier ». Ces deux scénarios ont l'avantage de proposer un vrai piétonnier qui permet une mise en relation réelle de la place avec les fronts bâtis Sud et ouest de la place qui sont les plus dynamiques.

1) Le scénario « 11 Février » consiste en la mise en piétonnier de la place Monseu et des rues cour Monseu et 11 février. Il présente cependant, en termes de mobilité, un risque de report de trafic dans la rue Notre-Dame et le square Omer Bertrand ainsi que dans le carrefour N921/ND-Hal/Tour proche de la saturation. Ce scénario dépend donc d'une augmentation de la capacité de ce carrefour ;

2) Le scénario « Bertrand » est le scénario « 11 Février » avec en plus la mise en piétonnier du square Omer Bertrand. Il est le seul scénario qui permet une réduction de la saturation du carrefour N921/ND-Hal/Tour mais implique de trouver une alternative à une partie du parking Belot et de gérer correctement le report de trafic vers la route Charlemagne.

	11 Février	Bertrand
	 -112 EVP/HPS	 -176 EVP/HPS
Réseau	Fermeture de Cour Monseu → Impose d'office « Resto »	Fermeture Omer-Bertrand avec maintien des bus
Potentiel Piéton	V Continuité Place-Midi-St-Eloi V Lien terrasses sud et ouest	V Gain supplémentaire d'espace V Suppression transit dans Piervenne
Stationnement et flux	V Fin du trafic Cour Monseu – Report du trafic dans Notre-Dame et Omer Bertrand – Croissance plus grande des flux #N921/Hal	– Alternative à trouver pour Belot pour éviter un report de trafic dans Sœur/Etienne – Report du transit sur Verte Voie, Courtejoie ou Charlemagne V Réduction des flux #N921/Hal
Conclusion	A privilégier Sous réserve de capacité du carrefour N921/Notre-Dame	A privilégier Sous réserve d'une alternative à Belot et de gérer le report du transit

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

3 principes généraux de circulation ….

1) 3 boucles voitures :
   a) Saint-Pierre → Walter Sœur ;
   b) Ansiaux → Notre-Dame de Hal ;
   c) Tilleul → Notre-Dame de Hal.
a) Le maintien des passages bus ;
1) Un accès et un parking ponctuels sur la partie est de la place pour des événements exceptionnels

… qui permettent de proposer des aménagements sur 3 zones ….

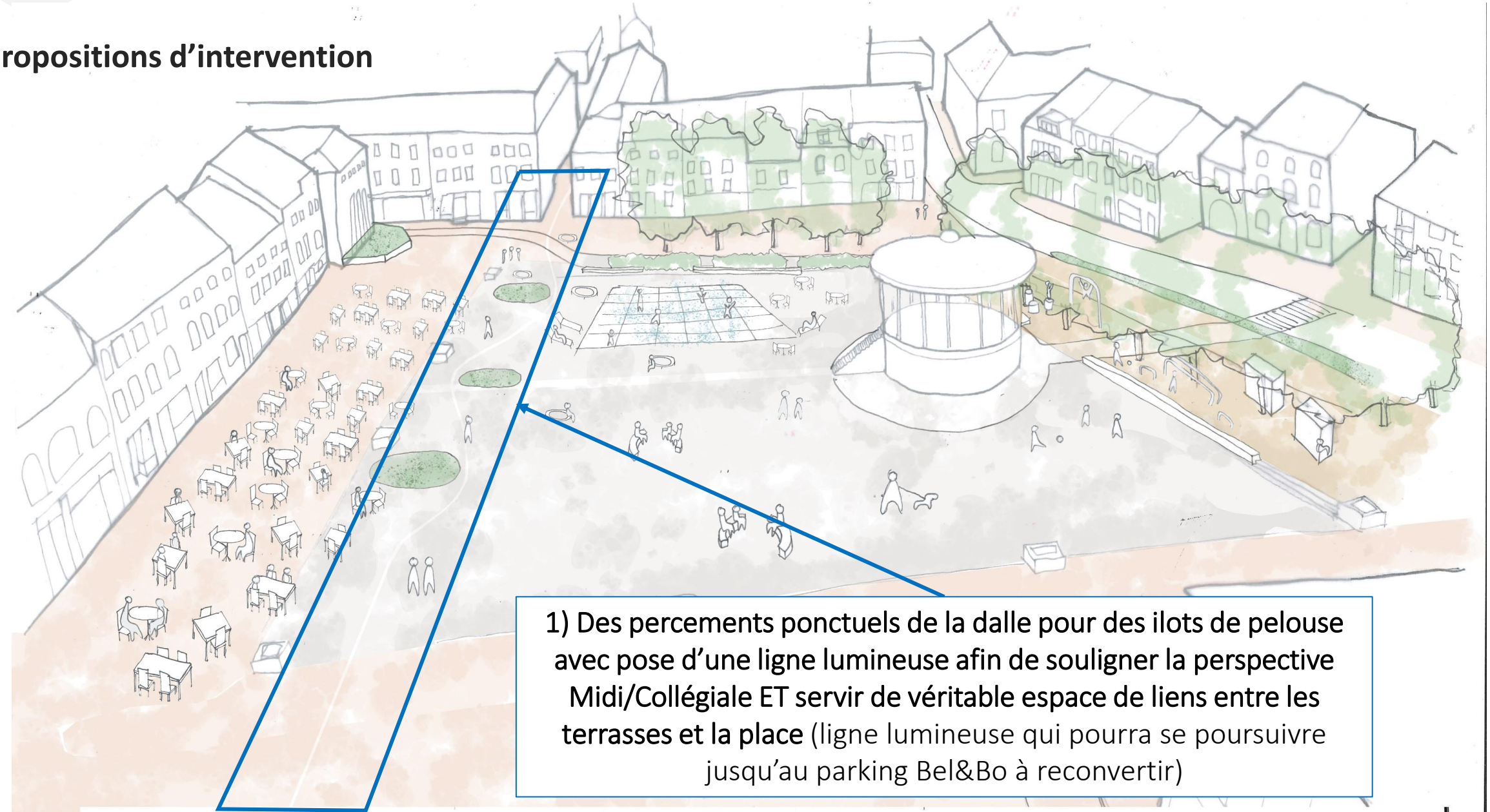
1) La perspective Midi/Collégiale ;
2) Le front ouest de la place ;
3) La zone bus.

…. à usages polyvalents et demandant un minimum de travaux pouvant être réversibles.



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



1) Des percements ponctuels de la dalle pour des ilots de pelouse avec pose d'une ligne lumineuse afin de souligner la perspective Midi/Collégiale ET servir de véritable espace de liens entre les terrasses et la place (ligne lumineuse qui pourra se poursuivre jusqu'au parking Bel&Bo à reconvertir)

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

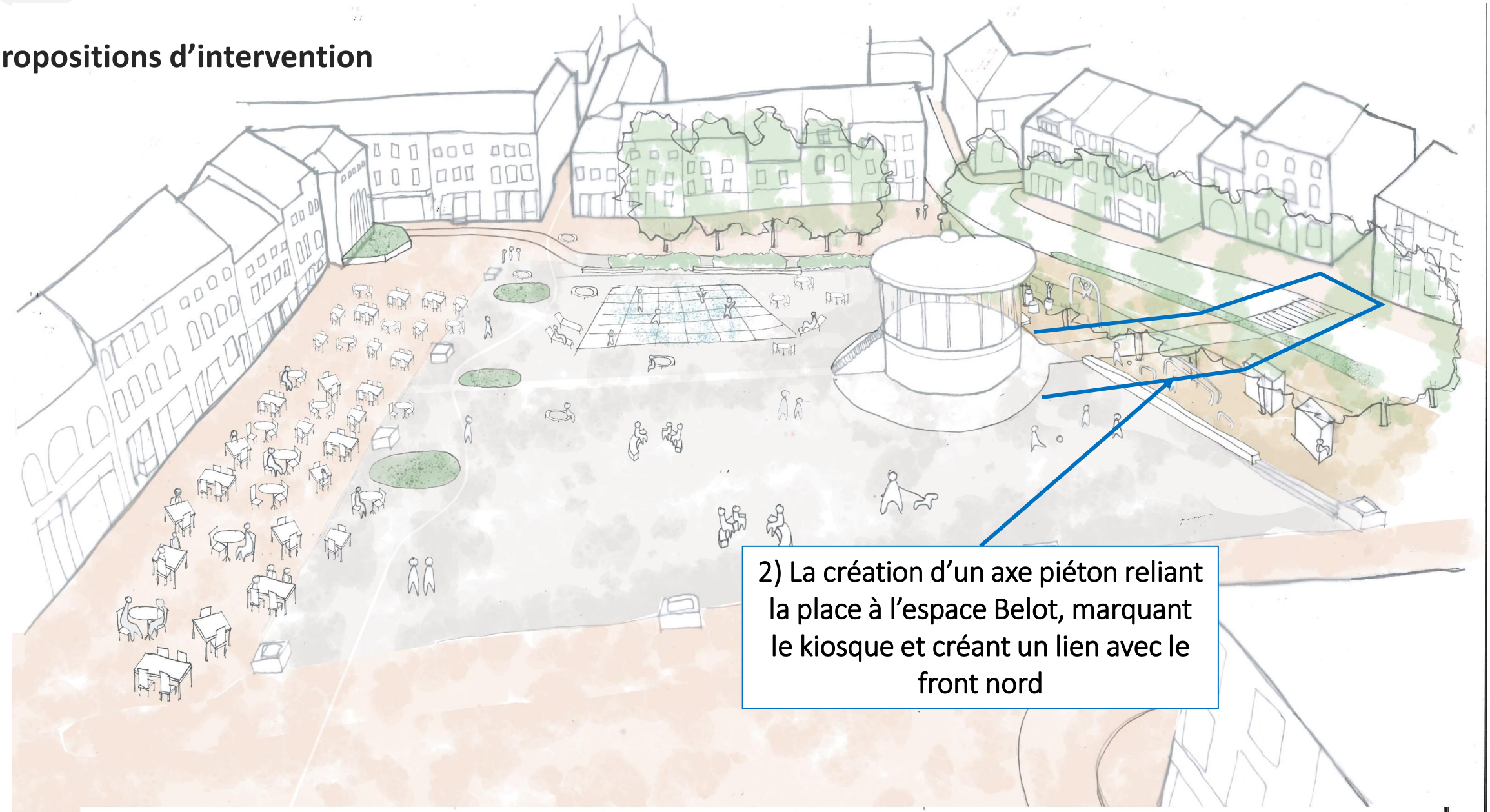




Vaartkom à Leuven

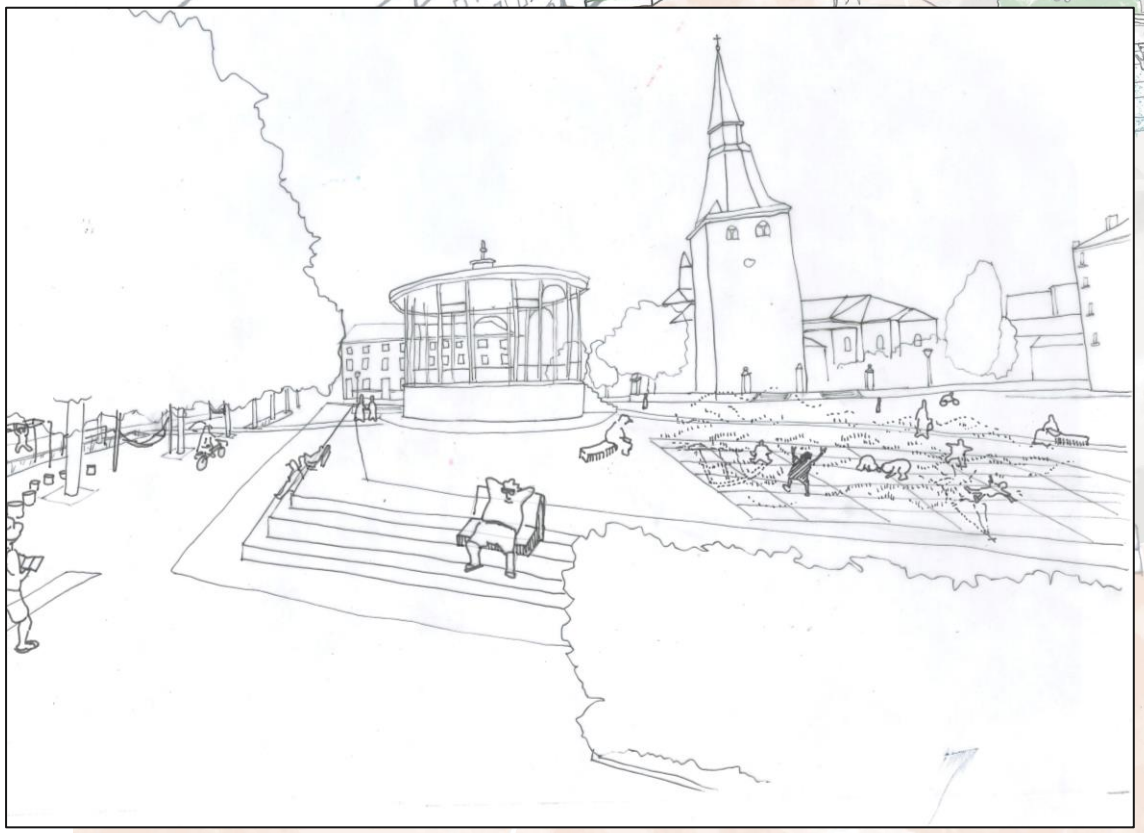
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

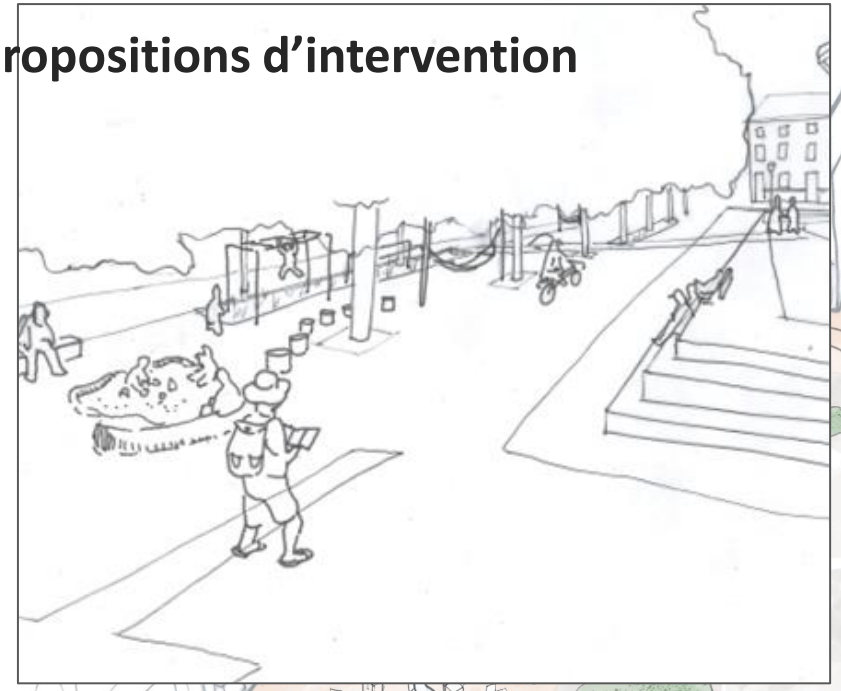
7 propositions d'intervention



3) L'ouverture de l'angle ouest avec création d'un nouvel escalier afin de s'ouvrir vers l'axe Piervenne, l'école et le home

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



4) L'installation de modules de jeux intégrés à la zone arborée nord afin d'intégrer cet espace à l'ensemble tout en apportant une vocation ludique à la place sans réduire la zone de l'esplanade.

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

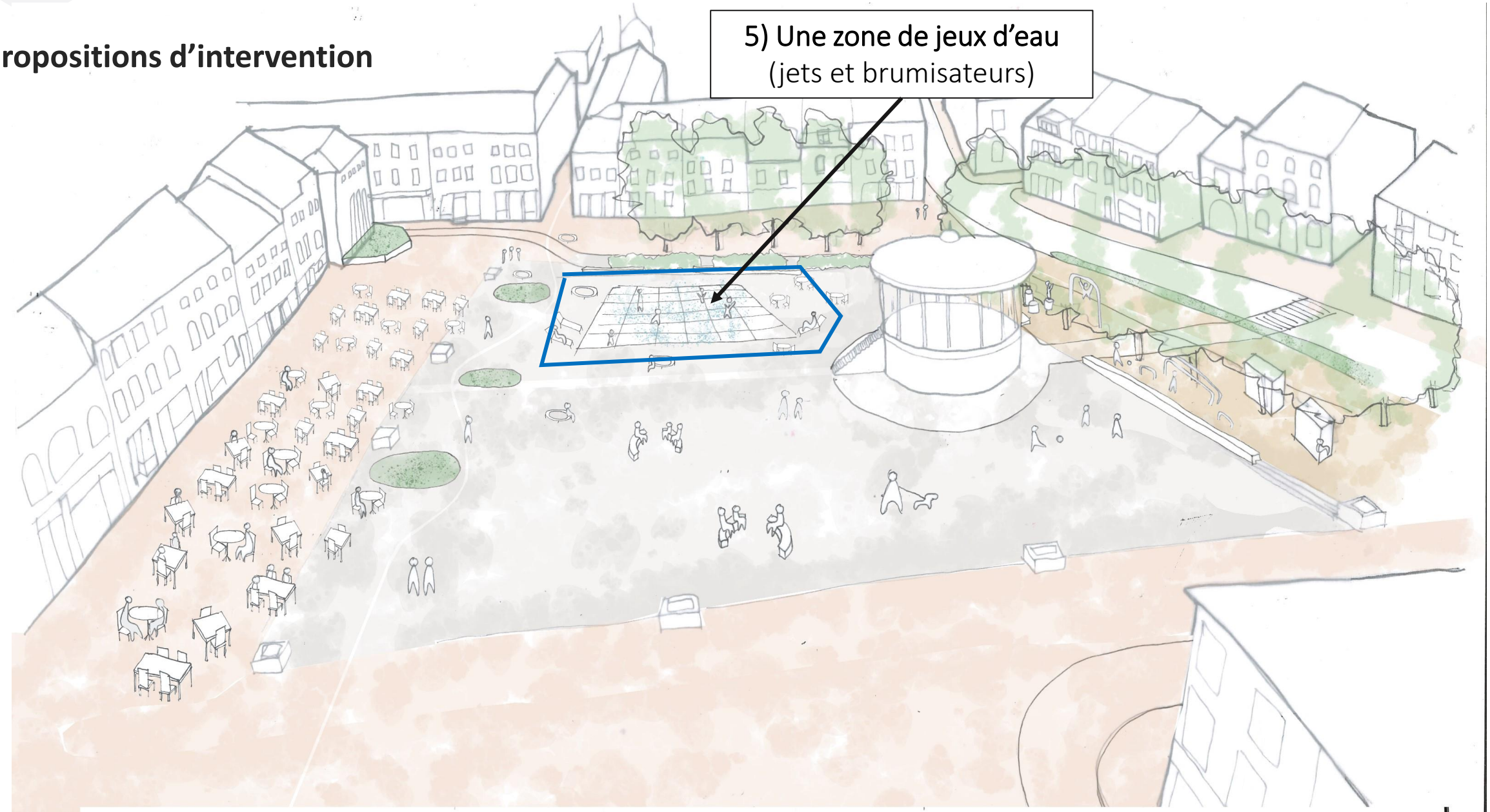

Square Colbert à Reims




Avenue du Roi à Bruxelles

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu


Place Maurice Servais à Namur


Grand-Place à Tournai

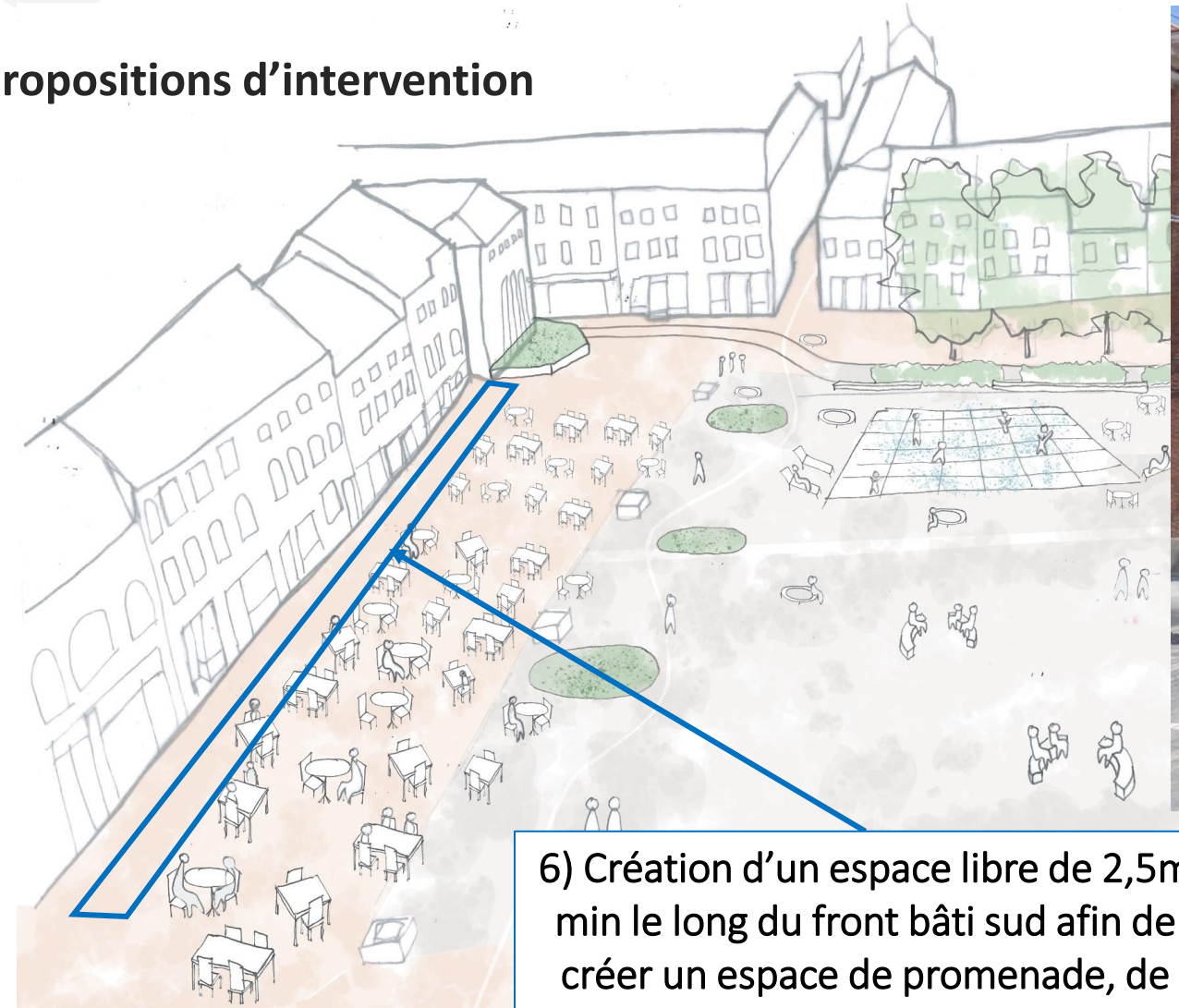

Place Flagey à Ixelles


Square Colbert à Reims


Fondation Vuitton à Paris

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



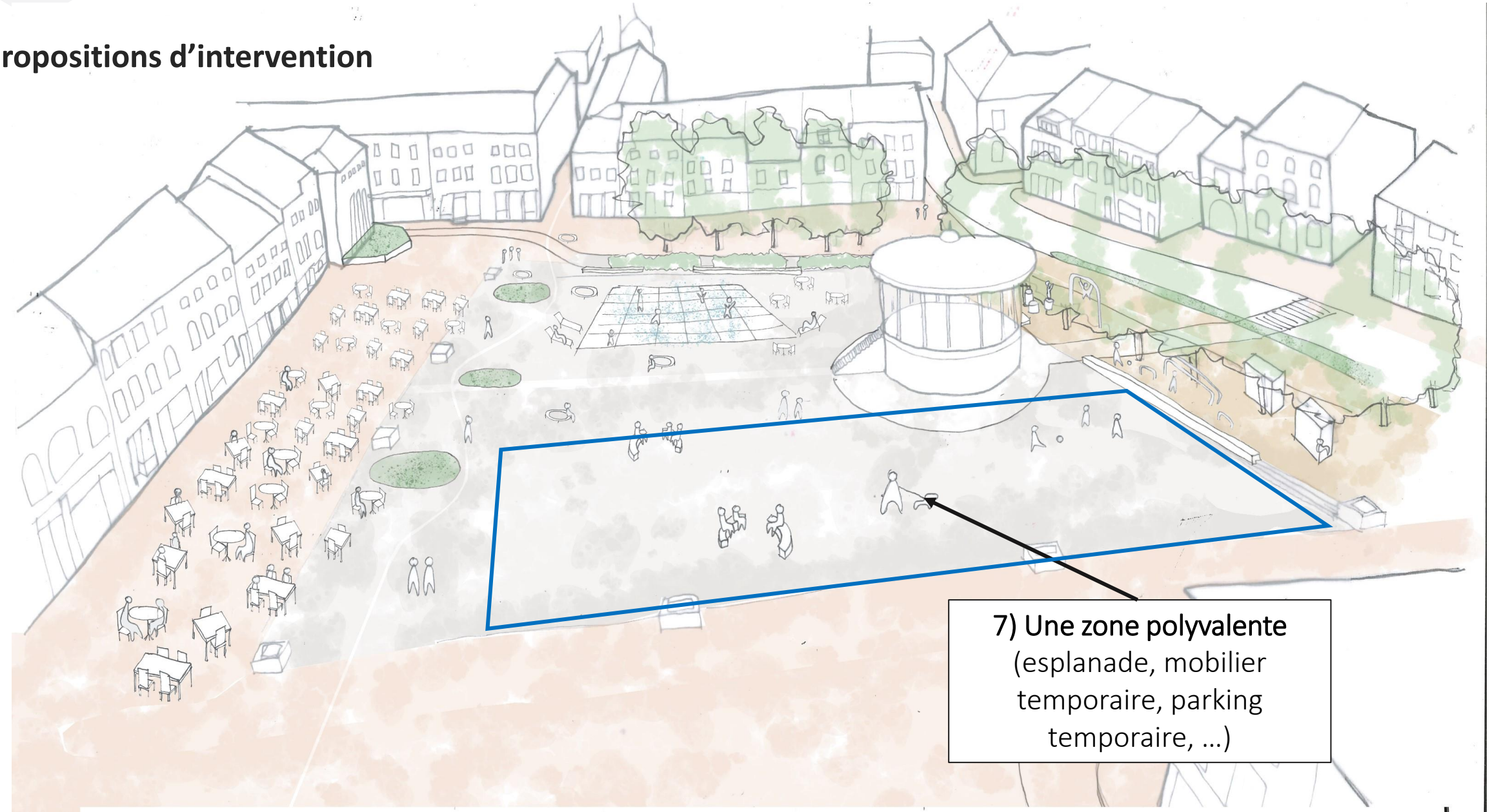


6) Création d'un espace libre de 2,5m min le long du front bâti sud afin de créer un espace de promenade, de valoriser les façades et de rapprocher les terrasses avec l'esplanade



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

7 propositions d'intervention



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu









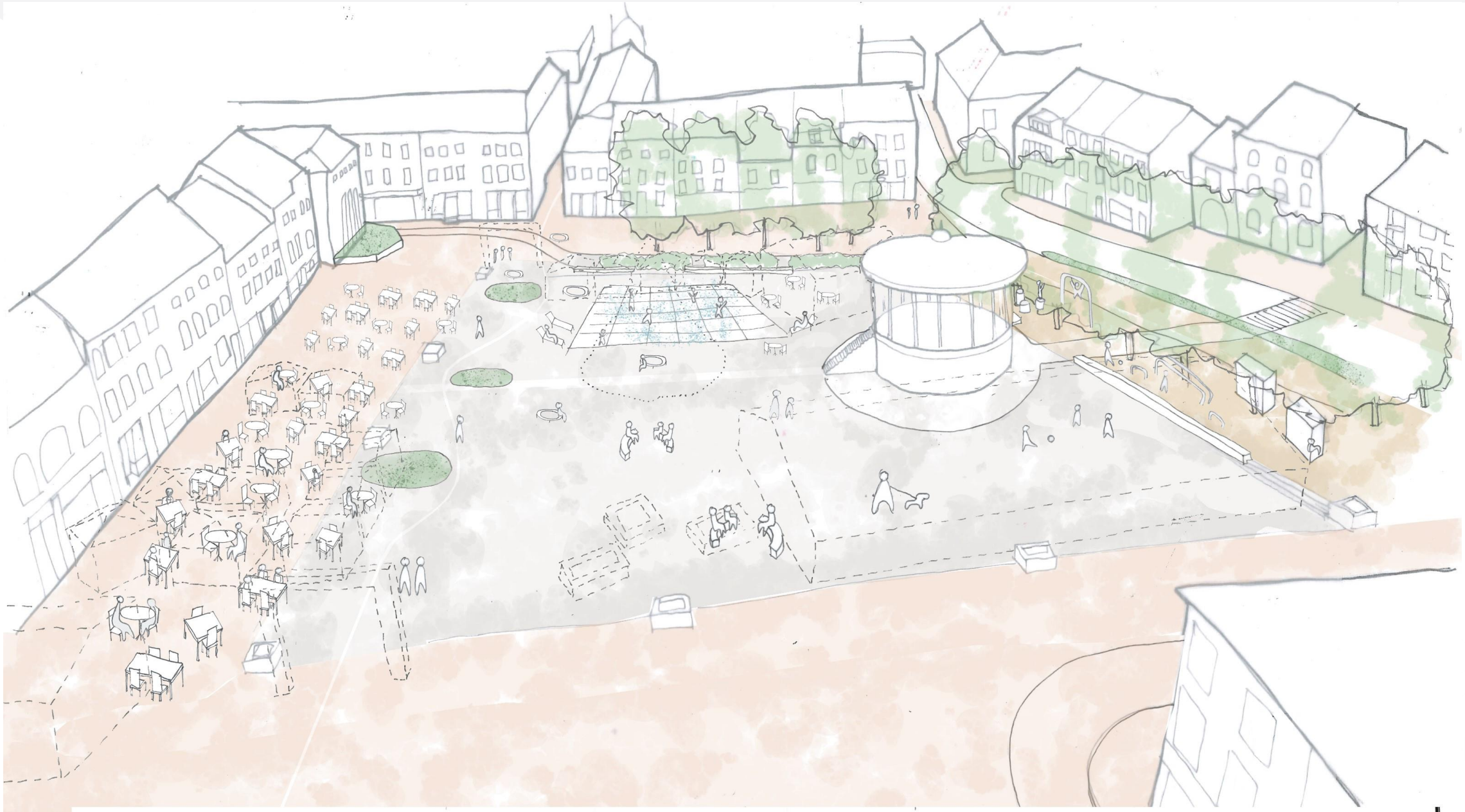








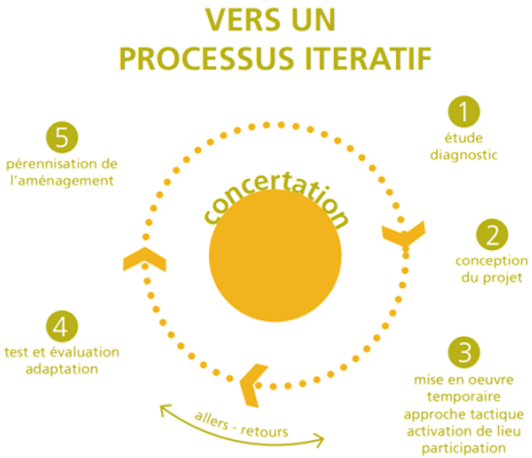
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu



Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Dans certains cas, des **aménagements « temporaires », « test »** pourront être mis en place de manière provisoire. Tester une place piétonne permet d'inviter en douceur les usagers à des changements de comportement, à compléter le dispositif en place si nécessaire, à expliquer dans la durée les tenants et aboutissants de la mesure.

Un aménagement provisoire nécessite à peu près les mêmes étapes qu'un aménagement définitif, à ceci près, qu'à un moment donné, des **adaptations et ajustements** seront possibles, en forme d'allers-retours, conduisant ou non à une pérennisation.



Source et informations complémentaires : https://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque_0052.pdf

Après plus d'un an d'expérimentation, et face à l'accueil très positif des Lillois, la Ville de Lille a décidé, depuis mai 2021, de pérenniser et systématiser la piétonnisation d'un large périmètre en centre-ville tous les samedis, favorisant la déambulation et l'accès aux commerces.



Exemple : piétonnisation éphémère de la ville de Lille, centre-ville piéton les samedis (source : https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Me-deplacer/A-pied2/Pietonnisation)



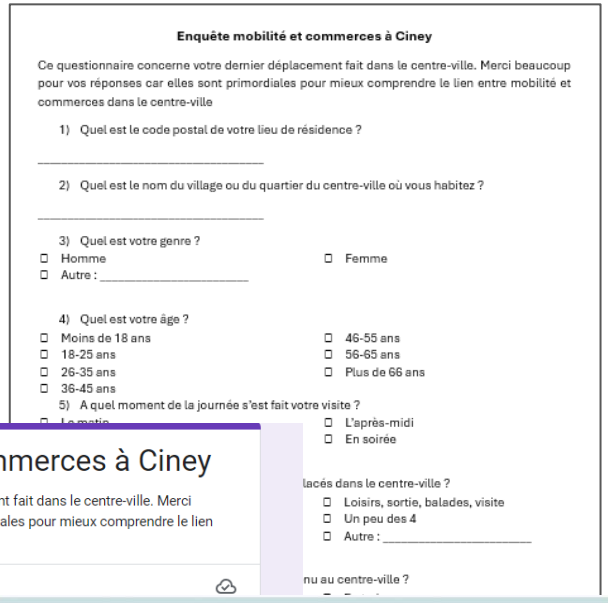
Exemple : Bruxelles, Walking-Madou, espace public temporaire (2012) (source : https://wbarchitectures.be/fr/architects/Suede-36/Walking-Madou/696)

Dans le cas de la Place Monseu, il serait pertinent de commencer par un test afin d'observer les changements de comportement en termes de stationnement par exemple. Cette place pourrait être rendue piétonne uniquement pendant les week-ends dans un premier temps, ou bien encore rendue piétonne durant plusieurs semaines en été comme premier « test ».

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête « mobilité et commerces »

- Objectif : Connaître les habitudes de déplacement actuelles et potentielles des visiteurs du centre de Ciney, ainsi que leur avis sur les futurs aménagements possibles, en particulier la possibilité de piétonniser la Place Monseu.
- Modalité des enquêtes : réalisation de trois enquêtes sur la mobilité et les commerces dans le centre de Ciney.


Enquête mobilité et commerces à Ciney

Ce questionnaire concerne votre dernier déplacement fait dans le centre-ville. Merci beaucoup pour vos réponses car elles sont primordiales pour mieux comprendre le lien entre mobilité et commerces dans le centre-ville

1) Quel est le code postal de votre lieu de résidence ?

2) Quel est le nom du village ou du quartier du centre-ville où vous habitez ?

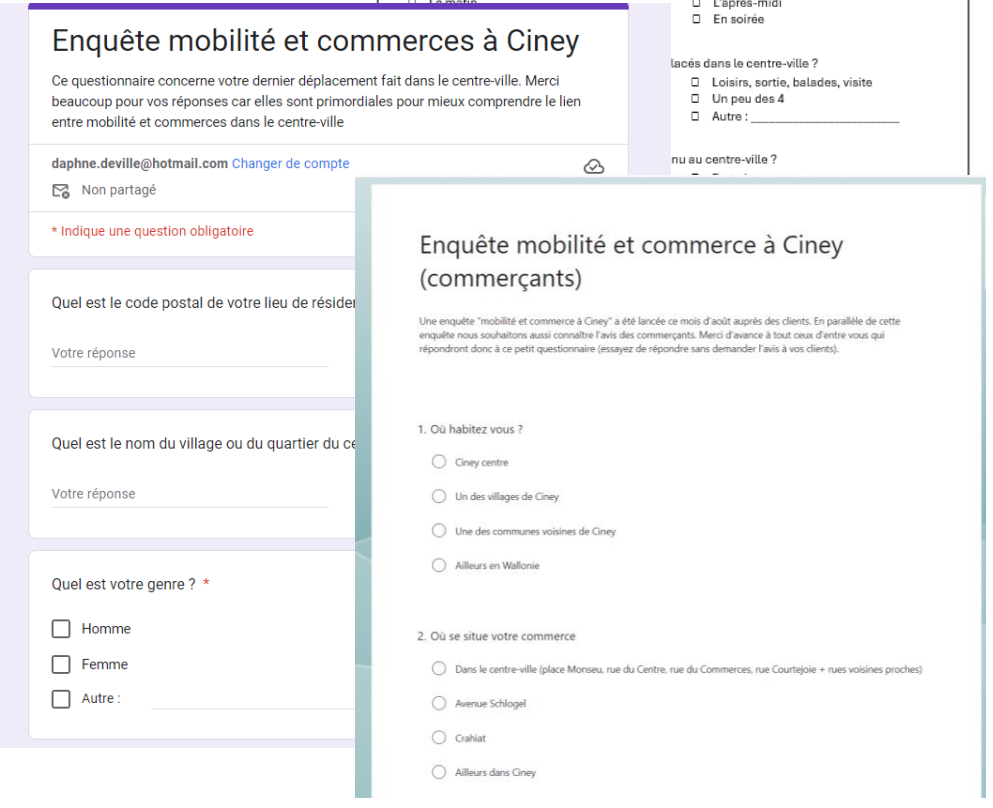
3) Quel est votre genre ?
☐ Homme ☐ Femme
☐ Autre :

4) Quel est votre âge ?
☐ Moins de 18 ans ☐ 46-55 ans
☐ 18-25 ans ☐ 56-65 ans
☐ 26-35 ans ☐ Plus de 66 ans
☐ 36-45 ans

5) A quel moment de la journée s'est fait votre visite ?
☐ L'après-midi
☐ En soirée

lacés dans le centre-ville ?
☐ Loisirs, sortie, balades, visite
☐ Un peu des 4
☐ Autre :

nu au centre-ville ?


Enquête mobilité et commerces à Ciney

Ce questionnaire concerne votre dernier déplacement fait dans le centre-ville. Merci beaucoup pour vos réponses car elles sont primordiales pour mieux comprendre le lien entre mobilité et commerces dans le centre-ville

daphne.deville@hotmail.com Changer de compte
Non partagé

* Indique une question obligatoire

Quel est le code postal de votre lieu de réside

Votre réponse

Quel est le nom du village ou du quartier du ce

Votre réponse

Quel est votre genre ? *

Homme
Femme
Autre :

Enquête mobilité et commerce à Ciney (commerçants)

Une enquête "mobilité et commerce à Ciney" a été lancée ce mois d'août auprès des clients. En parallèle de cette enquête nous souhaitons aussi connaître l'avis des commerçants. Merci d'avance à tout ceux d'entre vous qui répondront donc à ce petit questionnaire (essayez de répondre sans demander l'avis à vos clients).

1. Où habitez vous ?

Ciney centre
Un des villages de Ciney
Une des communes voisines de Ciney
Ailleurs en Wallonie

2. Où se situe votre commerce

Dans le centre-ville (place Monseu, rue du Centre, rue du Commerces, rue Courtejoie + rues voisines proches)
Avenue Schlogel
Crahiat
Ailleurs dans Ciney

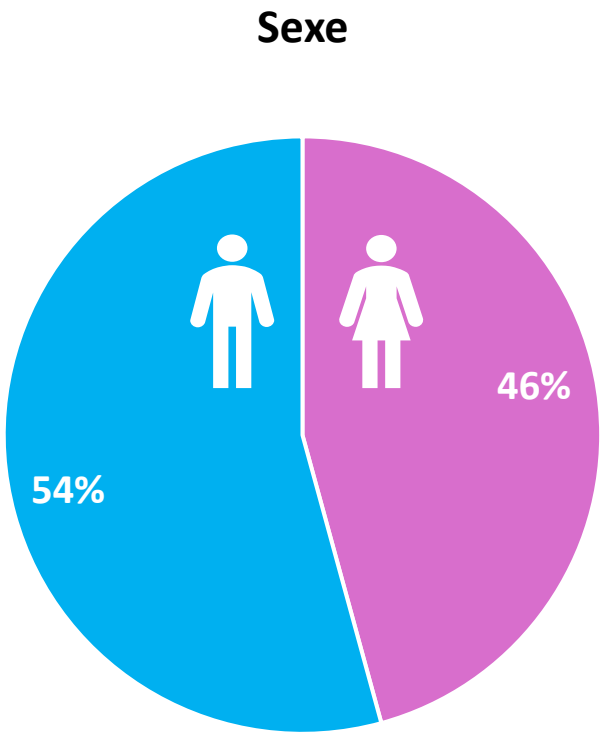
1. Enquête terrain :
   - Portent sur le dernier déplacement des chalands et dans le centre-ville.
   - Personnes interrogées sur la Place Monseu, Rue du Commerce, Place Emile Vandervelde et Rue Courtejoie.
   - Date : vendredi 26 juillet et mercredi 31 juillet de 10h à 14h.
   - Nombre de répondants : 188.

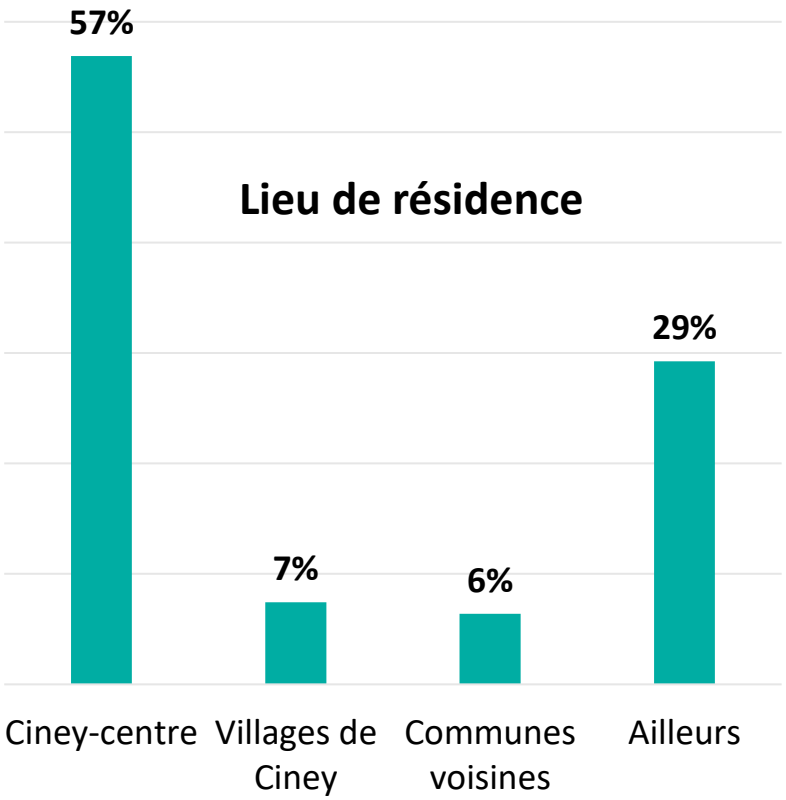
2. Enquête en ligne :
   - Ciblent les riverains de Ciney et leur dernier déplacement dans le centre-ville.
   - Réalisée via un Google Forms, ouvert du vendredi 2 au lundi 12 aout.
   - Nombre de répondants : 902.

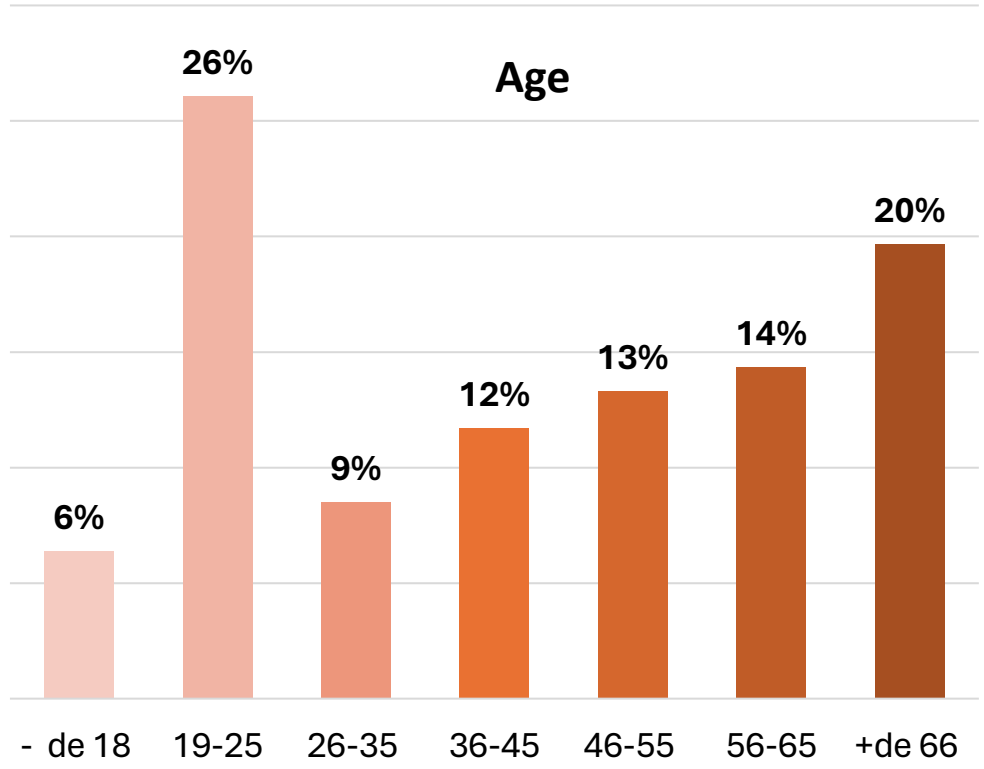
3. Enquête commerçant :
   - Ciblent les commerçants de Ciney et leur avis sur les habitudes de déplacement de leur clientèle.
   - Réalisée via un Google Forms, ouvert du lundi 12 août au mercredi 21 aout.
   - Nombre de répondants : 45.

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête de terrain (188) : profils des répondants





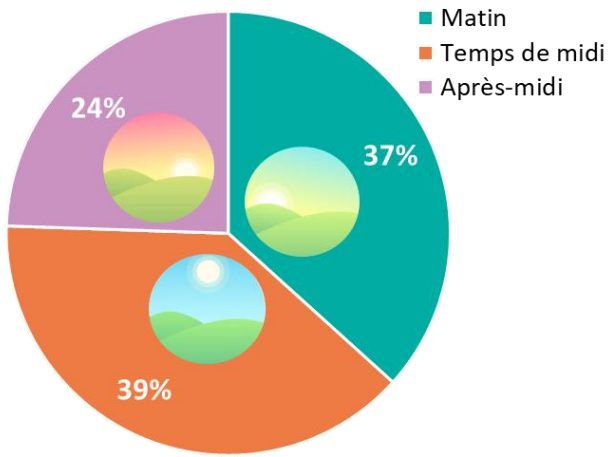


- Proportion égale d'hommes et de femmes
- Majorité résident à Ciney
- Tous les groupes d'âge sont représentés, avec une surreprésentation des jeunes (19-25 ans) et des personnes âgées (+66 ans)

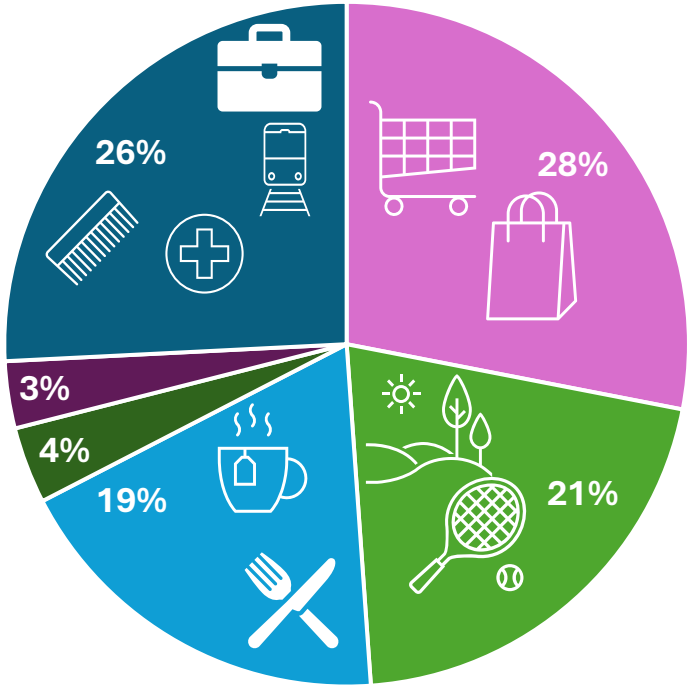
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête de terrain (188) : dernier déplacement dans le centre

Moment de la journée

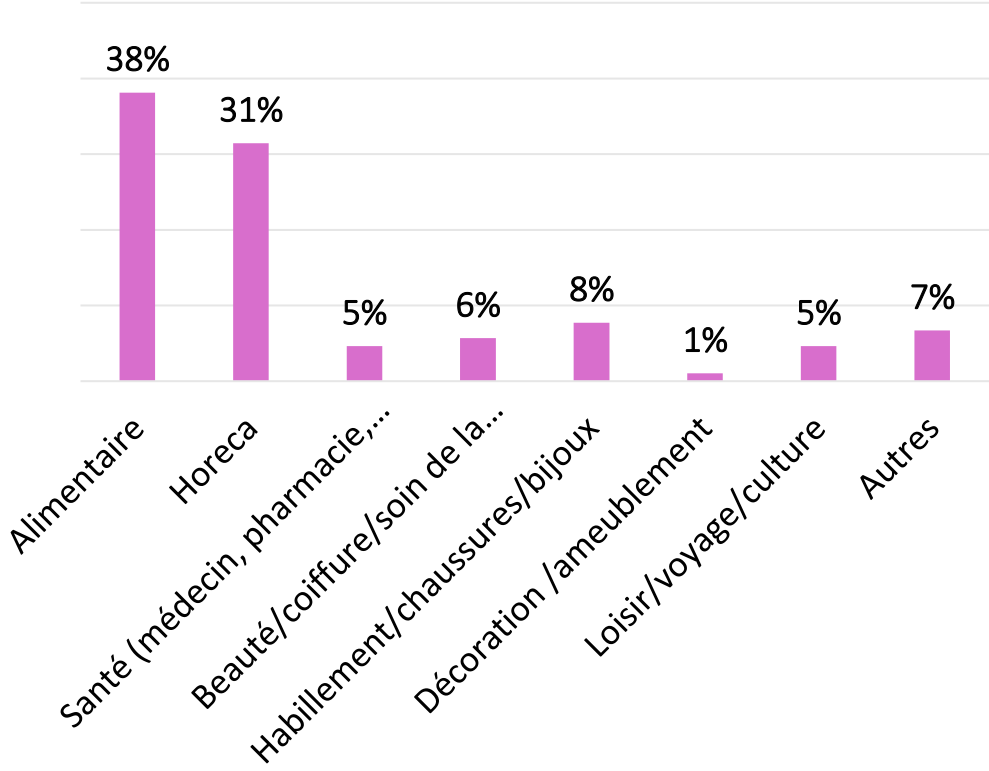


Raison(s)

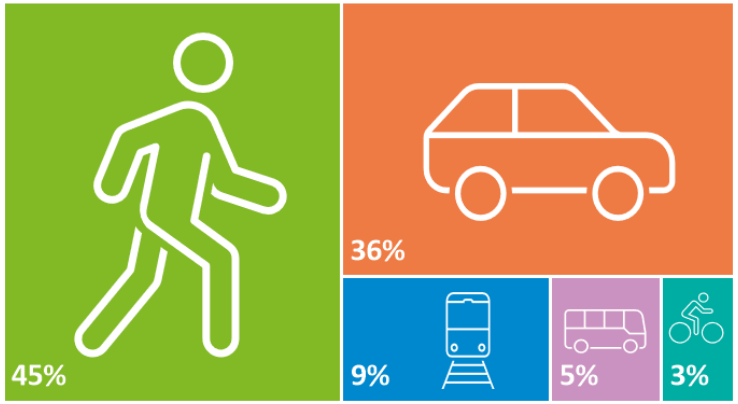


- Achats (courses)
- Loisirs, sortie, balades, visite
- Horeca
- Démarches administratives
- Un peu des 4
- Autres

Type(s) de commerce(s)



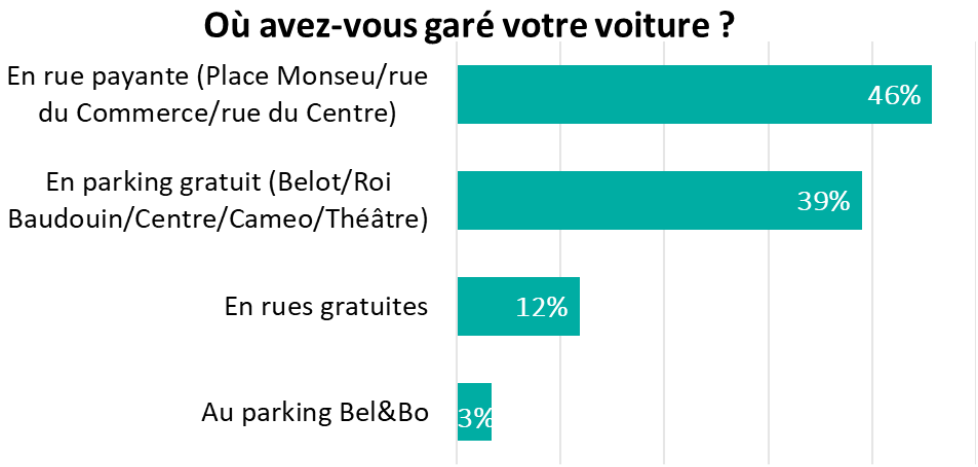
Mode(s) de transport

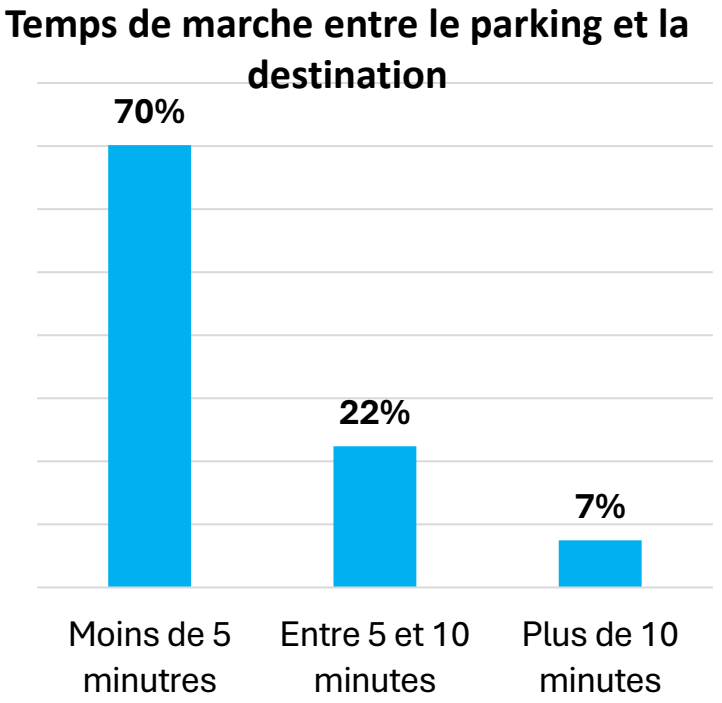


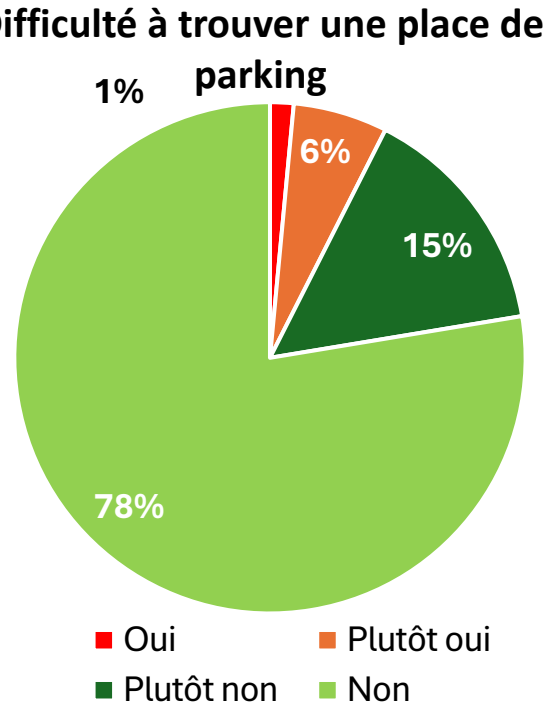
- Proportions similaires de réponses reçues le matin, à midi, et l'après-midi
- Majorité de piétons, suivis par les automobilistes
- Diverses raisons de déplacement, avec une majorité liée aux achats, principalement de type alimentaire ou liés à l'Horeca

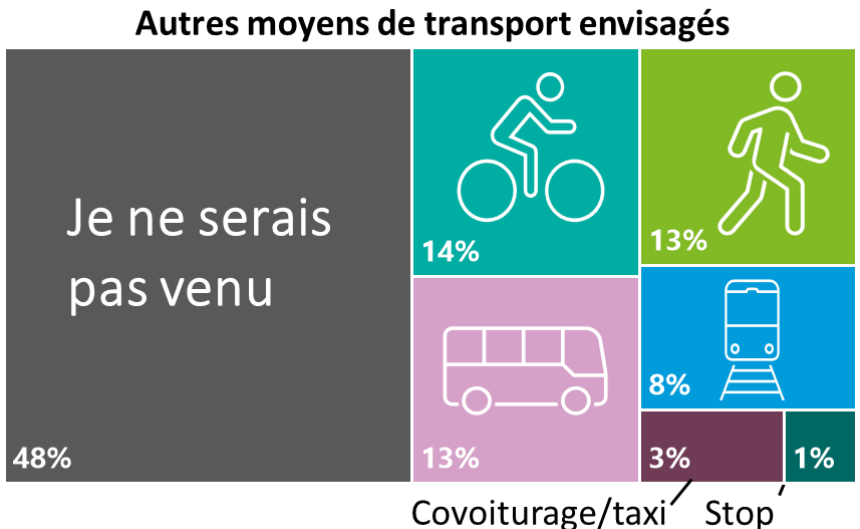
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête de terrain (188) : comportement des automobilistes





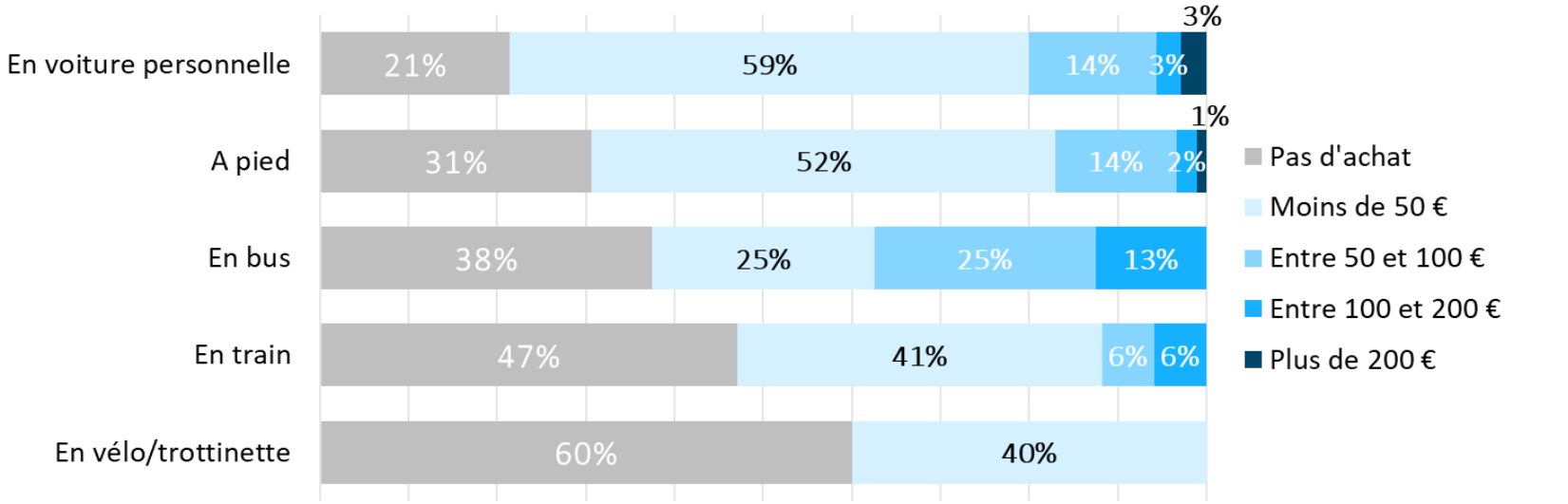


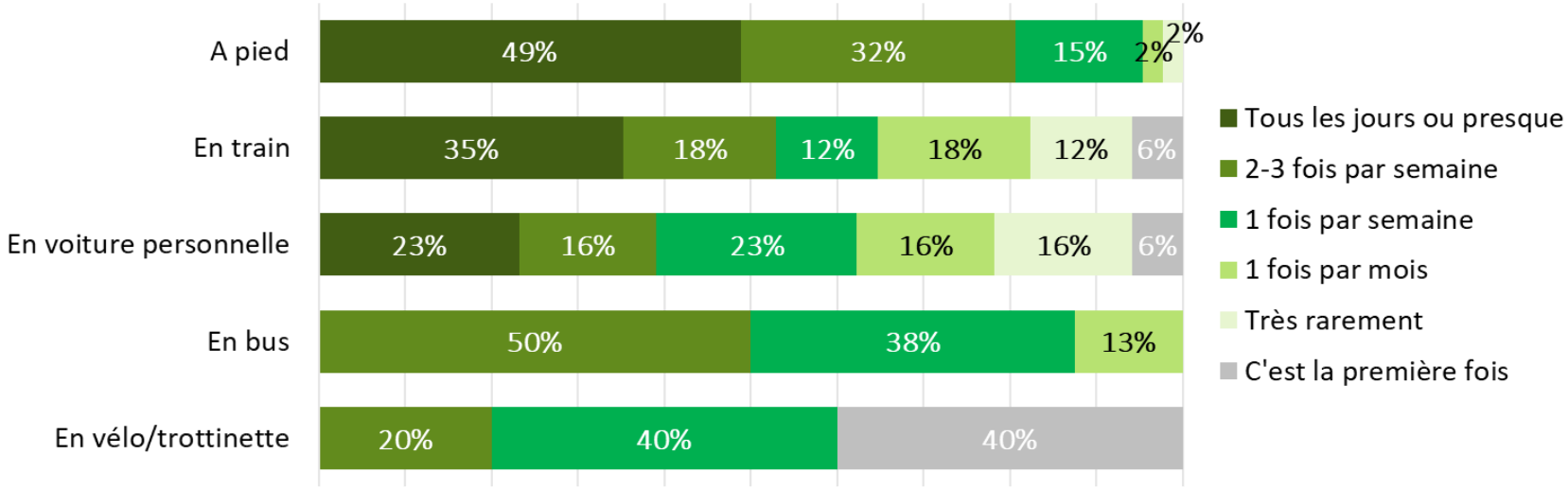


- La majorité des automobilistes s'est garée en rue payante ou sur la Place Monseu, ou en parking gratuit
- La majorité des personnes ont marché moins de 5 minutes entre leur place de parking et leur destination
- 50% ont répondu qu'ils ne seraient pas venus s'ils avaient dû utiliser un autre moyen de transport que la voiture, presque 30% ont répondu à vélo ou à pied, 13% en bus
- La grande majorité n'a pas eu de difficulté à trouver une place de parking, bien que certains précisent que cela est dû aux vacances de juillet

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête de terrain (188) : liens entre modes de transport, montants d'achat et fréquence de visite

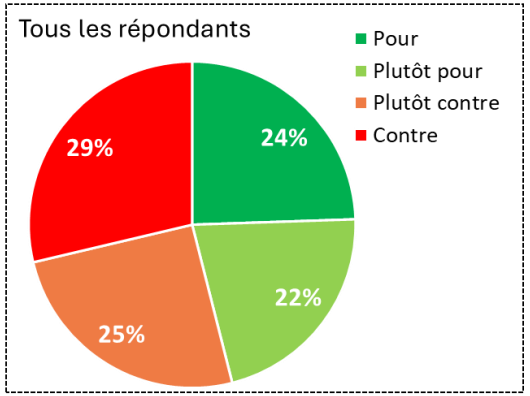




- Les automobilistes sont ceux qui dépensent le plus mais seulement 7% de plus que les piétons.
- Mais les automobilistes viennent bien moins souvent que les piétons et les usagers du train. Seulement 39% viennent plusieurs fois par semaine contre 81% pour les piétons.

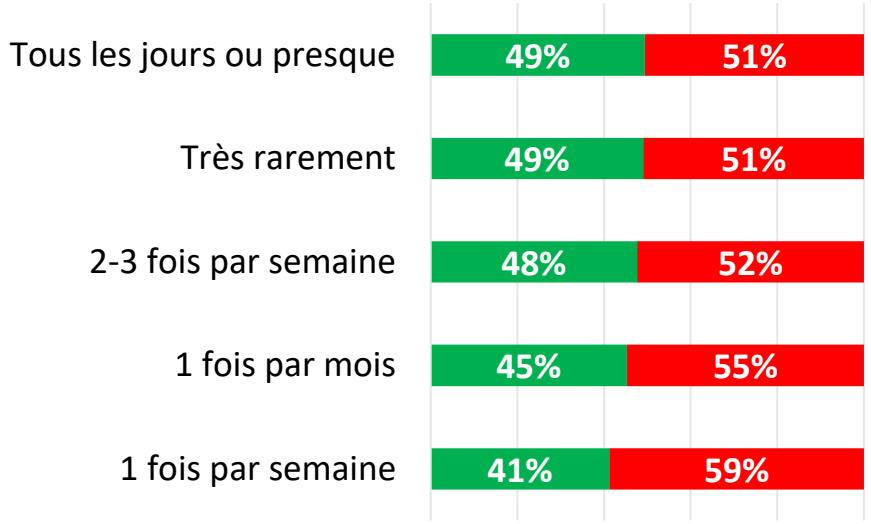
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête de terrain (188) : pour ou contre la piétonnisation de la place Monseu

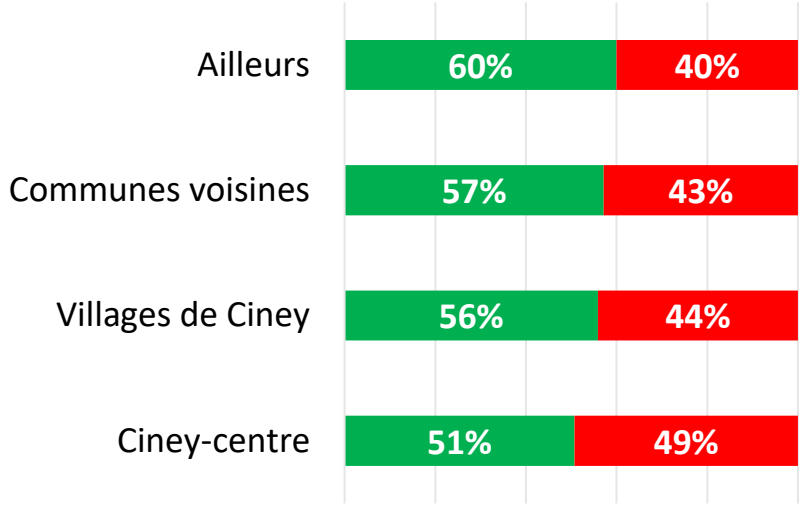


- 46 % des répondants sont favorables ou plutôt favorables
- Il n'y a pas de lien significatif entre le lieu de résidence et la fréquence des visites ou la tendance à être pour ou contre
- Les moins de 18 ans sont plus favorables, tandis qu'aucune tendance marquée n'est observée parmi les autres tranches d'âge
- Les personnes venues en les transports en commun, à vélo ou en trottinette sont majoritairement favorables, suivies par les piétons, tandis que les automobilistes sont plus souvent opposés

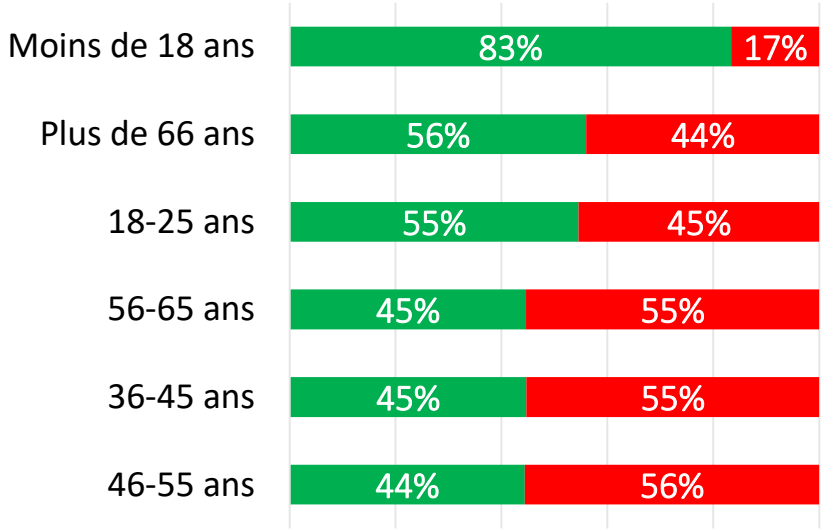
En fonction de la fréquence de visite



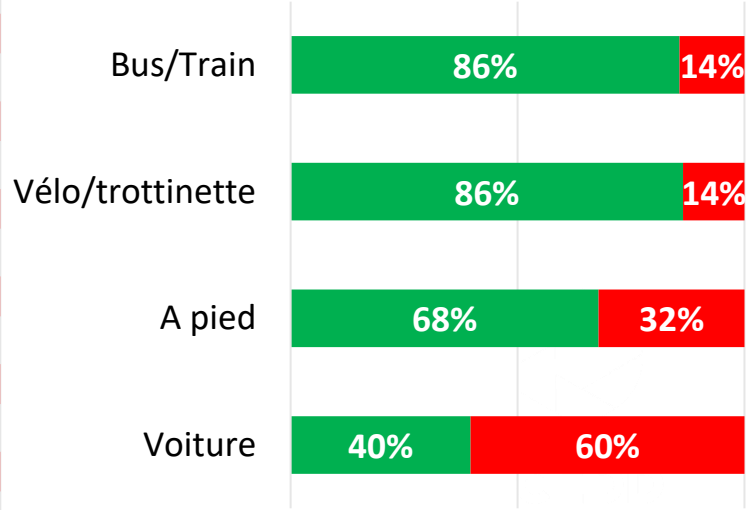
En fonction du lieu de résidence



En fonction de l'âge



En fonction du mode de transport

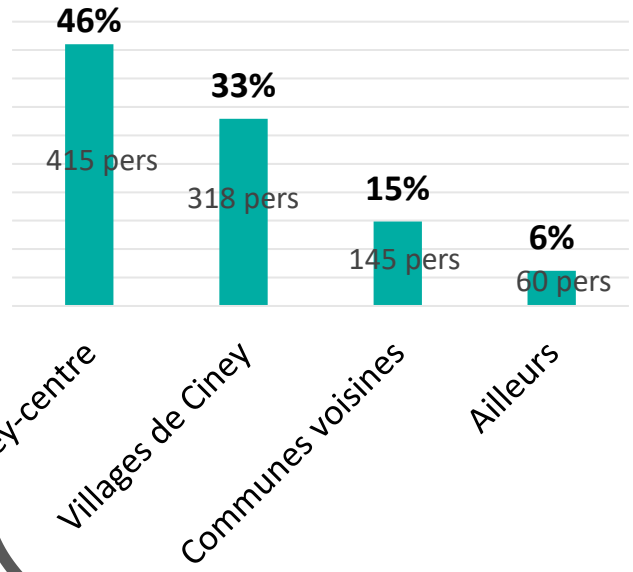


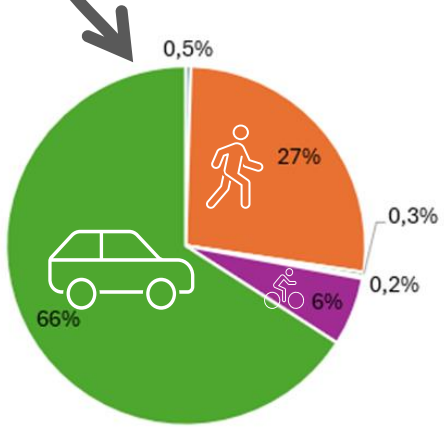
Pour/Plutôt pour Contre/Plutôt contre

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

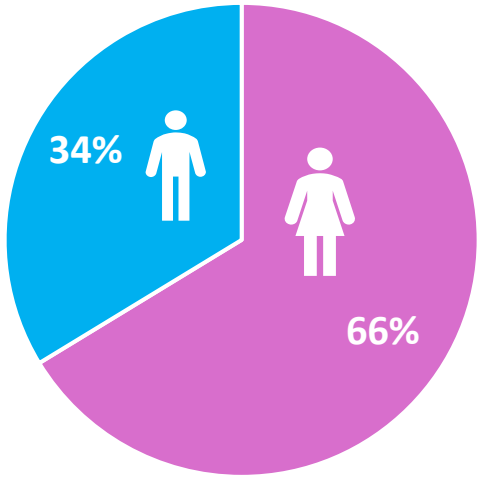
Enquête en ligne (902) : profils des répondants

Lieu de résidence

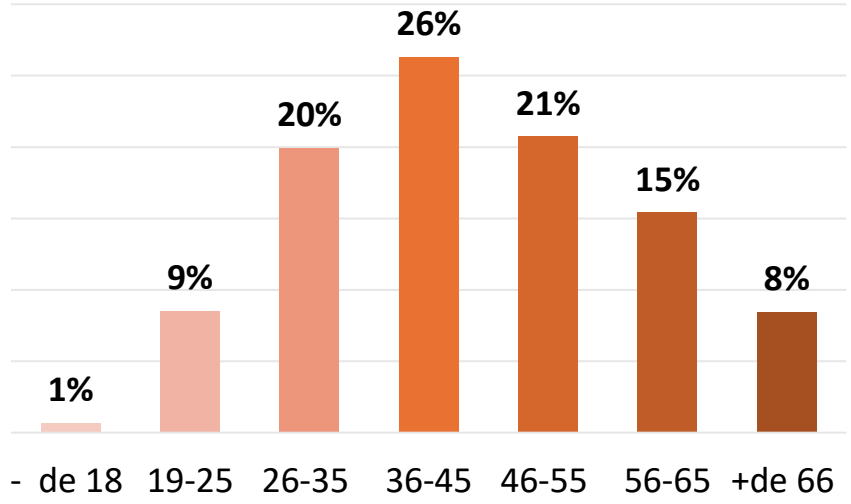




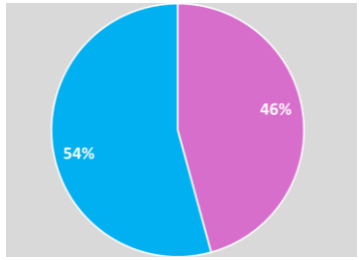
Sexe

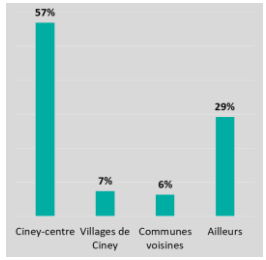


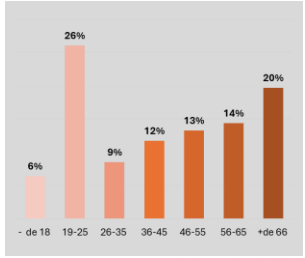
Age



- 2/3 de femmes ;
- Majorité d'actifs (26-55 ans)
- 80% de cinaciennes dont une majorité du centre.



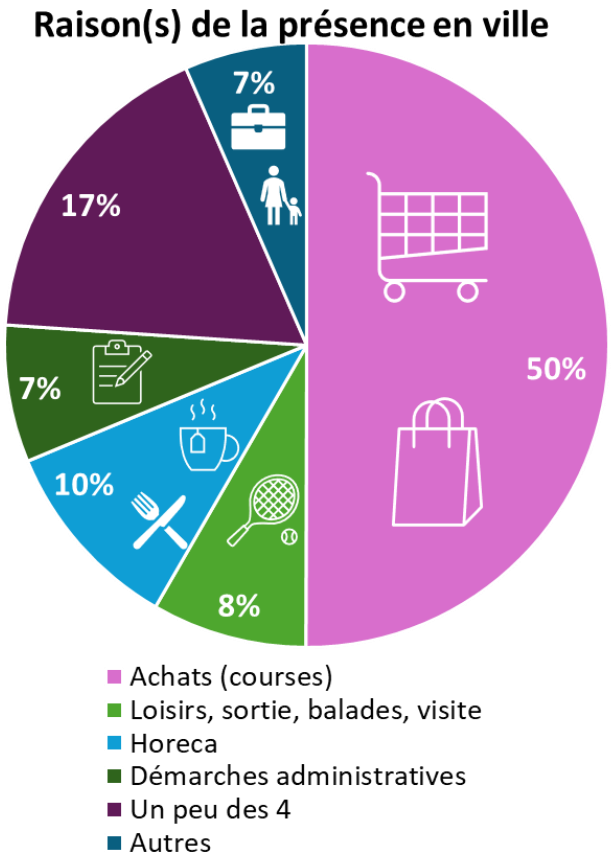


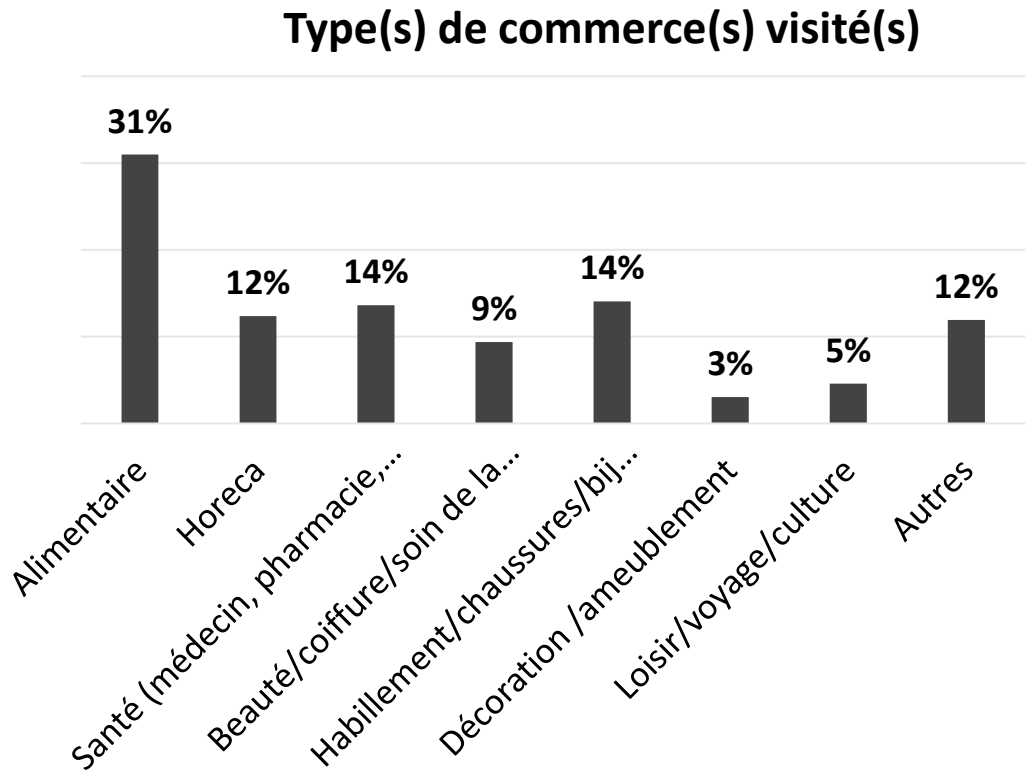


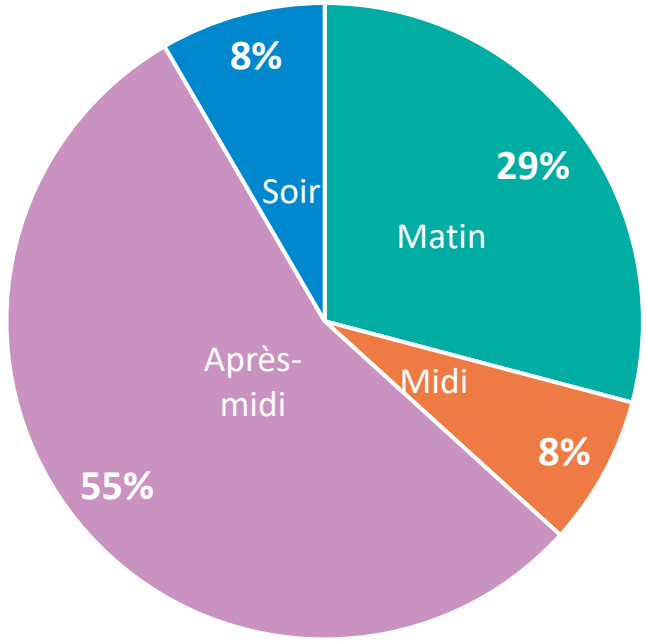
Enquête de terrain = plus d'hommes, de jeunes, résidents du centre et de touristes.

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

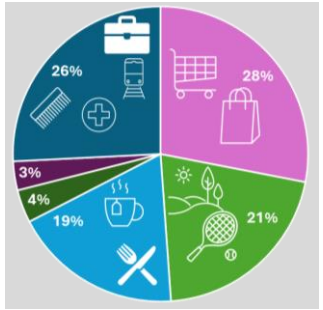
Enquête en ligne (902) : dernier déplacement dans le centre-ville







- Viennent surtout pour faire des achats ;
- Achats plutôt alimentaires ;
- Majorité des visites l'après-midi.



Enquête de terrain = Raisons de la présence en ville plus diversifiées

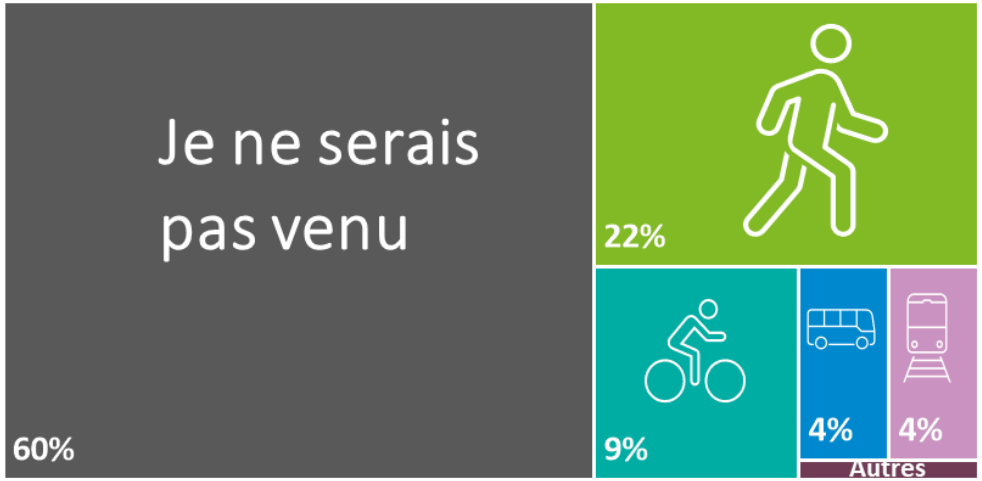
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : dernier déplacement dans le centre

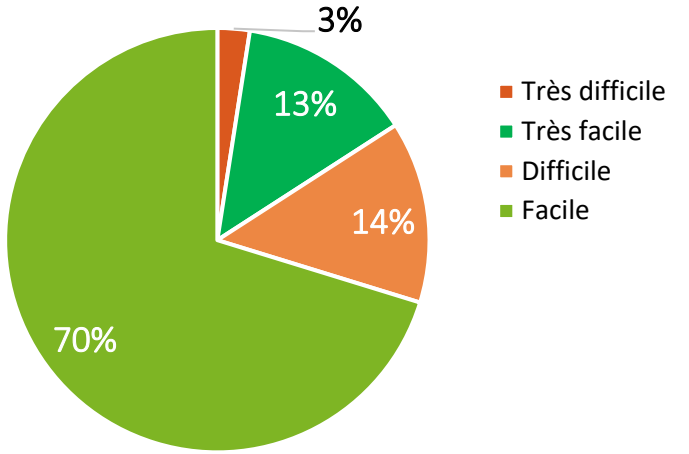
Mode(s) de transport utilisé



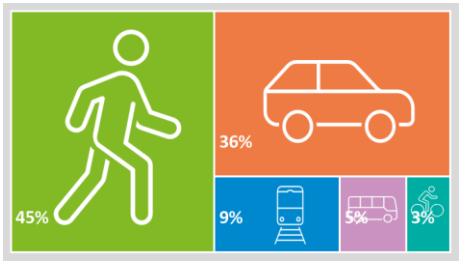
Autres moyens de transport envisagés

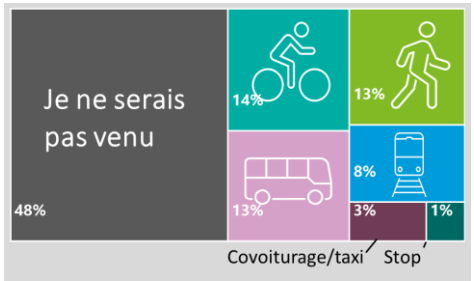


Facilité à se déplacer à Ciney-centre



- 80% en voiture. Puis à pied ;
- Bonne facilité à se déplacer ;
- 40% pourraient venir par un autre mode.



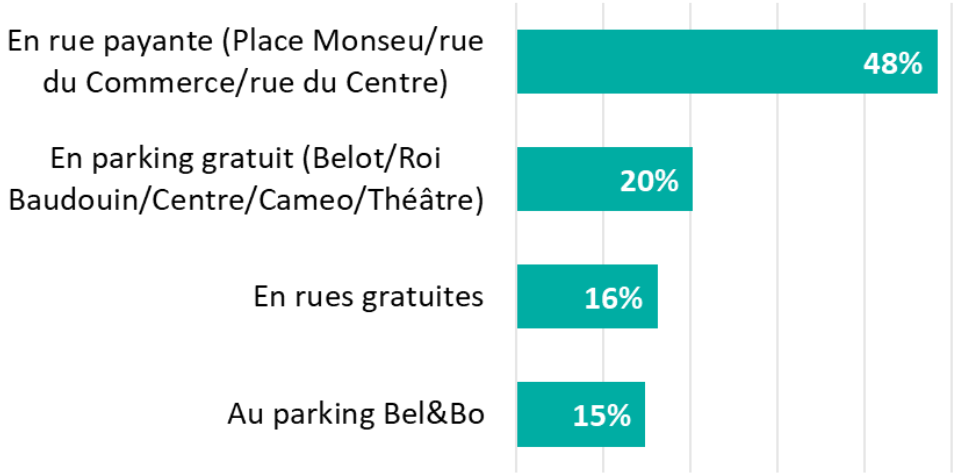


Enquête de terrain = Majorité de piétons et 52% pourraient venir par un autre mode.

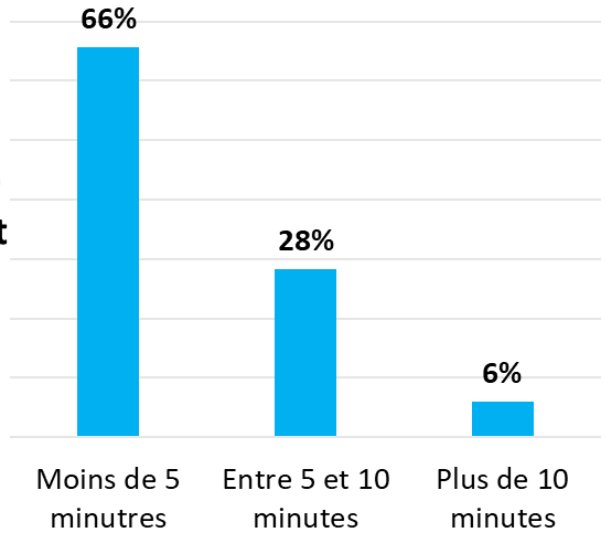
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : comportement des automobilistes

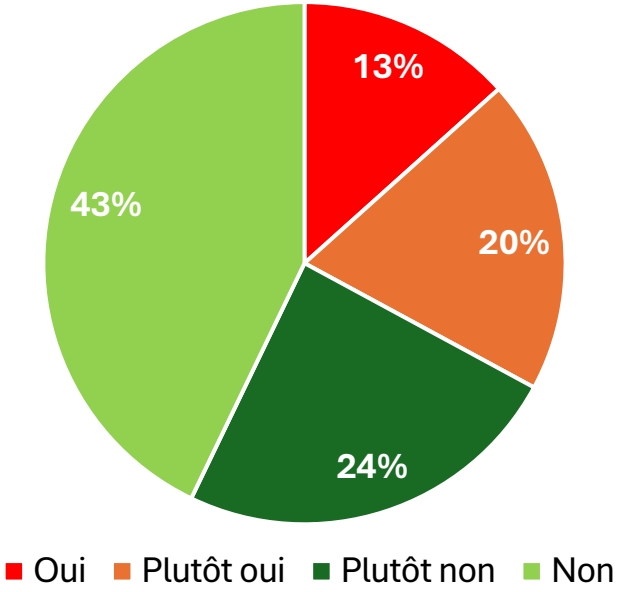
Où avez-vous garé votre voiture ?



Temps de marche entre le parking et la destination



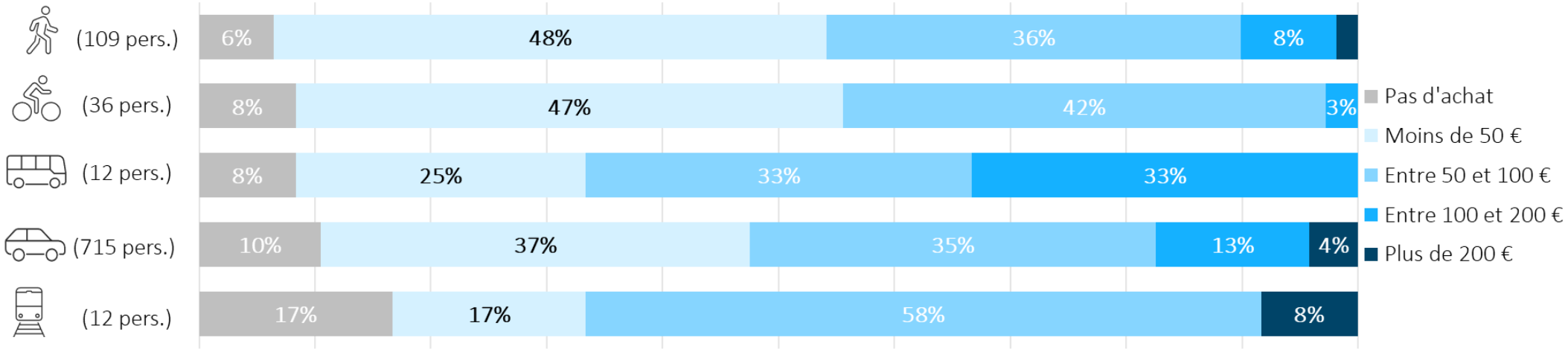
Difficulté à trouver une place de parking (voiture ou vélo)



- La moitié se gare en rues payantes ;
- Moins de 5 minutes de temps de marche pour 2/3 ;
- Pas de difficulté à trouver un parking (bien que certains précisent que cela est dû aux vacances de juillet).

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

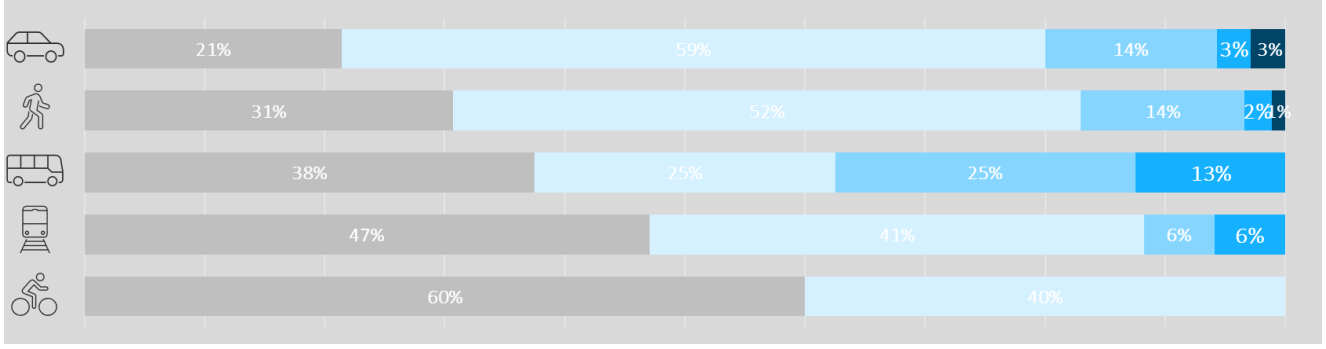
Enquête en ligne (902) : modes de transport et montant des achats



Grâce à leur nombre, ce sont bien les automobilistes qui génèrent le plus de chiffre d'affaires MAIS :

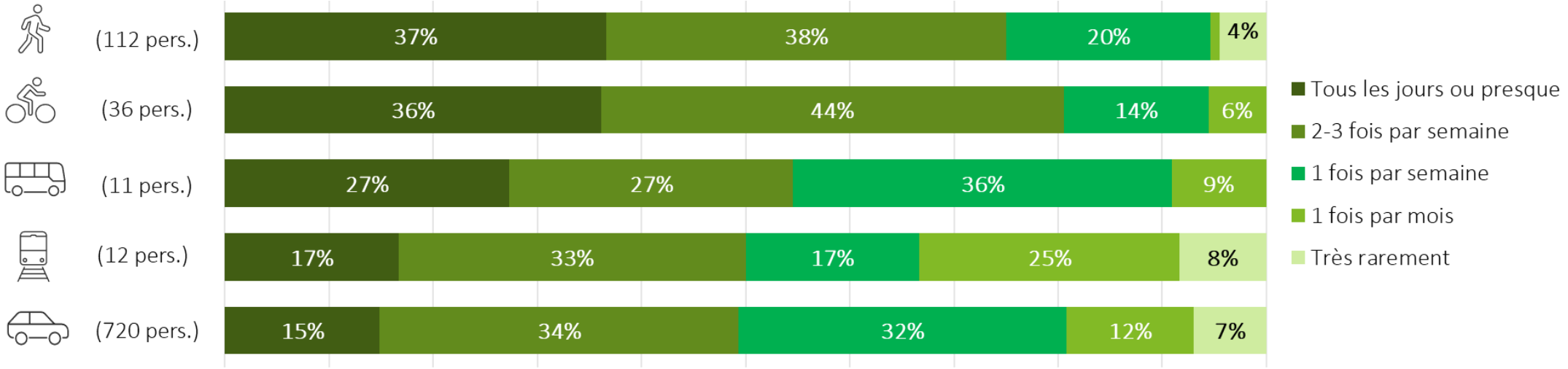
- Ceux qui viennent à pied et en vélo achètent plus souvent (part des « pas d'achat » la plus faible) ;
- Ceux qui viennent en bus et en train ont les plus gros paniers d'achat (plus de 50€) ;
- Ceux qui viennent en voiture sont seulement 7% de plus que ceux qui viennent à pied à dépenser plus de 100€.

Enquête de terrain = les « pas d'achat » sont bien plus nombreux et l'écart des plus de 100€ entre ceux qui viennent en voiture et à pied est de seulement 3%

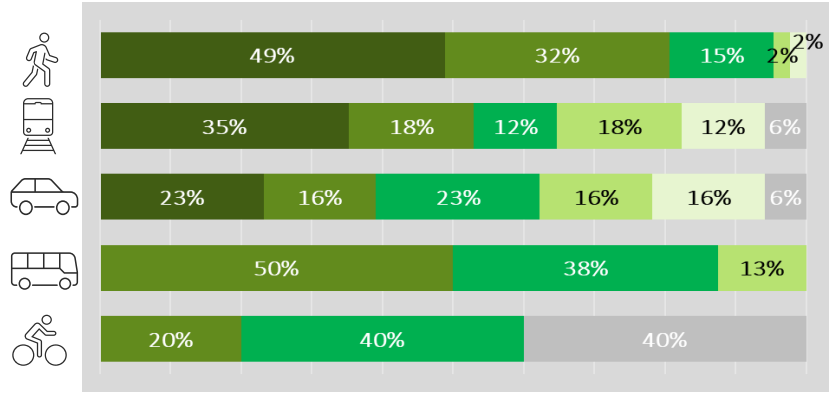


Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : modes de transport et fréquences de visite



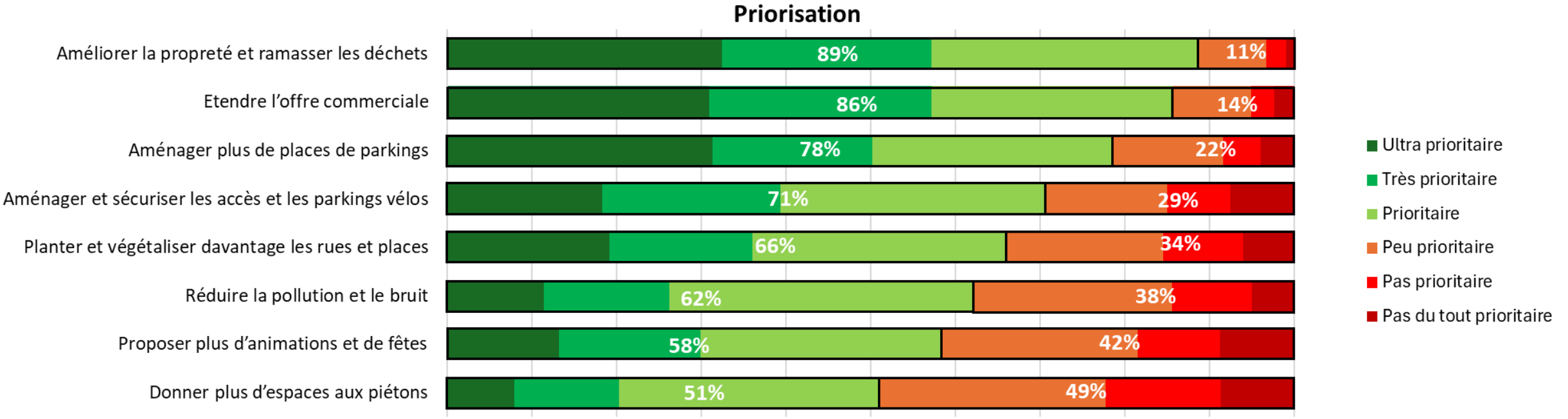
- Ceux qui viennent à pied et en vélo viennent 2 fois plus souvent que les autres ;
- Les automobilistes sont ceux qui viennent le moins souvent et seulement 50% d'entre eux viennent plusieurs fois par semaine.



Enquête de terrain = les piétons sont encore plus fréquents. Les voitures ne le sont pas plus mais les bus et vélo bien moindre

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : aménagements prioritaires

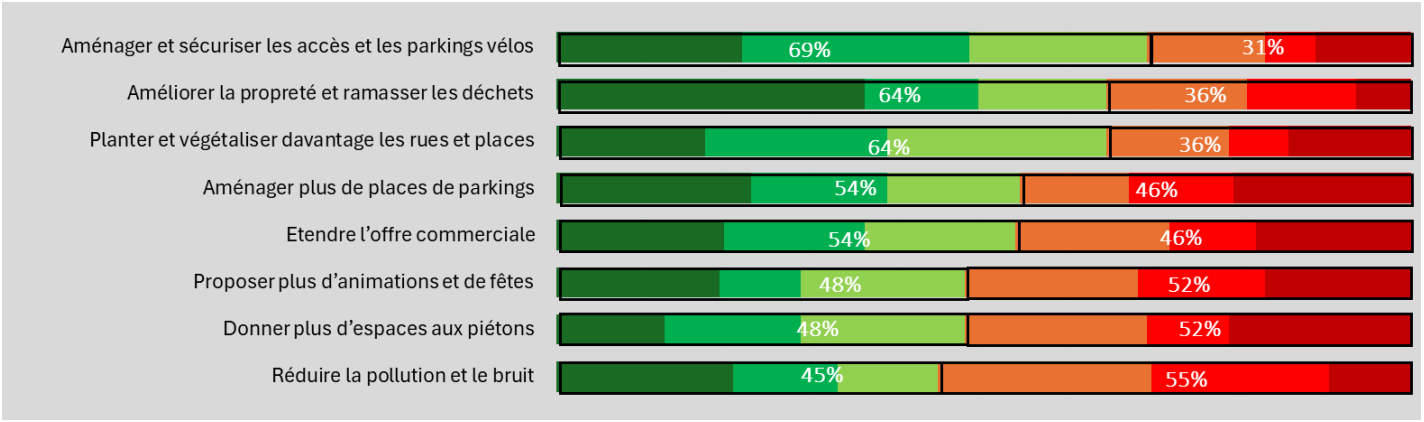


Top 3 des priorités :

1) Propreté ;
2) Offre commerciale ;
3) Parkings voitures.

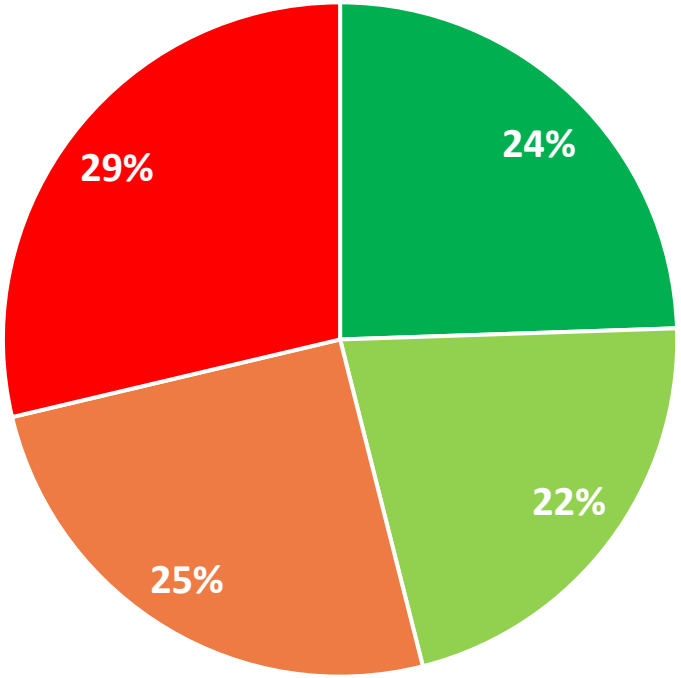
Enquête de terrain : Top 3 =

1) Accès et parkings vélos ;
2) Propreté ;
3) Végétalisation.



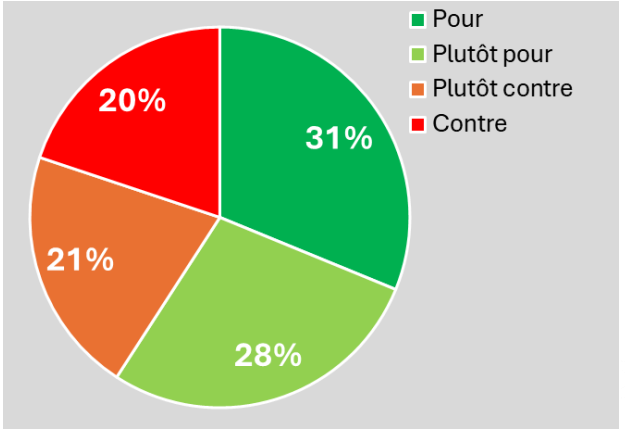
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : pour ou contre la piétonnisation de la place Monseu



Une petite majorité (54%) est plutôt contre et 1/3 est contre.

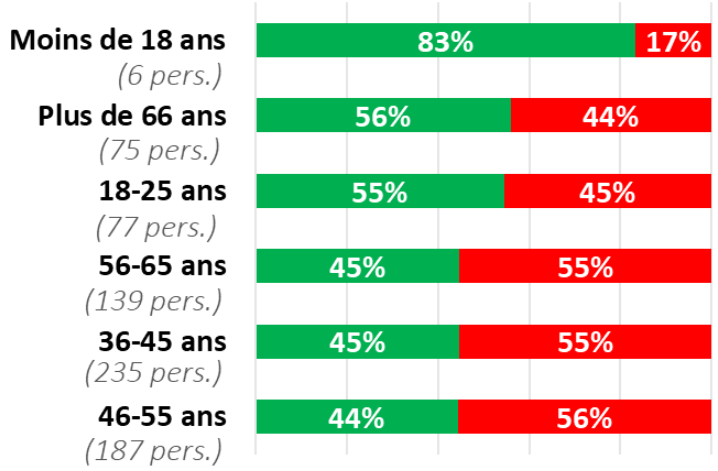
Enquête de terrain = 59% est plutôt pour et 1/3 pour => un piétonnier attire les touristes



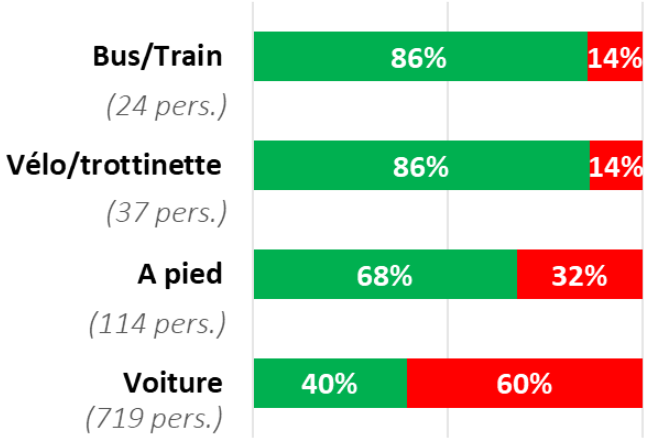
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête en ligne (902) : pour ou contre la piétonnisation de la place Monseu

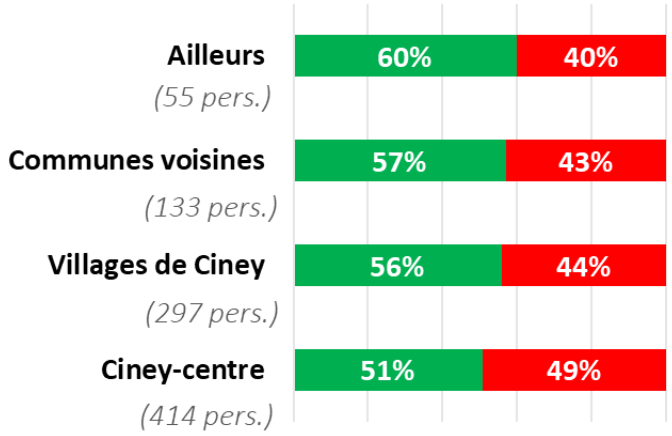
Votes en fonction de l'âge



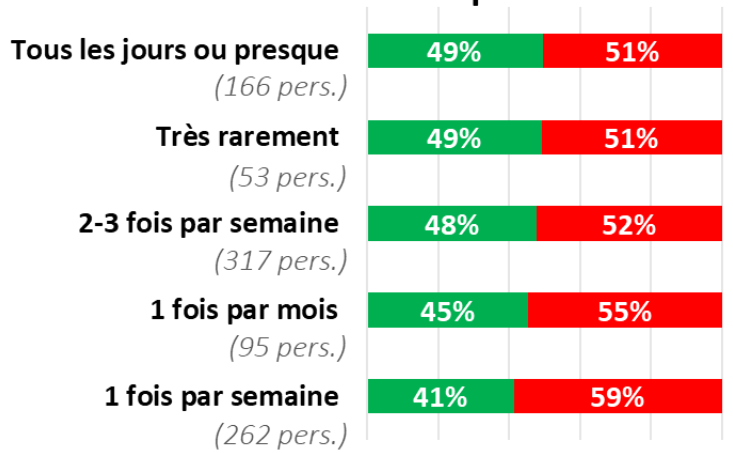
Votes en fonction du mode de transport



Votes en fonction du lieu de résidence



Votes en fonction de la fréquence de visite



Les POUR sont plutôt :

- Les jeunes et les pensionnés ;
- Ceux qui sont plus éloignés du centre ;
- Ceux qui viennent souvent OU rarement ;
- Les cyclistes, les usagers du bus et train et les piétons.

Càd ceux qui n'ont pas le stress de devoir trouver un parking et ceux qui ont le temps

Les CONTRE sont plutôt :

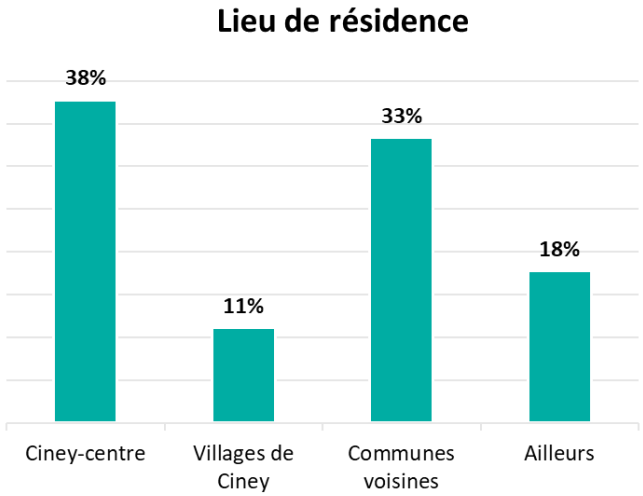
- Les actifs ;
- Ceux qui sont plus proches ;
- Ceux qui viennent quelque fois ;
- Les automobilistes.

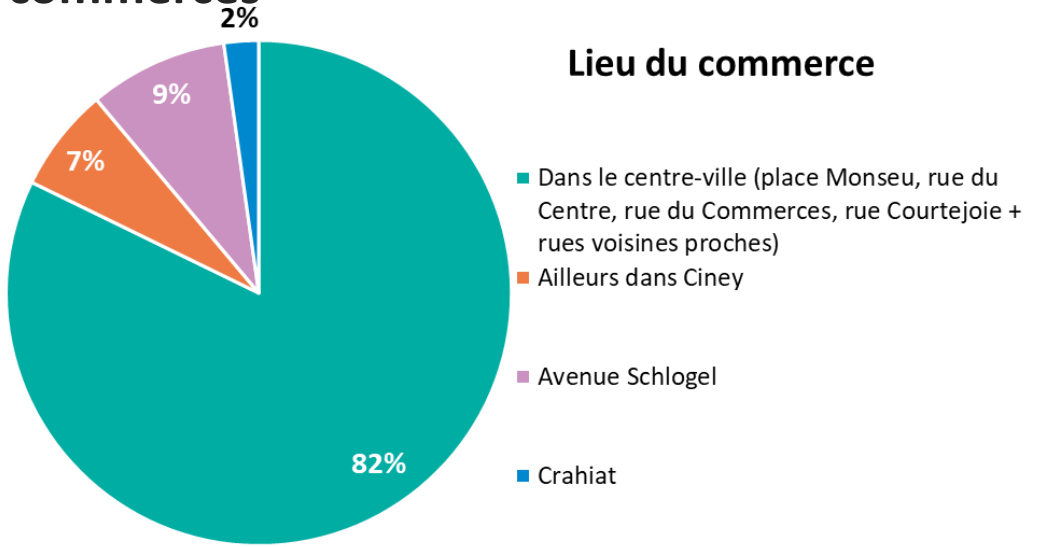
Càd ceux pour qui le temps est minutés.

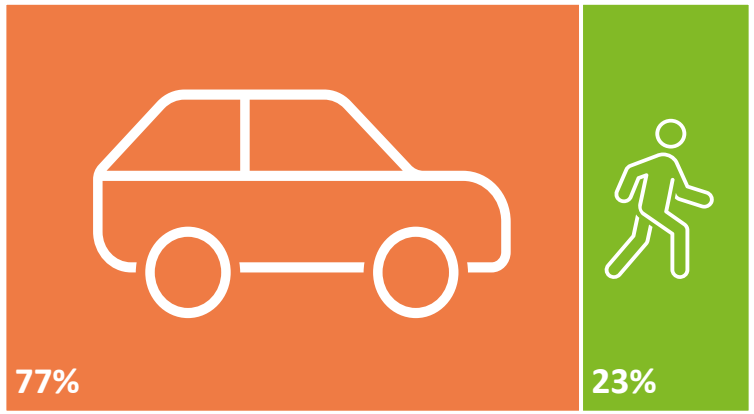
Pour/Plutôt pour Contre/Plutôt contre

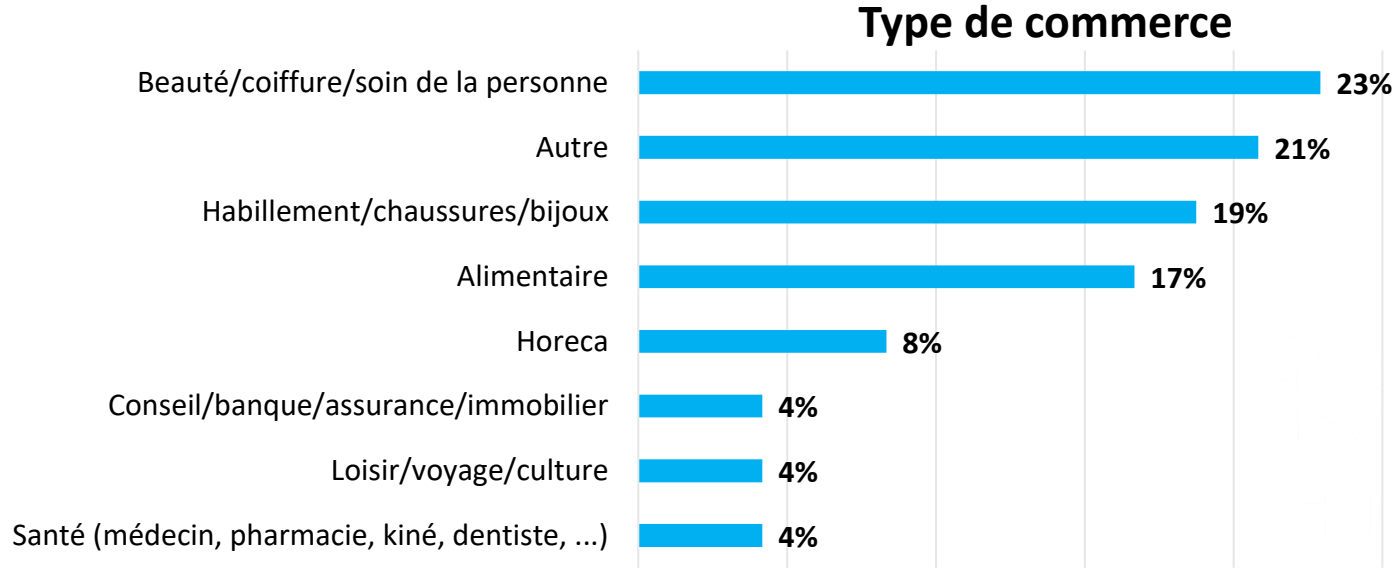
Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête des commerçants (45) : Lieu de résidence et types de commerces





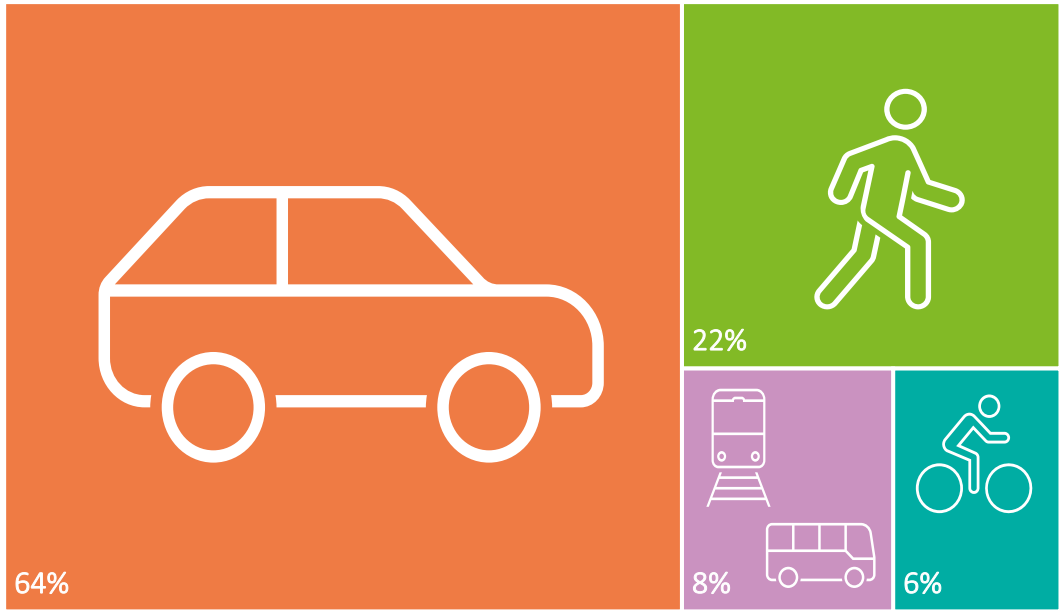




Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête des commerçants (45) : par quels modes viennent vos clients ?

Réponses des commerçants = modes supposés



Réponses des clients = modes réels

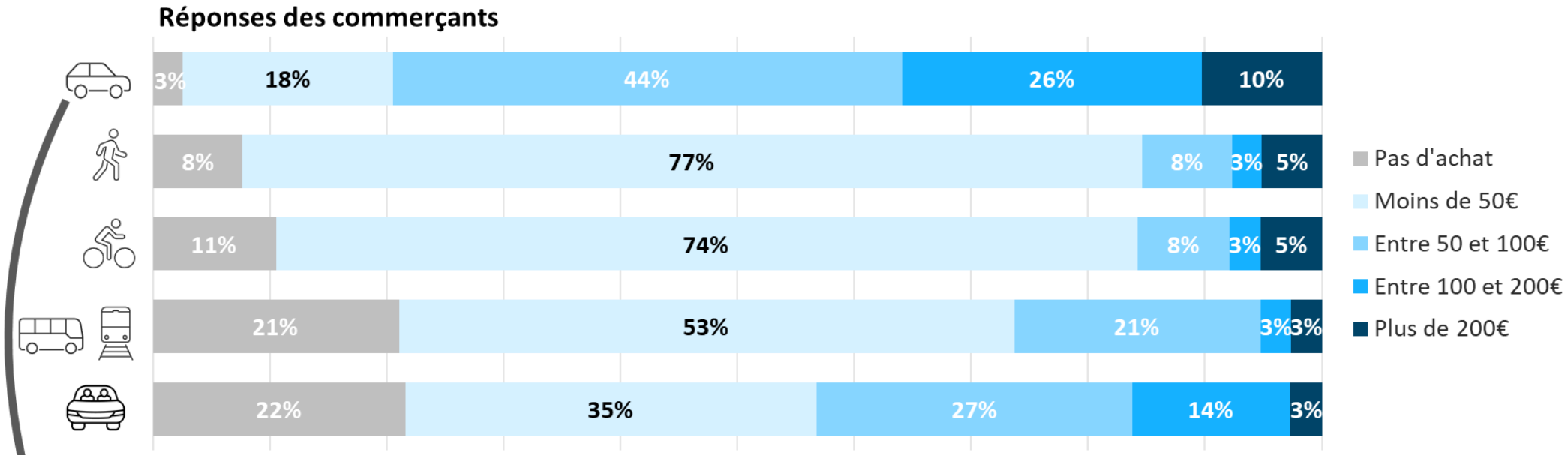


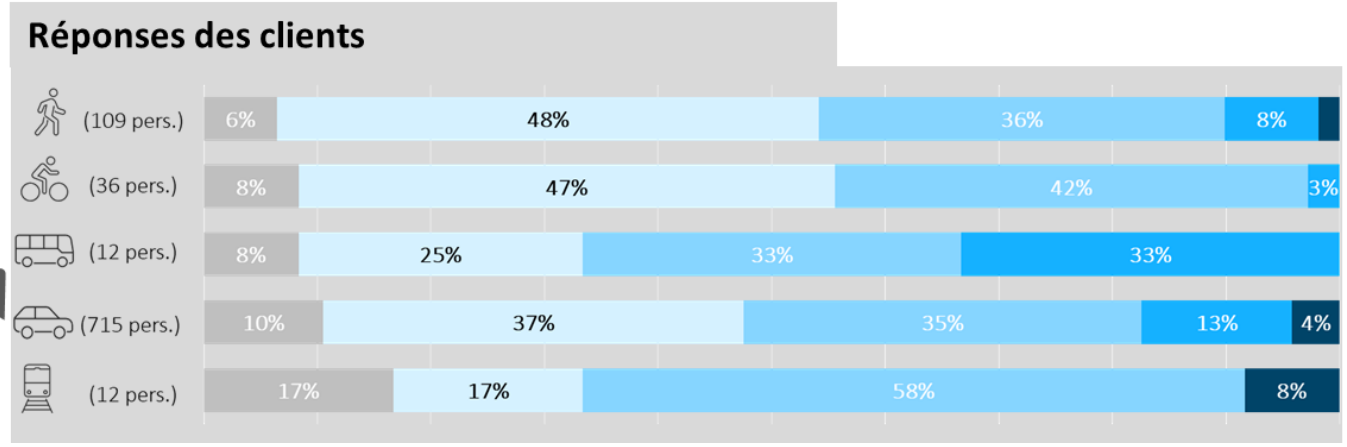
=> Les commerçants sous-estiment la part de leur client venus en voiture

- 9% surestiment la part voiture (plus de 85%) ;
- **24% des commerçants estiment la bonne part voiture** (entre 75% et 85%)
- 48% sous-estiment la part voiture (entre 50% et 75%) ;
- 20% sous-estiment très fort la part voiture (moins de 50%) ;

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête des commerçants (45) : quels clients dépensent le plus ?





⇒ **Les commerçants surestiment les montants dépensés par les automobilistes**

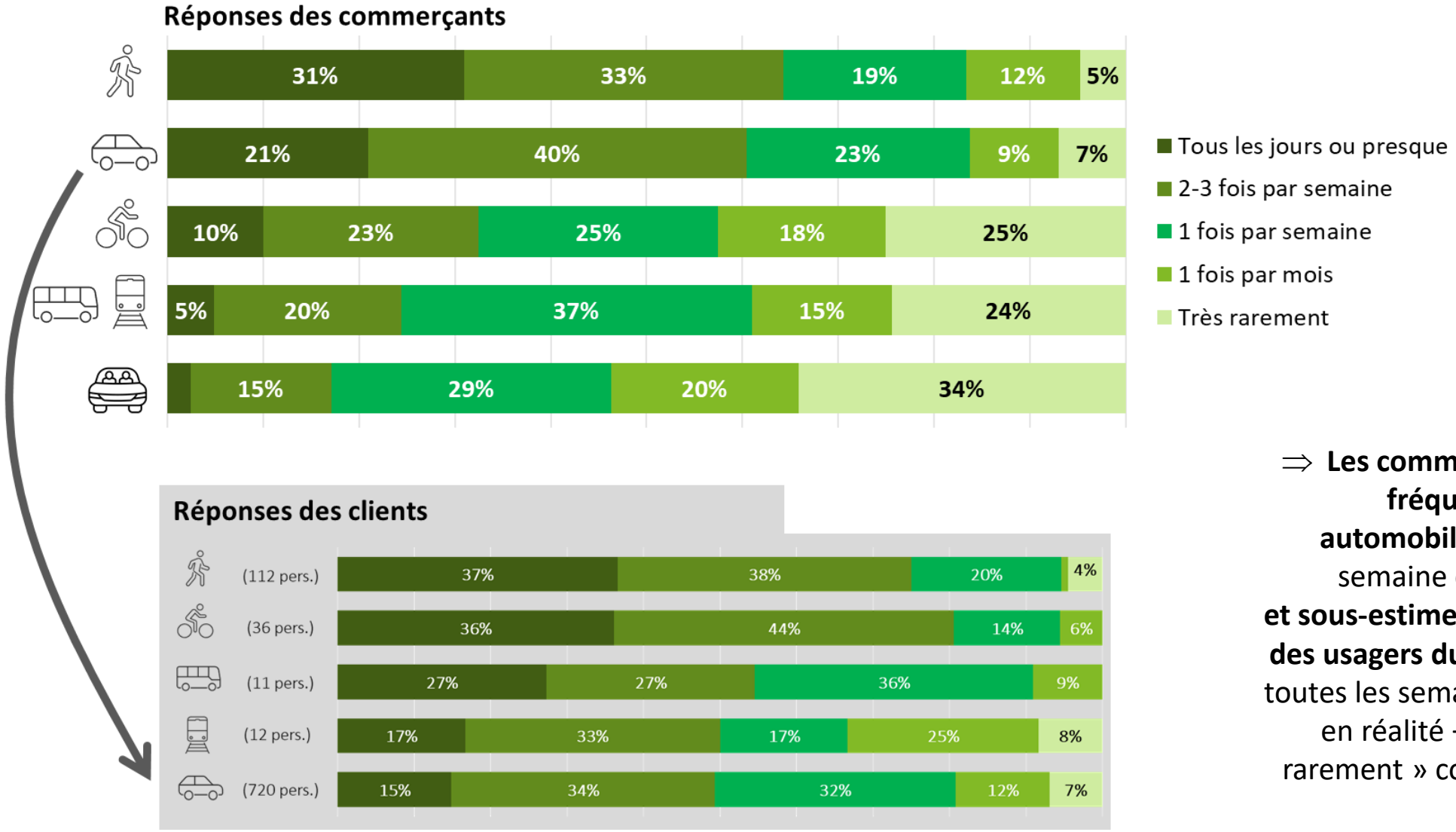
4 fois trop de clients à plus de 200€

3 fois trop de clients à 100-200€

et sous-estiment fortement celles des autres usagers

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

Enquête des commerçants (45) : quels clients viennent le plus ?

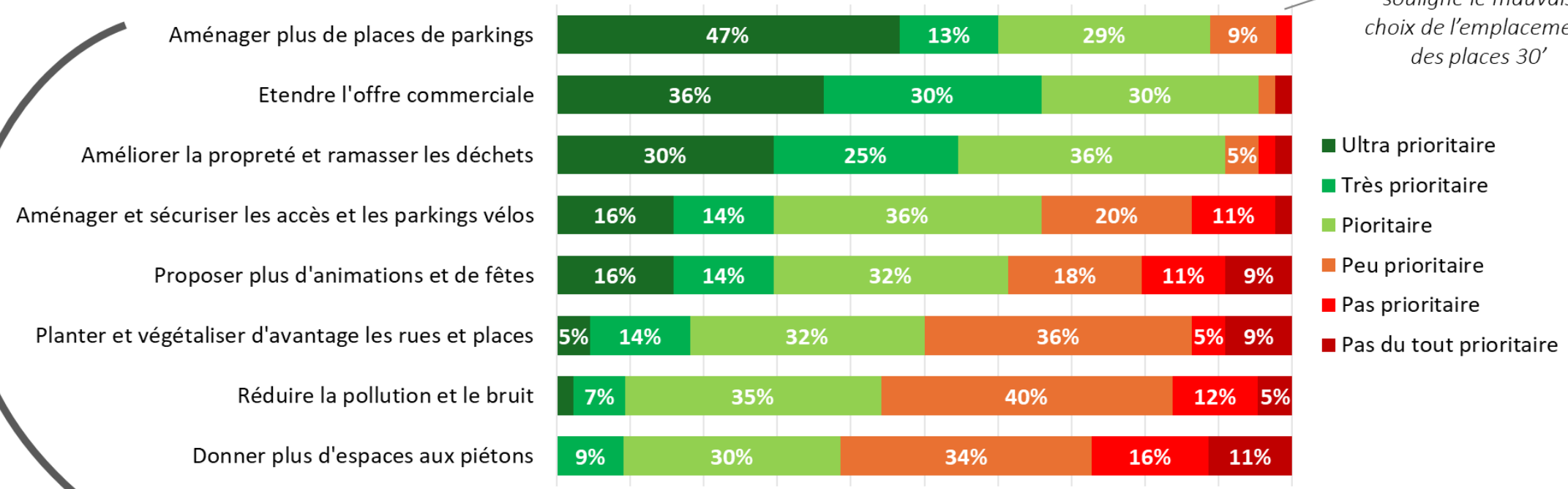


⇒ **Les commerçants surestiment la fréquence de visite des automobilistes** (61% plsrs fois par semaine contre 49% en réalité) **et sous-estiment celles des cyclistes et des usagers du bus/train** (33% et 25% toutes les semaines contre 80% et 50% en réalité + 25 à 34% de « très rarement » contre 0 à 8% en réalité)

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

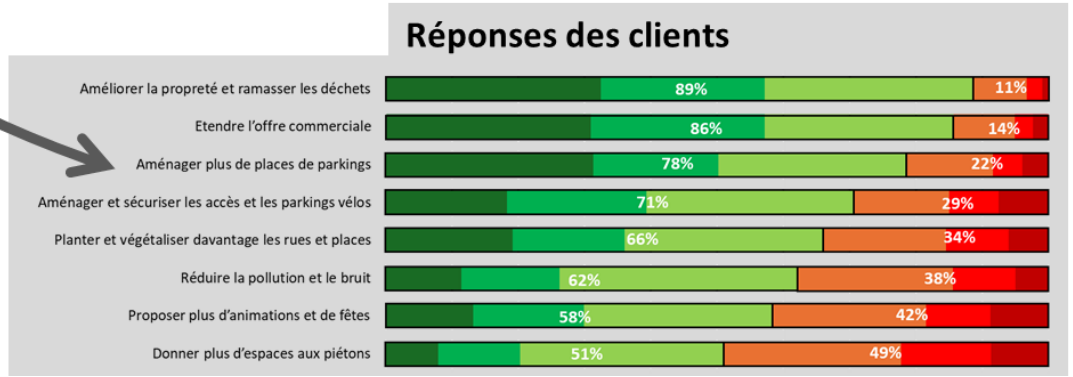
Enquête des commerçants (45) : quels sont les aménagements les plus demandés par vos clients ?

Réponses des commerçants



Un commerçant souligne le mauvais choix de l'emplacement des places 30'

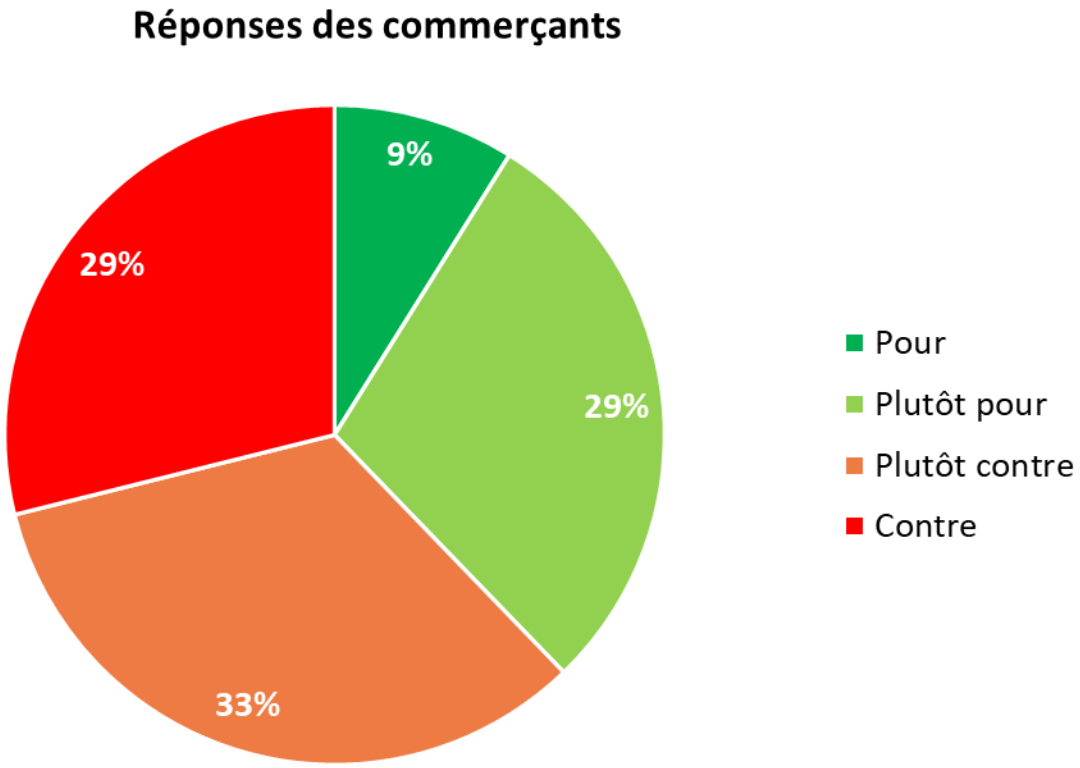
Réponses des clients

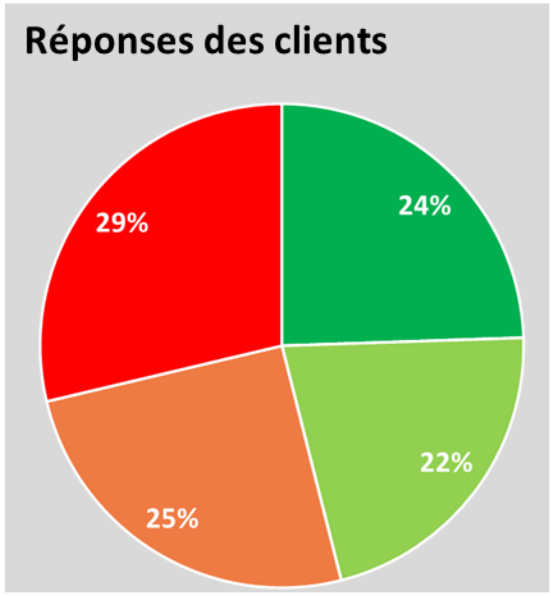


⇒ **Les commerçants pensent comme leurs clients mais surestiment un peu la problématique du parking car c'est une question qui les concerne directement puisque 77% d'entre eux viennent en voiture.**

Action 4.6 – Piétonniser la place Monseu

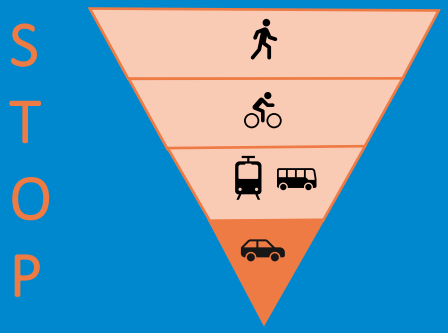
Enquête des commerçants (45) : pour ou contre la piétonnisation de la place Monseu





Un commerçant dit que cela diminuerait le nombre de places de parking dans le centre-ville et que celui-ci souffre déjà assez, « il est nécessaire d'agir vite avant sa mort »

⇒ **Les commerçants surestiment un peu l'avis de leurs clients** (62% contre, contre 54% en réalité + seulement 9% totalement pour contre 24% en réalité).



PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 1

Action 1.1/3.1 : **Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville**

ICEDD

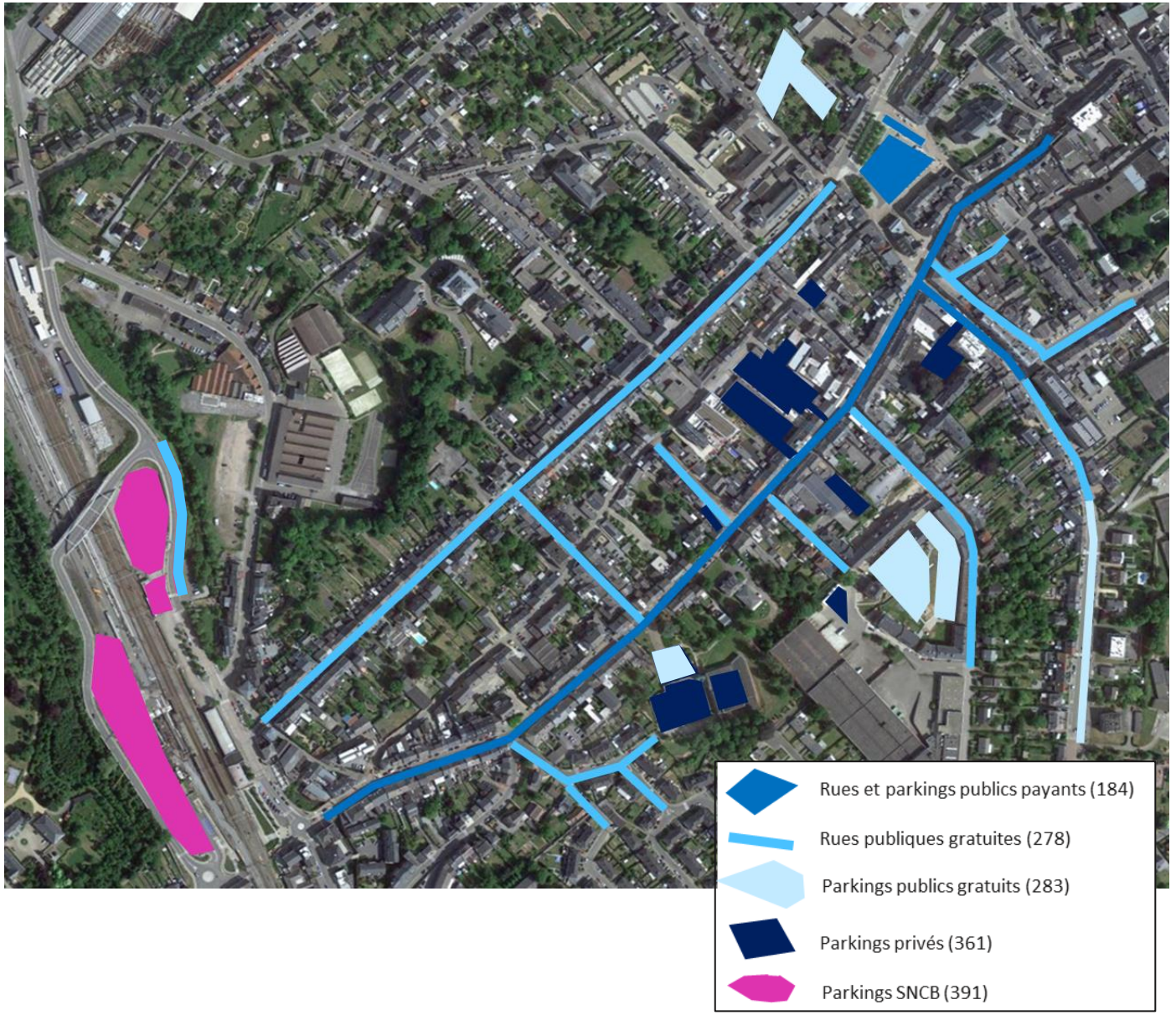
Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Constats

Les comptages de 2023 et 2024 avaient permis de relever que :

- Les **parkings et rues payantes** sont **sous-utilisées** (58% au max) mais avec quelques tronçons saturés l'après-midi (rues des Héros et du Commerce à hauteur du Carrefour Market) ;
- Les **rues gratuites** sont **très sollicitées** avec des poches saturées (bas de Piervenne, Renaissance et rues proches de la rue du Commerce) ;
- Les **parkings gratuits soit fort sollicités** (Belot et Intermarché), **soit pas** (Cameo, Capelle, rue Courtejoie) ;
- Les **parkings privés** sont vraiment **sous-utilisés** ;
- Les **parkings SNCB** sont proches de la **saturation** ;

	Nombre total de places	Saturation	Solde de places disponibles
Rues et parkings payants *(hors Monseu)*	184 *(135)*	58% *(79%)*	78 *(29)*
Rues gratuites	288	81%	54
Parkings gratuits	290	80%	74
Parkings privés	367	57%	159
Parkings SNCB	388	84%	61



Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Où mettre en place la zone bleue ?

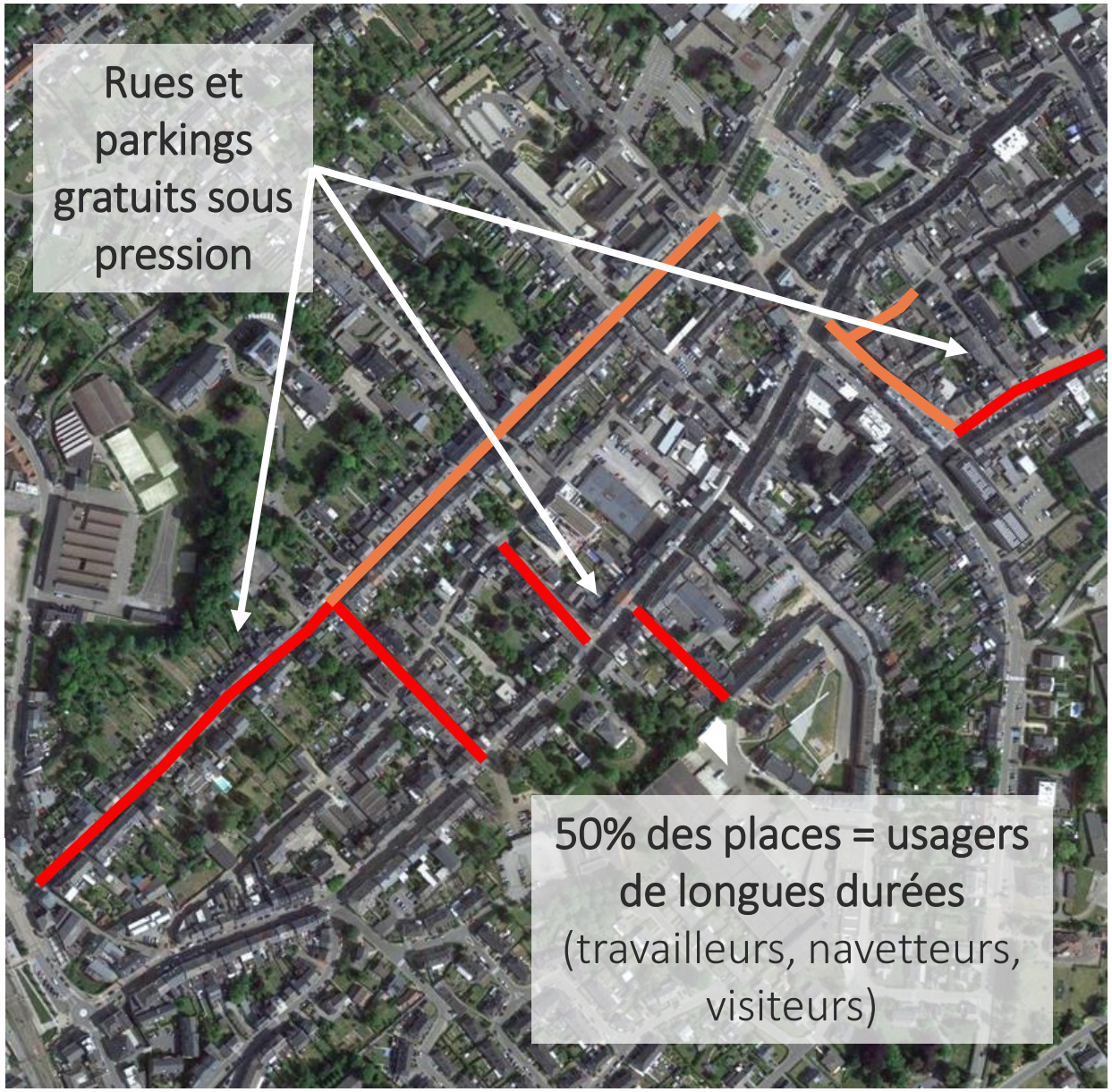
La mise en place d'une zone bleue doit permettre de réduire la pression du parking dans les rues résidentielles pour permettre d'une part aux riverains de s'y stationner plus facilement et d'autre part une utilisation différente de l'espace public (trottoirs, plantations, gestion des eaux de ruissellement, espaces cyclables, …).

Dans le centre-ville, l'intérêt d'une **zone bleue** se présente surtout sur l'**axe Piervenne/St-Pierre** sous l'effet de la gare, dans les **rues Sainte-Barbe, de l'Univers et Capelle** sous l'effet de la rue du commerce payante et autour de la **place de la Renaissance**, sous l'effet combiné du stationnement payant rue Courtejoie et des pôles d'emploi proche (école, justice de paix, commerçants, …).

Concrètement, la zone bleue permet de se stationner gratuitement pour une durée maximale de 2 à 3h et sans durée limitée pour ceux qui disposent d'une carte riverain. Sont donc invités à se garer ailleurs ceux qui restent plus de 2 à 3h, c'est-à-dire les personnes qui travaillent dans le centre-ville. Dans les rues concernées, ceux-ci représentent environ 50% des usagers en journée, c'est-à-dire 140 places sur les 288.

La mise en place d'une zone bleue sur ces rues aura donc comme impact un **report de 140 voitures sur d'autres rues et parkings**.

A l'inverse, davantage de voitures stationnant moins de 2-3h viendront s'y garer puisque des places seront disponibles (mais sans perturber trop le besoin en stationnement des résidents



Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Où reporter les 140 places ?

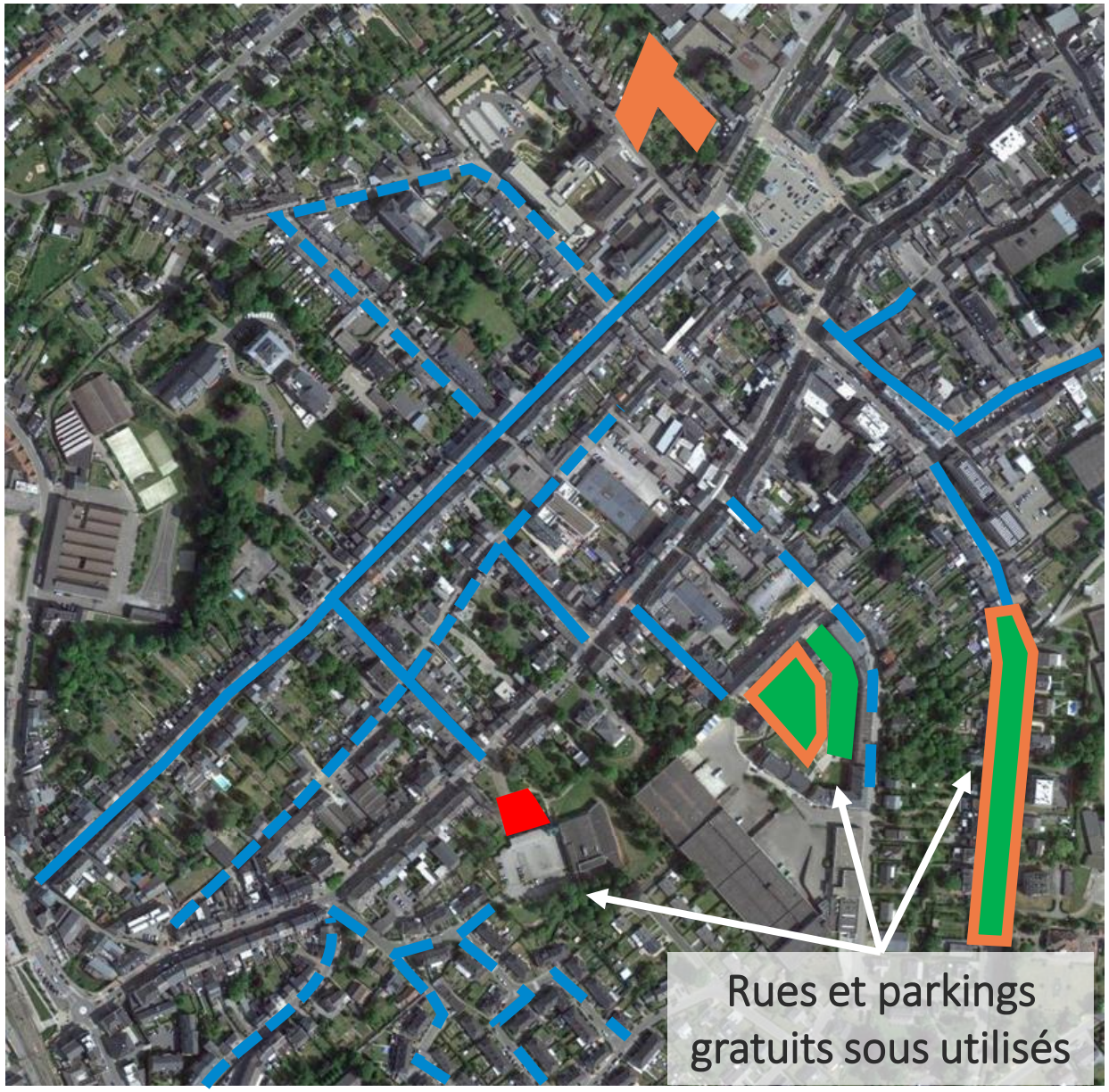
Indéniablement, les voitures non autorisées dans la zone bleue iront se garer sur les places disponibles les plus proches dans les rues voisines et dans les parkings publics proches.

Les comptages ont montré que les rues proches dans les quartiers St-Roch et Omalius disposaient de places. Pour éviter un report de la problématique dans ces rues, la zone bleue doit donc y être étendue. Dès lors, les 140 places doivent trouver refuge dans les parkings publics gratuits :

- Parking Centre = solde de 0 places ;
- Parking Belot = solde de 14 places ;
- Parking Cameo = solde de 19 places **(mais pas organisé)** ;
- Parking Capelle = solde de 27 places ;
- Parking Courtejoie/St-Joseph = solde de 12 places
- Parking SNCB (côté Gare) = solde de 44 places

TOTAL du solde disponible = 116 places

=> Il manque une 20aine de places (+47 en cas de piétonisation de la place Monseu).

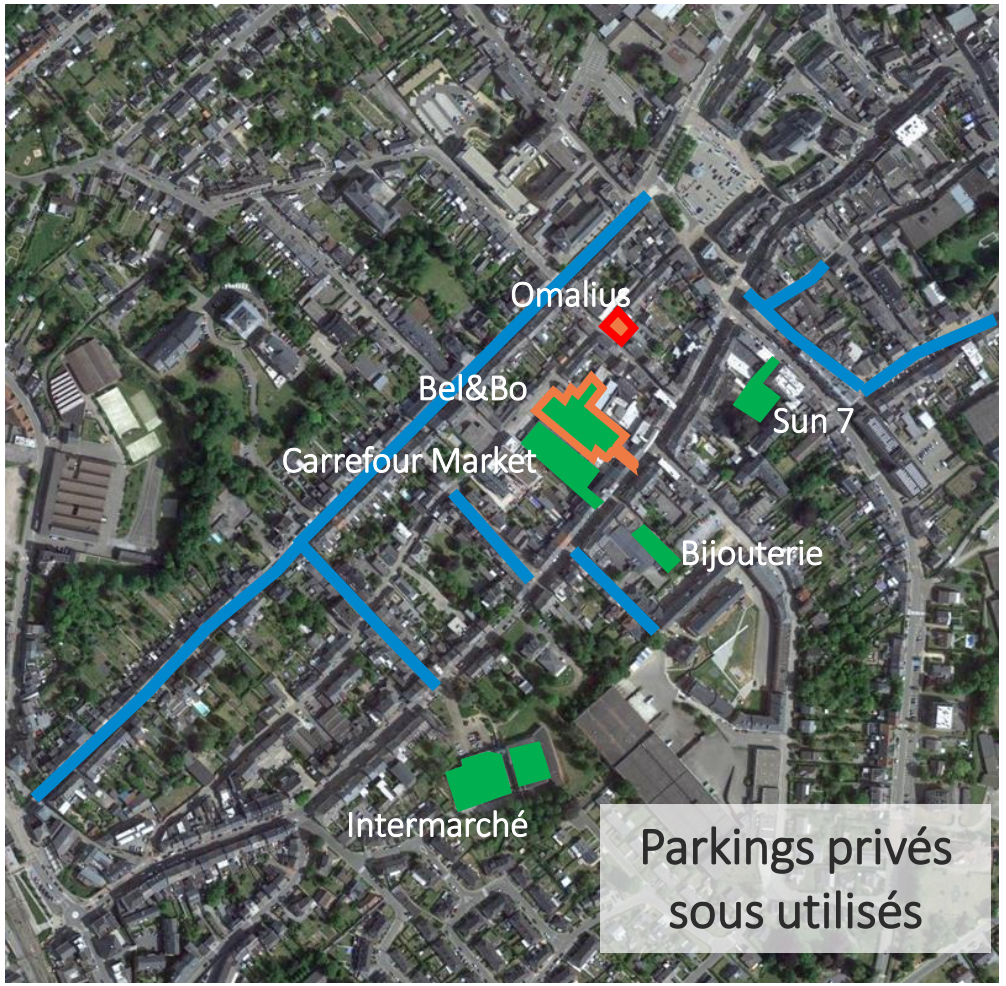


Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Quelles solutions pour combler les 20 (+47) places ?

3 scénarios sont possibles :

	Scénario 1 – pas de changements de pratique de mobilité	Scénario 2 – Vision FAST (30% de report modal)	Scénario 3 – Optimisation du parking Cameo + des parkings privés
Avantages		• 30% de report modal = **163 places** potentiellement **libérées** ;	**133 places disponibles** sur l'axe commerçant : • Bel&Bo = 17 ; • Carrefour Market = **45** ; • Sun 7 (Courtejoie) = 12 ; • Bijouterie Dehalu = 12 ; • Intermarché = **47** ;
		Offre largement disponible pour permettre la piétonnisation de la place Monseu	
Inconvénients	• **Piétonnisation** de la place **Monseu plus difficile** ; • Besoin de construire un **nouveau parking** de min 20 places + 47 places de Monseu (140 k€ pour un parking aérien à 670k€ pour un parking à étages aérien)		
	Non recommandé	A privilégier	A privilégier



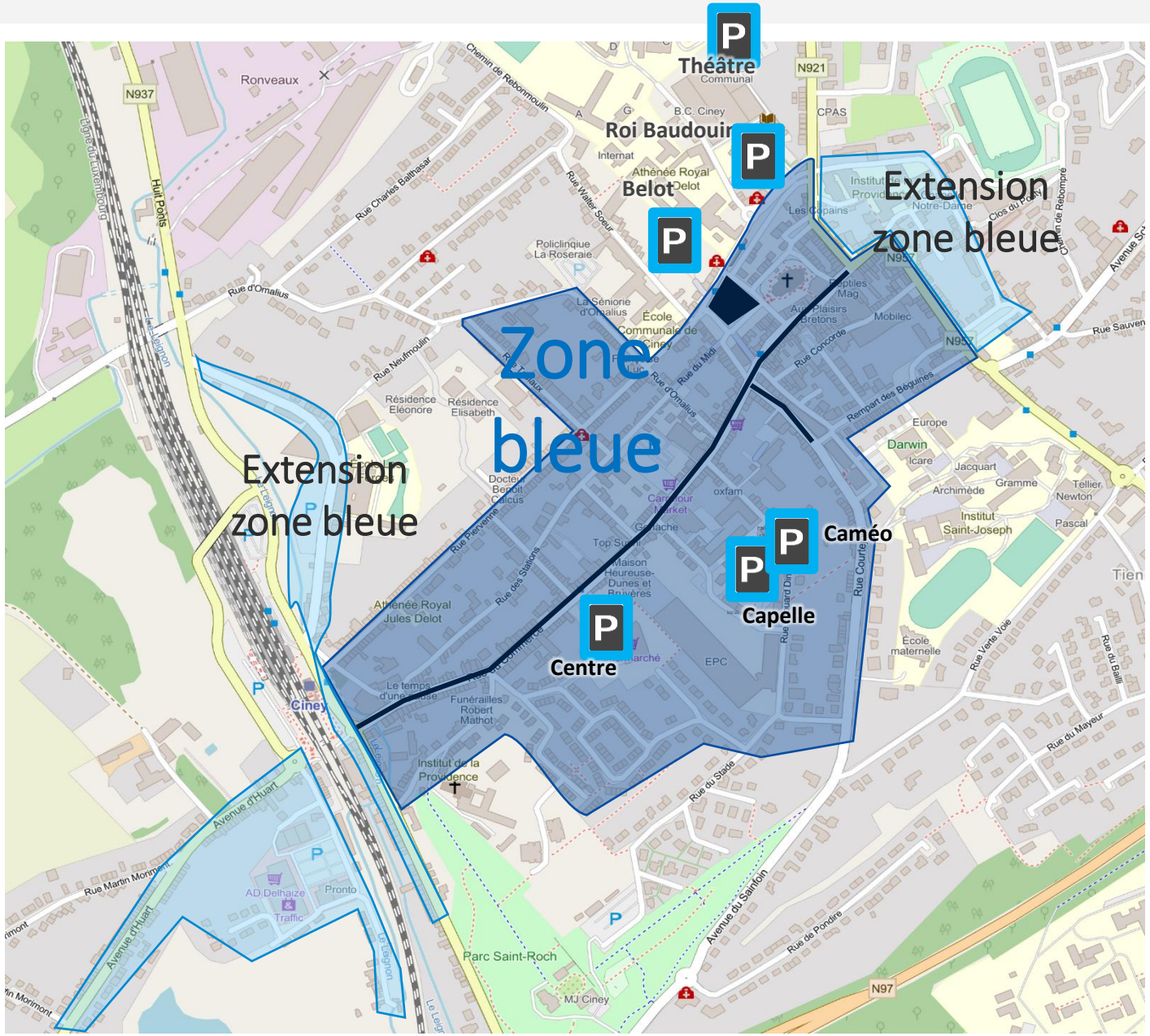
Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Proposition de périmètre

- **Un périmètre de base** (avec cartes riverains) qui intègre les 3 zones sous pression (Piervenne, Ste-Barbe/Capelle/Univers et Renaissance) ainsi que leurs rues mitoyennes ;
- **3 poches d'extension** (2 à l'ouest et 1)à l'est) si on y observe du report de stationnement longue durée ;
- La zone horodateurs et les parkings gratuits restent tels quels ;

A terme, **possibilité de remplacer la zone horodateurs payante par des places « Achats minutes ».**

- Intérêt :
  - Une zone bleue favorise naturellement la rotation ;
  - plus positif en termes d'image que les horodateurs ;
  - Renfort de l'attractivité vis-à-vis des retails parks ;
- Conditions :
  - Repositionner des places « Achats minutes » devant tous les commerces a besoin de forte rotation (alimentaire, Horeca, épicerie, …) ;
  - Maintenir un contrôle suffisant pour garantir la rotation.



Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

La carte riverain

Mise en œuvre : Dérogations spécifiées à prévoir dans le règlement-taxe ou le règlement-redevance ;

Droits accordés : facilités d'utilisation de certaines zones de stationnement
→ Tarif réduit ;
→ Durée de stationnement plus longue ;
→ Autorisation pour un véhicule de stationner librement en zone bleue ;
→ Réservation de certaines places de stationnement ;

Personnes concernées :
- Riverains ;
- Voitures partagées ;
- Personnes autorisées par le conseil communal (ex : personnel soignant) ;

Exemple de tarifs de carte riverain d'autres communes

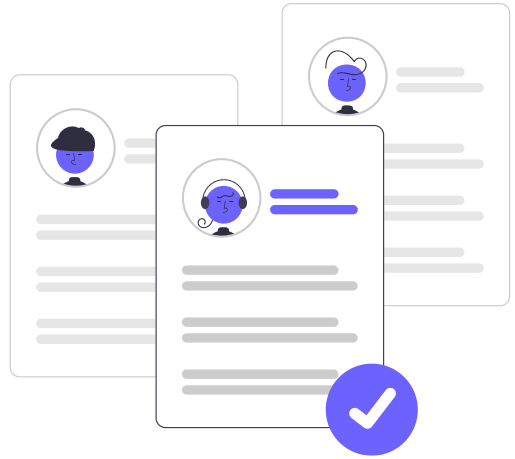
Tarif et période de validité	Huy	Namur	Marche-en-Famenne	Louvain-la-Neuve
1ère carte	20 €/an	10 €/an	250 €/an	10 €
2ème carte	50 €/an	150 €/an	Pas possible	50 €
3ème carte	Pas possible	Pas possible	Pas possible	300 € /2 ans



https://sjtn.brussels/fr/actualites/carte-de-riverain

Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

La carte riverain



Carte communale de stationnement

Pour la ville de Ciney, l'option la plus pertinente serait une carte communale de stationnement pour les **riverains domiciliés dans la zone bleue**. Cette carte leur permettrait d'avoir **2 véhicules maximums** stationnés dans la zone bleue avec la carte. Pour le premier véhicule, 20€/an serait demandé et minimum 50€/an pour la seconde. Les personnes possédant la carte peuvent garer leur(s) véhicule(s) enregistrés pour une **durée illimitée** même en zone bleue. Au moment de l'acquisition de la carte, une liste des rues concernées par l'offre devra être fournie à l'usager par la commune.

⚠ Un justificatif de domicile est nécessaire pour obtenir la carte et possiblement des photos montrant le manque de place/garage à son domicile car certaines maisons possèdent un garage ou une avancée sur sa propriété.

Pour **certains corps de métiers** comme les infirmiers ou les aides à domicile, la carte pourra être fournie pour 1 véhicule par travailleur au prix de 50€. L'offre est différente pour ces personnes : ils ont le droit à **1h de plus de stationnement** que la durée normalement autorisée dans la zone. Ainsi, les détenteurs de la carte dans le cadre de leur travail ne pourront pas abuser de leur avantage pour des besoins personnels.

⚠ Une attestation de travail est nécessaire pour obtenir la carte.



Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

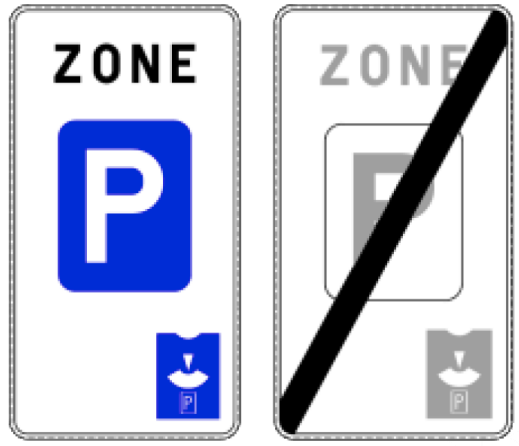
La signalisation

Une **homogénéisation et simplification des panneaux** de signalisation des zones de stationnement est nécessaire pour permettre :

- Une **meilleure compréhension** du statut de stationnement de la zone
- Un **meilleur respect** du mode de stationnement (durée et prix)
- Une **meilleure rotation** des utilisateurs qui respecteront davantage le temps de stationnement autorisé



Des panneaux de type **ZE9a** doivent être disposés aux entrées de la zone bleue accompagnés de panneaux portant la mention « rappel » au sein du périmètre.



La durée de stationnement autorisée doit être précisée (sinon 2h par défaut) sur le panneau. Sans indication contraire, la zone bleue sera applicable de 9h à 18h du lundi au samedi.

Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

La communication

Une bonne **communication** peut permettre aux usagers de mieux comprendre les panneaux auxquels ils font face.

De plus il est nécessaire que le panneau soit bien lisible et visible.

- Pour cela des dimensions sont à respecter : La taille recommandée est de **0,60 m par 0,90 m** mais les dimensions peuvent être diminuées à 0,40 m par 0,60 m selon l'environnement.
- De plus, il ne faut mettre trop de panneau autour du panneau de stationnement sinon l'utilisateur reçoit trop d'informations et ne les traite pas correctement.

Enfin, de la communication pour inciter l'utilisation d'**applications** sur smartphone pour savoir dans quelle zone l'utilisateur a garé sa voiture peut être utile.



https://gestioncentrevillehannut.be/securite-proprete/





Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Contrôles

Le plus efficace pour vérifier que les durées de stationnement sont respectées est de **dépénaliser** le stationnement. Ainsi, ce n'est plus la Police qui est en charge du contrôle mais des agents communaux. Ce système est à privilégier puisque dans la plupart des communes les policiers n'ont pas assez de ressources (temps et personnes) pour effectuer des contrôles fréquents. Or, si les contrôles ne sont que très rares, les conducteurs ne vont pas respecter la durée de stationnement imposée.

La dépénalisation concerne les places de stationnement en zones bleues, en zones payantes et les places réservées aux titulaires d'une carte communale de stationnement.

Pour qu'une commune puisse appliquer ce système, elle doit établir un **règlement complémentaire de circulation routière** qui sera par la suite étudié par le parquet.

En cas de non-respect, les agents communaux demandent des **rétributions** qui peuvent avoir 2 formes :

- Taxes : prélèvement sur les ressources des personnes par voie d'autorité pour être affecté aux services d'utilité général
- Redevances : rémunération pour un service fourni par la commune

Un règlement-redevance ou taxe est alors à créer.



Exemple de montant de la redevance pour non respect de la durée de stationnement

Villes	Redevance	Taxe
Bruxelles	35€	
Liège	40€	
Namur	17€	
Welkenraedt		20€
Charleroi	25€ à 50€*	
Binche	15€	

**Selon le temps de stationnement en trop du véhicule*

Action 1.1/3.1 : Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville

Contrôles

De nouvelles technologies de contrôle de stationnement apparaissent pour permettre un contrôle plus rapide, plus efficace et éviter la fraude (notamment la mise à jour du disque en journée). Dans un horizon à plus long terme (5-10 ans), le contrôle manuel pourrait être progressivement remplacé par un contrôle automatique (mutualisé avec les communes voisines).

- **Contrôle par un agent communal** : Un agent à pied peut contrôler environ 400 places par jour. Pour la zone bleue de Ciney (~800 places), il est nécessaire de mobiliser 2 personnes pour permettre au minimum 2 contrôles par jour.

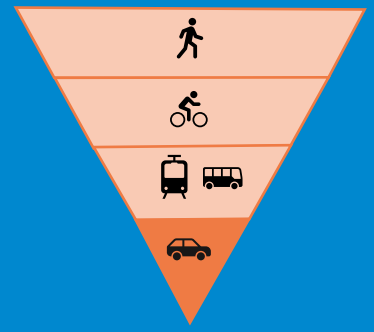
- **Contrôle par scan-car** : la scan-car est un véhicule équipé de caméras ANPR permettant de scanner les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés afin de vérifier s'ils disposent d'une autorisation de stationnement valide ou, par l'intermédiaire de deux passages, de vérifier si le véhicule à dépasser le temps de stationnement autorisé en zone bleue. Ce système permet d'intensifier les contrôles pour assurer une meilleure rotation des véhicules et réduire le sentiment d'impunité. L'utilisation de la scan-car pourraient être mutualisés avec celle de Namur pour réduire les coûts liés à celle-ci.



Source : Cémathèque 55 - La scan-car, un outil au service des mobilités, SPW

Pour plus d'informations sur cet outil de contrôle : https://mobilite.wallonie.be/files/cematheque/cematheque_0055.pdf

S
T
O
P



PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 1

Action 3.3 : **Organiser le stationnement des nouveaux projets immobiliers en poches de parkings mutualisés**

ICEDD

Action 3.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

Le centre-ville de Ciney fait l'objet de 5 gros projets immobiliers à l'étude pour un total de 1.000 à 1.200 logements. Quel que soit en définitive le nombre de nouveaux logements qui seront réellement construits, il y aura une demande future forte en mobilité voiture dans le centre.

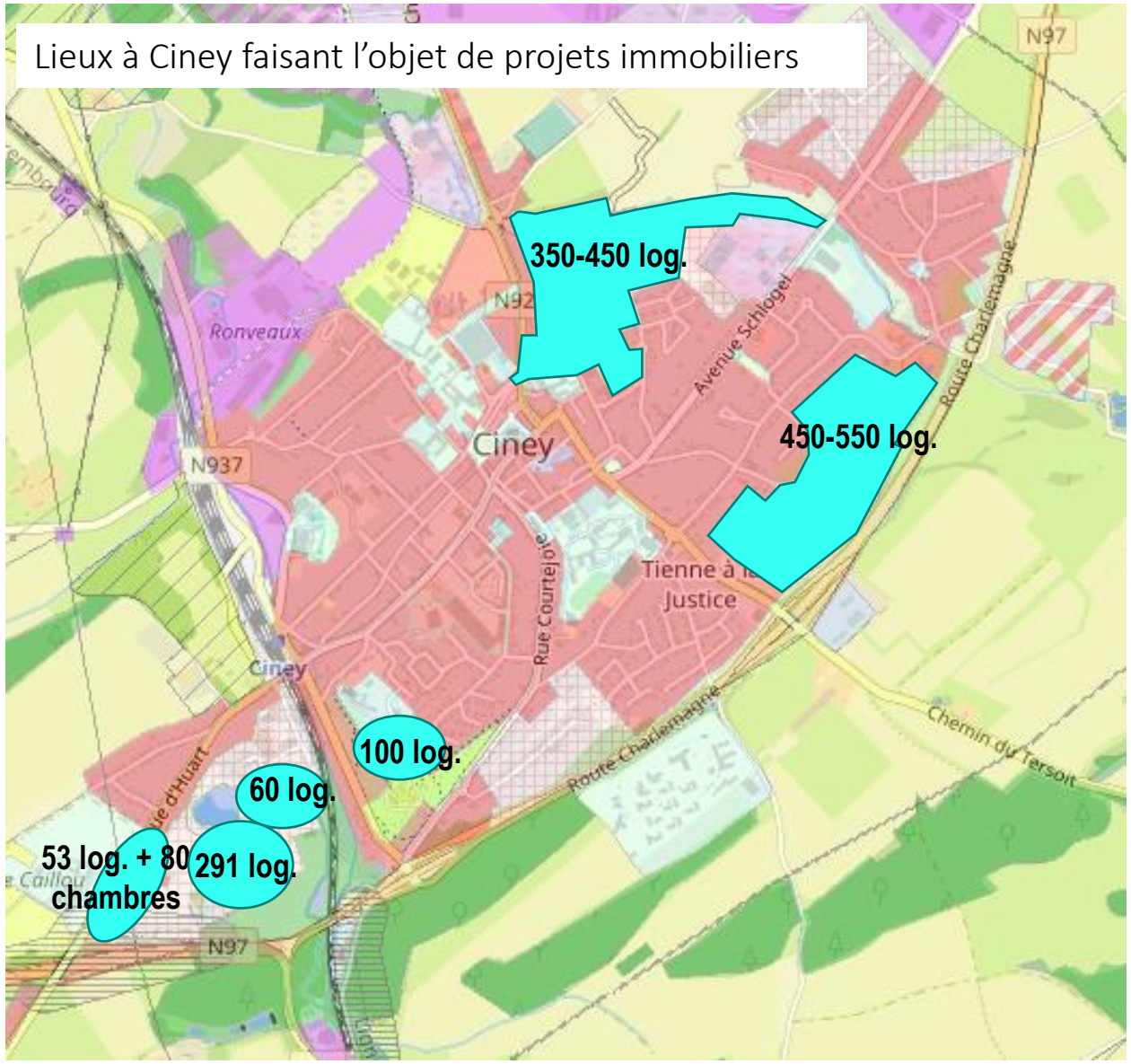
Or, de nombreuses études montrent que cette demande peut-être fortement reportée naturellement vers les autres modes (et surtout la marche et le vélo pour un centre-ville) en organisant le stationnement en poches de parking mutualisées aux entrées du quartier et non plus de manière individuelle devant chaque maison.

C'est de cette manière que s'est construit le quartier « Clementwijk » à Sint-Niklaas en Flandre dont une partie est déjà sortie de terre et s'est également ainsi que se conçoit le futur quartier de 1.200 logements à Lauzelle à Louvain-la-Neuve (cfr slides suivant).

<u>Objectifs</u> :

- Réduire la pression automobile dans le centre-ville
- Libérer l'espace public pour d'autres fonctions ;
- Affecter le plus d'espace possible aux piétons, à la végétalisation et à la gestion de l'eau ;
- Réduire les émissions de CO2;

Lieux à Ciney faisant l'objet de projets immobiliers



Action 3.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

Ce tableau issu de l'étude d'incidences sur le projet de nouveau quartier de Lauzelle à Louvain-la-Neuve comparait 37 quartiers « sans voitures », c'est-à-dire avec un stationnement organisé en poches mutualisées et permettait de constater que ce type de quartiers :

- ont des tailles diverses allant de 16 à 2.500 logements ;
- Sont tout autant présents dans de grandes que de petites villes ;
- Ne sont pas nécessairement bien desservies par les transports en commun ;
- Ne sont pas systématiquement composés de hauts immeubles ;
- Peuvent avoir des densités compatibles avec celles des centralités urbaines de pôle comme Ciney dans lesquelles le SDT recommande minimum 40 log/ha.

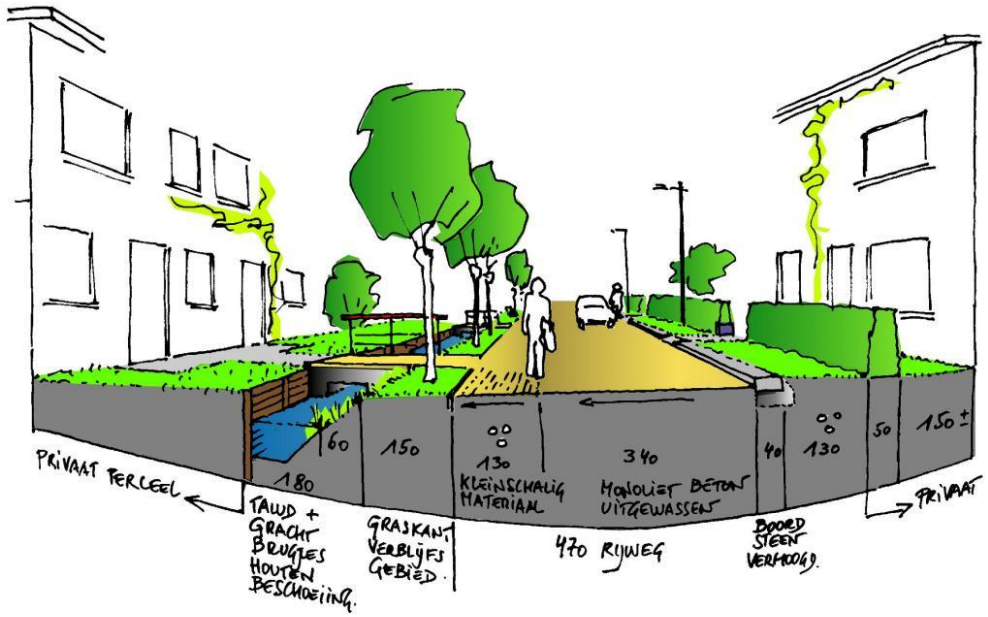
Quartier	Pays-Bas	Gare	Tram	Bus	Log.	Densité (log/ha)	Typologie des log.	Gabarits	Nombre et types de parkings + distance max silos		Parkings par log.	Voiries internes
Centres urbains (moyenne de 0,17P/log)												
GWL Terrein - Amsterdam	Pays-Bas	/	20m	20m	600	100	collectif	R+3 à R+9	135	aériens	0,23	non
Erlenmatt Ost - Bâle	Suisse	700m	/	500m	300	138	collectif	R+3	30	enterrés	0,10	non
Kronenwiese - Zurich	Suisse	1500m	150m	20m	99	141	collectif	R+5	38	enterrés	0,38	non
Kalkbreite - Zurich	Suisse	100m	50m	50m	97	153	collectif	R+4	7	enterrés	0,07	non
EinViertel - Winterthour	Suisse	1000m	/	200m	71	394	collectif	R+7	12	enterrés	0,17	non
Soubeyren - Genève	Suisse	2000m	350m	450m	38	119	collectif	R+5	18	enterrés	0,47	non
Zolhaus - Zurich	Suisse	600m	/	20m	50	125	collectif	R+3 à R+5	2	enterrés	0,04	non
Riehenring - Bâle	Suisse	1200m	300m	150m	36	116	collectif	R+3	0	/	0,00	non
FAB-A - Bienne	Suisse	800m		50m	20	220	collectif	R+3	2	aériens	0,10	non

Quartier	Pays-Bas	Gare	Tram	Bus	Log.	Densité (log/ha)	Typologie des log.	Gabarits	Nombre et types de parkings + distance max silos		Parkings par log.	Voiries internes
Périphéries urbaines (moyenne de 0,35P/log)												
Vauban - Fribourg	Allemagne	/	25m	100m	2500	61	unifamilial + collectif	R+2 à R+8	1146	**silos** (400m) + aérien	0,46	en partie
L'Union - Roubaix	France	700m	/	20m	1400	110	unifamilial + collectif	R+1 à R+6	1240	**silos** (200m) + aériens + enterrés + individuels	0,89	en partie
BO01 - Mamö	Norvège	/	/	250m	1300	59	unifamilial + collectif	R+1 à R+5 (R+54)	1300	**silos** (450m) + aériens + enterrés + individuels	1,00	en partie
Möckernkiez - Berlin	Allemagne	500m	/	20m	471	162	collectif	R+5	98	enterrés	0,21	non
Stellwerk 60 - Cologne	Allemagne	800m	800m	50m	400	109	unifamilial + collectif	R+2 à R+3	80	**Silos** (350m)	0,20	non
Leutschenbach - zurich	Suisse	800m	/	20m	370	93	collectif	R+4 à R+6	111	enterrés + aériens	0,30	en partie
Johannisgärten - Berlin	Allemagne	2400	/	350m	314	152	collectif	R+3 à R+4	121	**silos** (250m)	0,39	non
Leimbach - Zurich	Suisse	100m	/	20m	220	96	collectif	R+6	64	enterrés + aériens	0,29	non
Gartensiedlung - Münster	Allemagne	2400m	/	50m	189	83	unifamilial + collectif	R+2 à R+3	42	aériens	0,22	non
Saarlandstrasse - Hambourg	Allemagne	300m	/	20m	170	94	collectif	R+3 à R+4	27	aériens	0,16	non
Giesserei - Winterthour	Suisse	150m	/	50m	155	141	collectif	R+5	50	enterrés	0,32	non
Stöckacker Süd - Berne	Suisse	150m	50m	/	146	83	collectif	R+3 à R+4	24	enterrés	0,16	non
Burgunder - Berne	Suisse	100m	300m	100m	80	103	collectif	R+3	13	aériens	0,16	non
Belforterstrasse - Bâle	Suisse	1200m	700m	20m	68	128	collectif	R+3	22	enterrés	0,32	non
Wogeno - Zurich	Suisse	20m	1000m	50m	58	176	collectif	R+2 à R+6	23	enterrés	0,40	non
Rue du Wasen - Bienne	Suisse	1600m	/	70m	56	187	collectif	R+3	6	aériens	0,11	non
Hagmann Areal - Winterthour	Suisse	100m	/	400m	50	63	collectif	R+3 à R+5	17	aériens	0,34	non
Am Rundling - Berlin	Allemagne	2400	/	350m	22	30	unifamilial	R+1+T	13	aériens	0,59	non
Avellana - Zurich	Suisse	/	200m	20m	19	86	collectif	R+1	3	aériens	0,16	non
Petite villes - Agglomérations (moyenne de 0,33P/log)												
Clementwijk - Sint-Niklaas	Belgique	1500m	/	50m	700	70	unifamilial + collectif	R+2 à R+5	700	aérien + enterrés	1,00	en partie
Zwicky Süd - Dübendorf	Suisse	800m	50m	100m	125	109	collectif	R+5 à R+6	43	aériens	0,34	non
Oberfeld - Ostermundingen	Suisse	1500m	/	150m	100	80	collectif	R+3	10	aériens	0,10	non
Teiggi - Kriens	Suisse	/	/	20m	87	135	collectif	R+4 à R+5	40	enterrés	0,46	non
Kochermatte - Aegerten	Suisse	400m	/	50m	44	45	collectif	R+2	26	enterrés	0,59	non
Neugutstrasse - Wallisellen	Suisse	50m	50m	100m	28	/	collectif	R+4	6	aériens	0,21	non
Vieux-Châtel - Neufcâtel	Suisse	150m	/	150m	21	84	collectif	R+2 à R+3	2	aériens	0,10	non
Gartenstrasse - Baden	Suisse	150m	/	100m	19	109	collectif	R+4	1	aériens	0,05	non
Aussere G.strasse - Affoltern	Suisse	50m	/	50m	16	125	collectif	R+4	2	aériens	0,13	non

Action 3.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

Exemple du quartier « Clementwijk » à Sint-Niklaas en Flandre.







Action 3.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

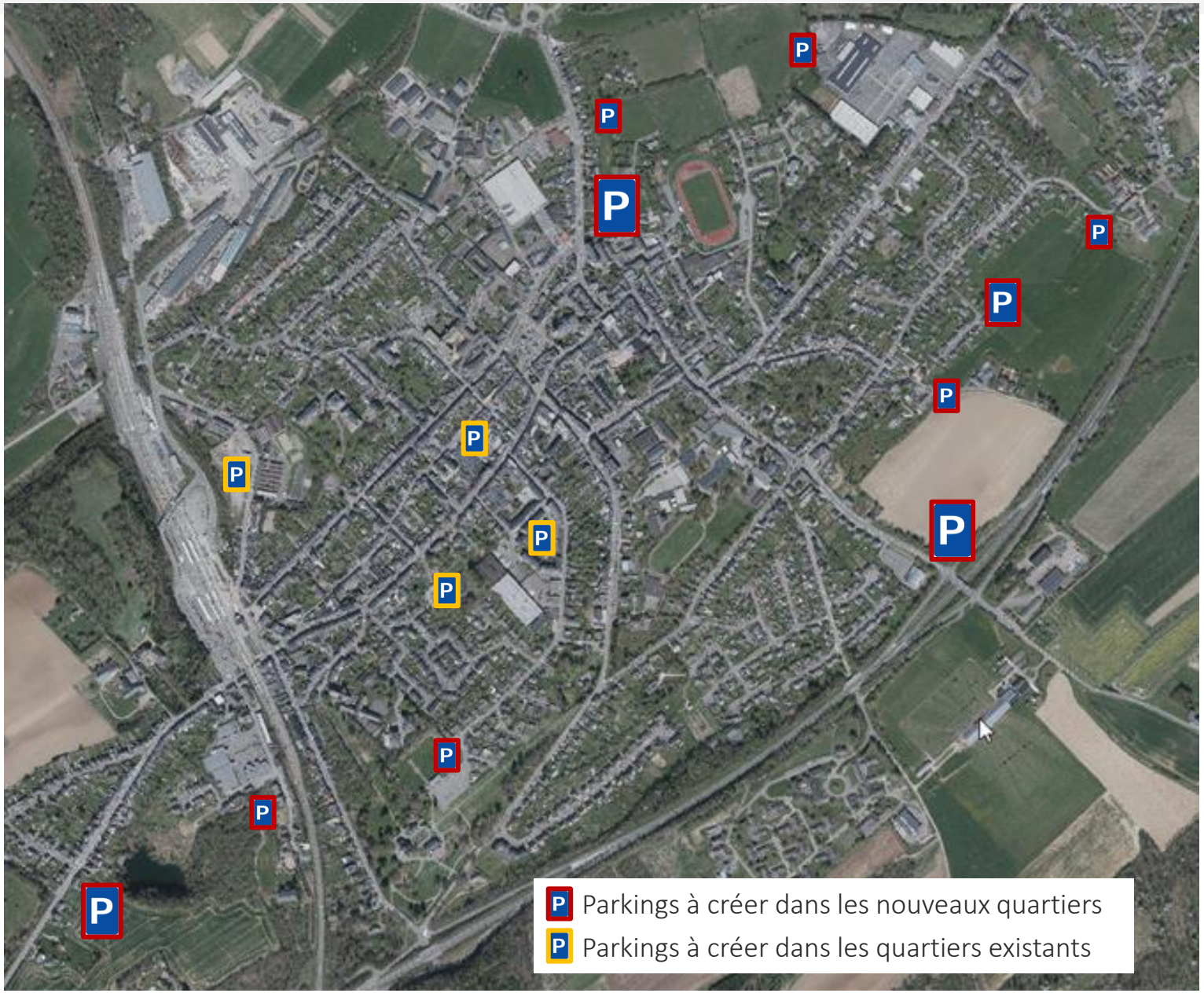
Action

Volet 1 : Pour les nouveaux projets immobiliers

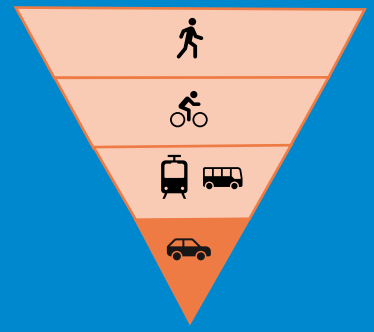
Imposer dans la procédure de permis que l'organisation globale du quartier et de ses voiries se fasse sur base de proches de stationnement mutualisées localisées aux portes du quartier et a minima le long des voiries collectrices.
Ces parkings pourront dans certains cas jouer également un rôle de parking de délestage pour les activités du centre-ville et être financés par les charges d'urbanisme.

Volet 2 : Pour les quartiers existants

Profiter des permis futurs de rénovation/reconstruction comme des opportunités pour soit y créer des parkings mutualisables pour le quartier, soit financer via charges d'urbanisme la construction future d'un parking mutualisé dans le quartier.



S
T
O
P



PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 1

Action 1.3 : **Imposer 1 emplacement de voiture partagée/50 logements pour tous les gros projets immobiliers**

ICEDD

Action 1.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

Si les 4 projets à l'étude dans Ciney devaient se réaliser, ils pourraient générer, sur base des statistiques actuelles de taux de possession de voitures par les manges cinaciens, environ 1.450 voitures en plus.
Imaginons maintenant que des **voitures partagées soient disponibles dans tous ces quartiers**. On pourrait avoir les hypothèses suivantes :

- Pas de « 3 voitures » = -55 voitures ;
- 50% des « 2 voitures » partagent leur 2ème voiture = -140 voitures ;
- 10% des « 1 voiture » partagent leur voiture = -73 voitures ;

Cela représente **268 voitures en moins** au total, soit l'équivalent en surface de stationnement non construites de 1 place Monseu et demi qui pourrait être affecté à d'autres fonctions (parc, plaine de jeu, terrain de sport, …)

Et si on applique cela aux 4.000 ménages (= 4.160 voitures) de la ville de Ciney, on pourrait aller jusqu'à **770 voitures en moins**, soit l'équivalent en places de stationnement non construites de quasi **5 places Monseu**. Economie financière non négligeable pour les porteurs d'un projet immobilier.

Nombre de voitures générées par les gros projets immobiliers						
		Sans voiture	1 voiture	2 voitures	+3 voitures	TOTAL
Ancien stade foot, 100 log.	Part	34%	50%	14%	2%	
	Ménages	34	50	14	2	
	Voitures	0	50	27	6	**83**
ZACC du Tersoit, 550 log.	Part	33%	52%	14%	1%	
	Ménages	179	285	79	7	
	Voitures	0	285	158	21	**464**
Crahiat, 291 log.	Part	22%	54%	**21%**	3%	
	Ménages	65	157	60	10	
	Voitures	0	157	120	29	**306**
ZACC St-Gilles, 450 log.	Part	12%	52%	**28%**	**8%**	
	Ménages	54	234	126	36	
	Voitures	0	234	251	109	**594**
TOTAL de voitures		0	726	556	165	**1.450**

Action

Volet 1 : Pour les nouveaux projets immobiliers

Imposer pour les gros projets immobiliers, la mise en œuvre d'une voiture partagée par 50 nouveaux logements (calcul fait sur base de l'ensemble des projets du quartier à construire et non sur base de chaque demande individuelle).

Action 3.3 – Stationnement des nouveaux projets immobiliers

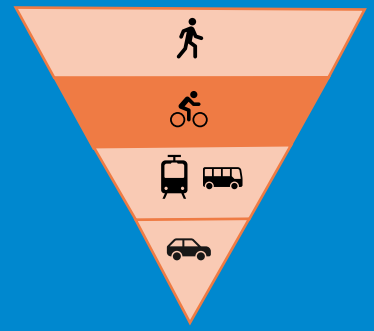
Exemple d'un projet Thomas & Piron à Nivelles : 40 appartements, 2 maisons, locaux vélos au rez et 2 voitures Cambio





Source : Thomas & Piron

S T O P



PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 2

Action 4.5 : **Aménager une rocade cyclable autour du centre-ville**

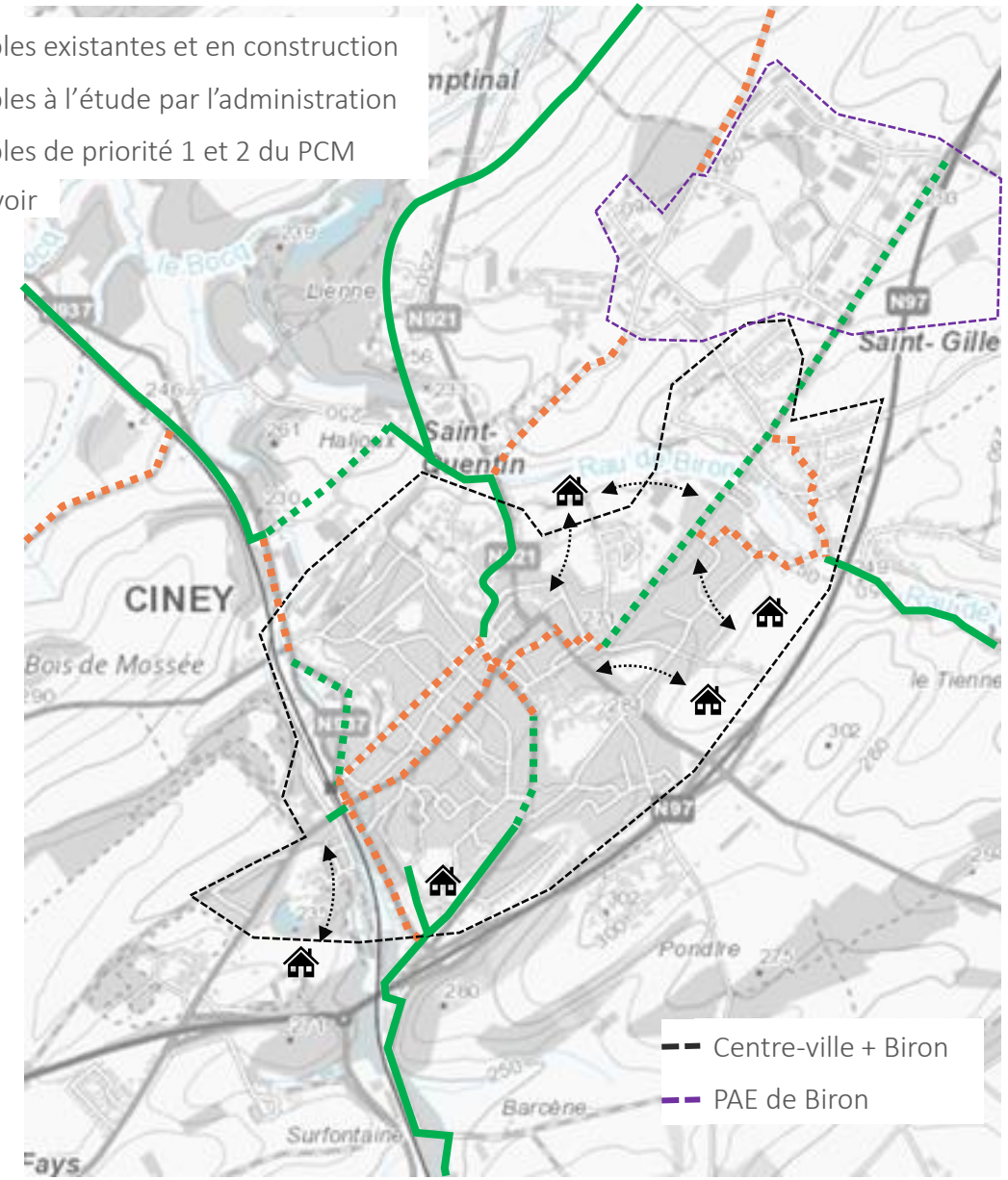
ICEDD

Action 4.5 – Rocade cyclable

Etat des lieux :

Les voies cyclables existantes et en construction à Ciney dessinent déjà un réseau conséquent dans la ville et vers l'extérieur (Havelange, Leignon, Pessoux et Braibant).

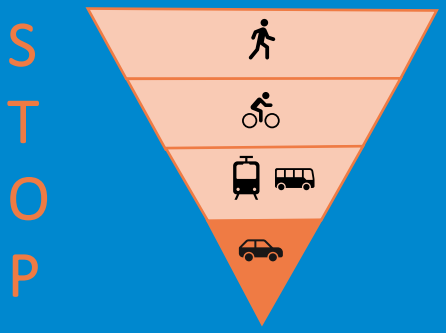
La future piste cyclable sur l'avenue Schlogel tracera en outre une dorsale reliant le centre-ville au parc d'activité économique de Biron. Comme on le voit sur la carte, les liaisons cyclables dont les tracés ont été étudiés dans ce PCM (parce que plébiscitées comme priorité 1 et 2) permettent de connecter l'ensemble des maillons de ce réseau et de créer ainsi un réseau structurant continu. Deux défis resteront cependant encore à atteindre : y connecter le quartier du Crahiat (cfr les actions de priorité 3 de ce PCM) ainsi que les futurs projets immobiliers des ZACC à ce réseau.



Actions :

1) Mettre à l'étude dès que possible les liaisons cyclables du quartier Crahiat ;
2) Profiter de la mise en œuvre des nouveaux projets immobiliers pour connecter leur quartier au réseau structurant. Penser ces nouveaux quartiers à l'image de Clementwijk à Sint-Niklaas et Lauzelle à Louvain-la-Neuve qui sont entièrement structurés autour de vories cyclables et piétonnes.

→ Sécuriser les liaisons via un éclairage en hiver de 6h à 22h.



PCM de Ciney

Adapter la ville et les villages – priorité 2

Action 3.4 : **Organiser les parkings moyennes et longues durées le long de l'axe Tersoit/Condroz/Namur et réorganiser l'espace public des parkings Belot et Roi Baudouin**

ICEDD

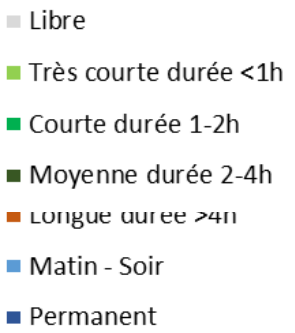
Action 3.4 – Parkings moyennes et longues durées

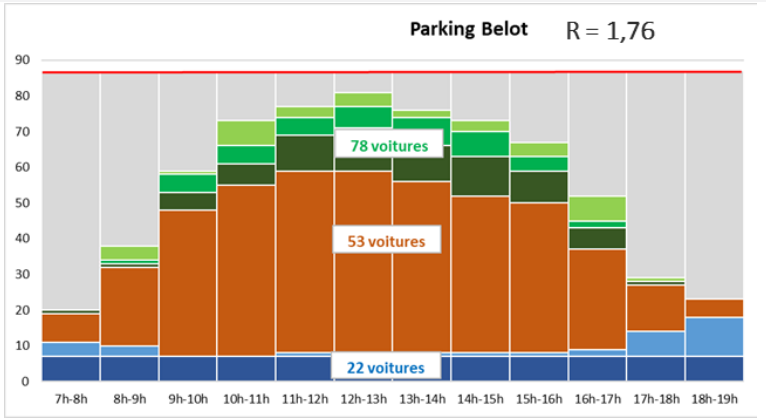
Etat des lieux :

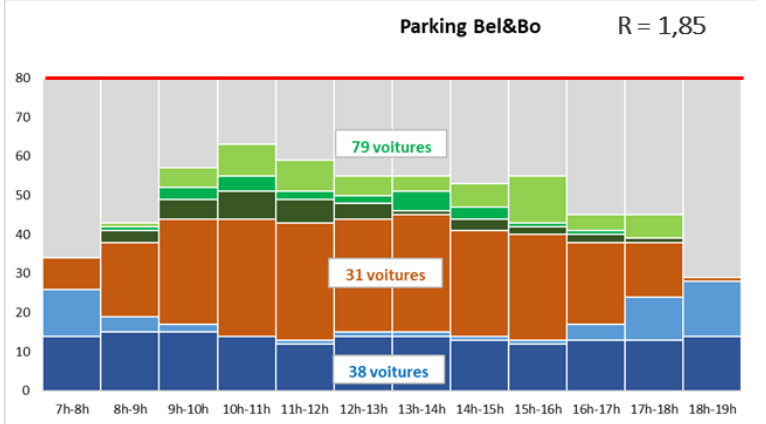
L'analyse du taux de rotation réalisée en septembre 2023 montrait que la parking Belot est majoritairement utilisé pour des visiteurs de longue durée. Ces voitures représentent 35% de l'ensemble des véhicules fréquentant le parking mais monopolisent à elles seules 56% des places. Ce qui génèrent un des plus bas taux de rotation des parkings du centre-ville. C'est également le cas mais dans une moindre mesure pour les parkings Bel&Bo et Place de la Renaissance qui réservent une grande part aux visiteurs de longue durée. Or, ces voitures pourraient rester stationner aux portes de la ville.

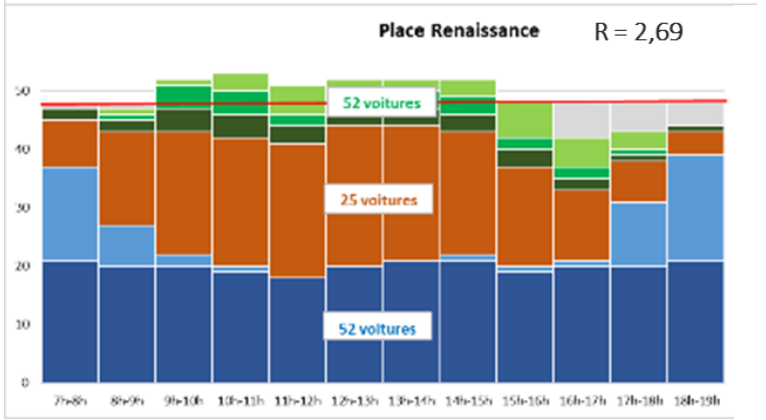
Objectifs :

- Réduire les mouvements IN/OUT rues Notre Dame de Hal et Courtejoie => apaisement des circulations piétonnes et des liaisons cyclables (Euro Vélo 5 et prolongement du RAVeL) ;
- Rendre des places de parking en cœur de ville pour les riverains et les clients des commerces ;
- Réaménager des parkings de cœur d'ilot en espace public, parcs jardins, zones de retenue des eaux de pluie, équipements publics, …







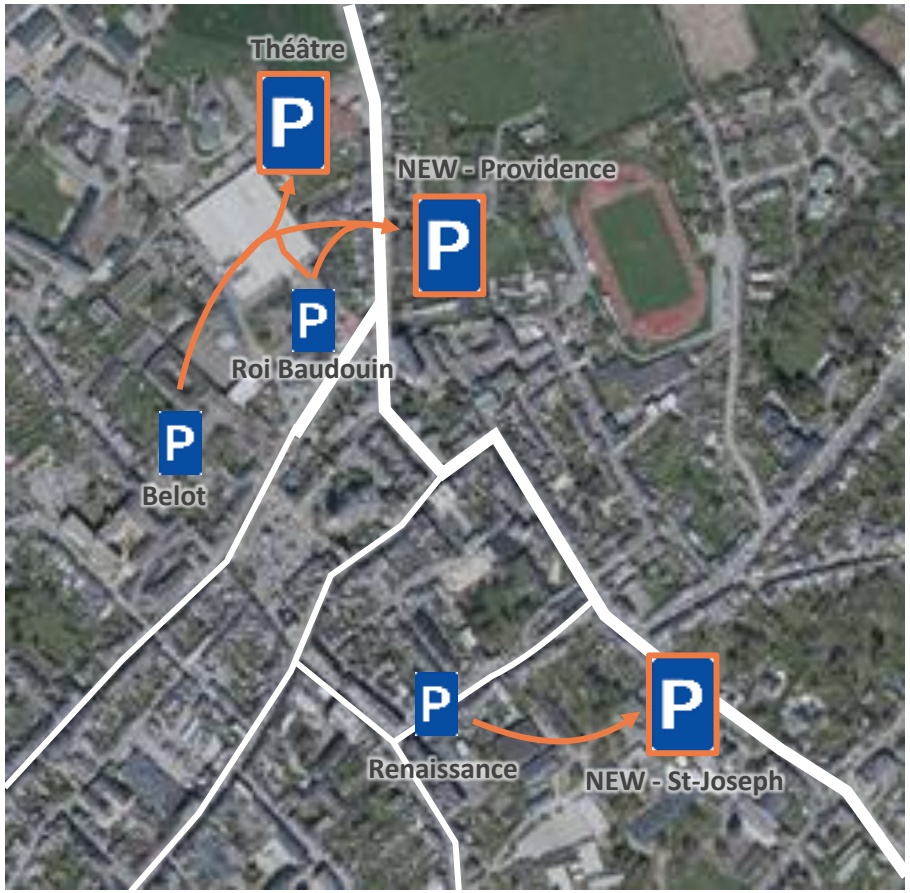


Action 3.4 – Parkings moyennes et longues durées

Action :

Mettre en place jusqu'à 3 nouveaux grands parkings à étages pour du stationnement de longue durée aux entrées de la ville et à proximité de gros équipements :

- à l'emplacement du parking Théâtre actuel (ce parking peut être réfléchit dans le cadre des travaux du nouveau hall sportif) ;
- derrière le CPAS (ce parking peut être réfléchit dans le cadre de la mise en œuvre de la future ZACC) ;
- À l'emplacement du parking des professeurs de l'institut Saint-Joseph.





Exemple à Herve avec le parking aérien Chapelier de 200 places ouvert en 2023



Exemple à Arlon avec le parking souterrain Place Léopold de 200 places ouvert en 2024

PCM de Ciney

Actions du bouquet de mobilité de priorité 2

Retour à la table des matières

Bouquet de mobilité : priorité 2 (20 actions à réaliser/préparer dans la législature 24-30)

STOP

- 9.10 : Consacrer une part progressive du budget communal pour les mobilités actives et partagées
  - 1.21/9.11 : Activer les charges d'urbanisme pour soutenir les actions prioritaires du PCM
    - 9.8 : Multiplier les primes et soutien aux ménages (trottinettes et vélos électriques, vélos cargo, voitures partagées)
  - 7a.11 : Créer une brochure d'information à distribuer aux employeurs présentant toutes les alternatives à la voiture : bus urbain, bus Express, pistes cyclables, circuits balisés, budget mobilité du Fédéral, solutions de leasing vélo pour entreprises, …
  - 10.3 : Organiser des visites dans des communes ayant déjà mis en place un observatoire de la mobilité pour identifier les bonnes pratiques à retenir
  - NEW 1 : Renforcer la communication sur les modes actifs
  - NEW 2 : Assurer la continuité des cheminements piétons dans le centre-ville de Ciney
  - 2.11 : Mettre le haut de la rue Courtejoie en rue scolaire
  - 2.18 : Aménager des parvis piétons devant les entrées des écoles
  - Sovet – Option 2 : Mise en place d'une rue scolaire rue du Monument
  - 7a.1 : Créer 2 circuits balisés piétons et vélos (avec temps et distance) reliant le parc d'activité aux commerces et l'Horeca du Centre et de Biron
  - 7a.4 : Créer une nouvelle piste cyclable le long du chemin du Cimetière pour relier l'Ouest du parc d'activité économique à la gare via la piste cyclable de l'Av. de Namur
  - 7a.2 : Créer une connexion vélo avec le RAVeL vers Havelange en mettant la rue du Bois des Fys en « chemin réservé »
  - 2.4 : Aménager une liaison cyclable Sovet – Ciney (4 km)
  - 6.11 : Aménager une liaison cyclable Leignon-PAE d'Achêne (2,8km)
  - 7a.8 : Déplacer l'arrêt « Biron » du bus Express E80 à hauteur du nouveau rond-point route Charlemagne à l'entrée nord du PAE
    - 7a.9 : Créer un arrêt dans le PAE à hauteur du nouveau rond-point route Charlemagne pour le bus Express E78 qui passe sur la N4
  - 7b.5/7b.10 : Mettre plus de bus 43/2 (gare de Ciney à l'entrée du Domaine) en semaines de vacances et le wk en collaboration avec le domaine
  - 2.22 : Faire un deuxième Kiss and Ride St Joseph Rue Verte Voie
  - 1.2 : Revoir la taxe sur les parkings des projets immobiliers

9.10 – Consacrer une part progressive du budget communal pour les mobilités actives et partagées

Constat

En 2023, le budget communal ordinaire consacré au poste « Communication - Voirie – cours d'eau » correspondait à 18% du budget total (exercice propre). 57% des frais de ce poste correspondent aux frais de personnel, 26% aux frais de fonctionnement (matériel, fournitures, …) et 16% pour charge de la dette.

Au budget extraordinaire, le poste « Communication - Voirie – cours d'eau » représente 21% du budget total. Dans ce budget apparaissent plusieurs lignes de dépenses relatives à la mobilité active (trottoirs, parkings vélos, étude d'espace public pour le PCDR, …) amsi sans que l'on puisse clairement établir quelle part réelle du budget y est consacrée. Il en est de même pour le poste « Prélèvements » qui vient s'ajouter au budget extraordinaire.

Objectif

- Accroitre progressivement la part du budget communal consacrée aux mobilités actives et partagées

Action

- Identifier clairement dans les budgets ordinaires et extraordinaires les montant consacrés aux mobilités actives et partagées ;
- Etablir une analyse historique afin de pouvoir évaluer l'évolution de ces montants ;
- Se fixer un objectif à atteindre d'ici 2030

1.21/9.11 – Activer les charges d'urbanisme pour soutenir les actions prioritaires du PCM

Constat

Le Code du Développement Territorial qui règlemente les procédures d'octroi de permis prévoit clairement des conditions et des charges d'urbanisme qui peuvent être imposées pour l'une et conditionnées pour l'autre à la délivrance des permis. Le Code donne des lignes directrices mais laisse au Collège le pouvoir de réclamer ou non ces charges et d'en décider leur nature.

Face à la multiplicité grandissante des enjeux, à l'expertise juridique forte des promoteurs immobiliers et à la charge financière de plus en plus importante pesant sur les budgets communaux, l'utilisation efficiente des charges d'urbanisme comme un des outils de financement des coûts de la collectivité dont notamment celles liées aux infrastructures de mobilité.

Objectif

- Mieux cadrer et accompagner la procédure des charges d'urbanisme à Ciney ;
- Utiliser ces charges comme un des moyens pour financer les actions du PCM

Action

Editer (comme à la ville de Namur) une note à destination des candidats bâtisseurs clarifiant la manière dont les charges d'urbanisme sont appliquées et valorisées Ciney



Exemple à la ville de Namur

9.8 – Multiplier les primes et soutien aux ménages

Etat des lieux

La commune de Ciney n'offre actuellement aucune prime relative à la mobilité.

Objectif

Encourager la mobilité active.

Action

Multiplier les primes et autres soutiens financiers aux ménages pour les trottinettes et vélos électriques, vélos cargo et voitures partagées (€€)

Exemples de primes octroyées par des communes wallonnes :

- Prime à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique : Antoing, Chièvres, Hannut, Malmédy, Seraing, Spa, Neufchâteau, Braine-l'Alleud ;
- Prime en chèques commerces pour les étudiants qui prennent le train : Bertrix ;
- Redevance pour l'utilisation de véhicules électriques communaux : Walhain ;
- Redevance pour l'utilisation de boxs vélos : Gembloux.

7a.11 – Brochure d'information aux employeurs

Contexte

Ces dernières années, quantités de mesures ont été prises pour encourager l'usage de modes alternatifs sur le trajet domicile-travail. Des mesures qui concernent au premier plan les employeurs comme l'élargissement des dépenses du budget mobilité (frais d'hôtel, location d'un véhicule pour les vacances, équipement cycliste, …) ou l'augmentation des remboursements des frais kilométriques vélos.



Objectif

- Informer les employeurs sur l'ensemble des avantages financiers existants (fédéral, régional, communal) pour une entreprise ;
- Informer les employeurs sur les infrastructures et alternatives existantes à Ciney ainsi que sur les projets ;

Action

Créer une brochure d'information à distribuer aux employeurs de Ciney présentant toutes les alternatives à la voiture : bus urbain, bus Express, pistes cyclables, circuits balisés, budget mobilité du Fédéral, solutions de leasing vélo pour entreprises, … (€)

Action 10.3 – Visites observatoire de la mobilité

Contexte

Plusieurs villes wallonnes ont établi des observatoires de la mobilité. De nombreuses autres villes étrangères (petites ou grandes) ont également développé cet outil. Chacun en fait son propre usage pour atteindre des objectifs qui leur sont également spécifique. Cela constitue dès lors autant de bonnes pratiques à aller observer et challenger.

Objectifs

Tirer profit de ces expériences pour implémenter intelligemment le futur observatoire de la mobilité de Ciney.

Action

Organiser des visites annuelles dans des territoires ayant déjà mis en place un observatoire de la mobilité (Gand, Liège, Bruxelles, Charleroi, Brest, …) pour identifier les bonnes pratiques à retenir. Ces visites seraient adressées au Groupe Mobilité observatoire mis en place dans la commune de Ciney.

Action New 1 - Renforcer la communication sur les modes actifs

Etat des lieux

Le centre-ville de Ciney dispose actuellement de peu, voire d'aucune signalétique dédiée aux modes actifs.



Panneau F45b « Voie sans issue, sauf piétons et cyclistes





Objectif

Encourager la marche et le vélo en mettant en valeur la proximité des pôles du centre-ville de Ciney grâce à une signalisation claire et indiquer les temps de parcours.

Actions :

- **Installer une signalisation piétonne** indiquant les principaux pôles d'attractivité, accompagnée des temps de parcours à pied.
- **Mettre en place des panneaux F45b** là où cela est pertinent, afin d'informer les cyclistes et piétons qu'ils peuvent emprunter une rue en impasse.
- **Élaborer des cartes piétonnes de la ville** mettant en évidence les principaux pôles et les itinéraires accessibles à pied.







Exemples de signalétiques destinées aux piétons

Action New 2 – Assurer la continuité des cheminements piétons

Etat des lieux

Le centre-ville de Ciney ainsi que ses quartiers périphériques offrent des cheminements piétons globalement de bonne qualité. Les trottoirs sont largement présents, bien entretenus, et de nombreuses traversées sécurisées ont été aménagées, notamment aux points sensibles comme les abords d'écoles. L'espace public, récemment rénové, est globalement qualitatif.

Cependant, de multiples petites améliorations restent possibles afin de rendre les cheminements piétons plus confortables et sécurisés (bordures, revêtements instables, petits obstacles, …). En particulier un effort doit être poursuivis sur la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR), car seuls quelques passages piétons sont actuellement équipés de dalles podotactiles pour les personnes malvoyantes.

Objectif : Assurer la continuité des cheminements piétons dans le centre-ville et garantir leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Actions :

- Abaisser les bordures au niveau des traversées piétonnes ;
- Sécuriser les traversées piétonnes aux points sensibles ;
- Remplacer les dalles endommagées ou non conformes ;
- Rénover les tronçons de trottoirs dégradés ;
- Ajouter des dalles podotactiles pour les personnes malvoyantes.

Remarques formulées lors de l'enquête publique :

- *Garantir la sécurité et faciliter les déplacements des personnes PMR au départ de l'IMS "Fil d'Ariane", des habitants du Tienne à la justice, et des personnes empruntant la rue Verte-voie vers le Sainfoin, il n'y a pas de continuité des trottoirs ;*
- *Rue Verte-voie vers la rue de Biron : Un passage pour piétons au niveau du rond-point a été réclamé plusieurs fois ;*
- *Danger contournement du bâtiment attenant à la ferme St Hubert ;*
- *Rue d'Omalius : situation problématique également ;*
- *Avenue Schlögl : Peu importe d'où l'on vienne (Briqueteries, Biron, Square Kennedy, Surlemont...), pour repartir vers le centre-ville, il faudrait un trottoir praticable de chaque côté ;*
- *De manière générale à Ciney, les trottoirs aux abords des passages piétons ne sont pas toujours abaissés pour les PMR.*

Action 2.11 – Mettre le haut de la rue Courtejoie en rue scolaire

Etat des lieux

Aucune ligne TEC ne passe par la Rue Courtejoie. Cette rue abrite l'Institut Saint-Joseph mais également plusieurs commerces, et place de parking en voirie.

Objectif

Favoriser les modes actifs pendant les heures d'entrée et de sortie scolaire de l'Institut Saint-Joseph.

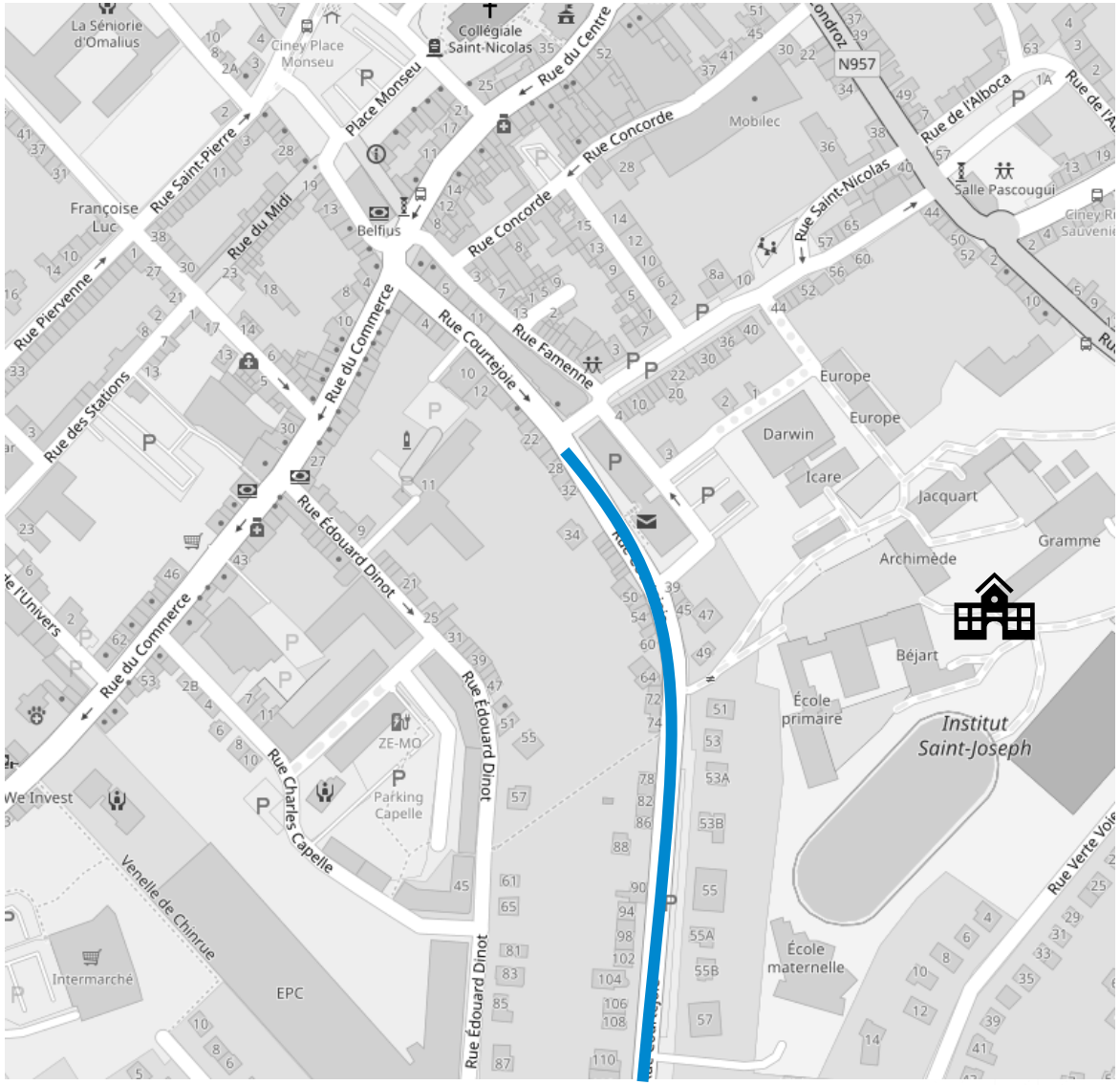
Action

Mettre la portion de Rue Courtejoie entre la Rue des Béguines et la rue Verte voie en rue scolaire le matin. *Une « rue scolaire » est un dispositif prévu par le code de la route qui permet de réserver une rue à proximité d'un établissement scolaire, à certaines heures uniquement aux piétons et cycles. Des exceptions peuvent être données aux habitants de la rue.*



Sept critères sont mis en avant pour en établir correctement une rue scolaire: https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/abords-d-ecoles/la-rue-scolaire

Comme pour la Place Monseu (voir slide 141), des aménagements tests/temporaires peuvent être testés dans un premier temps.



Portion de rue proposée en rue scolaire

Action 2.18 – Aménager des parvis devant les écoles

Etat des lieux

Lorsque les élèves quittent l'école, des problèmes de sursaturation du trottoir devant l'établissement peuvent rapidement survenir. De plus, avec des parents venant chercher leurs enfants à vélo cargo, à pied ou en trottinette, il est essentiel de permettre une bonne cohabitation de tous ces modes de déplacement.



↑ Parvis de l'école 13 rue Wayez, Anderlecht.
© Suède36



↑ Exemple d'un auvent installé dans l'espace public à Molenbeek-Saint-Jean.
© Suède36

Objectif

Prévoir un espace convivial et sécurisé devant les entrées des écoles afin d'encourager les parents à venir chercher leurs enfants en utilisant des modes actifs.

Action

Aménager des parvis piétons devant les écoles de la commune offrant des zones de séjour agréables tout en laissant suffisamment de place pour le passage, y compris pour les personnes à mobilité réduite. La taille du parvis dépendra du nombre d'élèves, mais il devrait s'étendre sur au moins 30 mètres de chaque côté de l'entrée de l'école, sans place de parking entre le parvis et la voirie. La largeur de ces parvis serait d'environ 2 mètres, s'ajoutant à celle du trottoir existant.



1 : Un trottoir généreux et accessible à tous
2 : Un emplacement pour des vélos y compris les vélos hors gabarit (vélo-cargos, biporteur, etc.)
3 : Un abri si celui-ci n'existe pas dans le domaine de l'école
4 : Du mobilier pour se reposer, socialiser ou jouer.

Source : https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guideecole_fr_web.pdf

Action Sovet – Option 2 – Rue du Monument en rue scolaire

Etat des lieux

Aucune ligne TEC ne passe par la Rue du Monument. Cette rue abrite l'école communale de Sovet et une église, dont l'accès reste possible par la Rue du Tige.

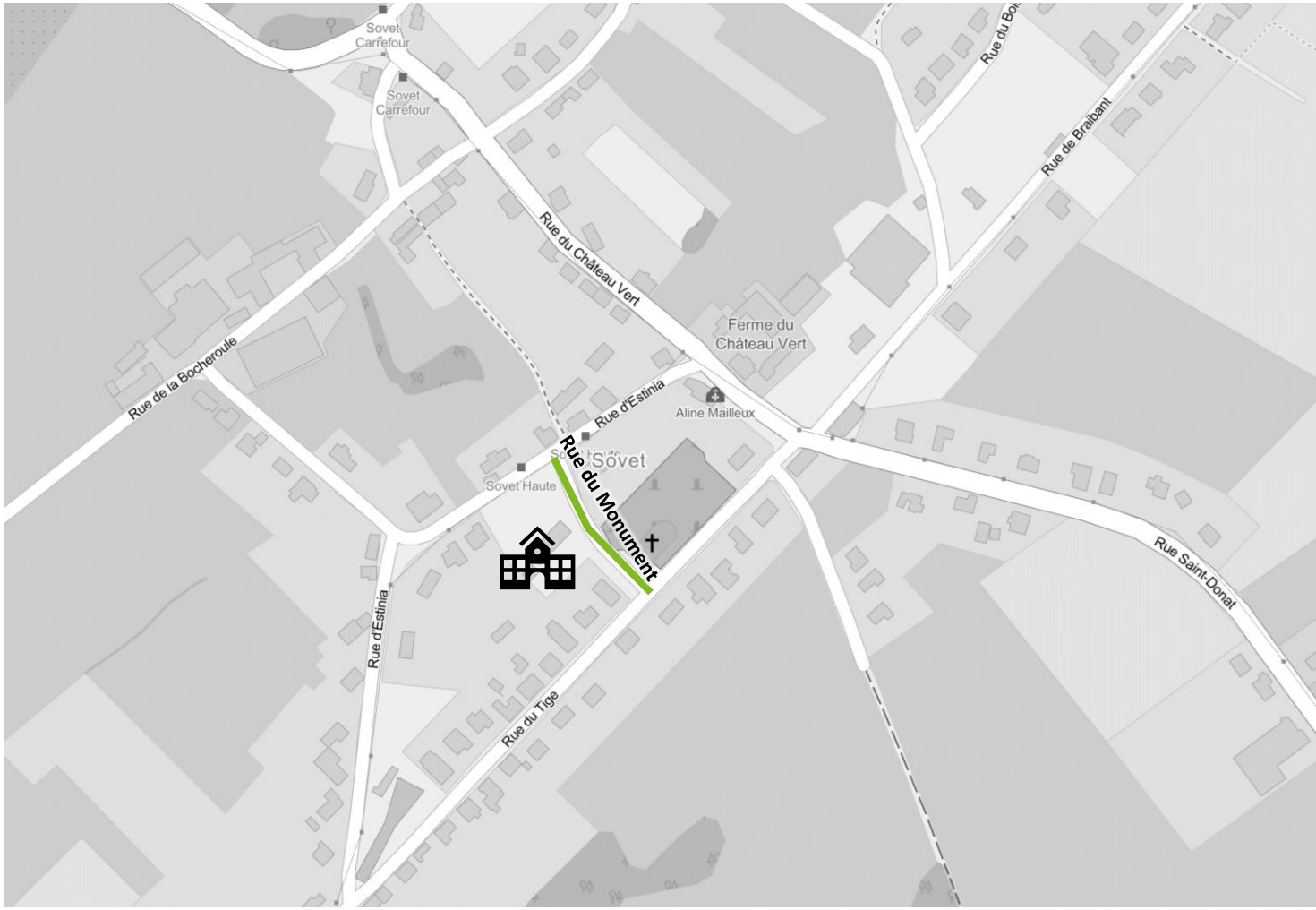
Objectif

Favoriser les modes actifs pendant les heures d'entrée et de sortie scolaire de l'école Communale de Sovet.

Action

Mettre Rue du Moulin en Rue Scolaire (€). Pour la Rue Scolaire, sept critères sont mis en avant pour en établir correctement une : https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/pietons-e-amenagements-usagers-et-vehicules/abords-d-ecoles/la-rue-scolaire

Comme pour la Place Monseu (voir slide 141), des aménagements tests/temporaires peuvent être testés dans un premier temps.



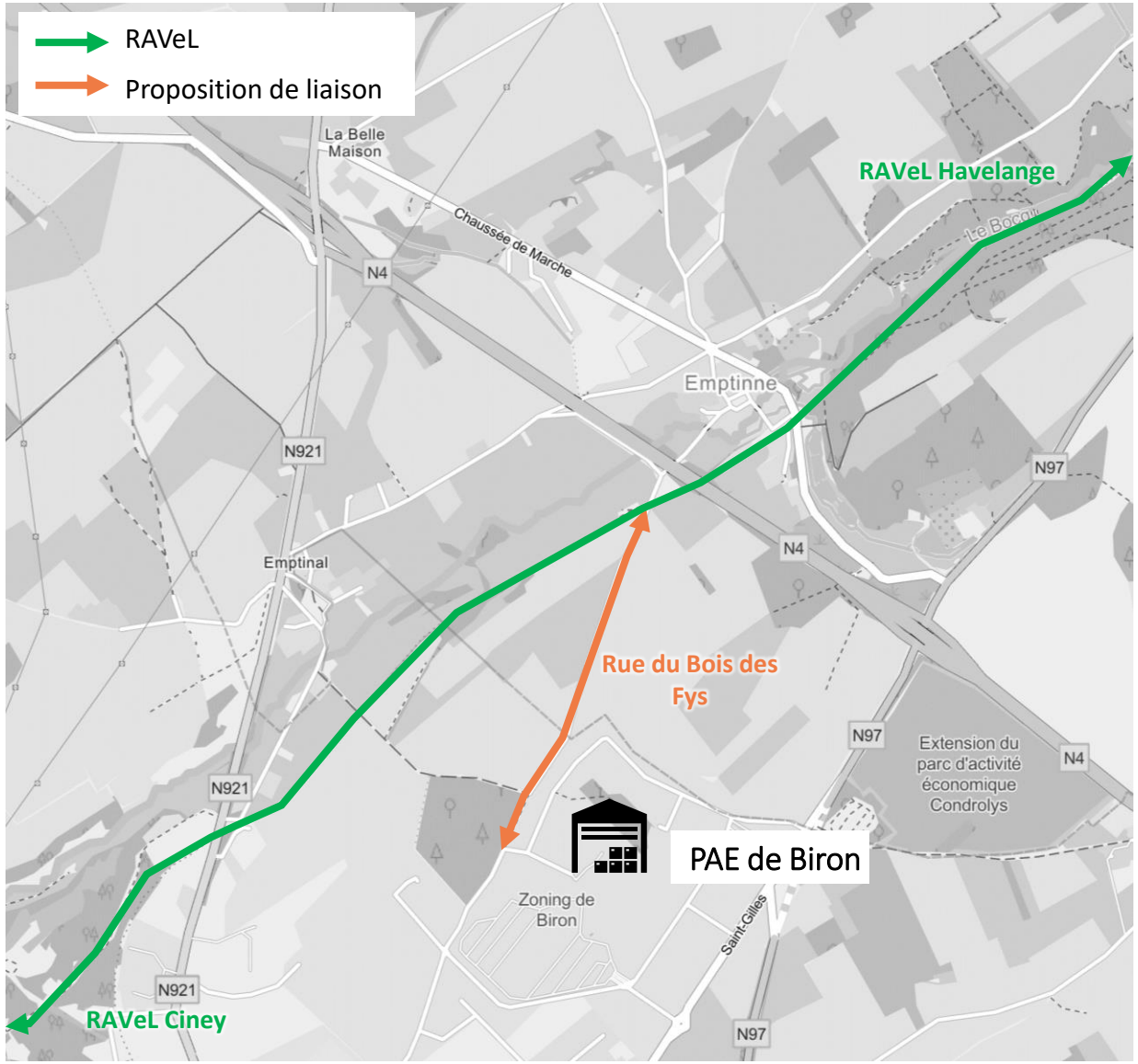
Portion de rue étudiée en rue scolaire

Action 7a.2 – Chemin réservé rue du Bois des Fys

Etat des lieux : La rue du Bois des Fys a une largeur de voirie variant de 2,6 à 3,2 m. Le long de cette voirie, il n'y a aucune habitation, et les bâtiments du zoning n'ont pas besoin de l'emprunter, car leur accès peut également se faire par la rue de la Croix Limont.

Objectif : Créer une connexion vélo du PAE de Biron vers le RAVeL Havelange.

Action : Mettre la rue du Bois des Fys en « Chemin réservé » (€)



Action 7a.4 – Piste cyclable Chemin du Cimetière

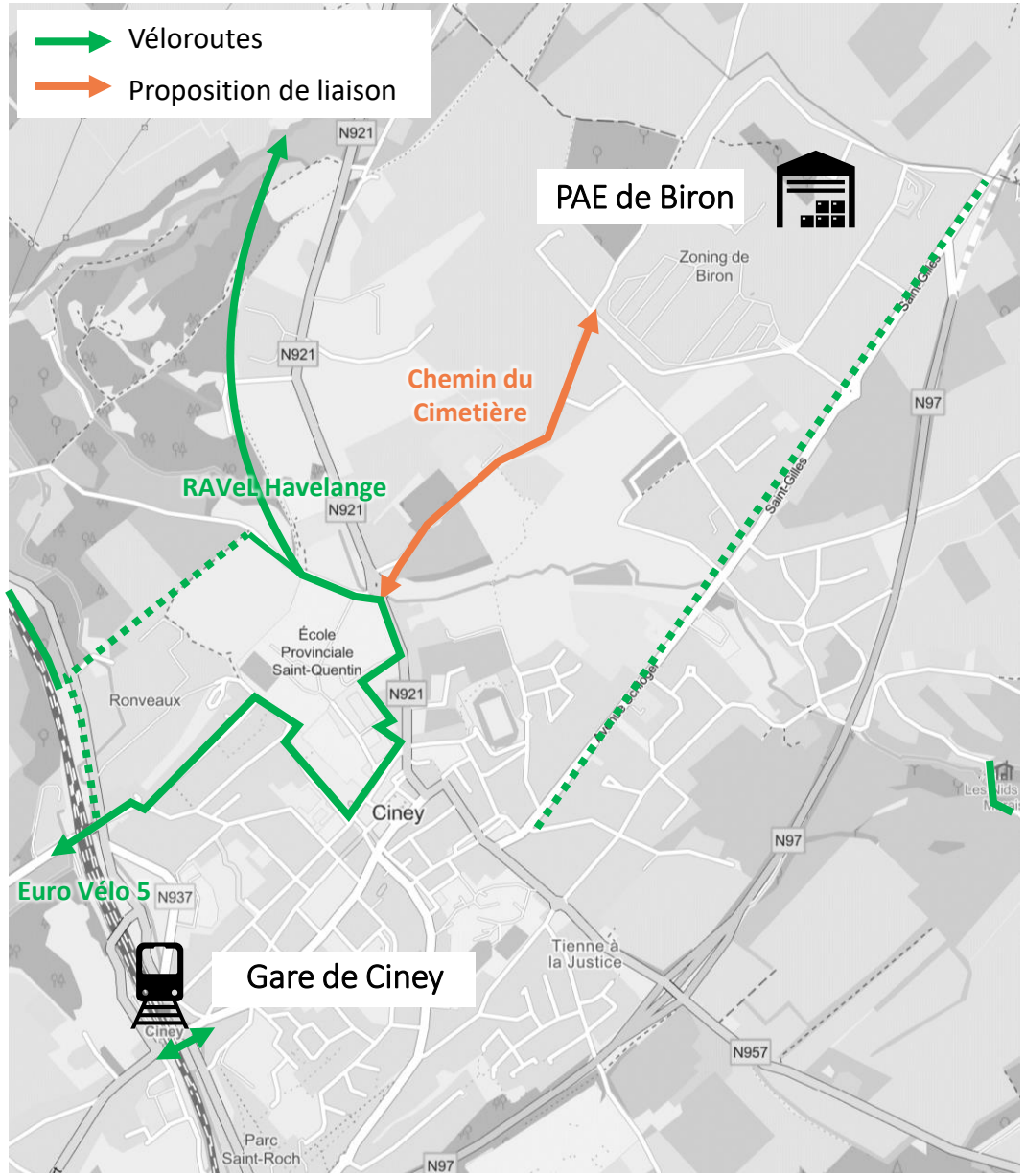
Etat des lieux : Le chemin du cimetière présente les largeurs suivantes :

- Au nord du cimetière : emprise publique de 12,6 m, dont 7 m de voirie et 2,8 m d'accotement de chaque côté.
- Au niveau du parking du cimetière : emprise publique de 12 m, dont 5,5 m de voirie. La voirie au nord du cimetière est de 5 m et s'élargit à 6 m après le parking du cimetière.
- Au sud du cimetière : emprise publique de 9,6 m, dont 6 m de voirie et le reste en accotement de chaque côté de la voirie.

Objectif : Relier le PAE de Biron à la gare de Ciney à vélo afin de promouvoir l'usage du vélo pour se rendre au PAE de Biron, en combinant le train et le vélo, par exemple.

Action : Créer deux nouvelles pistes cyclables le long du chemin du Cimetière pour relier l'Ouest du parc d'activité économique à la gare via la piste cyclable de l'Av. de Namur (€€€).

Aux vues des largeurs disponibles il serait envisageable de créer deux pistes cyclables séparées unidirectionnelles de part et d'autre de la voirie.



7a.1 – Créer 2 circuits balisés piétons et vélos du PAE vers le centre de Ciney

Objectif

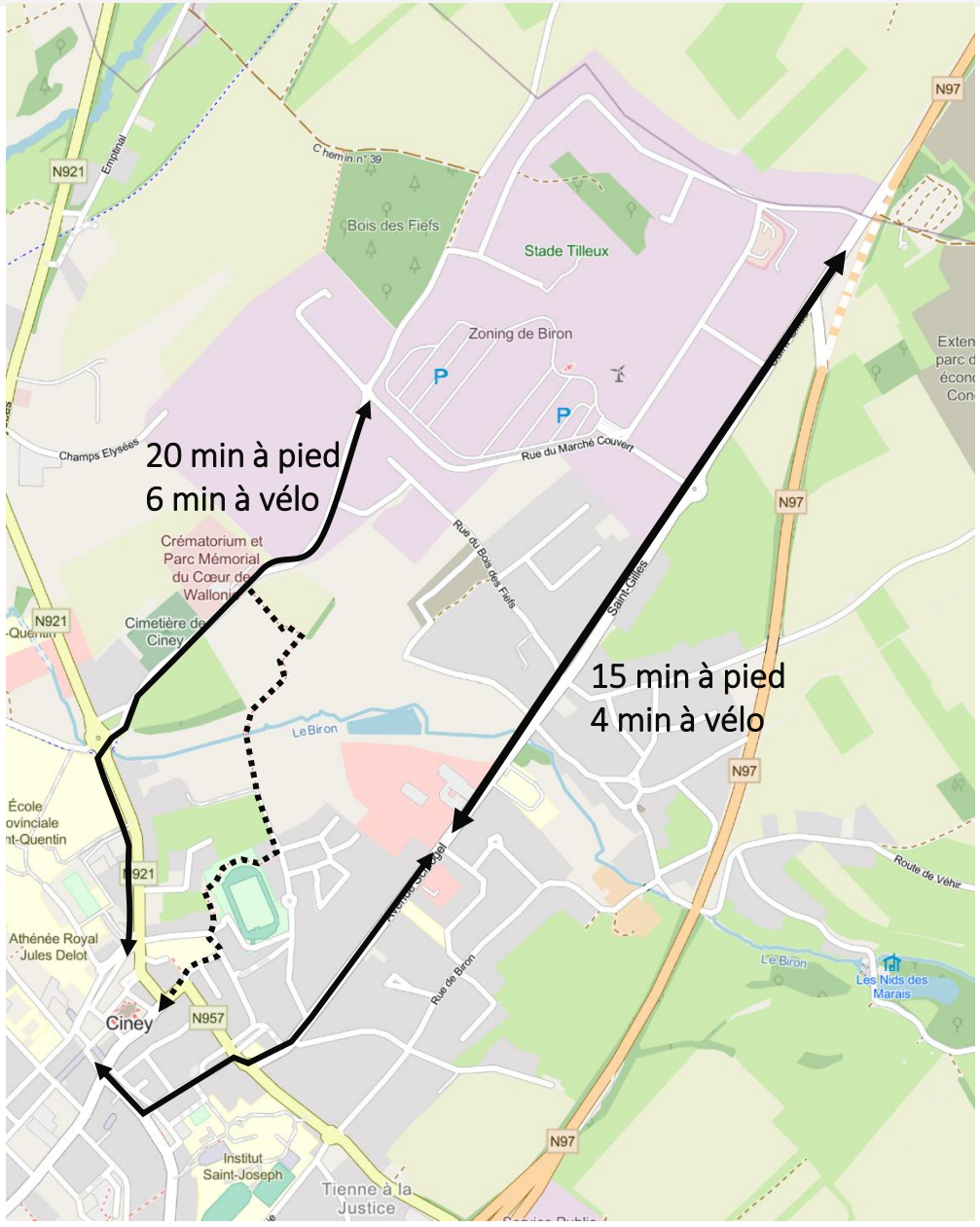
Favoriser les déplacements Centre-Ville/Schlogel/PAE de Biron par la marche et le vélo pour les employés du PAE.

Action

Créer deux circuits balisés pour piétons et cyclistes, reliant le parc d'activités aux commerces et établissements Horeca du centre de Ciney et de Biron (€).



Centre Ciney 15 min



Action 2.4 – Aménager liaison Sovet - Ciney

Etat des lieux : La rue Saint-Donat a une voirie de 7,2 m de large avec des accotements variant de 0,5 à 3,5 m. Le Chemin de Mosée, quant à lui, possède une chaussée de 5,8 m de large avec environ 1,2 m d'accotement de chaque côté.

Objectif : Relier le village de Sovet au centre de Ciney à vélo.

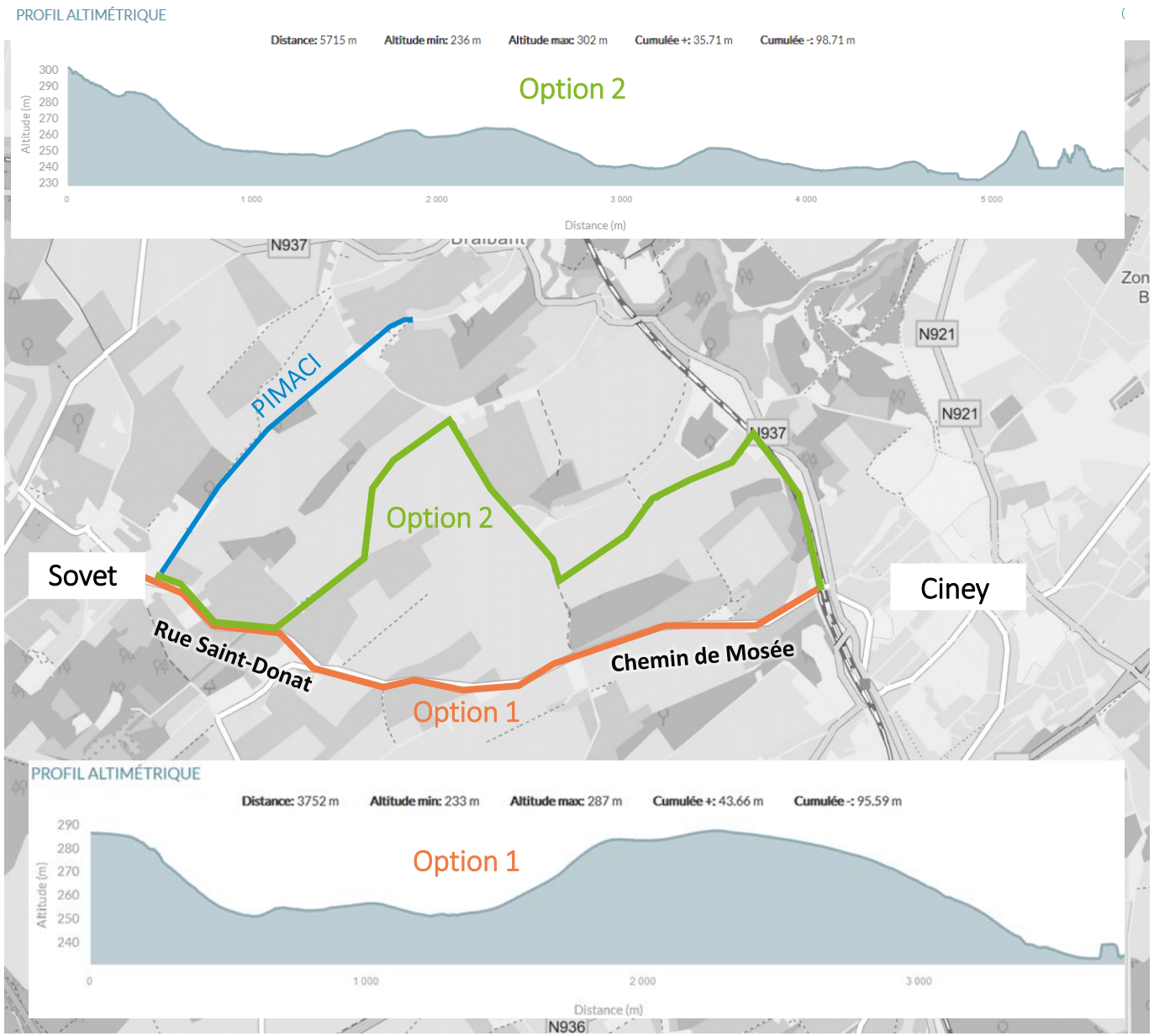
Action : Créer une piste cyclable Sovet-Ciney

Option 1 : 4 km le long de la Rue Saint-Donat et du chemin de Mosée.

Option 2 : 6 km par des chemin de remembrement

Comparaison des deux options :

	Option 1	Option 2
+	• Plus rapide	• Moins dangereux car site non accessible aux voitures • Moins de dénivelé
-	• Vitesses des voitures élevées • Mauvaise visibilité causée par les virages et le dénivelé • Dénivelé plus fort	• Moins rapide



Action 6.11 – Aménager liaison Leignon – PAE d'Achêne

Etat des lieux

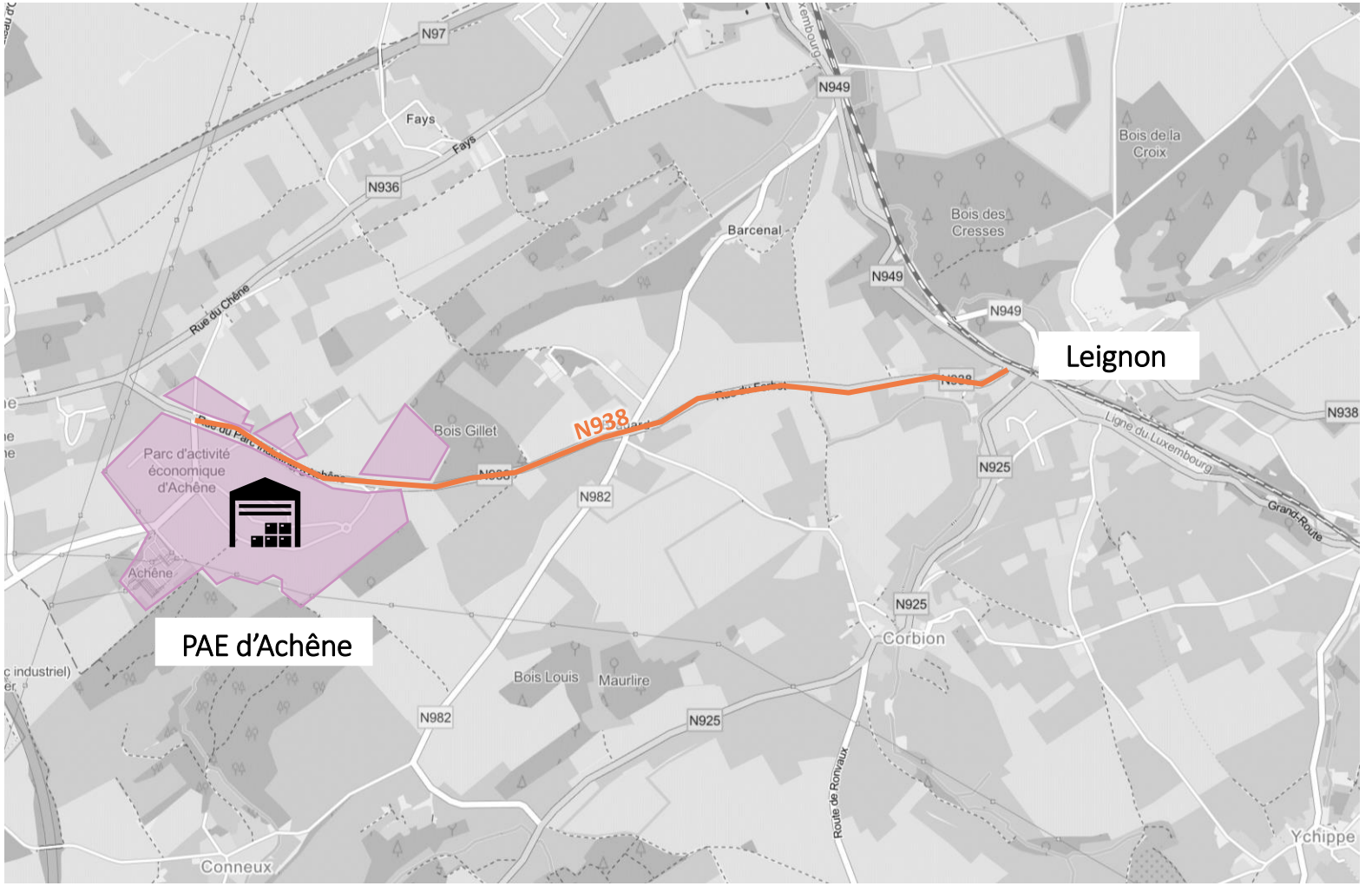
La N938 a une voirie allant de 5,6 à 7 m de large.

Objectif

Relier le village de Leignon au PAE d'Achêne.

Action

Créer une liaison cyclable Leignon-PAE d'Achêne de 2,8 km le long de N938. Au vu de la vitesse des voitures, cette liaison ne peut s'envisager que sous la forme d'une piste cyclable séparée. Mais cela nécessitera d'acquérir du foncier étant donné que l'emprise publique de la N938 n'est pas suffisante pour y aménager une piste séparée (double ou bidirectionnelle).



Action 7a.8 – Déplacer l'arrêt « Biron » pour la ligne E80

Etat des lieux

La ligne express E80 Havelange/Hamois/Ciney/Dinant a un arrêt à Biron, situé au sud du PAE de Biron, à l'avenue Schlogel. Cet arrêt se trouve à environ 700 mètres de l'entrée sud du PAE de Biron, soit au minimum 10 minutes de marche pour atteindre le sud du PAE. De plus, la ligne passe actuellement par les rues du centre de Ciney, à savoir la Rue Verte Voie, la N957 et l'Avenue Schlogel. Ce qui bloque parfois le bus dans la circulation.

Objectifs

- Encourager les travailleurs du PAE de Biron à venir en bus ;
- Permettre à la ligne express de gagner en temps de parcours en contournant le centre de Ciney.

Action

Déplacer l'arrêt « Biron » de la ligne express E80 vers le nouveau rond-point à l'intersection de la route Charlemagne et de la rue Saint-Gilles, à l'entrée nord du PAE, et proposer un nouveau tracé pour ce bus qui resterait sur la route Charlemagne après l'arrêt à la gare de Ciney.



Action 7a.9 – Créer un arrêt dans le PAE pour la ligne E78

Etat des lieux

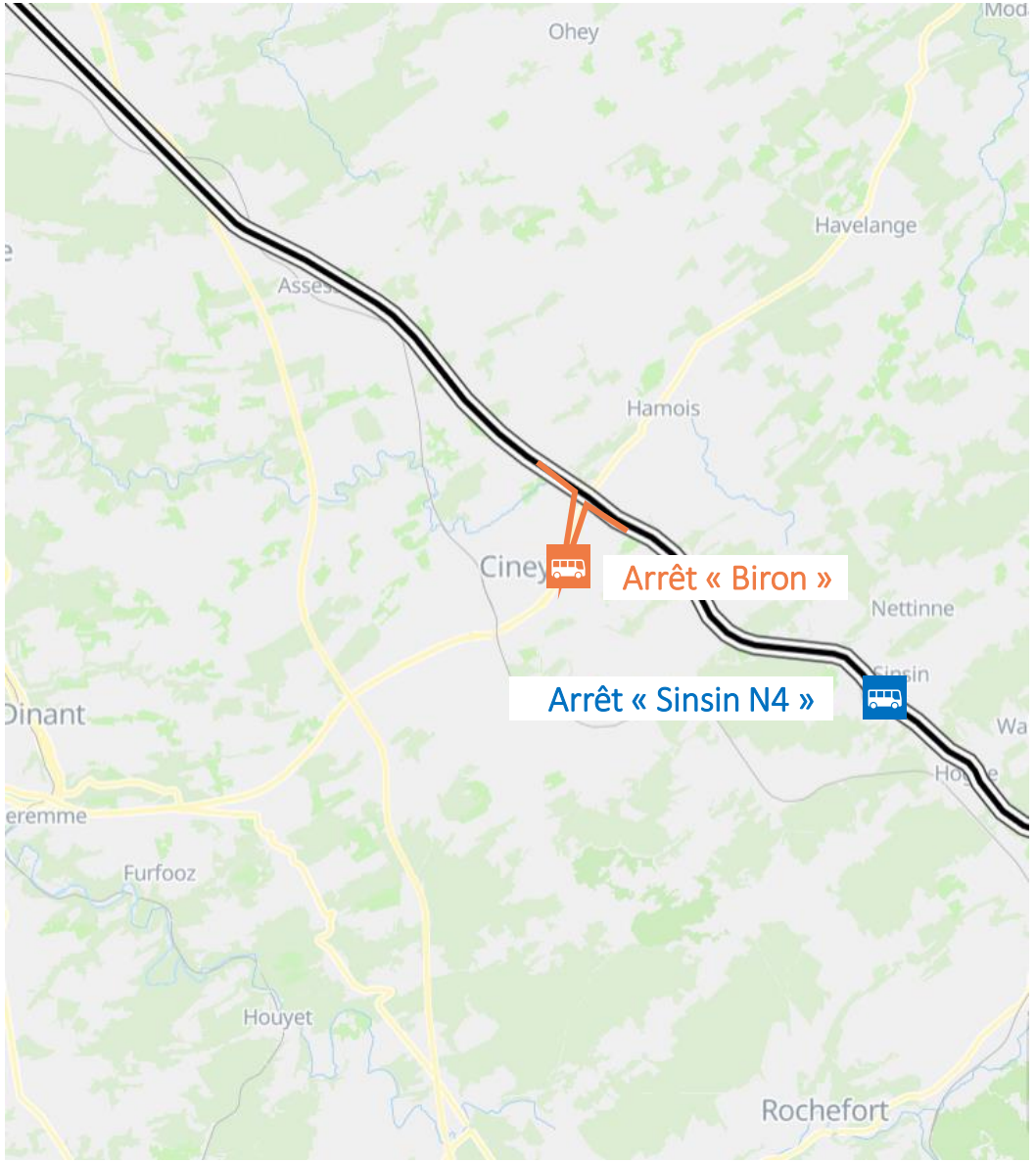
La ligne express E78 Bastogne-Marche-Namur ne possède pas d'arrêt situé sur la commune de Ciney, l'arrêt le plus proche se situe à Sinsin. Pourtant ce bus permettrait aux travailleurs du PAE d'avoir une connexion beaucoup plus directe vers Namur et Marche-en-Famenne que ne le permet aujourd'hui le train. Vu le nombre de travailleurs dans ce PAE et son extension en cours, une telle connexion se justifie.

Objectif

Encourager les travailleurs du PAE de Biron à venir en bus.

Action

Créer un arrêt supplémentaire à la ligne E78, l'arrêt « Biron » qui serait situé vers le nouveau rond-point à l'intersection de la route Charlemagne et de Saint-Gilles, à l'entrée nord du PAE (€). Ce nouveau tracé ne ferait perdre que peu de temps de parcours à la ligne vu la présence de l'échangeur sur la N4 (sortir et entrée) et le futur rond-point qui permettra un retour vers la N4.



Action 7b.5/7b.10 – Augmenter fréquence bus 43/2 pour l'accès au domaine de Chevetogne

Etat des lieux : La Ligne 43/2 Ciney-Mont-Gauthier comprend :

- En période de vacances : 3 bus/jour en direction de Ciney et 4 bus/jour en direction de Chevetogne.
- Samedi : 3 bus/jour vers le Domaine et 2 bus/jour vers Ciney.
- Dimanche : pas de bus.

Objectif : permettre aux visiteurs du domaine de Chevetogne d'y accéder en bus.

Action : augmenter la fréquence de bus durant les week-ends et jours de vacances

Vacances (vers Domaine)

Jour(s) de circulation	12345	12345	12345	12345	12345
Circulation exceptionnelle					
Renvoi en bas de page	a	a	b	a	
Ciney (Place Monseu)	09:11	11:11	13:11	13:11	17:00
Ciney (Gare d'autobus)	09:17	11:17	13:17	13:17	17:06
Leignon (Station)	09:22	11:22	13:22	13:22	17:11
Chapois (Passage à niveau)	09:25	11:25	13:25	13:25	17:14
Ychippe (Nouveau Quartier)	09:28	11:28	13:28	13:28	17:17
Ychippe (Eglise)	09:30	11:30	13:30	13:30	17:19
Chevetogne (Tige de Ronvaux)	09:33	11:33	13:33	13:33	17:22
Chevetogne (Village)	09:37	11:37	13:37	13:37	17:26
Chevetogne (Domaine)	09:44	11:44	*	13:44	*
Mont-Gauthier (Place)	09:48	11:48	13:43	13:48	17:32
Numéro de voyage	22	24	6	26	8

a Circule uniquement en période touristique de juillet et août.
b Ne circule pas en période touristique de juillet et août.

Vacances (vers Ciney)

Jour(s) de circulation	12345	12345	12345	12345	12345
Circulation exceptionnelle					
Renvoi en bas de page			a	a	a
Mont-Gauthier (Place)	07:15	10:15	12:07	15:07	18:07
Chevetogne (Domaine)	*	*	12:11	15:11	18:11
Chevetogne (Village)	07:21	10:21	12:18	15:18	18:18
Chevetogne (Tige de Ronvaux)	07:25	10:25	12:22	15:22	18:22
Ychippe (Eglise)	07:28	10:28	12:25	15:25	18:25
Ychippe (Nouveau Quartier)	07:30	10:30	12:27	15:27	18:27
Chapois (Passage à niveau)	07:33	10:33	12:30	15:30	18:30
Leignon (Station)	07:36	10:36	12:33	15:33	18:33
Ciney (Place de la Gare)	07:42	10:42	12:39	15:39	18:39
Ciney (Place Monseu)	07:47	10:47	12:44	15:44	18:44
Numéro de voyage	1	3	25	27	29

a Circule uniquement en période touristique de juillet et août.

Samedi (vers Domaine)

Jour(s) de circulation	6	6	6	6
Circulation exceptionnelle				
Renvoi en bas de page	a	b	a	
Ciney (Place Monseu)	10:11	10:11	13:11	16:37
Ciney (Gare d'autobus)	10:17	10:17	13:17	16:43
Leignon (Station)	10:22	10:22	13:22	16:48
Chapois (Passage à niveau)	10:25	10:25	13:25	16:51
Ychippe (Nouveau Quartier)	10:28	10:28	13:28	16:54
Ychippe (Eglise)	10:30	10:30	13:30	16:56
Chevetogne (Tige de Ronvaux)	10:33	10:33	13:33	16:59
Chevetogne (Village)	10:37	10:37	13:37	17:03
Chevetogne (Domaine)	10:44	*	13:44	*
Mont-Gauthier (Place)	10:48	10:43	13:48	17:09
Numéro de voyage	22	12	24	6

a Circule uniquement en période touristique de juillet et août.
b Ne circule pas en période touristique de juillet et août.

Samedi (vers Ciney)

Jour(s) de circulation	6	6	6	6
Circulation exceptionnelle				
Renvoi en bas de page		b	b	a
Mont-Gauthier (Place)	10:50	13:50	17:10	17:15
Chevetogne (Domaine)	*	13:54	17:14	*
Chevetogne (Village)	10:56	14:01	17:21	17:21
Chevetogne (Tige de Ronvaux)	11:00	14:05	17:25	17:25
Ychippe (Eglise)	11:03	14:08	17:28	17:28
Ychippe (Nouveau Quartier)	11:05	14:10	17:30	17:30
Chapois (Passage à niveau)	11:08	14:13	17:33	17:33
Leignon (Station)	11:11	14:16	17:36	17:36
Ciney (Place de la Gare)	11:17	14:22	17:42	17:42
Ciney (Place Monseu)	11:22	14:27	17:47	17:47
Numéro de voyage	1	23	25	15

a Ne circule pas en période touristique de juillet et août.
b Circule uniquement en période touristique de juillet et août.

Action 2.22 – Kiss and Ride St Joseph

Etat des lieux

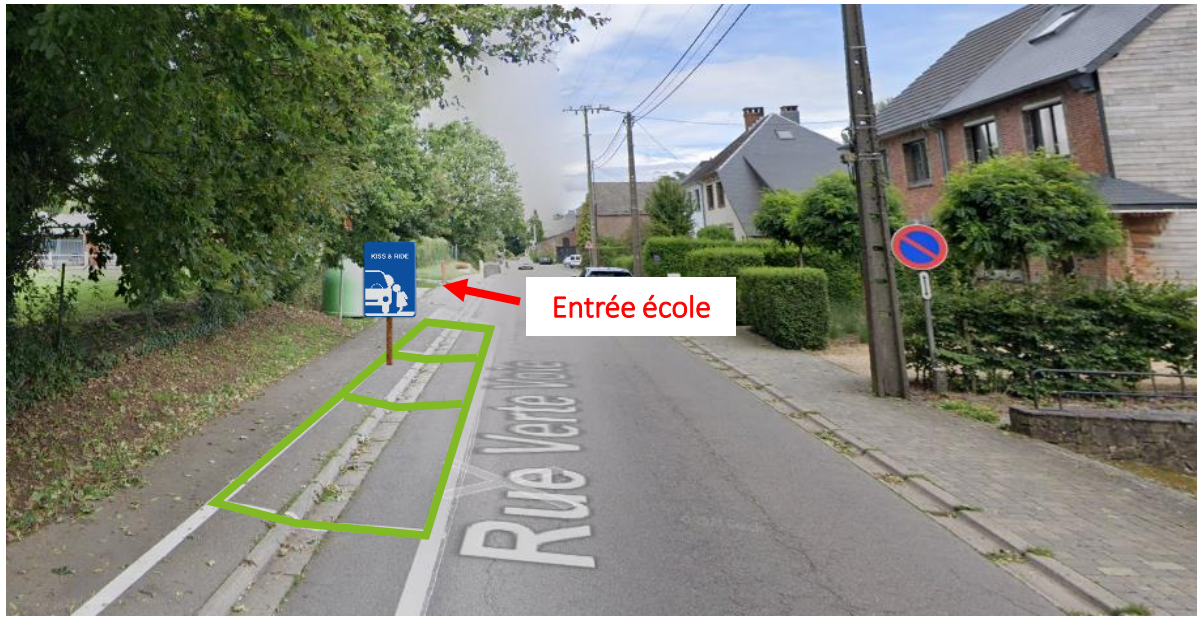
Quatre zones de parking 30 minutes existent sur la N957

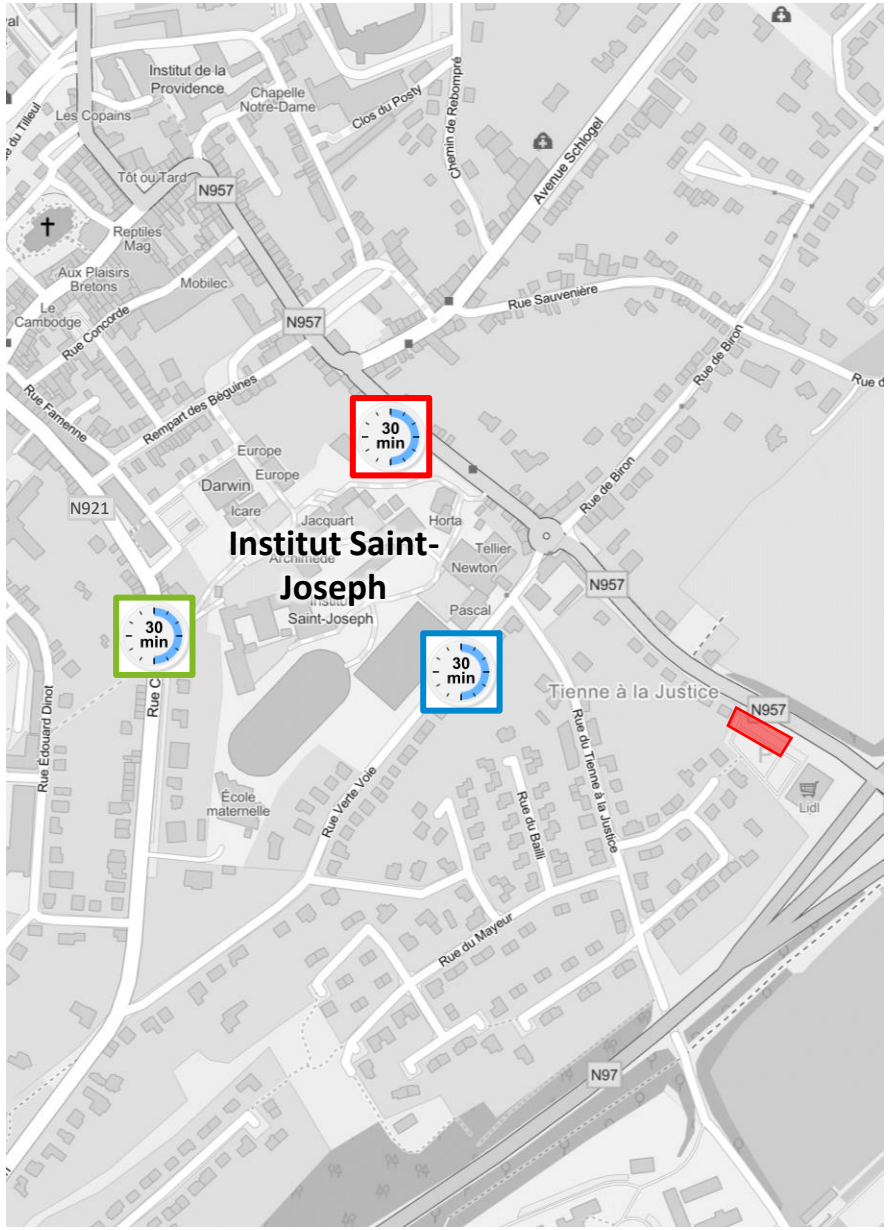
L'action 2.12/2.13/2.14/2.15 propose d'aménager deux dépose-minute sur la N921

L'action 2.20 vise à instaurer un point de délestage au parking du Lidl à destination des élèves de l'école Saint-Joseph

Objectifs : Répartir la dépose et la reprise des élèves de l'école Saint-Joseph sur plusieurs zones de Kiss and Ride et parkings de délestage, afin de désengorger les rues devant l'école.

Action : Installer trois places Kiss and Ride pour les élèves de l'école Saint Joseph, à la Rue Verte Voie (€)
Permettre ensuite l'entrée par l'accès à côté des bulles à verre.





1.2 – Revoir taxe sur les parkings immobiliers

Etat des lieux

Comme dans de nombreuses communes wallonnes, il existe à Ciney une taxe (*https://www.ciney.be/vie-communale/services-communaux/services-communaux/finances/taxes-et-redevances/absenceplacesparking.pdf*) pour les projets immobiliers qui ne respectent un nombre minimal de places de parking pour leur projet, nombre fixé dans le règlement redevance.
Or, les usagers qui souhaitent par exemple remplacer une place de parking par un parking vélo doivent payer cette taxe. Leur comportement vertueux est donc sanctionné.

Objectif

- Eviter que cette taxe ne continue à défavoriser les usagers qui décide d'adopter des comportements vertueux

Action

Revoir cette taxe sur les parkings des projets immobiliers pour :

- Intégrer une dérogation pour les usagers qui décide de privilégier le parcage dans un des parkings de rabattement situés aux portes de la ville ;
- Permettre une dérogation pour les usagers qui décident de supprimer plusieurs places au profit de l'installation d'une place pour véhicule partagé
- Permettre une dérogation pour les usagers qui décident de supprimer une place au profit de l'installation d'un parking vélo fermé et sécurisé ;

Exemples

Les villes de Liège et Namur ont précisé plus avant leur règlement taxe qui permet d'intégrer ces exceptions afin de en pas pénaliser ces comportements

PCM de Ciney

Actions du bouquet de mobilité de priorité 3

Retour à la table des matières

Bouquet de mobilité : priorité 3 (22 actions à préparer dans la législature 24-30)

- 9.4 : Editer et distribuer à tous les ménages une brochure présentant le bouquet de mobilité existant à Ciney avec ses avantages en gains financiers et CO2 pour les ménages
  - 9.12 : Créer une plateforme de crowfounding/dons permettant de financer les investissements de mobilité durable des ménages
  - 2.8 : Mettre en place des pédibus inter-écoles dans le centre-ville
  - Leignon – Option 2 : Création d'un trottoir rue de Spa et de 2 traversées piétonnes sécurisées
  - Pessoux – Option 1 : Création de 970m de trottoirs route d'Ocquier et rue du Château d'Eau
  - Braibant/Halloy – Option 2 : Création de 700m de trottoirs rue du Tour de France et d'une traversée piétonne sécurisée
  - Chevetogne – Option 4 : Création de 500m de trottoirs sur le côté nord de la route d'Yvoir
  - 9.6 : Lancer un grand défi cinacien d'objectifs de croissance des km parcourus à pied et en vélos
  - 1.17/1.22 : Installer des arceaux vélos/trottinettes dans un rayon de 10 m de chaque commerce avec une prime de 100 € pour aider les commerçants
  - 6.9 : Aménager une liaison cyclable Sovet-PAE d'Achêne (4,5km)
  - 7a.7/9.3 : Lancer un système de vélos partagés dans le centre-ville
  - 7a.10 : Etendre les horaires du bus urbain 69 (+2 le matin, +1 le midi et +1 le soir) pour avoir 3 passages matin et soir et 1 à midi.
  - Achêne – Option 3 : Installation de 6 coussins berlinois à l'entrée et dans la traversée du village
  - Pessoux – Option 3 : Installation de 8 coussins berlinois dans les rues résidentielles
  - Ychippe – Options 1/2 : Installation de 4 dos d'ânes et 6 coussins berlinois dans le village
  - Chapois – Option 6 : Installation de dos d'ânes dans le village
  - Haversin – Option 3 : Installation de 4 coussins berlinois rue de Barvaux
  - 5.1 : Mettre le feu « Centre » en orange clignotant hors heures de pointe
  - Haid – Option 3 : Installation de 4 coussins berlinois rues Montante, Longue et de Montaïsse
  - Conneux – Options 2/3 : Installation de 5 coussins berlinois rues Conneux, Conjoux et de la Chapelle et ajout d'indicateurs de vitesse
  - Chevetogne – Option 4 : Installation de 4 coussins berlinois rues du Presbytère, de l'Ywoigne et du Coteau
  - Corbion – Option 2 : Installation de 6 coussins berlinois sur la N925 aux entrées du village et rue du Bodan

STOP

PCM de Ciney

Autres actions du bouquet de mobilité

ICEDD

Retour à la table des matières

Bouquet de mobilité : non prioritaire (52 actions)

- 9.4 : Communiquer régulièrement sur des indicateurs de mobilité et leur évolution (km vélos, parc de voiture, km de trottoirs, km voiture, …)
- 2.10 : Organiser un concours inter-écoles qui récompense les meilleures classes
- 9.6 : Organiser tous les mois des conférences et ateliers sur le sujet de mobilité (Ex du « Nid » à Namur)
- 9.10 : former des « ambassadeurs » de la mobilité dans chaque village
- 10.9 :Organiser des expositions urbaines temporaires place Monseu et rue du commerce
- 10.8 : Investir dans une vitrine commerciale rue du commerce pour communiquer sur la mobilité à Ciney et y faire des expositions temporaires (ex. de Liège avec le tram)
- 10.7 : Installer des bornes aux entrées de la ville communiquant sur les km vélos parcourus et leur évolution

Piétons

- Chapois – Option 2 : Création de 700m de trottoirs le long de la Grand-Route avec 4 traversées piétonnes sécurisées
- Haid – Option 1 : Création de 500m de trottoirs rue de Ciney avec 2 traversées piétonnes sécurisées
- Haversin – Option 1 : Création de 1000m de trottoirs rue de Pessoux avec 1 traversée piétonne sécurisée
- Achêne – Option 2 : Création de 350m de trottoirs route de Dinant
- Corbion – Option 1 : Aménagement de 3 traversées piétonnes sécurisées à hauteur des arrêts de bus et des rues Bodan et Hospiteau
- Haversin – Option 4 : Création de trottoirs rues des Ecoles et mise à sens unique de la rue Néringuotte
- Haid – Option 2 : Création de 800m de trottoirs rue Montante
- Chapois – Option 1 : Création de 400m de trottoirs rue de l'Eglise
- Haversin – Option 2 : Création de 1100m de trottoirs rue de Barvaux
- Chevetogne – Option 1 : Mise à sens unique de la rue Grande et création d'un trottoir

Vélos

- 9.7 : Organiser des ateliers d'installation de kits d'électrification de vélos musculaires (ex. Vielsalm)
- 2.9 : Mettre en place des vélobus inter-écoles depuis les villages
- 9.16 : Récompenser les élèves qui viennent à l'école à vélo
- 9.15 : Récompenser les travailleurs de l'administration communale qui viennent travailler à vélo
- 7b.2 : Créer une liaison cyclable de 2,8km rues des Ecoles et de Néringotte et le long du ruisseau de la Molinia jusqu'à l'entrée du camping du Domaine
- 2.2 : Aménager un tronçon cyclable entre Corbion et Leignon (1,5 km)
- 6.6 : Aménager une liaison cyclable Achêne -Ciney (4 km)
- 6.7b : Aménager une liaison cyclable Ychippe-Chapois (1,35km)
- 6.8 : Aménager une liaison cyclable Braibant-PAE d'Achêne (5,4km)
- 6.10 : Aménager une liaison cyclable Conjoux/Conneux-PAE d'Achêne (3,4km)
- 6.12 : Aménager une liaison cyclable Ychippe/Corbion-PAE d'Achêne (3,9km)
- 6.2 : Aménager une liaison cyclable Scoville -Ciney (5,3km)
- 6.4a : Aménager une liaison cyclable Natoye –Braibant (3,5km)
- 6.1a : Aménager une liaison cyclable Schaltin-Emptine (4,5km)
- 6.1b : Aménager une liaison cyclable Achet-Hamois (1,9km)

Bus

- 2.5 : Adapter les horaires du bus 48 « Ciney-Pessoux » et 43/2 « Chevetogne-Ciney »
- 2.19 : Organiser un ramassage scolaire en bus pour toutes les écoles
- 7b.6 : Etendre le parcours du bus 166c (gare de Jemelle à l'entrée du Domaine) et ouvrir des horaires en semaines de vacances et le wk
- 7b.8 : Créer une ligne de co-voiturage entre la gare de Ciney et l'entrée du domaine.

Voitures

- 1.11: Mettre en place une prime de 500 € pour les ménages qui partagent leur voiture
- 1.7 : Elargir la gamme de voitures partagées à des monospaces, camionnettes et utilitaires
- 1.12: Equiper certains véhicules communaux pour qu'ils deviennent des véhicules partagés

Bouquet de mobilité : non prioritaire (52 actions)

Sovet – Options 1/3 : Installation de 4 dos d'ânes et 4 coussins berlinois dans le village
Chapois – Option 3 : Installation de 12 coussins berlinois aux entrées du village et Grand-Route
Ychippe – Option 3 : Aménagement des 3 carrefours centraux du village
Chevetogne – Option 3 : Installation de feux tricolores intelligents rues Grande et du Tour de France
Conneux – Option 1 : Aménagement du carrefour central du village
Braibant/Halloy – Option 1 : Installation de feux tricolores intelligents sur la N937

Chapois – Option 5 : Placement de 4 chicanes rue du Pont
Haversin – Option 4/5 : Placement de 5 chicanes ou dos d'ânes rues de Saivray, de Haid et de Ribaucourt
Leignon – Option 3 : Installation de 10 coussins berlinois aux entrées du village et rues de la Gare et de Rochefort
Leignon – Option 6 : Placement de chicanes rue Somlette
Chapois – Option 4 : Placement de 2 chicanes rue des écoles et mise à sens unique
Pessoux – Option 4 : Placement de 8 chicanes dans les rues résidentielles
Haid – Option 4 : Placement de 4 chicanes rues Montante, Longue et Montaïsse

PCM de Ciney

Actions non prioritaires d’adaptation de la ville et des villages

ICEDD

Retour à la table des matières

Adapter la ville et les villages : 7 actions non prioritaires

STOP

9.2 : Lancer un programme de « coach en mobilité » adressé aux ménages (ex. de Bxl Environnement)

4.4 : Aménager les quartiers résidentiels du centre-ville en zones apaisées

4.2 : Piétonniser la rue Famenne et le haut de la rue Courtejoie

4.3 : Fermer le plateau de la gare au trafic de transit

Achêne – Option 4 : Rénovation de la route de Dinant en zone apaisée

Leignon – Option 8 : Rénovation de la rue de Spa en zone apaisée

Leignon – Option 7 : Rénovation de la Place Communale et des rues du Moulin et du Centre en zone de rencontre