



www.tritel.be

Plan Communal de Mobilité de Ciney

SYNTHESE NON TECHNIQUE

septembre 2009

Table des Matières

1. QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ? _____	2
2. POURQUOI UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ? _____	2
3. COMMENT REALISER UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ? _____	2
4. QUEL EST L'ETAT DES LIEUX EN MATIERE DE MOBILITE ET D'ACCESSIBILITE A CINEY ? - PHASE 1 _____	3
4.1. Analyse rapide de l'espace communal _____	3
4.2. Analyse des déplacements à pied, à vélo et des besoins des personnes à mobilité réduite _____	3
4.3. Analyse des déplacements en transports publics à Ciney _____	4
4.4. Analyse des déplacements en voiture _____	5
4.5. Analyse du stationnement et des livraisons à Ciney _____	5
5. QUELS OBJECTIFS POUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE CINEY ? - PHASE 2 _____	6
5.1. Objectifs pour les piétons et les cyclistes _____	6
5.2. Objectifs pour les transports publics _____	6
5.3. Objectifs pour la sécurité routière _____	6
5.4. Objectifs pour le stationnement et les livraisons _____	7
6. QUEL PLAN D' ACTIONS POUR LA MOBILITE A CINEY ? - PHASE 3 _____	8
6.1. Principe de base adopté par le Plan d'actions _____	8
6.2. Actions pour les déplacements à pied et à vélo _____	9
6.2.1. Actions en faveur des piétons et des PMR _____	9
6.2.2. Actions en faveur des cyclistes _____	9
6.3. Actions pour les déplacements en transports publics _____	10
6.3.1. Chemin de fer _____	10
6.3.2. Réseau de bus _____	10
6.4. Actions pour les déplacements en voiture et le réseau routier _____	11
6.5. Actions pour améliorer la gestion du stationnement _____	13

La commune de Ciney arrive au bout du processus d'élaboration de son Plan Communal de Mobilité (PCM). Dans ce contexte, nous vous proposons de vous informer et de donner votre avis sur les divers projets proposés en participant à la réunion publique du 16-09-2009 et/ou en envoyant vos remarques et propositions au bureau d'études TRITEL.

L'objectif de cette synthèse non technique est de vous présenter en quelques pages les principaux éléments de ce projet de Plan Communal de Mobilité. Si vous souhaitez plus de détails sur certaines analyses et/ou actions proposées nous vous encourageons à lire les rapports complets des 3 phases constituant l'étude.

1. QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ?

Un Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil de planification et d'aide à la décision pour l'organisation et la gestion des déplacements sur le territoire communal.

Il permet de développer une **politique globale, concertée, stratégique et pragmatique prenant en compte les besoins en mobilité à court, moyen et long terme**. En ce sens, il apporte une vision d'ensemble permettant une utilisation efficace des ressources et une meilleure efficacité des actions jusque là menées de façon ponctuelle ou sectorielle.

2. POURQUOI UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ?

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) **pose les choix** politiques et techniques **nécessaires pour atteindre un équilibre** :

- **entre les différentes activités humaines** coexistantes sur le territoire et les déplacements qu'elles engendrent ;
- **entre les différents modes de déplacements** (marche à pied, vélo, transports publics et voiture particulière), en renforçant leur complémentarité et en rendant à chacun la place qui lui est due.

L'élaboration du Plan Communal de Mobilité (PCM) est aussi l'occasion **d'impliquer tous les acteurs de la mobilité autour d'un projet commun** où chacun y trouve sa place : les autorités communales et régionales, le TEC, la Police et la société civile.

Une fois approuvé par la Commune et la Région, le Plan Communal de Mobilité (PCM) devient le **document de référence** guidant les acteurs dans la gestion quotidienne et les choix stratégiques en matière de mobilité, dans la mise en œuvre d'actions ou lors de négociations entre les différents acteurs.

3. COMMENT REALISER UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ?

L'élaboration du Plan Communal de Mobilité (PCM) s'est déroulée en 3 étapes :

- une 1^{ère} phase **de diagnostic et état des lieux de la situation actuelle**, réalisée en 2008. Durant celle-ci, un important travail de collecte d'informations auprès des acteurs clefs et de relevé sur le terrain a été entrepris.
- une 2^{ème} phase de **choix des objectifs**, réalisée début 2009.
- enfin, la 3^{ème} phase (actuellement à l'enquête publique) est consacrée à **l'élaboration du plan de mobilité** à proprement parler. Celui-ci consiste en un ensemble d'actions concrètes à entreprendre à court, moyen et long terme pour concrétiser les objectifs du plan.

Les documents relatifs à la 1^{ère} phase du Plan Communal de Mobilité a été mis à la disposition de la population à l'occasion d'une période de consultation publique en novembre 2008.

4. QUEL EST L'ETAT DES LIEUX EN MATIERE DE MOBILITE ET D'ACCESSIBILITE A CINEY ? - PHASE 1

4.1. Analyse rapide de l'espace communal

La commune de Ciney, capitale du Condroz, est une ville rurale d'importance régionale située sur l'axe Bruxelles-Luxembourg. La ville de Ciney compte plus de **15.000 habitants** répartis dans la ville et les quelques villages alentours.

Située à 25 km de Namur, 20 km de Marche et 100 km de Bruxelles, l'entité de Ciney se positionne stratégiquement quant à ses liaisons avec les grandes villes. Bien que située dans la zone d'influence de la ville de Namur, Ciney est un **pôle d'attractivité régional** important tant au niveau commercial, qu'économique (agro-alimentaire,...) et scolaire.

Ciney est sans conteste une ville scolaire. On dénombre environ **5000 élèves** sur l'entité de Ciney principalement regroupés dans la ville de Ciney. 19 établissements sont répertoriés dans l'entité dont 10 dans la ville de Ciney.

4.2. Analyse des déplacements à pied, à vélo et des besoins des personnes à mobilité réduite

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

- des objectifs d'**amélioration du cadre de vie** et des **objectifs environnementaux**,
- des objectifs de **sécurité routière**, en diminuant le nombre d'accidents de la circulation impliquant les usagers faibles
- des objectifs d'**équité** : 23,6 % des logements de Ciney ne disposent pas de voiture ;
- des objectifs d'**intégration des personnes âgées ou à mobilité réduite**, en leur donnant la possibilité de se déplacer de façon autonome et de participer à la vie sociale ;
- des objectifs de **mobilité durable**, en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements de proximité.

Les aménagements récents entrepris par la commune de Ciney (installation de sens unique limité pour les vélos - SUL, rues en zones résidentielles réaménagement de la rue du Commerce, quartier de la gare, ...) permettent d'entrevoir une amélioration réelle mais les efforts doivent être poursuivis dans ce sens.

En ce qui concerne les cheminements hors voirie, la commune de Ciney dispose de 2 atouts significatifs : la présence du **RAVeL** et des **sentiers** à destination des promeneurs. De plus le groupe de travail sentiers est particulièrement actif pour assurer le bon entretien de ceux-ci.

En ce qui concerne les infrastructures pour les vélos, hormis les aménagements et les marquages au sol pour les SUL dans l'agglomération de Ciney, on ne retrouve **pas de pistes cyclables sur les voiries communales**. Sur les voiries régionales, 2 routes sont dotées de pistes cyclables. **La principale faiblesse de ces infrastructures dédiées cyclistes est leur manque de continuité.**

4.3. Analyse des déplacements en transports publics à Ciney

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

En ce qui concerne le **réseau de train**, Ciney est idéalement desservie par le chemin de fer. La commune est en effet en relation directe (ligne 162) avec Namur, Bruxelles et Arlon. Cette ligne ferroviaire a une vocation interrégional (IC) ainsi que locale (L – trains de type omnibus). Ciney est équipée de 4 gares ou points d'arrêts sur son territoire, soit **Ciney, Leignon, Chapois et Haversin**.

Le **centre ville est assez bien desservi** étant donné l'importance de la gare et le fait que toutes les lignes desservent la gare et la Place Monseu via les rues Piervienne et du Commerce ce qui implique une grande fréquence sur cet axe « gare - centre-ville ».

En regardant de plus près on s'aperçoit que cet axe est le seul à fréquence élevée. On peut remarquer que **certaines zones dans la ville de Ciney ne sont pas du tout desservies**. (IMP, rue verte Voie, rue Tienne à la Justice, rue Courtejoie, ...).

Une faiblesse de la commune est que **l'intermodalité** (utilisation de plusieurs modes de transports pour réaliser un même trajet) **n'est pas assez développée**. Ceci s'explique notamment par les points suivants:

- trop peu de synergies entre les réseaux de bus et de train (horaires pour les correspondances ne sont pas adaptés)
- mauvaise accessibilité des gares de Leignon, Chapois et Haversin pour les piétons
- trop peu de parkings (vélos et voitures) aux abords des gares

4.4. Analyse des déplacements en voiture

Des relevés de terrain dans le centre ville ont été réalisés. Ces relevés indiquaient clairement que le **pic de trafic enregistré dans la rue du commerce se situait au moment des entrées des écoles** (8h-8h30). Cependant, malgré les embarras de circulation liés aux commerces, à l'administration communale et les écoles avec un peu plus de 300 véhicules par heure à l'heure de pointe du matin, il reste encore suffisamment de capacité pour écouler le trafic sur cet axe. En revanche, dans un objectif d'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'espace public dans le centre, ce trafic peut être jugé comme excessif. En effet, la littérature en la matière préconise un maximum de 300 véhicules par heure et par bande dans un centre-ville avec présence de nombreux piétons. On peut donc dire que cet axe draine actuellement son trafic maximum et qu'il serait donc intéressant d'y diminuer l'importance de la voiture.

Enfin, on observe un **trafic de transit relativement faible dans le centre de Ciney**. La plupart des voitures circulant dans le centre ont comme lieu de destination le centre ville. La présence de nombreuses fonctions et activités dans le centre de Ciney explique ce phénomène.

4.5. Analyse du stationnement et des livraisons à Ciney

Compte tenu de son importance locale et régionale, la ville de Ciney attire beaucoup de visiteurs. Le stationnement au centre ville doit donc jouer un rôle dans la gestion du trafic automobile dans la ville. Il **existe de nombreux parkings hors voirie gratuit et à durée illimitée dans le centre** (rue Dinot, Place Beaudoin, rue d'Omalius, ...). Ces parkings sont peu connus des visiteurs voire même des cinaciens et leur signalisation est souvent incomplète. Suite à ce problème, les **voiries principales du centre-ville sont souvent saturées et les voitures qui y stationnent occupent beaucoup d'espace public**.

Pour bien comprendre les problèmes et les enjeux du stationnement dans le centre –ville, des relevés de stationnement ont eu lieu dans le cadre de l'étude. Ces relevés ont consisté à compter le nombre de places de parking disponibles pour le stationnement pour se rendre compte des taux d'occupation aux différentes heures de la journée.

Dans l'ensemble, on peut dire que le **centre ville de Ciney est saturé**. Certains secteurs sont particulièrement saturés. Il s'agit de :

- La gare: plus que saturée avec du stationnement illicite et désordonné ;
- Quartier Rempart de la Tour: saturé probablement suite aux parkings des enseignants des écoles toutes proches ;
- Rue du Centre et Rue du Commerce : taux d'occupation assez haut.

En ce qui concerne les livraisons, on constate que l'absence d'aire de livraison perturbe la fluidité du trafic (en particulier des bus) dans le centre ville.

5. QUELS OBJECTIFS POUR LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE CINEY ? - PHASE 2

Les objectifs du Plan Communal de Mobilité décrivent la situation souhaitée dans le futur. A ce titre, certains d'entre eux ont une portée à court ou moyen terme. D'autres au contraire, plus stratégiques et ambitieux, poursuivent clairement une vision à plus long terme.

Parmi les principaux, nous pouvons épingler les objectifs suivants :

5.1. Objectifs pour les piétons et les cyclistes

- **Favoriser la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite**

Il existe un potentiel intéressant de déplacements à pied dans la commune et dans la ville de Ciney principalement.

- **Concevoir un réseau cyclable communal correctement relié aux infrastructures existantes**

Un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables doit être construit, en prévoyant des itinéraires sécurisés sur des axes à faible circulation ou des pistes cyclables sur les grands axes. Ce réseau doit établir, d'une part, les connexions aux itinéraires cyclables existants où déjà planifiés, et d'autres part, proposer des nouvelles liaisons.

5.2. Objectifs pour les transports publics

- **Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport**
- **Améliorer la desserte autobus**
- **Développer les modes alternatifs de transport : la voiture partagée**

5.3. Objectifs pour la sécurité routière

Outre la prise en compte de la sécurité routière dans les propositions issues des objectifs précédents, des propositions d'aménagement doivent être faites pour améliorer la sécurité routière et en particulier aux endroits suivants:

- avenue de Namur ;
- avenue Schlögel ;
- rue Courtejoie ;
- carrefour entre l'avenue de Namur et la rue Notre-Dame.

5.4. Objectifs pour le stationnement et les livraisons

- **Redéfinir le plan de stationnement dans le centre-ville de Ciney**

La redéfinition du plan de stationnement doit répondre aux objectifs suivants :

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

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

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

Le diagnostic a mis en évidence, en de nombreux endroits du centre de Ciney, un manque de visibilité et d'information vers les parkings hors voirie. La révision du plan de stationnement fournit l'occasion de répondre à cette faiblesse.

- **Améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces et des entreprises**

6. QUEL PLAN D' ACTIONS POUR LA MOBILITE A CINEY ? - PHASE 3

L'objectif de ce chapitre est de vous présenter succinctement quelles sont les actions à mettre en œuvre pour répondre aux problèmes identifiés dans la Phase 1 et atteindre les objectifs définis dans la Phase 2.

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan de mobilité, la première étape est de définir le **Schéma Directeur des Déplacements et du Stationnement**. Le Schéma Directeur doit répondre aux objectifs d'accessibilité, de mobilité, de sécurité routière et d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Les mesures concrètes nécessaires à la mise en œuvre de ce Schéma Directeur sont ensuite développées dans un **Plan d'actions détaillé**.

6.1. Principe de base adopté par le Plan d'actions

Le Schéma Directeur vise à **favoriser chaque mode de transport pour les types de déplacements où il est le plus pertinent** :

- la marche à pied pour les déplacements courts à l'intérieur des différents pôles communaux
- le vélo pour les déplacements jusqu'à 5 kilomètres
- les transports en commun doivent pouvoir constituer une bonne alternative à la voiture vers les secteurs fortement peuplés et/ou fréquentés (Ciney-ville, gares et zones d'emplois) et permettent d'élargir les destinations accessibles pour la population ne disposant pas de voiture.
- la voiture reste incontournable pour les déplacements extra-locaux et sur les relations pour lesquelles la demande de déplacements est insuffisante pour justifier des transports publics à niveau de services suffisant. La route est également incontournable pour l'approvisionnement des entreprises situées à Ciney.

Pour concrétiser ce principe visant à **développer la multimodalité sur le territoire communal de Ciney**, il faut réaliser, d'une part, des actions à grande échelle, et d'autres parts des actions à échelle plus locale. La mise en œuvre de ces actions peuvent dans certains cas se réaliser à court terme, alors que d'autres ne seront réalisées qu'à moyen ou à long terme.

Les Points ci-après (6.2, 6.3, ...) reprennent un résumé du Plan d'actions à mettre en place. Ce résumé du Schéma Directeur et du Plan d'actions détaillé est présenté pour les différents modes de déplacement et les réseaux qu'ils occupent.

6.2. Actions pour les déplacements à pied et à vélo

6.2.1. Actions en faveur des piétons et des PMR

Les piétons et les PMR devront être pris en compte dans tous les nouveaux aménagements programmés par la Commune. Tous les aménagements proposés dans ce Plan de Mobilité tiennent compte du confort des piétons et des PMR aussi bien dans les zones résidentielles (rue Courtejoie) que dans les quartiers commerçants (rue du Commerce, Rue du Centre).

Comme relevé dans de nombreuses rues de Ciney, les cheminements piétons sont en beaucoup d'endroits inadaptés aux PMR. C'est le cas par exemple de la rue du Condroz ou de la rue Piervienne où des seuils de maisons débordent sur le trottoir, de la rue Saint-Hubert où des obstacles (bancs) entravent le passage des piétons et PMR.

6.2.2. Actions en faveur des cyclistes

Compte tenu des contraintes de relief et de distance rencontrées dans l'entité de Ciney, la structure proposée pour le réseau cyclable repose sur : un **réseau urbain**, permettant de relier la **ville de Ciney** qui offre le potentiel le plus intéressant en termes de déplacements à vélos, le **RAVeL** et des **itinéraires de liaisons entre les villages** à distance raisonnable du centre de Ciney en pente douce quand cela est possible.

En fonction des possibilités offertes, les itinéraires cyclables utilisent en priorité des rues en impasse, des chemins hors voirie ou des axes dont le trafic automobile est faible. Dans le cas contraire, des **infrastructures cyclables sont proposées pour garantir une sécurité optimale des cyclistes.**

Le plan d'actions (Phase 3) identifie donc les interventions à réaliser pour constituer ce réseau cyclable à 3 composantes. De manière sommaire, nous proposons de citer (ci-dessous) certaines de ces interventions.

- **Liaison Pessoux – Biron.** Un itinéraire de liaison en partie en site propre a été identifié entre Pessoux et la ville de Ciney. Cet itinéraire permettra à de nombreux écoliers de rejoindre les écoles de Ciney à vélos.
- **Liaison Leignon – Ciney.** La distance et le relief entre Leignon et Ciney sont acceptables pour les vélos. La continuité de cet aménagement permettrait d'avoir une liaison totalement sécurisée entre Leignon et Ciney en passant par la piscine communale.
- **Pistes cyclables séparées :** sur N949 entre Chapois et Haversin et liaison Halloy - Ciney
- **Pistes cyclables marquées :** sur l'av. Schlögel, la rue du Centre et la rue du Commerce et sur les liaisons Achêne – Ciney et vers Chevetogne.
- **Bandes cyclables suggérées et marquage des SULs.** Dans la ville de Ciney, le marquage des SULs posent des problèmes de lisibilité et de sécurité. Le Plan Communal de Mobilité indique les prescriptions à respecter pour réaliser de tels marquages.

6.3. Actions pour les déplacements en transports publics

6.3.1. Chemin de fer

Compte tenu de sa situation géographique et des temps de parcours vers Namur et Bruxelles particulièrement attractifs, la ligne de chemin de fer doit continuer à constituer la colonne vertébrale du réseau de transports en commun pour Ciney et même les communes voisines.

Des **aménagements permettant d'améliorer la qualité d'accueil** des voyageurs **doivent être réalisés** sur les gares de Leignon, Chapois et Haversin.

6.3.2. Réseau de bus

L'optimisation du réseau de bus doit répondre aux faiblesses et aux problèmes constatés lors de notre diagnostic et ceci afin :

- d'**améliorer l'intermodalité** en intégrant les horaires du TEC et de la SNCB ;
- de **simplifier certains itinéraires** pour améliorer les vitesses commerciales ;
- de **mieux desservir les zones d'emplois** de la commune (IMP, ZAE de Biron, ZAE d'Achêne) et certains **villages** peu ou pas desservis (Serinchamps, Corbion, Conneux).

Le Plan d'actions (Phase 3) identifie donc les adaptations à apporter au réseau de bus pour répondre aux problèmes énoncés ci-dessus. De manière sommaire, nous proposons d'énoncer les principales mesures envisagés dans le Plan Communal de Mobilité.

- **Mise en place d'une ligne urbaine desservant l'IMP.** Cette desserte urbaine (ligne 69) a été réalisée. Elle est en cours d'évaluation par le TEC. Cette ligne permet de desservir le site de l'IMP depuis la gare de Ciney. Elle a pour objectif d'augmenter la part modal des transports publics auprès des travailleurs et visiteurs de l'IMP.
- **Desserte de la zone d'activités économiques de Biron.** Le Plan Communal de Mobilité propose différentes options visant à desservir le site de Biron : déviation de la ligne existante 126a, prolongement de la nouvelle ligne 69, mutualisation de navettes depuis et vers la gare de Ciney.
- **Desserte de la zone d'activités économiques d'Achêne.** Le Plan Communal de Mobilité propose différentes options visant à desservir le site d'Achêne : déviation de la ligne existante 43/1, prolongement de la nouvelle ligne 69, mutualisation de navettes depuis et vers la gare de Ciney.
- **Desserte de Corbion.** Le Plan Communal de Mobilité mentionne la future déviation de la ligne 43/2 par Corbion via les rues de Custine (Delloé vers Ciney), Corbion et Somelette. Les délais de mise en œuvre de ce projet, réalisé par le TEC Namur-Luxembourg, dépendront des budgets disponibles.
- **Augmentation de fréquence ligne 43/2** à l'heure de pointe du soir permettant aux navetteurs revenant de Bruxelles ou Namur de rentrer chez eux en bus.

- **Optimisation de la desserte de Sovet** en rationalisant les horaires et les parcours des ligne 128a et 430.
- **Amélioration de la desserte des villages peu ou pas desservis par les bus.** Dans le cadre de l'étude des enquêtes ont été réalisés pour quantifier la demande des villageois en ce qui concernait la création d'une liaison de bus dans ces villages. Malheureusement le taux de réponse était trop faible pour exploiter ces informations de manière fiable et rigoureuse. On notera que dans un tel contexte (zone rurale avec peu d'habitants), il n'est pas envisageable de mettre en place une ligne régulière. Cependant, le plan de mobilité enonce 2 concepts qui pourraient voir le jour dans cette zone. Il s'agit du bus local ou du bus à la demande (TELBUS).
- **La voiture partagée : Cambio.** Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité de Ciney, la commune a pris contact avec l'opérateur du réseau de voitures partagées Cambio. Une station a été inaugurée à la gare de Ciney qui permettra à la fois aux cinaciens non motorisés d'utiliser ces voitures à titre occasionnel mais aussi aux visiteurs de Ciney d'utiliser Cambio en venant à Ciney.

6.4. Actions pour les déplacements en voiture et le réseau routier

La 1^{ère} action était de définir la **hiérarchisation des voiries** sur la commune de Ciney. Ensuite, de décrire les aménagements infrastructurels nécessaires à la mise en œuvre de cette hiérarchie.

La hiérarchisation du réseau vise à répartir le trafic de manière optimale en le canalisant sur les axes les moins sensibles. Elle permet donc par exemple de canaliser le trafic des poids-lourds sur les axes aménagés à cet effet et de limiter les nuisances dans les quartiers résidentiels. Pour canaliser le trafic, les axes de transit et de liaisons doivent pouvoir fonctionner de manière efficace et fluide. Pour optimiser leur fonctionnement, un certain nombre d'aménagements sont proposés à court, moyen et long terme.

- **Aménagements à court et moyen terme :**

- Réaménagement de l'avenue Schlögel. Afin de bien prendre en compte tous les usagers de la voirie et de marquer l'entrée dans la ville de Ciney. Dans les zones où la largeur disponible est maximum, des bandes de stationnement pourront être maintenues. Dans la partie rétrécie, l'installation de pistes cyclables est toujours possible mais il n'y aura pas de bandes de stationnement
- Rénovation de la rue du Condroz et carrefour avec l'avenue Schlögel et la rue Saint-Hubert :
- Amélioration de l'accessibilité routière de l'IMP par la N97
- Aménagement de sécurité sur le chemin de Haljoux

- **Aménagements à long terme :**

- Réaménagement du carrefour sur la N97 à Biron
- Réaménagement de l'avenue de Namur

• **Aménagements et mesures spécifiques au centre-ville de Ciney**

D'après les observations de terrain, les comptages et les autres informations analysées, on a pu constater que certains carrefours sont saturés à certaines heures pendant des périodes courtes (entrées et sorties des écoles).

Dans une optique d'amélioration du cadre de vie et de la convivialité, les mesures suivantes sont notamment proposées :

- Installation de feux tricolores au niveau du carrefour rue Notre-Dame – avenue de Namur. Au vu des remontées de files trop importantes aux heures des entrées et des sorties d'écoles, il sera utile d'installer des feux pour contrôler le trafic à cet endroit.
- Adaptation des phases de feux tricolores au carrefour rue du Centre – rue du Condroz
- Réaménagement de la rue Courtejoie. L'objectif de ce projet est d'améliorer la sécurité routière aux abords de l'école Saint-Joseph ainsi qu'à l'entrée de ville de Ciney par la rue Courtejoie. L'accent a été mis sur la réduction de la vitesse et l'amélioration du dépose-minute pour les élèves à l'entrée principale.
- Modification des sens de circulation de quelques voiries dans le centre : remise à double sens de la rue Courtejoie, mise à sens unique du bas de la rue Dinot pour des raisons de sécurité. Pour les riverains de cette zone la boucle sera réalisée par la nouvelle voirie sur le site de l'EPC et par la rue Charles Capelle.
- Amélioration du fonctionnement de l'axe central rue du Centre - rue du Commerce. Les propositions ont pour objectifs de limiter les nuisances, de limiter les conflits entre les catégories d'utilisateurs de la rue et de rationaliser la gestion du stationnement afin de limiter la circulation dans le centre. Le nouveau profil de voirie permet de placer une piste cyclable et des zones de livraisons sans toutefois modifier la largeur actuelle de bordure à bordure.

6.5. Actions pour améliorer la gestion du stationnement

Le Plan Communal de Mobilité propose de mettre en place un nouveau plan de stationnement pour le centre de Ciney. Ce plan de stationnement a pour but de répondre aux problèmes observés et relevés sur le terrain. Un périmètre de gestion a été défini. Il comprend tout le centre urbain de Ciney et englobe un certain nombre d'activités génératrices de trafic et ainsi de stationnement : commerces, administrations, activités culturelles et sportives.

Une politique de gestion du stationnement structurée est une étape essentielle de la gestion de la mobilité dans le centre-ville de Ciney. C'est **un instrument qui permet d'améliorer la qualité de vie et de garantir l'accessibilité** dans le centre ville.

Le plan de stationnement délimite les 3 zones suivantes :

- **Zone rouge** : un régime de stationnement rotatif de courte durée (maximum 1 heure) et à tarif élevé **à l'exception des détenteurs d'une « carte riverains »**. Ce régime est prévu à destination des visiteurs avec une durée de stationnement relativement courte (commerces du centre ville, administration, ...) ;
- **Zone orange** : un régime de stationnement rotatif de moyenne durée (maximum 2 heures) et à tarif modéré **pour tous les utilisateurs à l'exception des détenteurs d'une « carte riverains »**. Ce régime est prévu à destination des visiteurs avec une durée de stationnement plus longue (commerces, activités culturelles ou sportives, ...) ;
- **Zone verte** : un régime de stationnement gratuit et non limité dans le temps. La zone verte est principalement située en dehors du centre pour les visiteurs de plus longue durée ou pour les travailleurs.

L'objectif de ce zonage est d'encourager là où c'est nécessaire des bons taux de rotation, c'est-à-dire, éviter la présence de voitures ventouses dans des rues commerçantes et encourager l'occupation des parkings hors voiries à proximité pour le stationnement de type longue durée.

Dans le cas du centre de Ciney, la limitation de la durée de stationnement se matérialisera sur le terrain par l'utilisation des **disques de stationnement**. Les **horodateurs** seront donc supprimés.

On notera que la mise en place complète de ce plan de stationnement (installation des différentes zones et diminution (voir suppression complète) de l'offre en stationnement sur la Place Monseu devra obligatoirement s'accompagner de la création de certains **nouveaux parkings en dehors des voiries à proximité** du centre-ville. Ces parkings seront **gratuits** et devront faire l'objet d'un balisage précis et efficace guidant les automobilistes dans un parking donné en fonction de leurs lieux d'origine.