

# SESSAM

Schéma d'accessibilité et de mobilité  
du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse

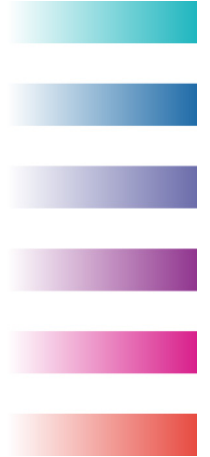


# COUVIN

Cette fiche communale a pour objectif de permettre aux autorités et aux techniciens de mieux cerner les recommandations de l'étude SESSAM par rapport au contexte spécifique de leur commune. Chaque volet de l'étude y est repris de manière très synthétique.

Les rapports complets peuvent être téléchargés sur le site du projet :

<http://sessam.plateforme-esem.be/>





## DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

### Densifier l'habitat et optimiser les réserves foncières disponibles

Couvin dispose de réserves foncières à proximité directe de la gare et du centre urbain (environ 28ha) qui permettrait de répondre en partie à la demande en nouveaux logements sur la commune (+1034 habitants d'ici 2030). On peut noter comme réserve foncière présentant le plus fort potentiel :

- Une zone de 2,2 ha à +-250m de la gare dans la ZACC à l'ouest de la Rue du Parc Saint Roch qui offre un accès aisé au pôle multimodal à valoriser autour des gares CF et routières ;
- Un potentiel de densification en logements (+- 1ha) au sud de la gare de Couvin dans le triangle formé par l'avenue de la Libération, rue de la Cense Argile et la rue Adolphe Gouttier
- Quelques poches de densification en habitat possible à moins de 10 minutes à pied du pôle multimodal au sud du périmètre de 800m (rue Marie Pêtre, rue Neuve...)

L'utilisation de ces réserves permettrait de valoriser le quartier de la gare et le centre urbain et d'axer le développement territorial autour des systèmes de transport existant. De même une densification de l'habitat de l'ordre de 60 à 30 log/ha (maisons 2 façades et appartements) limiterait l'éparpillement urbain et réduirait la

dépendance à l'usage de la voiture en favorisant le report modal vers le transport public.

Voir carte en annexe.

### Promouvoir des lieux d'emplois offrant une accessibilité multimodale

Afin d'optimiser l'accessibilité des entreprises aux axes de communication et de favoriser le transfert modal dans les déplacements vers les lieux d'emplois, il est important de développer les zones d'activités sur les réserves foncières existantes à proximité de la gare de Couvin.

A cet usage, la zone d'activité de 2,8ha route Charlemagne accessible directement depuis le pôle multimodal (gare CF et lignes de bus structurantes) doit être renforcé en accueillant des entreprises, services ou équipements à forte densité d'emplois. Ces mêmes activités pouvant être compatibles avec une densification de l'habitat dans le même périmètre. Il en est de même pour les 2 zones (1 ha et 1,8 ha) au nord de la gare de Couvin, qui en étant un peu plus éloignées de la gare pourraient accueillir des activités secondaires moins compatibles avec une fonction logement.

L'implantation d'activités dans ces réserves participerait :

- à renforcer le pôle multimodal autour des gares chemin de fer et routières et cette même offre en transport public limiterait les nuisances éventuelles liées aux déplacements
- à l'attractivité du quartier de gare en favorisant la mixité des fonctions.

Voir carte en annexe.

## Faciliter le télétravail et développer des télécentres

Dans le cadre de la rénovation du quartier de gare de Couvin, l'implantation d'un télécentre offrant une accessibilité multimodale permettrait d'éviter certains déplacements vers les lieux de travail.

Le travail à distance, possible aujourd'hui grâce à l'utilisation d'ordinateur portable, téléphone et connexion internet, doit être encouragé car il permet d'agir sur les trois piliers du développement durable :

- Social : diminuer les temps perdus en déplacement, le stress et l'absentéisme ;
- Economique : limiter les dépenses des employés en déplacement et optimiser les surfaces de bureaux des entreprises ;
- Ecologique : réduire la consommation énergétique liée aux déplacements et aux bureaux





## TRANSPORT ROUTIER

### Tenir compte des projets sur la N5-E420

La mise en service du contournement de Couvin permettra à terme de « déclasser » l'itinéraire existant de la N5, entre la frontière française et Frasnes. Ce tronçon ne devra en effet plus recevoir de trafic de transit, sauf dans une ampleur modérée entre le carrefour avec la N99 (Chimay – Couvin) et Frasnes. Le choix de réaliser le contournement de Couvin par l'est ne permet en effet pas de capter les flux provenant de Chimay.

Concrètement, l'actuelle N5 devra être réaménagée, en particulier dans la traversée de Couvin, et ce en faveur de l'espace public, des modes actifs, des bus et du trafic local. L'emprise dédiée à la circulation pourra en effet être réduite, une configuration plus conviviale donnée au revêtement, à l'éclairage, etc.

### Réaménager les traversées d'agglomération et certains carrefours

Comme précisé ci-dessus, la traversée de Couvin devra être réaménagée, dès la mise en service du contournement. Un point clé est le carrefour N99 # N5-E420, qui doit notamment faciliter l'accès à la gare pour l'ensemble des usagers, afin que celle-ci joue pleinement son rôle de nœud de correspondance.

### Supprimer les passages à niveau les plus problématiques

Le passage à niveau le plus préoccupant de la zone d'étude est celui de **Frasnes**. La réalisation du contournement de Couvin, qui rejoindra l'actuelle N5-E420 à proximité du passage à niveau, impose en effet impérativement la suppression de ce dangereux passage à niveau. La Sofico (en charge du contournement de Couvin) et Infrabel (en charge du réseau ferroviaire) prévoient de faire passer la voirie (N5-E420) sous la voie de chemin de fer. Le coût de cet ouvrage d'art et les difficultés techniques de réalisation expliquent sans doute que malheureusement aucun accord n'ait pu encore être trouvé entre les deux gestionnaires publics sur la réalisation de cet ouvrage d'art et la répartition des coûts et des responsabilités.

L'enlèvement de ce dossier fait peser une menace sur la pérennité du tronçon Mariembourg-Couvin de l'axe ferroviaire, dont l'infrastructure doit être renouvelée à court terme. L'option de limiter le train à Frasnes permettrait des économies mais doit cependant selon les bureaux d'étude être exclue, car elle ne permettrait plus une desserte performante de Couvin, ni des correspondances efficaces vers les bus. Il serait également paradoxal que le lourd investissement public consenti pour le contournement routier de Couvin (~180 M€) soit la cause de la suppression du train dans cette localité. Nous plaillons au contraire pour une revalorisation du transport ferroviaire.

### Valoriser et créer des parkings pour le covoiturage

Des réflexions doivent être menées pour la création d'un parking de covoiturage au Nord de Couvin pour les flux à destination de Charleroi, de Dinant ou de Namur et un parking au Sud pour les déplacements vers la France. La commune doit plaider auprès de la Direction des Routes de Namur et de la SOFICO pour la créa-

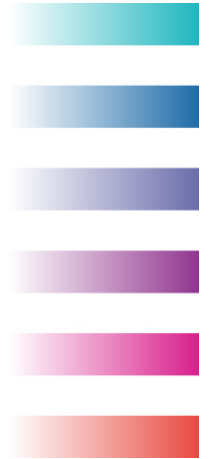
tion d'un ou plusieurs parkings de covoiturage dans le cadre de la création du contournement.

Un partenariat public-privé pourrait être mené avec certaines enseignes commerciales localisées sur la N5.

### **Mener des projets pilotes d'autopartage et faire connaître l'autopartage entre particuliers**

La commune peut réfléchir à la mise en place d'un projet d'autopartage à destination des employés de la commune, en particulier lors du renouvellement de certains véhicules de service. Le système pourrait être également ouvert aux habitants.

La promotion de l'autopartage entre particuliers ([www.autopia.be](http://www.autopia.be)) peut faire l'objet de séances d'information et d'articles dans les médias communaux (site Web, journal communal, etc.).





## TRANSPORT PUBLIC

### Accompagner la hiérarchisation du transport public

Notre proposition prévoit l'application du principe des nœuds de correspondance sur l'axe ferroviaire Charleroi – Couvin et à Charleroi-sud. Cela se traduirait par des correspondances performantes, à Couvin vers différentes lignes de bus locales, ainsi qu'à Philippeville et Walcourt. A Charleroi-sud, des correspondances attractives seraient également planifiées vers notamment Bruxelles, Mons et Namur. Les horaires de trains seraient parfaitement cadencés, et la fréquence assurée à la demi-heure, y compris à la gare de Mariembourg.

Couvin deviendrait ainsi un réel nœud de correspondance pour toute la zone, avec notamment le regroupement des lignes de bus (régulières et à la demande) ainsi que d'autres services de mobilité autour de sa gare.

Nous proposons également de prolonger les services de car existant entre Rocroi et Charleville-Mézières jusqu'à la gare de Couvin, afin de permettre une liaison transfrontalière adéquate.

### Améliorer les performances du réseau de bus

A Couvin, le principal enjeu est constitué par le carrefour N99 # N5-E420 face à la gare et au tronçon terminal de la N99 en provenance de Chimay. Etant donné le rôle joué par la gare de Couvin dans notre proposition de réseau, notamment pour les liaisons Chimay – Charleroi, il est capital d'assurer la régularité des lignes

de bus dans cette zone, en aménageant de manière adéquate la voirie (priorité aux feux, site propre, etc.).

### Transformer les gares en pôles d'échanges

La gare de Couvin est appelée à jouer un rôle clé dans notre proposition de réseau de transport en commun. Son aménagement doit donc être amélioré, en veillant à l'intégration adéquate des différents besoins et à une revalorisation du quartier environnant.

### Développer le transport à la demande à l'échelle du territoire

La commune aurait un intérêt à s'associer aux autres communes de la zone SESSAM et aux opérateurs de transport (TEC, sociétés de taxis, etc.) pour le développement d'un service de transport à la demande à l'échelle supracommunale, ceci afin de mutualiser les moyens financiers et humains et permettre des déplacements intercommunaux depuis/vers des zones moins bien desservies en transport public ou à des heures où l'offre est plus faible.

Ce partenariat pourrait être mis en œuvre par l'ASBL MobilESEM.

## PIETONS ET CYCLISTES

### Assurer un meilleur partage de l'espace public

Lors de la rénovation des voiries, les autorités communales doivent veiller à un rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes actifs (piétons et cyclistes) et une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite. L'accent doit être mis prioritairement sur les rues du centre de l'entité et sur les liaisons vers les pôles principaux (administration communale, écoles, commerces, etc.) et vers les arrêts principaux de transport public.

### Faire de l'accessibilité universelle une priorité absolue

Lors de tout projet d'aménagement de l'espace public, une priorité absolue doit être donnée à l'accueil des personnes à mobilité réduite au travers d'aménagement qui pourront servir à améliorer le confort de circulation de l'ensemble de la population.

### Réduire les ruptures provoquées par les infrastructures de transport

La commune doit veiller à limiter les ruptures qui seront provoquées par la création du contournement de Couvin en permettant les traversées pour les piétons, les cyclistes et les convois agricoles.

### Améliorer les infrastructures cyclables

La commune devrait privilégier la mise en œuvre des aménagements suivants :

- Itinéraires de liaisons vers les différents hameaux : Pesche, Gonrioux, Dailly, Boussu, Frasnes
- Liaison structurante entre Couvin et Mariembourg, notamment vers la ZAE
- Accompagnement de la création du RAVeL Chimay-Mariembourg

Voir carte en annexe.

### Développer le stationnement pour les vélos

La commune devrait progressivement développer le stationnement vélo à proximité des différents équipements : écoles, commerces, services, arrêts de transport public. Une réflexion doit également être menée pour le développement de stationnement vélo sécurisé dans le cadre de la création d'un pôle multimodal (voir ci-avant).

### Disposer de services pour les cyclistes

La commune doit encourager l'accueil d'un vélociste qui pourrait offrir des services pour les cyclistes :

- Entretien et réparation
- Location de vélos (courte et longue durée)
- Mise à disposition d'informations







### **Accompagner le développement d'une politique de cyclotourisme à l'échelle du territoire**

Il s'agit pour la commune de collaborer avec les différents GAL de la zone SESSAM et les maisons du tourisme pour mettre en place une véritable politique de cyclotourisme. Un projet de points nœuds est en cours d'élaboration par le GAL Entre-Sambre-et-Meuse et le GAL Botte du Hainaut.

## TRANSPORT DE MARCHANDISES

### Encourager le report modal pour la filière extractive

L'étude a fait des propositions pour encourager le report modal des carrières notamment située dans la zone de Couvin. Cela passe par un report vers la voie navigable (Givet, Heer-Agimont), et/ou le report vers un « Railport » (plateforme commune de chargement) qui pourrait notamment se situer à proximité de la gare de Mariembourg. Pour ce dernier, le regroupement des flux de différents industriels du même secteur doit permettre de rendre pertinente une solution ferroviaire.

### Susciter des synergies industrielles

A l'image de la démarche entreprise à la ZAE de Baileux, une réflexion pourrait être engagée autour des entreprises du zoning de Mariembourg. Elle vise à développer les synergies entre différentes entreprises voisines, afin que, par exemple, une entreprise valorise les déchets d'une autre. Une autre piste est la mise en commun de services ou d'infrastructure au sein d'une zone bien délimitée (tel qu'un zoning). Cela permet des bénéfices économiques et environnementaux, et contribue également à « fixer » de l'activité économique sur le territoire.

### Sécuriser le trafic des poids lourds

La réalisation du contournement de Couvin doit s'accompagner d'une interdiction du transit de poids lourds sur l'actuelle N5 jusqu'au carrefour avec la N99. A partir de ce carrefour, se joindra les flux provenant de Chimay, et notamment des carrières de Lompret et de Baileux (voire de Wallers-en-Fagnes). Le tracé du futur contournement ne permettra en effet pas de capter les flux provenant de l'ouest. L'enjeu porte donc ici sur l'aménagement physique de la voirie existante, qui doit clairement inciter à la réduction de vitesse et à une cohabitation apaisée entre les différents modes.

Le renforcement des contrôles, et notamment la pesée des poids lourds, doit être accentué. Installer, en particulier sur la N5-E420, un équipement de pesée dynamique (sans arrêt du véhicule) jouerait un rôle dissuasif important.





## COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

### Proposer une information multimodale de qualité

La commune doit développer l'information sur les différents modes de transport dans les différents médias communaux : site Web, journal communal, etc.

### Organiser des événements sur la mobilité

La commune doit prévoir l'organisation d'évènements sur la mobilité pour le grand public ou pour des publics plus ciblés : écoles, personnes âgées, services communaux, etc.

### Accompagner la mise en œuvre d'une centrale de mobilité à l'échelle du territoire

La commune a signé la charte de collaboration pour soutenir les activités de l'ASBL MobilESEM dont l'objectif est précisément la création d'une centrale de mobilité. La commune doit communiquer sur les services de MobilESEM.

### Harmoniser les politiques de mobilité avec les régions voisines

La commune de Couvin est particulièrement concernée par les projets de sécurisation de la N5 et de contournement qui nécessite de développer une réflexion supracommunale. Elle doit dès lors renforcer ses collaborations avec les communes voisines notamment du côté français pour assurer une cohérence dans les politiques de mobilité.

### Mettre en place des plans de mobilité dans les parcs d'activités et les écoles

La commune doit accompagner les écoles et les entreprises de la ZAE à se lancer dans la réalisation d'un plan de mobilité.

### Améliorer la formation dans le domaine de la mobilité

La commune dispose déjà d'un conseiller en mobilité. D'autres membres du personnel communal pourraient être invités à la suivre la formation CeM donnée par le SPW afin d'améliorer les connaissances techniques au sein des services communaux.

### Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

La commune pourrait se lancer dans une démarche de participation citoyenne visant à développer des projets de réaménagement de l'espace public en concertation avec les habitants d'un quartier.

## **Participer à la mise en place d'une conférence des Bourgmestres**

La commune doit accompagner la mise en place d'une conférence des Bourgmestres qui pourrait notamment traiter des questions de mobilité et d'accessibilité.

