

Vierves-sur-Viroin	Rue des écoles	Encombrement Sécurité
	Rue du Centre	Sécurité Vitesse Parking
	Rue de la gendarmerie	Vitesse Parking
Regniéssart	Route de Oignies	Absence d'aménagements

Couvain		
Villages	Localisation	Problème(s) rencontré(s)
Aublain	Rue du Culot	Sécurité
Boussu-en-Fagnes	Rue Argoulet	Sécurité
Brûly	Rue Grand e	Manque de bus
	RN5	Vitesse
Brûly-de-Pesche	Rue d'Oignies	Visibilité
	Rue Try-Pochaux	Visibilité
	Rue Grande	Sécurité Manque de bus
Couvain	Centre	Encombrement Sécurité Parking Vitesse Camions
	Nord de la ville	Eclairage
	Route de Rocroi	Pistes cyclables Sécurité

Couvain	RN5/Route Charlemagne	Pistes cyclables Absence d'aménagements Vitesse Traversée Encombrement
	Faubourg St Germain	Vitesse carrefour Encombrement Absence d'aménagements Aménagements trottoirs Visibilité passage piétons
	Rue de la gare	Aménagement sortie Match Aménagements trottoirs Encombrement
	Carrefour de la gare	Encombrement
	Rue de la Marcelle	Aménagements trottoirs Vitesse Camions
	N99/Avenue de la libération	Encombrement Vitesse
	Rue Bercet	Vitesse carrefour Encombrement Absence d'aménagements
	Rue Grand Pont	Aménagements trottoirs
	Rue Neuve	Aménagements trottoirs Vitesse
	Rue St Roch	Vitesse
	Résidence Donnay	Aménagements trottoirs
	Résidence MontBord	Aménagements trottoirs
	Rue M.Moreau	Camions Aménagements trottoirs

Couvain	Rue Gauttier	Parking
	Place de l'Eglise	Sécurité
	Grand Rue	Parking Aménagements trottoirs Camions
	Route de Pesche	Vitesse
	Place Verte	Sécurité
	Rue de la Falaise	Vitesse Aménagements trottoirs
	Rue de la Ville	Aménagements trottoirs
	Rue de la Foulerie	Carrefour RN5 Aménagements trottoirs
	Rue du Herdeau	vitesse
	Rue A. Collart	Vitesse Aménagements abord école
	Rue Cracsot	Vitesse Aménagements trottoirs
	Rue St Barbe	Vitesse Aménagements trottoirs Signalisation
	Rue M.Pâtre	Sortie dangereuse Aménagements trottoirs
	Rue des Cytises	Aménagements trottoirs
	Rue A.Gouttière	Aménagements abords école

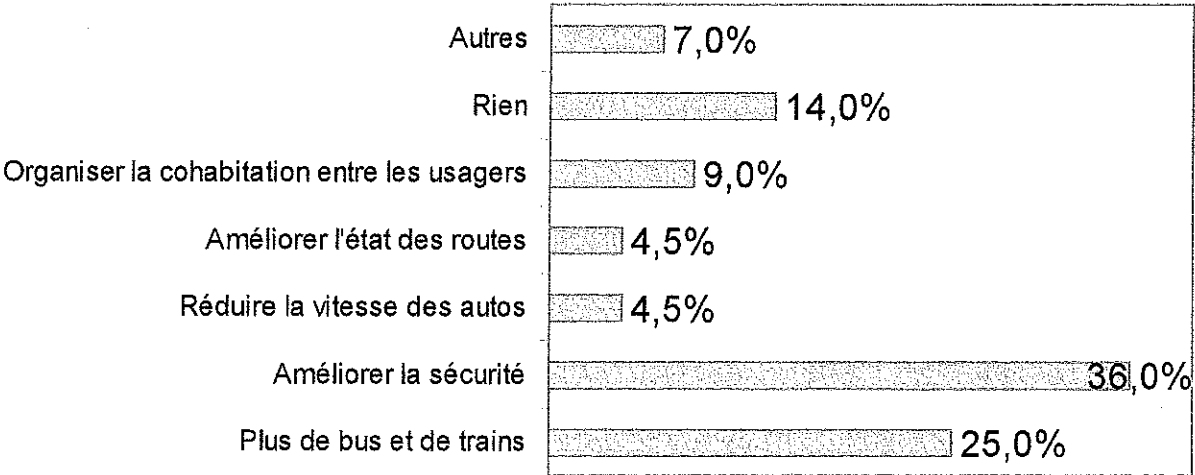
Cul-des-Sarts	Centre	Sécurité
	Chaussée de l'Europe	Vitesse Aménagements trottoirs
	Rue de la Rièze	Vitesse
	Rue de Presgaux	Absence d'aménagements
	Rue du Bailly	Sécurité
Dailly	Rue de Boussu	Vitesse
Frasnes-lez-Couvin	RN5	Carrefours dangereux Passage à niveau
	Pont Pavot	Vitesse
	Allées des Fresnes	Passage à niveau Aménagements piétons
	Rue du Monument	Traversée
Gonrioux	Rue d'en haut	Vitesse
	Rue St George	Sécurité

Mariembourg	Place de la gare	Parking
	Cimetière d'honneur	Aménagements trottoirs Vitesse Pistes cyclables
	Chaussée de Roly	Pistes cyclables
	Rue de l'Empereur	Aménagements trottoirs
	Rue des jardins	Sécurité
	Boulevard du Fort	Sécurité
	Boulevard des Combattants	Sécurité
	Route de Frasnes	Encombrement
	Chaussée de Fagnolle	Vitesse Aménagements des trottoirs
	Rue d'Archet	Aménagements accotements
	Chaussée de Philippeville	Aménagements trottoirs Aménagements accotements
	Rue du Démasqué	Aménagements trottoirs
	Boulevard de la gare	Aménagements trottoirs
	Boulevard des Bryas	Aménagements trottoirs
Pesche	Rue de Signy	Vitesse Manque d'aménagements
	Rue Barrière	Manque de visibilité
	Rue carrière du parrain des Trieux	Vitesse Manque d'aménagements
	Rue C.Denis	Vitesse Sécurité

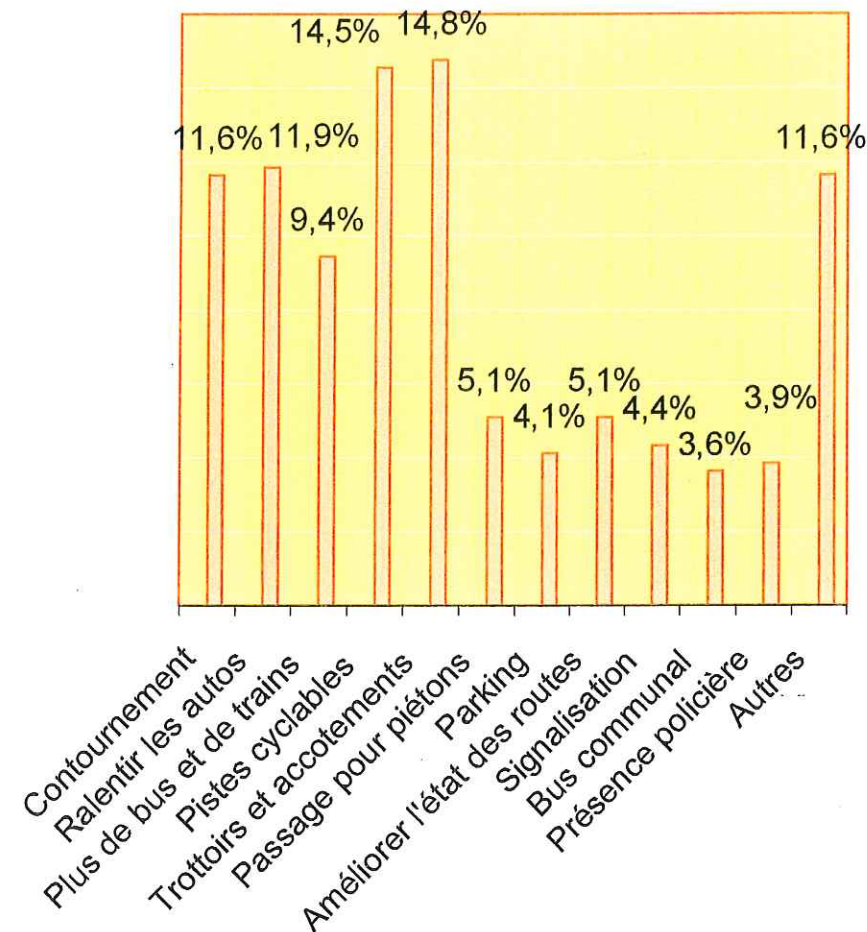
Pesche	Avenue de la libération	Eclairage
	Barrière de Pesche	Vitesse
Petigny	Rue G. de Mange	Vitesse Aménagements piétons
	Rue des Monts	Vitesse Aménagements trottoirs
	Rue Culot Haut	Vitesse Manque d'aménagements
	Faubourg St Germain	Parking
Petite-Chapelle	Verte Place	Sécurité
	Rue de Brûly	Priorité
Presgaux	Rue de la Naïe	Trop étroite
Géronssart	Rue Cerfontaine	Pistes cyclables
		Vitesse

La vitesse semble être le problème majeur que connaît la Commune de Viroinval d’après ses habitants tandis qu’à Couvin, ce sont les aménagements des trottoirs qui causent des soucis aux habitants.

3.2.3.3. Les demandes pour améliorer la mobilité



Mesures à prendre pour améliorer la mobilité à Viroinval (enquêtes PCM 2001)



Mesures à prendre pour améliorer la mobilité à Couvin (Enquêtes PCM 2001)

☺ Le réseau régional est source d'accidents graves. Ceux-ci se concentrent essentiellement sur les deux axes de distribution de la circulation : la RN5 et RN99.

☺ Les accidents en agglomération sont nombreux.

☺ La vitesse semble être le problème majeur que connaît la Commune de Viroinval d'après ses habitants (40% des personnes qui ont répondu à l'enquête désirent des mesures visant à assurer la sécurité et à diminuer la vitesse).

☺ A Couvin, ce sont les aménagements des trottoirs qui causent des soucis aux habitants (15% des demandes pour améliorer la sécurité).

3.2.4. Le futur

De **nombreuses actions d'aménagement** sont en cours de réalisation ou en projet sur le territoire de Couvin et de Viroinval. Ces différentes actions résultent des autorités communales seules ou en collaboration avec le MET ou les TEC. Il en découlera des modifications parfois importantes en terme de mobilité.

Notons notamment :

- La création d'itinéraires cyclables utilitaires et touristiques à Couvin , Mariembourg, Frasnes, Nismes, Petigny, Pesche, Olloy, Oignies, Le Mesnil et Treignes ;
- L'aménagement des abords des écoles à Mariembourg ;
- L'aménagement des abords de l'église à Oignies ;
- L'aménagement de la Place des tilleuls à Frasnes ;
- La mise en place d'une signalisation touristique sur Viroinval ;
- La traversée de l'agglomération de Couvin (rue de la gare – Faubourg St Germain) ;
- Le contournement de la RN5 ;
- Etc.

Il est intéressant de se pencher sur le **centre de Couvin** (cf. . carte 8 – Couvin - Projets et inventaire des parkings) car celui-ci est concerné par quelques projets qui auront un impact non négligeable en terme de mobilité. En premier lieu, il convient de parler du **contournement** de Couvin. Théoriquement, celui-ci devrait avoir un impact positif dans le sens où le **trafic de transit** devrait être **évacué** hors du centre. Ceci est certainement vrai pour le transit Nord-Sud et pour le trafic en provenant de la Vallée du Viroin mais pour la circulation originaire de l'Ouest de l'Entité via la RN 99 cela n'est pas du tout évident. Il risque même de se renforcer avec la mise au gabarit RGGII (2 fois 2 bandes de circulation séparées par une berme centrale) de la RN5. La **rénovation programmée de la traversée de Couvin** (Rue de la gare, Faubourg St Germain) par le MET **requalifiera** certainement cet **espace public libéré** d'une partie de sa charge de trafic. Une réorganisation de la circulation sur la **rive droite de l'Eau Noire** devra être prévue afin de limiter l'impact du contournement sur cette partie de la ville. En effet, le raccordement à la « nouvelle » RN 5 se fera via la Rue Neuve. La ville consciente de ce fait a programmé la **révision de PCA** de cette zone. Celui-ci essaye, dans la mesure du possible de prévoir l'impact de ce contournement. Signalons encore le **réaménagement du site Saint Joseph** qui entraînera l'ouverture d'une voirie (entre la RN5 et la RN99 à usage uniquement des bus). La concertation entre les différents acteurs intervenants dans ces nombreux projets doit être assurée afin qu'une cohérence existe entre ceux-ci dans le cas contraire des problèmes sérieux pourraient survenir et aggraver la situation au lieu de l'améliorer.

- ☺ Beaucoup de projets de réaménagements et d'amélioration des infrastructures routières (y compris à l'usage des piétons et des vélos).
- ☺ Fourmillement de projets sur le centre de Couvin qui rend difficile l'appréhension du futur de ce morceau de ville .
- ☺ Impact du contournement et de la mise à grand gabarit de la RN5 sur l'ensemble du territoire.

Un réseau dominant : le réseau routier

- 1. L'état technique du réseau est globalement très satisfaisant à l'exception de son éclairage et du peu de nombre de trottoirs et d'accotements aménagés.**
- 2. Un réseau dominé par deux voiries de transit régional qui se croisent au centre de Couvin : la RN5 (axe Nord-Sud) et la RN99 (axe Est-Ouest). Quelques voiries où le transit est important et une bonne irrigation de l'ensemble des villages à l'exception de quelques hameaux isolés.**
- 3. De nombreux accidents graves ont lieu sur les voiries régionales les plus fréquentées et à la structure la moins adaptée (Portion de la RN99 à l'Ouest de Couvin et centre de Couvin). Il existe un sentiment d'insécurité dû à la vitesse et au manque d'aménagement des infrastructures adaptées aux déplacements lents chez les habitants qui ont répondu à l'enquête PCM.**
- 4. L'impact du contournement de Couvin et de la mise à grand gabarit de la RN5 ainsi que les nombreux projets en cours (centre de Couvin, nouvelles infrastructures à l'usage des vélos, ...) vont modifier la mobilité tel qu'elle peut-être étudiée actuellement.**

3.3. La mobilité sectorielle

Dans ce point, un bilan de chaque mode de transport a été dressé. Les aspects relatifs aux infrastructures et réseaux mais aussi les usagers ont été traités.

3.3.1. Les déplacements piétons (carte 9 – les piétons et les vélos)

La marche tient une place primordiale au sein de la chaîne des déplacements. Elle est le mode de déplacement le plus pratiqué au cours d’une journée. Elle nécessite peu d’infrastructure et peu être pratiquée pour de multiples raisons.

3.3.1.1. Infrastructures et réseaux existants et futurs

En terme **d’usage touristique**, la Commune de **Viroinval** a développé un réseau de promenades balisées. Celui-ci est constitué de **37 itinéraires** (de 3 à 14 km chacun). Ces boucles sont balisées par le système de balisage officiel du Commissariat Général au Tourisme de la Région wallonne.

Actuellement, la ville de **Couvin** a un projet de réaménagement du centre ancien de Couvin. Celui-ci comprend entre autre la « création » d’un cheminement piéton afin de présenter les curiosités de la ville. Celle-ci possède, en effet, un ensemble de **venelles, d’escaliers et de passerelles piétonnes** qui permettent une pratique agréable de la marche.

En **dehors des zones bâties**, les **accotements généralement non aménagés** servent aux déplacements pédestres. Dans un nombre important de **zones bâties**, les **trottoirs** sont **inexistants**.

3.3.1.2. Les besoins et les demandes

Lors de l’**enquête** réalisée auprès de la population, la problématique de l’absence, du mauvais état des trottoirs et des accotements a été signalée. L’enquête nous a également révélé les attentes de la population.

Quelles raisons vous feraient faire plus de marche ou de vélo ?		
Couvin		Viroinval
11%	Amélioration du Climat et/ou du relief	16%
38%	Aucune raison	6%
49%	Sécurité et équipements des trottoirs et pistes cyclables	59%

Enquête réalisée auprès des ménages de Couvin et Viroinval lors du PCM –Avril 2001

Si tous **les sites** sont potentiellement **attractifs** pour **les piétons**, il y en a en particulier qui les attirent plus que d'autres :

- les écoles : chaque village a son école primaire, Couvin est un centre scolaire (primaire et secondaire) important et Pesche a une implantation secondaire ;
- les centres commerciaux et de services : Couvin est le centre commercial de la zone mais le centre de Nismes et de Mariembourg sont bien équipés aussi ;
- les équipements sportifs et culturels : Beaucoup de villages (surtout de Viroinval) possèdent un équipement sportif et/ou une salle des fêtes.

Les **endroits** où l'on peut rencontrer des « **concentrations** » **piétonnes** sont donc assez **nombreux** sur les deux Entités. Les traitements des abords des écoles sont importants pour garantir la sécurité des usagers les plus faibles. Depuis plusieurs années, cet aspect des choses est pris en compte par les autorités communales. Quelques écoles ont déjà vu leurs abords être réaménagés et d'autres sont actuellement programmés ou en projets.

☺ Les déplacements piétons peuvent poser problème car les infrastructures (même les plus élémentaires comme les accotements) piétonnes font souvent défaut dans de nombreux villages.

☺ Il existe de nombreux endroits où l'on peut rencontrer une concentration piétonne.

☺ Les déplacements pédestres à vocation touristique sont pris en compte et organisés.

3.3.2. Les déplacements cyclables (carte 9 – Les piétons et les vélos)

3.3.2.1. Infrastructures et réseaux existants et futurs

L'inventaire des infrastructures cyclables est rapide à faire car, à l'exception de celles à usages touristiques, elles sont peu nombreuses. Nous avons cartographié les différentes infrastructures (y compris les parkings), réseaux et services existants ou en projets. L'offre en infrastructure et réseau cyclable à vocation touristique (familiale ou sportive) est bien développée et celle-ci augmentera encore dans les années à venir. Citons pour les infrastructures existantes :

- le circuit de boucles VTT balisées du Pays des Vallées sur l'Entité de Couvin et de Viroinval (3 itinéraires),
- l'ancienne ligne vicinale 523 entre Olloy-sur-Viroin et Oignies-en-Thiérache,
- le RAVeL 2 à Mariembourg,

- la possibilité de louer des vélos à différents endroits,
- et la combinaison possible de la pratique du vélo et de la découverte du Chemin de Fer des Trois Vallées.

Comme projets en cours de réalisation ou envisagés à plus ou moins long terme, notons :

- l'ancienne ligne vicinale 517 entre Couvin, Brûly et Cul-des-Sarts (projet RAVeL),
- les véloroutes du bois (24,4km entre Olloy, Oignies, Le Mesnil et Treignes) et du fer (17,7km entre Couvin, Frasnes, Nismes et Petigny),
- (la ligne ferroviaire 156 entre Mariembourg et Chimay : transformation d'une voie en RAVeL à côté de la ligne en activité si celle-ci est remise en service).

Dans les années 70, deux voiries ont été créées autour du barrage du Ry de Rome et elles ont été bordées de pistes cyclables unidirectionnelles. Elles sont souvent recouvertes de végétation et de dépôts de bois.

Il existe aussi deux projets d'itinéraires cyclables utilitaires. Le premier entre Couvin, Frasnes et Mariembourg et le deuxième entre Couvin et Pesche. Les études techniques de ces aménagements sont actuellement en cours.

3.3.2.2. Les besoins et les demandes

Il est très difficile de quantifier les déplacements cyclables actuels. Lors du dépouillement des enquêtes PCM 2001, on a relevé que l'utilisation du vélo variait d'une Entité à l'autre (voir d'un village à l'autre) et avec la raison pour laquelle on se déplaçait. Sans surprise, le vélo est le plus utilisé au cours des déplacements scolaires et pour les loisirs. Les habitants souhaitent un développement du réseau de pistes cyclables.

Le développement de la pratique du vélo a un potentiel énorme du moins dans le cas des déplacements scolaires et de loisirs. Dans le cas qui nous occupe, les distances pour ce type de déplacement sont assez courtes. En effet, chaque village possède encore son école primaire et un équipement sportif et/ou de loisirs.

☺ Les infrastructures cyclables sont bien développées du point de vue touristique par contre elles font cruellement défaut quand il s'agit d'un usage utilitaire mais les projets existent et sont programmés à court terme ;

☺ Il existe une grande potentialité de développement de l'utilisation du vélo à usage des déplacements scolaires et pour se rendre à des loisirs.

3.3.3. Les déplacements automobiles

3.3.3.1. Les charges de trafic en général (carte 10 – Charges de trafic)

Les charges de trafic ont été estimées à partir d'une campagne de comptages effectués par le Met sur les voiries régionales au mois d'octobre 1999. Notre zone d'étude compte un grand nombre de voiries régionales qui constituent l'ossature du réseau routier. Un certain nombre d'entre-elles traversent des agglomérations importantes.

☐ Une épine dorsale (sur)chargée...

Sans surprise la RN5 et la RN99 sont les deux voiries les plus chargées. Dans sa partie **Nord** et jusqu'au porte du centre de Couvin, la **RN5** supporte **plus de 12.000 véhicules par jour**. Plus on se dirige vers le Sud plus cette charge de trafic est éclatée sur différentes voiries. Couvin constitue sans doute une destination pour un certain nombre d'utilisateurs de la RN5, originaires du Nord. Ensuite, le trafic éclate une première fois au niveau du centre de Couvin quand la RN5 rencontre l'axe Est-Ouest que constituent la RN99. Après Couvin, le trafic se répartit entre la RN964, la RN5 et la RN920 pour irriguer le Sud de la commune. La **RN5** a au minimum **toujours** une **charge supérieure à 3.000 véhicules/jour**. Dans son **tiers Ouest**, la **RN99** a une charge importante (**6.747 véhicules/jour**) qui **diminue** quand on se dirige **vers l'Est**. Cette charge est encore de plus de 4.000 véhicules/jour entre Couvin et Olloy et de 2.000 véhicules/jour entre Olloy et Treignes. Ceci peut s'expliquer par le croisement avec la RN990 qui constitue l'axe de desserte privilégié du village d'Oignies.

☐ Un appendice de transit important...

La RN939 entre sa liaison avec la RN5 à Mariembourg et l'entrée de Nismes a un trafic d'environ 3.700 véhicules/jour. On peut imaginer que les habitants de Dourbes et de Nismes ainsi que ceux de la vallée du Viroin utilisent cette route pour rejoindre la RN5 dans la direction de Charleroi et inversement.

☐ Des voiries de liaisons à faible et très faible charge de trafic...

Les autres voiries régionales assurent les liaisons entre l'épine dorsale et les villages d'une part et entre les villages eux-mêmes d'autre part. Leurs charges de trafic sont inférieures à 2.500

véhicules/jour. La RN998 qui dessert Le Mesnil supporte un trafic très faible (moins de 300 véhicules/jour).

3.3.3.2. La structure du réseau

S'il n'est pas utile de décrire ici la structure de l'ensemble du réseau, il est par contre intéressant de présenter la structure de quelques grands axes et de quelques points particuliers :



Treignes –
entrée du
village)

- La **RN99** a une **structure** assez **dangereuse**. Sur notre zone d'étude (entre Gonrieux et Couvin), elle est constituée de 2X2 bandes de circulation sans berme centrale. Les traversées s'effectuent à niveau et elles sont accompagnées d'une diminution du nombre de bandes de circulation par l'instauration d'un tourne à droite ou à gauche. Le recouvrement du sol varie aussi (asphalte rouge pour les tournes à droite et gauche). A l'entrée de Couvin-ville, un rond-point a été installé. Il constitue un effet de porte et ralenti fortement le trafic lors de son entrée en agglomération. Après celui-ci, la RN99 est constituée de 2X1 bande de circulation et d'une bande de stationnement. La route est toujours dangereuse (vitesse, route en pente et manque de visibilité quand on veut monter sur celle-ci). Un feu rouge règle son croisement avec la RN5. Elles ont un parcours commun pendant quelques centaines de mètres. La traversée de la vieille ville (rive droite de l'Eau Noire) a été divisée par deux et mise en sens unique. Dans le sens Couvin-Nismes, la route empruntée dans la ville haute est particulièrement sinueuse et étroite. Dans la vallée du Viroin, la RN99 a une structure de 2X1 bande de circulation. Elle traverse plusieurs zones agglomérées qui ont été plus-ou-moins aménagées. Ainsi, la traversée du village de Olloy a été refaite et aménagée pour augmenter la sécurité des usagers. Le contournement du village de Vierves a été réalisé. La traversée du village de Treignes n'est pas évidente. Un petit effet de porte a été réalisé mais il semble insuffisant pour diminuer la vitesse. La traversée du village a été aménagée par endroit (Espace A.Massson).
- La **RN5** est constituée de Roly au zoning industriel de Mariembourg de 2X2 bandes séparées par une berme centrale. Certaines traversées s'effectuent encore à niveau mais un échangeur a été construit au niveau du zoning de Mariembourg afin d'en assurer la desserte mais aussi celle du centre de Mariembourg et de la vallée du Viroin. A deux reprises, la RN5 croise une ligne de chemin de fer. Ces passages à niveau sont peu signalés. Récemment, l'un de ces passages à niveau a été asphalté. Entre Mariembourg et Frasnes, elle est constituée de 2X1 bande associée à un tourne à droite ou à gauche. Les échanges s'effectuent à niveau. A l'entrée de Couvin, la route est constituée de 2X1 bande séparée par une bande centrale rouge. Elles sont toutes les trois d'une très grande largeur. A cet endroit, elle est bordée d'un « zoning mi-industriel, mi-commercial » dont les abords ne sont pas aménagés. L'entrée dans le centre de Couvin s'effectue via une route de 2X1 bande et le croisement avec la RN99 est réglé par des feux. Lors de la traversée de Couvin, il y a un feu qui gère le croisement avec la RN 99 sens Nismes-Couvin alors que le croisement dans l'autre sens n'est pas organisé. A la sortie Sud de Couvin, on retrouve une structure de 2X1 bande associée à une bande centrale. Ensuite, la RN5 devient une simple route de 2X1 bande qui serpente à travers la forêt (pas d'aménagement y compris de marquage au sol et éclairage) jusqu'à la frontière. Dans le futur, la RN5 (à partir du contournement jusqu'à la frontière française) aura une structure d'une 2X2 bandes de circulation séparées par une berme centrale et où les traversées s'effectueront via des ponts et des échangeurs. La traversée de Couvin est en cours de réaménagement avec une ~~attention particulière portée aux cyclistes et aux transports en commun.~~

- Les **traversées et les entrées d'agglomération** : Certaines traversées d'agglomération ont été aménagées ou sont en projet afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et diminuer la vitesse des véhicules motorisés. Il s'agit surtout des agglomérations qui sont traversées par des routes (régionales) importantes. Citons Nismes (RN939), Oignies (RN99) et Treignes (RN99). La traversée de Couvin (RN 5 et 99) est partiellement en cours de réalisation. Certaines agglomérations ont aussi installé différents dispositifs (rond-point, rétrécissements de la chaussée, ...) pour marquer l'entrée en agglomération et diminuer la vitesse. C'est notamment le cas à Nismes, Olloy et Treignes.

3.3.3.3. Impact du contournement de la RN5

En l'absence d'estimation précise, on peut penser que la réalisation du **contournement diminuera le trafic** sur la **RN5 (ancien parcours)** et **désengorgera la traversée de Couvin**. Mais quel sera son impact réel ? Comment le trafic se répartira-t-il au départ des bretelles d'accès ? On peut penser que la charge de trafic de la RN99 en provenance de Chimay sera maintenue par contre celle de la RN939 entre Mariembourg, Nismes et la jonction avec la route du Viroin diminuera fortement ; de même que la charge de trafic sur ce qui deviendra l'ancien tracé de la RN 5. La RN99 entre Nismes et la nouvelle bretelle d'accès à la RN5 connaîtra un trafic plus important. La traversée de Petigny risque de devenir problématique. La rue de la Platinerie verra sans doute sa charge de trafic augmenter. L'impact sur la RN920, la RN964 et l'ancien tracé de la RN5 entre Couvin et la frontière française est difficilement envisageable. Une série d'estimations a, sans doute, dû être faite lors de l'étude d'incidence mais n'en disposant pas actuellement il est difficile d'être plus précis.

3.3.3.4. Le parking

Dans de **nombreux villages**, le **parcage des véhicules** n'est **pas organisé**. Ceux-ci peuvent se garer soit le long des chaussées mais le plus souvent sur les nombreux espaces qui sont disponibles devant les habitations (anciens usoirs). Des places sont aussi à la disposition des automobilistes. Cette situation ne **pose pas** nécessairement de **problèmes**. Il y a des endroits où cela semble bien fonctionner la plupart du temps mais la **situation** doit être **revue aux abords** des écoles. Dans le cas d'Olloy dont le centre a été réaménagé, d'une certaine façon, on a reproduit ce type « d'organisation de village ». Il n'y a pas de différences marquées entre la chaussée, les trottoirs et les accotements, entre les lieux de circulation et de parcage.

Il y a **d'autres endroits où il existe un problème de parking** (concentration de services et dispositions des lieux). Nous n'avons pas effectué un relevé systématique de l'ensemble des possibilités de parking à un endroit donné et de leur taux d'occupation. Nous avons plutôt réalisé des coups de sondes et des relevés d'ambiance. Deux cas de figures ont été retenus : le centre de Couvin, pôle régional et certains pôles touristiques.

- Couvin (carte 8 – Couvin – Projets et inventaire des parkings) : Rappelons que de nombreux projets vont bouleverser la situation actuelle. Un certain nombre de place de parking risque de disparaître (Grand Place par exemple) et d'autres de se créer (parking derrière le centre culturel ou sur le site St Joseph). Actuellement, on peut regrouper les parkings existants en trois zones : la gare, la Place verte et la rue commerçante du Faubourg St Germain et le haut de la ville. Les taux de fréquentation sont **indicatifs** (heures de bureaux en semaine et dimanche le week-end).

- **La gare** comprend elle-même trois zones de parking : le **parking SNCB** qui compte 70 places aménagées mais où il existe la possibilité d'en créer plus. Son taux d'occupation est faible (30% en semaine et moins de 5% le dimanche). Le **parking TEC** compte une cinquantaine de places. Sa fréquentation est très importante en semaine (de 90 à 100%) mais quasi nulle le dimanche. Le **square Courthéoux** comprend 6 places à laquelle il faut ajouter un emplacement réservé pour les taxis. Son taux de remplissage est maximum la semaine (100%) et quasi nulle le dimanche.
- Le **pôle commercial comprend** le parking localisé sur la **Place verte** (95 emplacements dont 2 réservés aux personnes à mobilité réduite et plusieurs emplacements réservés pour les motos). Il est fortement fréquenté que ce soit la semaine (proche de la saturation) ou le week-end (75-80%) mais il semble présenter un taux de rotation élevé. Le **Faubourg St Germain** (entre le croisement avec la RN99 et la Rue Marie Pêtre) permet à environ 80 véhicules de se garer le long de la Chaussée. Cet axe est déjà en cours de réaménagement (diminution du nombre de places actuellement réellement disponibles par la présence du chantier mais aussi définitivement dans le futur quand les aménagements seront finis). Son taux d'occupation est de 50% en semaine et de 40% le dimanche. Citons encore le parking du jardin du mayor (32 places) occupé à 40 à 50% en semaine.
- Le **haut de la ville** comprend une **petite aire de parking** (8 places) **Rue de la Ville** qui est complètement occupée la semaine et à 50% le dimanche ; 22 places de **parking** sur la **Grand Place** (plus du stationnement réservé aux véhicules de police). Sa fréquentation est de l'ordre de +/- 55% (et 40% le dimanche). Le **long de la Rue du Bercet**, une vingtaine de véhicules peut stationner. Son taux d'occupation est de 90 à 100% (et de 30% le dimanche). Il existe un stationnement sauvage entre le pont sur l'Eau Noire et la Place Verte le long de la Rue du Bercet (de 3 à 8 véhicules) même lorsque le stationnement réglementaire de la Rue du Bercet n'est pas saturé. Signalons encore qu'un **vaste parking** situé derrière le futur **centre culturel** est déjà accessible et renseigné bien que non aménagé (min. 50 places). Actuellement, il est toujours possible d'y accéder via la Rue de la Goëtte. Cela risque de poser problème à terme car cette rue est à sens unique. Une aire de jeux jouxte ce parking. Un aménagement devra être prévu afin d'assurer la sécurité des enfants quand le parking sera complètement opérationnel. Il est actuellement peu utilisé (20%). Le dimanche sa fréquentation est nulle.
- Les **pôles touristiques** : Lors de nos relevés de terrain (donc forcément incomplet car dépendants des conditions météo, de la date et de l'heure du passage, de l'itinéraire choisi, ...), certains lieux touristiques ont semblé connaître des problèmes de parking. Signalons, à titre indicatif, les abords de la Brasserie des Fagnes à Mariembourg (parking mal signalé et non aménagé et donc stationnement le long de la chaussée) les week-ends, le centre de Nismes les week-ends et les vacances (Les différentes possibilités de parking ne sont pas renseignées et mal organisées. On a donc une concentration de parcs à proximité du point de départ des promenades pédestres et vététistes au pied de l'église) et Treignes où si différentes possibilités existent pour se parquer près des différents musées, aucune n'est renseignée y compris à l'usage des autocars (dans certaines occasions utilisations des emplacements TEC et conflit possibles).

Vu l'importance du tourisme au sein de la région, la problématique du stationnement touristique (avec ses particularités dont la concentration temporelle paraît la plus significative) devra être prise en compte.

- ☺ Sur les axes qui permettent d'accéder à notre zone de l'extérieur, les charges de trafic sont les plus importantes (RN5 et l'Avenue de la Libération) ainsi que sur une voirie qui sert au transit (RN 939 entre Mariembourg et Nismes).
- ☺ Certaines voiries présentent une structure dangereuse (RN5 et RN99).
- ☺ Des efforts ont déjà été entrepris pour aménager et sécuriser certaines traversées et entrées d'agglomération (essentiellement sur le territoire de Viroinval).
- ☺ La réalisation du contournement et la mise à grand gabarit de la RN5 auront un grand impact sur la mobilité.
- ☺ En général le parking ne pose pas de problème sauf ponctuellement (Couvin et attractions touristiques)

3.3.4. Les transports en commun

3.3.4.1. Le chemin de fer

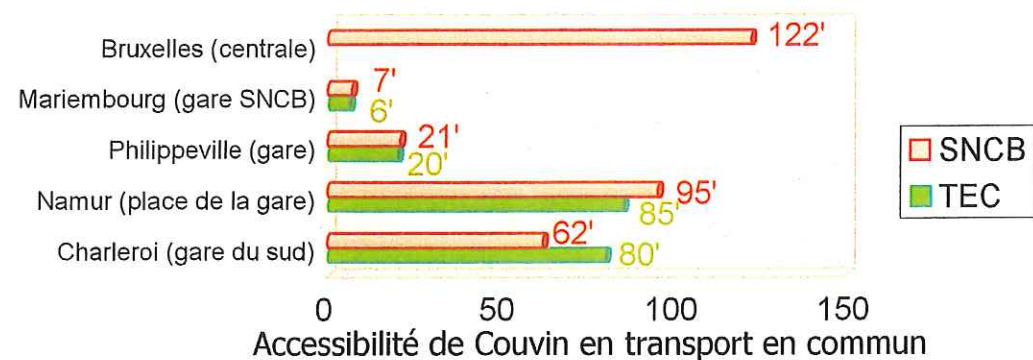
➤ Situation existante

Par le passé Mariembourg a constitué un nœud ferroviaire important. La gare de Mariembourg assurait la jonction avec Chimay, Hastière, Charleroi, Vireux et Couvin.

Aujourd'hui, une seule ligne régulière dessert encore notre périmètre d'étude : **la ligne 132 Couvin-Charleroi**. A partir de la gare de Charleroi-Sud, des correspondances sont assurées vers les principales villes de Wallonie et vers Bruxelles. Actuellement notre zone est couverte par deux gares situées respectivement à Mariembourg et à Couvin. Cette dernière est une gare cul-de-sac. En semaine, on a en moyenne un train/heure dans chaque sens mais les horaires sont irréguliers alors que le week-end on a en moyenne un train toutes les deux heures. Que ce soit en semaine ou le week-end, le dernier train quitte Charleroi peu après 22h15 alors que dans le sens Couvin-Charleroi, le dernier train part avant 21h.

L'accessibilité de Couvin en train est plus ou moins compétitive par rapport à l'utilisation de l'automobile (cf. chap.1) : en semaine et en dehors des heures de pointe, le trajet Couvin-Charleroi prend 1h02. Si on désire se rendre à Bruxelles, il faudra compter 2h02, 1h39 pour Mons et 1h35 pour Namur. Au départ de Mariembourg, on retirera 7 minutes au temps exposé ci-dessus. Sur certaines destinations le train va entrer en compétition avec le bus. Si pour se rendre à Charleroi il faut compter 18 minutes de plus au départ de Couvin en bus, par contre pour se rendre à Namur le bus mettra 10 minutes de moins que le train et ceci sans rupture du trajet.

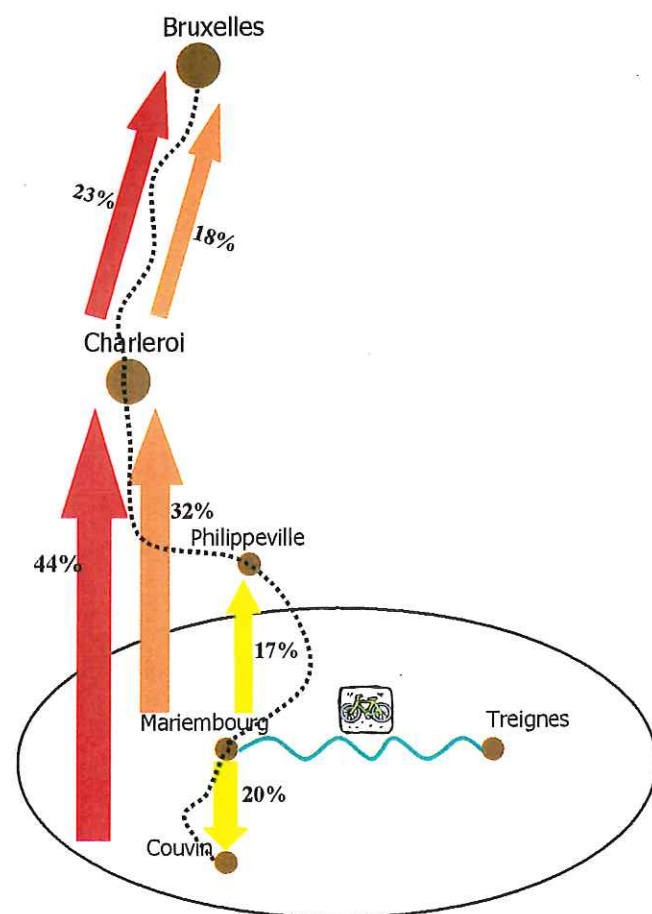
Le comptage des voyageurs réalisés par la SNCB en 1998 nous renseigne sur l'importance respective relative des deux gares :



	Semaine		Samedi		Dimanche	
	Montés	Descendus	Montés	Descendus	Montés	Descendus
Couvin	280	339	83	174	233	91
Mariembourg	111	112	37	42	90	27

La gare de Couvin est plus fréquentée que la gare de Mariembourg (meilleur environnement ?). La fréquentation du dimanche peut, peut-être, s'expliquer par le retour des étudiants du supérieur vers leur lieu d'études.

Les chiffres d'abonnement transmis par la SNCB, nous donnent des indications sur les destinations des utilisateurs (principalement pour les déplacements domicile-travail et sans doute accessoirement pour les déplacements domicile-école). La moitié des abonnements a pour origine Couvin (154) et l'autre moitié Mariembourg (151). 38% des abonnés de ces deux gares ont pour destination déclarée la zone de Charleroi. Au départ de Couvin, deux destinations sont privilégiées : Charleroi (44%) et Bruxelles (23%). Tandis qu'au départ de Mariembourg, à côté de Charleroi (32%) et Bruxelles (18%), deux destinations plus « locales » sont privilégiées : Philippeville (17%) et Couvin (20%).



Origine – destination des abonnements SNCB - 2001

La Commune de Viroinval n'est plus desservie depuis bien longtemps par une ligne passager régulière.

Il existe un train touristique au départ de Mariembourg et à destination de Treignes. Il circule d'avril à septembre les week-ends et tous les jours en juillet et août. Il est pratiquement toujours possible d'embarquer gratuitement son vélo dans le train à condition de réserver. Il attire un public important (95.000 clients/an).

➤ Projet

La SNCB a prévu d'améliorer rapidement le service sur cette ligne 132. Ainsi d'ici 2003, le matériel roulant sera remplacé. Ce qui permettra d'augmenter la vitesse commerciale du train. Par exemple Couvin ne sera plus qu'à 45 minutes de Charleroi à la place d'un peu plus d'une heure aujourd'hui. Un effort sur l'accueil, l'information,... en bref sur la qualité du service sera aussi assuré.

☺ Une seule ligne commerciale en direction de Charleroi avec deux points d'arrêt : Couvin et Mariembourg.

☺ Une ligne touristique entre Mariembourg et Treignes qui fonctionne très bien.

3.3.4.2. Les bus TEC

➤ Couvin, au cœur du réseau (carte 11 – les transports en commun)

Comme toute commune rurale, Couvin et Viroinval sont desservies par des lignes de bus TEC mais dont la fréquence et le type de parcours sont essentiellement fonctions des heures scolaires et des connexions avec les trains.

Deux types de réseaux coexistent : un réseau interrégional et un réseau régional et local.

☐ Réseau interrégional :

ligne 56 : Namur – Couvin - Nismes

Cette ligne dessert Jambes, Namur, Fosses-la-Ville, Florennes, Philippeville et Couvin (avec arrêts à Mariembourg, Couvin et Petigny). Elle a son terminus à Nismes. La ligne assure aussi bien des **déplacements longs** que des **liaisons entre agglomérations**. La fréquence est d'un bus par heure dans chaque sens. Il n'y a pas de bus en soirée et la fréquence est réduite le week-end.

ligne 451 : Charleroi – Philippeville – Couvin

Cette ligne dessert Gerpinnes, Lanefte, Philippeville et a son terminus à Couvin (avec arrêts à Mariembourg, Frasnes et Couvin). Si cette ligne a une fréquence élevée jusque Philippeville (deux bus par heure en heure de pointe dans chaque sens en semaine), la **desserte** de l'Entité de **Couvin est**

plus limitée (moins d'un bus par heure et concentré aux heures de pointe, pas de bus en soirée et pas de bus le week-end).

□ Réseau régional et local :

Ligne 59 : Chimay – Rièzes – Couvin

En heures de pointe scolaire cette ligne dessert Chimay et ses écoles. En autre temps, elle fait un trajet en boucle dans l'Entité de Couvin. Elle passe donc par les villages de Pesche (et son établissement scolaire), de Brûly, de Brûly-de-Pesche, de Cul-des-Sarts, de Petite-Chapelle et la ville de Couvin mais pas simultanément à chaque trajet. Sa fréquence de circulation se limite à trois moments de la journée : le matin, le midi (le mercredi) et l'après quatre heures. Cette ligne ne fonctionne ni en soirée ni le week-end et il n'existe donc pas de possibilité de revenir des visites du soir de l'hôpital de Chimay en transport en commun. De même, les fréquences pendant les périodes de vacances sont réduites (moins de 5 bus par jour).

→ On a donc une ligne qui combine une fonction de **liaison régionale** avec Chimay **aux heures de pointe** et une fonction de **desserte locale** (**Sud du territoire** de Couvin) essentiellement à **vocation scolaire**.

Ligne 60/1 : Chimay – Gonriex – Couvin

Dans l'Entité de Couvin, cette ligne passe par Couvin-centre, Pesche, Dailly (ponctuellement), Gonriex (2 fois par trajet) et Presgaux. Elle a une fréquence de plus ou moins un bus toutes les deux heures (en dehors des heures de pointes et avec des exceptions suivant les jours). Cette ligne ne fonctionne pas en soirée et est peu présente le week-end (3 bus par sens le samedi et un seul en provenance de Chimay le dimanche) On a donc le même problème qu'avec la ligne 59 pour les liaisons avec l'hôpital de Chimay. Elle tourne aussi au ralenti pendant les vacances.

→ Ce bus a une fonction tant de **liaison régionale avec Chimay que locale**. Il dessert les villages de Couvin situés à **proximité de la RN99, côté sud**.

Ligne 156c : Chimay – Mariembourg

Ce bus dessert les villages de Couvin qui sont localisés sur la RN939 à savoir Aublain, Dailly, Boussu-en-Fagne, Frasnes-lez-Couvin et Couvin ou Mariembourg (suivant le sens de circulation). Cette ligne ne fonctionne que le matin, le midi et l'après quatre heures et n'est donc pas assurée en soirée (idem ligne 59 et 60/1), le week-end et pendant les vacances scolaires (à l'exception de deux bus par jour les mercredis de congés).

→ C'est un bus qui a une **vocation scolaire** et une fonction de **liaison régionale avec Chimay** pour le **Nord de l'Entité** de Couvin.

Ligne 60/2 : Couvin – Le Mesnil / Mazée – Heer-Agimont

Cette ligne TEC a une structure complexe. Elle est subdivisée en différentes branches qu'aucun bus ne parcourt entièrement. Deux extrémités du réseau ne sont pas souvent desservies : d'une part les villages de Le Mesnil et d'Oignies-en-Thiérache et d'autre part les Communes d'Agimont et de Heer. La branche principale suit la route du Viroin en passant par Couvin (et/ou Mariembourg) Nismes, Olloy-sur-Viroin, Vierves, Treignes et Mazée. Il est difficile d'établir une fréquence sur cette ligne tant les parcours sont différents mais on peut dire qu'en heures de pointe il y a au moins deux bus par heure sur le tronçon principal. Les bus circulent jusqu'en début de soirée (dernier bus vers 19h). Peu de bus sont affectés à cette ligne le week-end (un bus toutes les deux heures le samedi et un seul bus au départ de Mazée en direction de Couvin le dimanche soir afin d'établir une correspondance avec le bus de Namur). Il a son départ à Couvin ou Mariembourg mais ne va pas plus loin que Mazée et il ne dessert pas les villages de Oignies-en Thiérache et de Le Mesnil. Pendant les vacances, ce bus garde une fréquence correcte (un bus par heure).

→ On a une **ligne complexe** qui assure la circulation à travers la **vallée du Viroin** pendant **toute l'année**.

Ligne 156b : Mariembourg – Heer-Agimont

Différents itinéraires sont utilisés par cette ligne qui a son départ à Couvin ou à Mariembourg et son terminus à Doische ou à Heer. On a une fréquence d'un bus par heure en heure de pointe Le village de Dourbes est peu desservi par cette ligne. Il y a peu de fréquence en soirée, le week-end mais bien pendant la période des vacances même si cela se limite à trois bus le matin, un le midi et deux l'après quatre heures.

→ C'est un bus qui assure une **liaison** entre les **villages** situés au **Nord** de la vallée du **Viroin**.

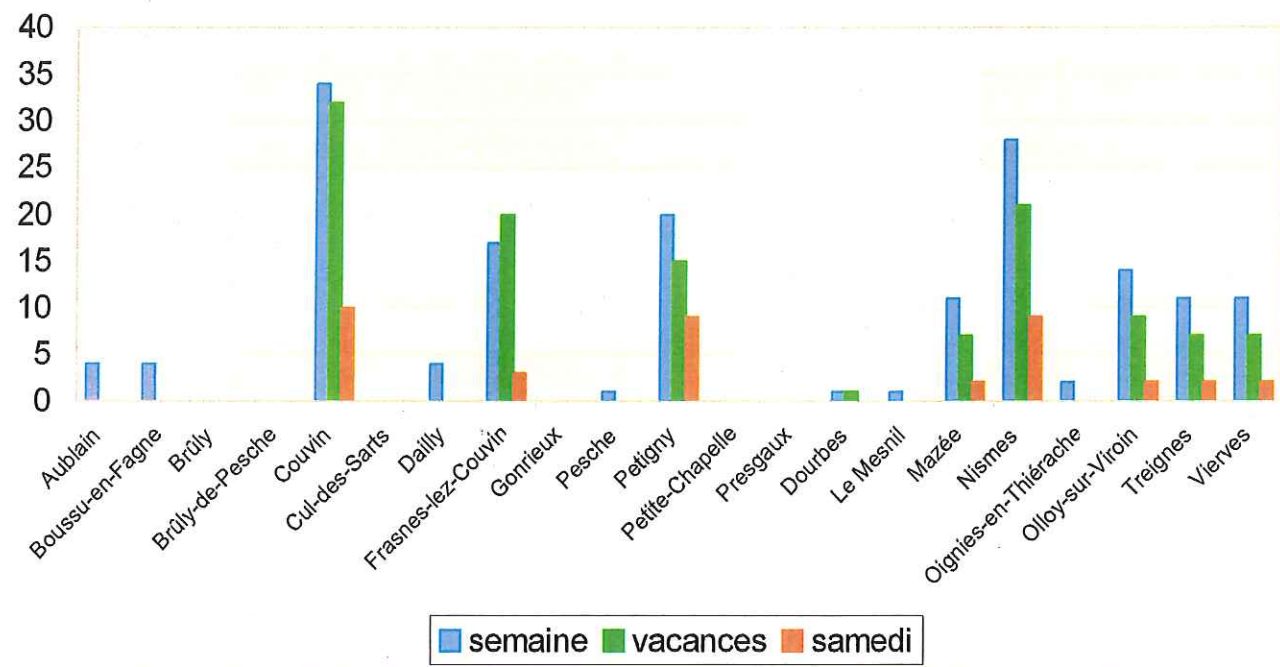
Toutes ses lignes ne possèdent **pas un itinéraire unique** mais chaque ligne connaît des variances dans son itinéraire suivant les heures de desserte. Des **correspondances entre** différentes **lignes** sont **établies**.

➤ Accessibilité vers Mariembourg, Couvin et Nismes

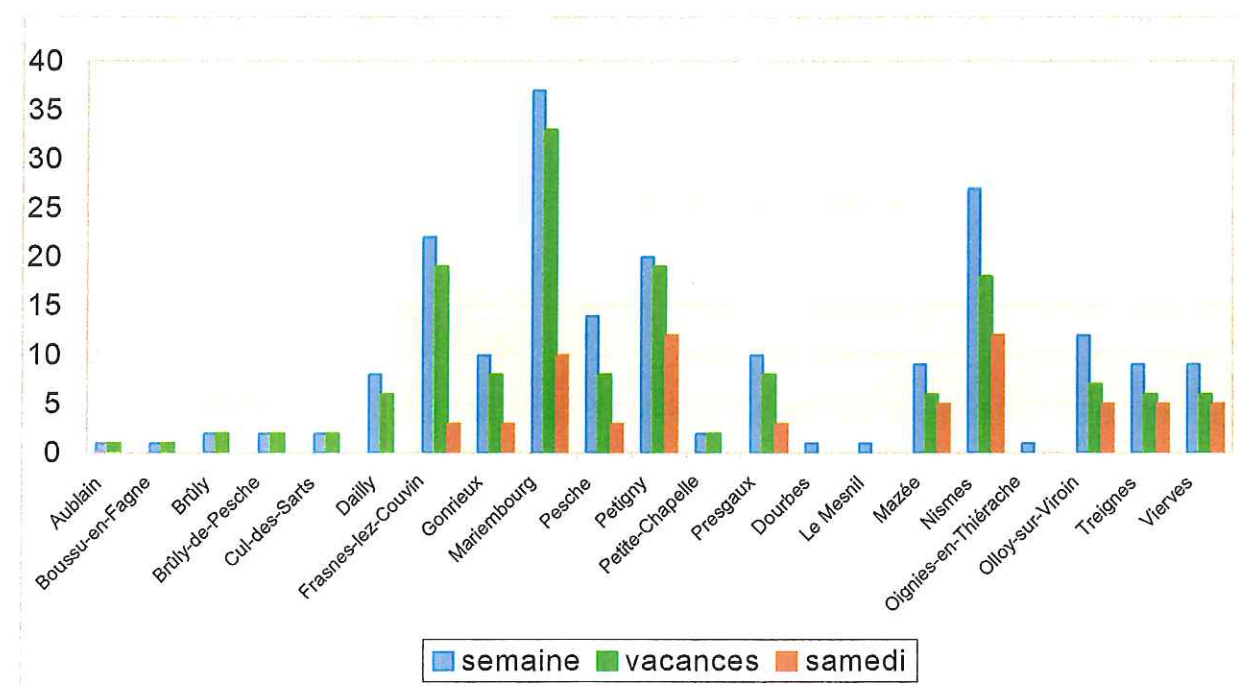
Il est aisé de rejoindre **Mariembourg** au départ des villages situés au **Nord de la RN99** par contre les villages situés au Sud ne sont pas desservis. Les **liaisons** entre **Couvin-centre, Frasnes-lez-Couvin, Petigny, Nismes et Mariembourg sont nombreuses**. L'accessibilité de Mariembourg est **très bonne en semaine**, très faible le samedi, quasi nulle le dimanche et diminue pendant les vacances.

Couvin est accessible **en bus de tous les villages en semaine** même si la fréquence est très faible pour certains d'entre eux (1 à 2 bus par jour). C'est la localité de notre territoire qui est la mieux desservie. Les **relations avec Frasnes-lez-Couvin, Mariembourg, Petigny, Nismes et Couvin sont aisées**. Pendant les week-ends, il est souvent difficile de se rendre à Couvin en bus. La fréquence des bus diminue aussi pendant la période des congés scolaires. Pour le réseau Tec, Couvin constitue un nœud de communication.

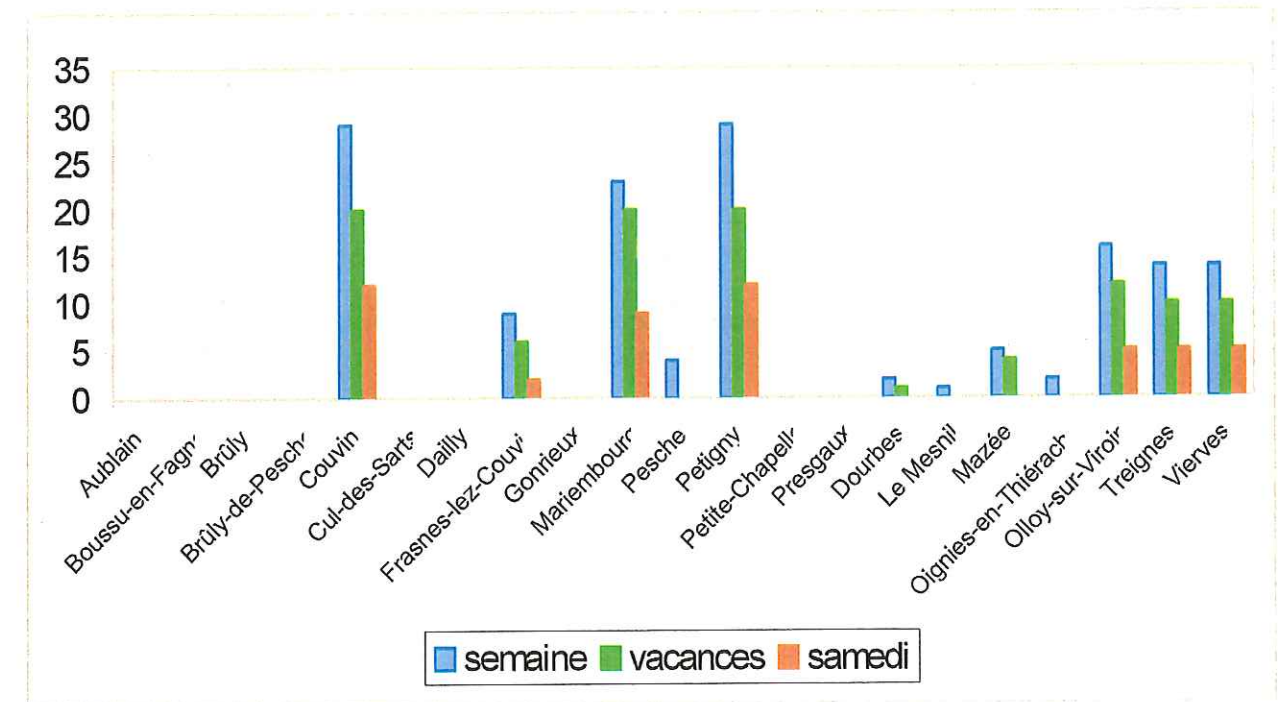
Couvin, Frasnes-lez-Couvin (dans une moindre mesure), Mariembourg et Petigny ont beaucoup de relations avec Nismes. Les liaisons entre la **vallée du Viroin et Nismes sont correctes**. Les relations entre Nismes et les villages localisés au Sud et au Nord de cette vallée sont faibles en terme de fréquence de bus. Pendant les week-ends et les vacances, les relations en bus diminuent.



Nombre de bus depuis les villages vers Mariembourg, par jour (Données TEC)



Nombre de bus depuis les villages vers Couvin, par jour (données TEC)



Nombre de bus depuis les villages vers Nismes, par jour (données TEC)

➤ Fréquentation

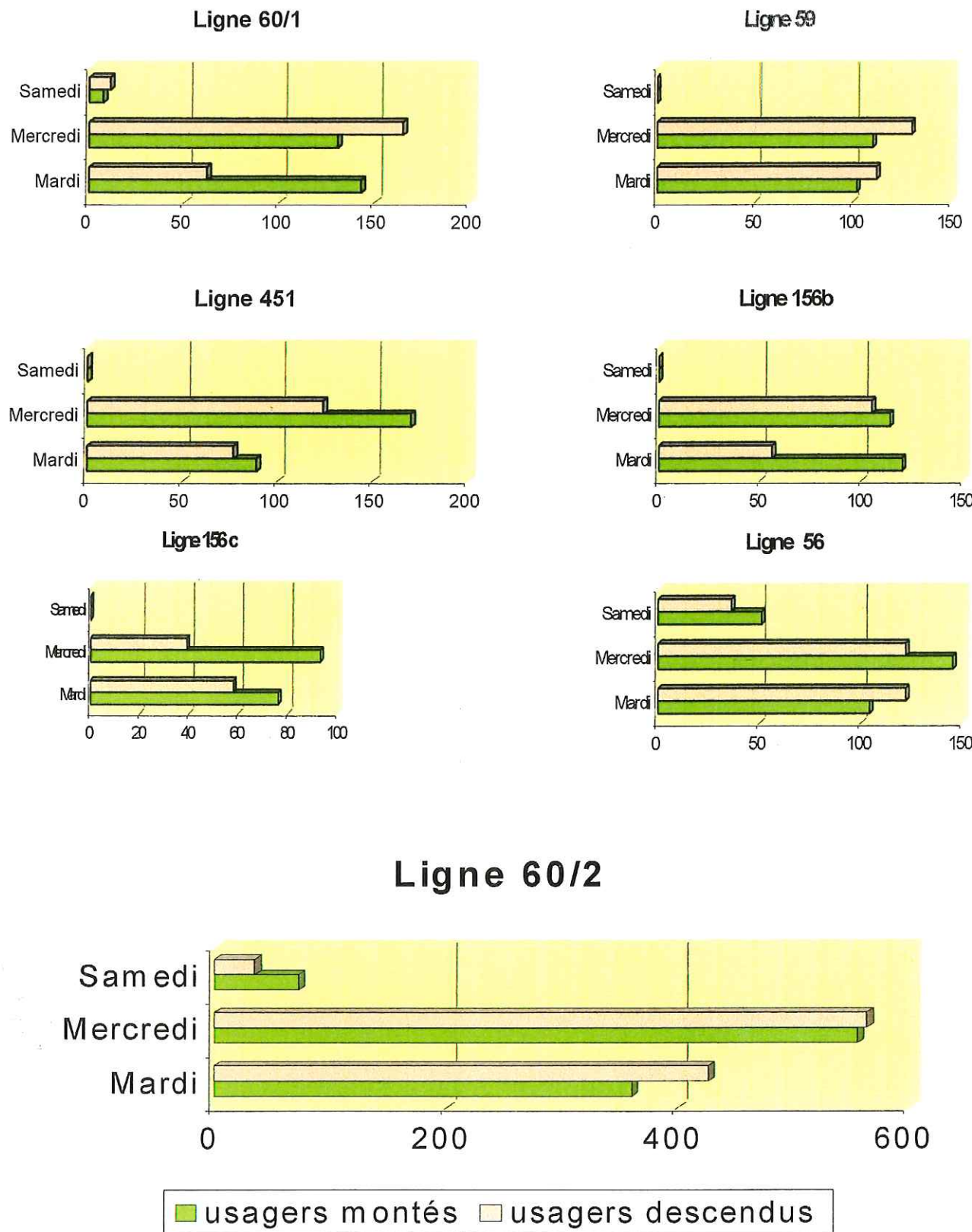
La société des **TEC** Namur-Luxembourg a fait effectuer par les chauffeurs de bus des « **comptages de clientèle** » un mardi, un mercredi et un samedi en période scolaire **sur notre territoire d'étude**. Il faut **prendre ces chiffres avec précaution** et plus les considérer comme des indicateurs que comme des chiffres absolus de fréquentation. De même ne possédant pas les chiffres de fréquentation de ces lignes au-delà de notre zone, il est difficile de faire des estimations origines-destinations. Voici à titre indicatif le nombre de personnes montées et descendues par jour et par ligne les deux sens confondus. Ces chiffres n'ont de sens que si on les **met en relation avec le service** (à savoir le nombre de trajet par jour) assuré sur chaque ligne.

La majorité des lignes tournent autour des **200-250 clients par jour** à l'exception de la ligne 156c (relation avec Chimay) qui a moins de 200 clients par jour pour un service à dominance scolaire et la **ligne du Viroin (60/2)** qui remporte un succès important avec plus **de 800 clients par jour**. Cette ligne répond visiblement à une demande. Mais pour rejoindre certaines destinations, il n'y a pas d'autres alternatives que l'utilisation de celle-ci. Ce tronçon rencontrerait peut-être un succès encore plus important si une logique plus simple de desserte était d'application ou du moins plus clairement communiquée.

Les **chiffres** de fréquentation des bus **varient** aussi au **cours de la journée**. Il y a une **concentration** de la clientèle le **matin** (entre 6h30 et 8h30) et **l'après quatre heures** (entre 15h30 et 16h30) et dans une moindre mesure sur l'heure de midi à l'exception du mercredi où la pointe de 4 heures est remplacé par celle de midi. C'est aussi dans ces créneaux horaires que le nombre de bus est le plus important. Les bus matinaux ont peu de succès malgré leur nombre assez élevé.

Beaucoup d'utilisateurs descendent du bus à Couvin le matin et y remontent l'après quatre heures. On peut dire sans risque de se tromper beaucoup que l'on a affaire à un public scolaire. De même on peut supposer qu'une bonne partie des personnes qui emprunte les diverses lignes en direction de Chimay le font aussi pour un usage scolaire (montée le matin des villages en direction de Chimay et descente après 16h dans les villages en provenance de Chimay).

Quatre lignes sur sept ne sont **pas** desservies **le week-end**. Pour les **3 autres lignes** le service est **assuré le samedi** et est quasi **nul le dimanche**. La ligne 56 qui relie la région à Namur est la ligne qui propose le meilleur service le week-end et qui a le plus de succès (1/3 des usagers de la semaine). Peut-être que si son service était étendu en soirée, sa fréquentation serait-elle encore plus élevée ? La ligne 60/2 qui assure les relations dans la vallée du Viroin attire un nombre d'utilisateurs similaires à celui de la ligne 56 pour un service assez semblable mais ce chiffre est très faible par rapport à la clientèle qu'elle a en semaine (moins de 1/8). La seule ligne qui relie notre territoire à Chimay le week-end a une fréquentation médiocre (+/- 10 usagers), résultat d'un service minimum (3 bus) ?



Fréquentation des lignes TEC sur Couvin et Viroinval - 2001

- ☺ 1 nœud principal (départ et terminus de lignes, liaisons locales, régionales et interrégionales, connexion avec la SNCB) : Couvin et un nœud secondaire : Mariembourg ;
- ☺ 3 pôles de transit : Nismes, Frasnes-lez-Couvin et Petigny ;
- ☺ Bonne desserte « scolaire » (en semaine matin, midi et après 4 heures) ;
- ☺ Très mauvaise desserte de « loisirs » (en soirée et le week-end) ;
- ☺ Desserte « touristique » faible (diminution des fréquences et pas de trajets spécifiques) ;
- ☺ Réseau et horaire complexes d'une lisibilité faible ;
- ☺ Mauvaise desserte de Chimay en soirée et le week-end (et donc de son hôpital).

3.3.4.3. Les autres bus

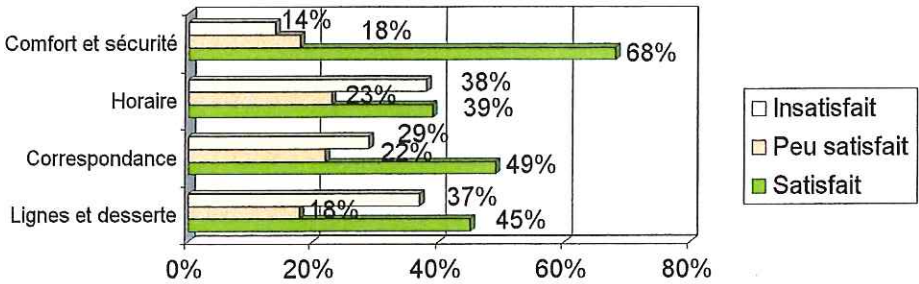
➤ Transport scolaire

Des transporteurs privés assurent des ramassages scolaires pour les établissements de la Communauté Française.

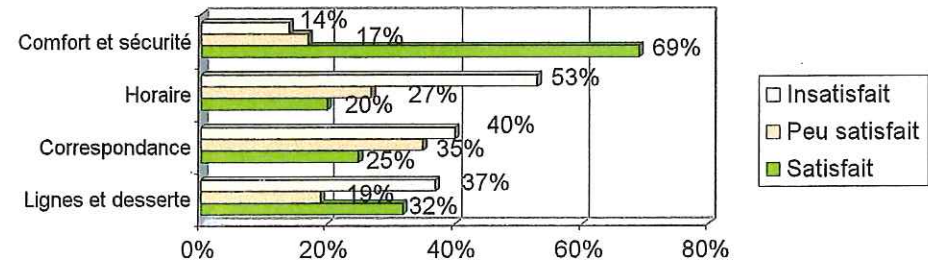
Deux circuits différents sont organisés : le premier passe par les villages de Mazée, Olloy-sur-Viroin, Oignies-en-Thiérache, Nismes et Mariembourg et dessert les établissements d'enseignement spécial à Mariembourg (primaire) et à Phillippeville (secondaire). Une petite trentaine de personnes bénéficient de ce service sur notre territoire. Le deuxième circuit dessert l'école primaire de la Communauté Française à Mazée. 26 élèves de Mazée utilisent quotidiennement se bus. Ces chiffres proviennent de comptages effectués par les sociétés de transport en septembre 2000.

➤ Transport pour personnes à mobilité réduite

Il n'existe pas sur notre territoire de service assurant le transport des personnes à mobilité réduite (pas de bus 105 ou organisé par une ASBL).



Degré de satisfaction de la population de Couvin à propos des transports en commun (Enquête PCM)



Degré de satisfaction de la population de Viroinval à propos des transports en commun(Enquête PCM)

3.3.4.4. Autres modes de transports collectifs

➤ Les taxis

Il existe une société de taxi privé à Couvin. Celle-ci n’a pas été en mesure de nous fournir des renseignements sur sa clientèle (nombre et destination).

➤ Solidarité Navetteurs

Il existe une association qui offre ses services aux navetteurs de l’Entre–Sambre-et-Meuse. Cela va de l’élaboration d’itinéraires avec choix du mode de transport pour se rendre sur son lieu de travail à l’organisation d’un service de covoiturage.

3.3.4.5. Avis de la population sur les transports en commun

➤ Degré de satisfaction

La population de Couvin et de Viroinval est globalement satisfaite du confort et de la sécurité de ses bus. Par contre, elle est généralement peu satisfaite voir insatisfaite en ce qui concerne les horaires, les correspondances, les lignes et dessertes. Ce mécontentement est plus important à Viroinval. Les griefs qui reviennent le plus souvent sont le manque de bus le week-end, le soir et à certaines périodes de la journée (entre 10h et 13h) l’absence de desserte de certains villages et le manque de correspondance d’une part entre les TEC eux-mêmes et d’autre part entre les TEC et la SNCB.

➤ Besoins exprimés

Quelles raisons vous persuaderaient d'utiliser plus les transports en commun ?		
Couvin		Viroinval
24%	Aucune raison	6%
20%	Diminution des prix	16%
16%	Plus de bus, de trains	22%
21%	Des liaisons plus directes et plus de rapidité	8%
/	Horaires amélioré	18%
/	Correspondance	10%

3.3.5. Les déplacements des poids lourds et charrois divers

3.3.5.1. Le charroi agricole et sylvicole

Il est difficile de chiffrer l'importance de ce type de transport. La région est fortement boisée et possède de nombreuses scieries et autres PME de transformation du bois. Le transport du bois doit être assez conséquent tant à l'intérieur de notre zone que vers l'extérieur.

La circulation agricole est aussi élevée à la vue du caractère agricole du territoire (mais le type de charroi est moins imposant car l'élevage domine). Sur le terrain, on rencontre en de nombreux endroits, une signalétique qui avertit les usagers de la sortie de convois agricoles.

Il ne faut pas oublier d'adapter la configuration des voiries à ce type de déplacement particulièrement important et caractéristique quand on élabore un projet.

3.3.5.2. Les poids lourds

Les usines et PME les plus importantes de notre zone sont directement connectées sur la RN5. Actuellement, la traversée de Couvin pose problème (plus de 70 camions par heure, 10 à 15% du trafic aux heures de pointe). Cela devrait être résolu avec la réalisation du contournement.

Les sites carriers (via l'utilisation de quelques routes de campagne isolées) sont aussi connectés à la RN5 et ne posent pas de problèmes particuliers. Ainsi, par exemple, plus ou moins 90 camions par jour en moyenne se rendent et/ou quittent la carrière de la S.A. Carneuse localisée à Frasnes-lez-Couvin (rue de la Chavée) via la rue de la Chavée et de la Brouffe (10 camions) ou via la rue située derrière la carrière et qui rejoint la RN5 au niveau de la rue du Roi Soleil (+/- 80 camions).

3.3.5.3. Les bus touristiques

Ce type de transport se concentre spatialement et temporellement. Il est difficile d'estimer son importance réelle. Si certains équipements touristiques sont équipés directement ou à proximité immédiate de vastes parkings (gare des trains touristiques à Mariembourg, brasserie des fagnes, ...) qui permettent aux autocars de s'arrêter pour décharger leurs clients et se parquer, d'autres non (musées de Treignes par exemple). Il manque parfois même d'aire de débarquement. Des conflits entre différents usagers de la route et une insécurité routière peuvent alors exister. Il n'existe aucune signalétique adaptée à ce type de trafic.

- ☺ Une part importante du trafic lourd généré sur notre territoire s'évacue via la RN5. A terme, la traversée de Couvin par celui-ci ne devrait plus poser de problèmes (contournement de RN5).
- ☺ Le charroi agricole et sylvicole est important et on doit en tenir compte dans l'élaboration des projets.
- ☺ Le passage et le déplacement des bus touristiques peuvent parfois poser problème. Une signalisation adaptée fait également défaut.

LA MOBILITE SECTORIELLE

1. Il existe peu d'infrastructure directement réservée aux piétons alors que la pratique de la marche est assez élevée (10% à Couvin pour les déplacements d'achat). Dans certains endroits cela pose problème. Les réseaux de promenades touristiques sont, par contre, bien développés.
2. Si actuellement, les infrastructures cyclables utilitaires font défaut, ce ne sera plus le cas avec la concrétisation des projets en cours. Le créneau touristique est très développé.
3. Il existe quelques points noirs au niveau des déplacements automobiles tant du point de vue du trafic observé que de la structure des routes. Il s'agit essentiellement des deux axes de desserte régionale : la RN5 et la RN99 en ce compris la traversée de Couvin. La construction du contournement de la RN5 va bouleverser le paysage et les habitudes automobiles. Localement, les entrées et traversées d'agglomération devraient être aménagées pour améliorer la sécurité. Il n'y a pas de problème important de trafic.
4. Le train, si il est peu présent sur notre territoire (2 gares, une seule ligne en direction de Charleroi), est un maillon essentiel du réseau de transports en commun. Il permet une desserte locale (entre Couvin et Mariembourg) mais surtout régionale et nationale. Il représente le lien avec l'extérieur de notre zone. Il est assez compétitif. Le chemin de fer des trois vallées assure la présence ferroviaire du point de vue touristique.
5. Le réseau TEC est bien développé sur notre zone. Il s'articule autour de plusieurs nœuds qui assurent la connexion avec la SNCB, les correspondances entre les bus et la distribution au travers des villages. Il s'agit de Couvin, Mariembourg, Nismes et dans une moindre mesure de Frasnes et de Petigny. Mais le réseau est complexe et n'assure un service optimal que quelques heures par jour, pas ou peu le week-end et en périodes de congés.
6. Le charroi lourd semble poser peu de problème à l'exception de la traversée de Couvin. La réalisation du contournement devrait régler la question.
7. Il ne faut pas oublier les déplacements touristiques qui sont importants sur notre zone et qui sont peu organisés.

Diagnostic du cadre de la mobilité

L'analyse de la mobilité générale à Couvin et à Viroinval ainsi que l'étude des déplacements sectoriels et modaux ont permis de mettre en évidence les caractéristiques en terme de mobilité propre à la région. Il nous permettra d'établir le diagnostic général.

Dominance importante de la voiture comme mode de déplacement utilisé

Quel que soit le motif de déplacement, les habitants de Couvin et de Viroinval ont le réflexe d'utiliser leur voiture alors que les distances parcourues pour de nombreux déplacements au sein des deux entités sont faibles à moyennes. Dans certains cas, les autres modes de déplacements se maintiennent : la marche plutôt pour les déplacements de loisirs à Couvin et à Viroinval et pour les courses à Couvin, le bus pour les achats à Viroinval et le vélo pour les loisirs au sein des deux entités. Les déplacements scolaires sont hybrides : prédominance de l'utilisation des modes doux pour le fondamental et partage entre la voiture et les transports en commun pour le secondaire.

Un réseau dominant : le réseau routier

Si l'état technique est assez satisfaisant mais perfectible surtout au niveau de l'éclairage et de l'aménagement des trottoirs et accotements, la structure de certaines voiries laisse à désirer et est dangereuse (la RN5, y compris la traversée de Couvin, et surtout la RN 99). Cette structure combinée au trafic dense entraîne de nombreux accidents.

Le réseau routier s'organise autour de deux axes dominants : l'axe Nord-Sud qui relie notre zone à Charleroi et à la France (RN5) et l'axe Est-Ouest qui assure la liaison avec Chimay et la desserte de la Vallée du Viroin. Ces deux axes se croisent au niveau de Couvin qui cristallise les problèmes (encombrement, sécurité, parking, ...) et dont la morphologie n'est pas adaptée pour jouer ce rôle d'échangeur de trafic. Le contournement de la RN5 et sa mise à grand gabarit vont entraîner de grands bouleversements.

Les réseaux piétons et vélos : utilitaire et de tourisme

Les réseaux (y compris les infrastructures) à usage touristique sont fortement valorisés sur le territoire de Couvin et Viroinval. Le réseau cyclable utilitaire se met progressivement en place. Il répondra à une demande des habitants. Par contre au niveau des piétons, il existe peu de choses et peu de réalisations sont projetées alors que la demande existe : pourcentage élevé d'utilisation de ce mode de transport essentiellement pour les déplacements scolaires (de 20 à 50%), de loisirs (10 %) et d'achats (de 5 à 10%) ; potentialité de développer sa pratique pour les déplacements domicile-travail ; constat du manque d'aménagements réservés aux piétons par les habitants et demande d'amélioration des infrastructures par la population.

Un réseau de transports en commun performant ... aux heures de pointes et déficient à d'autres moments

La couverture TEC des deux communes est bonne mais uniquement à usage scolaire. Celle-ci est faible le soir, le week-end et pendant les vacances. La desserte de l'hôpital de Chimay, seul hôpital régional, est problématique. La potentialité d'augmenter l'utilisation des bus le soir et le week-end pour les loisirs et les achats existe pourtant ainsi qu'une utilisation touristique pendant les vacances.

La fonction de transit régional est assurée (lignes vers Charleroi, Namur et Chimay) ainsi que celle de desserte locale même si quelques localités sont quelques peu oubliées. Le réseau se structure autour de plusieurs pôles : Couvin, Mariembourg et Nismes qui assurent une connexion entre les lignes et avec le réseau SNCB.

4. DIAGNOSTIC GENERAL

Les différents constats posés tout au long de cette première phase d'étude du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Couvin et de la Commune de Viroinval permettent de faire un diagnostic de la mobilité sur l'ensemble des deux territoires communaux et leur inscription dans l'environnement régional.

L'analyse du positionnement régional (zone de frontière), du contexte physique (relief et eau) et paysager (richesse patrimoniale naturelle et bâtie) mais également du cadre socio-économique (emploi endogène élevé, fonctions scolaires, commerciales et culturelles développées) a démontré l'indépendance de nos deux Entités prises ensemble par rapport à différents pôles régionaux extérieurs : Chimay, Philippeville, Charleroi et son agglomération et Namur. Mais prises séparément cette indépendance ne se vérifie plus pour Viroinval qui dépend de Couvin. Les deux Entités ensemble, et plus particulièrement Viroinval ont leur secteur touristique assez développé.

Ces diverses caractéristiques ont plusieurs incidences en matière de mobilité :

➤ **Un pôle générateur de déplacements et au centre des réseaux : Couvin-centre**

Couvin concentre sur son territoire et plus particulièrement dans la ville même une série de fonctions qui génère des déplacements. Ce sont des fonctions qui ont non seulement un rayonnement local mais aussi régional. La distance de ces déplacements et le temps entre deux déplacements sont donc variables (court, moyen et long).

Tous les modes de déplacements vont se retrouver à Couvin. Celui-ci est au cœur des réseaux. Il les connecte ensemble mais il est aussi un point de passage obligé et donc une zone de transit.

Le cadre physique et historique de Couvin-centre est contraignant (vallée étroite, cours d'eau, centre ancien aux rues étroites et tortueuses).

Les différentes fonctions y compris la mobilité vont entrer en concurrence pour l'utilisation de l'espace disponible par conséquent les différents modes de transport aussi (y compris le parking).

De nombreux projets sont prévus sur ce centre urbain ou à proximité immédiate qui auront un impact important sur la ville et devraient améliorer son cadre de vie grâce notamment à la réalisation du contournement de la RN5 qui devrait diminuer, en partie, le transit.

➤ **Viroinval une commune aux visages multiples**

Viroinval dépend de Couvin pour de nombreux services et en matière d'emploi. Si pour rejoindre cette dernière la voiture domine, surtout pour les déplacements domicile-travail, les bus se

maintiennent assez bien car ils proposent un service assez adapté aux demandes (notamment scolaires).

Toutefois, il existe une importante circulation intra-communale dont le but est de rejoindre le pôle administratif et culturel que constitue Nismes. Mais ici aussi, la place de la voiture est prédominante. Il faut signaler, qu'actuellement, il existe peu d'alternative à cette utilisation car les liaisons TEC entre Nismes et certains villages sont très faibles.

Enfin, Viroinval connaît un important trafic touristique.

➤ **Une vie locale encore importante**

Cette caractéristique (école de proximité et loisirs sur place) permet aux modes doux d'être toujours bien représentés. Il existe encore une pratique élevée du vélo et/ou de la marche à pied au sein des villages mais la population est demandeuse de changements. Si on veut maintenir voir développer cette utilisation, il faudra répondre à cette attente d'amélioration du réseau et d'augmentation de la sécurité.

➤ **Une dépendance sanitaire**

Il n'existe pas d'hôpital à Couvin et à Viroinval. Ceux-ci dépendent du centre hospitalier de Chimay. La liaison en transports en commun entre Couvin et Viroinval en direction de Chimay devrait être améliorée.

➤ **Un axe structurant (la RN5) avec un trafic important et un futur complexe**

La nationale 5 structure l'ensemble de la zone étudiée. C'est l'épine dorsale du réseau routier. Elle distribue le trafic sur l'ensemble du territoire mais elle connaît aussi un transit important. Actuellement, son impact est important mais qu'en sera-t-il dans le futur avec la réalisation du contournement de Couvin. Quel sera le rôle de la nouvelle et de l'ancienne RN5 au sein du réseau ?

➤ **Un secteur touristique très développé**

Les deux entités ont, au fil des années, développé leurs activités touristiques tant de séjours que de récréations. Les déplacements sont, eux-mêmes, devenus des produits touristiques. La cohabitation avec les habitants est à surveiller (et particulièrement en terme de mobilité) si on veut que ce secteur d'activité continue à prospérer.

En résumé

- **Un pôle générateur de trafic : Couvin,**
- **Des liaisons étroites et de semi-dépendances de Viroinval vis-à-vis de Couvin ;**
- **Une composante touristique forte ;**
- **Un axe de transit routier : La RN5 ;**
- **Des transports en commun présents (et utilisés) en heures de pointe ;**
- **Des modes doux bien implantés dans les villages**

Annexes

1. Annexe 1 – Essai de tableau synthèse des projets

	Réalisations récentes	Projets en cours
Couvain		
Aublain		
Boussu-en-Fagne		
Brûly		
Brûly-de-Pesche		
Couvain	A. Aménagement abords gare B. Aménagements parking : jardins des mayers- derrière école St Joseph et site St Joseph	A. Itinéraires cyclables utilitaires: 1.Couvain-Frasnes-Mariembourg OK sur les voiries communales, en attente contournement N5 pour voiries régionales. 2.Couvain-Pesche B. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du fer : Couvain-Frasnes-Nismes-Petigny C.Traversée d'agglomération-rue de la gare-Faubourg St Germain D. Aménagement d'une voirie TEC
Cul-des-Sarts	Aménagements abords écoles	
Dailly		
Frasnes-lez-Couvain		A. Itinéraires cyclables utilitaires : Couvain-Frasnes-Mariembourg OK sur les voiries communales, en attente contournement N5 pour voiries régionales. B. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du fer : Couvain-Frasnes-Nismes-Petigny C. Aménagement Places des Tilleuls
Gonrieux		
Mariembourg	Aménagement de la Place Marie de Hongrie	A. Itinéraires cyclables utilitaires : Couvain-Frasnes-Mariembourg OK sur les voiries communales, en attente contournement N5 pour voiries régionales. B. Aménagements de sécurité aux abords des écoles
Petigny	Aménagements abords écoles	Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du fer : Couvain-Frasnes-Nismes-Petigny
Petite-Chapelle		
Pesche		Itinéraires cyclables utilitaires : Couvain-Pesche
Pesnaux		

Viroinval		
Fourbes		Création d'une maison de village
Le Mesnil		A. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du bois: Olloy-Oignies-Le Mesnil-Treignes B. Aménagements abord église
Mazée	Aménagement rue de Vaucelles	A. Aménagements place du Bucq (voirie, espace multisport et plaine de jeux) B. Aménagements Rue du Moulin
Nismes	Traversée d'agglomération Aménagement Rue Grégoire	A. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du fer : Couvin-Frasnes-Nismes-Petigny B. Aménagements Rue du Calvaire et Chemin Matricolo
Oignies-en-Thiérache		A. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du bois : Olloy-Oignies-Le Mesnil-Treignes B. Aménagements abord église C. Aménagement Rue de Vierves
Olloy-sur-Viroin	Entrée agglomération (N990 en venant de Oignies) Traversée d'agglomération/centre	A. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du bois : Olloy-Oignies-Le Mesnil-Treignes B. Aménagements Rue Champagne C. Aménagements Rue Jean Chot
Treignes	A. Espace Arthur Masson B. Entrée village N99 (côté Vierves)	A. Itinéraires cyclables touristiques : Véloroute du bois : Olloy-Oignies-Le Mesnil-Treignes B. Aménagements Place autour de l'église
Vierves-sur-Viroin	A. Contournement centre village B. Place de l'église	

Rem : ce tableau est loin d’être exhaustif, il constitue un essai de synthèse des divers projets en terme de mobilité. A ces projets, il faut encore ajouter, les fiches projets du PCDR de Viroinval et les plans triennaux des deux communes sans oublier le contournement de la RN5.

2. Annexe 2 – Relevé des fiches-projets relatives aux transports et à la mobilité – PCDR de Viroinval (1999)

Priorité 0

- Amélioration des services du Tec
- Aménagement de la place de Le Mesnil
- Réouverture, gestion et entretien des chemins de promenade
- Aménagement de sécurité pour les pistes cyclables
- Aménagement d'espaces appropriés à la pratique du roller à Nismes
- Création d'un noctambus pour les fins de soirées de week-end

Priorité 1 (2-3 ans)

- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse rue de Mariembourg à Dourbes
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse route de Treignes à Mazée
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse route de Najauge à Mazée
- Aménagement de la place (Du Bucq) à Mazée
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse rue de la Champagne et rue Jean Chot à Olloy
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse aux abords des écoles
- Mise en place d'une signalisation touristique hiérarchisée et efficace
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse rue de la Chapelle à Vierves
- Projet d'aménagement de la place de Treignes
- Réalisation d'aménagements de la rue de la Station à Nismes

Priorité 2 (6 ans)

- Aménagement de la place d'Olloy
- Réalisation d'aménagements afin de diminuer la vitesse dans le village de Treignes
- Amélioration du cheminement à l'intérieur du village de Treignes

Priorité 3 (10ans)

- Réalisation en cours d'aménagements afin de diminuer la vitesse dans les villages
- Soutien et développement du co-voiturage à Viroinval
- Mise en œuvre de mesures permettant aux bus de desservir le quartier de Najauge
- Etude et mise en œuvre des solutions à apporter au problème de parking les jours de marché
- Etude et réalisation d'un parking à Vierves
- Création d'une navette entre les villages pour la visite du parc

3. Annexe 3 - La participation des citoyens

Au cours de cette première phase d'état des lieux et de diagnostics, il était important de faire participer les populations de Couvin et de Viroinval. Celles-ci pouvaient nous fournir et nous ont fourni des informations intéressantes sur la façon dont elles percevaient la mobilité au sein de leurs villes et villages.

Différents questionnaires (adaptés au public visé) ont été proposés aux deux Entités qui étaient chargées de les reproduire, les diffuser et les récolter. Le dépouillement et l'analyse des résultats étaient à la charge du bureau d'étude. Un questionnaire a été proposé pour les ménages, les écoles primaires, les écoles secondaires, les entreprises (personnel et charroi), le personnel communal et les associations. Pour différentes raisons (essentiellement d'ordre logistique), les enquêtes n'ont pas été toutes menées à bien. D'autres n'ont pas eu un taux de réponses suffisantes que pour être exploitées. Certaines questions n'ont pas été utilisées au cours de cette phase mais le seront au cours des suivantes.

En date du 17/04, on a

Pour les enquêtes – ménages

- 386 enquêtes sont rentrées pour la Ville de Couvin, soit 6,5% du nombre d'enquêtes envoyées;
- 141 questionnaires ont été renvoyés pour la Commune de Viroinval, soit 4,5% du nombre de ménages (cette enquête sera prise à titre indicatif car elle n'atteint pas un pourcentage significatif de réponses).

Pour les enquêtes – écoles primaires (les trois dernières années du fondamental ont été questionnées)

- 152 questionnaires sont revenus, soit 23% des élèves maternels et primaires des écoles communales de la Ville de Couvin (et environ 10% des élèves du fondamental). En effet, seules les écoles communales ont été questionnées (choix communal);
- 145 questionnaires sont rentrés, soit 29% des élèves maternels et primaires de la Commune de Viroinval (sans compter l'école de la Communauté Française à Mazée rentrée tardivement).

Pour les enquêtes – personnel communal, 52 enquêtes pour Couvin et 18 pour Viroinval nous ont été transmises. Deux souhaits reviennent pour améliorer l'accessibilité des administrations communales : un accès pour les personnes à mobilité réduite et dans le cas de Couvin l'aménagement de places de parking pour les visiteurs et dans une moindre mesure les employés communaux.

Les enquêtes écoles secondaires n'ont pas été réalisées.

Les enquêtes réalisées auprès des entreprises (tant pour celles réservées aux personnels que celles consacrées aux charrois) n'ont pas fonctionné et sont inexploitable (taux de réponses trop faible).

Peu d'association a retourné son questionnaire, et il est difficile de dire s'il y a réellement peu de problèmes de mobilité et de souhait (peu de retour, réponses laconiques).

4. Annexe 4 - La vitesse

La Police fédérale nous a transmis les contrôles de vitesses effectués sur les Entités de Couvin et Viroinval. Ceux-ci ont eu lieu entre le 09 janvier et le 30 mars 2001 sur la RN5, la RN99 et le Pont Pavot.

Sur 1638 véhicules contrôlés, 369 dépassaient la vitesse réglementaire (soit 22%) et 27 la vitesse tolérée (soit 1,5%). Mais les excès de vitesse varient en fonction des points de contrôle.

Commune	Route (BK)	Pourcentage de véhicules dépassant la vitesse réglementaire	Pourcentage de véhicules dépassant la vitesse tolérée
Couvin	RN5 (094.2) dans les 2 sens	38%	3%
Frasnes	RN5 (089.1) en direction de Charleroi	26%	1.7%
	Pont Pavot (023.0) dans les deux sens	5%	0%
Mariembourg	RN5 (085.4 et 087.3) en direction de Charleroi	4.5%	0.2%
Gonrieux	RN99 (029.1) en direction de Couvin	22%	0%
Petigny	RN99 (021.5) dans les deux sens	55%	4.5%



Plan (Inter)communal de Mobilité de Couvin – Viroinval

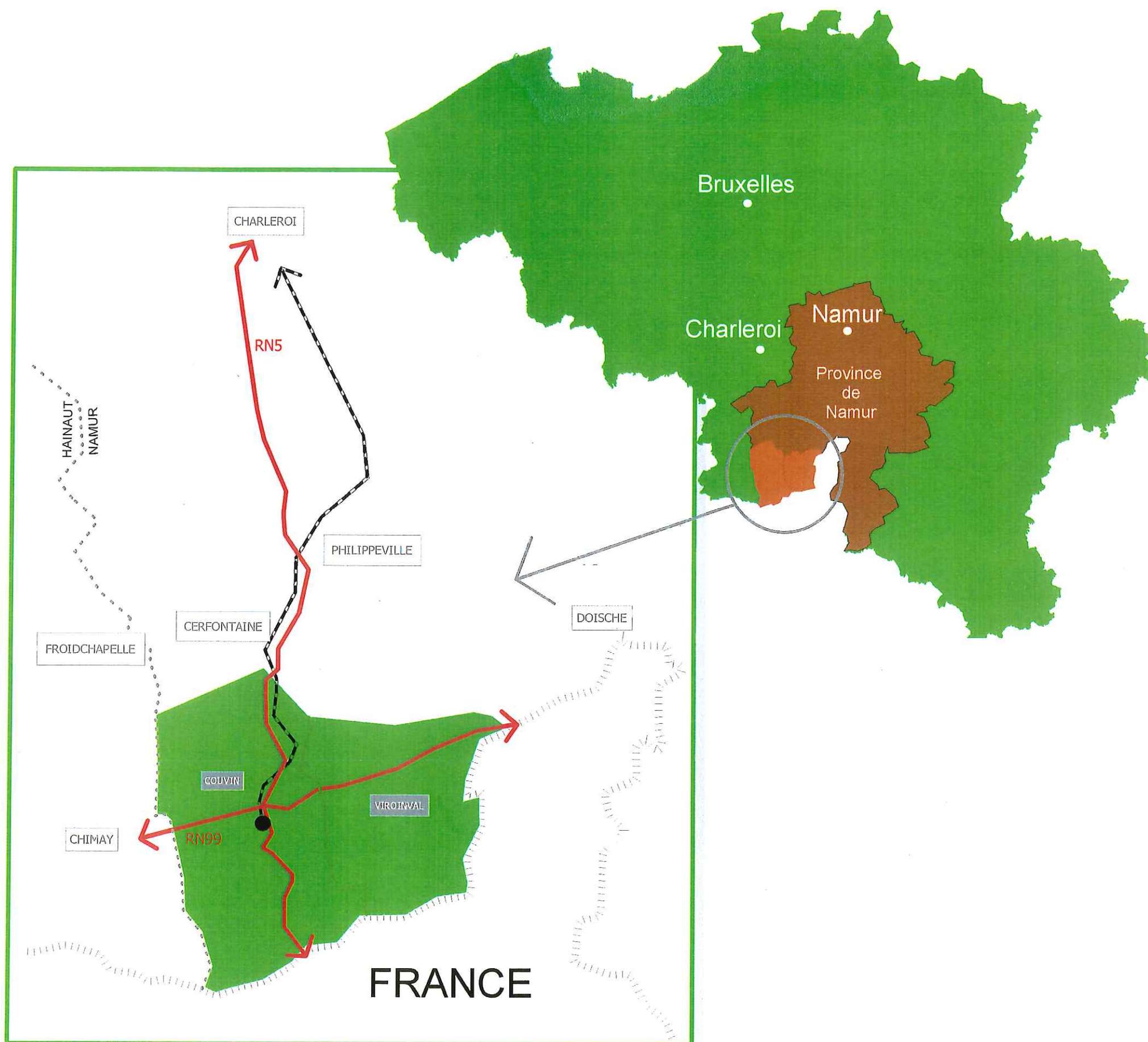
Phase I – Etat des lieux – Diagnostic

Illustrations

Août 2001



Carte 1 Localisation générale



LEGENDE

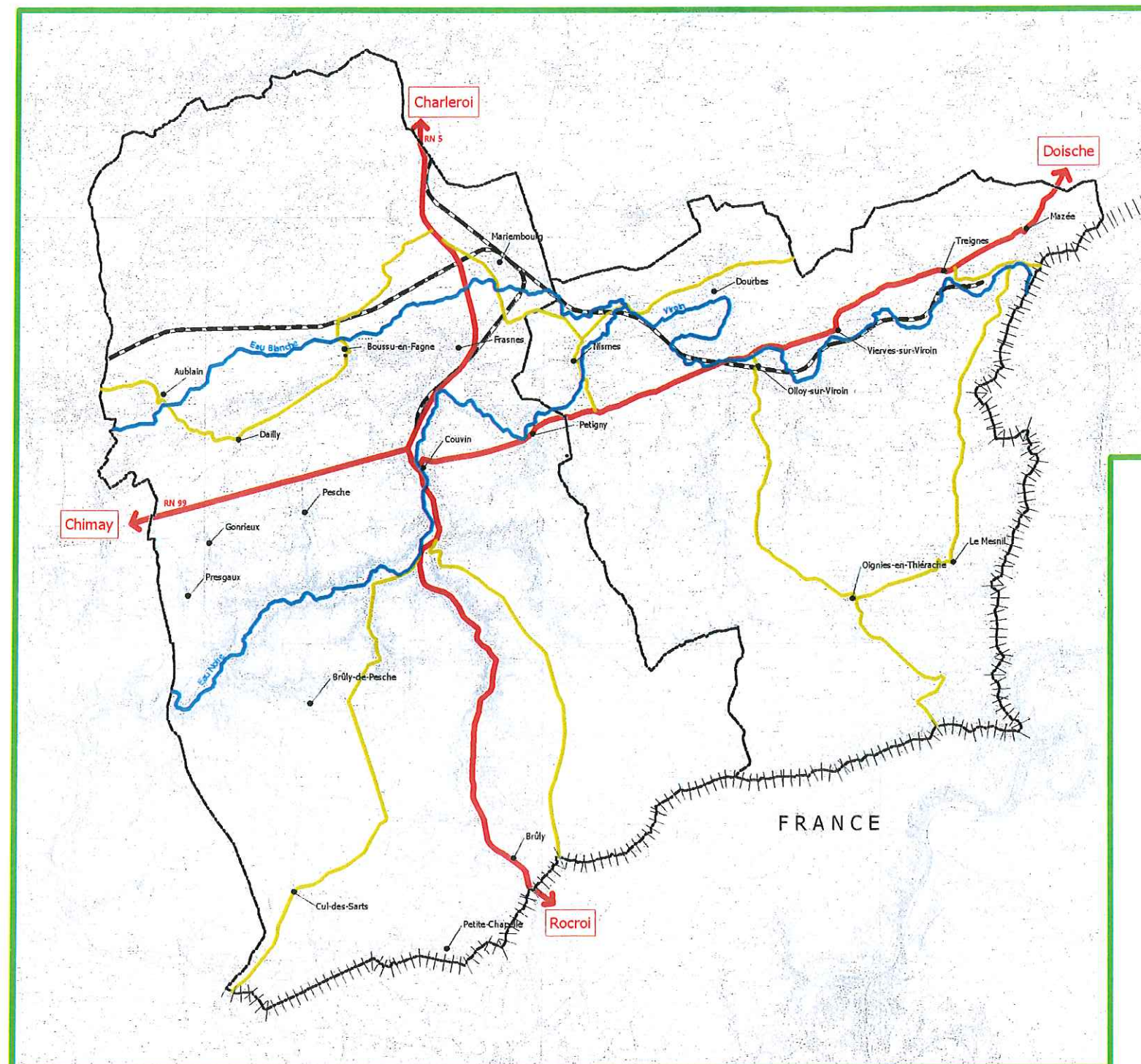
- Frontière française
- Voirie régionale structurante
- Limite communale
- Limite provinciale
- Voie ferrée

Echelle 1/10.000, 1/1.500.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

Carte 2 Éléments structurants



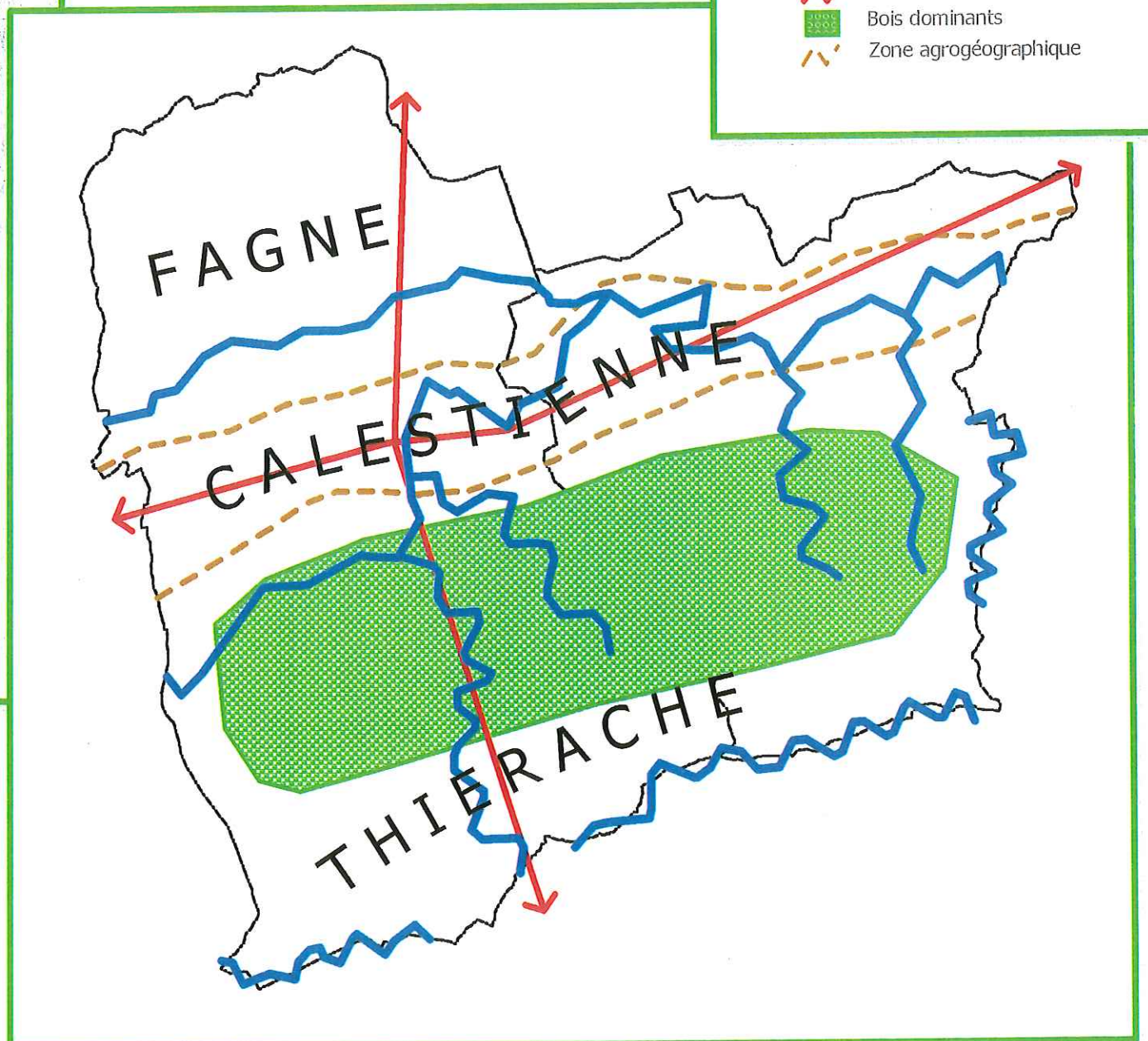
LEGENDE

- Limite communale
- Cours d'eau
- Axes routiers structurants
- Bois dominants
- Zone agrogéographique

LEGENDE

- Frontière avec la France
- Limite communale
- Cours d'eau important
- Voie ferrée
- Voirie régionale structurante
- Voirie régionale secondaire

Echelle 1/130.000, 1/150.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

Carte 3 Éléments structurants - Couvin

LEGENDE

Voies de communications importantes



Route régionale



Ligne SNCB



Gare SNCB

Barrière



Relief



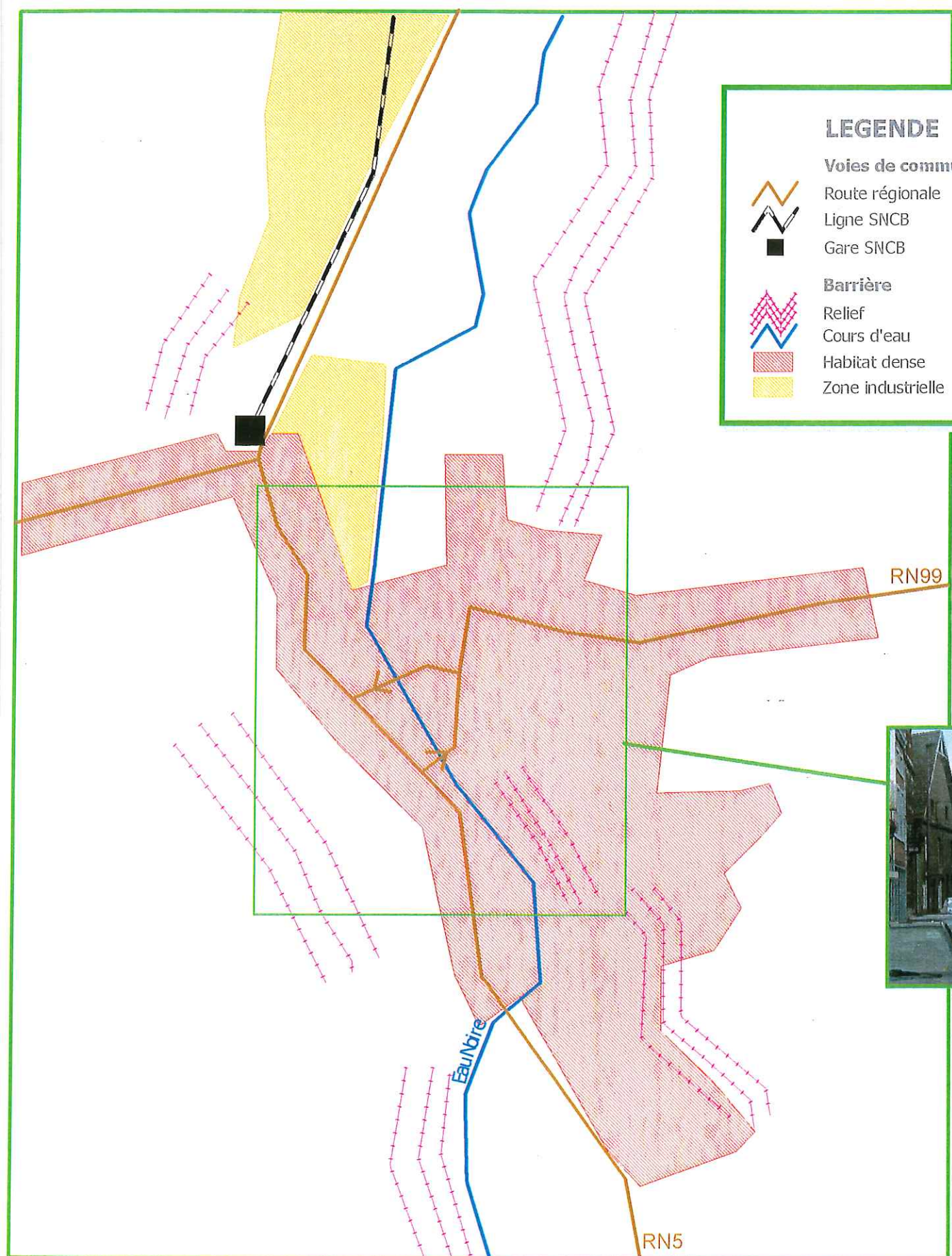
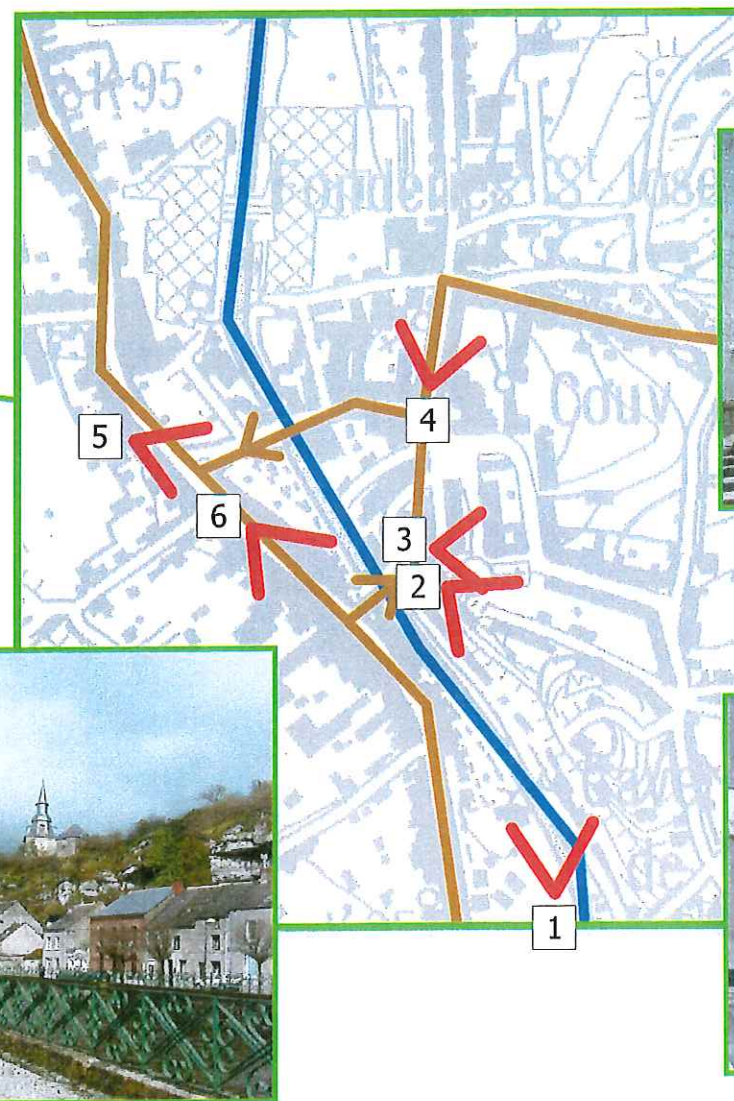
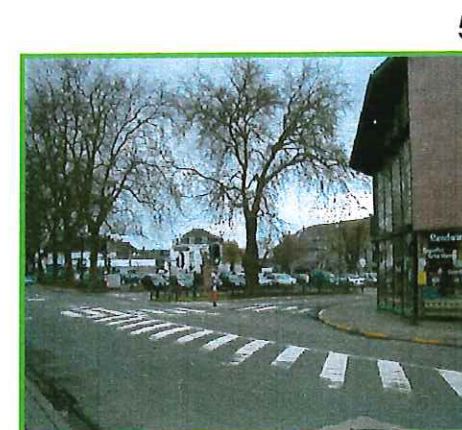
Cours d'eau



Habitat dense

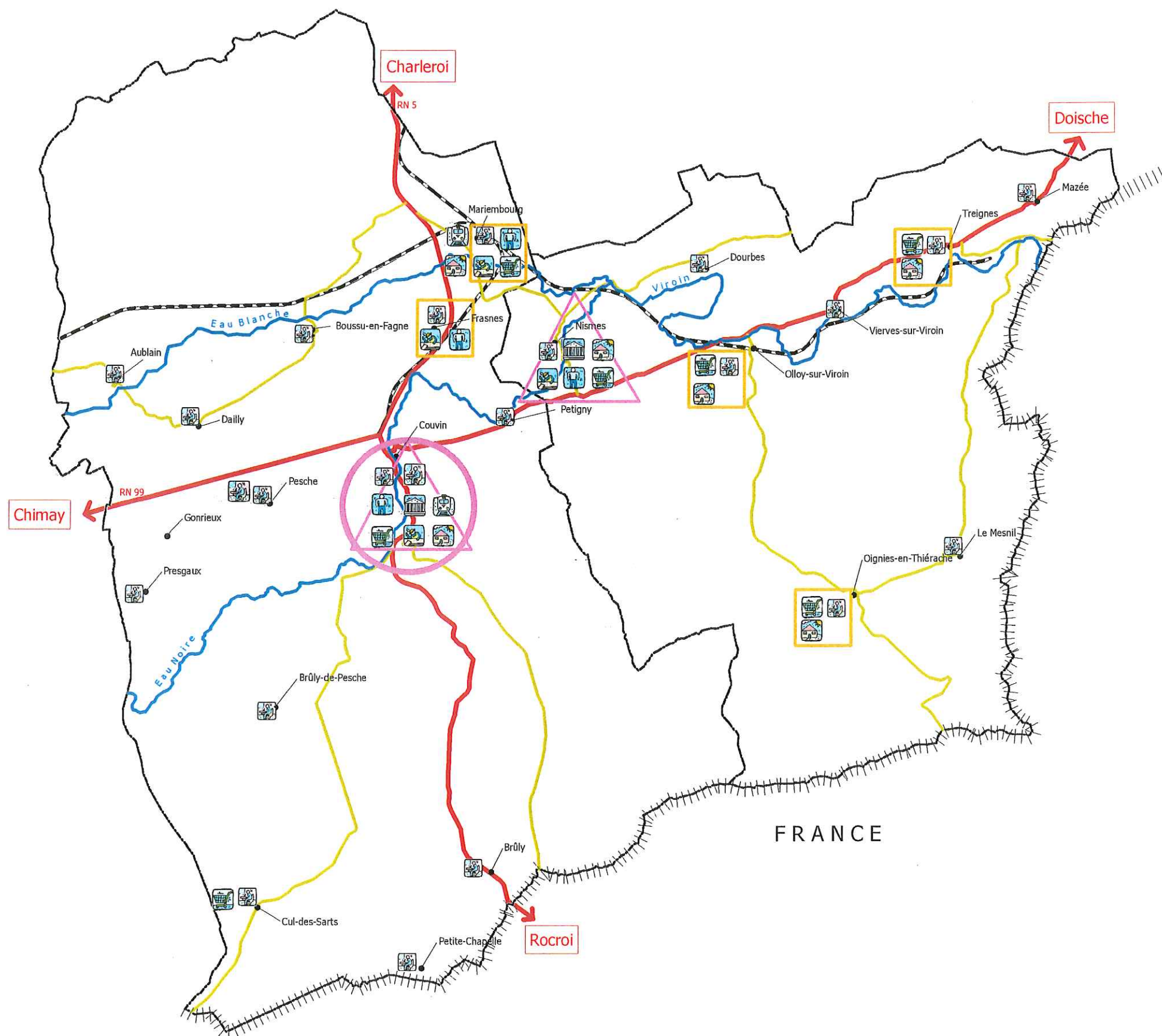


Zone industrielle



Nord

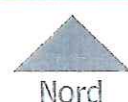
Carte 4 Pôles socio-économiques



LEGENDE

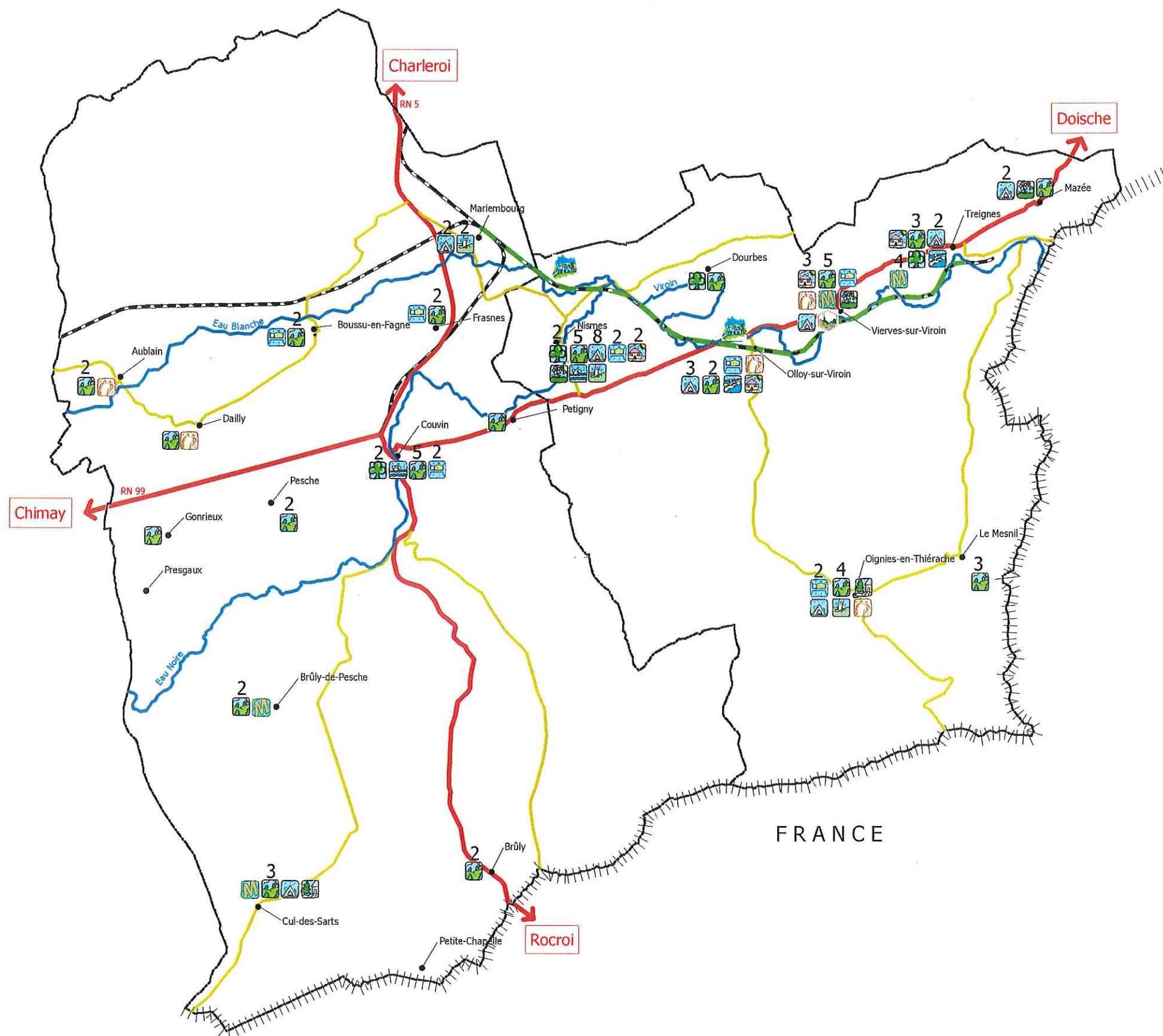
- Pôle communal principal
- Pôle communal secondaire
- Pôle régional
- Population (>1.300 hab.)
- Administration
- Ecole(s) secondaire(s)
- Ecole(s) fondamentale(s)
- Emploi
- Services et commerces
- Loisirs et tourisme (+ hébergement)
- Gare SNCB
- Frontière avec la France
- Limite communale
- Cours d'eau important
- Voie ferrée
- Voirie régionale structurante
- Voirie régionale secondaire

Echelle 1/100.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

Carte 5 Equipements touristiques



LEGENDE

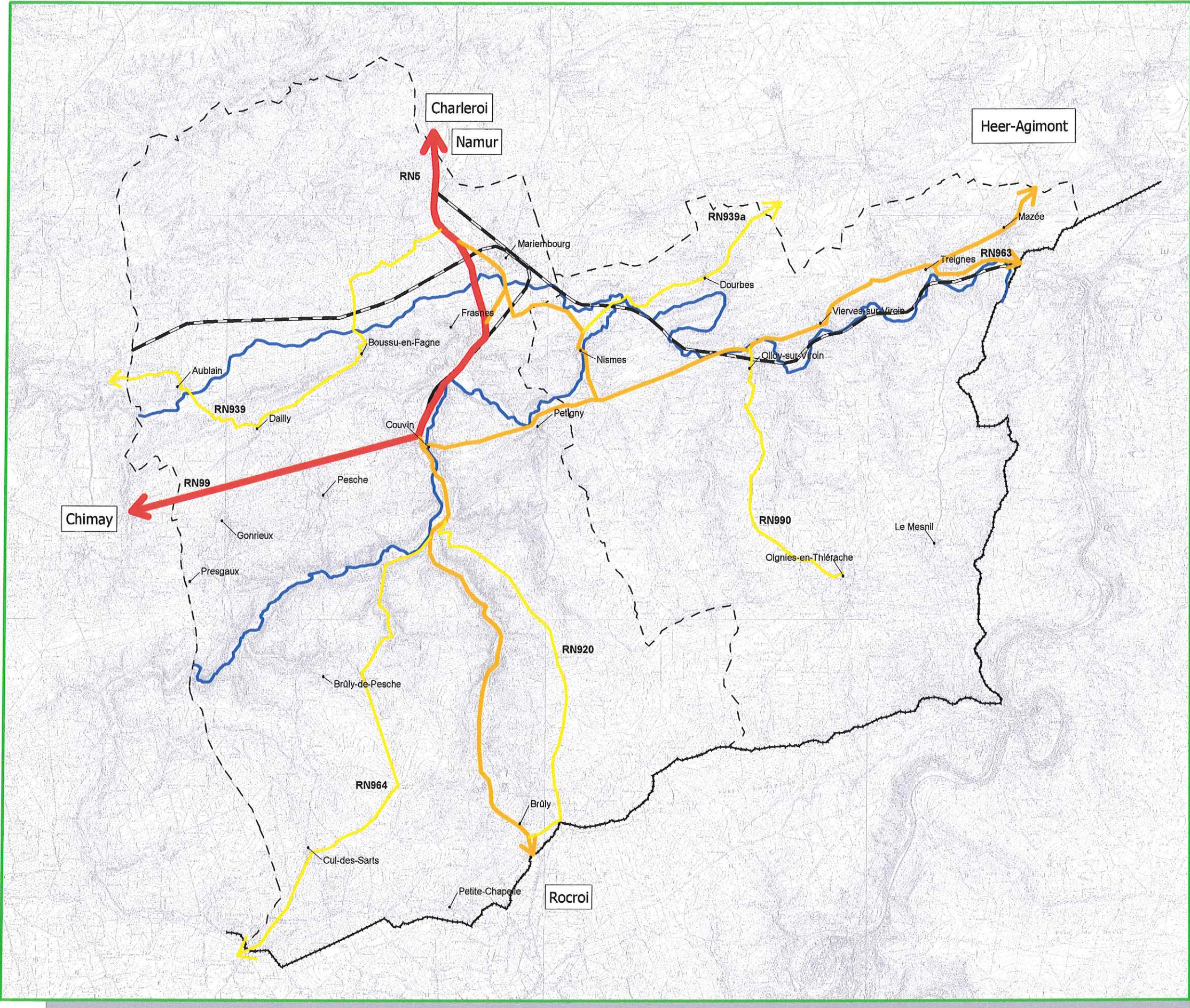
- Musées
- Centres natures
- Sites naturels (+ grottes)
- Plus beau village de Wallonie
- Attractions touristiques
- Piscines
- Cercles équestres - manèges
- Kayak (location)
- Gîtes ruraux - chambres d'hôtes
- Campings
- Hôtels
- Centres d'hébergements
- Villages de vacances
- Chemin de fer des 3 Vallées
- Frontière avec la France
- Limite communale
- Cours d'eau important
- Voie ferrée
- Voirie régionale structurante
- Voirie régionale secondaire

Echelle 1/100.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.

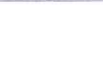


Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

Carte 6 Hiérarchie des réseaux

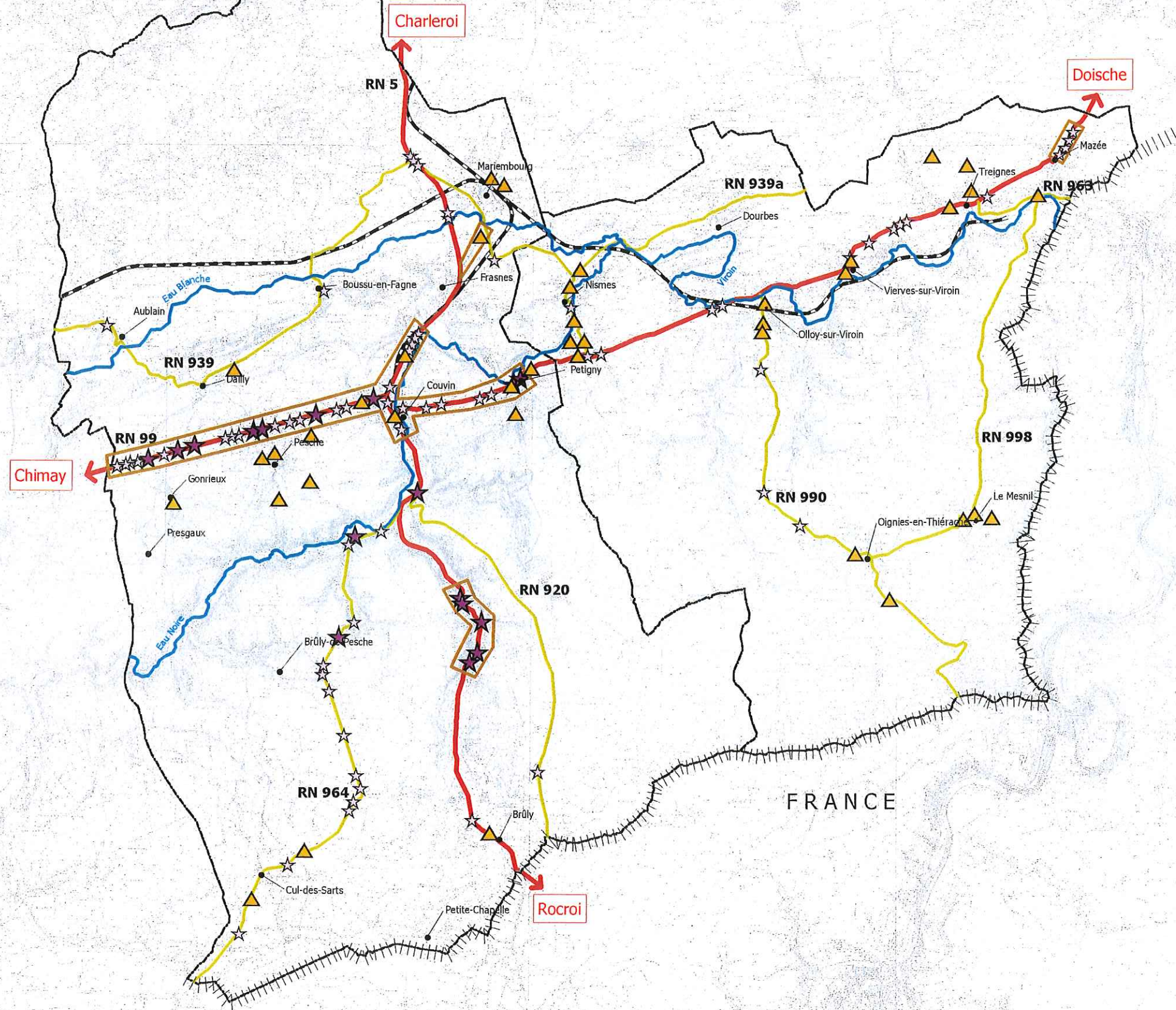


LEGENDE

-  Voirie de transit régional
-  Voirie de transit sous-régional
-  Voirie de liaison
-  Frontière avec la France
-  Limite communale
-  Cours d'eau important
-  Voie ferrée

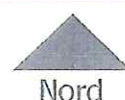


Carte 7 Localisation des accidents



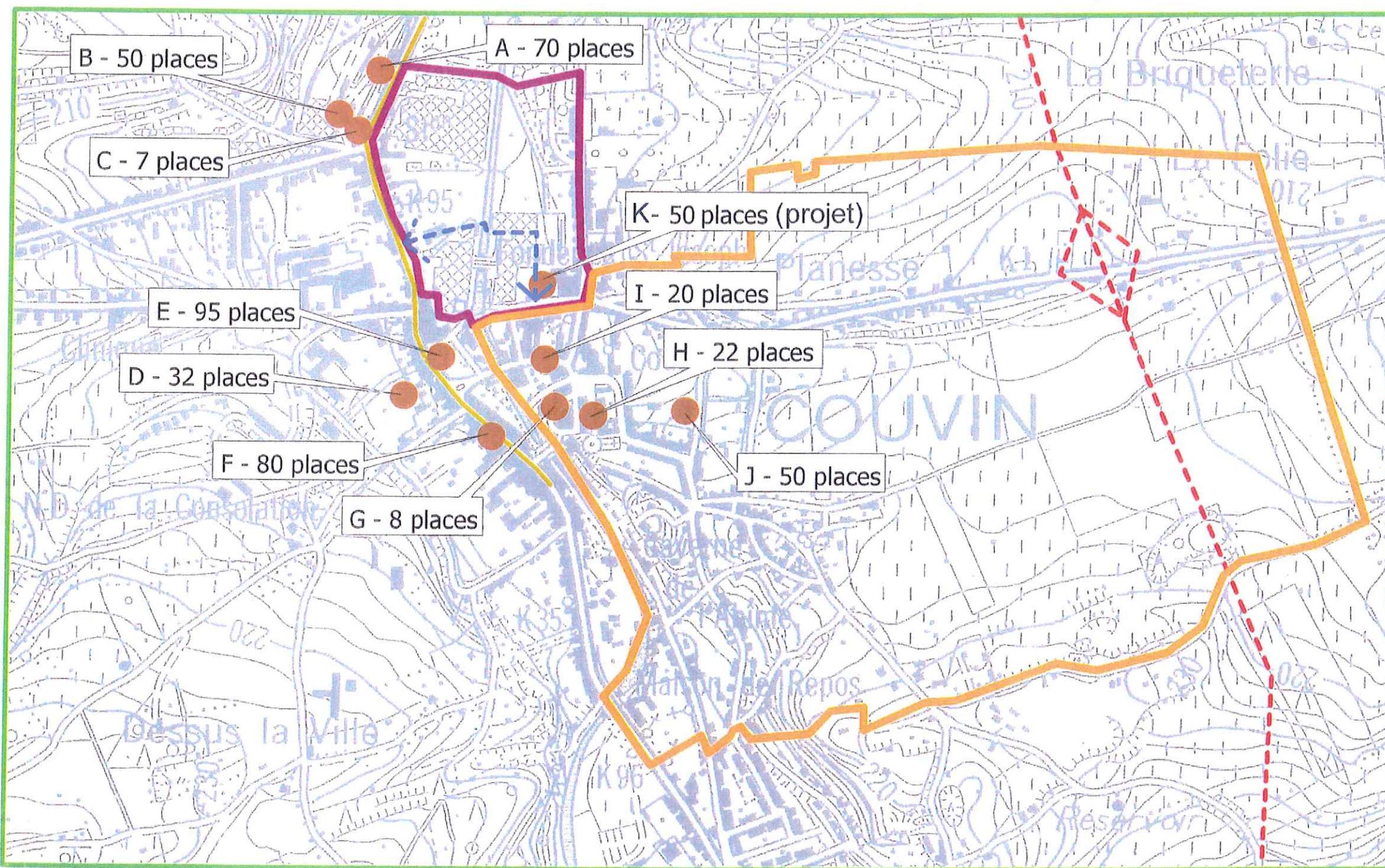
LEGENDE

- ★ 2 accidents avec blessés graves ou morts (1995-2000) sur les routes régionales
- ☆ 1 accident avec blessés graves ou morts (1995-2000) sur les routes régionales
- ▲ Insécurité ressentie (vitesse)
- Zone accidentogène
- Frontière avec la France
- Limite communale
- Cours d'eau important
- Voie ferrée
- Voirie régionale structurante
- Voirie régionale secondaire



Carte 8

Relevé des projets importants et inventaires des parkings - Couvin



LEGENDE

Projets

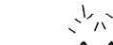
- Contournement RN 5
- Traversée d'agglomération
- Site Saint Joseph
- Nouvelle voirie TEC
- PCA Centre Ville

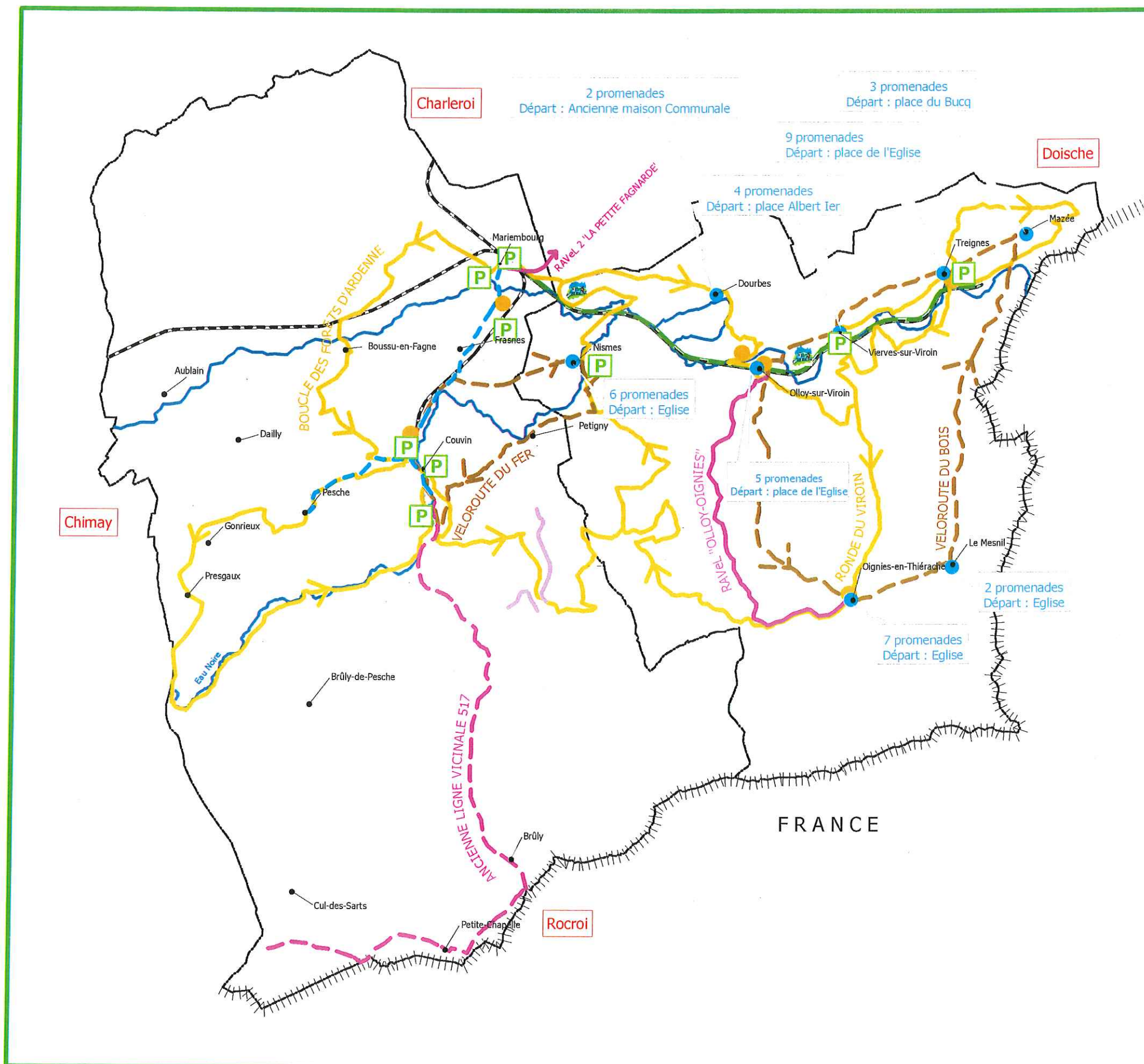
Parkings

- A - Parking SNCB
- B - Parking TEC
- C - Square Courthéaux
- D - Jardin des Mayeurs
- E - Place Verte
- F - Faubourg Saint Germain (entre RN 99 et rue M. Pêtre)
- G - Rue de la Ville
- H - Grand'Place
- I - Rue du Bercet
- J - Centre culturel
- K - Site St-Joseph (projet)

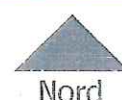


Carte 9 Les piétons et les cyclistes

- LEGENDE**
-  Chemin de fer des 3 Vallées (embarquement des vélos)
 -  RAVeL existant
 -  Boucles VTT
 -  Piste cyclable unidirectionnelle le long de la chaussée
 -  Location / réparation VTT
 -  Parking pour vélo
 -  Point de départ de boucles pédestres
 -  RAVeL en projet
 -  Véloroute en projet
 -  Itinéraire cyclable utilitaire en projet
 -  Frontière avec la France
 -  Limite communale
 -  Cours d'eau important
 -  Voie ferrée

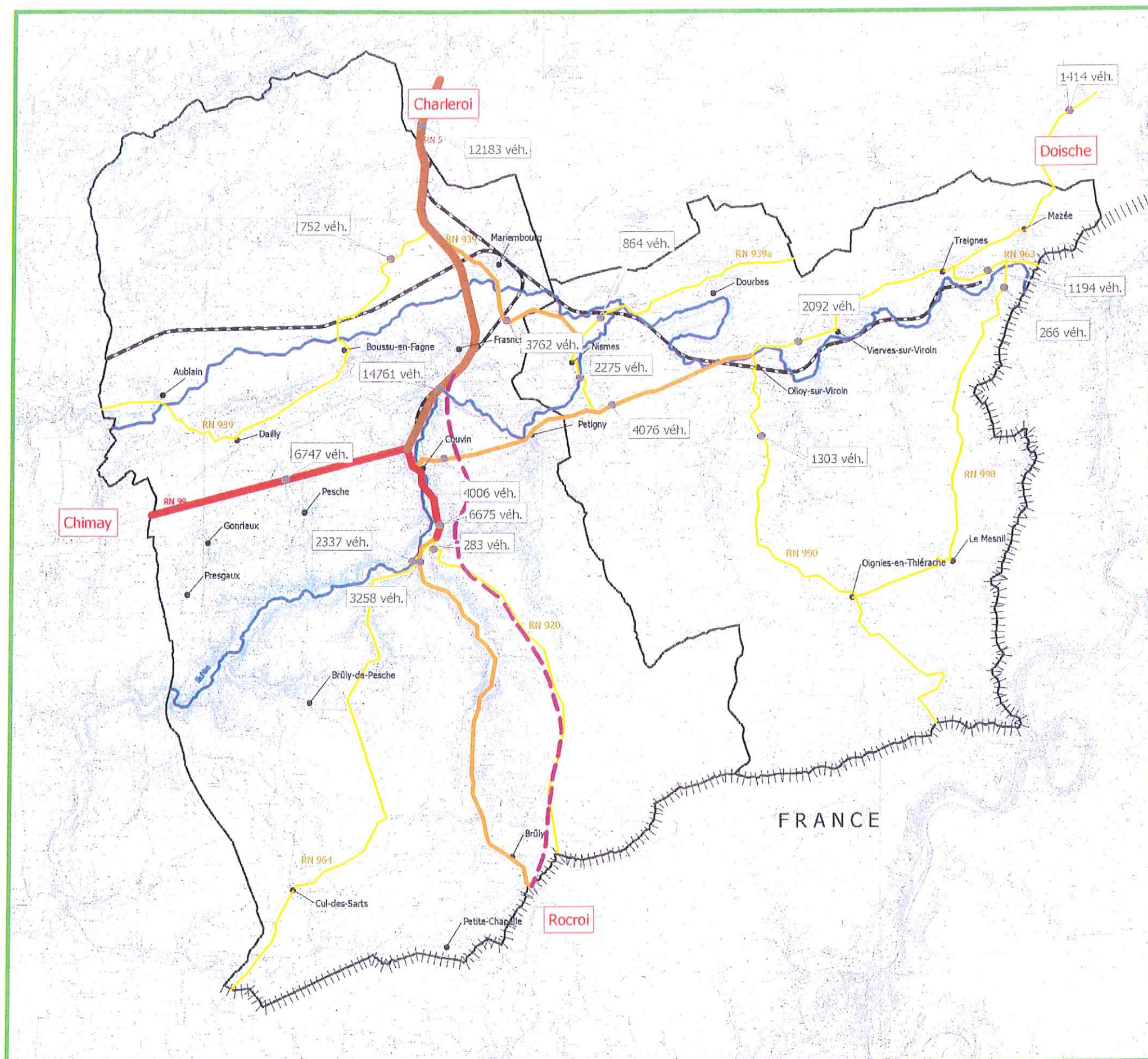


Echelle 1/100.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

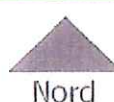
Carte 10 Les charges de trafic et le contournement de la RN5



LEGENDE

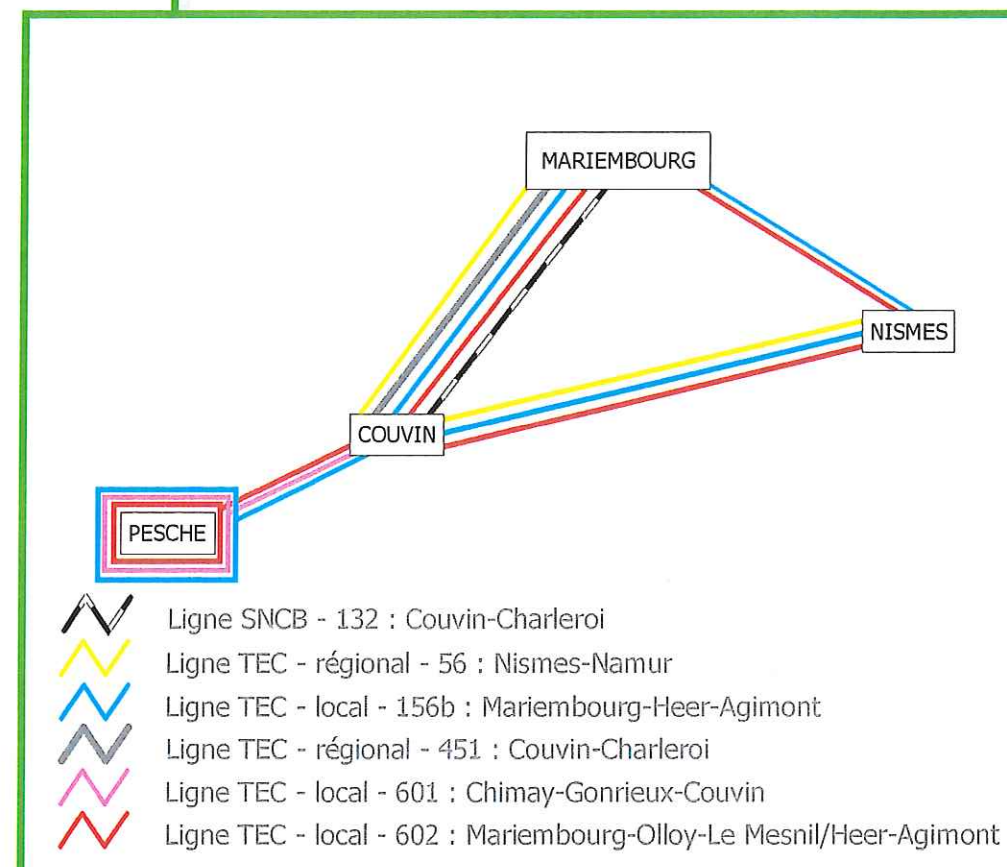
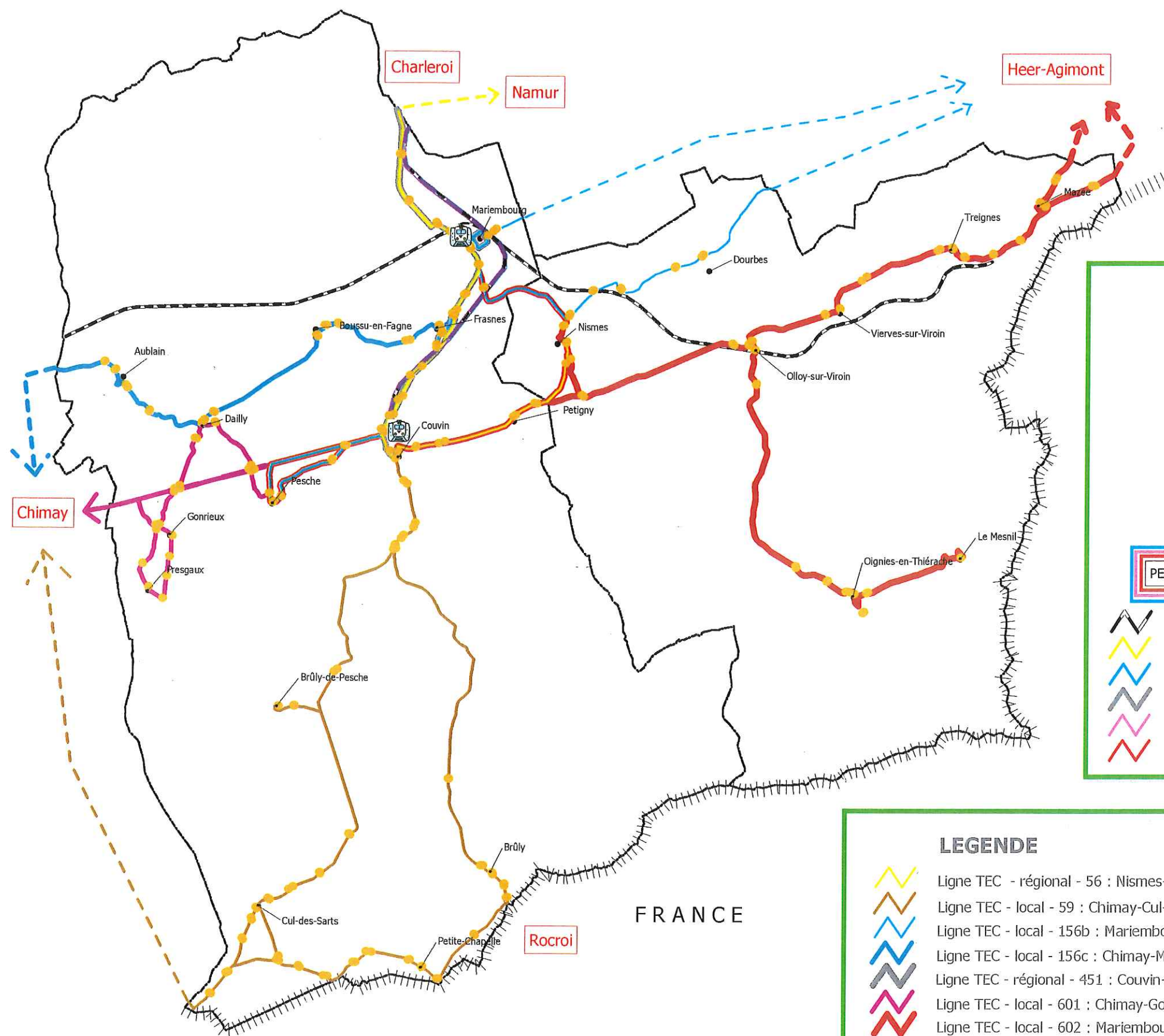
- Trafic très important > 10.000 véh./jour
- Trafic important entre 5.000 et 10.000 véh./jour
- Trafic moyen entre 2.500 et 5.000 véh./jour
- Trafic faible < 2.500 véh./jour
- Nombre de véhicules entre 6 h. et 22 h. (sens cumulés)
- Tracé contournement RN5 (en projet)
- Frontière avec la France
- Limite communale
- Cours d'eau important
- Voie ferrée

Echelle 1/100.000
Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001
Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement

Carte 11 Les transports en commun



LEGENDE

- Ligne TEC - régional - 56 : Nismes-Namur
- Ligne TEC - local - 59 : Chimay-Cul-des-sarts-Couvin
- Ligne TEC - local - 156b : Mariembourg-Heer-Agimont
- Ligne TEC - local - 156c : Chimay-Mariembourg
- Ligne TEC - régional - 451 : Couvin-Charleroi
- Ligne TEC - local - 601 : Chimay-Gonrioux-Couvin
- Ligne TEC - local - 602 : Mariembourg-Olloy-Le Mesnil/Heer-Agimont

- Gare SNCB
- Arrêts TEC
- Ligne SNCB 132
- Frontière avec la France
- Limite communale
- Voie ferrée

Echelle 1/100.000

Cartes IGN : 57-3,57-4,57-7,57-8,58-1,58-2,58-5,58-6,62-3,62-4,63-1,63-2.



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mai 2001

Maître d'oeuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projet : Survey & Aménagement