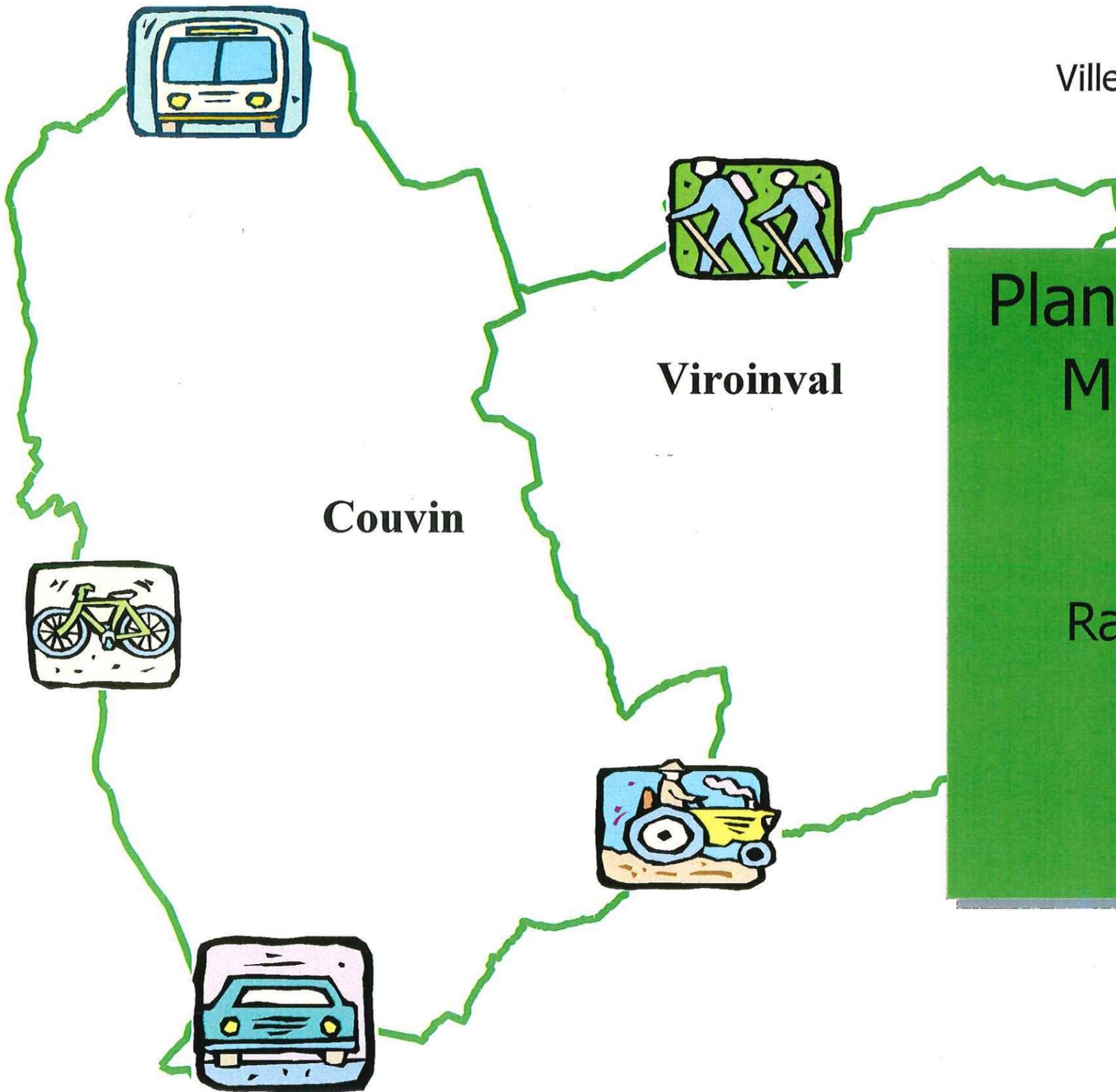


Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports

DG3 - IG31 - D311

Ville de Couvin - Commune de Viroinval



Plan (Inter)communal de Mobilité de Couvin – Viroinval

Rapport final – Documents techniques

Phase I – Texte et illustrations

Juin 2002



Dressé par
Survey & Aménagement

Rue de Chenu, 2-4

7090 Ronquières



Plan (Inter)communal de Mobilité de Couvin – Viroinval

Phase I – Etat des lieux – Diagnostic

Août 2001



TABLE DES MATIERES

1. AVANT-PROPOS

p1

2. CADRES GENERAUX

p2

2.1 Cadre paysager	p2
2.1.1 Localisation générale	p2
2.1.2. Du vert entaillé de bleu	p2
2.1.2.1 Le bleu	p2
2.1.2.2 Le vert	p3
2.1.2.3 Et le relief...	p3
2.1.3 Et l'impact de l'homme contemporain	p5
2.1.3.1 Un patrimoine bâti important	p5
2.1.3.2 Des voies de communication	p7

Cadre paysager

P9

2.2 Cadre humain	p10
2.2.1 La population	p10
2.2.1.1 Une population en faible évolution	p1
2.2.1.2 Répartition géographique et par âge	p11
2.2.2 Contexte socio-économique	p14
2.2.2.1 Les services publics et les commerces	p14
2.2.2.2 Les écoles	p16
2.2.2.3 Les loisirs	p20
2.2.2.4 Le tourisme	p22
2.2.2.5 Et les lieux de travail...	p25
2.2.2.6 Les personnes sans emplois	p27
2.2.3 Des Entités qui gèrent leur cadre de vie	p28
2.2.3.1 Du point de vue réglementaire	p28
2.2.3.2 Un riche patrimoine naturel et bâti à préserver et préservé	p28
2.2.3.3 Particularité de Viroinval	p29
2.2.3.4 Deux entités qui envisagent leur avenir en commun	p29
2.2.3.5 Des communes qui augmentent et renouvellent leur habitat	p29

Cadre humain

P31

3.1 Comportements modaux	p33
3.1.1 Des sources multiples, une approche complexe	p33
3.1.1.1 Enquête relative au recensement de la population	p33
3.1.1.2 Enquête-ménages-déplacements fédérale	p34
3.1.1.3 Enquêtes auprès de la population et de la population scolaire dans le cadre du PCM	p34
3.1.2 Données générales appliquées à notre territoire	p35
3.1.2.1 D'après les enquêtes INS 1991 et fédérale 1999	p35
3.1.2.2 D'après l'enquête population 2001	p35
3.1.3 Les déplacements de la population	p36
3.1.3.1 En général	p36
3.1.3.2 Les déplacements domicile-travail	p38
3.1.3.3 Les déplacements domicile-école	p41
3.1.3.4 Les autres déplacements	p44

Les comportements modaux

3.2 Un réseau dominant : le réseau routier	p47
3.2.1 Composantes techniques	p47
3.2.1.1 Etat technique général	p47
3.2.1.2 Eclairage	p47
3.2.1.3 Accompagnement de signalétique	p48
3.2.1.4 Accompagnement de mobilier urbain	p48
3.2.1.5 Accompagnement végétal	p48
3.2.2 Hiérarchie	p50
3.2.2.1 Niveau 1 : Voirie de transit régional	p50
3.2.2.2 Niveau 2 : Voirie de transit sous-régional	p50
3.2.2.3 Niveau 3 : Voirie de liaison	p51
3.2.2.4 Niveau 4 : Voirie de desserte locale :	p51
3.2.3 La sécurité routière et les demandes en mobilité	p52
3.2.3.1 La sécurité objective : Accidentologie	p52
3.2.3.2 La sécurité subjective	p53
3.2.3.3 Les demandes pour améliorer la mobilité	p58

3.2.4 Le futur p59

Un réseau dominant : le réseau routier p61

3.3. La mobilité sectorielle p62

3.3.1 Les déplacements piétons p62

3.3.1.1 Infrastructures et réseaux existants et futurs p62

3.3.1.2 Les besoins et les demandes p62

3.3.2 Les déplacements cyclables p63

3.3.2.1 Infrastructures et réseaux existants et futurs p63

3.3.2.2 Les besoins et les demandes p64

3.3.3. Les déplacements automobiles p65

3.3.3.1 Les charges de trafic en général p65

3.3.3.2 La structure du réseau p66

3.3.3.3 Impact du contournement de la RN5 p67

3.3.3.4 Le parking p67

3.3.4 Les transports en commun p69

3.3.4.1 Le chemin de fer p69

3.3.4.2 Les bus TEC p71

3.3.4.3 Les autres bus p76

3.3.4.4 Autres modes de transports collectifs p77

3.3.4.5 Avis de la population sur les transports en commun p77

3.3.5 Les déplacements des poids lourds et charrois divers p78

3.3.5.1 Le charroi agricole et sylvicole p78

3.3.5.2 Les poids lourds p78

3.3.5.3 Les autocars touristiques p78

La mobilité sectorielle p79

Diagnostic du cadre de la mobilité p80

4. DIAGNOSTIC GENERAL p81

ANNEXES

1. AVANT-PROPOS

Sur initiative du Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports et avec son soutien, la Ville de Couvin et la Commune de Viroinval ont entamé l'étude d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a pour mission la gestion quotidienne d'une mobilité durable pour tous, au sein du territoire donné.

La mission d'étude du PCM se structure en trois phases :

Phase 1 : Etat des lieux - Diagnostic ;
Phase 2 : Définition des objectifs ;
Phase 3 : Plan Communal de Mobilité.

Elle a été confiée au bureau d'études Survey et Aménagement.

Ce présent document donne les résultats de la phase 1 consacrée à l'état des lieux de la mobilité dans les Entités communales de Couvin et de Viroinval et à son diagnostic. Cela doit être vu comme une première synthèse des éléments glanés lors de nombreuses visites sur place, de compilations d'informations fournies par différents intervenants, de contacts et rencontres formelles et informelles avec de nombreux acteurs, l'analyse des comptages et des enquêtes.

Cette première phase se présente essentiellement en trois parties : La première partie est consacrée aux cadres généraux et propose de « planter le décor » physique et humain nécessaire pour bien percevoir les enjeux de la mobilité à Couvin et à Viroinval. La deuxième partie donne de façon détaillée tous les éléments nécessaires à la compréhension de la mobilité. Pour chaque cadre, un diagnostic partiel est dressé pour présenter les forces et les faiblesses. Ces approches permettent également d'établir, en synthèse, un diagnostic général de la mobilité pour Couvin et Viroinval.

Précisons enfin que cet inventaire et ce diagnostic n'auraient pas pu se réaliser sans l'aide précieuse du Collège échevinal et de l'Administration Communale des deux Entités concernées, du Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, de la SNCB, de l'Institut National des Statistiques, du TEC Namur-Luxembourg et de la Police fédérale, ainsi que de la population (via notamment les enquêtes).

Survey et Aménagement.

Mai 2001.

	Chimay	Philippeville	Charleroi	Namur	Bruxelles
Couvin					
	20 min	20 min	50 min	60 min	80 min
	/	21 min	62 min	95 min	122 min
	De 36 à 54 min	20 min	80 min	85 min	/
Viroinval					
	26 min	26 min	56 min	66 min	86 min
	/	34 min	/	99 min	/

Temps de déplacement moyen
(en heure de pointe et de gare en gare)

Couvin (14) :

Aublain, Boussu-en-Fagne, Brûly, Brûly-de-Pesche, Couvin, Cul-des-Sarts, Dailly, Frasnes-lez-Couvin, Gonrioux, Mariembourg, Petigny, Petite-Chapelle, Pesche et Presgaux.

Viroinval (8) :

Dourbes, Le Mesnil, Mazée, Nismes, Oignies-en-Thiérache, Olloy-sur-Viroin, Treignes et Vierves-sur-Viroin.

2. CADRES GÉNÉRAUX

Avant de nous concentrer sur la mobilité, objet premier de notre mission d'étude, il importe de situer notre territoire que ce soit tant du point de vue de ses composantes naturelles qu'humaines. C'est ce que nous allons nous employer à faire dans ce premier chapitre. Le but final de celui-ci étant bien sûr de mettre en évidence les relations, les impacts de ces différentes composantes avec la mobilité.

2.1 Cadre paysager

2.1.1 Localisation générale (carte1 – Localisation générale)

Situées au Sud-Ouest de la province de Namur (Belgique – Région Wallonne), la Commune de Viroinval et la Ville de Couvin sont entourées par la France à l'Est et au Sud, la Ville de Chimay et la Commune de Froichapelle à l'Ouest et la Commune de Cerfontaine, la Ville de Philippeville et la Commune de Doische au Nord.

Elles s'étendent sur plus de 32.000 ha (12.090 pour Viroinval et 20.000 pour Couvin). A elles deux, elles regroupent 22 anciennes communes sans compter quelques hameaux plus ou moins importants.

2.1.2 Du vert entaillé de bleu (carte 2 – Eléments structurants)

On pourrait s'étendre sur le cadre géomorphologique pendant de nombreuses pages tant cette région (ces régions devrait-on dire) est riche et diversifiée. Nous n'avons retenu que les caractéristiques les plus importantes et celles qui influencent, directement ou indirectement la mobilité.

2.1.2.1 Le bleu

Notre territoire comprend beaucoup de cours d'eau. C'est aussi une région qui comporte de nombreuses sources.

La Ville de **Couvin** s'étend sur deux bassins hydrographiques principaux :

- l'**Eau Blanche** au Nord qui s'écoule d'Ouest en Est. Celle-ci compte trois affluents ;
- l'**Eau Noire** au Sud (sans direction précise) : Six ruisseaux s'y jettent.

La Commune de Viroinval comprend aussi deux bassins versants :

- le **Viroin**, issu de la rencontre de l'Eau Blanche et Noire, qui a six affluents principaux ;
- L'**Alise** qui sur le territoire de Viroinval reçoit les eaux de six affluents.

Ces deux rivières vont toutes deux se jeter dans la Meuse de l'autre côté de la frontière française (respectivement à Vireux et à Fumay). Si le Viroin et l'Alise s'écoulent d'Ouest en Est, leurs affluents se frayent un chemin dans le plateau de la Thiérache dans une direction Sud-Nord pour le premier et Nord-Sud pour le second.

Le relief de la région résulte notamment de l'interaction entre ces eaux et la géologie. Dans la moitié Sud de notre zone d'étude, certaines des nombreuses **vallées encaissées** creusées par ces cours d'eau **servent de point de passage** à travers le plateau. Les hommes se sont servis de ces vallées pour construire leur voie de communication.

La frontière avec la **France** est en grande partie une **frontière naturelle** qui est constituée par des cours d'eau.

2.1.2.2 Le vert

Les régions agro géographiques de notre zone sont très typées. Du Nord au Sud, on distingue :

- La **Fagne**, vaste dépression caractérisée par une succession de zones boisées et d'autres couvertes d'herbage.
- La **Calestienne** ou bande calcaire qui est composée de prairies sèches très importantes écologiquement. L'élevage y est majoritaire. Le sol est riche de minerais de fer, ce qui a permis au 18^{ème} siècle à une proto-industrie de se développer.
- L'**Ardenne**, à laquelle appartient la Thiérache, cette zone est couverte d'une vaste forêt. Seuls les essarts (zones déboisées par l'homme) ont permis l'installation de hameaux et de fermes isolées où le sol (schiste) ne permet que l'élevage.

2.1.2.3 Et le relief...

Intimement lié au contexte géologique et hydrographique, il se caractérise par un **zonage Nord-Sud**. A savoir une **dépression schisteuse** à l'extrême Nord de notre périmètre d'étude, où des buttes plus élevées appelées tiennes résultent de récifs calcaires d'origine corallienne qui ont mieux résisté à l'érosion que les schistes localisés sur les versants. Une **bande calcaire** qui se présente comme un **gradin en escalier** vers le **massif ardennais**. Ce dernier a été peu attaqué par l'érosion à l'exception des vallées creusées par les affluents du Viroin.

- ☺ Zonage Nord-Sud du paysage naturel → organisation de l'espace (y compris la localisation des villages)
- ☺ Richesses naturelles exceptionnelles → atout touristique
- ☺ Importance de l'eau et du relief → frontière et organisation des déplacements

Mobilité

- Le zonage Nord/Sud du paysage naturel, la présence massive de l'eau et le relief ont eu un impact important sur l'organisation des voies de communications :
 - importance de la vallée du Viroin (N99 – chemin de fer),
 - orientation Nord/Sud du réseau routier calqué sur le réseau hydrographique dans le quart Sud/Est du territoire.
- Encore aujourd'hui, cette structure constitue une contrainte pour l'amélioration du réseau routier :
 - la traversée de Couvin enfermé dans sa vallée étroite et encaissée,
 - le contournement de la RN5 qui nécessitera de nombreux ouvrages d'art pour racheter les dénivelés.
- Grâce à sa richesse naturelle exceptionnelle, la région a une très grande potentialité de développement touristique (en partie déjà mise en œuvre). Qui dit touristes, dit déplacements
 - en relation avec l'extérieur et au travers de notre territoire,
 - individuels et collectifs,
 - à pied, en voiture, à cheval...

2.1.3 Et l'impact de l'homme (carte 2 – Eléments structurants)

2.1.3.1 Un patrimoine bâti important

Outre leurs patrimoines naturels respectifs, les communes étudiées possèdent **un riche patrimoine bâti** tant individuel que collectif.

Les **villages ruraux** présentent deux types de morphologie du moins en ce qui concerne leurs parties anciennes :

- Les villages **étirés** : à savoir Boussu-en-Fagne, Brûly, Brûly-de-Pesche, Cul-des-Sarts, Gonrioux, Petite-Chapelle et Presgaux pour Couvin et Nismes, Oignies-en-Thiérache, Olloy-sur-Viroin et Treignes pour Viroinval ;
- Les villages **groupés** auxquels appartiennent Aublain, Dailly, Pesche et Petigny pour Couvin et Dourbes, le Mesnil, Mazée et Vierves-sur-Viroin pour Viroinval.

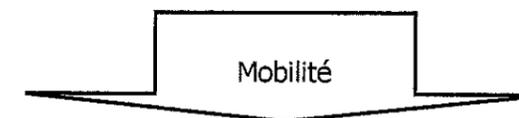
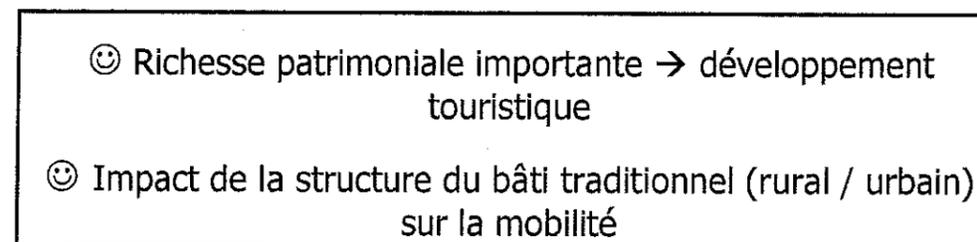
Le **patrimoine urbain** est assez rare au sein de la zone étudiée. Seul Couvin et Mariembourg ont une structure urbaine :

- **Mariembourg** est l'un des rares cas **d'urbanisme militaire** de l'époque espagnole connu en Belgique, si pas en Europe (place centrale d'où partent des rues en étoile).
- **Couvin** est une ville **d'origine médiévale** avec ce que cela sous-entend d'un point de vue de l'organisation spatiale (venelles, impasses, remparts, ...). Cette **structure** spatiale d'une autre époque (carte 3 – Couvin, éléments structurants) n'est **pas** du tout **adaptée** à la **circulation automobile**. Ainsi, les rues étroites et tortueuses ne permettent pas aux voitures de **se croiser** facilement. Des engorgements peuvent ainsi régulièrement se créer. Il y a aussi peu d'endroits adaptés au **parcage des véhicules**. Celui-ci se fait souvent au détriment de l'espace public. Le **site naturel** a aussi contraint le développement urbain de Couvin. **Coincée** dans l'étroite **vallée de l'Eau Noire**, la ville n'a pu s'étendre que le long des rives de la rivière. On a une **agglomération urbaine étirée** dans l'axe Nord/Sud où les différentes fonctions se sont partagées l'espace disponible. Avec le développement du transport routier et celui concomitant de la RN5, Couvin a petit à petit constitué un goulot d'étranglement de plus en plus important pour ce flux de circulation.

L'**impact** de la **structure** de ce **bâti** sur la **mobilité** est important. Outre le fait d'offrir un cadre de vie agréable, ce patrimoine ancien a aussi permis un **développement touristique** non négligeable avec les déplacements que cela suppose.

L'**apport du 20^{ème} siècle** au cadre bâti n'offre pas la même qualité (lotissements, habitats en cordons, zoning industriels et commerciaux, campings, ...). L'**intégration paysagère** est souvent **réduite** à sa portion congrue. Ce type d'implantation a souvent été conçu à une époque où le "tout à l'automobile" était de mise.

Depuis quelques années une **politique de requalification des espaces publics** a été entreprise par les deux entités concernées (cf. annexe 1 – Tableau de synthèse des projets) afin d'intégrer au mieux les villages aux concepts actuels de qualité de l'environnement (y compris l'intermodalité et la remise de l'Homme au centre des préoccupations).



- La qualité du patrimoine bâti est un atout touristique supplémentaire mais sa structure peut dans une certaine mesure, devenir un inconvénient du point de vue de la mobilité en général et touristique en particulier. En effet, il faut pouvoir rejoindre ce patrimoine bâti disséminé au travers des villages. La voiture est souvent le mode de transport privilégié. De même un bâti traditionnel est peu adapté au passage de bus ou autocars et l'organisation du stationnement peut parfois, notamment en période touristique, poser problème.
- Couvin-centre n'est pas adapté morphologiquement (vallée exiguë, rues tortueuses et étroites, rivière et ponts, qualité du bâti, ...) aux déplacements automobiles. Il existe une concurrence pour l'occupation de l'espace entre les différents modes de déplacements.

2.1.3.2 Des voies de communication

Le réseau de déplacements de la Ville de Couvin et de la Commune de Viroinval se présente, sous une double forme : un réseau de routes, rues, chemins et sentiers ainsi qu'un réseau ferré.

➤ Le **réseau de routes, rues, chemins et sentiers** est le réseau principal et sert aux déplacements de tous les usagers à l'exception de ceux du chemin de fer. On pourrait classer ce réseau en trois groupes : les voiries régionales, les voiries communales et, les chemins et sentiers.

□ Les **voiries régionales** forment un réseau de voiries gérées par le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports. Pour notre territoire d'étude, il existe un grand nombre de voiries régionales :

- La RN 5, reliant Charleroi à Couvin ;
- La RN 99, reliant Hirson à Doische en passant par Chimay, Couvin, et Viroinval ;
- La RN 939, reliant Virelles à Nismes (y compris la RN 939a passant par Dourbes) ;
- La RN 990, reliant Olloy-sur-Viroin à la frontière française en passant par Oignies-en-Thiérarche ;
- La RN 964, reliant Couvin à la frontière française en passant par Cul-des-Sarts ;
- La RN 920, reliant Couvin à la frontière française en passant par Brûly ;
- La RN 963, reliant Treignes à la frontière française ;
- La RN 998, reliant Mazée à Le Mesnil.

Toutes ces voiries sont reprises dans le **réseau régional RESI** (RESeau Interurbain), à l'exception de la **RN 5 jusque Couvin (Réseau à Grand Gabarit III** : route rapide). Cette dernière devrait monter de catégorie dans un avenir proche avec la réalisation du contournement de Couvin et la création d'échangeurs (et ceci est valable pour le tronçon Couvin - frontière française actuellement classé en RESI).

La fonction du réseau RESI est la liaison des agglomérations en zone rurale. Les voiries de notre territoire reprises dans cette catégorie ont des fonctions de circulation différentes allant de la fonction régionale (la RN 99 par exemple) à la fonction purement locale (la RN 939a). Dans la suite de l'étude, nous proposerons une structure hiérarchique de ce réseau pour les deux Entités concernées.

□ Les **voiries communales** regroupent toutes les autres voiries et couvrent de façon plus ou moins dense l'ensemble du territoire concerné à l'exception de la zone située au Sud de la RN 99 pour Viroinval. Elles incluent également bon nombre de places, placettes et parvis de bâtiments civils ou religieux. La gestion de ce réseau relève de la Commune.

- ❑ Enfin, les deux Entités ont un important **réseau de chemins et de sentiers**. Partiellement aménagé, ce réseau à une fonction de liaison et de desserte à usage piétonnier (partiellement cyclable) utilitaire et touristique, agricole ou forestier. Il est constitué de voiries privées ou publiques.
- A côté de ce réseau routier, Couvin et Viroinval comptent également un **réseau ferré** constitué par la **ligne SNCB 132** reliant **Charleroi à Couvin**. Notre périmètre ne compte plus que deux gares en activité : Mariembourg et Couvin.

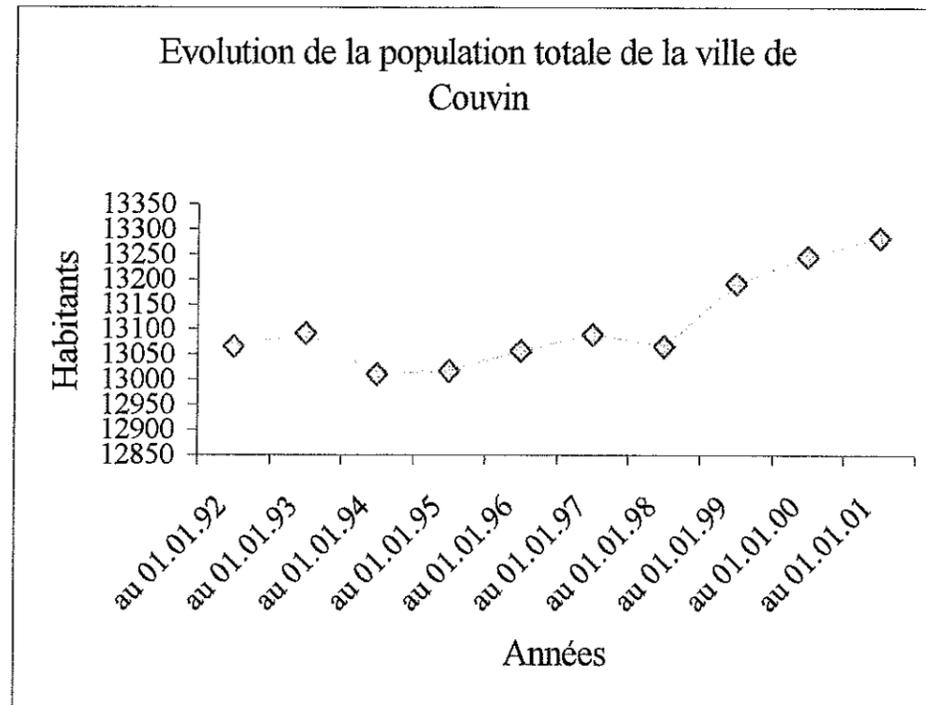
Deux lignes désaffectées sont également présentes :

- ❑ La **ligne 156** reliant Mariembourg à Doische et à Chimay. Elle a été aménagée et incluse au réseau RAVeL (**RAVeL 2**) entre Mariembourg et Doische. Le tronçon entre Mariembourg et Chimay est actuellement en très mauvais état et est désaffecté même si des projets de réouverture existent.
- ❑ La **ligne 132** reliant Mariembourg à Vireux (France). Entre Mariembourg et Treignes, un **train touristique** circule en saison (chemin de fer des trois vallées). Depuis plusieurs années, il existe un projet visant à inclure le tronçon entre Treignes et Vireux en France au réseau RAVeL. Celui-ci est de plus en plus aléatoire car des problèmes techniques sont apparus (disparition d'un tunnel loué au privé).
- On note aussi la présence de **deux lignes vicinales désaffectées** :
 - ❑ La **ligne 523** reliant Olloy-sur-Viroin à Oignies-en-Thiérache qui a été transformée en **piste cyclable** dès 1982.
 - ❑ La **ligne 517** reliant Couvin à la frontière française en passant par Brûly. Depuis plusieurs années, il existe un projet visant à inclure cette ligne dans le réseau RAVeL.

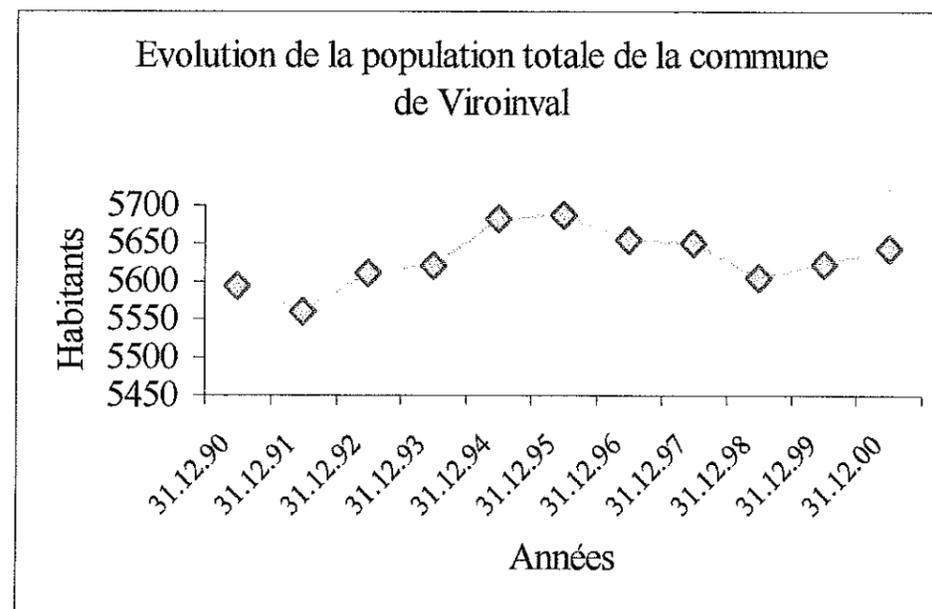
- ☺ Deux axes routiers structurants : la RN 5 et la RN 99
- ☺ Réseau routier régional et communal bien développé et irriguant l'ensemble du territoire mais assez mal connecté avec l'extérieur à l'exception de la RN5 et de la RN 99
- ☺ Importance des anciens réseaux ferrés et vicinaux reconvertis en infrastructures pour modes de déplacement doux à vocation plutôt touristique
- ☺ Réseau ferré réduit mais connecté sur l'extérieur

CADRE PAYSAGER

- 1. On a un cadre physique contraignant (relief – eau – sol) qui a fortement influencé la structuration de l'espace et donc l'organisation des communications plus particulièrement à Couvin et dans la vallée du Viroin.**
- 2. On a un cadre paysager (physique et bâti) d'une qualité exceptionnelle qui a interagi avec le développement économique qui s'est orienté vers le développement touristique.**



Source : Données communales



Source : Données communales

2.2 Cadre humain

2.2.1 La population

Il nous semble intéressant d'avoir une idée de la structure de la population (tant spatiale que par âge) car cette donnée a un impact non négligeable sur la mobilité.

2.2.1.1 Une population en faible évolution

□ Evolution de la population de la ville de Couvin

La population de la ville de **Couvin** est en **légère croissance**. En dix ans, elle a gagné 217 personnes (+1,6%). Cette augmentation se marque surtout ces trois dernières années (+ 1,6% entre 1998 et 2001). L'accessibilité de Couvin et particulièrement de Couvin-centre et de Mariembourg (ligne SNCB, réseau TEC, connexion RN5 – RN99) ainsi que la quantité des services proposés par ces entités urbaines pourraient expliquer cette légère croissance de population.

□ Evolution de la population de la commune de Viroinval

La population de la commune de **Viroinval** est assez **stable** (+0,6% entre 1990 et 2000). Le pourcentage de personnes âgées est assez important. Le solde naturel est donc souvent négatif ces dernières années. Le solde migratoire est quant à lui souvent positif mais trop faible pour combler le déficit naturel (source : PCDR de Viroinval). La mauvaise connexion de la commune au réseau de communication (pas de liaison SNCB, pas de voie rapide) pourrait aussi expliquer l'évolution différente par rapport à Couvin.

□ Mise en perspective de l'évolution de la population du PCM Couvin-Viroinval

La population de la zone PCM est assez homogène quant à son évolution (de stagnante à Viroinval à légèrement en croissance pour Couvin). Elle se distingue toutefois par rapport à ses voisins. Ainsi la population de la microrégion de Couvin, Viroinval, Doische et Philippeville est-elle en croissance continue depuis plus de 10 ans (+ 3,5% entre 1988 et 1998) ; de même que l'arrondissement de Philippeville (+5% pour la même période) (source : PCDR de Viroinval). La commune la moins accessible (dans notre cas Viroinval) est aussi la moins dynamique du point de vue de son évolution de population.

2.2.1.2 Répartition géographique et par âge

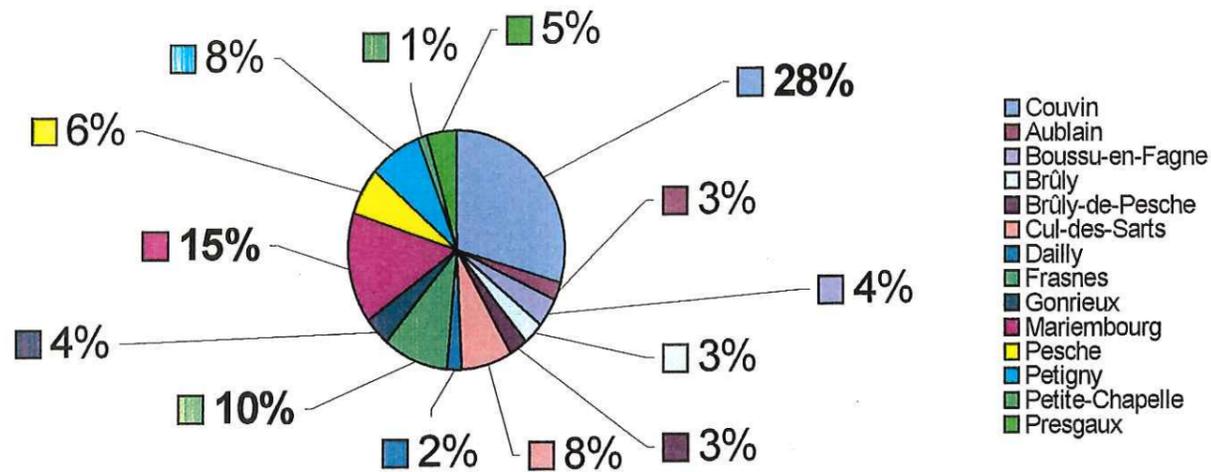
□ Répartition de la population de la ville de Couvin par localisation

Couvin-centre (28%), **Mariembourg** (15%) et **Petite-Chapelle** (10%) totalisent plus de la moitié de la population de l'entité de Couvin ; les 11 villages restants se partagent les 47 autres %. La majorité des services et commerces de l'entité est localisée à Couvin et à Mariembourg. Ces villes sont aussi les seules à être reliées au réseau ferré et à présenter une structure urbaine. Chaque village possède encore une école fondamentale (à l'exception de Brûly-de-Pesche). On a une densité de population de l'ordre de 63 hab. /Km². Cet **éparpillement de la population** devra être pris en compte par la suite.

□ Répartition de la population de la ville de Couvin par âge

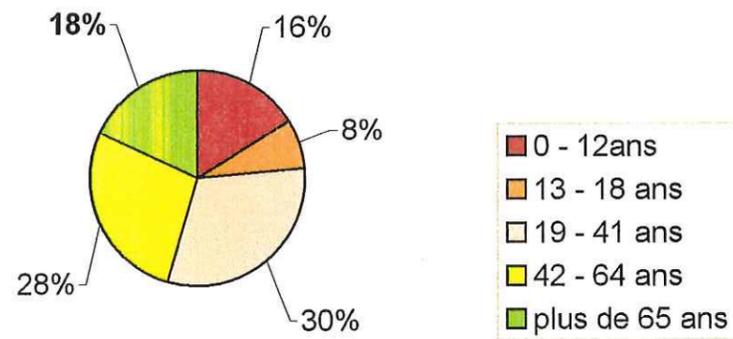
Les personnes plus âgées sont bien représentées au sein de la population de la ville de Couvin, les adolescents un peu moins. En terme de mobilité, les personnes âgées sont souvent dépendantes des transports en commun et/ou de la disponibilité d'un fils ou d'un voisin. C'est une catégorie de personne qui se déplace en général peu mais qui nécessite une attention particulière.

Répartition de la population de la ville de Couvin par localisation au 01.01.01



Source : Données communales

Répartition de la population de la ville de Couvin par âge au 01.01.01



Source : Données communales

□ Répartition de la population de la ville de Couvin par âge et par localisation

	0 - 12ans	13 - 18 ans	19 - 41 ans	42 - 64 ans	plus de 65 ans	Population totale
Couvin	15%	7%	30%	27%	21%	3901
Aublain	14%	9%	29%	27%	21%	356
Boussu-en-Fagne	21%	9%	29%	28%	13%	487
Brûly	15%	9%	28%	28%	20%	433
Brûly-de-Pesche	15%	6%	32%	35%	12%	354
Cul-des-Sarts	18%	6%	31%	27%	18%	1004
Dailly	13%	7%	31%	33%	16%	274
Frasnes	18%	8%	34%	27%	13%	1311
Gonrioux	14%	7%	35%	30%	14%	518
Mariembourg	15%	9%	29%	28%	19%	2005
Pesche	17%	6%	32%	26%	19%	842
Petigny	16%	8%	31%	27%	18%	1011
Petite-Chapelle	18%	7%	35%	29%	11%	188
Presgaux	16%	9%	30%	29%	16%	600
Population totale						13284

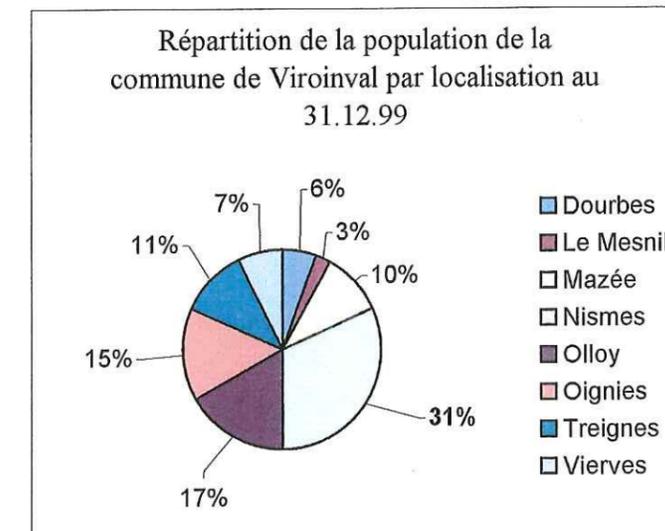
Répartition de la population de la ville de Couvin par âge et par localisation

Source : Données communales

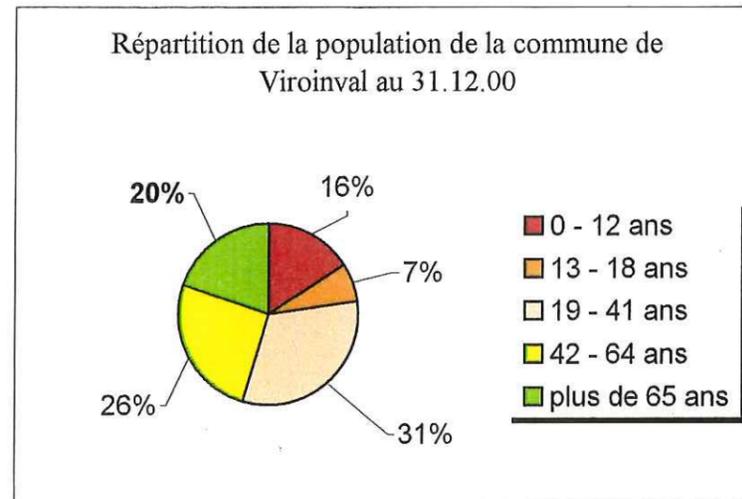
Boussu-en-Fagne présente un profil atypique par rapport à l'ensemble des villages de Couvin : les enfants sont surreprésentés et les plus de 65 ans sont par contre sous représentés.

□ Répartition de la population de la commune de Viroinval par localisation

Nismes est de loin le village le plus peuplé. Ceci peut être mis en relation avec le nombre de services qu'il propose. A l'opposé Le Mesnil ne comprend que 3% de la population totale de Viroinval mais c'est aussi l'un des villages le moins étendu spatialement de la commune et le plus faiblement équipé en services. Il est aussi isolé au cœur de la forêt. Par contre, le plus petit village n'est pas le moins peuplé : Mazée compte, en effet, un dixième de la population de Viroinval. Cette situation pourrait s'expliquer par sa localisation géographique sur une voie d'accès en venant de Doische et en venant de Vireux en France par le poste frontière de Najauge (PCDR de Viroinval). La densité de population de Viroinval est très faible : 40 hab. /Km² (191 hab. /Km² en Wallonie).



Source : Données communales

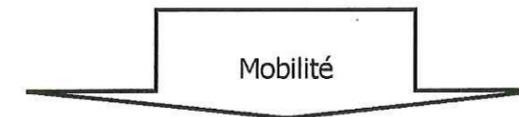


Source : Données communales

□ Répartition de la population de la commune de Viroinval par âge

Viroinval présente une structure de population assez âgée. Il faudra en tenir compte dans les différentes mesures de mobilité proposées dans la suite de notre étude.

- ☺ Quatre centres importants (>1300 hab.) : Couvin, Mariembourg, Nismes et Frasnes
- ☺ Une multitude de petits villages peu peuplés
- ☺ Une population plutôt âgée
- ☺ Une population en légère croissance



- La dispersion des habitants dans de nombreux villages parfois assez isolés pose des problèmes en terme de mobilité. Il est difficile d'assurer un service de transport en commun performant pour la population et rentable pour le gestionnaire.
- Les personnes âgées sont moins autonomes que d'autres classes d'âge mais aussi moins mobiles. Pour un certain nombre d'entre elles, les transports en commun sont le seul mode de déplacement accessible. Encore faut-il que l'information concernant le réseau soit clairement diffusée, que la structure du réseau soit adéquate, etc....

2.2.2 Contexte socio-économique (carte 4 – Pôles socio-économiques)

2.2.2.1 Les services publics et les commerces

Viroinval et Couvin sont assez **bien pourvus en services publics**. Cela leur assure une certaine **autonomie vis-à-vis de l'extérieur** de la zone mais ces services ne sont pas répartis de façon homogène sur le territoire. **Nismes** qui est le centre administratif de la commune de **Viroinval** concentre logiquement **1/3 des services proposés** (maison communale, CPAS, maison de repos, poste, police, centre culturel). Treignes, Oignies-en-Thiérache et Olloy-sur-Viroin ont encore un bureau de poste. **Couvin-ville** possède en plus des **services classiques** (cf. Nismes) quelques **équipements** d'un niveau supérieur (c-à-d **d'utilisation extra communale**) : caserne de pompiers, administration du cadastre, de la TVA, des eaux et forêts, une académie de musique et une gare SNCB. Mariembourg possède aussi une gare. Il y a un bureau de poste à Couvin et Mariembourg.

Il n'y a par compte **pas d'hôpital** localisé sur notre territoire. Les **deux entités dépendent** principalement du **Centre de Santé des Fagnes à Chimay**. Celui-ci possède une polyclinique à Couvin où certaines consultations sont assurées.

Il y a un grand nombre et une variété importante de types de commerces sur la zone d'étude. Pratiquement au sein de chaque village, on trouve encore un commerce de premières nécessités. Les commerces plus spécialisés se localisent surtout à Couvin, à Nismes et à Mariembourg.

	Patients originaires de Couvin	Patients originaires de Viroinval
Nombre de consultations	11.021	1.416
Nombre d'admissions	5.001	586

Fréquentation du Centre de Santé des Fagnes-Chimay par la population de Couvin et Viroinval

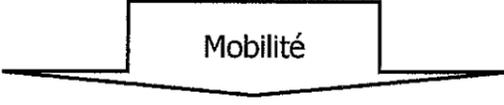
Données – Centre de Santé des Fagnes -2000

☺ Nombreux services publics et commerces à l'exception d'un hôpital sur la zone

☺ Répartition hétérogène des services et commerces avec :

- comme pôle dominant des deux entités : Couvin ;
- un centre administratif pour chaque entité : Couvin et Nismes ;
- des villages-relais : Treignes, Olloy, Oignies, Mariembourg et Frasnes ;
- des villages peu ou pas du tout desservis : Dourbes, Le Mesnil, Dailly, Boussu-en-Fagnes, ...

Mobilité



- Afin d'assurer un accès aux services publics à un maximum de personnes, des relations en transport public entre les villages et leur centre administratif doivent être assurées au minimum pendant les heures de bureaux ou à défaut des systèmes alternatifs doivent être développés.
- Des liaisons entre Couvin-centre et l'entité de Viroinval (via Nismes) doivent aussi exister.
- Une réflexion sur les liaisons avec l'hôpital de Chimay doit être menée (transport non urgent et urgent de malades, possibilité de se rendre et de revenir des visites en transports en commun).

2.2.2.2 Les écoles

La Commune de Viroinval possède plusieurs écoles maternelles et primaires communales, de la Communauté Française et libres.

- Ecole fondamentale mixte communale
 - antenne d'Oignies-en-Thiérache : 71 élèves
 - antenne de Vierves-sur-Viroin : 36 élèves
 - antenne de Dourbes : 22 élèves
 - antenne de Nismes : 110 élèves
 - antenne d'Olloy-sur-Viroin : 65 élèves
 - antenne de Treignes : 34 élèves
 - antenne de Le Mesnil (uniquement primaire) : 12 élèves
- Ecole libre des trois vallées :
 - implantation de Nismes : 80 élèves
 - implantation d'Olloy-sur-Viroin : 38 élèves
 - implantation d'Oignies-en-Thiérache : 30 élèves
- Ecole primaire de la Communauté Française
 - Mazée : pas de chiffre

origine / destination	Viroinval	Couvin
Viroinval	28%	0.3%
Bruxelles-Capitale	3%	2%
Charleroi	3%	2.5%
Chimay	3.7%	5%
Namur	2.3%	3%
Couvin	30%	59%
Doische	3%	/
Philippeville	1%	2%

Destination de la population étudiante de Couvin et Viroinval

Source : Recensement de l'INS - 1991

Un peu plus de 55% (55,8% sans Mazée) des enfants de Viroinval suivent leur scolarité dans l'entité. Les déplacements scolaires en dehors de Viroinval pour les moins de 12 ans ne sont donc pas négligeables alors que c'est une catégorie d'utilisateur qui a une faible autonomie dans les déplacements surtout autres que les modes doux. Il ne nous est pas possible de savoir avec précision le lieu et le mode de déplacement des écoliers qui quittent Viroinval.

Viroinval ne possède pas d'établissements secondaires. Les jeunes doivent donc quitter la Commune pour se rendre à l'école. Il est très difficile de dire où ces jeunes se rendent à l'école. On ne peut avoir que des informations indirectes.

La première source d'information est le recensement INS de la population. Malheureusement il date de 1991 et il ne nous informe plus que d'une situation passée. De plus il regroupe toutes les personnes qui suivent un enseignement qu'il soit fondamental, secondaire ou supérieur. Il permet tout de même de savoir dans quelle commune les étudiants allaient au cours. Par corrélation avec d'autres sources, on peut estimer la pertinence de ces données.

Selon les données INS (1991), 28% des élèves qui vont à l'école à Viroinval relèvent sans doute de l'enseignement fondamental. Les 3% d'étudiants qui se rendent dans la Région de Bruxelles-Capitale fréquentent majoritairement le supérieur. La destination préférée des élèves est Couvin (30%) mais quelle est la proportion entre les étudiants du secondaire et du primaire. Si on peut supposer logiquement que la majorité des étudiants qui vont à l'école à Chimay sont dans le secondaire, on ne peut rien dire pour Charleroi et Namur (secondaire ou supérieur ?), Doische et Philippeville (primaire ou secondaire ?).

L'analyse du réseau TEC aux heures scolaires est aussi un bon indicateur de la destination des usagers scolaires puisque logiquement ce réseau est souvent établi pour répondre à une certaine demande. Couvin et Chimay semblent être des destinations importantes suivant cet indicateur.

La dernière source de renseignements provient d'un « sondage origine destination » effectué auprès d'un panel d'écoles de la Région (cf. déplacements domicile-école). On constate que Chimay et Philippeville captent une partie de la population scolaire de Couvin et Viroinval (plus de 150 élèves).

La ville de Couvin est un pôle scolaire important. De nombreuses écoles tant fondamentales que secondaires, tous réseaux confondus sont installées sur son territoire. En voici les plus importantes

- Ecole fondamentale communale de Mariembourg :	
- implantation de Mariembourg :	147 élèves
- implantation de Frasnes :	57 élèves
- implantation de Petigny :	64 élèves
- Ecole fondamentale de Cul-des-Sarts :	
- implantation de Cul-des-Sarts :	113 élèves
- implantation de Petite-Chapelle :	40 élèves
- implantation de Brûly :	28 élèves
- implantation de Gonrieux :	pas de chiffre
- Ecole fondamentale de Pesche :	
- implantation de Pesche :	104 élèves
- implantation de Dailly :	32 élèves
- implantation d'Aublain :	26 élèves
- implantation de Presgaux :	57 élèves
- Ecole fondamentale libre des trois vallées :	
- implantation de Frasnes :	50 élèves
- implantation de Boussu-en-Fagne :	24 élèves
- implantation de Mariembourg :	170 élèves
- Enseignement fondamentale libre - Couvin :	250 élèves
- Ecole gardienne libre - Brûly :	pas de chiffre
- Section préparatoire du Lycée – Couvin :	pas de chiffre
- Institut d'enseignement spécial primaire de la Communauté Française – Mariembourg :	62 élèves
- Institut du Sacré Cœur :	792 élèves
(différentes implantations y compris Pesche) (Fraternité des filles de Marie – Pesche) :	280 élèves)
- Athénée Royal de la Com. Française – Couvin :	624 élèves
- Lycée de la Communauté Française - Couvin :	pas de chiffre

Au vu de **l'éventail d'établissements d'enseignement** que possède **Couvin**, on peut s'imaginer que la **majorité des enfants et des jeunes** est **scolarisée au sein de l'entité**. C'était en effet le cas en 1991. Les écoles de Couvin attiraient alors 59% des personnes scolarisées. En terme de déplacements cela ne nous indique pas grand chose car si les **déplacements** hors de l'entité sont faibles par contre les déplacements **à l'intérieur** de celle-ci sont **importants**. La **concentration** des établissements au sein de **Couvin-centre** est à la fois un atout et une faiblesse en terme de mobilité. Un atout car cela permet d'assurer une meilleure desserte en transport en commun et une faiblesse car cela peut créer des situations de congestion du trafic routier aux heures de pointe surtout quand on se rappelle la structure du bâti et du réseau routier décrit précédemment. Il y a aussi le cas de **l'implantation isolée de Pesche**. Les transports en commun (bus) doivent faire une boucle pour desservir ce site. Il faut savoir qu'à la rentrée prochaine son nombre d'élèves va plus que doubler suite à la délocalisation d'une partie des élèves du Sacré-Cœur (l'école libre primaire déménage dans les bâtiments du Sacré-Cœur ainsi libéré).

☺ Couvin est un pôle scolaire régional important

☺ La quasi-totalité des villages possède encore une école fondamentale

☺ Viroinval dépend de l'extérieur pour son enseignement secondaire

☺ Chimay et Philippeville captent une partie du public scolaire de Couvin et de Viroinval

Mobilité

- Le pôle scolaire de Couvin-centre génère des déplacements intra et extra communaux. Tous les modes de déplacements sont concernés. Aux heures de pointe, cette concentration est favorable au développement d'une desserte performante par les TEC mais elle constitue une faiblesse pour la fluidité du trafic routier. L'isolement de l'implantation de Pesche oblige les bus à faire une boucle dans leur parcours.
- Les déplacements des élèves du primaire sont limités au vu de l'abondance et de la répartition géographique et philosophique des écoles (ce constat est vérifié par le dépouillement des enquêtes auprès des écoles). Mais l'aménagement des abords des écoles primaires doit être prévu le plus accueillant et sécurisant possible.
- Les déplacements en direction de Chimay sont assurés grâce à une convergence d'une série de lignes TEC dans cette direction. Pour rejoindre Philippeville en transport en commun, on peut utiliser le train ou le bus.
- Les liaisons entre Couvin et Viroinval doivent être privilégiées en terme de déplacements scolaires au vu du pourcentage d'élèves de Viroinval qui se rendent à l'école à Couvin.

2.2.2.3 Les loisirs

Les infrastructures de **loisirs** peuvent **servir** à la fois à **la population locale** et aux **touristes**. Pour un territoire qui à une caractéristique rurale marquée, il est **bien fourni** en équipements de loisirs. Il ne suffit pas d'avoir des infrastructures encore faut-il avoir des associations dynamiques pour faire vivre celles-ci. Ce critère est aussi rencontré à Couvin et à Viroinval. Il serait trop fastidieux d'énumérer l'ensemble des équipements et des associations présentes sur le territoire qui nous concerne.

Au sein de la commune de **Viroinval**, **chaque village** possède au moins sur son territoire une « **salle des fêtes** » et un **terrain de sport** (à l'exception de Le Mesnil qui ne possède que la première). Nismes concentre une série d'équipement un peu plus important en relation avec son poids démographique tel que le centre culturel, le bassin de natation non couvert, les terrains de tennis, la maison de la laïcité, la salle polyvalente, les cinémas, etc. (PCDR de Viroinval). De façon générale en matière de loisirs, la **commune** semble être assez **autonome** et ne pas dépendre de l'extérieur. Une attention particulière doit être accordée aux relations **entre les villages** car une série d'infrastructures ne se retrouvent qu'au sein de certains d'entre eux. Certains loisirs sont surtout pratiqués par des jeunes et d'autres plutôt par des personnes âgées. Ces catégories de personnes ont des besoins particuliers en matière de mobilité. La desserte des villages en soirée et le week-end par un type de transports en commun est aussi indispensable si on ne veut pas exclure toutes les personnes qui ne sont pas motorisées.

L'entité de Couvin est également bien équipée et plus particulièrement Couvin-ville (piscine, bibliothèque, académie de musique, centre culturel, cinéma, bowling, etc.). A la frontière entre les loisirs et le tourisme, Mariembourg est équipé d'un circuit de karting « de renommée européenne ». Les réflexions émises pour Viroinval sont aussi valables pour Couvin. Seuls quelques villages ne sont pas équipés d'une salle de fête (Dailly, Pesche et Petite-Chapelle).

- ☺ Variété et qualité du tissu associatif et des équipements de loisirs
- ☺ Relative autonomie de Couvin et de Viroinval en matière de loisirs
 - ☺ Deux pôles : Couvin et Nismes
 - ☺ Un équipement au minimum par village

Mobilité

- L'accessibilité de Couvin et de Nismes doit être assurée depuis les villages autrement que par l'usage la voiture afin de n'exclure personne. Cette desserte doit être adaptée aux horaires de loisirs (soirée et week-end) et à l'âge des pratiquants.
- Les modes doux peuvent être encouragés et avoir une bonne chance de bien fonctionner car les distances pour se rendre à certains loisirs sont courtes à moyennes. Ceci est possible à une condition : développer une infrastructure minimum .

2.2.2.4 Le tourisme

Couvin et Viroinval possèdent des **ressources naturelles** et un **patrimoine bâti** important sur la base desquels ce sont développées des activités touristiques. Celles-ci ont été renforcées au fil du temps par la création d'une série de **musées et d'attractions**. La quantité et la qualité de ces produits d'appels touristiques ont permis le développement à la fois d'un **tourisme de séjour et d'un tourisme d'excursionnistes** (encore appelé **tourisme d'un jour** ou loisir), d'un **tourisme diffus et de masse**. Ce développement touristique n'est pas récent. Le vieillissement de certaines infrastructures, les modifications législatives et l'évolution des goûts en matière touristique ont ainsi entraîné l'apparition de « friche touristique » (réaffectation du parc communal de Nismes par exemple) mais aussi le développement de nouveaux produits notamment liés aux modes de déplacements doux (périple en roulotte par exemple).

C'est un secteur économique important pour la zone. Notre propos n'est **pas de faire un inventaire touristique** actualisé mais bien de voir les implications de ce secteur avec la mobilité. Dans la mesure du possible, des recoupements entre différentes sources (dépliants touristiques, PCDR de Viroinval, information communale, Maison du Tourisme, ...) ont été effectués afin de coller au mieux à la réalité.

- Répartition des infrastructures d'hébergement et des attractions touristiques par village (carte 5 – Equipements touristiques et carte 9 – Les piétons et les vélos).

- Importance du tourisme de séjour

Le nombre de nuitées enregistré (dans les établissements d'hébergements à l'exception des gîtes, chambres d'hôtes et meublés) en 1999 dans la botte du Hainaut et de Namur est de 157.175 (94% pour les vacances et 6% pour raisons professionnelles) (donnée INS). Ce chiffre est sous estimé car dans cette région la proportion de gîtes, chambres d'hôtes et meublés est particulièrement élevées.

Selon une estimation réalisée lors de l'élaboration du PCDR de Viroinval en 1997, la capacité théorique d'hébergement serait de +/- 10.000 personnes pour Viroinval et +/- 6500 personnes pour Couvin. En 1999, **Couvin** aurait totalisé **594.718** nuitées (donnée communale) et **Viroinval** en 1997 estimait ce chiffre à **931.462** (PCDR).

Une **spécialité** de la région est le **séjour éducatif** (classe verte et dérivé). Ce type de séjour ne se concentre pas pendant la période touristique. Il s'adresse aussi à une catégorie d'âge particulière : les moins de 20 ans.

- Les attractions touristiques

S'il est possible de connaître les chiffres de fréquentation d'une série d'attractions (musées, parcours-spectacle, petits trains touristiques, grottes et cavernes aménagées, ...), il est très difficile voir impossible d'estimer la fréquentation d'autres attractions (sentiers pédestres, RAVeL, plus beau village de Wallonie, site naturel, ...). Pourtant celles-ci génèrent également des déplacements. De plus, il n'existe pas au sein de notre zone d'étude d'attraction d'envergure exceptionnelle (plus de 100.000 visiteurs par an et à laquelle on consacre une journée complète).

Ainsi, la visite de plusieurs attractions est-elle souvent combinée au cours d'une journée. Une addition simple des divers chiffres de fréquentation surestimerait le nombre de déplacements réellement réalisé.

Et en terme de mobilité...

Deux types de déplacements se côtoient ici : les déplacements pour rejoindre son lieu d'hébergement ou d'attraction à partir de son domicile et les déplacements à l'intérieur de la zone pendant la durée du séjour.

Au vue du type d'hébergement proposé, à la faiblesse des transports publics pendant les vacances, à l'origine géographique des touristes (quasi exclusivement originaire du Bénélux et de France), l'utilisation de la voiture domine certainement surtout pour les trajets d'accès à l'hébergement et à la première attraction. La qualité de la signalisation touristique et l'aménagement des parkings sont les éléments qui interviennent quant on regarde la mobilité automobile. Ces deux points ne se rencontrent pas partout sur le terrain. En voici deux exemples : l'accès au parking du centre géographique de l'Europe est mal renseigné et dangereux surtout en venant de France ; A l'entrée du village de Vierves, il y a des traces de stationnement sauvage lié à la volonté de faire un arrêt photo. Nous n'avons pas non plus remarqué de signalétique ni d'aménagement spécifiquement organisé pour les autocars. Signalons toutefois qu'à Viroinval, un projet de signalisation directionnelle à vocation touristique et de service est en cours.

Pendant leur séjour, les touristes ne **sont pas incités à ne pas utiliser leur véhicule personnel** pour se rendre sur le lieu d'une attraction ou pour passer d'une attraction à l'autre. Ainsi, il n'existe **pas de bus touristique** pour aller d'une attraction à une autre. Les **cheminements piétons et/ou vélos** ne sont **pas toujours sûrs ni renseignés** pour se rendre d'une attraction à une autre (la traversée de Treignes pour se rendre d'un pôle touristique à l'autre n'est pas évidente). Le chemin de fer des trois vallées entre Mariembourg et Treignes réussit à combiner différents modes de transport (combinaison possible du train, du train touristique, de la voiture, du vélo et de la marche) et attractions (différents arrêts dans la vallée du Viroin qui permettent de combiner la visite de différentes attractions).

Le style de mode de vie que l'on préconise actuellement (respect de l'environnement, bien-être physique, ...) favorise le développement de l'utilisation des modes de **transports doux**. Ceux-ci sont même devenus **le support de produits touristiques** spécifiques. **On se rend dans une région donnée dans le but précis de pratiquer la marche, le vélo, la trottinette, le cheval, ...**. La région s'est inscrite dans ce créneau (**RAVEL, réseau de promenades pédestres balisées, centres équestres, boucles VTT, ...**). Un **projet** de développement d'itinéraires cyclables touristiques existe depuis quelques années et il est entrain de se concrétiser (**véloroute du fer et du bois**). La **région** est aussi **traversée** par deux sentiers de grande randonnée : le **GR12** (Amsterdam-Bruxelles-Paris) et le **GR125** (Tour de l'Entre Sambre et Meuse). Deux circuits découvertes à Treignes et à Vierves seront aussi bientôt réalisés.

- ☺ Destination touristique et de loisirs importante pendant l'année (séjour éducatif) et pendant la période touristique
- ☺ Volonté de maintenir et de développer cette vocation (nombreuses réalisations ces dernières années et projets futurs)
- ☺ Répartition des hébergements et des attractions sur l'ensemble du territoire avec une certaine concentration sur Viroinval (à Nismes pour les hébergements et à Treignes pour les attractions)

Mobilité

- On retrouve de nombreuses personnes étrangères à la région sur les routes (pendant la semaine en période scolaire, les week-ends de beau temps et tous les jours pendant les vacances). Celles-ci utilisent quasi exclusivement la voiture comme moyen de déplacement motorisé. De part leur méconnaissance de la région, elles ont un comportement plus dangereux si elles ne sont pas « encadrées » (parkings sauvages, vitesse excessive sur des routes étroites et sinueuses et sur des routes fréquentées par des usagers faibles, ...). Cet « encadrement » fait en partie défaut (manque de signalisation touristique adéquate partout, signalisation des parkings, ...).
- Il n'y a pas d'alternative crédible à l'utilisation de la voiture pour les déplacements touristiques (transport en commun très faible les week-ends et pendant les vacances).
- Les modes de déplacements doux sont de plus en plus valorisés comme produits touristiques avec le risque de concurrence pour l'utilisation des infrastructures routières et donc d'insécurité même s'il existe une volonté, dans une certaine mesure, de séparer physiquement les différents modes.

2.2.2.5 Et les lieux de travail...

Une grande partie du territoire de **Viroinval** est couvert de forêts (65%), de pâtures, prés et terres agricoles (20%). En 1991, il y avait encore **8 % de la population active** qui travaillait dans **l'agriculture** (principalement l'élevage et surtout localisé à Treignes, Dourbes et Nismes) et la **sylviculture** (PCDR de Viroinval). Mais qu'en est-il 10 ans plus tard avec la succession des crises agricoles que la Belgique a connues ? Ce pourcentage n'a pas forcément fortement diminué. En effet à Viroinval l'agriculture s'exerçait en majorité à titre secondaire et le poids de la sylviculture par rapport à celui de l'agriculture avait tendance à augmenter. Viroinval ne possède **pas d'industries**. **Trois centres de recherches scientifiques** sont localisés sur son territoire (à Treignes, Vierves et Dourbes). Le **secteur horeca et touristique** est bien **représenté**.

Il semble y avoir **peu de lieux d'emplois collectifs** localisés sur **Viroinval**. **Le premier employeur est la commune** (administration et enseignement). **L'emploi indépendant est très présent** (un peu moins d'un tiers de la population active - PCDR Viroinval) sur le territoire communal. **Couvin** possède **deux zoning industriels** à Frasnes et Mariembourg. D'après le Bep, en 1999, il y avait deux entreprises localisées sur le zoning de **Frasnes** et elles occupaient +/- 320 personnes et 23 entreprises sur celui de **Mariembourg** qui occupaient environs 200 personnes. Si le zoning de Frasnes était proche de la saturation, celui de Mariembourg n'était occupé qu'à raison de 60%. Un développement industriel était donc toujours possible.

Le secteur carriér est encore représenté sur notre zone (Olloy et Frasnes sur la RN5).

Couvin-ville est un **centre administratif, scolaire et commercial** important pour la région donc aussi un centre d'emplois. On y retrouve **diverses administrations et entreprises publiques autonomes** : TVA, enregistrement, eaux et forêts, Belgacom, voies hydrauliques, ... Le secteur horeca et touristique est aussi une source d'emplois pour l'entité de Couvin.

☺ Pôles d'emploi régional : Couvin-ville, Frasnes et Mariembourg

☺ Peu de sources d'emplois localisées sur

- Les autres villages de la Ville de Couvin ;
- Viroinval (celle-ci est donc dépendante de l'extérieur et notamment de Couvin – cf. déplacements domicile-travail)

Mobilité

- De par le fait qu'elle possède peu de sources d'emplois, la Commune de Viroinval va créer un flux de déplacements pendulaires au départ de ses différents villages.
- Couvin-Ville est un pôle d'emplois et un pôle scolaire. En heures de pointe, la combinaison des deux flux va engorger la Ville.
- Les deux zonings industriels présents sur notre territoire sont directement connectés sur la RN5 ce qui limite leur impact sur les villages environnants au Nord de Couvin mais actuellement la traversée de Couvin constitue un obstacle pour le charroi se dirigeant vers la France. A l'avenir, avec le contournement, ce problème devrait être résolu. Théoriquement, le zoning de Mariembourg pourrait être directement relié au chemin de fer mais ce n'est pas le cas actuellement.

2.2.2.6 Les personnes sans emplois

En 2000, il y avait 986 chômeurs complets indemnisés à Couvin et 446 à Viroinval (données INS). Si on calcul le taux de chômage par rapport à la population en âge de travailler (entre 19 et 64 ans), on obtient un taux de 12,7% à Couvin et de 13,7% à Viroinval. Ces chiffres ont tendance à diminuer depuis quelques années.

Le revenu moyen par contribuable est plus bas que la moyenne wallonne. Si on prend comme référence la Région wallonne (indice 100), Couvin a un indice de 87, Viroinval de 81 et Philippeville de 89 (fondation rurale de Wallonie, 1996).

2.2.3 Des Entités qui gèrent leur cadre de vie

Un territoire communal est en évolution constante. Si le législateur a développé une série d'outils à caractère normatif afin d'organiser et de maîtriser ce développement, il a aussi créé une palette d'outils plus souples dans le but de permettre aux communes et à leurs habitants de prendre une part beaucoup plus active à l'évolution de leur cadre de vie.

Les **deux communes** qui nous intéressent ont **exploités au maximum les outils** qui leur étaient offerts. Le but n'est pas ici de faire un relevé exhaustif de ces outils mais bien de voir les contraintes qu'ils imposent en terme de mobilité et leurs impacts possibles sur un Plan de Mobilité. En effet comme beaucoup de plans, schémas divers ont déjà été réalisés ou sont en cours de réalisation, il est important d'assurer une coordination, une liaison avec le travail qui a déjà été réalisé.

2.2.3.1 Du point de vue réglementaire

Au niveau du **Plan de Secteur (PdS)**, il nous semble intéressant de signaler que la **majorité du territoire** concerné se trouve en **périmètre d'intérêt paysager**. Une **intégration paysagère** correcte doit donc toujours être envisagée quand on élabore un **projet** y compris ceux relatif à la **mobilité**. Les objectifs pour la zone de Philippeville – Couvin sont : d'arrêter la dispersion de l'habitat, de protéger les espaces ruraux nécessaires à l'agriculture, de prévoir les zones nécessaires à l'expansion économique, de protéger les sites naturels et de **coordonner les diverses décisions relatives à l'affectation du sol**. Suite à la **création du Parc Naturel Viroin-Hermeton**, une série de **rectifications** devra être apportée au **PdS**. En ce qui concerne la mobilité, il s'agit de **supprimer le tracé des contournements sur l'entité de Viroinval** à l'exception de celui du village de Vierves-sur-Viroin (déjà réalisé).

Depuis des années, Couvin et Viroinval ont élaboré des Plans Communaux d'aménagement (**PCA**). Certains d'entre eux peuvent influencer **dans le futur la mobilité** à un endroit donné (nouvelle concentration d'habitat, création d'une voirie, ...). Citons pour Couvin : le **PCA du site St Joseph au centre de Couvin** qui prévoit la création d'un nouveau quartier d'habitations et d'une nouvelle voirie TEC (qui débouchera sur le Faubourg St Germain entre l'Avenue de la Libération et la rue Adolphe Gouthier) où une piste cyclable sera intégrée ; le **PCA du centre ville** qui est en projet et qui **intègre les bouleversements** que le **contournement** va créer (voiries qui vont devenir des culs-de-sac, pénétrante, réorganisation de la circulation, ...). Pour **Viroinval**, tout le centre **d'Olloy-sur-Viroin** fait partie d'un PCA. La **traversée du village** a complètement été refaite (travaux presque finis).

Une **opération de remembrement** a eu lieu sur le territoire de **Viroinval** (acte signé en 1992). En terme de mobilité cela a eu pour principale conséquence la création d'une voirie de **liaison entre Olloy et Dourbes**.

2.2.3.2 Un riche patrimoine naturel et bâti à préserver et préservé

Les deux entités sont très riches en patrimoine naturel et bâti. Elles ont eu à cœur de le protéger et de le mettre en valeur. Ainsi de **nombreux monuments, sites et sites archéologiques sont-ils**

classés ou au minimum répertoriés. Une **liste impressionnante d'arbres, de haies ou de sites arborés** a été dressée par chaque entité. N'oublions pas la présence de **nombreuses réserves naturelles**. C'est une richesse mais aussi une **contrainte en terme** d'aménagement de l'espace et donc aussi en terme de **mobilité**. Chaque décision prise en terme de mobilité doit intégrer l'impact que celle-ci aura sur ces richesses naturelles.

Le **centre de Couvin** a été classé en **centre ancien protégé**. En terme de mobilité cela signifie qu'une attention toute particulière doit être accordée aux **revêtements des sols**, que l'on doit **éviter** de créer des **voies de pénétrations intempestives** (? ?) et **éviter d'élargir les voiries**.

Les deux entités ont la volonté de mettre en pratique le Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural (**RGBSR**) de la Fagne-Famenne d'une part et de l'Ardenne d'autre part partout où cela se justifie. Le Parc Naturel Viroin-Hermeton s'occupe de sensibiliser la population de Viroinval à son application. Ce qui dans ce règlement à un **impact sur la mobilité** est l'implantation des bâtiments et leur intégration par rapport au relief et à la voirie. Ainsi dans le cas de la Fagne-Famenne, le respect de ce règlement va **augmenter la quantité et la qualité des espaces publics** en liaison directe avec les maisons. Cela à un impact sur la sécurité routière et l'organisation du stationnement.

2.2.3.3 Particularité de Viroinval

Viroinval, fière de son patrimoine naturel exceptionnel et de son caractère rural, a voulu se doter de deux outils spécifiques pour conserver et développer ces caractéristiques : un Plan Communal de Développement Rural (**PCDR**) et, en association avec Doische, un Parc Naturel (le **Parc Naturel Viroin-Hermeton - PNVH**). Ces deux projets ont été menés simultanément et **ont chacun intégrés** dans leur projet final **le point de vue de l'autre**. Ainsi, dans le domaine de la mobilité, les souhaits du PNVH ont été repris dans les fiches projets de PCDR (cf. annexe 2 - Relevé des **fiches projets relatives aux transports et à la mobilité**). Une série de ces fiches a déjà été réalisée ou est en cours de réalisation (Cf. annexe 1 - Tableau synthèse des projets).

Signalons que Viroinval a fait partie des études sur les « **cœurs de villages** » mises en œuvre sous la houlette de la Région wallonne. Un langage commun pour l'aménagement des espaces publics et donc de certaines voiries a été défini. Une fiche projet a été introduite dans le cadre de l'objectif 2 (Feder) afin de financer la réhabilitation du Parc de Nismes.

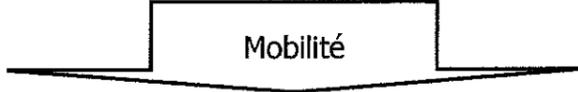
2.2.3.4 Deux entités qui envisagent leur avenir en commun

Ce n'est pas la première fois que Couvin et Viroinval s'associent pour réaliser un projet. Elles ont compris qu'elles étaient complémentaires à bien des égards. Ainsi ont-elles fait partie de l'étude pilote de définitions **d'itinéraires cyclables** lancée par la Région wallonne en 1998 en collaboration avec la Ville de Philippeville. Une série d'itinéraires proposés à l'issue de cette étude se concrétisera sur le terrain dans un proche avenir. Ces itinéraires sont utilitaires ou touristiques.

2.2.3.5 Des communes qui augmentent et renouvellent leur habitat

Chaque année, depuis 5 ans, Couvin accorde une dizaine de permis de lotir. En 5 ans (1996-2000), 950 permis d'urbanisme ont été délivrés. Viroinval a accordé 350 permis sur la même période et 5 permis de lotir (en majorité à Nismes, Olloy et Oignies).

- ☺ Deux Entités qui gèrent leur cadre de vie
- ☺ Deux Entités qui fourmillent de projets
- ☺ Deux Entités qui protègent leur patrimoine



Mobilité

- Ce foisonnement de plans et de règlements occasionne des contraintes lors de la planification et la réalisation d'infrastructures de déplacements. Elles sont d'ordre paysagère (matériaux, couleurs, ...) mais interviennent aussi en terme de localisation.
- Il est difficile d'avoir une vue d'ensemble des divers projets ayant trait à la mobilité en cours et de réussir à les coordonner et d'imaginer leur impact commun.

CADRE HUMAIN

1. Nous avons une population en légère croissance, plutôt âgée et qui à l'exception de 4 concentrations importantes (Couvin, Mariembourg, Nismes et Frasnes) est assez dispersée. L'organisation des transports en commun (bus) reflète et est influencée par cette donnée démographique. L'utilisation de la voiture est renforcée par ce type de structure de population.
2. Couvin est un pôle dominant en terme de services, de commerces, d'écoles, d'emplois et de transports pour l'Entité de Couvin et de Viroinval. Il existe une série de pôles secondaires (Nismes, Mariembourg et dans une moindre mesure Olloy, Oignies et Frasnes) qui concentrent une série d'activités dans des domaines différents. Les déplacements de moyennes à longues distances vont donc se concentrer aussi sur ces différents pôles. La voiture et les transports en commun interviennent dans ce cas.
3. Mais la majorité des villages possède des équipements de base (une école primaire, un équipement culturel ou sportif au minimum et plus rarement un commerce). Les déplacements de courtes distances sont donc aussi très importants au sein de ces villages et par conséquent les modes doux peuvent être privilégiés.
4. La Commune de Viroinval, et plus particulièrement la vallée du Viroin et le village de Treignes ont développé leur capacité d'accueil touristique. Des déplacements spécifiques sont générés par cette activité et doivent cohabiter avec les déplacements quotidiens.
5. Les deux Entités essayent de gérer leur cadre de vie de façon efficace. Une multitude d'outils sont employés à cet effet. De nombreux projets (directement ou indirectement liés à la mobilité) sont en cours. Cette donnée à deux conséquences : beaucoup de contraintes à respecter et beaucoup de coordination à assurer pour garder une homogénéité à l'ensemble. Ceci entraîne aussi beaucoup d'incertitudes sur le visage futur de la région et l'impact en terme de mobilité.

Diagnostic des cadres généraux

L'analyse des cadres généraux a permis de mettre en évidence une série de caractéristiques intéressantes pour la mobilité à Couvin et à Viroinval :

➤ **Un cadre physique contraignant**

La présence de nombreux cours d'eau (dans un axe Est-Ouest), le relief tourmenté qui y est associé et la répartition agro-géographique Nord-Sud ont fortement influencé l'organisation spatiale de notre zone y compris l'organisation des communications :

- Deux couloirs de communication se sont ainsi créés : un axe Est-Ouest constitué par la Vallée du Viroin (train aujourd'hui touristique et RN99) qui se prolonge à l'Ouest de Couvin par la RN99 en direction de Chimay et un axe Nord-Sud (train et RN5) qui relie notre zone à Charleroi et à la France (uniquement par la route). Au croisement de ces deux axes, on trouve Couvin qui constitue un goulot d'étranglement.
- Une région où l'agriculture et la sylviculture dominent encore le paysage mais où des traces d'un passé industriel et carrier subsistent.

➤ **Un cadre paysager exceptionnel**

Le patrimoine bâti et naturel est très présent et d'une grande qualité. Il a constitué un point d'appui pour le développement du tourisme dans la région. Ce type d'activité implique des déplacements spécifiques (concentration spatiale et temporelle, comportements des usagers, ...). Il a aussi entraîné la mise en place d'outils de gestion afin de préserver ce patrimoine. Ceux-ci ont aussi un impact sur l'organisation de la mobilité.

➤ **Une population stable mais dispersée**

L'évolution démographique de Couvin et de Viroinval est faible ce qui est favorable à l'organisation de systèmes de déplacements par contre la population est dispersée spatialement ce qui est défavorable si on veut développer des transports en commun performants. La population vieillit. Les personnes âgées dépendent souvent des transports en commun pour se déplacer (y compris le taxi).

➤ **Un pôle dominant : Couvin-centre et une commune en dépendance Viroinval**

Dans beaucoup de domaines, le territoire d'étude est assez indépendant vis à vis de l'extérieur mais la situation des deux Entités et des différents villages qui les composent sont différentes :

- Couvin est autosuffisant en matière de services, de commerces, de transports et d'enseignements (primaire et secondaire) et dans une moindre mesure en terme d'emplois. Ce qui n'est pas le cas de Viroinval qui dépend de Couvin dans de nombreux domaines (emplois, écoles secondaires et commerces). La majorité des activités est localisée sur Couvin-centre. Cette ville constitue donc un pôle important qui génère énormément de déplacements. Pour de nombreux réseaux de déplacements, Couvin va constituer un nœud important à partir duquel la desserte à travers les villages va s'organiser.
- Les répartitions des services (au sens large) sur le territoire s'organisent en trois niveaux : un pôle dominant (Couvin), des pôles secondaires (Nismes, Olloy, Oignies, Mariembourg et Frasnes) et le reste des villages qui possède souvent un équipement de base (école primaire, équipement culturel ou sportif et éventuellement un commerce). Les transports se sont structurés à partir de ce réseau hiérarchique de villes et villages. Grâce à la présence d'un équipement de base au sein de chaque village, les modes de déplacements « doux » sont sans doute encore largement présents.
- Viroinval connaît une triple polarisation : elle est tournée vers Couvin pour de nombreux services ; elle se focalise sur Nismes pour les services administratifs communaux et a pour caractéristique, un secteur touristique fortement développé et centré sur Treignes et la vallée du Viroin. Les transports répondent déjà en partie à cette organisation.

➤ **Une volonté forte de gérer son cadre de vie**

La ville de Couvin et la Commune de Viroinval ont utilisé un maximum d'outils afin de préserver leur patrimoine et développer la qualité de leur cadre de vie. Les projets sont nombreux. Le PCM devra tenir compte des orientations déjà émises par les différents documents existants et ceux-ci devront tenir compte de la philosophie du futur PCM.

3. Cadre de la mobilité

La seconde partie de ce rapport aborde en premier lieu les aspects généraux de la mobilité à Couvin et Viroinval avant d'en approcher les aspects particuliers.

Nous allons présenter les aspects relatifs aux comportements de déplacements (en particulier ceux des modes de déplacements utilisés) ainsi que les aspects relatifs au réseau routier qui domine notre territoire en terme d'infrastructures pour terminer par un tour d'horizon des différents déplacements suivants le mode de transport utilisé.

3.1. Comportements modaux

3.1.1. Des sources multiples, une approche complexe ...

Les comportements modaux essayent d'identifier la manière dont se déplacent les personnes et en particulier quel mode de déplacement elles utilisent pour un trajet donné.

Une part importante de cette analyse doit se baser sur des enquêtes relatives aux déplacements des ménages communément appelées "*enquêtes-ménages-déplacements*".

Toutefois, dans le cadre de l'élaboration d'un PCM, on ne peut réaliser une telle enquête car il s'agit d'un travail conséquent, tout à fait spécifique. Dès lors, conscients de l'importance de ces données – et en l'absence d'une banque de données sur la mobilité en Région wallonne-, nous avons décidé de recouper une série d'informations et d'enquêtes existantes ainsi que de les compléter par certaines enquêtes réalisées dans le cadre du PCM.

Ces données sont :

3.1.1.1. Enquête relative au recensement de la population (INS, 1991).

Cette enquête décennale sur le recensement de la population et des ménages apporte des informations relatives à trois domaines : le type et nombre de véhicules par ménages ; les modes de déplacement pour les trajets domicile-travail et ceux pour l'école. Toutefois, ce type d'information est assez ancien (1991) alors qu'en 10 ans, les données ont sensiblement été modifiées en particulier dans le domaine de la mobilité (augmentation de la motorisation, principalement).

Dans le cas de Couvin et de Viroinval, cette enquête reste intéressante puisque le nombre d'habitants a faiblement augmenté dans le cas de Couvin (217 unités en 10 ans sur 13.000 habitants) et stagne à Viroinval (0,6% d'augmentation pour une population de 5.600 personnes). Toutefois, au niveau des modes de déplacements, il y a certainement lieu de tempérer ces données, notamment par un usage plus intensif de l'automobile dans les déplacements, depuis une dizaine d'années.

3.1.1.2. Enquête-ménages-déplacements fédérale (SSTC, 1999).

En 1999, dans le cadre du programme fédéral relatif au soutien d'une politique de développement durable, les Services (fédéraux) Scientifiques et Techniques ont fait mener une importante enquête-ménages-déplacements à l'échelle fédérale belge. Les résultats de cette enquête, publiés en 2000, donnent une vision intéressante des comportements de déplacement des Belges.

Au niveau des deux entités concernées, cette enquête peut apporter des informations générales. Elle ne pourra évidemment pas en présenter les spécificités purement locales.

3.1.1.3. Enquêtes auprès de la population et de la population scolaire dans le cadre du PCM (Survey & Aménagement / Ville de Couvin et Commune de Viroinval, mars/avril 2001).

En mars et avril 2001, les deux entités, sur base de questionnaires établis par le bureau d'études Survey & Aménagement, ont réalisé une série d'enquêtes "papier" auprès de différents publics cible des deux communes.

Le nombre de questionnaires rentrés en date du 17/04 était :

- 386 questionnaires rentrés pour la Ville de Couvin, soit 6,5% du nombre de ménages ;
- 152 questionnaires rentrés, 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) ;
- 141 questionnaires rentrés 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) ;
- 145 questionnaires rentrés, soit 29% des élèves maternels et primaires de la Commune de Viroinval (sans compter l'école de la Communauté française à Mazée).

Forts de cette approche, nous établirons, quand cela sera possible, une comparaison entre les différents résultats d'enquêtes et nous tirerons des éléments de synthèse. Toutefois, cette approche doit être vue comme la présentation de simples indicateurs, à défaut de mieux.

3.1.2. Données générales appliquées à notre territoire

3.1.2.1. D'après les enquêtes INS 1991 et fédérale 1999

A partir de ces chiffres indicatifs, on peut dire que les deux entités concernées se distinguent des pourcentages relevés en Région wallonne (même si ces données ont certainement évolué en 10 ans). Le nombre de ménage ne possédant pas de voiture (+/-30%) et de vélo (+/- 70%) est assez élevé.

Il y a dès lors lieu de tenir compte de ces éléments pour le développement d'une politique de mobilité au niveau communal.

3.1.2.2. D'après l'enquête population 2001

D'après l'enquête auprès de la population, nous avons pu déterminer le nombre moyen de véhicule(s) que possèdent les ménages de Couvin et de Viroinval.

Le résultat montre que les deux entités sont assez proches en ce qui concerne la motorisation de leurs habitants et la présence du vélo. On peut être étonné que le nombre de voiture ne soit pas plus élevé.

➤ Le constat relatif à la possession des véhicules par ménages montre différentes tendances intéressantes pour le développement d'une politique communale durable dans la Ville de Couvin et la Commune de Viroinval :

- Une motorisation assez faible sur les deux entités (+/- 1voiture par ménage). Il ne faut aussi pas oublier qu'un pourcentage important des ménages sont non-motorisés (environ 1/5^{ème} des ménages) et à qui il faut offrir des alternatives de déplacement.

- Une bonne présence du vélo dans les ménages de Couvin et de Viroinval. Mais une politique de sensibilisation à l'usage du vélo devra accompagner les divers projets existants d'infrastructures cyclables pour garantir l'utilisation de ces dernières.

Types et nombres de véhicule(s) par ménage	Enquête INS 1991 % de ménages de Couvin	Enquête INS 1991 % de ménages de Viroinval	Enquête SSTC 1999 % de ménages de la Région wallonne
	27%	31,5%	19%
	62%	59,5%	59%
	11%	9%	22%
	67%	76%	46%
	16%	10,5%	21%
	17%	13,5%	23%

Enquêtes INS 1991 et fédérales 1999

Types de véhicule par ménage (enquête population – 2001)	Enquête Couvin 2001 Nombre moyen	Enquête Viroinval 2001 Nombre moyen
	1,05	1
	1,3	1,2

Enquête PCM – Population 20001

3.1.3. Les déplacements de la population

3.1.3.1. En général

Au niveau des déplacements de la population en général, il y lieu de se référer à deux types d'informations : celles de l'enquête fédérale et celles des enquêtes PCM.

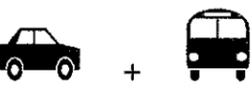
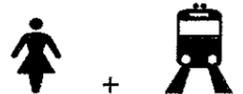
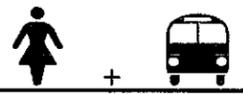
➤ D'après l'enquête fédérale 1999

L'enquête-ménages-déplacements de 1999 a permis de préciser que 74% de la population résidente âgée de 6 ans et plus, se déplace. Cela représente, dans le cas de Couvin, 9.177 personnes et 3.884 personnes pour Viroinval (au 31/12/00).

On estime que les personnes qui se déplacent effectuent trois déplacements, en moyenne, par jour ; soit, pour Couvin, 27.531 déplacements par jour et 11.652 déplacements par jour pour Viroinval.

Si l'on analyse plus précisément les données établies, on peut constater ce qui suit :

	Couvin	Viroinval
Nombre de personnes se déplaçant âgée de 6 ans et plus.	9.177 personnes	3.884 personnes
Nombre de déplacements quotidiens de la population âgée de 6 ans et plus.	27.531 déplacements, par jour.	11.652 déplacements, par jour.
Part de déplacement mécanisé (sur base de 2,5 déplacements par personne et par jour).	22.943 déplacements, par jour.	9.710 déplacements, par jour.
Part des déplacements à pied (sur base de 0,5 déplacements par personne et par jour).	4.589 déplacements par jour.	1.942 déplacements par jour.

Mode de déplacement	Couvin (%)	Viroinval (%)
	10%	5,3%
	3%	3,5%
	0,4%	0,6%
	78,5% (42,3% comme conducteur seul ; 24,2% comme conducteur accompagné ; 12% comme passager)	74,3% (37,5% comme conducteur seul ; 26,8% comme conducteur accompagné ; 10% comme passager)
	1,2%	4,3%
	2,7%	7,5%
	0,6%	1,6%
	0,9%	1,5%
	0,3%	0%
	0,5%	0%
	0,2%	0%
	0,2%	0,4%
Inconnu	1,5%	1%

Enquête PCM – population 2001

Au niveau des répartitions modales des déplacements effectués, on retrouve :

	Couvin	Viroinval
6% de personnes se déplacent uniquement à pied.	551 personnes, par jour, domiciliées à Couvin.	234 personnes, par jour, domiciliées à Viroinval.
3% de personnes se déplacent uniquement en transports en commun (train et/ou bus).	275 personnes, par jour, domiciliées à Couvin.	117 personnes, par jour, domiciliées à Viroinval.
5% de personnes se déplacent soit en transport en commun soit en transport privé (vélo, cyclomoteur, motocyclette, voiture ou camion).	459 personnes, par jour, domiciliées à Couvin.	194 personnes, par jour, domiciliées à Viroinval.
59% de personnes se déplacent uniquement en transports privés.	5.414 personnes, par jour, domiciliées à Couvin	2.292 personnes, par jour, domiciliées à Viroinval
1% inconnu.	92 personnes	39 personnes

Au niveau des parts modales, il n'est pas actuellement possible de faire des rapports plus précis même sur base des enquêtes du PCM ou de celles issues, par exemple, de la fréquentation des transports publics car ceux-ci sont significatifs de la fréquentation d'un lieu mais sans précision de la provenance des usagers embarquant (qui peuvent être extérieurs aux entités).

➤ D'après l'enquête population 2001

L'analyse des questions relatives aux déplacements de la population a permis de proposer l'approche suivante, au niveau des déplacements réalisés, de façon générale dans les deux communes.

Ainsi, les modes de déplacement utilisés (en totalisant les modes pour les déplacements relatifs au travail, aux achats et aux loisirs) sont :

La proportion entre les différents modes de déplacements est assez proche d'une commune à l'autre mais il existe quand même des différences. Ainsi la population de **Viroinval** utiliserait **plus les transports en commun que** celle de **Couvin** (+/-15% pour 6%) alors que Viroinval n'est plus relié directement au réseau SNCB. Inversement, les habitants de **Couvin** feraient **plus de marche à pied que** ceux de **Viroinval** (10% pour 5%). Par contre la pratique du vélo serait similaire pour les deux Entités. Sans surprise, **l'utilisation de la voiture est très forte**. $\frac{3}{4}$ des personnes qui ont répondu à l'enquête la place comme mode de déplacement privilégié et cela quel que soit le motif du déplacement. La combinaison de différents modes de transport bien que faible est intéressante. Elle est sûrement sous-estimée (On a 4% de personnes originaires de Viroinval qui disent utiliser uniquement le train comme moyen de transport alors que la Commune ne dispose plus de gare).

Mode de déplacement	Couvin		Viroinval	
	Enquête INS 1991 %	Enquête Population 2001 %	Enquête INS 1991 %	Enquête Population 2001 %
	8,7%	6,8%	9,3%	4%
	4,2%	2%	3,5%	1,5%
	0,3%	0%	0,4%	0%
	71,5% (60% comme conducteur ; 11,5% comme passager)	79,5% (54,5% comme conducteur seul ; 14% comme conducteur accompagné ; 11% comme passager)	(62% comme conducteur ; 10% comme passager)	78% (58% comme conducteur seul ; 12,5% comme conducteur accompagné ; 7,5% comme passager)
	3,8%	1,7%	3,3%	0,8%
	3,8%	5%	5%	8%
	/	1%	/	3%
	/	1,4%	/	1,5%
	/	0,3%	/	0%
	/	1%	/	0%
	/	0,7%	/	0%
Inconnu	12,3%	0,6%	11%	3,2%

Enquêtes PCM – Domicile –travail - 2001

3.1.3.2. Les déplacements domicile-travail

Ce type de déplacement représente 22% des déplacements quotidiens de la population d'après l'enquête fédérale de 1999.

➤ Modes de déplacement

Pour les déplacements domicile-travail, on constate suivant deux sources d'inspiration que les modes utilisés sont les suivants :

D'après l'enquête INS de 1991, la part de la voiture pour les déplacements était assez élevée dans le cas de Couvin (71,5% alors qu'en Région wallonne, elle n'est à l'époque que de 67%) et inférieur à la moyenne wallonne pour Viroinval (62%).

L'enquête auprès des ménages dans le cadre du PCM en 2001 est révélatrice de certaines tendances. La **part de la voiture** aurait encore augmenté pour frôler les **80%** aussi bien à Couvin qu'à Viroinval (16% d'augmentation dans ce cas ! !). La voiture ne comprend souvent que le **conducteur seul** (plus de **50%** des déplacements totaux). L'utilisation des **modes doux a diminué** (et tourne autour de 6 à 8%). A première vue, on pourrait croire que la part du train a baissé mais si on tient compte des associations du train avec d'autres modes de transports, on peut dire que les déplacements en **train** pour les déplacements « professionnels » se sont maintenus et ont même **légèrement augmenté** et sont compris entre 4 et 5%. L'utilisation du **bus** pour les déplacements domicile-travail a curieusement, par opposition à ce qui se passe ailleurs, **augmenté** et atteint les 9% (y compris en association avec d'autres modes). L'intermodalité semble une perspective à creuser.

➤ Destinations des déplacements

Destination	D'après enquête INS	D'après enquête PCM 2001
	En provenance de la Commune de Viroinval	
Interne	31%	20%
Ré. Bruxelles-Capitale	6%	4,5%
Ar. Charleroi	9%	12%
Charleroi	7%	8%
Chimay	2,5%	3%
Namur	1,2%	3%
Ar. Philippeville	29%	38,5%
Cerfontaine	0%	0%
Couvin	22,3%	23,5%
Doische	1%	2%
Florennes	1,7%	1%
Philippeville	3%	11%
Walcourt	1%	1%

Destination des déplacements au départ de Viroinval

Les premiers pôles d'emploi pour Viroinval sont Viroinval lui-même et la Ville de Couvin (plus de 40% à eux deux). Ensuite arrive Charleroi suivi de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale. Il est difficile de situer Philippeville car suivant les sources son importance varie (de 3% à 11%).

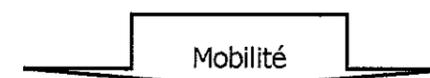
On voit donc que la population de Viroinval effectue des déplacements assez courts pour se rendre sur les lieux de travail. Viroinval est en relation étroite avec Couvin en ce qui concerne ceux-ci.

	<i>D'après enquête INS</i>	<i>D'après enquête PCM 2001</i>
Destination	En provenance de la Ville de Couvin	
Interne	52%	48%
Ré. Bruxelles-Capitale	4%	4,8%
Ar. Charleroi	7%	12%
Charleroi	6%	8,7%
Chimay	6%	7,9%
Namur	0,9%	1,3%
Ar. Philippeville	7%	14,8%
Cerfontaine	0,1%	0,4%
Doische	0,1%	0%
Florennes	1,6%	3,9%
Philippeville	3%	5,6%
Viroinval	1,6%	4,3%
Walcourt	0,6%	0,4%

Destination des déplacements au départ de Couvin

Couvin propose du travail à la moitié de sa population active (qui se déplace). Celle-ci se déplace donc peu en dehors de l'entité. Les arrondissements limitrophes fournissent de 15% à 20% des emplois et donc des déplacements. Si on y ajoute celui de Charleroi, ce pourcentage augmente encore (de 20 à 35%). L'organisation des déplacements au sein de Couvin revêt donc une grande importance ainsi que la liaison avec les communes voisines. Les déplacements effectués par les Couvinois pour se rendre sur leur lieu de travail sont donc relativement courts.

- ☺ L'emploi local est assez important tant à Couvin qu'à Viroinval.
- ☺ Viroinval est dépendant de Couvin en ce qui concerne son emploi.
- ☺ 70 à 75% des déplacements domicile-travail de la population de Couvin et de Viroinval sont des déplacements de courtes et moyennes distances.



- Des déplacements de courtes et moyennes distance devraient favoriser l'usage des modes doux et des transports en commun alors que, d'après notre enquête la voiture est utilisée par 80% des sondés et que la part des modes doux a diminué. L'utilisation des transports en commun a augmenté mais il y a encore un potentiel de croissance à la vue des destinations d'emplois. Certaines de ces destinations sont bien desservies par les transports publics (Charleroi par exemple).
- Les automobilistes sont souvent seuls dans leur voiture. Des pratiques de covoiturage seraient à favoriser.

3.1.3.3. Les déplacements domicile-école

Ce type de déplacement représente 10% des déplacements quotidiens de la population (d'après l'enquête fédérale de 1999).

➤ Modes de déplacement

☐ Enseignement fondamental

Pour les déplacements domicile-école, on constate suivant l'enquête auprès des écoles que les modes utilisés sont les suivants :

Viroinval

Les deux modes de **déplacement les plus utilisés** sont la **voiture** et **surtout la marche à pied**. L'utilisation du vélo est marginale tandis que ni le bus ni le train ne sont des modes utilisés par les écoliers de Viroinval. Ce qui est normal pour le train car il n'y a pas de gare qui dessert la Commune.

Des spécificités locales se marquent. Ainsi, les **écoles de Nismes** (communale ou libre) présentent une **forte proportion de déplacements en voiture**. L'école communale de Vierves draine une population scolaire locale, d'où la forte présence de déplacements à pied. Les déplacements en vélo sont relativement faibles. Seules trois écoles sont concernées mais elles sont situées dans trois villages différents et concernent les deux réseaux d'enseignement. Une attention particulière au cheminement piéton, aux abords des écoles devra être faite lors de la réalisation du PCM. Il existe un potentiel de développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-école.

Viroinval											
Mode de déplacement	Ecole communale de Treignes	Ecole communale de Vierves	Ecole communale de Olloy	Ecole communale de Dourbes	Ecole communale de Mesnil	Ecole communale d'Oignies	Ecole communale de Nismes	Ecole libre des trois Vallées-Olloy	Ecole libre des trois Vallées-Nismes	Ecole libre des trois Vallées-Oignies	TOTAL
	84%	91%	70%	67%	33%	64%	12,5%	70%	32%	22%	55%
	0%	0%	0%	0%	17%	0%	6%	0%	0%	22%	4,5%
	16%	9%	30%	33%	50%	32%	81,5%	30%	68%	56%	40,5%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Nombre de réponses	6	11	27	3	6	22	16	17	28	9	145

Enquêtes PCM – Domicile – école - 2001

Couvin

Il est **difficile de tirer des conclusions** pour la Ville de Couvin (chiffres non représentatifs). Il semble que la voiture soit le mode de transport dominant. La marche recueille un peu moins d'un quart d'amateurs. Le vélo est très peu représenté. Le bus et le train ne sont pas utilisés (sans doute normal vu le jeune âge du public).

Si on regarde la situation par implantation, on voit que Petigny exerce une attraction localement ce qui peut expliquer la forte représentation de la marche comme mode de déplacement utilisé par les écoliers. D'autres écoles ont un « recrutement » assez local mais cela ne se marque pas par une utilisation de la marche. Brûly et Petite-Chapelle ont un taux assez exceptionnel de déplacement en voiture. Ceci peut s'expliquer par leur isolement.

☐ Enseignement secondaire

Au niveau de **l'enseignement secondaire**, la commune de **Viroinval** ne possède **pas d'école**, il y a donc lieu de se tourner vers les **pôles scolaires de Couvin, de Chimay et de Philippeville**. Un pourcentage élevé des **étudiants** originaires de **Couvin** doit sans doute fréquenter les **établissements** scolaires de **leur ville** (différents réseaux représentés) mais pas seulement. D'après notre sondage auprès de quelques écoles secondaires de la région, on trouve la répartition suivante (chiffres malheureusement approximatifs) :

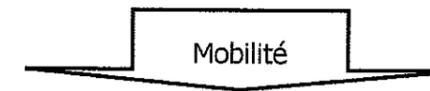
Ecoles secondaires	Proportion d'étudiants originaires de Couvin et de Viroinval	Pourcentage d'étudiants originaires de Couvin et de Viroinval
Athénée Royal de Chimay	36/480	7,5%
Collège Saint Joseph de Chimay	40/800	5%
Athénée Royal de Philippeville	70/1000	0,7%
Institut Notre-dame (spécial) de Philippeville	6/94	6,4%
Institut Notre-dame de Philippeville	Pas de chiffres	Pas de chiffre
Athénée Royal de Couvin	443/624	71% (dont 23% de Viroinval)
Lycée de la Communauté française de Couvin	Pas de chiffre	Pas de chiffre
Institut du Sacré-cœur – Couvin	792 (28/400 Viroinval pour implantation de Couvin)	(7% originaire de Viroinval pour l'implantation de Couvin)

Malheureusement actuellement, il nous est impossible d'établir correctement les modes de transports privilégiés par les étudiants pour se rendre en cours. Toutefois, on peut imaginer que, comme le rayon de « recrutement » des écoles du secondaire est plus élevé que dans le cas du primaire, les modes de déplacements utilisés sont différents. La voiture et les transports en commun doivent représenter un pourcentage important.

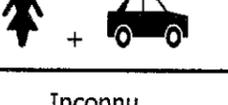
Couvin								
Mode de déplacement	Ecole communale de Mariembourg	Ecole communale de Cui-des-Sarts	Ecole communale de Petigny	Ecole communale de Frasnes	Ecole communale de Gonrioux	Ecole communale de Brûly	Ecole communale - de Petite-Chapelle	TOTAL
	15%	10%	80%	33%	19%	0%	0%	22,5%
	11%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
	72%	87%	20%	67%	77% (+3% en vélomoteur)	100%	100%	75,2%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,3%
Nombre de réponses	46	39	10	15	26	11	5	152

Enquêtes PCM Domicile – école - 2001

- ☺ A Viroinval, quel que soit le réseau d'enseignement, les modes de déplacements doux sont fortement utilisés par les écoliers du fondamental. Les transports en commun ne sont pas utilisés.
- ☺ Au niveau du secondaire, Couvin-centre représente un pôle important aussi bien pour les étudiants originaires de Couvin que de Viroinval. Il ne faut pas oublier qu'un des établissements importants est décentré et est localisé sur Pesche. Philippeville et Chimay drainent une partie du public scolaire secondaire.



- Vu l'importance constatée des déplacements piétons, la sécurité aux abords des écoles fondamentales et les cheminements piétons au travers des villages devront être des objectifs retenus lors des phases postérieures du PCM. Une campagne de promotion de l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école et quelques infrastructures adéquates pourront aussi être proposées.
- Une bonne organisation du ramassage scolaire par les bus doit être envisagée (et existe déjà partiellement) y compris la localisation des arrêts et la sécurité des cheminements piétons entre ceux-ci et les écoles secondaires si on veut que la part de la voiture diminue.

Mode de déplacement	Couvin		Viroinval	
	Loisirs %	Achats %	Loisirs %	Achats %
	13%	10%	8%	4%
	5%	2,4%	8%	1%
	1%	0,4%	1,5%	0,5%
	75,5% (31,5% comme conducteur seul ; 31,5% comme conducteur accompagné ; 12,5% comme passager)	80,3% (41% comme conducteur seul ; 27% comme conducteur accompagné ; 12,3% comme passager)	64% (23% comme conducteur seul ; 30,5% comme conducteur accompagné ; 10,5% comme passager)	81,5% (32% comme conducteur seul ; 37,5% comme conducteur accompagné ; 12% comme passager)
	1,7%	0,2%	4,5%	0,5%
	0,8%	2,4%	5%	9,5%
	1,9%	0%	1,5%	2%
	2,8%	1%	2%	1%
	1%	0%	0%	0%
	0,7%	0,2%	0%	0%
	0,7%	0%	0,7%	0,5%
	1,5%	0,2%	0%	0%
Inconnu	1,5%	1,6%	4,8%	1,5%

Enquêtes PCM – Loisirs – achats - 2001

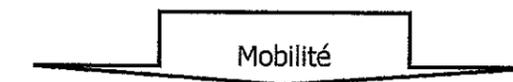
3.1.3.4. Les autres déplacements

Dans **80%** des cas observés, **les achats** s'effectuent en **voiture** (souvent conducteur et passagers). **10%** des **Couvinois** effectuent leurs courses **à pied**. Ce chiffre peut s'expliquer, en partie, par le nombre de services et commerces qui sont localisés au centre de Couvin mais aussi de Mariembourg et Frasnes. Le train, seul ou en association avec d'autres transports, recueille +/- 7% d'utilisation à Couvin (gare à Couvin et à Mariembourg). Pour la population de **Viroinval**, le **bus** arrive en deuxième position (**12%**) des modes de transports utilisés pour effectuer ses achats.

En ce qui concerne **les loisirs**, l'utilisation de la **voiture** arrive aussi en tête des moyens utilisés mais c'est pour cet usage-là que son pourcentage est le plus faible (surtout à Viroinval où le pourcentage d'utilisation n'est que de 64%). Les **modes doux** sont **très utilisés**. Ils représentent de **16% à 18%** des déplacements (répartis de façon égale entre la pratique du vélo et de la marche à Viroinval tandis qu'à Couvin la marche domine nettement). Une explication possible à cette observation est la bonne répartition au sein des villages des équipements de loisirs. Les déplacements sont donc plutôt courts. Les **transports en commun** sont aussi bien utilisés seul ou de nouveau en combinaison (**de 11 à 13%**) alors que les fréquences de ceux-ci en soirée et le week-end ne sont pas très bonnes. Le train est bien utilisé à Viroinval alors qu'il n'existe pas de gare sur le territoire de la commune.

☺ Pour les achats, la voiture domine tant à Couvin qu'à Viroinval . La marche à pied est pratiquée par 10% des Couvinois et les habitants de Viroinval utilisent le bus dans 12% des cas pour faire leurs courses.

☺ Pour les loisirs si la voiture arrive encore en tête comme premier mode de déplacement utilisé, les modes doux sont très bien représentés ainsi que les transports en commun.



- Un développement de la fréquence des bus et du train en soirée et le week-end pourraient augmenter la part des transports en commun pour les déplacements de loisirs.
- Les itinéraires cyclables sécurisés à vocation utilitaire déjà prévus ont toutes les chances de répondre à une certaine attente de la population au vu des pourcentages représentés par les modes doux. Un même genre d'itinéraires pourrait être envisagé pour la marche.

LES COMPORTEMENTS MODAUX

- 1. Quel que soit le motif de déplacement, la voiture domine les modes de déplacements utilisés alors que le nombre de véhicules par ménage est relativement faible.**
- 2. Il existe des nuances entre la situation de Couvin et de Viroinval : en général la marche est plus pratiquée à Couvin et les transports en commun plus employés à Viroinval.**
- 3. La majorité des déplacements domicile-travail a lieu à l'intérieur de la zone et se concentre en direction de Couvin. Les déplacements de longues distances sont peu représentés. La voiture domine et les modes doux sont sous-représentés alors que les distances sont assez faibles.**
- 4. Les déplacements pour les loisirs sont les plus atypiques : les modes doux sont fortement utilisés et les transports en commun se défendent bien. La proximité de nombreux équipements peut expliquer ce fait.**
- 5. Pour les achats si la voiture domine logiquement, la marche à pied arrive en deuxième position à Couvin (10%) et le bus à Viroinval (12%). Le pôle commercial de Couvin-centre est peut-être la raison de cette répartition.**
- 6. Les déplacements scolaires (primaires) sont majoritairement des déplacements de proximité qui s'accomplissent à pied (55% à Viroinval et 22,5% à Couvin). La sécurité routière (y compris l'aménagement des trottoirs et pistes cyclables) doit être une priorité. Pour le secondaire, Couvin est le centre scolaire principal (centre et Pesche) mais des déplacements vers Chimay et Philippeville existent.**

3.2. Un réseau dominant : le réseau routier

Nous avons réalisé un relevé in situ des voiries principales tant communales que régionales. Le réseau routier est le réseau le plus important tant en terme d'infrastructures que de type d'utilisateurs qui l'utilise (piétons, véhicules motorisés y compris les camions et les bus, vélo, ...).

3.2.1. Composantes techniques

3.2.1.1. Etat technique général

Nos relevés nous ont permis d'identifier l'état technique général du réseau routier. **Globalement**, nous pouvons dire que **l'état du réseau** routier communal et régional est bon voire très **bon** (un nombre important de tronçons a été refait récemment). Certaines voiries sont cependant dans un état technique peu satisfaisant. Citons la RN939a dans la traversée de Douibes et en direction de Matagne, la route entre la RN99 et Regniessart, la RN 939 entre Aublain et sa jonction avec la RN5. Les voiries secondaires (plutôt localisées sur Couvin et essentiellement en dehors des agglomérations) sont souvent dans un moins bon état.

Quelques voiries présentent une **structure peu claire**, mal adaptée à la circulation et donc souvent dangereuse. C'est le cas, notamment, de la **RN99 (Avenue de la Libération)** depuis son entrée sur le territoire de Couvin (à l'Ouest) jusque l'agglomération de Couvin et de la **Chaussée de Philippeville (RN939) à Mariembourg**.

Les infrastructures cyclables sont quasi inexistantes sur chaussée. Le RAVeL 2 prend son départ à Mariembourg vers Doische mais sur le territoire communal, il n'est en site propre que sur quelques centaines de mètres (au-delà de la gare touristique du chemin de fer des trois vallées). Il existe aussi une piste cyclable aménagée sur une ancienne ligne vicinale entre Olloy-sur-Viroin et Oignies-en-Thiérache mais son aménagement ne garantit pas toujours son utilisation uniquement par des usagers lents (conflit avec engins motorisés). Autour du barrage du Ry de Rome, deux pistes cyclables sont aménagées sur chaussée.

Les **trottoirs et accotements** sont généralement **praticables** mais **pas nécessairement aménagés**. En dehors des « agglomérations » cela est souvent le cas y compris aux abords de certains équipements et hébergements touristiques. Certains villages ont eu leur centre (partiellement ou complètement) refait ces dernières années (Nismes, Olloy, Treignes, Mariembourg). A Olloy-sur-Viroin et à Treignes, les aménagements réalisés associent étroitement les espaces réservés aux parkings, aux trottoirs, et à la route.

3.2.1.2. Eclairage

On rencontre divers types d'éclairage public :

- Un éclairage de type autoroutier au sodium placé sur potence de 7 mètres de haut. Ce type d'éclairage est principalement posé le long de la RN5 (y compris dans la traversée du centre de Couvin).

- Un éclairage classique ancien placé sur façade ou sur mât électrique. Il constitue l'ancien réseau communal et est en cours de remplacement par le réseau EPEE.
- Un éclairage de type décoratif et datant de différentes époques en différents lieux : ancien éclairage dans le village d'Oignies, Place de Mariembourg, Grand place de Couvin, centre de Nismes,

De nombreuses routes tant régionales que communales ne sont **pas équipées d'appareils d'éclairage** (ni d'autres équipements lumineux comme des catadioptrés ou de la peinture réfléchissante) essentiellement en dehors des centres d'habitation. Mais certains hameaux et villages ne sont pas non plus pourvus d'un éclairage à l'exception d'un appareil ou l'autre posé sur une habitation privée. C'est notamment le cas à Regniéssart.

Il serait intéressant de procéder sur l'ensemble de territoire des deux entités à une étude globale de l'éclairage tant à usage décoratif que de sécurité routière. Un « Plan Lumière » pour certains centres pourrait améliorer sensiblement la qualité lumineuse des espaces publics et voiries et ainsi mettre encore plus en valeur l'important patrimoine bâti et naturel existant.

3.2.1.3. Accompagnement de signalétique

La signalétique de police mise en place est généralement de bonne qualité, sobre et efficace. On ne connaît que quelques cas isolés d'incohérence ou de manquement (surtout du point de vue des limites d'agglomération). La qualité de la signalisation directionnelle de proximité varie d'un endroit à l'autre et selon le type d'information. S'il faut souligner l'attention toute particulière réservée aux plaques des noms de rues présentes partout, très visibles et en bon état, il faut regretter une signalisation directionnelle un peu faible ; que se soit tant pour indiquer la direction d'un village que pour renseigner la localisation des services communaux ou des équipements de loisirs (plaque manquante, informations contradictoires ou non lisibles). Il existe un programme de signalisation touristique à Viroinval en cours pour le moment mais rien sur l'entité de Couvin.

3.2.1.4. Accompagnement de mobilier urbain

De nombreuses « aires de repos » plus ou moins aménagées (d'un simple parking avec poubelle en passant par un banc public ou une aire de pique-nique) existe tout le long du réseau routier et du réseau de promenades balisées. Leurs états et qualité varient fortement.

Dans le cadre du réaménagement de ses espaces publics, la Commune de Viroinval a choisi de placer des éléments de mobilier urbain de qualité. Elle tente notamment d'avoir une cohérence formelle et coloristique (via l'opération cœurs de villages).

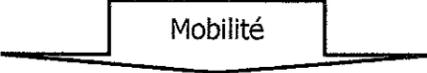
3.2.1.5. Accompagnement végétal

La nature fait partie du patrimoine de Couvin et de Viroinval.

Arbres, haies, bosquets, etc. participent également à l'embellissement des infrastructures de déplacement. Dès lors, afin de respecter certains sujets végétaux, il y a lieu, lors d'aménagement d'infrastructures, de tenir compte de cet aspect et notamment de protéger les éléments arborés repris à l'inventaire des arbres, haies et ensembles arborés remarquables

établi par les deux entités. Il faut aussi tenir compte dans le cas de Couvin du Plan Communal de Développement de la Nature (PCDN).

- ☺ Les infrastructures routières sont généralement en bon état.
- ☺ En beaucoup d'endroits, les trottoirs et les accotements sont soit inexistantes ou peu aménagés .
- ☺ L'éclairage est peu développé sur les deux Entités.
- ☺ La signalétique de police est bonne mais est de moins bonne qualité quand il s'agit de la signalétique directionnelle (à l'exception des plaques des rues).



Mobilité

- Ces différents éléments peuvent à certains endroits se conjuguer (de façon positive ou négative) et renforcer ou diminuer la sécurité routière.

3.2.2. Hiérarchie (carte 6 – Hiérarchie du réseau et futur)

Le principe d'établissement de la hiérarchie du réseau des déplacements est un élément d'analyse, à ce stade du PCM.

Précisons que cette hiérarchie se fonde sur des données objectives développées dans cette étude telles que les charges, la structure des réseaux, les données accidentologiques, etc., mais également sur nos nombreuses observations sur place.

Rappelons que cette hiérarchie ne tient absolument pas compte du statut de propriété de la voirie.

Dans le cas présent, on traite deux entités à la fois. La hiérarchie a été établie en tenant compte d'un seul territoire.

Le principe de hiérarchie du réseau se base sur 4 niveaux :

3.2.2.1. Niveau 1 : Voirie de transit régional

La voirie de transit régional est une voie ayant une fonction principale soit de simple transit à travers le territoire en venant de l'extérieur et en se rendant vers l'extérieur, soit de liaison entre un pôle communal et l'extérieur, et inversement.

Pour Couvin et Viroinval, les voiries de transit sont :

- Une partie de la RN 5 (Route Charlemagne) ;
- Une partie de la RN 99 (Avenue de la Libération).

3.2.2.2. Niveau 2 : Voirie de transit sous-régional

Il s'agit d'une voirie ayant également une fonction de transit importante mais dont l'usage est un peu moins important (principalement en termes de charges de trafic).

Les voiries suivantes peuvent rentrer dans cette catégorie :

- L'autre partie de la RN 5 (Rue de Pernelle, Rue Forge du Prince, Rue Grande + traversée de Couvin : Rue de la Gare, Faubourg St Germain, Rue de la Marcelle et Rue du Pont du Roi) ;
- L'autre partie de la RN 99 (Rue Neuve, Rue Général de Monge, Rue St Joseph, Route du Viroin Rue du Vignoble, Rue des Lavandières, contournement de Vierves, Rue de Fraire, Rue de Mazée + traversée de Couvin : Rue du Bercet, Rue St Roch, Grand Pont, Rue du Pilon) ;
- La RN 939 (Chaussée de Philippeville, Route de Nismes, Rue de L'Aurzière + traversée de Nismes : Rue St Roch, Rue Bassidaïne, Rue Grande, Rue St Anne et St Joseph) ;
- Rue du Pont Pavot ;

- La RN 963(Rue de la Gare, Rue de Najauge).

3.2.2.3. Niveau 3 : Voirie de liaison

La voirie de liaison est une voie de connexion entre différentes agglomérations généralement internes à la zone. Dans certains cas, ces connexions peuvent conduire à des liaisons externes à la commune mais qui resteront de l'ordre du local. Certaines de ces voiries peuvent avoir des extensions de liaison vers les voiries de transit. Elles peuvent également servir de liaison entre deux voiries de transit (régional ou sous-régional).

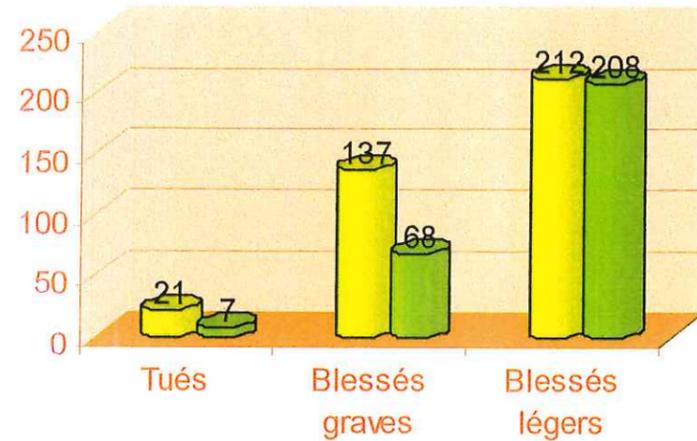
On compte plusieurs voiries de liaison :

- La RN 964 (Chaussée de l'Europe, Rue de la Rièze, Rue de la Forestière, Route de Cul-des-Sarts) ;
- La RN 920 (Rue de l'Ermitage) ;
- La Rue d'Oignies à Brûler ;
- La Rue du Raccordement à Brûly-de-Pesche ;
- La Rue des Parconniers (Cul-des-Sarts, Gonrieux et Presgaux) ;
- La Rue de Presgaux (Cul-des-Sarts) ;
- La RN 990 (Rue Prés des Velus, Rue d'Olloy) ;
- La RN 939a (Rue de la Station, Rue Roche à l'Homme) ;
- La RN 939 (Chemin de Senzeille, Rue Thomas, Rue du Hachet, Rue de Boussu, chemin de l'Aubligneux, Rue de Dailly, Route de Lompret).

3.2.2.4. Niveau 4 : Voirie de desserte locale

Il s'agit de voirie ayant uniquement une fonction de desserte d'un village, d'un quartier depuis une voirie de transit ou de liaison.

Toutes les voiries communales qui n'ont pas été reprises dans les niveaux ci-dessus, font partie des voiries de desserte. Il s'agit de la catégorie la plus importante en nombre de voiries.



■ Voirie régionale ■ Voirie communale

Nombres d'accidents avec lésions corporels entre 1996 et 2000 (Police fédérale)

3.2.3. La sécurité routière et les demandes en mobilité

La sécurité routière intéresse l'ensemble des usagers qui utilisent les infrastructures routières d'où l'importance de traiter de celle-ci à cet endroit.

3.2.3.1. La sécurité objective : Accidentologie

Les données reprises ci-dessous, nous ont été communiquées par la Direction des Opérations du District de Dinant de la Police Fédérale et le Commissariat de la Police Communale de Couvin. Un relevé sur cinq ans (entre 1996 et 2000) a été effectué.

En moyenne, cent accidents par an avec lésions corporelles ont lieu sur les entités de Couvin et Viroinval pour un peu moins de 200 (194) accidents avec dégâts matériels. Seuls les accidents avec des lésions corporelles seront pris en compte dans la suite de l'analyse.

Un quart des accidents ont lieu sur le territoire de Viroinval pour $\frac{3}{4}$ sur celui de Couvin. La majorité des accidents sur Viroinval ont lieu sur les routes communales (60%) alors que sur Couvin, ils se passent plutôt sur les voiries régionales (58,4%).

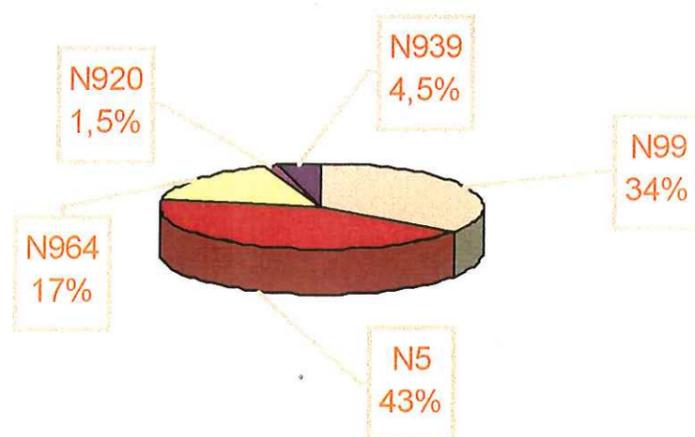
1996 -2000	Total sur 5 ans	% Entité	Sur voirie régionale	Sur voirie communale	% voiries régionales	% voiries communales
Viroinval	122	24,3%	48	74	39,3%	60,7%
Couvin	380	75,7%	222	158	58,4%	41,6%
Total	502	100,0%	270	232	53,8%	46,2%

Nombre d'accidents avec lésions corporelles entre 1996 et 2000 (Police fédérale)

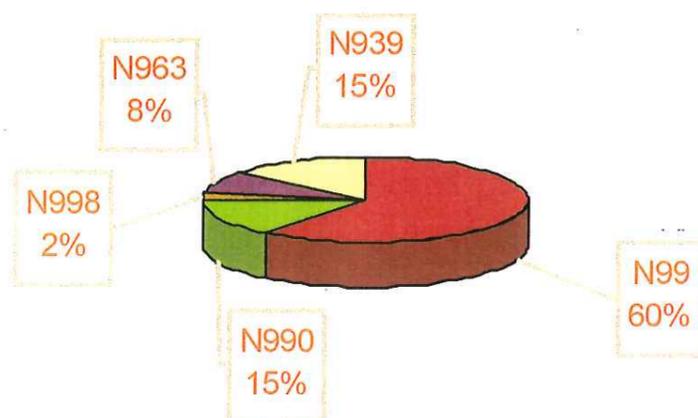
Sur 5 ans, le nombre de victimes s'est élevé à 653 personnes (4% de tués, 32% de blessés graves et 64% de blessés légers). Dans 75% des cas, les accidents avec tués se passent sur les routes régionales. Le nombre de personnes tuées sur l'entité de Couvin est donc plus élevé que sur Viroinval.

Le **réseau régional** est donc une **source importante d'accidents graves**. Il devra en être tenu compte dans la suite de l'élaboration du PCM.

Si on regarde (carte 7 – Localisation des accidents) la localisation des accidents sur les différentes régionales, on peut remarquer que ce sont les **deux axes de distributions Nord-Sud (à savoir la N5) et Est-Ouest (la N99) qui concentrent la majorité des accidents**.



Répartition des accidents avec lésions corporelles sur l'entité de Couvin sur les voiries régionales de 1996 à 2000 (Police fédérale)



Répartition des accidents avec lésions corporelles sur l'entité de Viroinval sur les voiries régionales de 1996 à 2000 (Police fédérale)



Rue du
Pont
Pavot

Si on met cette information en relation avec la structure de la RN99, on peut voir qu'il existe un lien de cause à effet assez évident. Entre l'entrée sur notre territoire et l'agglomération de Couvin, la RN 99 est constituée de deux fois deux bandes sans berme centrale. Les traversées s'effectuent à niveau. Elles sont souvent accompagnées d'une bande tourne à gauche et tourne à droite parfois associées à un rétrécissement de la chaussée. De plus, c'est une route au relief tourmenté. Toute manœuvre (dépassement, changement de direction) présente un degré de danger élevé. Peu avant l'entrée en agglomération, il y a un rond-point qui joue le rôle d'effet de porte. La route est ensuite constituée de deux bandes accompagnées d'une bande réservée au stationnement. Mais les changements de direction qui accompagnent une "montée ou une descente" sur la RN99 ne sont pas aménagés et sont dangereux (route en pente et risque de vitesse, manque de visibilité).

Signalons que la Rue du Pont Pavot à Mariembourg semble d'après les relevés d'accidents avec lésions corporelles une rue dangereuse (3 tués, 3 blessés graves et 3 blessés légers en 5 ans). **53%** des accidents ont lieu **en agglomération** pour **Viroinval** et **46%** pour **Couvin**. Ces pourcentages sont suffisamment élevés que pour que la traversée des agglomérations soit un des aspects importants dont on devra tenir compte lors de l'élaboration des phases ultérieures du plan de mobilité.

Les **causes** relevées des accidents avec lésions corporelles sont multiples: **49%** de ce type d'accidents résulte d'une **perte de contrôle** de son véhicule, **12%** d'un **refus de priorité**, **4%** d'une **traversée de piétons**, **4%** d'une **chute de moto**, **4%** d'un **tamponnage par l'arrière**. Dans cette région fortement boisée **1,5%** des accidents graves ont pour origine une **traversée de gibier**.

Sur 502 accidents avec dégâts corporels constatés en 5 ans, **4,5%** impliquaient des **cyclomoteurs**, **3%** des **motos** et **2%** des **vélos**. Les **piétons** n'étaient impliqués que dans **0,2%** des cas. Une attention particulière devra être accordée aux deux roues qu'ils soient lents ou rapides. Signalons aussi que les camionnettes sont impliquées dans **1,4%** des accidents avec lésions corporelles.

Les informations concernant les contrôles de vitesse nous ont été communiquées tardivement et sont analysées en annexe (n°4).

3.2.3.2. La sécurité subjective

L'analyse des questions relatives aux problèmes de sécurité routière et de mobilité de l'enquête PCM réalisée auprès de la population a permis d'établir une série d'endroits qui paraissent problématiques. En voici le relevé par village :

Viroinval			
Villages	Localisation	Problème(s) rencontré(s)	
Dourbes	Rue de Fagnolle	Absence d'aménagements	
Le Mesnil	Entrées village, Rue de Montigny, Rue de Oignies et Rue Bourboux	Vitesse	
Nismes	Rue St Joseph	Vitesse Sécurité	
	Rue St Roch	Vitesse Passage piétons Parking Aménagements trottoirs	
	Rue des Juifs	Vitesse Aménagements trottoirs	
	Rue A. Grégoire	Vitesse Absence d'aménagements	
	Rue de Fer	Vitesse	
	Rue St Anne	Parking	
	Rue de la Station	Vitesse	
	Rue Grande	Vitesse Parking	
	Rue de l'Eglise	Parking	
	Rue Ainseveau	Vitesse	
	Rue Orgerveau	Parking	
	Mazée	Rue Najauge	Sécurité Vitesse
		Rue du Moulin	Absence d'aménagements

Oignies-en-Thiérarche	Entrées village	Vitesse
	Rue de Fumay	Vitesse Encombrement
	Rue d'Olloy	Vitesse
	Place Eglise	Sécurité Parking
	Rue Le Mesnil	Parking Aménagements trottoirs Aménagements abords écoles
	Rue Pairière	Sécurité
Olloy-sur-Vierves	Ensemble village	Vitesse Parking Aménagements trottoirs
	Rue Champagne	Vitesse
	Rue des frères Boure	Aménagements trottoirs Parking
	Pré des Velus	Vitesse Parking Manque de bus
	Rue de Matignolles	Absence d'aménagements
Treignes	Rue E. De Fraire	Vitesse
	Rue du Gay	Vitesse
	Rue du Malgré Tout	Vitesse