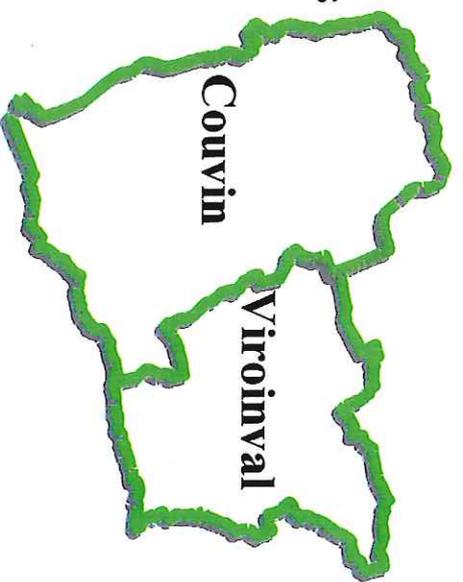
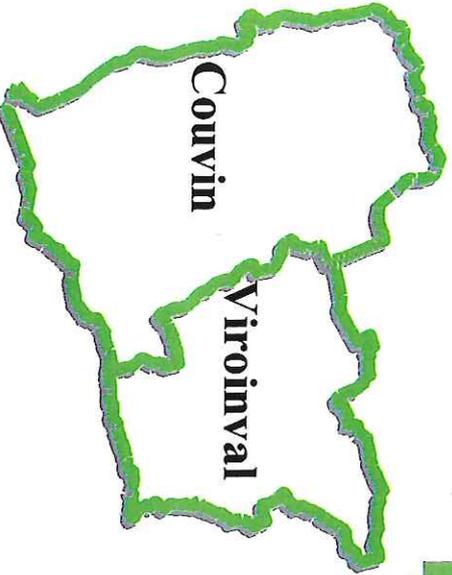


Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports
DG3 - IG31 - D311

Ville de Couvin - Commune de Viroinval



**Plan communal de
Mobilité de Couvin -
Viroinval**
Phase III: Propositions
Mars 2002



Dressé par
Survey & Aménagement
Rue de Cheny, 2-4
7090 Ronquières



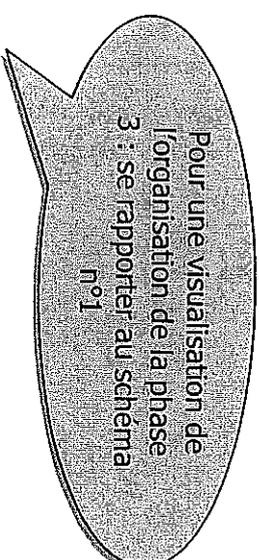
AVANT-PROPOS

Les entités de Couvin et de Viroinval ont entamé l'étude d'un Plan (Inter) Communal de Mobilité sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3 – IG.31 – D.311).

La mission d'étude du PCM a été confiée au bureau d'études Survey & Aménagement et elle se divise en trois phases :

- Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic (Mai 2001) ;
- Phase 2 : Définition des objectifs (Juin 2001) ;
- Phase 3 : Plan Communal de Mobilité.

Ce présent document présente la phase 3 du Plan (Inter) Communal de Mobilité des entités de Couvin et de Viroinval relative aux propositions. Celles-ci se basent sur le scénario qui a précédemment été accepté par le comité d'accompagnement et qui se traduit par un schéma d'organisation des déplacements. Ce dernier se décline en plans thématiques soit au terme du PCM soit par échéance temporelle. Une mise en œuvre des divers plans (y compris l'explication des actions proposées) est alors exposée avant d'être synthétisée sous forme de tableau récapitulatif.



Survey & Aménagement

Mars 2002

Plan Communal de Mobilité des Communes de Couvin et Viroinval – Phase 3 : Propositions – Mars 2002

Maîtres d'œuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projets : Survey & Aménagement
\\Netserver800\data\Dossiers S & A\0101 - PCM Couvin Viroinval\Rapports\Phase3\plante\textbis.doc

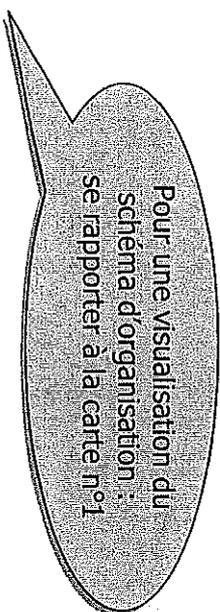
1. SCHÉMA D'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

Deux scénarios principaux avaient été retenus par le comité d'accompagnement au terme de la phase 2 et de la consultation publique. Ils se basaient essentiellement sur les **modalités de la modernisation de la N5** (contournement de Couvin et mise à grand gabarit au delà en direction de la France) en ce qui concerne le réseau routier. Ils ont alors été développés par le bureau d'études et présentés au comité d'accompagnement qui a choisi de **privilégier le scénario qui se basait sur une hypothèse de base et deux axes de travail**. A savoir :

- **Hypothèse de base** : Une réalisation rapide de la modernisation de la N5 ;
- **Axes de travail** :
 - Une organisation progressive à trois niveaux des transports en commun ;
 - Un volet léger consacré aux déplacements cyclables qui complète le Plan Vélo.

Le **schéma d'organisation des déplacements** a été développé en prenant pour pré requis les différentes options de base décrites ci-dessus.

Ce schéma présente les **grands principes de l'organisation multimodale des déplacements**, à savoir la **hiérarchisation** principale des réseaux de communication (routes et transports en commun) **et** les lieux de **connections** principaux entre les différents réseaux.



Il exprime la **philosophie** développée dans le **PCM** et est destiné à **servir de guide tout au long de la mise en œuvre** de ce dernier quels que soient les aléas rencontrés lors de celle-ci (délais de réalisation de la modernisation de la N5 et de la construction de la E420, moyens budgétaires communaux disponibles, etc.).

Les déplacements s'articulent autour de **trois niveaux d'organisation** :

- **Les axes à fonction supra-régionale** (relations avec l'extérieur de la zone d'étude) : Les axes routiers structurants à fonction supra-régionale sont la liaison Nord-Sud N5/E420 (Charleroi-France) et la liaison avec Chimay (N99 – Ouest). La liaison en chemin de fer Couvin-Charleroi et la liaison en bus Nismes-Namur sont les axes de transports en commun de ce niveau.

- **Les axes à fonction régionale** (relations intercommunales et avec les centres administratifs) : La N99 – Est (vallée du Viroin) est l'axe routier structurant à fonction régionale de la zone d'étude alors que les transports en commun s'articulent autour d'une boucle centrale en bus.

- **axes à fonction locale** (relations locales) : Ces axes n'ont pas été cartographiés car il s'agit du solde des infrastructures routières, ferroviaires et des autres axes de transports en commun. C'est à ce niveau que l'on va retrouver les axes de déplacements pédestres et cyclistes utilitaires.

Les déplacements touristiques et de loisirs ne sont pas pris en compte. C'est notamment pourquoi les réseaux cyclables n'apparaissent pas distinctement dans le schéma.

Les déplacements s'organisent au sein des trois aires de mobilité :

- **L'aire centrale de mobilité** : Celle-ci inclut les principaux centres urbains des deux communes qui englobent les services, commerces, pôles d'emplois et nœuds modaux. Elle comprend Frasnes-lez-Couvin, Mariembourg, Nismes, Petigny, Couvin et Pesche.

- **L'aire rurale de mobilité Ouest** : Elle rassemble les villages et hameaux de l'entité de Couvin. Elle se localise à l'Ouest de l'axe structurant constitué par la N5/E420.
- **L'aire rurale de mobilité Est** : Elle comprend les villages et hameaux de l'entité de Viroinval y compris les « centres » touristiques. Elle se situe à l'Est de l'axe N5/E420.

Ces différentes aires ne doivent pas fonctionner sur elles-mêmes mais doivent entretenir entre elles des relations structurées.

Enfin, des **nœuds modaux** ont été sélectionnés. Ils sont les lieux de connexions privilégiés des différents axes. C'est autour de ces points que les actions doivent se concentrer et que les déplacements doivent s'articuler. Il s'agit du pôle de la gare de Couvin, de la gare de Mariembourg et du centre de Nismes.

2. PLANS THÉMATIQUES

2.1 Au terme du PCM

2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier

Rappel des objectifs :

- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.



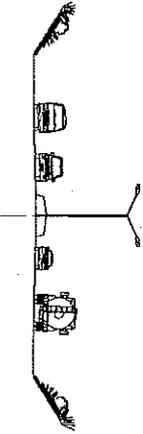
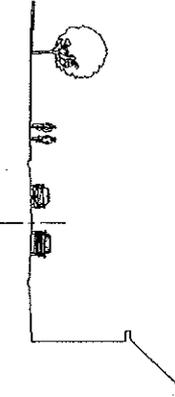
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B7. Restructurer les voiries régionales.

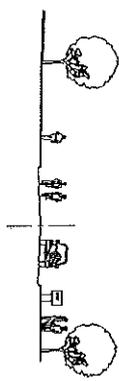
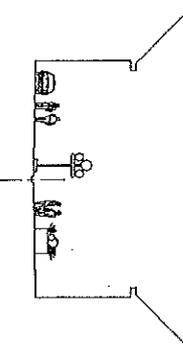
Hierarchisation :

Il est important de préciser la hiérarchie du **réseau routier** car celui-ci **conditionne tous les types de déplacements** à l'exception de ceux liés à la voie ferrée. A partir de la hiérarchie définie, il est possible de définir un calibrage des voies de circulation propre à chaque fonction de circulation en précisant les aménagements utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) ainsi que les possibilités de déplacements des modes doux et les éventuelles restrictions d'utilisation.

Cette hiérarchisation doit servir de référence lors de l'élaboration de tout projet d'aménagements de voiries (y compris des accotements).

HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER									
Niveau	Échelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « doux »		Restriction d'utilisation	Profil-type
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefours appropriés	Cyclistes	Piétons et PMR		

1	Régionale	Transit – Circulation routière – liaison internationale	120 km/h (90 Km/h localement)	2x2 bandes (> à 4 m) + bande d'arrêt d'urgence séparées par une berme centrale (localement 2X2 ou 2X1 bande(s))	Échangeurs	Inappropriés (infrastructures séparées)	Inappropriés	Véhicules agricoles et lents interdits	
2	Régionale	Liaison régionale – Accessibilité	90 Km/h (70 en entrée d'agglomération et 50 en traversée)	2x1 bande (> à 4 m) + éventuellement 1 bande de dépassement ou de tourne à gauche ou à droite	Pour les carrefours importants, de préférence, des giratoires ou des flots	Séparés de la chaussée (de préférence sur accotement)	Séparés sur accotements (hors agglomération) ou trottoirs (en agglomération)	Limitation de la vitesse de certains véhicules autorisés	

3	Communale	Liaison inter villages – Collecte	90 Km/h (70 en entrée d'agglomération et 50 en traversée parfois 30 dans les cœurs de villages)	2x1 bande (≤ à 4 m) + éventuellement 1 bande de dépassement ou de tourne à gauche ou à droite	Non spécifiques sauf lors des traversées d'agglomération (Aménagements de sécurité et de convivialité)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables)	Séparés sur accotements (hors agglomération) ou trottoirs (en agglomération)	Limitation du type et/ou du tonnage et/ou de la vitesse des véhicules autorisés	
4	Locale	Desserte locale - Séjour	50 Km/h (parfois 30 dans les cœurs de villages)	Nombre variable de bandes (≤ à 4 m)	Aménagements de sécurité et de convivialité : Plateaux, changements de revêtement, etc.	Sur chaussée si sécurisation	Sur chaussée si sécurisation	Limitation du type et/ou du tonnage et/ou de la vitesse des véhicules autorisés	

Mise en oeuvre :

La mise en oeuvre de cette hiérarchisation du réseau routier est étroitement liée à la réalisation de la modernisation de la N5. La hiérarchisation varie donc en fonction du temps et c'est pourquoi un zoom centré sur la N5 a été réalisé lors des différentes échéances temporelles proposées plus loin au point 2.2. Pour que cette hiérarchisation soit effective, elle doit souvent être couplée à des mesures accompagnatrices (d'ordre infrastructurelle, signalétique, etc.). Celles-ci sont explicitées dans les plans de circulation et de sécurisation établis aux différentes échéances pour l'aire centrale de mobilité.

2.1.2 Organisation des transports en commun

Rappel des objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B3. Assurer la liaison avec l'hôpital de Chimay.
- B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.



Options proposées :

- Optimisation des réseaux de transports en commun : hiérarchisation et synergie entre opérateurs de transport ;
- Développement et promotion de l'intermodalité.

Hiérarchisation :

- Les lignes :

Niveau	Echelle	Public privilégié	Services		Opérateurs	Pour Couvin - Viroinval
			Itinéraire	Fréquence		
1	Régionale	- Population active (navetteurs) - Touristique (le week-end et pendant les vacances)	Direct	Cadencé sur l'ensemble de la journée (y compris le soir et le week-end)	TEC et SNCB	- Ligne TEC express 56 Nismes-Namur Ligne SNCB 132 Couvin - Charleroi

2	a	Régionale	Scolaire	Régulier (c-à-d un seul itinéraire par ligne)	En heures scolaires	TEC	Autres lignes TEC et particulièrement la desserte de Chimay et de la Vallée du Viroin
	b	Intercommunale	Population active, scolaire, sans emploi, personnes âgées	En boucle	1 passage par heure et par sens (renforcé en heures de pointes)	TEC (et communes)	Nouvelle ligne en boucle
3	a	Intercommunale	Population active (navetteurs)	Modulable	Modulable	Centrale de Mobilité	Covoiturage
	b	Locale	Personnes âgées, sans emploi ou non motorisées	Modulable	Modulable	Centrale de Mobilité	Transport Collectif Alternatif (Zones Ouest et Est)
	c	Intercommunale	Personnes âgées, sans emploi ou non motorisées	Régulier	Un bus/sem (consultation)	Partenariat Communes (Viroinval, Couvin et Chimay), Centre de Santé des Fagnes	Bus « événementiel » à destination du Centre de Santé des Fagnes
	d	« Communale »	Touristique	Régulier	En saison	CF3V	Ligne touristique Marrembourg - Treignes

- Les noeuds :

Niveau	Nombre de modes de transports connectés	Densité des réseaux connectés	Desserte	Equipements de sécurité, de convivialité et d'information	Pour Couvin - Viroinval
1	Minimum 3	Importante	Des centres de services et des concentrations de population	Nombreux et diversifiés	<ul style="list-style-type: none"> - Couvin / site de la gare - Mariembourg / site de la gare - Nismes / Rue Grande
2	Minimum 2	Moyenne	Des centres de services ou des concentrations de population	Moyens	<ul style="list-style-type: none"> - Pesche / Ecole ou CPAS - Frasnes / Rue du Monument - Petigny / Rue G. de Monge - Mariembourg / Chaussée de Philippeville

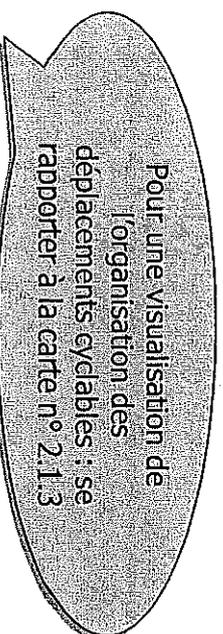
Mise en oeuvre :

Une mise en oeuvre progressive de l'organisation des transports en commun proposée est détaillée lors des différentes échéances dans les plans de transports en commun. Cette organisation est explicitée tant du point de vue de la mise en place du réseau (horaire, fréquence, modification d'itinéraires) que de la localisation et de l'équipement des noeuds modaux (parkings, mobiliers urbains, etc.).

2.1.3 Déplacements cyclables

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B2. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.



Hierarchisation :

Fonction	Echelle / Public	Pour Couvin-Viroinval
Utilitaire	Régionale	3 liaisons régionales
	Inter-villages	4 itinéraires
Touristique	Sportif	3 boucles VTT
	Familial	3 véloroutes et RAVEL

Mise en oeuvre :

Celle-ci n'est pas explicitée dans ce document car

- Tout d'abord, il existe un Plan Vélo intercommunal sur les territoires des entités de Philippeville, Couvin et Viroinval. Celui-ci est progressivement mis en oeuvre du point de vue de la réalisation des infrastructures (crédits d'impulsion, actions communales, crédits CGT, etc.).
- Ensuite, un projet de schéma-directeur à l'échelle de l'arrondissement de Dinant-Philippeville a été rentré dans le cadre de l'objectif 2. Si celui-ci n'était pas retenu, les aspects relatifs à la promotion du vélo devraient être développés afin de compléter le Plan Vélo.
- Enfin, les aspects intermodalités sont inclus et développés dans la mise en oeuvre des actions proposées pour les transports en commun (Noeuds modaux) du présent PCM.

2.1.4 Sécurisation des aires rurales de mobilité

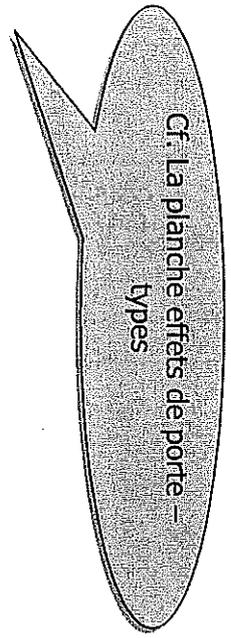
2.1.4.1 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Ouest

Objectifs :

- B1. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.
- B2. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.

Actions spécifiques :

- Mise en place d'un programme d'aménagement d'**effets de porte**.



- *Objectifs*
 - Ralentir le trafic aux entrées des agglomérations.
 - Marquer les entrées de villages.
- *Moyens*
 - Création d'aménagements d'effets de porte (cfr. planche d'aménagements-types) ;
 - Panneau d'information sur le village, ses atouts touristiques, ses coins pittoresques.
- Mise en place d'un programme d'aménagement des **places publiques et abords de lieux publics**.
 - *Objectifs*
 - Ralentir le trafic en passage dans les villages.
 - Requalifier les espaces publics.

- Améliorer les déplacements à pied et à vélo.
 - *Moyens*
 - Aménagement des places de villages en espace de convivialité et de sécurité ;
 - Aménagement des abords d'autres lieux publics : écoles, administrations, commerces.
 - Mise en place d'un **plan de signalisation directionnelle de proximité** en traversée d'agglomération.
 - *Objectifs*
 - Ralentir le trafic en passage dans les villages.
 - Améliorer l'accessibilité interne et externe des villages.
 - *Moyens*
 - Mise en place d'une signalisation directionnelle de proximité indiquant à chaque croisement important et en ordre décroissant :
 - Le village ou la ville suivant(e) à rejoindre ;
 - Les curiosités touristiques du village-même ;
 - Les services publics ou privés (importants) du village générant un trafic spécifique (écoles, entreprises importantes, etc.).
- Mise en œuvre :**
- **Réalisation d'une étude** sur le réaménagement des cœurs de villages et le programme d'effets de porte.
 - **Programmation des investissements et des réalisations** (sources de financement variées : Plan triennal des Travaux publics, investissements touristiques, etc.).

- **Tableau de planification des aménagements :**

	2006	2011	2016
Aublain			
Boussu-en-Fagne			
Brûly			
Brûly-de-Pesche			
Cul-des-Sarts			
Dailly			
Frasnes-lez-Couvin			
Gonrioux			
Pesche			
Petite chapelle			
Presgaux			

2.1.4.2 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Est

Objectifs :

- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- Amélioration de l'usage des aménagements réalisés.

Actions spécifiques :

- Sur base du programme, en cours de réalisation, des aménagements des cœurs de villages de l'entité communale de Viroinval, mise en place d'un **programme de sensibilisation et de contrôle/répression** à l'usage des riverains et usagers de ces aménagements :
 - Folder d'information sur les aménagements réalisés, leur respect, leur utilisation ;

- Campagne d'information, puis de contrôle/répression, par les services de police sur les aménagements réalisés principalement au niveau de la gestion des vitesses et de la sécurité routière ;
- Campagne d'information à l'usage des touristes et des voyageurs sur l'aménagement des villages tant à usage de découverte touristique que de fonctionnement des aménagements (aires de parkings, régimes de vitesse, etc.) ;
- Panneaux d'information trilingue (français, néerlandais et anglais) aux entrées des villages, aux parkings et près des lieux publics fréquentés sur les aménagements et leur utilisation (stationnement, régimes des vitesses, etc.) ;
- Campagnes d'information auprès des transporteurs routiers et des entreprises locales et régionales sur les itinéraires obligatoires à l'usage des poids lourds.
- Etc.

Mise en oeuvre :

Lors de la réalisation d'un nouvel aménagement, il est proposé de travailler de front **toutes les formes d'informations** (folder, campagnes d'information, etc.) afin de sensibiliser au maximum riverains et usagers.

Par la suite, il est proposé de **réitérer les campagnes d'information au moins une fois par an** (par exemple, en début de saison touristique).

Les **campagnes de contrôle/répression** doivent, quant à elles, **suivre d'environ un mois, les campagnes d'information**. Elles doivent idéalement être réalisées régulièrement.

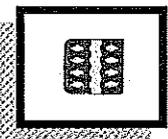
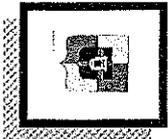
2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- B1. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée.
- B2. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée.
- B3. Assurer la liaison avec l'hôpital de Chimay.
- B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.

Actions spécifiques :

- Création et diffusion d'un **programme d'information générale sur le Plan Communal de Mobilité (PCM)** et sa mise en oeuvre.
 - o *Objectifs*
 - Poursuivre l'information sur le PCM entamée durant l'étude.
 - Fédérer un maximum de personnes aux objectifs et propositions du PCM.
 - o *Moyens*
 - Campagne diversifiée sur le PCM et sa mise en oeuvre :
 - Bulletin semestriel d'information sur le suivi et les mesures prises dans le cadre du PCM ;
 - Panneau d'information fixe à affichage temporaire.



Le Plan Intercommunal de Mobilité de Couvin – Viroinval

Informations générales

Infos TEC
 gllqzrkfoerpfpoe
 kqgqengqjzpjrgp
 qzorqdgzpqogqiz
 rogqfzcoqfzrvqpbz
 rfgozpbqgzoqzqf9p
 zfgzpqogqfzpqojz
 pojfgpozfggedog
 hdqgryxrfefezrfz
 erzzerzzer

**Un nouveau rond-point à
Petigny**
 Crgjlegloepj)âe » l)ëoreoglegqknkqzâvmeig
 lverqjlepbngfkzeifqoeftzfeizetâzôifazôifazid
 ozaklâzoeiaetâlaipoeloeioelâipoelpozetapo

A vélo... vous y seriez déjà !!!

 Geohtqjglopqetqkipoakfhp » aktfoeifgftoekrkâqârti »
 gfnfgoicâjlnopââkrpôâ » lopez » rfozi » frtkfrtkpRi

Exemple de panneau d'information fixe à affichage temporaire

- Emission semestrielle sur la télévision communautaire Canal-C relative au PCM et à sa mise en œuvre ;
- Journée annuelle : « à Couvin et à Viroinval sans ma voiture » avec définition de zones « car-free », d'expositions sur l'état d'avancement du PCM, d'animations diverses.
- Etc.

- Mise en place d'un **programme de sensibilisation et de contrôle/répression à la sécurité routière.**

o *Objectifs*

- Ralentir le trafic aux entrées et dans les agglomérations.
- Diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route.

o *Moyens*

- Campagnes diversifiées sur la sécurité routière :
 - Folder d'information distribué auprès de certains publics cibles : jeunes conducteurs, enfants, personnes âgées, etc.
 - Campagnes d'information et cours d'éducation routière donnés dans les écoles maternelles, primaires et secondaires ;
 - Campagnes d'information au sortir des soirées et boîtes de nuit sur la conduite sous influence de l'alcool et des drogues ;
 - Affichage des campagnes de l'IBSR et/ou du MET ;
 - Organisation avec les tenanciers horeca et les organisateurs de soirées, d'un week-end « safe » sans alcool ni drogue et donc probablement avec moins d'accidents ;
 - Campagnes d'information sur la mise en place progressive de la hiérarchie du réseau et la gestion des vitesses ;
 - Etc.
- Campagne de contrôle/répression
 - Contrôle/répression des vitesses à différents moments : jour et soir, semaine et week-end, période d'affluence touristique, etc.
 - Contrôle/répression de la conduite sous influence de l'alcool et des drogues.

- Mise en place d'un **programme de sensibilisation des déplacements à pied, à vélo et en transports en commun.**

Dans le cas de la mise en place du programme Objectif 2, des actions de ce type seront programmées et ne seront donc, dans ce cas, pas à prendre en charge par le PCM Couvin-Viroinval.

- o **Objectifs**
 - Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.
 - Sécuriser l'usage de ces modes.
- o **Moyens**
 - Campagnes diversifiées sur les **déplacements piétons** (y compris des personnes à mobilité réduite) **et cyclables** :
 - Journée « à Couvin et à Viroinval sans ma voiture », journée où les déplacements à pied et à vélo seront promotionnés (mais uniquement ces types de modes de déplacement) ;
 - Journée « *Petits Pas...Grands Cycles* », journée annuelle spécifiquement destinée aux déplacements à pied et à vélo : découverte des aménagements récents, balades, information sur la sécurité, marquage anti-vol des vélos, etc. ;
 - Communes cyclophiles - promotion du vélo auprès du personnel communal : vélos de service, indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo, vestiaires et douches, etc. ;
 - Vélo-écoles (cours de conduite à vélo) pour enfants et adultes ;
 - Etc.
 - Campagnes diversifiées sur l'usage **des transports en commun** :
 - Journée « à Couvin et à Viroinval sans ma voiture », avec action de découverte des transports en commun ;
 - « Pass » gratuit de découverte (une semaine ou un mois) des transports en commun à destination de certains publics cibles : jeunes, personnes âgées, personnel d'entreprises, etc. ;
 - Journée « vélo + bus/train » : information et promotion sur la combinaison vélo + bus/train ;

- Fiches d'accessibilité en transports en commun par village ;
- Etc.

Mise en œuvre :

Mise au point d'un programme biannuel d'information/communication et contrôle/répression et évaluation de celui-ci par le Conseiller en Mobilité.

2.1.6 Mobilité et urbanisme

Objectifs :

- Faire prendre conscience des enjeux du rapport urbanisme/mobilité auprès de la population et des aménageurs locaux.
- Diminuer le coût collectif de la mobilité rurale, notamment au niveau de la sécurité routière et des transports en commun.

Actions spécifiques :

- Réaliser une **campagne d'information générale** sur les enjeux **entre urbanisme et mobilité**.
 - o *Objectif*
Sensibiliser le public aux conséquences et aux coûts inhérents à tout choix de localisation et plus particulièrement en terme de mobilité (insécurité routière et efficacité des transports en commun).
 - o *Moyens*

Créer un fascicule d'information qui présente les inconvénients (y compris les surcoûts) individuels et pour la collectivité d'une urbanisation en rubans en termes de mobilité et de sécurité routière ; présenter celui-ci à la population (conférence de

presses, article dans le journal communal, etc.), aux écoliers (animation dans les écoles) et aux publics spécialisés locaux (architectes, agences immobilières, géomètres, etc.) via une journée d'étude consacrée à ce sujet.

A Viroinval, une attention particulière sera portée sur l'information à réaliser dans le cadre du Parc Naturel de Viroin-Hermetton.

- **Elaborer un schéma de structure.**

o *Objectif*

Avoir une vision globale du territoire, de son développement futur (localisation des différentes fonctions et impacts) afin de maîtriser celui-ci en termes notamment d'impacts sur la mobilité.

o *Moyens*

Réaliser un schéma de structure. Une fois celui-ci réalisé, différentes zones sensibles auront été définies et des Plans Communaux d'Aménagement pourront alors être mis en place afin de maîtriser la localisation des fonctions au sein du territoire concerné dans un souci d'utilisation parcimonieuse de l'espace et dans l'intérêt de la collectivité.

Mise en œuvre :

Actions à mettre en œuvre rapidement.

2.2 Subdivision temporelle

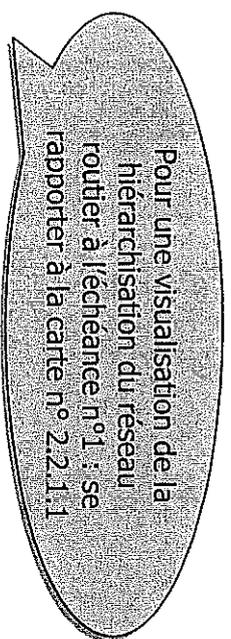
Deux thèmes principaux sont **déclinés selon des échéances temporelles** : **les transports en commun et le réseau routier** (hiérarchisation, circulation, sécurisation et stationnement). C'est un **moyen utilisé pour pouvoir mettre, petit à petit, le PCM en œuvre**. Ceci permet, en effet, que le **PCM** soit à la fois un **document stratégique et opérationnel**.

Les **limites temporelles** sont proposées à **titre indicatif**. Elles permettent d'une part de se **fixer des échéances en terme d'évaluation** de la concrétisation du PCM et d'autre part de **tenir compte des délais de réalisation** des infrastructures programmées qui servent de colonne vertébrale à ce plan. **Trois échéances** ont été retenues selon le principe d'échelonnement tous les 5 ans : 2006, 2011 et 2016. Plus on s'éloigne dans le temps et plus la part de l'impondérable augmente. Les actions et les mesures proposées sont donc de moins en moins détaillées d'un point de vue opérationnel et se cantonnent aux grandes idées stratégiques.

2.2.1 Echéance n°1 (+/- 2006)

2.2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5)

Les propositions de cette échéance n°1 concernant le réseau routier s'organisent à partir de l'hypothèse selon laquelle le premier tronçon de la modernisation de la N5 serait réalisé, à savoir le contournement de Couvin entre Frasnés (ancienne N5) et la N99 entre Couvin et Petigny.



La mise en service de cette nouvelle infrastructure aura un impact important et permettra de réorganiser la hiérarchie du réseau routier. La N939 (Mariembourg – Nismes – N99) redescendra d'un niveau au sein de la hiérarchie et ne jouera plus le rôle d'une voirie qui a une fonction

d'accessibilité régionale mais celui d'une voirie de liaison inter-villages. La N5 entre Frasnès (nouvel échangeur avec le contournement) et la gare de Couvin perdra une partie de son rôle de transit régional et international au profit du contournement. Ceci aura une influence sur les charges de trafic que devront supporter ces voiries. Une estimation de ces variations a été réalisée et cartographiée. Des mesures d'accompagnement (signalisation et infrastructures) seront nécessaires. Elles sont explicitées au point 2.2.1.2.

2.2.1.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité

Ce plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité poursuit plusieurs buts :

- Tout d'abord, il s'agit d'assurer la mise en œuvre de la hiérarchisation proposée ci-dessous, notamment à l'aide d'une signalétique adaptée;
- Ensuite, de développer la sécurité routière ;
- Et enfin, d'organiser, là où cela se justifie, le parking.

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
- B7. Restructurer les voiries régionales.

Actions spécifiques :

- Mise en place d'un programme de gestion modulée de la vitesse.



- *Objectifs*
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
- *Moyens*
 - *Remarques préalables : Les bases légales concernant les limitations de vitesse font l'objet de discussion. Plusieurs modifications sont suggérées : limitation à 70 Km/h des routes secondaires, 30 Km/h obligatoires devant les abords d'écoles ou encore 30 Km/h en agglomération. Selon les mesures qui seront finalement décidées, il y aura lieu de revoir ou pas ce programme.*
 - Délimitation de zones d'approche des centres urbanisés grâce à une transition programmée de la vitesse (90 → 70 → 50 Km/h).
 - Mise à 30 Km/h des centres agglomérés dont
 - la trame urbaine se prête facilement à ce type de vitesse (rues étroites, aménagements de sécurité, rues sinueuses, etc.) ;
 - où les charges de trafic ne sont pas trop élevées ;
 - où le transit est faible.

Le centre de Nismes correspond à ces critères.
- Mise en place d'une politique de gestion de la circulation des poids lourds.
 - *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.

- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
- B7. Restructurer les voiries régionales.
- *Moyens*
 - Ballisage d'itinéraires interdits aux plus de 3,5t – excepté circulation locale là où il existe des alternatives et où le niveau hiérarchique de la voirie le permet (voirie de niveau 3 ou 4) : accès au village de Nismes.
 - Ballisage d'itinéraires obligatoires pour les plus de 3,5t : obligation d'emprunter le contournement de Couvin pour les camions effectuant les liaisons vallée du Viroin-Charleroi.
 - Limitation de la vitesse des plus de 3,5t à 30 Km/h lors des traversées des agglomérations de Petigny, Mariembourg et Couvin.
- Mise en place d'un programme d'aménagements de sécurité.
 - *Objectifs*
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
 - *Moyens*
 - Réaménagement de voiries :
 - **Réaménagement de la Traversée de Petigny** afin de diminuer l'impact du trafic de transit et améliorer la vie riveraine : aménagement d'effets de porte, aménagement des différents carrefours (plateaux ralentisseurs, îlots directionnels, mini-giratoire, etc.), réaménagement des sections courantes (bandes vibrantes transversales, mini-berme centrale franchissable ou pas), réaménagement des

accotements et des traversées piétonnes, réaménagement des arrêts de bus (cf. point 2.2.1.3). C'est une action qui est prioritaire.

- **Réaménagement provisoire de la N5 entre l'échangeur de Frasnes et la gare de Couvin** à l'aide de « bordures de sécurité » en plastique à savoir une restructuration de la répartition du trafic sur la voirie : largeur des bandes de circulation, bande de circulation desservant le petit zoning de services et commercial, zone de demi-tour, bandes cyclables, accotements, etc.
- **Réaménagement provisoire de la N5 entre Mariembourg et Frasnes** à l'aide de « bordures de sécurité » en plastique et particulièrement les carrefours entre les zones urbanisées et la N5.
- Aménagements d'effets de porte aux entrées de Petigny (N99), de Couvin (N99) et de Mariembourg (N939).

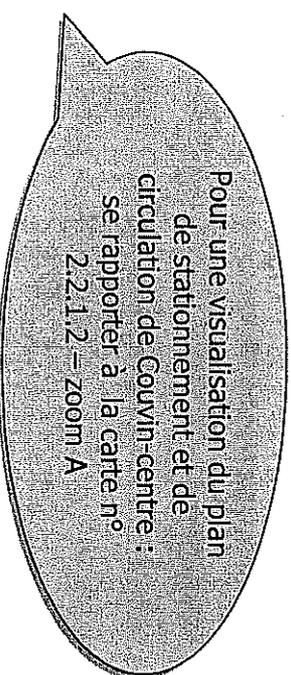
- Développement d'un Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre.

- *Objectifs*

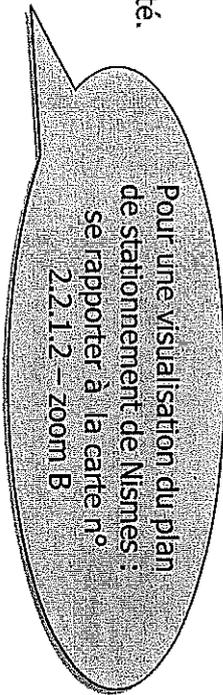
- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
- B7. Restructurer les voiries régionales.

- *Moyens*

- Mise à sens unique des rues suivantes : Nouvelle voirie SRWT, rue de Bercet, Grand-Pont et rue de la Ville. Le but est de répartir le trafic sur plusieurs voiries afin de diminuer la pression automobile. Il n'y a pas lieu de prévoir des



- Développement d'un Plan de stationnement à Nismes.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
 - o *Moyens*
 - Réorganisation des parkings : Durée de parcage autorisée, capacité, dénomination, véhicule autorisé et information.
 - Balisage des itinéraires d'accès aux parkings et mise en place de panneaux informatifs aux entrées du « centre-ville ».



Action	Mise en oeuvre
Programme de gestion modulée de la vitesse	Création d'un comité de suivi des mesures accompagnatrices de la modernisation de la N5 qui associe les Communes et le MET. Il déterminera la mise en oeuvre concertée des mesures de gestion modulée de la vitesse y compris les mesures infrastructurelles, s'assurera que le balisage des itinéraires poids lourds s'effectue dès que les nouvelles infrastructures sont créées.

Politique de gestion de la circulation des poids lourds	Création d'un comité de suivi des mesures accompagnatrices de la modernisation de la N5 qui associe les Communes et le MET. Il déterminera la mise en œuvre concertée des mesures de gestion modulée de la vitesse y compris les mesures infrastructurelles, s'assurera que le balisage des itinéraires poids lourds s'effectue dès que les nouvelles infrastructures sont créées.
Programme d'aménagements de sécurité	Programmation des investissements (priorité n°1 la traversée de Petitigny) par le comité de suivi de la N5.
Plan de stationnement et de signalisation à Couvin-centre	Réalisation d'une étude détaillée (par le Cem) et mise en œuvre concertée avec le MET.
Plan de stationnement à Nismes	Coordination entre la commune et le MET afin que la politique de stationnement soit d'application sur l'ensemble du village (voiries régionales et communales).

2.2.1.3 Plan de transports en commun

Pour mettre en œuvre le schéma d'organisation des transports en commun, on se basera, dans un premier temps essentiellement sur une amélioration du réseau de transports en commun actuel et sur une mise en œuvre des projets déjà programmés.

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B3. Assurer la liaison avec l'hôpital de Chimay.
- B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.

Actions spécifiques :

- Application de la qualité totale sur la ligne 132.
 - *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.

- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- Moyens
 - C'est une mesure qui est déjà programmée par la SNCB et qui consistera notamment à la mise à disposition de nouveaux autorails plus performants et plus confortables mais aussi à la mise en place d'une politique commerciale plus développée en terme d'information et de sensibilisation.
 - Mise en œuvre d'un train supplémentaire le week-end et en saison (Charleroi 10h17 – Mariembourg 11h14 soit en train SNCB soit en autorail CF3V) afin de permettre aux voyageurs venant de loin de rejoindre les sites touristiques régionaux pas trop tard ni en devant partir trop tôt.
- Mise en place du bouclage central à l'aide des transports publics existants.
 - Objectifs
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
 - Moyens
 - « Coordination » des lignes 156b (Mariembourg/Heer/Agimont), 602 (Mariembourg/Olloy/Le Mesnil/Heer/Agimont) et, dans une moindre mesure, 601 (Chimay/Gonrioux/Couvin) et 56 (Nismes/Namur) afin de réaliser le bouclage central, c'est-à-dire l'aménagement des horaires des différentes lignes afin d'assurer les correspondances et le bouclage complet de la zone. Une attention particulière devra être accordée lors de ces aménagements d'horaires aux conséquences sur la desserte des communes voisines afin de ne pas pénaliser celles-ci.
 - Informations du public sur les nouveaux horaires et correspondances.

- Mise en place de la ligne événementielle avec le Centre de Santé des Fagnes.
 - o *Objectifs*
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B3. Assurer la liaison avec l'hôpital de Chimay.
 - o *Moyens*
 - Réorganisation des horaires de consultation du Centre de Santé des Fagnes afin de réserver en priorité une journée aux personnes originaires de Couvin ou de Viroinval se rendant aux consultations en transports en commun.
 - Création d'une liaison en commun entre les entités de Couvin et de Viroinval et le Centre de Santé des Fagnes à Chimay afin de se rendre aux consultations médicales une fois par semaine (2 allers-retours sur la journée).
- Amélioration de la desserte actuelle (lignes TEC).
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
 - o *Moyens*
 - Amélioration des fréquences de la ligne TEC 56.

Il faut améliorer les fréquences en soirées, le week-end et pendant les vacances afin de ne pas oublier la clientèle de loisirs et touristique dans le concept de mobilité.

 - **Pendant l'année**, le service devrait, en plus de ce qui existe actuellement, être assuré aux moments suivants

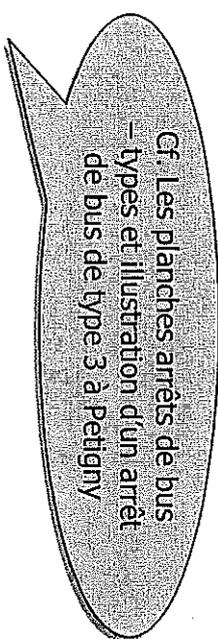
Retour de Namur en soirée			Desserte dominicale			
		Jambes-Nismes			Jambes-Nismes	
Première étape	Vendredi et samedi	21h35	23h12	Dimanche	8h35	10h12
Deuxième étape	Tous les jours (y compris le samedi)	22h35	24h12	Dimanche	12h35	14h12
Retour de Nismes le samedi			Desserte dominicale			
		Nismes-Jambes				
	Samedi	17h46	19h25			
	Samedi	18h46	20h25	Dimanche	8h46	10h25
				Dimanche	12h46	14h25
				Dimanche	17h46	19h25

- Pendant la saison touristique, il faudrait des bus

Samedi			Dimanche		
Jambes-Nismes			Jambes-Nismes		
8h35		10h12	8h35		10h12
12h35		14h12	12h35		14h12
18h35		20h12	18h35		20h12
Nismes-Jambes			Nismes-Jambes		
8h46		10h25	8h46		10h25
12h46		14h25	12h46		14h25
17h46		19h25	17h46		19h25
			18h46		20h25
Semaine (en plus de ce qui existe)			Semaine (en plus de ce qui existe)		
			Nismes-Jambes		
			17h46		19h25
			18h46		20h25

- Equipements des noeuds modaux.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - Développer des noeuds multimodaux.
 - o *Moyens*
 - **Noeuds modaux principaux :**
 - **Gare de Mariembourg :** Réaménager la place de la gare afin d'y organiser un parking « Park & ride », un parking de longue durée, de maintenir et/ou modifier les arrêts de bus, de prévoir des parkings couverts pour vélos ainsi que des abribus. Il serait judicieux qu'une location de vélos (privée ou SNCB) soit de nouveau organisée. Du mobilier urbain de qualité devra aussi être installé. La pose d'un éclairage adéquat renforcera l'utilisation du pôle. Les cheminements piétons et PMR vers la gare CF3V ainsi que vers le pôle secondaire devront être balisés et sécurisés aux endroits problématiques. Une information claire tant d'un point de vue mobilité (parking, horaire, arrêt, etc.) que directionnel (services, attractions touristiques, etc.) devrait compléter le dispositif proposé.
 - **Gare de Couvin :** Lors de l'équipement du bâtiment qui servira de nouvelle gare, il y a lieu de prévoir une information claire tant d'un point de vue mobilité (horaire, arrêt, etc.) que directionnel (services, attractions touristiques, etc.) mais aussi un endroit où le parage des vélos pourra être assuré. Les cheminements piétons et PMR vers le centre de Couvin devront être balisés et sécurisés aux endroits problématiques.
 - **Centre de Nismes (Rue Grande) :** Les aménagements nécessaires à Nismes sont minimes. Il s'agit d'aménager des boxes vélos (à côté de l'arrêt de bus ou mieux à proximité de la poste ou de la maison communale), de prévoir une information claire tant d'un point de vue mobilité (parking, horaire, arrêt, etc.) que directionnel (surtout à destination des touristes) et enfin de sécuriser les cheminements piétons et PMR.

- **Noeuds modaux secondaires :**
 - **Petigny (Rue G. de Monge) :** Il faut profiter du réaménagement de la traversée de Petigny proposé dans le plan de circulation pour y inclure l'aménagement du nœud modal de niveau 2 de Petigny. Cela correspond à l'aménagement d'un arrêt de bus de type 3 (cf. la planche arrêts de bus – types). Une esquisse d'aménagement a été réalisée à cet endroit.



- Création d'un service 105.
 - *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - *Moyens*
 - Mise en route d'un service 105 sur les Communes de Couvin et Viroinval. Un partenariat avec les communes voisines est à envisager afin d'étendre le service à celles-ci.

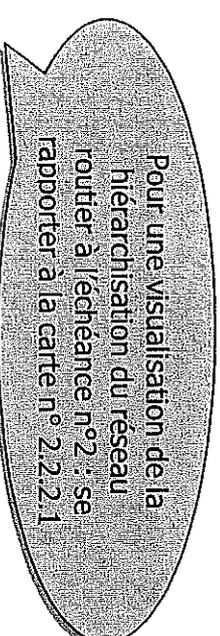
Action	Mise en oeuvre
Qualité totale sur ligne 132	Projet SNCB
Bouclage central à l'aide des transports existants	Demande par les deux communes d'une simulation au TEC afin de voir comment on peut effectuer le bouclage proposé pour Couvin-Viroinval sans affecter négativement les communes avoisinantes. Mise en application de la simulation.

<p>Ligne événementielle vers Centre de Santé des Fagnes</p>	<p>Création d'un comité technique regroupant la ville de Couvin, la Commune de Viroinval, le Centre de Santé des Fagnes qui décidera des modes de mises en application de cette mesure (horaires, itinéraires répartition de la charge financière, etc.). Suite à une décision du comité technique, celui-ci pourrait s'ouvrir au TEC, à la ville de Chimay ou encore à l'asbl Entraide et Solidarité en Entre-Sambre-et-Meuse afin d'élaborer des solutions alternatives.</p>
<p>Amélioration desserte actuelle des TEC</p>	<p>Réalisation par les Cem d'un dossier reprenant les différentes demandes et prise de contact avec les TEC afin de demander une modification du service fourni.</p>
<p>Equipements des nœuds modaux</p>	<p>Réalisation d'une étude sur l'aménagement de nœuds modaux (TEC, SRWT, MET et communes) ; programmation des investissements et des réalisations.</p>
<p>Création d'un service 105</p>	<p>Réalisation d'un dossier par les Cem aidés par les CPAS et prise de contact avec les TEC afin de mettre en service un tel bus.</p>

2.2.2 Echéance n°2 (+/- 2011)

2.2.2.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5)

Les propositions de cette échéance n°2 concernant le réseau routier s'organisent à partir de l'hypothèse selon laquelle la deuxième partie de la modernisation de la N5 serait réalisée, à savoir le contournement de Couvin entre la N99 entre Couvin et Petigny et la jonction avec la N920.



La mise en service de cette nouvelle infrastructure n'aura pas d'impact direct sur la hiérarchisation du réseau. Son influence sur les charges de trafic que devront supporter ces voiries sera faible. Pour des raisons de sécurité routière la nouvelle infrastructure sera dans un premier temps réservée à un trafic de faible tonnage. Les mesures d'accompagnement d'ordre signalétique et infrastructurel préconisées sont explicitées dans le plan de circulation et de sécurisation de la zone centrale.

2.2.2.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
- B7. Restructurer les voiries régionales.

Actions spécifiques :

- Mise en place d'une politique de gestion de la circulation des poids lourds.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
 - B7. Restructurer les voiries régionales.

Pour une visualisation du plan de circulation et de sécurisation à l'échelle n°2 : se rapporter à la carte n° 2.2.2.2

- *Moyens*
 - Balisage d'itinéraires interdits aux plus de 3,5t : Sur le contournement entre l'échangeur de Petitny et la N920.
 - Balisage d'itinéraires obligatoires pour les plus de 3,5t : Obligation d'emprunter le contournement de Couvin pour les camions effectuant les liaisons vallée du Viroin-Charleroi.
- Mise en place d'un programme d'aménagements de sécurité.
 - *Objectifs*
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
 - *Moyens*
 - Réaménagement de voiries :
 - **Réaménagement provisoire de la N5 entre Mariembourg et Frasnes** à l'aide de « bordures de sécurité » en plastique et particulièrement les carrefours entre les zones urbanisées et la N5.
 - **Réaménagement du carrefour N5 – N920 et accès E420** à l'aide d'un giratoire.
- Développement d'un Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre.
 - *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.

Pour une visualisation du plan de stationnement et de circulation de Couvin-centre : se reporter à la carte n° 2.2.2.2 – zoom A

- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
- *Moyens*
- Réaménagement provisoire de la N5 à l'entrée Nord de Couvin : Séparation physique des circulations à renforcer.
 - Réorganisation des parkings : Capacité.
 - Balisage des itinéraires d'accès aux parkings et mise en place de panneaux informatifs aux entrées du centre-ville.
 - Mise en place d'une signalétique directionnelle (F29 et F27).
 - Réaménagement d'espaces publics en lieu de convivialité : Grand Place et Place G. Piron.
 - Intégration du nouveau quartier de Couvin à l'aide de la réalisation d'un plan de circulation.
 - Dédoublement de la Rue Neuve.

Action	Mise en oeuvre
Politique de gestion de la circulation des poids lourds	Le comité de suivi des mesures accompagnatrices de la modernisation de la N5 qui associe les Communes et le MET s'assurera que le balisage des itinéraires poids lourds s'effectue dès que les nouvelles infrastructures sont créées.
Programme d'aménagements de sécurité Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre	Programmation des investissements. Mise en oeuvre de l'étude relative aux Parkings en concertation avec le MET. Programme de réaménagements d'espaces publics en lieux de convivialité.

2.2.2.3 Plan de transports en commun

Au terme de cette échéance le système des transports en commun aura été revu en profondeur et la hiérarchisation en trois niveaux mise effectivement en place.

Objectifs :

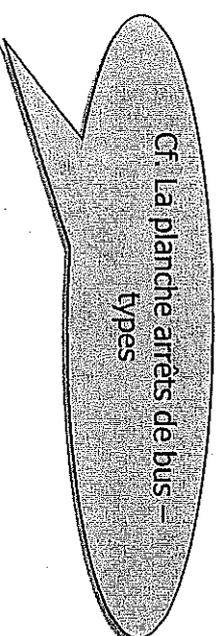
- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.

Actions spécifiques :

- Mise en place de la boucle centrale à l'aide de la création d'une nouvelle ligne.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
 - o *Moyens*
 - Création d'une nouvelle ligne qui sera l'épine dorsale de la nouvelle organisation des transports en commun. Elle effectuera un parcours en boucle. Elle desservira Nismes, Petigny, Couvin, Pesche, Frasnès et Mariembourg. Idéalement la fréquence sera d'un bus par heure et par sens de circulation. Cette fréquence sera renforcée aux heures de pointe. Ce bus s'arrêtera automatiquement aux nœuds principaux (Couvin gare, Mariembourg gare et Grand Rue à Nismes). Une série d'arrêts à la demande complètera le système. Il s'agira des nœuds secondaires (Rue du Monge à Petigny, L'école et le CPAS à Pesche, Chaussée de Philippeville à Mariembourg et Rue du Monument à Frasnès) auxquels s'ajoutera un arrêt supplémentaire à Couvin dans le haut du Parc St Joseph.
 - Campagne d'information et distribution de fiches d'accessibilité aux habitants des deux entités.
- Amélioration de la desserte des lignes existantes.

- *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
- *Moyens*
 - Simplification des itinéraires des lignes 156b, 602 et 601 dans le but d'éviter les doublons avec la nouvelle ligne en boucle et de rendre ces lignes plus attractives grâce à un gain de temps. Une révision des fréquences et des horaires complètera le dispositif afin d'assurer les correspondances avec la ligne en boucle.
 - Evaluation de la pertinence de maintenir la ligne bus 451 Couvin – Charleroi. Une coordination avec l'entité de Philippeville et son PCM devra être assurée.
- Développement du Transport en Commun Alternatif (TCA).
 - *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - *Moyens*
 - Il est difficile de prévoir à ce stade quelle forme pourrait prendre ce Transport en Commun Alternatif. Un seul système peut être retenu ou plusieurs pourront fonctionner en même temps. Il pourra être différent pour chaque aire rurale de mobilité. Une coopération entre les communes, le TEC et d'éventuels autres partenaires (associatifs ou privés) sera nécessaire pour faire aboutir le projet. Une Centrale de Mobilité pourra assurer le fonctionnement du ou des système(s) choisis(s). Taxi social, bus à la demande en porte à porte, bus desservant des points-relais dans les villages, covoiturage, etc. sont quelques-unes des pistes qui peuvent être explorées.
 - Une campagne d'information et de promotion devra accompagner le démarrage du TCA.

- Equipements des nœuds modaux et des arrêts de bus.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B4. Optimiser les réseaux TEC et SNCB.
 - o *Moyens*
 - **Nœuds modaux secondaires :**
 - **Mariembourg (Chaussée de Philippeville) :** Déplacer l'arrêt de quelques mètres (flot friterie « Chez Marie ») afin d'y aménager un parking « Park & ride », un parking de longue durée et des boxes à vélo, ainsi qu'un abribus et du mobilier urbain (poubelle, banc, etc.). Les cheminements des piétons et PMR vers les gares SNCB et des CF3V ainsi que vers la brasserie des Fagnes devront être balisés et sécurisés aux endroits problématiques. Une information claire tant d'un point de vue mobilité (horaire, arrêt, etc.) que directionnel (services, attractions touristiques, etc.) devra compléter le dispositif proposé.
 - **Pesche (Ecole – CPAS) :** Ces nœuds seront équipés d'un parking voitures aménagé si la place disponible est suffisante, d'un parking vélos, de panneaux de signalisation et d'information, d'abribus et de mobilier urbain de convivialité. Ceci correspond à l'aménagement d'un arrêt de bus de type 3 tel que représenté sur la planche des arrêts de bus – types. La sécurisation des cheminements piétons et PMR sera assurée.
 - **Frasnes (Rue du Monument) :** Ce nœud sera équipé d'un parking voitures aménagé si la place disponible est suffisante, d'un parking vélos, de panneaux de signalisation et d'information, d'abribus et de mobilier urbain de



convivialité. Ceci correspond à l'aménagement d'un arrêt de bus de type 3 tel que représenté sur la planche des arrêts de bus – types. La sécurisation des cheminements piétons et PMR sera assurée.

▪ **Arrêts de bus :**

Selon la localisation de ceux-ci (en centre urbain, en plein campagne, à proximité d'un lieu touristique ou du passage d'un itinéraire de promenade, etc.), trois aménagements types sont proposés (cf. la planche des arrêts de bus-type). L'équipement minimum consiste en une signalisation de l'arrêt (marquage au sol et panneau) et en la présence de panneau d'information mobilité (lignes de bus, fréquence, horaire, correspondance avec d'autres lignes, fiche d'accessibilité). L'équipement maximum comprend l'organisation de l'arrêt de bus comme un lieu d'échanges : parkings divers, mobilier de convivialité, information relative à la mobilité mais aussi touristique ou relative aux services publiques. Les cheminements piétons et PMR qui permettent de rejoindre ces arrêts doivent toujours être sécurisés. Une connexion au réseau cyclable est à privilégier.

Action	Mise en oeuvre
Bouclage central à l'aide d'une nouvelle ligne	Réalisation d'un schéma directeur des transports en commun afin de coordonner les différentes mesures de fond envisagées (nouvelle ligne en boucle, TCA, amélioration des lignes existantes) et assurer la liaison avec les entités voisines et plus spécialement Chimay et Philippeville
Amélioration desserte lignes existantes	Réalisation d'un schéma directeur des transports en commun afin de coordonner les différentes mesures de fond envisagées (nouvelle ligne en boucle, TCA, amélioration des lignes existantes) et assurer la liaison avec les entités voisines et plus spécialement Chimay et Philippeville
Création TCA	Réalisation d'un schéma directeur des transports en commun afin de coordonner les différentes mesures de fond envisagées (nouvelle ligne en boucle, TCA, amélioration des lignes existantes) et assurer la liaison avec les entités voisines et plus spécialement Chimay et Philippeville
Equipements des nœuds modaux	Réalisation d'une étude sur l'aménagement de nœuds modaux (TEC, SRWT, MET et communes) ; programmation des investissements et des réalisations.

2.2.3 Echéance n°3 (+/- 2016)

2.2.3.1 Hierarchisation du réseau routier (zoom N5)

Les propositions de cette dernière échéance concernant le réseau routier s'organisent à partir de l'hypothèse selon laquelle la modernisation de la N5 serait complètement terminée et que la nouvelle N5 appelée à devenir la E420 entre la N920 et la frontière française serait opérationnelle.



Cette nouvelle voirie aura un impact considérable au niveau de Couvin (disparition du trafic de transit Nord-Sud). Les Mesures d'accompagnement proposées modifieront encore plus radicalement la hiérarchisation du réseau (cf. le point 2.2.3.2). L'ancienne N5 au Sud de Couvin perdra définitivement sa fonction de voirie de transit entre la Belgique et la France et n'assurera plus que le rôle d'une voirie de liaison intervillages. Couvin-centre retrouvera un certain calme et ne sera plus coupé par du trafic de transit tant Nord-Sud qu'Est-Ouest.

2.2.3.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité

Objectifs :

- A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
- A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
- A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
- B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
- B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).
- B7. Restructurer les voiries régionales.

Actions spécifiques :

- Mise en place d'un programme de gestion modulée de la vitesse.
 - o *Objectifs*
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
 - o *Moyens*
 - Délimitation de zones d'approche des centres urbanisés grâce à une transition programmée de la vitesse (90 → 70 → 50 Km/h).
 - Mise à 30Km/h des centres agglomérés dont
 - la trame urbaine se prête facilement à ce type de vitesse (rues étroites, aménagements de sécurité, rues sinueuses, etc.) ;
 - où les charges de trafic ne sont pas trop élevées ;
 - où le transit est faible.
- Couvin-centre débarrassé de son trafic de camions correspond à cette définition.
- Mise en place d'une politique de gestion de la circulation des poids lourds.
 - o *Objectifs*
 - A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité.
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés ou des services qui n'existent pas sur le territoire.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B6. Gérer le stationnement des véhicules motorisés (y compris les poids lourds).

Pour une visualisation du plan de circulation et de sécurisation à l'échéance n°3 : se rapporter à la carte n° 2.2.3.2

- B7. Restructurer les voiries régionales.
- *Moyens*
 - Balisage d'itinéraires interdits aux plus de 3,5t – excepté circulation locale là où il existe des alternatives et où le niveau hiérarchique de la voirie le permet (voirie de niveau 3 ou 4) : Accès au centre de Couvin.
 - Balisage d'itinéraires obligatoires pour les plus de 3,5t : Obligation d'emprunter le contournement de Couvin et la E420 pour les camions effectuant les liaisons avec la France y compris pour ceux effectuant la liaison entre Chimay et le France.
- Mise en place d'un programme d'aménagements de sécurité.
 - *Objectifs*
 - A2. Intégrer la modernisation de la N5 et son calendrier de réalisations.
 - B5. Mettre en place une politique globale de sécurité routière.
 - B7. Restructurer les voiries régionales.
 - *Moyens*
 - Réaménagement de voiries :
 - **Réaménagement provisoire de la N5 entre Mariembourg et Frasnès** à l'aide de « bordures de sécurité » en plastique et particulièrement les carrefours entre les zones urbanisées et la N5.
 - **Création d'un effet de porte à l'entrée Sud du centre de Couvin (ancienne N5).**

Action	Mise en oeuvre
Programme de gestion modulée de la vitesse	<p>Le comité de suivi des mesures accompagnatrices de la modernisation de la N5 qui associe les Communes et le MET s'assurera que le balisage des itinéraires poids lourds s'effectue dès que les nouvelles infrastructures sont créées.</p>

Politique de gestion de la circulation des poids lourds	Création d'un comité de suivi des mesures accompagnatrices de la modernisation de la N5 qui associe les Communes et le MET. Il déterminera la mise en œuvre concertée des mesures de gestion modulée de la vitesse y compris les mesures infrastructurelles, s'assurera que le balisage des itinéraires poids lourds s'effectue dès que les nouvelles infrastructures sont créées. Programmation des investissements.
Programme d'aménagements de sécurité	

3. TABLEAU DE SYNTHÈSE

Les **actions** présentent une **réponse concrète** aux différents **objectifs** et **mesures prises au niveau de la hiérarchie des réseaux et des plans thématiques qui en découlent**. Ces actions se structurent sous la forme **d'actions générales** qui touchent l'ensemble des éléments pris en compte dans le cadre du développement du Plan Communal de Mobilité et sous la forme **d'actions spécifiques** relatives à chaque approche thématique.

Les actions sont présentées sous la forme d'un tableau synthétique qui reprend l'action elle-même, sa localisation, les acteurs impliqués, une fourchette de coûts, leur degré de priorité et les actions qui sont liées.

- **La localisation** : Les actions couvrent **différentes échelles du territoire**. Elles sont soit destinées à l'ensemble du territoire intercommunal, soit à une seule entité ou encore à un village ou hameau bien précis, soit elles concernent une rue ou un carrefour déterminé.

- **Les acteurs impliqués** : Il s'agit en **priorité des deux communes** mais une concertation au minimum est souvent nécessaire avec la SNCB, le TEC ou le MET que ce soit d'un point de vue technique ou financier. D'autres partenariats sont à rechercher : L'IBSR, les communes voisines, le Centre de Santé des Fagnes, les entreprises privées de la région, le monde associatif, etc.
 - **Les moyens budgétaires** : un ordre de grandeur (faible, moyen et important) a été établi **pour chaque action**.
 - **La priorité d'intervention** : On a lié les **trois priorités d'intervention** retenues aux **trois échéances** qui avaient été sélectionnées lors de l'établissement des plans thématiques temporels. Certaines actions sont directement liées à l'état d'avancement de la réalisation de la modernisation de la N5 (particulièrement les plans de circulation et de sécurisation) ; d'autres sont plus indépendantes (actions liées à la communication, aux contrôles, aux transports en commun, à la sécurisation des aires rurales de mobilité).
 - **Priorité 1** ou échéance n°1 (2006)
 - Il s'agit d'une action demandant une réalisation rapide car la demande est forte surtout au niveau de l'augmentation de la sécurité routière ou parce que le coût/bénéfice est important ou encore, parce que c'est une action qui a un but pédagogique ou d'exemple ou enfin, c'est une action de base nécessaire à la réalisation d'autres actions.
 - ou**
 - L'action accompagne la réalisation de la première phase du contournement (Echangeur de Frasnes – échangeur de Petigny)
 - **Priorité 2** ou échéance n°2 (2011)
 - L'urgence en matière de réalisation est moins importante car le problème est secondaire ou la solution est techniquement et/ou financièrement assez lourde ou encore c'est une action qui complète une action de base.
- ou**

- La mesure est liée à la réalisation de la deuxième phase du contournement (Echangeur de Petigny – N920).
- Priorité 3 ou échéance n°3 (2016)
 - Le rapport entre l'investissement et les impacts réels est peu important ou l'investissement est très lourd ou encore, l'action ne dépend pas de la seule volonté communale et nécessite des collaborations importantes.
 - ou
 - L'action est couplée à la dernière phase de modernisation de la N5 (N920-frontière française).

Les données temporelles sont indicatives car par exemple une opportunité peut se dégager rapidement, de nouvelles pistes de subsidiation peuvent apparaître, ou encore une action peut être reportée pour des raisons techniques ou administratives non prévisibles au stade du PCM.

Programme d'actions	Actions	Actions spécifiques	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Actions liées	Priorités
2.1.4 Sécurisation des aires rurales de mobilité	2.1.4.1 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Ouest	Aménagements effets de porte	Villages de l'aire rurale de mobilité Ouest	Ville de Couvin (et MET)	Elevés		1 à 3
		Aménagements places publiques et abords de lieux publics		Ville de Couvin (et MET)	Elevés		1 à 3
	2.1.4.2 1 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Est	Programme de sensibilisation et de Contrôle/répression	Villages de l'aire rurale de mobilité Est	Commune de Viroinval, Police fédérale, IBSR, MET	Faibles à moyens		1 à 3
		Plan de signalisation directionnelle de proximité		Ville de Couvin et MET	Faibles		1

Plan Communal de Mobilité des Communes de Couvin et Viroinval – Phase 3 : Propositions – Mars 2002

Maîtres d'œuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projets : Survey & Aménagement
 \\Netserver800\data\Dossiers S & A\0101 - PCM Couvin Viroinval\Rapports\Phase3\phantextebis.doc

Programme d'actions	Actions	Actions spécifiques	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Actions liées	Priorités	
2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population		Programme de sensibilisation et de contrôle/répression à la sécurité routière	Couvain et Viroinval	Communes, Police fédérale, IBRSR, MET, acteurs privés et associatifs	Faibles à moyens		1 à 3	
		Programme de sensibilisation des déplacements à pied, à vélo et en transports en commun		Communes, MET, acteurs privés et associatifs et TEC				Faibles à moyens
		Campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité		Communes				
2.1.6 Mobilité et urbanisme	2.2.1.2 Plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité	Elaborer un Schéma de structure	Couvain et Viroinval	Communes	Moyens		1	
Gestion modulée de la vitesse		Entrées d'agglomération et en agglomération et centre de Nismes	Communes et MET	Faibles		1		
		Gestion de la circulation des poids lourds	Couvain, Nismes, Mariembourg et Petigny	MET et communes	Faibles		1	

Plan Communal de Mobilité des Communes de Couvain et Viroinval – Phase 3 : Propositions – Mars 2002

Maitres d'œuvre : Communes de Couvain et Viroinval / MET. Auteurs de projets : Survey & Aménagement
 \\Netserver800\data\Dossiers 5 & A\0101 - PCM Couvain Viroinval\Rapports\Phase3\ph3\plantextebis.doc

Programme d'actions	Actions	Actions spécifiques	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Actions liées	Priorités
2.2.1 Echéance n°1	2.2.1.3 Plan de transports en commun	Aménagements de sécurité	Couvin, Nismes, Mariembourg et Petigny	MET, Couvin et SRWT	Moyens à élevés	Gestion modulée de la vitesse	2 (sauf Petigny 1)
		Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre	Couvin-centre	Couvin et MET	Moyens		2
		Plan de stationnement à Nismes	Nismes	Nismes et MET	Faibles		2
		Qualité totale sur la ligne SNCB 132	Couvin, Mariembourg	SNCB	Elevés		1
		Bouclage central à l'aide des transports publics existants	Couvin, Nismes, Mariembourg, Pesche, Frasnes et Petigny	TEC	Faibles à moyens		1
		Ligne événementielle avec le Centre de Santé des Fagnes	Nismes, Petigny et Couvin	Communes et Centre de Santé des Fagnes (TEC et associatif)	Moyens		1
		Amélioration de la desserte actuelle	Couvin et Nismes	TEC	Faibles à moyens		1
		Gare de Mariembourg, gare de Couvin, rue Grande à Nismes et rue de Monge à Petigny		TEC, SRWT, SNCB et Communes	Moyens à élevés	Bouclage central, amélioration de la desserte et qualité totale sur ligne SNCB 132	1
Création d'une ligne 105			TEC	Moyens à élevés		1	

Programme d'actions	Actions	Actions spécifiques	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Actions liées	Priorités		
2.2.2 Echéance n°2	2.2.2.2 Plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité	Aménagements de sécurité	- Carrefour N5-N920 et accès E420	MET et communes	Faibles		1		
			- N5 entre Mariembourg et Frasnes (y compris carrefours)	MET, Couvin	Moyens à élevés		2		
			Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre	Couvin-centre	Couvin et MET	Faibles à élevés		2	
		2.2.2.3 Plan de transports en commun	Bouclage central à l'aide d'une nouvelle ligne	Amélioration de la desserte actuelle	Couvin, Nismes, Mariembourg, Pesche, Frasnes et Petigny	TEC	Moyens à élevés		1
				Création du TCA (transport en commun alternatif)	Aires de mobilité Est et Ouest	TEC, Communes, partenaires privés ou associatifs	Moyens		1
		Equipements des nœuds modaux et arrêts de bus	Couvin et Nismes	TEC, SRWT, SNCB et Communes	Moyens à élevés	Bouclage central, amélioration de la desserte et TCA	2		

Programme d'actions	Actions	Actions spécifiques	Localisation géographique	Acteurs concernés	Moyens budgétaires	Actions liées	Priorités
2.2.3 Echéance n°3	2.2.3.2 Plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité	Gestion modulée de la vitesse	Entrées d'agglomération et en agglomération et centre de Couvin	Communes et MET	Faibles		1
		Gestion de la circulation des poids lourds	Couvin, N5 et E420	MET et communes	Faibles		1
		Aménagements de sécurité	Couvin	MET, Couvin et SRWT	Moyens	Gestion modulée de la vitesse et circulation des camions	2

TABLER DES MATIERES

AVANT-PROPOS.....	1
1. SCHEMA D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS.....	2
2. PLANS THEMATIQUES.....	4
2.1 AU TERME DU PCM.....	4
2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier.....	4
2.1.2 Organisation des transports en commun.....	8
2.1.3 Déplacements cyclables.....	10
2.1.4 Sécurité des aires rurales de mobilité.....	12
2.1.4.1 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Ouest.....	12
2.1.4.2 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Est.....	14
2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population.....	16
2.1.6 Mobilité et urbanisme.....	20
2.2 SUBDIVISION TEMPORELLE.....	22
2.2.1 Echéance n°1 (+/- 2006).....	22
2.2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	22
2.2.1.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	23
2.2.1.3 Plan de transports en commun.....	28
2.2.2 Echéance n°2 (+/- 2011).....	34
2.2.2.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	34
2.2.2.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	35
2.2.2.3 Plan de transports en commun.....	37
2.2.3 Echéance n°3 (+/- 2016).....	42
2.2.3.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	42
2.2.3.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	42
3. TABLEAU DE SYNTHÈSE.....	45
TABLER DES MATIERES.....	52

Plan Communal de Mobilité des Communes de Couvin et Viroinval – Phase 3 : Propositions – Mars 2002

Maîtres d'œuvre : Communes de Couvin et Viroinval / MET. Auteur de projets : Survey & Aménagement
 \\Netserver800\data\Dossiers S & A\0104 - PCM Couvin Viroinval\Rapports\Phase3\ph3\plantexte\bis.doc

