

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 - Synthèse

Juin 2002



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

AVANT-PROPOS

Les entités de Couvin et de Viroinval, sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des transports (DG.3- IG.31 – D.311) ont décidé de doter leurs Ville et Commune d'un Plan (Inter)Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a notamment pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein du territoire concerné.

Le présent document clôture la mission d'étude confiée au bureau Survey & Aménagement. Il s'agit d'une synthèse du Plan de Mobilité. Il reprend de façon concise les différentes phases du PCM. Il se veut un document de référence auquel pourront avoir recours les différents acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, MET, Ville et Commune) lors de la programmation de travaux, de la demande d'avis sur des projets, etc. Mais il doit aussi être un outil d'information et de sensibilisation de l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent le territoire des deux entités concernées au développement d'une mobilité intégrée soucieuse du bien-être de la collectivité.

Pour chaque phase (Les périodes de retour vers la population – consultation et « enquête » publique), trois points sont abordés : la méthodologie employée, le contenu et un renvoi vers les documents techniques qui apporteront les compléments d'information utile. L'objectif de cette synthèse est bien de mettre en lumière les éléments importants de cette étude, non de donner une information technique détaillée, objet des documents techniques repris en format Acrobat® sur le Cd-rom repris en fin de document.

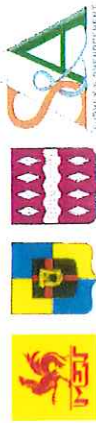
Le travail est loin d'être fini, il faut maintenant faire vivre ce plan et le mettre petit à petit en application en lui accordant notamment les moyens humains et budgétaires nécessaires. Mais il s'agit surtout pour les différents acteurs d'acquiescer le réflexe PCM et de prendre en considération tous les modes de transports, particulièrement en encourageant l'usage des transports en commun, le vélo et la marche.

Survey remercie les différents partenaires du comité d'accompagnement du travail qu'ils ont accompli et plus particulièrement les conseillers en mobilité des deux communes pour leur dévouement.

*Survey & Aménagement,
Mai 2002.*

Copyright – SURVEY & Aménagement, y compris les illustrations. Toute reproduction interdite sans accord préalable écrit et conjoint des maîtres d'œuvre.

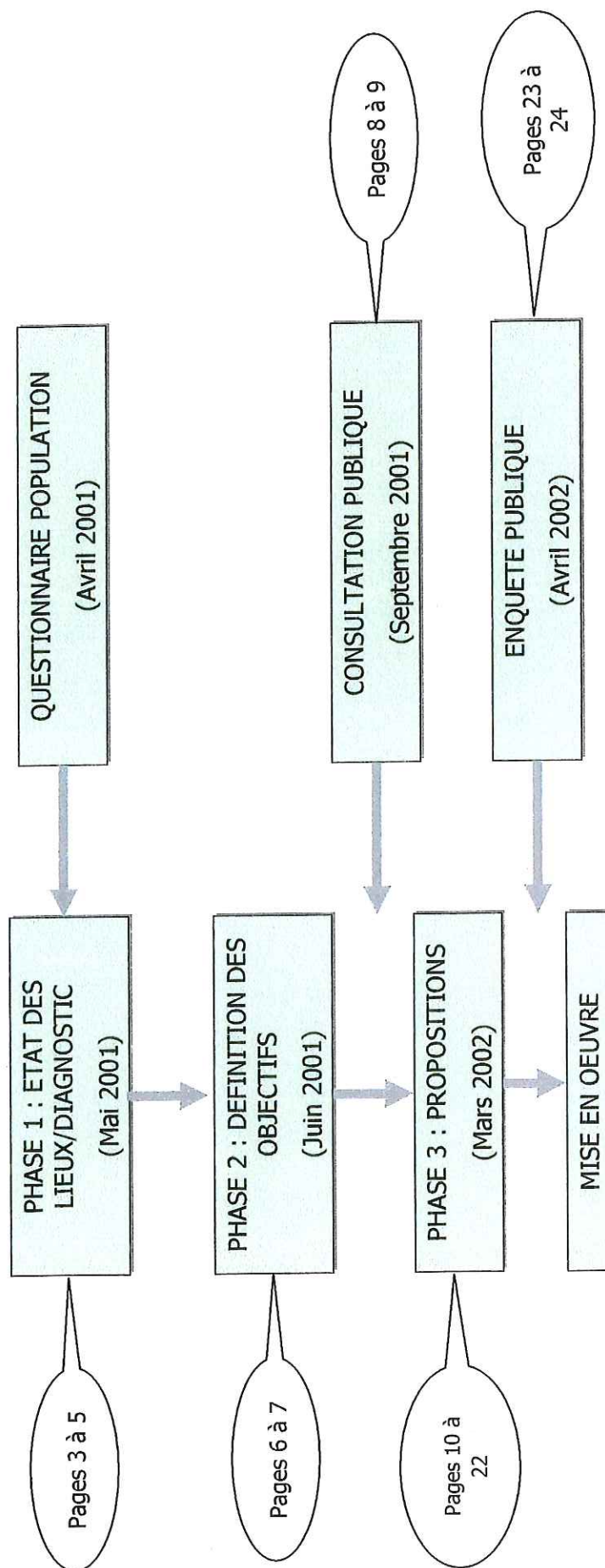
Plan (Inter)Communal de Mobilité de Couvin et de Viroinval – Synthèse – Juin 2002



PLAN DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

L'étude ...

Et la participation citoyenne ...



PHASE 1 : ETAT DES LIEUX / DIAGNOSTIC

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

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

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

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

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

De nombreux projets sont prévus sur ce centre urbain ou à proximité immédiate. Ceux-ci auront un impact important sur la ville et devraient améliorer son cadre de vie grâce notamment à la modernisation de la N5 (entre Frasnes et la frontière française) qui permettra de diminuer le transit.

➤ Viroinval, une commune aux visages multiples ...

Viroinval dépend de Couvin pour de nombreux services et en matière d'emploi. Si, pour rejoindre cette dernière, la voiture domine, surtout pour les déplacements domicile-travail, les bus se maintiennent assez bien car ils proposent un service assez adapté aux demandes (notamment scolaires).

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

Enfin, Viroinval connaît un trafic touristique concentré à Nismes, Oignies et dans la vallée du Viroin.

➤ Une vie locale encore importante

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

➤ **Une dépendance sanitaire**

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

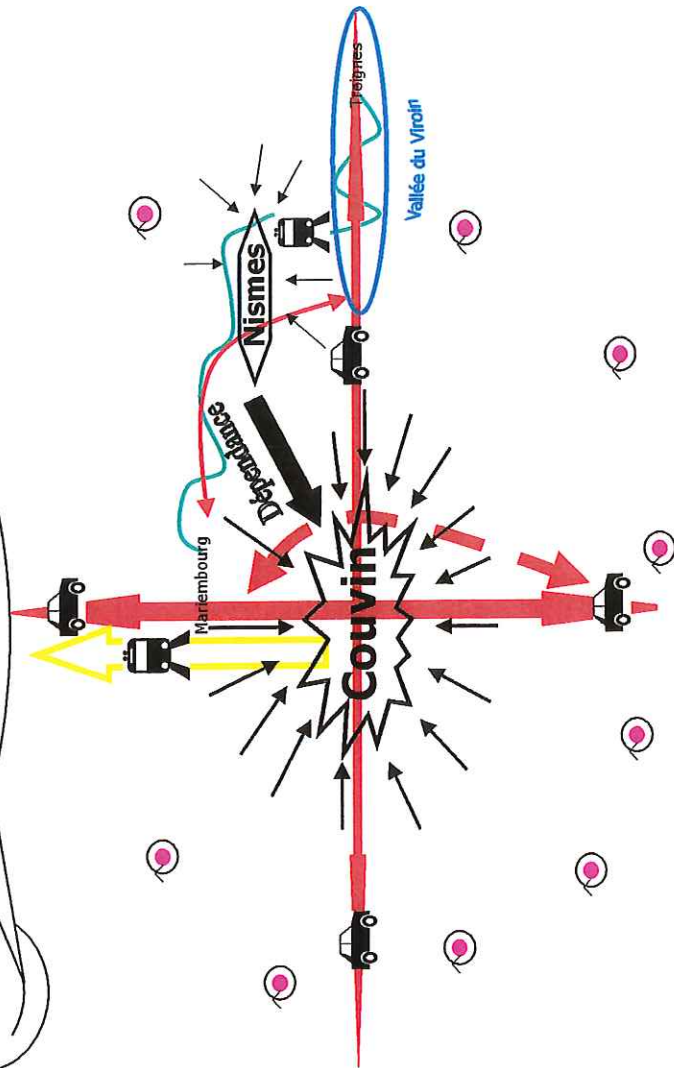
➤ **Un axe structurant (la N5) avec un trafic intense et un futur important**

La nationale 5 structure l'ensemble de la zone étudiée. C'est l'épine dorsale du réseau routier. Elle distribue le trafic sur l'ensemble du territoire mais elle connaît aussi un transit élevé. Actuellement, son impact est important. Il est négatif dans la traversée de Couvin (transit Nord-Sud). Sa modernisation (entre l'échangeur de Frasnes et la frontière française) grâce à la réalisation de la E420 permettra à cette voirie de retrouver une fonction plus locale.

➤ **Un secteur touristique très développé**

Les deux entités ont, au fil des années, développé leurs activités touristiques tant de séjours que de récréations. Les déplacements sont eux-mêmes devenus des produits touristiques (et particulièrement le vélo et le chemin de fer à vapeur – CF3V). La cohabitation avec les habitants est à surveiller (et particulièrement en terme de mobilité) si on veut que ce secteur d'activités continue à prospérer.

Un schéma, une carte,
une illustration, ...



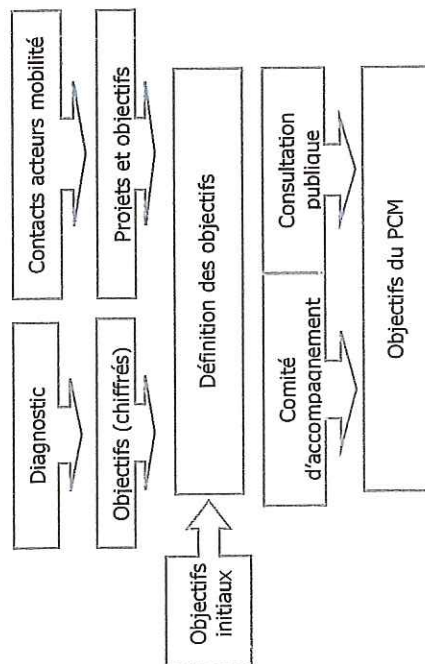
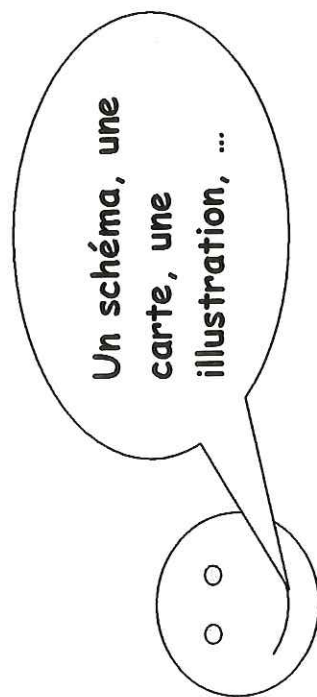
Synthèse schématique du diagnostic : la mobilité à Couvin et à Viroinval

Table des matières de la Phase 1

1. Avant-Propos	p1
2. Cadres généraux	p2
2.1 Cadre paysager	p2
2.1.1 Localisation générale	p2
2.1.2 Du vert entaillé de bleu	p2
2.1.3 Et l'impact de l'homme contemporain	p5
2.2 Cadre humain	p10
2.2.1 La population	p10
2.2.2 Contexte socio-économique	p14
2.2.3 Des entités qui gèrent leur cadre de vie	p28
DIAGNOSTIC DES CADRES GÉNÉRAUX	p32
3. Cadre de la mobilité	p33
3.1 Comportements modaux	p33
3.1.1 Des sources multiples, une approche complexe	p33
3.1.2 Données générales appliquées à notre territoire	p35
3.1.3 Les déplacements de la population	p36
3.2 Un réseau dominant : le réseau routier	p47
3.2.1 Composantes techniques	p47
3.2.2 Hiérarchie	p50
3.2.3 La sécurité routière et les demandes en mobilité	p52
3.2.4 Le futur	p59
3.3 La mobilité sectorielle	p62
3.3.1 Les déplacements piétons	p62
3.3.2 Les déplacements cyclables	p63
3.3.3 Les déplacements automobiles	p65
3.3.4 Les transports en commun	p69
3.3.5 Les déplacements des poids lourds et charrois divers	p78
DIAGNOSTIC DU CADRE DE LA MOBILITE	p80
4. Diagnostic général	p81
Annexes	



PHASE 2 : DÉFINITION DES OBJECTIFS



Méthodologie appliquée pour définir les objectifs

Les objectifs qui ont été définis sont regroupés en deux catégories :

- Les **objectifs généraux (A)** : Ils sont plus abstraits et théoriques mais ils traduisent les grandes options du PCM ;
- Les **objectifs sectoriels (B)** : Ils traduisent de façon plus concrète les orientations définies dans les objectifs généraux.

Trois objectifs généraux:

PROMOUVOIR UNE MOBILITE DURABLE POUR TOUS EN DIMINUANT L'IMPACT ET L'UTILISATION DE LA VOITURE ET EN FAVORISANT L'USAGE DES MODES DOUX (MARCHÉ A PIED ET VELO) ET DES TRANSPORTS EN COMMUN.

ACCOMPAGNER LA REALISATION DU CONTOURNEMENT DE COUVIN ET LA MISE A GRAND GABARIT DE LA N5.

OFFRIR UNE BONNE ACCESSIBILITE DES LIEUX FORTEMENT FREQUENTES TANT A L'INTERIEUR DES DEUX ENTITES QU'A L'EXTERIEUR.

Sept objectifs sectoriels:

DEVELOPPER UN PLAN DE DEPLACEMENTS PEDESTRES SURS (Y COMPRIS A DESTINATION DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE), QUI COMBLENT LES CHAINONS MANQUANTS ET S'ARTICULENT AUX RESEAUX CYCLABLES ET DE TRANSPORTS EN COMMUN.

CONFORTER LA PLACE ACCORDEE AU VELO AU SEIN DE COUVIN ET DE VIROINVAL DEPUIS LE LANCEMENT DU PLAN VELO.

ASSURER UNE LIAISON AVEC L'HOPITAL DE CHIMAY.

RENFORCER L'EFFICACITE ET LA COMPLEMENTARITE DES RESEAUX TEC ET SNCB.

DEVELOPPER UN PROGRAMME DE SECURITE ROUTIERE (SIGNALISATION, VITESSE, TRAVERSEES ET ENTREES DES VILLAGES).

GERER LE STATIONNEMENT DES VEHICULES MOTORISES (Y COMPRIS LES POIDS LOURDS).

RESTRUCTURER LES VOIRIES REGIONALES.

Table des matières de la Phase 2

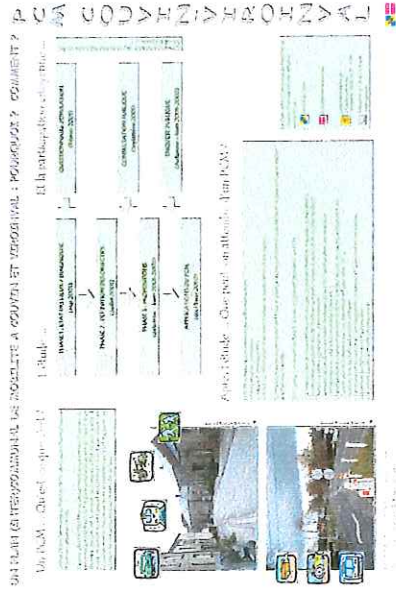
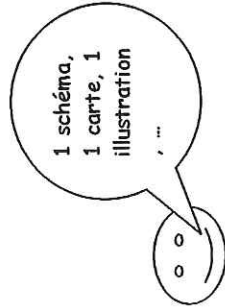
Avant-propos

- 1. Diagnostic : Rappel
- 2. Objectifs des partenaires du PCM
- 3. Structuration des objectifs
 - 3.1 Objectifs généraux
 - 3.2 Objectifs sectoriels
- 4. Analyses particulières
 - 4.1 Répartition spatiale
 - 4.2 Types de mesures et moyens budgétaires
 - 4.3 Répartition temporelle
- 5. Synthèse et conclusion

- p2
- p3
- p6
- p10
- p11
- p14
- p21
- p22
- p23
- p24
- p25



CONSULTATION PUBLIQUE



Exemple de panneau

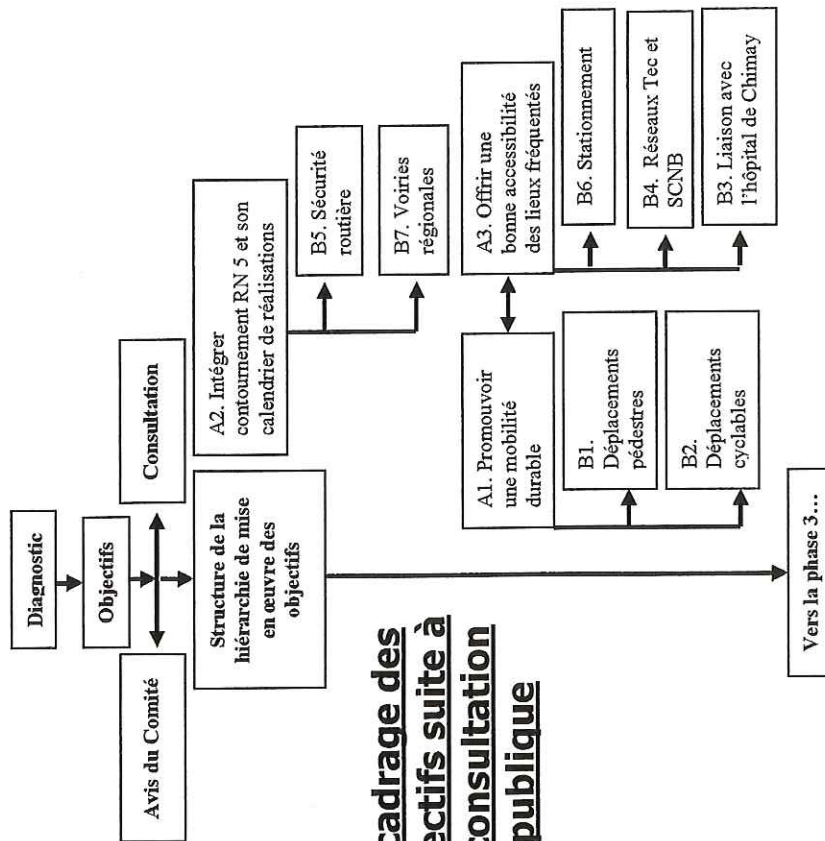
1. Objectifs de la consultation publique:

- Conforter et repréciser le diagnostic posé (phase 1) ;
- Confronter les objectifs définis par le Comité d'Elaboration et ceux de la population (phase 2) ;
- Assurer une information publique générale garantissant ainsi une meilleure réussite de l'application de mesures pronées par le PCM.

2. Organisation

- Envoi d'une plaquette informative sur le PCM invitant les citoyens à participer à la consultation publique ;
- Conférence de presse, le vendredi 07 octobre 2001 à 11h30 suivie d'une visite de terrain ;
- Exposition de 5 panneaux présentant les résultats des phases 1 et 2 dans le hall du centre administratif de Couvin et dans le hall de la maison communale de Viroinval (du lu. au ve. de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 du 10.09 au 28.09 ainsi que le sa. 15.09 de 9h00 à 12h00) et consultation des documents techniques aux mêmes heures au service « population » ;
- Séance d'information et de récolte des avis, le mercredi 19.09 à 20h à l'hôtel de ville de Couvin et le jeudi 20.09 à 20h au centre culturel de Viroinval ;
- Les avis, remarques et suggestions pouvaient être transmis jusqu'au 05.10.01 oralement auprès des conseillers en mobilité, par écrit auprès des Collèges échevinaux ou dans les cahiers mis à disposition à côté des expositions.

Un schéma, une
carte, une
illustration, ...

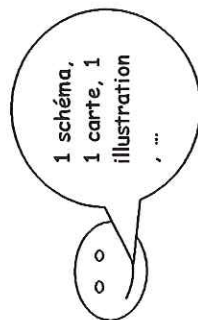


Recadrage des objectifs suite à la consultation publique

3. Apports de la consultation publique

- La consultation publique du Plan Communal de Mobilité de Couvin et de Viroinval a permis de conforter l'analyse établie lors de la première phase de la mission d'étude. Il apparaît aussi que les objectifs avancés par le Comité d'élaboration du PCM correspondent assez bien à ceux que la population souhaite voir développer. Il ne semble pas utile de modifier les objectifs définis mais plutôt de présenter un ordre prioritaire de mise en œuvre de ceux-ci, indépendamment de l'étude qui devra tous les aborder.
- Deux objectifs semblent toutefois devoir être recadrés. Il s'agit de l'objectif général A2 – Assurer l'intégration du contournement de la RN5 et B7 – Restructurer les voiries régionales. Ceux-ci n'insistaient pas suffisamment sur la nécessité de proposer des solutions transitoires à la réalisation du contournement de la RN5.

PHASE 3 : PROPOSITIONS



Principe d'organisation des propositions

Scénario choisi

Schéma d'organisation des déplacements



Au terme du PCM

Par échéance

Sécurisation des aires rurales

Programme d'information et de sensibilisation

Mobilité et urbanisme

Hierarchisation du réseau routier

Organisation des transports en commun

Déplacements cyclables

Hierarchisation du réseau routier

Plan de circulation et de sécurisation

Plan de transports en commun

Tableau de synthèse

Le scénario choisi se base sur

-Une hypothèse de travail: la réalisation rapide de l'ensemble de la modernisation de la N5 (Frasnes-frontière française).

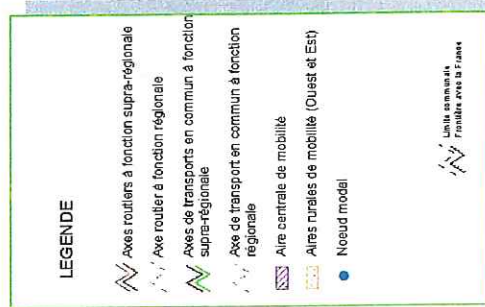
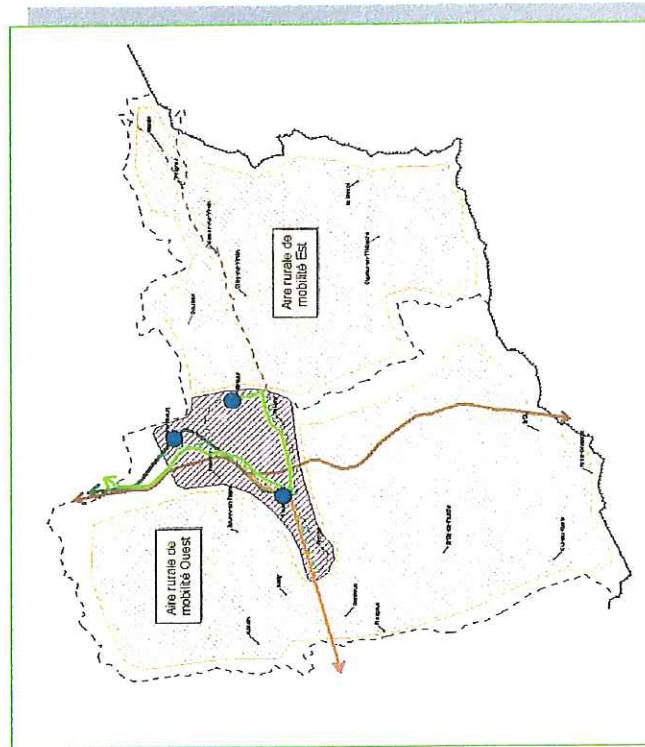
-Et sur 2 axes de travail:

- Une organisation progressive à 3 niveaux des transports en commun;
- Un volet déplacements cyclables qui complète le Plan vélo.

Un schéma, une
carte, une
illustration, ...

Le schéma d'organisation des déplacements

Carte 1. Schéma d'organisation des déplacements



Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 3
Noble D'œuvre : Communes de Couvin et Viroinval / NCT - Auteur et projet : SurveyManagement

EMAHC - V 03.03

Le schéma d'organisation des déplacements a pour objectif principal d'être le **cadre de référence** de l'organisation des déplacements sur le territoire de Couvin et de Viroinval. Il présente les grandes options de l'organisation multimodale des déplacements, à savoir la hiérarchisation des réseaux de communication et les lieux de connexion.

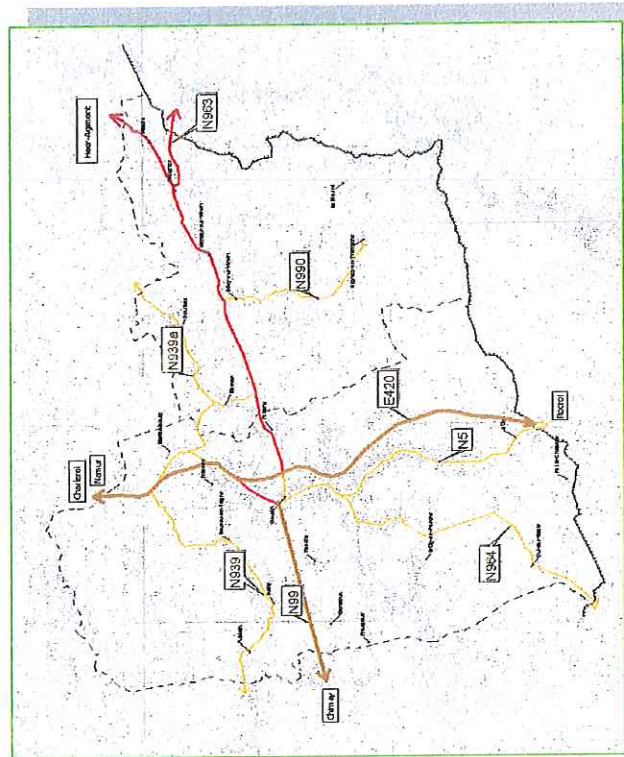
De quoi se compose ce schéma? Il se structure autour

- **d'axes de déplacements**
 - routiers : à fonction supra-régionale (N5/E420 et N99-moitié Ouest) et à fonction régionale (N99-moitié Est) ;
 - de transports en commun (train ou bus) : à fonction supra-régionale (ligne SNCB Couvin-Charleroi et Ligne TEC Nismes-Namur) et à fonction régionale (ligne de bus qui dessert via une boucle l'aire centrale de mobilité).
- **d'aires de mobilité** :
 - aire centrale de mobilité qui inclut les principaux centres urbains et les services;
 - aire rurale de mobilité Ouest composée du solde des villages de l'entité communale de Couvin ;
 - aire rurale de mobilité Est qui comprend les autres villages de la Commune de Viroinval ;
- **de nœuds modaux qui sont les lieux des connexions entre les modes**. Il s'agit de la gare de Couvin, de celle de Mariembourg et du centre de Nismes.

Un schéma, une
carte, une
illustration, ...

La hiérarchisation du réseau routier

Carte 2.1.1. Hiérarchisation du réseau routier



Échelle : 1/100 000

Coordonnées : 50° 42' 17" N - 4° 47' 17" E



N

LEGENDE

- Voie de niveau 1
- Voie de niveau 2
- Voie de niveau 3
- Voie de niveau 4
(non cartographiées)

Unité communale
Frontière avec la France

Plan communal de Mobilité des communes de Couvin et Viroinval - Phase 3
Néale Gossens - Communes de Couvin et Viroinval / NÉAL, Adèle de Prost - Services en commun

Pourquoi établir une hiérarchie du réseau routier ?

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 cette hiérarchisation est couplée une catégorisation des voiries. Cela permet de définir le calibrage des voiries selon les fonctions propres à celles-ci (transit, accessibilité, séjour, etc.) mais aussi le type d'aménagement le plus adéquat, les éventuelles restrictions d'utilisation (par exemple pour les poids lourds), les vitesses préconisées et les conditions d'utilisation pour les modes « doux » (piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes).



L'organisation des transports en commun

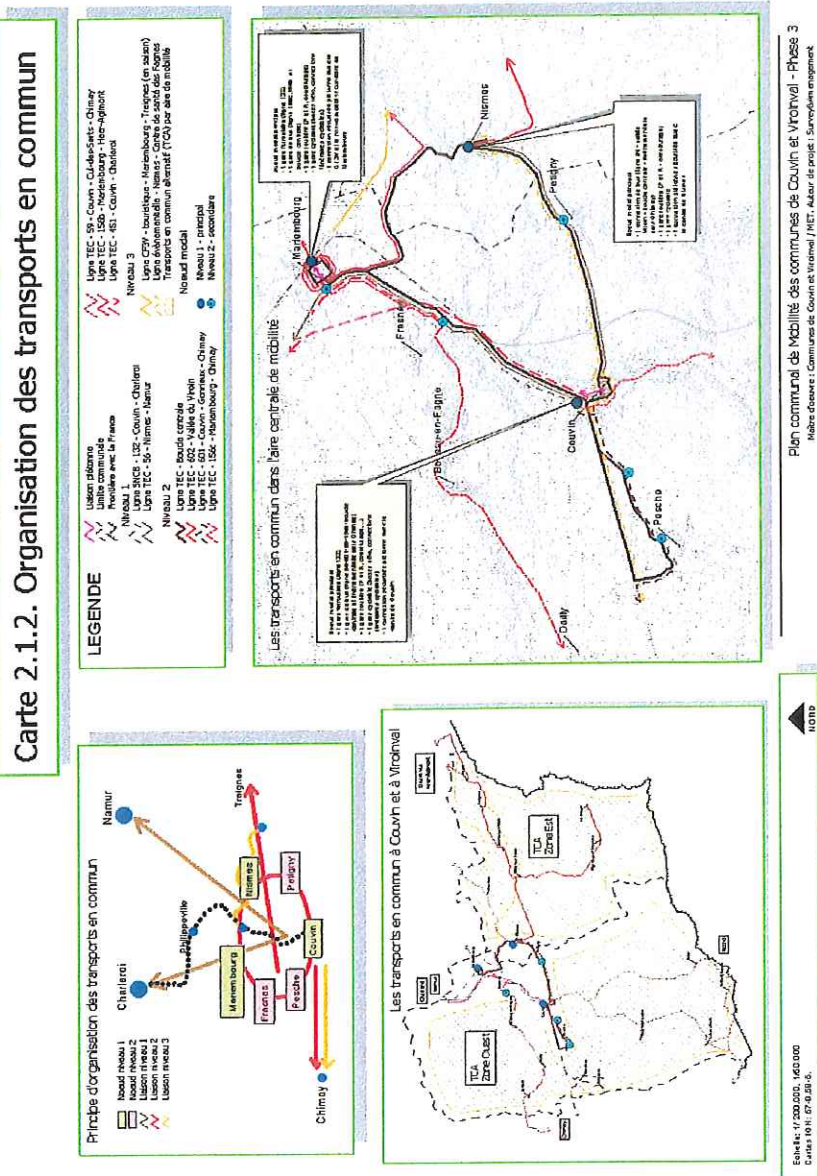
Quel est l'objectif d'un tel plan?

Ce plan est un outil de réflexion sur la mobilité en transports en commun à Couvin et à Viroinval. Il propose des solutions afin d'améliorer l'accessibilité tant à l'intérieur de la zone d'étude que vers l'extérieur. Il veut aussi promouvoir l'intermodalité.

De quoi se compose-t-il?

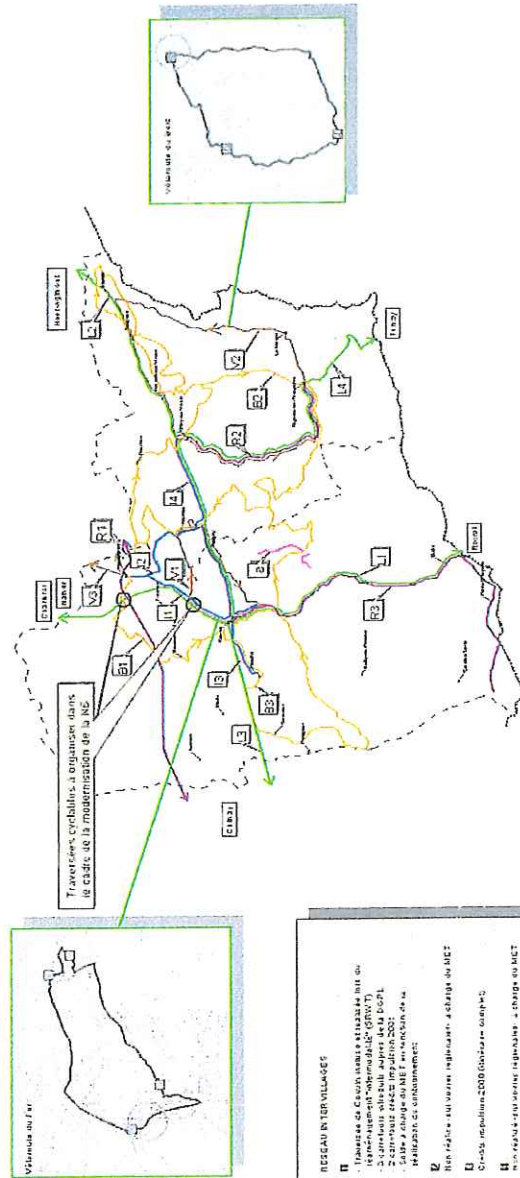
Il comprend

- Au terme du PCM:
 - Une hiérarchisation du réseau pour les lignes et les nœuds d'échange (cf. carte 2.1.2);
 - Une campagne de promotion des transports en commun.
- Selon un phasage dans le temps:
 - Une proposition de mise en œuvre du plan;
 - Une proposition d'équipements des nœuds d'échanges et des arrêts de bus.



Les déplacements cyclables

Carte 2.1.3. Les déplacements cyclables



Pourquoi avoir établi une carte pour les déplacements cyclables alors qu'il existe déjà un Plan Vélo ?

La politique cyclable est une préoccupation des deux entités depuis plusieurs années tant à destination des déplacements touristiques qu'utilitaires (et particulièrement pour le public scolaire). Le Plan vélo date de 1998. Il était donc intéressant de faire le point sur ce qui a déjà été mis en œuvre. Plusieurs tronçons d'itinéraires en sont au stade des études techniques et des réalisations concrètes vont bientôt apparaître sur le terrain. Une mise à jour du Plan vélo est proposée. Celle-ci intègre notamment les itinéraires VTT qui ont, depuis, été réalisés. Les liaisons proposées avec la France ont aussi été renforcées.

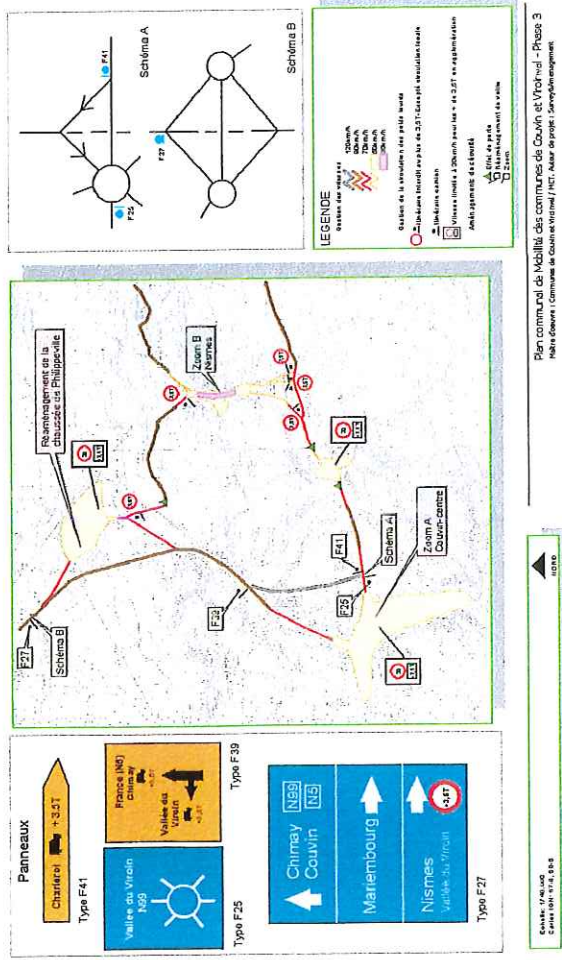


L'objectif premier de ce **plan de circulation et de sécurisation** est d'accompagner la modernisation de la N5/E420 (depuis Frasnès jusqu'à la frontière française). Il poursuit plusieurs buts : il s'agit, tout d'abord, d'assurer la mise en oeuvre de la hiérarchisation proposée notamment à l'aide d'une signalétique adaptée ; ensuite de développer la sécurité routière et enfin d'organiser, où cela se justifie, le parking. Une partie des actions développées sont évolutives, c'est-à-dire qu'elles s'adaptent à l'état d'avancement des travaux programmés.

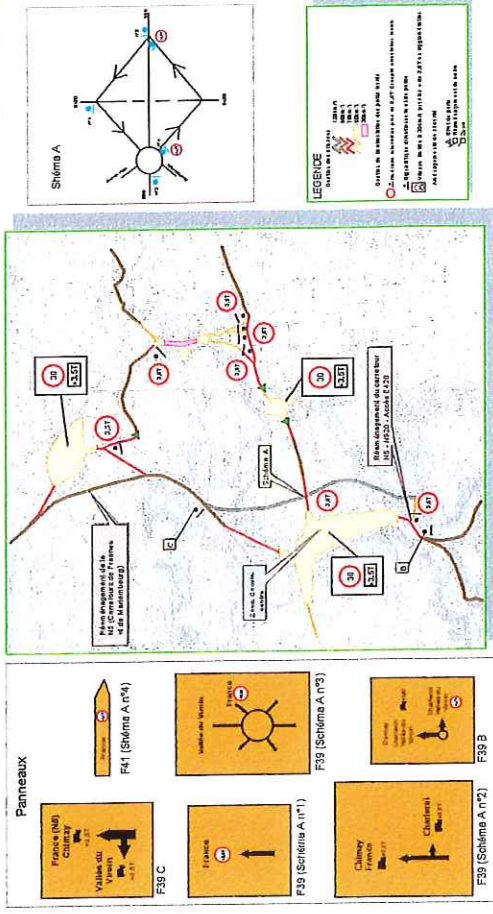
1 schéma, 1
carte, 1
illustration,
...

Plan de circulation et de sécurisation

Carte 2.2.1.2. Plan de circulation et de sécurisation
Echéance 1 - Phase a - Aire centrale de mobilité



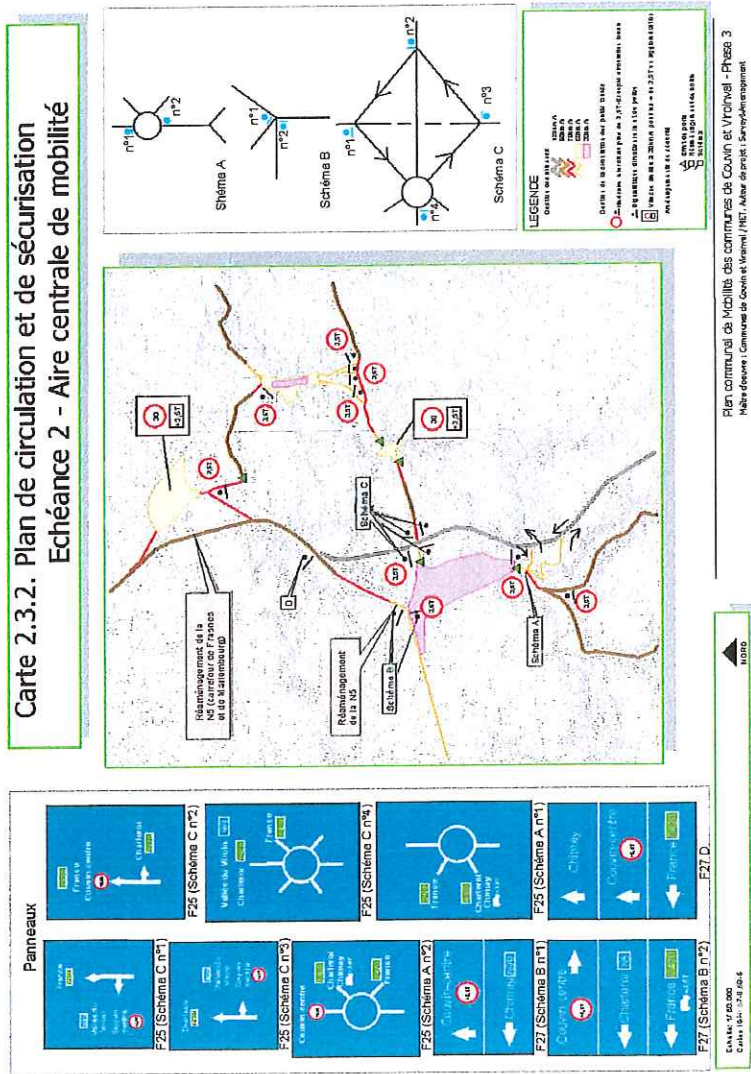
Carte 2.2.2.2. Plan de circulation et de sécurisation
Echéance 1 - Phase b - Aire centrale de mobilité



Echéance 1	
Phase a	Phase b
Programme de gestion modifiée de la vitesse - Exemple : mise à 30 Km/h de l'hyper-centre de Nismes	
Politique de gestion de la circulation des poids lourds Exemple : Limitation de la vitesse des plus de 3,5t à 30 Km/h dans la traversée de Couvin	Itinéraire obligatoire
Programme d'aménagements de sécurité Exemple : Réaménagement de la N5 entre Mariembourg et Frasnès	
Plan de circulation et de stationnement de Couvin-Centre	
Plan de stationnement de Nismes	
Adaptation de la signalisation directionnelle	

Plan de circulation et de sécurisation - suite

Un schéma, une carte, une illustration, ...



Phase 2 :

- Programme de gestion modulée de la vitesse
Exemple : mise à 30 Km/h du centre de Couvin.
- Politique de gestion de la circulation des poids lourds
Exemple : obligation d'emprunter le contournement de Couvin et la E420 pour les camions effectuant les liaisons avec la France, y compris pour la liaison Chimay-France.
- Programme d'aménagements de sécurité
Exemple : aménagement d'effet de porte: entrée Sud de Couvin.
- Adaptation de la signalisation directionnelle.

La sécurisation des aires rurales de mobilité

Aire rurale de mobilité Ouest

- Objectif: sécuriser les entrées et les traversées des villages.
- Mesures proposées:
 - Programme d'aménagements d'effets de porte;
 - Programme d'aménagements des places publiques et des abords des lieux publics;
 - Plan de signalisation directionnelle de proximité.

Aire rurale de mobilité Est

- Objectif: optimisation de l'usage des aménagements déjà réalisés et sécurisation des derniers endroits sensibles.
- Mesures proposées:
 - Programme de sensibilisation et de contrôle /répression ;
 - Mise à 30Km/h progressive des cœurs de village ;
 - Programme d'aménagements des abords des lieux publics.

Mobilité et Urbanisme

Le but de ce programme est de faire prendre conscience des enjeux du rapport urbanisme/mobilité auprès de la population et des aménageurs locaux. Différentes actions sont prévues: campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité (coût, avantage et inconvénient d'une localisation donnée, etc.); programmation de la réalisation d'un schéma de structure par les deux entités.

Un programme d'information et de sensibilisation

Le but de ce programme est double. Il s'agit d'une part, d'informer tous les usagers (actuels et futurs) des actions menées dans le cadre du PCM afin d'améliorer la mobilité au sein des Entités de Couvin et de Viroinval et d'autre part, de promouvoir les modes de déplacements alternatifs. Il comprend trois parties:

- Un programme d'information générale sur le Plan Communal de Mobilité et sa mise en œuvre: bulletin semestriel d'information, panneau d'information fixe à affichage temporaire, etc.
- Un programme de sensibilisation/répression à la sécurité routière: organisation d'un week-end « sans alcool » ni drogue, cours d'éducation routière dans les écoles, campagne d'information sur la mise en place progressive de la hiérarchisation routière, contrôle de vitesse, etc.
- Un programme de sensibilisation des déplacements à pied, à vélo et en transports en commun: organisation d'une journée « Petit Pas... Grands Cycles » comprenant une série d'animations destinées à promouvoir les modes doux, des fiches d'accessibilité des villages en transports en commun, etc.

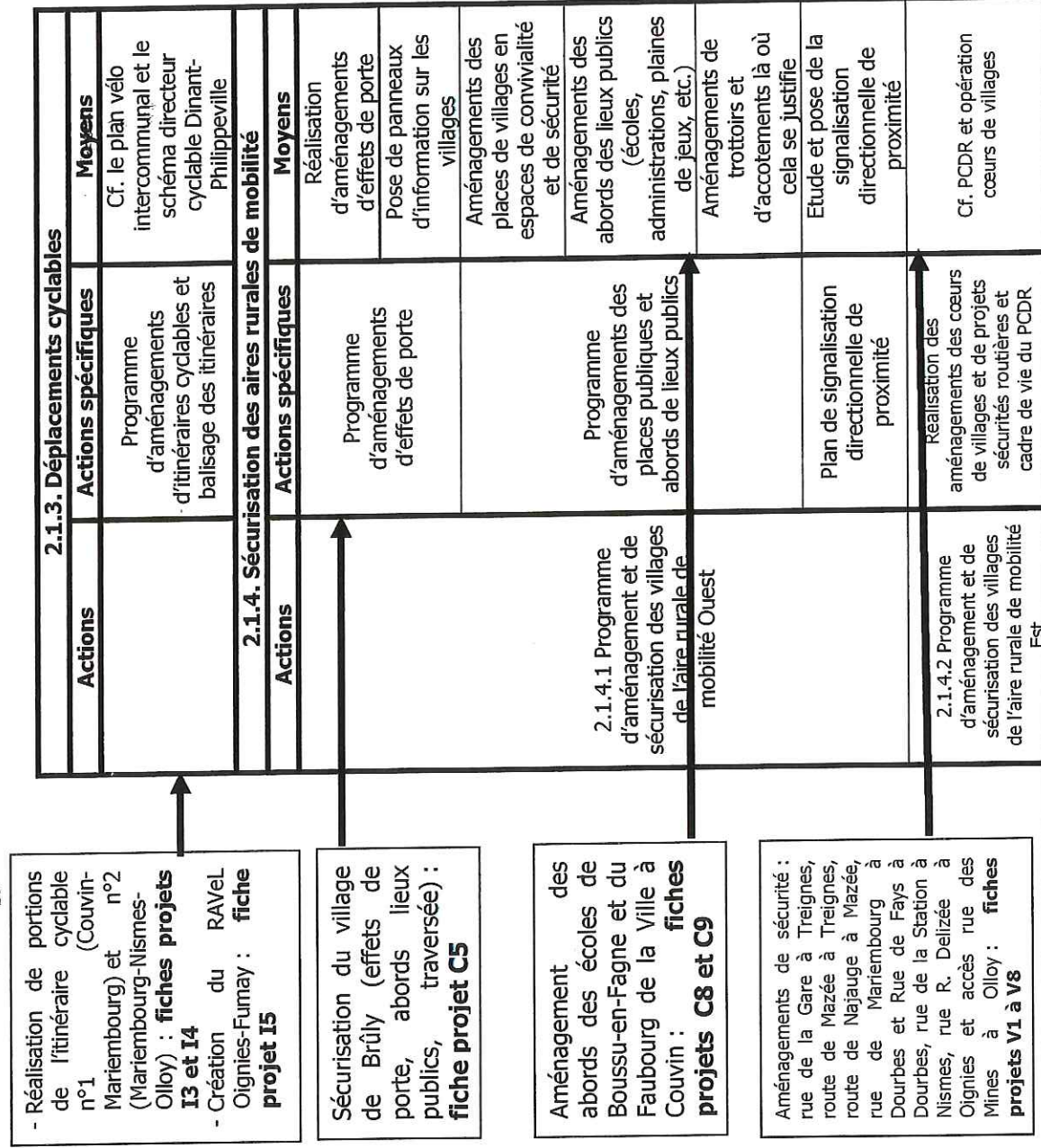
Synthèse des actions proposées

Après avoir défini la mobilité dans le futur à Couvin et à Viroinval, il s'agit de se demander comment, concrètement, on peut appliquer sur le terrain les options proposées. C'est à quoi s'emploie le programme d'actions. Il s'agit d'un catalogue de mesures regroupées par thème: sécurisation des aires rurales, information et sensibilisation, mobilité et urbanisme, plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité, plan de transports en commun.

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.

Ces actions ne seront pas toutes réalisées d'un coup mais une programmation dans le temps a été établie (degré de priorité). Certaines actions dépendent de la volonté commune d'un grand nombre d'acteurs et seront donc plus laborieuses à mettre en œuvre. Des moyens budgétaires parfois importants sont nécessaires et il faudra saisir l'opportunité financière pour concrétiser les actions.

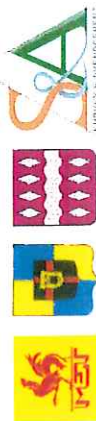
18



2.1.4.2 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Est (suite)	Programme de sensibilisation et de Contrôle/répression	Folder d'information, campagne de sensibilisation à l'intention des touristes et voyagistes, campagne d'information à destination des transporteurs routiers et des entreprises locales, pose de panneaux d'information multilingue, campagne de répression, etc.
		Pose de panneaux (limitation vitesse)
	Programme d'aménagements des abords de lieux publics	Aménagements des abords des lieux publics Aménagements de trottoirs et d'accotements là où cela se justifie

Cheminement piétons à Treignes et à Nismes : **fiches projets V9 et**

2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population			
Actions	Actions spécifiques	Moyens	
2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population	Programme d'information générale sur le PCM	Panneaux d'affichage temporaire, bulletin semestriel, émission semestriel sur Canal-C, journée annuelle « à Couvin et à Viroinval sans ma voiture », etc.	
Programme d'information générale sur la mise en œuvre du PCM : fiche projet I8	Programme de sensibilisation et de contrôle/répression à la sécurité routière	Campagnes diversifiées sur la sécurité routière : Folder d'information à destination de publics cibles (jeunes conducteurs, personnes âgées, etc.), cours d'éducation routière dans les écoles, affichages des campagnes de l'IBSR ou du MET, organisation d'un week-end « safe » sans alcool et drogue, information sur la mise en place de la hiérarchie du réseau et la gestion des vitesses, etc.	
Programme annuel de sensibilisation et de contrôle/répression : fiches projets I6, V12 et V13		Campagne de contrôle/répression : vitesse, conduite sous influence, etc.	
Actions de sensibilisation aux modes doux : fiches projets V12 et V13		Campagnes de promotion des déplacements à pied et à vélo : journée « à Couvin et à Viroinval sans ma voiture », journée « Petits pas ... Grands cycles » + activités programmées dans le cadre du schéma directeur-cyclable Dinant-Philippeville	
	Programme de sensibilisation sur les déplacements à pied, à vélo et en transports en commun	Campagnes de promotion des transports en commun : « pass » gratuits pour certains publics cibles, fiche d'accessibilité par village, etc.	



2.1.6 Mobilité et urbanisme		
Actions	Actions spécifiques	Moyens
2.1.6 Mobilité et urbanisme	Campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité	Fascicule, journée d'étude, campagne de presse, etc.
	Elaborer un Schéma de structure	
2.2. Echéance 1		
Actions	Actions spécifiques	Moyens
2.2.1 Phase a	2.2.1.2 Plan de circulation et de sécurisation de l'aire centrale de mobilité	Pose de panneaux routiers (limitation de vitesse)
		Pose de panneaux routiers limitation (vitesse pour les + de 3,5t, itinéraire interdit)
		Réaménagement -ments de -ents d'effets de porte
		Traversée de Petigny
		N5 entre échangeur de Frasnes et gare de Couvin
		N5 entre Mariembourg et Frasnes
		Petigny, Couvin et Mariembourg
	Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre	Plan de circulation de l'hyper-centre, réaménagement N5, réorganisation des parkings, balisage des itinéraires d'accès aux parkings, mise en place d'une signalétique directionnelle
	Plan de stationnement à Nismes	Réorganisation des parkings et balisage des itinéraires d'accès aux parkings

Réaménagement de la traversée de Petigny (Effets de porte, sécurisation des usagers lents et équipements du noeud modal : **fiches projets de C2 à C4**

Réaménagement provisoire de la N5 : a. entre l'échangeur de Frasnes et le carrefour avec la N99 et b. entre l'échangeur de Frasnes et Mariembourg : **fiches projets C10 et C11**

Couvin-centre : plan de circulation dans l'hyper-centre phase 1, intégration de la nouvelle voirie TEC et (information) et sécurisation des cheminements piétons: **fiches projets C1, C6 et C7**

Mise en oeuvre du plan de stationnement de Nismes : **fiche projet V11**



21

Promotion de la ligne 132 : fiche projet I7 Création de la ligne événementielle avec le centre de Santé des Fagnes: fiche projet I1	Qualité totale sur la ligne SNCB 132	Mise en œuvre des mesures programmées par la SNCB
		Amélioration de l'offre en saison et le week-end
	Bouclage central à l'aide des transports publics existants	Coordination des lignes 156b, 602, 601 et 56
	Ligne événementielle avec le Centre de Santé des Fagnes	Information du public
	Amélioration de la desserte actuelle	Réorganisation des consultations du Centre de Santé des Fagnes
	Equipements des nœuds modaux	Création d'une liaison en transports en commun
	Création d'un transport destiné aux PMR	En soirée, le week-end et pendant les vacances
	Gestion de la circulation des poids lourds	Equipements des nœuds modaux principaux : stationnement (vélo, bus, auto de courte et de longue durée), mobilier urbain de qualité de convivialité et informatif, éclairage, etc.
	Aménagements de sécurité	Equipements des nœuds modaux secondaires : Petigny
	Plan de stationnement et de circulation à Couvin-centre	
	Bouclage central à l'aide d'une nouvelle ligne	Pose de panneaux routiers (limitation vitesse pour les + de 3,5t, itinéraire interdit)
	Amélioration de la desserte actuelle	Réaménagement de voiries : la N5 entre Mariembourg et Frasnes et le carrefour N5/N920/E420
	Création du TCA (transport en commun alternatif)	Plan de circulation de l'hyper-centre, réaménagement N5, réorganisation des parkings, balisage des itinéraires d'accès aux parkings, mise en place d'une signalétique directionnelle, réaménagements d'espaces publics en lieu de convivialité (Grand Place et Place Piron) et intégration du nouveau quartier de Couvin
	Equipements des nœuds modaux et arrêts de bus	Création d'une nouvelle ligne
		Campagne d'information et distribution de fiches d'accessibilité aux habitants
		Simplification des itinéraires, révision des fréquences et horaires
		Evaluation de la pertinence de maintenir la ligne 451
		Création d'un TCA par aire rurale de mobilité
		Campagne d'information
		Equipement des nœuds modaux secondaires : Mariembourg, Pesche et Frasnes
		Equipement des arrêts de bus

Plan (Inter)Communal de Mobilité de Couvin et de Viroinval – Synthèse – Juin 2002



TABIE DES MATIERES DE LA PHASE 3

AVANT-PROPOS.....	1
1. SCHEMA D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	2
2. PLANS THEMATIQUES ET MISE EN OEUVRE.....	4
2.0 INTRODUCTION.....	4
2.1 AU TERME.....	6
2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier.....	6
2.1.2 Organisation des transports en commun.....	9
2.1.3 Déplacements cyclables.....	11
2.1.4 Sécurisation des aires rurales de mobilité.....	13
2.1.4.1 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Ouest.....	13
2.1.4.2 Programme d'aménagement et de sécurisation des villages de l'aire rurale de mobilité Est.....	15
2.1.5 Programme d'information et de sensibilisation de la population.....	17
2.1.6 Mobilité et urbanisme.....	21
2.2 ECHEANCE 1	23
2.2.1 Phase a.....	23
2.2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	23
2.2.1.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	24
2.2.1.3 Plan de transports en commun.....	29
2.2.2 Phase b.....	35
2.2.2.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	35
2.2.2.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	36
2.2.2.3 Plan de transports en commun.....	38
2.3 ECHEANCE 2	43
2.3.1 Hiérarchisation du réseau routier (zoom N5).....	43
2.3.2 Plan de circulation et de sécurisation (y compris le stationnement) de l'aire centrale de mobilité.....	43
3. TABLEAU DE SYNTHESE ET PROGRAMME D'ACTIONS A COURT TERME.....	47
TABIE DES MATIERES.....	54

ENQUÊTE PUBLIQUE

1. Objectifs de l'enquête publique:

- Assurer une information publique générale garantissant ainsi une meilleure réussite de l'application de mesures pronées par le PCM.
- Confronter les propositions émises aux remarques de la population.

2. Organisation

- Information de la population du déroulement d'une enquête publique via l'insertion d'un avis dans le toutes-boîtes « le passe-partout » du 11 avril 2002 (voir annexe 1).
- Exposition de 5 panneaux présentant les résultats de la phase 3 et qui complète les premiers panneaux exposés en octobre 2001 dans le hall du centre administratif de Couvin et dans le hall de la maison communale de Viroinval accessible du lundi au vendredi de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 du 15 avril au 10 mai 2002 ainsi que les samedis 20 et 27 avril et 11 mai de 9h00 à 12h00 ;
- Consultation des documents techniques aux mêmes heures (y compris le samedi) au service « population » ;
- Séance d'information à la population le lundi 22 avril à 19h30 à l'administration communale de Viroinval et le mardi 23 avril à 19h30 à l'hôtel de ville de Couvin ;
- Séance d'information de la CLDR de Viroinval le mardi 7 mai à 20h à Treignes.

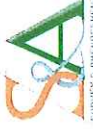
Les avis, remarques et suggestions pouvaient être transmis jusqu'au 10 mai 2002 :

- soit auprès des conseillers en mobilité;
- soit par écrit (fax ou courrier) à l'intention du Collège échevinal.



3. Apports de l'enquête publique et modification de la phase 3

Peu de remarques sont directement liées à une proposition donnée du PCM. La majorité des remarques émises sont des remarques négatives. Les personnes refusent la mesure proposée mais ne proposent rien à la place. Les remarques se sont focalisées sur la modernisation de la N5, surtout sur sa remise en cause et, dans une moindre mesure, sur les mesures proposées pour accompagner la réalisation de celle-ci. Les transports en commun, les modes doux et le programme d'information et de sensibilisation ont suscité très peu de remarques (voir d'intérêt). Quelques propositions supplémentaires ont quand même été émises. Certaines réflexions remettent en cause le contenu des phases 1 et 2 déjà adopté.



Cette étude a été réalisée par Survey & Aménagement à la demande conjointe et avec l'étroite collaboration du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Transports – Direction des Etudes et de la Programmation, de la Ville de Couvin et de la Commune de Viroinval.

Ont collaboré également à cette étude:

- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de la Mobilité;
- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge des Travaux publics;
- Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Routes et Autoroutes – Direction des Routes de Namur;
- Le Ministère de la Région Wallonne - Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine;
- La Société Régionale Wallonne du Transport;
- L'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

**Le Plan Communal de Mobilité de Couvin-Viroinval a été adopté par le Comité d'Elaboration,
le 27/06/2002**

