

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ COUVIN

PHASE 1 : DIAGNOSTIC – SITUATION 2018

Ont participé à la rédaction de ce rapport :

- ***Delphine Hebert*** – Associée – Chef de Projets
- ***Tiago Daniel Costa Pina*** – Chargé d'études
- ***Irene Tedde*** – Chargée d'études

agora
E T U D E S

Rue Montagne aux Angés, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

Principaux éléments de situation existante	9
1 Contexte géographique	9
1.1 Déplacements domicile-travail	9
1.2 Modes utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail	13
2 Modes doux	14
2.1 Déplacements utilitaires piétons et vélos	14
2.1.1 Dans le centre de Couvin :	14
2.1.2 Dans les villages:	38
2.2 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite	38
2.3 Déplacements de loisirs	39
2.3.1 Réseau communal de mobilité douce	40
2.3.2 Aménagements cyclables régionaux existants et projets d'aménagements	41
2.3.2.1 Réaménagement de la L156 entre Mariembourg et Chimay	42
2.3.3 Synthèse des infrastructures cyclables existantes à l'échelle communale et Centre-Ville	43
2.3.4 Sens Uniques Limités (SUL)	44
2.3.5 Stationnements à destination des cyclistes	45
2.4 Actions de sensibilisation	46
2.5 Conclusions	46
3 Transports en commun	47
3.1 Transports en commun ferrés : SNCB	47
3.1.1 Etat de l'offre actuelle	47
3.1.2 Etat de la demande actuelle en gare de Couvin et Mariembourg	48
3.1.3 Modes de déplacements comparés : meilleurs temps de parcours théoriques	49
3.2 Intermodalité	51
3.2.1 Intermodalité au niveau des horaires TEC / SNCB	51
3.2.2 Intermodalité au niveau de l'organisation physique des gares	52
3.2.2.1 Train/ vélos	52
3.2.2.2 Train/ Piétons	52
3.2.2.3 Les bâtiments	52
3.3 Transports en commun routiers : TEC	58
3.3.1 Offre	58
3.3.1.1 Fréquence de passage	59
3.3.1.2 Cadencement	62
3.3.1.3 Localisation des arrêts	63
3.3.1.4 Qualité des arrêts (Accessibilité PMR)	65
3.3.2 Demande en déplacements	66
3.3.3 Points noirs routiers des itinéraires	71
3.3.4 Projets	71
Conclusions	71
4 Mobilité scolaire	73
4.1 Écoles de Couvin – enseignement fondamental	73
4.2 Écoles de Couvin – enseignement secondaire	74
4.3 Aménagements existants	74
4.4 Dysfonctionnements observés	74
4.5 Enquête scolaire	99
4.6 Conclusions	99
5 Transport privé et transports de marchandises	101
5.1 Hiérarchie viaire	101
5.2 Demande de déplacements	104
5.2.1 Situation antérieure au contournement de Couvin	105

5.2.2	Comptage en section - Poste 11/12 (N5 nord)	106
5.2.3	Comptage en section - Poste 21/22 (N99 est)	107
5.2.4	Comptage en section – Poste 31/32 (N5 sud)	108
5.2.5	Comptage en section – Poste 41/42 (N99 Ouest)	109
5.2.6	Comptage en section – Poste 51/52 (traversée du centre de Couvin)	110
5.2.7	Comptages directionnels – Carrefour n°1	111
5.2.8	Comptages directionnels – Carrefour n°2	112
5.2.9	Comptages directionnels – Carrefour n°3	113
5.2.10	Evaluation de la traversée du Centre-Ville par les poids lourds	114
5.2.11	Synthèse	116
5.2.12	Difficultés signalées	117
5.3	Sécurité routière	117
5.4	Covoiturage	117
5.4.1	MOBILESEM	117
5.4.2	Projet : réaffectation de l'aire située à Frasnes le long de la E420 – proposition en lien avec l'étude SESSAM (codirigée par le BEP et IGRETEC) et parking de covoiturage	118
5.5	Redevance kilométrique	118
5.6	Conclusions	118
6	Stationnement	119
6.1	Offre de stationnement	119
6.2	Demande de stationnement	121
6.2.1	Occupation du stationnement à 7h	121
6.2.2	Occupation du stationnement à 10h	122
6.2.3	Occupation du stationnement à 15h	123
6.2.4	Dans les villages	124
6.3	Conclusion	125
	Analyse village par village	127
1	Aublain	127
1.1	Routes qui desservent le village	127
1.2	Routes et carrefours au sein du village	127
1.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	127
1.4	Stationnement	128
1.5	Arrêt TEC	128
2	Boussu-en-Fagne	129
2.1	Routes qui desservent le village	129
2.2	Routes et carrefours au sein du village	129
2.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	129
2.4	Stationnement	130
2.5	Arrêt TEC	130
3	Brûly	131
3.1	Routes qui desservent le village	131
3.2	Routes et carrefours au sein du village	131
3.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	132
3.4	Stationnement	132
3.5	Arrêt TEC	132
4	Brûly-de-Pesche	133
4.1	Routes qui desservent le village	133
4.2	Routes et carrefours au sein du village	133
4.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	133
4.4	Stationnement	133
4.5	Arrêt TEC	133
5	Cul-des-Sarts	134
5.1	Routes qui desservent le village	134

5.2	Routes et carrefours au sein du village	134
5.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	134
5.4	Stationnement	135
5.5	Arrêt TEC	135
6	Dailly	136
6.1	Routes qui desservent le village	136
6.2	Routes et carrefours au sein du village	136
6.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	136
6.4	Stationnement	137
6.5	Arrêt TEC	137
7	Frasnes	138
7.1	Routes qui desservent le village	138
7.2	Routes et carrefours au sein du village	138
7.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	139
7.4	Stationnement	139
7.5	Arrêts TEC	139
8	Gonrioux	140
8.1	Routes qui desservent le village	140
8.2	Routes et carrefours au sein du village	140
8.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	140
8.4	Stationnement	141
8.5	Arrêt TEC	141
9	Mariembourg	142
9.1	Routes qui desservent le village	142
9.2	Routes et carrefours au sein du village	142
9.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	143
9.4	Stationnement	144
9.5	Arrêt TEC	144
10	Pesche	145
10.1	Routes qui desservent le village	145
10.2	Routes et carrefours au sein du village	145
10.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	146
10.4	Stationnement	147
10.5	Arrêt TEC	147
11	Petigny	148
11.1	Routes qui desservent le village	148
11.2	Routes et carrefours au sein du village	148
11.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	149
11.4	Stationnement	149
11.5	Arrêt TEC	149
12	Petite-Chapelle	150
12.1	Routes qui desservent le village	150
12.2	Routes et carrefours au sein du village	150
12.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	150
12.4	Stationnement	151
12.5	Arrêt TEC	151
13	Presgaux	152
13.1	Routes qui desservent le village	152
13.2	Routes et carrefours au sein du village	152
13.3	Qualité des cheminements piétons et vélos	152
13.4	Stationnement	153

13.5	Arrêt TEC	153
<i>Situation de référence à terme: impacts des projets sur la mobilité</i>		155
14	Projets urbains et impacts sur la mobilité	155
14.1	Extension du parc d'activités de Mariembourg	155
14.2	Le Centre Commercial « La Couvinoise »	155
14.3	Déménagement de l'Athénée Jean Rey	155
14.4	À plus long terme Usine saint Roch + ZACC 3 et rénovation du Petit Foret	155
15	Projets d'infrastructures et impacts sur la mobilité	156
15.1	Réaménagement de la N5 en boulevard urbain	156
15.2	Continuité du RAVeL	156
15.3	Projet de Railport de Carmeuse	156
15.4	Projet : réaffectation de l'aire située à Frasnes le long de la E420 – proposition en lien avec l'étude SESSAM (codirigée par le BEP et IGRETEC) et parking de covoiturage	157
<i>Résultats de la consultation de la population dans le cadre du PCM (en parallèle à la consultation Projet de Ville)</i>		159
<i>Problématiques principales à résoudre</i>		169
16	Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions	169
16.1	Globaliser l'action	169
16.2	Anticiper les évolutions	169
16.3	Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux	170
16.4	Gérer les espaces de circulation	170
16.5	Les enjeux et problématiques	171

Table des cartes

Carte 1. Mobilité entrante et sortante du territoire communal un jour moyen (en nombre d'individus)	9
Carte 2. Solde des migrations alternantes : Couvin et communes limitrophes in Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole _____	11
Carte 3. Distance domicile –travail au lieu de résidence in Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole _____	12
Carte 4. RAVeL et Véloroutes _____	43
Carte 5 Réseau ferré (Extrait du Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole – Février 2018) _____	57
Carte 6 Desserte en transports en commun routiers : lignes et arrêts TEC _____	58
Carte 7. Nombre de passages par jour par arrêt (Jour de référence : mardi, période scolaire) _____	63
Carte 8. Zone d'influence des arrêts TEC - 300 m et des gares SNCB - 500 m _____	64
Carte 9. Fréquentation des arrêts TEC (moyenne de montées aux arrêts pour un jour scolaire) _____	70
Carte 10. Hiérarchie du réseau viaire de Couvin _____	102
Carte 11. Hiérarchie du réseau viaire de Couvin - Centre-ville _____	103

Table des illustrations

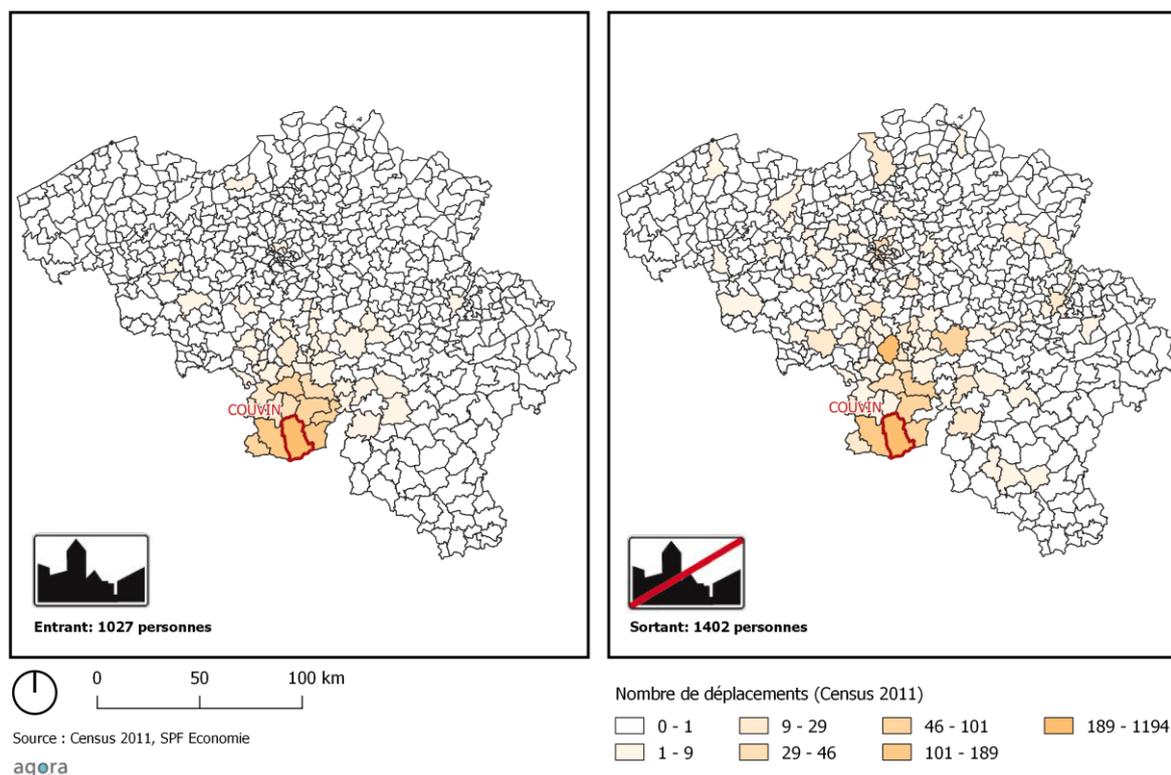
Figure 1 Mobilité sortante de Couvin (principales destinations) _____	10
Figure 2. Mobilité entrante à Couvin (principales origines) _____	10
Figure 3 : Répartition Modale par Commune - Source: Enquête de 2014 – SPF Mobilité et Transports _____	13
Figure 4 : Offre de promenades et balades sur le territoire de Couvin – PCDR – Survey Aménagement _____	40
Figure 5 : RAVeL et Voies Vertes existantes et en projet _____	41
Figure 6 - Situation sur la N5 et N99 _____	44
Figure 7 - aménagements le long de la rue Culot-Haut _____	44
Figure 8. Panneaux de signalisation routière _____	45
Figure 9 - Nombre de trains par jour de semaine 2014-2017 vers Couvin _____	47
Figure 10 - Montées par jour Automne 2015 (chiffres SNCB) _____	48
Figure 11 - Montées par jour février 2017 (chiffres navetteurs.be /SPW) _____	48
Figure 12 Enquêtes – les destinations _____	49
Figure 13 – Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers Charleroi-sud, en comparant le train, le bus et la voiture _____	49
Figure 14 - Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers Bruxelles-centrale, en comparant le train et la voiture _____	50
Figure 15 - Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers la gare de Namur, en comparant le train, le bus et la voiture _____	50
Figure 16 – Le schéma montre l’organisation de la gare de Mariembourg _____	53
Figure 17 - Le schéma montre la gare de Couvin selon l’actuelle organisation _____	54
Figure 18 – Le schéma montre la future organisation de la gare de Couvin, compte tenu de la création du nouveau centre commercial « La Couvinoise » _____	55
Figure 19 - Source TEC – Validations journalières par lignes – Septembre 2017 _____	61
Figure 20 – Nombre d’abonnements longue distance par village, typologie « HORIZON » (Source : TEC Namur-Luxembourg) _____	67
Figure 21 - Nombre d’abonnements gratuits par village (Source : TEC Namur-Luxembourg) _____	67
Figure 22 - Nombre d’abonnements courte distance par village, typologie « NEXT » (Source : TEC Namur-Luxembourg) _____	68
Figure 23. Répartition des abonnements payants suivant les villages et l’âge de validité _____	69
Figure 24. Localisation des comptages en section réalisés du mercredi 7 mars 2018 au mardi 13 mars 2018. _____	104
Figure 25. Localisation des comptages directionnels réalisés le jeudi 15 mars 2018. _____	104
Figure 26 : Comptages SPW 2010- in SESSAM _____	105
Figure 27 : périmètre d’étude du stationnement _____	120
Figure 26 : capacité de transport des différents modes de transport _____	171

Principaux éléments de situation existante

1 Contexte géographique

1.1 Déplacements domicile-travail

L'analyse des déplacements domicile-travail permet de comprendre la dynamique de la commune et fournit un premier aperçu des flux théoriques de déplacements réalisés en semaine.



Carte 1. Mobilité entrante et sortante du territoire communal un jour moyen (en nombre d'individus)

On constate que la majorité des actifs de la commune travaille et réside dans l'aire métropolitaine de Charleroi.

Les entrants viennent des communes voisines de Viroinval (prov.Namur) et Chimay (prov.Hainaut). Les sortants se déplacent plus loin puisque outre Chimay, ce sont Charleroi et Namur qui attirent les travailleurs sortant de Couvin.

Ainsi, les distances des déplacements domicile-travail des individus résidant à Couvin et travaillant dans une autre commune est plus élevée que celle des individus travaillant dans la commune et résidant ailleurs.

Ces données permettent d'identifier l'aire métropolitaine de Charleroi comme principal pôle des déplacements domicile-travail des habitants de la commune, suivie par Namur.

Les déplacements domicile-travail internes à la commune de Couvin sont également importants ; presque 50% de la population active habite et travaille à Couvin.

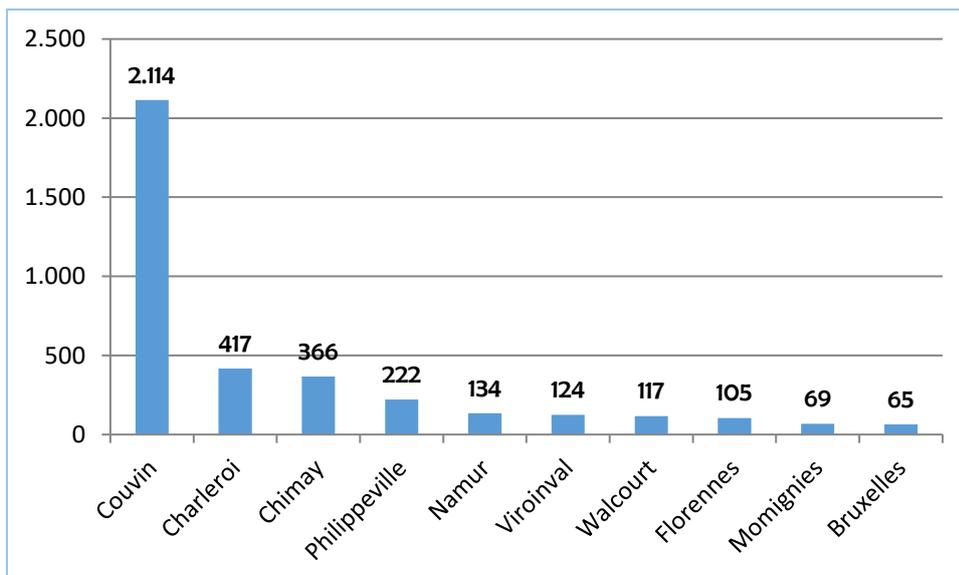


Figure 1 Mobilité sortante de Couvin (principales destinations)

Si on analyse plus en détail les données mobilité sortante, on constate, sans surprise, que Charleroi et Chimay constituent les destinations principales des déplacements domicile-travail. La mobilité interne représente une part importante du trafic.

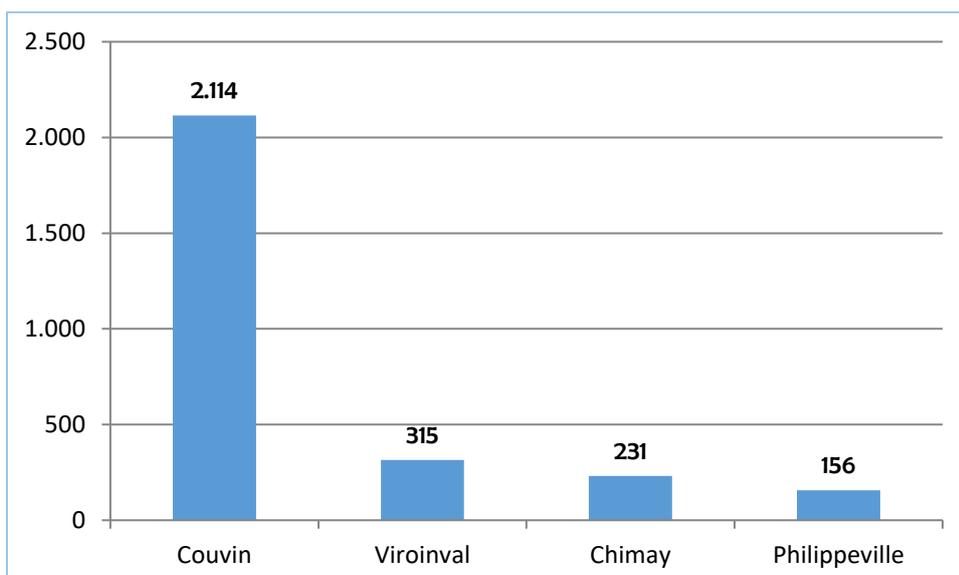


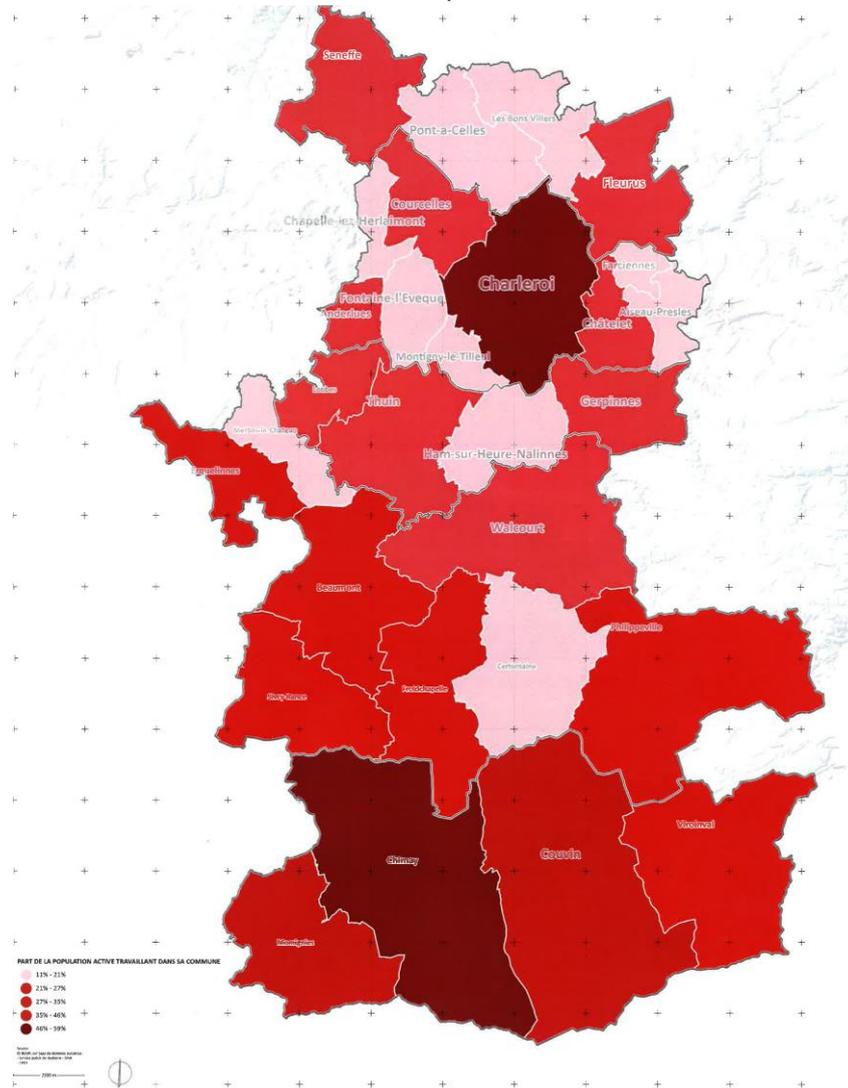
Figure 2. Mobilité entrante à Couvin (principales origines)

Après Couvin, les communes limitrophes fournissent la plupart de la main-d'œuvre de la commune.

On rappellera que :

Le solde des migrations alternantes est obtenu en soustrayant, au nombre de personnes qui entrent dans la commune pour y travailler, le nombre de personnes qui la quittent pour travailler ailleurs. Un solde positif signifie que le nombre de personnes entrant dans la commune est supérieur au nombre de personnes sortant ; cette commune peut être considérée comme une commune attractive au niveau de l'emploi. À l'inverse, si le solde est négatif, la fonction résidentielle domine dans cette

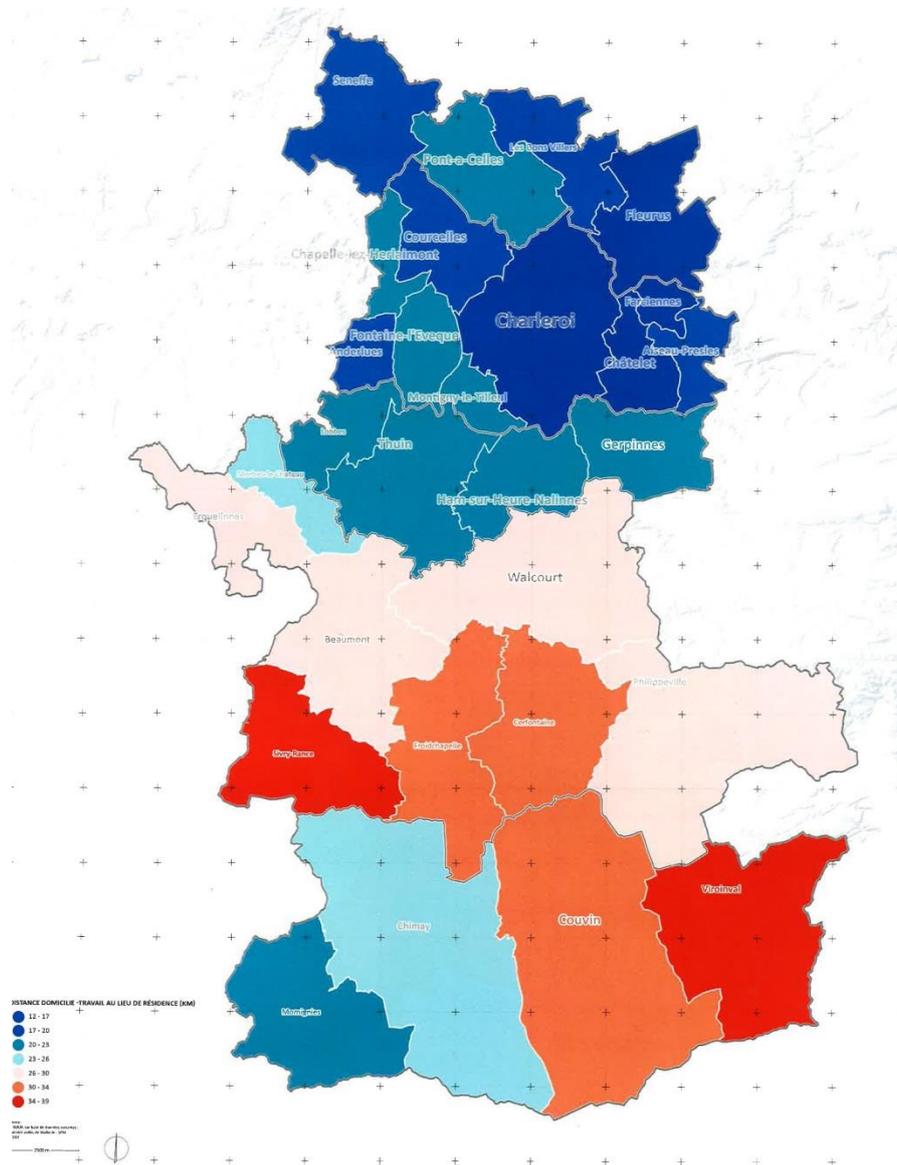
commune. Avec une offre d'emplois importante et diversifiée, il ne sera dès lors pas surprenant de retrouver les grandes villes avec un solde fortement positif.¹



Carte 2. Solde des migrations alternantes : Couvin et communes limitrophes in Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole

Couvin, a un solde de migrations alternantes « moins négatif que les communes voisines » hormis Chimay.

¹ In http://census2011.be/analyse/flux_fr.html



Carte 3. Distance domicile –travail au lieu de résidence in Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole

La population se déplaçant pour travailler parcourt de longues distances (en moyenne 30-34km).

1.2 Modes utilisés dans le cadre des déplacements domicile-travail²

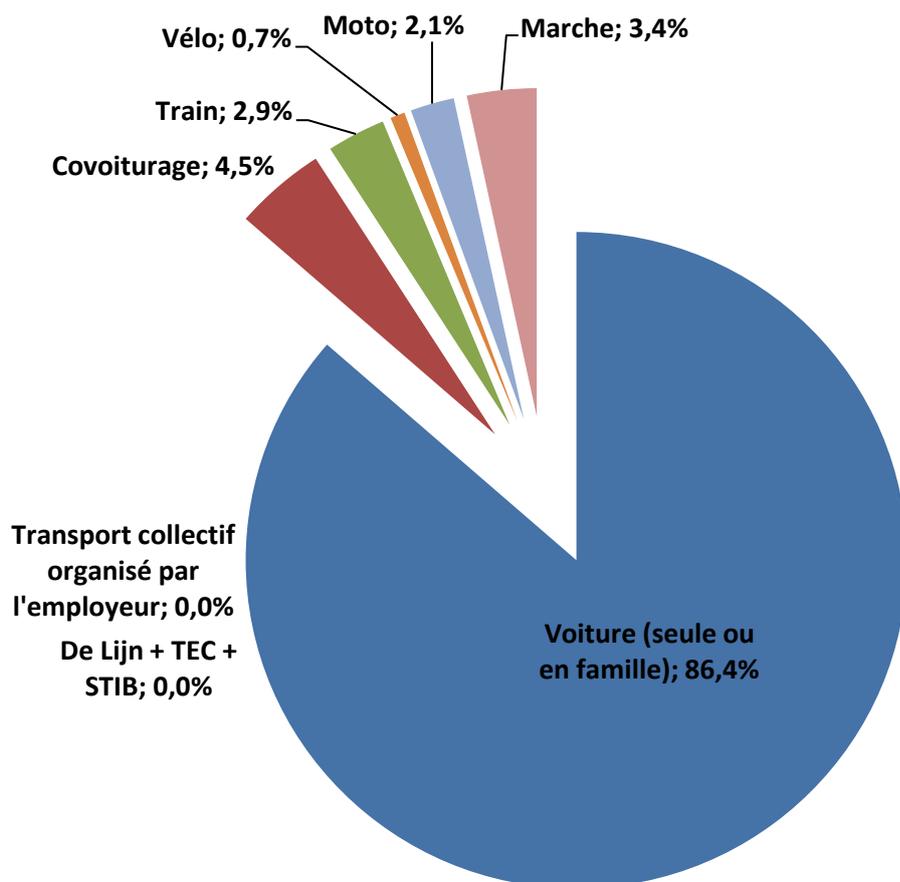


Figure 3 : Répartition Modale par Commune - Source: Enquête de 2014 -- SPF Mobilité et Transports

Plusieurs constats sont nécessaires:

- **86,5% des travailleurs utilisent la voiture.** La part modale des déplacements en voiture est supérieure à la moyenne wallonne qui est de 82% en 2014. 85% à l'échelle SESSAM
- La pratique du covoiturage est importante.
- La marche se situe en troisième position. Elle peut notamment être assez élevée dans les centres, où se concentrent équipements et activités à une courte distance les uns des autres.
- Les transports en commun représentent une part très faible des déplacements malgré la présence de 2 gares. Les bus ne sont pas empruntés par les actifs (?)
- La part du vélo est assez faible, par contre la moto est utilisée dans 2% des déplacements.

² Le SPF Mobilité et Transports organise chaque année une enquête auprès des entreprises de plus de 100 personnes pour analyser l'évolution des comportements de mobilité des travailleurs. Bien que fort utile, cette enquête a un biais car elle ne considère que les entreprises d'une certaine taille tandis que le tissu économique wallon est composé essentiellement de PME. Néanmoins ces chiffres donnent une idée de la manière dont les travailleurs se rendent sur le lieu de travail.

2 Modes doux

Les « modes doux » ou « modes actifs » désignent ici les modes de déplacements non motorisés, requérant de l'énergie « humaine ». Ils peuvent utiliser, en plus des voiries destinées aux véhicules motorisés, des voies de circulations séparées : chemins, sentiers, venelles, trottoirs, etc.

Ce chapitre aborde plus particulièrement la problématique des déplacements des piétons et des cyclistes. Est ainsi analysé la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

Le relief est le principal obstacle à la mobilité douce sur l'ensemble du territoire.

Le relief accidenté de la commune reste un facteur dissuasif pour des déplacements utilitaires. En plus du relief, le manque de continuité des cheminements piétons et cyclistes sécurisés sont des facteurs contraignants à la mobilité douce. Les routes nationales et le trafic important sur celles-ci contribuent au sentiment d'insécurité des usagers faibles. La distance entre les villages et le centre-ville de Couvin apparaît également comme facteur freinant la mobilité douce.

Du fait de leurs impacts positifs sur l'environnement et la qualité de vie, la stimulation de l'usage des modes doux constitue une thématique importante du PCM. Leurs effets bénéfiques sur la santé, y compris en ce qui concerne les seniors, ainsi que le rôle qu'ils peuvent jouer dans la réduction de la congestion des axes routiers, des nuisances diverses (bruit, pollution de l'air) et de l'insécurité routière sont en effet non négligeables.

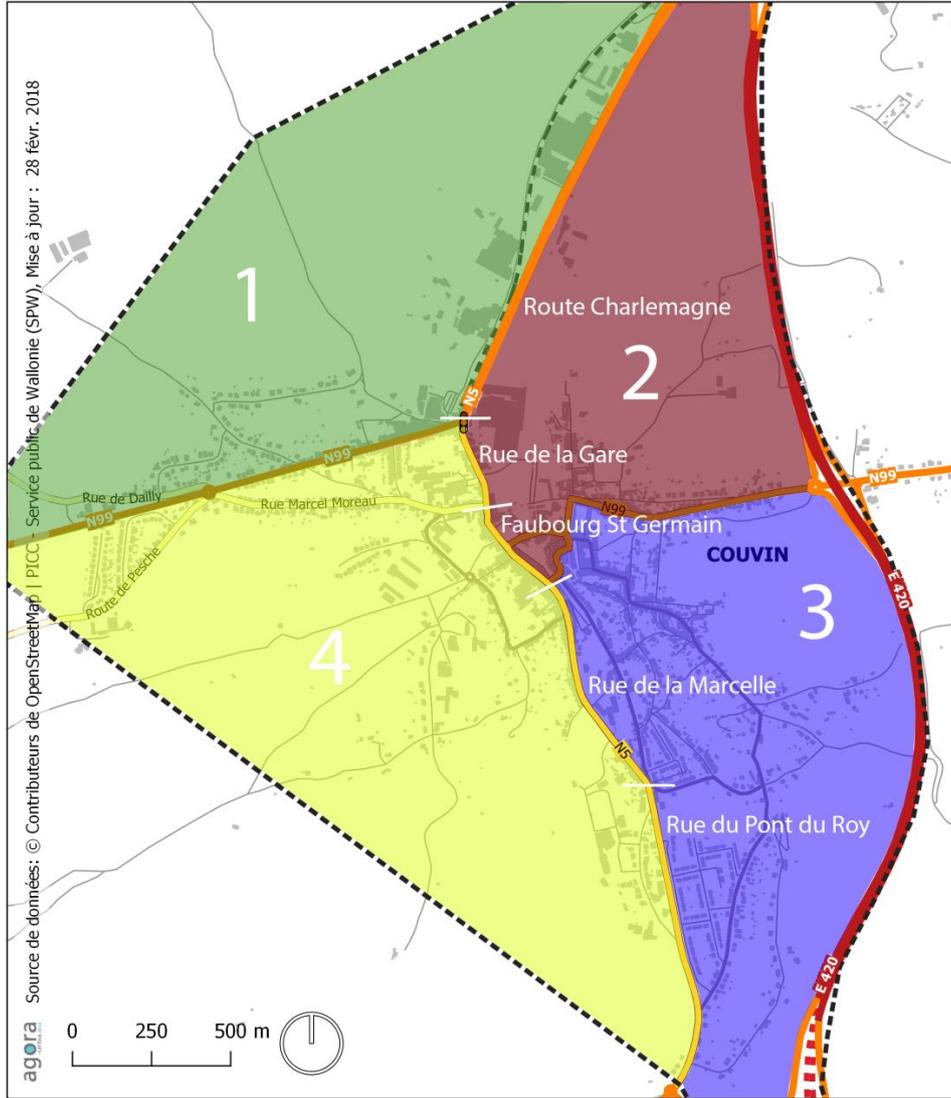
Dans le cadre du Projet de Ville, la dynamique piétonne/cyclable sera également un enjeu de taille à la reconquête du centre-ville.

2.1 Déplacements utilitaires piétons et vélos

Les **déplacements utilitaires** sont principalement liés à des déplacements quotidiens contraints, tels que aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche, les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche) ou de 3km (soit 12-15 minutes en vélo).

2.1.1 Dans le centre de Couvin :

Le tableau qui suit reprend, pour chaque voirie prise individuellement, l'analyse des déplacements modes doux dans le centre-ville. Dans l'objectif de structurer au mieux ce tableau, nous avons regroupé les voiries en 4 quadrants distinct. Nous avons également découpé la voirie principale : la N5 en 5 parties (suivant leur toponymie).



N5		
Localisation	Problèmes(s) rencontré(s)	Photographie(s)
Route de Charlemagne (N5)	<ul style="list-style-type: none"> × Marquage sur la voirie × Pas de piste cyclable × Pas de trottoir (excepté à l'approche de la gare) × Accessibilité PMR à revoir × De nombreuses entrées et sorties vers les activités qui perturbent les continuités piétonnes 	
Rue de la gare (N5)	<ul style="list-style-type: none"> × Marquage sur la voirie × Pas de piste cyclable × Trottoir étroit × Accessibilité PMR à revoir 	
Faubourg Saint-Germain (N5)	<ul style="list-style-type: none"> × Marquage sur la voirie × Pas de piste cyclable × Trottoir encombré de mobilier – par endroit étroit × Qualité moyenne × Accessibilité PMR à revoir × Entrée parking Carrefour × Entrée parking « Ets Lauvaux » 	

			
<p>Rue de la Marcelle (N5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> × Manque passage piétons × Aménagement du parking (après avoir passé le pont en venant du nord) × Marquage sur la voirie × Pas de piste cyclable × Trottoir étroit 	 	 

Rue du Pont du Roy (N5)	<ul style="list-style-type: none">× Manque passage piétons× Discontinuité des trottoirs (absence sur la fin du tronçon en venant du nord)× Pas de piste cyclable× Marquage sur la voirie	
--------------------------------	---	---

- Manque de cohérence dans le marquage et la signalétique le long de (toute) la N5
- Accessibilité piétonne et PMR à repenser in extenso
- Accessibilité cyclable difficile pour cyclistes non quotidiens

Quadrant 1

Localisation	Problèmes(s) rencontré(s)	Photographie(s)
Avenue de la Libération (N99)	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoir plus étroit (après le croisement Rue de la Justice en direction de la gare) × Passage piéton au niveau du poste de police × Pas de piste cyclable <ul style="list-style-type: none"> → Espace entre le trottoir et la ligne blanche continue (où les voitures se stationnent) pourrait être réduite de 50 cm 	
Rue de Dailly	<ul style="list-style-type: none"> × Discontinuité du trottoir (après le croisement avec la Rue de Prés Fleuris) × Accotement enherbé × Pas de limitation de vitesse × Trottoir en mauvais état × Pas de passage piéton 	
Rue des Prés Fleuris	<ul style="list-style-type: none"> × Discontinuité du trottoir (sans bordure) × Stationnement sur le trottoir 	

Rue de la Justice	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoir avec bordure → peut servir de référence pour les rues avoisinantes 		
Tienne-De-Boussu	<ul style="list-style-type: none"> × Accotements × Stationnement fréquent dessus × Très longue (joint la Rue de la Justice au zoning, chemin du Try Châlon). × Trottoir similaire à la Rue de la Justice jusqu'au croisement avec le Chemin de Couvin 		
Chemin de Couvin	<ul style="list-style-type: none"> × Absence de trottoir × Pas de piste cyclable × Aucune habitation ou pôle d'activité (chemin joignant Boussu-en-Fagne) 		

Quadrant 2

Localisation	Problèmes(s) rencontré(s)	Photographie(s)
Place du Général Piron	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La place est initialement dédiée aux modes doux et zones de rencontre. ✗ Parking autour de la Place de 0h à 14h30 sauf le mercredi 	 
Les Allées	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Entrée côté N5 (présence d'une bordure) ✗ Espace partagé en circulation locale 	
Rue du Bercet	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Trottoir fort étroit (surtout au niveau de l'école) ✗ Signalétique Zone 30km/h à revoir ✗ Pas de piste cyclable ✗ Carrefour avec la Rue de la Ville/Faubourg de la Ville/ Rue du Parc-Saint-Roch 	 

Rue de la Ville (N99)	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoir fort étroit au niveau du Pont × Trottoir d'environ 1,50m en dalles béton × De nombreuses dalles déchaussées 		
Rue Tour Levia	<ul style="list-style-type: none"> × Cul-de-sac × Aménagement au milieu de la voirie 		
Rue du Parc-Saint-Roch (N99)	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoir fort étroit (+ présence d'un arrêt TEC) × Bon aménagement de la zone 30 de l'école malgré l'étroitesse des trottoirs × Sortie du parking de l'école × Pas de passage piéton au croisement avec la Ruelle du Bal (+ pas de dispositif d'interdiction de traverser à ce carrefour) × Après le carrefour avec la Rue Neuve, la suite de la rue indique un panneau « interdiction excepté circulation locale» (le cimetière se trouve au bout de la rue) 		

Ruelle du Bal	<ul style="list-style-type: none"> × Descend vers la gare routière en circulation limitée sauf bus et parking × Coté école le trottoir est étroit et en mauvais état × Le trottoir en face a été refait à neuf mais encombré par les mats d'éclairage et rupture de pente. 			
Rue Neuve (N99)	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoirs très étroits sur certains tronçons. × Passage piétons bien signalés × Disparition des trottoirs un peu avant le croisement avec la Rue Planesse (+ disparition du marquage parking) 			
Chant des Oiseaux	<ul style="list-style-type: none"> × Absence de trottoir (+ manque de visibilité sur le tronçon en direction de l'établissement «Les Goélands ») × Voirie en mauvais état 			

Rue du Piège	<ul style="list-style-type: none">× Plain-pied× Voirie en mauvais état× Problème de stationnement à cheval sur les espaces dédiés aux piétons		
Rue Planesse	<ul style="list-style-type: none">× Stationnement sur le trottoir		

- Des aménagements adéquats pour les piétons et PMR MAIS d'autres à revoir intégralement notamment au niveau des continuités, des largeurs et des revêtements
- Accessibilité cyclable à repenser in extenso

Quadrant 3

Localisation	Problèmes(s) rencontré(s)	Photographie(s)
Faubourg de la Ville	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Marquages défraîchis (zone 30 passage piéton etc...) ✗ Trottoirs refaits récemment en bon état ✗ Accessibilité PMR à la Poste ✗ Aménagements pour dissuader le stationnement à cheval (bloc béton ou potelets) ✗ Quand zone de stationnement le trottoir est réduit ✗ Problématique des niveaux d'accès aux maisons. 	
Grand'Place	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Réaménagée ✗ Stationnement interdit en parallèle des bancs du parvis de l'église ✗ Manque d'optimisation du parking en bas du parvis (pas de marquage au sol pour l'entièreté du parking) : ne vaudrait-il pas mieux dédiée la place aux modes doux ? 	

Rue du Pilon	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La rue est bloquée à la circulation par des bacs à fleurs ✗ Espace piétonnisé de fait à côté du centre culturel 		
La Ravalagne	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Réaménagée de plain-pied ✗ Accessibilité PMR ✗ Quel statut et quelle place laisser au stationnement ? 		
Rue de la Falaise	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Trottoir très étroit sur un tronçon le long de l'Eau Noire ✗ Plantation d'arbres au milieu du trottoir empêche le cheminement le long de l'Eau Noire ✗ Manque un passage piéton au croisement Rue Charlemont 		

		
Rue Colard	Albert <ul style="list-style-type: none"> ✗ Prolongement du Faubourg de la Ville ✗ Trottoirs de bonne largeur et de bonne qualité ✗ Espace de stationnement dédié donc n'empiète pas d'un cote de la rue sur le trottoir ✗ De l'autre côté des jardinières empêchent le stationnement à cheval sur le trottoir. 	
Rue Béguines	des <ul style="list-style-type: none"> ✗ Trottoir en mauvais état ✗ Stationnement sur le trottoir ✗ Pas de limitation de vitesse Cul-de-sac (pour les voitures) ✗ (travail à faire sur la signalétique et l'esthétisme → = entrée sur le cœur historique du village) 	

<p>Rue de la Goëtte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ étroitesse de la voirie ✗ absence de trottoir ✗ aucun aménagement piéton vers le parking Walckiers 			
<p>Rue Monique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ accotement de taille minimale ✗ stationnement obstrue les 			
<p>Rue des Girondelles</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Voirie en très mauvais état ✗ Pas de trottoir 			

Rue des Archers	<ul style="list-style-type: none"> × Trottoir étroit × Qualité très médiocre × Revêtements différents et en mauvais état général 	
Rue des Calvaires	<ul style="list-style-type: none"> × Voirie en mauvais état × Discontinuité dans les trottoirs : revêtements et les hauteurs de bordures disparates × Peu de largeurs × Stationnement empiète sur les accotements 	
Rue de la Croix	<ul style="list-style-type: none"> × Voirie en mauvais état × Discontinuité dans les trottoirs : revêtements et les hauteurs de bordures disparates × Peu de largeurs × Entrées de maison 	

<p>Rue Charlemont</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Voirie en mauvais état (particulièrement le tronçon entre la Rue de la Falaise et la Rue Sainte-Barbe) ✗ Trottoir parfois absent, parfois très étroit et pas toujours en bon état 		
<p>Rue Sainte-Barbe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Trottoirs refaits : unité de revêtement et de traitement. ✗ Largeurs disparates ✗ Stationnement à cheval sur le trottoir ✗ Plateau ralentisseur avec rue de Charlemont ✗ Aucun marquage ou dispositif au carrefour avec la Rue des Juifs/Rue Roche Albéric/Résidence Montbard 		
<p>Rue des Juifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Pente ✗ Voirie en mauvais état ✗ Trottoirs quasi inexistant 		

Venelle des Juifs	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Interdiction de circulation exceptée pour les riverains et les fournisseurs (une partie du tronçon est accessible uniquement à pied) ✗ Cheminement piéton en mauvais état 		
Rue de la Suédoise	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Cul-de-sac ✗ Voirie en mauvais état ✗ Pas de trottoir 		
Rue du Hestreux	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Pas de trottoir 		
Rue de Regniessart	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Pas de trottoir à partir du croisement avec la rue Roche Albéric (en venant de la N5) ✗ visibilité faible au tournant (dangereux) 		

Rue Roche Albéric	<ul style="list-style-type: none"> × Largeur et état des trottoirs variable × Stationnement sur le trottoir fréquent (près du croisement avec la Rue Herdeau) 		
Résidence Montbard	<ul style="list-style-type: none"> × Etat de la voirie moyen × Trottoir large × De qualité variable × Stationnement sur le trottoir obstrue les déplacements 		
Résidence Emilie Donnay	<ul style="list-style-type: none"> × Stationnement sur le trottoir 		
Rue Herdeau	<ul style="list-style-type: none"> × Pas de trottoir 		

Rue du Béguinage	<ul style="list-style-type: none">× Uniquement circulation locale× Voirie en mauvais état× Pas de trottoir		
-------------------------	--	---	--

- Des aménagements ont été réalisés sur certaines voiries
- MAIS d'autres voiries sont à revoir soit car il n'y a pas d'accotements ou de trottoirs soit pour les continuités, les largeurs et les revêtements
- Accessibilité cyclable à repenser dans l'ensemble du quadrant

Quadrant 4

Localisation	Problèmes(s) rencontré(s)	Photographie(s)
Rue de Foulerie	<ul style="list-style-type: none"> ✗ État de la voirie ✗ Absence de trottoir (excepté entrée nord de la rue) ✗ Absence de piste cyclable ✗ Parking et voirie autour du complexe sportif en mauvais état 	
Rue Marie Pêtre	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Voie à sens unique (sortie donne sur la N5) ✗ Présence d'un casse-vitesse ✗ Absence de trottoir sur la moitié de la rue ✗ Stationnement sur trottoir 	

<p>Dessus de la Ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> × Ancien chemin agricole 		
<p>Rue de Signy</p>	<ul style="list-style-type: none"> × Ancien chemin agricole 		
<p>Rue de la Consolation</p>	<ul style="list-style-type: none"> × Sens unique (entrée côté N5) sur le premier tronçon de la voirie × Etat moyen de la voirie × Pas de trottoir 		

Ruelle Cracsot	<ul style="list-style-type: none"> × pas de trottoir sur le tronçon le plus étroit de la Ruelle × trottoir confortable sur section × accotement planté empêche les déplacements des deux côtés de la voirie 	
Jardin des Mayeurs	<ul style="list-style-type: none"> × la rue a été entièrement refaite avec trottoirs et stationnement confortable sans conflit d'usage × Parking Jardin de Mayeurs 	
La Croisette	<ul style="list-style-type: none"> × pas de trottoir (excepté sur les quelques premiers mètres en venant de la Ruelle Cracsot) 	
Rue Adolphe Gouttier	<ul style="list-style-type: none"> × Voie à sens unique (sortie donne sur la N5) × Trottoir de largeur suffisante × Présence d'un casse-vitesse × Passage piéton trop reculé (décalage trop important entre les deux trottoirs de la N5) × Tronçon de piste cyclable (insuffisant) devant l'école 	
Rue Marcel Moreau	<ul style="list-style-type: none"> × Voirie entièrement réaménagée × Trottoirs en bon état et confortables 	

Rue de la Cense Argile	<ul style="list-style-type: none"> × Sens unique (entrée côté N99) × Pas de trottoir × Voirie en mauvais état sur une partie (la plus proche de la Rue Marcel Moreau) 		
Route de Pesche	<ul style="list-style-type: none"> × Liaison cyclable avec la Rue Marcel Moreau : logo vélo au sol effacés+ signalétique × Etat moyen de la voirie × Trottoir étroit et pas toujours en bon état × Stationnement sur trottoir × Manque passage piéton 		

2.1.2 Dans les villages:

En dehors des noyaux urbains, on notera plutôt la présence d'accotements praticables. Les trottoirs ne sont pas systématiques dans les zones bâties ce qui n'est pas favorable aux déplacements piétons sécurisés.

Les aménagements cyclables sont limités.

Les principaux problèmes rencontrés par les piétons sont, de manière générale, le manque d'espace dédié, la présence d'obstacles sur les trottoirs ou accotements (dont essentiellement le stationnement), un revêtement non adapté ou mal entretenu, des traversées peu sécurisées et le manque d'éclairage.

Au sein du chapitre portant sur la mobilité scolaire, nous analysons de façon exhaustive l'espace public autour des écoles.

- Merci de se reporter à la synthèse par village pour l'analyse des modes doux dans les villages de l'entité.

2.2 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Par Personnes à Mobilité Réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR ! Jusqu'à 30% des piétons peuvent être concernés.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Des revêtements hétérogènes et souvent en mauvais état ;
- L'absence de dalles de conduite et de dalles d'éveil à la vigilance (dalle à protubérances) ;
- L'absence d'abaissement des trottoirs aux niveaux des traversées ;
- La présence de véhicules en stationnement empiétant sur les trottoirs.

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal. Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics, offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés. On notera que de bons exemples d'aménagement existent déjà à Couvin. Les efforts entrepris doivent donc être maintenus dans le cadre des aménagements futurs.



Photo 1. Traversée piétonne adaptée aux PMR



Photo 2. Trottoir large et revêtement en bon état – Couvin Centre

2.3 Déplacements de loisirs

Dissuasif pour des déplacements utilitaires, le relief accidenté de la commune est attractif pour les passionnés de randonnées et de VTT.

En effet, la *marche de loisirs*, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, disposent d'un potentiel important de développement, compte tenu du caractère du territoire communal. Ils sont d'autant plus intéressants qu'ils ne nécessitent aucun déploiement d'infrastructures spécifiques dans le cas présent.

Il existe à Couvin plusieurs sentiers et cheminements piétons pouvant être utilisés pour des déplacements de loisirs.

Des itinéraires des promenades pédestres et des circuits VTT permanents ont de plus été conçus et balisés.

2.3.1 Réseau communal de mobilité douce

La commune de Couvin dispose d'un réseau d'itinéraires balisés (pédestres, VTT, équestre). Pas moins de 310km au total. Ce réseau communal de mobilité douce offre aux piétons et cyclistes un ensemble d'axes destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs en modes doux. L'ensemble des itinéraires de loisirs sont disponibles auprès de l'Office de Tourisme de Couvin.

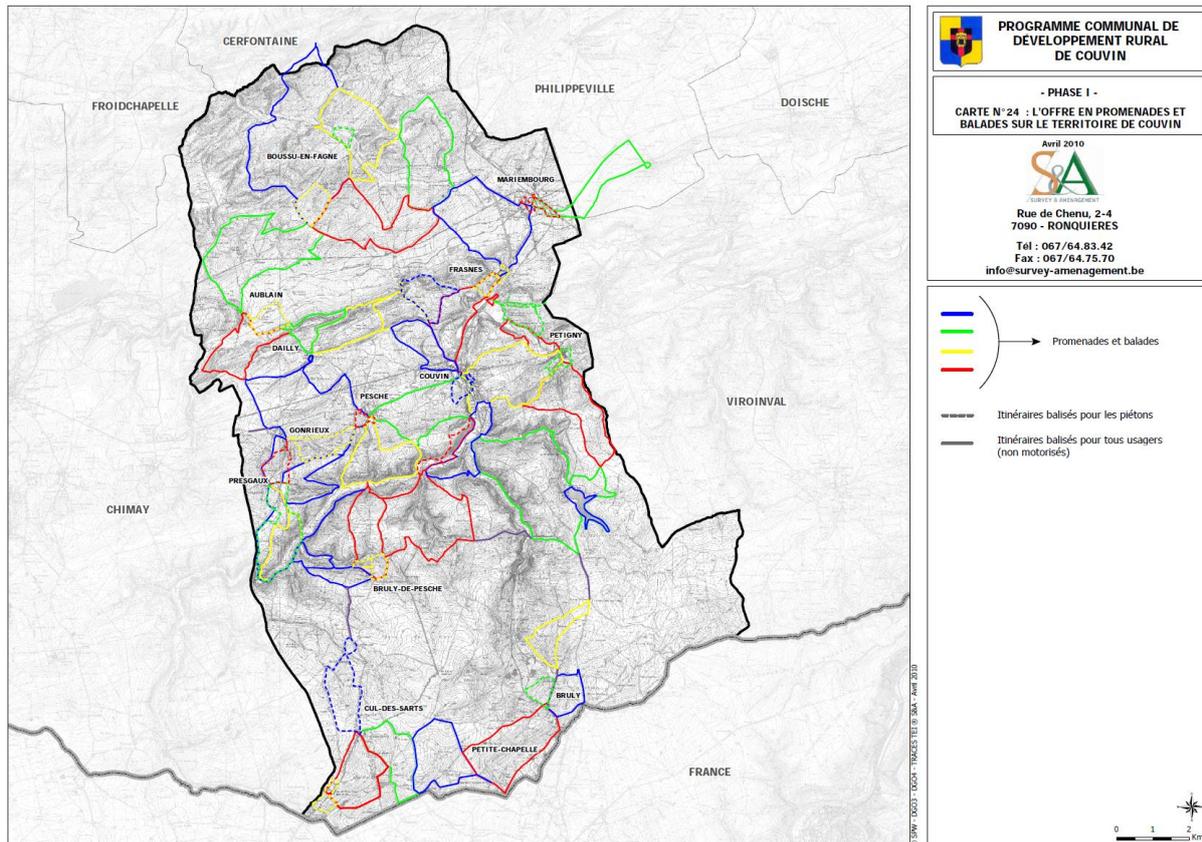


Figure 4 : Offre de promenades et balades sur le territoire de Couvin – PCDR – Survey Aménagement

2.3.2 Aménagements cyclables régionaux existants et projets d'aménagements

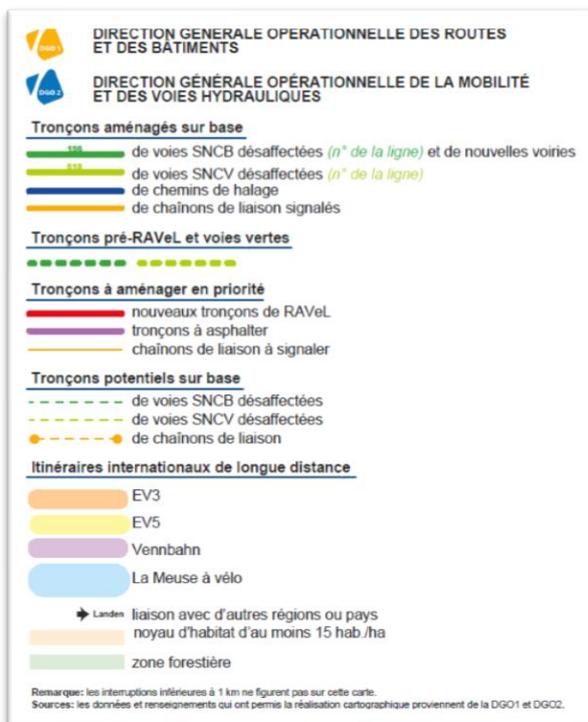
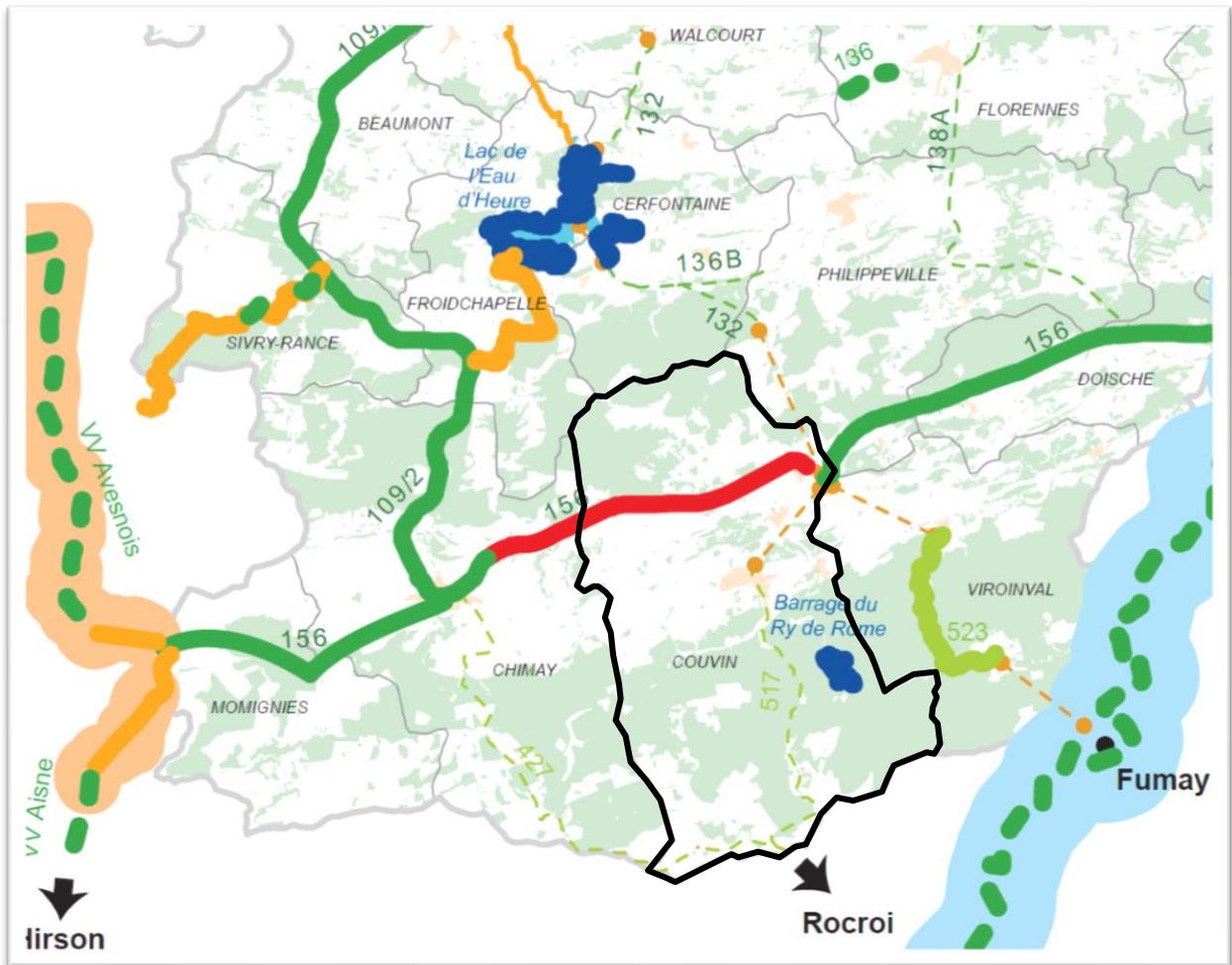


Figure 5 : RAVeL et Voies Vertes existantes et en projet

L'entité de Couvin est le point de départ du RAVeL 2 Mariembourg-Hoegaarden de 113,8 km : il emprunte l'ancienne ligne 156 qui relie Mariembourg à Doische.

On voit que **Mariembourg à un rôle important à jouer comme hub** d'une future offre modes doux structurée.

Plusieurs tronçons potentiels depuis Mariembourg ont été répertoriés :

- Vers les communes françaises de Fumay et de Rocroi → Potentiel de l'ancienne voie SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) L517
- Vers les Lacs de l'Eau d'Heure → L132 à Cerfontaine
- Vers Chimay par la réalisation de la Ligne 156
Trois

Cela nécessite la mise en place de chaînons manquants pour rejoindre ces tronçons.

Ainsi la piste cyclable reliant le **Ravel de Mariembourg à Couvin via Frasnes-lez-Couvin** est une nécessité pour structurer l'offre cyclable mais aussi dans la perspective plus large du développement du Parc naturel « Couvin – Chimay – Viroinval ».

Il existe un potentiel important en termes d'infrastructures cyclables sur le territoire communal de Couvin (RAVeL, ancienne ligne de chemin de fer, parkings vélo, locations de vélos, paysages, relief, etc.).

On notera également le chemin de Chemin de halage autour du Barrage du Ry de Rome mais qui n'est pas voué à structurer le réseau vélo de la commune.

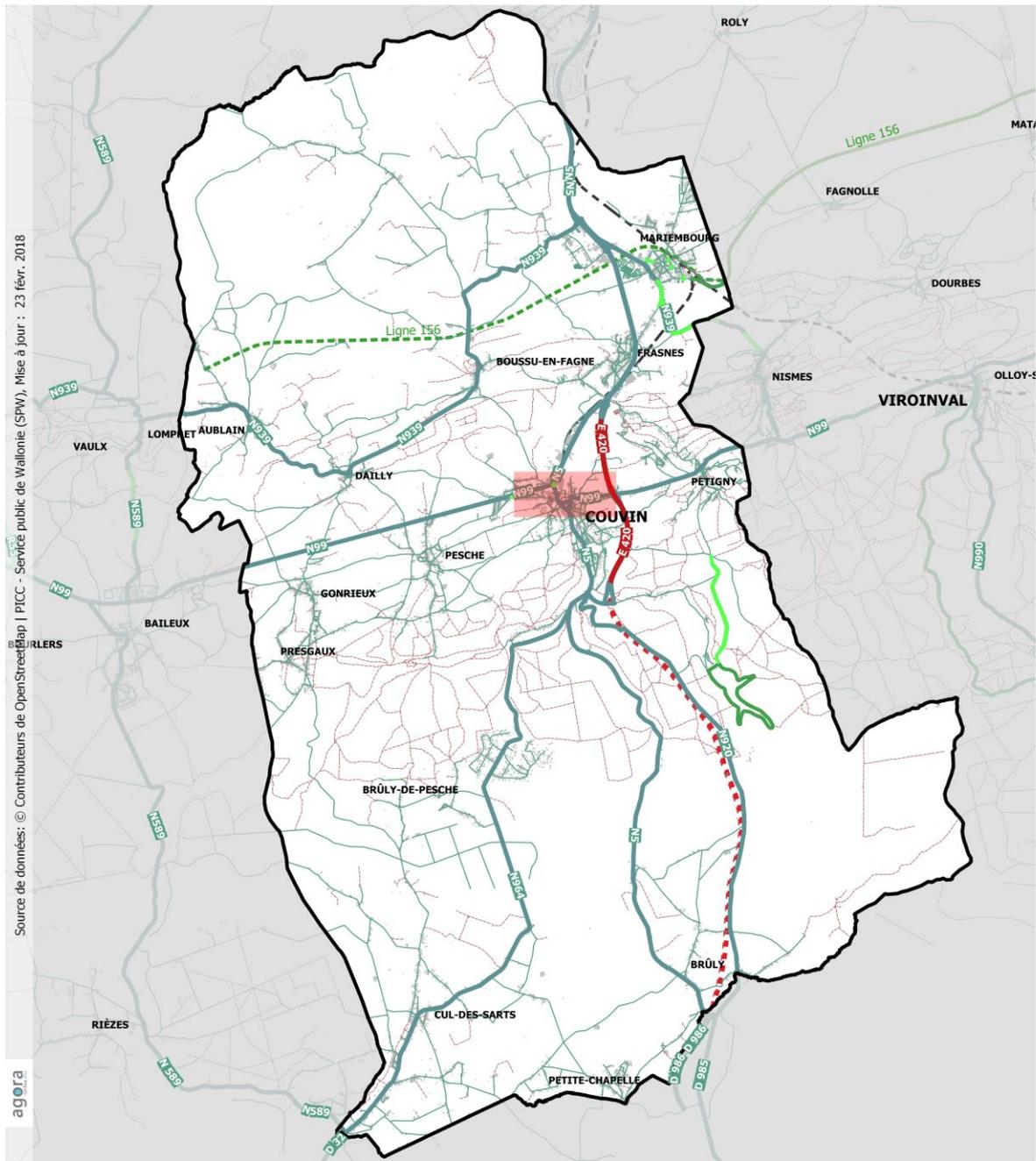
2.3.2.1 RÉAMÉNAGEMENT DE LA L156 ENTRE MARIEMBOURG ET CHIMAY

Seront prochainement aménagées:

- Ligne 156 – Aménagement du tronçon Vaulx – Aublain : l'ordre de commencer les travaux est planifié pour fin décembre 2017.
- Ligne 156 – Tronçon Virelles – Vaulx – Rénovation de la partie inférieure du Viaduc de Virelles et aménagement de la piste RAVeL : la mise en adjudication aura lieu fin du 1er trimestre 2018.
- **Ligne 156 – Chimay - Mariembourg** : la demande de permis d'urbanisme ayant trait à l'aménagement de la piste RAVeL entre Aublain et la N5 a été introduite dans le courant du 1er trimestre 2018. L'étude de la passerelle au-dessus de la N5 et de la liaison à la gare de Mariembourg est en attente du lever topographique de la zone de la N5, car il y a lieu de tenir compte de la mise à gabarit autoroutier de la N5 et de l'extension du zoning de Mariembourg, avec création d'une nouvelle voirie de desserte du zoning parallèle à la N5

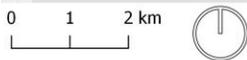


2.3.3 Synthèse des infrastructures cyclables existantes à l'échelle communale et Centre-Ville



Source de données: © Contributeurs de OpenStreetMap | P1CC - Service public de Wallonie (SPW), Mise à jour : 23 févr. 2018

agora



Réseau cyclable à l'échelle communale (Situation actuelle)

- | | |
|---|---|
| — RAVeL existant | — Chemin / Sentier |
| - - - RAVeL à l'étude | - - - Voirie en construction (E420) |
| — Piste cyclable - Bord | - - - Chemin de fer |
| — Réseau autoroutier | Bâti |
| — Réseau régional | Limite communale |
| — Réseau communal | |



Carte 4. RAVeL et Véloroutes



Figure 6 - Situation sur la N5 et N99

Mis à part quelques aménagements sporadiques dans le centre de Mariembourg et sur les N5 et 99 au centre de Couvin, la seule continuité cyclable existante est la piste cyclable sur la N939 et des pistes cyclables séparées depuis le sud de Petigny le long de la rue Culot-Haut qui permettent de rejoindre le barrage du Ry de Rome.



Figure 7 - aménagements le long de la rue Culot-Haut

2.3.4 Sens Uniques Limités (SUL)

Les sens uniques limités (SUL) sont des rues à sens unique (SU) qui peuvent être ouvertes aux cyclistes dans les deux sens. La possibilité de les créer est prévue au code de la route depuis 1990 et est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991.

Le SUL a pour but de promouvoir la pratique du vélo car il permet aux cyclistes d'éviter des détours, souvent en évitant de passer par des rues denses et peu aménagées. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et incite les véhicules motorisés à modérer leur vitesse.

Les inscriptions additionnelles suivantes peuvent limiter la portée du signal C1 en faveur des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, en le complétant par un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière³.

Ce **panneau additionnel M2 ou M3** doit être apposé sur les voies publiques où la **vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km à l'heure** et la **largeur utile de la chaussée à 3 mètres au moins** sauf si des raisons de sécurité s'y opposent.

Sur les voies publiques où la **vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km à l'heure** et la **largeur utile de la chaussée a moins de 3,5 mètres** et sur celles où la **vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km à l'heure** et où la **largeur utile de la chaussée est inférieure à 3 mètres**, le **panneau additionnel M2 ou M3** peut être apposé sauf si des raisons de sécurité s'y opposent.

³ Source : Code de la route : <http://code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/circulaires/cm-301098/1166-circulaire-v15-1166>

Dans ces cas, **le signal F19 est complété par un panneau additionnel du modèle M4 ou M5** prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière;

Lorsque le signal C31, D1 ou D3 n'est pas applicable aux cyclistes et, le cas échéant, aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, il est fait usage d'un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.

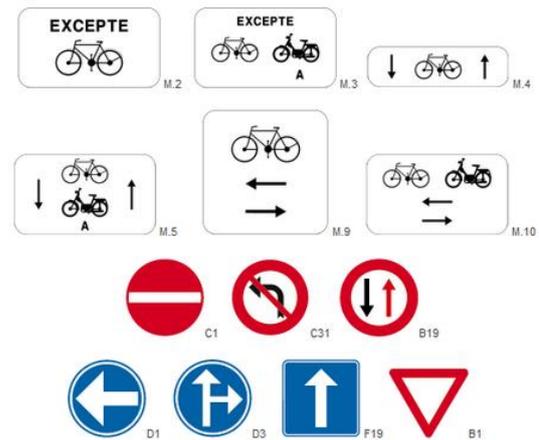


Figure 8. Panneaux de signalisation routière

2.3.5 Stationnements à destination des cyclistes

Afin d'induire des changements de comportement en faveur d'un usage quotidien du vélo, la politique communale cyclable ne peut se limiter à l'aménagement d'espaces de roulage sécurisés, des infrastructures terminales, les zones de stationnement, sont également nécessaires. Ces zones doivent être présentes au point d'origine et de destination du déplacement tout en garantissant un stationnement sécurisé.

Les zones de stationnement existantes déjà aménagées par la commune et partenaires (SRWT, SNCB,...), disposent d'une bonne localisation : à proximité des écoles, des gares de Couvin et de Mariembourg, place Piron.

On notera qu'il n'y a pas d'arceaux à côté de la Maison du Tourisme.



Photo 3. Abri vélos, gare de Couvin



Photo 4. Parking vélo couvert, École communale - Mariembourg

Étant donné le nombre de vélos stationnés au sein de ces zones ou attachés de manière informelle au sein du territoire, nous pouvons conclure que l'offre est actuellement largement supérieure à la demande. Néanmoins, le déploiement d'une politique volontariste en la matière, accompagné de la mise en place d'aménagements cyclables de qualité, est nécessaire pour atteindre l'objectif de report modal à moyen et long terme.

On notera enfin que des espaces de stationnement vélos sécurisés pourraient être positionnés à des endroits clés du territoire.

2.4 Actions de sensibilisation

De plus, depuis maintenant quelques années, la ville de Couvin propose des animations axées sur la sécurité routière et la pratique du vélo dans les écoles couvinoises de l'entité (partenariat avec **MOBILESEM** dans le cadre de la charte pour la mobilité), ceci afin de sensibiliser les jeunes générations à la pratique régulière du vélo. Sont surtout concernées les classes du secteur primaire.

2.5 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Existence cheminements et balades balisés • Grand nombre de chemins et sentiers aménagés en faveur des déplacements cyclistes de loisirs et de la pratique du VTT 	<ul style="list-style-type: none"> • Relief accidenté • Distance entre les villages et le centre-ville de Couvin apparaît également comme facteur dissuasifs à la mobilité douce – notamment par rapport à la partie sud du territoire communal • Manque de continuité des cheminements piétons et cyclistes sécurisés sont dissuasifs pour les déplacements modes doux. • Cheminements piétons peu sécurisants à plusieurs endroits • Encombrement des trottoirs et ou accotements • Les routes régionales et leur trafic contribuent au sentiment d'insécurité des usagers faibles. • Absence de prise en compte de l'accessibilité des PMR au sein de plusieurs aménagements
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Le relief accidenté de la commune est attractif pour les loisirs mais reste un facteur dissuasif pour des déplacements utilitaires. • L'impact financier pour investir dans le réseau ou les équipements peut être réduit en intégrant systématiquement les pistes cyclables dans le renouvellement des voiries (communales et régionales) et en saisissant toutes les opportunités de cofinancement (appel à projet pour liaisons Ravel, itinéraires cyclables: partenariat Province-Commune,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Étendue du territoire ne permet pas de systématiser des trottoirs continus • Aspect budgétaire des aménagements

3 Transports en commun

3.1 Transports en commun ferrés : SNCB

3.1.1 Etat de l'offre actuelle

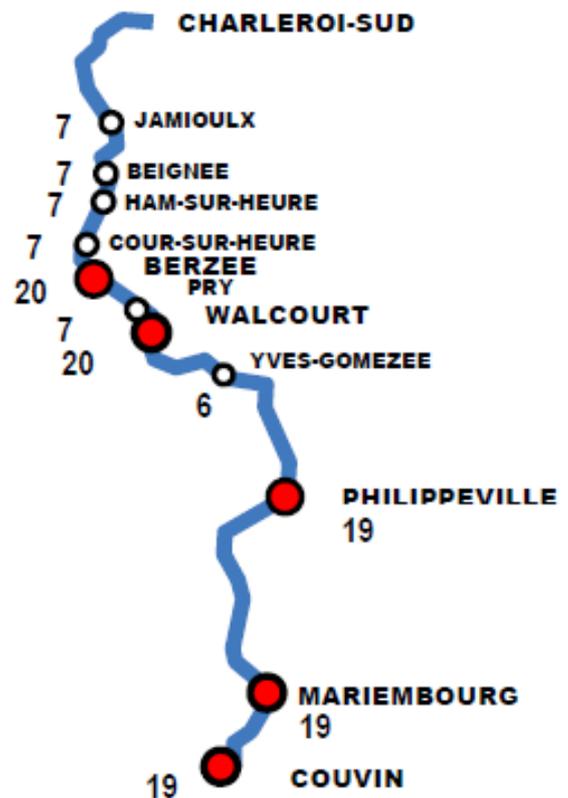
Actuellement, le service proposé par la SNCB dessert deux gares au sein du territoire communal : la gare de Couvin et la gare de Mariembourg. La commune est traversée par la ligne L132/L134, raccordée via Charleroi à l'axe est-ouest de la « dorsale wallonne ».

La ligne Charleroi-Couvin dispose d'une capacité limitée compte tenu d'une accumulation de limitations infrastructurelles : une exploitation dégradée et l'usage d'une ligne diesel (L132-en cours de modernisation)

On notera que le tronçon Mariembourg – Treignes de la ligne 132 est exploité uniquement à des fins touristiques (Chemin de fer à vapeur des trois vallées) CFV3V.

Le bilan de l'étude Navetteurs.be (avril 2017) montre que l'offre actuelle est satisfaisante dans les gares IC et insuffisante dans les autres gares ; la plage horaire est correcte (Exemple de Couvin : possibilité d'arriver à 5h40 à Charleroi et de repartir à 21h42).

Figure 9 - Nombre de trains par jour de semaine 2014-2017 vers Couvin



Couvin bénéficie d'une plage horaire correcte de par son amplitude : Possibilité d'arriver à 5h40 à Charleroi et de repartir à 21h42.

3.1.2 Etat de la demande actuelle en gare de Couvin et Mariembourg

La part modale du train dans les déplacements est de 2,9% et la fréquentation est principalement scolaire (pour les 2/3) vers les pôles de Charleroi et Philippeville.

En 2015, la fréquentation moyenne des gares était de 299 montées par jour à Couvin et de 171 montées par jour à Mariembourg (chiffres SNCB).

Selon des enquêtes réalisées en 2017 par nabetteurs.be, les montées seraient inférieures, et plus précisément on observe 204 montées à Couvin et 112 montées à Mariembourg.

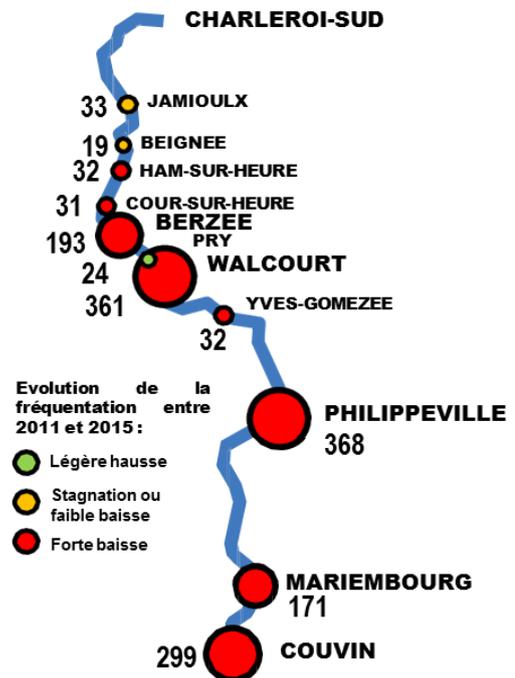


Figure 10 - Montées par jour Automne 2015 (chiffres SNCB)

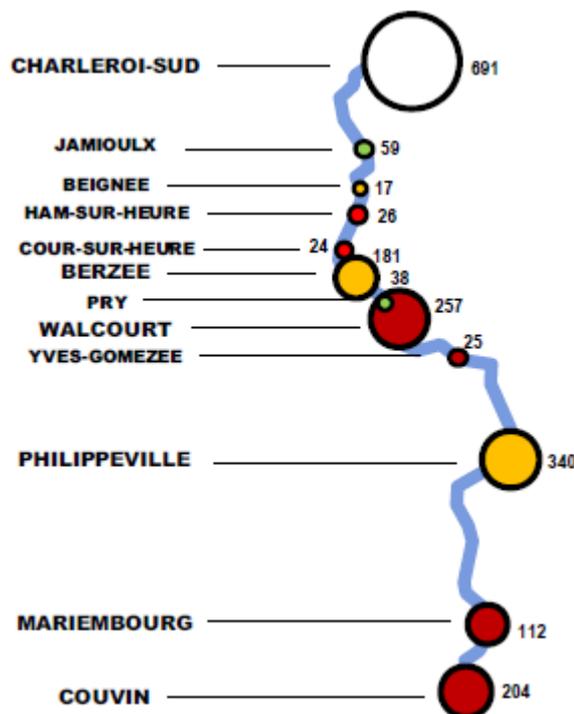
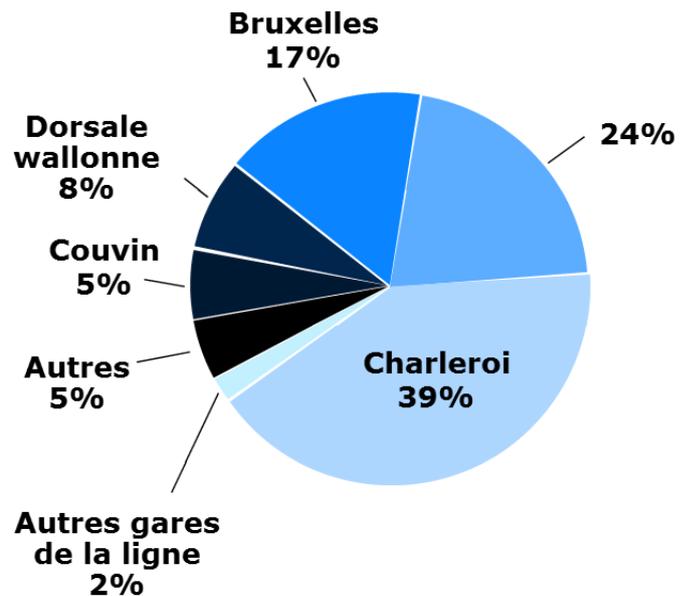


Figure 11 - Montées par jour février 2017 (chiffres navetteurs.be /SPW)

Selon l'enquête réalisée en 2017, 70% des usagers de la ligne a comme destination principalement Charleroi, Philippeville et Couvin et 30% des voyageurs prend une correspondance à Charleroi, principalement vers Bruxelles.



524 personnes interrogées entre 4h30 et 9h00

Figure 12 Enquêtes – les destinations

3.1.3 Modes de déplacements comparés : meilleurs temps de parcours théoriques

Vers Charleroi, le choix train / voiture est discutable au regard des temps de parcours théoriques.

Vers d'autres destinations (Bruxelles, Namur, etc.), les temps de parcours offerts par le train subissent l'impact de la correspondance à Charleroi-sud.

Vers Namur, la ligne de bus express 56 constitue une alternative bien plus performante.

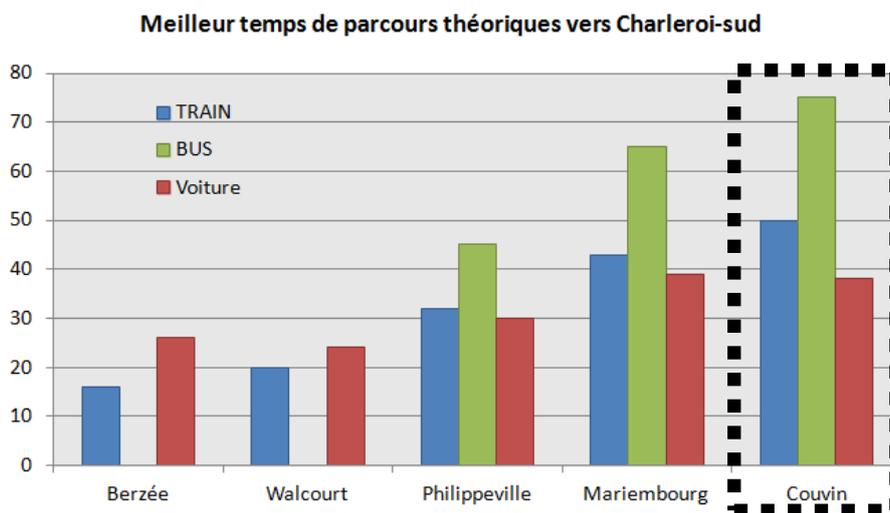


Figure 13 – Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers Charleroi-sud, en comparant le train, le bus et la voiture

Meilleur temps de parcours théoriques vers Bruxelles-Central

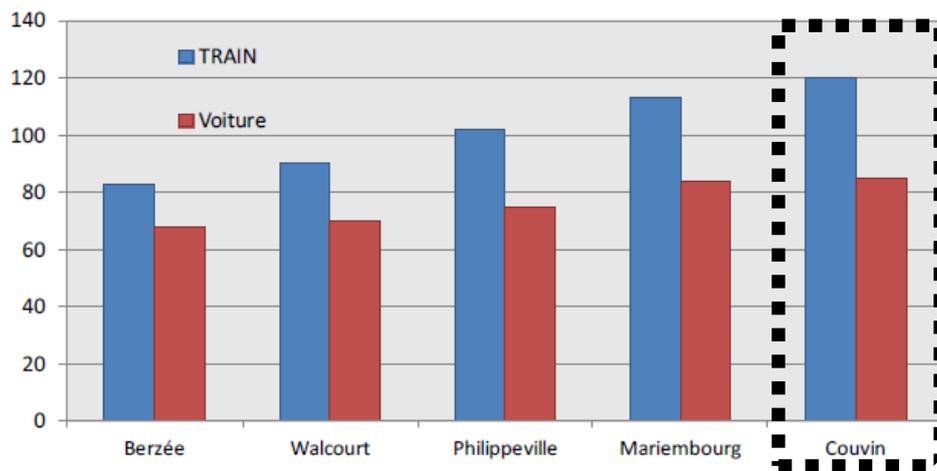


Figure 14 - Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers Bruxelles-centrale, en comparant le train et la voiture

Meilleur temps de parcours théoriques vers Namur (gare)

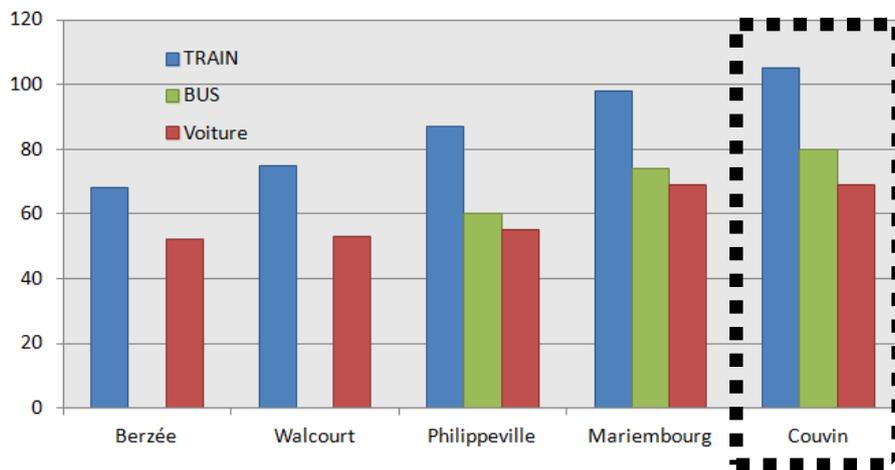


Figure 15 - Le graphique montre les temps de parcours théoriques vers la gare de Namur, en comparant le train, le bus et la voiture

Tableau 3 L132 Charleroi sud – Couvin ; les horaires en vert montrent une bonne correspondance train-bus, les horaires en rouge montrent une correspondance trop juste.

Origine - sncb L132 - Charleroi Sud-Couvin	P	P	L	L	L	L	L	L	L	L	L	P	P	P	L	P	L	L	L	
Charleroi-Sud	5.53	7.00	8.11	9.11	10.11	11.11	12.11	13.11	14.11		15.11	16.11	16.40	17.21	17.37	18.11	18.23	19.11	20.11	21.40
Jamioux	6.02	7.09																		
Beignée	6.06	7.13																		
Ham-sur-Heure	6.09	7.16																		
Cour-sur-Heure	6.14	7.21																		
Berzée	6.17	7.24																		
Pry	6.20	7.27																		
Walcourt	6.22	7.29																		
Walcourt	6.23	7.33																		
Yves-Gomezée	6.29	7.39																		
Philippeville	6.36	7.46																		
Philippeville	6.37	7.47																		
Mariembourg	6.46	7.56	8.59	9.59	10.59	11.59	12.59	13.59	14.59		15.59	16.59	17.33	18.09	18.30	18.59	19.20	19.59	20.59	22.36
Mariembourg	6.48	8.00	9.01	10.01	11.01	12.01	13.01	14.01	15.01		16.01	17.01	17.35	18.11	18.32	19.01	19.21	20.01	21.01	22.38
Couvin	6.56	8.08	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	14.09	15.09		16.09	17.09	17.43	18.19	18.40	19.09	19.29	20.09	21.09	22.46
TEC - arrêt gare Couvin - départs																				
56 Namur - Couvin			8.50	9.20	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50		17.04	18.04	18.50	19.50	20.50			
59/1 Chimay - Cul-des-Sarts - Couvin		8.08	8.10																	
59/1 Couvin - Cul-des-Sarts - Chimay						11.15	12.28					16.28								
59/2 Chimay - Cul-des-Sarts - Couvin	7.02		8.25																	
60/1 Couvin - Gonrioux - Chimay	7.06		9.20			11.18	12.14	13.50		15.30		16.20		18.15						
60/2 Pesche - Couvin - Le Mesnil						11.20	12.22					16.22								
60/2 Le Mesnil - Couvin - Pesche	8.03																			
60/3 Couvin - Mazee - Heer-Agimont	7.30					11.15	12.25			15.30	16.15	16.28		18.25						
60/3 Heer-Agimont - Mazee - Couvin			8.12																	
156b Couvin - Mariembourg - Dourbes						11.05	12.22		15.05			16.22								
156b Mariembourg - Dourbes - Couvin			08.11																	
156c Chimay - Aublain - Mariembourg / Couvin			08.13																	
156c Couvin / Mariembourg - Aublain - Chimay						11.45	12.27		15.45		16.27									
451 Charleroi - Philippeville - Couvin			8.10																	

3.2.2 Intermodalité au niveau de l'organisation physique des gares

3.2.2.1 TRAIN/ VÉLOS

La gare de Couvin dispose de 10 places parking vélos couvertes et la gare de Mariembourg de 8 places non couvertes et 12 places couvertes ; cependant, l'intermodalité train-vélo n'est pas valorisée, vu l'absence d'un réseau cyclable structurant depuis et vers les 2 gares du territoire.

3.2.2.2 TRAIN/ PIÉTONS

La gare de Couvin malgré un beau quai à quai (TEC/ligne ferroviaire) aménagé ne permet pas un accès facile au train au regard de la configuration des 2 lignes en terminus à la gare.

À la gare de Mariembourg la traversée des voies est possible grâce à la passerelle non accessible aux PMR (Figure 16). La passerelle est également un lien urbain pour les quartiers situés de part et autre de la voie ferrée.

3.2.2.3 LES BÂTIMENTS

La gare de Mariembourg reste ouverte en horaire limité.

La gare de Couvin est définitivement fermée.



Figure 16 – Le schéma montre l'organisation de la gare de Mariembourg



Photo 5 – Gare de Couvin

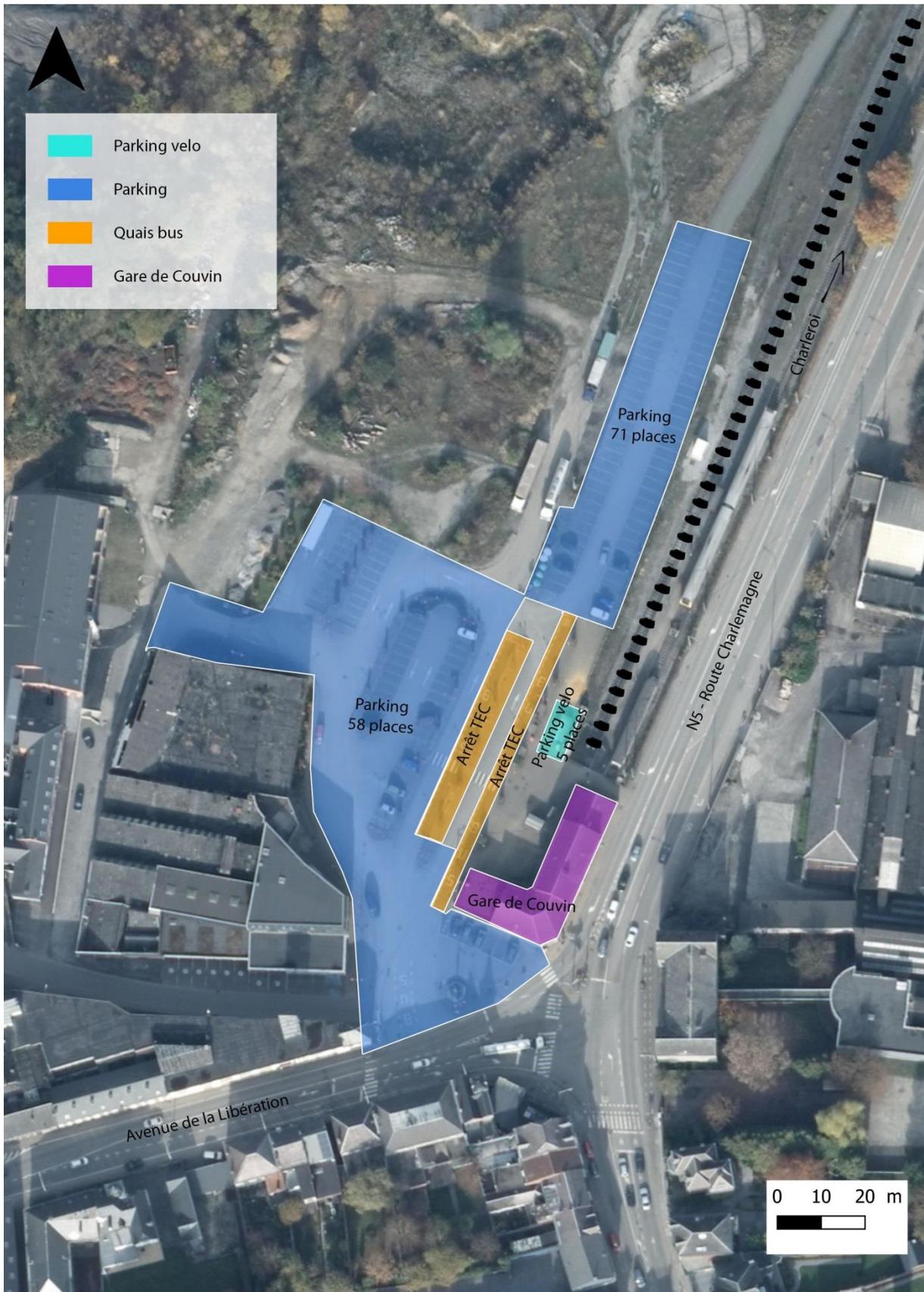


Figure 17 - Le schéma montre la gare de Couvin selon l'actuelle organisation

La création du nouveau centre commercial « La Couvinoise » ; ceci aura des impacts directs sur les disponibilités foncières, l'accessibilité et le parcage.

Cf. chapitre sur les projets urbains



Figure 18 – Le schéma montre la future organisation de la gare de Couvin, compte tenu de la création du nouveau centre commercial « La Couvinoise »



Photo 6 – Parking à la gare de Couvin

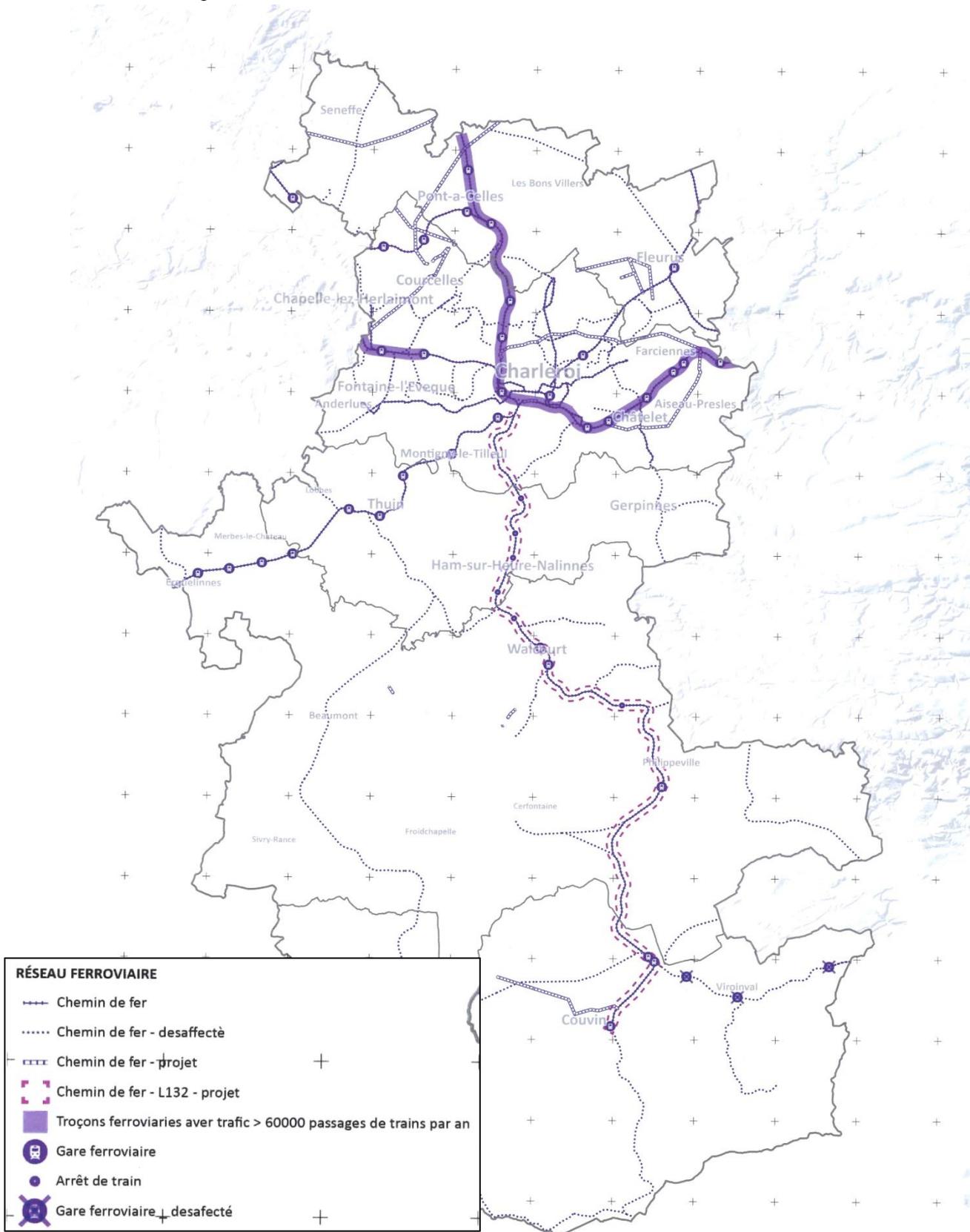


Photo 7 – Parking à la gare de Couvin

L'étude Essaimage propose outre le renforcement de l'attractivité de la L132, un travail spécifique d'analyse des potentialités de chaque quartier de gare (foncier, immobilier, équipements, desserte,

connexion aux voies lentes). L'objectif ici est de maximiser le potentiel des quartiers de gare et contribuer à maintenir une ligne de chemin de fer attractive.

Le Schéma de développement Territorial de Charleroi Métropole confirme le rôle des gares de Couvin et Mariembourg dans la desserte ferrée du territoire

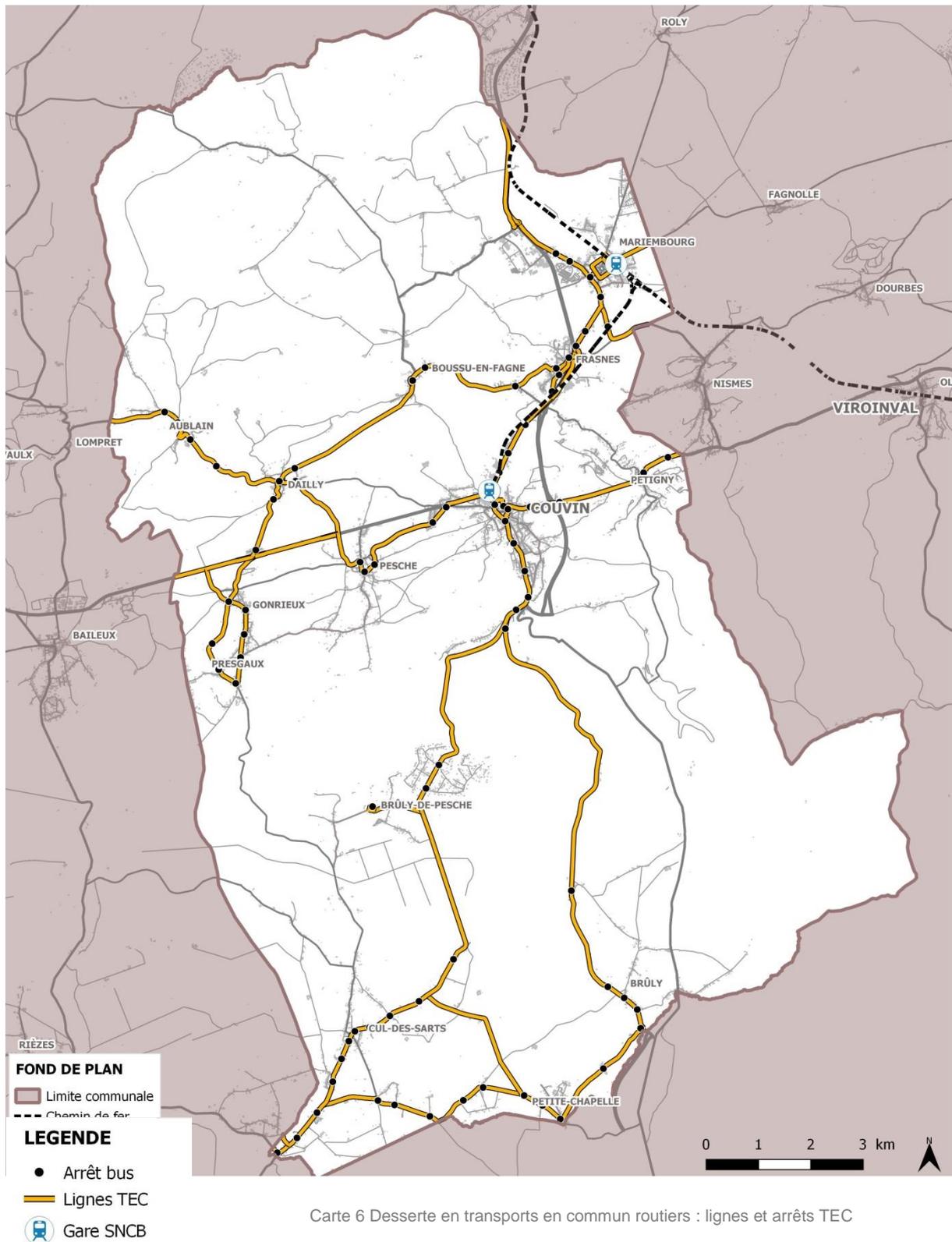


Carte 5 Réseau ferré (Extrait du Schéma de Développement Territorial de Charleroi Métropole – Février 2018)

3.3 Transports en commun routiers : TEC

3.3.1 Offre

L'offre routière de transports publics est proposée par la société TEC Namur-Luxembourg. Actuellement, dix lignes de bus desservent la commune de Couvin : 56, 59/1, 59/2, 60/1, 60/2, 60/3, 451, 156b, 156c et 156d.



56 NAMUR - COUVIN (Express)
59/1 PESCHE COUVIN CUL-DES-SARTS CHIMAY
59/2 COUVIN CUL-DES-SARTS
60/1 CHIMAY - GONRIEUX - COUVIN
60/2 COUVIN - LE MESNIL / MAZEE - HEER-AGIMONT
60/3 COUVIN -MAZEE -HEER -AGIMONT
451 CHARLEROI - PHILIPPEVILLE - COUVIN
156b MARIEMBOURG - HEER-AGIMONT
156c CHIMAY - MARIEMBOURG
156d MARIEMBOURG - DOISCHE

Les bus transitent majoritairement par le réseau de voiries régionales. Tous les axes de ce réseau ainsi que l'ensemble des villages de la commune bénéficient d'au moins une ligne de bus en desserte y compris le sud du territoire isolé du reste de la commune.

3.3.1.1 FRÉQUENCE DE PASSAGE

Le Tableau 4 présente la fréquence de passage des différentes lignes, ainsi que les principaux villages qu'elles desservent sur la commune, en dehors des périodes de vacances scolaires.

Jours scolaires							Ligne
L	Ma	M	J	V	S	D	
16	16	15	16	16	5	1	56 Namur - Couvin
15	15	15	15	15	7	2	56 Couvin - Namur
3	3	5	3	3	0	0	59/1 Chimay - Cul-des-Sarts - Couvin
2	2	4	2	2	0	0	59/1 Couvin - Cul-des-Sarts - Chimay
1	1	2	1	1	0	0	59/2 Cul-des-Sarts - Couvin
1	1	2	1	1	0	0	59/2 Couvin - Cul-des-Sarts
9	9	8	9	9	2	1	60/1 Chimay - Gonrieux - Couvin
8	8	7	8	8	2	1	60/1 Couvin - Gonrieux - Chimay
1	1	2	1	1	0	0	60/2 Pesche - Couvin - Le Mesnil
1	1	2	1	1	0	0	60/2 Le Mesnil - Couvin - Pesche
7	7	7	7	7	2	0	60/3 Couvin - Mazee - Heer-Agimont
7	7	6	7	7	2	1	60/3 Heer-Agimont - Mazee - Couvin
2	2	3	2	2	0	0	156b Couvin - Dourbes - Mariembourg
2	2	3	2	2	0	0	156b Mariembourg - Dourbes - Couvin
4	4	5	4	4	0	0	156c Chimay - Aublain - Mariembourg / Couvin
4	4	5	4	4	0	0	156c Couvin / Mariembourg - Aublain - Chimay
2	2	2	2	2	0	0	156d Mariembourg - Doische
2	2	3	2	2	0	0	156d Doische - Mariembourg
6	6	7	6	6	0	1	451 Charleroi - Philippeville - Couvin
5	5	6	5	5	0	0	451 Couvin - Philippeville - Charleroi

Tableau 4. Desserte TEC par ligne selon les jours de semaine (période scolaire)

Les lignes 56, 60/1, 60/3 et 451 ont une fréquence de plus de 6 passages par jour ; les autres lignes disposant des fréquences plus faibles, compris entre 1 et 5 passage par jour.

Le réseau est essentiellement orienté sur l'offre scolaire et tous les villages de la commune sont desservis.

Les lignes convergent vers Charleroi et Namur (Ligne express).

Le Tableau 5 présente la fréquence de passage des différentes lignes, ainsi que les principales villes et villages qu'elles desservent, durant les périodes de vacances scolaires.

Tableau 5 Desserte TEC par ligne selon les jours de semaine (période de vacances scolaires)

Jours non scolaires							Ligne
L	Ma	M	J	V	S	D	
15	15	15	15	15	7	1	56 Namur - Couvin
15	15	15	15	15	7	2	56 Couvin - Namur
3	3	4	3	3	0	0	59/1 Chimay - Cul-des-Sarts - Couvin
2	2	3	2	2	0	0	59/1 Couvin - Cul-des-Sarts - Chimay
1	1	2	1	1	0	0	59/2 Cul-des-Sarts - Couvin
1	1	2	1	1	0	0	59/2 Couvin - Cul-des-Sarts
5	5	5	5	5	2	1	60/1 Chimay - Gonrioux - Couvin
6	6	6	6	6	2	1	60/1 Couvin - Gonrioux - Chimay
0	0	1	0	0	0	0	60/2 Pesche - Couvin - Le Mesnil
0	0	1	0	0	0	0	60/2 Le Mesnil - Couvin - Pesche
4	4	4	4	4	2	0	60/3 Couvin - Mazee - Heer-Agimont
4	4	4	4	4	2	1	60/3 Heer-Agimont - Mazee - Couvin
1	1	2	1	1	0	0	156b Couvin - Dourbes - Mariembourg
1	1	2	1	1	0	0	156b Mariembourg - Dourbes - Couvin
1	1	2	1	1	0	0	156c Chimay - Aublain - Mariembourg / Couvin
1	1	2	1	1	0	0	156c Couvin / Mariembourg - Aublain - Chimay
0	0	0	0	0	0	0	156d Mariembourg - Doische
0	0	0	0	0	0	0	156d Doische - Mariembourg
6	6	6	6	6	0	1	451 Charleroi - Philippeville - Couvin
4	4	4	4	4	0	0	451 Couvin - Philippeville - Charleroi

La desserte est réduite en termes de passages par jour durant les congés scolaires ; pendant les weekends, la desserte est toujours fortement réduite, et seulement 4 lignes prévoient un passage dans le territoire communal, avec un total de 22 passages le samedi et 7 passages le dimanche.

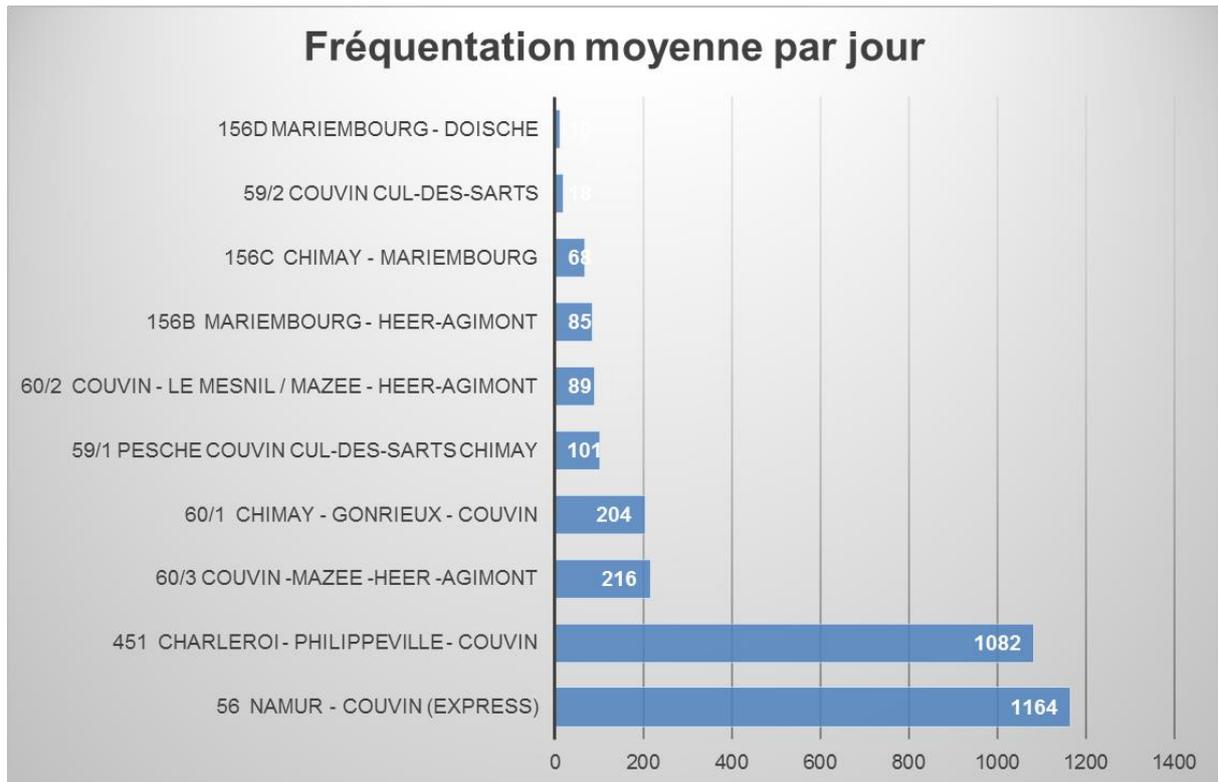
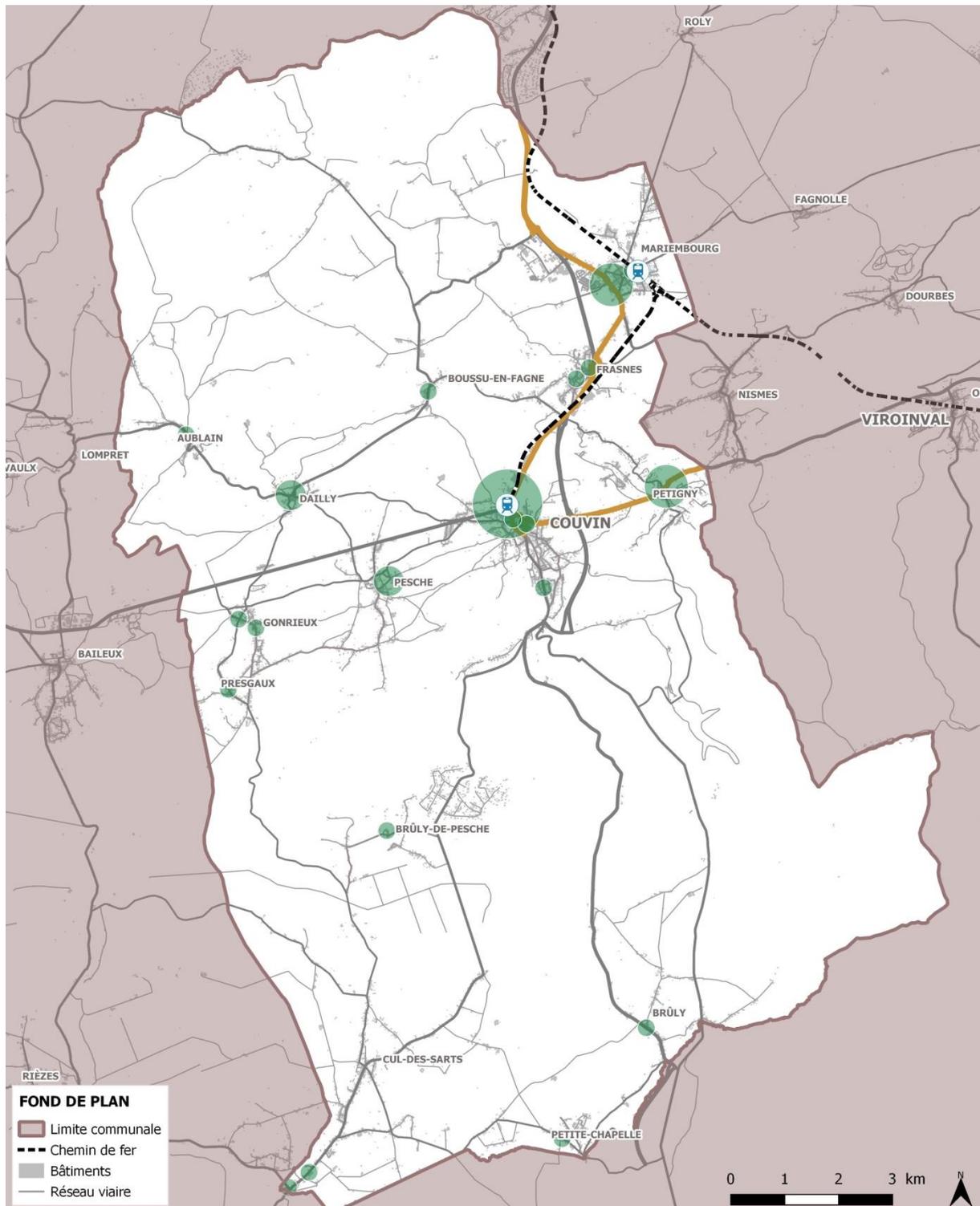


Figure 19 - Source TEC – Validations journalières par lignes – Septembre 2017

La ligne express vers Namur très concurrentielle avec la voiture ainsi que la ligne 451 vers Philippeville et Charleroi qui sont des pôles d'emplois et d'études sont les plus fréquentées.

3.3.1.2 CADENCEMENT



Carte 7. Nombre de passages par jour par arrêt (Jour de référence : mardi, période scolaire)

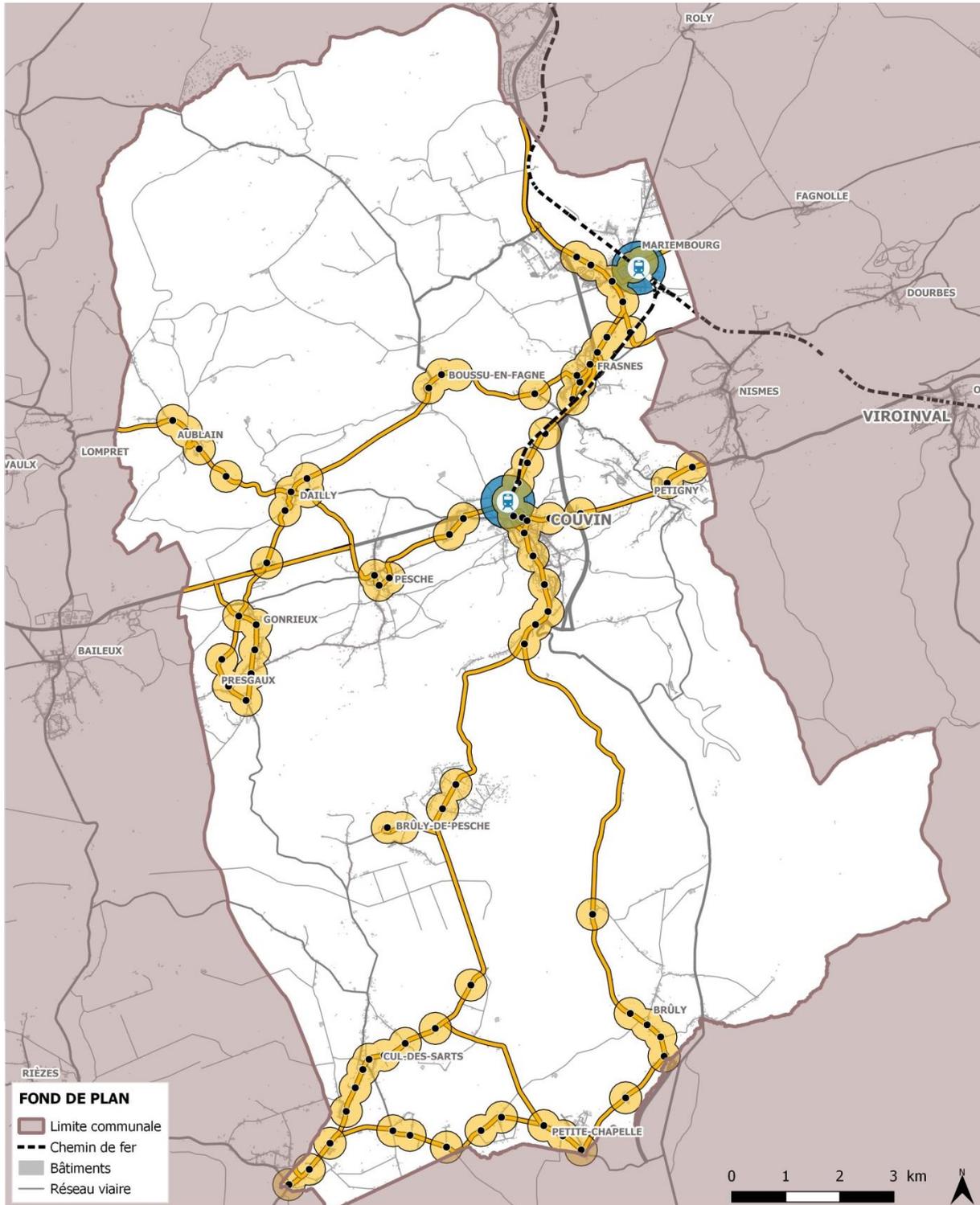
Sans surprise le plus grand nombre de passage par jour se font dans les centres les plus importants du territoire et situés le long des voiries régionales.

3.3.1.3 LOCALISATION DES ARRÊTS

Un indicateur intéressant de la qualité des services en transport en commun est la densité et l'emplacement des arrêts de bus.

Les données fournies en la matière par la société TEC permettent de créer une carte de l'accessibilité pédestre des arrêts TEC. Pour cela, une zone de 300 mètres est représentée autour de chaque arrêt, correspondant à la distance maximale qu'un usager est normalement prêt à parcourir à pied pour prendre le bus, et une zone de 500 mètres est représentée autour de chaque gare.

Les zones plus densément peuplées, concentrant les commerces, écoles et autres équipements, sont situées à moins de cinq minutes à pied (environ 300 mètres) d'un arrêt de bus.



Carte 8. Zone d'influence des arrêts TEC - 300 m et des gares SNCB - 500 m

3.3.1.4 QUALITÉ DES ARRÊTS (ACCESSIBILITÉ PMR)

Le manque d'accessibilité des arrêts constitue le principal dysfonctionnement observé. Ce dernier est induit par

- ➔ L'existence de trottoirs étroits et encombrés par du mobilier urbain et/ou des véhicules en stationnement ;
- ➔ La présence d'un dénivelé entre les abris et le trottoir ;
- ➔ L'absence totale de trottoir.



Photo 8- Mariembourg, arrêt Route de Philippeville ; arrêt en très mauvais état, pas accessible aux PMR



Photo 9 – Couvin, arrêt Grand Place ; trottoir trop étroit, absence d'aménagements

Définition de la qualité des arrêts – Source ATINGO

Arrêt PMR conforme

Un arrêt PMR conforme permet aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), voiturées ou déficientes visuelles, d'être autonomes à l'embarquement et au débarquement. Les conditions suivantes doivent pour cela être respectées :

- *le revêtement de l'arrêt est stable, dur, non glissant et sans relief;*
- *des dalles podotactiles sont présentes en tête de quai;*
- *une ligne d'éveil à la vigilance contrastée est présente le long du quai;*
- *la rampe (déployée) d'accès à l'autobus présente une pente comprise entre 0 et 10% maximum;*
- *la zone de retournement sans obstacle face à la rampe est de minimum 2,40 m x 4,90 m;*
- *le passage libre, entre obstacles ou entre obstacles et bordures, pour accéder au point d'embarquement est de minimum 85 cm.*

Arrêt PMR Praticable

Dans cette configuration d'arrêt, les personnes voiturées doivent être aidées à l'embarquement et/ou au débarquement. Les personnes déficientes visuelles sont, pour leur part, autonomes. Les conditions suivantes doivent être respectées:

- *le revêtement de l'arrêt est stable ;*
- *les dalles podotactiles sont présentes en tête de quai ;*

- *la rampe (déployée) d'accès à l'autobus présente une pente de 20% maximum ;*
- *la zone de retournement sans obstacle face à la rampe est de minimum 1,90 m x 4,90 m ;*
- *le passage libre, entre obstacles ou entre obstacles et bordures, pour accéder au point d'embarquement est de minimum 85 cm*

Arrêt PMR impraticable

Dans cette configuration d'arrêt, les personnes voiturées, même accompagnées, ne peuvent embarquer et/ou débarquer du véhicule, et les personnes déficientes visuelles n'ont pas de repère pour attendre l'autobus.

Ce cas de figure se présente lorsque l'une des conditions suivantes empêche l'accès au véhicule:

- *le revêtement de l'arrêt est instable (gravier, zones herbeuses, etc) ;*
- *il n'existe pas d'équipement destiné aux personnes déficientes visuelles ;*
- *la rampe (déployée) d'accès à l'autobus présente une pente supérieure à 20% ;*
- *il n'existe pas de zone de retournement dans le prolongement de la rampe déployée, des obstacles sont présents face à cette rampe ou le point d'embarquement n'est pas accessible.*

Si on compare l'accessibilité des points d'arrêt avec le nombre de montées aux arrêts, nous constatons, qu'en général, **les arrêts les plus fréquentés sont praticables au moins d'un côté de la voirie.**

Cependant, quelques arrêts pourraient faire objet d'un réaménagement en priorité, étant donnée l'existence de pôles générateurs de déplacement proches ainsi que l'inexistence d'arrêts praticables à proximité.

La réflexion concernant le renouvellement des arrêts doit d'abord prendre en considération l'existence de cheminements piétons praticables vers les arrêts. En effet, s'il n'existe pas de cheminements piétons praticables vers un arrêt, il est difficile de justifier le réaménagement de celui-ci. Les cheminements pédestres jusqu'aux arrêts doivent donc dans leur ensemble être améliorés.

Il faut aussi noter que la plupart des arrêts ne dispose pas de parkings vélo à proximité. La mise en place de parkings vélo à proximité de certains arrêts pourrait contribuer à favoriser l'intermodalité vélo-bus et par conséquent augmenter le nombre d'usagers.

3.3.2 Demande en déplacements

Le nombre d'abonnements vendus par la société TEC Namur-Luxembourg constitue un indicateur de la demande en transports collectifs existante au sein de la commune. Les graphiques suivants présentent le nombre d'abonnés domiciliés dans les principaux villages (Couvin, Aublain, Boussu en Fagne, Brûly, Cul-des-Sarts, Dailly, Frasnes (Nam.), Mariembourg, Petite Chapelle, Presgaux, Gonrioux, Petigny, Pesche) suivant le type d'abonnements possédés :

- Le premier graphique (Figure 20) regroupe les abonnements longue distance, permettant de circuler au sein de trois zones et plus ;
- Le deuxième graphique (Figure 21) regroupe les abonnements gratuits ou presque gratuits ;
- Le troisième graphique (Figure 22) regroupe les abonnements courte distance, permettant de se déplacer en bus au sein de deux zones.

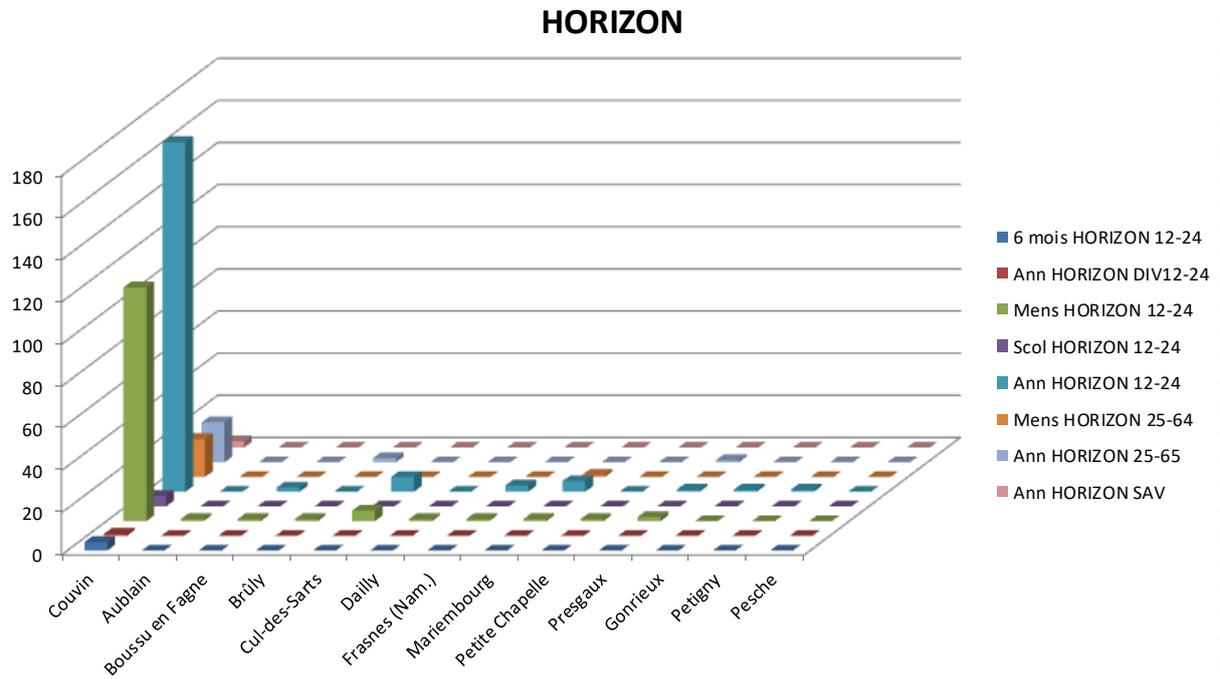


Figure 20 – Nombre d’abonnements longue distance par village, typologie « HORIZON » (Source : TEC Namur-Luxembourg)

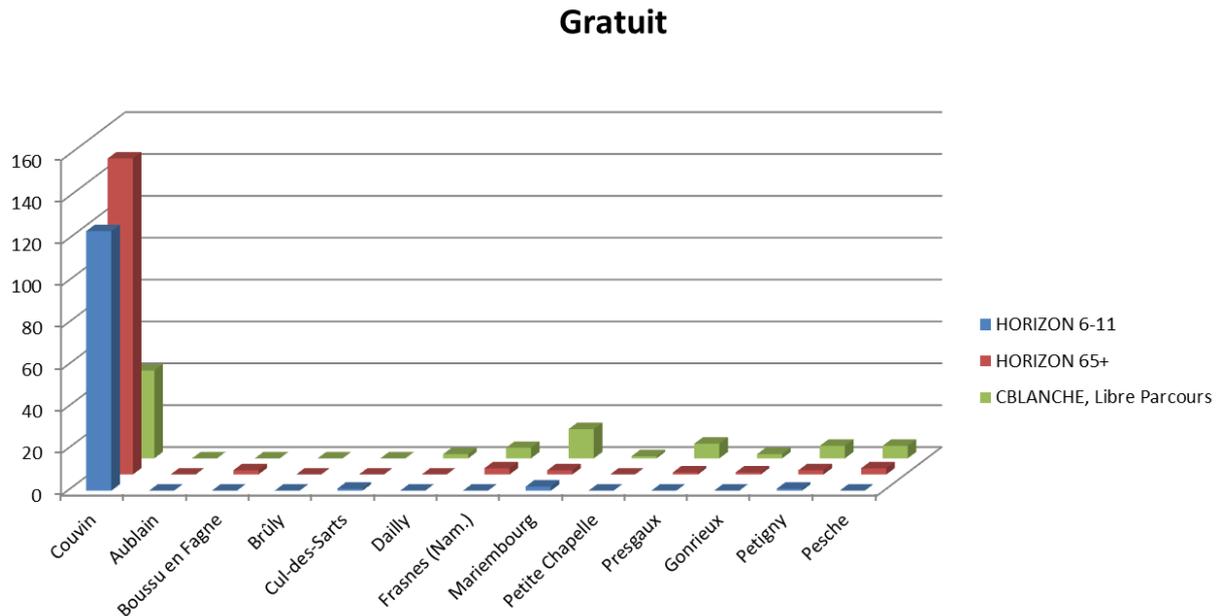


Figure 21 - Nombre d’abonnements gratuits par village (Source : TEC Namur-Luxembourg)

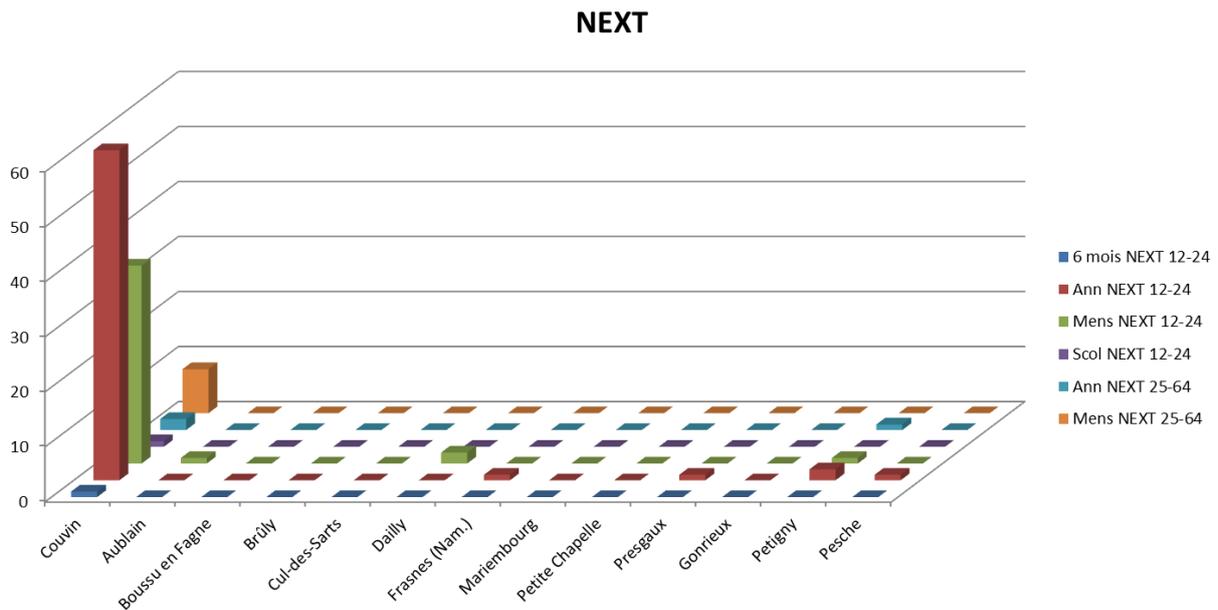


Figure 22 - Nombre d'abonnements courte distance par village, typologie « NEXT » (Source : TEC Namur-Luxembourg)

Pour ce qui concerne l'origine géographique des abonnés, nous soulignons que les individus domiciliés à Couvin disposent majoritairement d'un abonnement, quel que soit le type (courte distance, longue distance ou gratuit). Dans les autres villages, on observe un nombre d'abonnements total compris entre 2 et 25.

En ce qui concerne le motif de déplacement, le nombre d'abonnés par village souligne **un usage des transports en commun routiers fortement lié aux déplacements scolaires**. Les abonnements annuels sont majoritaires et principalement vendus à des **usagers ayant entre 12 et 24 ans**. Il s'agit majoritairement d'abonnements « longue distance ».

Les abonnements gratuits ou presque gratuits (pour les personnes de plus de 65 ans, enfants entre 6 et 11 ans et personnel TEC) sont exclus de l'analyse car ils ne constituent pas des données représentatives de la demande en transport collectif. Il n'est en effet pas garanti que les individus bénéficiant de ces tarifs préférentiels empruntent les lignes de bus de manière régulière, étant donné le prix de leur abonnement.

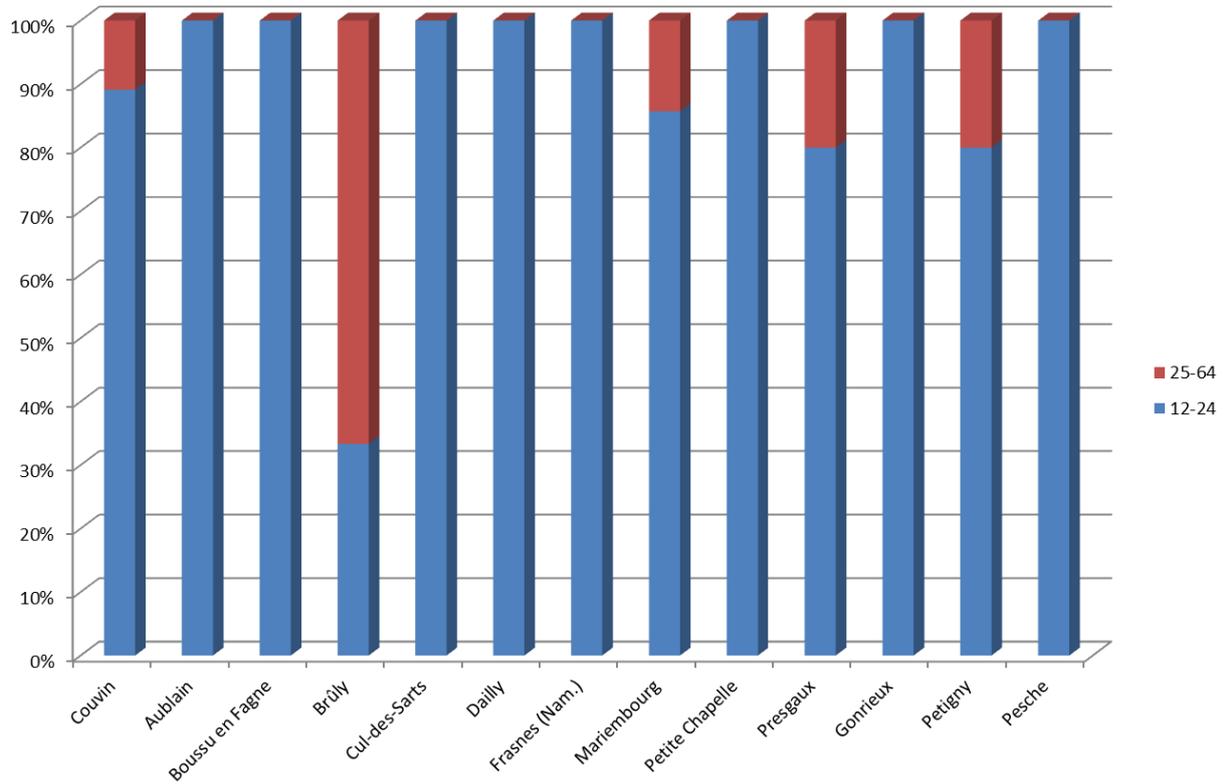
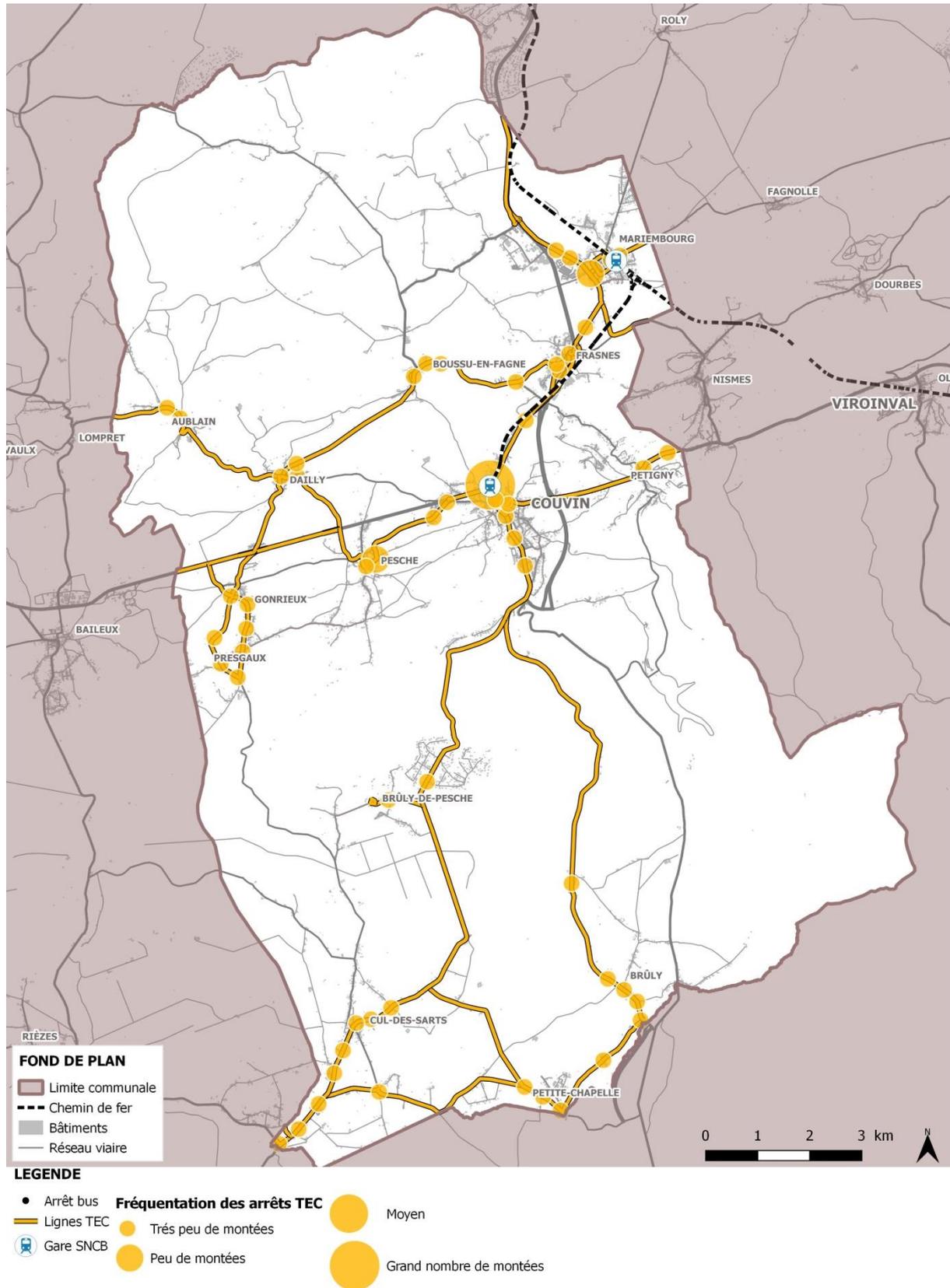


Figure 23. Répartition des abonnements payants suivant les villages et l'âge de validité

La répartition des abonnements payants suivant les villages et l'âge de validité indique qu'il y a un plus grand nombre d'utilisateurs entre 12-24 ans ; le nombre d'utilisateurs entre 25-64 – à savoir les actifs- reste très petit dans tous les villages.



Carte 9. Fréquentation des arrêts TEC (moyenne de montées aux arrêts pour un jour scolaire)

Le plus grand nombre des montées aux arrêts pour un jour scolaire est rencontré à la gare SNCB de Couvin.
L'arrêt « Chez l'Fagne » à Mariembourg est également très fréquenté.

3.3.3 Points noirs routiers des itinéraires

Au sein du territoire communal, les itinéraires actuellement empruntés par les différentes lignes de bus n'impactent pas négativement leur vitesse commerciale sauf à la sortie de la gare de Couvin où le carrefour et le positionnement des bus n'est pas optimal.

3.3.4 Projets

Il n'existe, à l'heure actuelle, aucun projet de création de ligne bus à Chaudfontaine.

Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Bonne couverture du territoire par des arrêts et bus TEC Bonne fréquence de passage des bus, particulièrement à Couvin Intermodalité bus – train possible à Couvin mais pas organisée physiquement malgré le quai à quai 	<ul style="list-style-type: none"> Clientèle des transports collectifs composée en majorité d'étudiants Chemins pédestres vers les arrêts difficiles et inadaptés aux déplacements des PMR Aménagements insuffisants des arrêts
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Réorganisation de la gare routière en gare de Couvin – dans le cadre plus large du projet de Centre Commercial Nouvelle attractivité à immédiate proximité de la gare de Couvin 	<ul style="list-style-type: none"> Dégradation de l'exploitation ferroviaire Desserte fine du territoire par les bus

4 Mobilité scolaire

4.1 Écoles de Couvin – enseignement fondamental

Couvin est un important pôle d'enseignement et notamment avec le réseau d'établissements du secondaire qui drainent les communes avoisinantes notamment Viroinval et Doische.

			Effectifs à compléter après enquête scolaire
école fondamentale communale des Eaux Vives	Implantations de Frasnes	place des Tilleuls	Maternel/Primaire
		rue Basse-Cornet 41	
	Implantation de Mariembourg	rue de France 27	Maternel/Primaire
école fondamentale communale des Vallons	Implantation de Petigny	rue Chéreulle 5 et 7	Maternel/Primaire
	Implantation d'Aublain	rue du Fossaire 9	Materne/Primaire
	Implantation de Dailly	rue de Boussu 6	Maternel/Primaire
	Implantation de Gonrieux	place des Combattants 11	Maternel/Primaire
école fondamentale communale des Frontières	Implantation de Pesche	rue Roger Lambert 2	Maternel/Primaire
	Implantation de Brûly	place Charles Claes 8	Primaire
	Implantation de Cul-des-Sarts	rue de la Rièze 3	Maternel/Primaire
	Implantation de Presgaux	place Notre-Dame de Messine 8	Maternel/Primaire
	Implantation de Petite- Chapelle	rue du Brûly 30	Maternel/Primaire

Tableau 6. Liste d'écoles communales (maternelles et primaires)

			Effectifs à compléter après enquête scolaire
école Saint-Joseph	Implantation de Couvin	Rue du Parc Saint Roch 8	Materne/Primaire
école maternelle Sainte-Marguerite	Implantation Brûly	Place Charles Claes 5	Maternel
école libre des Trois Vallées	Implantation de Frasnes	rue Saint-Joseph 14	Maternel/Primaire
	Implantation de Mariembourg	boulevard des Combattants 3	Maternel/Primaire

Tableau 7. Liste d'écoles libres (maternelles et primaires)

			Effectifs à compléter après enquête scolaire
Athénée Royal Jean Rey	Implantations de Couvin	rue de la Marcelle 53	Materne
		rue Adolphe Gouttier, 11 & 30	Primaire

Tableau 8. Enseignement de la Communauté française

			Effectifs à compléter après enquête scolaire
Ecole primaire d'enseignement spécialisé de la Communauté française	Implantation de Mariembourg	Chaussée de Roly 15	Primaire

Tableau 9. Enseignement Spécialisé

4.2 Écoles de Couvin – enseignement secondaire

			Effectifs à compléter après enquête scolaire
Athénée Royal Jean Rey	Implantations de Couvin	La Croisette	Secondaire
		rue Adolphe Gouttier 11	Secondaire
		rue du Bercet 6	Secondaire
Institut Sainte-Marie	Implantation de Couvin	Pesche	Secondaire
		rue Adolphe Gouttier	Secondaire

L'enseignement supérieur n'est pas présent sur le territoire de Couvin. Couvin dépend du pôle d'enseignement supérieur de Charleroi et de celui de Namur.

4.3 Aménagements existants

Toutes les écoles sont entourées par une zone 30. Nous observons par contre que les trottoirs ne sont pas systématiques et que les dispositifs de ralentissement du trafic ne sont pas présents partout. Les mesures d'accompagnement de type totem ou barrière bariolées font aussi défaut sur de nombreuses implantations. Une attention particulière doit être accordée aux traversées piétonnes et à l'accessibilité des PMR de manière générale.

Il serait pertinent de poursuivre la réflexion en ce qui concerne la délimitation des zones 30 ; doivent-elles être utilisées uniquement en tant que dispositif de sécurisation d'abords d'écoles ou peuvent-elles disposer d'un rayon plus large, incluant les quartiers d'habitats attenants ? La réponse à cette question dépend bien entendu de la localisation de l'école et de sa proximité ou non de voiries accueillant un trafic routier important.

4.4 Dysfonctionnements observés

Parmi l'ensemble des écoles de la commune de Couvin, certaines nécessitent une attention particulière en ce qui concerne la mobilité, d'autres font l'objet d'aménagements déjà très satisfaisants.

Chaque caractéristique est reprise dans un tableau de synthèse, école par école.

Ecole fondamentale communale des Eaux Vives – Implantation de Frasnes	
Adresse : Rue Basse-Cornet 41, Frasnes	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Les accotements sont très souvent utilisés pour le stationnement Aucun aménagement sécurisé pour les piétons	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas d'aménagement physique de la voirie mais un marquage au sol annonçant la présence de l'école. La signalétique aménagée reste fort rudimentaire.	
	

Ecole fondamentale communale des Eaux Vives – Implantation de Frasnes	
Adresse : Place des Tilleuls 1, Frasnes	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> L'entrée principale de l'école donne sur le parvis/parking de l'église. Il n'y a pas d'aménagements piétons ni de cheminements vers la Place du Carré. La seconde entrée (venant de la Rue Saint-Joseph) est nettement moins sécurisée (pas de trottoir)	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Malgré la présence de panneaux zone 30, il n'y a pas de trottoir et la rue Saint-Joseph très étroite et non linéaire ne permet pas une bonne visibilité. La signalétique aménagée reste fort rudimentaire.	
	

Ecole des Eaux Vives – implantation de Mariembourg	
Adresse : Rue de France 27, Mariembourg	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Stationnement sur le trottoir devant l'école (oblige les élèves à aller sur la route) Aménagement maladroits de trois barrières empêchant le dépose minute Cheminement trottoir vers l'arrêt du bus TEC (rue de France) en mauvais état	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input checked="" type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Plateau ralentisseur sur l'ensemble du carrefour Présence trop tardive et contradictoire des panneaux zone 30 Marque passage piéton à rafraichir rue de France	
	

Ecole fondamentale communale des Eaux Vives – Implantation de Petigny	
Adresse : Rue Chéreulle 7, Petigny	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Discontinuité de certain trottoir ou trottoir très étroit sur certains tronçon de voirie	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Présence de panneaux « Pas trop vite devant mon école » (mais visible que les « tu arrives près de mon école ») Zone 30 signalée trop tardivement	
	

Ecole fondamentale communale des Vallons – Implantation d'Aublain	
Adresse : Rue du Fossaire 9, Aublain	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas de place pour les piétons qui se déplacent en voirie Stationnement sur les accotements La distance école-arrêt de bus est faible mais son accès nécessite d'être aménagé et valorisé	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Présence d'un panneau de communication « tu arrives près de mon école » en plus des signaux zone 30 réglementaires Marquage au sol	
	

Ecole fondamentale communale des Vallons – implantation de Dailly	
Adresse : Rue de Boussu 6, Dailly	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas de place pour les piétons qui se déplacent en voirie Malgré la boucle à sens unique en desserte de l'école les accotements sont trop étroits. Possibilité de se parquer Place Saint-Quentin	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas d'aménagement physique de la voirie mais de la signalétique, des barrières et des éclairages au niveau du passage piéton au droit du portail Panneau de communication « tu arrives près de mon école » et autres logos	
	

Ecole fondamentale communale des Vallons – Implantation de Gonrioux	
Adresse : Rue des Combattants 1, Gonrioux	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas de place pour les piétons qui se déplacent en voirie Stationnement désordonnée devant l'école	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas d'aménagement physique de la voirie mais panneau de communication « tu arrives près de mon école » Un réaménagement de la place de l'église dans son entièreté serait pertinent	
	

Ecole fondamentale communale des Vallons – Implantation de Pesche	
Adresse : Rue Roger Lambert 2, Pesche	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas de place pour les piétons qui se déplacent en voirie	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas d'aménagement physique de la voirie mais panneau de communication « tu arrives près de mon école » Zone 30 signalée trop tardivement	
	

Ecole des Frontières – Implantation de Brûly	
Adresse : Place Charles Claes 8, Brûly	
Type d'établissement scolaire : École primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Entrée de l'école située sur la place de l'église (qui sert également de parking) Pas de passage piéton pour accéder à l'arrêt de bus en direction du sud	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
	

Ecole des Frontières – implantation de Cul-des-Sarts	
Adresse : Rue de la Rièze 3, Cul-des-Sarts (N964)	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Présence d'une signalétique variée (barrières et des éclairages au niveau du passage piéton, marquage au sol sur la voirie) Trottoir surélevé uniquement côté entrée de l'école : Discontinuité du cheminement piéton.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Accès au passage piétons rue Albert Hubert pas facile d'accès (rétrécissement trottoir) Aucun aménagement de l'autre côté de la voirie (malgré la présence de l'autre arrêt de bus TEC)	
	

Ecole des Frontières – Implantation de Presgaux	
Adresse : Place Notre Dame de Messine 8, Presgaux	
Type d'établissement scolaire : École primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Peu de place pour les piétons qui se déplacent en voirie Stationnement sur les accotements	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas d'aménagement physique de la voirie mais présence de plusieurs signalétiques avant d'entrer sur la Place Notre Dame de Messine (panneau « tu arrives près de mon école », poteaux de couleurs, marquage et panneau zone 30) Une bibliothèque est également installée sur la Place Une zone 30 généralisée sur toute la Place est envisageable	
	

Ecole des Frontières – Petite-Chapelle	
Adresse : Rue de Brûly 28, Petite-Chapelle	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input checked="" type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Présence de panneau préventif pour l'école + panneau pour la zone 30	
Présence d'un plateau ralentisseur au niveau de l'école	
	

Ecole Saint Joseph – implantation de Couvin-centre	
Adresse : Rue du Parc Saint Roch 8, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire (enseignement libre)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Trottoir très étroit rue du Parc Saint Roch malgré la présence d'un arrêt de bus TEC	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Traversée piétonne au carrefour rue de la Ville/rue du parc Saint Roch/rue du Bercet dangereux Présence de panneaux et de poteaux au passage piétons rue du Parc Saint Roch	
	

Ecole Sainte Marguerite – Implantation de Brûly	
Adresse : Place Charles Claes 8, Brûly	
Type d'établissement scolaire : École maternelle	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Revêtements des accotements pas adaptés au PMR (pavés irréguliers, gazon)	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Malgré la présence de panneaux zone 30, ceux-ci sont peu visible.	
	

Ecole Libre des 3 Vallées – Frasnes	
Adresse : Rue Saint-Joseph 14, Frasnes	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> L'accès à l'école se fait par une petite jonction (de la rue Saint-Joseph) donnant sur un parking enclavé. Malgré la présence de panneaux zone 30, il n'y a pas de trottoir et la rue très étroite et non linéaire de la rue Saint-Joseph ne permet pas une bonne visibilité.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> La signalétique aménagée reste fort rudimentaire	
	

Ecole Libre des 3 Vallées – Mariembourg	
Adresse : boulevard des Combattants 3, Mariembourg	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input checked="" type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
<p>Cette implantation est dans la continuité de l'école communale des Eaux Vives. L'ensemble est bien aménagé et de qualité. On n'arrive pas à distinguer si la zone de stationnement devant l'école est un dépose-minute ou du stationnement riverain.</p>	
	

Athénée Royal Jean Rey – implantation de Couvin-centre	
Adresse : Rue de la Marcelle 53, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École maternelle	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Les trottoirs sont relativement étroits	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Présence d'une signalétique variée (barrières et des éclairages au niveau du passage piéton, marquage rouge sur la voirie à l'approche de l'école)	
	

Athénée Royal Jean Rey – implantation de Couvin-centre	
Adresse : Rue Adolphe Gouttier 11/30, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École maternelle et primaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Bande de bus pour l'attente et stationnement des bus Discontinuité de la piste cyclable (il y a uniquement une piste en face de l'école)	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Possibilité de faire une zone 30 généralisée amenant plus de lisibilité/visibilité Signalisation du sens unique rue Adolphe Gouttier peu visible en venant de la ruelle Cracsot	
	

Ecole d'Enseignement Spécialisé Primaire de la Communauté Française – implantation de Mariembourg	
Adresse : Chaussée de Roly 15, Mariembourg	
Type d'établissement scolaire : École primaire (enseignement adapté)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input checked="" type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
Commentaires : Trottoir fort étroit Pas de cheminement piéton entre l'école et le centre de Mariembourg	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input checked="" type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
Commentaires : Présence d'une signalétique variée (panneaux, poteaux, marquages au sol sur la voirie)	
	

Athénée Royal Jean Rey – implantation de Couvin-centre (« Croisette »)	
Adresse : Rue de la Croisette 1, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École secondaire (enseignement technique de qualification et professionnel)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input checked="" type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Possibilité de faire une zone 30 généralisée amenant plus de lisibilité/visibilité	
	

Athénée Royal Jean Rey – implantation de Couvin-centre (« Lycée »)	
Adresse : Rue Adolphe Gouttier 11/30, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École secondaire (1 ^{ier} degré)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Placements maladroits des potelets	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Possibilité de faire une zone 30 généralisée amenant plus de lisibilité/visibilité Signalisation du sens unique rue Adolphe Gouttier peu visible en venant de la ruelle Cracsot	
	

Athénée Royal Jean Rey – implantation de Couvin-centre (« Bercet »)	
Adresse : Rue du Bercet 6, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École secondaire (enseignement technique de transition et général)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Trottoir très étroit rue du Bercet Sortie du parking de l'école dangereux	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Traversée piétonne au carrefour rue de la Ville/rue du parc Saint Roch/rue du Bercet dangereux Présence de panneaux et de poteaux aux passages piétons rue du Parc Saint Roch et rue de Bercet Présence d'un plateau ralentisseur sur le carrefour Ruelle du Bal/Rue de la Maladrie	
	

Institut Sainte Marie – Implantation de Pesche	
Adresse : Rue Noiret 6, Pesche	
Type d'établissement scolaire : École secondaire	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Pas de place pour les piétons qui se déplacent en voirie (accotement très étroit et parfois utilisé pour le stationnement) Vaste parking sans aucune organisation qui sert de dépose et zone d'attente Liaison école-Place Saint-Hubert non aménagée pour les piétons	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Zone 30 signalée trop tardivement	
	

Institut Sainte Marie – implantation de Couvin-centre (« Saint Germain »)	
Adresse : Rue Adolphe Gouffier 32, Couvin	
Type d'établissement scolaire : École secondaire (enseignement technique de qualification, technique de transition et professionnel)	
Nombre d'élèves : à compléter avec enquête scolaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u>	

4.5 Enquête scolaire

L'enquête scolaire est en cours d'encodage par **MOBILESEM: Centrale de mobilité**.

La participation est satisfaisante mais quelques groupes scolaires doivent encore retourner leurs questionnaires.

4.6 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'au moins une école fondamentale dans tous les villages (sauf à Brûly-de-Pesche et à Boussu-en-Fagne). - Écoles dans le centre de Couvin sont à proximité, ce que facilite la réalisation des interventions - Toutes les écoles sont implantées dans une zone 30 - Dans la plupart des cas, les écoles possèdent des arrêts de bus à proximité 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépendance extérieure pour l'enseignement supérieur impliquant des besoins en termes de mobilité - Difficulté à faire respecter les zones de dépose minute prévues - L'accessibilité des aménagements pour les piétons et PMR n'est pas garantie - Pas d'infrastructures cyclables de qualité vers les écoles -
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Écoles fondamentales dans les villages = rang scolaire piétons ou vélos - Possibilité d'élargir certaines zones 30 d'école au cœur de villages - La plupart des établissements scolaires secondaires sont situés au sein de noyaux urbains et sont donc accessibles à pied ou à vélo - Pour le supérieur, ligne ferrée vers Charleroi 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien d'une population scolaire en nombre pour garder cette proximité permettant des déplacements piétons / vélos.

5 Transport privé et transports de marchandises

5.1 Hiérarchie viaire

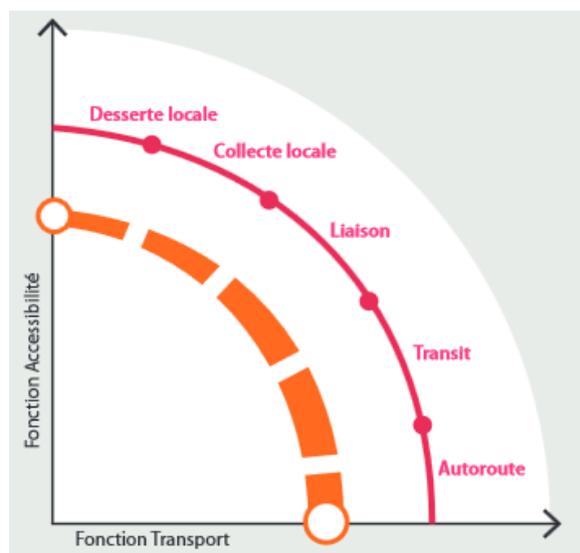
La commune de Couvin est desservie par le réseau de voiries autoroutières, régionales et communales. Elle bénéficie donc d'une bonne accessibilité routière avec une dimension transfrontalière avec l'E420.

Couvin est l'une des communes les plus étendues de Belgique. Bien souvent, la population n'a pas d'autre choix que de s'équiper d'une voiture pour assurer sa propre mobilité.

Le chantier du contournement de Couvin et la diminution du trafic poids lourds en transit que cela va induire peut cependant constituer une opportunité à saisir pour (re)voir la place de la voiture (cf. commission post-contournement).

Le réseau se structure comme suit :

- **N5 Bruxelles – Charleroi – Reims**
- **Le contournement** itinéraire du réseau autoroutier européen **E420** vers A304 en France
- **N99 (Couvin-Chimay-Hirson)** traverse Doische – Couvin – Chimay – direction Hirson en France
- **N939 (Viroinval-Chimay)** traverse Mariembourg, Boussu-en-Fagne, Dailly et Aublain
- **N964 Couvin – Cul-des-Sarts – Eteignieres (F)**(via RD32) relie Couvin à la France en passant par Brûly-de-Pesche et Cul-des-Sarts
- **La N920 Pont du Ry de Rome (Couvin) – Rocroi (F)** : elle relie Couvin à la France en passant par Brûly

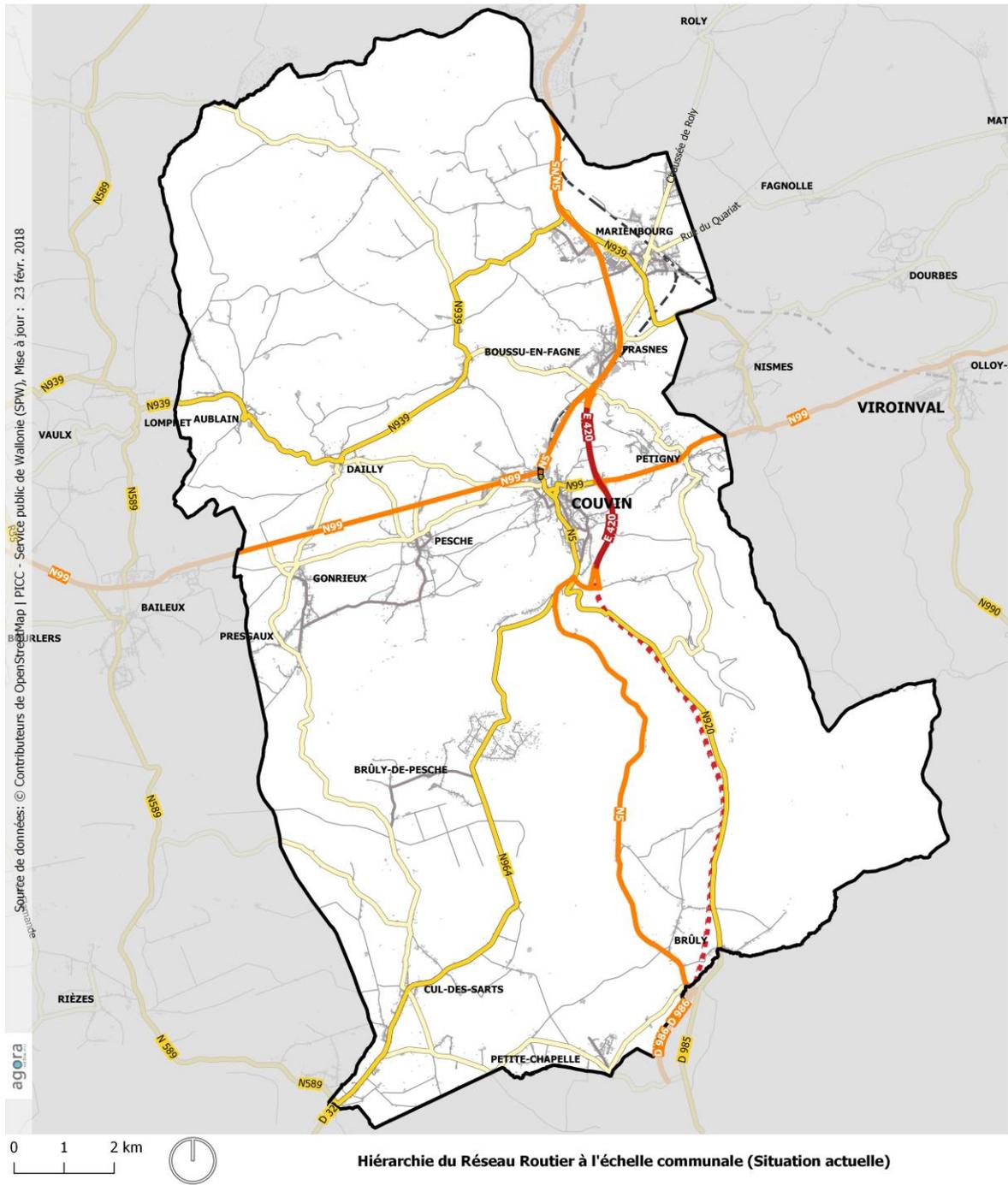


La hiérarchisation du réseau de voiries régionales wallonnes a vocation à organiser au mieux l'interaction entre la fonction « Accessibilité » d'un axe routier et sa fonction « Transport ».

L'accessibilité fait référence à la nécessité, pour une voirie, de permettre des activités de séjour, le transport se rapportant aux activités de circulation.

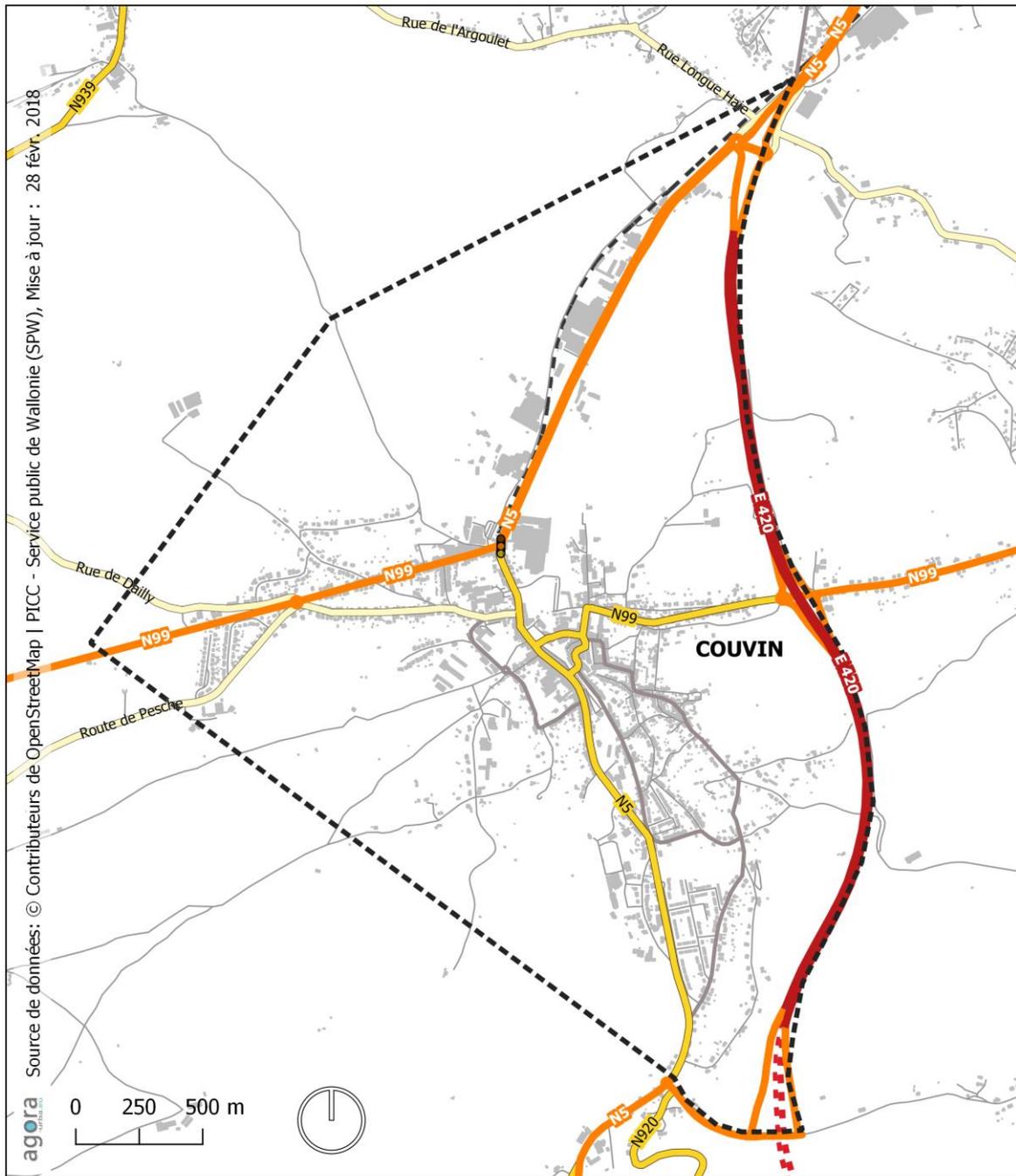
Ainsi, une voirie de desserte locale dispose d'une fonction de séjour importante mais n'admet qu'un faible niveau de circulation. A contrario, les autoroutes admettent uniquement des activités de circulation, et pratiquement aucune activité de séjour.

Comprendre le fonctionnement actuel du réseau routier est essentiel afin d'identifier des dysfonctionnements éventuels, tel que l'existence d'un trafic de fuite traversant des quartiers résidentiels. Le trafic de fuite est un trafic originellement destiné aux voiries dotées d'une fonction « Transport » mais empruntant des voiries aménagées pour répondre à une fonction « Accessibilité ».



Carte 10. Hiérarchie du réseau viaire de Couvin

La mise en œuvre du contournement crée un appel d'air dans la traversée du centre-ville.



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle):

- | | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------------|
| Réseau autoroutier | Réseau de collecte locale | Carrefour à feux |
| Réseau primaire | Réseau de desserte locale | Bâti |
| Réseau secondaire | Voirie en construction (E420) | Limite communale |
| Réseau de liaison locale | Chemin de fer | |

Carte 11. Hiérarchie du réseau viaire de Couvin - Centre-ville

« L'achèvement très prochain de la E420, à savoir le premier axe autoroutier développé en Belgique depuis l'achèvement de la E411, dont le potentiel structurant pour l'ensemble de la Wallonie n'est plus à démontrer. Pour la majorité des habitants de l'arrondissement, Charleroi et Charleville seront à équidistance en termes de temps de parcours. A peu de choses près, Bruxelles et Reims également. C'est une rupture possible dont les conséquences peuvent être très nombreuses pour le développement de l'arrondissement, en mieux comme en moins bien » in *Etude Essaimage - Plan stratégique pour l'Entre Sambre-et-Meuse*;

5.2 Demande de déplacements

Le bureau d'études, en concertation avec le comité technique, a décidé d'effectuer des comptages routiers à des endroits spécifiques de la commune afin d'évaluer les évolutions de la demande de déplacements et la distribution du trafic dans le réseau depuis la mise en œuvre du contournement.

Figure 24. Localisation des comptages en section réalisés du mercredi 7 mars 2018 au mardi 13 mars 2018.

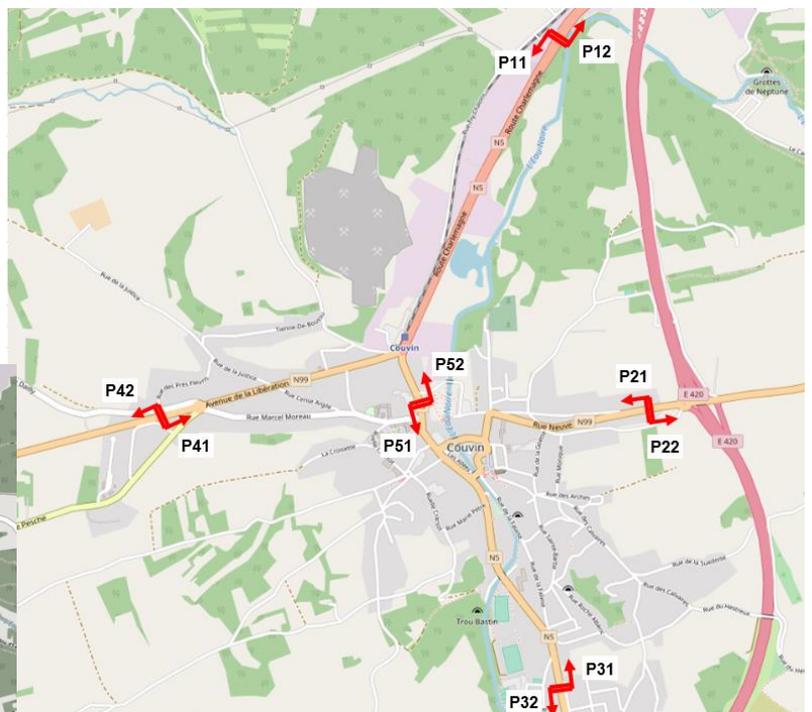


Figure 25. Localisation des comptages directionnels réalisés le jeudi 15 mars 2018.

5.2.1 Situation antérieure au contournement de Couvin

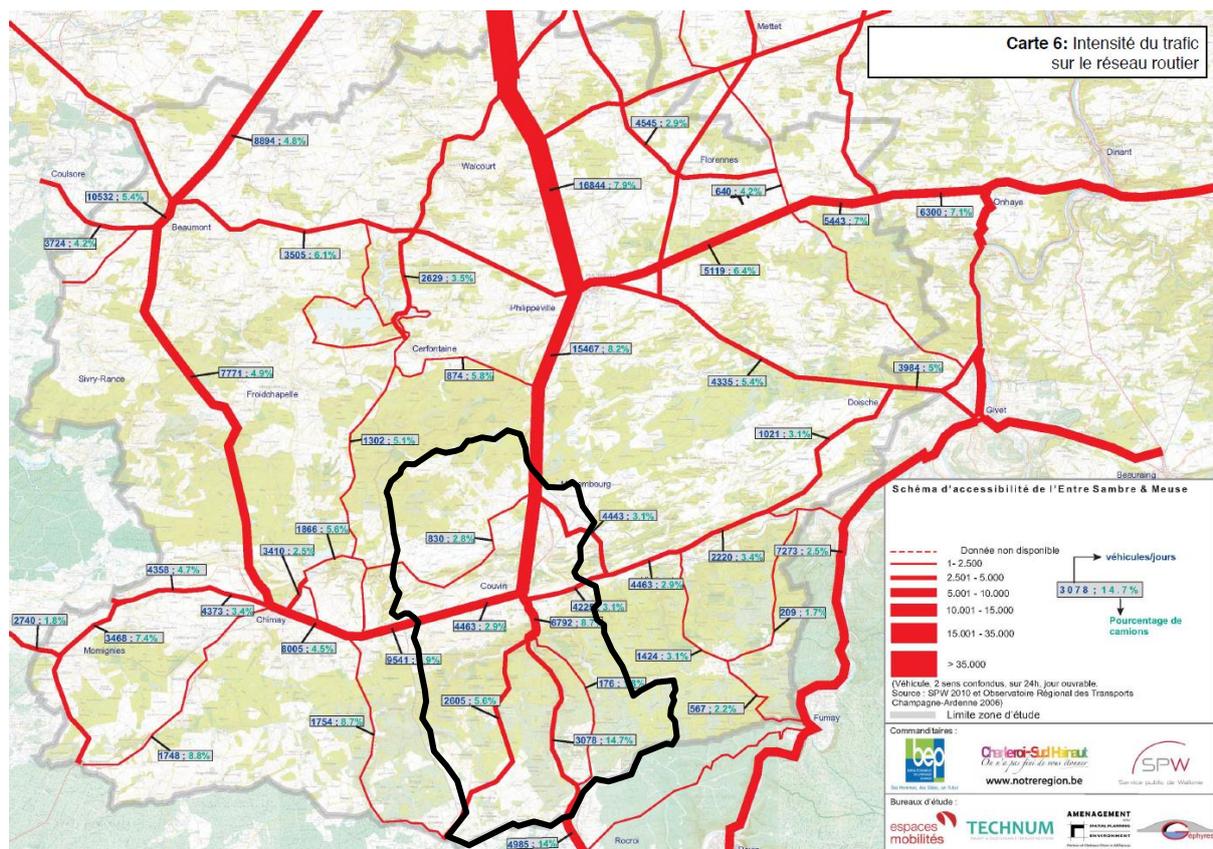


Figure 26 : Comptages SPW 2010- in SESSAM

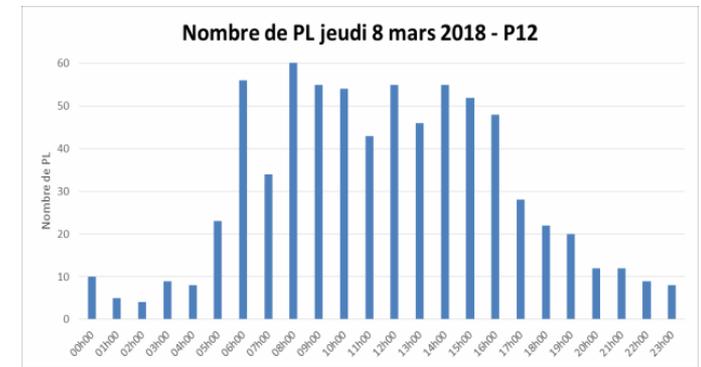
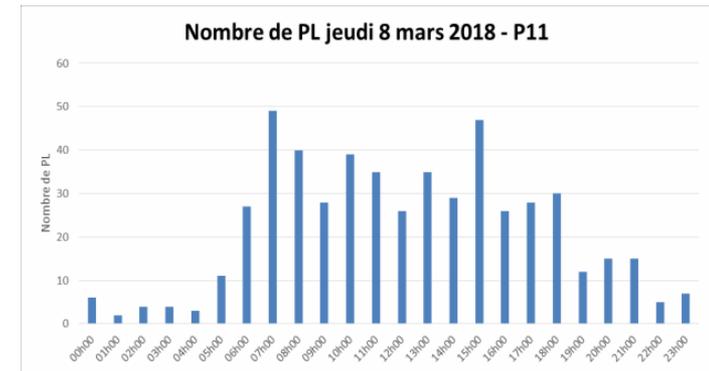
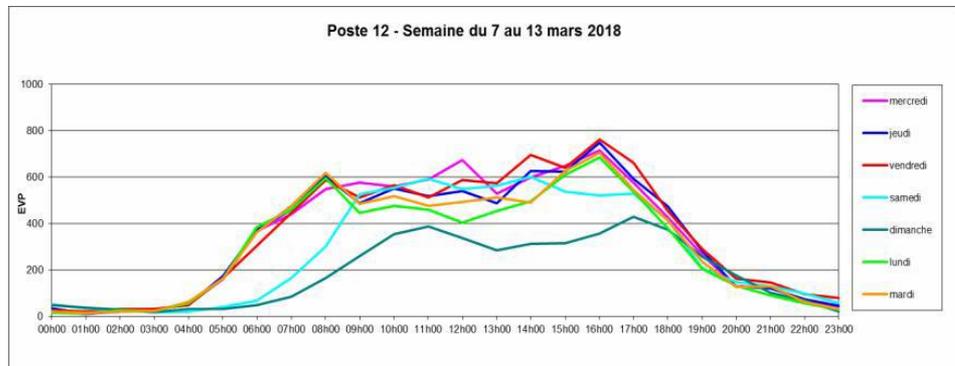
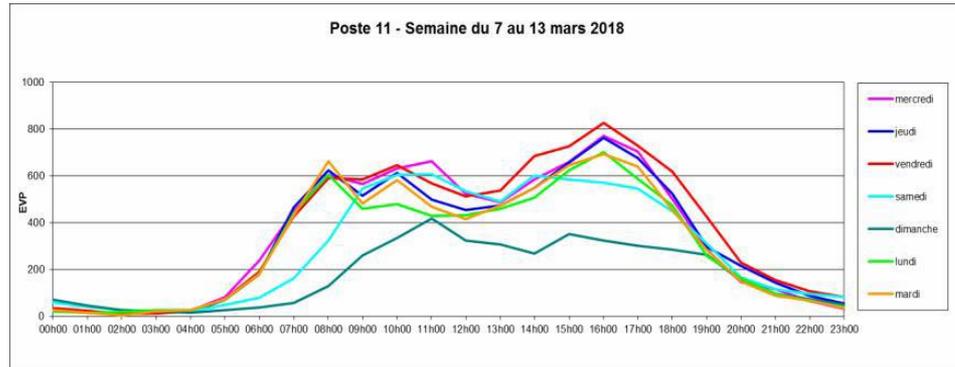
L'axe principal qui concentre l'essentiel du trafic est la N5. Les flux, tout d'abord faibles à la frontière française (3.078 véh./jour), augmentent graduellement à mesure que l'on se rapproche de Charleroi (16.844 véh./jour au nord de Philippeville, 31.388 véh./jour au nord du carrefour de Somzée). Le trafic sur la RN°5 est donc en grande majorité un trafic local et régional.

En traversée de Couvin avant le contournement le flux en traversée du centre est d'environ 7 000 véhicules / jour dont presque 9% de poids lourds.

En-dehors des tronçons de la RN°5 les plus proches de l'agglomération de Charleroi, les flux sur les autres voiries sont modérés à faibles. Les voiries les plus fréquentées sont la nationale RN°53 Charleroi – Beaumont - Chimay (7.771 à 8.894 véh./jour), la RN°99 entre Chimay et Couvin (8.005 à 9.541 véh./jour) et la RN°97 entre Philippeville et Dinant (5.119 à 6.300 véh./jour).

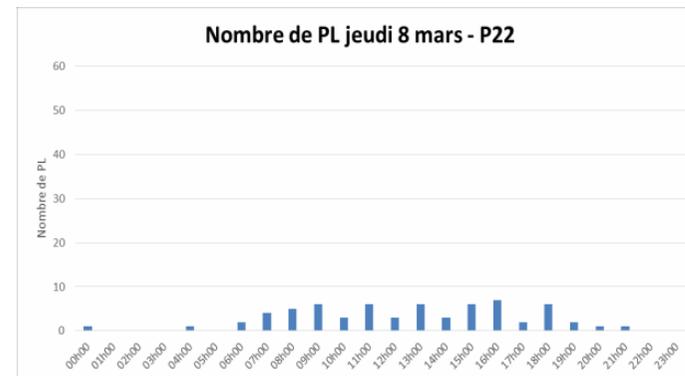
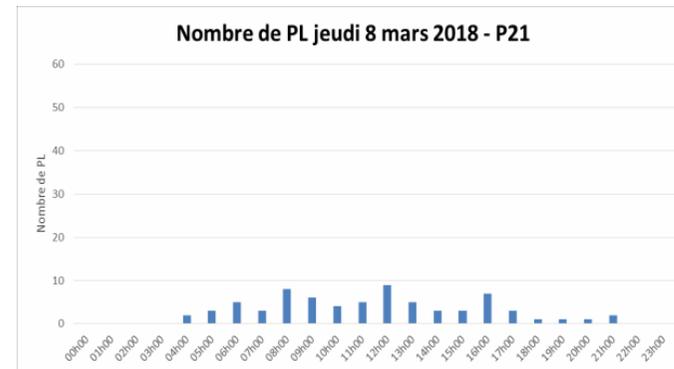
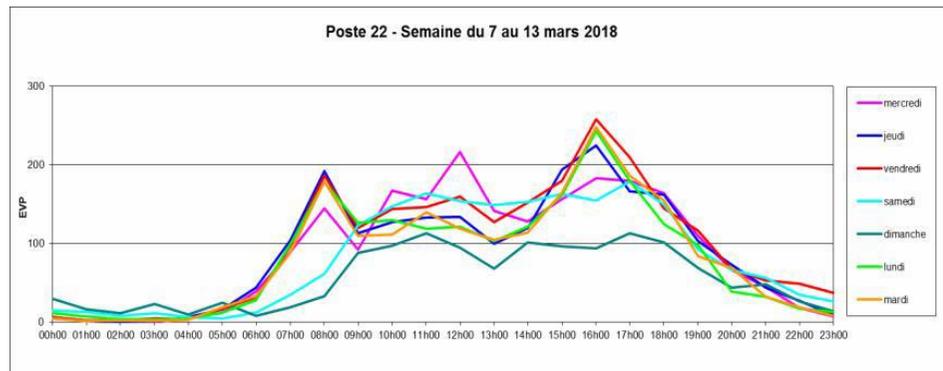
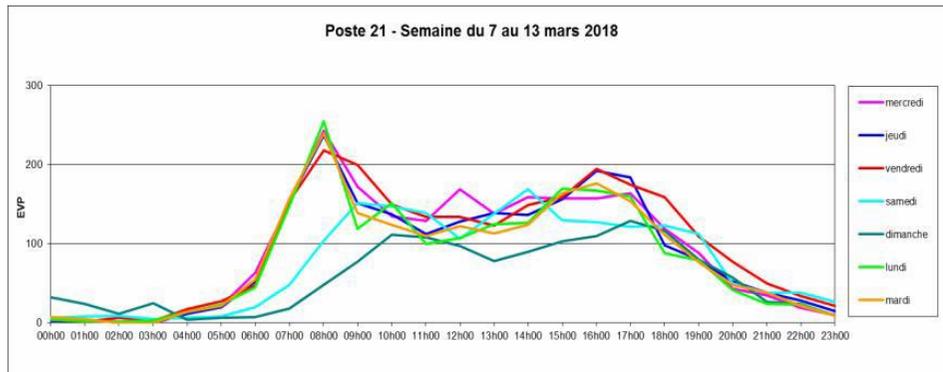
Sur les autres voiries régionales, les flux sont faibles (entre 2.500 et 5.000 véh./jour) à très faibles (inférieurs à 2.500 véh / jour).

5.2.2 Comptage en section - Poste 11/12 (N5 nord)



- ± 16.000 evp /jour dans le deux sens en semaine
- % de PL de l'ordre de 7 – 8% en semaine →desserte locale et Chimay
- $\pm 600 - 650$ evp / h / sens à l'heure de pointe du matin et ± 800 evp / h/ sens à l'heure de pointe du soir
- Heure de pointe du soir plus importante que l'heure de pointe dumatin dans les deux sens
- Trafic important le samedi

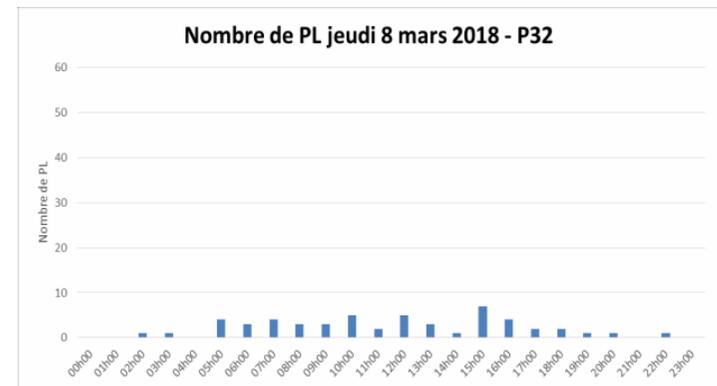
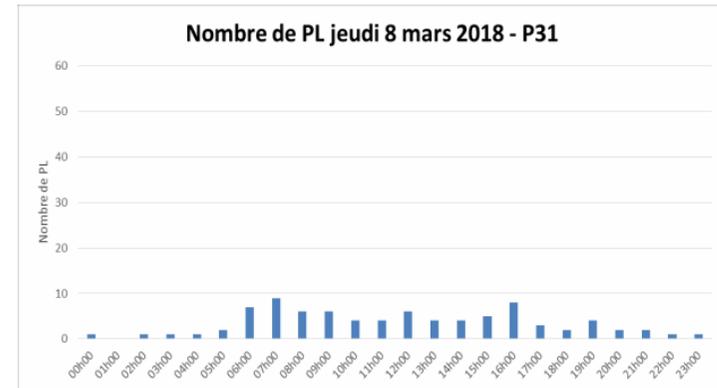
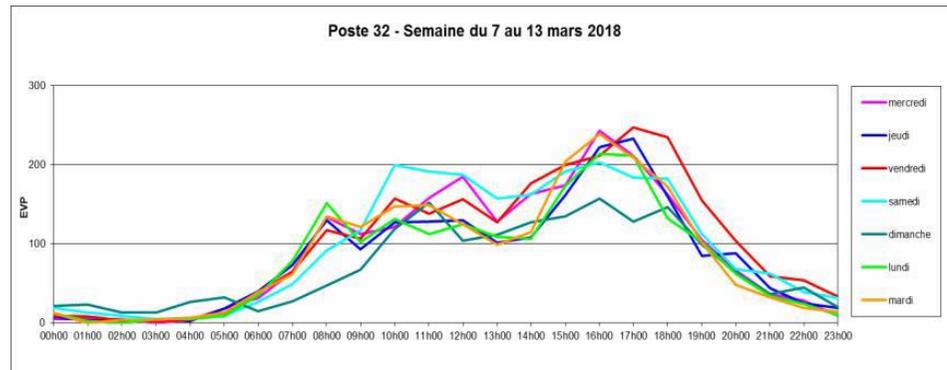
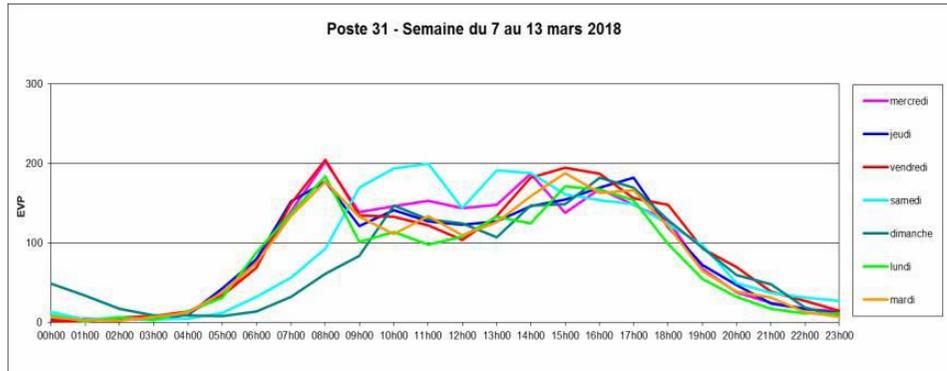
5.2.3 Comptage en section - Poste 21/22 (N99 est)



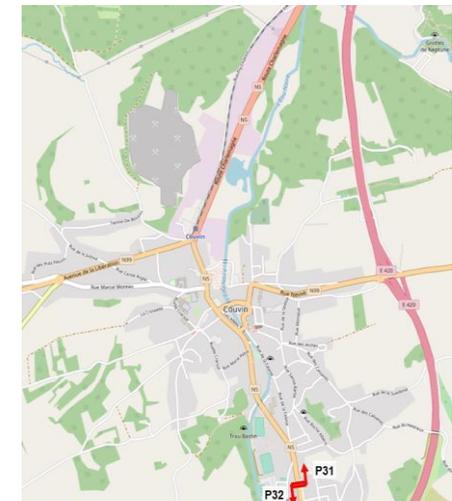
- ± 4200 evp /jour dans le deux sens en semaine (2100 en entrée et 2100 en sortie)
- Pointes du matin et du soir marquées
- % de PL de l'ordre de 3% en semaine
- Mouvements domicile - travail d'entrée à Couvin le matin et de sortie le soir



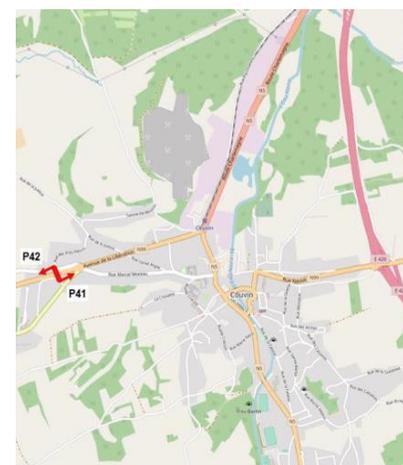
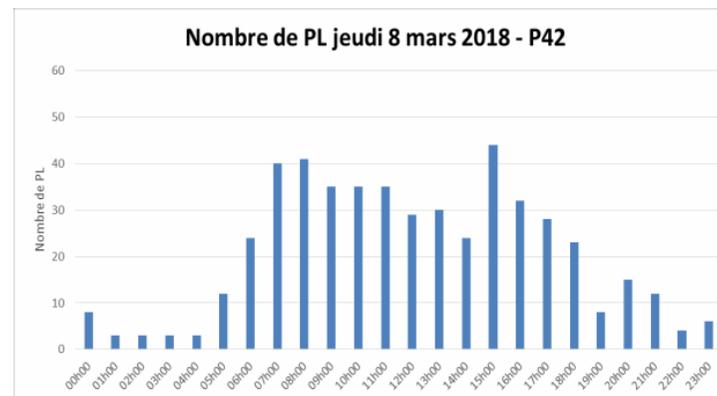
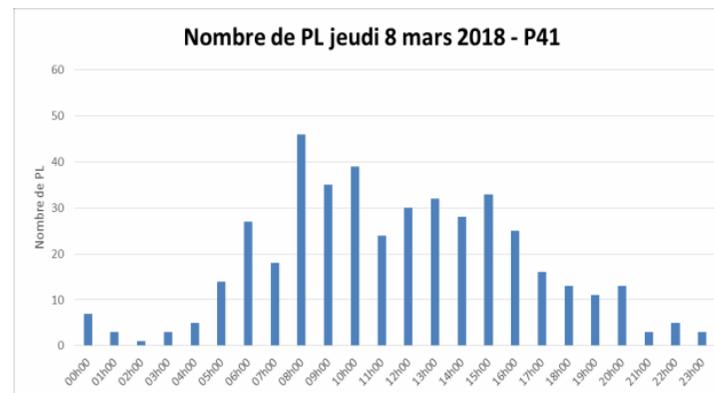
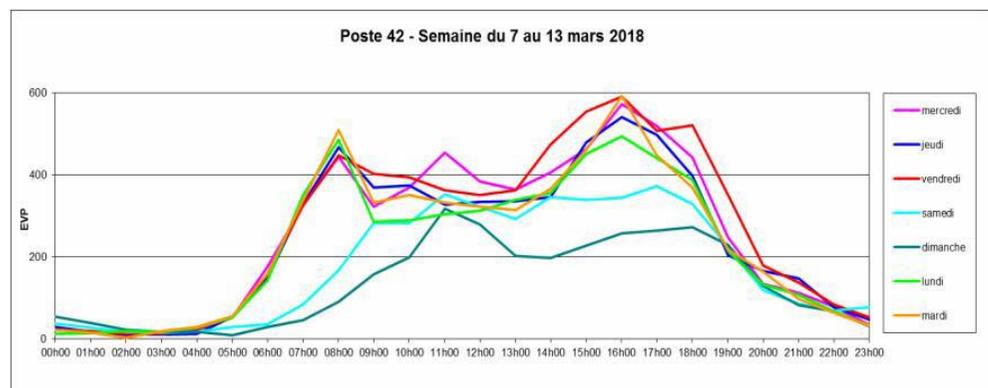
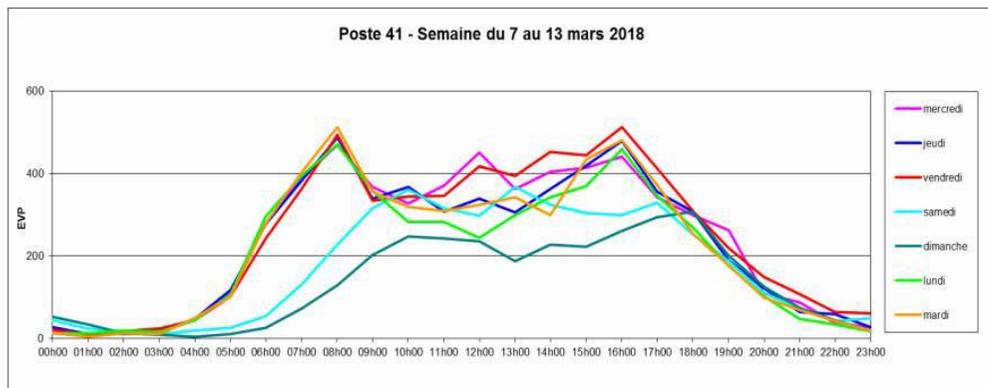
5.2.4 Comptage en section – Poste 31/32 (N5 sud)



- ± 4200 evp /jour dans le deux sens en semaine (2 065 en entrée et 2 120 en sortie)
- % de PL de l'ordre de 3-4% en semaine
- Mouvements domicile-travail d'entrée à Couvin le matin et de sortie le soir
- Trafic important le samedi et dimanche (+/-b200 véhicules le HP samedi) certainement dû à l'attractivité commerciale et touristique

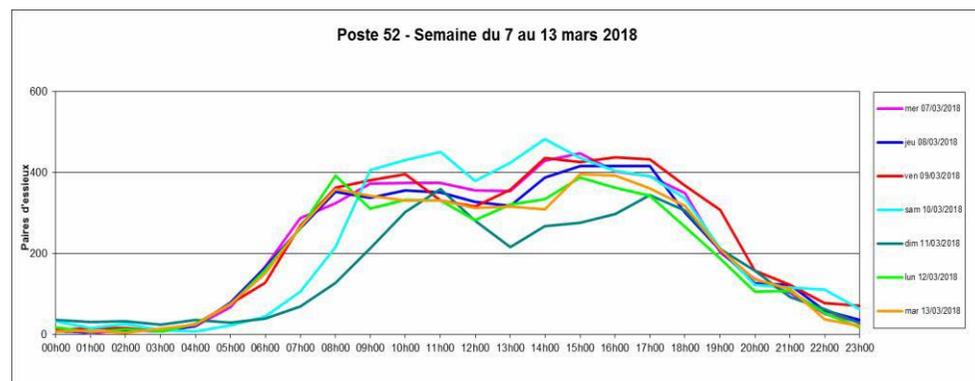
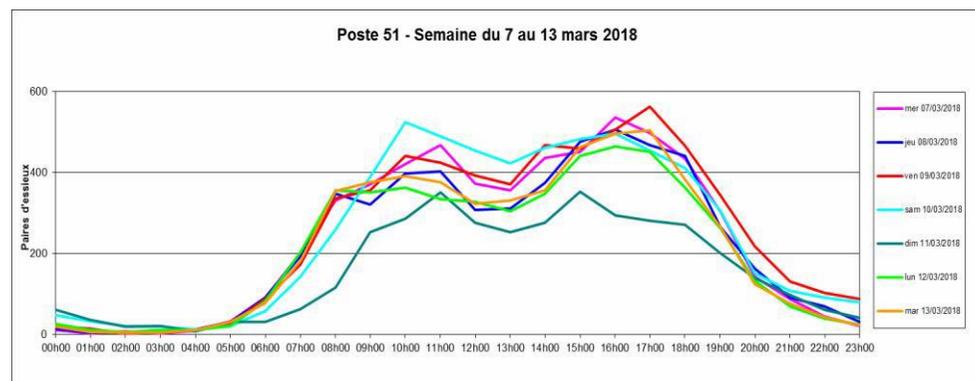


5.2.5 Comptage en section – Poste 41/42 (N99 Ouest)



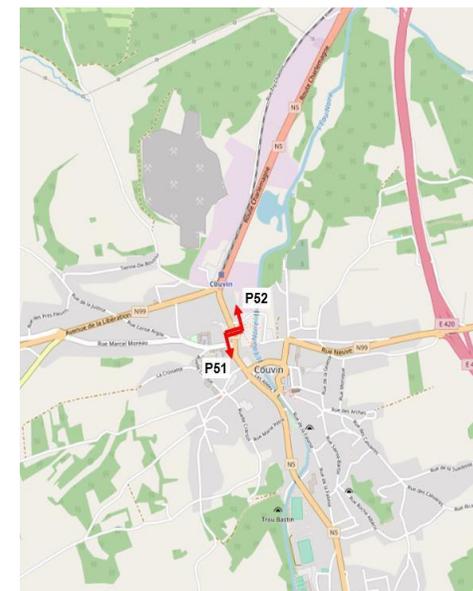
- ± 11300 evp /jour dans le deux sens en semaine
- ± 500 evp/ heure aux heures de pointe
- % de PL de l'ordre de 7 – 10 % en semaine
- Légère pointe des PL le matin en direction de la N5

5.2.6 Comptage en section – Poste 51/52 (traversée du centre de Couvin)

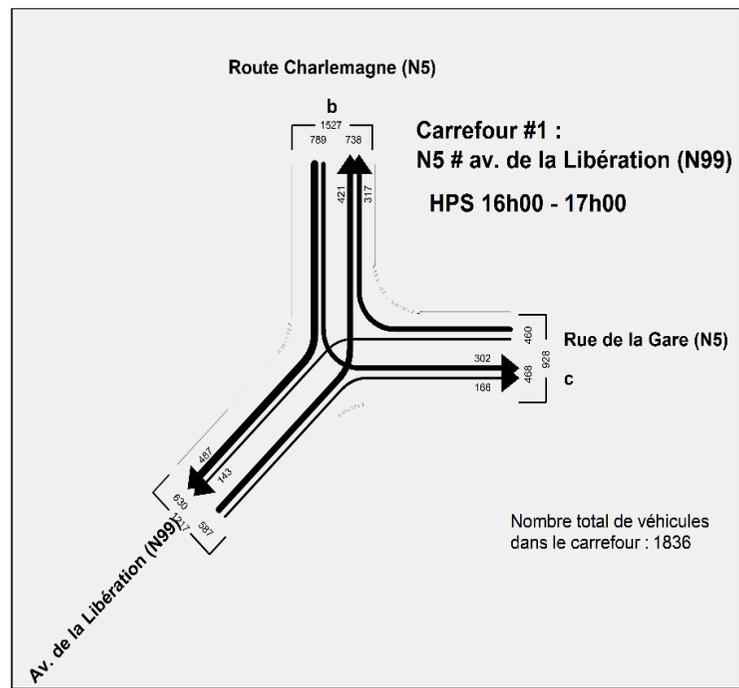
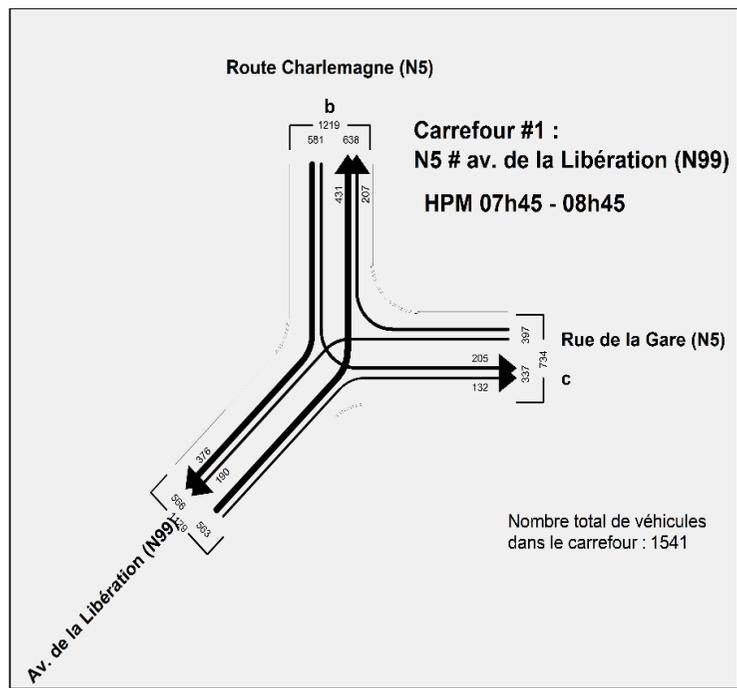


- ± 10.500 evp /jour dans le deux sens en semaine
- ± 11.200 evp /jour le samedi \rightarrow Attractivité commerciale/ touristique?
- ± 7.700 evp/ jour le dimanche \rightarrow Attractivité touristique du centre-ville ?
- Entrées à Couvin (P51) le soir plus importantes que les entrées le matin.

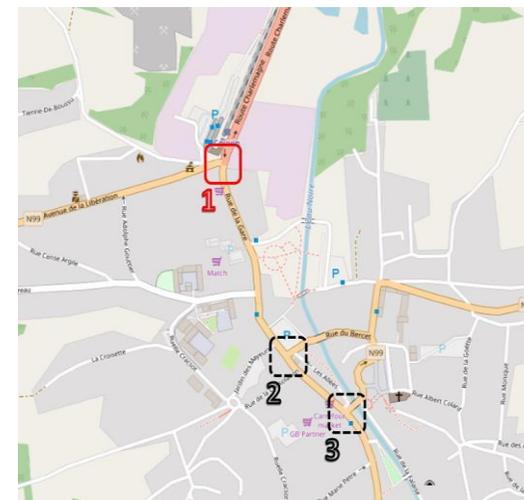
- Trafic PL non évalué dû aux vitesses pratiquées en centre-ville et à la sensibilité des capteurs



5.2.7 Comptages directionnels – Carrefour n°1



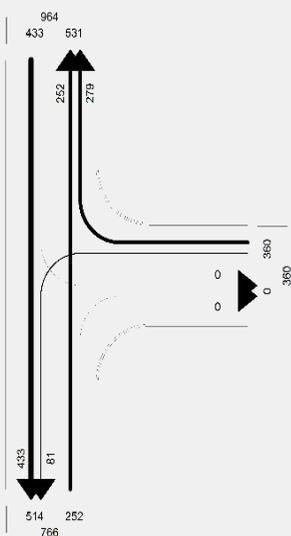
- Trafic de transit important N99 – N5 dans les deux sens, car mouvements de et vers rue de la Gare relativement peu importants par rapport aux autres branches du carrefour
- Trafic plus important à l'heure de pointe du soir
- Mouvements très équilibrés par sens de circulation dans les trois branches
- Augmentation des flux au niveau du mouvement Rue Charlemagne – Rue de la Gare à l'heure de pointe du soir.



5.2.8 Comptages directionnels – Carrefour n°2

Carrefour #2 : N5 # rue du Bercet HPM: 07h45 - 08h45

Faubourg St Germain (N5) - Nord



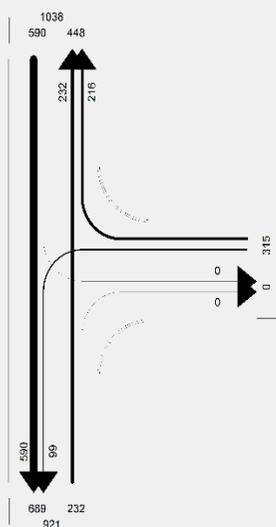
Rue du Bercet

Faubourg St Germain (N5)- Sud

Nombre total de véhicules
dans le carrefour : 1045

Carrefour #2 : N5 # rue du Bercet HPS: 16h15 - 17h15

Faubourg St Germain (N5) - Nord

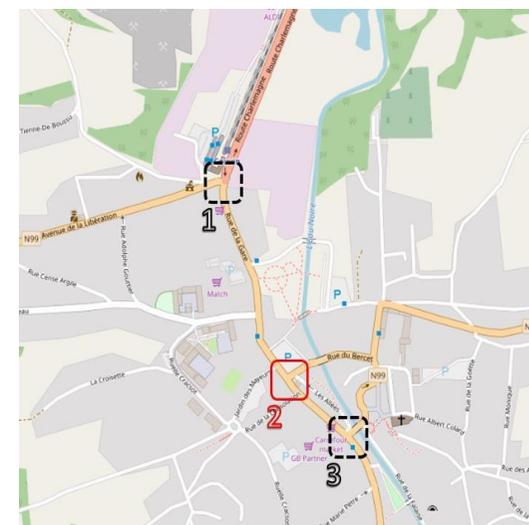


Rue du Bercet

Faubourg St Germain (N5)- Sud

Nombre total de véhicules
dans le carrefour : 1137

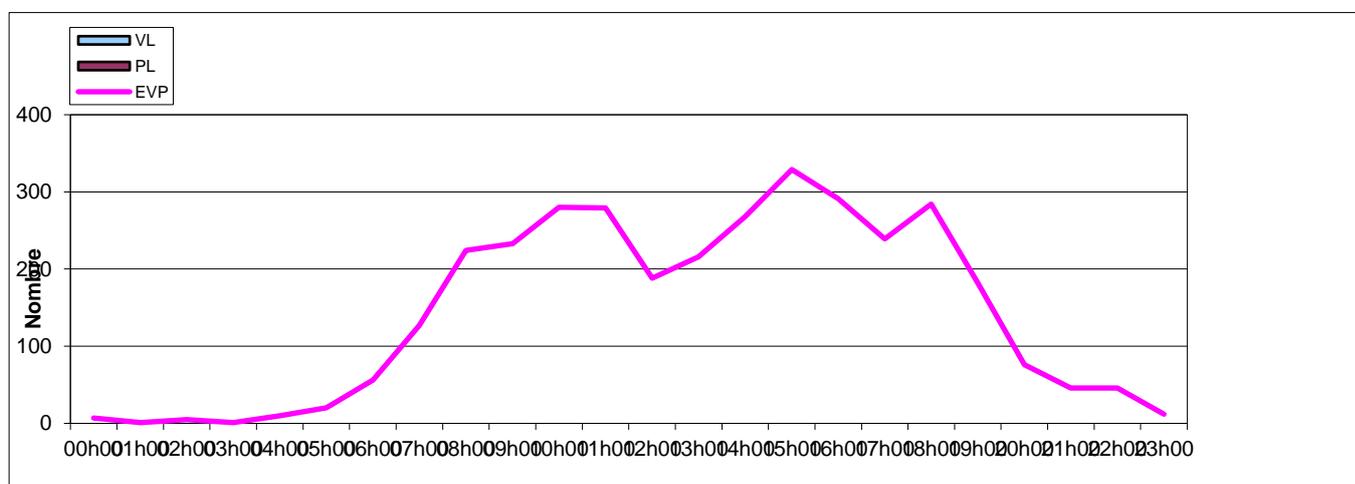
- Trafic en direction du sud plus important que vers le Nord
- Équilibré HPM – HPS
- Mouvement de tourne à gauche venant de la rue du Bercet très faible



5.2.10 Evaluation de la traversée du Centre-Ville par les poids lourds

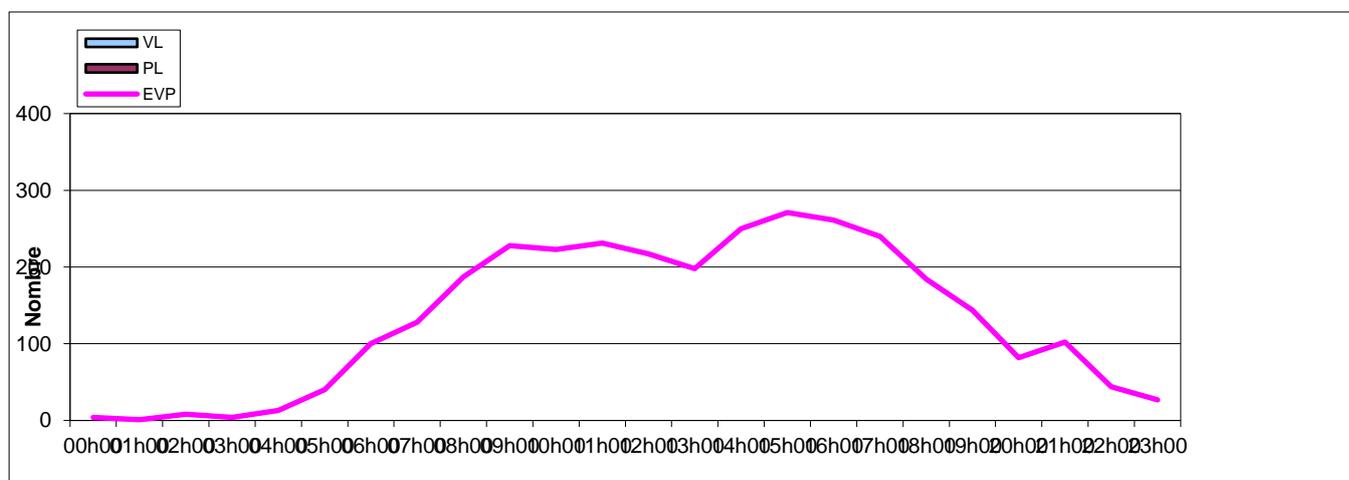
Postes P51-P32

Jour	jeudi		
Date	8/03/2018		
Type	VL	PL	EVP
00h00			7
01h00			1
02h00			5
03h00			1
04h00			10
05h00			20
06h00			56
07h00			127
08h00			224
09h00			233
10h00			280
11h00			279
12h00			188
13h00			216
14h00			268
15h00			329
16h00			291
17h00			239
18h00			284
19h00			182
20h00			76
21h00			46
22h00			46
23h00			12
6-22h	1831	46	1923
0-24h	1898	53	2004



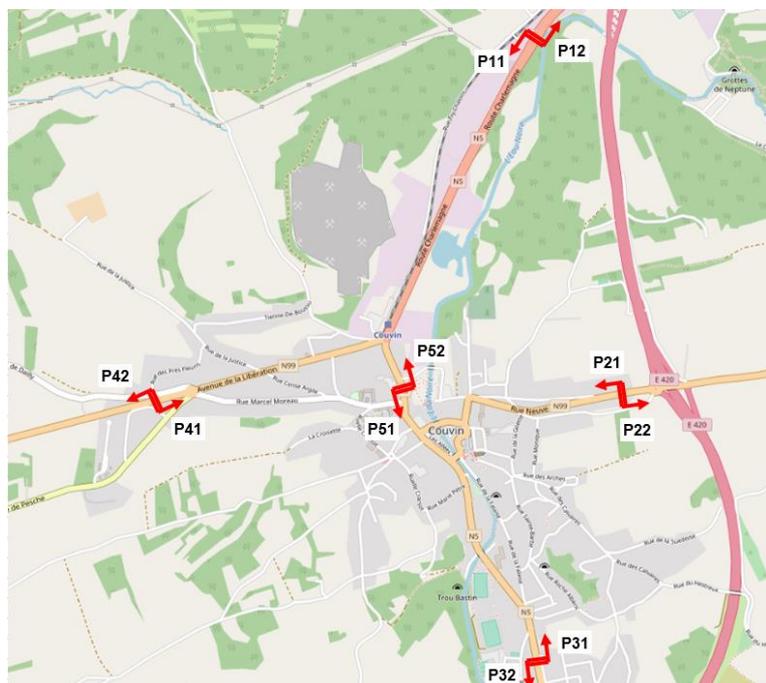
Postes P52-P31

Jour	jeudi		
Date	8/03/2018		
Type	VL	PL	EVP
00h00			4
01h00			1
02h00			8
03h00			4
04h00			13
05h00			40
06h00			100
07h00			128
08h00			187
09h00			228
10h00			223
11h00			231
12h00			217
13h00			198
14h00			250
15h00			271
16h00			261
17h00			240
18h00			184
19h00			144
20h00			82
21h00			102
22h00			44
23h00			27
6-22h	1831	46	1923
0-24h	1898	53	2004



On estime donc à 2-3% la part des poids lourds qui sont en transit via le centre-ville.

5.2.11 Synthèse



Poste	Flux véhicule/jour (+ % poids lourd)	Remarques
P11/12	16.000 (7-8%)	Flux plus important à l'heure de pointe du soir Trafic important le samedi
P21/22	4.200 (3%)	Mouvement domicile-travail important (travail=Couvin) Trafic similaire le samedi (exceptée heure de pointe)
P31/32	4.200 (3-4%)	Mouvement domicile-travail important (travail=Couvin) Trafic important le samedi et le dimanche (parfois même plus important dans les périodes « non heures de pointes »)
P41/42	11.300 (7-10%)	Sortie du centre-ville de Couvin (P42) plus importante à l'heure de pointe du soir Légère pointe des poids lourds le matin en direction de la N5
P51/52	10.500 (2-3%)	Sortie du centre-ville de Couvin (P42) plus importante à l'heure de pointe du matin Trafic important le samedi et le dimanche (parfois même plus important dans les périodes « non heures de pointes »)

L'intensité des flux se concentre majoritairement sur la partie nord du centre-ville sur la N5 (P11/12) vers Chimay (ouest N99 (P41/42)). Le trafic des poids lourds est dès lors essentiellement orienté vers/depuis Chimay (7 à 10%).

Les flux dans le centre (tronçon P51/52) sont également importants avec une part de poids-lourds largement en baisse depuis la mise en œuvre du contournement : 2-3% au lieu de 9% précédemment.

La partie est de la N99 (P21/22) et la partie sud de la N5 (P31/32) sont deux à trois fois moins fréquentées. Ceci objective le fait que le trafic est bien un trafic à destination de Couvin.

On observe également une intensité des flux le week-end (le samedi particulièrement) comparable au reste de la semaine. Ce point peut laisser supposer la présence d'une attractivité commerciale mais aussi associative, sportive et touristique.

5.2.12 Difficultés signalées

Les principales difficultés signalées en ce qui concerne l'organisation du réseau routier sont liés

1. La N5 sur l'ensemble de sa longueur:

- * carrefour dangereux N5 – rue de Regniessart- rue de la Falaise
- * carrefour de la gare N5#N99 : fluidité du trafic, remontées de files, problème pour sortir de la gare (TEC comme voitures particulières)
- * conflit d'usage en traversée du centre-ville de Couvin : stationnement, modes doux, trafic automobile...
- * problématiques de mouvements de tourne-à-gauche

2. Cohabitation avec les modes doux (en dehors de la N5)

- * La N99
- * La N939 – centre Mariembourg/zoning

3. Traversées de villages

- * Petigny
- * La N99 vers Pesche et Presgaux
- * Rue de Signy (Pesche/Gonrieux) – vitesse

4. Vitesses excessives dans les villages

5. Carrefours dangereux (en dehors de ceux cités sur la N5)

- * Barrière de Pesche
- * Barrière de Gonrieux
- * N964 en limite frontalière
- * Entrées dans le zoning nord
- * Sortie de la caserne des pompiers

6. Changements de sens uniques dans le centre-ville de Couvin

Certains n'ont plus de raisons d'être (rue Goutier, voirie Tec du parc, rue Marie Pêtre, etc...)

7. Signalétique en amont et aval du contournement afin d'attirer les visiteurs (de pair avec un Centre-Ville attractif et dynamique)

8. Problème de revêtement du sol

En de nombreux endroits le tarmac est dégradé.

5.3 Sécurité routière

En attente des données de la zone de Police

5.4 Covoiturage

5.4.1 MOBILESEM

MOBILESEM offre des possibilités de co-voiturage grâce à l'application ComOn, créée par la Wallonie avec Taxistop.

5.4.2 Projet : réaffectation de l'aire située à Frasnes le long de la E420 – proposition en lien avec l'étude SESSAM (codirigée par le BEP et IGRETEC) et parking de covoiturage

Enjeu pour Couvin et tout le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse : profiter des travaux induits par le contournement routier de Couvin pour valoriser au maximum une aire multiservices idéalement située le long de la future E420. Cette aire multiservices est l'occasion de reconvertir toute une zone où les compétences aménagement du territoire et mobilité sont indissociablement liées. De par sa localisation, cette future aire multiservices pourrait être subdivisée en 3 sous-affectations :

- Un espace destiné à canaliser tout le trafic des poids lourds où existeraient une station-services et une aire de repos sécurisée pour poids lourds
- Un Railport pour proposer aux transporteurs locaux et aux carrières de la région de transborder une partie de leur fret sur le rail
- Un espace coworking qui proposerait des services numériques pour les travailleurs de la région ou de passage

L'espace peut aussi proposer un parking de co-voiturage.

5.5 Redevance kilométrique

La N5 est soumise au prélèvement kilométrique pour les poids lourds destinés au transport de marchandises.

5.6 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Aménagement N5-E420 / contournement de Couvin	<ul style="list-style-type: none">• Voiries régionales• Carrefours dangereux• Traversée de Couvin
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• En termes de potentiels d'implantation, l'extension du zoning de Mariembourg est en cours et sera indispensable à l'accueil des entreprises qui seront attirées par l'ouverture de la E420.• prévoir rapidement, une signalétique commune autour de la N5-E420.• traversée du centre de Couvin doit aussi devenir un espace que les couvinois se réapproprient	<ul style="list-style-type: none">• Effet tunnel / transit de la N5 – E420 sans desserte locale vers Couvin

Figure 27 : périmètre d'étude du stationnement



Photo 10. Poches de parking gratuit



Photo 11. Ferme Walkens



Photo 12. Parc Saint-Joseph



Photo 13. Photo 14. Parc Saint-Joseph



Photo 15. Place Piron



Photo 16. Faubourg St Germain

Le centre-ville de Couvin dispose déjà d'une belle capacité de parking: parking Ferme Walkens, parking Grand Place, parking Saint-Joseph, parking Saint-Roch, parking Jardin du Mayeur, parking Place Général Piron, parkings du GB Market et du Match.

Ces poches de stationnement gratuit en plus du stationnement en voirie en zone bleue offre un panel d'offre en accès au centre-ville.

Il serait cependant plus intéressant de rendre plus visible cette offre de plusieurs centaines de places en développant un plan de communication et signalisation aux entrées de la ville et à proximité des zones de services. De même que les temps de déplacements à pieds depuis le parking vers les principales attractions du centre-ville.

6.2 Demande de stationnement

Afin d'évaluer les éventuels problèmes liés au stationnement en période scolaire, nous avons effectué un relevé de stationnement. Ce relevé a été effectué tôt le matin, en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.

Un taux d'occupation a été calculé lorsque les places de parkings sont réglementées, c'est à dire, lorsque les places sont clairement identifiables par des marquages au sol.

L'occupation de ces places de parking a été cartographiée pour trois moments clés de la journée :

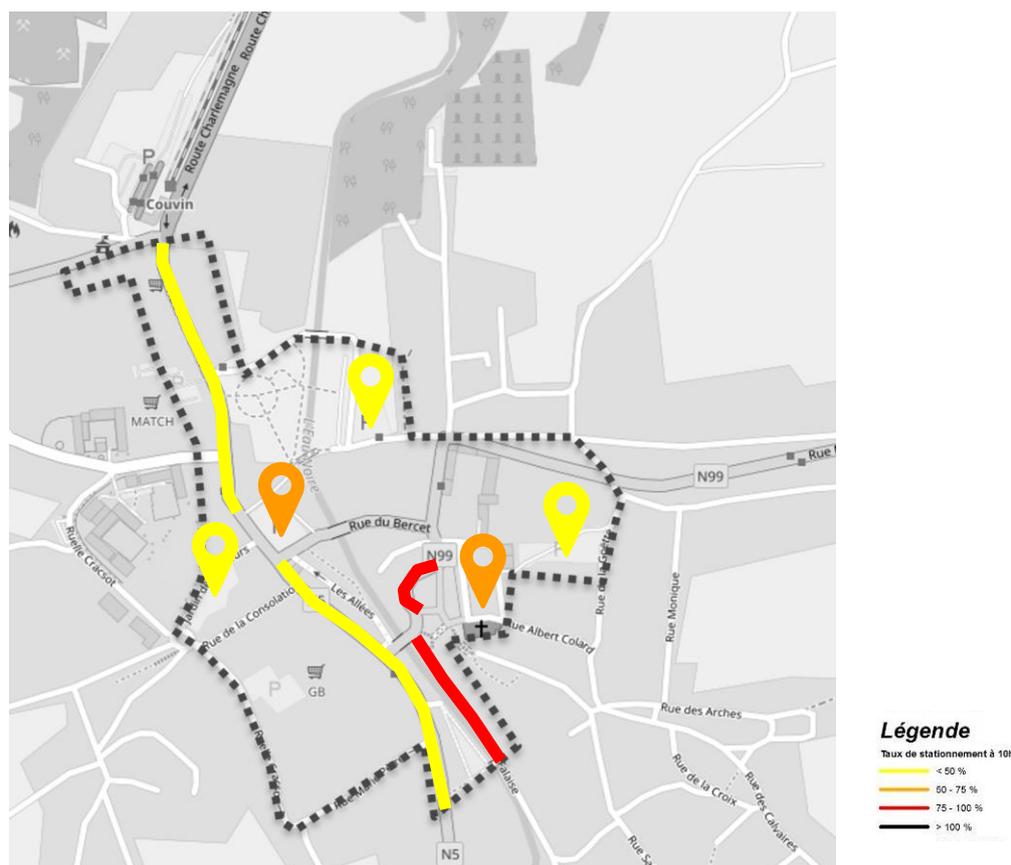
7h00 : avant le départ des actifs,

10h00 : période d'activité, les actifs travaillant sur Couvin étant présents,

15h : départ des « scolaires » et avant le retour des actifs.

Lorsque le taux d'occupation a pu être calculé, celui-ci est représenté sous forme d'un pourcentage d'occupation des places.

6.2.1 Occupation du stationnement à 7h



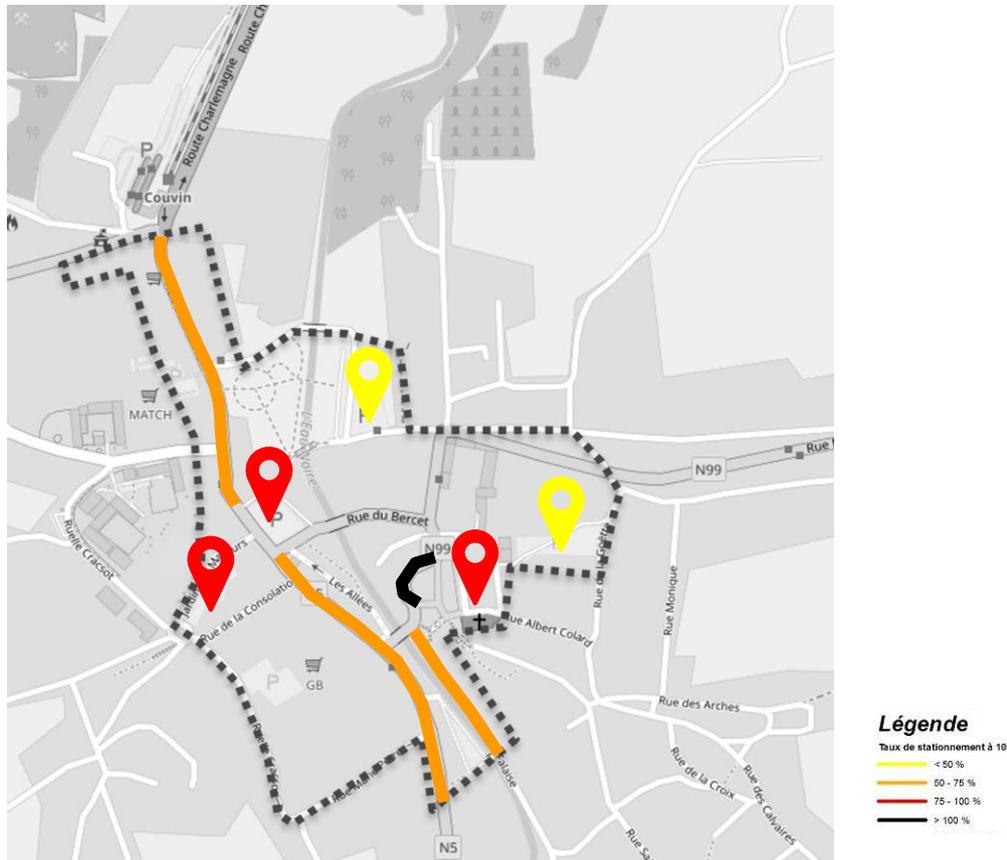
Carte 27 : Occupation du stationnement à 7h

A 7h, le centre ne présente pas de problème de stationnement. Seules les places Piron et Grand'Place sont légèrement plus occupées.

On notera l'occupation riveraine sur la rue de la Falaise et sur la rue de la Ville sur la poche de stationnement à hauteur de la pharmacie.

Les parkings et les autres poches de stationnement sont très peu utilisés à cette heure-ci. Ainsi, le centre de la commune dispose d'une réserve de capacité satisfaisante.

6.2.2 Occupation du stationnement à 10h



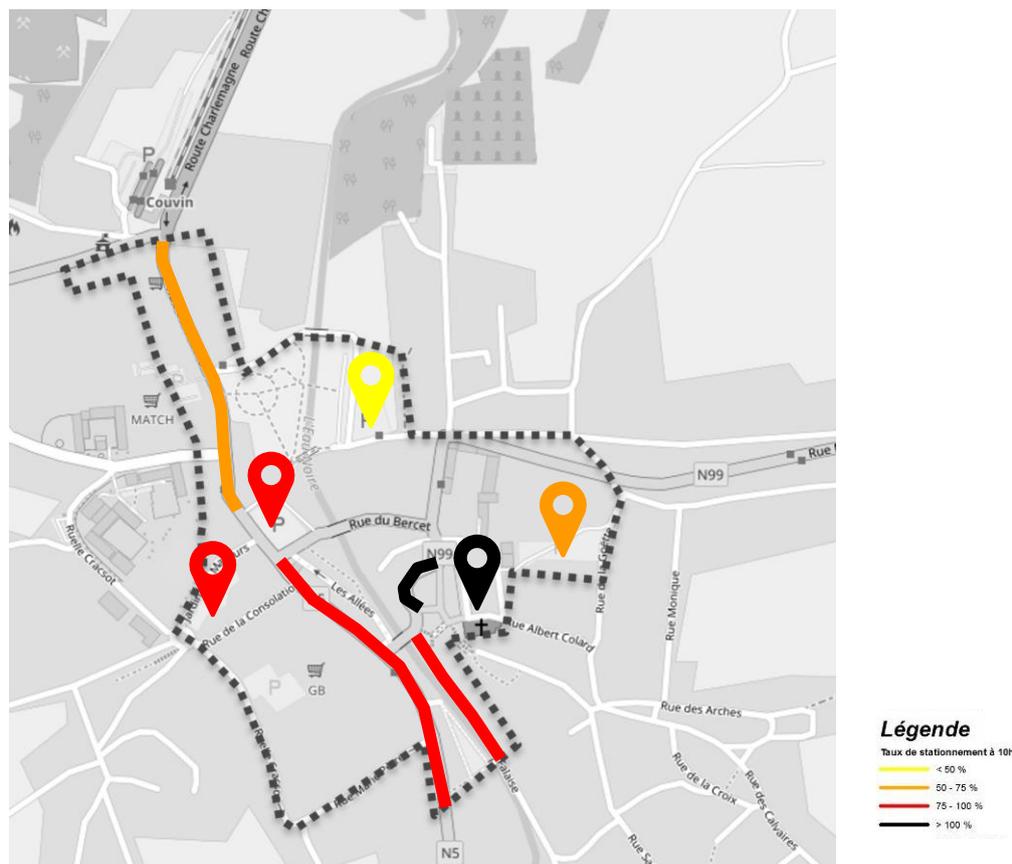
Carte 28 : Occupation du stationnement à 10h

A partir de 10h, on remarque une hausse de l'occupation du stationnement au sein de Couvin, en particulier aux alentours des commerces et équipements publics. Le parking du Jardin des Mayeurs est à presque 100% de sa capacité. De même le parking sur la Grand'Place.

Le parking Walkens n'est occupé qu'à 35%.

Sur la rue de la Gare ou le Faubourg Saint Germain il reste des réserves, ce qui semble signifier que les durées de stationnement limité sont plutôt respectées.

6.2.3 Occupation du stationnement à 15h



Carte 29 : Occupation du stationnement à 15h

Le phénomène d'occupation du stationnement est accentué en milieu d'après-midi, avec la saturation en stationnement sur la Grand'Place. De plus, certaines rues du centre présentent une forte, voire très forte, pression de stationnement comme la rue du Faubourg Saint-Germain ou la rue de la Falaise. Cette importante occupation des places de stationnement peut être justifiée par la présence des commerces, mais également, par les premiers retours des actifs ainsi que par les premières sorties d'école.

On notera que le parking Walkens est le plus occupé à ce moment de la journée.

6.2.4 Dans les villages

Dans de nombreux villages, le stationnement n'est pas organisé et les véhicules se garent soit le long des chaussées mais le plus souvent sur les nombreux espaces qui sont disponibles devant les habitations. Ce qui pose un problème pour les cheminements piétons et leurs continuités.

Les places de village sont aussi à la disposition des automobilistes. Cela ne pose pas nécessairement de problèmes si ce n'est sur la place Marie de Hongrie où l'espace public est dégradé à cause du stationnement.

La situation doit être revue aux abords des écoles aux heures de dépose et de reprise

- ➔ Voir analyse village par village
- ➔ Voir chapitre « Mobilité scolaire »



Photo 17. Frasnès



Photo 18. Petite Chapelle



Photo 19. Gonriex



Photo 20. Mariembourg

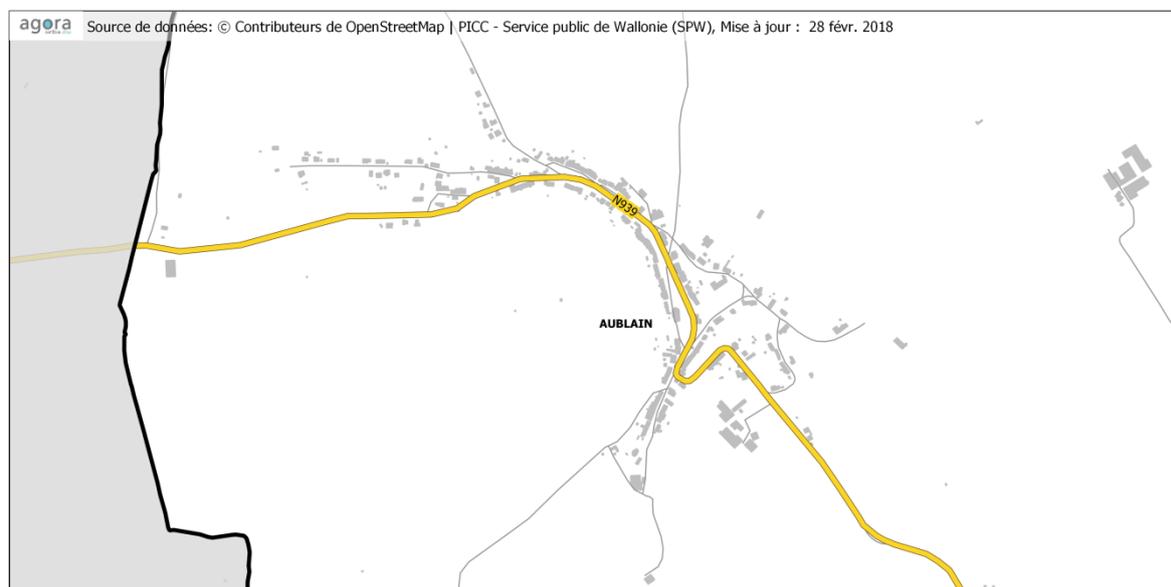
6.3 Conclusion

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Réglementation en zone bleue dans les rues du centre-ville ce qui permet une certaine rotation du stationnement• De nombreuses poches de stationnement gratuit dans le centre-ville et accessibles à pied rapidement.	<ul style="list-style-type: none">• Absence de contrôles des zones réglementés (zones bleues)• Marquages au sol non respectés• Stationnement sauvage observé au droit des écoles dans les heures de dépose et reprise.• Stationnement qui empêche le bon cheminement des piétons dans les villages
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Des poches de stationnement avec des capacités importantes qui ne sont pas au maximum de leur capacité d'accueil : Saint-Joseph et Walkens	<ul style="list-style-type: none">• Des espaces publics notamment les places qui ne seraient « que » des parkings

Analyse village par village

1 Aublain

1.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Aublain

Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

La route secondaire : la N939 (reliant Chimay à Vierves-sur-Viroin) traverse du nord au sud le village d'Aublain.

Quatre routes locales desservent également le village.

La Rue de Baileux au sud ; la Rue Le Voyau à l'ouest ; la Rue Le Troque et la Rue de la Galopperie au nord.

1.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes secondaires et tertiaires sont en bon état.

La place centrale d'Aublain se situe sur le (grand) parvis de l'église.

On note la présence d'une école accompagnée d'une zone 30 (c.f. chapitre écoles)

1.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

L'absence de trottoir est très fréquente comme on peut le voir sur les photos ci-dessous.



Il n'existe pas de piste cyclable, ni de marquage et de parking vélos.
Nous pouvons signaler que le futur Ravel (L156) se situe à 1km au nord du village.

1.4 Stationnement

Le stationnement se fait essentiellement dans la voirie et sur le parvis de l'église.

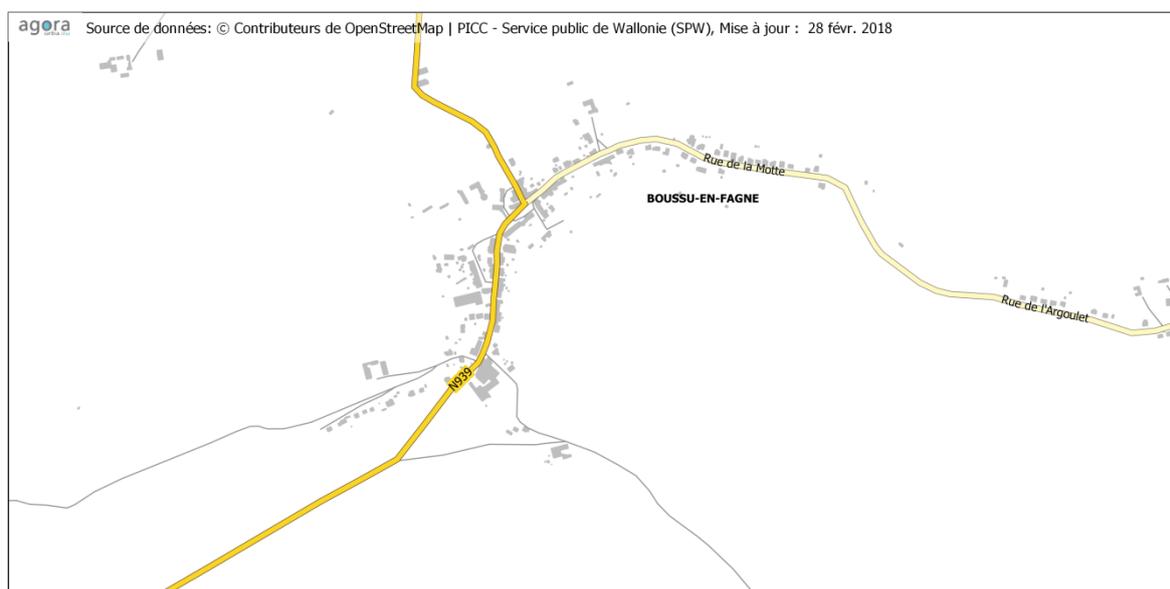
1.5 Arrêt TEC

Un arrêt TEC situé à l'entrée du village bénéficie d'un trottoir (permettant un accès PMR). Cependant, celui-ci ne possède pas d'abri (voir la photo ci-dessous).
Les autres arrêts se limitent à un simple poteau de signalisation.



2 Boussu-en-Fagne

2.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Boussu-en-Fagne

0 100 200 m



Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

La route secondaire : la N939 (reliant Chimay à Vierves-sur-Viroin) traverse de nord au sud le village de Boussu-en-Fagne.

Deux routes locales : Rue du Palilat et Rue de la Motte desservent également le village.

Le bâti se constitue le long de la N939 et de la rue de la Motte. Nous pouvons aussi relever la présence d'un radar pédagogique Rue de la Motte « limitant » la vitesse à 50 km/h.



2.2 Routes et carrefours au sein du village

La N939 traversant le village est en excellent état. Elle a été renouvelée récemment.

Les routes locales sont également en bon état.

Le carrefour N939/rue de la Motte est géré par un marquage « STOP ».

On note la présence d'un panneau au niveau de la Ruelle del-Prée avertissant de la présence d'enfants sans mentionner pour autant une limitation de vitesse. Aucune zone 30 n'existe.

2.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

La présence d'accotement (avec un revêtement souvent en gravier) se limite à l'îlot central du village (Ruelle del-Prée). En dehors de ce périmètre, on note régulièrement l'absence de trottoir et ce, malgré les récents travaux.



Il n'y a pas de piste cyclable, marquage et de parking vélos.

Il est important de mentionner que le futur projet de Ravel de l'ancienne ligne L156 reliant Chimay à Mariembourg passe à seulement 500 mètres au nord du village de Boussu-en-Fagne.



2.4 Stationnement

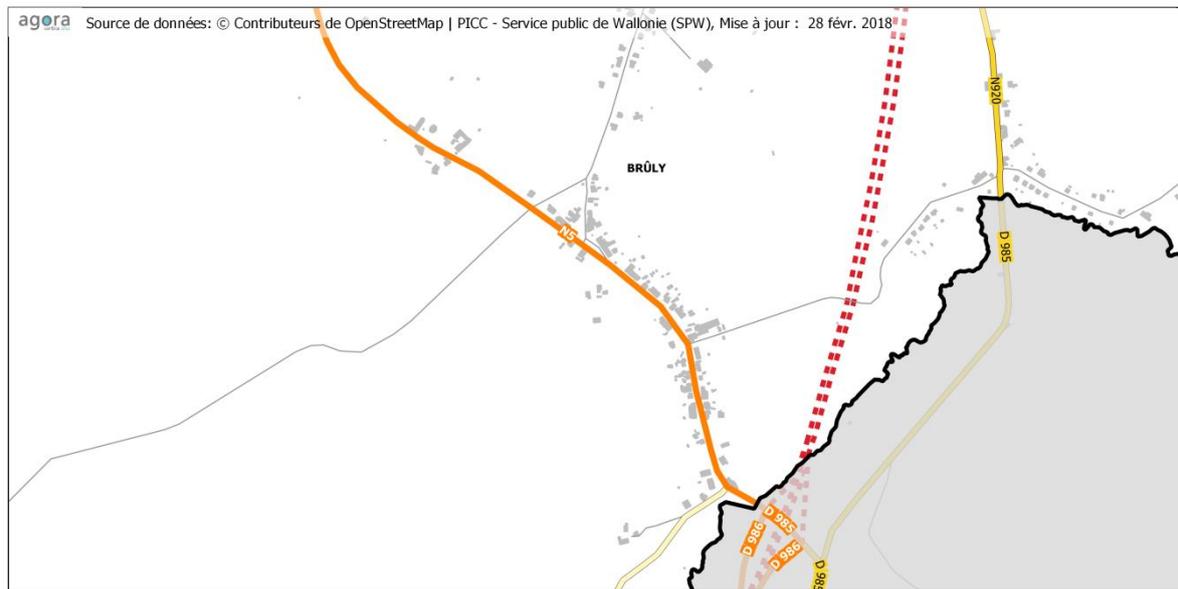
Le trottoir est de temps à autre utilisé pour le stationnement mais sans comparaison avec Frasnes.

2.5 Arrêt TEC

L'aménagement de l'arrêt TEC situé au centre de Boussu-en-Fagne bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.

3 Brûly

3.1 Routes qui desservent le village



Hiéarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Brûly

Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Brûly est traversé (nord-sud) par la route principale : la N5 (Bruxelles-Charleroi-Reims).

On peut signaler deux centralités à Brûly : la première située au nord où se trouve l'église et les écoles ; la seconde au sud où se situe le casino et d'autres restaurations (et l'entrée de la future nouvelle route). Ces deux centralités sont reliées par la N5.

La centralité nord est desservie par la route locale : la Rue Try-Pochaux en direction du nord. La centralité sud est desservie par la route locale : la Rue de la Tauminerie allant vers le sud. À noter qu'elle sera également desservie par le contournement en cours de construction.

3.2 Routes et carrefours au sein du village

La route principale et la route secondaire sont en bon état. Les routes tertiaires sont dans un état correct.

Sur la N5, on peut relever la présence d'un marquage et d'un dispositif limitant la vitesse et le risque de doublement. Cependant, celui-ci n'est pas toujours clair.



3.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Le long de la N5, on note la présence de trottoirs se limitant uniquement à une séparation de la chaussée par un « filet d'eau » ou un marquage au sol. On note également le manque de continuité dans le cheminement (manque de passage piéton au croisement avec la N920, obligation de devoir passer d'une zone asphaltée à du gazon...)

On relève l'absence de trottoirs le long de la voirie secondaire et des voiries tertiaires.

Nous pouvons relever aussi que le parvis de l'église et ses abords (Place Charles Claes) fait figure d'exception puisqu'il propose des trottoirs et des espaces piétons.

Absence de piste cyclable, de marquage et de parking adapté.



3.4 Stationnement

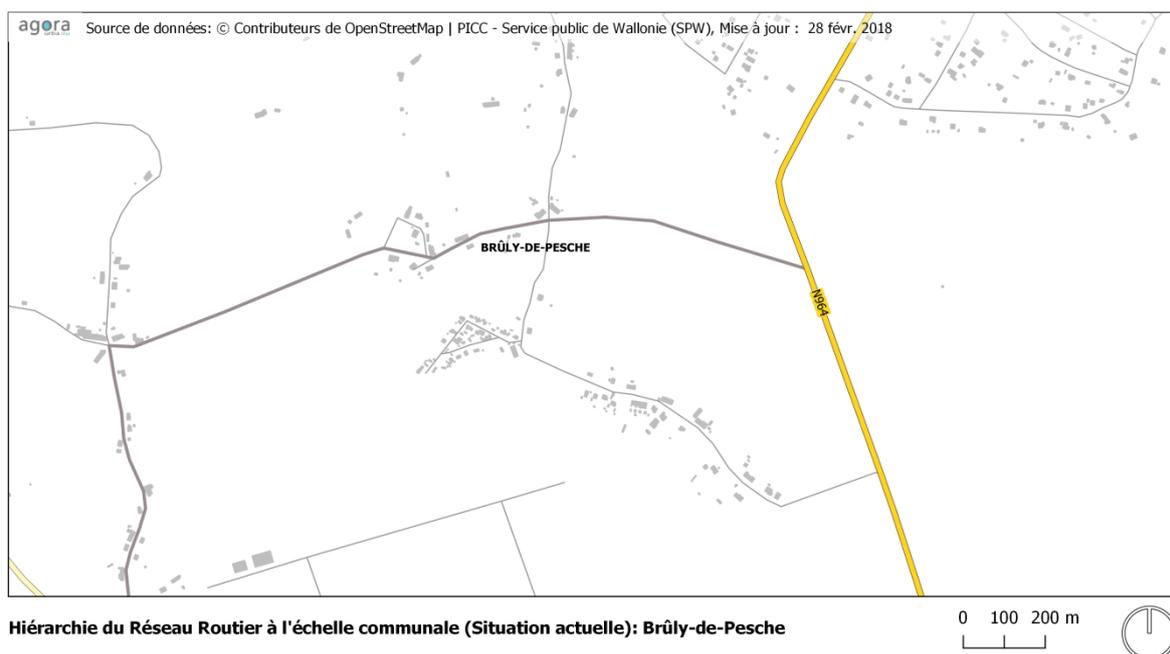
Le stationnement s'effectue le long de la voirie sur la N5 et dans les propriétés privées. Le parvis de l'église permet le stationnement et les commerces au sud disposent aussi de marquages de stationnement devant leur enseigne.

3.5 Arrêt TEC

Les arrêts TEC se limitent à des poteaux de signalisation à l'exception de l'arrêt situé en direction de Couvin centre qui est muni d'un abri.

4 Brûly-de-Pesche

4.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Brûly-de-Pesche

Le (tout petit) village de Brûly-de-Pesche est desservi par une route locale : la Rue du Raccordement. Celle-ci se connecte à la N964 (reliant Couvin à Eteignières) plus loin à l'est.

4.2 Routes et carrefours au sein du village

La route est en bon état.

4.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Excepté sur le parvis de l'église (Place Saint-Meen), il n'existe pas de trottoir mais des accotements qui ne sont pas en bon état.

Absence de piste cyclable et de parking adapté.

4.4 Stationnement

On n'observe pas de souci de stationnement malgré que celui-ci pourrait être mieux organisé.

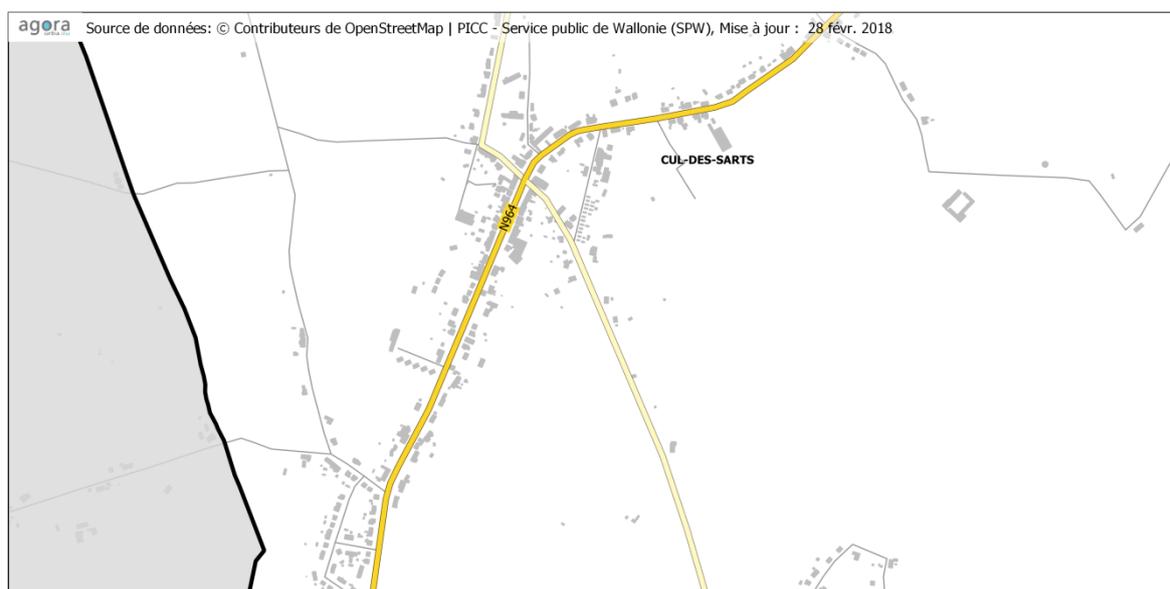
4.5 Arrêt TEC

L'arrêt TEC au parvis de l'église est équipé d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.



5 Cul-des-Sarts

5.1 Routes qui desservent le village



Hierarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Cul-des-Sarts

Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Cul-des-Sarts est traversé de nord-sud par la route secondaire : la N964 (reliant Couvin à Eteignières).

Trois routes locales desservent aussi le village : la Rue de Presgaux vers le nord ; la Rue de Rocroi vers le sud ; la Rue du Bois de Gonrioux vers l'ouest.

5.2 Routes et carrefours au sein du village

A l'exception de la Rue du Bois de Gonrioux, la voirie secondaire et les voiries locales sont en bon état.

Le carrefour principal (donnant sur la N964) est signalé en zone 30 (panneau, marquage, rétrécissement de la bande) dû à la présence d'une école (c.f. chapitre écoles).

5.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Le long de la N964, on note la présence de trottoirs rudimentaires qui se limitent uniquement à une séparation de la chaussée par un « filet d'eau ». On note également le manque de continuité dans le cheminement (autour de l'église par exemple).



L'abord de l'école fondamentale bénéficie d'un trottoir à bordure mais se limite uniquement à la face avant de l'école et s'interrompt rapidement pour laisser suite à des trottoirs plus étroits et rudimentaires comme mentionné juste avant.

Les rues perpendiculaires ou parallèles à la N964 ne bénéficient quant à elle pas, ou très rarement, de trottoir.

Absence de piste cyclable et de parking adapté.

5.4 Stationnement

Le long de la N964, le stationnement ne pose pas de problème. On observe même le marquage d'emplacements au niveau des commerces. Cependant, celui-ci pourrait avoir une emprise sur l'espace public bien moindre. La position des modes doux n'est pas clair par rapport au stationnement.

Le stationnement est plus aléatoire dans les voiries locales.

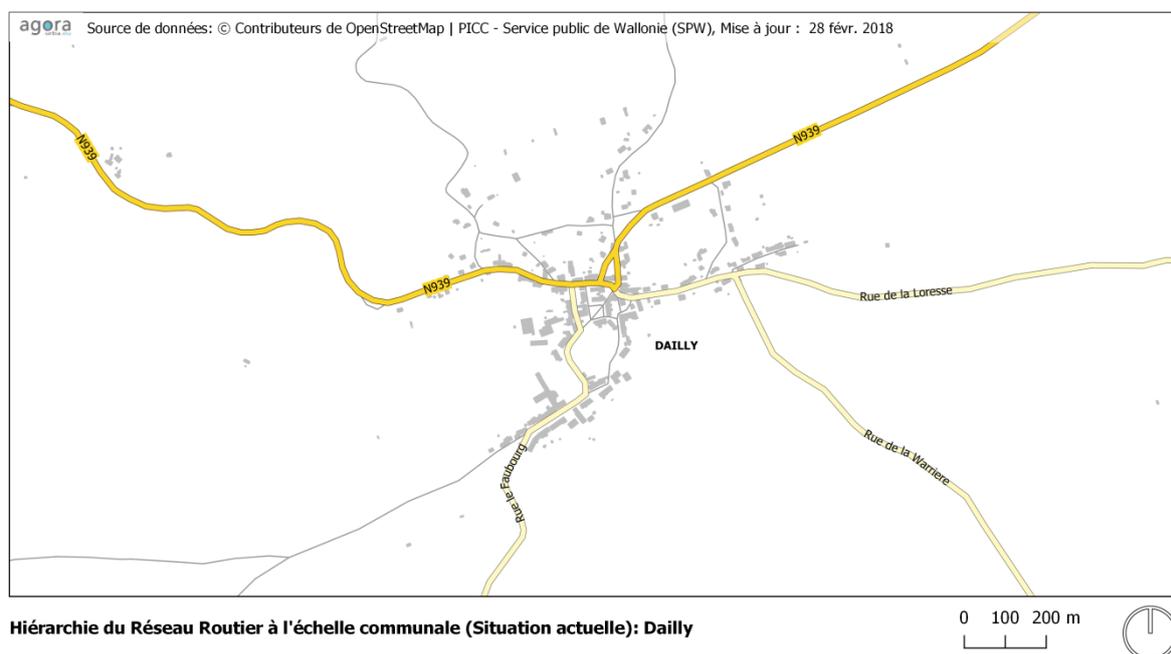


5.5 Arrêt TEC

Les arrêts TEC se limitent à un poteau de signalisation à l'exception de l'arrêt situé devant les commerces qui est muni d'un abri.

6 Dailly

6.1 Routes qui desservent le village



La route secondaire : la N939 (reliant Chimay à Vierves-sur-Viroin) traverse d'ouest en est le village de Dailly.

Cinq routes locales desservent le village depuis le sud et qui connectent Dailly à la N99 (reliant Chimay-Couvin-Doische) : Rue Le-Faubourg, Rue de la Barrière et Rue de la Loresse ; et depuis le nord: Rue de la Prairie et Rue d'Hublet.

6.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes secondaires et tertiaires sont en bon état.

Le carrefour Place Saint-Quentin (rencontre avec la N939/rue de l'Eglise/rue Le-Faubourg/rue de la Loresse) est géré par un rond-point rudimentaire (très petit) et un marquage « STOP » en venant de la rue due Boussu.

A noter que les marquages routiers sont en très mauvais état.

6.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

L'absence de trottoir est très fréquente comme en témoignent les photos ci-dessous.



On note l'absence de piste cyclable, marquage et parking dédié.

6.4 Stationnement

Le stationnement se fait régulièrement sur les rares trottoirs présents. Le problème majeur se situe à l'abord de l'école (c.f. photo ci-dessous). Nous abordons davantage ce cas dans le « chapitre écoles ».

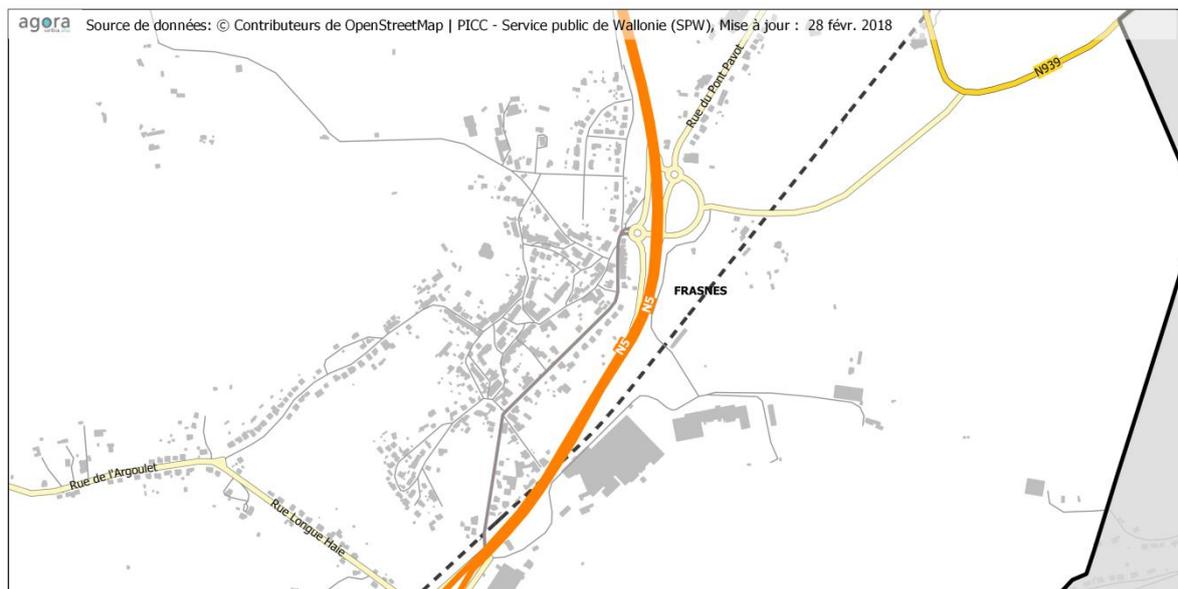


6.5 Arrêt TEC

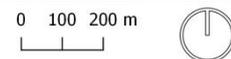
L'aménagement de l'arrêt TEC situé au centre de Dailly bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.

7 Frasnes

7.1 Routes qui desservent le village



Hierarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Fragnes



Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Frasnes est établi en parallèle de la route primaire : la N5 (reliant Bruxelles-Charleroi-Reims). Elle constitue la route principale qui dessert, sur le côté est, le village de Frasnes. Deux routes locales (Rue Saint-Joseph et Rue de la Chavée) desservent, sur le côté ouest, le village.

7.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes au cœur du village sont de manière générale en bon état.

Le centre de Frasnes (Place du Carré) bénéficie d'un aménagement spécifique en zone 30.



Plusieurs zones 30 aux abords d'écoles existent (c.f. chapitre écoles).

7.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

On relève la présence de trottoirs de manière (quasi) systématique mais rudimentaires, rarement en bon état et très régulièrement utilisés pour du stationnement (c.f. photos « Stationnement »). Les trottoirs sont au même niveau que la chaussée et « séparée » de celle-ci par un « filet d'eau ». On note l'absence de piste cyclable, de marquage et de parking accommodé.

7.4 Stationnement

Le trottoir est très fréquemment utilisé pour le stationnement. Celui-ci nécessite d'être réorganisé.



On peut également relever la présence de plusieurs poubelles collectives placées au milieu du trottoir. Nous avons également pu constater la présence de ces poubelles sur la route lors de nos visites.

7.5 Arrêts TEC

Les arrêts TEC sont peu (c.f. photo Place du Carré ci-dessus) voir pas du tout aménagés.



8 Gonrioux

8.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Gonrioux

Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Gonrioux est uniquement desservi par des routes locales dont une partie sont des routes « desserte locale uniquement ».

Dans les routes locales, on trouve : la Rue Saint-Georges et la Rue du Tchafour qui connectent le village à la N99 (reliant Chimay-Couvin-Doische); la rue du Fourneau et la Rue d'en-Haut qui relient au village de Presgaux ; la Rue de Gonrioux faisait la liaison avec Pesche situé à l'est.

Dans les routes « desserte locale uniquement », on retrouve : la Rue Pierre-qui-Tourne et la Rue de la Bruyère en direction de l'ouest ; la Rue du Dowaire en direction de l'est.

8.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes locales sont en bon état de manière générale.

La zone en face de l'école des Wallons sur le parvis de l'église gagnerait tout de même à être rénovée.

L'aménagement du parvis de l'église constitue le principal souci et pourrait s'inspirer des travaux réalisés autour de l'église de Presgaux.

8.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

On note la présence de larges trottoirs rudimentaires (en gravier ou pelouse) désordonnés et fréquemment partagés avec le stationnement. Certaines voiries sont dénuées de toute infrastructure. Comme dit précédemment, le parvis de l'église pourrait offrir un aménagement plus favorable aux piétons.



On relève l'absence de piste cyclable, marquage et de parking adapté aux vélos.

8.4 Stationnement

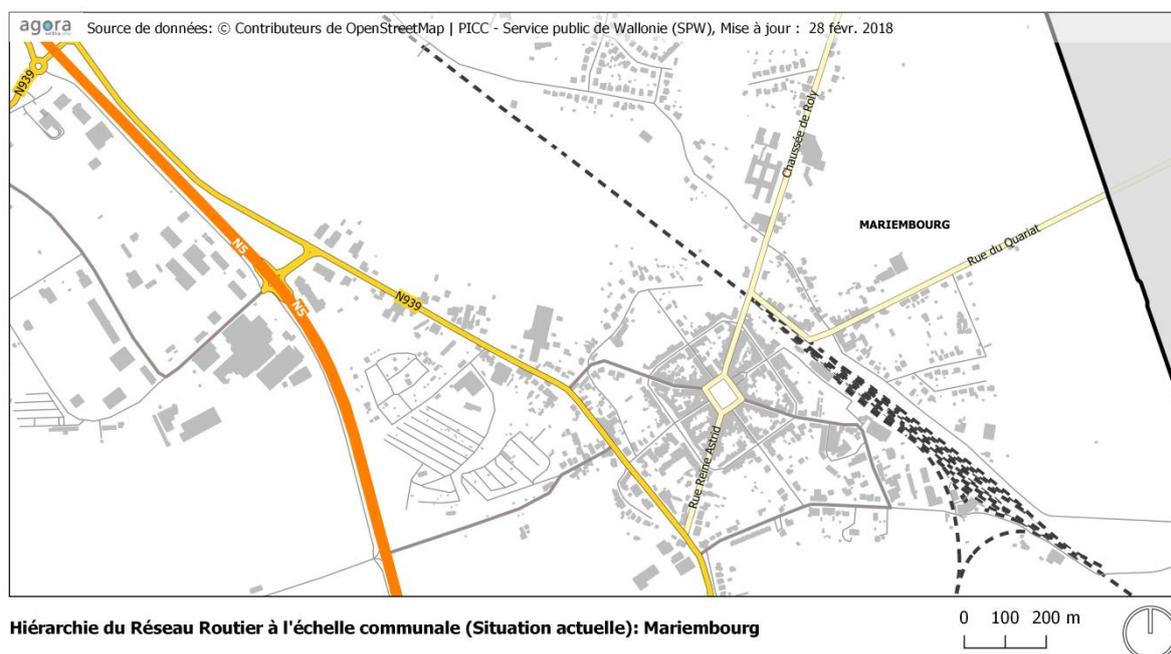
Le stationnement se fait sur les (larges) trottoirs. On peut relever la présence de quelques places de parking marquée sur l'un côté de l'église. Il serait pertinent de faire de même sur le reste du parvis.

8.5 Arrêt TEC

L'aménagement de l'arrêt TEC situé au centre de Gonrieux (parvis de l'église) bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.

9 Mariembourg

9.1 Routes qui desservent le village



La route principale : la N5 (Bruxelles-Charleroi-Reims) passe en parallèle (à l'ouest) de Mariembourg
La route secondaire : la N939 (reliant Viroinval-Nismes-Chimay) traverse nord-sud le village.

Plusieurs routes locales (dont des chaussées) desservent le village : la Chaussée de Fagnolle vers le nord ; la Chaussée de Roly vers l'est ; la Rue du Pont Pavot et l'Avenue du Roi Soleil qui rejoins la N5 à l'ouest.

9.2 Routes et carrefours au sein du village

De manière générale, les routes sont en bon état.

La Place Marie de Hongrie constitue le cœur de Mariembourg. Elle offre un grand espace public destinée à moitié pour la détente (banc, terrain de basket-ball,...) et à moitié pour le stationnement. La circulation automobile est rendue possible tout autour sans obligation d'une limitation de vitesse à 30 km/h.



Huit rues permettent de rejoindre la place centrale à la « couronne extérieure». Quatre de ces rues sont à double sens et les autres en sens unique.

Certains carrefours (situés sur la couronne extérieure) sont équipés de plateaux ralentisseurs. Il faudra voir s'il est pertinent de les généraliser à tous les carrefours.



En s'écartant du centre, les situations ayant attirés notre attention concernent d'une part les rues qui rejoignent la N939 (un marquage stop pour les voitures figure de manière systématique) et d'autre part le carrefour de croisement avec le chemin de fer Rue Saint-Louis.

Dans ce dernier cas, la priorité de droite (pour les voitures venant de la Rue du Démasqué) obligeant les voitures venant de la Rue Saint-Louis à s'arrêter sur les lignes du chemin de fer est dangereux (voir la photo ci-dessous).



Malgré la présence de barrières avertissant les trains, il est nécessaire de revoir la configuration de ce carrefour aussi bien pour les voitures que les piétons, même si aucun accident n'est à déplorer à cet endroit

9.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Nous n'avons pas de souci majeur à signaler au cœur de Mariembourg.

Quand on s'écarte du centre par contre, on constate parfois une absence de trottoir ou une mauvaise conception de ceux-ci (trop étroits, mauvaises dispositions des arbres,...).



On peut également relever le manque de sécurité pour les traversées piétonnes de la N939. Il n'y a pas de piste cyclable ni de marquage sur la voirie. La présence du Ravel L156 reliant Mariembourg à Hastière est un atout. Rappelons que le projet de poursuivre ce Ravel jusque Chimay est en cours.

9.4 Stationnement

Le trottoir est ponctuellement utilisé pour le stationnement. Notamment le long de la couronne extérieure.



9.5 Arrêt TEC

L'aménagement des arrêts TEC situés au centre ou près de celui-ci ne pose pas de problème majeur contrairement aux arrêts situés en sortie de Mariembourg comme en témoigne la photo ci-dessous.



10 Pesche

10.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Pesche

0 100 200 m



Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Pesche est desservi par de nombreuses routes locales :

- 2 relient le village à la N99 (reliant Chimay-Couvin-Doische) : la Rue de la Barrière et la Route de la Carrière du Parrain ;
- 3 connectent Pesche au centre-ville de Couvin : la Route Mont de Peche, la Rue Maurice Simoin et la Rue Hamia;
- 2 descendent vers le sud : la Rue de la Butte et la Rue Célestin Denis ;
- 1 route fait la liaison directe avec Gonrioux : la Rue de Gonrioux.

10.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes tertiaires sont dans un état moyen. A noter que la rue Bas-du-Village menant à l'église est en travaux. Le parvis de l'église (Place Saint-Hubert) constitue la place centrale de Pesche.



Les abords de l'Institut Sainte Marie constituent également une centralité importante. L'état de la voirie et des trottoirs ainsi que du parking nécessite impérativement une réorganisation de l'espace en repensant les cheminements, le stationnement, la dépose et reprise, les accès aux arrêts TEC, ...



10.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

On relève fréquemment le manque de trottoir. Les quelques existants sont rudimentaires et régulièrement utilisés pour du stationnement. Cela pose de sérieux problèmes de cheminements pour les élèves.

A noter que des travaux sont en cours rue Bas-du-Village/place Saint-Hubert et prévoient des trottoirs nettement plus larges. Toutefois, la rue Noiret (qui fait la liaison avec l'Institut et la Place) n'est pas concernée par ces aménagements.



On note l'absence de piste cyclable, de marquage et de parking vélos.

Toutefois, on peut relever l'aménagement d'une très courte piste cyclable en sortie de village. Si celui-ci laisse perplexe sur son utilité (la piste fait une cinquantaine de mètres), cet aménagement témoigne (peut-être) d'une volonté d'intervenir sur la place du vélo dans le village.



10.4 Stationnement

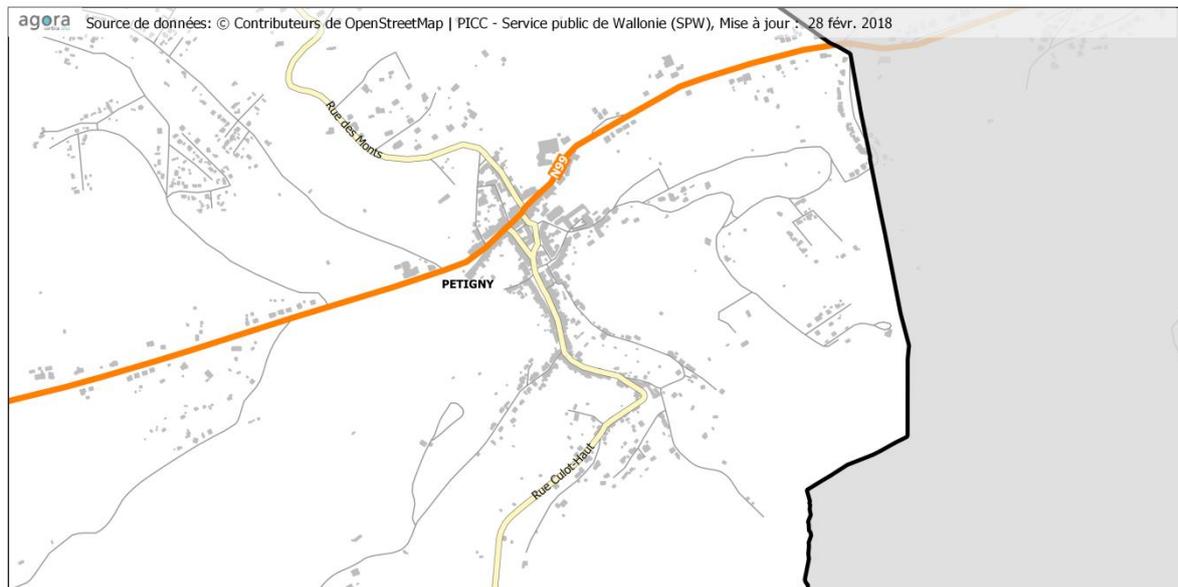
A l'exception du (petit) parking en face des magasins sur la Place Saint-Hubert, le stationnement dans le village nécessite d'être revu. Le grand parking à côté de l'Institut Sainte Marie doit être repensé et mutualisé (si maintenu dans sa fonction de parking...).

10.5 Arrêt TEC

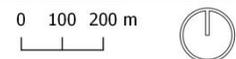
L'aménagement de l'arrêt TEC situé au centre de Pesche bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation. Les cheminements piétons depuis l'Institut jusqu'aux arrêts TEC sont à revoir car il n'y a pas de continuité de trottoirs.

11 Petigny

11.1 Routes qui desservent le village



Hierarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Petigny



Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Petigny est traversée d'ouest en est par la route secondaire : la N99 (reliant Chimay-Couvin-Doische). Trois routes locales desservent aussi le village : la Rue des Monts vers le nord ; la Rue Culot-Haut vers le sud ; la Rue Chéreuse vers l'est.

11.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes à proximité de la N99 ainsi que celles situées à proximité de la Place de l'église sont en bon état contrairement aux voiries situées plus au sud (seconde partie de la Rue des Fontaines, de la Rue Augile et de la Rue Culot-Haut).

Le parvis de l'église a bénéficié d'un aménagement organisant bien l'espace et octroyant des aménagements plus adaptés aux piétons (passage piétons bien visible, éclairage, barrières,...).



11.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

On retrouve des trottoirs et des infrastructures destinées aux piétons dans la partie proche de la N99 de l'école et de l'église. Par contre, on retrouve des trottoirs de mauvaise qualité plus au sud voir l'absence totale de ceux-ci (c.f. photos ci-dessous).



On note l'absence de piste cyclable, de marquage et de parking vélos.

11.4 Stationnement

Comme pour l'état des routes et les trottoirs, le stationnement diffère du sud du village au reste. Si on retrouve rarement des voitures stationnées sur le trottoir près de la N99 (photo de gauche), on ne peut pas en dire autant pour les voiries situées plus au sud (photo de droite).

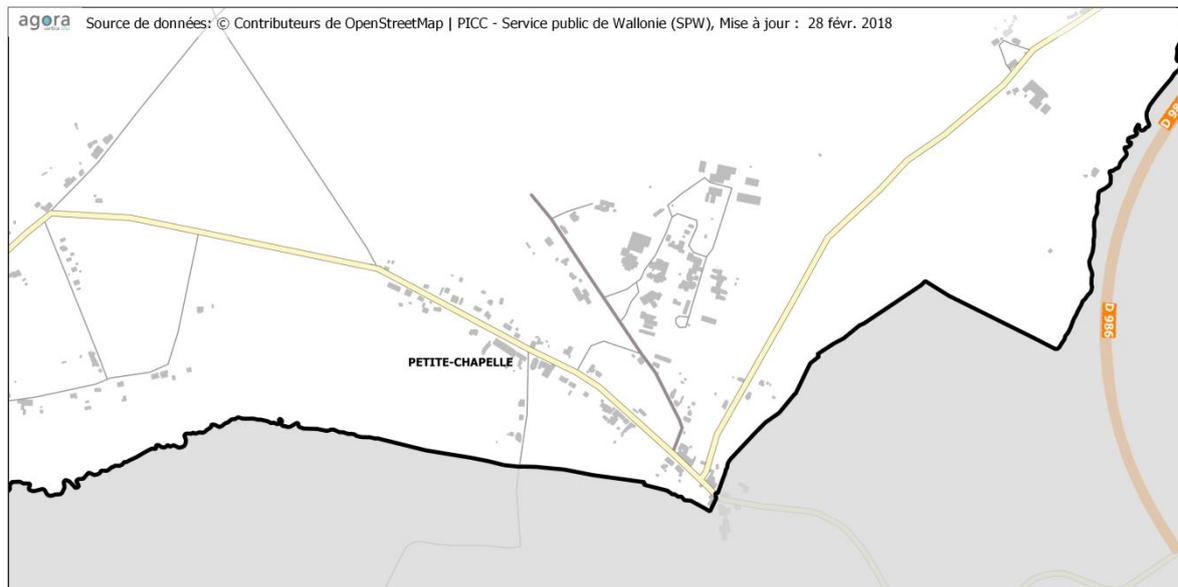


11.5 Arrêt TEC

L'aménagement de l'arrêt TEC sur la N99 bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.

12 Petite-Chapelle

12.1 Routes qui desservent le village



Hiérarchie du Réseau Routier à l'échelle communale (Situation actuelle): Petite-Chapelle

Réseau primaire	Réseau de collecte locale	Carrefour à feux
Réseau autoroutier	Réseau de desserte locale	Bâti
Réseau secondaire	Voirie en construction (E420)	Limite communale
Réseau de liaison locale	Chemin de fer	

Le village de Petite-Chapelle est traversé d'ouest en est par la route locale : la Rue du Brûly. Une route perpendiculaire effectue la connexion transfrontalière : la Rue Vallard. On peut également signaler le grand foyer d'accueil médicalisé pour personnes adultes handicapées mentales (« Albatros ») situé au nord et desservi par la Rue du Bois.

12.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes à Petite-Chapelle sont en très bon état. Des panneaux zone 30 sont signalés à l'approche du village mais cette signalétique pourrait être davantage plus visible. On note également la présence d'un plateau ralentisseur au niveau de l'école et de casse-vitesse aux entrées du village « effet de porte ».



12.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Il existe des trottoirs et des passages piétons de bonne qualité.

Absence de piste cyclable, de marquage et de parking adapté.

12.4 Stationnement

Le stationnement s'effectue dans des parkings et dans les propriétés privées

On peut relever toutefois la présence de stationnement sur le trottoir malgré des places encore vides aux parkings.

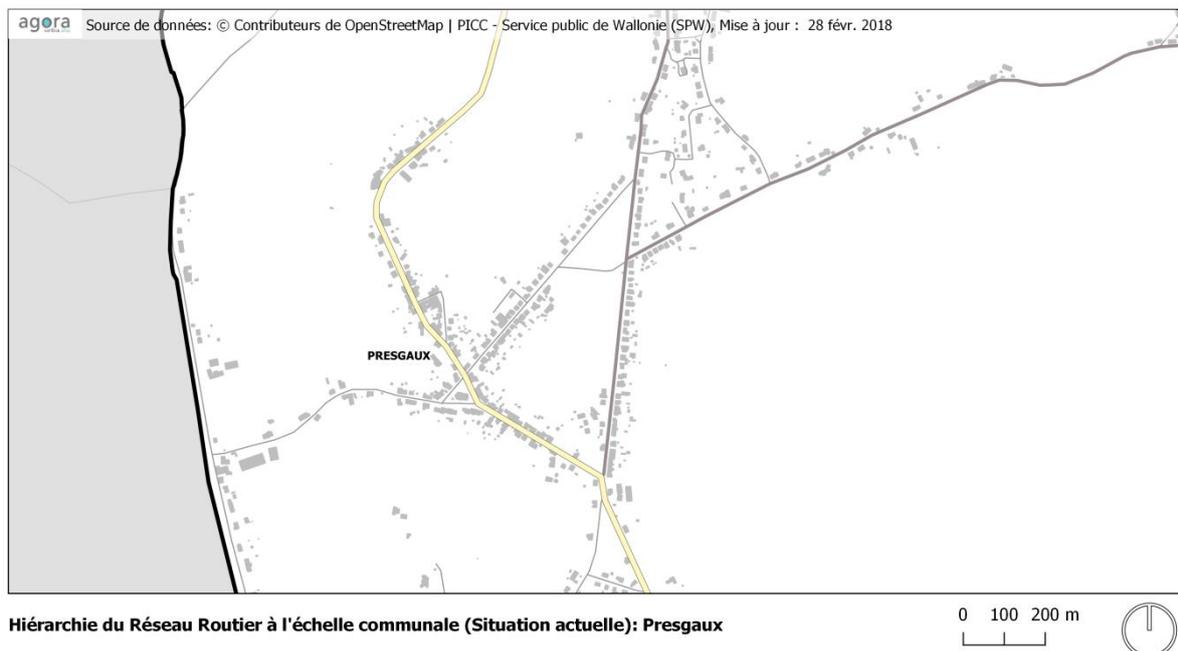


12.5 Arrêt TEC

Les arrêts TEC se limitent à un poteau de signalisation.

13 Presgaux

13.1 Routes qui desservent le village



Le village de Presgaux est desservi par des routes locales.

La Rue Emile Noël et la Rue de la Chapelle qui mènent à Gonriex ; la Rue de la Ruelle menant vers l'ouest ; la Rue du Centre qui mène vers le sud.

13.2 Routes et carrefours au sein du village

Les routes au cœur du village sont en très bon état.

Le parvis de l'église a bénéficié d'un aménagement organisant bien l'espace et octroyant davantage d'espace aux piétons.

A noter que 2 écoles se situent sur la place de l'église (Place Notre Dame de Messine). Même si on constate la présence de panneaux zone 30 en entrant sur la Place, on pourrait davantage accentuer (visuellement) le trait sur cette réglementation (c.f. chapitre écoles).

13.3 Qualité des cheminements piétons et vélos

Hormis le parvis de l'église, on relève la présence d'accotements assez rudimentaires (gravier, gazon, bitume), rarement en bon état et distingués de la chaussée par une gouttière (filet d'eau).

Les trottoirs sont régulièrement utilisés pour du stationnement.

Relevons également que l'accès aux 2 écoles nécessitent des ajustements (c.f. chapitre écoles).



On note l'absence de piste cyclable, de marquage et de parking vélos.

13.4 Stationnement

Le trottoir est fréquemment utilisé pour le stationnement. Le parvis de l'église également (aucune autorisation ni interdiction n'est indiquée). Le stationnement nécessite donc d'être clarifié.



13.5 Arrêt TEC

L'aménagement de l'arrêt TEC situé près de la Place Notre Dame de Messine bénéficie d'un abri. Les autres arrêts se limitent à un poteau de signalisation.

Situation de référence à terme: impacts des projets sur la mobilité

14 Projets urbains et impacts sur la mobilité

Il semble indéniable que les différents projets (relatifs aux logements, à l'économie, aux équipements et espaces publics) en cours d'étude génèreront une modification du trafic et des dessertes de transports en commun et réseaux de modes doux.

14.1 Extension du parc d'activités de Mariembourg



En termes de potentiels d'implantation, l'extension du zoning de Mariembourg est en cours et sera indispensable à l'accueil des entreprises qui seront attirées depuis l'ouverture de la E420.

14.2 Le Centre Commercial « La Couvinoise »

La demande de permis doit être déposée dans le courant du mois de juin.

Les demandes estimées et nouveaux trafics générés sont en cours d'analyse mais seront repris dans les phases ultérieures de ce PCM.

On notera que le projet propose une mutualisation des espaces de stationnement ainsi qu'un réorganisation de la gare routière.

Les points encore à éclaircir sont les accessibilités piétonnes et cyclables depuis le centre-ville et le point crucial des d'accès automobiles :

- carrefour à feux N5/N99 : sécurité et fluidité du carrefour et insertion des TEC
- éventuel autre accès sur la route Charlemagne

14.3 Déménagement de l'Athénée Jean Rey

En termes de mobilité c'est surtout les impacts sur les dessertes des bus et l'organisation des déposes/reprises parents qu'il sera nécessaire d'évaluer.

14.4 À plus long terme Usine saint Roch + ZACC 3 et rénovation du Petit Foret

En termes de mobilité ce sont surtout les nouveaux flux générés et les demandes de stationnement qui devront être examinés attentivement.

Les liens modes doux vers les pôles d'attractivité ne devront pas être négligés.

15 Projets d'infrastructures et impacts sur la mobilité

15.1 Réaménagement de la N5 en boulevard urbain

« Au niveau local le contournement autoroutier de Couvin permet de délester le centre urbain du trafic de transit et permet de résoudre une partie importante des problèmes de mobilité au centre de Couvin en détournant une partie importante du trafic actuel. Il contribue ainsi à améliorer la sécurité routière dans la traversée de la ville.

Si le contournement permettra donc de délester le centre-ville du trafic de transit, il est important de ne pas vider le centre-ville de ses clients et visiteurs. En effet, même si la ville de Couvin peut compter sur une série d'attraits et d'activités tels que les grottes de Neptune, la caverne de l'Abîme, le karting des Fagnes, le bunker d'Hitler dans la forêt du Brûly-de-Pesche, la Brasserie des Fagnes, le Vieux Couvin, le Chemin de fer à Vapeur des Trois Vallées, de nombreuses installations et complexes sportifs, un cinéma, un théâtre, des restaurants, etc. , il est primordial de renforcer le pouvoir attractif du centre dont les premières impressions données par les entrées de ville sont loin d'être optimales.

Couvin a donc besoin de se concentrer sur des aménagements urbains donnant une image accueillante aux entrées de ville notamment au travers de la modification de la configuration de la voirie et des trottoirs du centre-ville, chose qui n'était pas envisageable tant que les travaux de contournement n'étaient pas lancés puisqu'actuellement cet axe est extrêmement fréquenté et doit encore absorber le trafic qui sera ensuite reporté sur le contournement jusque début 2017. En outre, Couvin ne dispose pas d'un réseau suffisant réservé à la mobilité douce.

Il est important de redonner une image positive aux portes de la ville afin d'offrir une image d'accueil et de bienvenue identitaire. L'actuel tronçon N5 de la route de Charlemagne ne renvoie pas cette image. C'est la raison pour laquelle ce portefeuille de projet prévoit de faire de cette route et entrée de ville en liaison directe avec le périmètre du PCA un véritable boulevard urbain.

Ce boulevard urbain est bien plus qu'une voirie, il s'agit de l'axe de redéploiement de Couvin. Son aménagement permet d'apporter de la cohérence, d'améliorer la mobilité et notamment la mobilité douce ainsi que la communication entre les quartiers afin de redynamiser le tissu économique urbain. Ce boulevard urbain doit donner la satisfaction de circuler sur un axe délesté de la circulation de transit. »

In PROGRAMMATION 2014-2020 DES FONDS STRUCTURELS - DOSSIER SOUMIS AU FINANCEMENT DU FEDER – Couvin Porte de France

15.2 Continuité du RAVeL

Merci de se reporter au chapitre « Modes doux »

15.3 Projet de Railport de Carmeuse

Aucun projet précis nécessitant la remise en service de la voie ferrée n'existe mais potentiellement Carmeuse souhaiterait « remettre des rails » l'ancienne voie de chemin de fer passant à la limite sud du zoning de Mariembourg. Elle emprunterait l'ancien tracé, rejoignant directement la ligne 132, sans passer par la gare de Mariembourg.

Il est nécessaire de l'étudier correctement pour que le projet soit un succès car de nombreuses contraintes existent comme le rappelle la Cellule Ferroviaire du Service public de Wallonie - mobilité voies hydrauliques.

Nous citons :

- « **Utilisateurs** : Si l'on souhaite que Carmeuse utilise l'infrastructure, il faut être conscient que +/-750'000t sortent de la carrière par an ce qui veut dire grosso modo 100 camions par jour plein et 100 vides devront faire le trajet entre la carrière et le railport. Est-ce acceptable pour la commune ? il ne faut pas non plus oublier que Carmeuse a toujours la volonté de se raccorder à l'ancienne ligne 156 (Chimay – Mariembourg).
- **Volumes** : Si l'on souhaite attirer d'autres utilisateurs, il faut être capable de générer des flux suffisants pour avoir au minimum 1 train par semaine vers une destination soit +/- 50'000t/an (ou 1'500 containers/an)

- **Infrastructure** : le gabarit actuel de la ligne ne permet pas le passage de containers (à vérifier en 2019 après les travaux) et la pente au niveau de Philippeville est limitante pour le poids maximum des trains. Il faut également évaluer la place que l'infrastructure va prendre sur le site (1 ou deux voies + le quai de chargement). »

Par ailleurs, la Cohabitation et sécurisation rail / RAVeL seront à examiner de même que les passages à niveaux.

15.4 Projet : réaffectation de l'aire située à Frasnes le long de la E420 – proposition en lien avec l'étude SESSAM (codirigée par le BEP et IGRETEC) et parking de covoiturage

Enjeu pour Couvin et tout le Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse : profiter des travaux induits par le contournement routier de Couvin pour valoriser au maximum une aire multiservices idéalement située le long de la future E420. Cette aire multiservices est l'occasion de reconvertir toute une zone où les compétences aménagement du territoire et mobilité sont indissociablement liées. De par sa localisation, cette future aire multiservices pourrait être subdivisée en 3 sous-affectations :

- Un espace destiné à canaliser tout le trafic des poids lourds où existeraient une station-services et une aire de repos sécurisée pour poids lourds
- Un Railport pour proposer aux transporteurs locaux et aux carrières de la région de transborder une partie de leur fret sur le rail
- Un espace coworking qui proposerait des services numériques pour les travailleurs de la région ou de passage

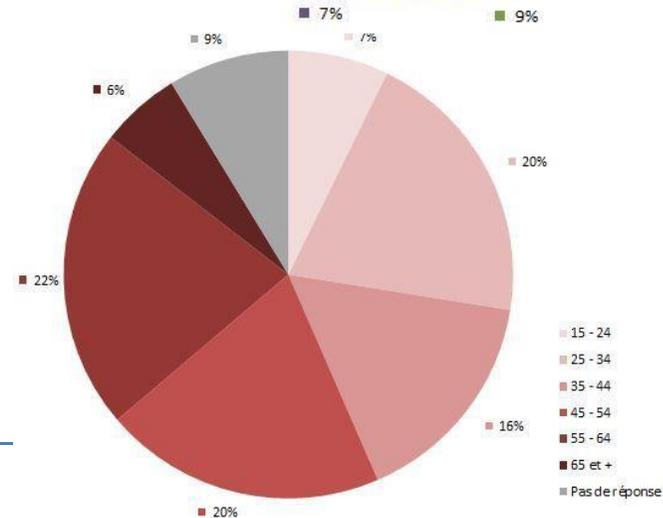
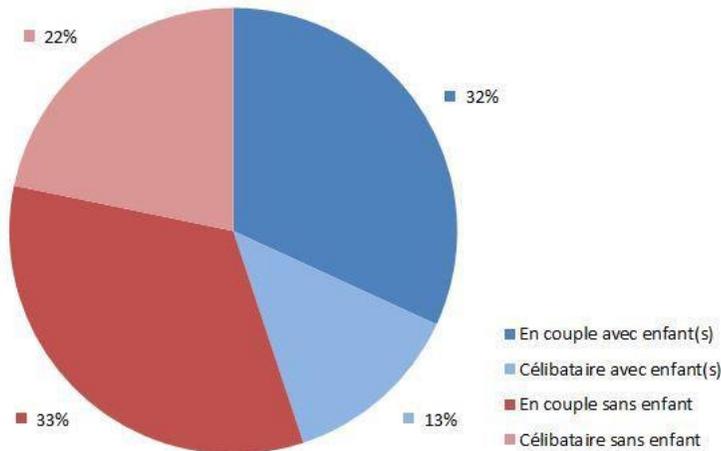
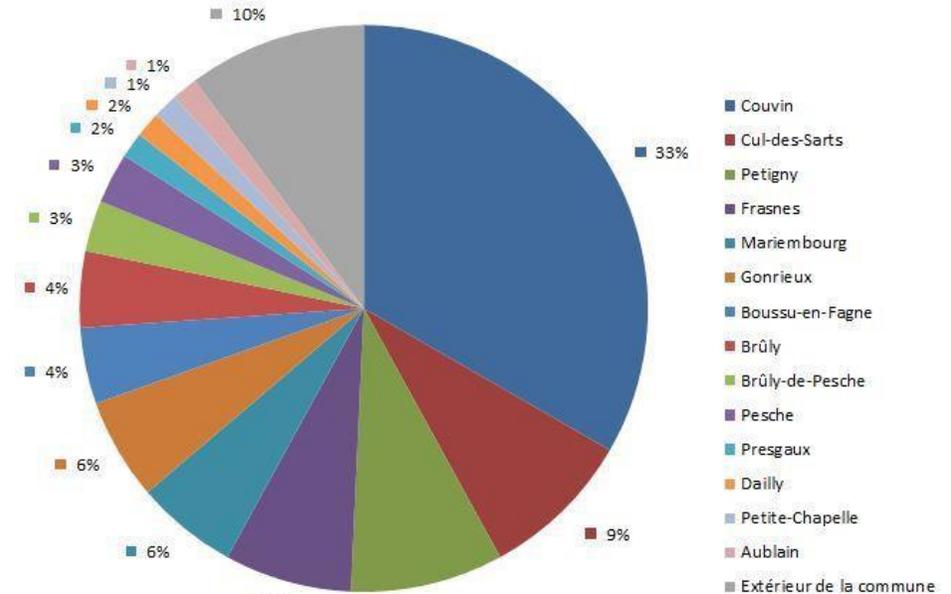
L'espace peut aussi proposer un parking de co-voiturage.

Résultats de la consultation de la population dans le cadre du PCM (en parallèle à la consultation Projet de Ville)

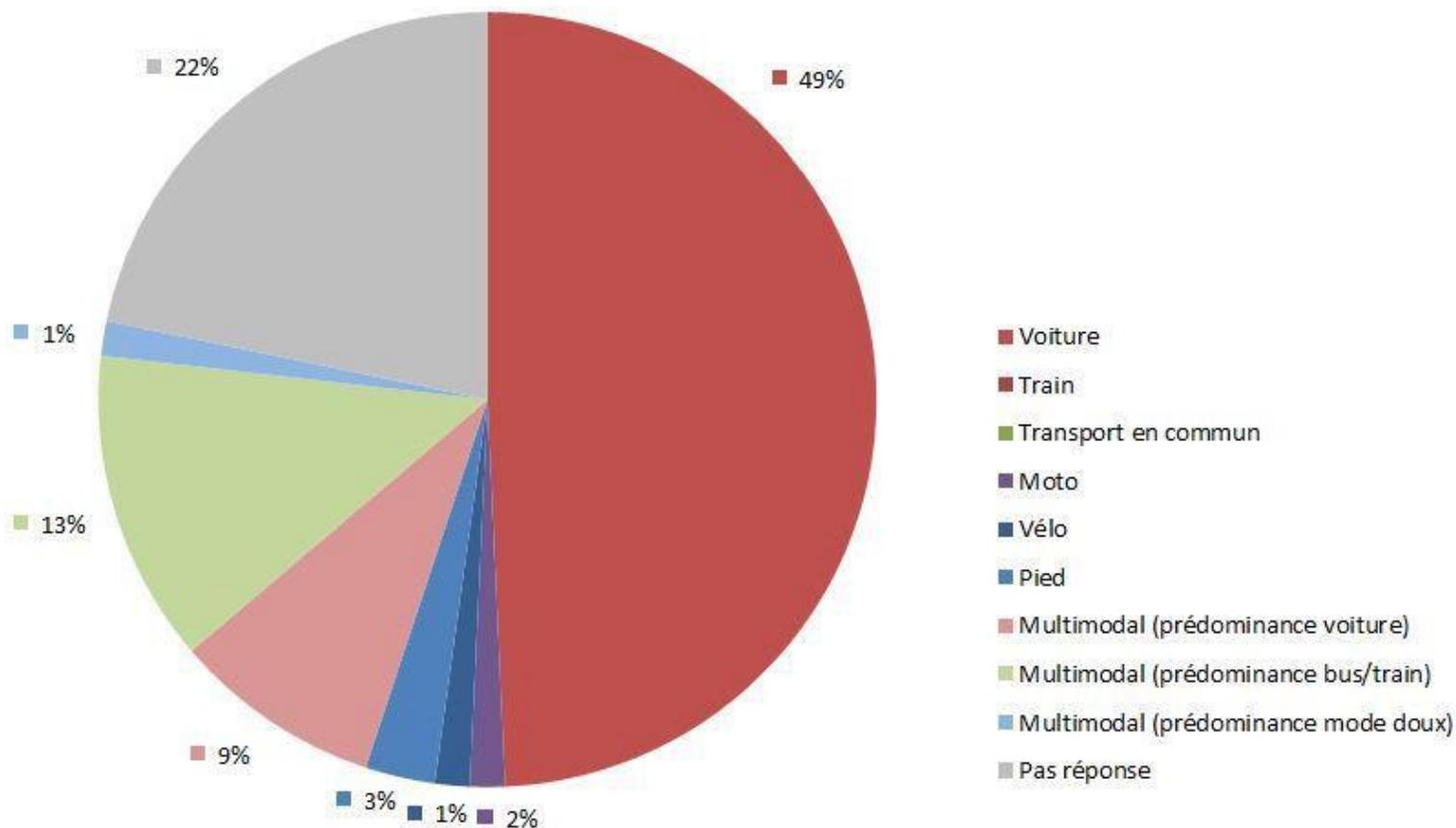
- Analyse subjective de la mobilité à travers les questionnaires
- 70 questionnaires rentrés via la plateforme citoyenne

PROFIL DES REpondANTS

- ✓ 1/3 habite le centre de Couvin
- ✓ - de 24 ans et + de 65 ans peu représentés
- ✓ Les femmes sont moins représentées
- ✓ 2/3 sont des travailleurs actifs
- ✓ 45% ont des enfants
- ✓ 41 % ont des enfants à l'école dont 1/4 dans des écoles couvinoises
- ✓ Pas de différence notable dans les comportements modaux entre les réponses des répondants ayant des enfants et pas d'enfant

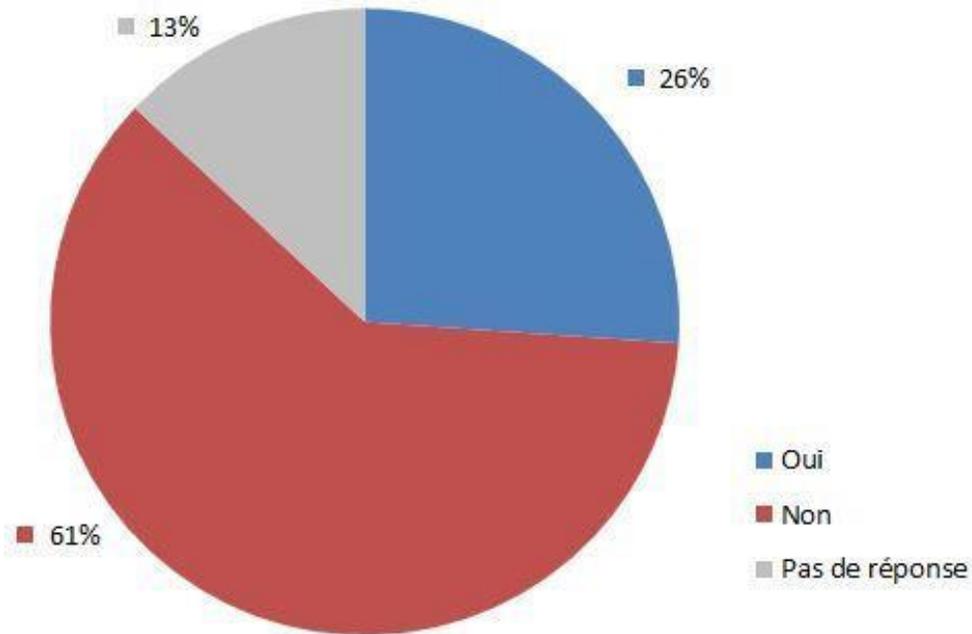


Quel(s) mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail ?



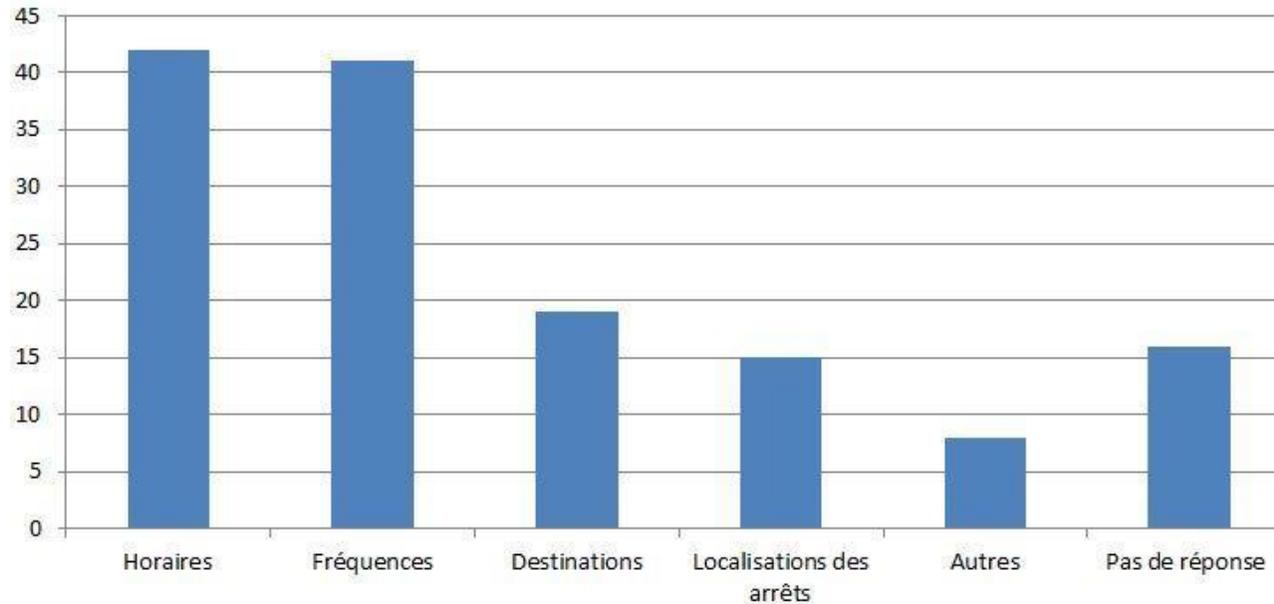
La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé. Toutefois, il faut souligner les 13 % des répondants – non négligeable - qui se rendent à leur travail avec le bus et/ou le train.

La desserte en transports en commun (bus et train) répond-elle à vos attentes ?



- ✓ Train & bus utilisés 13% des répondants
- ✓ Une offre TC essentiellement orientée vers les scolaires
- ✓ Une offre train qui est plus ou moins attractive selon son lieu de résidence

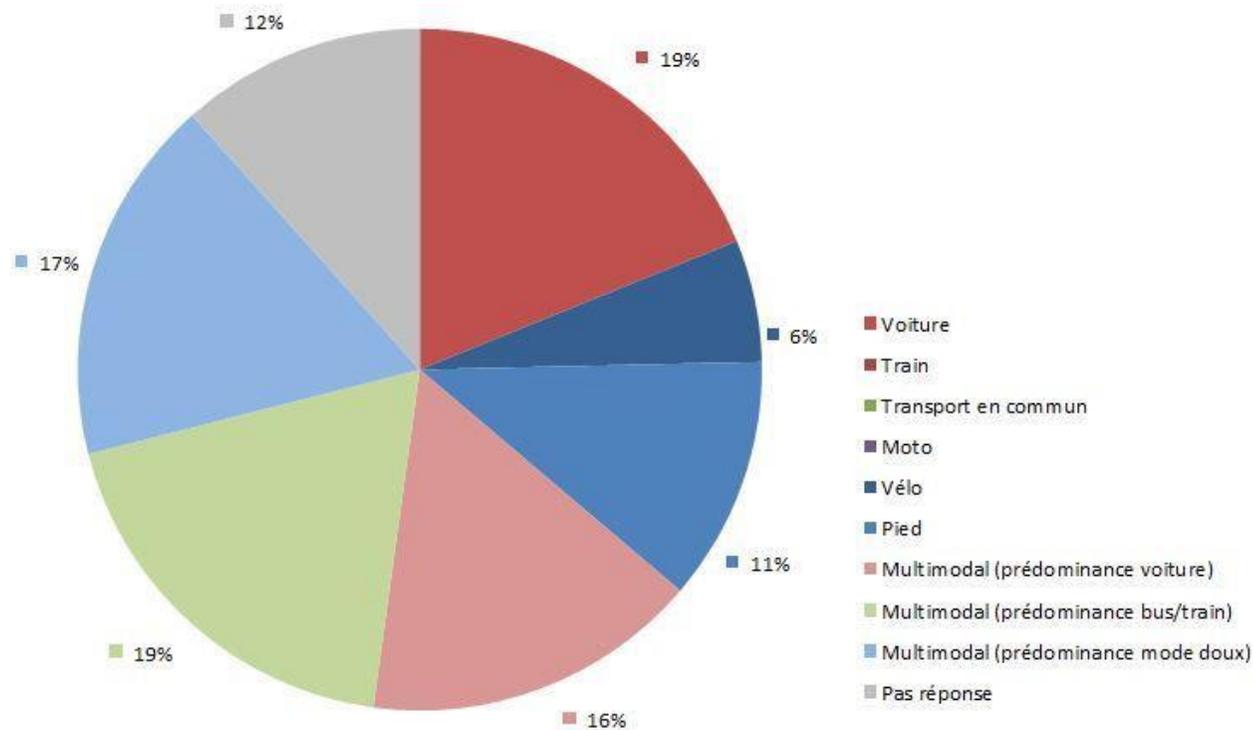
Quelles améliorations souhaiteriez-vous ?



Auxquelles on peut compléter ou insister sur :

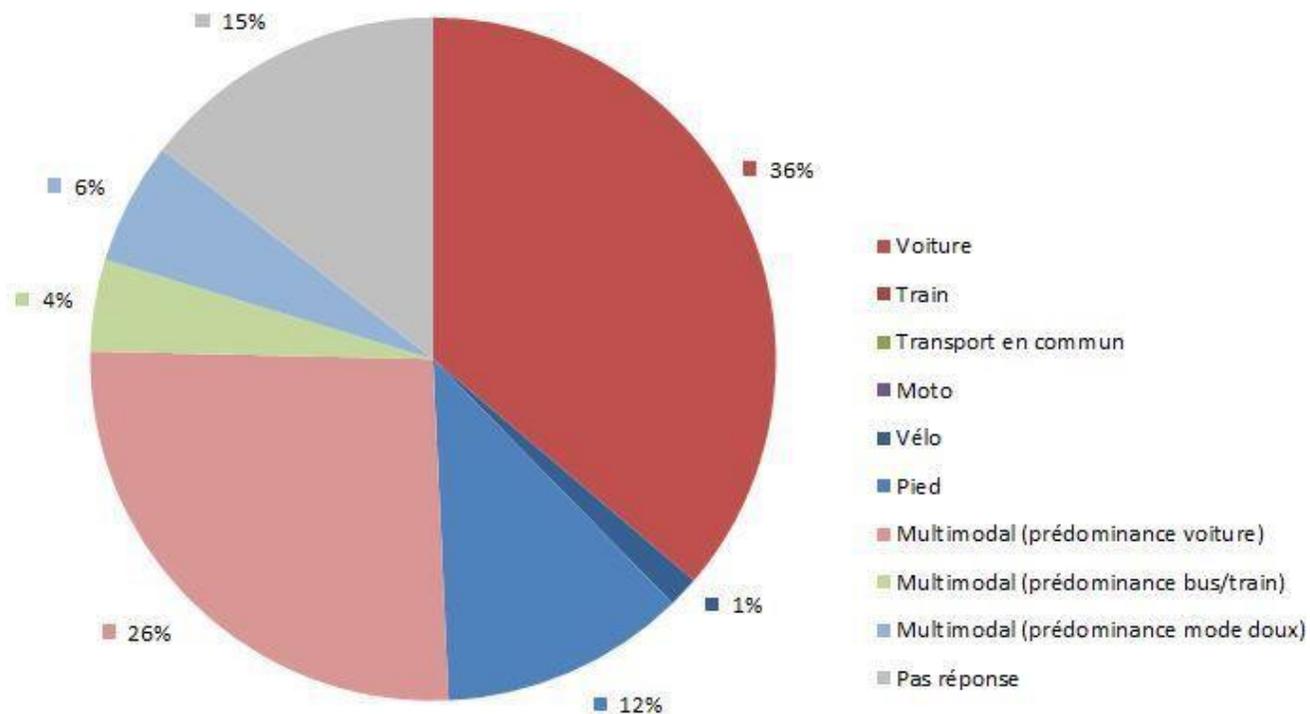
- ✓ Une meilleure fréquence le week-end
- ✓ De meilleures correspondances bus-train (horaires + destinations)
- ✓ Une offre pas uniquement calquée sur les horaires scolaires.
- ✓ Envisager de nouvelles connections (avec la future Maison de la Forêt, le Bunker d'Hitler,...)
- ✓ Mise en place de navette festive et touristique
- ✓ Remise en fonction du Proxibus

Quel(s) mode de transport utilisez-vous pour vous rendre à vos loisirs ?



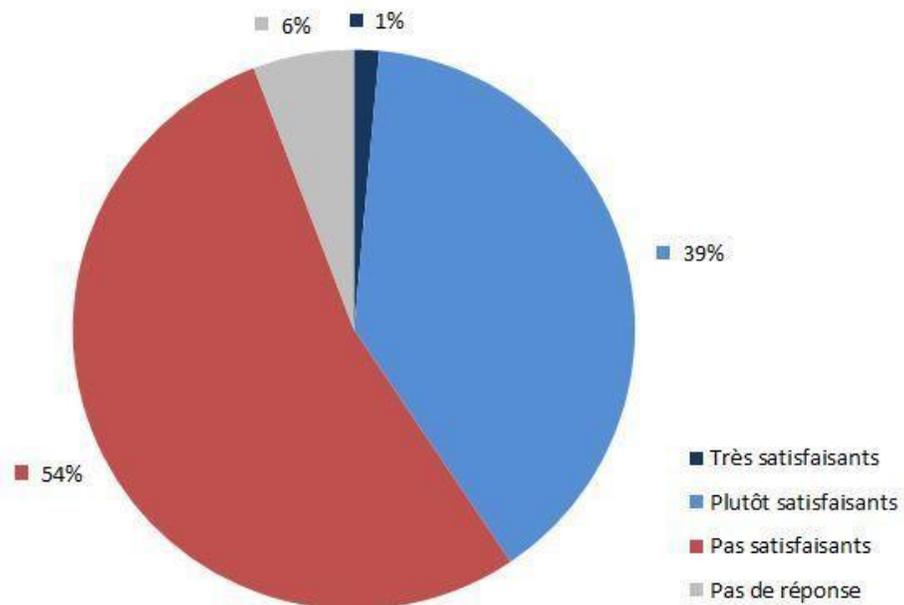
Les modes de transports utilisés sont nettement plus variés pour se rendre à ses loisirs qu'à son lieu de travail. La part importante de répondants se rendant à pied ou à pied + vélo atteint les 28 %

Quel(s) mode de transport utilisez-vous pour aller faire vos achats ?



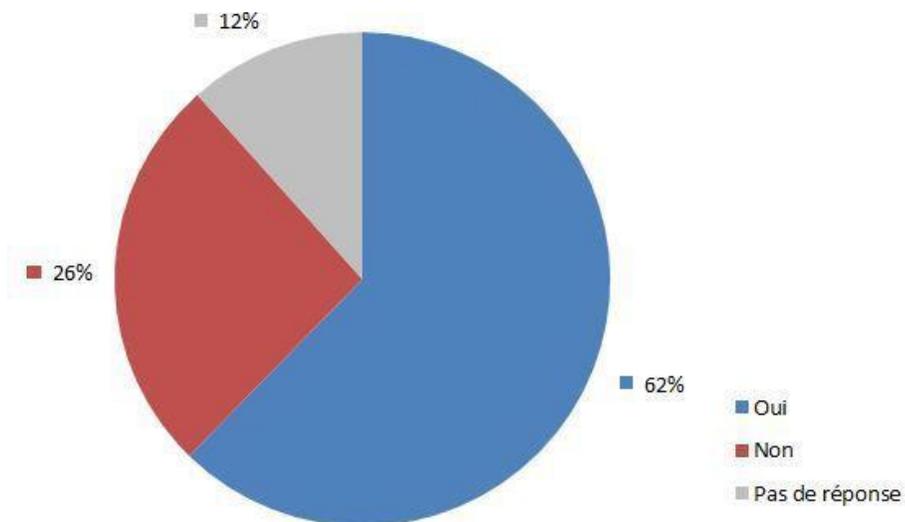
- ✓ Nettement moins varié que pour les loisirs, les répondants montrent une préférence majeure pour le mode de la voiture pour faire leurs achats (2/3)
- ✓ On peut toutefois relever que 13% (+ 6 % multimodal à prédominance mode doux) représente presque 1 personne sur 5 se déplaçant en mode doux.

Comment estimez-vous les aménagements réalisés pour les piétons?



- ✓ Trottoir en mauvais état + pas assez large
- ✓ Passages piétons pas toujours visibles et sécurisés
- ✓ Vitesses automobiles insécurisantes
- ✓ Proposition de mise en piétonnier dans le centre-ville de Couvin (du « Match » jusqu'à la rue Marie Pêtre).

Souhaitez-vous voir se développer les infrastructures destinées aux cyclistes ?

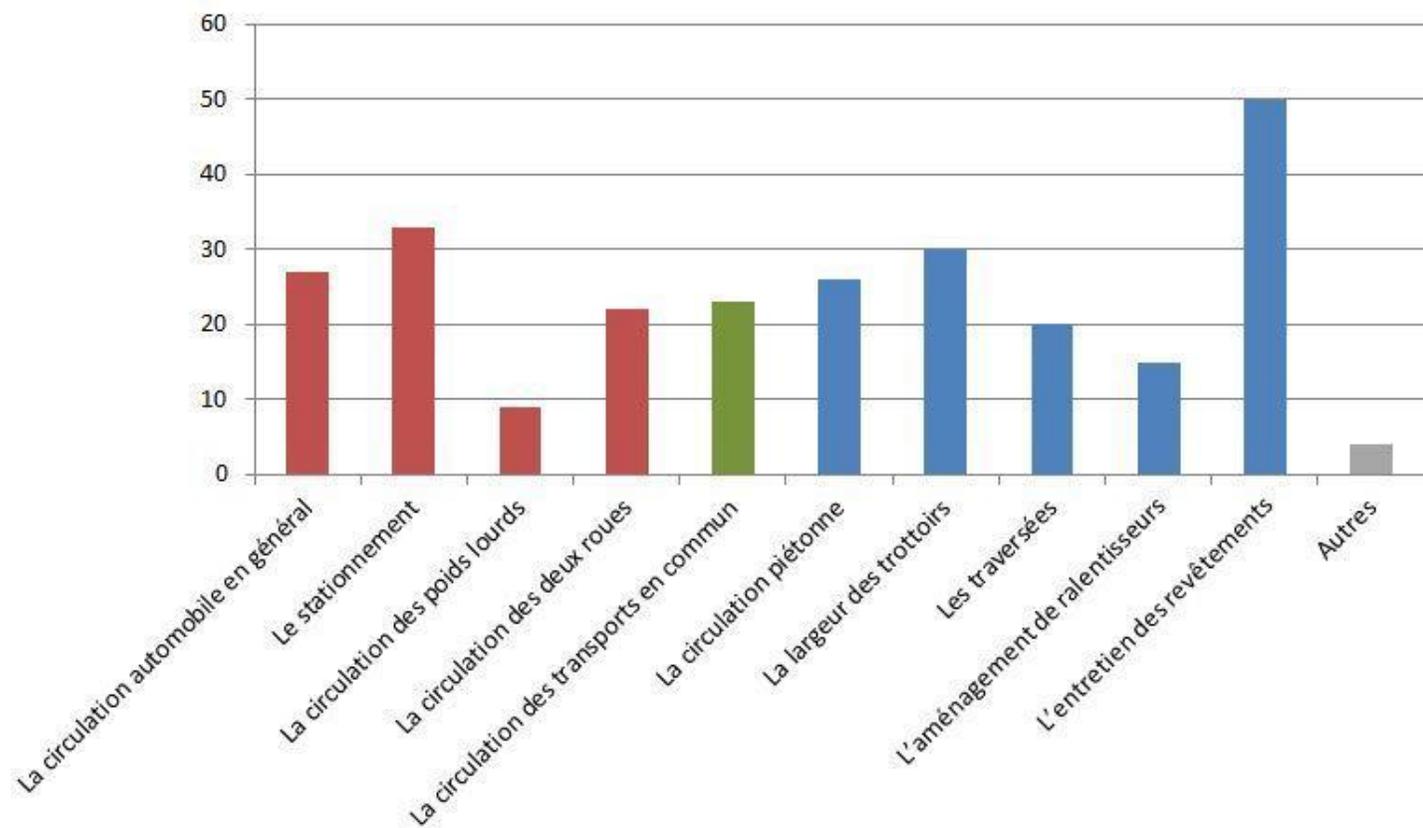


Connections (cheminements adaptés et sécurisés) dans le centre de Couvin (gare-écoles-VieilleVille-Plaine des sports) et les villages voisins.

Création d'un RavelChimay-Mariembourg+Couvin-Mariembourg+Couvin-Brûly

Installer de panneau de signalisation « priorité aux vélos » dans certaines voiries

D'après vous, en ce qui concerne vos déplacements dans la commune de Couvin, quels points peuvent être améliorés ?



Problématiques principales à résoudre

16 Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions

Le diagnostic de la mobilité de Couvin aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie d'action spécifique ET tenant compte des enjeux et programmations en devenir du Projet de Ville

16.1 Globaliser l'action

Néanmoins le plus difficile sera de définir une stratégie globale à l'échelle de l'ensemble du territoire de Couvin, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes.

Une vision globale de la mobilité à Couvin est nécessaire car améliorer la mobilité ne sera envisageable que si les actions résultent d'une vision d'ensemble et non d'une somme d'actions disparates et sans cohérence entre elles.

Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture.
- Les projets qui seront mis en œuvre dans le cadre du Projet de Ville doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture
- Les carrefours et axes à problèmes ne peuvent être gérés que si l'on garde une vision de l'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont

16.2 Anticiper les évolutions

Mener Projet de Ville et PCM en même temps permet de mesurer les impacts sur la mobilité, notamment au niveau de la circulation automobile et d'envisager une refonte des espaces publics en Centre-Ville post-contournement.

16.3 Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux

Les enquêtes et réunions de groupes de travail ont démontré l'importance que les Couvinois portent en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière des écoles gagnera à disposer d'aménagements adéquats. Les aménagements de réseaux quotidiens de mobilité douce sont également une réelle attente de la part de la population

Elle gagnera encore plus si l'on peut convaincre les parents de délaissier la voiture pour déposer systématiquement les enfants eux-mêmes devant l'entrée de l'école. Particulièrement pour des enfants un peu plus âgés, disposant d'un degré d'autonomie raisonnable à partir de 10-12 ans, des solutions telles que le bus, le vélo (accompagné ou non), la marche à pied permettent à la fois un allègement substantiel de la pression de circulation aux heures de pointe, mais aussi et surtout un centre-ville plus calme, un apprentissage de l'autonomie dans la circulation pour les enfants, qui seront par la suite des conducteurs plus conscients du respect à donner aux modes doux, et plus alertes par rapport aux dangers de la circulation routière. Le positionnement des établissements secondaires était en ce sens un avantage en centre de Couvin mais le déplacement de l'Athénée va changer un peu la donne.

Enfin, la dimension de l'amélioration santé publique par rapport à des enfants, mais aussi des adultes et des séniors qui bougent, et qui se portent mieux, tout en renforçant la dynamique du centre de ville et de villages.

Mais c'est évidemment difficile d'obtenir des changements de comportement, bien ancrés dans les mœurs, surtout par rapport à une génération de jeunes parents qui ont été parmi les premiers à « bénéficier » des services systématiquement offerts par les « parents-taxis » pour les déposer à toutes leurs activités avec une prise en charge totale.

16.4 Gérer les espaces de circulation

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera de facto impossible de garantir à chacun une place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'ils voudraient rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment.

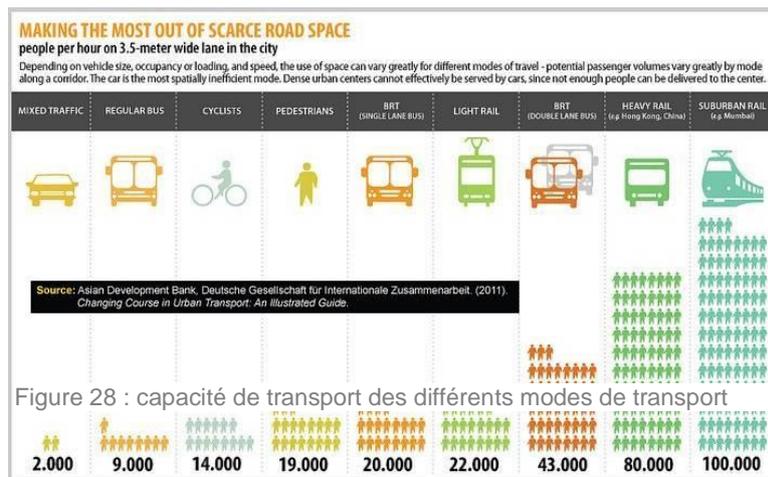
La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement. Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement de

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service



- 80 à 100 000 personnes en métro ou train



En ce sens les poches de stationnements et leur mise en évidence par le biais de la communication et de la signalétique sont un enjeu de mobilité et d'aménagement du centre-ville.

Les places patrimoniale mais envahie de stationnement ne vont pas dans le sens d'un espace public lieu de partage et de convivialité (place Piron, Grand'Place de Couvin ou Mariembourg), places de villages...

16.5 Les enjeux et problématiques

Plus concrètement, les enjeux et problématiques auxquels il faudra répondre sont les suivants.

- Développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons, pour valoriser le cadre urbain et rural et convivial propice à la mobilité douce (présence de sentiers, pistes cyclables, initiatives en faveur du vélo ...) et résoudre de nombreux « dysfonctionnements » tant pour les piétons, les PMR
 - Rues et places piétonnes, aménagements PMR
 - Traversées sécurisées
 - Passerelles sur l'Eau Noire, passages, chemins et sentiers
- Développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (absences de réseau au quotidien, obstacles, revêtement abîmé, manque de connectivité entre les villages ...)
 - Articuler celui-ci sur les grands itinéraires potentiels, notamment le RAVeL
 - Assurer l'interconnexion des pistes cyclables futures
 - Faciliter les liaisons directes en ouvrant les SUL partout où c'est possible
 - Assurer la sécurité dans les aires à circulation mixte, au moyen des outils zone 30, zone résidentielle et de rencontre, les marquages,...notamment dans les cœurs de village et autour des écoles
 - Assurer des infrastructures de stationnement aux pôles importants
 - Effectuer une promotion du vélo et du vélo électrique

- Cela en lien avec MOBILESEM et les actions déjà mises en œuvre.
- Faciliter les conditions de circulation des transports en commun. La commune de Couvin est dans l'ensemble bien équipée en ce qui concerne les transports publics notamment avec 2 gares sur son territoire.
- Elle bénéficie d'un réseau de bus TEC assez étendu mais essentiellement calqué sur la desserte scolaire.
- Les arrêts bus sont à moderniser (revêtements hétérogènes, abris abîmés, manque de parkings vélo ...);
 - Penser desserte fine du territoire notamment via les services que la commune pourrait mutualiser
 - Assurer des bandes bus selon les besoins et les opportunités notamment en sortie de gare de Couvin
 - Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique)
 - Voir si certaines correspondances peuvent être améliorées
 - Réfléchir aux modalités d'attente aux gares de Couvin et Mariembourg
- Assurer l'accessibilité de la commune et de ses pôles
 - Repenser l'accessibilité de certains quartiers et zone en développement – en fonction de ce que définira le Projet de Ville
 - Permettre l'accès aisé aux commerces et équipements
 - Analyser l'impact des projets cités ci-avant sur le réseau routier
- Offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située, et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement vers des parkings judicieusement placés mais qui n'empiètent pas sur les espaces publics de qualité ou destiné à participer aux nouvelles dynamiques urbaines dans le cadre du Projet de Ville
 - Prévoir à temps de nouvelles capacités permettant ces reports
 - Organiser la gestion des durées en fonction des objectifs souhaités
- Organiser les trajets des poids lourds N5/N99 vers Chimay que le contournement ne saura pas capter : efficacité des itinéraires et limitation des nuisances
- Les écoles de Couvin sont plus ou moins bien aménagées. De nombreux efforts ont été fait notamment au niveau des trottoirs et zone 30. Le plus gros des efforts restent à faire au niveau de la dépose scolaire et des liens piétons vers les arrêts TEC.
- Protéger les écoles et les quartiers contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture

