



Avenue Van Volkem, 79 - 1190 Forest - Van Volkemlaan, 79 - 1190 Vorst
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

PHASE 2 ENJEUX ET OBJECTIFS



Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur– Directeur de Projets
- **Delphine Hébert** – Chef de projets
- **Nathan Karkan** – Chargé d'études
- **Irene Tedde** – Chargée d'études

Table des matières

1	Introduction	5
1.1	Avant-propos	5
1.2	Enjeux identifiés	6
1.2.1	Gérer le développement économique et urbain du territoire	6
1.2.2	Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture	6
1.2.3	Augmenter la part modale des transports en commun	7
1.2.4	Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie	8
2	Objectifs	9
2.1	Principes et objectifs supra-communaux	9
2.1.1	Le principe STOP	9
2.1.2	Vision FAST	9
2.2	Les réseaux et schéma intermodal	10
2.2.1	Circulation piétonne	10
2.2.2	Circulation à vélo	11
2.2.3	Réseau de transports en commun	12
2.2.3.1	Liaisons ferrées SNCB	12
2.2.3.2	Réseau TEC	12
2.2.4	Réseau routier	14
2.3	Les volets thématiques	15
2.3.1	Stationnement	15
2.3.2	Mobilité scolaire	15
2.3.3	Transport de marchandises	17
2.3.4	Objectif Smart City Smart Mobility	17
2.3.5	Services de mobilité	18
3	Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action	19
3.1	Stratégie de mobilité à l'échelle communale	19
3.1.1	Schéma stratégique des modes actifs	20
3.1.2	Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité	22
3.1.3	Schéma d'organisation du réseau routier	24
3.1.4	Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville	26
4	La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir	28

Table des illustrations

<i>Figure 1 : Schéma stratégique des modes actifs</i>	<i>21</i>
<i>Figure 2 : Schéma stratégique intermodalité et transports en commun.....</i>	<i>23</i>
<i>Figure 3 : Schéma stratégique d'organisation du réseau routier</i>	<i>25</i>
<i>Figure 4 : Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville</i>	<i>27</i>

1 Introduction

1.1 Avant-propos

La commune de Couvin a confié au bureau d'étude AGORA la conception et la rédaction du **Plan Communal de Mobilité**. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Nous rappelons à ce stade les différentes phases du Plan Communal de Mobilité :

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :	Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé et des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (comptages routiers, enquête de stationnement, statistiques, etc...) et des analyses plutôt qualitatives ont été menées.
Phase 2 : Objectifs	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude. Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
Phase 3 : Plan d'actions	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties : <ul style="list-style-type: none"> • L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ; • Les propositions concernant les volets thématiques ; • La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PCM.**

Les propositions et fiches-projets réalisées dans la phase 3 devront répondre à ces objectifs. Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étagées en phase 3 de l'étude.

Pour chaque mode de déplacement, les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques à celle de la rue, de la commune, et du territoire impacté en dehors de Couvin par les déplacements générés par celle-ci. Viennent ensuite des **objectifs plus précis menant à des actions**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

Les objectifs spécifiques pour les différents réseau et thématiques sont accompagnés **d'indicateurs** qui permettent l'évaluation des résultats (IR) ou d'impact (II). Cela constitue un cadre d'orientation pour le plan d'actions, qui pourra faire usage de ces indicateurs à différentes échelles spatiales (à l'échelle communal, du quartier, etc.) de façon à traduire le niveau d'ambition de chaque objectif sous forme d'une valeur cible à atteindre.

1.2 Enjeux identifiés

1.2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire

Le développement économique et urbain du territoire apporte des évolutions au niveau du nombre et du profil des déplacements, évolutions qu'il faudra anticiper.

Le site est traversé du nord au sud par la route nationale 5 qui fait partie de la E420, qui la relie à Charleroi et à Charleville-Mézières (France), et d'ouest en est par la route nationale 99 Couvin - Chimay.

La réalisation du contournement contribue au désengorgement du trafic de poids lourds sur la N5 passant auparavant de façon massive par le centre de Couvin. Ceci présente une occasion pour la ville d'améliorer le cadre de vie et de redynamiser le centre-ville, voir à ce sujet le projet de ville associé à ce PCM. Par ailleurs, l'ouverture quasi complète en France et en Belgique de l'axe au gabarit autoroutier forme une ouverture au développement économique des entreprises de la région, en particulier vers les territoires de Charleville et Reims, mais également au-delà en direction des vallées de la Saône et du Rhône.

Pour le centre-ville et les villages, les futurs projets urbains en cours d'étude (logements, équipements, infrastructures et espaces publics) impliqueront indéniablement une modification du trafic et des dessertes de transports en commun et réseaux de modes actifs.

La gare ferroviaire SNCB est desservie en terminus pour la ligne L132/L134, raccordée via correspondance à Charleroi au reste de la Wallonie et du pays. Couvin dispose également de plusieurs lignes de bus, notamment vers Chimay, Charleroi et Namur.

D'un point de vue des déplacements de moyenne-longue distance il faudra réfléchir également à la desserte des transports en commun, à des solutions de promotion du covoiturage ainsi qu'à l'intermodalité transport en commun – vélo.

L'augmentation de la population attendue pour les années à venir détermine l'augmentation des déplacements et la pression sur le foncier disponible. Dans ce contexte, il faudra, tenir compte dès à présent de l'aspect mobilité dans l'octroi des permis. Pour cela, le PCM devra définir les principales lignes d'orientation en matière de mobilité qui serviront de guide pour l'administration communale.

1.2.2 Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture

Il faut **promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité** en favorisant autant que possible les modes actifs dans le cadre d'une commune mixte. Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit devenir un **moyen de locomotion quotidien**, comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture. L'essor généralisé du vélo à assistance électrique peut contribuer à accélérer ce changement modal.

Il faut prendre en compte les discontinuités et ruptures urbaines existantes à Couvin, et **saisir les opportunités au niveau des très nombreux chemins, sentiers et venelles existants** pour améliorer l'accessibilité cyclo-piétonne et relier les bassins de vie et d'emploi.

Il faut également **inciter les déplacements de proximité à pied**, tout en tenant bien évidemment compte des PMR. La part modale de la marche à pied à Couvin est similaire à celle des communes limitrophes et à l'ensemble de la Wallonie¹.

Il sera nécessaire de développer la part modale de la marche à pied pour les déplacements de courte distance et ouvrir des chemins sûrs et confortables vers les nouveaux pôles d'habitat et bassins d'emploi. Couvin comprend de nombreux espaces sans trottoirs ou accotements aménagés, et il est utile de donner à chacun sa place, soit par des aménagements, soit par des mesures de cohabitation entre modes en réduisant la vitesse de la circulation motorisée dans les voiries locales. Tous ces déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contacts sociaux et intergénérationnels. Le bilan environnemental est également très favorable.

Une **politique de sensibilisation et d'incitation à l'usage du vélo ou du vélo électrique** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport la formation des enfants au brevet du cycliste, l'aide à l'achat d'un vélo ou vélo électrique sont des initiatives qui permettent de lever les obstacles, surtout les obstacles mentaux pour le vélo, on passe nécessairement par une phase d'essai qui permet de découvrir les avantages et d'apprécier mieux les inconvénients à leur juste proportion ensuite l'essayer, c'est l'adopter.

1.2.3 Augmenter la part modale des transports en commun

La recherche d'une mobilité durable passe inévitablement par des **transports publics attractifs** en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles.

Partant du constat d'une part modale des transports en commun très faible à Couvin, il faudra chercher à **optimiser l'offre de transport public** tenant compte du contexte supra-communal. Pour cela, il s'avère important d'initier un dialogue avec les différents acteurs (TEC, écoles, entreprises, administration communale, etc.) sur les **potentialités des horaires de fonctionnement adaptés** en fonction de la desserte de transport en commun.

Le diagnostic souligne la capacité limitée de la ligne ferroviaire Charleroi-Couvin compte tenu d'une accumulation de limitations infrastructurelles (voie unique non électrifiée, cohabitation avec un trafic de marchandises). Une modernisation de la ligne serait envisagée prochainement et devrait permettre d'améliorer significativement le temps de parcours afin de devenir compétitif avec les déplacements en voiture privée. La modernisation de la ligne Couvin-Charleroi doit se faire parallèlement à l'amélioration de l'accessibilité tous modes. Pour cela, des mesures fortes devront être prises pour améliorer l'**accessibilité cyclo-piétonne** vers les deux gares de Couvin et de Mariembourg.

¹ D'après l'enquête déplacements domicile-travail 2014 (SPF Mobilité et Transports)

Effectivement, **améliorer l'accessibilité** des arrêts TEC et gares SNCB constitue une priorité pour l'augmentation de l'usage des transports en commun et pour une politique plus globale en faveur de l'environnement et d'inclusion de toute personne, ayant un handicap ou non.

La possibilité de combiner différents modes de transport est essentielle, car favoriser l'intermodalité permet l'optimisation du système de transports. L'enjeu est de taille, car actuellement il manque de parkings vélo de qualité dans les gares SNCB et dans les arrêts TEC, ainsi que des parkings relais.

1.2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie

Il faut **organiser la circulation automobile** sur ce territoire possédant un réseau de voiries important afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, ...).

Dans le contexte de Couvin, même si le réseau routier est plutôt bien organisé d'un point de vue de la hiérarchie viaire, il faudra réadapter le gabarit de certaines voiries et réfléchir au statut des collecteurs de quartier. Dans ce contexte en forte mutation à la suite de l'ouverture récente du contournement autoroutier de Couvin (E420), il faudra donc aussi prendre en compte ce nouvel élément central dans l'étude du réseau routier. La prise en considération des besoins des nouveaux projets dans l'organisation du réseau sera également essentielle dans le cadre du plan communal de mobilité.

La gestion de la circulation automobile ne peut pas être détachée des enjeux liés au stationnement. Le diagnostic montre la présence de plusieurs poches de stationnement dans le centre-ville de Couvin souvent largement remplies. Des problèmes de saturation du stationnement dans les poches et en voirie ont néanmoins identifiés de façon ponctuelle. Le diagnostic souligne aussi le manque de visibilité des poches de stationnement. Le développement d'un plan de communication et de signalisation aux entrées de ville et à proximité de ces poches sera étudié.

Une politique de stationnement efficace visant la réorganisation de l'offre dans les quartiers, et la gestion du stationnement à l'échelle du centre-ville, permettrait de rationaliser l'usage de l'espace public et de réduire les nuisances associées au stationnement, telles que la circulation automobile à la recherche de places de parcage ainsi que l'insécurité et le manque d'accessibilité ressentis par les usagers faibles et les automobilistes eux-mêmes.

Une réflexion sur le stationnement dans les différents villages du territoire communal et en lien avec la dépose scolaire devra également être menée afin de proposer des solutions aux nombreuses nuisances qui sont associées à ces pratiques.

2 Objectifs

2.1 Principes et objectifs supra-communaux

2.1.1 Le principe STOP

Le principe STOP, définit un ordre de priorité pour les différents modes de transport. En effet, en premier lieu, il sera prêté attention aux piétons (**S**tappers), ensuite aux cyclistes (**T**rappers), puis aux transports publics (**O**penbaar vervoer) et enfin aux transports privés (**P**rivé-vervoer).

L'application du principe STOP, d'application en Régions flamande et bruxelloise, est requise au cahier de charges et introduit une nouvelle hiérarchie dans la manière de planifier la politique de mobilité (objectifs et moyens) et donc de traiter les différents modes de transport. Nous retrouvons cette hiérarchisation dans les objectifs chiffrés de la vision FAST.



Bannière congrès belge de la route Bruxelles 2017

2.1.2 Vision FAST

La vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal – FAST) préconise des objectifs chiffrés en ce qui concerne la part modale des différents modes de transport auxquelles le PCM doit s'accommoder.

Il s'agit d'objectifs très ambitieux pour la réduction de l'usage de la voiture et l'utilisation de modes de déplacement alternatifs. Dans ce contexte, le PCM doit faire preuve d'ambition et créativité pour tendre vers ces objectifs et dès lors mettre les modes actifs et le transport en commun dans le centre du débat, comme préconisé par le principe STOP, même quand il s'agit de réaménager un carrefour ou de créer une nouvelle liaison routière.

Mode de transport	Objectif FAST– part modale	
	2017	2030
Marche	3 %	5 %
Vélo	1 %	5 %
Bus	4 %	10 %
Train	9 %	15 %
Voiture	83 %	60 %
Partage de voiture (charge moyenne)	1.3	1.8

2.2 Les réseaux et schéma intermodal

2.2.1 Circulation piétonne

L'objectif général est de développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons et assurer leur continuité. Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en adaptant progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton (IR)
Garantir un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie	Nombre de voiries / nombre de voiries accessibles au moins d'un côté (IR)
Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes (IR) Nombre de traversées piétonnes éclairées / Total des traversées piétonnes (IR) ; Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes piétons (II)
Promouvoir les itinéraires de loisir et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens	Longueur des itinéraires de loisir (IR)
Développer les espaces de séjours et les zones de rencontre	Longueur des zones résidentielles et de rencontre / Longueur du réseau communal (IR)

2.2.2 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées.

Autrement dit, développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (obstacles, revêtements abîmés, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables, ...).

Objectif	Indicateur
Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien avec la création d'un réseau dense afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, pôles touristiques et autres activités	Longueur des aménagements cyclables (IR) Nombre de prestataires de biens et de services et arrêts de TC (IR) Longueur de rues cyclables / Longueur du réseau (IR) Longueur de chaussées à voie centrale banalisée / Longueur du réseau (IR) Longueur des zones mixtes (IR)
Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en ouvrant des SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés et maillons du réseau RAVeL	Nombre de SUL / Nombre de sens uniques (IR) Longueur des chemins réservés (IR) Longueur du réseau RAVeL à Couvin (IR)
Favoriser les déplacements à vélo en marquant des zones avancées aux feux, les aires à circulation mixte ou le tourne à droite / tout droit au feu rouge (panneaux B22 / B23).	Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux (IR) Panneaux B22/B23 / Nombre des carrefours à feux (IR)
Installer et entretenir des équipements de parage des vélos aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, pôles touristiques, ...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité	Nombre d'emplacements de stationnement vélo et nombre de parkings vélo sécurisés aux arrêts TEC / Nombre d'emplacements de stationnement vélo et nombre de parkings vélo sécurisés sur la commune (IR) Nombre de sites de stationnement vélo (IR)
Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo : <ul style="list-style-type: none"> • Pour les jeunes (ramassage scolaire à vélo, brevets du cycliste, etc...) ; • Pour les trajets vers les commerces et services locaux • Promotion du vélo à assistance électrique pour certains trajets et distances plus longues 	Nombre de services ou d'actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo (IR) Mobility Manager dans les entreprises / nombre d'entreprises (de taille suffisante pour avoir un MM) (IR) Nombre d'entreprises ayant une douche pour les cyclistes qui y travaillent (II)

2.2.3 Réseau de transports en commun

L'objectif général est de faciliter les conditions de circulation des transports en commun, d'améliorer la qualité d'accueil et l'intermodalité des arrêts de bus et de train (parcage vélo, quais accessibles aux PMR, abris, signalétique), et d'étudier l'amélioration ou l'ouverture de certaines correspondances, ainsi que l'impact d'une augmentation de l'amplitude horaire des TC et de la densification du nombre de bus/jour.

2.2.3.1 LIAISONS FERRÉES SNCB

Objectif	Indicateur
Valoriser l'intermodalité train-vélo via l'installation de parking vélos et la mise en place d'un réseau cyclable structurant depuis et vers les gares de Couvin et Mariembourg	Nombre d'emplacements vélos (IR)
Améliorer l'accessibilité à la gare de Couvin	Longueur des cheminements-du réseau piéton dans un rayon de 300 mètres autour de la gare (IR) Longueur des cheminements-du réseau cyclable dans un rayon de 1500 mètres autour de la gare (IR)
Améliorer l'accessibilité PMR à la gare de Mariembourg	Nombre de place de stationnement PMR (IR)
Favoriser l'intermodalité train – bus dans les deux gares	Nombre de montées-descentes à l'arrêt Gare de Couvin (II) Nombre de montées-descentes à l'arrêt Gare de Mariembourg (II)
Inciter au report modal par la réorganisation des stationnements	Taux d'occupation des parking voitures SNCB (IR) Nombre d'emplacements voitures aux parking SNCB (IR)

2.2.3.2 RÉSEAU TEC

Les marges de manœuvre d'un plan communal en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise les objectifs suivants :

Objectif	Indicateur
Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	Nombre d'arrêts accessibles / Nombre total d'arrêts (IR)
Favoriser l'intermodalité bus-vélo	Nombre d'arrêts disposant de parking vélo / Nombre total d'arrêts (IR)
Assurer des bandes bus selon les besoins et les opportunités notamment en sortie de la gare de Couvin	Longueur de site spécial franchissable-bande bus réalisés / Longueur totale projetée (IR)
Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail	Nombre de montées- descentes aux arrêts (II) Nombre d'abonnements / an (II)

Objectif	Indicateur
Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique)	Nombre d'arrêts aménagés / Nombre d'arrêts total (IR) ^o Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR (IR)

2.2.4 Réseau routier

L'objectif général est d'assurer l'accessibilité des bassins de vie et d'emploi de la commune, commerces, et équipements tout en limitant au maximum les nuisances associées au transport individuel.

Objectif	Indicateur
Modérer la vitesse	Vitesse V85 ² sur l'axe (II)
Réduire la vitesse dans les centres à l'aide d'aménagements spécifiques	Longueur des zones 30 / Longueur du réseau communal (IR) Vitesse V85 sur les axes « zone 30 » (II)
Anticiper les effets induits, en termes de flux de circulation supplémentaire et stationnement, des projets	Nombre d'EVP ³ entrant-sortant de la zone (II)
Pacifier la traversée du centre-ville de Couvin	Nombre d'EVP sur ce tronçon / Jour (II)
Mise en place d'aménagements et de mesures d'accompagnement pour réduire/canaliser le trafic de transit	Volume / Capacité (II)
Sécuriser les carrefours problématiques	Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes (II)
Permettre l'accès aisé aux commerces et équipements des centres-bourgs	Longueur des aires de rencontre / Longueur réseau centre-ville (IR) Nombre de places de parking de dissuasion (hors centre-ville) (IR)
Diminuer le trafic lié à la dépose et reprise scolaire	Part modale de la voiture par institution dans les déplacements scolaires (II)
Aménager la mobilité en pensant à la convivialité pour les habitants et visiteurs	Étude du ressenti subjectif de la convivialité du centre de Couvin et de Mariembourg par les usagers (II)

² V85 = seuil de la vitesse pratiquée par 85% des véhicules

³ EVP = équivalent véhicules particuliers

2.3 Les volets thématiques

2.3.1 Stationnement

Élément de base à étudier dans le cadre d'un PCM, l'organisation de la demande en stationnement doit permettre de **combiner les concepts de cadre de vie et d'accessibilité**.

Objectif	Indicateur
Organiser un système de parcage cohérent en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour	Nombre d'emplacements règlementés (IR) Taux d'occupation (II) Taux de rotation (II)
Anticiper les effets induits des projets du Projet de Ville sur l'offre et la demande	Densification (hab. / km ² dans le centre-ville vs hab. / km ² sur la commune) (IR)
Réorganiser le stationnement aux abords des écoles	Nombre de parkings de dépose-minute / Nombre d'établissements (IR)
Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune, en spécialisant les usages en fonction d'une gestion des durées	Nombre de places règlementées / Nombre de places du périmètre considéré (IR)

2.3.2 Mobilité scolaire

La diminution de l'usage de la voiture et la sécurisation des abords des écoles constituent les objectifs généraux qui peuvent être subdivisés dans des objectifs plus spécifiques :

Objectif	Indicateur
Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes en matière de mobilité Promouvoir l'utilisation des modes actifs	Brevet du cycliste – nombre de classes concernées (II)
	Brevet du cycliste – nombre de participants (II)
	Semaine de la mobilité – nombre d'activités organisées (IR)
	Semaine de la mobilité – nombre de participants (II)
	Nombre de PDS (<i>Plan de Déplacements Scolaires</i>) réalisés (IR)
	Nombre de référents EMSR (<i>Education Mobilité Sécurité Routière</i>) dans les écoles / Nombre d'écoles (IR)
Les abords des écoles doivent inciter le plus possible à l'usage des modes actifs	Nombre (d'usagers) de pédibus et vélo-bus en fonctionnement (II)
	En lien avec indicateurs « réseau modes actifs » Longueur de rues scolaires / Longueur de zones scolaires (IR)
Protéger les écoles contre le trafic de transit, les	En lien avec indicateurs « réseau routier »

vitesses excessives, les nuisances de la voiture

2.3.3 Transport de marchandises

L'objectif général est de limiter au maximum le trafic poids lourds routier notamment en réorientant le transport de marchandises vers des modes de transports les plus adaptés (ferroviaire, eau, routes des TEC, last miles à vélo...) et, dès lors, d'organiser les trajets des poids lourds pour utiliser les itinéraires les plus efficaces et causant le moins de nuisances possibles.

Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Limiter le transit des PL par les centres	Nombre de PL sur chaque tronçon / jour (II)
Réorganiser les parkings dédiés pour les poids lourds	Nombre d'emplacements de parking poids-lourds aux endroits stratégiques (IR)
Participer à la réflexion sur une aire de repos (auto) routière sur le parcours de la N5 entre la France et Charleroi	Néant
Organiser les trajets des poids lourds N5/N99 vers Chimay	Néant
Monitorer à intervalles réguliers l'évolution de la circulation des PL afin d'évaluer et anticiper les tendances futures	Nombre de PL sur chaque tronçon / jour (II)

2.3.4 Objectif Smart City Smart Mobility

L'émergence rapide des nouvelles technologies, telles que les smartphones et tablettes, et des dispositifs mobiles en général, associée aux connexions sans fil Bluetooth et les progrès de l'internet of things, crée de nouvelles opportunités pour la gestion de la mobilité. Nous préconisons les objectifs suivants :

Objectif	Indicateur
Évaluer les avantages et inconvénients d'une gestion plus dynamique des places de stationnement sur les parkings dans le centre de Couvin	Néant
Envisager l'information des usagers via les interactions et mises à dispositions permises par des applications pour dispositifs mobiles de type smartphone & tablettes	Nombre de téléchargements de l'application (IR)

2.3.5 Services de mobilité

Objectif	Indicateur
Favoriser le covoiturage	Covoiturage – nombre de parkings (IR)
Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre –service, etc...)	<p>Service de réparations de vélos – nombre de réparations / an (IR)</p> <p>Autopartage – nombre d’adhérents (II)</p> <p>Nombre de véhicules privés partagés (II)</p> <p>Nombre de véhicules partagés par des entreprises / Nombre des usagers (II)</p> <p>Nombre d’attractions « vélo bienvenue » / Nombre d’attractions présentes sur la commune (y compris gîtes, chambres d’hôte...) (II)</p> <p>Nombre de Mobipôles sur la commune (IR)</p> <p>Nombre de transport et de km via flexi-TEC, le CPAS, etc. (II)</p>
Pérenniser les services de mobilité pour les personnes isolées et PMR	Néant

3 Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action

Tenant compte des enjeux identifiés lors de la phase 1 du PCM et des objectifs définis auparavant, il est temps de définir une stratégie de mise en œuvre qui trace les lignes d'orientation pour les actions qui seront menées lors de la phase 3 du PCM.

Cette stratégie a été réalisée pour deux échelles spatiales différentes : l'échelle communale et l'échelle du centre-ville, étant donné le grand nombre d'enjeux qui y sont situés et la concentration d'habitat et pôles générateurs de déplacement.

3.1 Stratégie de mobilité à l'échelle communale

À l'échelle communale nous avons défini trois axes d'action stratégique :

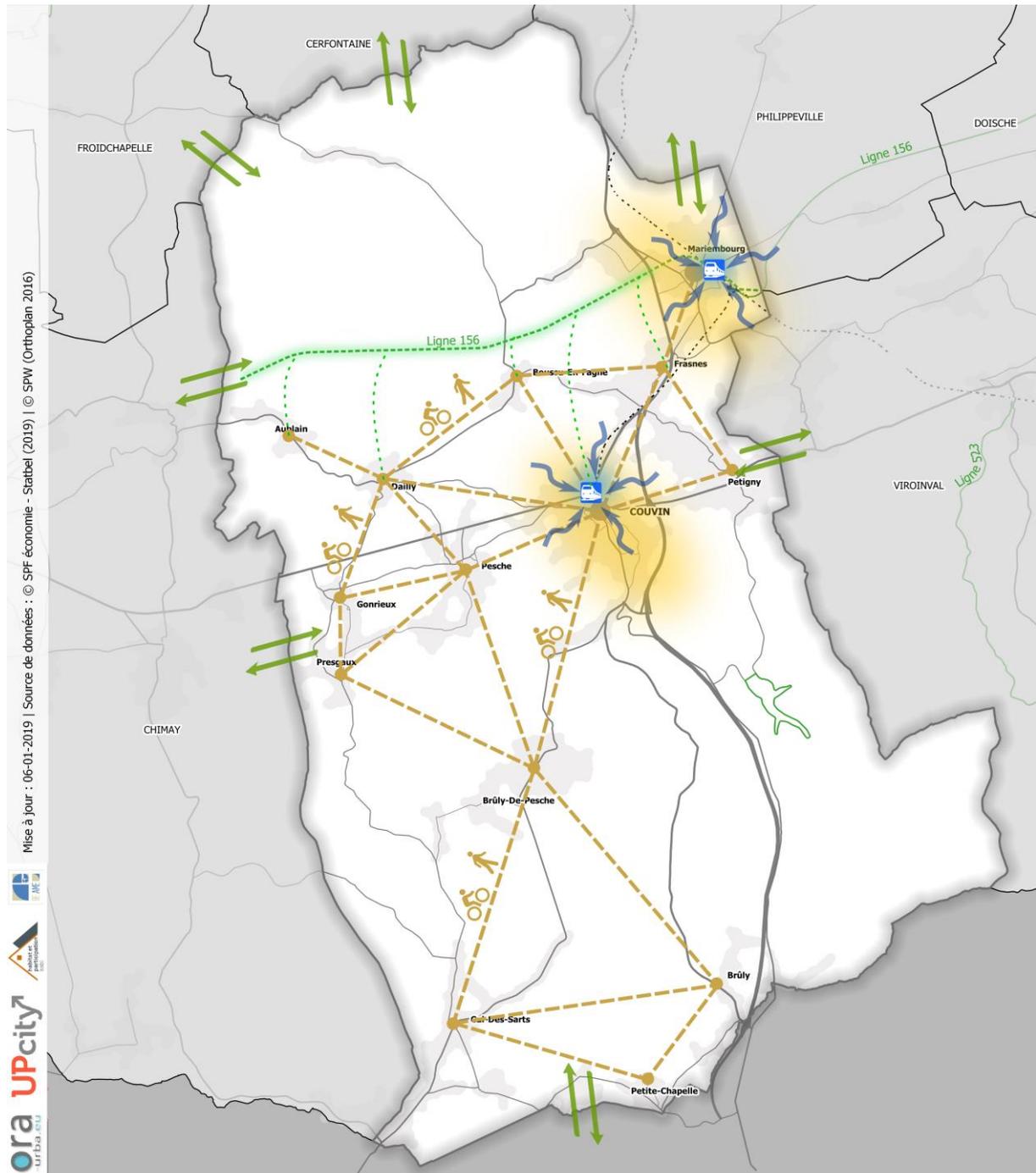
- Le schéma stratégique de connexion rurale et urbaine, qui définit les lignes d'orientation au niveau des **réseaux modes actifs** et de cohésion territoriale ;
- Le schéma stratégique de **transports en commun et intermodalité**, qui prend en considération les possibilités de développement au niveau supra-communal et les besoins en matière d'accessibilité des gares, écoles, ainsi que d'autres pôles d'attraction de déplacements ;
- Le schéma d'**organisation du réseau routier**, qui reprend les principales réflexions à mener au niveau du réaménagement de certains carrefours et tronçons de voirie jugés problématiques, ainsi que sur la circulation automobile à l'échelle des quartiers et de la commune.

3.1.1 Schéma stratégique des modes actifs

Ce schéma se décline dans des actions concrètes en faveur de modes actifs :

- Rénovation et réaménagement de trottoirs et traversées piétonnes ;
- Assurer la continuité des cheminements piétons à travers la valorisation de venelles, chemins, sentiers et passerelles (notamment sur l'Eau Noire) ;
- Identifier les chaînons prioritaires du réseau cyclable et les sous réseaux prioritaires, afin d'obtenir un lien vélo complet, sécurisé, utilisable et attractif et de manière à orienter Couvin vers une « commune cyclable », avec la possibilité d'effectuer des déplacements à vélo pour le loisir et pour les déplacements quotidiens ;
- Étudier les connexions vélo entre les villages autour du centre-ville de la commune et entre les principaux pôles générateurs de déplacements ;
- Développer dans le long terme le potentiel de Couvin par rapport au tourisme à vélo ;
- Réfléchir à la déclinaison d'une politique cyclable sur l'ensemble du territoire ;
- Mener une réflexion sur les liens cyclables avec les communes voisines (Chimay, Froidchappelle, Cerfontaine, Philippeville et Viroinval) ;
- Combler les chaînons manquants, notamment au niveau de la partie sud du territoire communal où sont localisés d'importants pôles d'emploi à l'échelle communale comme L'albatros (Petite-chapelle) ;
- Assurer la mise en place d'infrastructures de stationnement vélo aux pôles principaux de Couvin ;
- Penser la pertinence des futurs projets en mettant en avant l'aspect mobilité ;
- Atténuer les coupures existantes via des réaménagements paysagers ;
- Articuler le réseau cyclable sur les grands itinéraires potentiels, notamment le RAVeL, en étudiant à ce propos les chemins à (ré)ouvrir
- Améliorer la perméabilité du réseau cyclable en systématisant les SUL où cela s'avère possible d'un point de vue de la sécurité des usagers ;
- Etudier prioritairement la mise en place d'une piste cyclable reliant le RAVeL de Mariembourg à Couvin via Frasnes-lez-Couvin, avec deux branches, une vers l'est et l'autre vers l'ouest ;
- Prioriser la mise en place d'un réseau cyclable structurant depuis et vers les 2 gares du territoire afin de valoriser l'intermodalité train-vélo à ces gares ;
- Réfléchir aux liens piétons vers les arrêts TEC. Le nombre d'arrêts possédant une accessibilité piétonne et PMR conforme est très faible ;
- Encourager la pratique du vélo chez les élèves de l'enseignement secondaire⁴ ;
- Réfléchir, en partenariat avec les établissements scolaires, à la mise en place de parkings vélo couverts et sécurisés au sein des écoles (comme c'est le cas actuellement à l'école communale de Mariembourg) ;
- Analyser les résultats de l'enquête scolaire, un document essentiel à considérer pour le plan d'action, notamment pour ce qui concerne les liaisons cyclables à aménager pour pouvoir se rendre à l'école à vélo.

⁴ D'après les résultats récoltés par l'enquête scolaire (2018), l'utilisation du vélo comme moyen de transport vers l'école est complètement marginale chez les élèves de l'enseignement secondaire.



Mise à jour : 06-01-2019 | Source de données : © SPF économie - Statbel (2019) | © SPW (Orthoplan 2016)

Logos:

PCM Couvin - Phase 2
SCHÉMA STRATÉGIQUE DES MODES ACTIFS

Limite communale	Favoriser le développement des modes actifs dans les centres
Gares SNCB	Améliorer l'accessibilité des pôles SNCB pour les modes actifs
RAVeL existant	Favoriser les connexions entre les différents villages pour les modes actifs
RAVeL à l'étude	
Liaisons intercommunales en modes actifs	
Relier le réseau cyclable au futur RAVeL	

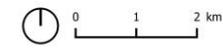


Figure 1 : Schéma stratégique des modes actifs

3.1.2 Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité

Ce schéma se décline dans des actions concrètes en faveur du transport en commun, de l'intermodalité bus / train-vélo ainsi que des services de mobilité :

- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de leur accessibilité ;
- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de l'intermodalité bus-vélo ;
- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de leur qualité (modernisation) ;
- Étudier les besoins futurs et le dimensionnement du transport en commun, notamment pour ce qui concerne le projet du centre commercial ;
- Étudier la possibilité de mutualiser ou de permettre l'utilisation par tous les citoyens des outils de déplacement des opérateurs privés (la Croix-Rouge fait un trajet Oignies – Couvin tous les matins à 5h et un trajet retour vers 20h, le CFV3V propose le libre parcours à ses membres pour 80€/an...) ;
- Assurer l'accès aux nouveaux quartiers ;
- Optimiser le positionnement des bus à la gare de Couvin ;
- Réfléchir aux modalités d'attente aux gares de Couvin et Mariembourg ;
- Assurer des bandes bus selon les besoins et les opportunités notamment en sortie de gare de Couvin qui est aujourd'hui problématique ;
- Organiser l'intermodalité train-bus à la gare de Couvin, en considérant l'opération « FlexiTEC », laquelle rabat le réseau bus vers les gares ;
- Améliorer l'accès aux différents pôles d'activités (sport, culture, emploi, écoles) via, entre autres, une signalétique facilement reconnaissable et efficace ;
- Mener une réflexion globale sur l'avenir de la gare de Mariembourg et son développement en tant que pôle multimodal ;
- Améliorer l'accessibilités aux voies de la gare de Mariembourg pour les cyclistes depuis la Chaussée de Fagnolle ;
- ~~Intégrer la possibilité~~ Défendre la volonté d'avoir une ligne reliant Chimay à Dinant via Couvin, option partiellement envisagée par l'AOT ;
- Réfléchir aux demandes reçues par les riverains par rapport au déplacement de certains arrêts bus vers des endroits plus intéressants à niveau de desserte ; cela est également une occasion pour revoir les itinéraires actuels des bus ;
- Analyser la pertinence de la voirie uniquement dédiée aux bus à niveau de la ZACC 2 et revoir l'itinéraire si nécessaire ;
- Mener une réflexion par rapport à l'identification de terrains ~~d'un terrain communal~~ pour l'installation d'un ou plusieurs parkings de covoiturage afin de garantir de plus en plus la possibilité d'intermodalité ;
- Favoriser l'émergence d'une solution de mobilité quotidienne en lien avec la ligne ferroviaire Couvin – Treignes (TPàD, abonnement CFV3V à prix réduit pour les locaux, mini véhicule électrique, CNG ou autre sur cette ligne...) ;
- Étudier la réorganisation du réseau AOT/OTW en cours en soutenant la création d'une ligne Express est – ouest (Chimay – Dinant).

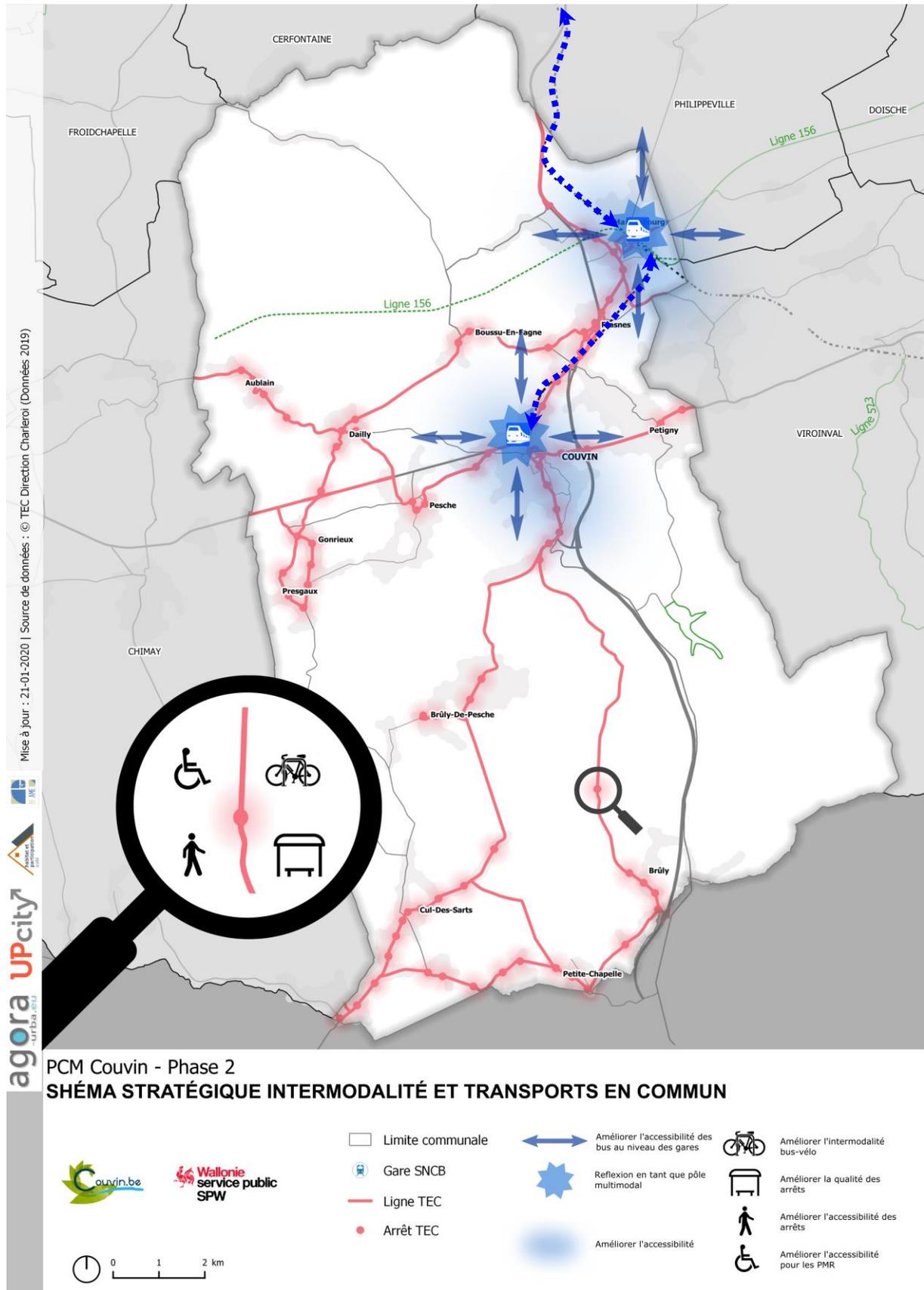


Figure 2 : Schéma stratégique intermodalité et transports en commun

3.1.3 Schéma d'organisation du réseau routier

Les développements récents avec la construction de la voirie de contournement et la diminution du trafic poids lourds constituent une opportunité pour la réorganisation du réseau routier. Dans ce contexte nous préconisons les actions suivantes :

- Étudier les impacts liés au contournement au niveau du centre-ville tout en saisissant cette opportunité pour réorganiser la circulation automobile de façon à trouver une cohabitation optimale entre les différents modes de transport (rue cyclable ou zone de rencontre par exemple) ;
- Étudier la desserte des futurs projets, pour l'accessibilité TEC, par rapport aux modes actifs et au trafic automobile, tout en considérant l'offre en stationnement ;
- Étudier les nécessités en matière de mobilité par rapport à l'urbanisation de la ZACC 2 ;
- Étudier les recommandations en matière de mobilité par rapport au déplacement de l'administration communale et du CPAS sur le site du Bercet ;
- Articuler la création de nouveaux parkings de covoiturage avec le projet de réaffectation de l'aire située à Frasnes le long de la E420 (au niveau du Comptoir des Fagnes). La mise en place d'une aire de repos pour les poids-lourds devra également y être étudiée. Réfléchir à la politique de gestion du stationnement, notamment en ce qui concerne le centre-ville de Couvin ;
- Étudier la desserte de la zone d'activités économiques de Mariembourg ;
- Analyser la circulation routière au centre de Mariembourg et évaluer des variantes de circulation ;
- Organiser les trajets des poids lourds N5/N99 vers Chimay que le contournement ne saura pas capter ;
- Mener une réflexion par rapport à la signalétique depuis / vers le contournement.

En ce qui concerne la sécurisation des carrefours et des quartiers :

- Étudier les possibilités de réaménagement de carrefours et tronçons jugés problématiques (N5 # rue de Regniessart # rue de la Falaise, N99 au niveau de la traversée de Petigny, Barrière de Gonrioux, etc.) ;
- Étudier des mesures visant réduire les nuisances de la circulation automobile (trafic de transit) dans les quartiers du centre-ville ;
- Sécuriser et faciliter les traversées des voiries régionales pour les piétons (feu, bouton d'appel) ; prioritairement le long de la N5 ;
- Sécuriser les abords d'écoles par le biais d'aménagements particuliers afin de modérer la vitesse des véhicules et de limiter le stationnement sauvage.

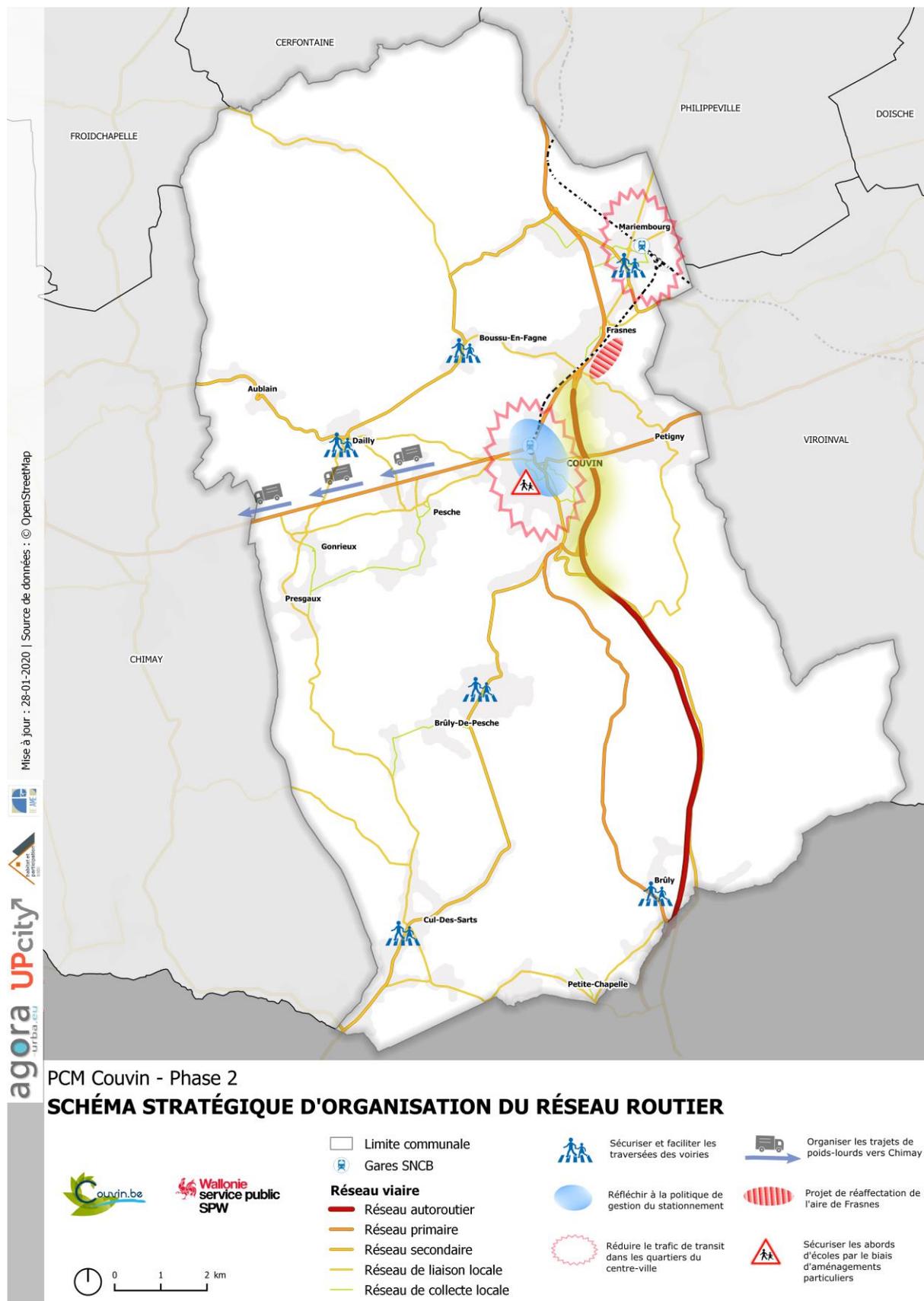


Figure 3 : Schéma stratégique d'organisation du réseau routier

3.1.4 Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville

Dans la définition de la stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville, nous gardons la cohérence avec la stratégie à l'échelle communale. Des actions concrètes portent sur les différents réseaux et thématiques :

- Améliorer l'accessibilité piétonne de façon à atténuer les coupures et connecter les différents quartiers ;
- Revaloriser le quartier de la gare y compris l'ancien cœur de ville ;
- Réorganiser l'offre et la gestion du stationnement afin d'atténuer la saturation des poches de stationnement du centre-ville (Grand' Place et Place Piron principalement) ;
- Mener une réflexion par rapport à la possibilité d'une gestion dynamique du stationnement dans le centre-ville de Couvin, avec un affichage en temps réel ;
- Étudier les possibilités d'aménagement d'un boulevard urbain en centre-ville sur la N5, au travers de la modification de la configuration de la voirie et des trottoirs ;
- Réfléchir à l'amélioration de la mobilité dans le boulevard urbain tout en garantissant l'accessibilité aux différents commerces et services. Cette réflexion doit tenir en compte des objectifs en matière de perméabilité cyclable ainsi que de la diminution des nuisances associées au transport individuel ; une réflexion autour de la mise en place de bandes cyclables sur la N5 devra être menée⁵ ;
- Réévaluer la politique de stationnement au niveau communal ;
- Réfléchir à l'accessibilité piétonne et cyclable, et l'accès automobile du centre commercial depuis le centre-ville ;
- Réorganiser le stationnement autour des places (Grand' Place de Couvin et de Mariembourg, et Place Piron) et les réaménager en espaces publics qualitatifs ;
- Gérer les conséquences en termes de mobilité du développement du centre-commercial, notamment pour ce qui concerne les accès et avec attention particulière au carrefour à feux situé au croisement entre la N99 et la N5, notamment aux moments où les entrées et sorties au centre commercial sont nombreuses (vendredi soir et samedi après-midi principalement).

⁵ La largeur de la chaussée le permet aisément.

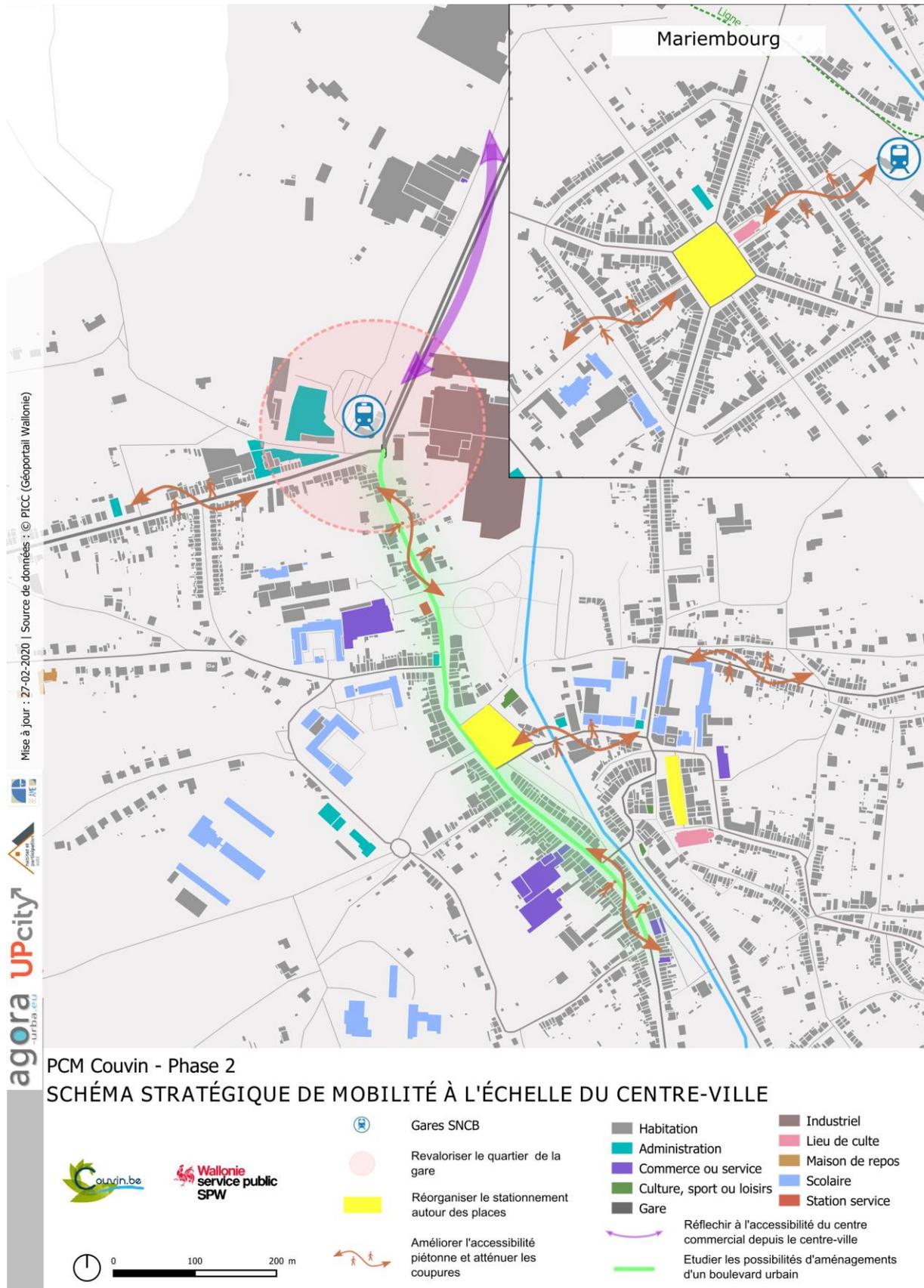


Figure 4 : Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville

4 La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser**, voire de l'éduquer pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Elle vise également à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes
- Réunions publiques à chaque étape décisive, dans la foulée des réunions menées dans le cadre du projet de ville
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique
- De l'effet d'entraînement sur les parents
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une prise d'habitude à l'usage de ce mode (faire passer le brevet des cyclistes dans le cadre de la vie scolaire)
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, ...). **La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.**

