

FICHE-MOBILITE DE COUVIN



Sommaire

CADRE MÉTHODOLOGIQUE.....	3
1. FICHE DESCRIPTIVE DE LA COMMUNE	3
1.1. CARTE	4
1.2. PLANS ET PROGRAMMES D’ACTION.....	5
1.3. ORGANES CONSULTATIFS.....	5
1.4. PERSONNES RESSOURCES INTERNES À L’ADMINISTRATION.....	5
2. ÉTAT DES LIEUX AU NIVEAU DE L’OFFRE DE TRANSPORT.....	6
2.1. MODES ACTIFS	6
2.2. OFFRE SNCB	9
2.3. OFFRE TEC – OTW.....	10
2.4. OFFRE TRANSPORTS À LA DEMANDE (TAD).....	10
2.5. OFFRE AU NIVEAU AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE.....	11
2.6. SITE POTENTIEL POUR UN MOBIPÔLE (PÔLE D’ÉCHANGE MULTIMODAL).....	11
3. ANALYSE DES ENJEUX ET RECOMMANDATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ	13
3.1. ANALYSE DES ENJEUX	13
3.2. RECOMMANDATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ	13
4. CARTE GÉNÉRALE DE CHARLEROI MÉTROPOLE.....	15

Cadre méthodologique

Pourquoi cette fiche-mobilité ?

Cette fiche-mobilité est un outil d'aide à la décision pour les élus, agents et opérateurs communaux actifs, directement ou indirectement, dans le transport de personnes au niveau local. Elle rassemble les informations internes de vos services et les données mobilité relatives à votre commune. Ces informations constituent une base pour construire tout dossier, alimenter toute réflexion ou tout débat sur les besoins en déplacements de votre territoire et les enjeux qui en découlent.

Cette fiche-mobilité est le complément naturel des démarches déjà lancées ou réalisées par les communes (PCM, PCS, PCDR) ou du Plan Urbain de Mobilité (PUM) à venir au niveau du territoire de Charleroi Métropole. Elle est le fruit des consultations et analyses de terrain avec les élus, les agents communaux et les opérateurs de transport, tel le TEC. Elle se veut un outil simple, accessible et compréhensible du plus grand nombre afin que tout un chacun puisse appréhender au mieux les nombreux enjeux liés à la mobilité des personnes sur chacune des communes de Charleroi Métropole.

Quels sont les objectifs de cette fiche-mobilité ?

Concrètement, cette fiche-mobilité poursuit trois objectifs :

- **1° répondre aux besoins des citoyens en matière de transports**, en rassemblant toutes les informations et données disponibles pour aider la commune à répondre à des appels à projets à venir en matière de mobilité
- **2° trouver une solution sur mesure pour les publics les plus isolés et précarisés** (enjeu de mobilité inclusive) afin de renforcer l'égal accès aux services de base essentiels à l'existence du quotidien
- **3° mobiliser les ressources de la commune pour atteindre, à son niveau, les objectifs de parts modales que la Wallonie s'est assignée dans la Note FAST 2030** (décrits dans la Stratégie Régionale de Mobilité¹)

Les objectifs de parts modales sont repris dans le tableau ci-dessous. Chaque niveau de pouvoir est amené à s'impliquer au niveau de son territoire d'action pour atteindre ces objectifs et réduire la place prédominante de la voiture.

	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les
besoins en
déplacement de
5%
→ COWORKING

1. Fiche descriptive de la commune

Qu'il s'agisse d'animer un débat au sein d'une commission consultative, de répondre à un appel à projet ou de préparer une Note au Collège afin de prendre position sur un sujet, il est essentiel de disposer des données les plus adéquates et les plus récentes. Cette partie de la Fiche-Mobilité reprend les caractéristiques qui définissent le territoire communal. Les rassembler permettra de gagner un temps important dans les appels à projets à venir auquel votre commune participera.

¹ <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-de-mobilite-regionale-wallonne/strategie-regionale-de-mobilite.html>

1.1. Carte

La Commune de Couvin compte 13 745 habitants pour un territoire de 206,93 km². Elle est parcourue par les réseaux suivants : [listez les différents réseaux routiers, autoroutiers, cyclables/Ravel/Points Nœuds/....

- Réseaux ferroviaires suivants : L132-134 [Couvin-Charleroi], L132 exploitée par le CFV3V reliant Mariembourg-Treignes
- Réseaux routiers et autoroutiers suivants : E420, N99
- Réseaux routiers communaux : 464 km de voiries
- Réseaux cyclables suivants : réseau RAVEL [L156] Aublain => Mariembourg – Haute-Meuse (tronçon Boussu-en-Fagne/Mariembourg en voie de finition pour été 2023) ; circuit RAVEL autour du Ry de Rome ; réseaux Points nœuds



1.2. Plans et programmes d'action

Afin de mieux connaître les besoins en mobilité de ses habitants, la Commune de Couvin s'est impliquée dans les plans et programmes suivants :

- Programme Communal de Développement Rural : oui [2016]
- Plan Communal de Mobilité: 2002 (PICM avec Viroinval) – actualisation du PCM [2019-BE AGORA]
- Politique Locale Energie Climat [POLLEC 3] – Convention des Maires : oui [2018]
- PCS 2020-2025 : oui – Axe 7 (insertion sociale par la mobilité)
- Stratégie de Développement Communale : oui, via le projet de rénovation urbaine du centre-ville + concrétisation des fiches du PCDR et du PCM
- Programme LEADER : oui (fiche PWDR Maison Forêt Pays de Chimay)
- Autre(s) programme(s) : non

Au niveau de son Plan Stratégique Transversal (PST), l'enjeu de la mobilité se retrouve au travers des Fiches-Actions suivantes :

- Fiche-Action 10 – repenser la politique du stationnement en centre-ville
- Fiche-Action 9 – créer ou réhabiliter des sentiers au sein des villages ou entre les villages et/ou transfrontaliers
- Fiche-Action 1 – créer une voie de mobilité douce le long des berges de l'Eau Noire pour relier les Grottes de Neptunes au Couvidôme
- Fiche-Action 8 – valoriser l'usage des sentiers en pérennisant leur entretien
- Fiche-Action 4 – Aménagement du parking de la Ferme Walkens à Couvin

1.3. Organes consultatifs

La Commune de Couvin a institué les conseils consultatifs suivants :

- Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité [CCATM] : non
- Conseil consultatif communal des aînés [CCCA] : en cours de renouvellement
- Conseil consultatif des jeunes [CCJ] : non
- Commission Locale de Développement Rural [CLDR] : oui [2016]
- Commission communale du vélo [CCV] : oui [Commune pilote Wallonie cyclable]
- Autre(s) programme(s) : non

Impliquer le citoyen pour répondre aux besoins de terrain via une gouvernance participative est le moyen le plus efficace pour les faire ensuite adhérer aux services de transports qui seront mis en œuvre par la suite.

1.4. Personnes ressources internes à l'administration

Afin de mener à bien ces plans/programmes, la Commune de Couvin peut compter sur les personnes suivantes :

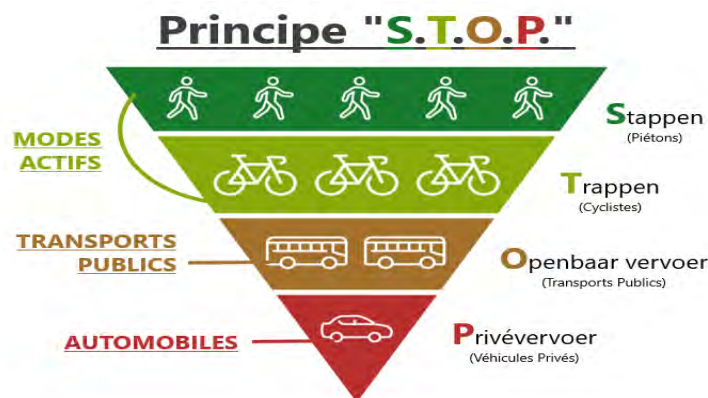
- Conseiller en Mobilité [Cem] : Régis Marée
- Conseiller Aménagement territoire Urbanisme : non
- Référent EMSR (Cours enseignant) : oui
- Conseiller Energie : service assuré via le Guichet Energie de Philippeville
- Coordinateur POLLEC : recrutement en cours
- Autre(s) personne(s) – conseiller(s) : non

L'objectif est ici de constituer une équipe-projet qui travaillera de manière décloisonnée, transversale afin de mettre en commun leurs expériences respectives et constituer les dossiers les plus crédibles dans les appels à projets à venir.

2. État des lieux au niveau de l'offre de transport

Répondre aux besoins en transport de ses citoyens suppose d'abord de bien connaître l'ensemble de l'offre de transport qui existe sur votre territoire communal. A défaut, elle permet aussi de voir quels opérateurs sont absents dans cette offre de services et voir ainsi comment la compléter au niveau local. Cet état des lieux est complémentaire à toute autre démarche qui serait déjà en cours [ou aurait été réalisée] sur votre commune, notamment au niveau des PCM ou des PCDR.

Cette analyse de l'offre de transports [et des réseaux d'infrastructures qui les accompagnent] s'inscrit dans le *Principe STOP* qui vise à renverser la priorité jusque-là accordée à la voiture, en mettant d'abord en avant les modes actifs [marche et vélo], les transports collectifs [transports à la demande, TEC, SNCB,...], les usages partagés de la voiture [covoiturage et autopartage], puis seulement, l'usage de la voiture à titre individuel [autosolisme]. Ce principe est illustré dans le schéma ci-dessous.



2.1. Modes actifs

FAST 2030 vise 5 % de part modale pour la marche et 5 % pour le vélo. C'est un véritable défi pour chaque commune de Wallonie. Comment y parvenir ? En conjuguant les trois leviers suivants ensemble :

- Développer des infrastructures de qualité et sécurisées (cheminements piétons et pistes cyclables)
- Mener des campagnes de sensibilisation intensives pour mettre en avant les bienfaits du vélo et de la marche auprès du citoyen => et par là, faire évoluer les comportements de la population
- Développer les services qui en favorisent la pratique au quotidien.

Couvin est une ville qui remet le vélo au cœur de ses priorités. Cette volonté se concrétise au travers des dossiers suivants :

- Développement d'un nouveau plan de circulation sur Pesche-centre (intégré en tant que Fiche-projet du PCM et dont une partie du cofinancement a été obtenu via l'appel à projet Aménagements temporaires)
- Dépôt et sélection de notre Ville dans le cadre du Programme Commune-pilote Wallonie cyclable (Wacy) dont la stratégie est reprise ci-dessous
- Développement des animations vers les réseaux scolaires (via les actions EMSR de l'Agence Mobilité et de son Pôle Vélo)

La stratégie cyclable de la Ville de Couvin est en train de se concrétiser au travers des axes repris ci-dessous.

Il est nécessaire de **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 sera essentiel de prendre en compte les discontinuités et ruptures urbaines existantes à Couvin, et de **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.

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.

L'objectif général est donc 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, ...].

Les connexions les plus courtes entre les centres de villages ont été présélectionnées de façon de développer un réseau cyclable efficace pour les **déplacements au quotidien** et pas uniquement pour le loisir.

L'aménagement cyclable proposé pour chaque tronçon du réseau a été décidé à partir de l'étude des éléments suivants :

- Hiérarchie viaire ;
- Régime de vitesse ;
- Largeur de la voirie.

Les possibilités d'aménagements proposées sont réparties comme suit :

- **Piste cyclable séparée [PCS]** : la piste cyclable séparée est une bande de circulation réservée aux cyclistes et qui présente une séparation physique avec le reste de la voirie ; ce type d'aménagement est recommandé lors des grandes voies de circulation ; la piste cyclable séparée a une largeur minimale de 1,3 m si unidirectionnelle et de 2 m si bidirectionnelle ;

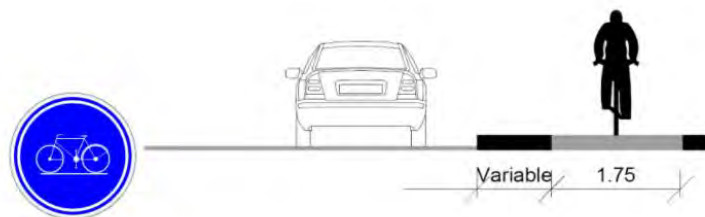


Figure 1. Piste cyclable séparée unidirectionnelle (largeur optimale)

(Source : Sécurithèque)

- **Piste cyclable marquée [PCM]** : la largeur minimale de la piste est de 1,1 m, mais une largeur de 1,3 m est conseillée si possible ; la largeur totale de la voirie à double sens sans stationnement et sans marquage axial est de 7,6 - 8 m minimum ; avec stationnement sur les deux côtés de la voirie, la largeur nécessaire est de 13,3 m (le parking + la zone tampon est en total 2,8 m) ;

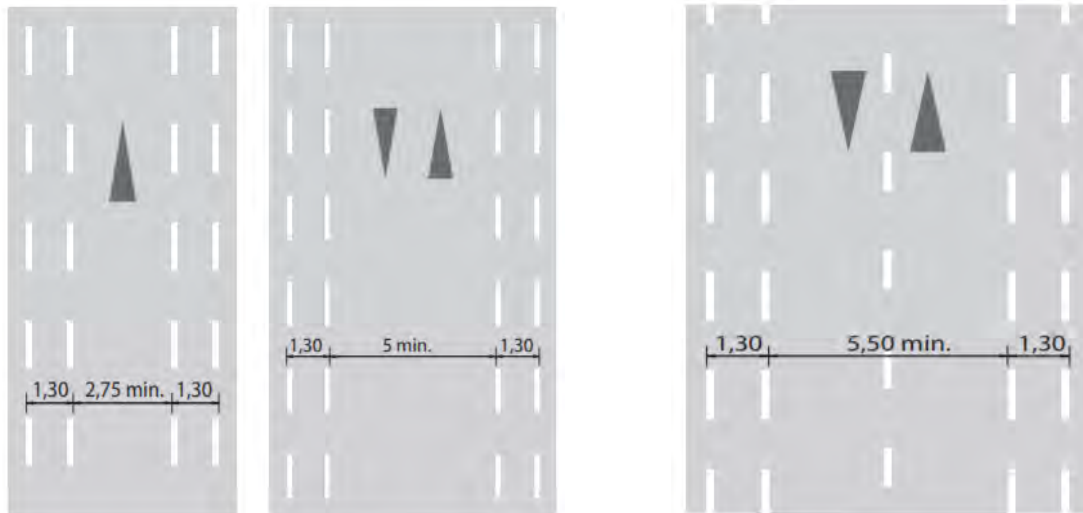


Figure 2. Dimensions minimales pour un aménagement de type « Piste cyclable marquée » [voiries à sens unique, voiries à double sens sans marquage axial et voiries à double sens avec marquage axial]

[Source : « Les pistes cyclables marquées », SPW Routes]

- **Voie centrale banalisée [VCB]** : ce type d'aménagement est utilisé lors d'un trafic peu dense ; il prévoit une largeur minimale de chaque bande latérale de 1,25 m et une largeur de la voie centrale comprise entre 2,5 m et 3,5 m ;
- **Bande cyclable suggérée [BCS]** : la « bande cyclable suggérée » représente un type d'aménagement indiqué pour des voiries avec une largeur que ne permet pas l'installation d'aménagements cyclables plus confortables ; la largeur minimale de la bande est de 0,7 m, la largeur totale de la voirie à double sens est de 5 m minimum ; avec stationnement sur les deux côtés de la voirie, la largeur minimale du gabarit de la voirie avec bande cyclable suggérée est de 10,6 m.
 - ✓ Les BCS indiquent la meilleure position à adopter sur la chaussée pour le cycliste ;
 - ✓ Les BCS attirent l'attention des autres usagers sur la présence éventuelle de cyclistes.

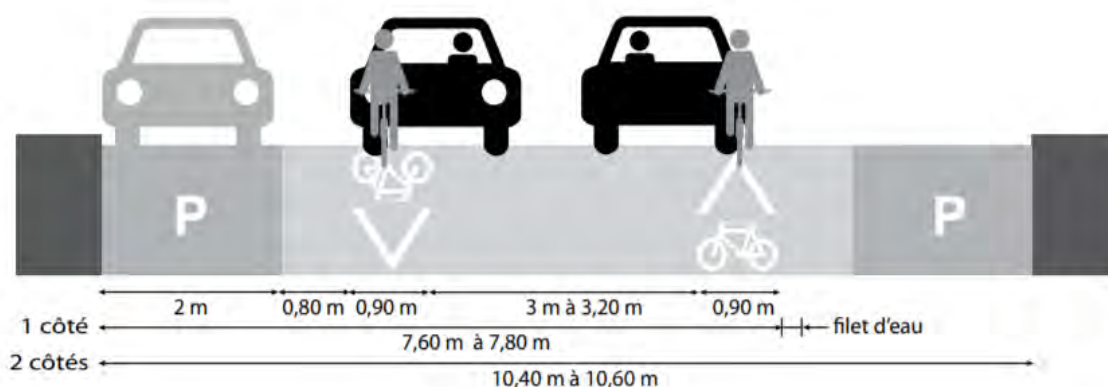


Figure 3. Dimensions minimales pour un aménagement de type « bande cyclable suggérée » avec stationnement sur les deux côtés

[Source : « Les bandes cyclables suggérées », SPW Routes]

- **Limitation de vitesse à 30 ou 50 km/h** : lors du territoire communal on observe des tronçons de voirie où la largeur de la voirie ne permet pas la mise en place d'aménagements cyclables (largeur totale inférieure à 5 m), malgré le

passage d'un itinéraire cyclable ; il est toutefois possible de signaler la présence du passage de cyclistes, de façon de sécuriser ces derniers : lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h sur le tronçon de voirie concerné, un logo vélo est apposé au sol (un logo à répéter à chaque 50m). Lorsqu'elle est limitée à 30 km/h, une rue cyclable est recommandée, si la configuration de la voirie le permet ;

- **SUL (Sens Unique Limités)**: les Sens Uniques Limités (SUL) consistent à autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Le SUL a pour but celui de promouvoir la pratique du vélo, compte tenu que les cyclistes ont la tendance à emprunter le chemin le plus court : il permet d'éviter des détours pas nécessaires en améliorant au même temps la sécurité, étant donnée la signalisation du passage de vélos. Sur les tronçons de voie où le SUL est instauré, le signal F19 doit être complété par un panneau additionnel M4 (cyclistes) ou M5 (cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs classe A), et le signal C1 par un panneau additionnel M2 (cyclistes) ou M3 (cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs classe A). Une fiche action spécifique dédiée aux SUL sera réalisée séparément afin d'évaluer l'impact de ces aménagements dans le centre-ville de Jodoigne.

2.2. Offre SNCB

Toujours dans la logique du principe STOP, cette partie décrit l'offre de service disponible sur la commune, s'il en existe une. Outre le descriptif des infrastructures et de l'offre de desserte, sont aussi précisés les services disponibles en gare ou aux points d'arrêts (PANG).

Le territoire couvinois se situe au terminus de la Ligne SNCB 132 reliant Couvin à Charleroi-Sud. Sur notre tronçon communal, 2 points d'arrêts sont accessibles aux navetteurs :

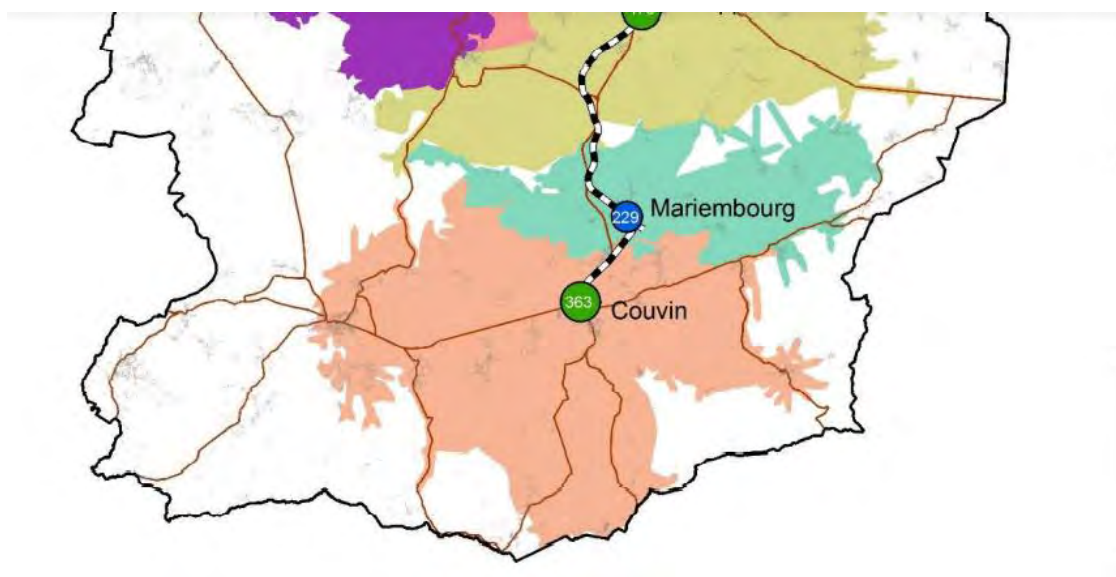
- Couvin-gare [désigné site principal comme mobipôle pour un futur dossier]
- Mariembourg-gare dont le bâtiment se cherche une nouvelle affectation, après la fermeture du guichet voyageurs pour les ventes de tickets

Tout comme pour Philippeville et Walcourt, l'enjeu reste de développer les services au départ de ces deux sites afin d'y développer l'intermodalité Train+Vélo [surtout au départ de Mariembourg où passe le RAVEL].

La fréquentation de la Ligne 132 est faible [recettes des tickets = 10% seulement du budget de fonctionnement de la ligne, là où la SNCB vise 30%]. Différentes pistes existent pour valoriser nos points de gare sur le plan touristique :

- Création d'un B-Excursion associant billet SNCB - location VAE-entrée Grottes de Neptune
- Soutien à la création d'un B-Excursion comprenant billet SNCB - billet CFV3V [trajet Mariembourg-Treignes + Village des Musées]

Réalisée dans le cadre du PWDR avec le soutien du Service Géomatique de l'UCL, une étude de 2015 a évalué la zone de chalandise [zone d'attraction] des gares de Mariembourg et Couvin (cfr. carte ci-dessous).



Il en ressort les analyses suivantes :

- Mariembourg-gare dispose d'une zone d'attraction allant de Géronsart (hameau et donc aussi son moulin) jusqu'à Matagne-la-Petite et son Carmel
- Couvin-gare a un rayon d'attraction courant jusqu'à Baileux (PAE), Pesche, ainsi qu'une partie de la Vallée du Viroin.

Autant d'éléments qui doivent nous aiguiller dans notre réflexion sur le développement des services de transports à développer de et vers ces deux pôles de gare. Ceux-ci ne sont d'ailleurs pas oubliés et feront l'objet de Fiches-Actions spécifiques dans le cadre du nouveau PCM (Phase 3).

Notez la présence d'un comité de ligne 132².

2.3. Offre TEC – OTW

Cette partie décrit l'offre de service du TEC desservant la commune. La direction territoriale desservant Couvin est celle du TEC Namur. Y sont listées les différentes catégories de lignes de bus (ou tram/méto) en fonction de la classification actuelle de l'Autorité organisatrice des transports et de l'Opérateur de transport wallon³. Attention, avec la réorganisation des lignes en cours, cette classification est amenée à évoluer. Sont donc ici reprises les différentes catégories de lignes en date du mois d'août 2021 :

- Lignes Express : oui
 - o E86 NAMUR - COUVIN
- Lignes à forte fréquence (moins de 30 minutes) : aucune
- Lignes à fréquence moyenne (de 30 à 60 minutes) : oui
 - o 451 CHARLEROI – PHILIPPEVILLE – COUVIN
- Lignes à fréquence faible (plus de 60 minutes) : oui
 - o 156b PESCHE – COUVIN – DOORBES – MARIEMBOURG
 - o 156c CHIMAY – MARIEMBOURG/PESCHE
 - o 156d MARIEMBOURG – DOISCHE
 - o 59/1 PESCHE – COUVIN – CUL-DES-SARTS – CHIMAY
 - o 59/2 COUVIN – CUL-DES-SARTS
 - o 60/1 CHIMAY – GONRIEUX – COUVIN
 - o 60/2 PESCHE – COUVIN – LE MESNIL
 - o 60/3 PESCHE – COUVIN – MAZEE – HEER

2.4. Offre Transports à la Demande [TAD]

De manière complémentaire aux réseaux TEC et SNCB, une offre de transport local s'est souvent développée au niveau des communes, soit sur base d'horaires fixes, soit sous forme de transports à la demande [TAD]. Sur base de l'état des lieux réalisé par l'Agence Mobilité (dans le cadre notamment de la mission demandée par la Centrale Régionale de Mobilité, CRM), voici ici les différents types d'opérateurs desservant votre territoire communal.

Nom du service	Catégorie / secteur d'activité	Territoire desservi
AUTOCARS BOURDON SPRL	LVC / TC	Belgique/Europe
CPAS COUVIN	STIG	Couvin et la Belgique
Croix-Rouge des Eaux-Vives	STIG	Couvin et ses communes avoisinantes
PCS COUVIN	STIG	Entité Couvin

Explication des acronymes :

- LVC : Location de Véhicule avec Chauffeur ;
- STIG : Service de Transport d'Intérêt Général (incluant notamment le TPMR : Transport de Personnes à Mobilité Réduite) ; chaque CPAS peut automatiquement émarger à cet agrément auprès du SPW
- TC : Taxi Collectif ;

² <https://www.navetteurs.be/index.php/comite-l-132>

³ <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/transport-public/lautorite-organisatrice-du-transport.html>

- VLS : véhicule sanitaire léger
- TPR : transport de personnes à mobilité réduite
- TX : Taxi privé.

Ce tableau est complété par votre Agence Mobilité qui en assure la mise à jour permanente, via notamment la nouvelle plateforme informatique mise à sa disposition par la Centrale Régionale de Mobilité [CRM]. Outre le relevé des opérateurs actifs desservant votre commune, un tableau de bord reprenant les indicateurs permettra d'évaluer l'état de la demande :

- Nombre d'appels provenant d'un citoyen de votre commune
- Objet de la demande du transport (courses, médical, touristique,...)
- Autre(s) critère(s) : flotte (nbre. véhicules, capacité des véhicules,...)

Au niveau qualitatif, remarques sur la qualité de la prestation des opérateurs activés par le Call Center de notre Agence Mobilité.

En outre, dans le cadre du PCM de Couvin, une réflexion est en cours sur la création d'une navette intra-muros qui réaliserait un circuit permanent partant du pôle Gare de Couvin, passant par le centre-ville, direction site du Couvidôme, retour par la Rue de la Falaise [Polyclinique du CHU], passage par la Place du Faubourg avant de revenir par le Parc Saint-Roch. Une telle navette permettrait de valoriser les flux entre les différents quartiers de Couvin-centre (bonne pratique inspirante : le P'tit Bus de Bastogne, géré par la Croix-Rouge avec les commerçants).

2.5. Offre au niveau Autopartage et covoiturage

Malgré le développement des modes actifs et le redéploiement des réseaux de transports publics, la voiture est et restera un mode de transport essentiel, et plus dans certaines communes que dans d'autres. Cependant, de nouveaux usages de la voiture apparaissent, en milieu urbain comme en milieu rural. Objectif : réduire l'impact de ce mode de transport au niveau de la congestion des infrastructures mais aussi inciter le citoyen à l'utiliser différemment. Deux types de services permettent de nouveaux usages et limiter ainsi l'autosolisme dans les déplacements quotidiens :

- L'autopartage, soit sur base d'une station où il est possible d'emprunter un véhicule pour un moment limité, soit par une mise en commune du véhicule (entre particuliers d'un même quartier/village ou par la mise à disposition d'un véhicule communal en dehors des heures d'ouverture des services)
- Le covoiturage afin d'augmenter le taux de remplissage par véhicule (et le faire progresser de 1,3 personne à 1,8 d'ici 2030)

Type de service [autopartage ou covoiturage]	Localisation du véhicule en autopartage / parking covoiturage	Site Internet
Covoiturage	Parking Supermarché Spar Mariembourg (près Ravel-E420)	En voie de concrétisation
Covoiturage	Parking N5 face Comptoir Fagnes	À l'étude
Covoiturage	Parking Supermarché SPAR Mariembourg	À l'étude

Dans le cadre du PCM en cours d'élaboration, une expérimentation d'autopartage pourrait être menée en partenariat avec la Ville de Couvin et/ou entre particuliers. Cette démarche s'inscrit dans l'évolution des services de l'Agence Mobilité de Charleroi Métropole (ASBL Mobilesem) avec laquelle la Ville de Couvin est conventionnée.

2.6. Site potentiel pour un Mobipôle [Pôle d'échange multimodal]

Renforcer l'intermodalité sur votre territoire communal passe par le développement d'infrastructures qui faciliteront le passage d'un mode de transport à l'autre lors d'un même trajet (intermodalité). Via la Stratégie Régionale de Mobilité [SRM], la Wallonie s'est donnée pour objectif d'équiper chacune des 262 communes wallonnes d'un mobipôle (Pôle d'échange multimodal) d'ici à 2030, dans la perspective notamment des Objectifs du Développement Durable fixés par l'ONU et visent à réduire nos émissions de gaz à effet de serre [GES].

Dans cette optique, la Wallonie envisage de lancer chaque année un appel à projet pour cofinancer le développement de ces mobipôles. Chacune commune est invitée à analyser les enjeux mobilité de son territoire et à identifier l'emplacement qui permettra de concentrer les flux de mobilité et d'en organiser au mieux le transfert modal. Avec le TEC desservant votre

territoire et pour autant que le Collège communal en fasse expressément la demande, l'Agence Mobilité et le TEC sont disponibles pour analyser avec le site qui pourrait se porter candidat lors des appels à projets à venir.

L'analyse des sites susceptibles d'accueillir un pôle d'échange multimodal se fait en étroite collaboration avec l'Administration communale [et son Conseiller en mobilité] et le Bureau d'Etudes en charge du PCM de Couvin, Agora. Un site ressort clairement au vu de son positionnement et des services mobilité qui pourraient y être développés : Couvin-Gare.

Géolocalisation du site potentiel pour le mobipôle de Couvin-Gare :



Au niveau de la Commune de Couvin, le Plan d'Investissement Communal (PIC) reprend les investissements suivants en matière de cheminements piétons et de pistes cyclables. Concrètement, les communes doivent intégrer dans leur PIC minimum 1/3 de leur enveloppe, des projets comprenant par exemple :

⇒ Pour les voiries :

- La création de trottoirs, de zones piétonnes, de trottoirs traversants, zones apaisées,....
- La création et la réfection de pistes cyclables, bandes cyclables suggérées, sens uniques limités, sas vélo, chemins réservés,.... De plus amples détails au sujet de l'intégration d'aménagements cyclables sont disponibles via le site de la sécurothèque : www.securotheque.be
- La création d'espaces partagés qui favorisent les usagers actifs en limitant la place laissée aux véhicules automobiles
- La création d'infrastructures qui permettent d'accéder facilement et de manière aisées aux transports en commun
- Tout autre aménagement qui encourage une utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

Ainsi, en vue de préparer le dossier de candidature de la commune, nous vous invitons déjà à relever, au départ du site pressenti pour accueillir ce mobipôle, les infrastructures suivantes :

- 1. Création d'un parking vélo sécurisé et d'un cheminement vélo à partir des pôles d'habitat situés à 15 minutes à vélo du mobipôle
- 2. Création d'un cheminement piéton et traversée de chaussée dans les 100 mètres autour du mobipôle et proche de l'arrêt de bus
- 3. Création d'une zone d'attente sécurisée et confortable pour l'arrêt de bus
- 4. Amélioration de la mobilité partagée et du co-voiturage
- 5. Création de services supplémentaires sur le mobipôle [Exemples : un distributeur de colis BPOST, distributeur de produits locaux...] et participation de ces prestataires au financement et/ou à l'entretien des installations.

Un petit groupe de travail rassemblant Ville de Couvin [Echevine, Cem], Agence Mobilité, Gracq ESEM,... mène une réflexion depuis près de 2 ans maintenant pour définir les services à développer au départ de Couvin-Gare [désigné comme pôle principal]. L'objectif vise autant à offrir un écosystème de services mobilité qui permettra de valoriser l'intermodalité avec le Train et la Ligne Express E86 [vers Namur] qu'à renforcer les liaisons plus directes avec la région de Chimay.

3. Analyse des enjeux et recommandations en termes de mobilité

3.1. Analyse des enjeux

Les rencontres avec les différents Collèges communaux nous ont permis de relever des enjeux mobilité spécifique à chaque territoire communal. Parmi ces enjeux, outre la qualité de l'offre au niveau des transports publics, la question de la desserte et de l'accessibilité de différents sites a souvent été relevée par les élus. Nous listons ici quelques sites qui pourraient nécessiter une meilleure connexion aux réseaux de transports publics :

- ⇒ Parc d'activité économique sur votre commune :
 - oui – le PAE de Mariembourg a un vaste projet d'extension (40 hect.) avec passage du RAVEL le long de ce PAE, ce qui en renforcera l'accessibilité et la part modale du vélo sur le trajet domicile-travail
- ⇒ Structure hospitalière sur votre commune :
 - Couvin est membre de l'intercommunale avec l'hôpital de Chimay, qui vient de rejoindre le réseau CHU Marie Curie de Charleroi ; le renforcement de la polyclinique sur Couvin-centre est prévu dans ce cadre (Rue de la falaise)
- ⇒ Centres culturel ou sportif de votre commune :
 - le Centre Culturel Christian Colle se développe sur le centre-ville (rénovation de la Salle l'Harmonie) tout comme le Couvidôme [complexe sportif] sur le Sud de la Ville (rénovation de la piscine en cours)
- ⇒ Établissements scolaires sur votre commune :
 - Couvin est un important pôle pour le secondaire avec l'AR Jean Rey (centre-ville), l'ISM à Pesche (avec un nouveau plan de circulation sur Pesche-centre) et l'Ecole de Promotion sociale, en plus de l'enseignement spécialisé de la FWB basé à Mariembourg ; le primaire est également présent avec les 3 réseaux (communal, libre et FWB)
- ⇒ Centres de formation professionnelle :
 - deux centres de formation CISP sont actifs : Carrefour Formation et le CFT (métier métal) + Espace Emploi – FOREM à la Gare de Couvin
- ⇒ Autre(s) type(s) d'implantation :
 - déménagement du GB centre-ville vers le nouveau Centre Commercial La Couvinoise (réhabilitation de l'ancien GB en petits commerces et appartements de standing pour redynamiser le centre-ville) – enjeu de redynamisation du centre-ville avec la dynamique de maternité d'entreprises lancée par la Ville pour réoccuper les espaces vacants.

3.2. Recommandations en termes de mobilité

Relever les problèmes d'accessibilité de ces sites permettra, ensuite, de formaliser des demandes sous forme de recommandations auprès des autorités de tutelle (Fédéral, Wallonie, TEC, SNCB,...).

- ⇒ Recommandations en termes de modes actifs [marche/vélo] :
 - l'ensemble des demandes sont reprises dans le dossier Wacy Couvin ; en outre le comité Piwacy va bien au-delà et ses membres réalisent une analyse de terrain pour développer des stationnements vélos sur l'ensemble du territoire communal
 - développement du vélo sur le domicile-travail (notamment vers le PAE de Mariembourg)
 - développement du vélo sur le domicile-école (tous réseaux confondus), notamment via les actions EMSR et l'Atelier vélo Mobilactifs de l'Agence Mobilité [Pôle Vélo-Formation]
- ⇒ Recommandations en terme de transports publics [SNCB – TEC] :
 - maintien du passage de la Ligne Express 86 par Nismes-Couvin (enjeu qui sera relevé lors des OCBM Namur et Charleroi à venir)
 - étudier une liaison TEC plus directe entre Couvin et Chimay, cadencée sur les départs et arrivées du train, en alternance avec les lignes inter-villages (dans le cadre de la réorganisation du réseau lignes TEC par l'AOT => en vue des ateliers techniques de l'AOT qui vont revoir le réseau TEC)
 - programme de mobilisation des acteurs locaux afin de favoriser le développement de services valorisation la Ligne SNCB 132

- développement soutien au développement d'une formule B-Excursion associant billet SNCB + CFV3 + Musée à Treignes
- ⇒ Recommandations en terme de transports à la demande (TAD) :
- développement du TAD Taxi social du CPAS en Flexitec lorsque le budget wallon sera étendu à tous les taxis sociaux ; à cet égard, la Ville de Couvin insiste pour que la Wallonie prévoie, conjointement à la réorganisation des réseaux TEC (via les ateliers techniques portés par l'AOT), un nouveau budget pour développer l'offre TAD en milieu rural, offre qui sera programmée de concert avec l'Agence Mobilité
- ⇒ Recommandations en terme de services partagés au niveau de la voiture (covoiturage/autopartage) :
- expérimentation d'un service d'autopartage avec un groupe de citoyens – concrétisation d'un 2^{ème} parking de covoiturage sur la N5 (partenariat avec le SPW Routes-District de Philippeville).

Plusieurs de ces recommandations sont déjà relevées par le Bureau d'Etudes Agora et certaines d'entre elles feront l'objet d'une fiche-action dans le cadre du nouveau Plan Communal de Mobilité de la Ville de Couvin.

4. Carte générale de Charleroi Métropole

