TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIERES **1**

1. AVANT-PROPOS **2**

2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE **5**

3. CONTRAINTES, OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PICM **8**

Objectif et projets des partenaires du PiCM : *9*
Contraintes et éléments fixes : *15*

4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS **16**

4.1 OBJECTIFS GENERAUX (A) 19
Objectif A.1 : Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité *19*
Objectif A.2 : Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR) *20*
Objectif A.3 : Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés des Communes traitées et des services qui n'existent pas sur le territoire de ces deux entités *21*
4.2 OBJECTIFS SECTORIELS (B) 22
Objectif B.1 : Optimiser les réseaux TEC et SNCB *22*
Objectif B.2 : Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité *23*
Objectif B.3 : Gérer le stationnement des véhicules motorisés *24*
Objectif B.4 : Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée *25*
Objectif B.5 : Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée *26*
Objectif B.6 : Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services *27*
Objectif B.7 : Organiser les déplacements au centre de Quiévrain *28*

5. ANALYSES PARTICULIERES **29**

5.1 REPARTITION SPATIALE 30
5.2 TYPES DE MESURES ET MOYENS BUDGETAIRES 31
5.3 REPARTITION TEMPORELLE 32

6. SYNTHESE ET CONCLUSION **33**

7. ANNEXES **37**

1. AVANT-PROPOS

Les communes de Honnelles et de Quiévrain ont entamées l'étude d'un Plan interCommunal de Mobilité sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Equipement et des Transports (DG.3 – IG.31 – D.311).

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

- Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic (Juillet 2003) ;
- Phase 2 : Définition des objectifs ;
- Phase 3 : Plan Communal de Mobilité.

Ce présent document présente la phase 2 du Plan interCommunal de Mobilité des entités de Honnelles et de Quiévrain consacrée à la définition des objectifs.

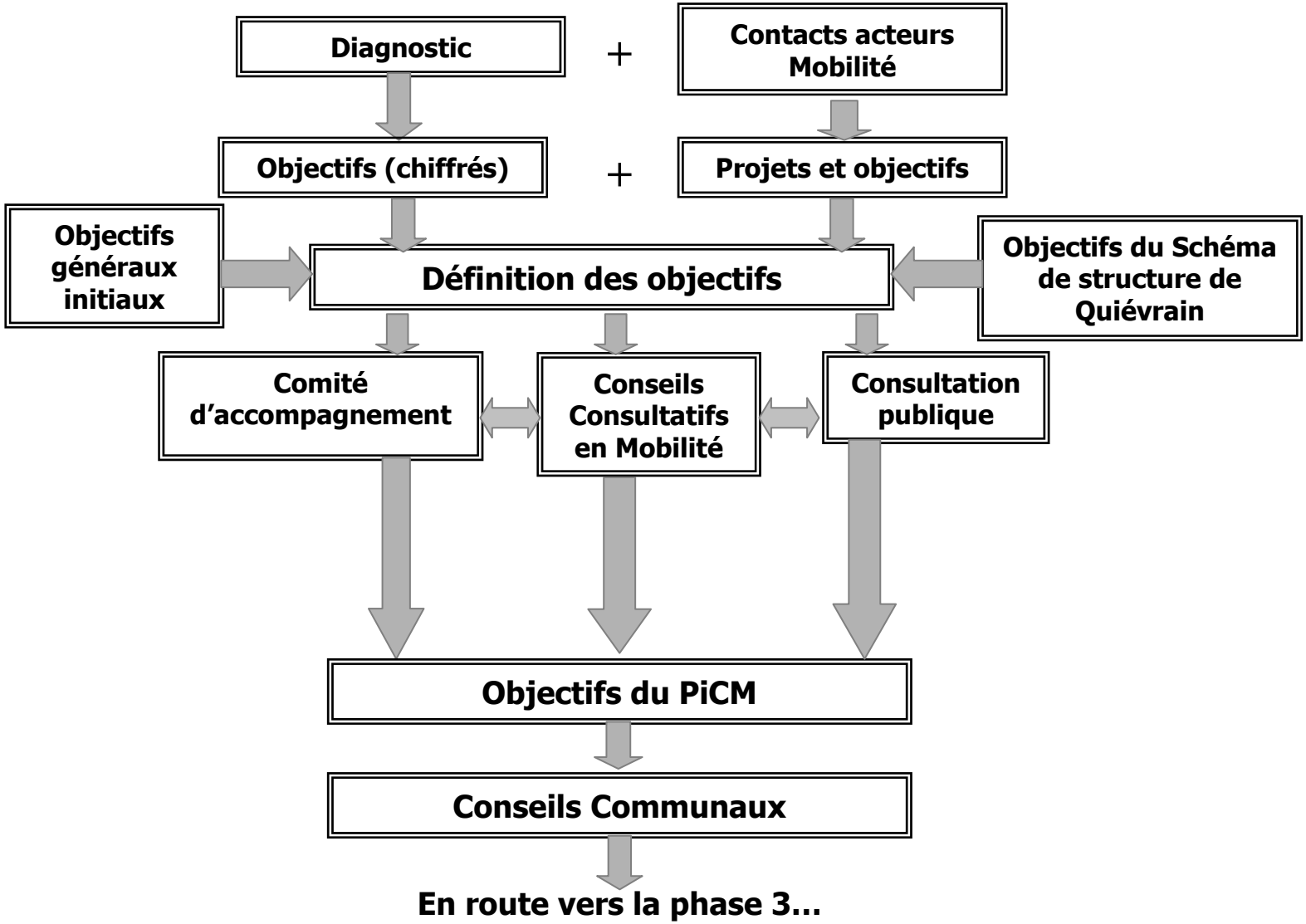
Les objectifs ont été élaborés à partir du diagnostic émis lors de la phase 1 du PiCM (rappels : chapitre 1) ; mais aussi grâce aux contacts avec les principaux acteurs institutionnels et/ou régionaux impliqués dans le domaine de la mobilité à Honnelles et à Quiévrain. Ainsi, les objectifs et projets des partenaires principaux ont été sondés (chapitre 2). Il a ensuite été procédé à une structuration des objectifs (chapitre 3) et à une

analyse thématique de ceux-ci selon la répartition spatiale et temporelle, le type de mesures envisagées et les moyens budgétaires nécessaires (chapitre 4). Enfin, une synthèse des éléments de cette seconde phase a été effectuée afin d'offrir une vision globale et ainsi faciliter la prise de décision (chapitre 5).

Ce document se veut un outil pour la détermination des objectifs du PiCM de Honnelles et de Quiévrain. Nous espérons que la lecture de celui-ci vous aidera dans vos choix.

Survey & Aménagement,

Septembre 2003


Diagnostic
+
Contacts acteurs Mobilité
Objectifs (chiffrés)
+
Projets et objectifs
Objectifs généraux initiaux
Définition des objectifs
Objectifs du Schéma de structure de Quiévrain
Comité d'accompagnement
Conseils Consultatifs en Mobilité
Consultation publique
Objectifs du PiCM
Conseils Communaux
En route vers la phase 3…

2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE

Il est utile de se rappeler le diagnostic établi lors de la première phase de cette étude avant d'exposer les différents objectifs à atteindre lors de la concrétisation du PiCM. C'est à partir de ce diagnostic que les objectifs ont été graduellement construits.

- **En interne, deux communes rurales et un centre urbain - Quiévrain**

L'analyse du positionnement régional (zone frontalière et Parc Naturel du Hauts Pays), du contexte physique (relief et cours d'eau) et paysager (grandes surfaces agricoles ponctuées de villages radioconcentriques et d'une zone urbanisée dense) mais également du cadre socio-économique (fonctions scolaires primaires et secondaires, commerciales et de services (gare, poste,…) développées à Quiévrain-centre uniquement) nous a montré les deux visages du territoire de ces deux entités.

Quiévrain-centre concentre sur son territoire, outre une population relativement importante (5078 habitants en 2000), une série de fonctions qui génère des déplacements. Ce sont des fonctions qui ont non seulement un rayonnement local (écoles primaires, …) mais aussi régional (écoles secondaires, gare, commerces…).

Tous les modes de déplacement se côtoient au centre de Quiévrain et entrent en concurrence pour l'utilisation de l'espace disponible. Aussi une gestion claire est nécessaire pour organiser l'ensemble (zone de stationnement, place disponible pour les différents usagers – trottoirs, voirie, carrefours et traversées…).

De nombreux projets sont prévus sur ce centre urbain (développement de la ZAEM, du logement, etc) ou à proximité immédiate qui auront un impact important sur la ville et sur la mobilité qu'il y a lieu d'anticiper.

Baisieux, Audregnies et les villages de Honnelles sont autant de villages à caractère rural et résidentiel présentant toujours, pour la majorité, un établissement scolaire maternel et primaire et des infrastructures sportives (terrain de football,…) attirant une population de proximité.

Cette caractéristique permet aux modes doux d'être toujours bien représentés. Il existe encore une pratique élevée du vélo et/ou de la marche à pied au sein des villages et le covoiturage s'organise mais si l'on veut maintenir voir développer ces pratiques, il faudra répondre aux attentes d'amélioration du réseau, d'augmentation de la sécurité et de mise en oeuvre d'un service dynamique.

- **En externe, deux communes tournées vers l'extérieur**

Honnelles et Quiévrain sont deux communes dépendantes en termes d'emplois et de soins de santé de l'extérieur. Même si Quiévrain-centre offre des commerces et des services qui attirent les communes avoisinantes belges (particulièrement, Hensies) et Françaises (Quiévrechain, Crespin,…) de même que la population locale, les communes de Honnelles et de Quiévrain sont tournées vers l'extérieur (Mons, Bruxelles pour l'emploi; Quiévrechain, Dour pour le commerce et finalement Mons et Dour pour les loisirs).

Cette situation est caractéristique du milieu rural et induit des comportements et des usages de mobilité spécifiques comme la part majoritaire des déplacements motorisés et un usage modérés des modes doux (marche à pied et vélo) et des transports en commun. Honnelles correspond tout à fait à cette description.

Quiévrain, par contre, de part la présence d'une gare et d'un centre urbain se démarque un peu de part la proportion non négligeable de personnes prenant le train pour se rendrent au travail ou par l'usage de la marche à pied pour effectuer des achats et se rendrent à l'école ; le tout, couplé à un faible taux de motorisation (30% des ménages de la commune de Quiévrain ne possèdent pas de véhicule).

Le réseau des transports en commun coupe la commune de Honnelles en deux, l'ouest étant relié à Quiévrain et l'est à Dour. Les problèmes de correspondances et l'offre ne correspondant pas à la demande engendrent une très faible fréquentation de ce type de transports.

La population est demandeuse de changement en terme de mobilité en interne mais avec des conséquences externes inévitables comme

- La mise ne place d'un réseau de transport en commun adapté à leur situation rurale et transfrontalière;
- La sécurisation des déplacements en vélo et à pied ;
- Le développement d'une cohabitation plus harmonieuse entre tous les usagers de la route.

3. CONTRAINTES, OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PICM

Après l'élaboration et la présentation de l'état des lieux et du diagnostic du Plan interCommunal de Mobilité de Honnelles et de Quiévrain, nous avons pris contact avec les principaux acteurs institutionnels de la mobilité à Honnelles et à Quiévrain dans le but de préciser avec eux les objectifs et/ou projets qu'ils voudraient voir se réaliser (et avec quelles priorités) dans le cadre du Plan de Mobilité.

Les Communes de Honnelles et de Quiévrain ont été interrogées (annexe 1) en premier lieu car c'est à elles que reviendra la tache de faire vivre ce Plan de Mobilité. Des contacts avec le MET (Direction des Routes de Mons – D.141), le TEC Hainaut, la SNCB, la zone de police des Hauts Pays ont été pris et également avec le GRACQ, pédibus et une représentante de la Ligue des familles (annexe 2). Il ne faut pas non plus oublier le résultat des enquêtes réalisées lors de la première phase de l'étude (population de Honnelles et de Quiévrain, élèves et clientèle SNCB).

Avant d'aborder les objectifs que nous avons pu tirer de ces entretiens, il est intéressant de reprendre les objectifs généraux auxquels se devraient de répondre le Plan Communal de Mobilité d'après les clauses techniques du cahier spécial des charges ainsi que les objectifs spécifiques que les deux entités avaient émis dans leur dossier de candidature. Nous avons aussi relevé les objectifs et projets du Schéma de structure de Quiévrain qui ont trait à la mobilité. Toutefois ceux-ci sont toujours à l'étude et devront être réactualisés par la suite.

Objectif et projets des partenaires du PiCM :

Objectifs globaux du PiCM de Honnelles et Quiévrain (cahier des charges type – version 2002)		
A. Mobilité - accessibilité	B. Sécurité routière	C. Qualité du cadre de vie
A1. Organiser un système de déplacements cohérents des personnes et des marchandises pour les Communes (multimodal, hiérarchisé et signalé). A2. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés, pour tous, y compris pour les PMR et les personnes à revenu modeste. A3. Favoriser la marche à pied et le vélo ainsi que les transports collectifs, encourager un usage rationnel de l'automobile et l'intermodalité. A4. Contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités.	B1. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.	C1. Améliorer la convivialité des espaces publics et favoriser le développement des activités dites « de séjour » (vie locale) dans les noyaux urbanisés de chaque Commune. C2. Diminuer les nuisances.
Objectifs spécifiques à Honnelles (cahier spécial des charges)		
A2 et A3. Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles.	B1. Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles.	
	B1. Réduire les vitesses excessives dans la traversée des différents villages.	C1 et C2. Réduire les vitesses excessives dans la traversée des différents villages.
	B1. Améliorer la sécurité sur la route de Bavay et au carrefour du 'Passe Tout Outre'.	
A2 et A3. Sécuriser les cheminements piétons.	B1. Sécuriser les cheminements piétons.	
A2 et A3. Organiser et développer l'offre des transports en commun (horaires, correspondance en gare de Quiévrain, localisation des arrêts).		

A2 et A3. Développer un réseau cyclable.		
A2 et A3. Développer le co-voiturage.		
Objectifs spécifiques à Quiévrain (cahier spécial des charges)		
A2 et A3. Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles (principalement au centre de Quiévrain).	B1. Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles (principalement au centre de Quiévrain).	
A1. Réduire le transit de poids lourds au centre de Quiévrain.	B1. Réduire le transit de poids lourds au centre de Quiévrain.	C2. Réduire le transit de poids lourds au centre de Quiévrain.
A1, A2 et A3. Diminuer le stationnement sauvage au centre de Quiévrain.	B1. Diminuer le stationnement sauvage au centre de Quiévrain.	C2. Diminuer le stationnement sauvage au centre de Quiévrain.
A2. Sécuriser les cheminements piétons et améliorer l'accessibilité pour les PMR.	B1. Sécuriser les cheminements piétons et améliorer l'accessibilité pour les PMR.	C1. Sécuriser les cheminements piétons et améliorer l'accessibilité pour les PMR.
A2 et A3. Organiser et développer l'offre des transports en commun (correspondance en gare de Quiévrain, liaison France - Belgique et prolongation de la ligne Quiévrain - Valenciennes).		
A2 et A3. Développer un réseau cyclable.		

Objectifs de développement et projets du Schéma de structure (IDEA 2003)		
Premier axe d'intervention : le cadre de vie		
Objectifs généraux du PCDR	**Projets**	**Objectifs ayant trait à la mobilité**
1. Soutenir la protection des patrimoines	1. Création d'un conservatoire des patrimoines (5 mesures dont la 5ème : mesures de protection des patrimoines)	- Planifier l'urbanisation à venir
2. Requalifier et valoriser le cadre de vie	1. Requalification des coeurs de village (19 points)	- Soutenir la cohésion sociale en recomposant l'espace public afin qu'il puisse absorber les activités propres aux différentes générations et encourager leur cohabitation - Améliorer la qualité de vie des habitants en redimensionnant la voirie au bénéfice d'espaces de convivialité - Améliorer la sécurité sur les voiries et sur l'espace public (réservé aux jeux et à la rencontre) - Améliorer la qualité de vie des habitants - Marquer les entrées du village à travers des aménagements adaptés plutôt qu'une simple signalisation (Buissenal) - Soutenir la densification de la zone agglomérée par des aménagements de qualités (Saint-Sauveur)
	2. Aménagement des traversées des villages (5 points)	- Améliorer la qualité de vie des habitants et notamment la sécurité - Requalifier la voirie publique - Renforcer l'attractivité touristique de l'entité - Favoriser le redéploiement des activités économiques de proximité
	3. Aménagement des abords des écoles	- Améliorer la qualité de vie des habitants et notamment la sécurité - Requalifier la voirie publique - Encourager par des aménagements adaptés le respect du code de la route - Améliorer la sécurité d'une population particulièrement vulnérable
	4. Mise en valeur du réseau viaire	- Améliorer la communication entre les villages et les hameaux sur des sites protégés du point de vue de la sécurité des piétons - Favoriser l'accessibilité du paysage via un réseau balisé et autorisé afin de limiter la circulation « sauvage » des promeneurs dans le domaine naturel et notamment le domaine forestier - Améliorer l'offre de produits touristiques sur l'entité

	5. Sécurisation du réseau routier	- Améliorer la sécurité des usagers - Limiter la dégradation des voies locales - Améliorer la gestion des plans triennaux - Améliorer la lisibilité des itinéraires dans l'entité dans le cadre de l'accroissement de son attractivité touristique
	6. Programme local de signalisation et de signalétique touristique	
Deuxième axe d'intervention : l'art de vivre ensemble		
Objectifs généraux du PCDR	**Projets**	**Objectifs ayant trait à la mobilité**
1. Coordonner et optimaliser l'action sociale	1. Création d'une cellule de coordination de l'action sociale (5 mesures)	- Structurer le réseau des équipements et des services → *Impact sur la mobilité*
2. Requalifier et renforcer le potentiel des équipements collectifs	1. Renforcement de l'axe culturel (4 points)	→ *Impact sur la mobilité*
	2. Renforcement des équipements associatifs (6 points)	- Améliorer la qualité de vie des habitants - Soutenir la cohésion sociale par la mise à disposition d'équipements publics cogérés par les différents utilisateurs du milieu associatif
	3. Création d'un réseau d'équipements ludiques de proximité	- Améliorer la qualité de vie des habitants en rétablissant des espaces de convivialité - Améliorer la sécurité des enfants et des jeunes en aménageant des espaces publics réservés aux jeux et à la rencontre
	4. Création d'un réseau d'équipements et de services spécifiques (5 points)	- Favoriser l'ancrage local des habitants - Favoriser le développement de l'économie locale
	5. Amélioration des conditions de mobilité en milieu rural (2 points)	

Troisième axe d'intervention : l'art d'en vivre		
Objectifs généraux du PCDR	**Projets**	**Objectifs ayant trait à la mobilité**
1. Consolider la dynamique touristique	1. Promotion des produits touristiques existants (2 points)	→ *Impact sur la mobilité*
	2. Amélioration de la qualité et l'accueil	→ *Impact sur la mobilité*
2. Développer la dynamique touristique à travers de nouveaux produits	1. Création d'un produit d'appel (maison du sucre)	→ *Impact sur la mobilité*
	2. Mise en réseau des produits touristiques diffus à travers des circuits	→ *Impact sur la mobilité*
3. Consolider le positionnement du secteur agricole dans l'économie locale	1. Mesures de communication	- Contribuer à la sauvegarde des paysages par la diffusion et/ou la reconquête de pratiques plus écologiques - Sensibiliser les néo-ruraux aux contraintes professionnelles des agriculteurs
	2. Création d'une coopérative agro-alimentaire	→ *Impact sur la mobilité*
4. Consolider les réseaux économiques traditionnels	1. Mise en œuvre d'un plan de communication	→ *Impact sur la mobilité*
	2. Dynamisation des réseaux économiques existants	→ *Impact sur la mobilité*
5. Soutenir le développement économique dans le Parc Naturel	1. Elargir le potentiel d'accueil et de développement du secteur économique	→ *Impact sur la mobilité*

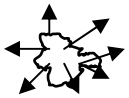
Il n'est pas toujours évident de faire la différence entre objectifs et moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Tout projet répond aussi à un objectif, même si celui-ci n'est pas toujours clairement exprimé. Lors des contacts avec les acteurs, ceux-ci nous ont parfois fait part de leurs projets et non de leurs objectifs. Les projets communaux ont , pour leur part, été présentés lors de la première phase (cf. carte 9). A partir des données récoltées, nous avons formulé une série d'objectifs que nous avons classée par objectifs généraux puis que nous avons déclinée selon les grands modes de déplacements. Il n'y a pas de nouveaux objectifs importants qui sont apparus par rapport à ceux qui sous-tendaient la prise de décision de réaliser un PCM. Certains objectifs ont par contre vu leur pertinence renforcée. Aucune hiérarchisation n'a été retenue à ce stade de l'étude.

Objectifs généraux	
Objectifs généraux	• Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité ; • Préserver le caractère rural de Honnelles et des villages de Baisieux et Audregnies ; • Renforcer l'image de centre actif et commercial de Quiévrain-centre (développement de la ZAEM).
Objectifs sectoriels	
	• Développer et encourager les déplacements scolaires à pied et à vélo y compris en les sécurisant; • Renforcer la place réservée aux piétons à Quiévrain-centre et aux centres des villages, en tenant compte des PMR ; • Renforcer l'intermodalité Vélo – Marche - Transports en commun (TEC, SNCB) ; • Sécuriser les déplacements doux.
	• Optimaliser le service des TEC (correspondances avec les trains en gare de Quiévrain, horaires, lignes) ; • Sécuriser et améliorer les abords de la gare de Quiévrain; • Favoriser la création d'une gare d'échange transfrontalière des transports en commun en gare de Quiévrain.
	• Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles ; • Optimiser la signalisation routière (réglementaire, directionnelle et touristique) ; • Optimaliser et organiser le stationnement dans le centre de Quiévrain et ponctuellement à Honnelles (Roisin) ; • Améliorer l'accessibilité du centre de Quiévrain pour l'ensemble des usagers ; • Améliorer la sécurité sur la route de Bavay et au carrefour du Passe Tout Outre ; • Favoriser le covoiturage (cellule de coordination à Honnelles).
	• Gérer et réglementer le transit de poids lourds dans Quiévrain; • Informer et sensibiliser les exploitants en période betteravière.

Contraintes et éléments fixes :

Lors de la définition des objectifs, il faut garder à l'esprit que certains éléments sont fixes et ne pourront pas êtres modifiés. De même, il existe des contraintes dont il faut tenir compte.

Cinq éléments et contraintes principales ont été relevés :

	Hydrographie
	Dispersion de l'habitat
	Itinéraires pour convois exceptionnels sur la RN51
	Gabarit du charroi agricole
	Accès autoroutiers
	Dépendance (sanitaire, culturelle, etc.) des communes de Honnelles et Quiévrain

4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS

Il y ni opposition ni contradiction flagrante entre les objectifs des différents acteurs. Cependant, il faut aussi s'assurer que les objectifs qui seront finalement dégagés correspondent, dans une certaine mesure, aux attentes de la population et des usagers. En effet, ce sont eux qui, par leurs comportements actuels et futurs, influencent la mobilité et donc la réussite du plan. Les objectifs doivent également s'intégrer aux politiques définies au niveau mondial, européen, national et régional mais aussi être réalistes par rapport aux moyens disponibles. Le but de cette structuration des objectifs est ainsi de pouvoir proposer aux acteurs du PiCM de Honnelles et Quiévrain, des objectifs concrets et réalistes qui visent à améliorer la mobilité de chacun (y compris les maillons les plus faibles de la société) en préservant les intérêts de la collectivité et en améliorant son cadre de vie. Mais ces objectifs se doivent aussi d'avoir une certaine ampleur car il s'agit d'avoir une vision à plus long terme de la mobilité.

Les objectifs sont regroupés en deux catégories :

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

Afin d'en faciliter la lecture, chaque objectif est présenté sous la forme d'une fiche (cf. fiche explicative). Celle-ci reprend de façon synthétique le diagnostic correspondant, l'objectif proprement dit avec d'éventuels sous-objectifs et/ou des précisions quantitatives, le type de moyens à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif, l'entité géographique concernée, les acteurs impliqués et le système d'évaluation envisagé pour vérifier si l'objectif est atteint. A ce stade, aucune priorité n'a été définie.

Fiche explicative :

Diagnostic : Rappel du diagnostic qui a permis d'arriver à la définition de cet objectif.

Objectif : Intitulé de l'objectif qui peut-être

- Subdivisé en plusieurs sous-objectifs,
- Et/ou contenir une estimation chiffrée de l'objectif à atteindre.

Types de moyens à mettre en œuvre :

- **Aménagements physiques** : Cela comprend aussi bien la réalisation d'un ouvrage d'art que du marquage au sol.
- **Structuration des réseaux** : C'est une organisation théorique optimale de chaque réseau (hiérarchisation, complémentarité, etc.) pris individuellement et ensuite collectivement. Les réseaux sont, à la fois, virtuels (trajets) et physiques (infrastructures). D'autres types de moyens doivent être employés pour mettre cette structuration en œuvre.
- **Information/sensibilisation** : L'information, la sensibilisation et l'éducation comprennent différentes actions à destination de publics cibles très différents quant à leur comportement en terme de déplacements. Il ne faut pas se limiter à une catégorie d'acteurs (souvent les enfants) mais prendre en compte par des actions spécifiques chaque catégorie de public. Cela va des adolescents aux personnes âgées, du transport de marchandises au transport de personnes, des déplacements utilitaires ou touristiques en passant par les organismes publics et les entreprises privées.
- **Contrôle/répression** : Avant toute action de répression, il doit y avoir des actions de sensibilisation. Le contrôle peut dans un premier temps jouer le rôle d'élément sensibilisant. Mais, il semble que la répression soit souvent nécessaire quand les actions de sensibilisation ne fonctionnent pas. Dans ce cas, il y a lieu de développer un éventail de sanctions alternatives qui ait un but éducatif.
- **Incitant financier** : Il ne s'agit pas de subventions accordées par un pouvoir subsidiant pour réaliser les différentes actions et les aménagements prévus par le PCM mais bien des incitants financiers (primes, remboursements, etc.) accordés à des particuliers, organismes ou collectivités pour adhérer à une action précise.

Localisation des actions : Elles peuvent se dérouler sur l'ensemble du **territoire communal,** se concentrer à un **endroit problématique du territoire communal** (par exemple des lieux de forte fréquentation) ou avoir un impact et donc nécessiter une concertation avec **les entités voisines**.

Acteurs impliqués : Il s'agit des acteurs qui ont un **rôle à jouer pour que l'objectif puisse être mis en œuvre** soit un rôle politique (législatif ou décisionnel), financier, technique, de contrôle, etc. Les différents acteurs qui peuvent intervenir sont : l'Etat fédéral, la Région wallonne, la SNCB, les TEC, la SRWT, les différentes directions du MET, la Commune, la Province, l'IBSR, la FRW, la Police locale, les associations de défenses des usagers et des partenaires privés. Volontairement, la population n'a pas été reprise dans cette liste même si elle occupe une place prépondérante. Elle a un rôle complexe car elle est la bénéficiaire de chaque objectif et c'est en partie de sa réaction que dépendra la réussite du Plan.

Système d'évaluation envisagé : Il ne sert à rien de définir des objectifs à atteindre si on ne procède pas régulièrement à l'évaluation des résultats obtenus par la mise en place de la politique qui répond à ces objectifs. Ces **outils d'évaluation existent déjà** en partie même s'ils ne sont **pas toujours utilisés au maximum** de leurs possibilités **ni** surtout **de façon régulière**. C'est le cas des analyses accidentologiques de l'IBSR et de la Police, des enquêtes « satisfactions clientèles » et des comptages des sociétés de transports en commun, de l'étude des charges de trafic réalisée par le MET sur les voiries régionales, des contrôles de vitesse effectués par la Police, etc. A ces différents outils existants, vient s'en ajouter un autre essentiel à mettre en place : **l'enquête ménages-déplacements** qui devrait être idéalement réalisée tous les 5 ans sur le territoire communal.

Ces différentes données (IBSR, Police, charges de trafic du MET, etc.) pourraient être reprises dans un **rapport annuel** qui reprendrait de façon **synthétique** les indicateurs les plus significatifs de la mobilité et un **rapport complet** pourrait être établi **tous les 5 ans**. Cela permettrait de **réajuster le programme d'actions** suivant les résultats obtenus. Une **double structure** devrait être mise en place : **l'une au niveau communal** dont l'animateur pourrait être le CeM, **l'autre au niveau régional** animée par la Région elle-même ou par un opérateur indépendant. Ces **doubles « observatoires** » pourraient avoir pour mission d'une part d'étudier et de caractériser de façon permanente l'état de la mobilité sur le territoire communal et d'autre part, d'évaluer la mise en œuvre du PCM. L'observatoire régional exerçant un contrôle et une mission de guidance vis-à-vis de l'échelon communal.

4.1 Objectifs généraux (A)

Objectif A.1 : Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité

Diagnostic : La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé pour les trajets quotidiens (76% au total et 47% comme conducteur isolé) au détriment des transports en commun (5%) et des modes doux (18%).

Objectifs :

- Diminuer les déplacements motorisés (et plus particulièrement les déplacements seuls) avec un report sur les modes doux et les transports collectifs (transports en commun classiques et alternatifs) particulièrement pour les déplacements domicile-travail et domicile-école :

	Modes doux			Transports en commun			Voiture (total–accompagné)					
	H+Q	H	Q	H+Q	H	Q	H+Q		H		Q	
En 2003	18%	14%	22%	5%	4%	6%	76%	29%	81%	32%	71%	26%
En 2008	20%	16%	24%	7%	6%	8%	72%	34%	77%	37%	66%	30%
En 2013	21%	17%	26%	8%	7%	9%	70%	37%	75%	40%	64%	33%

*ces données sont présentées à titre indicatif (Chiffres 2003 – Enquête population du PiCM)

- Augmenter la part de l'intermodalité

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

Localisation des actions : Sur le territoire des deux entités.

Acteurs impliqués : Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, SNCF, MET, Communes, Communes voisines, IBSR, Police locale, associations de défenses des usagers et partenaires privés (SEMURVAL,etc).

Système d'évaluation envisagé : Enquête ménages-déplacements au sein des deux Communes tous les 5 ans (échantillonnage).

Objectif A.2 : Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)

Diagnostic : La sécurité routière à Honnelles et à Quiévrain n'est pas bonne mais elle n'est pas catastrophique (48 accidents avec dégâts corporels en 3 ans dont 25 à Quiévrain et 23 à Honnelles). Les accidents se concentrent principalement sur le réseau régional (N51, 553, 555 et 549). Le sentiment d'insécurité est important, particulièrement au centre de Quiévrain et aux carrefours du Passe Tout Outre et de la Garde et freine parfois l'utilisation d'un autre mode de déplacement que la voiture.

Objectifs :

- Diminuer le nombre de victimes[1] :

	Nombre moyen de victimes sur une année		Diminution par rapport à la période de référence		Nombre moyen de tués sur une année		Diminution par rapport à la période de référence	
	H	Q	H	Q	H	Q	H	Q
Période de référence (1998/2000)	12	11,7			1,3	1,7		
Période 2 (2003/2005)	8,4	8,2	30%	30%	0,9	1,1	33%	33%
Période 3 (2006/2009)	6,6	6,4	45%	45%	0,7	0,9	50%	50%
Période 4 (2010/2012)	4,8	4,7	60%	60%	0,4	0,6	66%	66%

- Diminuer le sentiment d'insécurité.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire de l'étude et particulièrement aux points noirs des Communes et aux endroits fréquentés par des usagers faibles (particulièrement les abords des écoles).

Acteurs impliqués : MET, Communes, IBSR et Police fédérale.

Système d'évaluation envisagé :

- Analyse accidentologique annuelle de l'IBSR et de la Police ;
- Enquête ménages-déplacements au sein de la Commune tous les 5 ans.

[1] Il n'est pas opportun de quantifier la diminution du nombre de victimes sur une année (trop variable), par contre sur une période de plusieurs années c'est possible. Objectif fédéral : réduire de 50% le nombre de morts d'ici 2010 (communiqué du 08.02.02 – 23 mesures pour améliorer la sécurité routière)

Objectif A.3 : Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés des Communes traitées et des services qui n'existent pas sur le territoire de ces deux entités

Diagnostic : Il y a peu de services et de commerces au sein des villages (à l'exception des écoles primaires) de Honnelles et de Quiévrain. Le centre de Quiévrain concentre la majorité de ceux-ci. Il faut quitter le territoire de ces deux communes pour accéder aux services plus spécialisés (hôpital, etc.).
Objectifs : Développer l'accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des lieux fortement fréquentés et des services inexistants sur le territoire de Honnelles et de Quiévrain.
Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.
Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire de l'étude et en particulier les endroits où se concentrent des mouvements de population (abords des écoles, Quiévrain-centre et à l'extérieur (hôpitaux, etc.)).
Acteurs impliqués : TEC, SRWT, SNCB, MET, Communes, IBSR, Police et partenaires privés.
Système d'évaluation envisagé : • Enquête ménages-déplacements au sein des Communes tous les 5 ans ; • Enquête dans les établissements scolaires tous les 5 ans ; • Enquêtes « satisfaction clientèle » (sectorielles) tous les 3 à 5 ans et analyse des données de fréquentations (SNCB, TEC).

4.2 Objectifs sectoriels (B)

Objectif B.1 : Optimiser les réseaux TEC et SNCB

Diagnostic : Les transports en commun sont globalement peu utilisés (5%). Le réseau TEC est complexe et malheureusement ne répond pas à la demande des habitants de ces deux communes. Tous les villages ne sont pas connectés de la même façon aux réseaux de transport public. Et un sentiment d'insécurité règne aux abords de la gare de Quiévrain.

Objectifs :

Augmenter l'utilisation des transports en commun :

- Optimiser et favoriser la connexion entre les réseaux des TEC et SNCB ;
- Optimaliser et favoriser la connexion entre les réseaux des TEC, de la SNCB et les bus SEMURVAL ;
- Améliorer l'information des voyageurs ;
- Améliorer la sécurité et le cadre en gare de Quiévrain ;
- Développer l'intermodalité avec les modes « doux ».

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire des deux communes et en relation avec les Entités voisines (Hensies, Dour,Crespin et Quiévrechain)

Acteurs impliqués : TEC, SRWT, SNCB, SNCF, Communes, Communes voisines, Conseil Général du Nord, Police et partenaires privés (bus SEMURVAL).

Systèmes d'évaluation envisagés :

- Analyse des chiffres de fréquentations des TEC et de la SNCB ;
- Enquête « satisfaction clientèles » menée par les TEC et/ou la SNCB, tous les 5 ans.

Objectif B.2 : Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité

Diagnostic : Le réseau routier régional est une source d'accidents graves particulièrement pour la commune de Honnelles (75% des accidents avec tués). Les accidents en agglomération sont nombreux (72% des accidents avec lésions corporelles à Quiévrain et 52% à Honnelles). Le sentiment d'insécurité exprimé par la population est élevé. Celui-ci résulte notamment des vitesses pratiquées, à l'absence d'aménagements sécurisants (carrefours dangereux, manque de lisibilité de la voirie, etc).

Objectifs :

Développer un programme complet dans le but d'avoir une vision globale de la situation et de proposer des situations adaptées afin d'améliorer la sécurité routière :

- Optimiser la signalisation routière ;
- Aménager les carrefours dangereux ;
- Aménager les entrées et les traversées de villages ;
- Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) ;
- Améliorer la structure du réseau au centre de Quiévrain ;
- Objectiver la vision des citoyens.

Objectif sectoriel de l'objectif général A2.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et contrôle/répression.

Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire des deux entités et particulièrement aux points noirs (centre de Quiévrain, carrefours, RN549, etc.)

Acteurs impliqués : Région wallonne, TEC, SRWT, MET, Communes, Communauté de communes du Bavaisi, IBSR, associations de défenses des usagers et Police locale.

Systèmes d'évaluation envisagés :

- Contrôle policier trimestriel ;
- Analyse accidentologique annuelle de l'IBSR et de la Police fédérale.

Objectif B.3 : Gérer le stationnement des véhicules motorisés

Diagnostic : Tous les modes de déplacement se côtoient au centre de Quiévrain et entrent en concurrence pour l'utilisation de l'espace disponible. Aussi une gestion claire serait nécessaire pour organiser l'ensemble (zone de stationnement, place disponible pour les différents usagers – trottoirs, voirie, carrefours et traversées…). Des problèmes ponctuels de stationnement existe également sur la commune de Honnelles.

Objectifs :

Optimaliser le stationnement des véhicules motorisés là où il existe une concentration et une concurrence avec d'autres fonctions pour occuper l'espace disponible :

- Optimaliser le stationnement;
- Clarifier la signalisation liée aux règles de parcage ;
- Organiser le stationnement des PMR.

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, incitants financiers et contrôles/répression.

Localisation des actions : Au centre de Quiévrain, à Athis et à Roisin.

Acteurs impliqués : MET, Commune de Quiévrain, Police et partenaires privés (commerçants, etc).

Systèmes d'évaluation envisagés :

- Enquête annuelle de la Police (infraction et taux d'occupation).

Objectif B.4 : Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée

Diagnostic : Une vie locale importante (écoles de proximité, loisirs et dans le cas de Quiévrain-centre, commerces et services divers) existe. La pratique quotidienne de la marche est élevée (19% à Quiévrain et 9% à Honnelles) mais pourrait être augmenté (80% des élèves des écoles primaires habitent le village où elle est implantée). De plus, il existe un réseau de sentiers et de chemins denses tant à Honnelles qu'à Quiévrain.

Objectifs :

Développer la pratique de la marche :

- Développer un réseau d'itinéraires utilitaires (y compris scolaires) là où cela se justifie (y compris certaines liaisons entre Quiévrain et la France) ;
- Eduquer la population (et particulièrement les enfants) à la pratique de la marche ;
- Rendre les centres de villages plus accessibles aux piétons, vélos et PMR et les sécuriser ;
- Connecter les réseaux de modes « doux » aux réseaux de transports en commun ;
- Entretenir et développer les réseaux existants.

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et incitant financier.

Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire de l'étude, particulièrement aux endroits fréquentés par des usagers faibles (liaisons internes aux villages et au sein de la conurbanisation de Quiévrain et le quartier des Blancs Misseron).

Acteurs impliqués : Région wallonne, TEC, SRWT, MET, Communes, Communes voisines et autres partenaires (Pédibus, Parc Naturel, etc.).

Systèmes d'évaluation envisagés :

Enquête ménages-déplacements au sein des deux Communes tous les 5 ans.

Objectif B.5 : Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée

Diagnostic : Une vie locale importante (écoles de proximité, loisirs et dans le cas de Quiévrain-centre, commerces et services divers) existe. Elle permet au vélo d'être présent (4%) mais la pratique du vélo pourrait être développée et la population est demandeuse de changements.

Objectifs :

Développer la pratique du vélo :

- Développer un réseau d'itinéraires utilitaires (liaisons inter-villages et avec les entités voisines);
- Entretenir et développer les réseaux existants ;
- Eduquer la population (et particulièrement les enfants) à la pratique du vélo ;
- Développer des mesures concrètes d'infrastructures à l'usage des cyclistes, notamment en combinaison avec l'offre des transports en commun.

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et incitant financier.

Localisation des actions : Sur le territoire des deux entités en concertation avec les communes voisines.

Acteurs impliqués : Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, MET, Communes, Communes voisines et autres partenaires (Gracq, Parc Naturel, etc.).

Systèmes d'évaluation envisagés :

Enquête ménages-déplacements au sein des deux Communes tous les 5 ans.

Objectif B.6 : Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services

Diagnostic : Les villages et les services sont éclatés spatialement rendant les déplacements en transports en commun de moins en moins rentables et compétitifs. Mais, il existe des endroits où il y a une certaine concentration de déplacements (maison communale, le centre de Quiévrain, etc.). Les personnes qui ne possèdent pas de véhicule motorisé doivent pouvoir s'y rendre. De même, certains services se trouvent qu'à l'extérieur de la Commune.

Objectifs :

- Améliorer les déplacements en commun au sein des villages et entre les villages en tenant compte de leurs spécificités ;
- Connecter ces modes alternatifs aux réseaux TEC et SNCB ;
- Connecter les réseaux TEC et SNCB aux réseaux français ;
- Rétablir les liaisons entre villages et les lieux de vie pour les déplacements doux ;
- Améliorer l'accessibilité des PMR aux voiries et aux bâtiments publics ou ouverts au public.

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Structuration des réseaux, information/sensibilisation et incitant financier.

Localisation des actions : Sur l'ensemble du territoire communal et en particulier les endroits où se concentrent des mouvements de population et vers les lieux de services et d'emplois extérieurs à la commune.

Acteurs impliqués : SNCB, SNCF, TEC, SRWT, Communes, Communes voisines et partenaires privés.

Systèmes d'évaluation envisagés :

- Enquête ménages-déplacements au sein de la Commune tous les 5 ans ;
- Enquête « satisfaction clientèles » par opérateur alternatif tous les 3 ans.

Objectif B.7 : Organiser les déplacements au centre de Quiévrain

Diagnostic : Quiévrain-centre est de part sa position (proximité de la France, traversée de la RN51), ses fonctions commerciales, son développement souhaité (Zone d'Activités Economiques Mixtes) et sa structure (zone urbanisée dense présentant une gare terminus), un pôle générateurs de déplacements de tous types.

Objectifs :

- Sécuriser les déplacements scolaires ;
- Améliorer l'accessibilité des PMR aux voiries et aux bâtiments publics ou ouverts au public ;
- Diminuer le transit de poids lourds dans le centre de Quiévrain ;
- Recréer des lieux de vie et de convivialité ;
- Améliorer l'accessibilité du centre de Quiévrain pour tous les usagers.

Objectif sectoriel des objectifs généraux A1 et A3.

Types de moyens à mettre en œuvre : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

Localisation des actions : Au centre de Quiévrain

Acteurs impliqués : Commune de Quiévrain, Communes avoisinantes, MET, SRWT, TEC, SEMURVAL et partenaires privés.

Systèmes d'évaluation envisagés :

- Enquête ménages-déplacements au sein de la Commune tous les 5 ans.

5. ANALYSES PARTICULIÈRES

Dans le but d'aider les partenaires à effectuer le choix des objectifs du PiCM à favoriser, une analyse thématique des objectifs est proposée. Elle permet de mieux apprécier les aspects pratiques des objectifs définis : Où, quand et comment les objectifs seront mis en œuvre ? Quels investissements seront nécessaires et quels acteurs seront impliqués ? Chaque analyse se présente sous forme d'un tableau.

La répartition spatiale (point 5.1) montre que la majorité des objectifs ne peuvent se réaliser seul mais doivent se faire en concertation avec les Entités voisines.

Les mesures proposées pour atteindre les objectifs sont diversifiées (point 5.2). Cette approche multisectorielle est importante pour garantir le succès des objectifs définis. Les moyens budgétaires sont aussi variés. Ainsi, certaines mesures pourront être réalisées rapidement et ne nécessiteront pas d'importants moyens budgétaires. Selon l'ampleur que l'on voudra donner aux projets, des moyens budgétaires plus ou moins importants et récurrents devront être débloqués.

Certains objectifs peuvent être atteints rapidement alors que pour d'autres, il faudra (point 5.3) plusieurs années avant que les mesures préconisées ne se mettent en place et/ou avant que les mesures réalisées ne produisent leurs effets. Certaines actions doivent être récurrentes pour garder leurs efficacités.

5.1 Répartition spatiale

Objectifs	**Honnelles**	Angre	Angreau	Athis	Autreppe	Erquennes	Fayt-le-Franc	Marchipont	Montignies-sur-Roc	Onnezies	Roisin	**Quiévrain**	Audregnies	Baisieux	Quiévrain	**Concerta--tion Entités voisines**
Objectifs généraux																
A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité																
A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles																
A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés des Communes traitées et des services qui n'existent pas sur le territoire de ces deux entités																
Objectifs sectoriels																
B1. Optimiser les réseaux TEC et SNCB																
B2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité																
B3. Gérer le stationnement des véhicules motorisés																
B4. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée																
B5. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée																
B6. Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services																
B7. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain																

5.2 Types de mesures et moyens budgétaires

Objectifs	Types de mesures					Moyens budgétaires	
	Information/ Sensibilisation	Contrôle/ Répression	Incitant financier	Aménagements physiques	Structuration des réseaux	Faibles à Moyens	Importants
Objectifs généraux							
A1. Promouvoir une mobilité durable							
A2. Sécuriser les déplacements							
A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés							
Objectifs sectoriels							
B1. Optimiser les réseaux TEC et SNCB							
B2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité							
B3. Gérer le stationnement des véhicules motorisés							
B4. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée							
B5. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée							
B6. Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services							
B7. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain							

5.3 Répartition temporelle

Objectifs	Temporalité		
	Moins de 5 ans	Entre 5 et 10 ans	10 ans et plus
Objectifs généraux			
A1. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité			
A2. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles			
A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés			
Objectifs sectoriels			
B1. Optimiser les réseaux TEC et SNCB			
B2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité			
B3. Gérer le stationnement des véhicules motorisés			
B4. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée			
B5. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée			
B6. Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services			
B7. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain			

6. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
A1. Promouvoir une mobilité durable	Diminuer les déplacements motorisés et augmenter la part de l'intermodalité	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SNCB, SRWT, SNCF, MET, Communes, Communes voisines, IBSR, Police locale, associations de défense des usagers et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens Importants
A2. Sécuriser les déplacements	Diminuer le nombre de victimes d'accidents de la route et diminuer le sentiment d'insécurité	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	MET, Communes, IBSR et Police fédérale	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants
A3. Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés	Développer l'accessibilité des lieux fréquentés à l'intérieur des Communes et des services inexistants sur les deux entités	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	TEC, SRWT, SNCB, MET, Communes, IBSR, Police, et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
B1. Optimiser les réseaux TEC et SNCB	Optimiser et favoriser la connexion entre les réseaux des TEC ente eux, avec la SNCB et avec les bus SEMURVAL ; Améliorer l'information des voyageurs ; Améliorer la sécurité et le cadre en gare de Quiévrain, développer l'intermodalité avec les modes doux.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	TEC, SRWT, SNCB, SNCF, Communes et communes voisines, Conseil Géneral du Nord, Police et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans	Faibles à moyens
B2. Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité	Optimiser la signalisation routière ; Aménager les carrefours dangereux, les entrées et les traversées de villages ; gérer les vitesses ; améliorer la structure du réseau au centre de Quiévrain ; objectiver la vision des citoyens.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression	RW, TEC, SRWT, MET, Communes, IBSR, Communauté de Communes du Bavaisi, associations de défenses des usagers et Police locale	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants
B3. Gérer le stationnement des véhicules motorisés	Optimaliser le stationnement, clarifier la signalisation liée aux règles de parcage, organiser le stationnement des PMR.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	MET, Communes, police et partenaires privés	Quiévrain-centre, Athis et Roisin	Moins de 5 ans	Faibles à moyens
B4. Mettre en place une politique de déplacements pédestres adaptée	Développer un réseau d'itinéraires utilitaires là où cela se justifie ; éduquer la population à la pratique de la marche ; rendre les centres de villages plus accessibles aux piétons, vélos et PMR et les sécuriser ; connecter les réseaux de modes doux aux réseaux de transports en commun ; Entretenir et développer les réseaux existants.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et incitant financier	Région wallonne, TEC, SRWT, MET, Communes, Communes voisines, associations de défenses des usagers et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
B5. Mettre en place une politique de déplacements cyclables adaptée	Développer un réseau d'itinéraires utilitaires ; Entretenir et développer les réseaux existants ; Eduquer la population à la pratique du vélo ; Développer des mesures concrètes d'infrastructures à l'usage des cyclistes, notamment avec l'offre des transports en commun.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et incitant financier	RW, TEC, SRWT, MET, Communes, Communes voisines, associations de défenses des usagers et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants
B6. Assurer les liaisons entre les villages et les 'centres' de services	Améliorer les déplacements en commun au sein des villages et entre les villages en tenant compte de leurs spécificités ; Connecter ces modes alternatifs aux réseaux TEC et SNCB ; Rétablir les liaisons entre les villages et les lieux de vie pour les déplacements doux ; Améliorer l'accessibilité des PMR aux voiries et aux bâtiments publics ou ouverts au public.	Structuration des réseaux, info/sensibilisation, et incitant financier	SNCB, SNCF, TEC, SRWT, Communes, Communes voisines et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens Importants
B7. Organiser les déplacements au centre de Quiévrain	Sécuriser les déplacements scolaires ; Améliorer l'accessibilité des PMR aux voiries et aux batiments publics ou ouverts au public ; Diminuer le transit de poids lourds dans le centre de Quiévrain ; Recréer des lieux de vie et de convivialité ; Améliorer l'accessibilité du centre de Quiévrain pour tous les usagers.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	Communes, Communes voisines, MET, SRWT, MET, TEC, SEMURVAL et partenaires privés	Honnelles, Quiévrain et les entités voisines	Moins de 5 ans Entre 5 et 10 ans	Faibles à moyens Importants

Au terme de ce document, il semble nécessaire de donner différentes idées qui doivent permettre un choix des objectifs par les acteurs :

- Mettre en place une **politique globale de mobilité** qui vise la durabilité et l'efficacité des déplacements ;
- Choisir des **objectifs réalistes** et pas uniquement séduisants au niveau progressiste, mais peu applicables ;
- Promouvoir une **collaboration** des différents acteurs ;
- Prévoir les **outils d'évaluation** nécessaires au contrôle des mesures (et les moyens budgétaires et humains pour les mettre en œuvre);
- Dégager des **moyens budgétaires et humains** durables et sur un long terme ;
- Equilibrer les **actions dans le temps** (à court, moyen et long termes) ;
- Equilibrer les **actions spatialement** ;
- Prévoir des **actions concertées avec les communes voisines** ;
- Soumettre le choix des objectifs à la **population** (via la période de consultation publique).

7. ANNEXES

Annexe 1 : rencontre avec le Collège de Honnelles et de Quiévrain